

# ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

---

Σχολή Επαγγελματιών Υγείας & Πρόνοιας

Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Τίτλος:

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΙΛΟΤΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ ΣΧΟΛΩΝ ΓΟΝΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΟΛΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ:

ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΥ ΕΛΕΝΗ

ΦΑΡΣΑΡΑΚΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ:

ΠΑΠΑΔΑΚΑΚΗ ΜΑΡΙΑ

## Περιεχόμενα

Περίληψη.....	4
Ευχαριστίες.....	6
Αντί προλόγου.....	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
ΓΟΝΕΪΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ .....	10
Ορισμός.....	10
Ανάλυση γονεϊκών προτύπων .....	11
Ανεκτικός γονέας .....	11
Δημοκρατικός γονέας.....	11
Αυταρχικός γονέας.....	12
Αδιάφορος γονέας .....	12
ΟΔΗΓΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ.....	13
ΟΔΗΓΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ-ΓΟΝΕΪΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ: ΠΩΣ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ .....	15
Αναφορά σε παρεμβάσεις .....	17
Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥ.....	18
Στην πρόληψη: .....	18
Στην αντιμετώπιση: .....	19
ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ .....	19
Σκοπός μελέτης .....	19
Διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων .....	19
Δεοντολογική έγκριση.....	19
Μεθοδολογία .....	19
Σχέδιο παρέμβασης .....	19
Συμμετέχοντες.....	19
Περιεχόμενο παρέμβασης .....	20
Το ερευνητικό εργαλείο .....	20
Ανάλυση δεδομένων.....	22
Αποτελέσματα .....	22
Πίνακας 1: Κοινωνιολογικό προφίλ συμμετεχόντων πριν την παρέμβαση.....	23
Πίνακας 2: Στάσεις/πεποιθήσεις.....	23
Πίνακας 3: Γνώσεις .....	25
Πίνακας 4: Συμπεριφορές.....	26

Πίνακας 5: Κοινωνιολογικό προφίλ συμμετεχόντων μετά την παρέμβαση.....	31
Πίνακας 6: Γνώσεις .....	32
Πίνακας 7: Συμπεριφορές.....	33
Πίνακας 8:Στάσεις/ Πεποιθήσεις.....	38
Πίνακας 9: Εμπλοκή.....	39
Πίνακας 10: Θετική γονεϊκότητα .....	40
Πίνακας 11: Παρακολούθηση/ εποπτεία.....	41
Πίνακας 12: Ασυνέπεια .....	42
Πίνακας 13: Σωματική τιμωρία.....	42
Πίνακας 14: Εμπλοκή.....	43
Πίνακας 15: Θετική γονεϊκότητα .....	44
Πίνακας 16: Παρακολούθηση/ εποπτεία.....	44
Πίνακας 17: Ασυνέπεια .....	45
Πίνακας 18: Σωματική τιμωρία.....	46
Πίνακας 19: Σύγκριση των δυο ερωτηματολογίων πριν και μετά.....	46
ΣΥΖΗΤΗΣΗ.....	47
Δυνατά σημεία και αδυναμίες της έρευνας .....	48
Συμπεράσματα.....	49
Προτάσεις για μελλοντική έρευνα.....	50
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	51
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	53
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 .....	53
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 .....	58
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 .....	78

## Περίληψη

**Σκοπός:** Σκοπός της παρέμβασης ήταν η προαγωγή της ασφαλούς χρήσης οδικού δικτύου και η υιοθέτηση υγιούς οδηγικής συμπεριφοράς.

**Μέθοδος:** Η παρέμβαση χρησιμοποίησε μια ομάδα γονέων (πριν την παρέμβαση  $n=17$  και μετά την παρέμβαση  $n=5$ ) και η αξιολόγησή της πραγματοποιήθηκε με 2 ερωτηματολόγια πριν και μετά την παρέμβαση. Η παρέμβαση περιελάμβανε τέσσερις δίωρες συναντήσεις βιωματικού χαρακτήρα με δραστηριότητες για την μίμηση προτύπων, τα γονεϊκά πρότυπα και την επικοινωνία στην οικογένεια.

**Αποτελέσματα:** Παρόλο που στις δυο πρώτες συναντήσεις υπήρξε ικανοποιητική συμμετοχή από τους γονείς, στην τρίτη και τέταρτη συνάντηση μειώθηκε πολύ η συμμετοχή των γονέων, γεγονός που δυσκόλεψε την ανάλυση των πληροφοριών, καθώς στο τέλος η σύγκριση των δυο ερωτηματολογίων έπρεπε να γίνει με τις απαντήσεις των πέντε μελών, που έμειναν μέχρι και την τέταρτη συνάντηση. Ως προς τις συμπεριφορές ( $p=0,498$ ), τις στάσεις/πεποιθήσεις ( $p=0,844$ ) και τις γνώσεις ( $p=0,094$ ) πριν, με τις συμπεριφορές ( $p=0,097$ ), τις στάσεις/πεποιθήσεις ( $p=0,060$ ) και τις γνώσεις ( $p=0,498$ ) μετά δεν βρέθηκαν μεγάλες αλλαγές, καθώς δεν υπάρχει στατιστικώς σημαντική διαφορά.

**Συμπεράσματα:** Όσον αφορά τις συμπεριφορές και τις στάσεις /πεποιθήσεις παρατηρήθηκε μικρή βελτίωση, σε αντίθεση με τις γνώσεις που δεν παρατηρήθηκε καμία βελτίωση, αν και δεν είναι σίγουρο αν οφείλετε στην παρέμβαση καθώς το δείγμα ήταν μη αντιπροσωπευτικό, μόνο 5 άτομα. Κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση της γνώσης των γονέων για την σημασία της οδικής ασφάλειας και οδηγικής συμπεριφοράς.

**Λέξεις κλειδιά:** οδική ασφάλεια, οδηγική συμπεριφορά, γονεϊκά πρότυπα, γονείς, γνώσεις, στάσεις, πεποιθήσεις, συμπεριφορές



**PLANNING AND PILOT TRIAL OF THE PARENTS' SCHOOL  
FOR THE PROMOTION OF ROAD SAFETY**

**Aim:** The aim of the intervention was the promotion of the safe use of the road network and the adoption of a healthy driving attitude.

**Method:** The intervention used a team of parents (before the intervention n=17 and after the intervention n=5) and its assessment was carried out with 2 questionnaires before and after the intervention. The intervention comprised four two-hour meetings of experiential character with activities for the imitation of role models, the parental role models and the communication within the family.

**Results:**

Although during the first two meetings there was a satisfactory participation from the parents, in the third and fourth meeting the participation of the parents decreased significantly, a fact that made the breakdown of the information difficult, as at the end the comparison of the two questionnaires had to be made with the answers of the five members that remained up to the fourth meeting. As for the behaviors ( $p=0,498$ ), the attitudes/beliefs ( $p=0,844$ ) and the knowledge ( $p=0,094$ ) before, with the behaviors ( $p=0,097$ ), the attitudes/beliefs ( $p=0,060$ ) and the knowledge ( $p=0,498$ ) after there were not big changes, as statistically there is no significant difference.

**Results:** As far as behaviors and attitudes/beliefs are concerned there was a slight improvement, in comparison with the knowledge for which no improvement was noticed, although it is not certain whether it is due to the intervention as the sample was not representative with only 5 people. The reinforcement of the knowledge of the parents is considered essential for the significance of road safety and driving attitude.

**Keywords:** roadsafety, driving attitude, parental role models, parents, knowledge, attitudes, beliefs, behaviors.

## Ευχαριστίες

Με την ευκαιρία της ολοκλήρωσης αυτής της προσπάθειας θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά την επιβλέπουσα της παρούσας πτυχιακής εργασίας κα. Παπαδακάκη Μαρία για το αμείωτο ενδιαφέρον που έδειξε και για τις πολύτιμες συμβουλές της.

Επίσης, οφείλουμε να ευχαριστήσουμε ιδιαίτερα τους γονείς που συμμετείχαν στην παρέμβαση, όπου με την συνεργασία τους στην έρευνά μας, συνέβαλαν στην ολοκλήρωση της μελέτης.

Τέλος, κρίνουμε αναγκαίο να ευχαριστήσουμε τα τέσσερα άτομα που χειρίστηκαν την μετάφραση των ερωτηματολογίων, τα δυο που μετέφρασαν από τα αγγλικά στα ελληνικά, και τα άλλα δυο που μετέφρασαν ξανά τα ερωτηματολόγια από τα ελληνικά στα αγγλικά για να σιγουρευτούμε ότι τα ερωτηματολόγια είναι σωστά σταθμισμένα, άρα και έγκυρα.

## **Αντί προλόγου**

"Δεν θα έπρεπε... να επιτρέψει κανείς σ' έναν έφηβο να μάθει να οδηγεί

με την δικαιολογία "της δοκιμής και της πλάνης",

ούτε να εμπιστευθεί όπλο σ' έναν νεοσύλλεκτο

χωρίς να του δείξει πώς να το χειρίζεται " .

(Bandura & Walters, 1963, sel. 52)



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Βασικός προβληματισμός για την επιλογή του συγκεκριμένου θέματος, αποτέλεσε το γεγονός ότι υπάρχουν ανησυχητικά αυξητικές στάσεις των τροχαίων δυστυχημάτων σε συνδυασμό με τις μηδαμινές έρευνες που έχουν γίνει στην Ελλάδα. Είχε ενδιαφέρον να ερευνηθεί κατά πόσο τα γονεϊκά πρότυπα επηρεάζουν τα παιδιά και την οδική συμπεριφορά τους μακροπρόθεσμα.

Η οδηγική συμπεριφορά και η οδική ασφάλεια αποτελεί στις μέρες μας ένα αναγνωρισμένο κοινωνικό πρόβλημα, αλλά και ένα πεδίο μελέτης. Στην Ελλάδα οι παράγοντες που επηρεάζουν τον αυξημένο αριθμό δυστυχημάτων δεν αποτέλεσαν πεδίο συστηματικής διερεύνησης σε αντίθεση με άλλες χώρες.

Η δομή της παρούσας εργασίας χωρίζεται σε δυο μέρη, στο θεωρητικό και στην έρευνα που εκπονήθηκε. Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια αναφορά για τα είδη των γονεϊκών προτύπων. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην οδηγική συμπεριφορά, αναλύονται τα στατιστικά στοιχεία άλλων ερευνών και οι διαστάσεις του φαινομένου τόσο σε διεθνές όσο σε εθνικό επίπεδο και οι παράγοντες που συμβάλλουν στα τροχαία δυστυχήματα. Στο δεύτερο μέρος, καταγράφεται η μεθοδολογία της έρευνας και η παρουσίαση- ανάλυση των αποτελεσμάτων της. Τέλος, τα συνολικά συμπεράσματα και οι προτάσεις αποτελούν την κατακλείδα της πτυχιακής αυτής εργασίας.

## ΓΟΝΕΪΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ

### Ορισμός

Πρότυπο είναι κάθε πρόσωπο, αντικείμενο ή ακόμα και ιδέα ή στάση ζωής που λαμβάνεται ως υπόδειγμα, ως μοντέλο προς μίμηση (ή και αποφυγή μερικές φορές), γιατί θεωρείται κάτι το ιδανικό και αποδεκτό σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό. Οι γονείς αλληλεπιδρούν άμεσα στα παιδιά τους καθώς η συμπεριφορά τους και η ψυχοσύνθεσή τους τα επηρεάζει. Τα αρνητικά πρότυπα περιορίζουν την κριτική σκέψη, καλλιεργούν τον ατομισμό και τον μιμητισμό, την ιδιοτέλεια (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

Συνεπώς, η συμπεριφορά των γονέων κατά την παιδική ηλικία διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην εμφάνιση προβλημάτων συμπεριφοράς και συναισθηματικών δυσκολιών στην ενήλικη ζωή. Το αίσθημα της αυτεπάρκειας αλλά και το στρες των γονέων, που προκύπτει από τις πεποιθήσεις που έχουν για τις δυσκολίες του ρόλου τους και την προσωπική τους επάρκεια σε αυτό, επηρεάζουν την συμπεριφορά τους κατά την αλληλεπίδραση με τα παιδιά τους (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

Η βιβλιογραφία προσφέρει κάποιες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα χαρακτηριστικά της αποδεκτής γονεϊκής συμπεριφοράς, όπως είναι η παροχή βασικής φροντίδας, η ασφάλεια, η θετική συναισθηματική έκφραση, η παροχή κατάλληλων ερεθισμάτων, η σταθερότητα και η προβλεψιμότητα, η καθοδήγηση και η οριοθέτηση. Αυτοί οι παράγοντες είναι χρήσιμοι αλλά αποδεικνύονται ελλιπείς όπως προκύπτει από περιπτώσεις αξιολόγησης της γονικής επάρκειας σε νομικές υποθέσεις επιμέλειας παιδιού ή σε διαφορετικά πολιτισμικά πλαίσια. Διάφοροι παράγοντες μπορεί να λειτουργούν προστατευτικά στη σχέση ανάμεσα στους γονείς και το παιδί (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

Επομένως, εφόσον ο γονιός αποτελεί πρότυπο για τα παιδιά και είναι ο πρώτος "δάσκαλος" που τους μαθαίνει διάφορα πράγματα από την γέννησή τους, η

κυκλοφοριακή αγωγή θα τους δώσει τα εφόδια για σωστή διαπαιδαγώγηση των παιδιών τους σε θέματα οδικής ασφάλειας. Παράλληλα με την συμπεριφορά τους, σιωπηλά περνούν στα παιδιά τους πρότυπα και πρακτικές. Ο γονιός παίζει τον κεντρικό ρόλο στην διδασκαλία της σωστής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς. Για να τα μεταδώσουν, όμως, σωστά στα παιδιά τους, θα πρέπει να ενημερωθούν από διάφορες πηγές. (Rosenbloometal., 2007).

### **Ανάλυση γονεϊκών προτύπων**

Η Baumrind βασίστηκε σε δυο διαστάσεις της γονεϊκής συμπεριφοράς: τον έλεγχο και την υποστήριξη. Η υποστήριξη συνοψίζει χαρακτηριστικά, όπως η ζεστασιά, η αποδοχή, η στοργή και η ανταπόκριση, ενώ ο έλεγχος αναφέρεται στην τιμωρικότητα, την αυστηρότητα και την απαιτητικότητα για συμμόρφωση. Έτσι πρότεινε τρεις γονεϊκούς τύπους: τον ανεκτικό τύπο, τον δημοκρατικό τύπο και τον αυταρχικό τύπο. Αργότερα η Maccoby και Martin πρότειναν και τον αδιάφορο τύπο (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

#### **Ανεκτικός γονέας**

Ο ανεκτικός γονέας παρέχει υψηλού βαθμού υποστήριξη, αλλά χαμηλό έλεγχο. Συμπεριφέρεται με μη τιμωρητικό τρόπο, αποδέχεται και ανταποκρίνεται θετικά στις επιθυμίες και τις ενέργειες του παιδιού. Δίνει εξηγήσεις για τους κανόνες της οικογένειας, αλλά δεν ενθαρρύνει το παιδί να υπακούσει σε αυτά τα πρότυπα. Παιδιά με ανεκτικούς γονείς μαθαίνουν ότι υπάρχουν πολύ λίγα όρια και κανόνες και ότι οι συνέπειες των πράξεων τους δεν είναι πιθανόν να είναι πολύ σοβαρές. Ως αποτέλεσμα, τα παιδιά μεγαλώνοντας ίσως έχουν εγωκεντρική συμπεριφορά και δυσκολία με την άσκηση αυτοελέγχου, χαρακτηριστικά που μπορεί να επηρεάσουν την σωστή ανάπτυξη σχέσεων με τους συνομηλικούς τους (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

#### **Δημοκρατικός γονέας**

Ο δημοκρατικός τύπος γονέα παρέχει υψηλού βαθμού υποστήριξη και έλεγχο. Κατευθύνει την συμπεριφορά του παιδιού, εξηγώντας τους οικογενειακούς κανόνες, δίνοντας ανατροφοδότηση και ενθαρρύνοντας την έκφραση αντιρρήσεων. Τα παιδιά των δημοκρατικών γονέων μαθαίνουν πως να διαπραγματεύονται και να συμμετάσχουν σε συζητήσεις. Καταλαβαίνουν ότι αποτιμώνται οι απόψεις τους και

ως εκ τούτου, είναι πιο πιθανό να είναι κοινωνικά υπεύθυνοι και αυτόνομοι (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

Οι δημοκρατικοί γονείς παρακολουθούν στενά τα παιδιά τους με ζεστασιά και συναισθηματική υποστήριξη, καθώς και απόκριση και σταθερά όρια. Προωθούν με επιτυχία θετικά συμπεριφορικά και συναισθηματικά αποτελέσματα στους εφήβους και συμβάλλουν καλύτερα στην αποτελεσματική οικογενειακή σύνδεση (Kenneth et al., 2009).

#### **Αυταρχικός γονέας**

Ο αυταρχικός τύπος γονέα παρέχει υψηλό βαθμό έλεγχο αλλά χαμηλού βαθμού υποστήριξη. Δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην υπακοή και την συμμόρφωση, καθώς θεωρείται πρόσωπο εξουσίας. Προσπαθεί να ελέγξει την συμπεριφορά του παιδιού με αυστηρό και τιμωρητικό τρόπο, αποθαρρύνει την αυτενέργεια και την αυτονομία του, χωρίς όμως να εξηγεί τους κανόνες, και καταστέλλει κάθε σκέψη και συμπεριφορά, που εκείνος θεωρεί ότι δεν είναι σωστή. Παιδιά αυταρχικών γονέων μαθαίνουν ότι να ακολουθείς τους κανόνες και να τηρείς αυστηρή πειθαρχία αποτιμάται περισσότερο από την ανεξάρτητη συμπεριφορά. Ως αποτέλεσμα, τα παιδιά μεγαλώνοντας έχουν χαμηλή αυτοπεποίθηση και φτωχές κοινωνικές δεξιότητες (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

#### **Αδιάφορος γονέας**

Τέλος ο αδιάφορος τύπος γονέα χαρακτηρίζεται από χαμηλού βαθμού υποστήριξη αλλά και έλεγχο. Ο γονέας δεν εμπλέκεται στην ζωή του παιδιού και δεν αλληλεπιδρά μαζί του. Δεν θέτει όρια και δεν παρέχει στοργή. Είναι συναισθηματικά απόμακρος και αφοσιωμένος στις δικές του δυσκολίες. Τα παιδιά μαθαίνουν ότι οι γονείς ενδιαφέρονται για την δική τους ζωή και επενδύουν πολύ λίγο χρόνο στην ανατροφή των παιδιών. Ως αποτέλεσμα εμφανίζουν παρόμοια πρότυπα συμπεριφοράς ή παρορμητικές συμπεριφορές και αδυναμία αυτορρύθμισης (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

Αυτά τα μοτίβα γονεϊκής συμπεριφοράς διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην συναισθηματική, κοινωνική και γνωστική ανάπτυξη των παιδιών και έχουν καθοριστική σημασία για την ανάπτυξη ψυχικών διαταραχών τόσο στην παιδική ηλικία όσο και στην ενήλικη ζωή, την εμφάνιση παραβατικής συμπεριφοράς και

ακαδημαϊκής αποτυχίας, σύμφωνα με τον παγκόσμιο οργανισμό υγείας (Αγγέλη και Βλαχογιάννη, 2014).

## ΟΔΗΓΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

Κάθε χρόνο εκτιμάται ότι 1,2 εκατ. υγιείς άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε οδικά τροχαία δυστυχήματα και ένα μεγάλο ποσοστό από τα άλλα 20-50 εκατ. που τραυματίζονται, μένουν ανάπηροι για όλη την υπόλοιπη ζωή τους (WHO, 2004). Σύμφωνα με εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας το 2020 τα οδικά ατυχήματα αναμένεται να είναι παγκοσμίως η τρίτη σημαντικότερη αιτία θανάτων και τραυματισμών (Eric & Roy, 2006).

Τα οδικά τροχαία δυστυχήματα αποτελούν ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα σε παγκόσμια κλίμακα. Το τίμημα της ολοένα και μεγαλύτερης κινητικότητας είναι υπέρογκο, αφού κάθε χρόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση ο αριθμός των θυμάτων υπερβαίνει τους 35.000 και τους 1.700.000 τραυματίες. Η Ελλάδα ωστόσο εμφανίζει τους χειρότερους δείκτες οδικής ασφάλειας μεταξύ των Ευρωπαϊκών χωρών. Ενδεικτικά, από στοιχεία της βάσης δεδομένων CARE της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το έτος 2010, η χώρα μας κατείχε την τέταρτη υψηλότερη θέση, σε αριθμό οδικών θανατηφόρων ατυχημάτων (Eric & Roy, 2006).

Είναι γεγονός, πως η ασφαλής οδήγηση ενός οχήματος σε δημόσιους δρόμους απαιτεί ένα ευρύ φάσμα δεξιοτήτων και ικανοτήτων. Η οδήγηση δε λαμβάνει χώρα πάντοτε σε ιδανικές συνθήκες, στις οποίες ένα καλά ξεκούραστο, άρτια καταρτισμένο και καλά συμπεριφερόμενο άτομο αλληλεπιδρά με ένα απλό, απρόσκοπτο οδικό περιβάλλον. Ένα ζήτημα που μπορεί να καταστήσει την απόδοση της οδήγησης απεριορίστη είναι η απόσπαση της προσοχής, τόσο από το εσωτερικό του οχήματος όσο και από το περιβάλλον του αυτοκινητόδρομου (Παπαθανασίου και Ποστάντζη, 2011).

Έρευνες έχουν δείξει ότι η απόσπαση της προσοχής του οδηγού συμβάλλει στα οδικά τροχαία δυστυχήματα, με την εκτίμηση ότι το 10-25% των δυστυχημάτων συσχετίζονται με αυτή.) Κάποιοι παράγοντες απόσπασης προσοχής του οδηγού σύμφωνα με τον Lansdown (2012), είναι η δημιουργία και η ανάγνωση γραπτού

μηνύματος σε κινητό τηλέφωνο, η χρήση κινητού τηλεφώνου με και χωρίς ακουστικά και μικρόφωνο, ραδιόφωνο, gps, η αλληλεπίδραση του οδηγού με παιδιά και κατοικίδια, συνομιλία με κάποιον ενήλικα επιβάτη και η κατανάλωση φαγητού και ποτού (όχι απαραίτητα αλκοολούχου) κατά της διάρκειας της οδήγησης. Ο κίνδυνος που πηγάζει από τη χρήση του κινητού τηλεφώνου είναι εξίσου σημαντικός με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ σε κατάσταση μέθης (Παπαθανασίου και Ποστάντζη, 2011).

Επιπλέον μια ακόμα κατάσταση η οποία επηρεάζει την οδηγική ικανότητα του ατόμου είναι η οδήγηση σε κατάσταση μέθης. Τα υψηλά επίπεδα αλκοόλ στον οργανισμό μειώνουν την σωστή επεξεργασία πληροφοριών, την λήψη αποφάσεων και την κρίση του οδηγού (Calhoun & Pearlson, 2004).

Η διαχείριση της οδικής ασφάλειας αποτελεί σημαντικό μέσο για την πρόβλεψη και την πρόληψη των τροχαίων δυστυχημάτων.

Η οδική ασφάλεια επικεντρώνεται σε τρεις διαστάσεις:

1. την συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου, όπου περιλαμβάνει άδεια οδήγησης μικρότερη από 3 χρόνια, ρυθμός οδήγησης, μέθη, υπερβολική ταχύτητα και οδηγική κόπωση.
2. την ασφάλεια των οχημάτων, περιλαμβάνει το επίπεδο κινητικότητας
3. και τον κυκλοφοριακό κίνδυνο, που περιλαμβάνει το ποσοστό των οχημάτων και των μοτοσικλετιστών (Ma 2011).

## **ΟΔΗΓΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ-ΓΟΝΕΪΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ: ΠΩΣ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ**

Σύμφωνα με μια από τις προσεγγίσεις της κοινωνικοποίησης, το άτομο κοινωνικοποιείται μέσω της ενθάρρυνσης και της αποτροπής των γονέων, των φίλων και της κοινωνίας, ενώ παρατηρεί και μιμείται την κοινωνικοποιημένη συμπεριφορά των γύρω του (Νασιάκου κ.ά., 1999).

Η μιμητική μάθηση του Albert Bandura, εξηγεί ορισμένα φαινόμενα της μάθησης που δεν ερμηνεύονται ούτε με την εξαρτημένη αντανακλαστική μάθηση ούτε με την συντελεστική μάθηση. Ο Bandura ονομάζει την θεωρία του "κοινωνική μάθηση", στην οποία δεν περιέχεται η έννοια της ενίσχυσης. Στη θεωρία αυτή η μάθηση πραγματοποιείται από την παρατήρηση της συμπεριφοράς ενός προτύπου και την μίμηση της ίδιας συμπεριφοράς. Η μίμηση της συμπεριφοράς ενός προτύπου συνήθως γίνεται ασυνείδητα (Νασιάκου κ.ά., 1999).

Οι γονείς παίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στην οδική ασφάλεια. Αρκετές μελέτες έχουν διαπιστώσει ότι η γονική παρακολούθηση, με κατάλληλους περιορισμούς, επηρεάζει την ασφάλεια κατά την οδήγηση. Γονείς οι οποίοι εμπλέκονται αποτελεσματικά στην ανάπτυξη των παιδιών τους, αποτελούν τον βασικότερο παράγοντα στην προαγωγή της θετικής συμπεριφοράς των εφήβων (Eric & Roy, 2006).

Στην πραγματικότητα, η οικογενειακή σύνδεση έχει βρεθεί να είναι ζωτικής σημασίας για τη μείωση της ευπάθειας σε όλους τους σημαντικούς τομείς κινδύνου. Κεντρικό ρόλο σε αυτή τη σύνδεση παίζουν η ζεστασιά, η φροντίδα και η υποστήριξη. Η σημασία της ζεστασιάς εγείρει το ερώτημα πώς οι γονείς μπορούν να γνωστοποιήσουν καλύτερα την επιμονή τους στην παρακολούθηση της συμπεριφοράς που σχετίζεται με την οδήγηση (Eric & Roy, 2006).

Μια αυξανόμενη συναίνεση αναγνωρίζει πως οι τεχνικές διδασκαλίας οδήγησης δεν αρκούν για να επηρεάσουν και τα ποσοστά ασφάλειας κατά την οδήγηση στους εφήβους. Πρέπει πρώτα να επηρεάσουμε τις συμπεριφορές των εφήβων γενικά και πιο ειδικά τις συμπεριφορές των εφήβων κατά την οδήγηση (Eric & Roy, 2006).

Οι γονείς έχουν μια σημαντική ευκαιρία να επηρεάσουν τους εφήβους για ασφαλή οδήγηση επειδή εμπλέκονται σε αυτήν από την αρχή, διδάσκοντας τους να οδηγούν και να "κυβερνούν" την πρόσβαση στα οχήματα. Είναι αξιόπιστες πηγές πληροφοριών για την υγεία και την ασφάλεια, και ως εκ τούτου χρησιμεύουν ως βασικοί πληροφοριοδότες και πρότυπα. Η παρακολούθηση είναι μόνο μια πτυχή της προστατευτικής επίδρασης της γονικής συμμετοχής (Eric & Roy, 2006).

Έρευνες δείχνουν ότι πολλοί γονείς ασχολούνται λιγότερο με την οδήγηση των εφήβων τους απ' ό,τι θα μπορούσαν στην πραγματικότητα. Δυστυχώς, οι γονείς συχνά αγνοούν παντελώς τη ριψοκίνδυνη οδήγηση εφήβου και τις συνήθειες του. Έχουν την τάση να τοποθετούν περισσότερους περιορισμούς σχετικά με τις λεπτομέρειες του ταξιδιού (άδεια, προορισμός, σπίτι, χρόνο) από τις επικίνδυνες συνθήκες οδήγησης (π.χ. οδήγηση τη νύχτα με άλλους εφήβους επιβάτες, κατανάλωση αλκοόλ) (Morton, 2002).

Οι γονείς έχουν διάφορους ρόλους:

1. να δώσουν άδεια στον έφηβο να αποκτήσει άδεια οδήγησης
2. να ελέγχουν την πρόσβαση στο όχημα
3. να έχουν τον ρόλο του επιβλέποντα
4. να καθορίζουν τους περιορισμούς

(Morton, 2002).

Τα ποσοστά σύγκρουσης αυξάνονται έντονα στην ηλικία των εφήβων που αρχίζουν να οδηγούν. Η αποτελεσματικότητα των πρακτικών γονικής μέριμνας σε σχέση με τη συμπεριφορά των εφήβων σε σχέση με την ηλικία εξαρτάται από το βαθμό στον οποίο οι έφηβοι έχουν εσωτερικεύσει τους κανόνες συμπεριφοράς που έχουν καθορίσει οι γονείς και αν η ανησυχία των εφήβων για γονική φροντίδα παρέχει διαρκή επιρροή στη συμπεριφορά τους (Bruce et al., 2008).

Επικίνδυνες εφηβικές συμπεριφορές οδήγησης, τροχαίες παραβάσεις και τροχαία δυστυχήματα, είναι λιγότερο συχνά όταν οι γονείς είναι αυστηροί. Μέχρι



σήμερα, υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ότι οι συμβάσεις μεταξύ γονέων και παιδιών μπορούν να οδηγήσουν στη βελτίωση της ασφάλειας των οδηγών ή να μειώσουν τις παραβιάσεις και συντριβές (Bruce et al., 2008).

### **Αναφορά σε παρεμβάσεις**

Αν και υπάρχουν αναφορές και στην ξένη και στην ελληνική βιβλιογραφία σχετικά με τα γονεϊκά πρότυπα και την οδηγική συμπεριφορά, δεν έχουν πραγματοποιηθεί έρευνες που να συνδυάζουν και τα δυο θέματα. Τα τελευταία χρόνια, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση σε θανάτους νέων από οδικά τροχαία δυστυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρά το γεγονός ότι γίνονται προσπάθειες ενημέρωσης για την κυκλοφοριακή αγωγή, εν τούτοις δεν υπάρχει κάποια συλλογική δράση. Γι' αυτό το λόγο, είναι αναγκαίο να υπάρξει μια οργανωμένη δράση που θα στοχεύει στους γονείς, ώστε να αλλάξει όσο το δυνατόν περισσότερο η κουλτούρα γύρω από την οδήγηση.

## Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥ

Γενικά, ο Κοινωνικός Λειτουργός παρέχει τις υπηρεσίες του στον εργασιακό του χώρο για την καλύτερη δυνατή αντιμετώπιση των προβλημάτων των εξυπηρετούμενων και των οικογενειών τους, σύμφωνα με τις αρχές και τις μεθόδους της κοινωνικής εργασίας. Όσον αφορά το ρόλο του κοινωνικού λειτουργού στο πρόβλημα των τροχαίων οδικών δυστυχημάτων εστιάζει τόσο στο επίπεδο της πρόληψης όσο και στο επίπεδο της αντιμετώπισης του φαινομένου.

### **Στην πρόληψη:**

- Βελτίωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων στα σχολεία, με στόχο ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Οι κοινωνικοί λειτουργοί μπορούν αν συμμετέχουν ή να ενισχύσουν τις προσπάθειες ώστε τα παιδιά να μάθουν από μικρή ηλικία την σωστή οδηγική συμπεριφορά, ενώ, για την μέση και ανώτερη εκπαίδευση κατάλληλα διαμορφωμένα σεμινάρια.
- Ευαισθητοποίηση της κοινότητας σχετικά με το πρόβλημα των οδικών τροχαίων δυστυχημάτων, με στόχο την αλλαγή των στάσεων, γνώσεων και συμπεριφορών, καθώς και την ενθάρρυνση της οδικής ασφάλεια και της σωστής οδηγικής συμπεριφοράς. Εμβαθύνοντας περισσότερο, οι κοινωνικοί λειτουργοί μπορούν να συμμετέχουν σε φόρουμ στα γραφεία τους ή στην εκπαίδευση επαγγελματιών που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το φαινόμενο. Τα φόρουμ αυτά σε επίπεδο τοπικών κοινοτήτων μπορούν να αυξήσουν την ενημέρωση της κοινής γνώμης για την οδική ασφάλεια και οδηγική συμπεριφορά.

### **Στην αντιμετώπιση:**

- Ο κοινωνικός λειτουργός να αντλεί πληροφορίες από το άτομο που είχε την οδική σύγκρουση, ακούγοντας το προσεκτικά, μεταδίδοντας ασφάλεια και εμπιστευτικότητα, ούτως ώστε, το άτομο να νιώσει άνετα για να μπορέσει να ανοιχτεί.
- Ο κοινωνικός λειτουργός θα πρέπει ακόμα να έρχεται συχνά σε επαφή με την οικογένεια του ατόμου που είχε την οδική σύγκρουση για να υπάρξει μια ολοκληρωμένη και πετυχημένη παρέμβαση.

## **ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ**

### **Σκοπός μελέτης**

Η παρέμβαση στόχευε στην προαγωγή της ασφαλούς χρήσης οδικού δικτύου και στην υιοθέτηση υγιούς οδηγικής συμπεριφοράς.

### **Διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων**

- ❖ Διαφέρουν οι γνώσεις, οι στάσεις και οι πρακτικές των γονέων σχετικά με την οδική συμπεριφορά πριν και μετά την παρέμβαση;

### **Δεοντολογική έγκριση**

Για την υλοποίηση του προγράμματος παρέμβασης ζητήθηκε έγκριση από την Επιτροπή αξιολόγησης του Τμήματος Κοινωνικής Εργασίας του ΤΕΙ Κρήτης.

### **Μεθοδολογία**

#### **Σχέδιο παρέμβασης**

Πραγματοποιήθηκε παρέμβαση με ομάδα παρέμβασης. Η αξιολόγηση της παρέμβασης έγινε πριν και ένα μήνα μετά την παρέμβαση με ερωτηματολόγιο. Η πρώτη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2017.

#### **Συμμετέχοντες**

Το δείγμα αποτελούνταν από 17 άτομα, από τα οποία οι 15 ήταν γυναίκες και οι 2 άντρες, με παιδιά ηλικίας 12 έως 15 ετών. Τα άτομα κατοικούν σε επαρχιακή

περιοχή του Νομού Ηρακλείου, στο Δήμο Μονοφατσίου και συγκεκριμένα στο χωριό Ασήμι. Η ενημέρωση των γονέων έγινε με γραπτή αίτηση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, στην οποία ανταποκρίθηκαν θετικά 25 γονείς, αλλά στις συναντήσεις παρευρέθηκαν 17 άτομα.

#### **Περιεχόμενο παρέμβασης**

Η παρέμβαση αποτελούνταν από 4 συναντήσεις. Κάθε συνάντηση αποτελούσε μια θεματική ενότητα που περιελάμβανε βιωματικές δραστηριότητες. Κατά την πρώτη συνάντηση οι συμμετέχοντες καλούνταν να συμπληρώσουν 2 ερωτηματολόγια (ένα που αφορούσε την οδηγική συμπεριφορά και ασφάλεια και ένα που αφορούσε την γονεϊκότητα). Επιπλέον, έγινε η γνωριμία μεταξύ των μελών και των συντονιστών, καθώς και μια πρώτη επαφή με την οδηγική συμπεριφορά συζητώντας μύθους και αλήθειες. Η θεματική της δεύτερης συνάντησης ήταν η μίμηση. Κατά την τρίτη συνάντηση πραγματοποιήσαμε τη δύναμη της επικοινωνίας μέσα στην οικογένεια, ενώ στην τέταρτη και τελευταία συνάντηση συζητήσαμε σχετικά με τα γονεϊκά πρότυπα. Σκοπός όλων των συναντήσεων ήταν να αναδείξουμε πως δίνοντας έμφαση στους παραπάνω τομείς, η οδική ασφάλεια και η οδηγική συμπεριφορά μπορούν να «καλλιεργηθούν» με πιο σωστό τρόπο.

#### **Το ερευνητικό εργαλείο**

Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της παρέμβασης ήταν ποσοτική και τα ερευνητικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν ήταν δύο δομημένα ερωτηματολόγια. Το πρώτο ερωτηματολόγιο εξέταζε την σχέση γονέα παιδιού. Πιο συγκεκριμένα χωριζόταν σε 5 μέρη.

Το πρώτο μέρος εξέταζε την εμπλοκή και αποτελούνταν από 5 ερωτήσεις οι οποίες αναφέρονταν στο αν κάνουν φιλικές συζητήσεις με το παιδί τους, αν ενθάρρυναν το παιδί τους να συμμετέχει σε δραστηριότητες, αν περνούσαν χρόνο παίζοντας με το παιδί τους, αν σχεδίαζαν μαζί τις οικογενειακές δραστηριότητες και αν παρευρίσκονταν στις συναντήσεις με τους δασκάλους.

Το δεύτερο μέρος εξέταζε την θετική γονεϊκότητα και αποτελούνταν από 3 ερωτήσεις οι οποίες αναφέρονταν στον αν επιβραβεύουν το παιδί τους όταν κάνει κάτι καλό, αν γνωρίζουν που βρίσκεται το παιδί τους και τότε φεύγει από το σπίτι και αν ενημερώνουν το παιδί ότι τους αρέσει να τους βοηθάνε με τις δουλειές του σπιτιού.

Το τρίτο μέρος εξέταζε την παρακολούθηση/εποπτεία και αποτελούνταν από 6 ερωτήσεις οι οποίες αναφέρονταν στην επιβράβευση του παιδιού όταν είναι υπάκουο, αν όταν είναι απασχολημένοι ξεχνούν που βρίσκετε το παιδί και δεν ξέρουν τι κάνει, δεν τσεκάρουν την ώρα που γυρίζει στο σπίτι, δεν λένε που πηγαίνουν, επιστρέφει από το σχολείο μια ώρα μετά από αυτήν που έπρεπε, είναι στο σπίτι χωρίς την επίβλεψη κάποιου ενηλίκου.

Το τέταρτο μέρος εξέταζε την ασυνέπεια και αποτελούνταν από 5 ερωτήσεις οι οποίες αναφέρονταν στο αν απειλούν το παιδί τους ότι θα το τιμωρήσουν ενώ δεν θα το κάνουν, στο αν το παιδί φωνάζει όταν το τιμωρούν επειδή έκανε κάτι λάθος, αν σταματάνε την τιμωρία νωρίτερα από ότι είχαν πει, δεν τιμωρούν το παιδί όταν κάνει κάτι λάθος, στο αν οι τιμωρίες εξαρτώνται από την διάθεση του γονέα.

Το πέμπτο μέρος εξέταζε την σωματική τιμωρία και αποτελούνταν από 3 ερωτήσεις οι οποίες αναφέρονταν στο αν χτυπούν το παιδί τους όταν κάνει κάτι λάθος, αν χαστουκίζουν το παιδί τους όταν κάνει κάτι λάθος και στο αν φωνάζουν στο παιδί τους όταν κάνει κάτι λάθος.

Οι άλλες 6 πρακτικές πειθαρχίας δεν είναι κλίμακα, αλλά παρείχαν πληροφορίες για μια θέση ανά στοιχείο.

Το δεύτερο ερωτηματολόγιο εξέταζε την οδηγική συμπεριφορά και ασφάλεια το οποίο χωριζόταν σε 7 μέρη.

Η πρώτη και η δεύτερη κλίμακα εξέταζαν την οδική ασφάλεια και την συμπεριφορά των οδηγών γενικά π.χ. αν θεωρούν ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν γρηγορότερα από το όριο ταχύτητας, κάνουν επικίνδυνες προσπεράσεις κλπ.

Η τρίτη κλίμακα περιελάμβανε ερωτήσεις σχετικά με την οδήγηση του ατόμου που συμπληρώνει το ερωτηματολόγιο π.χ. σε σύγκριση με άλλους οδηγούς πόσο πιο συχνά θεωρούν ότι κάνουν παραβιάσεις ή σε περίπτωση που υπερβούν το όριο ταχύτητας για ποιο λόγο το κάνουν.

Η τέταρτη κλίμακα εξέταζε διάφορα άλλα θέματα σχετικά με την συμπεριφορά του ατόμου εκτός της οδήγησης π.χ. αν παίρνουν αποφάσεις χωρίς να σκεφτούν τις συνέπειες ή αν χτυπούν κάποιον που τους έχει εκνευρίσει ή στενοχωρήσει.

Η πέμπτη κλίμακα περιελάμβανε γενικές ερωτήσεις για την οδηγική συμπεριφορά του ατόμου π.χ. τι είδους οδηγοί είναι (συγκεντρωμένος, ρισοκίνδυνος κλπ).

Στην έκτη κλίμακα παρετίθεντο ερωτήσεις για το ιστορικό της οδήγησης του ατόμου π.χ. πόσο χρόνια έχουν την άδεια οδήγησης και αν έχουν εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα.

Στην έβδομη κλίμακα αναφέρονταν τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των μελών (φύλο, ηλικία, μόρφωση, οικογενειακή κατάσταση).

### **Ανάλυση δεδομένων**

Για την επεξεργασία των δεδομένων της έρευνας χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πακέτο SPSS 14.0. Για την παρουσίαση των κοινωνικοδημογραφικών στοιχείων χρησιμοποιήθηκε η εντολή frequencies (descriptive statistics).

Στο ερωτηματολόγιο που σχετιζόταν με τη γονεϊκότητα χρησιμοποιήσαμε Pearson Correlation, η οποία διερευνά τη σχέση μεταξύ δύο ποσοτικών μεταβλητών, για τη σύγκριση μεταξύ γονεϊκότητας και ηλικίας. Επιπλέον, χρησιμοποιήθηκε το T-test, το οποίο διερευνά τη σχέση μεταξύ μιας ποσοτικής μεταβλητής με μια ποιοτική με δύο τιμές, προκειμένου να συγκριθεί το φύλο με τη γονεϊκότητα.

Στο ερωτηματολόγιο που σχετιζόταν με την οδική ασφάλεια και την οδηγική συμπεριφορά, χρησιμοποιήσαμε Pearson Correlation, για να συγκρίνουμε την ηλικία με τις στάσεις, τις γνώσεις και τις πεποιθήσεις των συμμετεχόντων. Ακόμα, χρησιμοποιήθηκε T-test, για να γίνει σύγκριση μεταξύ του φύλου με τις στάσεις, τις γνώσεις και τις πεποιθήσεις των συμμετεχόντων. Τέλος, για τη σύγκριση του μορφωτικού επιπέδου με τις στάσεις, τις πεποιθήσεις και τις γνώσεις, χρησιμοποιήθηκε One-Way Anova, η οποία διερευνά τη σχέση μεταξύ μιας ποσοτικής μεταβλητής και μιας ποιοτικής με παραπάνω από δύο τιμές.

### **Αποτελέσματα**

#### **Παρουσίαση του κοινωνιολογικού προφίλ των συμμετεχόντων πριν την παρέμβαση**

Όσον αφορά στα χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων, πριν την παρέμβαση, λεπτομέρειες και πληροφορίες εμφανίζονται στον **Πίνακα 1**. Τα περισσότερα μέλη

της ομάδας ήταν γυναίκες (83,3% γυναίκες και 16,7% άντρες). Η μέση ηλικία ήταν 36,2 έτη.

**Πίνακας 1: Κοινωνιολογικό προφίλ συμμετεχόντων πριν την παρέμβαση**

	<b>n</b>	<b>%</b>
<b>Φύλο</b>		
Άνδρας	2	16,7%
Γυναίκα	10	83,3%
<b>Μορφωτικό επίπεδο</b>		
Απόφοιτος δημοτικού	1	8,3%
Απόφοιτος γυμνασίου	3	25,0%
Απόφοιτος λυκείου	4	33,3%
ΑΕΙ/ ΤΕΙ	4	33,4%
<b>Ηλικία</b>	<b>Μ.Τ.</b>	<b>Τ.Α.</b>
	36,2	4,3

**Οι γνώσεις, οι στάσεις/ πεποιθήσεις και οι συμπεριφορές των συμμετεχόντων πριν την παρέμβαση, ερωτηματολόγιο οδηγικής συμπεριφοράς**

Στους παρακάτω πίνακες (Πίνακας 2, Πίνακας 3 και Πίνακας 4) παρουσιάζονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων στις κλίμακες των στάσεων/πεποιθήσεων, γνώσεων και των συμπεριφορών πριν την παρέμβαση.

**Πίνακας 2: Στάσεις/πεποιθήσεις**

	<b>ΔΙΑΦΩΝΩ ΠΟΛΥ - ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ</b>	<b>ΣΥΜΦΩΝΩ - ΣΥΜΦΩΝΩ ΠΟΛΥ</b>
<b>Μείωση του ορίου ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους</b>	N=8 (66,6%)	N=4 (33,3%)
<b>Τήρηση του ορίου ταχύτητας ακόμα και την νύχτα σε ήσυχους δρόμους</b>	N=8 (66,7%)	N=4 (33,3%)
<b>Σε οδηγούς που προκαλούν ατυχήματα λόγω ριψοκίνδυνης οδήγησης πρέπει να τους απαγορεύεται η οδήγηση για πάντα</b>	N=9 (75,1%)	N=3 (25,0%)
<b>Όταν βρέχει ο οδηγός πρέπει να πηγαίνει πιο αργά από το όριο ταχύτητας</b>	N=8 (66,7%)	N=4 (33,3%)
<b>Τα αυτοκίνητα δεν πρέπει ποτέ να προσπερνούν από την εσωτερική λωρίδα ακόμα κι αν ένας οδηγός κλείνει την εξωτερική λωρίδα</b>	N=8 (66,7%)	N=4 (33,3%)
<b>Σε πόλεις όπου υπάρχουν πολλοί πεζοί το όριο ταχύτητας πρέπει να είναι 30 χιλ./ώρα</b>	N=8 (66,7%)	N=4 (33,3%)



<b>Τα πρόστιμα για υπερβολική ταχύτητα πρέπει να είναι πιο αυστηρά</b>	N=8 (66,7%)	N=4 (33,3%)
--	----------------	----------------

**Πίνακας 3: Γνώσεις**

	<b>ΠΟΛΥ ΑΣΗΜΑΝΤΟ - ΟΥΤΕ ΣΟΒΑΡΟ ΟΥΤΕ ΑΣΗΜΑΝΤΟ</b>	<b>ΣΟΒΑΡΟ - ΠΟΛΥ ΣΟΒΑΡΟ</b>
<b>Όταν οδηγείτε σε κατοικημένη περιοχή όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 55 χιλ./ ώρα</b>	N=8 (66,7%)	N=4 (33,3%)
<b>Όταν οδηγείτε σε κατοικημένη περιοχή όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 65 χιλ./ ώρα</b>	N=8 (66,7%)	N=3 (25,0%)
<b>Όταν οδηγείτε σε κατοικημένη περιοχή όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 80 χιλ./ ώρα</b>	N=9 (75,0%)	N=3 (25,0%)
<b>Όταν οδηγείτε σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 110 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 120χιλ./ ώρα</b>	N=9 (75,0%)	N=3 (25,0%)
<b>Όταν οδηγείτε σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 110 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 130χιλ./ ώρα</b>	N=10 (83,4%)	N=2 (16,6%)
<b>Όταν οδηγείτε σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 110 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 150χιλ./ ώρα</b>	N=9 (75,0%)	N=3 (25,0%)

	<b>ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΑ</b>	<b>ΠΙΘΑΝΟΝ -</b>
--	-------------------	------------------

	<b>ΑΠΙΘΑΝΟ - ΟΥΤΕ ΠΙΘΑΝΟ ΟΥΤΕ ΑΠΙΘΑΝΟ</b>	<b>ΠΟΛΥ ΠΙΘΑΝΟΝ</b>
<b>Πόσο πιθανόν είναι να σταματήσει κάποιον η αστυνομία για υπερβολική ταχύτητα, αν οδηγούν με 65 χιλ./ ώρα στο κέντρο μιας πόλης όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χιλ./ ώρα</b>	N=9 (75,0%)	N=3 (25,0%)
<b>Πόσο πιθανόν είναι να σταματήσει κάποιον η αστυνομία για υπερβολική ταχύτητα, αν οδηγούν με 135 χιλ./ ώρα σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 120 χιλ./ ώρα</b>	N=4 (33,3%)	N=8 (66,7%)

**Πίνακας 4: Συμπεριφορές**

	<b>ΠΟΤΕ- ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
<b>Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν γρηγορότερα από το όριο ταχύτητας</b>	N=1 (8,3%)	N=11 (91,7%)
<b>Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί δεν τηρούν τις αποστάσεις ασφαλείας</b>	N=1 (8,3%)	N=11 (91,7%)
<b>Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν πολύ αργά</b>	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
<b>Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν επιθετικά</b>	N=3 (25,0%)	N=9 (75,0%)
<b>Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί κάνουν επικίνδυνες προσπεράσεις</b>	N=2 (16,6%)	N=10 (83,3%)
<b>Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν πολύ γρήγορα για τις υπάρχουσες συνθήκες</b>	N=1 (8,3%)	N=11 (91,7%)
<b>Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ (πάνω από το νόμιμο όριο)</b>	N=4 (33,3%)	N=8 (66,7%)

	<b>ΠΟΛΥ ΠΙΟ ΓΡΗΓΟΡΑ - ΤΟ ΙΔΙΟ</b>	<b>ΛΙΓΟ ΠΙΟ ΑΡΓΑ - ΠΟΛΥ ΠΙΟ ΑΡΓΑ</b>
Συγκρίνοντας την ταχύτητα με την οποία οδηγείτε με αυτή των άλλων οδηγών, θα λέγατε ότι, σε γενικές γραμμές, οδηγείτε γρηγορότερα ή πιο αργά από αυτούς	N=6 (50,0%)	N=6 (50,0%)

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
Πόσο συχνά, όταν σας δίνεται η ευκαιρία, θα λέγατε ότι οδηγείτε πιο γρήγορα από το όριο ταχύτητας	N=7 (58,3%)	N=5 (41,7%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να μη γνωρίζετε το όριο ταχύτητας	N=9 (75,0%)	N=3 (25,0%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να μην γνωρίζετε την ταχύτητά σας	N=9 (75,0%)	N=3 (25,0%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να χρησιμοποιείτε σκόπιμα τη δική σας, ασφαλή ταχύτητα, η οποία είναι μεγαλύτερη από το όριο ταχύτητας	N=10 (83,3%)	N=2 (16,7%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να βιάζεστε και σκόπιμα να οδηγείτε γρηγορότερα από το όριο	N=6 (50,0%)	N=6 (50,0%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο	N=10	N=2

ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να αισθάνεστε πιεσμένοι από άλλους οδηγούς να αυξήσετε την ταχύτητά σας	(83,3%)	(16,7%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι απλά να συμβαδίζετε με την ταχύτητα των άλλων οδηγών	N=10 (83,3%)	N=2 (16,7%)
Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά λόγω μεγαλύτερης επιβολής ορίων ταχύτητας από την αστυνομία	N=5 (41,6%)	N=7 (58,3%)
Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά λόγω μεγαλύτερης χρήσης καμερών ταχύτητας	N=2 (16,7%)	N=10 (83,3%)
Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά λόγω περισσότερων σαμαρακίων ταχύτητας ή άλλων μηχανισμών που χρησιμοποιούνται για τη μείωση της ταχύτητας	N=2 (16,7%)	N=10 (83,3%)
Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά λόγω περισσότερων δημόσιων καμπάνιων, οι οποίες προωθούν χαμηλότερα όρια ταχύτητας	N=2 (16,7%)	N=10 (83,3%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε πολύ κοντά στο μπροστινό αυτοκίνητο	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά περνάτε τα φανάρια όταν αυτά έχουν πορτοκαλί χρώμα	N=9 (75,0%)	N=3 (25,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά ντεραπάρτε σε στροφές ή όταν φρενάρτε	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά εν γνώσει σας υπερβαίνετε το όριο των 50χλμ/ώρα	N=7 (58,4%)	N=5 (41,6%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά εν γνώσει σας υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας στους	N=8 (66,7%)	N=4 (33,3%)

αυτοκινητόδρομους		
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά σταματάτε στον κεντρικό δρόμο γνωρίζοντας ότι θα αναγκάσετε τους άλλους να σταματήσουν	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά επιταχύνετε όταν σας προσπερνούν	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά πρέπει να φρενάρετε απότομα για να αποφύγετε μια σύγκρουση με όχημα που προπορεύεται επειδή έχει επιβραδύνει	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κρίνετε λάθος την ταχύτητα ενός οχήματος που σας πλησιάζει ενώ προσπερνάτε	N=9 (75,0%)	N=3 (25,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά βγαίνετε για να προσπεράσετε ή στρίβετε χωρίς να έχετε αρχικά προσέξει ένα άλλο όχημα στο «νεκρό σημείο»	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά δεν προσέχετε κάποιον ο οποίος περιμένει να διασχίσει τη διάβαση πεζών μέχρι να είναι πολύ αργά	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κρίνετε λάθος τα κενά στην κυκλοφορία στον κεντρικό δρόμο όταν ετοιμάζεστε να βγείτε από έναν παράδρομο	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά θεωρείτε ότι οδηγείτε πολύ γρήγορα για να περάσετε μια στροφή.	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά δε δίνετε προτεραιότητα όταν μπαίνετε σε δρόμο υποχρεωτικής κυκλικής πορείας σε όχημα που ήδη βρίσκεται στον δρόμο αυτό	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά πρέπει να φρενάρετε ή να στρίψετε απότομα για να	N=10 (83,3%)	N=2 (16,7%)

<b>αποφύγετε ένα όχημα</b>		
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά αισθάνεστε ήρεμοι και ότι έχετε τον έλεγχο των πραγμάτων</b>	N=2 (16,7%)	N=10 (83,3%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά μπερδεύεστε επειδή γίνονται πολλά πράγματα ταυτόχρονα</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά μπαίνετε σε μια κατάσταση την οποία βρίσκετε δύσκολο να διαχειριστείτε</b>	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά αφήνετε τη διάθεσή σας να επηρεάσει τον τρόπο που οδηγείτε</b>	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά φοβάστε</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά αγχώνεστε όταν προσπερνάτε ένα άλλο όχημα</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κάνετε αγενείς χειρονομίες σε άλλους οδηγούς</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά αισθάνεστε επιθετικοί προς άλλους οδηγούς</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά εμπλέκεστε σε άτυπους «αγώνες» με άλλους οδηγούς</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά προσπαθείτε να περάσετε άλλους οδηγούς στα φανάρια</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κάνετε πράγματα όταν οδηγείτε τα οποία ξέρετε ότι είναι επικίνδυνα</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε γρήγορα για διασκέδαση</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά ενοχλείστε όταν είστε πίσω από άλλα αυτοκίνητα</b>	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε πόσο συχνά απογοητεύεστε</b>	N=12	N=0

όταν προσπαθείτε αλλά αποτυγχάνετε να προπεράσετε	(100,0%)	(0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά ενοχλείστε όταν τα φανάρια γίνουν κόκκινα καθώς τα πλησιάζετε	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά γίνεστε ανυπόμονοι με τους πιο αργούς οδηγούς και προσπερνάτε επικίνδυνα	N=11 (91,7%)	N=1 (8,3%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε αφού έχετε πει μια μικρή ποσότητα αλκοόλ	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε γρήγορα για να εντυπωσιάσετε τους φίλους σας	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε για να εκφράσετε την προσωπικότητά σας	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά ρισκοκινδυνεύετε επειδή έχει πλάκα	N=12 (100,0%)	N=0 (0,0%)

### Παρουσίαση του κοινωνιολογικού προφίλ των συμμετεχόντων μετά την παρέμβαση

Όσον αφορά στα χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων, μετά την παρέμβαση, λεπτομέρειες και πληροφορίες εμφανίζονται στον **Πίνακα 5**. Τα περισσότερα μέλη της ομάδας ήταν γυναίκες (80% γυναίκες και 20% άντρες). Η μέση ηλικία ήταν 41,8 έτη.

**Πίνακας 5: Κοινωνιολογικό προφίλ συμμετεχόντων μετά την παρέμβαση**

	<b>n</b>	<b>%</b>
<b>Φύλο</b>		
Άνδρας	1	20,0%
Γυναίκα	4	80,0%
<b>Μορφωτικό επίπεδο</b>		

Απόφοιτος λυκείου	3	60,0%
ΑΕΙ/ ΤΕΙ	2	40,0%
<b>Ηλικία</b>	<b>Μ.Τ.</b>	<b>Τ.Α.</b>
	41,8	6,4

**Οι γνώσεις, οι στάσεις/ πεποιθήσεις και οι συμπεριφορές των συμμετεχόντων μετά την παρέμβαση, ερωτηματολόγιο οδηγικής συμπεριφοράς**

Στους παρακάτω πίνακες (Πίνακας 6, Πίνακας 7 και Πίνακας 9) παρουσιάζονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων στις κλίμακες των στάσεων/πεποιθήσεων, γνώσεων και των συμπεριφορών μετά την παρέμβαση.

**Πίνακας 6: Γνώσεις**

	<b>ΠΟΛΥ ΑΣΗΜΑΝΤΟ - ΟΥΤΕ ΣΟΒΑΡΟ ΟΥΤΕ ΑΣΗΜΑΝΤΟ</b>	<b>ΣΟΒΑΡΟ - ΠΟΛΥ ΣΟΒΑΡΟ</b>
<b>Όταν οδηγείτε σε κατοικημένη περιοχή όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 55 χιλ./ ώρα</b>	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε σε κατοικημένη περιοχή όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 65 χιλ./ ώρα</b>	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε σε κατοικημένη περιοχή όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 80 χιλ./ ώρα</b>	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
<b>Όταν οδηγείτε σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 110 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 120χιλ./ ώρα</b>	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 110 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 130χιλ./ ώρα</b>	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Όταν οδηγείτε σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο</b>	N=4	N=1



ταχύτητας είναι 110 χιλ./ ώρα, πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι να οδηγείτε με 150χιλ./ ώρα	(80,0%)	(0,0%)
--	---------	--------

	<b>ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΑ ΑΠΙΘΑΝΟ - ΟΥΤΕ ΠΙΘΑΝΟ ΟΥΤΕ ΑΠΙΘΑΝΟ</b>	<b>ΠΙΘΑΝΟΝ - ΠΟΛΥ ΠΙΘΑΝΟΝ</b>
Πόσο πιθανόν είναι να σταματήσει κάποιον η αστυνομία για υπερβολική ταχύτητα, αν οδηγούν με 65 χιλ./ ώρα στο κέντρο μιας πόλης όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χιλ./ ώρα	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Πόσο πιθανόν είναι να σταματήσει κάποιον η αστυνομία για υπερβολική ταχύτητα, αν οδηγούν με 135 χιλ./ ώρα σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 120 χιλ./ ώρα	N=1 (80,0%)	N=4 (20,0%)

Πίνακας 7: Συμπεριφορές

	<b>ΠΟΤΕ- ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν γρηγορότερα από το όριο ταχύτητας	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί δεν τηρούν τις αποστάσεις ασφαλείας	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν πολύ αργά	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν επιθετικά	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί κάνουν επικίνδυνες προσπεράσεις	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)

Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν πολύ γρήγορα για τις υπάρχουσες συνθήκες	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ (πάνω από το νόμιμο όριο)	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)

	<b>ΠΟΛΥ ΠΙΟ ΓΡΗΓΟΡΑ - ΤΟ ΙΔΙΟ</b>	<b>ΛΙΓΟ ΠΙΟ ΑΡΓΑ - ΠΟΛΥ ΠΙΟ ΑΡΓΑ</b>
Συγκρίνοντας την ταχύτητα με την οποία οδηγείτε με αυτή των άλλων οδηγών, θα λέγατε ότι, σε γενικές γραμμές, οδηγείτε γρηγορότερα ή πιο αργά από αυτούς	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
Πόσο συχνά, όταν σας δίνεται η ευκαιρία, θα λέγατε ότι οδηγείτε πιο γρήγορα από το όριο ταχύτητας	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να μη γνωρίζετε το όριο ταχύτητας	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να μην γνωρίζετε την ταχύτητά σας	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να χρησιμοποιείτε σκόπιμα τη δική σας, ασφαλή ταχύτητα, η οποία είναι	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)

μεγαλύτερη από το όριο ταχύτητας		
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να βιάζεστε και σκόπιμα να οδηγείτε γρηγορότερα από το όριο	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι να αισθάνεστε πιεσμένοι από άλλους οδηγούς να αυξήσετε την ταχύτητά σας	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανό είναι απλά να συμβαδίζετε με την ταχύτητα των άλλων οδηγών	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά λόγω μεγαλύτερης επιβολής ορίων ταχύτητας από την αστυνομία	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά λόγω μεγαλύτερης χρήσης καμερών ταχύτητας	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά λόγω περισσότερων σαμαρακίων ταχύτητας ή άλλων μηχανισμών που χρησιμοποιούνται για τη μείωση της ταχύτητας	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά λόγω περισσότερων δημόσιων καμπάνιων, οι οποίες προωθούν χαμηλότερα όρια ταχύτητας	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε πολύ κοντά στο μπροστινό αυτοκίνητο	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά περνάτε τα φανάρια όταν αυτά έχουν πορτοκαλί χρώμα	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)

Όταν οδηγείτε πόσο συχνά ντεραπάρτε σε στροφές ή όταν φρενάρτε	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά εν γνώσει σας υπερβαίνετε το όριο των 50χλμ/ώρα	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά εν γνώσει σας υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά σταματάτε στον κεντρικό δρόμο γνωρίζοντας ότι θα αναγκάσετε τους άλλους να σταματήσουν	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά επιταχύνετε όταν σας προσπερνούν	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά πρέπει να φρενάρτε απότομα για να αποφύγετε μια σύγκρουση με όχημα που προπορεύεται επειδή έχει επιβραδύνει	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κρίνετε λάθος την ταχύτητα ενός οχήματος που σας πλησιάζει ενώ προσπερνάτε	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά βγαίνετε για να προσπεράσετε ή στρίβετε χωρίς να έχετε αρχικά προσέξει ένα άλλο όχημα στο «νεκρό σημείο»	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά δεν προσέχετε κάποιον ο οποίος περιμένει να διασχίσει τη διάβαση πεζών μέχρι να είναι πολύ αργά	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κρίνετε λάθος τα κενά στην κυκλοφορία στον κεντρικό δρόμο όταν ετοιμάζεστε να βγείτε από έναν παράδρομο	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά θεωρείτε ότι οδηγείτε πολύ γρήγορα για να περάσετε μια στροφή.	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)

Όταν οδηγείτε πόσο συχνά δε δίνετε προτεραιότητα όταν μπαίνετε σε δρόμο υποχρεωτικής κυκλικής πορείας σε όχημα που ήδη βρίσκεται στον δρόμο αυτό	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά πρέπει να φρενάρετε ή να στρίψετε απότομα για να αποφύγετε ένα όχημα	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά αισθάνεστε ήρεμοι και ότι έχετε τον έλεγχο των πραγμάτων	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά μπερδεύεστε επειδή γίνονται πολλά πράγματα ταυτόχρονα	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά μπαίνετε σε μια κατάσταση την οποία βρίσκετε δύσκολο να διαχειριστείτε	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά αφήνετε τη διάθεσή σας να επηρεάσει τον τρόπο που οδηγείτε	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά φοβάστε	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά αγχώνεστε όταν προσπερνάτε ένα άλλο όχημα	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κάνετε αγενείς χειρονομίες σε άλλους οδηγούς	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά αισθάνεστε επιθετικοί προς άλλους οδηγούς	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά εμπλέκεστε σε άτυπους «αγώνες» με άλλους οδηγούς	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά προσπαθείτε να περάσετε άλλους οδηγούς στα φανάρια	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κάνετε πράγματα όταν οδηγείτε τα οποία ξέρετε	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)

ότι είναι επικίνδυνα		
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε γρήγορα για διασκέδαση	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά ενοχλείστε όταν είστε πίσω από άλλα αυτοκίνητα	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά απογοητεύεστε όταν προσπαθείτε αλλά αποτυγχάνετε να προσπεράσετε	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά ενοχλείστε όταν τα φανάρια γίνουν κόκκινα καθώς τα πλησιάζετε	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά γίνεστε ανυπόμονοι με τους πιο αργούς οδηγούς και προσπερνάτε επικίνδυνα	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε αφού έχετε πει μια μικρή ποσότητα αλκοόλ	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε γρήγορα για να εντυπωσιάσετε τους φίλους σας	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά οδηγείτε για να εκφράσετε την προσωπικότητά σας	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Όταν οδηγείτε πόσο συχνά ρισκοκινδυνεύετε επειδή έχει πλάκα	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)

Πίνακας 8:Στάσεις/ Πεποιθήσεις

	<b>ΔΙΑΦΩΝΩ ΠΟΛΥ - ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ</b>	<b>ΣΥΜΦΩΝΩ - ΣΥΜΦΩΝΩ ΠΟΛΥ</b>
--	--	---------------------------------------

	<b>ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ</b>	
<b>Μείωση του ορίου ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Τήρηση του ορίου ταχύτητας ακόμα και την νύχτα σε ήσυχους δρόμους</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Σε οδηγούς που προκαλούν ατυχήματα λόγω ριψοκίνδυνης οδήγησης, πρέπει αν τους απαγορεύεται η οδήγηση για πάντα</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Όταν βρέχει ο οδηγός πρέπει αν πηγαίνει πιο αργά από το όριο ταχύτητας</b>	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
<b>Τα αυτοκίνητα δεν πρέπει ποτέ να προσπερνούν από την εσωτερική λωρίδα, ακόμα κι αν ένας οδηγός κλείνει την εξωτερική λωρίδα</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Σε πόλεις όπου υπάρχουν πολλοί πεζοί το όριο ταχύτητας πρέπει να είναι 30 χλμ/ ώρα</b>	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
<b>Τα πρόστιμα για υπερβολική ταχύτητα πρέπει να είναι πιο αυστηρά</b>	N=5 (100,0%)	N=5 (100,0%)

### Ερωτηματολόγιο γονεϊκότητας των συμμετεχόντων πριν την παρέμβαση

Στους παρακάτω πίνακες (Πίνακας 9, Πίνακας 10, Πίνακας 11, Πίνακας 12 και Πίνακας 13) παρουσιάζονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων στις κλίμακες της εμπλοκής, της θετικής γονεϊκότητας, της παρακολούθησης/ εποπτείας, της ασυνέπειας και της σωματικής τιμωρίας πριν την παρέμβαση.

#### Πίνακας 9: Εμπλοκή

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
<b>Κάνετε φιλικές συζητήσεις με το παιδί σας</b>	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
<b>Βοηθάτε το παιδί σας να πάρει μέρος σε</b>	N=0	N=5

δραστηριότητες στις οποίες είναι καλό (π.χ. σπορ, ωδείο, χορό κ.λπ.)	(0,0%)	(100,0%)
Παίζετε παιχνίδια ή κάνετε άλλα διασκεδαστικά πράγματα με το παιδί σας	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Ρωτάτε το παιδί σας πως πέρασε την μέρα του στο σχολείο	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Βοηθάτε το παιδί σας με τα μαθήματά του	N=4 (80,0%)	N=1 (20%)
Ρωτάτε το παιδί σας ποια είναι τα σχέδιά του για την επόμενη μέρα	N=4 (80,0%)	N=1 (20.0%)
Πηγαίνετε το παιδί σας στις εξωσχολικές του δραστηριότητες	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Μιλάτε με το παιδί σας για τους φίλους του	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Αφήνετε το παιδί σας να σχεδιάζει μαζί σας τις οικογενειακές δραστηριότητες	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
Πηγαίνετε στις συναντήσεις με τους δασκάλους	N=0 (0,0%)	N=5 (100%)

Πίνακας 10: Θετική γονεϊκότητα

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
Επιβραβεύετε το παιδί σας όταν κάνει κάτι καλό	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Ανταμείβετε ή δίνετε κάτι παραπάνω στο παιδί σας για να σας υπακούσει ή να σας συμπεριφερθεί καλά	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Επιβραβεύετε το παιδί σας όταν συμπεριφέρεται καλά	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Επαινείτε το παιδί σας όταν κάνει κάτι καλά	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)



Αγκαλιάζετε ή φιλάτε το παιδί σας όταν κάνει κάτι καλό	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Λέτε στο παιδί σας ότι σας αρέσει όταν σας βοηθάει με τις δουλειές του σπιτιού	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Εξηγείτε ήρεμα στο παιδί σας γιατί η συμπεριφορά του ήταν λάθος	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)

Πίνακας 11: Παρακολούθηση/ εποπτεία

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
Το παιδί σας σας ενημερώνει όταν φεύγει από το σπίτι και για το που βρίσκετε	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
Το παιδί σας παραμένει έξω το βράδυ παραπάνω από το χρόνο που υποτίθεται ότι θα έπρεπε να είναι σπίτι	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Το παιδί σας βγαίνει έξω με φίλους που δεν γνωρίζετε	N=5 (100,0%)	N=0 (100,0%)
Το παιδί σας βγαίνει έξω χωρίς καθορισμένο χρόνο για να είναι σπίτι	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Το παιδί σας είναι έξω ως πολύ αργά το βράδυ χωρίς κάποιον ενήλικα μαζί του	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Είστε πολύ απασχολημένος και ξεχνάτε που είναι το παιδί σας και τι κάνει	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Δεν τσεκάρετε αν το παιδί σας έχει γυρίσει σπίτι της ώρα που είχατε συμφωνήσει	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Δεν λέτε στο παιδί σας που πηγαίνετε	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
Το παιδί σας επιστρέφει στο σπίτι από το σχολείο μια ώρα μετά από την ώρα που έπρεπε	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Το παιδί σας είναι στο σπίτι χωρίς την	N=3	N=2

επίβλεψη κάποιου ενήλικα	(60,0%)	(40,0%)
--------------------------	---------	---------

Πίνακας 12: Ασυνέπεια

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
Απειλείτε το παιδί σας ότι θα το τιμωρήσετε, ενώ στην πραγματικότητα δεν θα το κάνετε	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Το παιδί σας σας φωνάζει επειδή το τιμωρήσατε όταν έχει κάνει κάτι λάθος	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Νιώθετε ότι το να κάνετε το παιδί σας να σας υπακούσει είναι μπελάς	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Σταματάτε την τιμωρία στο παιδί σας νωρίτερα απ ότι είχατε πει	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Το παιδί σας δεν τιμωρείται όταν κάνει κάτι λάθος	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Οι τιμωρίες που δίνεται στο παιδί σας εξαρτώνται από την διάθεσή σας	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)

Πίνακας 13: Σωματική τιμωρία

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
Χτυπάτε το παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Χαστουκίζετε το παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Φωνάζετε στο παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
Χτυπάτε το παιδί σας με ζώνη ή βέργα όταν κάνει κάτι λάθος	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)

Στους παρακάτω πίνακες (Πίνακας 14, Πίνακας 15, Πίνακας 16, Πίνακας 17 και Πίνακας 18) παρουσιάζονται οι απαντήσεις των συμμετεχόντων στις κλίμακες της εμπλοκής, της θετικής γονεϊκότητας, της παρακολούθησης/ εποπτείας, της ασυνέπειας και της σωματικής τιμωρίας μετά την παρέμβαση.

**Πίνακας 14: Εμπλοκή**

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
<b>Κάνετε φιλικές συζητήσεις με το παιδί σας</b>	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
<b>Βοηθάτε το παιδί σας να πάρει μέρος σε δραστηριότητες στις οποίες είναι καλό (π.χ. σπορ, ωδείο, χορό κ.λπ.)</b>	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
<b>Παίζετε παιχνίδια ή κάνετε άλλα διασκεδαστικά πράγματα με το παιδί σας</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Ρωτάτε το παιδί σας πως πέρασε την μέρα του στο σχολείο</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (100,0%)
<b>Βοηθάτε το παιδί σας με τα μαθήματά του</b>	N=2 (40,0%)	N=3 (60%)
<b>Ρωτάτε το παιδί σας ποια είναι τα σχέδιά του για την επόμενη μέρα</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Πηγαίνετε το παιδί σας στις εξωσχολικές του δραστηριότητες</b>	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
<b>Μιλάτε με το παιδί σας για τους φίλους του</b>	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
<b>Αφήνετε το παιδί σας να σχεδιάζει μαζί σας τις οικογενειακές δραστηριότητες</b>	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
<b>Πηγαίνετε στις συναντήσεις με τους δασκάλους</b>	N=0 (0,0%)	N=5 (100%)

Πίνακας 15: Θετική γονεϊκότητα

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
<b>Επιβραβεύετε το παιδί σας όταν κάνει κάτι καλό</b>	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
<b>Ανταμείβετε ή δίνετε κάτι παραπάνω στο παιδί σας για να σας υπακούσει ή να σας συμπεριφερθεί καλά</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Επιβραβεύετε το παιδί σας όταν συμπεριφέρεται καλά</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Επαινείτε το παιδί σας όταν κάνει κάτι καλά</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Αγκαλιάζετε ή φιλάτε το παιδί σας όταν κάνει κάτι καλό</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Λέτε στο παιδί σας ότι σας αρέσει όταν σας βοηθάει με τις δουλειές του σπιτιού</b>	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
<b>Εξηγείτε ήρεμα στο παιδί σας γιατί η συμπεριφορά του ήταν λάθος</b>	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)

Πίνακας 16: Παρακολούθηση/ εποπτεία

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
<b>Το παιδί σας σας ενημερώνει όταν φεύγει από το σπίτι και για το που βρίσκετε</b>	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
<b>Το παιδί σας παραμένει έξω το βράδυ παραπάνω από το χρόνο που υποτίθεται ότι θα έπρεπε να είναι σπίτι</b>	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Το παιδί σας βγαίνει έξω με φίλους που δεν γνωρίζετε</b>	N=5 (100,0%)	N=0 (100,0%)
<b>Το παιδί σας βγαίνει έξω χωρίς καθορισμένο χρόνο για να είναι σπίτι</b>	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)

Το παιδί σας είναι έξω ως πολύ αργά το βράδυ χωρίς κάποιον ενήλικα μαζί του	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Είστε πολύ απασχολημένος και ξεχνάτε που είναι το παιδί σας και τι κάνει	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Δεν τσεκάρετε αν το παιδί σας έχει γυρίσει σπίτι της ώρα που είχατε συμφωνήσει	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
Δεν λέτε στο παιδί σας που πηγαίνετε	N=0 (0,0%)	N=5 (100,0%)
Το παιδί σας επιστρέφει στο σπίτι από το σχολείο μια ώρα μετά από την ώρα που έπρεπε	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)
Το παιδί σας είναι στο σπίτι χωρίς την επίβλεψη κάποιου ενήλικα	N=3 (60,0%)	N=2 (40,0%)

Πίνακας 17: Ασυνέπεια

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
Απειλείτε το παιδί σας ότι θα το τιμωρήσετε, ενώ στην πραγματικότητα δεν θα το κάνετε	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Το παιδί σας σας φωνάζει επειδή το τιμωρήσατε όταν έχει κάνει κάτι λάθος	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
Νιώθετε ότι το να κάνετε το παιδί σας να σας υπακούσει είναι μπελάς	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
Σταματάτε την τιμωρία στο παιδί σας νωρίτερα απ ότi είχατε πει	N=2 (40,0%)	N=3 (60,0%)
Το παιδί σας δεν τιμωρείτε όταν κάνει κάτι λάθος	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
Οι τιμωρίες που δίνεται στο παιδί σας εξαρτώνται από την διάθεσή σας	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)

**Πίνακας 18: Σωματική τιμωρία**

	<b>ΠΟΤΕ - ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ - ΠΑΝΤΑ</b>
<b>Χτυπάτε το παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος</b>	N=5 (100,0%)	N=0 (0,0%)
<b>Χαστουκίζετε το παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος</b>	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)
<b>Φωνάζετε στο παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος</b>	N=1 (20,0%)	N=4 (80,0%)
<b>Χτυπάτε το παιδί σας με ζώνη ή βέργα όταν κάνει κάτι λάθος</b>	N=4 (80,0%)	N=1 (20,0%)

Σύγκριση των γνώσεων, των στάσεων/ πεποιθήσεων, των συμπεριφορών, της εμπλοκής, της θετικής γονεϊκότητας, της παρακολούθησης, εποπτείας, της ασυνέπιας και της σωματικής τιμωρίας πριν και μετά την παρέμβαση.

**Πίνακας 19: Σύγκριση των δυο ερωτηματολογίων πριν και μετά**

	<b>ΠΡΙΝ</b>	<b>ΜΕΤΑ</b>
	<b>M.T (T.A)</b>	<b>M.T (T.A)</b>
<b>ΓΝΩΣΕΙΣ</b>	9,7 (6,9)	11,2 (4,14)
<b>ΣΤΑΣΕΙΣ/ ΠΕΠΟΙΘΗΣΕΙΣ</b>	10 (8,5)	23,2 (4,6)
<b>ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ</b>	64 (12,7)	49,2 (9,7)
<b>ΕΜΠΛΟΚΗ</b>	35 (4,3)	37,6 (3,2)
<b>ΘΕΤΙΚΗ ΓΟΝΕΪΚΟΤΗΤΑ</b>	23,4 (0,8)	23,7 (2,2)
<b>ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ/ ΕΠΟΠΤΕΙΑ</b>	20,8 (5,3)	32,2 (21,9)
<b>ΑΣΥΝΕΠΗΣ</b>	13,12 (4,7)	19,6 (2,6)
<b>ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΤΙΜΩΡΙΑ</b>	5,2 (1,3)	11 (2,1)

## ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Σκοπός της παρέμβασης ήταν η βελτίωση των στάσεων, των πεποιθήσεων και των γνώσεων σχετικά με την οδηγική συμπεριφορά και οδική ασφάλεια γονέων παιδιών ηλικίας 13-15 ετών που κατοικούν στο Ασήμι Μονοφατσίου. Η παρέμβαση έδειξε να μην επέφερε βελτίωση στις γνώσεις, στις πεποιθήσεις και τις στάσεις της ομάδας παρέμβασης.

Παρά το γεγονός ότι από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι υπήρξε διαφορά στις στάσεις, στις πεποιθήσεις και στις γνώσεις των συμμετεχόντων μετά την παρέμβαση, ωστόσο αυτή η διαφορά δεν είναι στατιστικά σημαντική ώστε να πούμε με βεβαιότητα ότι οφείλεται στην παρέμβασή μας. Χρήσιμο θα ήταν οι συναντήσεις να ήταν περισσότερες ώστε να διαπιστώναμε σίγουρα την αποτελεσματικότητα της παρέμβασης. Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί ότι ενώ οι συναντήσεις κατά την πρώτη και δεύτερη εβδομάδα αποτελούνταν από 17 μέλη, στην τρίτη και τέταρτη συνάντηση υπήρξαν σημαντικές απώλειες καθώς ο αριθμός των συμμετεχόντων μειώθηκε στους 5.

Ενδέχεται η παρέμβαση να μην ήταν αποτελεσματική ως προς την βελτίωση των στάσεων, γνώσεων, πεποιθήσεων λόγω του μικρού αριθμού συμμετεχόντων. Ίσως, να ήταν αποτελεσματικότερη σε μεγαλύτερο δείγμα ατόμων. Οι συμπεριφορές είναι δύσκολο να αλλάξουν μέσα από μια παρέμβαση 8 ωρών, ιδιαίτερα όταν αναφερόμαστε σε ενήλικες που έχουν ήδη αρκετές εγκαθιδρυμένες συμπεριφορές. Αντιθέτως σε άτομα μικρότερης ηλικίας είναι ευκολότερο να γίνουν παρεμβάσεις, καθώς οι συμπεριφορές τους δεν έχουν διαμορφωθεί ή εκδηλωθεί ακόμα.

Η μη βελτίωση των στάσεων, γνώσεων, πεποιθήσεων κατά την δεύτερη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, ίσως οφείλεται στην δομή της παρέμβασης. Το ενημερωτικό μέρος ίσως έπρεπε να ήταν διαφορετικά οργανωμένο για να μην τυχόν δυσκολέψει τους συμμετέχοντες λόγω του καταιγισμού πληροφοριών.

Επιπλέον, ίσως θα ήταν καλύτερα πέρα από βιωματικές δραστηριότητες στις συναντήσεις να συμπεριλαμβάνονταν και ομιλίες ειδικών που το αντικείμενό τους σχετίζεται με την οδική ασφάλεια και την οδηγική συμπεριφορά.

Ένα άλλο ενδεχόμενο είναι ότι ίσως θα έπρεπε να αυξηθεί το διάστημα από την πρώτη μέχρι την δεύτερη συμπλήρωση. Οι συμμετέχοντες ίσως χρειάζονταν περισσότερο χρόνο για να επεξεργαστούν τα δεδομένα ή να αλληλεπιδράσουν σε σχέση με αυτά.

Ωστόσο, μπορούμε να υποθέσουμε ότι ενδεχομένως δεν τους ενδιέφερε τελικά το περιεχόμενο των συναντήσεων και θέλησαν να διακόψουν. Επιπλέον, οι δραστηριότητες ήταν διαδραστικές και κάποιοι από τους συμμετέχοντες ντρεπόντουσαν και δεν ήθελαν να συμμετέχουν. Ακόμα, όλα τα μέλη είχαν οικογένεια και υποχρεώσεις που μπορεί να μην τους επέτρεπαν να συνεχίσουν να παρακολουθούν τις συναντήσεις.

Τέλος, σε όλες τις συναντήσεις εστίασαμε στην σχέση γονέα παιδιού κάτι το οποίο αποτελεί ένα ευαίσθητο θέμα και ενδεχομένως κάποιοι να μην ήθελαν να εμβαθύνουν στην σχέση αυτή. Φυσικά, δεν μπορούμε να μην αναλάβουμε κάποιο μερίδιο ευθύνης γι' αυτή την απώλεια, καθώς είναι πολύ πιθανόν ο σχεδιασμός των συναντήσεων που είχαμε κάνει να μην ήταν οργανωμένος με τρόπο που θα καταφέρει να κεντρίσει το ενδιαφέρον των συμμετεχόντων.

#### **Δυνατά σημεία και αδυναμίες της έρευνας**

Θα πρέπει να αναφερθούν ορισμένες αδυναμίες αυτής της μελέτης για μελλοντική αναφορά στον τομέα των μελετών που αφορούν έρευνα και παρέμβαση. Πρώτον, οι συμμετέχοντες προέρχονται από ένα χωριό ενός νομού της Ελλάδας, συνεπώς τα ευρήματα δεν μπορούν να γενικευτούν, καθώς δεν αφορούν τους γονείς εφήβων όλης της χώρας. Δεύτερον, οι συμμετέχοντες δεν επιλέχθηκαν τυχαία αλλά με δειγματοληψία ευκολίας, οπότε τα κίνητρα του καθενός για την συμμετοχή του στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα δεν δύναται να είναι ξεκάθαρο. Τρίτον, το δείγμα της έρευνας ήταν μικρό. Αυτό συνέβη διότι χρησιμοποιήθηκαν λίγα άτομα για να είναι δυνατή η εκπόνηση των βιωματικών δραστηριοτήτων κατά την διάρκεια του εκπαιδευτικού προγράμματος.

Ως δυνατό σημείο μπορεί να αναφερθεί η χρήση ενός έγκυρου ερευνητικού εργαλείου για την εκτίμηση των αποτελεσμάτων της μελέτης, το οποίο υιοθετήθηκε κατόπιν στάθμισής του στα ελληνικά.



## Συμπεράσματα

Όπως παρατηρήθηκε από την παρούσα μελέτη υπάρχει ανάγκη για τέτοιου είδους παρεμβάσεις. Απαραίτητη κρίνεται η ανάπτυξη και λειτουργία συνεχόμενων προγραμμάτων με στόχο την ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση των γονέων σχετικά με την οδική ασφάλεια και την οδηγική συμπεριφορά.

Η παιδεία της οδικής ασφάλειας συνδέεται με τη θετική στάση για την οδική ασφάλεια και με απόρριψη των επικίνδυνων συμπεριφορών στην οδήγηση. Συνδέεται επίσης με την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος μέτρων οδικής ασφάλειας και με την αποδοχή τους από την κοινωνία. Η παιδεία οδικής ασφάλειας αναφέρεται στην ουσιαστική καλλιέργεια της προσωπικότητας του ατόμου και στον τρόπο σκέψης και συμπεριφοράς του.

1. Δεν έχει γίνει κατανοητό ότι η οδική ασφάλεια είναι επιστήμη.
2. Χαμηλό επίπεδο παιδείας οδικής ασφάλεια.
3. Αποτυχία στην ουσιαστική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών.
4. Ασάφεια καθηκόντων και υπευθυνοτήτων στον σχεδιασμό και στην εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων (Κανελαΐδης, 2014).

Απαραίτητη κρίνεται η ανάπτυξη και λειτουργία συνεχόμενων προγραμμάτων με στόχο την ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση των γονέων σχετικά με την οδική ασφάλεια και την οδηγική συμπεριφορά. Επιπλέον, κρίνεται αναγκαία η ύπαρξη κυκλοφοριακής αγωγής μέσα στο πρόγραμμα μαθημάτων των σχολείων, για να μπορέσουν τα παιδιά από μικρή ηλικία να αντιληφθούν την σοβαρότητα της οδικής ασφάλειας. Είναι ανάγκη να ενισχυθεί η εκπαίδευσή τους με περισσότερες επισκέψεις σε αρμόδιους φορείς και πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής.

Ακόμη κρίνεται απαραίτητη η κατάλληλη εκπαίδευση των επαγγελματιών (π.χ. δάσκαλοι οδήγησης), με τους οποίους έρχονται σε επαφή οι μελλοντικοί οδηγοί. Έτσι ώστε, εκτός από τους κανόνες της οδήγησης να εκπαιδεύονται και σε θέματα που αφορούν τα σωστά πρότυπα οδηγικής συμπεριφοράς. Υπάρχει ανάγκη για δημιουργία Συμβουλευτικών Κέντρων σε συνεργασία με τον Συμβουλευτικό Σταθμό Νέων, για να έχουν την δυνατότητα οι γονείς να αντλούν πληροφορίες, για τον τρόπο που θα ήταν καλό να χειριστούν τα παιδιά τους τα πρώτα χρόνια της οδήγησής τους.

Η χρήση των ΜΜΕ κρίνεται απαραίτητη για την προβολή κατάλληλων διαμορφωμένων μηνυμάτων με στόχο της ευαισθητοποίηση του ευρύτερου πληθυσμού σχετικά την οδηγική συμπεριφορά.

#### **Προτάσεις για μελλοντική έρευνα**

Θα είχε ενδιαφέρον αν μελλοντικά επαναλαμβάνονταν αλλά και επεκτείνονταν παρόμοιες πρωτοβουλίες- εκπαιδευτικού προγράμματος προκειμένου να διεξαχθούν πιο σαφή συμπεράσματα. Έτσι ίσως διαφαινόταν και το αν είναι αποτελεσματική μια τέτοια παρέμβαση. Σημαντικό είναι σε επόμενες μελέτες να υπάρχει μεγαλύτερο δείγμα γονέων, καθώς θα ήταν ακόμη καλύτερο αν γινόταν μια παρόμοια παρέμβαση και σε παιδιά καθώς και σε εκπαιδευτικούς. Μια συνολική παρέμβαση, σε όλους τους τομείς θα επιφέρει καλύτερα αποτελέσματα, μείωση των οδικών τροχαίων δυστυχημάτων, σωστή οδηγική συμπεριφορά και οδική ασφάλεια. Τέλος, θα ήταν χρήσιμο στη γενικότερη έρευνα για την οδική ασφάλεια και οδηγική συμπεριφορά να συλλεχθούν μακροχρόνια δεδομένα, τα οποία θα συνδράμουν ουσιαστικά στη διεκρίνιση θεμάτων υπαιτιότητας που έμειναν ανεξερευνήτα από την παρούσα μελέτη.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική βιβλιογραφία

Νασιάκου, Μ., Χαντζή, Α., & Φατούρου, Μ. (1999) *Εισαγωγή στην ψυχολογία*. Αθήνα: Gutenberg

### Ηλεκτρονική βιβλιογραφία

1. Αγγέλη, Κ. και Βλαχογιάννη, Α. (2014) *Προγράμματα ενίσχυσης γονεϊκού ρόλου*. Αθήνα: Ινστιτούτο Έρευνας Θεραπείας Συμπεριφοράς. <https://ibrt.gr/edu/sites/default/files/41-53.pdf> [πρόσβαση 1 Μαΐου 2017]
2. Κανελαΐδης, Γ., (2014) "Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα, 2011- 2020", *Διημερίδα με θέμα Οδική Ασφάλεια*, Ρόδος, σ. 6. [https://www.nrso.ntua.gr/wp-content/uploads/kanellaidis\\_efthita.pdf](https://www.nrso.ntua.gr/wp-content/uploads/kanellaidis_efthita.pdf) [πρόσβαση 8 Μαΐου 2017].
3. Παπαθανασίου, Ε. και Ποστάντζη, Ε. (2011) *Η επιρροή της χρήσης κινητού τηλεφώνου και της μουσικής στην ασφάλεια του οδηγού με χρήση προσομοιωτή οδήγησης*. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. <https://www.nrso.ntua.gr/geyannis/wp-content/uploads/papathanasiou-postantzi-ad29.pdf> [πρόσβαση 11 Μαΐου 2017]
4. Bruce, G., Morton, S., Ouimet, M. & Catalano, R., (2008) "Parenting and the young driver problem", *US National Library of Medicine National Instituted of Health*. p.49. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2562681/> [accessed 6 May 2017]
5. Calhoun, V. & Pearlson G. (2004) "Alcohol Intoxication effects on Simulated Driving: Exploring Alcohol- Dose effects on Brain Activation Using functional MRI" *ResearchGate*. p.2098. [https://www.researchgate.net/profile/Godfrey\\_Pearlson/publication/8394147\\_Alcohol\\_Intoxication\\_Effects\\_on\\_Simulated\\_Driving\\_Exploring\\_Alcohol-Dose\\_Effects\\_on\\_Brain\\_Activation\\_Using\\_Functional\\_MRI/links/5799614708aed51475e89258.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Godfrey_Pearlson/publication/8394147_Alcohol_Intoxication_Effects_on_Simulated_Driving_Exploring_Alcohol-Dose_Effects_on_Brain_Activation_Using_Functional_MRI/links/5799614708aed51475e89258.pdf) [accessed 7 May 2017]
6. Eric, R. & Roy, P., (2006) "*Personality and individual differences*", *The Big Five factors, sensation seeking and driving anger in the prediction on unsafe driving*, (41). [http://www.sciencedirect.com/science?\\_ob=ShoppingCartURL&\\_method=ad](http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ShoppingCartURL&_method=ad)

d&\_eid=1-s2.0-

S0191886906001462&originContentFamily=serial&\_origin=article&\_ts=1496670134&md5=20be56fcc79c85dfefa4f5529f43b6e7 [accessed 2 May 2017]

7. Kenneth, R., Dennis, R., Ewa, A. & Flaura, K., (2009) "Associations Between Parenting Styles and Teen driving" *Safety -Related Behaviors and Attitudes Pediatrics Official Journal of the American academy of pediatrics*, (124), p.1042.  
<http://www.trantolo.net/admin/uploads/resources/13906146774af4852439f9f.pdf> [accessed 12 May 2017]
8. Ma, Z., (2011) "Constructing road safety performance indicators using Fuzzy Delphi Method and Grey Delphi Method" *ResearchGate*. p.1509.  
[https://www.researchgate.net/profile/Zhuanglin\\_Ma3/publication/223035258\\_Constructing\\_road\\_safety\\_performance\\_indicators\\_using\\_Fuzzy\\_Delphi\\_Method\\_and\\_Grey\\_Delphi\\_Method/links/5660aa0608ae418a786674bc.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Zhuanglin_Ma3/publication/223035258_Constructing_road_safety_performance_indicators_using_Fuzzy_Delphi_Method_and_Grey_Delphi_Method/links/5660aa0608ae418a786674bc.pdf) [accessed 13 May 2017]
9. Morton, S., (2002) "Promoting Parental management of teen driving" *Injury prevention*. p.24.  
[http://injuryprevention.bmj.com/content/injuryprev/8/suppl\\_2/ii24.full.pdf](http://injuryprevention.bmj.com/content/injuryprev/8/suppl_2/ii24.full.pdf) [accessed 4 May 2017]
10. Frick, P.J., (1991) *Replicates the Alabama Parenting Questionnaire Scale*  
[https://cyfar.org/sites/default/files/InstrumentFiles/Alabama%20Parenting%20Questionnaire%20%28Parents%20of%20Children%206%20-%2018%29\\_0.pdf](https://cyfar.org/sites/default/files/InstrumentFiles/Alabama%20Parenting%20Questionnaire%20%28Parents%20of%20Children%206%20-%2018%29_0.pdf) [accessed 28 January 2017]
11. Quimby, A., Maycock, G., Palmer, C. & Buttress, S., (1999) *The factors that influence a driver's choice of speed- a questionnaire study*  
<http://www.carbibles.com/docs/trl325.pdf> [accessed 1 October 2017]

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

#### ΣΥΝΑΝΤΗΣΕΙΣ

**Σκοπός όλων των συναντήσεων:** Η προαγωγή της ασφαλούς χρήσης του οδικού δικτύου και η υιοθέτηση υγιούς οδηγικής συμπεριφοράς.

#### ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ 1<sup>Η</sup>

##### Δραστηριότητα 1: Γνωριμία

- **Στόχος:** Να γίνει η γνωριμία μεταξύ των συντονιστών και των συμμετεχόντων.
- **Περιγραφή:** Όλα τα μέλη κάθονται σε κύκλο και ένας ένας με τη σειρά λέει το όνομά του, την ιδιότητά του και το λόγο για τον οποίο πήρε την απόφαση να συμμετέχει στις συναντήσεις. Επίσης, οι συμμετέχοντες αναφέρουν τι προσδοκούν από τις συναντήσεις και τι περιμένουν από τους συντονιστές.
- **Παρατηρήσεις:** Αναμένεται οι γονείς να αναγνωρίσουν το λόγο για τον οποίο βρέθηκαν εκεί και σε ποιο βαθμό οι συναντήσεις θα καλύψουν τις ανάγκες τους.

##### Δραστηριότητα 2: Μύθοι και αλήθειες

- **Στόχος:** Να πληροφορήσουμε τους γονείς για θέματα οδικής ασφάλειας μέσα από καθημερινά παραδείγματα.
- **Περιγραφή:** Προβάλλονται διαφάνειες όπου στην μία θα αναγράφονται οι μύθοι και στην άλλη οι αλήθειες για κάθε μύθο. Πρώτα θα προβληθεί ο μύθος, ζητώντας από τους γονείς να μας διατυπώσουν τη σκέψη τους και τη γνώμη τους γι' αυτόν. Στην συνέχεια, προβάλλεται η διαφάνεια με την συγκεκριμένη αλήθεια για κάθε μύθο και γίνεται συζήτηση.
- **Παρατηρήσεις:** Αναμένεται οι γονείς να εκφράσουν τη γνώμη τους σχετικά με κάθε μύθο, λέγοντας αν συμφωνούν ή διαφωνούν και να γίνει συζήτηση και διάλογος πάνω σε αυτά.

##### Δραστηριότητα 3: Προβολή βίντεο

- **Στόχος:** Να τους ευαισθητοποιήσουμε σχετικά τα αποτελέσματα που μπορεί να έχει η κακή οδήγηση.
- **Περιγραφή:** Προβάλλεται ολιγόλεπτο βίντεο, στο οποίο περιγράφεται ένα δυστύχημα που συνέβη ανάμεσα σε δύο αυτοκίνητα, στο ένα εκ των οποίων συνοδηγός είναι ένα μικρό παιδί. Στη συνέχεια ρωτάμε ποιο ήταν το νόημα αυτού του βίντεο και τι συναισθήματα τους προκάλεσε.
- **Παρατηρήσεις:** Αναμένεται οι γονείς να συγκινηθούν και να γίνει κουβέντα πάνω σε θέματα οδήγησης. Επίσης είναι πιθανό να αναφερθούν παρόμοια δυστυχήματα που έχουν συμβεί στο παρελθόν και έχουν προκαλέσει αίσθηση.

## ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ 2<sup>Η</sup>

### Δραστηριότητα 1<sup>η</sup>: Δούλος και αφέντης

- **Στόχος:** Να κάνουμε τους γονείς να μουν στη θέση του άλλου, και να αποκτήσουν ενσυναίσθηση.
- **Περιγραφή:** Οι γονείς χωρίζονται σε ζευγάρια όπου ο ένας έχει τον ρόλο του «δούλου» και ο άλλος του «αφέντη». Αυτός που θα έχει το ρόλο του «αφέντη» θα διατάζει και ο «δούλος» θα εκτελεί. Στη συνέχεια ανταλλάζουν ρόλους. Αυτός που είχε το ρόλο του «αφέντη» θα παραστήσει τον «δούλο» και αντίστοιχα αυτός που έκανε τον «δούλο» θα παραστήσει τον «αφέντη». Τέλος, τους ρωτάμε πώς ένιωσαν στον έναν και στον άλλο ρόλο, πώς αυτοί οι ρόλοι μπορεί να επηρεάσουν τη σχέση μας με τους άλλους και ποιο θεωρούν ότι είναι το μήνυμα αυτής της δραστηριότητας.
- **Παρατηρήσεις:** Αναμένεται οι γονείς να νιώσουν αμήχανα κάνοντας αυτή τη δραστηριότητα. Κατά πάσα πιθανότητα θα συμφωνήσουν όλοι στο ότι αυτοί οι ρόλοι επηρεάζουν αρκετά τις σχέσεις μας με τους άλλους. Ίσως να μην καταλάβουν ποιο είναι το νόημα αυτής της δραστηριότητας, εφόσον δεν γνωρίζουν εξ αρχής το θέμα της σημερινής συνάντησης.

### Δραστηριότητα 2<sup>η</sup>: Συναισθήματα

- **Στόχος:** Να διαπιστώσουν οι γονείς αν σε κάποιες από τις συμπεριφορές τους μοιάζουν αρκετά με τους δικούς τους γονείς.
- **Περιγραφή:** Περιγράφονται διάφορες καταστάσεις που συμβαίνουν στην καθημερινότητά μας με τα παιδιά. Κάποιες από αυτές είναι όμορφες (π.χ. ένα

δώρο που έφερε το παιδί στο γονιό του) και κάποιες άσχημες (π.χ. η καταστροφή του οικογενειακού αμαξιού). Ζητάμε από τους γονείς να μας πουν πώς θα αντιδρούσαν σε αυτές τις περιπτώσεις. Στη συνέχεια, τους ρωτάμε αν σε κάποια από την δική τους αντίδραση «βλέπουν» την αντίδραση που θα είχε ο δικός τους γονιός και πώς θα ένιωθαν οι ίδιοι ως παιδιά σε μια αντίστοιχη περίπτωση.

- **Παρατηρήσεις:** Αναμένεται οι περισσότεροι γονείς να μας πουν πως θα συμπεριφέρονταν πολύ όμορφα στο παιδί τους αν έκανε κάτι όμορφο γι' αυτούς. Αντίθετα, αν έκανε κάτι πολύ άσχημο και σοβαρό θα το μάλωναν και θα το τιμωρούσαν. Ίσως κάποιοι αναγνωρίσουν στον εαυτό τους τους γονείς τους.

### Δραστηριότητα 3<sup>η</sup>: Εικόνες και βίντεο

- **Στόχος:** Να αντιληφθούν οι γονείς πως τα παιδιά μιμούνται σε μεγάλο βαθμό τους γονείς τους.
- **Περιγραφή:** Προβάλλονται εικόνες και βίντεο που στόχο έχουν να παρουσιάσουν τα μιμητικά πρότυπα. Με αυτό τον τρόπο οι γονείς θα αρχίσουν να αντιλαμβάνονται ποιο ήταν το θέμα της σημερινής μας συνάντησης.
- **Παρατηρήσεις:** Αναμένεται οι γονείς να περιγράψουν τι ακριβώς βλέπουν στις φωτογραφίες και μέσα από το βίντεο να καταλάβουν ότι τα παιδιά τους ενδέχεται σε μεγάλο βαθμό να υιοθετήσουν τα πρότυπα οδηγικής συμπεριφοράς των γονιών τους.

## ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ 3

### Δραστηριότητα 1: Το παιχνίδι της κατανόησης

- **Στόχος:** Στόχος της δραστηριότητας να ανιχνεύσει τα εμπόδια που υπάρχουν στην επικοινωνία.
- **Περιγραφή δραστηριότητας:** Χωρίζουμε την ομάδα σε δύο υποομάδες. Στο κέντρο της αίθουσας έχουμε τοποθετήσει καρέκλες σε δυο σειρές, η μια να βρίσκεται πλάτη στην άλλη. Στα άτομα της μιας πλευράς έχουμε μοιράσει χαρτί και μαρκαδόρους και τους ζητάμε να ζωγραφίσουν ένα αντικείμενο που

τους έχει ζητηθεί (π.χ. ένα καράβι). Εφόσον τελειώσουν γυρνάμε τις καρτέλες, για να βλέπουν το ζευγάρι τους, το οποίο δεν ξέρει τι αντικείμενο έχει ζωγραφιστεί. Το άτομο που έχει κάνει την ζωγραφιά θα αρχίσει να περιγράφει στο συνεργάτη του την ζωγραφιά για να μπορέσει να το ζωγραφίσει και ο ίδιος, χωρίς να αναφερθούν στο αντικείμενο.

- **Παρατηρήσεις:** Μέσα από αυτή την δραστηριότητα θα φανεί πόσο δύσκολη ή εύκολη είναι η επικοινωνία. Ακόμα, θα δούμε κατά πόσο ο συνομιλητής μας αντιλαμβάνεται τα πράγματα με τον ίδιο τρόπο, όπως κι εμείς.

### Δραστηριότητα 2: Αποστασιοποιημένη επικοινωνία

- **Στόχος:** Στόχος της δραστηριότητας είναι να δούμε κατά πόσο πολλές φορές δεν γινόμαστε αντιληπτοί για το τι εννοούμε.
- **Περιγραφή δραστηριότητας:** Προβολή ενός βίντεο και συζήτηση, μέσα από τις ερωτήσεις, « Τι καταλάβατε;» «Τι μήνυμα πήρατε;» «Πως σχετίζεται με το θέμα μας;».
- **Βίντεο:** <https://www.youtube.com/watch?v=eqfeFmfcmMU>

Η τρίτη συνάντηση παρόλο που δεν είχε μεγάλη συμμετοχή προχώρησε ομαλά. Όλοι οι συμμετέχοντες κατάλαβαν πως συχνά το άτομο στο οποίο απευθυνόμαστε ίσως να μην καταλάβει τι εννοούμε και να αντιλαμβάνεται διαφορετικά τα γεγονότα. Αυτό γίνεται είτε επειδή δεν έχει εξηγηθεί σωστά, είτε οι ηλικίες είναι διαφορετικές, είτε επειδή ο καθένας σκέφτεται με άλλον τρόπο. Ίσως αν είχαμε μεγαλύτερη συμμετοχή, και περισσότερους άντρες να γινόταν πιο εμφανής η δυσκολία στην επικοινωνία.

## ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ 4

### Δραστηριότητα 1: Συμπεριφορές και πρότυπα

- **Στόχος:** Στόχος της δραστηριότητας είναι να γνωρίσουν οι γονείς τα υγιή και μη υγιή πρότυπα.
- **Περιγραφή δραστηριότητας:** Χωρίζουμε την ομάδα σε υποομάδες και δίνουμε στην κάθε υποομάδα ένα διαφορετικό σενάριο. Στα σενάρια αυτά έχει συμπεριφορές των γονέων (π.χ. αυταρχικοί, αδιάφοροι κλπ.) και τους ζητάμε



μέσα από τεχνικές π.χ. παντομίμα, να περιγράψουν την συμπεριφορά που έχουν, στις υπόλοιπες υποομάδες.

- **Παρατηρήσεις:** Στην συνέχεια θα τους δείξουμε μια πίτα που δείχνει πόσο μικρά είναι τα όρια για να πας από το ένα πρότυπο στο άλλο. Για παράδειγμα από το δημοκρατικό στο αυταρχικό.

### Δραστηριότητα 2: Η πορεία της ομάδας (Δραστηριότητα λήξης)

**Στόχος:** Στόχος της δραστηριότητας είναι να θυμηθούν τις σημαντικές στιγμές ζήσαμε στην ομάδα.

**Περιγραφή δραστηριότητας:** Ζωγραφίστε ένα μονοπάτι που θα συμβολίζει την πορεία σας στην ομάδα από την αρχή ως σήμερα. Προσθέστε σχέδια, σύμβολα ή λόγια για τις σημαντικές στιγμές που ζήσατε σ' αυτή. Ας εκθέσουμε τα έργα μας ώστε να μπορούμε να τα δούμε όλοι. Στην συνέχεια καθένας θα μας παρουσιάσει το δικό του έργο και θα το συζητήσουμε.

**Παρατηρήσεις:** Τα μέλη της ομάδας πρέπει να σκεφτούν και να απαντήσουν ερωτήματα όπως: "Τι πήρατε από τις συναντήσεις μας;" "Τι σας έκανε μεγαλύτερη εντύπωση;"

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2**

### **ΟΔΗΓΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ**

#### **ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ**

Παρακαλούμε να συμπληρώσετε το παρακάτω ερωτηματολόγιο  
είτε τσεκάροντας τη σχετική απάντηση είτε γράφοντας  
στο διάστημα

#### **ΑΡΧΙΖΟΥΜΕ ΜΕ ΜΕΡΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΑΣ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ ΠΟΥ ΕΛΕΓΧΘΗΚΕ ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΣΑΣ**

##### **E.1 Ποιος ήταν ο λόγος του συγκεκριμένου σας ταξιδιού;**

1. Οδήγηση προς/από τη δουλειά
2. Οδήγηση ως μέρος της εργασίας σας
3. Διασκέδαση ή ψώνια
4. Δεν θυμάμαι
5. Άλλος (παρακαλούμε σημειώστε) .....

##### **E.2 Το όχημα που οδηγείτε είναι :**

1. Ιδιοκτησία σας

2. Ιδιοκτησία της εταιρείας
3. Ιδιοκτησίας εταιρείας ενοικιάσεως αυτοκινήτων
5. Άλλος (παρακαλούμε σημειώστε) .....

**E.3 Ποια είναι η ισχύς της μηχανής;**

1. μέχρι 999cc
2. 1000-1499 cc
3. 1500-1999 cc
4. 2000 cc και πάνω

**E.4 Είχατε άλλους επιβάτες μαζί σας εκείνη την ημέρα;**

1. Ναι
2. Όχι (αν απαντήσατε όχι πηγαίνετε στην ερώτηση αρ. 6)

**E.5 Μπορούμε να έχουμε κάποιες πληροφορίες για τους επιβάτες;**

	<b>ΓΕΝΟΣ</b>	<b>ΗΛΙΚΙΑ</b>
	<b>A</b> <b>Γ</b>	(κατά προσέγγιση)
1 <sup>ος</sup> Επιβάτης		
2 <sup>ος</sup> Επιβάτης		
3 <sup>ος</sup> Επιβάτης		

**ΤΩΡΑ ΜΕΡΙΚΕΣ ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΛΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ**

**E.6 Πόσο συχνά νομίζετε ότι οι άλλοι οδηγοί κάνουν τα παρακάτω;**

	ΠΟΤΕ/ΠΟΛΥ ΣΠΑΝΙΑ	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ	ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΣΥΧΝΑ	ΠΟΛΥ ΣΥΧΝΑ/ΠΑΝΤΑ
<b>Οδηγούν γρηγορότερα από το όριο ταχύτητας</b>					
<b>Δεν τηρούν τις αποστάσεις ασφαλείας</b>					
<b>Οδηγούν πολύ γρήγορα</b>					
<b>Οδηγούν επιθετικά</b>					
<b>Κάνουν επικίνδυνες προσπεράσεις</b>					
<b>Οδηγούν πολύ γρήγορα για τις υπάρχουσες συνθήκες</b>					
<b>Οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ (πάνω από το νόμιμο όριο)</b>					

**E.7 Σκεφτείτε ότι οδηγείτε σε κατοικημένη περιοχή όπου το όριο ταχύτητας είναι 50 χλμ/ώρα. Πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι η οδήγηση στις παρακάτω ταχύτητες;**

	ΠΟΛΥ ΣΟΒΑΡΟ	ΣΟΒΑΡΟ	ΟΥΤΕ ΣΟΒΑΡΟ ΟΥΤΕ ΑΣΗΜΑΝΤΟ	ΑΣΗΜΑΝΤΟ	ΠΟΛΥ ΑΣΗΜΑΝΤΟ
<b>55χλμ/ώρα</b>					
<b>65χλμ/ώρα</b>					
<b>80χλμ/ώρα</b>					

**E.8 Σκεφτείτε ότι οδηγείτε σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 110χλμ/ώρα. Πόσο σοβαρό παράπτωμα είναι η οδήγηση στις παρακάτω ταχύτητες;**

	ΠΟΛΥ ΣΟΒΑΡΟ	ΣΟΒΑΡΟ	ΟΥΤΕ ΣΟΒΑΡΟ ΟΥΤΕ ΛΕΗΜΑΝΤΟ	ΛΕΗΜΑΝΤΟ	ΠΟΛΥ ΛΕΗΜΑΝΤΟ
<b>120χλμ/ώρα</b>					
<b>130χλμ/ώρα</b>					
<b>145χλμ/ώρα</b>					

**E.9 Σκεπτόμενοι ρεαλιστικά πόσο πιθανόν είναι να σταματήσει κάποιον η αστυνομία για υπερβολική ταχύτητα στις ακόλουθες περιστάσεις;**

	ΠΟΛΥ ΣΟΒΑΡΟ	ΣΟΒΑΡΟ	ΟΥΤΕ ΣΟΒΑΡΟ ΟΥΤΕ ΛΕΗΜΑΝΤΟ	ΛΕΗΜΑΝΤΟ	ΠΟΛΥ ΛΕΗΜΑΝΤΟ
<b>Αν οδηγούν με 65χλμ/ώρα στο κέντρο μίας πόλης όπου το όριο ταχύτητας είναι 50χλμ/ώρα</b>					
<b>Αν οδηγούν με 135χλμ/ώρα σε αυτοκινητόδρομο όπου το όριο ταχύτητας είναι 120 χλμ/ώρα</b>					

**ΤΩΡΑ ΜΕΡΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΑΣ**

**E.10 Συγκρίνοντας την ταχύτητα με την οποία οδηγείτε με αυτήν άλλων οδηγών, θα λέγατε ότι, σε γενικές γραμμές, οδηγείτε γρηγορότερα ή πιο αργά από αυτούς;**

1. Πολύ γρηγορότερα
2. Λίγο πιο γρήγορα
3. Περίπου το ίδιο
4. Λίγο πιο αργά
5. Πολύ πιο αργά

**E.11 Πόσο συχνά, όταν σας δίνεται η ευκαιρία, θα λέγατε ότι οδηγείτε πιο γρήγορα από το όριο ταχύτητας;**

1. Ποτέ / πολύ σπάνια
2. Περιστασιακά
3. Μερικές φορές
4. Συχνά
5. Πολύ συχνά / πάντα

**E.12 Σε περίπτωση που υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας, πόσο πιθανόν είναι να ισχύουν οι παρακάτω συνθήκες;**

	ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΑΠΙΘΑΝΟ	ΑΠΙΘΑΝΟ	ΟΥΤΕ ΠΙΘΑΝΟΝ ΟΥΤΕ ΑΠΙΘΑΝΟ	ΠΙΘΑΝΟΝ	ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΠΙΘΑΝΟΝ
<b>Δε γνωρίζετε το όριο</b>					

ταχύτητας					
Δε γνωρίζετε την ταχύτητά σας					
Σκόπιμα χρησιμοποιείτε τη δική σας ασφαλή ταχύτητα, η οποία είναι μεγαλύτερη από το όριο ταχύτητας					
Βιάζεστε και σκόπιμα οδηγείτε παραπάνω από το όριο					
Αισθάνεστε πεισμένοι από άλλους οδηγούς να αυξήσετε την ταχύτητά σας					
Απλά συμβαδίζετε με την ταχύτητα άλλων οδηγών					

**E.13 Πόσο πιθανόν είναι να οδηγείτε πιο αργά εξαιτίας των παρακάτω μέτρων;**

	ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΑΠΙΘΑΝΟ	ΑΠΙΘΑΝΟ	ΟΥΤΕ ΠΙΘΑΝΟΝ ΟΥΤΕ ΑΠΙΘΑΝΟ	ΠΙΘΑΝΟΝ	ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑ ΠΙΘΑΝΟΝ
Μεγαλύτερη επιβολή ορίων ταχύτητας από την αστυνομία					
Μεγαλύτερη χρήση αυτόματων καμερών ταχύτητας					
Περισσότεροι μηχανισμοί					

κυκλοφορίας που χρησιμοποιούνται για τη μείωση ταχύτητας					
Περισσότερες δημόσιες καμπάνιες, οι οποίες να προωθούν χαμηλότερα όρια ταχύτητας					

**E.14 Παρακαλούμε σημειώστε τη συμφωνία ή διαφωνία σας στις ακόλουθες δηλώσεις:**

	ΣΥΜΦΩΝΩ ΠΟΛΥ	ΣΥΜΦΩΝΩ	ΟΥΤΕ ΣΥΜΦΩΝΩ ΟΥΤΕ ΔΙΑΦΩΝΩ	ΔΙΑΦΩΝΩ	ΔΙΑΦΩΝΩ ΠΟΛΥ
Η μείωση του ορίου ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους είναι καλή ιδέα					
Ακόμα και τη νύχτα, σε ήσυχους δρόμους είναι σημαντικό να τηρείται το όριο ταχύτητας					
Στους οδηγούς που προκαλούν ατυχήματα εξαιτίας ριψοκίνδυνης οδήγησης, πρέπει να τους απαγορεύεται η οδήγηση για πάντα					
Πρέπει να οδηγούμε πιο αργά από το όριο ταχύτητας όταν βρέχει					
Τα αυτοκίνητα δεν πρέπει					



ποτέ να προσπερνούν από την εσωτερική λωρίδα, ακόμα κι αν ένας αργός οδηγός κλείνει την εξωτερική λωρίδα					
Σε πόλεις όπου υπάρχουν πολλοί πεζοί το όριο ταχύτητας πρέπει να είναι 30χλμ/ώρα					
Τα πρόστιμα για υπερβολική ταχύτητα πρέπει να είναι αυστηρά					

**ΤΩΡΑ ΜΕΡΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΕΚΤΟΣ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ**

**E.15 Οι ακόλουθες ερωτήσεις εξετάζουν τον τρόπο με τον οποίο παίρνετε αποφάσεις. Σε γενικές γραμμές, πόσο συχνά κάνετε τα παρακάτω :**

	ΠΟΤΕ/ΠΟΛΥ ΣΠΑΝΙΑ	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ	ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΣΥΧΝΑ	ΠΟΛΥ ΣΥΧΝΑ/ΠΑΝΤΑ
Σχεδιάζετε / προετοιμάζετε από πριν					
Παίρνετε αποφάσεις χωρίς να σκεφτείτε όλες τις συνέπειες					
Παίρνετε αποφάσεις χρησιμοποιώντας μια σκόπιμη, λογική διαδικασία					

<b>Θεωρείτε ότι αλλάζετε γνώμη, έχοντας πάρει ήδη την απόφασή σας</b>					
<b>Παραμένετε ήρεμος/-η όταν πρέπει να πάρετε αποφάσεις γρήγορα</b>					

**E.16 Πόσο πιθανόν είναι να εμπλακείτε σε μία από τις παρακάτω δραστηριότητες αν μπορούσατε να είστε σίγουροι ότι θα γλυτώνατε:**

	<b>ΚΑΘΟΛΟΥ ΠΙΘΑΝΟΝ</b>	<b>ΠΙΘΑΝΟΝ</b>	<b>ΑΡΚΕΤΑ ΠΙΘΑΝΟΝ</b>
<b>Να μπαίνατε σε ΜΜΜ χωρίς να πληρώσετε αντίτιμο</b>			
<b>Να παρκάρατε σε διπλή κίτρινη γραμμή</b>			
<b>Να πληρωνόσασταν χωρίς να πληρώνατε τον αναλογούντα φόρο</b>			
<b>Να φεύγατε από ένα κατάστημα με προϊόντα χωρίς να τα πληρώσετε</b>			
<b>Να κάνατε μια ανέντιμη ασφάλιση</b>			
<b>Να κρατούσατε ένα χαρτονόμισμα των 20ευρώ που βρήκατε στο δρόμο</b>			
<b>Να χτυπούσατε κάποιον που σας έχει εκνευρίσει ή στεναχωρήσει</b>			
<b>Να προσποιούσασταν ότι είστε άρρωστοι όταν είναι να εργαστείτε, γιατί έχετε κάτι πιο ενδιαφέρον να</b>			

<b>κάνετε</b>			
<b>Να οδηγούσατε στη βοηθητική λωρίδα του δρόμου, ενώ όλες οι άλλες λωρίδες είναι μπλοκαρισμένες</b>			

**ΤΩΡΑ ΜΕΡΙΚΕΣ ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΣΑΣ**

**E.17 Πιστεύετε ότι προσπερνάτε περισσότερα αυτοκίνητα απ’ ότι σας προσπερνούν;**

1.Ναι

2.Όχι

**E.18 Μπορείτε να μας πείτε τι είδους οδηγός είστε τσεκάροντας μία από τις γραμμές παρακάτω; Στην αρχή και το τέλος κάθε γραμμής υπάρχει μία λέξη η οποία περιγράφει τον τρόπο οδήγησης και αυτές οι λέξεις είναι αντίθετες. Τσεκάρετε πιο κοντά στη λέξη η οποία περιγράφει καλύτερα την οδήγησή σας, όσο πιο κοντά σε μία λέξη βάλετε το σημάδι τόσο περισσότερο συμφωνείτε με την περιγραφή της οδήγησής σας.**

	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	
<b>Συγκεντρωμένος</b>								<b>Μη συγκεντρωμένος</b>
<b>Προσεκτικός</b>								<b>Απρόσεκτος</b>
<b>Ήρεμος</b>								<b>Οξύθυμος</b>
<b>Υπομονετικός</b>								<b>Ανυπόμονος</b>
<b>Ασφαλής</b>								<b>Ριψοκίνδυνος</b>
<b>ανεκτικός</b>								<b>Μη ανεκτικός</b>

**E.19 Όταν οδηγείτε πόσο συχνά κάνετε το κάθε ένα από τα ακόλουθα:**

	ΠΟΤΕ/ΠΟΛΥ ΣΠΑΝΙΑ	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ	ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΣΥΧΝΑ	ΠΟΛΥ ΣΥΧΝΑ/ΠΑΝΤΑ
Οδηγείτε πολύ κοντά στο μπροστινό αυτοκίνητο					
Περνάτε τα φανάρια όταν αυτά έχουν πορτοκαλί χρώμα					
Ντεραπάρτε σε στροφές ή όταν φρενάρτε					
Εν γνώσει σας υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας των 50χλμ/ώρα					
Εν γνώσει σας υπερβαίνετε το όριο ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους					
Σταματάτε στον κεντρικό δρόμο γνωρίζοντας ότι θα αναγκάσετε και τους άλλους να σταματήσουν					
Επιταχύνετε όταν σας προσπερνούν					

και τα ακόλουθα :

	ΠΟΤΕ/ΠΟΛΥ ΣΠΑΝΙΑ	ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ	ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΣΥΧΝΑ	ΠΟΛΥ ΣΥΧΝΑ/ΠΑΝΤΑ
<b>Πρέπει να φρενάρετε απότομα για να αποφύγετε μία σύγκρουση με ένα όχημα που προπορεύεται, επειδή έχει επιβραδύνει</b>					
<b>Κρίνετε λάθος την ταχύτητα ενός οχήματος που σας πλησιάζει, ενώ το προσπερνάτε</b>					
<b>Βγαίνετε για να προσπεράσετε ή στρίβετε χωρίς να έχετε αρχικά προσέξει ένα άλλο όχημα στο «νεκρό σημείο»</b>					
<b>Δεν προσέχετε κάποιον, ο οποίος περιμένει να διασχίσει τη διάβαση πεζών, μέχρι να είναι πολύ αργά</b>					
<b>Κρίνετε λάθος τα κενά στην κυκλοφορία στον κεντρικό δρόμο, όταν ετοιμάζεστε να βγείτε από έναν παράδρομο</b>					
<b>Θεωρείτε ότι οδηγείτε πολύ γρήγορα για να περάσετε μια στροφή</b>					
<b>Δε δίνετε προτεραιότητα</b>					

<b>όταν μπαίνετε σε δρόμο υποχρεωτικής κυκλικής πορείας σε όχημα που ήδη βρίσκεται στο δρόμο αυτό</b>					
<b>Πρέπει να φρενάρετε ή να στρίψετε απότομα για να αποφύγετε ένα ατύχημα</b>					

**και τα ακόλουθα :**

	<b>ΠΟΤΕ/ΠΟΛΥ ΣΠΑΝΙΑ</b>	<b>ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ</b>	<b>ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ</b>	<b>ΠΟΛΥ ΣΥΧΝΑ/ΠΑΝΤΑ</b>
<b>Γενικά αισθάνεστε ήρεμοι και ότι έχετε τον έλεγχο των πραγμάτων</b>					
<b>Μπερδεύεστε επειδή γίνονται πολλά πράγματα ταυτόχρονα</b>					
<b>Μπαίνετε σε μια κατάσταση, την οποία είναι δύσκολο να διαχειριστείτε</b>					
<b>Αφήνετε τη διάθεσή σας να επηρεάσει τον τρόπο που οδηγείτε</b>					
<b>Φοβάστε όταν οδηγείτε</b>					
<b>Αγχώνεστε όταν προσπερνάτε ένα άλλο</b>					

<b>όχημα</b>					
<b>Κάνετε αγενείς χειρονομίες σε άλλους οδηγούς</b>					
<b>Αισθάνεστε επιθετικοί προς άλλους οδηγούς</b>					

και τα ακόλουθα :

	<b>ΠΟΤΕ/ΠΟΛΥ ΣΠΑΝΙΑ</b>	<b>ΠΕΡΙΣΤΑΣΙΑΚΑ</b>	<b>ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ</b>	<b>ΣΥΧΝΑ</b>	<b>ΠΟΛΥ ΣΥΧΝΑ/ΠΑΝΤΑ</b>
<b>Εμπλέκεστε σε άτυπους «αγώνες» με άλλους οδηγούς</b>					
<b>Προσπαθείτε να περάσετε άλλους οδηγούς στα φανάρια</b>					
<b>Κάνετε πράγματα τα οποία ξέρετε ότι είναι επικίνδυνα</b>					
<b>Οδηγείτε γρήγορα για διασκέδαση</b>					
<b>Ενοχλείστε όταν είστε πίσω από άλλα οχήματα</b>					
<b>Απογοητεύεστε όταν προσπαθείτε, αλλά αποτυγχάνετε, να προσπεράσετε</b>					
<b>Ενοχλείστε όταν τα φανάρια γίνουν κόκκινα</b>					

καθώς τα πλησιάζετε					
Γίνεστε ανυπόμονοι με τους πιο αργούς οδηγούς και προσπερνάτε επικίνδυνα					
Οδηγείτε αφού έχετε πει μικρή ποσότητα αλκοόλ					
Οδηγείτε γρήγορα για να εντυπωσιάσετε τους φίλους σας					
Οδηγείτε γρήγορα για να εκφράσετε την προσωπικότητά σας					
Ριψοκινδυνεύετε επειδή έχει πλάκα					

**ΓΙΑ ΝΑ ΤΕΛΕΙΩΣΟΥΜΕ, ΜΕΡΙΚΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΣΑΣ**

**E.20** Πόσα χρόνια έχετε άδεια οδήγησης; (παρακαλώ σημειώστε)

..... χρόνια

**E.21** Περίπου πόσα χιλιόμετρα έχετε οδηγήσει (σε αυτοκίνητο ή μικρό φορτηγάκι) τους τελευταίους 12 μήνες ; (παρακαλώ σημειώστε)

..... χιλιόμετρα



**E.22 Σας έχει σταματήσει και προειδοποιήσει (αλλά δεν σας έχει ασκήσει δίωξη) η αστυνομία για κάποια παράβαση (εκτός από παράνομο παρκάρισμα) τα τελευταία πέντε χρόνια;**

1.Όχι (αν απαντήσετε όχι πηγαίνετε στην ερώτηση 24)

2.Ναι

**E.23 Αν απαντήσατε ΝΑΙ στην παραπάνω ερώτηση σημειώστε παρακάτω την κατηγορία της παράβασης.**

1.Υπερβολική ταχύτητα

2.Μη χρήση ζώνης ασφαλείας

3.Κατάσταση οχήματος (π.χ. λάστιχα, φώτα, φρένα)

4.Άλλη (διευκρινίστε) .....

**E.24 Σας έχει ασκηθεί δίωξη για κάποια παράβαση (εκτός παρκαρίσματος) τα τελευταία πέντε χρόνια;**

1.Όχι (αν απαντήσετε όχι πηγαίνετε στην ερώτηση 24)

2.Ναι

**E.25 Αν απαντήσατε ΝΑΙ στην παραπάνω ερώτηση σημειώστε παρακάτω την κατηγορία της παράβασης.**

1.Υπερβολική ταχύτητα

2.Κατάσταση οχήματος (π.χ. λάστιχα, φώτα, φρένα)

3.Παράβαση εγγράφων (π.χ. τέλη κυκλοφορίας, ασφάλιση)

4.Άλλη (διευκρινίστε) .....

**E.26 Πόσους πόντους (πέναλτι) έχετε στην άδεια οδήγησης; (παρακαλώ σημειώστε)**

..... πόντοι

**Ενδιαφερόμαστε για το είδος του ατυχήματος στο οποίο έχετε εμπλακεί ως οδηγός τα τελευταία τρία χρόνια.**

Λέγοντας «ατύχημα» εννοούμε οποιοδήποτε περιστατικό το οποίο είχε τραυματισμό άλλου ατόμου ή δικό σας, ζημιά σε περιουσία, ζημιά σε άλλο όχημα, ή ζημιά του οχήματος που οδηγούσατε.

**E.27 Σε πόσα ατυχήματα έχετε εμπλακεί τα τελευταία τρία χρόνια, ενώ οδηγούσατε ένα αυτοκίνητο ή ένα φορτηγάκι; (παρακαλώ σημειώστε)**

..... (αν η απάντηση είναι ΚΑΝΕΝΑ πηγαίνετε στην ερώτηση 33)

**E.28 Το ατύχημα συνέβη**

1. Ημέρα

2. Νύχτα

3. Αυγή / Σούρουπο

**E.29 Τι όχημα οδηγούσατε;**

1. Ιδιόκτητο αυτοκίνητο/φορτηγάκι

2. Αυτοκίνητο/φορτηγάκι της εταιρείας

3. Ενοικιαζόμενο όχημα

4. Άλλο (παρακαλώ σημειώστε) .....

**E.30 Σε τι δρόμο οδηγούσατε;**

1. Αυτοκινητόδρομος
2. Δρόμος σε χτισμένη περιοχή
3. Δρόμος σε μη χτισμένη περιοχή

**E.31 Εκτός από το όχημά σας τι άλλο ενεπλάκη; (μπορείτε να σημειώσετε περισσότερα από ένα)**

1. Κινούμενα οχήματα
2. Στάσιμα οχήματα
3. Παρκαρισμένα οχήματα
4. Πεζοί
5. Μοτοσικλετιστές/Ποδηλάτες
6. Άλλο (στύλος ρεύματος, πινακίδα κλπ.)

**E.32 Υπήρχαν τραυματισμοί (δικοί σας ή άλλων);**

1. Κανένας
2. Ελαφρύς (π.χ. μελανιές, εκδορές)
3. Σοβαροί τραυματισμοί (χρειάστηκε νοσοκομειακή περίθαλψη)
4. Θανατηφόροι

**E.33 Ποιο από τα παρακάτω μορφωτικά προσόντα έχετε ;**

1. Απόφοιτος Δημοτικού

2.Απόφοιτος Γυμνασίου

3.Απόφοιτος Λυκείου

4. Πτυχιούχος Τ.Ε.Ι.

5. Πτυχιούχος Α.Ε.Ι.

**E.34 Τι ηλικία είχατε στα τελευταία σας γενέθλια ; (παρακαλώ σημειώστε)**

..... χρόνων

**E.35 Είστε;**

1.Γυναίκα

2.Άνδρας

**E.36 Είστε;**

1.Παντρεμένοι

2.Διαζευγμένοι

3.Χήρος/χήρα

**E.37 Πόσα εξαρτώμενα μέλη (παιδιά) έχετε που ζουν μαζί σας ; (παρακαλώ σημειώστε)**

..... εξαρτώμενα μέλη

**E.38 Παρακαλώ σημειώστε ποιο από τα παρακάτω περιγράφει κατά καλύτερο τρόπο την κατάστασή σας / δουλειά. Εάν έχετε συνταξιοδοτηθεί, παρακαλώ σημειώστε αυτό που ίσχυε πριν την συνταξιοδότησή σας.**

- 1.Ανώτερο διευθυντικό, διοικητικό στέλεχος ή επαγγελματίας
- 2.Κατώτερο διευθυντικό, διοικητικό στέλεχος ή επαγγελματίας, επιβλέπων ή υπάλληλος
- 3.Ειδικευμένος εργάτης
- 4.Ημι-ειδικευμένος ή ανειδίκευτος εργάτης
- 5.Φοιτητής, νοικοκυρά/άντρας στο σπίτι, άνεργος Quimby, A., et al (1999)

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

#### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΓΟΝΕΪΚΟΤΗΤΑ

*Ερωτηματολόγιο για τη σχέση γονέα-παιδιού εφήβου*

Είστε:           Μητέρα           Πατέρας

Ηλικία:

Οδηγίες: Τα παρακάτω είναι ένας αριθμός από καταστάσεις που συμβαίνουν σπίτι σας. Παρακαλώ κυκλώστε πόσο συχνά συμβαίνει κάθε κατάσταση στο σπίτι σας. Οι πιθανές απαντήσεις είναι Ποτέ (1), Σχεδόν ποτέ (2), Μερικές φορές (3), Συχνά (4), Πάντα (5). ΠΑΡΑΚΑΛΩ ΑΠΑΝΤΗΣΤΕ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ.

	<b>Ποτέ (1)</b>	<b>Σχεδόν ποτέ (2)</b>	<b>Μερικές φορές (3)</b>	<b>Συχνά (4)</b>	<b>Πάντα (5)</b>
1. Κάνετε φιλικές συζητήσεις με το παιδί σας					
2. Επιβραβεύετε το παιδί σας όταν κάνει κάτι καλό					
3. Απειλείτε το παιδί σας ότι θα το τιμωρήσετε, ενώ στην πραγματικότητα δεν θα το κάνετε					
4. Βοηθάτε το παιδί σας να πάρει μέρος σε δραστηριότητες στις οποίες είναι καλό (π.χ. σπορ, ωδείο, χορός, κ.λπ.)					
5. Ανταμείβετε ή δίνετε κάτι παραπάνω στο παιδί σας για να σας υπακούσει ή να					

συμπεριφερθεί καλά					
6. Το παιδί σας σας ενημερώνει όταν φεύγει από το σπίτι ή για το πού βρίσκεται					
7. Παίζετε παιχνίδια ή κάνετε άλλα διασκεδαστικά πράγματα με το παιδί σας.					
8. Το παιδί σας σας φωνάζει, επειδή το τιμωρήσατε, όταν έχει κάνει κάτι λάθος					
9. Ρωτάτε το παιδί σας πώς πέρασε τη μέρα του στο σχολείο					
10. Το παιδί σας παραμένει έξω το βράδυ παραπάνω από τον χρόνο που υποτίθεται ότι θα έπρεπε να είναι σπίτι					
11. Βοηθάτε το παιδί σας με τα μαθήματά του					
12. Νιώθετε ότι το να κάνετε το παιδί σας να σας υπακούσει είναι μπελάς					
13. Επιβραβεύετε το παιδί σας όταν συμπεριφέρεται καλά					
14. Ρωτάτε το παιδί σας ποια είναι τα σχέδιά του για την επόμενη μέρα					
15. Πηγαίνετε το παιδί σας στις εξωσχολικές του δραστηριότητες					
16. Επαινείτε το παιδί σας όταν κάνει κάτι καλά					
17. Το παιδί σας βγαίνει έξω με φίλους που δεν γνωρίζετε					
18. Αγκαλιάζετε ή φιλάτε το					

παιδί σας όταν κάνει κάτι καλό					
19. Το παιδί σας βγαίνει έξω χωρίς καθορισμένο χρόνο που θα πρέπει να είναι στο σπίτι					
20. Μιλάτε με το παιδί σας για τους φίλους του					
21. Το παιδί σας είναι έξω ως πολύ αργά το βράδυ χωρίς κάποιον ενήλικα μαζί του					
22. Σταματάτε την τιμωρία στο παιδί σας νωρίτερα από ότι είχατε πει					
23. Αφήνετε το παιδί σας να σχεδιάζει μαζί σας τις οικογενειακές δραστηριότητες					
24. Είστε πολύ απασχολημένος και ξεχνάτε που είναι το παιδί σας και τι κάνει					
25. Το παιδί σας δεν τιμωρείται όταν κάνει κάτι λάθος					
26. Πηγαίνετε στις συναντήσεις με τους δασκάλους					
27. Λέτε στο παιδί σας ότι σας αρέσει όταν σας βοηθάει με τις δουλειές του σπιτιού.					
28. Δεν τσεκάρετε αν το παιδί σας έχει γυρίσει σπίτι την ώρα που είχατε συμφωνήσει					
29. Δεν λέτε στο παιδί σας πού πηγαίνετε					
30. Το παιδί σας επιστρέφει στο σπίτι από το σχολείο μια ώρα μετά από την ώρα που θα έπρεπε					



31. Οι τιμωρίες που δίνετε στο παιδί σας εξαρτώνται από την διάθεσή σας					
32. Το παιδί σας είναι στο σπίτι χωρίς την επίβλεψη κάποιου ενήλικα					
33. Χτυπάτε το παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος					
34. Αγνοείτε το παιδί σας όταν έχει λάθος συμπεριφορά					
35. Χαστουκίζετε το παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος					
36. Αφαιρείτε τα προνόμια και το χαρτζιλίκι από το παιδί σας, για να το τιμωρήσετε					
37. Στέλνετε το παιδί σας στο δωμάτιο του για τιμωρία					
38. Χτυπάτε το παιδί σας με ζώνη ή βέργα όταν κάνει κάτι λάθος					
39. Φωνάζετε στο παιδί σας όταν κάνει κάτι λάθος					
40. Εξηγείτε ήρεμα στο παιδί σας γιατί η συμπεριφορά του ήταν λάθος					
41. Χρησιμοποιείτε ως μέσο τιμωρίας το να είναι το παιδί σας όρθιο στην γωνία					
42. Βάζεις το παιδί σου να κάνει παραπάνω δουλειές ως τιμωρία					

Frick, P.J., (1991)