



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΘΕΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΔΠΜΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΙΑΤΡΙΚΗ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

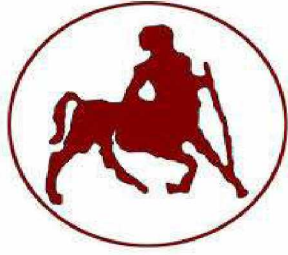
Η Εκπαίδευση επιδρά στον αριθμό αυτοκινητιστικών ατυχημάτων; Η περίπτωση του Δήμου Λαμιέων την περίοδο 2010-2018.

Επιβλέπων καθηγητής: Γεώργιος Σταμούλης

Φοιτήτρια μεταπτυχιακού προγράμματος: Καραστάθη Αθανασία

ΑΜ: M012017103

Λαμία, 2019



**UNIVERSITY OF THESSALY
SCHOOL OF SCIENCE
INFORMATICS AND COMPUTATIONAL BIOMEDICINE**

BACHELOR'S THESIS

Does education affect the number of road accidents? The case of the Municipality of Lamia in the period 2010-2018.

Supervisor: Georgios Stamoulis

Postgraduate student: Karastathi Athanasia

S.A.:M012017103

LAMIA, 2019

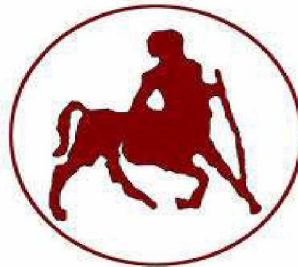
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΘΕΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΙΑΤΡΙΚΗ

**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: «ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ»**



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

***Η Εκπαίδευση επιδρά στον αριθμό αυτοκινητιστικών
ατυχημάτων; Η περίπτωση του Δήμου Λαμιέων την περίοδο
2010-2018.***

Επιβλέπων καθηγητής: Γεώργιος Σταμούλης

Φοιτήτρια μεταπτυχιακού προγράμματος: Καραστάθη Αθανασία

ΑΜ: M012017103

ΛΑΜΙΑ, 2019

«Υπεύθυνη Δήλωση μη λογοκλοπής και ανάληψης προσωπικής ευθύνης»

Με πλήρη επίγνωση των συνεπειών του νόμου περί πνευματικών δικαιωμάτων, και γνωρίζοντας τις συνέπειες της λογοκλοπής, δηλώνω υπεύθυνα και ενυπογράφως ότι η παρούσα εργασία με τίτλο «Η Εκπαίδευση επιδρά στον αριθμό αυτοκινητιστικών ατυχημάτων; Η περίπτωση του Δήμου Λαμιέων την περίοδο 2010-2018» αποτελεί προϊόν αυστηρά προσωπικής εργασίας και όλες οι πηγές από τις οποίες χρησιμοποίησα δεδομένα, ιδέες, φράσεις, προτάσεις ή λέξεις, είτε επακριβώς (όπως υπάρχουν στο πρωτότυπο ή μεταφρασμένες) είτε με παράφραση, έχουν δηλωθεί κατάλληλα και ευδιάκριτα στο κείμενο με την κατάλληλη παραπομπή και η σχετική αναφορά περιλαμβάνεται στο τμήμα των βιβλιογραφικών αναφορών με πλήρη περιγραφή. Αναλαμβάνω πλήρως, ατομικά και προσωπικά, όλες τις νομικές και διοικητικές συνέπειες που δύναται να προκύψουν στην περίπτωση κατά την οποία αποδειχθεί, διαχρονικά, ότι η εργασία αυτή ή τμήμα της δεν μου ανήκει διότι είναι προϊόν λογοκλοπής.

Η Δηλούσα,

Ημερομηνία

Υπογραφή

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η Εκπαίδευση επιδρά στον αριθμό αυτοκινητιστικών ατυχημάτων; Η περίπτωση του Δήμου Λαμιέων την περίοδο 2010-2018.

Καραστάθη Αθανασία

Τριμελής Επιτροπή

Επιβλέπων: Γεώργιος Σταμούλης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Μέλη: Κωνσταντίνος Τσαμαδιάς, Επιστημονικός Σύμβουλος, Ομότιμος Καθηγητής Χαροκόπειου Πανεπιστημίου

Διονύσιος Βαβουγιός, Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Γεώργιος Δημητρίου, Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Ευχαριστίες

Με την περάτωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, μου δίνεται η ευκαιρία να εκφράσω την άποψή μου πως είναι αρκετά δύσκολο να ολοκληρώσεις το έργο που ξεκινάς κάποια στιγμή έχοντας συγχρόνως και άλλες υποχρεώσεις που απαιτούν την διεκπεραίωσή τους. Είναι πολύ δύσκολο λοιπόν χωρίς την παρουσία, την υπομονή, την επιμονή, την υποστήριξη αλλά και την ανεκτικότητα κάποιων ανθρώπων να καταφέρει κάποιος να υλοποιήσει τους στόχους του. Γι' αυτόν τον λόγο πρέπει να ευχαριστήσω τους ανθρώπους που με βοήθησαν στην υλοποίηση της διπλωματικής μου εργασίας στα πλαίσια του μεταπτυχιακού προγράμματος.

Ένα τεράστιο ευχαριστώ οφείλω στον Επιστημονικό Σύμβουλο, κ. Τσαμαδιά Κωνσταντίνο, Ομότιμο Καθηγητή του Χαροκόπειου Πανεπιστημίου, για τις πολύτιμες γνώσεις που μου προσέφερε κατά την διάρκεια των σπουδών μου, για την εμπιστοσύνη του και την πολύτιμη βοήθειά του τόσο σε επιστημονικά όσο και σε διαδικαστικά θέματα αλλά και για την υποστήριξή του, την άμεση ανταπόκρισή του και την καθοδήγησή του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Επίσης, θέλω να ευχαριστήσω θερμά για την επίβλεψη και τον συντονισμό τον επιβλέποντα καθηγητή της εργασίας μου, κ. Σταμούλη Γεώργιο, Καθηγητή του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Πολύτιμη ήταν και η βοήθεια του κ. Μαργαρίτη Στυλιανού, Καθηγητή Μαθηματικού, Msc, Υποψ. PhD, του οποίου οι συμβουλές και οι υποδείξεις συνέβαλαν καθοριστικά στην υλοποίηση της εργασίας μου.

Πολύ σημαντική ήταν και η βοήθεια της Ελληνικής Αστυνομίας και συγκεκριμένα της Διεύθυνσης Τροχαίας Λαμίας καθώς και της Διεύθυνσης Πληροφόρησης για την παροχή πληροφοριών και στατιστικών σχετικά με τα τροχαία ατυχήματα στο Δήμο Λαμιέων.

Τέλος, σε μια πράξη ευγνωμοσύνης, θέλω να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την συμπαράστασή της όλο αυτό το διάστημα αλλά και για την ηθική και οικονομική στήριξή της στην ζωή μου και στην ολοκλήρωση των σπουδών μου .Η αγάπη και η εμπιστοσύνη της έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην εκπόνηση αυτού του εγχειρήματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	10
Abstract.....	11
Εισαγωγή.....	12
ΜΕΡΟΣ Ι	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	
1.1 Ο Δήμος Λαμιέων.....	14
1.2 Ορισμός της Εκπαίδευσης.....	15
1.3 Ιστορική Ανασκόπηση της Εκπαίδευσης.....	16
1.4 Κατηγορίες της Εκπαίδευσης.....	18
1.5 Στόχοι της Εκπαίδευσης.....	20
1.6 Τα Οφέλη της Εκπαίδευσης.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	
2.1 Αυτοκίνητα και τροχαία ατυχήματα.....	23
2.2 Ορισμοί τροχαίων ατυχημάτων.....	24
2.3 Ιστορική αναδρομή των τροχαίων ατυχημάτων.....	25
2.4 Κατηγορίες των τροχαίων ατυχημάτων.....	27
2.5 Αίτια των τροχαίων ατυχημάτων.....	29
2.6 Συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων.....	35

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ

3.1 Βασικοί Κανόνες Οδήγησης.....	45
3.2 Κυκλοφοριακή Αγωγή.....	46
3.3 Κυκλοφοριακή Αγωγή Ελλήνων και Ευρωπαίων.....	46
3.4 Η οδηγητική συμπεριφορά Ελλήνων και Ευρωπαίων.....	48

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

4.1 Σκοπός της έρευνας.....	52
4.2 Το δείγμα.....	52
4.3 Ερευνητικά εργαλεία- Συλλογή Δεδομένων.....	53
4.4 Στατιστικές Μέθοδοι- Τεχνικές.....	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο:ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ(ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΗ,ΕΠΑΓΩΓΙΚΗ)

5.1 Ορισμός μεταβλητών.....	55
5.2 Παρουσίαση συχνοτήτων του δείγματος.....	55
5.3 Παρουσίαση αποτελεσμάτων των ελέγχων κανονικότητας (Test Kolmogorov-Smirnov) και των ελέγχων συσχέτισης με το δείκτη Spearman για τα τροχαία ατυχήματα του Δήμου Λαμιέων κατά την περίοδο 2010-2018.....	62
5.3.1. Η επίδραση του φύλου του ανθρώπου (X1) στην πρόκληση ενός αυτοκινητιστικού ατυχήματος (X6).....	62
5.3.2. Η επίδραση της ηλικίας του ανθρώπου (X2) στην πρόκληση ενός αυτοκινητιστικού ατυχήματος (X6).....	63

5.3.3 Η επίδραση του φύλου (X1) και της ηλικίας (X2) του ανθρώπου στα έτη εμπειρίας του στην οδήγηση (X5).....	63
5.3.4. Η επίδραση του φύλου (X1) του ανθρώπου στην πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος (X6), στον τόπο που έγινε αυτό (X7), στην αιτία που το προκάλεσε (X8) και στο είδος του ατυχήματος (X9).....	65
5.3.5. Η επίδραση των ετών εμπειρίας του ανθρώπου στην οδήγηση (X5) στην αιτία πρόκλησης ενός τροχαίου ατυχήματος (X8).....	67
5.3.6. Η επίδραση του μορφωτικού επιπέδου του ανθρώπου (X3) στην πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος (X6) και το είδος του ατυχήματος που προκλήθηκε (X9).....	68
5.3.7. Η επίδραση της ηλικίας του ανθρώπου (X2) στο είδος του τροχαίου ατυχήματος(X9).....	69

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

6.1 Σύνοψη Συμπερασμάτων.....	70
6.2 Προτάσεις.....	71
Βιβλιογραφία.....	73
Παράρτημα.....	76
A. Πίνακες Συχνοτήτων.....	76
B. Ερωτηματολόγιο.....	81

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία ερευνά κατά πόσο επιδρά η εκπαίδευση στα τροχαία ατυχήματα. Ειδικότερα, μελετά το πώς σχετίζεται το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων του Δήμου Λαμιέων στην πρόκληση ή αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων κατά την περίοδο 2010-2018.

Ο πληθυσμός αναφοράς της παρούσας έρευνας είναι οι κάτοικοι-οδηγοί του Δήμου Λαμιέων που ανήκουν σε διαφορετικό μορφωτικό επίπεδο και συμμετείχαν σε τροχαίο ατύχημα κατά την περίοδο 2010-2018.

Για την υλοποίηση της έρευνας χρησιμοποιήθηκε ως ερευνητικό εργαλείο το ερωτηματολόγιο και στην συνέχεια έγινε στατιστική ανάλυση και επεξεργασία των δεδομένων με την χρήση ενός στατιστικού προγράμματος.

Το ερωτηματολόγιο μοιράστηκε στους κατοίκους-οδηγούς του Δήμου Λαμιέων και ήταν ανώνυμο. Οι ερωτώμενοι προκειμένου να διεξαχθεί η έρευνα, κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτήματα σχετικά με το φύλο τους, την ηλικία τους, το μορφωτικό τους επίπεδο, τα χρόνια εμπειρίας τους στην οδήγηση, αν ενεπλάκησαν σε κάποιο τροχαίο ατύχημα και για ποιους λόγους προκλήθηκε αυτό.

Εξετάζοντας τα δεδομένα προέκυψε το συμπέρασμα ότι το φύλο και η ηλικία των ερωτηθέντων δεν σχετίζονται με την πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος, αλλά επηρεάζουν σε μικρό βαθμό την εμπειρία του οδηγού στην οδήγηση.

Μικρή επίδραση στο είδος του τροχαίου ατυχήματος έχει το φύλο του ανθρώπου και το είδος του δρόμου στο οποίο έγινε το ατύχημα.

Η αιτία που προκλήθηκε το τροχαίο ατύχημα δεν σχετίζεται καθόλου με το αν ο οδηγός διαθέτει πολυετή εμπειρία.

Το μορφωτικό επίπεδο όμως του οδηγού, επηρέασε σε μεγάλο βαθμό το αν θα προκληθεί το τροχαίο ατύχημα αλλά δεν επηρέασε καθόλου το είδος του ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη ο οδηγός.

ABSTRACT

The present work investigates the impact of training on road accidents. In particular, it examines how the educational level of the residents of the Municipality of Lamia relates to causing or avoiding traffic accidents in the period 2010-2018.

The reference population of the present study is the resident drivers of the Municipality of Lamia who belong to different educational background and participated in a traffic accident during the period 2010-2018.

The questionnaire was used as a research tool for the implementation of the survey, and then statistical analysis and data processing was performed using a statistical program.

The questionnaire was distributed to the guiding residents of the municipality of Lamia and was anonymous. Respondents were asked to answer questions about their gender, age, educational background, years of driving experience, whether they were involved in a traffic accident, and why.

Looking at the data, it was concluded that the gender and age of the respondents are not related to the cause of a traffic accident, but to a small extent affect the driver's experience of driving.

The sex of the person and the type of road where the accident took place has little effect on the type of traffic accident.

The cause of the car accident has nothing to do with whether the driver had many years of experience.

The driver's educational level, however, greatly influenced whether or not a car accident would occur but did not affect the type of accident in which the driver was involved.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Εκπαίδευση είναι απαραίτητο εφόδιο στην ζωή όλων των ανθρώπων. Με την Εκπαίδευση, ο άνθρωπος αποκτά γνώσεις και κριτική σκέψη, διαπλάθει το χαρακτήρα του και αποκτά αξίες όπως είναι η ελευθερία έκφρασης, η υπευθυνότητα, η ειλικρίνεια και η δικαιοσύνη. Συγχρόνως, αποκτά κοινωνικότητα, μαθαίνει να συνεργάζεται με τους συνανθρώπους του και να διατηρεί κοινωνικές σχέσεις.

Από τα πρώτα γραπτά δημιουργήματα του ελληνικού πολιτισμού αποδεικνύονται η ανάγκη αλλά και η επιθυμία του Έλληνα για μάθηση και για καλλιέργεια των διανοητικών του ικανοτήτων. Μάλιστα, οι αρχαίοι Έλληνες πρώτοι απ' όλους, ασχολήθηκαν ιδιαίτερα με την εύρεση των κατάλληλων μέσων και μεθόδων για την επίτευξη της απόκτησης εκπαίδευσης και την προαγωγή των πνευματικών τους ικανοτήτων. Σήμερα, όχι απλά οι μέθοδοι και τα μέσα, αλλά και ο ίδιος ο στόχος της εκπαίδευσης έχει αλλάξει. (Παπαευσταθίου, Γ.,2011)

Ο ρόλος της εκπαίδευσης είναι πολύ σημαντικός και στην οδηγητική συμπεριφορά των ανθρώπων. Τα τροχαία ατυχήματα έχουν άμεση σχέση με τον αριθμό των μέσων μεταφοράς, τις κυκλοφοριακές συνθήκες, την ταχύτητα και την έλλειψη παιδείας και κυκλοφοριακής αγωγής των ανθρώπων. Οι άνθρωποι σήμερα είναι εξαρτημένοι απ' τα οχήματα. Οι στατιστικές μελέτες δείχνουν ότι αν παρθούν τα κατάλληλα μέτρα, οι χώρες θα καταφέρουν να μειώσουν τα τροχαία ατυχήματα και να θέσουν υπό έλεγχο τις συνέπειές τους. Δυστυχώς, στην Ελλάδα δεν υπάρχει ημέρα χωρίς τροχαία ατυχήματα. Το 2000 είχαμε κατά μέσο όρο 5,75 νεκρούς ανά ημέρα, ενώ από το 2014 μέχρι σήμερα, ο μέσος όρος νεκρών ανά ημέρα μειώθηκε πιθανόν λόγω της οικονομικής κρίσης που έπληξε την χώρα. Τα οδικά τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα, παρουσιάζουν ξεχωριστό ενδιαφέρον για την ευρωπαϊκή πραγματικότητα, διότι ο σχετικός δείκτης είναι πολύ μεγαλύτερος σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Τα οδικά τροχαία ατυχήματα αποτελούν το πιο σημαντικό κοινωνικό πρόβλημα στην Ελλάδα. Οι Έλληνες χάνουν τη ζωή τους στους δρόμους εξαιτίας της άγνοιας κινδύνου, της υπερεκτίμησης των δυνατοτήτων τους, της αδιαφορίας τους για τον συνάνθρωπο και όλα αυτά δείχνουν τελικά την έλλειψη παιδείας τους. Η έλλειψη αγωγής, η απάθεια και η αδιαφορία είναι από τα πιο επικίνδυνα συμπτώματα μιας κοινωνίας. Και ο μέσος Έλληνας είναι προκλητικά απαθής και αδιάφορος απέναντι στα τροχαία ατυχήματα και τις συνέπειές τους γιατί θεωρεί ότι το πρόβλημα δεν αφορά τον ίδιο. Όταν όμως διαπιστώσει ότι το πρόβλημα είναι και δικό του, συνήθως είναι πολύ αργά. (Ουρσουζίδης, Γ.,2017)

Την σημασία της εκπαίδευσης στην αποφυγή των τροχαίων ατυχημάτων εξετάζει και η έρευνα που πραγματοποιήθηκε κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας. Σκοπός της έρευνας είναι να μελετήσει αν το μορφωτικό επίπεδο ενός ανθρώπου παίζει καθοριστικό ρόλο και στην οδηγική του συμπεριφορά και σαν συνέπεια στην πρόκληση ή αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων.

Η παρούσα μελέτη αποτελείται από έξι κεφάλαια τα οποία διαρθρώνονται ως εξής:

Στο πρώτο κεφάλαιο μελετάται η σημασία και τα οφέλη της εκπαίδευσης στον άνθρωπο και στην κοινωνία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο μελετώνται τα τροχαία ατυχήματα, οι κατηγορίες τους, τα αίτια και οι συνέπειές τους και γίνεται μια επισκόπηση ευρημάτων από διάφορες έρευνες.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι βασικοί κανόνες οδήγησης, η κυκλοφοριακή αγωγή τόσο των Ελλήνων όσο και των Ευρωπαίων και γενικότερα η οδηγική τους συμπεριφορά.

Στο τέταρτο κεφάλαιο μελετάται ο σκοπός της έρευνας και η διαδικασία που ακολουθήθηκε προκειμένου να συλλεχθούν τα δεδομένα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας όπως αυτά προέκυψαν απ' τη στατιστική ανάλυση.

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και γίνονται προτάσεις για την καλύτερη αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων που μαστίζει όχι μόνο την Ελλάδα αλλά ολόκληρο τον κόσμο.

Στο τέλος υπάρχει η βιβλιογραφία και ακολουθεί το παράρτημα που αποτελείται από γραφήματα, πίνακες και το ερωτηματολόγιο σύμφωνα με το οποίο πραγματοποιήθηκε η έρευνα.

ΜΕΡΟΣ Ι

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο: ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1.1.Ο ΔΗΜΟΣ ΛΑΜΙΕΩΝ

Η παρούσα εργασία μελετά τα τροχαία ατυχήματα στο Δήμο Λαμιέων. Ο Δήμος Λαμιέων είναι δήμος της Περιφερειακής Ενότητας Φθιώτιδας της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας που συστάθηκε με το Πρόγραμμα Καλλικράτης την 1η Ιανουαρίου 2011. Είναι χτισμένη αμφιθεατρικά στους Ν.Δ. πρόποδες του όρους Όρθρυς. Προέκυψε από την συνένωση των δήμων Λαμιέων, Γοργοποτάμου, Λειανοκλαδίου, Υπάτης και την κοινότητα Παύλιανης. Η έκταση του νέου Δήμου είναι 947 τ.χλμ και ο πληθυσμός του 75.315 κάτοικοι, σύμφωνα με την απογραφή 2011. (Ελλαδική Εγκυκλοπαίδεια, 1993)

Γράφημα 1: Χάρτης του Δήμου Λαμιέων.



(Πηγή: Βικιπαίδεια)

1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Η Εκπαίδευση αποτελεί καθοριστικό στοιχείο του κοινωνικού συστήματος και γι' αυτό το λόγο έχουν προσπαθήσει πολλές επιστήμες να την προσεγγίσουν. Τέτοιες επιστήμες είναι η κοινωνιολογία, η παιδαγωγική, η οικονομία, η ψυχολογία και η φιλοσοφία. Αυτό μαρτυρά και τον σπουδαίο ρόλο που έχει η Εκπαίδευση στις σημερινές κοινωνίες αλλά παράλληλα προκαλεί δυσκολία στην διατύπωση ενός καθολικού ορισμού για την Εκπαίδευση με ισχύ σε όλους τους πολιτισμούς. (Χριστοδούλου Α., 2012)

Η Εκπαίδευση είναι μια μορφή παιδείας, που συνδέεται με την μόρφωση και την αγωγή, αλλά ταυτόχρονα χαρακτηρίζεται από μια ιδιαιτερότητα: είναι ένα είδος μόρφωσης που προσφέρεται με συστηματικό τρόπο στους νέους μέσα από τα εκπαιδευτικά ιδρύματα, είτε αυτά είναι δημόσια είτε είναι ιδιωτικά, και ελέγχεται άμεσα απ' την πολιτεία. Οι κυριότεροι φορείς εκπαίδευσης είναι η οικογένεια, το σχολείο και η κοινωνία. (Σταμλακού, Μ. 2017).

Με τον όρο Εκπαίδευση εννοούμε την συστηματική και οργανωμένη προσπάθεια εκ μέρους είτε της πολιτείας είτε των ιδιωτών, για την πνευματική μόρφωση των παιδιών, των εφήβων, των νέων αλλά και των ενηλίκων. Η μόρφωση αυτή παρέχεται από τους νηπιαγωγούς, τους δασκάλους και τους καθηγητές ανάλογα με την βαθμίδα εκπαίδευσης. Οι φορείς αυτοί οφείλουν να είναι επιστημονικά καταρτισμένοι και καταλλήλως προετοιμασμένοι για το έργο αυτό.

Στην πατρίδα μας, σύμφωνα με το Σύνταγμα του 1975, η εκπαίδευση είναι υποχρεωτική στο δημοτικό και στο γυμνάσιο. Επίσης, η εκπαίδευση χωρίζεται σε δημόσια και ιδιωτική. Η δημόσια παρέχεται δωρεάν από το κράτος σε όλους τους ανθρώπους και για όλες τις βαθμίδες, ενώ η ιδιωτική παρέχεται υπό την μορφή επιχείρησης από εκπαιδευτικούς και για να φοιτήσει κανείς σ' αυτήν, οφείλει να πληρώσει δίδακτρα.

Τέλος, με τον όρο Εκπαίδευση εννοούμε γενικά οποιαδήποτε προσπάθεια γίνεται από τον άνθρωπο προκειμένου να αποκτήσει μια δεξιότητα ή γνώση. Πάντως, απαραίτητη προϋπόθεση για την εκπαίδευση είναι η ύπαρξη εκπαιδευτών και εκπαιδευομένων. (Ελλαδική Εγκυκλοπαίδεια, 1993)

Συμπερασματικά λοιπόν, η Εκπαίδευση αποτελεί το βασικό θεσμικό μηχανισμό παραγωγής, συσσώρευσης και διάχυσης γνώσεων, δεξιοτήτων, ικανοτήτων και στάσεων. Είναι κάθε μορφής διδασκαλία, που διεξάγεται σε εκπαιδευτικές δομές όλων των βαθμίδων είτε με την συμβολή του κράτους είτε από ιδιωτικούς φορείς. Έχει πολυδιάστατες παιδευτικές, οικονομικές,

πολιτισμικές, κοινωνικές και πολιτικές λειτουργίες. Έχει πολλά οφέλη σε όλα τα υποκείμενα της οικονομίας, τόσο στα νοικοκυριά-άτομα-οικογένειες, όσο και στις επιχειρήσεις αλλά και σε ολόκληρο το κράτος. (Τσαμαδιάς Κ. και Χανής Σ., 2011).

1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Πρώτος που αναγνώρισε την σημασία της μάθησης ήταν ο Σωκράτης (469-399 π. Χ.). Σύμφωνα με τις αρχές του, ο άνθρωπος φθάνει στη γνώση με τη λογική, όταν μαθαίνει να τη χρησιμοποιεί σωστά. Η γνώση του αγαθού οδηγεί τον άνθρωπο στην αρετή και μέσω αυτής στην ευτυχία και γι' αυτό κανένας δεν είναι κακός με τη θέλησή του, αλλά γίνεται κακός από άγνοια της αρετής. (Σηπιτάνου, Α., 2010)

Ο Πλάτων (427-347 π. Χ.) και ο Αριστοτέλης (384-322 π. Χ.) συνέλαβαν επίσης την σημασία της γνώσης. Για τον Πλάτωνα εκπαίδευση είναι ο θεσμός αυτός που θέτει τα θεμέλια για την ιδανική πολιτεία. Έχει σκοπό να διαμορφώσει πολίτες με ηθικές αξίες και αρετές, ώστε να μην διαταράσσεται η ειρήνη της πολιτείας και ανδρείους και σοφούς κυβερνήτες, οι οποίοι έχουν χρέος να εξασφαλίσουν κοινωνική σταθερότητα στην πολιτεία. Αν ο άνθρωπος κατακτήσει την γνώση, κατατάσσεται στο ανώτερο αγαθό. Και αυτό επιτυγχάνεται με πολύ κόπο και αρκετό χρόνο, διότι χρειάζεται σκληρή μελέτη και φιλοσοφία. Και για τον Αριστοτέλη όμως η εκπαίδευση έχει σημαντικό ρόλο: έχει κοινωνικό χαρακτήρα και μπορεί να επηρεάσει την εξέλιξη της πολιτικής. Επιδίωξη της πολιτείας πρέπει να είναι η ευδαιμονία η οποία αποκτάται μέσω των αρετών του ανθρώπου, ηθικών και διανοητικών, τις οποίες τις διαμορφώνει με την εκπαίδευση. Έτσι, όταν διαμορφώνεται το ήθος των πολιτών, βελτιώνεται ο δημόσιος βίος και οι πολίτες οδηγούνται στην κοινωνική και πνευματική τελειώσή τους. Ο Αριστοτέλης τονίζει ότι το χρέος για την εκπαίδευση το έχει η πολιτεία. (Παλάζη, Π. 2018)

Τον 5^ο -6^ο αιώνα μ. Χ. οι Σπαρτιάτες και οι Αθηναίοι δίνουν μεγάλη σημασία στην εκπαίδευσή τους. Στην αρχαία Σπάρτη, την εκπαίδευση των παιδιών την αναλαμβάνει η πολιτεία. Τα παιδιά διδάσκονται κυρίως την πολεμική τέχνη και την άσκηση του σώματός τους, αλλά και ανάγνωση, γραφή, αριθμητική, μουσική και χορό. Στην αρχαία Αθήνα, ο κύριος σκοπός της εκπαίδευσης είναι η ελεύθερη ανάπτυξη του ανθρώπου και η αρμονική ανάπτυξη του σώματος και του πνεύματος έτσι ώστε να καταφέρει το άτομο να γίνει καλός πολίτης. Η εκπαίδευση έχει πρωταρχική θέση και δεν υπάρχουν αγράμματοι άνθρωποι, ειδικά στον 5ο αιώνα π.Χ. Το πρώτο στάδιο εκπαίδευσης το αναλαμβάνουν οι γονείς, η τροφός και ο παιδαγωγός του παιδιού. Μόλις το παιδί γίνεται επτά ετών, την εκπαίδευσή του την αναλαμβάνουν οι γραμματιστές, που είναι δάσκαλοι γραφής και ανάγνωσης, οι παιδοτρίβες, που

είναι δάσκαλοι γυμναστικής και βοηθούν τα παιδιά να αποκτήσουν τέτοια σωματική διάπλαση ώστε να μην δειλιάζουν σε περίοδο πολέμου και οι κιθαριστές, που μαθαίνουν την μουσική και την αρμονία στα παιδιά. Στην αρχαία Αθήνα η εκπαίδευση είναι ιδιωτική. (Παπαευσταθίου, Γ.,2011)

Και στο Βυζάντιο δινόταν ιδιαίτερη έμφαση στο θέμα της εκπαίδευσης. Η βυζαντινή εκπαίδευση διαιρείται σε τρία είδη: την κοσμική, την εκκλησιαστική και τη μοναστική εκπαίδευση. Η βυζαντινή εκπαίδευση αποσκοπεί στην κατάρτιση ικανών στελεχών που θα στελεχώνουν τη δημόσια διοίκηση ή την ανώτατη εκκλησιαστική ιεραρχία. (Παπαευσταθίου, Γ.,2011)

Κατά την διάρκεια της Τουρκοκρατίας, και μάλιστα με την Άλωση της Κωνσταντινούπολης το 1453 από τους Τούρκους, περιορίζεται κάθε αξιόλογη πνευματική δραστηριότητα στον κατακτημένο ελληνικό χώρο. Ο αναπόφευκτος μαρασμός στην εκπαίδευση χρειάστηκε υπεράνθρωπες προσπάθειες για την αντιμετώπισή του. Ελάχιστα σχολεία λειτουργούν σε ελληνικές περιοχές στα τέλη του 16ου αιώνα. Τον 17ο αιώνα η Κωνσταντινούπολη, το εθνικό, θρησκευτικό και πνευματικό κέντρο του ελληνισμού, αρχίζει και πάλι να παρουσιάζει κάποια εξέλιξη στον τομέα της εκπαίδευσης. Στοχεύοντας στην πνευματική αναγέννηση του απελευθερωμένου από τον τουρκικό ζυγό ελληνικού κράτους, ο Καποδίστριας, συμβάλλει στο να γίνει η στοιχειώδης εκπαίδευση υποχρεωτική. (Παπαευσταθίου, Γ.,2011)

Τον 18^ο αιώνα, ο κλασικός οικονομολόγος A. Smith στο έργο του *“Πλούτος των Εθνών”* διατυπώνει την άποψη ότι «οι χρήσιμες ικανότητες που αποκτούν όλα τα μέλη μιας κοινωνίας, αποτελούν το κεφάλαιο ενός έθνους». Για να αποκτηθούν οι δεξιότητες από ένα άτομο κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσής του, απαιτείται κάποιο κόστος. Όμως η εκπαίδευση αν και κοστίζει, τελικά ξεπληρώνει τις δαπάνες και αφήνει κέρδος. Επομένως, η εκπαίδευση αποτελεί την περιουσία της κοινωνίας στην οποία ζει ο άνθρωπος που την αποκτά. Έτσι, για πρώτη φορά, μελετάται η σχέση εκπαίδευσης, ανθρώπινου κεφαλαίου και οικονομίας. (Τσαμαδιάς, Κ.,2015)

Τέτοιες προσεγγίσεις, όπου η εκπαίδευση συνδέεται με την οικονομία, έκαναν οι μαρτζιναλιστές Walras, Pareto, οι κλασικοί Petty, Ricardo, Marx, ο νεοκλασικός Marshall (1920), ο Strumilin (1924), ο Walsh (1935) που συμπέρανε ότι η επένδυση στην εκπαίδευση αυξάνει τα οφέλη τόσο σε ατομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Ο Schultz (1961) τόνισε ότι η επένδυση στην εκπαίδευση, αποτελεί επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο. Άλλοι που

ασχολήθηκαν με την σχέση εκπαίδευσης και οικονομίας είναι οι Mincer (1958, 1974), Vaizey (1958), Wiseman (1959), Denison (1962), Becker (1964). (Τσαμαδιάς, Κ.,2015)

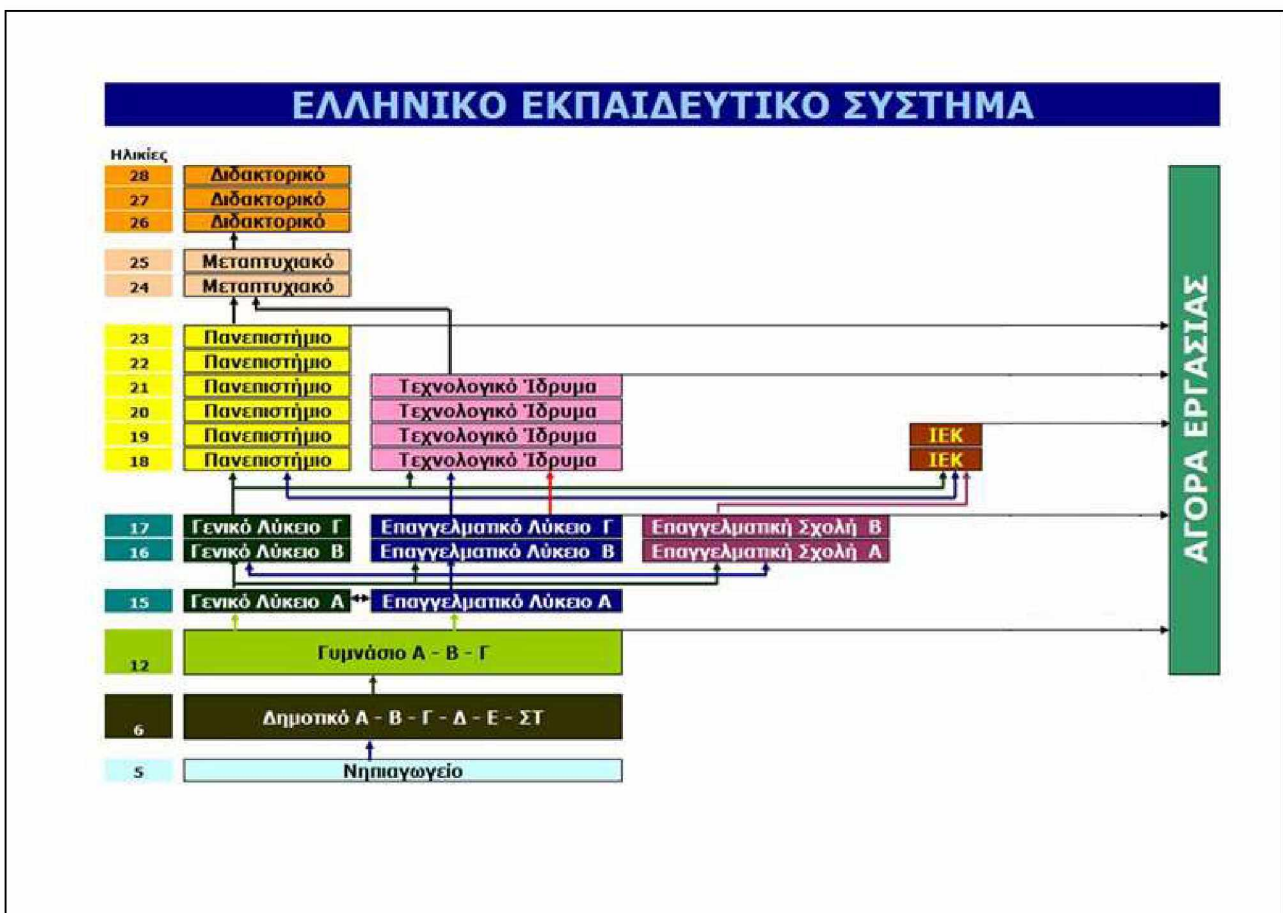
Πολεμικές περιπέτειες και πολιτικές κρίσεις ταλανίζουν την Ελλάδα από το 1912 έως το 1922. Το 1914 ξεσπά ο Α΄ παγκόσμιος πόλεμος. Ακολουθεί η μικρασιατική καταστροφή. Ύστερα η περίοδος του μεσοπολέμου (1922-1940). (Παπαευσταθίου, Γ.,2011)

Τον 20^ο αιώνα, για την ελληνική εκπαίδευση αρχίζουν οι εκπαιδευτικές μεταρρυθμίσεις και αρχίζουν να δημιουργούνται οι κατάλληλες προϋποθέσεις για τη συγκρότηση Πανεπιστημίου. (Παπαευσταθίου, Γ.,2011)

Σήμερα, η ελληνική εκπαιδευτική πραγματικότητα παρουσιάζει κραυγαλέες αντιθέσεις. Παρατηρείται η υψηλή πρόσβαση στην ανώτατη εκπαίδευση αλλά συγχρόνως υπάρχει χαμηλό επίπεδο ανάπτυξης. (Παπαευσταθίου, Γ.,2011)

1.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Γράφημα 2: Το Ελληνικό Εκπαιδευτικό Σύστημα.



Πηγή: Αντωνίου Χ, Τραχαλιός Μ, (2009). Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης.

Η εκπαίδευση στην Ελλάδα χωρίζεται κυρίως σε τρία επίπεδα: την πρωτοβάθμια, την δευτεροβάθμια και την τριτοβάθμια εκπαίδευση. Αν κάποιος επιθυμεί να συνεχίσει την εκπαίδευση του, υπάρχει και το μετά-δευτεροβάθμιο επίπεδο στο οποίο παρέχεται επαγγελματική εκπαίδευση.

Στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση ανήκει το Νηπιαγωγείο στο οποίο η φοίτηση διαρκεί ένα με δύο χρόνια, και το Δημοτικό σχολείο, στο οποίο η φοίτηση διαρκεί έξι χρόνια (ηλικίες 6 ως 12 ετών). Η φοίτηση στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση είναι υποχρεωτική.

Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση αποτελείται από δύο βαθμίδες. Το Γυμνάσιο, ένα υποχρεωτικό σχολείο διάρκειας τριών ετών, μετά από το οποίο οι μαθητές μπορούν να συνεχίσουν είτε στο Λύκειο είτε να αποκτήσουν επαγγελματική εκπαίδευση. Σ' αυτή την κατηγορία ανήκουν και τα Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης Ι.Ε.Κ.

Η ανώτερη τριτοβάθμια εκπαίδευση παρέχεται από τα Πανεπιστήμια και τα Πολυτεχνεία, τα Τεχνολογικά Εκπαιδευτικά Ιδρύματα (ΤΕΙ, 1983 ως σήμερα) και τις Ακαδημίες, οι οποίες κυρίως καλύπτουν τον στρατό και τον κλήρο.

Τα προπτυχιακά προγράμματα σπουδών διαρκούν τέσσερα χρόνια (πέντε στα πολυτεχνεία και σε κάποιες τεχνικές ή καλλιτεχνικές σχολές, έξι στις ιατρικές σχολές), ενώ τα μεταπτυχιακά διαρκούν από ένα ως δύο χρόνια, και τα διδακτορικά από τρία ως έξι χρόνια.

Όλες οι σχολές, ανεξαρτήτως επιπέδου, επιβλέπονται από το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων. Το Υπουργείο διαμορφώνει το πρόγραμμα σπουδών και είναι αρμόδιο για τον διορισμό του προσωπικού και την χρηματοδότηση των σχολείων. (Βικιπαίδεια)

Μια άλλη διάκριση της Εκπαίδευσης μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο είναι σε τυπική, μη τυπική και άτυπη εκπαίδευση.

Με τον όρο *τυπική* εννοείται η εκπαίδευση που παρέχεται από φορείς του δομημένου εκπαιδευτικού συστήματος, έχει συγκεκριμένη διάρκεια σπουδών και στο τέλος των σπουδών απονέμεται επίσημος τίτλος σπουδών.

Με τον όρο *μη τυπική* εννοείται η εκπαίδευση που παρέχεται σε οργανωμένο εκπαιδευτικό πλαίσιο αλλά εκτός του τυπικού συστήματος εκπαίδευσης και οδηγεί στην απόκτηση αναγνωρισμένου από το κράτος πιστοποιητικού.

Με τον όρο *άτυπη* εννοούνται οι δραστηριότητες μάθησης που γίνονται εκτός οργανωμένου εκπαιδευτικού συστήματος σε όλη τη διάρκεια της ζωής του ανθρώπου στον ελεύθερό του χρόνο και στηρίζεται στην αυτομόρφωση. (Τσαμαδιάς, Κ.2015)

1.5 ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ.

Σε κάθε κράτος, ανάλογα με τις ανάγκες του, η πολιτεία καθορίζει ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα που να εξυπηρετεί κάποιους στόχους. Οι στόχοι εξαρτώνται κυρίως από κοινωνικούς, οικονομικούς, πολιτικούς και πολιτιστικούς παράγοντες. Διαφέρουν λοιπόν από χώρα σε χώρα και από εποχή σε εποχή. Κάποιοι στόχοι της εκπαίδευσης μεταβάλλονται, ενώ κάποιοι παραμένουν σταθεροί και διαχρονικοί. Οι στόχοι της εκπαίδευσης που συνήθως μεταβάλλονται είναι η οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας, η καταπολέμηση της ανεργίας και η δημιουργία νέων επαγγελμάτων. Ωστόσο, η Εκπαίδευση έχει και τους διαχρονικούς της σκοπούς: αποβλέπει πάντα στην μόρφωση του πολίτη, στην απόκτηση γνώσεων και δεξιοτήτων που θα συμβάλλουν στην ομαλή ένταξή του στην κοινωνία και στην αναζήτηση εργασίας, στην ανάπτυξη της κριτικής του σκέψης, της φαντασίας και της συλλογικότητάς του, στην απόκτηση ηθικών αξιών και στην προσφορά του στο κοινωνικό σύνολο. Τέλος, η Εκπαίδευση στοχεύει στην κληρονομιά του πολιτισμού μιας χώρας απ' τη μια γενιά στην άλλη, μέσω της διδασκαλίας της ιστορίας, της γλώσσας, της παράδοσης, της τέχνης κλπ. (*Πρακτικά ΕΛΛ.Ι.Ε.Π.ΕΚ., 2012*).

Οι σκοποί της Εκπαίδευσης, διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες: α) διδακτικός υλισμός, για την απόκτηση περισσότερων γνώσεων, β) διδακτικός ειδολογισμός, για την ανάπτυξη της μαθησιακής ικανότητας, γ) κοινωνικός σκοπός όπου το σχολείο συμβάλλει στην ένταξη του μαθητή στην κοινωνία και δ) ηθικός σκοπός, για την διαμόρφωση προσωπικοτήτων που χαρακτηρίζονται για την ηθική τους. (Χριστοδούλου Α., 2012)

Εν κατακλείδι, η εκπαίδευση αναλαμβάνει να αφυπνίσει, να καλλιεργήσει και να αναπτύξει όλες τις σωματικές, ψυχικές και πνευματικές δυνάμεις των ανθρώπων προκειμένου να πετύχει την ηθική, σωματική, πνευματική, επαγγελματική και φυσική αγωγή τους αλλά και την απόκτηση της εθνικής τους και θρησκευτικής τους συνείδησης ώστε να γίνουν ικανοί και υπεύθυνοι πολίτες που θα διαθέτουν ήθος και αξιοπρέπεια. Το θέμα της Εκπαίδευσης είναι πολύπλευρο και γι' αυτό το λόγο ασχολήθηκαν μ' αυτό πολλοί σπουδαίοι παιδαγωγοί, φιλόσοφοι και άλλοι. Αποτελεί τη βάση της προόδου και της ευημερίας γιατί χωρίς εκπαίδευση ο άνθρωπος δεν έχει καμία προκοπή. (Ελλαδική Εγκυκλοπαίδεια, 1993)

Απ' την εποχή μάλιστα των σοφιστών μέχρι και σήμερα, επικρατεί η άποψη ότι χωρίς εκπαίδευση κανένας άνθρωπος δεν μπορεί να επιτύχει ούτε στην προσωπική του αλλά ούτε και στην δημόσια ζωή του. (Χριστοδούλου Α., 2012)

1.6 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Η Εκπαίδευση έχει πολλά οφέλη για το ίδιο το άτομο, την οικογένειά του και το νοικοκυριό του, για τις επιχειρήσεις αλλά και για ολόκληρη την κοινωνία καθώς και για την οικονομία.

Όσον αφορά στο άτομο-οικογένεια-νοικοκυριό, η εκπαίδευση συμβάλλει:

- 1) Στην καλύτερη υγεία, την μείωση της θνησιμότητας και την αύξηση του προσδόκιμου ζωής, τον προγεννητικό έλεγχο, την σωστή αντιμετώπιση προβλημάτων υγείας που δημιουργούνται από την χρήση βλαβερών ουσιών όπως για παράδειγμα τα ναρκωτικά και το αλκοόλ.
- 2) Στη λήψη σωστών αποφάσεων για την ζωή του όπως για παράδειγμα την επιλογή σωστού/ σωστής συζύγου, την επιλογή του αριθμού μελών που θέλει να αποκτήσει, την επιλογή των χόμπις που προτιμά.
- 3) Στη μείωση διαζυγίων και πιθανών ανεπιθύμητων εγκυμοσυνών.
- 4) Στην απόκτηση περιβαλλοντικής συνείδησης, σωστής καταναλωτικής συμπεριφοράς και στην αύξηση τάσης για αποταμίευση.
- 5) Στην αύξηση της εύρεσης εργασίας και της παραγωγικότητας και την βελτίωση της προσαρμοστικότητας στις νέες συνθήκες εργασίας
- 6) Στην οργάνωση και διοίκηση του νοικοκυριού. (Τσαμαδιάς Κ. και Χανής Σ., 2011).

Όσον αφορά στην επίδραση της εκπαίδευσης στον τομέα των επιχειρήσεων, αυτή συμβάλλει:

- 1) Στην αύξηση των αμοιβών των εργαζομένων.
- 2) Στην παραγωγικότητα των άλλων εργαζομένων και ολόκληρης της επιχείρησης.
- 3) Στην μακροχρόνια ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης.
- 4) Στην κερδοφορία και στην προώθηση καινοτομιών. (Τσαμαδιάς Κ. και Χανής Σ., 2011).

Όσον αφορά στην επίδραση που ασκεί η εκπαίδευση στην κοινωνία, αυτή συντελεί:

- 1) Στη μείωση της βίας και της εγκληματικότητας
- 2) Στη βελτίωση της ανθρώπινης συμπεριφοράς και την αύξηση συμμετοχής σε φιλανθρωπικές δραστηριότητες
- 3) Στη μείωση του ρατσισμού
- 4) Στην αύξηση κοινωνικής ευθύνης

- 5) Στην προστασία του περιβάλλοντος και στη βελτίωση της δημόσιας υγείας
- 6) Στην καλλιέργεια της πολιτικής γνώσης και την συμμετοχή στα κοινά
- 7) Στην δημοκρατική λήψη αποφάσεων και στην ικανοποίηση των πολιτών. (Τσαμαδιάς Κ. και Χανής Σ., 2011).

Τέλος, όσον αφορά στην επίδραση της εκπαίδευσης στην οικονομία, αυτή παίζει καθοριστικό ρόλο:

- 1) Στην μεγέθυνση της οικονομίας και
- 2) Στην δικαιότερη διανομή του εισοδήματος. (Τσαμαδιάς Κ. και Χανής Σ., 2011).

Απ' όλα λοιπόν αυτά τα οφέλη της εκπαίδευσης, γίνεται πλέον αντιληπτό ότι η εκπαίδευση δεν αποτελεί πολυτέλεια για το άτομο αλλά οι γνώσεις και οι δεξιότητες που αποκτά το άτομο, έχουν μεν αντίκτυπο στην προσωπική ζωή του αλλά επηρεάζουν και την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη ολόκληρης της χώρας. (Παφίλη Ε, 2013)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο: ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

2.1 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΚΑΙ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Η πορεία της ανθρωπότητας είναι συνυφασμένη με την πρόοδο της επιστήμης, της τεχνολογίας, της οικονομίας και της κοινωνικής ανάπτυξης. Η τεχνολογική εξέλιξη των μεταφορικών μέσων, που χρησιμοποιούνται στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων και συμβάλλουν στην ικανοποίηση των αναγκών τους, έφερε στο προσκήνιο την έννοια του αυτοκινήτου. (Βασιλοπούλου Α, 2004)

Το αυτοκίνητο αποτελεί μέσο μεταφοράς που εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες του ανθρώπου και διευκολύνει τη ζωή του. Είναι απόλυτα συνδεδεμένο με τον άνθρωπο καθώς αυτό το χρησιμοποιεί καθημερινά και μάλιστα περνά αρκετό χρόνο οδηγώντας το. Προσφέρει μετακίνηση, είναι απαραίτητο μέσο σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης και κάποιες φορές προσφέρει και απόλαυση στον οδηγό, καθώς κάποιοι άνθρωποι λατρεύουν την οδήγηση. Αν και υπάρχουν δυσκολίες ως προς την εύρεση μιας θέσης για στάθμευση, αν και η τιμή των καυσίμων συνεχώς αυξάνεται και παρ' όλο που η κίνηση στους δρόμους είναι υπερβολική, οι πωλήσεις αυτοκινήτων αυξάνονται ολοένα και περισσότερο. (Σκαλκώτος, Γ, Σφακιανάκης Ν., 2007)

Επίσης, το αυτοκίνητο συντελεί στην εκμηδένιση των αποστάσεων μεταξύ των διαφορετικών περιοχών. (Βασιλοπούλου Α, 2004)

Η εξέλιξη λοιπόν των οχημάτων και κυρίως των ιδιωτικής χρήσης επιβατικών αυτοκινήτων οδήγησε στην αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού επειδή μειώνεται σε μεγάλο βαθμό ο χρόνος που απαιτείται για να διανυθούν κάποιες αποστάσεις. (Αντωνίου Δ, 2017)

Όμως η ραγδαία αύξηση των οχημάτων εκτός από τα θετικά στοιχεία, έχει και πολλά αρνητικά χαρακτηριστικά. Παρατηρείται τεράστιο οικολογικό πρόβλημα και αυξάνεται ραγδαία ο αριθμός των τροχαίων ατυχημάτων. Μάλιστα, λόγω των σημερινών συνθηκών διαβίωσης που χαρακτηρίζονται από έντονη πίεση και με την κίνηση να αυξάνεται συνεχώς στους δρόμους, τα άτομα μεταφέρουν στην οδήγηση τέτοια χαρακτηριστικά συμπεριφοράς που έχουν σαν αποτέλεσμα την πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων. (Kontogiannis T et al, 2001)

Τα τροχαία ατυχήματα είναι συνυφασμένα με την ιστορία των οχημάτων. Ο ενθουσιασμός του ανθρώπου για την διευκόλυνση που του προσφέρει το αυτοκίνητο στην

καθημερινότητα του όμως, έχει σαν αποτέλεσμα να μην μπορεί να παραδεχτεί τις αρνητικές του επιπτώσεις. Ωστόσο, τα αποτελέσματα από τις έρευνες είναι απογοητευτικά. Σε πολλές χώρες σε όλο τον κόσμο, τα θύματα από τα τροχαία ατυχήματα είναι περισσότερα από τα θύματα σε περίοδο πολέμου. (Αντωνίου Δ, 2017)

Το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων δεν είναι μόνο ελληνικό. Είναι παγκόσμιο. Μάλιστα αποτελεί την τρίτη κατά σειρά συχνότερη αιτία θανάτου των ανθρώπων μετά τις καρδιοπάθειες και τον καρκίνο. Είναι πολύ θλιβερό όμως το γεγονός ότι η Ελλάδα διαθέτει τα πρωτεία στα τροχαία ατυχήματα σε σχέση με τις άλλες χώρες της Ευρώπης. (Βασιλοπούλου Α, 2004).

2.2 ΟΡΙΣΜΟΙ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τροχαίο ατύχημα είναι κάθε ατύχημα που σχετίζεται με μηχανοκίνητο όχημα το οποίο χρησιμοποιείται για την μεταφορά ανθρώπων ή εμπορευμάτων από ένα σημείο σε άλλο και γίνεται στους δρόμους. (Παπακωνσταντίνου, Ζ. 2019)

Επίσης, τροχαίο ατύχημα αποκαλείται αυτό που συμβαίνει στο οδικό δίκτυο και μπορεί να εμπεριέχει υλικές ζημιές ή και τραυματισμό ανθρώπων ή ζώων.

Με τον όρο οδικό τροχαίο ατύχημα εννοούμε το συμβάν που γίνεται στους δρόμους με συμμετοχή σ' αυτό ενός ή περισσότερων οχημάτων, από τα οποία το ένα τουλάχιστον βρίσκεται σε κίνηση κατά τη διάρκεια του ατυχήματος και έχει ως αποτέλεσμα τον τραυματισμό ή τον θάνατο ενός ή πολλών ατόμων. (Γαβαλά, Μ. 2011)

Σύμφωνα με έναν άλλον ορισμό, οδικό τροχαίο ατύχημα είναι το ατύχημα από το οποίο επήλθε βλάβη σε πρόσωπα ή πράγματα και στο οποίο ενεπλάκη μηχανοκίνητο όχημα. Αυτός ο ορισμός είναι καταχωρημένος στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, δηλαδή για τον χαρακτηρισμό ατυχήματος ως τροχαίου, απαιτείται όχημα κινούμενο σε οδό (ολόκληρη η επιφάνεια του δρόμου που προορίζεται για δημόσια κυκλοφορία) και οδηγούμενο από πρόσωπο. (Παπακωνσταντίνου, Ζ. 2019)

Θανατηφόρο τροχαίο ατύχημα είναι το τροχαίο ατύχημα στο οποίο η σωματική βλάβη που υφίσταται το άτομο έχει σαν αποτέλεσμα τον θάνατό του. Ο οδηγός που προκάλεσε από αμέλεια τον θάνατο, τιμωρείται απ' την ελληνική νομοθεσία. (Παπακωνσταντίνου, Ζ. 2019)

Τέλος, σύμφωνα με τους ορισμούς της Ελληνικής Αστυνομίας, «Οδικό τροχαίο ατύχημα» θεωρείται το συμβάν που γίνεται στους δρόμους ή τις πλατείες, που είναι ελεύθερες

στη δημόσια χρήση, με συμμετοχή ενός ή περισσότερων οδικών οχημάτων που βρίσκονται σε κίνηση και προκαλεί θάνατο ή τραυματισμό προσώπου, δεν περιλαμβάνονται όμως οι σιδηρόδρομοι, εκτός αν στο ατύχημα συμμετέχει και άλλο όχημα, οπότε θεωρούνται και αυτοί οχήματα, «Θανατηφόρο» είναι το ατύχημα που υπάρχει ένας ή περισσότεροι νεκροί άσχετα αν υπάρχουν τραυματίες ενώ, «Σωματικών βλαβών» είναι το ατύχημα που υπάρχει ένας ή περισσότεροι τραυματίες, δεν υπάρχει όμως νεκρός.

2.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Η ιστορία των μεταφορών ξεκινά με την εμφάνιση της ανθρώπινης ύπαρξης. Οι πρωτόγονοι άνθρωποι μετακινούνταν από τόπο σε τόπο για την εύρεση της τροφής τους και για να προφυλαχθούν από τις καιρικές συνθήκες. Επειδή όμως ήταν αδύνατο να διανύουν τεράστιες αποστάσεις ή επειδή πολλές φορές δυσκολεύονταν να μετακινούν κάποια βαριά αντικείμενα, αναγκάστηκαν να αναζητήσουν κάποια μέσα μεταφοράς και για τους ίδιους αλλά και για τα αγαθά που ήθελαν να μεταφέρουν. Αρχικά, χρησιμοποίησαν τα ζώα για τις μεταφορές τους. Στη συνέχεια εφηύραν τα μονόξυλα για τις μετακινήσεις τους σε θάλασσες και ποτάμια. Έπειτα ανακάλυψαν τον τροχό, το κουπί, το πανί και τον ατμό, ώσπου έφτασαν στην ανακάλυψη του αυτοκινήτου και γενικά όλων των ειδών τα οχήματα που χρησιμοποιούνται στις χερσαίες μεταφορές. Έτσι, τα αυτοκίνητα έγιναν προϊόντα μαζικής κατανάλωσης και μάλιστα διαδίδονταν με ταχύτατους ρυθμούς. Παράλληλα όμως αναπτυσσόταν και το οδικό δίκτυο. Η πρώτη μεγάλη οδική αρτηρία που κατασκευάστηκε στην Ελλάδα ήταν η Εγνατία Οδός που αποτελεί έργο των Ρωμαίων. (Σκληρός, Σ. 2015)

Ο άνθρωπος λοιπόν, όντας ανήσυχο πνεύμα, πριν ακόμα εφευρεθεί η μηχανή είχε προβλέψει την κατασκευή και την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων. Με το πέρασμα του χρόνου, άρχισε να συλλαμβάνει την ιδέα της μηχανής και να την υλοποιεί. (Βασιλοπούλου, Α., 2004).

Το 1769, στην Γαλλία, ο Νικόλας Τζόσέφ Κουνιότ (Nicolas Joseph Cugnot), κατασκεύασε το πρώτο ατμοκινούμενο όχημα, το fardier, το οποίο θεωρείται το πρώτο αυτοκίνητο του κόσμου και φυλάσσεται στο μουσείο τεχνών στο Παρίσι. Ο εφευρέτης όμως του πρώτου αυτοκινήτου φυλακίστηκε, γιατί η εφεύρεσή του θεωρήθηκε ως απειλή κατά της δημόσιας τάξης και ασφάλειας και απαγορεύθηκε νέα δοκιμή της μηχανής.

Το 1770, ο Γερμανοαυστριακός εφευρέτης Ζίγκφριντ Μάρκους (Siegfried Marcus), συναρμολόγησε ένα μηχανοκίνητο αμαξίδιο που ξεπέρασε τον μηχανικό κινητήρα του Κουνιότ. (Γαβαλά, Μ. 2011)

Αργότερα, το 1800, στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής ο λοχαγός Τρεβεθίκ, κατασκεύασε ατμομηχανή η οποία μπορούσε να μεταφέρει φορτίο που ζύγιζε παραπάνω από δέκα τόνους. (Βασιλοπούλου, Α. 2004).

Το 1862, ο Ετιέν Λενουάρ (Etienne Lenoir), έφτιαξε το πρώτο αυτοκίνητο εσωτερικής καύσης και το 1863 πραγματοποίησε το πρώτο ταξίδι με αυτοκίνητο στον κόσμο με μέση ταχύτητα 6,4χλμ/ώρα και με ισχύ 0,5 ίππους. (Γαβαλά, Μ. 2011)

Το 1876, ο Νικόλας Όττο (Nicolaus Otto), ανακάλυψε την αρχή του κύκλου στους 4 χρόνους της μηχανής και χρησιμοποίησε ως καύσιμο, μείγμα φωταερίου με αέρα. (Βασιλοπούλου, Α. 2004).

Το 1885, το αυτοκίνητο με κινητήρα του Nicolaus Otto εφευρέθηκε απ' τον Κάρλ Μπένζ (Karl Benz) στη Γερμανία. Αν και ο ίδιος ήταν ο εφευρέτης του αυτοκινήτου, την ίδια περίοδο πολλοί άλλοι Γερμανοί κατασκεύαζαν αυτοκίνητα. (Γαβαλά, Μ. 2011)

Τέλος, το 1893, η εταιρεία Ντε Ντιόν Μπουτόν τοποθέτησε για πρώτη φορά βενζινοκινητήρα σε αυτοκίνητο.

Το 1890, όλοι πίστευαν ότι το αυτοκίνητο δεν είναι μέσον πολυτέλειας, αλλά ανάγκη με αποτέλεσμα να αρχίσει η ευρεία διάδοση και η μεγάλη παραγωγή του. Οι δύο παγκόσμιοι πόλεμοι έδειξαν πλήρως πόσο σημαντική είναι η δημιουργία του αυτοκινήτου. (Βασιλοπούλου, Α. 2004).

Οι πρώτοι ωστόσο κατασκευαστές αυτοκινήτου στον κόσμο ήταν οι Γάλλοι: το 1889 ο Πανχάρντ (Panhard) και ο Λεβασσό (Levassor) και το 1891 ο Πεζό (Peugeot). (Γαβαλά, Μ. 2011)

Δυστυχώς όμως, στις 17-8-1896, στην Αγγλία, έγινε το πρώτο τροχαίο ατύχημα στον κόσμο όπου έχασε τη ζωή του ένας Βρετανός αυτοκινητιστής ο οποίος έτρεχε με ταχύτητα 6,9 χιλόμετρα/ώρα). (Βασιλοπούλου, Α. 2004).

Το 1896, έφτασε στην Ελλάδα το πρώτο αυτοκίνητο και το 1897 ήρθε και το δεύτερο. Το 1907, στις 4 Μαρτίου, έγινε το πρώτο τροχαίο ατύχημα το οποίο μάλιστα ήταν θανατηφόρο.

Σύμφωνα με τις εφημερίδες της εποχής, στο αυτοκίνητο επέβαινε ο πρίγκιπας Αντρέας με την σύζυγό του Αλίκη και τον υπασπιστή του με προορισμό τον Πειραιά. Τον ακολουθούσε το αυτοκίνητο του υπουργού, βουλευτή Φθιώτιδας Νικολάου Σιμόπουλου. Ενώ τα αυτοκίνητα κινούνταν κανονικά στο δρόμο, στη γέφυρα που βρισκόταν κοντά στο Ζυθοπωλείο Φιξ, ο Σιμόπουλος προσπέρασε το αυτοκίνητο του πρίγκιπα και συνέχισε κανονικά την πορεία του στη δεξιά πλευρά της λεωφόρου. Ξαφνικά, μια γυναίκα που βρισκόταν στο πεζοδρόμιο επιχείρησε να διαβεί το δρόμο και ο Σιμόπουλος προκειμένου να αποφύγει το ατύχημα, έκανε ελιγμούς. Ωστόσο, δεν κατάφερε να αποφύγει το ατύχημα γιατί χτύπησε την γυναίκα και το ίδιο έκανε και στην συνέχεια ο Πρίγκιπας που πιθανόν δεν πρόλαβε να ελαττώσει την ταχύτητα του αυτοκινήτου του. Έτσι, το πρώτο θύμα από τροχαίο ατύχημα στην Ελλάδα, ήταν η Ευφροσύνη Βαμβακά, ηλικίας 25 ετών, καταγόμενη από το Αργοστόλι.

Ο βασιλιάς μόλις πληροφορήθηκε το συμβάν, διέταξε να γίνουν τα δέοντα. Πράγματι, κάλεσε στο ανάκτορο τον Διευθυντή της Αστυνομίας ζητώντας του να βρει ποιος ήταν υπεύθυνος για το ατυχές συμβάν και διέταξε τον πρίγκιπα να απολογηθεί ενώπιον του Εισαγγελέα και του Ανακριτή ενώ συγχρόνως ο ίδιος ο βασιλιάς ενημερώθηκε από τον Σιμόπουλο για όλες τις λεπτομέρειες που προκάλεσαν το δυστύχημα. Ο εισαγγελέας κ. Λυκουρέζος, ξεκίνησε τις ανακρίσεις και στο τέλος ασκήθηκε στους δύο κατηγορούμενους ποινική δίωξη για φόνο εξ αμελείας.

Έτσι η υποδοχή του αυτοκινήτου δεν συνοδεύτηκε από κολακευτικά σχόλια. Οι αρθρογράφοι εκείνης της εποχής αποκαλούσαν τα αυτοκίνητα *Σιδερένια Τέρατα* και παρουσίαζαν τους πεζούς σαν *καταδιωκόμενους*. (Βασιλοπούλου, Α., 2004), (Γαβαλά, Μ., 2011)

Σήμερα, αν και έχουν περάσει πολλά χρόνια από το πρώτο τροχαίο ατύχημα, η κατάσταση που επικρατεί στους δρόμους και στα μέσα μεταφοράς είναι πολύ άσχημη. Τα τροχαία ατυχήματα συνεχώς αυξάνονται και κοστίζουν την ζωή χιλιάδων ανθρώπων σε όλο τον κόσμο και κυρίως των νέων.

2.4 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τα τροχαία ατυχήματα χωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με την σοβαρότητά τους ως προς τις συνέπειες που προκαλούν, δηλαδή αν προκαλούν θάνατο ή τραυματισμό, ανάλογα με το κόστος τους και ανάλογα με τις μονάδες που συμμετέχουν.

Με κριτήριο την σοβαρότητα, χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

- Σε θανατηφόρα ατυχήματα,

- Σε ατυχήματα με σωματικές βλάβες (βαριές και ελαφριές)
- Και σε ατυχήματα με υλικές ζημιές.

Η Τροχαία της Ελληνικής Αστυνομίας καταγράφει επίσημα τα θανατηφόρα ατυχήματα και τα ατυχήματα με βαρύ και ελαφρύ τραυματισμό αλλά δεν καταγράφει τα ατυχήματα με υλικές ζημιές.

Ανάλογα με τις μονάδες που συμμετέχουν, τα ατυχήματα κατηγοριοποιούνται ως εξής:

- Ως προς τον αριθμό μονάδων που συμμετέχουν, δηλαδή μια σύγκρουση δύο οχημάτων ή ενός πεζού με ένα όχημα ή η εκτροπή ενός οχήματος εκλαμβάνονται ως μία μονάδα,
- Και ως προς τον αριθμό των ατόμων που ενεπλάκησαν στο ατύχημα, πεζών και επιβαινόντων σε ένα αυτοκίνητο. (Petridou, E. et al, 2007)

Τέλος, ανάλογα με το κόστος, τα ατυχήματα χωρίζονται σε κατηγορίες σχετικές με το κόστος που προκαλούν:

- Σε ανθρώπινο κόστος, δηλαδή στον θάνατο του ανθρώπου που συμμετείχε σε ατύχημα και στην οδύνη των συγγενών του για την απώλειά του.
- Και σε υλικό κόστος, δηλαδή τα έξοδα που απαιτούνται για ιατρική περίθαλψη, για επισκευή αυτοκινήτου κλπ. (Φραντζεσκάκης Ι., 1994).

Ως θανατηφόρος τραυματισμός θεωρείται ο τραυματισμός που οδηγεί σε θάνατο εντός 30 ημερών από τη στιγμή που συνέβη το ατύχημα.

Ως ελαφρύς τραυματισμός θεωρείται οποιαδήποτε περίπτωση που δεν εμφανίζεται σοβαρός τραυματισμός.

Ως σοβαρός τραυματισμός θεωρείται ο τραυματισμός με σοβαρές επιπτώσεις στην υγεία του ανθρώπου.

Όμως και εδώ υπάρχουν διαφορές ανάλογα με κάποια κριτήρια που υιοθετούν οι διάφορες χώρες. Αυτά είναι τα εξής:

- Η παραμονή για νοσηλεία στο νοσοκομείο: στις περισσότερες χώρες θεωρείται σοβαρά τραυματισμένος όποιος παραμένει πάνω από 24 ώρες στο νοσοκομείο.
- Το είδος του τραυματισμού: στην Σουηδία όποιος έχει κάταγμα, διάσειση ή εσωτερικό τραυματισμό θεωρείται βαριά τραυματισμένος.
- Η ανικανότητα για εργασία θεωρείται βαρύς τραυματισμός στην Αυστρία, την Ελβετία και την Πολωνία.

- Η διάρκεια ανάρρωσης: στην Ουγγαρία απαιτείται θεραπεία πάνω από οκτώ μέρες για να θεωρηθεί ένας τραυματισμός βαρύς, ενώ στην Ιαπωνία απαιτούνται πάνω από 30 μέρες.
- Οι μακροχρόνιες αναπηρίες. (Αντωνίου, Δ., 2017)

2.5 ΑΙΤΙΑ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Οι παράγοντες που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων είναι τρεις: ο οδηγός, το όχημα και ο δρόμος. Όσον αφορά τον ίδιο τον οδηγό, η σωματική και η ψυχική του υγεία, η ηλικία του, το διανοητικό του επίπεδο και ο σεβασμός του προς την τήρηση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας συμβάλλουν στην αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων. Όσον αφορά το όχημα, η ποιότητα κατασκευής του και η επιμελής συντήρησή του συμβάλλουν στη συχνότητα και τη βαρύτητα των τροχαίων ατυχημάτων. Τέλος, η κατασκευή των δρόμων, η σηματοδότησή τους και ο φωτισμός τους παίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων. (Καρδαρά, Μ., 2009).

Αναλυτικότερα, ο ανθρώπινος παράγοντας είναι κατά 65% υπεύθυνος για τα τροχαία ατυχήματα. Το 30% των οδηγών έχουν τόση αυτοπεποίθηση που θεωρούν πως οι ίδιοι δεν θα προκαλέσουν ποτέ τροχαίο ατύχημα και συνήθως κινούνται με ταχύτητα 20% μεγαλύτερη της επιτρεπόμενης. Η ανθρώπινη συμπεριφορά εξαρτάται από την ηλικία, το φύλο, την κοινωνική και ψυχολογική θέση του ατόμου κλπ. (Efthymiou, D. et al, 2013).

Όσον αφορά την ηλικία, τα σοβαρά τροχαία ατυχήματα που προκαλούν νεαροί οδηγοί είναι διπλάσια σε σχέση με τα τροχαία ατυχήματα που προκαλούν οι οδηγοί άλλων ηλικιών. Τα τροχαία συμβάντα για τα οποία ευθύνονται οι νέοι κάτω των 22 ετών είναι κατά 75% περισσότερα από το μέσο όρο. Καθοριστικό ρόλο σε αυτή την «επιθετική» συμπεριφορά των νεαρών οδηγών έχουν οι «εκκρίσεις» ορισμένων ουσιών, των νευροδιαβιβαστών, όπως είναι η ντοπαμίνη, η νεροπινεφρίνη και η σεροτονίνη. Ακόμη, υπερβολικά επικίνδυνοι οδηγοί είναι και οι ηλικιωμένοι λόγω της εσφαλμένης και απρόσεκτης οδήγησής τους και λόγω της έλλειψης γρήγορων αντανεκλαστικών που απαιτούνται για την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων. (Efthymiou, D. et al, 2013).

Όσον αφορά το φύλο, οι γυναίκες οδηγοί προκαλούν λιγότερα τροχαία ατυχήματα συγκριτικά με τους άνδρες οδηγούς. Όμως, οι πιο νεαρές γυναίκες έχουν περισσότερα τροχαία ατυχήματα σε σχέση με τις γυναίκες μεγαλύτερης ηλικίας εξαιτίας της απειρίας τους. Αντίθετα, οι άντρες προκαλούν περισσότερα τροχαία ατυχήματα λόγω της επιθετικής τους οδήγησης. (Hiscock et al, 2002).

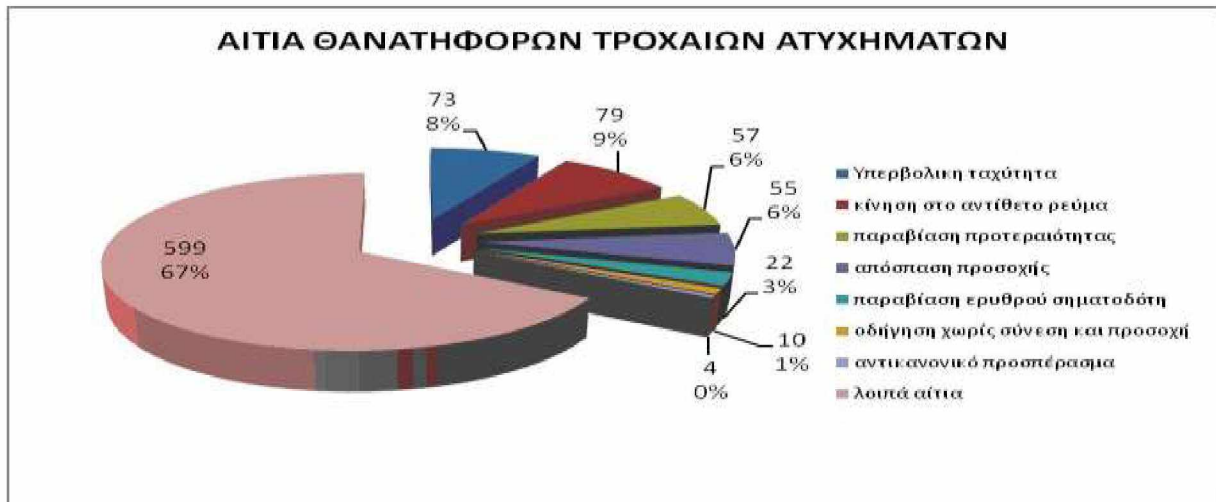
Όσον αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών ή άλλων φαρμακευτικών ουσιών οι έρευνες έχουν δείξει ότι πάνω από το 50% των θανατηφόρων τροχαίων οφείλονται σ' αυτό. Σύμφωνα με το νόμο, ένας οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται υπό την επήρεια αλκοόλ, όταν το ποσοστό οινοπνεύματος στον οργανισμό του είναι από 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος ή πάνω από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου, ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα. Η αλκοόλη και τα συστατικά των φαρμακευτικών και των ναρκωτικών ουσιών επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την κατάσταση ενός οδηγού και την ικανότητά του να οδηγήσει καθώς μειώνει την ικανότητα αντίδρασης, δημιουργεί οπτικές δυσκολίες, και προκαλεί παραισθήσεις στον οδηγό ότι έχει εξαιρετικές ικανότητες οδήγησης. (Theofilatos, A. et al, 2013).

Όσον αφορά την απόσπαση προσοχής, σύμφωνα με τα αποτελέσματα έρευνας των οδικών ατυχημάτων και των αιτιών τους της National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) αλλά και του Virginia Tech Transportation Institute (VTTI), η απροσεξία των οδηγών είναι η κυρίαρχη αιτία πρόκλησης οδικών ατυχημάτων. Μάλιστα, οι κύριες αιτίες απροσεξίας είναι οι διάφορες δραστηριότητες που αποσπούν την προσοχή του οδηγού από την οδήγηση και είναι κυρίως η ομιλία στο κινητό τηλέφωνο, η αποστολή ηλεκτρονικών μηνυμάτων ή η ακρόαση μουσικής. (Κώτσαρης, B, 2014). Επίσης, η υπνηλία και η κόπωση του οδηγού είναι ένα πολύ σημαντικό πρόβλημα που αυξάνει την πιθανότητα ατυχήματος τουλάχιστον στο τετραπλάσιο. (Calafat, A. et al, 2009).

Η ταχύτερη μεταφορά των ανθρώπων μπορεί να έχει κάποια θετικά στοιχεία όπως είναι για παράδειγμα η εξοικονόμηση χρόνου, ωστόσο αποτελεί σημαντικό παράγοντα πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος γιατί όσο αυξάνεται ο μέσος όρος ταχύτητας ενός αυτοκινήτου, τόσο αυξάνεται η πιθανότητα να συμβεί ένα οδικό ατύχημα. Επίσης, όταν τελικά συμβαίνει ένα τροχαίο ατύχημα, είναι πολύ πιο πιθανό να είναι θανατηφόρο ή με σοβαρούς σωματικούς τραυματισμούς αν η ταχύτητα του αυτοκινήτου που ενεπλάκη στο τροχαίο ατύχημα είναι υπερβολική και παραπάνω απ' το επιτρεπτό όριο.

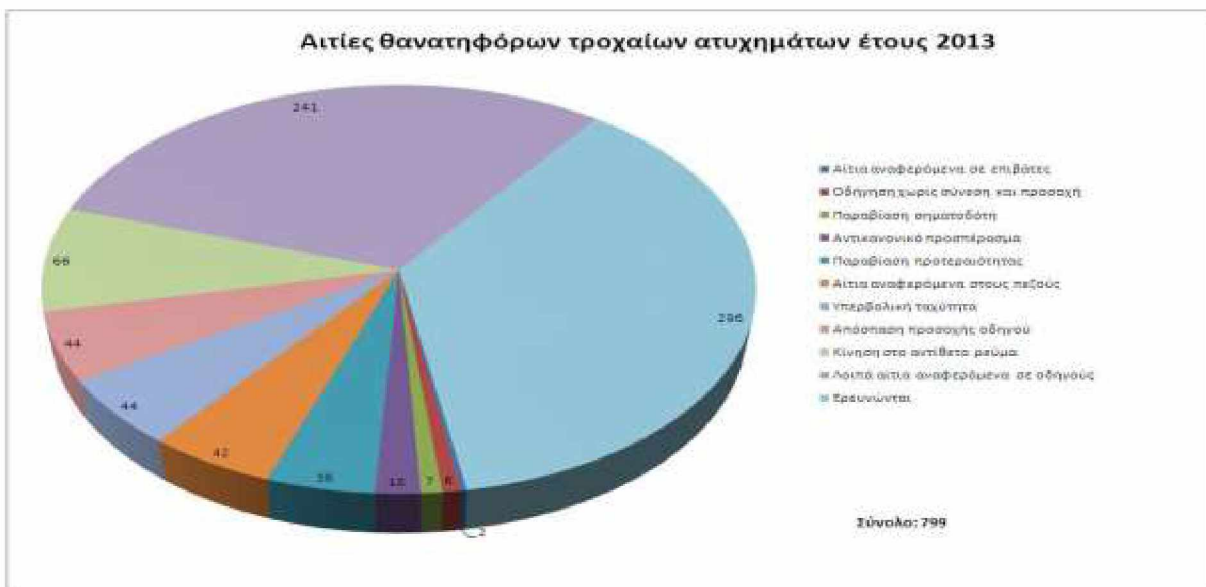
Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας, όπως αυτά προκύπτουν από τα παρακάτω γραφήματα, η απόσπαση προσοχής, η υπερβολική ταχύτητα αλλά και κάποια αίτια αναφερόμενα σε πεζούς ήταν οι κύριοι λόγοι πρόκλησης θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2010-2018.

Γράφημα 3: Αίτια Θανατηφόρων Τροχαίων Ατυχημάτων έτους 2012



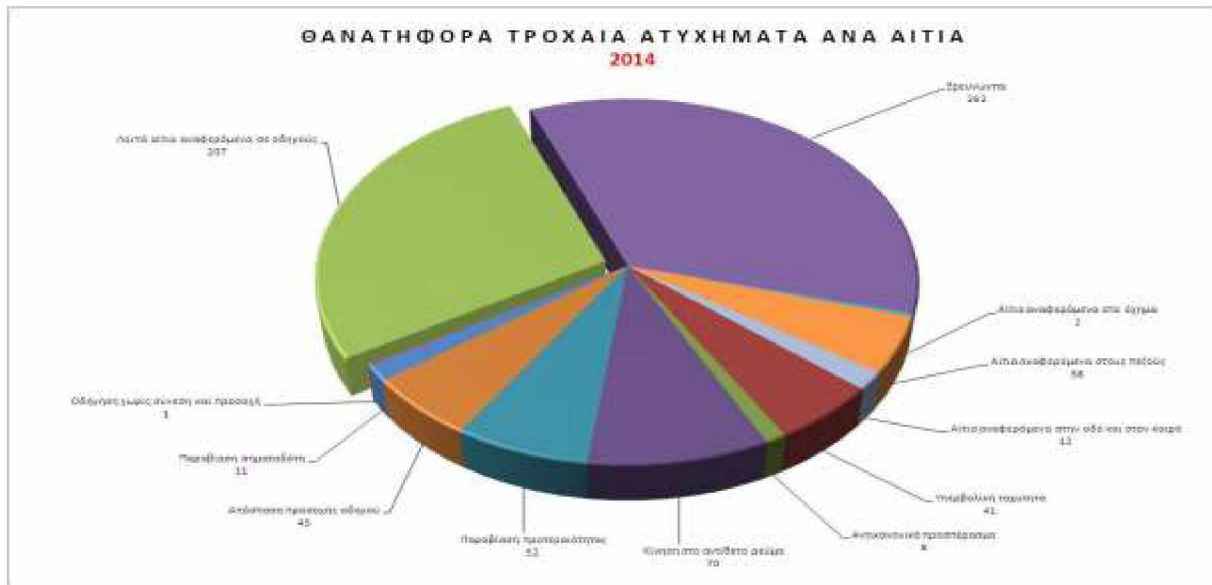
Πηγή: Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας

Γράφημα 4: Αίτια Θανατηφόρων Τροχαίων Ατυχημάτων έτους 2013



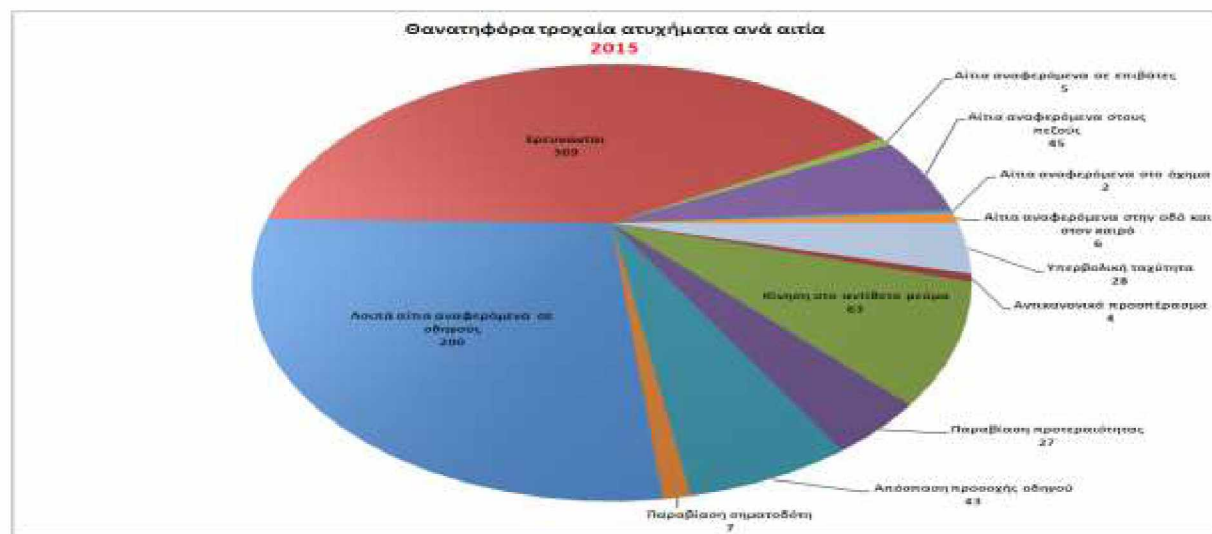
Πηγή: Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας

Γράφημα 5: Αίτια Θανατηφόρων Τροχαίων Ατυχημάτων έτους 2014



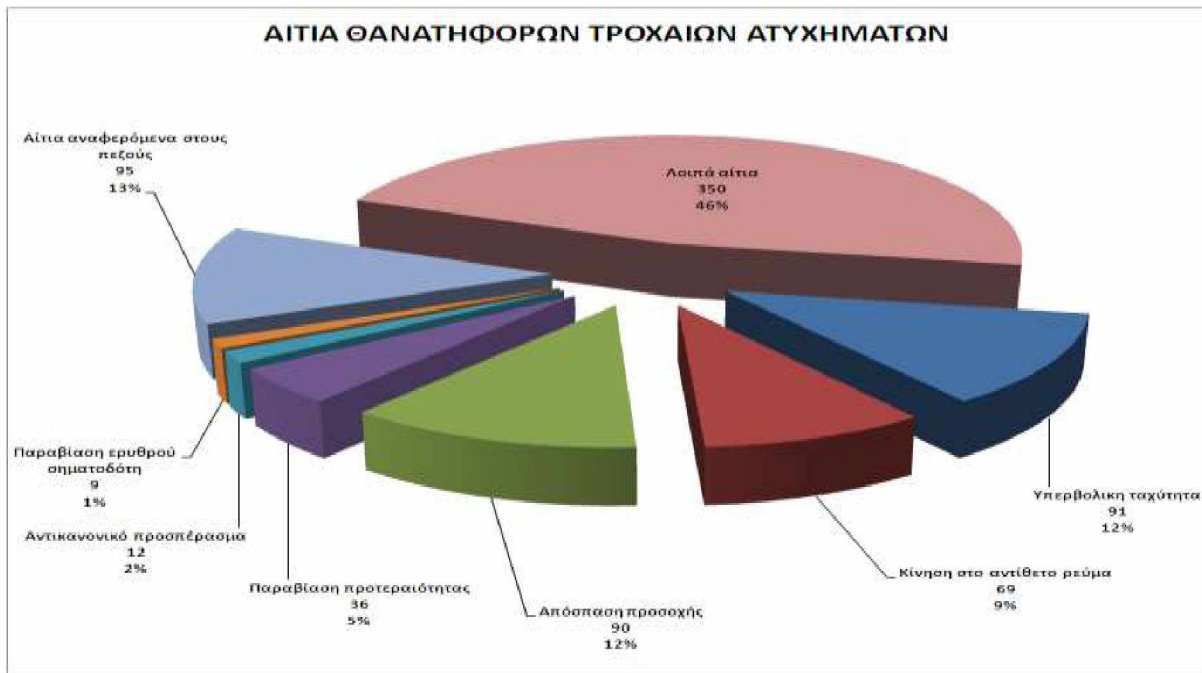
Πηγή: Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας

Γράφημα 6: Αίτια Θανατηφόρων Τροχαίων Ατυχημάτων έτους 2015



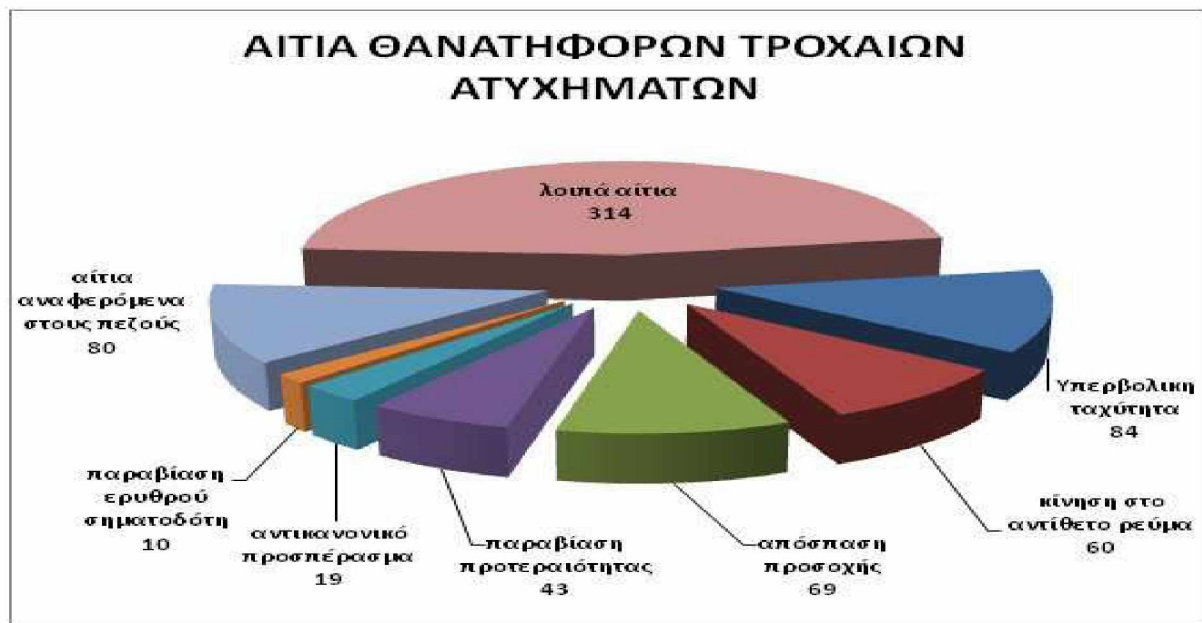
Πηγή: Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας

Γράφημα 7: Αίτια Θανατηφόρων Τροχαίων Ατυχημάτων έτους 2016



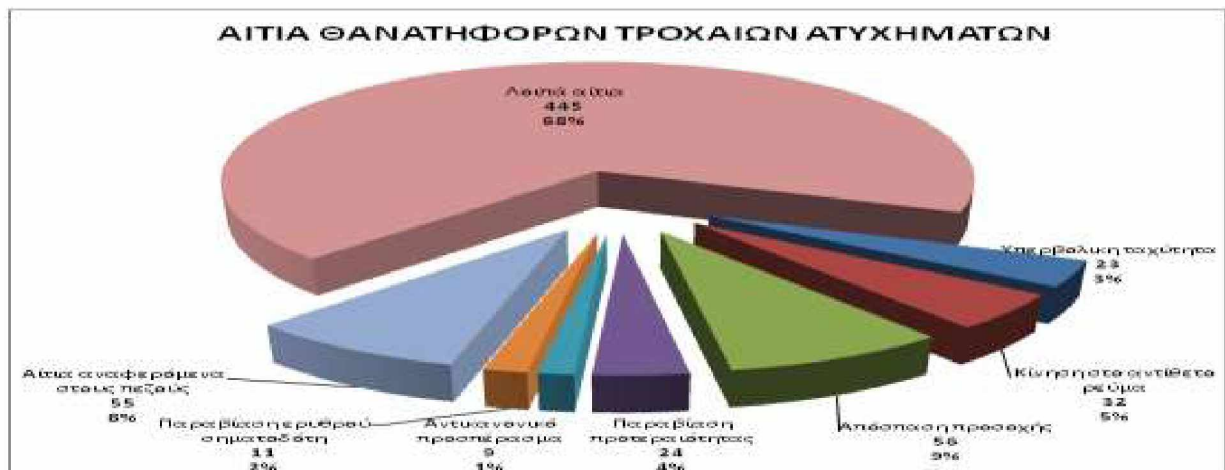
Πηγή: Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας

Γράφημα 8: Αίτια Θανατηφόρων Τροχαίων Ατυχημάτων έτους 2017



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας

Γράφημα 9: Αίτια Θανατηφόρων Τροχαίων Ατυχημάτων έτους 2018



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία Τροχαίας

Όσον αφορά την παιδεία του οδηγού θεωρείται ότι ο τρόπος που ένας οδηγός ζει, τα ενδιαφέροντά του και η προσωπικότητά του, επηρεάζουν τον κίνδυνο τροχαίου ατυχήματος που διατρέχει, καθώς επίσης και τις αντιλήψεις του για την κίνηση και την οδήγηση (Gregerson, N. Et al, 1994). Υπάρχει ελλιπής γνώση για θέματα οδικής ασφάλειας τόσο από τους οδηγούς όσο και από τους πεζούς. Το πρόβλημα είναι λοιπόν και κοινωνικό καθώς εξαιτίας της έλλειψης παιδείας προκαλούνται τα οδικά ατυχήματα. Είναι έντονη η έλλειψη πληροφόρησης των πολιτών και μόνο μέσω της πληροφόρησης θα περιοριστεί το πρόβλημα.

Σχετικά με το όχημα, πολλές μελέτες έχουν δείξει πως το μέγεθος και ο όγκος ενός αυτοκινήτου, επηρεάζουν σημαντικά τα τροχαία ατυχήματα γιατί όσο πιο ελαφρύ και μικρό είναι το όχημα τόσο πιο σοβαρό είναι το τροχαίο ατύχημα. Επίσης, σημαντικό ρόλο παίζουν και η παλαιότητα του οχήματος, η κακή συντήρηση του καθώς και η έλλειψη οργάνων που βοηθούν μεν τον οδηγό στην οδήγηση αλλά και στην επισήμανση τυχόν προβλημάτων στο αυτοκίνητο. Όμως, λόγω της οικονομικής κρίσης που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια, πολλά αυτοκίνητα δεν είναι σωστά συντηρημένα και δεν έχουν ασφαλιστική κάλυψη. (Παπακωνσταντίνου, Ζ. 2019).

Τέλος, και τα χαρακτηριστικά ενός οδοστρώματος μπορούν να συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων. Τέτοια χαρακτηριστικά είναι:

1. Τα ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δηλαδή οι λωρίδες κυκλοφορίας και τα ερείσματα με ανεπαρκές πλάτος, η έλλειψη ή με μικρό πλάτος και ύψος μεσαίων διαχωριστικών νησίδων και η κακή διαμόρφωση κόμβων,

2. Τα χαμηλά πρότυπα κατασκευής, με αποτέλεσμα να κατασκευάζονται ολισθηρά οδοστρώματα και συγχρόνως να μην υπάρχει επαρκής αποστράγγιση υδάτων,
3. Η κακή μελέτη, η τοποθέτηση και η κατασκευή παρόδιων στοιχείων όπως για παράδειγμα στύλοι, στηθαία, διαφημιστικές πινακίδες, δένδρα, κ.λπ.,
4. Η κακή οργάνωση της κυκλοφορίας λόγω της ελλιπούς σήμανσης, του μη ελέγχου προσβάσεων (είσοδοι, έξοδοι) και της στάθμευσης επί της οδού,
5. Η ανεπάρκεια οδικού φωτισμού,
6. Η έλλειψη σήμανσης κατά τη διάρκεια εργασιών στο οδόστρωμα και,
7. Η ύπαρξη δυσμενών περιβαλλοντικών συνθηκών, όπως ομίχλη, βροχή, υγρές επιφάνειες, χιόνι και πάγος, σκόνη, καπνός κ.λπ. (Φραντζεσκάκης, Ι., 1994).

2.6 ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τα τροχαία ατυχήματα προκαλούν δυσάρεστες συνέπειες και στο ίδιο το άτομο που ενεπλάκη σ' αυτό, και στους συγγενείς του αλλά και σε ολόκληρη την κοινωνία.

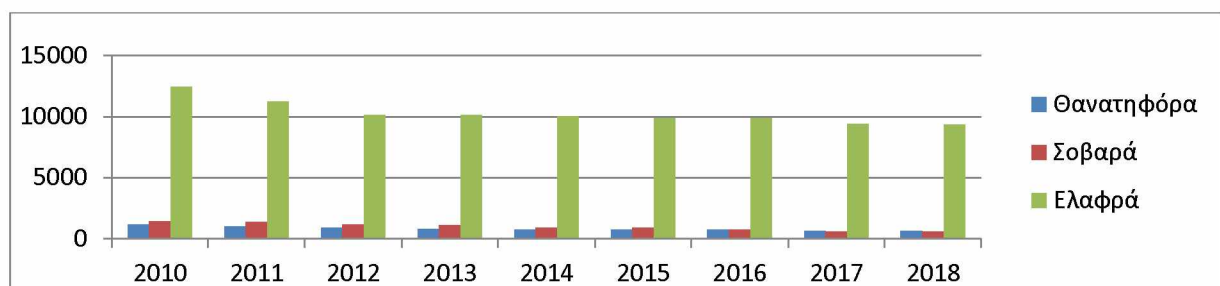
Για τον ίδιο τον παθόντα, οι επιπτώσεις είναι πολλές. Καταρχάς, μπορεί να χάσει την ζωή του. Και η ζωή και η ύπαρξη ενός ανθρώπου είναι ένα ανεκτίμητο δώρο. Επίσης, τα τροχαία ατυχήματα δημιουργούν και σοβαρά ψυχικά τραύματα στην ψυχή των ανθρώπων εξαιτίας του σοκ που προκλήθηκε από το τροχαίο, ή του θανάτου ενός συνεπιβάτη. Τα ψυχικά τραύματα μπορούν να ακολουθούν τον παθόντα σε όλη τη ζωή του και να απαιτείται ακόμη και παρακολούθηση από ειδικούς επιστήμονες. Επιπλέον, σ' ένα σοβαρό τροχαίο ατύχημα μπορεί να προκληθεί και μερική ή ολική αναπηρία και τότε ο παθών χάνει την παραγωγική ικανότητά του και δεν μπορεί να εργαστεί με αποτέλεσμα να αλλάζει το επίπεδο ζωής του γενικότερα. Ακόμη και οι υλικές ζημιές που προκύπτουν από ένα τροχαίο ατύχημα και οι σωματικές βλάβες που χρήζουν ιατρικής παρακολούθησης, επιβαρύνουν οικονομικά τον οδηγό του αυτοκινήτου. Τέλος, μπορούν να επηρεαστούν και οι διαπροσωπικές σχέσεις του παθόντα με τους συγγενείς και τους φίλους του, εφόσον ο ίδιος δεν μπορεί μετά το ατύχημα να αυτοεξυπηρετηθεί, με αποτέλεσμα να χρειάζεται την βοήθειά τους, γεγονός το οποίο μπορεί να κάνει τον παθόντα κουραστικό για τους συγγενείς του. (Αγέρας, Δ. 2005)

Όσον αφορά την οικογένεια του παθόντα, σε περίπτωση θανάτου του, νιώθει έντονο ψυχικό πόνο και αποκτά ψυχολογικά προβλήματα για την απώλειά του αλλά και στην περίπτωση βαρύ τραυματισμού του που οδηγεί σε αναπηρία, επιδεινώνεται το επίπεδο ζωής της οικογένειας καθώς είναι απαραίτητη η συνεχής παρακολούθηση του τραυματία. Συχνό είναι και το φαινόμενο της κοινωνικής απομόνωσης των συγγενών του θύματος ή του τραυματία εξαιτίας της θλίψης τους για το γεγονός. (Αγέρας, Δ. 2005)

Όσον αφορά την κοινωνία, το κόστος είναι και κοινωνικό και οικονομικό. Ο θάνατος ενός ανθρώπου σε τροχαίο ατύχημα έχει τεράστιο κοινωνικό κόστος γιατί η απώλεια ενός ανθρώπου επιδεινώνει το δημογραφικό πρόβλημα. Στο οικονομικό κόστος ανήκουν οι δαπάνες του κράτους για τις αποζημιώσεις των τραυματιών ή των συγγενών των θανόντων, για την νοσοκομειακή τους περίθαλψη, για τα αστυνομικά και δικαστικά έξοδα αλλά και για την αποκατάσταση των υλικών ζημιών που προκύπτουν απ' το τροχαίο ατύχημα, όπως για παράδειγμα η αποκατάσταση του οδοστρώματος. Επίσης, επειδή σύμφωνα με τις έρευνες τα περισσότερα θύματα τροχαίων ατυχημάτων είναι άτομα νεαρής ηλικίας, αυτό συνεπάγεται ότι ο ενεργός πληθυσμός της χώρας που είναι οι νέοι ελαττώνεται, περιορίζεται η παραγωγή και έτσι επηρεάζεται ολόκληρη η οικονομία του κράτους. Αυτό επιπλέον, συνεπάγεται και την απώλεια επενδυμένου κεφαλαίου στην εκπαίδευση. (Αγέρας, Δ. 2005)

Σύμφωνα με το γράφημα που ακολουθεί και προέρχεται από τα στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας (Γράφημα 10), τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα κατά την περίοδο 2010-2018 ήταν ελαφρά, αρκετά ήταν τα σοβαρά ατυχήματα και λιγότερα ήταν τα θανατηφόρα. Ωστόσο, τα θανατηφόρα ατυχήματα ήταν το 2010 σχεδόν τα διπλάσια απ' αυτά του 2018. Πάντως όπως προκύπτει απ' το διάγραμμα, τα τροχαία ατυχήματα εμφάνισαν πτωτική τάση κατά το διάστημα 2017-2018 σε σχέση με τα διαστήματα 2010-2014 γεγονός που μαρτυρά πως ίσως οι άνθρωποι τα τελευταία χρόνια απέκτησαν περισσότερη κυκλοφοριακή παιδεία. Ωστόσο, οι αριθμοί των τροχαίων ατυχημάτων παρά την συνεχή μείωσή τους, παραμένουν ακόμη ανησυχητικοί.

Γράφημα 10:Είδος Τροχαίων Ατυχημάτων κατά την περίοδο 2010-2018



Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/Α.Ε.Α. – Επεξεργασία ερευνητή

Όσον αφορά τα τροχαία ατυχήματα στο Δήμο Λαμιέων κατά την περίοδο 2010-2018 σύμφωνα με την Διεύθυνση Πληροφορικής της Ελληνικής Αστυνομίας Φθιώτιδας ισχύουν τα εξής:

Το 2010 το σύνολο των τροχαίων ατυχημάτων ήταν 99 ενώ το 2011 ήταν 46. Επομένως τα τροχαία ατυχήματα το 2011 μειώθηκαν κατά 54% σε σχέση με το 2010. Ειδικότερα, τα θανατηφόρα και τα σοβαρά ατυχήματα το 2011 μειώθηκαν κατά 40% σε σχέση με το 2010 και

τα ελαφρά κατά 60%. Οι παθόντες των ατυχημάτων του 2010 ήταν 164 ενώ του 2011 μειώθηκαν κατά 49% και ήταν 84. (Πίνακας 1)

Πίνακας 1: Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων 2010-2011

ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΜΙΑΣ		Χρονική περίοδος από 1-1-2011 έως 31-12-2011													
ΤΕΘΕΤΕΣ ΣΤΟΧΟΙ		ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΥΝΟΛΟ Θ+Σ+Ε	2010	13	8	6	14	8	11	13	8	2	8	4	4	99	-54%
	2011		3	2	2	3	4	4	7	6	3	6	6	46	
	%	-100	-63	-67	-86	-63	-64	-69	-13	200	-63	50	50	-54	
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα	2010				1		3		1		1			6	
	2011			1			1	1	1			1	1	6	
	%			100	-100		-67	100			-100	100	100		
Σοβαρά τροχαία ατυχήματα	2010	2		1	2	1	3	1	1		3		1	15	-40%
	2011		1						2	2	2	1	1	9	
	%	-100	100	-100	-100	-100	-100	-100	100	100	-33	100		-40	
Ελαφρά τροχαία ατυχήματα	2010	11	8	5	11	7	5	12	6	2	4	4	3	78	-60%
	2011		2	1	2	3	3	3	4	4	1	4	4	31	
	%	-100	-75	-80	-82	-57	-40	-75	-33	100	-75		33	-60	
ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΥΝΟΛΟ Ν+Σ+Ε	2010	25	12	8	23	12	28	19	15	2	9	6	5	164	-49%
	2011		4	7	2	7	7	12	9	11	3	8	14	84	
	%	-100	-67	-13	-91	-42	-75	-37	-40	450	-67	33	180	-49	

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/ Α.Ε.Α. – Επεξεργασία ερευνητή

Το 2012 τα τροχαία ατυχήματα στο Δήμο Λαμιέων αυξήθηκαν κατά 41% σε σχέση με το 2011. Τα θανατηφόρα ήταν στα ίδια επίπεδα με το 2011, τα σοβαρά αυξήθηκαν κατά 11% και τα ελαφρά κατά 58%. Οι παθόντες το 2012 αυξήθηκαν κατά 6% σε σχέση με τους παθόντες του 2011. (Πίνακας 2)

Πίνακας 2: Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων 2011-2012

ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΜΙΑΣ

Χρονική περίοδος από 1-1-2012
έως 31-12-2012

ΤΕΘΕΝΤΕΣ ΣΤΟΧΟΙ		ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΑ ΣΥΝΟΛΟ Θ+Σ+Ε	2011		3	2	2	3	4	4	7	6	3	6	6	46	41%
	2012	3	8	8	7	3	7	6	4	9	2	2	6	65	
	%	100	167	300	250		75	50	-43	50	-33	-67		41	
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα	2011			1			1	1	1			1	1	6	
	2012		1	1		1			1	1	1			6	
	%		100			100	-100	-100		100	100	-100	-100		
Σοβαρά τροχαία ατυχήματα	2011		1						2	2	2	1	1	9	11%
	2012		1	1	3		1		1	2	1			10	
	%			100	100		100		-50		-50	-100	-100	11	
Ελαφρά τροχαία ατυχήματα	2011		2	1	2	3	3	3	4	4	1	4	4	31	58%
	2012	3	6	6	4	2	6	6	2	6		2	6	49	
	%	100	200	500	100	-33	100	100	-50	50	-100	-50	50	58	
ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΥΝΟΛΟ N+Σ+Ε	2011		4	7	2	6	7	12	9	11	3	8	14	83	6%
	2012	3	9	10	7	4	8	11	6	17	4	3	6	88	
	%	100	125	43	250	-33	14	-8	-33	55	33	-63	-57	6	

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/ Α.Ε.Α. – Επεξεργασία ερευνητή

Το 2013 τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν κατά 2% σε σχέση με το 2012. Ειδικότερα, τα θανατηφόρα μειώθηκαν κατά 100%, τα σοβαρά αυξήθηκαν κατά 100%, ενώ τα ελαφρά μειώθηκαν κατά 10%. Οι παθόντες μειώθηκαν κατά 2% σε σχέση με το 2012. (Πίνακας 3)

Πίνακας 3: Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων 2012-2013

ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΜΙΑΣ

Χρονική περίοδος από 1-1-2013
έως 31-12-2013

ΤΕΘΕΝΤΕΣ ΣΤΟΧΟΙ		ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΥΝΟΛΟ Θ+Σ+Ε	2012	3	8	8	7	3	7	6	4	9	2	2	6	65	-2%
	2013	7	4	9	3	2	4	4	6	7	5	6	7	64	
	%	133	-50	13	-57	-33	-43	-33	50	-22	150	200	17	-2	
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα	2012		1	1		1			1	1	1			6	-100%
	2013														
	%		-100	-100		-100			-100	-100	-100			-100	
Σοβαρά τροχαία ατυχήματα	2012		1	1	3		1		1	2	1			10	100%
	2013	1	1	5	2	1	2		2	3		2	1	20	
	%	100		400	-33	100	100		100	50	-100	100	100	100	
Ελαφρά τροχαία ατυχήματα	2012	3	6	6	4	2	6	6	2	6		2	6	49	-10%
	2013	6	3	4	1	1	2	4	4	4	5	4	6	44	
	%	100	-50	-33	-75	-50	-67	-33	100	-33	100	100		-10	
ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΥΝΟΛΟ Ν+Σ+Ε	2012	3	9	10	7	4	8	11	6	17	4	3	6	88	-2%
	2013	9	6	16	4	2	5	5	7	8	8	9	7	86	
	%	200	-33	60	-43	-50	-38	-55	17	-53	100	200	17	-2	

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/ Α.Ε.Α. – Επεξεργασία ερευνητή

Το 2014 τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν κατά 69% σε σχέση με το 2013, τα σοβαρά μειώθηκαν κατά 90% και τα ελαφρά κατά 59%. Οι παθόντες μειώθηκαν κατά 67% σε σχέση με τους παθόντες ατυχημάτων του 2013. (Πίνακας 4)

Πίνακας 4: Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων 2013-2014

ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΜΙΑΣ

Χρονική περίοδος από 1-1-2014 έως
31-12-2014

ΤΥΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ		ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΥΝΟΛΟ Θ+Σ+Ε	2013	7	4	9	3	2	4	4	6	7	5	6	7	64	-69%
	2014	2	3	5	5	5								20	
	%	-71	-25	-44	67	150	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα	2013														
	2014														
	%														
Σοβαρά τροχαία ατυχήματα	2013	1	1	5	2	1	2		2	3		2	1	20	-90%
	2014			1	1									2	
	%	-100	-100	-80	-50	-100	-100		-100	-100		-100	-100	-90	
Ελαφρά τροχαία ατυχήματα	2013	6	3	4	1	1	2	4	4	4	5	4	6	44	-59%
	2014	2	3	4	4	5								18	
	%	-67			300	400	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	
ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΥΝΟΛΟ Ν+Σ+Ε	2013	9	6	16	4	2	5	5	7	8	8	9	7	86	-67%
	2014	2	6	5	6	9								28	
	%	-78		-69	50	350	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/ Α.Ε.Α. – Επεξεργασία Ερευνήτη

Το 2015 τα τροχαία ατυχήματα αυξήθηκαν κατά 5% σε σχέση με το 2014. Ειδικότερα, τα θανατηφόρα αυξήθηκαν κατά 200%, τα σοβαρά μειώθηκαν κατά 33% ενώ τα ελαφρά παρέμειναν στα ίδια επίπεδα με το 2014. Οι παθόντες των ατυχημάτων του 2015 ήταν 85 όσοι ακριβώς και οι παθόντες του 2014. (Πίνακας 5)

Πίνακας 5: Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων 2014-2015

ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΜΙΑΣ

Χρονική περίοδος από 1-1-2015 έως
31-5-2015

ΤΕΘΕΝΤΕΣ ΣΤΟΧΟΙ		ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΑ ΣΥΝΟΛΟ Θ+Σ+Ε	2014	2	3	5	5	5	7	9	11	7	3	3	4	64	5%
	2015	8	2	5	6	5	5	6	3	5	10	4	8	67	
	%	300	-33		20		-29	-33	-73	-29	233	33	100	5	
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα	2014							1		1				2	200%
	2015	1			1			2				1	1	6	
	%	100			100			100		-100		100	100	200	
Σοβαρά τροχαία ατυχήματα	2014			1	1		1							3	-33%
	2015								2					2	
	%			-100	-100		-100		100					-33	
Ελαφρά τροχαία ατυχήματα	2014	2	3	4	4	5	6	8	11	6	3	3	4	59	
	2015	7	2	5	5	5	5	4	1	5	10	3	7	59	
	%	250	-33	25	25		-17	-50	-91	-17	233		75		
ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΥΝΟΛΟ N+Σ+Ε	2014	2	6	5	6	9	8	10	15	12	3	3	6	85	
	2015	14	2	7	9	6	5	8	3	5	10	5	11	85	
	%	600	-67	40	50	-33	-38	-20	-80	-58	233	67	83		

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/Α.Ε.Α. – Επεξεργασία ερευνητή

Το 2016 τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν κατά 25% σε σχέση με το 2015. Ειδικότερα, τα θανατηφόρα μειώθηκαν κατά 50%, τα ελαφρά κατά 29% ενώ τα σοβαρά αυξήθηκαν κατά 150%. Οι παθόντες μειώθηκαν κατά 28% σε σχέση με το 2015. (Πίνακας 6)

Πίνακας 6: Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων 2015-2016

ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΜΙΑΣ

Χρονική περίοδος από 1-1-2016 έως
31-12-2016

ΤΕΘΕΝΤΕΣ ΣΤΟΧΟΙ		ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΑ ΣΥΝΟΛΟ Θ+Σ+Ε	2015	8	2	5	6	5	5	6	3	5	10	4	8	67	-25%
	2016	4	7	9	2	2	2	9	3	4	4	4		50	
	%	-50	250	80	-67	-60	-60	50		-20	-60		-100	-25	
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα	2015	1			1			2				1	1	6	-50%
	2016	1		1				1						3	
	%			100	-100			-50				-100	-100	-50	
Σοβαρά τροχαία ατυχήματα	2015								2					2	150%
	2016		2	1				1				1		5	
	%		100	100				100	-100			100		150	
Ελαφρά τροχαία ατυχήματα	2015	7	2	5	5	5	5	4	1	5	10	3	7	59	-29%
	2016	3	5	7	2	2	2	7	3	4	4	3		42	
	%	-57	150	40	-60	-60	-60	75	200	-20	-60		-100	-29	
ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΥΝΟΛΟ Ν+Σ+Ε	2015	14	2	7	9	6	5	8	3	5	10	5	11	85	-28%
	2016	5	8	12	3	3	2	12	3	4	5	4		61	
	%	-64	300	71	-67	-50	-60	50		-20	-50	-20	-100	-28	

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/ Α.Ε.Α. – Επεξεργασία ερευνητή

Το 2017 τα τροχαία ατυχήματα αυξήθηκαν κατά 50% σε σχέση με το 2016. Ειδικότερα, τα θανατηφόρα αυξήθηκαν κατά 67%, τα ελαφρά κατά 57% ενώ τα σοβαρά μειώθηκαν κατά 20%. Οι παθόντες το 2017 αυξήθηκαν κατά 54% σε σχέση με το 2016. (Πίνακας 7)

Πίνακας 7: Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων 2016-2017

ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΜΙΑΣ

Χρονική περίοδος από 1-1-2017 έως
31-12-2017

ΤΕΘΕΝΤΕΣ ΣΤΟΧΟΙ		ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΑ ΣΥΝΟΛΟ Θ+Σ+Ε	2016	4	7	9	2	2	2	9	3	4	4	4		50	50%
	2017	4		3	4	9	7	7	6	13	6	6	10	75	
	%		-100	-67	100	350	250	-22	100	225	50	50	100	50	
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα	2016	1		1				1						3	67%
	2017	1							1	1		1	1	5	
	%			-100				-100	100	100		100	100	67	
Σοβαρά τροχαία ατυχήματα	2016		2	1				1				1		5	-20%
	2017					1		1		1			1	4	
	%		-100	-100		100				100		-100	100	-20	
Ελαφρά τροχαία ατυχήματα	2016	3	5	7	2	2	2	7	3	4	4	3		42	57%
	2017	3		3	4	8	7	6	5	11	6	5	8	66	
	%		-100	-57	100	300	250	-14	67	175	50	67	100	57	
ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΥΝΟΛΟ N+Σ+Ε	2016	5	8	12	3	3	2	12	3	4	5	4		61	54%
	2017	4		4	8	11	8	8	7	13	7	9	15	94	
	%	-20	-100	-67	167	267	300	-33	133	225	40	125	100	54	

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/Α.Ε.Α. – Επεξεργασία ερευνητή

Το 2018 τα τροχαία ατυχήματα μειώθηκαν κατά 11% σε σχέση με το 2017. Ειδικότερα, τα θανατηφόρα και τα σοβαρά ατυχήματα παρέμειναν στα ίδια επίπεδα με το 2017, ενώ τα ελαφρά μειώθηκαν κατά 12%. Οι παθόντες μειώθηκαν κατά 7%. (Πίνακας 8)

Πίνακας 8: Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων 2017-2018

ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΛΑΜΙΑΣ

Χρονική περίοδος από 1-1-2018 έως
31-12-2018

ΤΕΘΕΝΤΕΣ ΣΤΟΧΟΙ		ΙΑΝ	ΦΕΒ	ΜΑΡ	ΑΠΡ	ΜΑΪ	ΙΟΥΝ	ΙΟΥΛ	ΑΥΓ	ΣΕΠ	ΟΚΤ	ΝΟΕ	ΔΕΚ	ΣΥΝΟΛΟ	%
ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΑ ΣΥΝΟΛΟ Θ+Σ+Ε	2017	4		3	4	9	7	7	6	13	6	6	10	75	-11%
	2018	6	2	6	8	6	5	3	7	2	8	7	7	67	
	%	50	100	100	100	-33	-29	-57	17	-85	33	17	-30	-11	
Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα	2017	1							1	1		1	1	5	
	2018					2		1	1				1	5	
	%	-100				100		100		-100		-100			
Σοβαρά τροχαία ατυχήματα	2017					1		1		1			1	4	
	2018	2		1			1							4	
	%	100		100		-100	100	-100		-100			-100		
Ελαφρά τροχαία ατυχήματα	2017	3		3	4	8	7	6	5	11	6	5	8	66	-12%
	2018	4	2	5	8	4	4	2	6	2	8	7	6	58	
	%	33	100	67	100	-50	-43	-67	20	-82	33	40	-25	-12	
ΠΑΘΟΝΤΕΣ ΣΥΝΟΛΟ N+Σ+Ε	2017	4		4	8	11	8	8	7	13	7	9	15	94	-7%
	2018	10	2	7	10	6	5	4	12	3	10	9	9	87	
	%	150	100	75	25	-45	-38	-50	71	-77	43		-40	-7	

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας, Διεύθυνση Πληροφορικής/Α.Ε.Α. – Επεξεργασία ερευνητή

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο: ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ

3.1. ΒΑΣΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ.

Για να πραγματοποιούνται ασφαλείς μετακινήσεις και να αποφεύγονται ατυχήματα, θα πρέπει οι οδηγοί να τηρούν τους εξής βασικούς κανόνες:

- Καθόλου αλκοόλ πριν και κατά τη διάρκεια της οδήγησης.
- Να φορούν ζώνες ασφαλείας όλοι οι επιβαίνοντες του αυτοκινήτου και οι οδηγοί μοτοσικλετών κράνη.
- Να έχουν όλα τα απαραίτητα έγγραφα που τους επιτρέπουν να οδηγούν (δίπλωμα οδήγησης, άδεια κλπ)
- Να τηρούν τα όρια ταχύτητας.
- Να ελέγχουν την μηχανική κατάσταση του οχήματος
- Να ενημερώνονται συνεχώς για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να τον τηρούν αυστηρά.
- Να οδηγούν με σύνεση, χωρίς κούραση και χωρίς να αποσπάται η προσοχή τους σε άλλες δραστηριότητες.
- Να προσέχουν τις πινακίδες σήμανσης και τους φωτεινούς σηματοδότες και να μην τα παραβιάζουν.
- Να προσέχουν και να προστατεύουν τους πεζούς.

Όμως και οι πεζοί οφείλουν να είναι πολύ προσεκτικοί. Πρέπει:

- Να θυμούνται πάντα ότι είναι εκτεθειμένοι σε κίνδυνο γιατί αν και νομικά έχουν προτεραιότητα, αυτό συνεχώς παραβιάζεται.
- Να ελέγχουν καλά τον δρόμο πριν τον διασχίσουν.
- Να διασχίζουν το δρόμο από τις διαβάσεις.
- Να περπατούν στα πεζοδρόμια και αν αυτά δεν υπάρχουν, να περπατούν στην άκρη του δρόμου αντίθετα με την κίνηση.
- Να αποφεύγουν τα σκοτεινά σημεία.
- Να τηρούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να προσέχουν τους φωτεινούς σηματοδότες. (Σουμάνης, Ι., 2005)

3.2 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ

Η σημαντικότερη αιτία πρόκλησης οδικών ατυχημάτων είναι η έλλειψη οδικής αγωγής. Τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται επειδή παραβιάζονται οι κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) από τον άνθρωπο. Οι Έλληνες χαρακτηρίζονται για την απροθυμία τους να συμμορφωθούν στους κανόνες του ΚΟΚ με αποτέλεσμα να παρατηρείται ρεκόρ τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας. Πολλοί λένε πως οι Έλληνες είναι κακοί οδηγοί. Και δυστυχώς, αποτελεί μια μεγάλη αλήθεια. Τα χαρακτηριστικά ενός λαού, το μορφωτικό του επίπεδο, η πολιτιστική του βαθμίδα και η ψυχολογική σύνθεση μιας κοινωνίας αντικατοπτρίζονται στον τρόπο που οδηγούν οι πολίτες. Είναι απαραίτητη λοιπόν η ενημέρωση, η διαπαιδαγώγηση και η απόκτηση κυκλοφοριακής αγωγής και συνείδησης των πολιτών μιας χώρας προκειμένου να αντιμετωπιστεί η μάστιγα των τροχαίων ατυχημάτων. Μόνο με την απόκτηση κυκλοφοριακής αγωγής θα έχουμε θεαματικά αποτελέσματα στην αντιμετώπιση του προβλήματος. Μάλιστα είναι απαραίτητη η μακροχρόνια κι η συνεχής κυκλοφοριακή αγωγή των πολιτών μιας χώρας και κυρίως από την μικρή ηλικία έτσι ώστε να αποκτήσουν άριστη κυκλοφοριακή συμπεριφορά και οδική συνείδηση. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την καθιέρωση του μαθήματος «Κυκλοφοριακή Αγωγή» στα σχολεία. (Λαμπρακάκης, Λ., 2009).

Το θέμα της Κυκλοφοριακής Αγωγής είναι πολύ σημαντικό και απασχολεί τη ζωή μας, την καθημερινότητά μας, την κοινωνία μας ολόκληρη αλλά δυστυχώς δεν του έχει δοθεί η πρέπουσα σημασία. Υπεύθυνος για όλα τα τροχαία ατυχήματα είναι πάντα ο άνθρωπος ο οποίος όταν το προκαλέσει αναρωτιέται τι θα μπορούσε να κάνει για να το αποφύγει. Η απάντηση είναι να ήταν πιο προσεκτικός. Η επίδειξη προσοχής στις οδούς, από πεζούς, οδηγούς και επιβάτες, είναι μία ικανότητα επίκτητη και απαιτεί πλήρη εκπαίδευση. Η εκπαίδευση αυτή ονομάζεται Κυκλοφοριακή Αγωγή και είναι απαραίτητη για τους ανθρώπους γιατί η έλλειψή της σημαίνει νεκρούς και τραυματίες. (Κορδολαίμης, Ε, 2010)

3.3 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ

Η Κυκλοφοριακή Αγωγή και επομένως και η οδηγητική συμπεριφορά των ανθρώπων διαφέρει από χώρα σε χώρα.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, έχουν εφαρμοστεί μερικές επιτυχημένες πρακτικές ακόμα και από χώρες που παραδοσιακά ήταν «σύμμαχοι» της Ελλάδος σε οπισθοδρομικούς δείκτες (Πορτογαλία, Ισπανία). Οι Ευρωπαϊκές χώρες δίνουν μεγάλη σημασία στην διαπαιδαγώγηση της συμπεριφοράς των ανθρώπων στους δρόμους και είναι απαραίτητο να γίνει κάτι τέτοιο και στη χώρα μας. (Κορδολαίμης, Ε, 2010).

Στην Ιταλία, από το 1992 υλοποιείται η υποχρεωτική εφαρμογή προγραμμάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της Σχολικής Εκπαίδευσης με στόχο την εξοικείωση με την οδική ασφάλεια και την ανάπτυξη ορθής συμπεριφοράς εκ μέρους των μαθητών τόσο σαν πεζοί, όσο και αργότερα σαν οδηγοί. (Κορδολαίμης, Ε, 2010).

Η Γαλλία πρωτοπορεί στα θέματα οδικής ασφάλειας. Ενσωματώνει υποχρεωτικά την οδική ασφάλεια σε όλα τα μαθήματα που διδάσκονται στο σχολείο. Η σημασία αυτής της πολιτικής φαίνεται στο γεγονός ότι από τότε που εφαρμόζεται η πολιτική αυτή, ο αριθμός των νεκρών από τροχαία έχει υποδιπλασιαστεί, παρόλο που ο αριθμός των οχημάτων έχει πενταπλασιαστεί. (Κορδολαίμης, Ε, 2010).

Η Ισπανία είναι μία χώρα πολύ ευαισθητοποιημένη στο ζήτημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής. Στο σχολείο, έχει εισάγει μία καθορισμένη ώρα διδασκαλίας κατά την διάρκεια της οποίας, ανάλογα με την ηλικία και το επίπεδο των μαθητών διεξάγονται συγκεκριμένες δραστηριότητες. Η γνώση των μαθητών διευρύνεται με την χρήση και οπτικοακουστικών μέσων και με την πρακτική εφαρμογή με επισκέψεις σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Ακόμη και οι βιομηχανίες αυτοκινήτων παρέχουν μέσω ιντερνέτ, προγράμματα εξομοίωσης κατά τα οποία ο μαθητής υπόκειται σε τεστ οδήγησης σε πραγματικό χρόνο. (Κορδολαίμης, Ε, 2010).

Ανάλογη ευαισθησία επιδεικνύει και η Πορτογαλία στα θέματα της Κυκλοφοριακής Αγωγής. Το Υπουργείο Εσωτερικών σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, ενημερώνει τους Εκπαιδευτικούς για τα θέματα οδικής ασφάλειας τα οποία θα διδαχτούν στην τάξη. Επίσης, έχουν ιδρυθεί Σχολεία Κυκλοφορίας (όπως ονομάζουν τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής) για παιδιά-μαθητές ηλικίας 3-10 ετών με σωστές υποδομές για να προετοιμάζουν τους μαθητές να γίνουν σωστοί οδηγοί μελλοντικά. Επιπλέον, εφαρμόζεται και το πρόγραμμα CICLOFORMA για μαθητές ηλικίας 14-16 ετών και οι μαθητές μπορούν να λάβουν άδεια οδήγησης μοτοποδηλάτου, μετά από μία περίοδο εκπαίδευσης και αφού αξιολογηθούν από Εθνική Επιτροπή. Επίσης, λειτουργούν Λέσχες Οδικής Ασφάλειας για μαθητές ηλικίας 15-17 ετών οι οποίοι ασχολούνται κυρίως με εργασίες σε θέματα οδικής ασφάλειας. (Κορδολαίμης, Ε, 2010).

Στην Ελλάδα, το 1996 Κυκλοφοριακή Αγωγή εντάχθηκε στα σχολικά προγράμματα της Πρωτοβάθμιας και της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης μέσα από τα εθελοντικά μαθήματα του θεσμού της Αγωγής Υγείας (Ταξιλτάρης, Χ., et al, 2005).

Η Κυκλοφοριακή Αγωγή ήταν καθαρά εθελοντική τόσο από τους μαθητές, όσο και από τους εκπαιδευτικούς και διδασκόταν σε ώρες εκτός σχολικού προγράμματος. Στην Πρωτοβάθμια εκπαίδευση, το 2005-2006, ξεκίνησε η υποχρεωτική διδασκαλία της

Κυκλοφοριακής Αγωγής κατά την διάρκεια του μαθήματος «Ευέλικτη Ζώνη» και αποτελούσε πρωτοβουλία των Δήμων. Από το σχολικό έτος 2010-11, το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής εντάσσεται πιλοτικά στο ωρολόγιο πρόγραμμα 800 σχολικών μονάδων της Πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης της χώρας ενώ από το σχολικό έτος 2017-2018, η Κυκλοφοριακή Αγωγή μπαίνει ως μάθημα σε όλες τις τάξεις των δημοτικών σχολείων όλης της χώρας. (Κορδολαίμης, Ε., 2010)

Η Κυκλοφοριακή Αγωγή ξεκινάει και στη Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση εθελοντικά με το άρθρο 7 του Νόμου 2817/2000, ενώ από το σχολικό έτος 2017-2018 η Κυκλοφοριακή Αγωγή μπαίνει ως μάθημα διδασκαλίας στα Γυμνάσια της χώρας, στα πλαίσια της εφαρμογής του θεσμού της Θεματικής Εβδομάδας προκειμένου οι μαθητές να αποκτήσουν κυκλοφοριακή συνείδηση. Μετά και την επιτυχημένη πιλοτική εφαρμογή του «Εθνικού Προγράμματος Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας» το 2017-2018, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, θεώρησε ωφέλιμο να συνεχίσει να υφίσταται ως θεματική ενότητα η Κυκλοφοριακή Αγωγή και η Οδική Ασφάλεια σε όλα τα σχολεία της χώρας για τα επόμενα χρόνια. Ωστόσο, η πρόοδος της χώρας μας στο αντικείμενο της εκπαίδευσης σε ζητήματα Κυκλοφοριακής Αγωγής δε βρίσκεται ακόμη σε ικανοποιητικό επίπεδο. Δυστυχώς η Ελλάδα δεν δίνει τόση σημασία στην Κυκλοφοριακή αγωγή των πολιτών της παρόλο που ανήκει στις χώρες με πολύ υψηλό επίπεδο τροχαίων ατυχημάτων. Η Κυκλοφοριακή Αγωγή των παιδιών βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα και χαρακτηρίζεται για τις πολλές ελλείψεις της και αυτό δείχνει πώς έχουμε συνειδητά καταδικάσει τους νέους ανθρώπους, να μάθουν να κυκλοφορούν ως πεζοί και ως οδηγοί, χρησιμοποιώντας την προσωπική τους εμπειρία. Η Κυκλοφοριακή αγωγή των Ελλήνων οδηγών είναι σχεδόν ανεπαρκής και το κόστος της είναι πολύ υψηλό σε ανθρώπινες ζωές.

Τα αποτελέσματα σε χώρες που κάνουν πράξη την εφαρμογή της Κυκλοφοριακής Αγωγής υποχρεωτικά στη σχολική εκπαίδευση, τα θύματα μειώνονται. Η Κυκλοφοριακή Αγωγή συντείνει στην ευρύτερη Κοινωνική Αγωγή του νέου ανθρώπου γιατί όταν διαπαιδαγωγείται οδικά ένας νέος άνθρωπος, διαπαιδαγωγείται και κοινωνικά, καθώς μαθαίνει να σέβεται και τους συνανθρώπους του. (Κορδολαίμης, Ε, 2010).

3.4 Η ΟΔΗΓΗΤΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ.

Το πρόβλημα των θανάτων και των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα απασχολούν τα τελευταία χρόνια τους ανθρώπους. Το φαινόμενο δυστυχώς αυξάνεται συνεχώς. Όπως όλες οι χώρες με την βιομηχανική επανάσταση παρασύρθηκαν, έτσι και η Ελλάδα, με την εξέλιξη των

αυτοκινήτων, σύντομα ήρθε αντιμέτωπη με τα αρνητικά της αποτελέσματα. Η Ελλάδα δεν ήταν έτοιμη γιατί δεν είχε σωστές υποδομές στο οδικό της δίκτυο και γιατί οι κάτοικοί της δεν διέθεταν κυκλοφοριακή αγωγή.

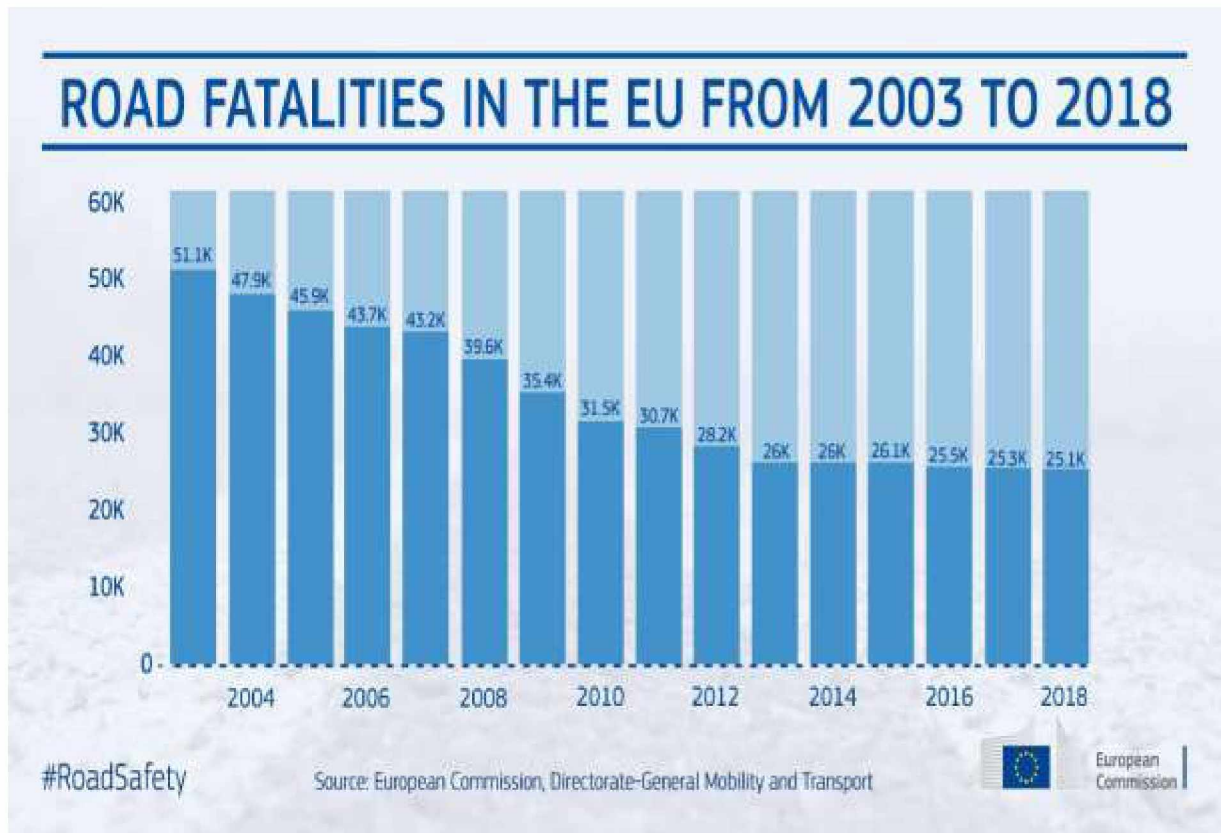
Αντίθετα, οι άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που είχαν πιο αναπτυγμένα οδικά δίκτυα περιόρισαν λίγο το φαινόμενο. Στην Ελλάδα δυστυχώς δεν υπήρχαν τα οικονομικά μέσα και η θέληση να παρθούν τα κατάλληλα μέτρα από την Πολιτεία. Το πρόβλημα είναι πολύπλοκο και επιβάλλεται να βρεθεί άμεσα λύση προκειμένου να προστατευτεί η ανθρώπινη ζωή. (Αντωνίου, Δ. 2017)

Σύμφωνα με έρευνες, η Ελλάδα ανήκει στις πέντε πρώτες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η περιοχή Severozapaden της Βουλγαρίας με 153 θανάτους ανά ένα εκατομμύριο πληθυσμού. Ακολουθεί στην δεύτερη θέση η περιοχή Alentejo της Πορτογαλίας και στην τρίτη θέση το Luxembourg Province του Λουξεμβούργου με 142 και 138 θανάτους ανά ένα εκατομμύριο πληθυσμού αντίστοιχα. Στην τέταρτη θέση βρίσκεται η Ελλάδα με 134 θανάτους ανά ένα εκατομμύριο πληθυσμού. Αντίθετα, η περιοχή που παρατηρούνται τα λιγότερα τροχαία ατυχήματα είναι η Βιέννη της Αυστρίας με μόνο 10 θανάτους ανά ένα εκατομμύριο κατοίκων.

Αν και η χώρα μας βρίσκεται στις πρώτες θέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με υψηλή επικινδυνότητα σε τροχαία ατυχήματα, με την πάροδο των χρόνων, τα τροχαία ατυχήματα αρχίζουν λίγο να μειώνονται ίσως λόγω του γεγονότος ότι βελτιώνονται σιγά-σιγά οι υποδομές των οδικών δικτύων και κυκλοφορούν στους δρόμους πιο ασφαλή αυτοκίνητα.

Αν και παρατηρείται μείωση στον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων (Γράφημα 11), οι αριθμοί των θανάτων στους δρόμους παραμένουν αυξημένοι και ανησυχητικοί. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει ως στόχο της να καταφέρει να μειώσει κατά το ήμισυ τον αριθμό των θανάτων που οφείλονται στα τροχαία ατυχήματα μέχρι το 2020. (Παπακωνσταντίνου, Ζ. 2019)

Γράφημα 11: Θανατηφόρα Τροχαία Ατυχήματα στην Ευρώπη κατά την περίοδο 2003-2018



Πηγή: Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2019

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την Ipsos το 2018 μέσω διαδικτύου, σε 11.038 ανθρώπους ηλικίας 15 ετών και άνω, βασική αιτία των θανατηφόρων ατυχημάτων στην Ευρώπη είναι η απόσπαση προσοχής. Στην Ελλάδα, το 35% του πληθυσμού της ρυθμίζει το GPS του την ώρα που οδηγεί και το ίδιο γίνεται στην Ευρώπη στο 39% του πληθυσμού της. Το 49% των Ελλήνων τηλεφωνεί χρησιμοποιώντας Bluetooth, και στην Ευρώπη το 43%. Στην Ελλάδα, το 26% γράφει ή/και διαβάζει SMS ή e-mail ενώ οδηγεί και στην Ευρώπη το 24%. Στην Ελλάδα, το 54% τηλεφωνεί χωρίς handsfree, και στην Ευρώπη το 32%. (Fortunegreece, 2018)

Κάτι που χαρακτηρίζει ιδιαίτερα τους Έλληνες οδηγούς είναι η κακή και επιθετική συμπεριφορά και οδήγηση στο δρόμο. Καταλαμβάνουν την πρωτιά όσον αφορά την αγένεια. Το 71% παραδέχεται ότι βρίζει τους άλλους οδηγούς ή κάνουν μαζί τους κόντρες για να τους εκνευρίσουν σε ποσοστό 52%. Και οι Πολωνοί όμως κατά 29% δηλώνουν ότι κατεβαίνουν απ' το αυτοκίνητό τους προκειμένου να ζητήσουν εξηγήσεις. Όσον αφορά τους Σουηδούς, θεωρούνται οι πιο ευγενικοί και τους ακολουθούν οι Σλοβάκοι και οι Βρετανοί. (Fortunegreece, 2018)

Επίσης, το 89% των Ευρωπαίων που ερωτήθηκαν, ομολογούν ότι ξεπερνούν τα όρια ταχύτητας. Οι μεγαλύτεροι λάτρεις της ταχύτητας βρίσκονται στη Γερμανία και στη Σουηδία, όπου 93% των αυτοκινητιστών παραδέχονται ότι τρέχουν γρήγορα. Στη Σουηδία, το 78% παραδέχεται επίσης ότι δεν τηρεί τις αποστάσεις ασφαλείας. (Fortunegreece, 2018)

Οι Έλληνες εμφανίζονται ως οι πλέον απείθαρχοι της Ευρώπης καθώς το 49% δηλώνει ότι οδηγεί χωρίς ζώνη, το 28% ότι κάθεται στο τιμόνι ακόμη κι όταν έχει ξεπεράσει το όριο των 0,5 γραμμαρίων αλκοόλ ανά λίτρο αίματος και το 27% ότι οδηγεί στη λωρίδα έκτακτης ανάγκης. (Fortunegreece, 2018)

Συμπερασματικά λοιπόν, οι Ιταλοί θεωρούνται οι λιγότερο υπεύθυνοι οδηγοί στην Ευρώπη με 27%. Ακολουθούν οι Έλληνες (18%), οι Πολωνοί (16%), οι Γάλλοι και οι Ισπανοί με 8%. (Μπαλής, Δ., 2018)

ΜΕΡΟΣ ΙΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο: ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

Ο σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να παρουσιαστεί η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για την διεξαγωγή της παρούσας έρευνας. Το ερευνητικό εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε στην έρευνα είναι το ερωτηματολόγιο που είναι γραπτό και ανώνυμο. Τα δεδομένα συλλέχθηκαν κατά την περίοδο Φεβρουάριος-Ιούνιος 2019. Ο πληθυσμός αναφοράς της παρούσας έρευνας είναι οι οδηγοί διαφόρων οχημάτων με διαφορετικό μορφωτικό επίπεδο οι οποίοι κατοικούν στο Δήμο Λαμιέων.

4.1 ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Ο σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να διερευνήσει κατά πόσο το μορφωτικό επίπεδο των ανθρώπων συνέβαλε στην πρόκληση ή την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων στο Δήμο Λαμιέων κατά την περίοδο 2010-2018. Ειδικότερα, διερευνώνται τα εξής ερωτήματα:

ΕΡΩΤΗΜΑ	
E1	Επιδρά το μορφωτικό επίπεδο ενός ανθρώπου στην πρόκληση τροχαίου ατυχήματος;
E2	Ποιες ηλικίες προκαλούν τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα;
E3	Ποιο φύλο είναι πιο επιρρεπές στα τροχαία ατυχήματα;
E4	Τι είδους τροχαία ατυχήματα είναι συχνότερα;
E5	Πού γίνονται τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα;
E6	Για ποιους λόγους προκαλούνται κυρίως τα τροχαία ατυχήματα;

4.2 ΤΟ ΔΕΙΓΜΑ

Ο πληθυσμός αναφοράς της έρευνας είναι οδηγοί που είναι κάτοικοι του Δήμου Λαμιέων. Προκειμένου να είναι η έρευνα πιο αντικειμενική, έγινε στρωματοποίηση του πληθυσμού με βάση τα εξής κριτήρια:

- Το μορφωτικό επίπεδο των οδηγών,
- Το φύλο τους και
- Την ηλικία τους.

4.3 ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ-ΣΥΛΛΟΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Το ερευνητικό εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για την διεξαγωγή της έρευνας είναι το ερωτηματολόγιο. Το ερωτηματολόγιο είναι γραπτό και ανώνυμο με λίγες και κατανοητές ερωτήσεις για να μπορεί να απαντηθεί απ' όλους τους ερωτηθέντες εφόσον αυτοί διαθέτουν διαφορετικό μορφωτικό επίπεδο. Ο λόγος που χρησιμοποιήθηκε κυρίως αυτό το ερευνητικό εργαλείο είναι γιατί συμβάλλει στην γρήγορη και άμεση συλλογή των δεδομένων και διευκολύνει την διεξαγωγή των αποτελεσμάτων.

Οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου διατυπώθηκαν με τρόπο που να είναι κατανοητές απ' όλους αλλά συγχρόνως να εξυπηρετούν το σκοπό της έρευνας. Τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν σε οδηγούς διαφορετικών οχημάτων που κατοικούν στο Δήμο Λαμίας και συμπληρώθηκαν ανώνυμα κατά την περίοδο Φεβρουάριος- Ιούνιος 2019. Κάποια στάλθηκαν και ηλεκτρονικά με e-mail αφού πρώτα δημιουργήθηκαν και διαμορφώθηκαν με την βοήθεια του προγράμματος Google Forms. Συνολικά μοιράστηκαν 280 ερωτηματολόγια απ' τα οποία όμως συμπληρώθηκαν και επέστρεψαν στον ερευνητή τα 252. Όλες οι απόμενες στο τέλος καταγράφηκαν και αξιολογήθηκαν με το Υπολογιστικό Φύλλο του προγράμματος Excel, το οποίο είναι ειδικά σχεδιασμένο προκειμένου να βοηθάει στην οργάνωση πολύπλοκων αριθμητικών δεδομένων. Τα βασικά ερωτήματα τα οποία εκλήθησαν να απαντήσουν οι ερωτώμενοι ήταν:

- Το φύλο τους
- Η ηλικία τους
- Το μορφωτικό τους επίπεδο
- Τα χρόνια εμπειρίας τους στην οδήγηση
- Αν ενεπλάκησαν σε κάποιο τροχαίο ατύχημα
- Για ποιους λόγους προκλήθηκε το ατύχημα στο οποίο ενεπλάκησαν
- Τι είδους ατύχημα είχαν και
- Σε ποιο οδικό δίκτυο.

4.4 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ-ΤΕΧΝΙΚΕΣ

Η στατιστική ανάλυση και επεξεργασία των δεδομένων της έρευνας έγινε με τη χρήση του λογισμικού SPSS 23.0 for Windows (Statistical Package for Social Sciences). Παρουσιάζεται λοιπόν τόσο η περιγραφική ανάλυση με τα γραφήματα των κατανομών συχνοτήτων και τους πίνακες τιμών με τα μέτρα των κατανομών συχνοτήτων όσο και η

επαγωγική ανάλυση με τους πίνακες συνάφειας μεταξύ των μεταβλητών, προκειμένου να διαπιστωθεί η σχέση τους, καθώς και τα αποτελέσματα των ελέγχων κανονικότητας (Test Kolmogorov–Smirnov) και των ελέγχων συσχέτισης με το δείκτη Spearman. Οι σχέσεις εξετάστηκαν σε επίπεδα στατιστικής σημαντικότητας 1% ($\alpha=0,01$). Για να υπάρξει συσχέτιση μεταξύ δυο μεταβλητών θα πρέπει $p\text{-value} < \alpha$, όπου α = επίπεδο σημαντικότητας. Όταν $p\text{-value} < 0,01$ τότε υπάρχει στατιστική σημαντικότητα. (Δημητριάδης, Ε, 2003). (Κυριακούσης, Α., 2000)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ (ΠΕΡΙΓΡΑΦΙΚΗ, ΕΠΑΓΩΓΙΚΗ)

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται οι συχνότητες των μεταβλητών και εξετάζεται αν υπάρχουν συσχετίσεις μεταξύ των μεταβλητών. Έγινε έλεγχος κανονικότητας με το Test Kolmogorov- Smirnov και έλεγχος συσχέτισης με το δείκτη Spearman.

5.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΤΑΒΛΗΤΩΝ

Για να μπορέσουν να αναλυθούν τα αποτελέσματα ορίστηκαν οι μεταβλητές ως εξής:

Όνομα Μεταβλητής	Περιγραφή
X1	Φύλο ερωτώμενου
X2	Ηλικία ερωτώμενου
X3	Μορφωτικό επίπεδο ερωτώμενου
X4	Είναι Οδηγός ο ερωτώμενος;
X5	Χρόνια οδήγησης ερωτώμενου
X6	Εμπλοκή ερωτώμενου σε Αυτοκινητιστικό ατύχημα κατά την περίοδο 2010-2018
X7	Ο τόπος που έγινε το ατύχημα
X8	Αιτία πρόκλησης ατυχήματος
X9	Είδος αυτοκινητιστικού ατυχήματος στο οποίο ενεπλάκη ο ερωτώμενος

5.2 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

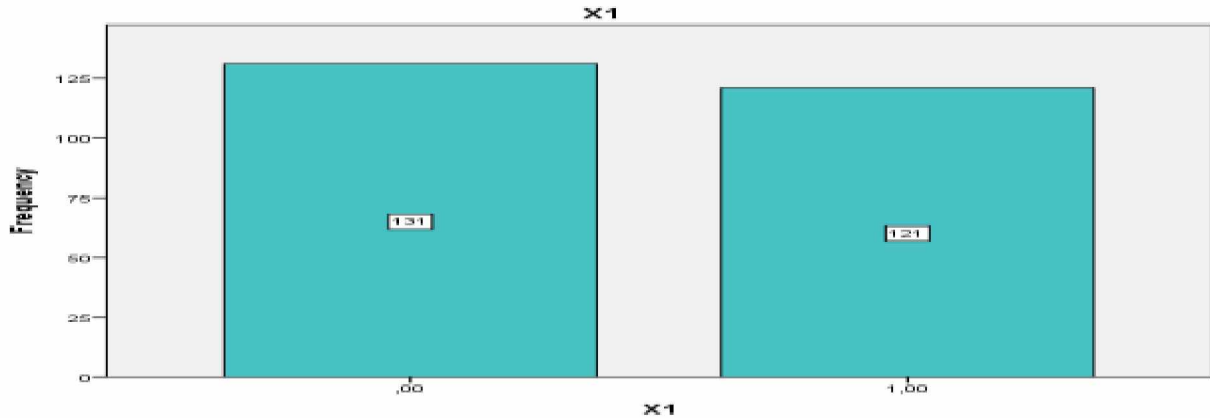
Σ' αυτή την ενότητα παρουσιάζονται με την μορφή γραφημάτων οι συχνότητες για το φύλο των ερωτηθέντων, την ηλικία τους, τα έτη της εμπειρίας τους στην οδήγηση, την εμπλοκή τους σε κάποιο αυτοκινητιστικό ατύχημα και το είδος του ατυχήματος ανάλογα με την σοβαρότητά του, τον τόπο που συνέβη το ατύχημα και τις αιτίες πρόκλησής του. Οι πίνακες αυτών των συχνοτήτων παρατίθενται στο Παράρτημα της παρούσας εργασίας.

5.2.1 Το φύλο των ερωτηθέντων (X1)

Αρχικά μελετήθηκε το φύλο των εμπλεκόμενων σε κάποιο τροχαίο ατύχημα και παρατηρήθηκε ότι οι περισσότεροι ερωτηθέντες ήταν άνδρες και λιγότερες οι γυναίκες. Στο

σύνολο των 252 ατόμων που συμμετείχαν στην παρούσα έρευνα, οι 131 ήταν άνδρες και οι 121 γυναίκες. (Γράφημα 12)

Γράφημα 12: Το φύλο των ερωτηθέντων

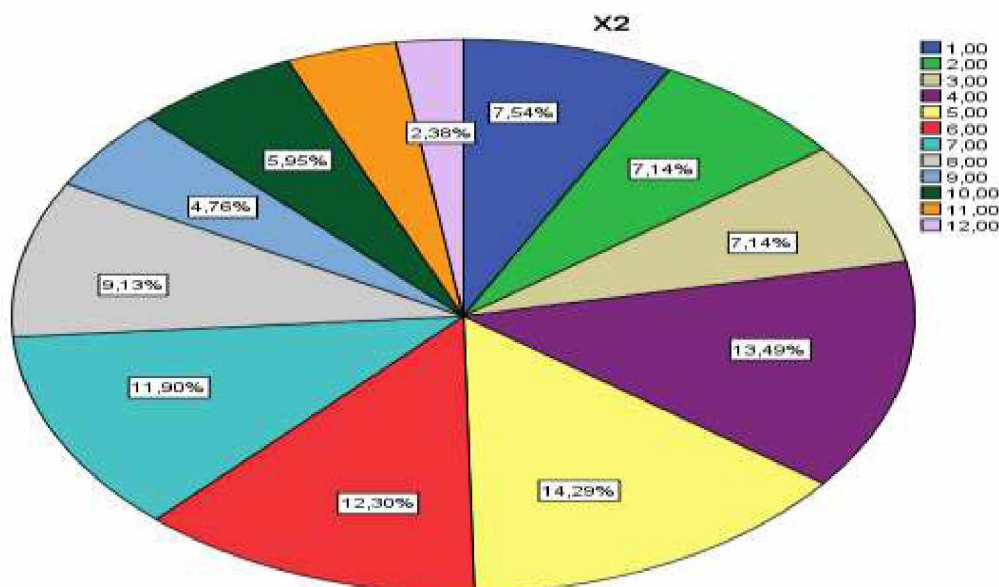


Πηγή : Επεξεργασία ερευνητή

5.2.2. Η Ηλικία των ερωτηθέντων (X2)

Στη συνέχεια μελετήθηκε η ηλικία των ατόμων που πήραν μέρος στην έρευνα και παρατηρήθηκε ότι το 7,54% ανήκε στην ηλικία των 28-25 ετών, το 7,14% στην ηλικία των 26-30 ετών και το ίδιο ποσοστό παρατηρήθηκε και στην ηλικία των 31-35 ετών, το 13,49% ανήκε σε άτομα ηλικίας 36-40 ετών, το 14,29% που ήταν και το μεγαλύτερο ποσοστό αφορά άτομα ηλικίας 41-45 ετών, το 12,30% ανήκε σε άτομα ηλικίας 46-50 ετών, το 11,90% σε άτομα ηλικίας 51-55 ετών, το 9,13% σε άτομα ηλικίας 56-60 ετών, το 4,76% σε ηλικίες 61-65 ετών, το 5,95% σε άτομα 66-70 ετών, το 3,98% ανήκε σε άτομα ηλικίας 71-75 ετών ενώ το μικρότερο ποσοστό ατόμων που συμμετείχαν στην παρούσα έρευνα ήταν 2,38% και ανήκε σε άτομα ηλικίας 76-80 ετών. (Γράφημα 13)

Γράφημα 13: Η ηλικία των ερωτηθέντων



Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα

5.2.3. Το μορφωτικό επίπεδο των συμμετεχόντων στην έρευνα (X3)

Από την εξέταση του μορφωτικού επιπέδου των ατόμων που συμμετείχαν στην έρευνα, διαπιστώθηκε ότι το 9% αποτελείται από άτομα που είναι απόφοιτοι Δημοτικού σχολείου, το 11% από άτομα που είναι απόφοιτοι Γυμνασίου, το 20% είναι απόφοιτοι Λυκείου, το 16% είναι απόφοιτοι κάποιου Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΑΕΙ), το 15% είναι απόφοιτοι κάποιου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΤΕΙ), το 13% είναι άτομα που είναι κάτοχοι μεταπτυχιακού διπλώματος, το 6% είναι κάτοχοι διδακτορικού διπλώματος, το 4% είναι κάτοχοι μεταδιδακτορικού διπλώματος, ενώ το 6% είναι απόφοιτοι κάποιου άλλου ιδρύματος π.χ. ΙΕΚ. Επομένως, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων αφορά άτομα που είναι απόφοιτοι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης-Λυκείου. (Γράφημα 14)

Γράφημα 14: Το μορφωτικό επίπεδο των ερωτηθέντων



Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

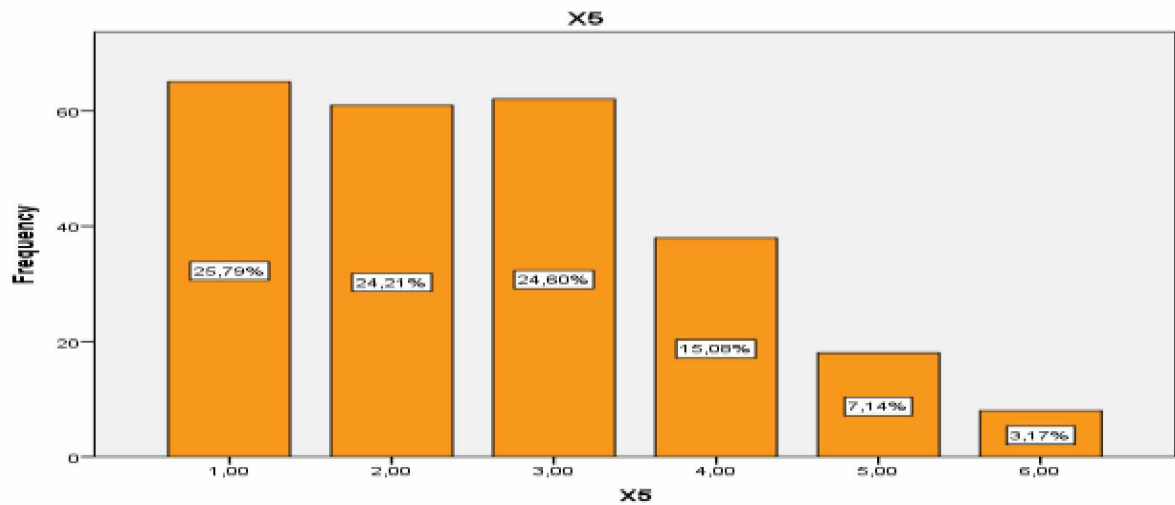
5.2.4 Το ποσοστό των οδηγών (X4)

Απ' την εξέταση του ποσοστού των ανθρώπων που συμμετείχαν στην παρούσα έρευνα, προέκυψε ότι το 100% ήταν οδηγοί.

5.2.5. Τα έτη οδήγησης των ερωτηθέντων (X5)

Από την εξέταση των ετών που οδηγούν οι ερωτηθέντες, φαίνεται ότι το 25,79% είναι άτομα με εμπειρία στην οδήγηση 1-10 έτη, το 24,21% των ατόμων που συμμετείχαν στην παρούσα έρευνα οδηγεί 11-20 έτη, το 24,60% οδηγεί 21-30 έτη, το 15,08% οδηγεί 31-40 έτη, το 7,14% οδηγεί 41-50 έτη και το 3,17% οδηγεί 51-60 έτη. Επομένως, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων ανήκει στην κατηγορία οδηγών με εμπειρία 1-10 έτη. (Γράφημα 15)

Γράφημα 15: Έτη οδήγησης των ερωτηθέντων

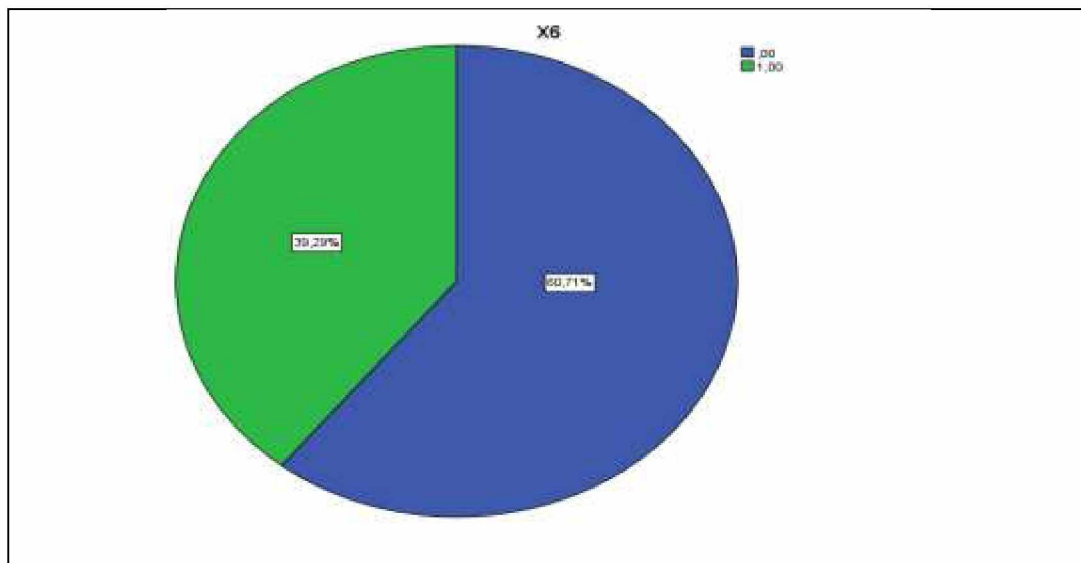


Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

5.2.6 Το ποσοστό των ατόμων που ενεπλάκησαν σε αυτοκινητιστικό ατύχημα κατά την περίοδο 2010-2018 (X6)

Από την εξέταση των ατόμων που ενεπλάκησαν σε κάποιο τροχαίο ατύχημα κατά την περίοδο 2010-2018 προέκυψε το συμπέρασμα ότι το 60,71% των ερωτηθέντων έχει εμπλακεί σε κάποιο αυτοκινητιστικό ατύχημα, ενώ το 39,29% όχι. (Γράφημα 16)

Γράφημα 16: Ποσοστό ερωτηθέντων με εμπλοκή σε τροχαίο ατύχημα

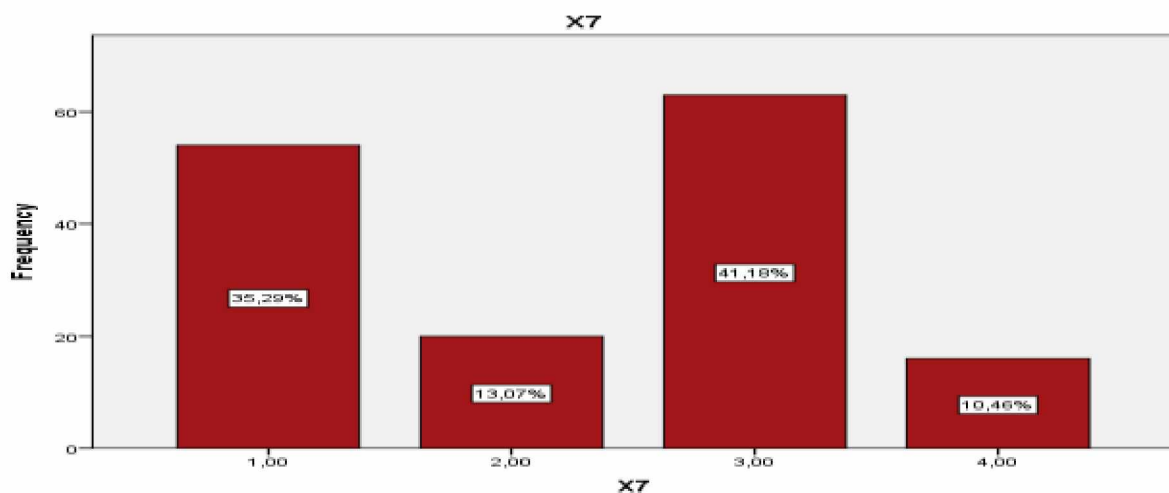


Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

5.2.7. Το είδος της οδού που έγινε το τροχαίο ατύχημα (X7)

Στη συνέχεια μελετήθηκε το είδος της οδού που έγινε το τροχαίο ατύχημα και από τα αποτελέσματα προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των τροχαίων ατυχημάτων είναι 41,18% και περιλαμβάνει τροχαία ατυχήματα που έγιναν σε δημοτική οδό, ακολουθεί το 35,29% με ατυχήματα που έγιναν σε εθνική οδό, το 13,07% είναι ατυχήματα που έγιναν σε κάποια επαρχιακή οδό και τέλος το 10,46% αφορά τροχαία ατυχήματα που έγιναν σε κάποια κοινοτική οδό. (Γράφημα 17)

Γράφημα 17: Είδος οδού που σημειώθηκε το τροχαίο ατύχημα



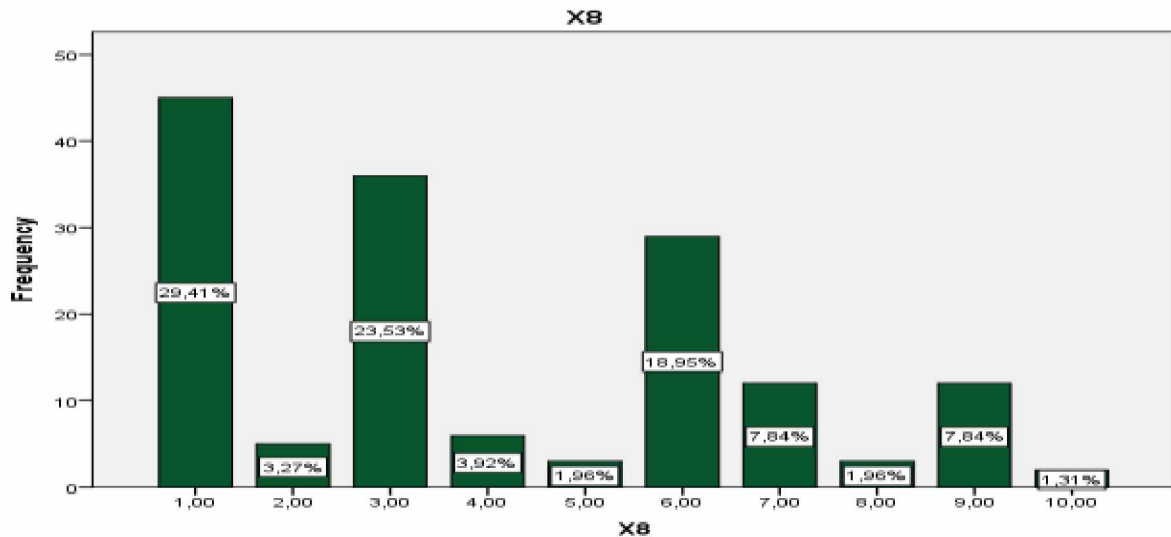
Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

5.2.8. Τα αίτια πρόκλησης του αυτοκινητιστικού ατυχήματος (X8)

Απ' την εξέταση των αιτιών που προκαλούν ένα τροχαίο ατύχημα, γίνεται φανερό ότι η κυριότερη αιτία πρόκλησης ενός τροχαίου ατυχήματος είναι η παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας εκ μέρους των οδηγών με ποσοστό 29,41% και ακολουθούν με 23,53% η απόσπαση προσοχής των οδηγών καθώς ενώ οδηγούν ασχολούνται με άλλες δραστηριότητες όπως είναι η χρήση κινητού τηλεφώνου και με 18,95% η υπερβολική ταχύτητα που αναπτύσσουν οι οδηγοί. Επίσης, ένα τροχαίο ατύχημα μπορεί να προκύψει κατά 7,84% λόγω του κακού οδοστρώματος και της ελλιπούς σήμανσης αλλά και λόγω των δυσμενών καιρικών συνθηκών. Το 3,92% των ερωτηθέντων απάντησε ότι είχε τροχαίο ατύχημα επειδή οδηγούσε υπό την επήρεια αλκοόλ, ενώ το 3,27% παραδέχτηκε ότι οδηγούσε παρά την κόπωση και την υπνηλία που αισθανόταν. Τέλος, το 1,96% των ερωτηθέντων οδηγών επισήμανε ότι είχε τροχαίο ατύχημα επειδή οδηγούσε την νύχτα ή επειδή βρισκόταν σε κακή μηχανική κατάσταση το

αυτοκίνητο ενώ το 1,31% των ερωτηθέντων απάντησε ότι το ατύχημα οφειλόταν σε άλλους λόγους εκτός των παραπάνω. (Γράφημα 18)

Γράφημα 18: Αιτίες που προκάλεσαν το τροχαίο ατύχημα

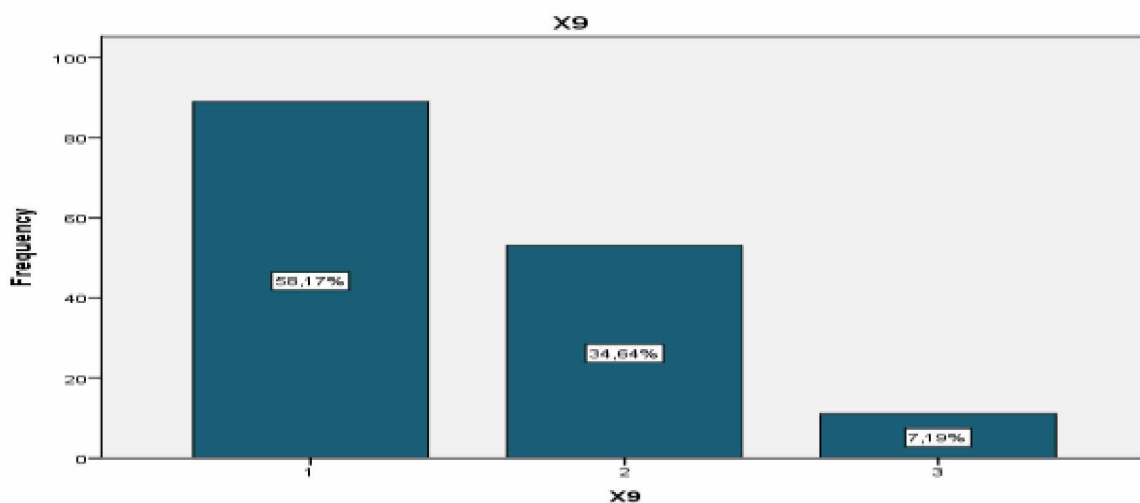


Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

5.2.9. Το είδος του τροχαίου ατυχήματος που προκλήθηκε (X9)

Απ' την εξέταση του είδους του τροχαίου ατυχήματος παρατηρήθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό 58,17% αφορά ατυχήματα με υλικές μόνο ζημιές, το 34,64% αποτελεί το ποσοστό των ατυχημάτων με σωματικές βλάβες, ενώ το 7,19% αποτελεί το ποσοστό των θανατηφόρων ατυχημάτων. (Γράφημα 19)

Γράφημα 19: Το είδος του τροχαίου ατυχήματος



Πηγή: Επεξεργασία συγγραφέα

5.3 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΚΑΝΟΝΙΚΟΤΗΤΑΣ (TEST KOLMOGOROV-SMIRNOV) ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΛΕΓΧΩΝ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗΣ ΜΕ ΤΟ ΔΕΙΚΤΗ SPEARMAN ΓΙΑ ΤΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΛΑΜΙΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2010-2018

Σχετικά με τις συσχετίσεις (Correlations) ισχύουν τα εξής:

- Αν οι παρατηρήσεις ακολουθούν την κανονική κατανομή (αυτό το εξετάζουμε με το Test Kolmogorov-Smirnov απ' τον πίνακα Tests of Normality) τότε χρησιμοποιούμε Pearson Correlation.
- Αν οι παρατηρήσεις δεν ακολουθούν την κανονική κατανομή τότε χρησιμοποιούμε Spearmans Correlation.

5.3.1. Η επίδραση του φύλου του ανθρώπου (X1) στην πρόκληση ενός αυτοκινητιστικού ατυχήματος (X6)

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
X1	,345	112	,000	,636	112	,000
X6	,386	112	,000	,625	112	,000

a. Lilliefors Significance Correction

Απ' τον πίνακα Tests of Normality παρατηρούμε ότι $p\text{-value} = 0,000 < 0,01$ άρα δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις. Στην συνέχεια χρησιμοποιούμε Spearmans Correlations.

			X1	X6
Spearman's rho	X1	Correlation Coefficient	1,000	,073
		Sig. (2-tailed)	.	,251
		N	252	252
	X6	Correlation Coefficient	,073	1,000
		Sig. (2-tailed)	,251	.
		N	252	252

Απ' τον πίνακα Correlations παρατηρούμε ότι: $p\text{-value} = 0,251 > 0,01$, άρα η μεταβλητή X1 δεν σχετίζεται γραμμικά με την μεταβλητή X6.

Συμπέρασμα: Το φύλο ενός ανθρώπου δεν επιδρά στην πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος.

5.3.2. Η επίδραση της ηλικίας του ανθρώπου (X2) στην πρόκληση ενός αυτοκινητιστικού ατυχήματος (X6).

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
X2	,098	252	,000	,967	252	,000
X6	,396	252	,000	,620	252	,000

a. Lilliefors Significance Correction

Απ' τον πίνακα Tests of Normality παρατηρούμε ότι $p\text{-value} = 0,000 < 0,01$, άρα δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις. Στην συνέχεια χρησιμοποιούμε Spearman's Correlations.

Correlations

			X2	X6
Spearman's rho	X2	Correlation Coefficient	1,000	-,101
		Sig. (2-tailed)	.	,111
		N	252	252
	X6	Correlation Coefficient	-,101	1,000
		Sig. (2-tailed)	,111	.
		N	252	252

Απ' τον πίνακα Correlations παρατηρούμε ότι $p\text{-value} = 0,111 > 0,01$ άρα η μεταβλητή X2 δεν σχετίζεται γραμμικά με την μεταβλητή X6.

Συμπέρασμα: Η ηλικία ενός ανθρώπου δεν επιδρά στην πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος.

5.3.3 Η επίδραση του φύλου (X1) και της ηλικίας (X2) του ανθρώπου στα έτη εμπειρίας του στην οδήγηση (X5).

Tests of Normality

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
X1	,351	252	,000	,636	252	,000
X2	,098	252	,000	,967	252	,000
X5	,178	252	,000	,899	252	,000

a. Lilliefors Significance Correction

Correlations

			X1	X2	X5
Spearman's rho	X1	Correlation Coefficient	1,000	-,045	-,236**
		Sig. (2-tailed)	.	,476	,000
		N	252	252	252
	X2	Correlation Coefficient	-,045	1,000	,831**
		Sig. (2-tailed)	,476	.	,000
		N	252	252	252
	X5	Correlation Coefficient	-,236**	,831**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	.
		N	252	252	252

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

		X1	X2
X1	Pearson Correlation	1	-,044
	Sig. (2-tailed)		,482
	N	252	252
X2	Pearson Correlation	-,044	1
	Sig. (2-tailed)	,482	
	N	252	252

			X1	X5
Spearman'srho	X1	Correlation Coefficient	1,000	-,236**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	252	252
	X5	Correlation Coefficient	-,236**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	252	252

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

			X2	X5
Spearman'srho	X2	Correlation Coefficient	1,000	,831**
		Sig. (2-tailed)	.	,000
		N	252	252
	X5	Correlation Coefficient	,831**	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	.
		N	252	252

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Απ' τον πίνακα Tests of Normality παρατηρούμε ότι για $X1 \rightarrow X2$ ισχύει: $p\text{-value} = 0,476 > 0,01$, άρα υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις. Για $X1 \rightarrow X5$ ισχύει: $p\text{-value} = 0,000 < 0,01$, άρα δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις. Για $X2 \rightarrow X5$ ισχύει: $p\text{-value} = 0,000 < 0,01$, άρα δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις.

Στην συνέχεια χρησιμοποιούμε Pearson Correlation για $X1 \rightarrow X2$ και παρατηρούμε ότι: $p\text{-value} = 0,482 > 0,01$, άρα η μεταβλητή X1 δεν σχετίζεται γραμμικά με την μεταβλητή X2.

Για $X1 \rightarrow X5$ χρησιμοποιούμε Spearman και ισχύει $p\text{-value} = 0,000 < 0,01$, άρα η μεταβλητή X1 σχετίζεται γραμμικά με την μεταβλητή X5 και επειδή ο συντελεστής συσχέτισης $r = -0,236$, αυτό σημαίνει ότι έχουμε ασθενή γραμμική συσχέτιση και μάλιστα αρνητική.

Για $X2 \rightarrow X5$ ισχύει: $p\text{-value}=0,000 < 0,01$, άρα η μεταβλητή $X2$ σχετίζεται γραμμικά με την $X5$ και επειδή ο συντελεστής συσχέτισης $r=0,831$, αυτό σημαίνει ότι έχουμε έντονη θετική συσχέτιση.

Συμπέρασμα: Το φύλο ενός ανθρώπου σχετίζεται με την εμπειρία στην οδήγηση αλλά σε μικρό βαθμό, αλλά η ηλικία του ανθρώπου σχετίζεται περισσότερο με την εμπειρία του στην οδήγηση.

5.3.4. Η επίδραση του φύλου (X1) του ανθρώπου στην πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος (X6), στον τόπο που έγινε αυτό (X7), στην αιτία που το προκάλεσε (X8) και στο είδος του ατυχήματος (X9)

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
X1	,366	153	,000	,633	153	,000
X7	,272	153	,000	,814	153	,000
X8	,207	153	,000	,880	153	,000
X9	,364	153	,000	,707	153	,000

a. Lilliefors Significance Correction

b. X6 is constant. It has been omitted.

			X1	X6	X7	X8	X9
Spearman's rho	X1	Correlation Coefficient	1,000	,073	,118	,114	-,066
		Sig. (2-tailed)	.	,251	,146	,160	,414
		N	252	252	153	153	153
	X6	Correlation Coefficient	,073	1,000	.	.	.
		Sig. (2-tailed)	,251
		N	252	252	153	153	153
	X7	Correlation Coefficient	,118	.	1,000	-,162*	-,471**
		Sig. (2-tailed)	,146	.	.	,046	,000
		N	153	153	153	153	153
	X8	Correlation Coefficient	,114	.	-,162*	1,000	,132
		Sig. (2-tailed)	,160	.	,046	.	,104
		N	153	153	153	153	153
	X9	Correlation Coefficient	-,066	.	-,471**	,132	1,000
		Sig. (2-tailed)	,414	.	,000	,104	.
		N	153	153	153	153	153

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

**. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Απ' τον πίνακα Tests of Normality έχουμε: $p\text{-value}=0,000 < 0,01$, άρα δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις.

Απ' τον πίνακα Spearman's Correlations παρατηρούμε ότι για $X1 \rightarrow X6$ ισχύει: $p\text{-value}=0,251 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Για $X1 \rightarrow X7$ ισχύει: $p\text{-value}=0,146 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Για $X1 \rightarrow X8$ ισχύει: $p\text{-value}=0,160 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Για $X1 \rightarrow X9$ ισχύει: $p\text{-value}=0,000 < 0,01$, άρα υπάρχει γραμμική συσχέτιση και επειδή ο συντελεστής συσχέτισης είναι $r = -0,236$ θα έχουμε ασθενή γραμμική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών και μάλιστα αρνητική.

Για $X6 \rightarrow X7$ ισχύει: $p\text{-value}=0,000 < 0,01$, άρα υπάρχει γραμμική συσχέτιση και επειδή $r = -0,471$ υπάρχει αρνητική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Για $X6 \rightarrow X8$ ισχύει: $p\text{-value}=0,104 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει γραμμική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Για $X6 \rightarrow X9$ ισχύει: $p\text{-value}=0,388 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει γραμμική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Για $X7 \rightarrow X8$ ισχύει: $p\text{-value}=0,046 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει γραμμική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Για $X7 \rightarrow X9$ ισχύει: $p\text{-value}=0,248 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει γραμμική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Για $X8 \rightarrow X9$ ισχύει: $p\text{-value}=0,429 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει γραμμική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Συμπέρασμα: Το φύλο του ανθρώπου επηρεάζει σε μικρό βαθμό το είδος του ατυχήματος που μπορεί να προκληθεί και το αυτοκινητιστικό ατύχημα συσχετίζεται επίσης σε μικρό βαθμό από την οδό (εθνική, επαρχιακή, κοινοτική, δημοτική) που μπορεί αυτό να συμβεί.

5.3.5.Η επίδραση των ετών εμπειρίας του ανθρώπου στην οδήγηση (X5) στην αιτία πρόκλησης ενός τροχαίου ατυχήματος (X8)

Tests of Normality						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
X5	,168	153	,000	,892	153	,000
X8	,272	153	,000	,814	153	,000

a. Lilliefors Significance Correction

Correlations				
			X5	X8
Spearman'srho	X5	Correlation Coefficient	1,000	.
		Sig. (2-tailed)	.	.
		N	252	153
	X8	Correlation Coefficient	.	1,000
		Sig. (2-tailed)	.	.
		N	153	153

Απ' τον πίνακα Test of Normality παρατηρούμε ότι: $p\text{-value}=0,000 < 0,01$, άρα δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις.

Συμπέρασμα: Δεν επηρεάζει η εμπειρία του ανθρώπου στην οδήγηση την αιτία που προκαλείται ένα αυτοκινητιστικό ατύχημα.

5.3.6. Η επίδραση του μορφωτικού επιπέδου του ανθρώπου (X3) στην πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος (X6) και το είδος του ατυχήματος που προκλήθηκε (X9)

Tests of Normality ^b						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
X3	,178	153	,000	,892	153	,000
X9	,364	153	,000	,707	153	,000

a. Lilliefors Significance Correction

b. X6 is constant. It has been omitted.

				X3	X6	X9
Spearman'srho	X3	Correlation Coefficient		1,000	,430**	-,228**
		Sig. (2-tailed)		.	,000	,005
		N		252	252	153
	X6	Correlation Coefficient		,430**	1,000	.
		Sig. (2-tailed)		,000	.	.
		N		252	252	153
	X9	Correlation Coefficient		-,228**	.	1,000
		Sig. (2-tailed)		,005	.	.
		N		153	153	153

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Απ' τον πίνακα Test of Normality παρατηρούμε ότι $p\text{-value}=0,000 < 0,01$, άρα δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις.

Απ' τον πίνακα Correlations για $X3 \rightarrow X6$ ισχύει ότι: $p\text{-value}=0,005 < 0,01$, άρα υπάρχει γραμμική συσχέτιση και επειδή $r = -0,228$, θα έχουμε ασθενή αρνητική συσχέτιση.

Για $X3 \rightarrow X9$ ισχύει ότι: $p\text{-value}=0,076 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει γραμμική συσχέτιση στις παρατηρήσεις.

Απ' τον πίνακα Correlations παρατηρούμε ότι για $X6 \rightarrow X9$ ισχύει ότι: $p\text{-value}=0,104 > 0,01$, άρα δεν υπάρχει γραμμική συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών.

Συμπέρασμα: Το μορφωτικό επίπεδο ενός ανθρώπου μπορεί να επηρεάσει σε κάποιο βαθμό την πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος αλλά δεν επηρεάζει το είδος του ατυχήματος.

5.3.7. Η επίδραση της ηλικίας του ανθρώπου (X2) στο είδος του τροχαίου ατυχήματος (X9)

Tests of Normality						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.	Statistic	Df	Sig.
X2	,087	153	,006	,959	153	,000
X9	,364	153	,000	,707	153	,000

a. Lilliefors Significance Correction

Correlations				
			X2	X9
Spearman'srho	X2	Correlation Coefficient	1,000	,043
		Sig. (2-tailed)	.	,602
		N	252	153
	X9	Correlation Coefficient	,043	1,000
		Sig. (2-tailed)	,602	.
		N	153	153

Απ' τον πίνακα Tests of Normality παρατηρούμε ότι για X2 ισχύει ότι: $p\text{-value}=0,006 < 0,01$, άρα δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις και για X9 ισχύει ότι: $p\text{-value}=0,000 < 0,01$, επομένως δεν υπάρχει κανονικότητα στις παρατηρήσεις.

Συμπέρασμα: Η ηλικία του ανθρώπου δεν επηρεάζει το είδος του τροχαίου ατυχήματος στο οποίο μπορεί να εμπλακεί το άτομο αυτό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σ' αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν μέσα απ' την έρευνα σχετικά με την επίδραση της εκπαίδευσης του ανθρώπου στα τροχαία ατυχήματα. Στη συνέχεια διατυπώνονται προτάσεις για καλύτερη αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων.

6.1 Στοιχεία Έρευνας- Συμπεράσματα

Απ' τα ευρήματα της παρούσας έρευνας εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα και πληροφορίες.

Το φύλο και η ηλικία του ανθρώπου δεν επηρεάζουν καθόλου την πρόκληση ή την αποφυγή ενός αυτοκινητιστικού ατυχήματος. Αυτό σημαίνει ότι δεν προκαλούν περισσότερα ατυχήματα οι νέοι ή οι ηλικιωμένοι αλλά ούτε απαραίτητα οι γυναίκες ή οι άνδρες.

Το φύλο σχετίζεται σε μικρό βαθμό με την εμπειρία που έχει ένα άτομο στην οδήγηση, αλλά η ηλικία καθορίζει σε μεγαλύτερο βαθμό την εμπειρία του οδηγού, δηλαδή δεν είναι απαραίτητα οι άνδρες πιο έμπειροι οδηγοί απ' τις γυναίκες, όμως οι ηλικιωμένοι οδηγοί είναι πολύ πιο έμπειροι στην οδήγηση σε σχέση με τους νεότερους οδηγούς.

Μια πολύ μικρή επίδραση έχει το φύλο του ανθρώπου στο είδος του τροχαίου ατυχήματος που θα προκληθεί και σε ελάχιστο βαθμό επιδρά το είδος της οδού (εθνική, επαρχιακή, δημοτική ή κοινοτική) στην πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος.

Επιπλέον, η ηλικία δεν επηρεάζει καθόλου το είδος του τροχαίου ατυχήματος. Αυτό σημαίνει πως δεν έχει σχέση η ηλικία του οδηγού με το αν το ατύχημα θα είναι θανατηφόρο ή με υλικές ζημιές ή με σωματικές βλάβες του οδηγού ή των συνεπιβατών του.

Σχετικά με την αιτία πρόκλησης ενός τροχαίου ατυχήματος, αυτή δεν σχετίζεται με την εμπειρία που διαθέτει ο οδηγός στην οδήγηση, δηλαδή δεν είναι απαραίτητο ένας έμπειρος οδηγός ότι θα προκαλέσει ατύχημα εξαιτίας κάποιας σοβαρής αιτίας, ούτε ότι ένας άπειρος οδηγός θα προκαλέσει ατύχημα λόγω κάποιου επιπόλαιου λάθους.

Τέλος, αυτό που προέκυψε απ' την έρευνα και έχει καθοριστική σημασία και για την αντιμετώπιση του προβλήματος των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων, είναι ότι το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπου επιδρά στην πρόκληση ή την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων. Αυτό σημαίνει ότι όσο πιο υψηλό είναι το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπου τόσο λιγότερα τροχαία

ατυχήματα θα παρατηρούνται. Προκύπτει λοιπόν το συμπέρασμα ότι οι άνθρωποι με υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης, ίσως λόγω των περισσότερων γνώσεων και δεξιοτήτων που διαθέτουν, δεν προκαλούν τροχαία ατυχήματα ή τουλάχιστον μπορούν να τα ελαττώσουν σε σχέση με έναν άνθρωπο που διαθέτει κατώτερο μορφωτικό επίπεδο. Ωστόσο, η παρούσα έρευνα έδειξε ότι το μορφωτικό επίπεδο του ανθρώπου επιδρά στο αν θα προκληθεί ή όχι ένα τροχαίο ατύχημα όμως δεν επηρεάζει καθόλου το είδος του ατυχήματος που θα προκληθεί.

6.2 Προτάσεις

Απ' τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε το συμπέρασμα ότι τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν τεράστιο πρόβλημα για την κοινωνία μας. Αποτελεί επομένως επιτακτική ανάγκη η αντιμετώπιση του προβλήματος και γι' αυτό επιβάλλεται να παρθούν κατάλληλα μέτρα απ' τον ίδιο τον άνθρωπο, που είναι και ο άμεσα ενδιαφερόμενος αφού έχει τις περισσότερες συνέπειες απ' την συμμετοχή του σε ένα τροχαίο ατύχημα, απ' το κράτος αλλά και από ολόκληρη την κοινωνία.

Τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα προκαλούνται επειδή οι δρόμοι στην Ελλάδα είναι ακατάλληλοι, η μηχανική κατάσταση των αυτοκινήτων είναι κακή λόγω της οικονομικής κρίσης που υπάρχει στην χώρα μας και παγκοσμίως, αλλά κυρίως λόγω της έλλειψης παιδείας των οδηγών. Όλα αυτά σε συνδυασμό μάλιστα με την υπέρμετρη κατανάλωση αλκοόλ, την υπερβολική ταχύτητα, την μη τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, την επιθετική οδήγηση και την κούραση των οδηγών και την απόσπαση της προσοχής τους, έχουν σαν αποτέλεσμα να παρατηρείται αύξηση στα τροχαία ατυχήματα.

Ο άνθρωπος καλείται να συμμετάσχει στην αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος. Καταρχάς πρέπει να στοχεύει συνεχώς στην βελτίωση της οδηγητικής του συμπεριφοράς. Να αναζητά διαρκώς την εκπαίδευση και την επιμόρφωση που θα τον βοηθήσει να αποκτήσει σωστή κυκλοφοριακή παιδεία. Να προσπαθεί να είναι μονίμως ενημερωμένος για τους Κανόνες Οδικής Κυκλοφορίας και να τους τηρεί εμπράκτως χωρίς να τους παραβαίνει όποτε το επιθυμεί για τους προσωπικούς του λόγους. Επίσης, ο κάθε άνθρωπος αν θέλει να συμβάλει στην αντιμετώπιση του προβλήματος των τροχαίων ατυχημάτων και να θεωρείται σωστός οδηγός, επιβάλλεται να φοράει πάντα ζώνη ασφαλείας όταν κινείται με αυτοκίνητο και κράνος όταν πρόκειται να χρησιμοποιήσει δίκυκλο, να μην ξεπερνά τα όρια ταχύτητας, να μην οδηγεί ποτέ υπό την επήρεια αλκοόλ, να προσπαθεί να ξεκουράζεται όταν νιώθει κούραση ή υπνηλία κατά την οδήγηση, να συγκεντρώνεται αποκλειστικά στην οδήγηση και να μην αποσπά

την προσοχή του σε δευτερεύουσες δραστηριότητες όπως είναι για παράδειγμα η χρήση κινητού τηλεφώνου και πάντα να προσέχει και να σέβεται τους πεζούς και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Καθοριστική για την αντιμετώπιση του προβλήματος είναι όμως και η συμβολή της πολιτείας. Το κράτος είναι υπεύθυνο σε μεγάλο βαθμό για την οδηγτική συμπεριφορά των πολιτών του. Είναι επιβεβλημένη λοιπόν η ανάγκη για διδασκαλία της Κυκλοφοριακής Αγωγής σε όλα τα σχολεία της χώρας μας και μάλιστα σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης. Είναι γεγονός ότι η εκπαίδευση από μικρή ηλικία είναι ο μόνος τρόπος για να μειωθούν δραστικά τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα. Αν όλοι οι κάτοικοι της χώρας γνωρίζουν πώς να χρησιμοποιούν τους δρόμους είτε ως οδηγοί είτε ως πεζοί, τότε ίσως στο μέλλον να ελαττωθούν τα θύματα των τροχαίων ατυχημάτων. Επίσης, το κράτος πρέπει να προνοήσει για την ασφάλεια των πολιτών του και αυτό συνεπάγεται ότι απαιτούνται να πραγματοποιηθούν έργα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Πρέπει η πολιτεία να μεριμνήσει ώστε να βρεθεί η χρηματοδότηση για να υλοποιηθούν σύγχρονα οδικά έργα. Είναι απαραίτητη η κατασκευή ασφαλέστερων δρόμων με κάποιες προδιαγραφές (δημιουργία στηθαίων ασφαλείας, ύπαρξη σήμανσης και κατάλληλου φωτισμού, αντιολισθητικού δαπέδου κλπ). Χρέος της πολιτείας είναι να γίνονται συνεχείς έλεγχοι απ' την Τροχαία κυρίως κατά τις αργίες που υπάρχει έντονη κίνηση στους δρόμους αλλά και κατά τις νυχτερινές ώρες που εμφανίζεται συχνά το φαινόμενο να οδηγούν οι οδηγοί υπό την επήρεια αλκοόλ ή άλλων ουσιών και νιώθουν έντονη υπνηλία. Βέβαια είναι επιτακτικοί οι έλεγχοι εκ μέρους της Τροχαίας και σε καθημερινή βάση προκειμένου να διαπιστωθεί αν είναι ασφαλείς οι συνθήκες οδήγησης, αν τηρούνται τα όρια ταχύτητας, αν τηρείται ο ΚΟΚ και συνεπώς να επιβάλλονται βαριά πρόστιμα όπου κρίνεται απαραίτητο. Οι υπηρεσίες της Τροχαίας πρέπει να είναι εφοδιασμένες με τα κατάλληλα τεχνικά μέσα και το αναγκαίο και πλήρως καταρτισμένο προσωπικό το οποίο θα είναι προσηλωμένο στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Τέλος, πολύ σημαντική είναι και η κινητοποίηση των Μ.Μ.Ε προκειμένου να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα. Με την συνεχή προβολή των δυσάρεστων συνεπειών που έχουν τα τροχαία ατυχήματα μπορεί να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες και να βελτιώσουν την οδηγτική τους συμπεριφορά καθώς θα αντιληφθούν ότι η παραμικρή απεισκευσία κατά την διάρκεια της οδήγησης μπορεί να οδηγήσει σε υλικές ζημιές, σε ελαφριές και βαριές σωματικές βλάβες και αναπηρίες αλλά και στον θάνατο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση

1. Αγέρας, Δ., Κιάτου, Χ. (2005). Κοινωνικό και Οικονομικό Κόστος τροχαίων ατυχημάτων. Καλαμάτα
2. Αντωνίου, Δ. (2017). Τροχαία ατυχήματα και υποδομές. Μια εμπειρική διερεύνηση για την περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Θεσσαλονίκη.
3. Αντωνίου, Χ., Τραχαλιός, Μ., (2009), Ενημέρωση υποψηφίων Γενικού Λυκείου. Συμπλήρωση Μηχανογραφικού δελτίου. Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Δυτικής Θεσσαλονίκης.
4. Βασιλοπούλου, Α. (2004). Τα τροχαία ατυχήματα ως κοινωνικό πρόβλημα στην Αστυνομική Διεύθυνση Αιτωλίας, στο Νομό Αιτωλοακαρνανίας, περιόδου 01-01-2003 έως 31-12-2003. Μεσολόγγι.
5. Γαβαλά, Μ. (2011). Στατιστική Ανάλυση Τροχαίων Ατυχημάτων στην Ελλάδα για τα έτη 2000- 2009. Πειραιάς.
6. Δημητριάδης, Ε., (2003), “Στατιστικές Εφαρμογές με S.P.S.S.”, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα
7. Έγχρωμη Παγκόσμια Ελλαδική Εγκυκλοπαίδεια, 1993, Εκδόσεις Γιάννη Ρίτσου, τόμος 5, σ 57-58.
8. Έγχρωμη Παγκόσμια Ελλαδική Εγκυκλοπαίδεια, 1993, Εκδόσεις Γιάννη Ρίτσου, τόμος 8, σ 151.
9. Καρδαρά, Μ., Παπαζαφειροπούλου Α., Παππάς Σ. (2009), Οδικά Τροχαία Ατυχήματα. Επιδημιολογία, Παράγοντες κινδύνου και μέτρα πρόληψης, Αρχεία Ελληνικής Ιατρικής, 26(6):751-758.
10. Κόκκοτας, Π. (1983). Η Ελευθερία στην Εκπαίδευση. 2^η Αναθεωρημένη Έκδοση, Αθήνα
11. Κορδολαίμης, Ε, (2010), «Κυκλοφοριακή Αγωγή στην Εκπαίδευση», Παιδαγωγικός Λόγος, τεύχος 2
12. Κυριακούσης, Α., (2000), “Στατιστικές Μέθοδοι”, Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα
13. Κώτσαρης, Β., Τσούκας, Ν., Χαϊνταρλής, Δ. (2014) Διερεύνηση της μεταβολής της συμπεριφοράς των οδηγών, όταν προσεγγίζουν ισόπεδους υπεραστικούς κόμβους. Βόλος.
14. Λαμπρακάκης, Λ. (2009). Τροχαία Ατυχήματα. 12^η έκδοση. Θεσσαλονίκη.
15. Παλάζη, Π. (2018). Οι απόψεις του Πλάτωνα και τον Αριστοτέλη για την Παιδεία, Φλώρινα.

16. Παπακωνσταντίνου, Ζ. (2019). Τροχαία Ατυχήματα στην Ελλάδα 2010-2016. Τάσεις, Εποχικότητα και Κοινωνικοοικονομικές Επιπτώσεις. Πειραιάς.
17. Παφίλη, Ε. (2013). Το μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού σαν παράγοντας οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης του νομού Κυκλάδων, Πειραιάς.
18. Πιτερός, Δ. (2014). Εκτίμηση του Κόστους των Οδικών ατυχημάτων και διερεύνηση των παραγόντων επιρροής του. Πάτρα.
19. Πρακτικά του Ελληνικού Ινστιτούτου Εφαρμοσμένης Παιδαγωγικής και Εκπαίδευσης (ΕΛΛ.Ι.Ε.Π.ΕΚ.), 6ο Πανελλήνιο Συνέδριο, 5-7 Οκτωβρίου 2012.
20. Σκαλκώτος, Γ., Σφακιανάκης, Ν., (2007), Αμυντική οδήγηση: έρευνα σχετικά με τον τρόπο οδήγησης και η σχέση της αμυντικής οδήγησης με τους αυτοκινητιστικούς κινδύνους και τις αυτοκινητιστικές συγκρούσεις, Ηράκλειο.
21. Σκληρός, Σ. (2015). Οδική Ασφάλεια στη Χίο. Χίος.
22. Σουμάνης, Ι. (2005). Μην αυτοκτονείτε στους δρόμους. Σύμβουλος οδικής συμπεριφοράς. Έρευνα και ανάλυση οδικού τροχαίου ατυχήματος. Αθήνα.
23. Σταμλακού, Μ.(2017). Έκφραση Έκθεση Γ΄ Λυκείου 218 Κριτήρια Αξιολόγησης. Θεσσαλονίκη: Χατζηθωμάς
24. Ταξιλάτσης Χ, Μίντης Γ. Μπάσμπας Σ, Φυλακτάκης Α, Τσουκαλά Α, « Ένταξη κυκλοφοριακής αγωγής στην υποχρεωτική εκπαίδευση στην Ελλάδα», 3ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας», Πάτρα, 10-11 Οκτ., 2005.
25. Τσαμαδιάς Κ. και Χανής Σ. (2011). Τα Οφέλη από την Εκπαίδευση: Επισκόπηση από την Οπτική της Οικονομικής, «Μέντορας», Περιοδικό Επιστημονικών και Εκπαιδευτικών Ερευνών, Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, Αθήνα, 2011, τεύχος 13, σ 5-21.
26. Τσαμαδιάς, Κ. (2015). Διδακτικές Σημειώσεις «Οικονομική της Εκπαίδευσης». Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα
27. Φραντζεσκάκης Ι., Γκόλιας Ι. (1994), “Οδική ασφάλεια”, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Αθήνα.
28. Χριστοδούλου, Α. (2012). Παιδεία, εκπαίδευση, αξίες. Σημειωτική Προσέγγιση. Θεσσαλονίκη.

Ξενογλώσση

1. Calafat, A.et al. (2009) “Traffic Risk Behaviors at Nightlife: Drinking, Taking Drugs, Driving, and Use of Public Transport by Young People”, Traffic Injury Prevention, 10, 162–169

2. Efthymiou, D. et al. (2013) “Factors affecting the adoption of vehicles having systems by young drivers”, *Transport Policy*, 29, 64–73.
3. Gregerson N, Berg H. Lifestyle and accidents among young drivers. (1994), 26:297–303
4. Hiscock et al. (2002) “In the driving seat: psychosocial benefits from private motor vehicle transport compared to public transport”, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6, 217–23
5. Kontogiannis, T., Kossiavelou, Z., Marmaras, N., (2001) «Self-reports of aberrant behaviour on the roads: errors and violations in a sample of Greek drivers.», *Accident Analysis and Prevention*
6. Petridou E., Kyllekidis S., Jeffrey S., Chishti P., Dessypris N., Stone D. (2007), “Unintentional injury mortality in the European Union: how many more lives could be saved?”, *Scand J. Public Health*, Vol. 35, pp 278-87
7. Theofilatos, A. et al. (2013) “Factors Affecting Accident Severity Inside and Outside Urban Areas in Greece”, *Traffic Injury Prevention*, 13, 458–467

Διαδίκτυο

1. Μπαλής, Δ., (2018). Είναι οι Έλληνες οδηγοί καλύτεροι ή χειρότεροι στην Ευρώπη; Ανακτήθηκε από: <https://www.news247.gr/koinonia/einai-oi-ellines-odigoi-kalyteroi-i-cheirotteri-stin-eyropi.6602671.html>
2. Ουρσουζίδης, Γ., (2017). Τροχαία Ατυχήματα-Στατιστική Ανάλυση και Πρόγραμμα δράσεων άμεσης εφαρμογής. Ανακτήθηκε από: <https://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/510129c4-d278-40e7-8009-e77fc230adef/2.%20%CE%95%CE%9A%CE%98%CE%95%CE%A3%CE%97%20%CE%99%CE%96%20-%20%CE%92%20-%20%CE%9F%CE%94%CE%99%CE%9A%CE%97%CE%A3%20%CE%91%CE%A3%CE%A6%CE%91%CE%9B%CE%95%CE%99%CE%91%CE%A3.pdf>
3. Παπαευσταθίου, Γ., (2011). Η Ιστορία της Εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Αναρτήθηκε από: <http://www.tmth.gr/sciencerelated/56-education/400-h-istoria-tis-ekpaidefsis-stin-ellada>
4. Σιπητάνου, Α., (2010). Οι εκφάνσεις της εκπαίδευσης ενηλίκων κατά την ελληνική αρχαιότητα. Ανακτήθηκε από: <http://www.eriande.elemedu.upatras.gr/eriande/synedria/synedrio3/praltika%2011/sipitanou.htm>
5. Στατιστική Επετηρίδα Ελληνικής Αστυνομίας. Ανακτήθηκε από: www.astynomia.gr
6. Fortunegreece, (2018), Έρευνα: Πώς οδηγούν οι Έλληνες. Ποιοι είναι οι πιο γρήγοροι οδηγοί στην Ευρώπη. Ανάκτηση από: <https://www.fortunegreece.com/article/erevna-pos-odigoun-i-ellines-pii-ine-i-pio-grigori-odigi-stin-evropi/>
7. www.wikiπαideia.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Α. Πίνακες Συχνοτήτων

Πίνακας 9. Το φύλο των ανθρώπων που πήραν μέρος στην έρευνα

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
ΦΥΛΟ	Ανδρας	131	52,0
	Γυναίκα	121	48,0
	ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

Πίνακας 10. Η ηλικία των ανθρώπων που πήραν μέρος στην έρευνα.

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
ΕΤΩΝ	18-25	19	7,5
	26-30	18	7,1
	31-35	18	7,1
	36-40	34	13,5
	41-45	36	14,3
	46-50	31	12,3
	51-55	30	11,9
	56-60	23	9,1
	61-65	12	4,8
	66-70	15	6,0
	71-75	10	4,0
	76-80	6	2,4
	ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

Πίνακας 11: Το μορφωτικό επίπεδο των ατόμων που πήραν μέρος στην έρευνα

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
Βαθμίδα	Απόφοιτος Δημοτικού	22	8,7
	Απόφοιτος Γυμνασίου	26	10,3
	Απόφοιτος Λυκείου	50	19,8
	Απόφοιτος ΤΕΙ	38	15,1
	Απόφοιτος ΑΕΙ	43	17,1
	Κάτοχος Μεταπτυχιακού	31	12,3
	Κάτοχος Διδακτορικού	16	6,3
	Κάτοχος Μεταδιδακτορικού	11	4,4
	Άλλο	15	6,0
	ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

Πίνακας 12: Το πλήθος των ερωτηθέντων που είναι οδηγοί

Οδηγός	ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
Ναι	252	100,0
Όχι	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

Πίνακας 13: Έτη εμπειρίας των ερωτηθέντων στην οδήγηση

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
Έτη	1-10	65	25,8
	11-20	61	24,2
	21-30	62	24,6
	31-40	38	15,1
	41-50	18	7,1
	51-60	8	3,2
	ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

Πίνακας 14: Σύνολο ερωτηθέντων που είχαν εμπλακεί σε αυτοκινητιστικό ατύχημα κατά την περίοδο 2010-2018..

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
	ΝΑΙ	153	60,7
	ΟΧΙ	99	39,3
	ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

Πίνακας 15: Είδος οδού που συνέβη το τροχαίο ατύχημα..

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
Τόπος ατυχήματος	Εθνική οδός	54	21,4
	Επαρχιακή Οδός	20	7,9
	Δημοτική οδός	63	25,0
	Κοινοτική οδός	16	6,3
	ΣΥΝΟΛΟ	153	60,7
	Ελλιπείς απαντήσεις	99	39,3
ΣΥΝΟΛΟ		252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

Πίνακας 16: Αιτίες πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος..

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
Αιτία	Παραβίαση ΚΟΚ	45	17,9
	Κόπωση οδηγού	5	2,0
	Απόσπαση προσοχής	36	14,3
	Αλκοόλ	6	2,4
	Οδήγηση την νύχτα	3	1,2
	Υπερβολική ταχύτητα	29	11,5
	Κακό οδόστρωμα και σήμανση	12	4,8
	Κακή κατάσταση οχήματος	3	1,2
	Δυσμενείς καιρικές συνθήκες	12	4,8
	Άλλο	2	,8
	ΣΥΝΟΛΟ	153	60,7
	Ελλιπείς απαντήσεις	99	39,3
	ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

Πίνακας 17: Είδος τροχαίου ατυχήματος

		ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ	ΣΧΕΤΙΚΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ %
Είδος	Υλικές ζημιές	89	35,3
	Σωματικές βλάβες	53	21,0
	Θανατηφόρο ατύχημα	11	4,4
	ΣΥΝΟΛΟ	153	60,7
	Ελλείψεις Απαντήσεις	99	39,3
	ΣΥΝΟΛΟ	252	100,0

Πηγή: Επεξεργασία ερευνητή

B. Ερωτηματολόγιο

Θέμα: « Η εκπαίδευση επιδρά στον αριθμό των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων; Η περίπτωση του Δήμου Λαμιέων την περίοδο 2010-2018»

Η έρευνα αυτή διεξάγεται στα πλαίσια εκπόνησης διπλωματικής εργασίας για την απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στην Τεχνολογία και Πληροφορική στην Εκπαίδευση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι να διερευνήσει κατά πόσο η εκπαίδευση επιδρά στον αριθμό αυτοκινητιστικών ατυχημάτων στο Δήμο Λαμιέων.

Η συμβολή σας στην επιτυχή διεξαγωγή της έρευνας είναι ιδιαίτερα σημαντική. Το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο, εμπιστευτικό και τα αποτελέσματα θα χρησιμοποιηθούν αυστηρά και μόνο στα πλαίσια της στατιστικής ανάλυσης της έρευνας.

Σας ευχαριστώ πολύ εκ των προτέρων για την συμβολή και τον χρόνο σας.

Με εκτίμηση,

Καραστάθη Αθανασία

Παρακαλώ απαντήστε στις ερωτήσεις με √

1. **Φύλο :** Άνδρας
 Γυναίκα
2. **Ηλικία:** 18-25 ετών 51-55 ετών
 26-30 ετών 56-60 ετών
 31-35 ετών 61-65 ετών
 36-40 ετών 66-70 ετών
 41-45 ετών 71-75 ετών
 46-50 ετών 76-80 ετών
3. **Μορφωτικό Επίπεδο:** Υποχρεωτική Εκπαίδευση- Απόφοιτος Δημοτικού
 Υποχρεωτική Εκπαίδευση- Απόφοιτος Γυμνασίου
 Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση- Απόφοιτος Λυκείου
 Τριτοβάθμια Εκπαίδευση- Απόφοιτος ΤΕΙ
 Τριτοβάθμια Εκπαίδευση- Απόφοιτος ΑΕΙ
 Κάτοχος Μεταπτυχιακού Διπλώματος
 Κάτοχος Διδακτορικού Διπλώματος
 Κάτοχος Μεταδιδακτορικού Διπλώματος
 Άλλο.....
4. **Οδηγείτε;** Ναι
 Όχι
5. **Πόσα χρόνια οδηγείτε;** 1-5 έτη
 6-10 έτη
 11-15 έτη
 16-20 έτη
 21-25 έτη
 26-30 έτη
 31-35 έτη
 36-40 έτη
 41-45 έτη
 46-50 έτη
 51-55 έτη
 56-60 έτη

6. **Αν οδηγείτε, έχετε εμπλακεί σε αυτοκινητιστικό δυστύχημα μεταξύ των ετών 2010-2018;**

Ναι

Όχι

7. **Αν ναι, τι είδους ατύχημα είχατε;** Υλικές Ζημιές

Σωματικές Βλάβες

Θανατηφόρο Ατύχημα

8. **Πού σας συνέβη το ατύχημα;**

Σε Εθνική Οδό

Σε Επαρχιακή Οδό

Σε Δημοτική Οδό

Σε Κοινοτική Οδό

9. **Για ποιους λόγους προκλήθηκε το ατύχημα;**

Παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Κόπωση Οδηγού.

Απόσπαση Προσοχής Οδηγού (π.χ. χρήση κινητού τηλεφώνου).

Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

Οδήγηση την νύχτα.

Υπερβολική ταχύτητα.

Κακό Οδόστρωμα και Ελλιπής Σήμανση και Φωτισμός.

Κακή Μηχανική Κατάσταση αυτοκινήτου.

Δυσμενείς Καιρικές Συνθήκες

Άλλο.....