



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΝΤΑΝΤΟΥ ΙΩΑΝΝΑ - ΔΗΜΗΤΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Αναπ. Καθηγητής Ηλιού Νικόλαος



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 9015/1
Ημερ. Εισ.: 25-10-2010
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΠΜ
2010
ΝΤΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ



Ολοκληρώνοντας τη διπλωματική μου εργασία και, παράλληλα, τον κύκλο των προπτυχιακών μου σπουδών στο τμήμα Πολιτικών Μηχανικών νοιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω κάποια άτομα που με βοήθησαν τόσο στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας, όσο και γενικότερα καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

Ελπίζω, ότι η Πτυχιακή αυτή Εργασία θα φανεί χρήσιμη σε όλους εκείνους που ενδιαφέρονται για τη θεματική ενότητα που περιέχει. Θα ήθελα, λοιπόν, να ευχαριστήσω όλους εκείνους που μου έδωσαν την δυνατότητα να εργαστώ για αυτή την εργασία, αλλά και εκείνους που με βοήθησαν να την φέρω εις πέρας, είτε με την συλλογή στοιχείων, είτε με την ηθική υποστήριξη. Ιδιαίτερα ευχαριστώ τον Καθ. Δρ. Ηλιού Νικόλαο για την ανάθεση του πολύ ενδιαφέροντος θέματος, την οικογένεια μου για την υποστήριξη που μου παρείχε όλα αυτά τα χρόνια, καθώς και τους αγαπημένους μου φίλους για την συμπαράστασή τους.

Πίνακας περιεχομένων¹

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ-ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

1.Τι γνωρίζεται για τους αρχάριους οδηγούς.	10
1.Φυσικές δεξιότητες	10
2.Συντονισμός.....	10
3.Φυσική κατάσταση.....	10
4.Νοητικές ικανότητες και στάσεις.....	11
Α)Οπτική αντίληψη.....	11
Β)Διαχείριση κινδύνων.	11
Γ)Πείρα.	11
Δ)Συμπεριφορά.....	11
2.Ας γνωρίσουμε τους αρχάριους οδηγούς.....	12
3.Συγκριση αρχάριων-έμπειρων οδηγών	12
4.τα 10 πιο συχνά λάθη κατά την οδήγηση.....	13
5.Στατιστικά-Το μέγεθος του προβλήματος	14
ΗΠΑ.....	14
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ Washington.....	28
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ MICHIGAN	36
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΝΟΤΙΑ ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ	37
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ.....	37
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	38
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ.....	40
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΦΙΛΑΝΔΙΑ.....	40
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	43
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΚΩΤΙΑ.....	44
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΣΕΧΙΑ	44
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΙΑ.....	44
ΓΕΝΙΚΑ	44
ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ-ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ	
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	51

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ.....	52
ΠΟΤΟ	52
ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ	54
ΚΟΠΩΣΗ	55
ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ.....	55
ΤΑΧΥΤΗΤΑ	56
ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.....	56
ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ	57
ΑΝΩΡΙΜΟΤΗΤΑ(ΗΛΙΚΙΑ)	58
ΑΠΕΙΡΙΑ.....	59
ΕΠΙΒΑΤΕΣ	59
ΟΧΗΜΑΤΑ	60
ΠΕΡΙΣΠΑΣΜΟΣ (οπτική προσοχή)	60
ΟΔΗΓΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΔΙΠΛΩΜΑ.....	60
ΚΙΝΗΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ.....	61
ΩΡΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ /ΗΜΕΡΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ	62
ΦΥΛΛΟ	63
ΚΑΚΗ ΟΡΑΣΗ	63
ΥΠΝΗΛΙΑ	64
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	64
ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΑ	66
Σύστημα αδειοδότησης (G. D. L.-GRADUATED DRIVER LICENSING)	67
ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ	68
Η.Π.Α.	69
ΜΙΣΙΓΚΑΝ.....	69
ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ	70
Προσωρινη αδεια	70
Ενδιάμεσο στάδιο.....	70
ΒΙΚΤΩΡΙΑ.....	71
ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΡΟΛΙΝΑ	71
ΜΑΝΙΤΟΜΠΑ	71
ΕΥΡΩΠΗ	72
ΑΥΣΤΡΙΑ	72

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ	73
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	73
ΓΑΛΛΙΑ	73
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	74
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ.....	74
ΙΣΠΑΝΙΑ	74
ΣΟΥΗΔΙΑ	74
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ.....	74
ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ-ΤΑ ΜΕΤΡΑ	
ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ.....	78
ΔΡΟΜΟΙ.....	78
ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ	78
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΣΤΑ ΣΧΟΛΕΙΑ	79
ΣΗΜΑΝΣΗ	79
ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ	79
ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΟΔΗΓΗΣ	80
ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ	80
ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ	80
ΣΕΜΗΝΑΡΙΑ	82
ΑΛΚΟΟΛ	82
ΝΥΧΤΑ-ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ	84
ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ	84
ΖΩΝΕΣ	85
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ.....	85
Υπολογιστές -συστήματα προσημείωσης	85
Κινητήρια μονάδα αποθήκευσης δεδομένων	86
Ηλεκτρονικός έλεγχος ευσταθείας.....	86
Προηγμένα συστήματα υποστήριξης του οδηγού	86
Συστήματα εντοπισμού οχημάτων	86
Συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών στην Ευρώπη και στις Η.Π.Α.	87
ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ.....	88
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ	88

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΓΟΝΕΙΣ	89
ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ.....	90
ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ.....	91
ΤΑΧΥΤΗΤΑ	93
ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΡΑΣΗΣ.....	93
ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ	93
ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ ΣΤΗ ΝΟΤΙΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΑΠΟ 1/6/2010.....	102
ΛΙΓΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	102
Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.).....	102
Προτεινόμενη αντιμετώπιση αρχάριων οδηγών	104
Μαθήματα βελτίωσης οδηγικής συμπεριφοράς.....	105
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	107
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.	108

ΠΕΡΙΛΗΨΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

Σε παγκόσμιο επίπεδο η έρευνα έχει διαπιστώσει ότι οι νέοι και άπειροι οδηγοί έχουν πολύ υψηλότερα ποσοστά σε τροχαία ατυχήματα , με αποτέλεσμα περισσότερους τραυματισμούς ;h ακόμη και θανάτους σε σχέση με τους πιο έμπειρους. Είναι έως και τρεις φορές πιο επικίνδυνοι από αυτούς και έχουν διαφορές στον τρόπο αντίληψης των κινδύνων και στις δεξιότητες . Για να αντιμετωπίσεις όμως κάποιο πρόβλημα θα πρέπει να το γνωρίζεις καλά. Οι αρχάριοι αποτελούν το σημαντικότερο πρόβλημα στους δρόμους. Είναι εκείνοι οι οδηγοί που έχουν λιγότερο από τρία χρόνια οδηγική εμπειρία. Υστερούν στα βασικά χαρακτηριστικά ενός καλού οδηγού και δημιουργούν προβλήματα όχι μόνο στον εαυτό τους αλλά και σε όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου.. Έχει αποδειχθεί ,επίσης, ότι είναι ένα από τα πιο δυσεπίλυτα προβλήματα της οδικής ασφάλειας , αντικατοπτρίζοντας ίσως την πολυπλοκότητα του προβλήματος σε σχέση με άλλα θέματα οδικής ασφάλειας. Στατιστικά που αφορούν τα ατυχήματα των αρχάριων οδηγών σε σχέση με παράγοντες όπως η ηλικία , η θέση , η ώρα , το φύλλο , το είδος του οχήματος κ.α βοηθούν στην καλύτερη κατανόηση αυτού του προβλήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

Τα ποσοστά ατυχημάτων για τους νέους οδηγούς είναι υψηλα σε μεγάλο βαθμό λόγω της ανωριμότητας τους σε συνδυασμό με την απειρία οδήγησης. Η ανωριμότητα είναι εμφανής σε επικίνδυνες πρακτικές οδήγησης όπως η υπερβολική ταχύτητα. Την ίδια στιγμή η έλλειψη εμπειρίας πίσω από το τιμόνι καθιστά δύσκολο για αυτούς να αναγνωρίσουν και να ανταποκρίνονται σε κινδύνους , προβλήματα και σε ασυνήθιστες καταστάσεις ακόμη και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης και αυτές οι καταστάσεις φέρνουν μια σειρά καταστροφών πιο συχνά από ότι όταν οδηγούν άνθρωποι μεγαλύτερης ηλικίας. Εκτός από την κοινωνική και βιολογική τους ανωριμότητα και την έλλειψη εμπειρίας οδήγησης οι νέοι οδηγοί συχνά διαταράσσονται κατά την οδήγηση. Αυτή η δυσλειτουργία είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων όπως αλκοόλ ,ναρκωτικά , κούραση , υπνηλία , κόπωση ,υπερβολική ταχύτητα...Οι νέοι επηρεάζονται έντονα από την απώλεια του ύπνου . Η διάρκεια εργασίας , το βιολογικό ρολόι και οι ώρες οδήγησης είναι τρεις παράγοντες που οδηγούν σε αυξημένη κόπωση , η οποία μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια ενέργειας , μειωμένη τάση να αντιδρούν και απροθυμία , οδηγώντας τελικά στον ύπνο πάνω στο τιμόνι. Επιπλέον , η προσοχή των

νέων αποσπάται συχνά , από τους επιβάτες και από τη χρήση κινητών. Η αυξανόμενη χρήση κινητών τηλεφώνων , τεχνολογίας συμπεριλαμβανομένων συσκευών πλοήγησης και τεχνολογίες ψυχαγωγίας είναι πιθανές πηγές απόσπασης της προσοχής. Δραστηριότητες όπως κατανάλωση προϊόντων , κάπνισμα , μακιγιάζ ,αναζήτηση αντικειμένων μέσα στο αυτοκίνητο όλα αποτελούν περισπασμούς από το καθήκον των οδηγών να διατηρούν τον έλεγχο του οχήματος και να ανταποκρίνονται στις αλλαγές του οδικού δικτύου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

Ειδικά μέτρα πρέπει να ληφθούν για την αντιμετώπιση και την εξάλειψη των κακών αποτελεσμάτων που η ανωριμότητα και η απειρία μπορούν να προκαλέσουν. Πρώτα από όλα τα μέτρα που αυξάνουν το συνολικό επίπεδο ασφάλειας του συστήματος μεταφορών , όπως είναι η κατάλληλη επιβολή ορίων(αλκοόλ , ταχύτητας και ζώνη ασφάλειας) , ασφαλείς δρόμοι και ασφαλή αυτοκίνητα , θα αυξήσουν τα επίπεδα ασφάλειας των άπειρων και νέων οδηγών. Εκτός από αυτά τα γενικά μέτρα , πρέπει να εφαρμοστούν και ειδικά μέτρα για τους νέους οδηγούς. Αποτελεσματικά μέτρα αποσκοπούν στην αύξηση του ποσοστού της οδηγικής εμπειρίας πριν από την οδήγηση , καθώς και την προστασία από καταστάσεις υψηλού κινδύνου στα πρώτα στάδια της οδήγησης. Η προ-άδεια εμπειρία μπορεί να αυξηθεί με την οδήγηση υπό την επίβλεψη. Προστασία κατά τα πρώτα στάδια μπορεί να παρέχεται από μέτρα , όπως χαμηλά όρια οινοπνεύματος, καθώς και περιορισμούς σχετικά με τη νυχτερινή οδήγηση και την οδήγηση χωρίς επιβάτες.

Αυτά τα μέτρα θα είναι αποτελεσματικά μόνο αν τα ποσοστά συμμόρφωσης είναι υψηλά. Για το λόγο αυτό προτιμούνται υποχρεωτικά μέτρα σε συνδυασμό με την αυστηρή εφαρμογή των μέτρων αυτών. Για να διευκολυνθεί η αποδοχή τους χρειάζονται εκστρατείες ενημέρωσης που στοχεύουν στη μεγαλύτερη συνειδητοποίηση του προβλήματος .Σημαντική κρίνεται και η συμβολή της οικογένειας στη δημιουργία ένας σωστού οδικού πρότυπου αλλά και τη σωστή εκπαίδευση.

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

1 ● Τι χρειάζεται για να γίνει κάποιος καλός οδηγός?

Αν κάποιος ήθελε να γίνει αστέρι του μπάσκετ ή χορευτής παγκόσμιας κλάσης πόσος χρόνος εξάσκησης θα αρκούσε έτσι ώστε να βρεθεί στη κορυφή. Για τον μέσο οδηγό παίρνει συνήθως 25-50 ώρες πίσω από το τιμόνι για να είναι σε θέση να αντιμετωπίσει στοιχειώδεις συνθήκες κυκλοφορίας. Οι περισσότεροι οδηγοί που δεν είχαν καμία προπόνηση μετά το βασικό πρόγραμμα που απαιτείται για την άδεια, λένε ότι δεν υπάρχει καμία δοκιμασία για τη μέτρηση της ικανότητας, έτσι ο καθένας μπορεί να ξεγελάσει τον εαυτό του και να πιστέψει ότι είναι πολύ καλός οδηγός απλά επειδή δεν έχει εμπλακεί ποτέ σε ατύχημα. Οι υποψήφιοι οδηγοί θα πρέπει να καταλάβουν ότι η οδήγηση αποτελεί ένα πολύπλοκο σύνολο ψυχικών, κοινωνικών, συναισθηματικών και σωματικών δεξιοτήτων και διαδικασιών. Επί της ουσίας οι οδηγοί θα πρέπει να παίρνουν σωστές αποφάσεις σε σχέση με την κατάσταση της κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη ότι μοιράζονται τον δρόμο με άλλους οδηγούς.

1. Φυσικές δεξιότητες

Οδήγηση είναι μια ικανότητα που απαιτεί ψυχοκινητική μάθηση. Πρέπει να γίνεται συνεχώς εξάσκηση μέχρι ότου οι κινήσεις να γίνονται σχεδόν αυτόματα. Αν και αυτές οι ικανότητες λέγονται συνήθως ενστικτώδης αντιδράσεις, στην πραγματικότητα δεν είναι ενστικτώδης καθόλου. Οι νέοι οδηγοί θα πρέπει να μοιράσουν την προσοχή τους μεταξύ του βασικού έλεγχου του αυτοκινήτου (δηλαδή το σύστημα διεύθυνσης, πέδησης..) και τη συγκέντρωση που απαιτείται για τη λήψη αποφάσεων.

2. Συντονισμός

Ο συντονισμός των διαφόρων κινητικών δεξιοτήτων είναι πολύ σημαντικός. Οι οδηγοί πρέπει σε κλάσματα δευτερολέπτου να πάρουν αποφάσεις ως αντίδραση σε μια κυκλοφοριακή κατάσταση και να τις εκτελέσουν ομαλά. Για παράδειγμα, εάν ένα παιδί τρέχει στο δρόμο, ο οδηγός θα πρέπει ταυτόχρονα να φρενάρει προσέχοντας για άλλους πιθανούς κινδύνους όπως μια πιθανή κίνηση σταθμευμένου αυτοκινήτου.

3. Φυσική κατάσταση

Η φυσική κατάσταση του ατόμου επηρεάζει σημαντικά την ικανότητα του να οδηγεί σωστά. Καλό θα είναι οι οδηγοί να γνωρίζουν τα φυσικά τους όρια και να αποφεύγουν την οδήγηση όταν είναι εντελώς καταπονημένοι είτε υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών.

4. Νοητικές ικανότητες και στάσεις

Αν και η δεξιότητα χειρισμού του αυτοκινήτου είναι πολύ σημαντική, η οδήγηση απαιτεί κυρίως σκέψη και είναι περισσότερο σχετική με τη καλή λήψη αποφάσεων και την ορθή διαχείριση των κινδύνων.

Α) Οπτική αντίληψη.

Η λήψη αποφάσεων στη οδήγηση στηρίζεται σε σωστά στοιχεία, και το 90% των εν λόγω πληροφοριών προέρχονται από τα μάτια. Οι αρχάριοι οδηγοί τείνουν να μη χρησιμοποιούν σωστά τα μάτια τους και τους καθρέφτες του αυτοκινήτου κάτι που αυξάνει τις πιθανότητες ατυχήματος.

Β) Διαχείριση κινδύνων.

Η έρευνας έχει δείξει ότι οι νέοι οδηγοί πρέπει να μάθουν να ξεχωρίζουν επικίνδυνες συμπεριφορές στους ίδιους και σε άλλους οδηγούς και να λάβουν αποφάσεις που περιορίζουν τους κινδύνους αυτούς. Οι αρχάριοι οδηγοί έχουν την τάση να υποτιμούν τον κίνδυνο και να υπερεκτιμούν την ικανότητα τους να διαχειρίζονται με ασφάλεια τις πιθανές καταστάσεις. Οι καλοί οδηγοί πρέπει να γνωρίζουν το επίπεδο εμπειρίας τους και τις αδυναμίες τους.

Γ) Πείρα.

Οι οδηγοί χρειάζονται 25-50 ώρες πίσω από το τιμόνι προκειμένου να αποκτήσουν άδεια οδήγησης. Οι έφηβοι έχουν πάρει τις συνήθειες των γονέων τους.

Οδηγοί ηλικίας 18-21 ετών των οποίων οι γονείς έχουν τρεις ή περισσότερες παραβάσεις, είχαν 38% περισσότερες πιθανότητες να κάνουν κάποια παράβαση σε σχέση με τους εφήβους των οποίων οι γονείς δεν έχουν παραβάσεις.

Οι έφηβοι οδηγοί αρχίζουν συχνά να οδηγούν με επικίνδυνες συνήθειες που μαθαίνουν από τους συμμαθητές τους. Αυτές οι συνήθειες είναι ιδιαίτερα επικίνδυνες για αρχάριους οδηγούς, επειδή δεν έχουν την εμπειρία να διορθώσουν τα λάθη τους.

Δ) Συμπεριφορά.

Μελέτες δείχνουν ότι οι νέοι οδηγοί είναι πιο πιθανό να έχουν επικίνδυνες συμπεριφορές. Αυτό συμβαίνει γιατί δεν έχουν τις δεξιότητες και την εμπειρία να αναγνωρίζουν επικίνδυνες καταστάσεις, είναι ικανοί να πιστεύουν ότι είναι ανίκητοι και ως εκ τούτου δεν θα εμπλακούν σε μια συντριβή, ή ότι αντιλαμβάνονται ότι θα κερδίσουν τον θαυμασμό των συμμαθητών τους για αυτές τις συμπεριφορές.

2. Ας γνωρίσουμε τους αρχάριους οδηγούς

Σε ερευνητικές μελέτες ο ορισμός των αρχαρίων οδηγών τείνει να είναι εκείνοι που έχουν λιγότερο από τρία χρόνια εμπειρία οδήγησης. Είναι σαφές ότι όλοι οι οδηγοί ηλικίας 18-25 θεωρούνται αρχάριοι. Όμως, δεδομένου ότι οι άνθρωποι περνούν τις εξετάσεις οδήγησης σε όλες τις ηλικίες, υπάρχουν αρχάριοι σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Ένας νεαρός οδηγός κατά το πρώτο έτος της δοκιμαστικής οδήγησης είναι ευάλωτος. Το ποσοστό των οδηγών σε δοκιμαστική περίοδο που εμπλέκονται σε τροχαία ατυχήματα είναι το τριπλάσιο του ποσοστού των έμπειρων.

Το 1998, οι οδηγοί ηλικίας 17-21 αντιστοιχούσαν στο 7% του συνολικού πληθυσμού της οδήγησης.

Ένας στους 8 κατόχους άδειας οδήγησης είναι ηλικίας κάτω των 25, ακόμη ένας στους 3 οδηγούς που πεθαίνουν σε μια σύγκρουση είναι κάτω των 25 ετών, και σχεδόν ένας στους 2 σκοτώθηκαν τη νύχτα.

Το 27% των οδηγών ηλικίας 17-19 ετών έχουν εμπλακεί σε σύγκρουση κατά το πρώτο έτος οδήγησης.

3. Συγκριση αρχάριων-έμπειρων οδηγών

Η υπερβολική εμπλοκή των νέων και άπειρων οδηγών σε τροχαία ατυχήματα είναι ένα καθιερωμένο διεθνές φαινόμενο. Έχει αποδεδειχθεί, επίσης, να είναι ένα από τα πιο δυσεπίλυτα προβλήματα της οδικής ασφάλειας, αντικατοπτρίζοντας ίσως την πολυπλοκότητα του προβλήματος σε σχέση με άλλα θέματα οδικής ασφάλειας. Είναι επομένως σημαντικό να δείτε το πρόβλημα αρχάριος σε ένα ευρύτερο πλαίσιο. Η βιβλιογραφία παρέχει αποδεικτικά στοιχεία για τις διαφορές μεταξύ αρχαρίων και έμπειρων οδηγών.

- Οι νέοι οδηγοί λαμβάνουν λιγότερες πληροφορίες από την περιφερειακή όραση.
- Οι νέοι οδηγοί έχουν την τάση να θεωρούν πιο επικίνδυνους τους μη μετακινούμενους παράγοντες σε αντίθεση με τους έμπειρους οδηγούς που αντιλαμβάνονται τα κινούμενα αντικείμενα ως πιο επικίνδυνα.
- Οι άπειροι οδηγοί δυσκολεύονται στην ενσωμάτωση διαφορετικών πληροφοριών σε μια συνολική εκτίμηση της επικινδυνότητας.
- Οι νέοι οδηγοί έχουν την τάση να υποτιμούν τον κίνδυνο εμπλοκής σε ατύχημα και να υπερεκτιμούν την ικανότητα οδήγησης τους.

- Στοιχεία έχουν δείξει ότι οι νέοι οδηγοί διαπράττουν λάθη που οφείλονται στη χρησιμοποίηση λιγότερο αποτελεσματικών τρόπων επεξεργασίας των πληροφοριών.
- Οι άπειροι οδηγοί έχουν λιγότερες απαντήσεις στη διάθεση τους όταν πρέπει να αποφασίσουν τι πρέπει να κάνουν.
- Οι νέοι οδηγοί συνήθως οδηγούν πολύ γρήγορα και σε μικρή απόσταση από τους άλλους.
- Οι νέοι οδηγοί είναι λιγότερο πιθανό να φορούν τις ζώνες ασφάλειας ,επειδή δεν θεωρούν τα προληπτικά μέτρα σημαντικά.
- Οι νέοι οδηγοί δυσκολεύονται στο να ελέγξουν τα τυφλά σημεία πριν από την αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας.

Οι άπειροι οδηγοί θεωρούνται ως ανασφαλείς ,από την άλλη οι έμπειροι εκπροσωπούν τους πιο αξιόπιστους. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι αυτές οι δυο ομάδες χρησιμοποιούνται για σκοπούς απλοποίησης μόνο. Άλλες ομάδες όπως παλιοί οδηγοί ακόμη και ομάδες με βάση το φύλλο ,μπορούν να συμπεριληφθούν στην ανάλυση.

4. τα 10 πιο συχνά λάθη κατά την οδήγηση

1. απροσεξία
2. υπερβολική ταχύτητα
- 3.μη χρήση ζωνών ασφάλειας
4. απόσπαση προσοχής στο εσωτερικό του αυτοκινήτου
- 5.ανεπαρκείς αμυντικές τεχνικές οδήγησης
- 6.εσφαλμένες παραδοχές για άλλους χρήστες του οδικού δικτύου
- 7.δεν αφήνουν αρκετό χώρο μεταξύ των οχημάτων
- 8.οδηγουν ενώ είναι κουρασμένοι , θυμωμένοι
- 9.αποτυχία στο να ελέγχουν τα τυφλά σημεία πριν από την αλλαγή λωρίδας
- 10.οδηγουν κάτω από την επήρεια αλκοόλ η ναρκωτικών.

5. Στατιστικά-Το μέγεθος του προβλήματος

Σύμφωνα με τα στατιστικά οι θάνατοι οδηγών ηλικίας 16-24 είναι πολύ περισσότεροι και με τον παράγοντα κίνδυνο 3 φορές υψηλότερο από εκείνο των πιο έμπειρων οδηγών. Εκθέτουν σε μεγαλύτερο κίνδυνο τους ίδιους, τους επιβάτες τους και άλλους χρηστές του οδικού δικτύου από ότι άλλοι οδηγοί. Για κάθε νέο οδηγό που σκοτώνεται, περίπου άλλοι 1,3 πεθαίνουν. Οι συντριβές αυτοκινήτων με νέους οδηγούς διαφέρουν από αυτές των πιο έμπειρων. Οι συγκρούσεις με νέους οδηγούς που συμβαίνουν το βράδυ, είναι συχνά αποτέλεσμα της απώλειας έλεγχου και των υψηλών ταχυτήτων. Ακόμη η κατανάλωση αλκοόλ σε μικρές ποσότητες έχει μεγαλύτερες επιπτώσεις για τους νέους από ότι για έμπειρους οδηγούς.

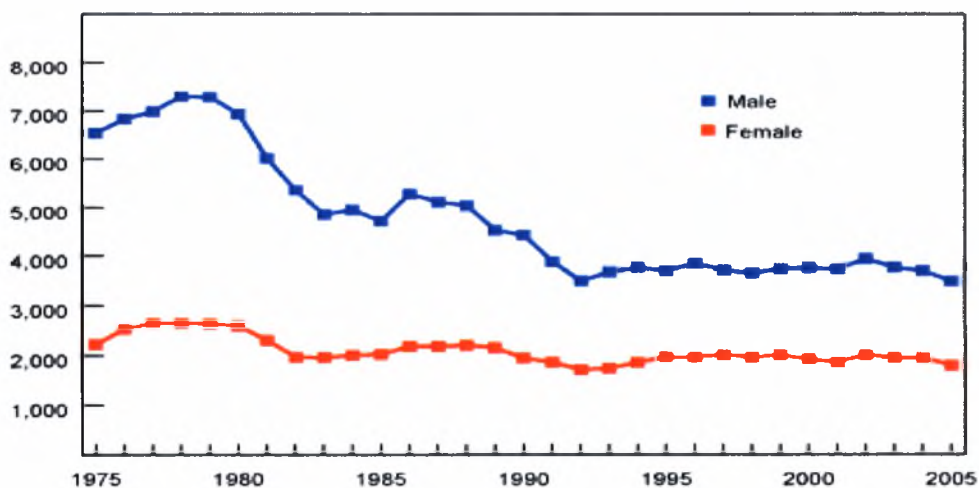
ΗΠΑ

Τα παρακάτω στοιχεία βασίζονται στην ανάλυση δεδομένων από το US Department of Transportation.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες οι έφηβοι ξεκινάνε συνήθως την οδήγηση σε ηλικία 16 η 17. Δυστυχώς οι οδηγοί σε αυτή την ηλικιακή ομάδα έχουν τρομοκρατικά ποσοστά συντριβής.

Συνολικά 5.288 έφηβοι ηλικίας 13-19 έχασαν τη ζωή τους σε συγκρούσεις οχημάτων το 2005. Αυτό είναι 40% λιγότερο από το 1975, και 6% λιγότερο από το 2004. Περίπου 2 στους 3 έφηβους που σκοτώθηκαν σε σύγκρουση οχημάτων είναι άνδρες. Από το 1975 οι θάνατοι εφήβων έχουν μειωθεί περισσότερο στους άνδρες(47%) από ότι στις γυναίκες (19%).

ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΦΗΒΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΦΥΛΛΟ 1975-2005



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ 13-19 ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΦΥΛΟ ,1975-2005					
ΕΤΟΣ	ΑΝΔΡΕΣ		ΓΥΝΑΙΚΕΣ		ΣΥΝΟΛΟ*
	ΝΟΥΜΕΡΟ	%	ΝΟΥΜΕΡΟ	%	ΝΟΥΜΕΡΟ
1975	6,532	75	2,215	25	8,748
1976	6,826	73	2,530	27	9,356
1977	6,983	72	2,650	28	9,633
1978	7,295	73	2,645	27	9,940
1979	7,280	73	2,639	27	9,920
1980	6,932	73	2,591	27	9,524
1981	6,014	72	2,301	28	8,315
1982	5,354	73	1,969	27	7,323
1983	4,850	71	1,955	29	6,805
1984	4,947	71	2,005	29	6,952
1985	4,715	70	2,022	30	6,737
1986	5,280	71	2,182	29	7,466
1987	5,107	70	2,186	30	7,293
1988	5,036	70	2,204	30	7,242
1989	4,528	68	2,158	32	6,688
1990	4,420	69	1,944	31	6,364
1991	3,891	68	1,867	32	5,760
1992	3,495	67	1,713	33	5,215
1993	3,678	68	1,742	32	5,421
1994	3,770	67	1,859	33	5,632
1995	3,702	65	1,970	35	5,675
1996	3,855	66	1,963	34	5,819
1997	3,715	65	2,014	35	5,730
1998	3,649	65	1,960	35	5,610
1999	3,745	65	2,007	35	5,752
2000	3,759	66	1,925	34	5,685
2001	3,735	67	1,859	33	5,594
2002	3,939	66	2,015	34	5,954
2003	3,772	66	1,946	34	5,718
2004	3,696	65	1,948	35	5,645
2005	3,491	66	1,796	34	5,288
*ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ					

Οι έφηβοι αντιπροσώπευαν το 10 % του πληθυσμού των ΗΠΑ το 2005 και το 12% των θανάτων από σύγκρουση αυτοκίνητων. Το ποσοστό των θανάτων αποτελείται από 14% θάνατοι επιβατων, 7% θάνατοι πεζων, 5% θάνατοι μοτοσικλετιστών, και 13% θάνατοι δικυκλιστών.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΦΗΒΩΝ ΑΠΟ ΣΥΝΤΡΙΒΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΘΑΝΑΤΟΥΣ ,2005			
ΤΥΠΟΣ ΘΑΝΑΤΟΥ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΦΗΒΩΝ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΓΙΑ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΗΛΙΚΙΕΣ	%ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΦΗΒΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΘΑΝΑΤΟΥΣ
ΣΥΝΟΔΗΓΟΙ	4,440	31,322	14
ΠΕΖΟΙ	326	4,881	7
ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΕΣ	237	4,439	5
ΔΙΚΥΚΛΙΣΤΕΣ	100	782	13
ΑΛΛΟΙ	99	2,019	5
ΣΥΝΟΛΟ	5,288	43,443	12

Το 84% των θανάτων των εφήβων το 2005 ήταν από επιβατικά αυτοκίνητα. Οι άλλοι πεζοί(6%), μοτοσικλετιστές (4%), ποδηλάτες (2%), αναβάτες οχημάτων πάντως εδάφους(2%) και άνθρωποι σε άλλα ειδή οχημάτων(2%).

ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΦΗΒΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ, 2005													
ΗΛΙΚΙΑ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ		ΘΑΝΑΤΟΙ ΠΕΖΩΝ		ΘΑΝΑΤΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ		ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΝΑΒΑΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΩΣ ΕΔΑΦΟΥΣ		ΑΛΛΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ*
	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.
13	107	61	8	5	29	17	14	8	8	5	9	5	175
14	155	62	8	3	34	13	31	12	6	2	18	7	252
15	289	72	14	3	49	12	18	4	20	5	12	3	402
16	722	88	14	2	49	6	6	1	21	3	12	1	824
17	909	88	36	3	50	5	14	1	8	1	14	1	1,031
18	1,154	89	53	4	52	4	10	1	8	1	18	1	1,295
19	1,104	84	104	8	63	5	7	1	15	1	16	1	1,309
ΣΥΝΟΛΟ	4,440	84	237	4	326	6	100	2	86	2	99	2	5,288

*ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ

Το 2004, το τελευταίο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, οι συγκρούσεις αυτοκινήτων ήταν η κυρία αιτία θανάτου μεταξύ των 13-19 ετών ανδρών και γυναικών στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το 36% των θανάτων μεταξύ των 13-19 ετών αφορούν συγκρούσεις οχημάτων με κινητήρα ,το 41% για τις γυναίκες και το 34% για τους άνδρες.

ΚΥΡΙΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΘΑΝΑΤΟΥ ΣΤΟΥΣ ΕΦΗΒΟΥΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΦΥΛΛΟ2004			
ΑΙΤΙΑ ΘΑΝΑΤΟΥ	ΑΝΔΡΕΣ	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	3,662	1,967	5,629
ΑΝΘΡΩΠΟΚΤΟΝΙΑ	1,727	337	2,064
ΑΥΤΟΚΤΟΝΙΑ	1,481	435	1,916
ΚΑΚΟΗΘΗ ΝΕΟΠΛΑΣΜΑΤΑ	559	396	955

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΩΝ ΘΑΝΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΦΥΛΛΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ, 2004									
ΗΛΙΚΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ			ΓΥΝΑΙΚΕΣ			ΣΥΝΟΛΟ*		
	ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΗΧ.ΟΧ.	ΟΛΟΙ ΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ	%	ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΗΧ.ΟΧ.	ΟΛΟΙ ΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ	%	ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΗΧ.ΟΧ.	ΟΛΟΙ ΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ	%
<5	327	18,367	2	306	14,354	2	633	32,721	2
5-9	343	1,645	21	271	1,243	22	614	2,888	21
10-12	232	1,119	21	166	773	21	398	1,892	21
13-15	578	2,226	26	399	1,355	29	977	3,581	27
16-17	1,264	3,364	38	721	1,588	46	1,985	4,922	40
18-19	1,854	5,323	35	828	1,934	43	2,683	7,257	37
20-24	4,335	14,909	29	1,398	4,806	29	5,733	19,715	29
25-29	2,853	13,554	21	932	5,217	18	3,786	18,771	20
30-59	12,713	253,045	5	4,966	153,274	3	17,680	406,319	4
60-69	1,977	183,087	1	1,151	132,431	1	3,128	315,518	1
≥ 70	2,967	684,755	<1	2,249	898,930	<1	5,219	1,583,685	<1
* ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ									
ΣΗΜΕΙΩΣΗ: ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ FARS. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΆΛΛΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΘΑΝΑΤΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΚΕΝΤΡΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΝΟΣΩΝ ΗΠΑ (CDC)									

Το 54% των επιβατών που πέθαναν το 2005 ήταν οδηγοί.

ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΦΗΒΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΘΕΣΗ ΚΑΘΙΣΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ, 2005					
ΗΛΙΚΙΑ	ΟΔΗΓΟΣ		ΕΠΙΒΑΤΗΣ		Σύνολο*
	ΝΟΥΜΕΡΟ	%	ΝΟΥΜΕΡΟ	%	ΝΟΥΜΕΡΟ
13	3	3	102	95	107
14	16	10	138	89	155
15	57	20	231	80	289
16	356	49	365	51	722
17	519	57	386	42	909
18	736	64	415	36	1,154
19	724	66	380	34	1,104
ΣΥΝΟΛΟ	2,411	54	2,017	45	4,440
* ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ					

Το 61% των θανάτων των εφήβων το 2005 αφορούσαν οχήματα που κινούνται από άλλον έφηβο. Μεταξύ των θανάτων επιβατών άλλων ηλικιών το 19% συνέβη όταν οδηγούσε ένας έφηβος.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΚΑΙ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ, 2005													
ΗΛΙΚΙΑ ΕΠΙΒΑΤΗ	ΗΛΙΚΙΑ ΟΔΗΓΟΥ												ΟΛΕΣ ΟΙ ΗΛΙΚΙΕΣ*
	13-19		20-24		25-29		30-59		60-69		≥ 70		
	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	
<13	96	9	172	16	213	20	543	51	27	3	6	1	1,062
13-19	1,222	61	384	19	110	5	266	13	17	1	6	<1	2,017
20-24	250	18	718	51	216	15	207	15	4	<1	5	<1	1,417
25-29	53	7	213	28	261	35	211	28	6	1	2	<1	754
30-59	138	6	281	12	286	12	1,483	62	119	5	52	2	2,385
60-69	11	2	10	2	15	3	201	40	176	35	87	17	503
≥ 70	14	1	15	1	25	2	341	29	157	13	623	53	1,177
ΟΛΕΣ ΟΙ ΗΛΙΚΙΕΣ*	1,787	19	1,810	19	1,131	12	3,272	35	508	5	784	8	9,369

* ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ

Το 2005 η χρήση ζώνης ασφάλειας σε θανάσιμα τραυματισμένους ηλικίας 16-19 ήταν μεγαλύτερη από ότι σε οδηγούς ηλικίας 20-29. Η χρήση ζώνης ασφάλειας σε θανάσιμα τραυματισμένους επιβάτες ηλικίας 16-19 ήταν αισθητά χαμηλότερη σε σχέση με τους εφήβους οδηγούς. Σημειώνεται ότι η καταγραφή της χρήσης ζώνης ασφάλειας των θανάσιμα τραυματισμένων δεν είναι πάντα ακριβής, αλλά δίνει μια ένδειξη της σχετικής χρήσης ζωνών ασφάλειας σε σοβαρά ατυχήματα ανά ηλικιακή ομάδα.

Η ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΣΕ ΘΑΝΑΣΙΜΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΕΝΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ, 2005													
ΗΛΙΚΙΑ	ΟΔΗΓΟΙ						ΕΠΙΒΑΤΕΣ						
	ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ		ΧΩΡΙΣ ΖΩΝΗ		ΑΓΝΩΣΤΟ		ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ		ΧΩΡΙΣ ΖΩΝΗ		ΑΓΝΩΣΤΟ		
	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	ΝΟ.	%	
13	0	0	2	67	1	33	35	34	53	52	14	14	
14	1	6	12	75	3	19	48	35	73	53	17	12	
15	23	40	32	56	2	4	66	29	147	64	18	8	
16	159	45	173	49	24	7	112	31	219	60	34	9	
17	217	42	261	50	41	8	129	33	242	63	15	4	
18	310	42	368	50	58	8	124	30	261	63	30	7	
19	262	36	404	56	58	8	110	29	234	62	36	9	
20-24	1,113	35	1,881	58	224	7	376	27	921	65	120	8	
25-29	698	33	1,234	59	170	8	201	27	491	65	62	8	
30-59	3,768	40	5,072	54	603	6	832	35	1,373	58	180	8	
60-69	968	52	776	42	114	6	275	55	192	38	36	7	
≥ 70	1,763	62	881	31	184	7	799	68	310	26	68	6	
ΣΥΝΟΛΟ*	9,288	42	11,103	51	1,489	7	3,695	39	4,962	53	712	8	

* ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ

Από το 1975 έως το 2005 το ποσοστό των θανάτων ανά 100.000 άτομα μειώθηκε κατά 39% για τους εφήβους. Αντίθετα το ποσοστό των θανάτων μειώθηκε κατά 63% για άτομα 12 ετών και νεότερους, 26% των ατόμων ηλικίας 20-69 και 27% των ατόμων 70 και άνω.

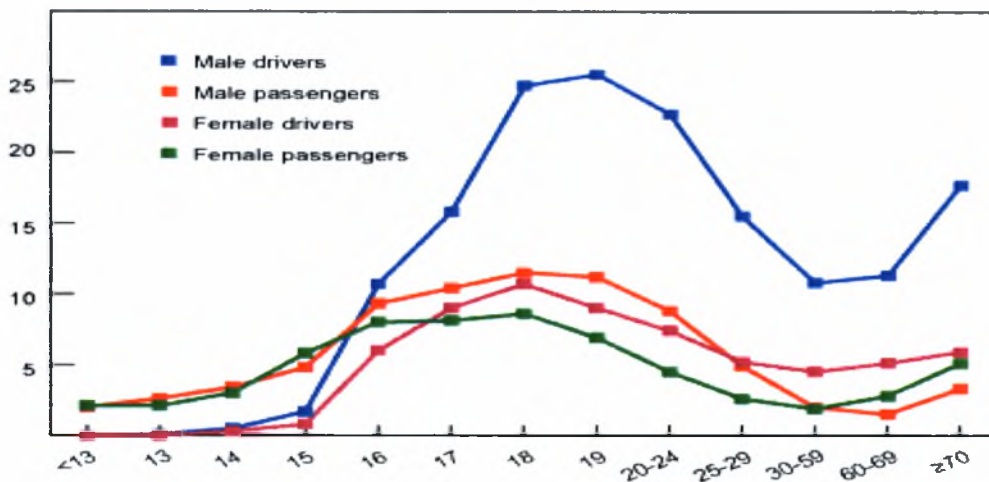
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝ ΗΛΙΚΙΑ ΣΤΑ 100.000 ΑΤΟΜΑ, 1975-2005												
	<13			13-19			20-69			≥ 70		
	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	No.	ΤΙΜΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	NO.	ΤΙΜΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	NO.	ΤΙΜΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	NO.	ΤΙΜΗ
1975	45,851,304	3,643	7.9	29,795,023	8,748	29.4	125,762,927	28,154	22.4	14,563,945	3,775	25.9
1976	45,000,704	3,424	7.6	29,909,414	9,356	31.3	128,164,926	28,654	22.4	14,960,120	3,896	26.0
1977	44,337,332	3,347	7.5	29,800,313	9,633	32.3	130,700,531	30,747	23.5	15,401,249	3,859	25.1
1978	43,907,467	3,367	7.7	29,543,252	9,940	33.6	133,257,285	32,906	24.7	15,876,541	3,824	24.1
1979	43,778,959	3,171	7.2	29,077,607	9,920	34.1	135,810,304	33,907	25.0	16,388,617	3,772	23.0
1980	43,914,342	3,048	6.9	28,486,487	9,524	33.4	137,925,913	34,329	24.9	16,897,977	3,861	22.8
1981	44,049,940	2,733	6.2	27,743,947	8,315	30.0	140,349,007	33,837	24.1	17,322,714	3,871	22.3
1982	44,131,596	2,573	5.8	27,160,586	7,323	27.0	142,588,426	30,150	21.1	17,783,888	3,655	20.6
1983	44,119,297	2,518	5.7	26,737,497	6,805	25.5	144,701,358	29,341	20.3	18,233,751	3,734	20.5
1984	43,978,044	2,422	5.5	26,435,885	6,952	26.3	146,747,916	30,585	20.8	18,662,938	4,052	21.7
1985	44,260,136	2,469	5.6	26,001,247	6,737	25.9	148,589,564	30,157	20.3	19,072,785	4,206	22.1
1986	44,755,454	2,537	5.7	25,592,481	7,466	29.2	150,321,426	31,395	20.9	19,463,480	4,445	22.8
1987	45,348,247	2,654	5.9	25,209,615	7,293	28.9	151,840,344	31,750	20.9	19,890,817	4,555	22.9
1988	45,942,966	2,701	5.9	25,004,445	7,242	29.0	153,249,145	32,071	20.9	20,302,280	4,925	24.3
1989	46,690,604	2,658	5.7	24,664,300	6,688	27.1	154,744,818	31,163	20.1	20,719,397	4,943	23.9
1990	47,472,527	2,332	4.9	24,404,795	6,364	26.1	156,422,791	30,934	19.8	21,164,283	4,844	22.9
1991	48,240,747	2,257	4.7	24,066,587	5,760	23.9	158,093,861	28,536	18.1	21,751,897	4,843	22.3
1992	48,903,668	2,165	4.4	24,163,175	5,215	21.6	159,641,639	26,859	16.8	22,321,217	4,901	22.0
1993	49,335,864	2,164	4.4	24,664,091	5,421	22.0	160,981,980	27,204	16.9	22,800,673	5,221	22.9
1994	49,692,462	2,301	4.6	25,219,838	5,632	22.3	162,170,876	27,271	16.8	23,243,845	5,425	23.3
1995	49,920,484	2,201	4.4	25,764,300	5,675	22.0	163,424,735	28,348	17.3	23,693,757	5,509	23.3
1996	50,085,188	2,186	4.4	26,357,198	5,819	22.1	164,729,863	28,365	17.2	24,056,323	5,578	23.2
1997	50,364,983	2,108	4.2	26,730,812	5,730	21.4	166,278,995	28,194	17.0	24,408,817	5,872	24.1
1998	50,527,476	2,032	4.0	27,174,728	5,610	20.6	167,752,248	27,970	16.7	24,793,551	5,798	23.4
1999	50,667,139	1,997	3.9	27,518,156	5,752	20.9	169,412,713	28,224	16.7	25,092,805	5,657	22.5
2000	52,219,423	1,888	3.6	28,326,412	5,685	20.1	176,086,448	28,874	16.4	25,559,879	5,379	21.0
2001	52,341,395	1,751	3.3	28,437,711	5,594	19.7	178,525,502	29,309	16.4	25,797,467	5,425	21.0
2002	52,332,306	1,617	3.1	28,644,313	5,954	20.8	180,959,275	29,983	16.6	26,005,326	5,332	20.5
2003	52,187,602	1,643	3.1	29,028,500	5,718	19.7	183,371,928	30,070	16.4	26,200,946	5,363	20.5
2004	52,151,406	1,645	3.2	29,400,392	5,645	19.2	185,766,088	30,327	16.3	26,337,518	5,106	19.4
2005	52,149,395	1,519	2.9	29,589,854	5,288	17.9	188,012,486	31,347	16.7	26,658,669	5,032	18.9

Το ποσοστό των θανάτων ανά 100.000 άτομα το 2005 κορυφώθηκε στις ηλικίες 18-19 για τους άνδρες οδηγούς (25 ανά 100.000) και άνδρες επιβάτες (11 ανά 100.000). Το ποσοστό θανάτων κορυφώθηκε στην ηλικία των 18 ετών για τις γυναίκες οδηγούς (11 ανά 100.000).

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΝΑ 100.000 ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΕΣΗ ,ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΦΥΛΛΟ



ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΝΑ 100.000 ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΕΣΗ,ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΦΥΛΛΟ, 2005															
ΗΛΙΚΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ					ΓΥΝΑΙΚΕΣ					ΣΥΝΟΛΟ				
	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ		ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ		ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ		ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ*		ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ*	
		ΝΟ.	ΤΙΜΗ	ΝΟ.	ΤΙΜΗ		ΝΟ.	ΤΙΜΗ	ΝΟ.	ΤΙΜΗ		ΝΟ.	ΤΙΜΗ	ΝΟ.	ΤΙΜΗ
<13	26,679,527	0	0.0	537	2.0	25,469,868	0	0.0	524	2.1	52,149,395	0	0.0	1,061	2.0
13	2,170,136	2	0.1	57	2.6	2,071,284	1	0.0	44	2.1	4,241,420	3	0.1	101	2.4
14	2,206,915	10	0.5	75	3.4	2,102,530	6	0.3	63	3.0	4,309,445	16	0.4	138	3.2
15	2,248,891	39	1.7	108	4.8	2,137,565	18	0.8	123	5.8	4,386,456	57	1.3	231	5.3
16	2,164,016	232	10.7	201	9.3	2,059,223	124	6.0	164	8.0	4,223,239	356	8.4	365	8.6
17	2,131,941	336	15.8	221	10.4	2,028,088	183	9.0	165	8.1	4,160,029	519	12.5	386	9.3
18	2,111,871	522	24.7	242	11.5	2,007,230	214	10.7	173	8.6	4,119,101	736	17.9	415	10.1
19	2,133,504	543	25.5	240	11.2	2,016,660	181	9.0	140	6.9	4,150,164	724	17.4	380	9.2
20-24	10,856,936	2,469	22.7	958	8.8	10,180,924	749	7.4	459	4.5	21,037,860	3,218	15.3	1,417	6.7
25-29	10,268,169	1,596	15.5	504	4.9	9,797,533	506	5.2	250	2.6	20,065,702	2,102	10.5	754	3.8
30-59	61,413,555	6,627	10.8	1,212	2.0	62,362,062	2,816	4.5	1,173	1.9	123,775,617	9,443	7.6	2,385	1.9
60-69	10,923,439	1,232	11.3	164	1.5	12,209,868	626	5.1	339	2.8	23,133,307	1,858	8.0	503	2.2
≥ 70	10,690,846	1,892	17.7	357	3.3	15,967,823	935	5.9	820	5.1	26,658,669	2,827	10.6	1,177	4.4

*ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Το ποσοστό των θανατηφόρων συγκρούσεων επιβατικών αυτοκινήτων ανά 100 εκατομμύρια μίλια το 2001-02 ήταν υψηλότερο στις ηλικίες 16-17 για τους άνδρες οδηγούς και σε ηλικία 16 ετών για τις γυναίκες.

ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΕ ΜΟΙΡΑΙΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ ΑΝΑ 100 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΜΙΛΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΦΥΛΛΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001-ΜΑΡΤΙΟΣ 2002									
ΗΛΙΚΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ			ΓΥΝΑΙΚΕΣ			ΣΥΝΟΛΟ*		
	ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΜΙΛΙΑ	ΤΙΜΗ	ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΜΙΛΙΑ	ΤΙΜΗ	ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΜΙΛΙΑ	ΤΙΜΗ
16	645	5,813,200,812	11.1	376	5,178,574,303	7.3	1,021	10,991,775,116	9.3
17	981	8,852,565,188	11.1	429	8,154,664,768	5.3	1,410	17,007,229,957	8.3
18	1,282	16,804,407,940	7.6	508	10,771,468,174	4.7	1,790	27,575,876,114	6.5
19	1,347	14,957,220,070	9.0	538	11,159,768,859	4.8	1,885	26,116,988,928	7.2
20-24	5,365	94,285,456,443	5.7	1,819	72,854,283,338	2.5	7,184	167,139,739,780	4.3
25-29	3,528	131,714,125,417	2.7	1,344	83,429,400,617	1.6	4,873	215,143,526,035	2.3
30-59	14,904	845,507,965,689	1.8	6,927	551,350,306,430	1.3	21,831	1396858272119	1.6
60-69	2,088	128,814,817,845	1.6	1,006	64,778,212,790	1.6	3,094	193,593,030,635	1.6
≥ 70	3,145	76,991,652,560	4.1	1,571	39,093,332,009	4.0	4,716	116,084,984,569	4.1
* ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ									

Το ποσοστό των θανατηφόρων συγκρούσεων τις νυχτερινές ώρες ανά 100 εκατομμύρια μίλια το 2001-02 ήταν περίπου 6 φορές υψηλότερο για τους άνδρες ηλικίας 16-19 από ότι για τους άνδρες ηλικίας 30-59. Η αντίστοιχη σύγκρουση για τις γυναίκες είναι 3 φορές η τιμή.

ΜΟΙΡΑΙΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΤΙΣ ΝΥΧΤΕΡΙΝΕΣ ΩΡΕΣ(21-6) ΑΝΑ 100 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΑ ΜΙΛΙΑ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΦΥΛΛΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ, ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2001-ΜΑΡΤΙΟΣ 2002						
ΗΛΙΚΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ			ΓΥΝΑΙΚΕΣ		
	ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΜΙΛΙΑ	ΤΙΜΗ	ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΜΙΛΙΑ	ΤΙΜΗ
16-19	1,753	6,868,242,230	25.5	558	5,288,492,858	10.6
20-29	4,387	34,863,762,486	12.6	1,021	16,250,031,866	6.3
30-59	4,659	100,198,843,583	4.6	1,499	42,841,189,821	3.5
60-69	334	8,575,497,349	3.9	97	3,894,479,517	2.5
≥ 70	243	3,451,274,299	7.0	73	1,370,058,296	5.3

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Το 54% των θανάτων εφήβων από σύγκρουση οχημάτων το 2005 σημειώθηκε Παρασκευή, Σάββατο, Κυριακή.

ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΦΗΒΩΝ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΜΕΡΑ, 2005		
ΜΕΡΑ	ΘΑΝΑΤΟΙ	%
ΚΥΡΙΑΚΗ	948	18
ΔΕΥΤΕΡΑ	640	12
ΤΡΙΤΗ	582	11
ΤΕΤΑΡΤΗ	623	12
ΠΕΜΠΤΗ	590	11
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	853	16
ΣΑΒΒΑΤΟ	1,049	20
ΣΥΝΟΛΟ*	5,288	100

*ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ

Οι μισοί θάνατοι των εφήβων από σύγκρουση οχημάτων το 2005 σημειώθηκαν από τις 3 έως τα μεσάνυχτα.

ΘΑΝΑΤΟΙ ΕΦΗΒΩΝ ΑΠΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΩΡΕΣ ΤΙΣ ΗΜΕΡΑΣ, 2005		
ΩΡΑ	ΘΑΝΑΤΟΙ	%
ΜΕΣΑΝΥΧΤΑ-3am	813	15
3am-6am	440	8
6am-9am	468	9
9am-noon	318	6
Noon-3pm	555	11
3pm-6pm	857	16
6pm-9pm	855	16
9pm-ΜΕΣΑΝΥΧΤΑ	941	18
ΣΥΝΟΛΟ*	5,288	100

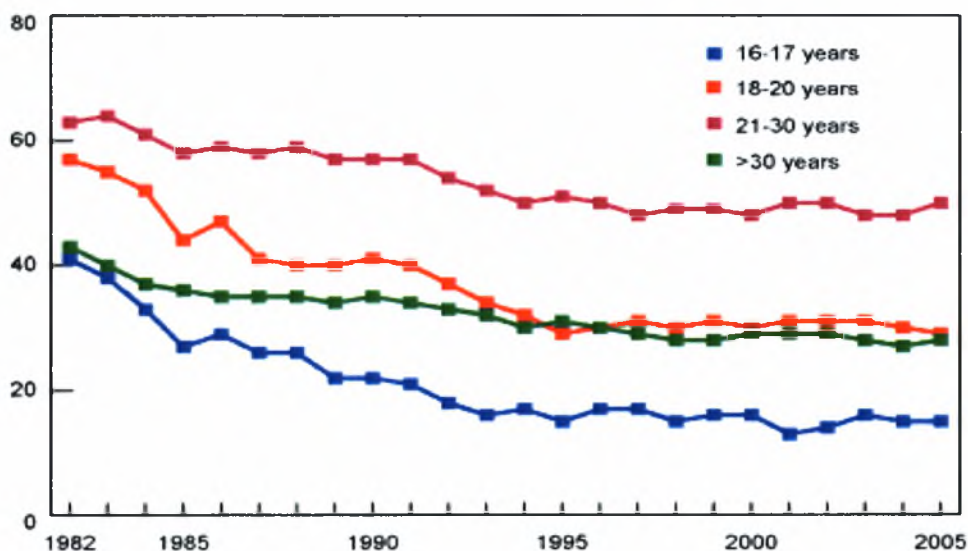
* ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ

Οι νέοι οδηγοί έχουν λιγότερες πιθανότητες από τους ενήλικες να οδηγούν μετά την κατανάλωση οινοπνευματωδών, αλλά ο κίνδυνος συγκρούσεων τους είναι σημαντικά υψηλότερος όταν το κάνουν. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα σε χαμηλές και μέτριες συγκεντρώσεις αλκοόλ στο αίμα. Το εκτιμώμενο ποσοστό θανάσιμα τραυματισμένων επιβατών ηλικίας 16-17 που είχαν αλκοόλ στο αίμα ίσο ή μεγαλύτερο από 0,08% το 2005 ήταν 15% σε σύγκριση με 63% το 1982. Η μεγαλύτερη από αυτή τη μείωση έλαβε χώρα τη

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

δεκαετία 1980. Αυτή η ηλικιακή ομάδα έμπειρων έχει τη μεγαλύτερη πτώση συμμετοχής σε ατυχήματα υπό την επήρεια αλκοόλ, σε σύγκριση με 49% μείωση για τους οδηγούς ηλικίας 18-20, 21% για τους οδηγούς ηλικίας 21-30 και 35% για αυτούς άνω των 30.

ΠΟΣΟΣΤΟ ΘΑΝΑΣΙΜΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΜΕ ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΑΛΚΟΟΛ ΣΤΟ ΑΙΜΑ $\geq 0,08\%$ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ, 1982-2005



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

% ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΘΑΝΑΣΙΜΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΜΕ Π.Α.>=0,08, 1982-2005												
ΕΤΟΣ	16-17			18-20			21-30			>30		
	ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΕ Π.Α.>=0,08		ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΕ Π.Α >=0,08		ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΕ Π.Α.>=0,08		ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΕ Π.Α.>=0,08	
	NO.	NO.	%	NO.	NO.	%	NO.	NO.	%	NO.	NO.	%
1982	895	368	41	2,561	1,458	57	6,243	3,948	63	9,861	4,208	43
1983	899	345	38	2,427	1,336	55	6,053	3,859	64	9,844	3,943	40
1984	969	321	33	2,472	1,274	52	6,411	3,885	61	10,337	3,860	37
1985	935	250	27	2,292	1,009	44	6,262	3,659	58	10,441	3,713	36
1986	1,172	336	29	2,464	1,158	47	6,695	3,974	59	11,042	3,887	35
1987	1,192	311	26	2,438	1,004	41	6,802	3,975	58	11,579	4,016	35
1988	1,177	302	26	2,611	1,056	40	6,819	3,991	59	12,145	4,203	35
1989	1,060	234	22	2,476	991	40	6,475	3,675	57	12,401	4,272	34
1990	999	224	22	2,398	974	41	6,152	3,510	57	12,274	4,238	35
1991	902	193	21	2,119	852	40	5,623	3,183	57	11,801	3,993	34
1992	900	165	18	1,797	664	37	5,122	2,759	54	11,639	3,823	33
1993	935	152	16	1,870	643	34	5,065	2,658	52	12,038	3,851	32
1994	1,006	167	17	1,984	632	32	4,975	2,484	50	12,522	3,771	30
1995	1,015	150	15	1,968	575	29	5,081	2,585	51	13,246	4,155	31
1996	1,106	186	17	1,920	583	30	4,989	2,475	50	13,478	4,070	30
1997	1,090	180	17	1,944	593	31	4,772	2,272	48	13,773	4,001	29
1998	1,059	161	15	2,035	607	30	4,577	2,222	49	13,839	3,930	28
1999	1,092	172	16	2,169	677	31	4,653	2,260	49	13,870	3,866	28
2000	999	158	16	2,251	686	30	4,706	2,268	48	13,743	3,997	29
2001	993	132	13	2,254	691	31	4,735	2,358	50	13,790	4,005	29
2002	1,126	155	14	2,326	718	31	4,938	2,462	50	14,006	4,020	29
2003	994	159	16	2,266	699	31	4,852	2,308	48	13,957	3,930	28
2004	969	149	15	2,206	665	30	4,970	2,372	48	13,689	3,743	27
2005	875	134	15	2,103	609	29	5,040	2,502	50	13,766	3,842	28

Οι γυναίκες που τραυματίστηκαν θανάσιμα ήταν λιγότερο πιθανό να έχουν μεγάλη περιεκτικότητα σε αλκοόλ στο αίμα τους από ότι οι άνδρες έφηβοι το 2005. Μεταξύ των οδηγών ηλικίας 16-17 που τραυματίστηκαν θανάσιμα το 18% των ανδρών και το 10% των γυναικών είχε περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα μεγαλύτερη η ίση του 0,08. Μεταξύ των οδηγών ηλικίας 18-19 που τραυματίστηκαν θανάσιμα το 30% των ανδρών και το 16% των γυναικών είχε περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα μεγαλύτερη η ίση του 0,08.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

%ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΘΑΝΑΤΙΜΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΕΝΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΜΕ Π.Α.≥ 0.08 ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΦΥΛΛΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ, 2005									
ΗΛΙΚΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ			ΓΥΝΑΙΚΕΣ			Σύνολο*		
	ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΕ Π.Α.>=0,08		ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΕ Π.Α.>=0,08		ΘΑΝΑΤΟΙ ΟΔΗΓΩΝ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΙ ΘΑΝΑΤΟΙ ΜΕ Π.Α.>=0,08	
	ΝΟ.	ΝΟ.	%	ΝΟ.	ΝΟ.	%	ΝΟ.	ΝΟ.	%
16-17	568	102	18	307	32	10	875	134	15
18-19	1,065	317	30	395	62	16	1,460	379	26
20	492	199	40	151	32	21	643	230	36
21-30	3,830	2,141	56	1,210	362	30	5,040	2,502	50
31-60	6,522	2,774	43	2,780	667	24	9,302	3,442	37
61-70	1,183	216	18	610	40	7	1,793	257	14
>70	1,789	115	6	881	28	3	2,671	143	5
ΟΛΕΣ ΟΙ ΗΛΙΚΙΕΣ*	15,517	5,887	38	6,360	1,228	19	21,880	7,117	33

*ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΕΙ ΚΑΙ ΑΓΝΩΣΤΟΥΣ

Κάθε χρόνο τα ατυχήματα παίρνουν τις ζωές περίπου 40.000 ατόμων και τραυματίζουν περίπου 3 εκατομμύρια στις Ηνωμένες Πολιτείες (US Department of Transportation, 2005). Το κόστος αυτών των ατυχημάτων είναι προσεγγιστικά 200 δισεκατομμύρια δολάρια. Οι νεαροί οδηγοί διαθέτουν ένα πολύ μεγαλύτερο ποσοστό ατυχημάτων από κάθε άλλη ηλικιακή ομάδα. Άτομα ηλικίας κάτω των 20 έχουν ποσοστό συντριβής 4 φορές μεγαλύτερο από αυτό του γενικού πληθυσμού οδήγησης. Το υψηλότερο ποσοστό ατυχημάτων έχουν οι οδηγοί κατά τα 2 πρώτα έτη από την παραλαβή της άδειας τους. Το πρώτο εξάμηνο είναι το πιο επικίνδυνο για κάθε οδηγό. Προφανώς, το ποσοστό της συγκρούσεων μειώνεται με την εμπειρία της οδήγησης και την αύξηση της ωριμότητας. Πολλά ατυχήματα οφείλονται στις καταχρηστικές αντιδράσεις σε πέλματα, στον πανικό, σε θέματα τρόπου ζωής, όπως η ανάληψη κίνδυνου και σε άλλες ασυνήθιστες καταστάσεις άγνωστες στο νεαρό οδηγό. Τα αποτελέσματα μελετών δείχνουν ότι τις πρώτες φορές που είναι κάποιος πίσω από το τιμόνι σχεδόν όλες οι δυνατότητες επεξεργασίας των πληροφοριών απορροφούνται απλά για να διατηρήσει το αυτοκίνητο στη λωρίδα. Με την εμπειρία που έχει αποκτηθεί, η περιφερική όραση χρησιμοποιείται περισσότερο για τον εντοπισμό του οχήματος στην λωρίδα, επικεντρώνεται περισσότερο στον δρόμο για να δοθεί περισσότερος χρόνος για την επεξεργασία των πληροφοριών καθώς αυξάνεται η ταχύτητα του οχήματος.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

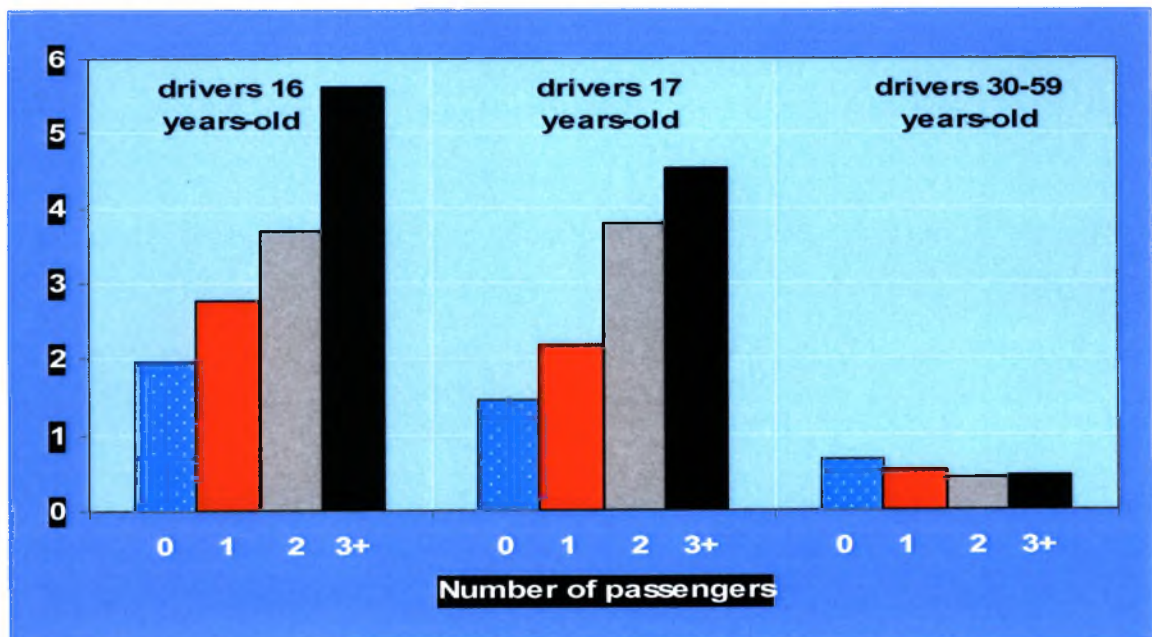
ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΥΝΤΡΙΒΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ



2001-2002 GES data; IIHS, 2006

ΠΟΣΟΣΤΑ ΘΑΝΑΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ 1992-1997

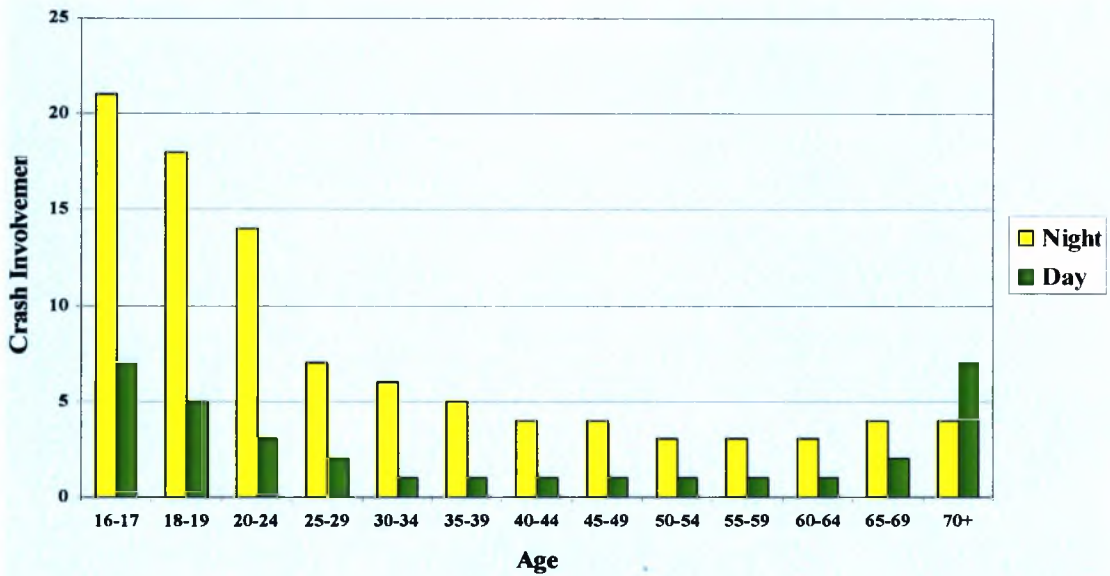
ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ source chen et al.2000



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

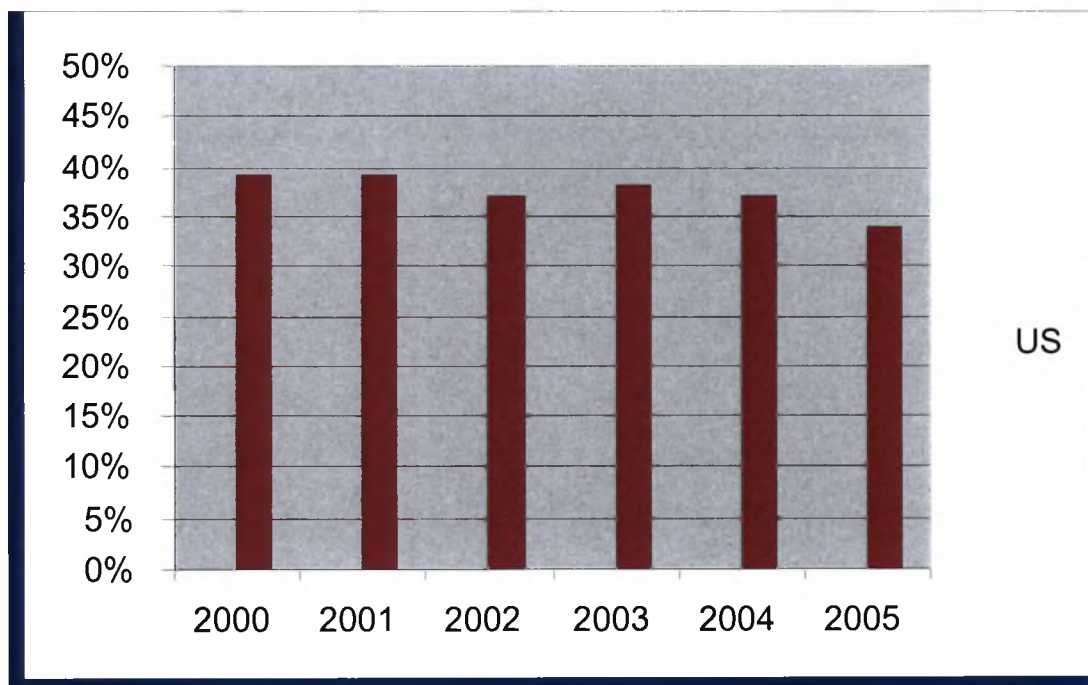
ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΝΥΧΤΑ-ΜΕΡΑ

IHS, 2001-2002



ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΛΟΓΩ ΑΛΚΟΟΛ - ΗΛΙΚΙΕΣ 16-20

ΕΤΗ 2000-05



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

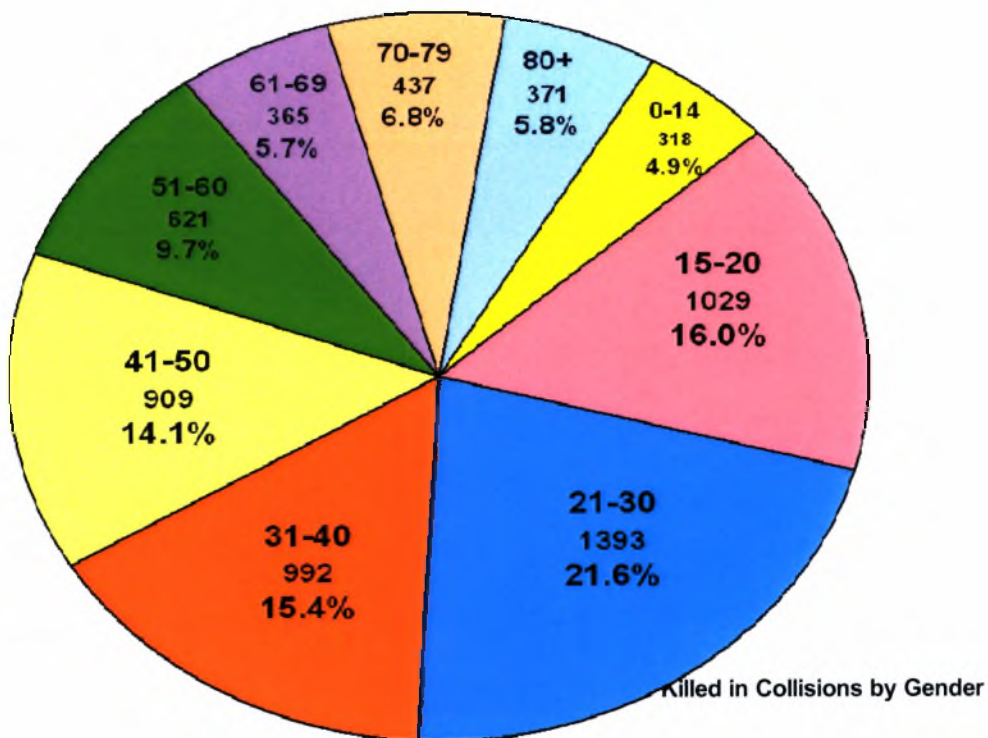
Το 2004 οι έφηβοι οδηγοί αντιπροσώπευαν το 6,3% των εξουσιοδοτημένων οδηγών. Συμμετείχαν στο 12,6% του συνόλου των θανατηφόρων συγκρούσεων(NHSTA 2005)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ Washington

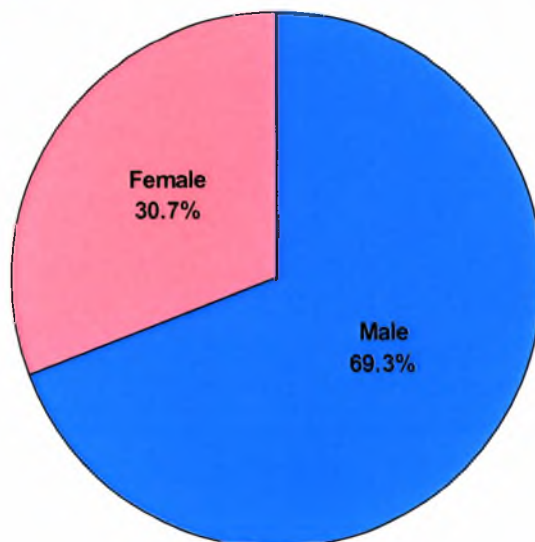
Από το 1999-2004 , η σύγκρουση αυτοκινήτων ήταν η νούμερο ένα αιτία θανάτου για άτομα ηλικίας 10-24 , και η νούμερο 2 αιτία θανάτου για άτομα ηλικίας 5-9 και 25-34.(CDC).

ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΘΑΝΑΤΩΝ

WASHINGTON TRAFFIC FATALITIES 1996-2005 By Age Group



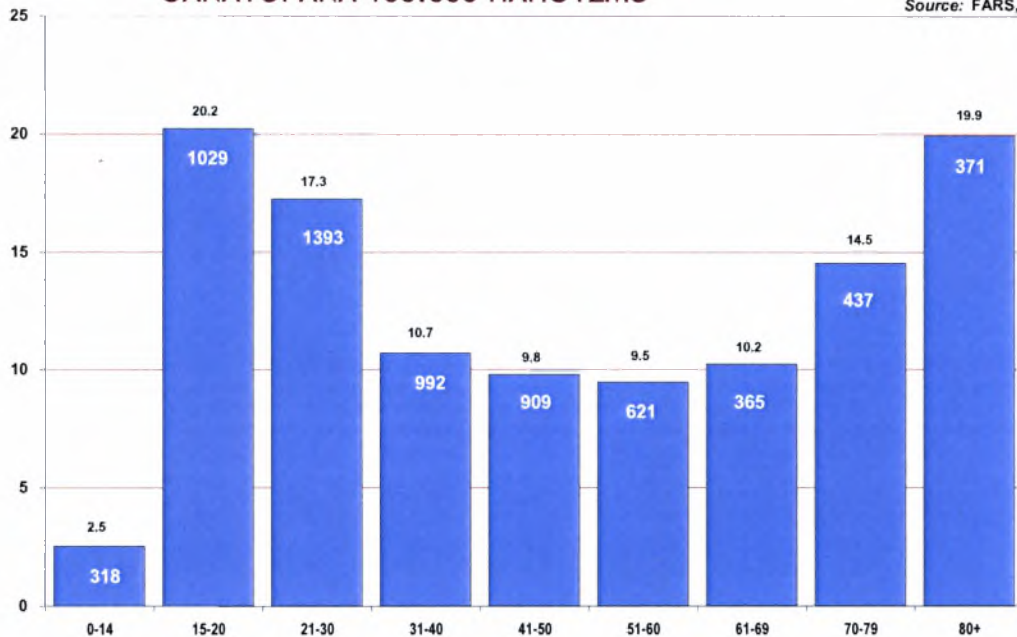
Source: FARS



ΑΝΑΛΟΓΙΑ ΘΑΝΑΤΩΝ ΣΤΗΝ WASHINGTON

ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ,
ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΝΑ 100.000 ΠΛΗΘΥΣΜΟ

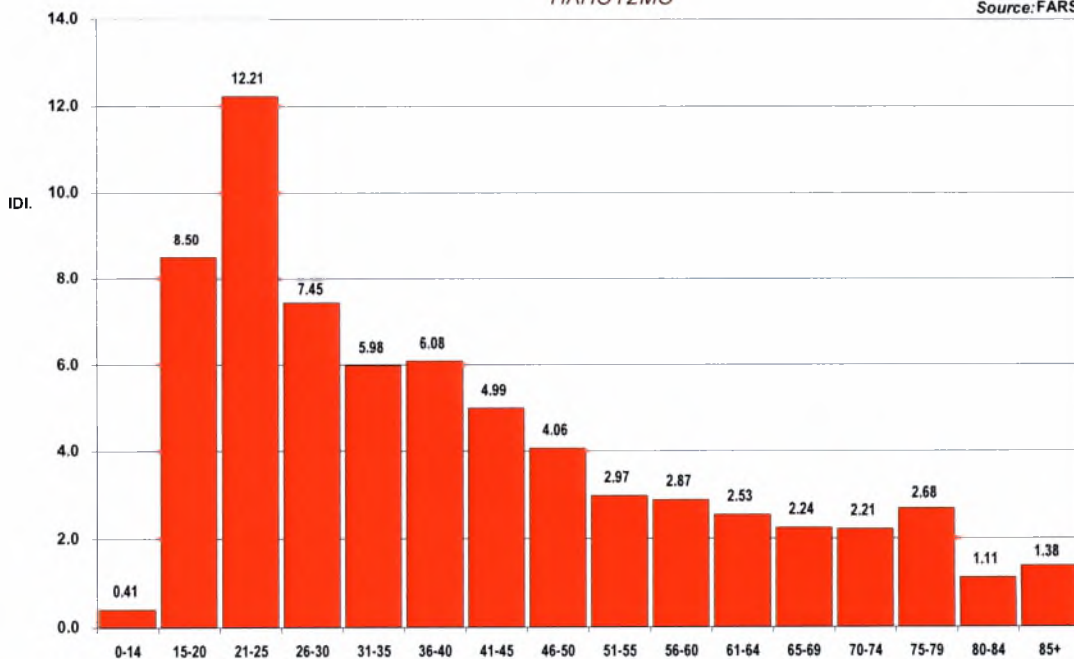
Source: FARS, OFM



ΔΙΑΤΑΡΑΓΜΕΝΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΠΟΥ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΕ ΤΡΟΧΑΙΑ, 1996-2005

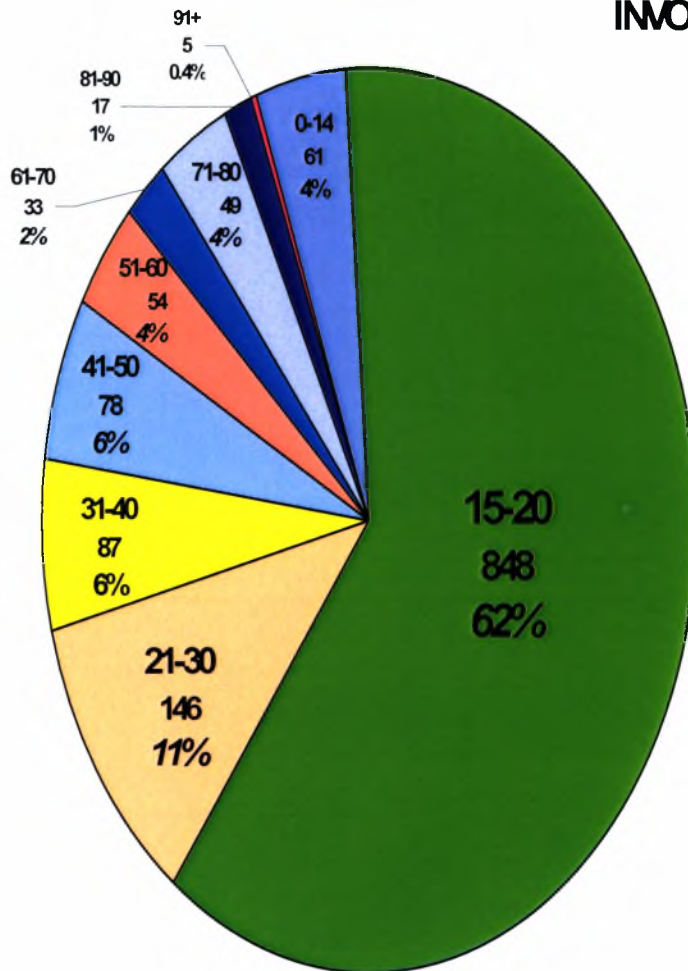
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑ
ΘΑΝΑΤΟΙ ΑΝΑ 100.000
ΠΛΗΘΥΣΜΟ

Source: FARS



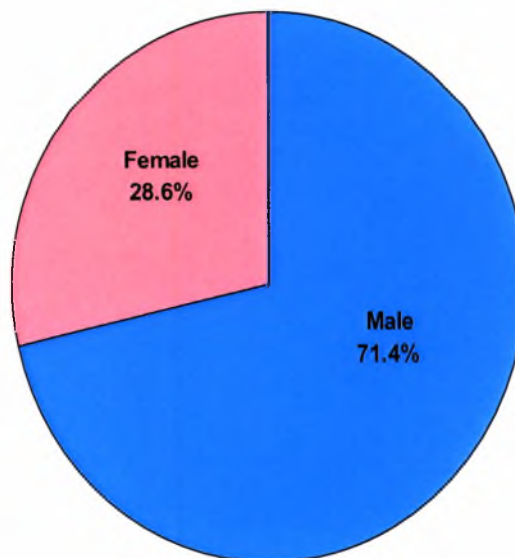
WASHINGTON YOUNG DRIVER-
INVOLVED FATALITIES

1996-2005
By Age Group
**Involving a driver
between 15 and 20
years old*

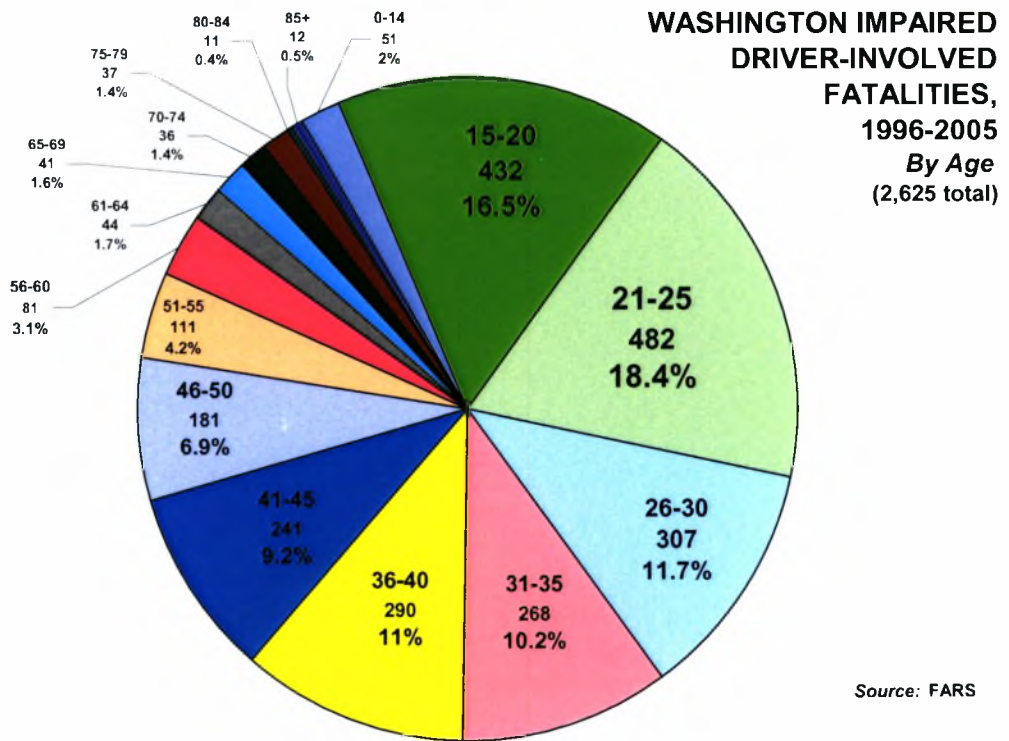


Source: FARE

15-20 Year Olds Killed in Teen Driver Collisions, by Gender



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

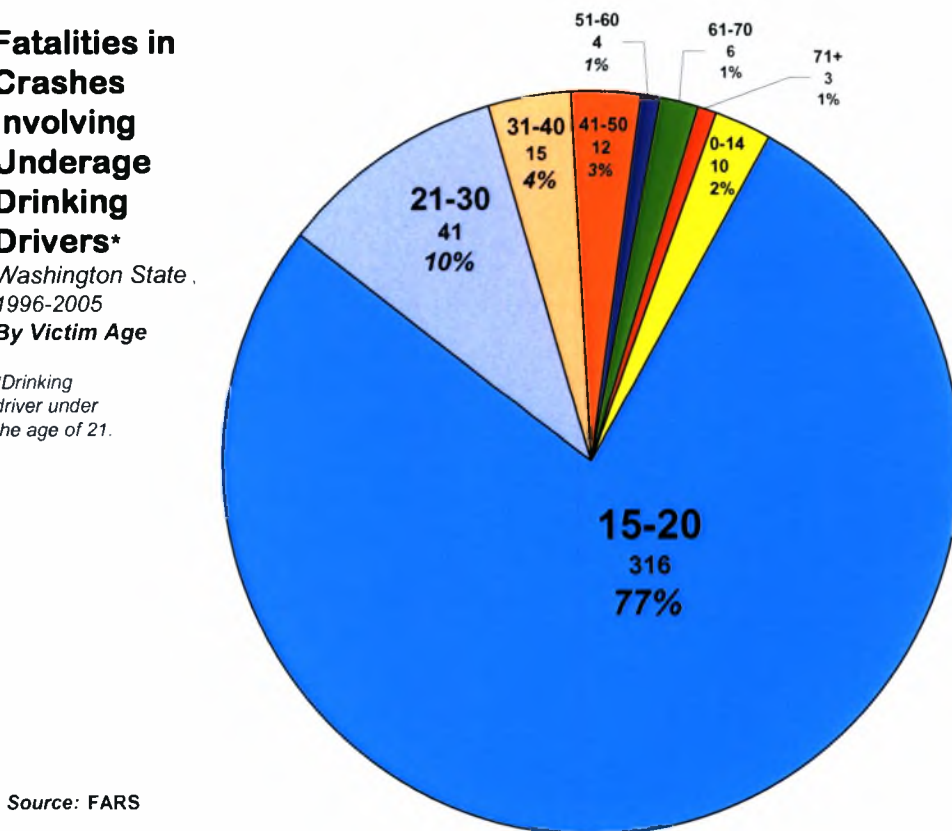


ΘΑΝΑΤΟΙ ΣΕ ΤΡΟΧΑΙΑ ΠΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΝΑΤΑΙ ΑΝΗΛΛΙΚΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΕΙΡΙΑ ΑΛΚΟΟΛ

Fatalities in Crashes Involving Underage Drinking Drivers*

Washington State, 1996-2005
By Victim Age

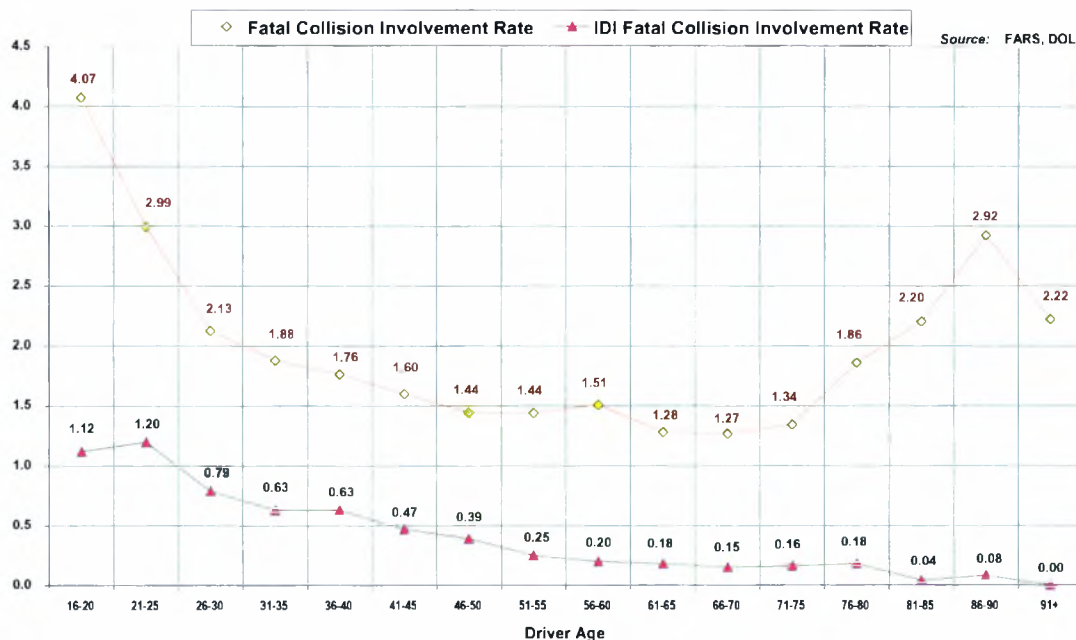
*Drinking driver under the age of 21.



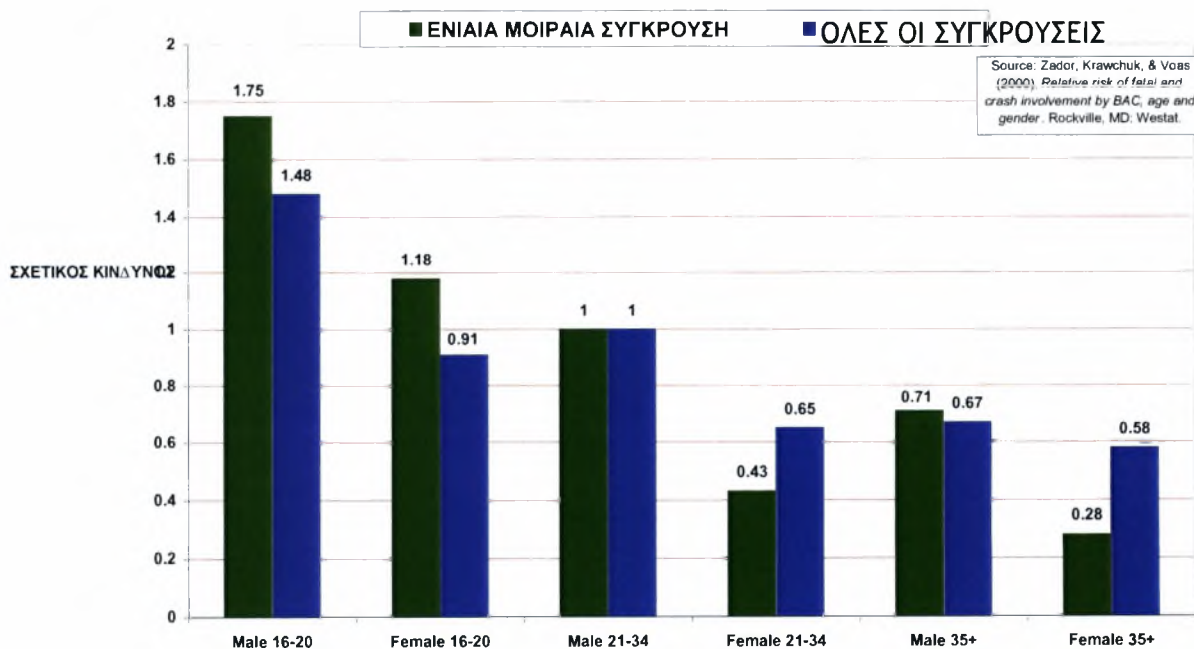
ΤΙΜΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΣΕ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ, 1996-2005

By Driver Age Group

Fatal crashes and impaired driver-involved fatal crashes per 10,000 licensed drivers (in age group)



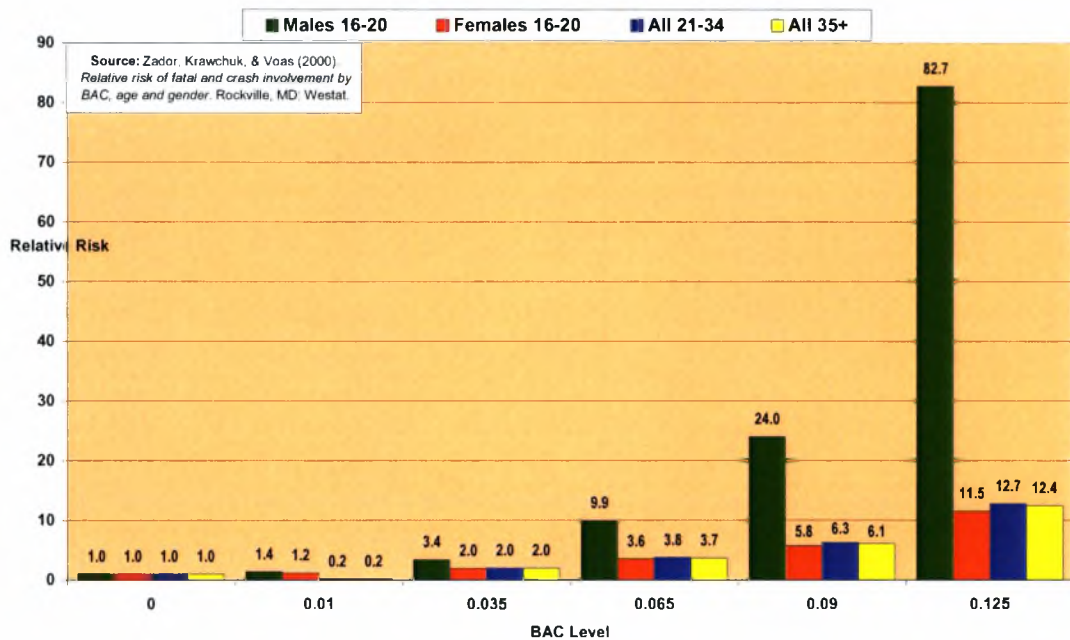
ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΣΥΜΠΛΟΚΗΣ ΝΗΦΑΛΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΑΝΤΕΣ ΗΛΙΚΙΑΣ 21-34



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

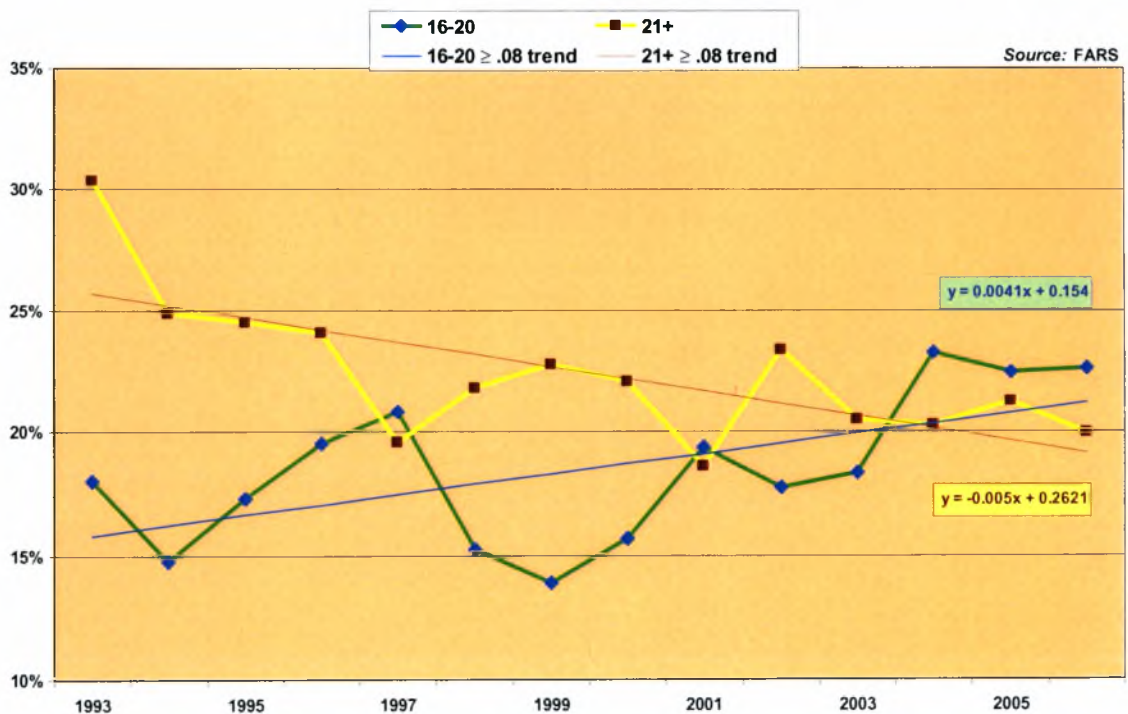
ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΕΜΠΛΟΚΗΣ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

**Relative Risk of Collision Involvement
by BAC and Age**



ΟΔΗΓΟΙ ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΜΕ ΠΑ>=.08

**Drivers in Washington Fatal Crashes with BAC ≥ .08
16-20 year-olds vs 21+ year-olds, By Year and Percent in Age Group**

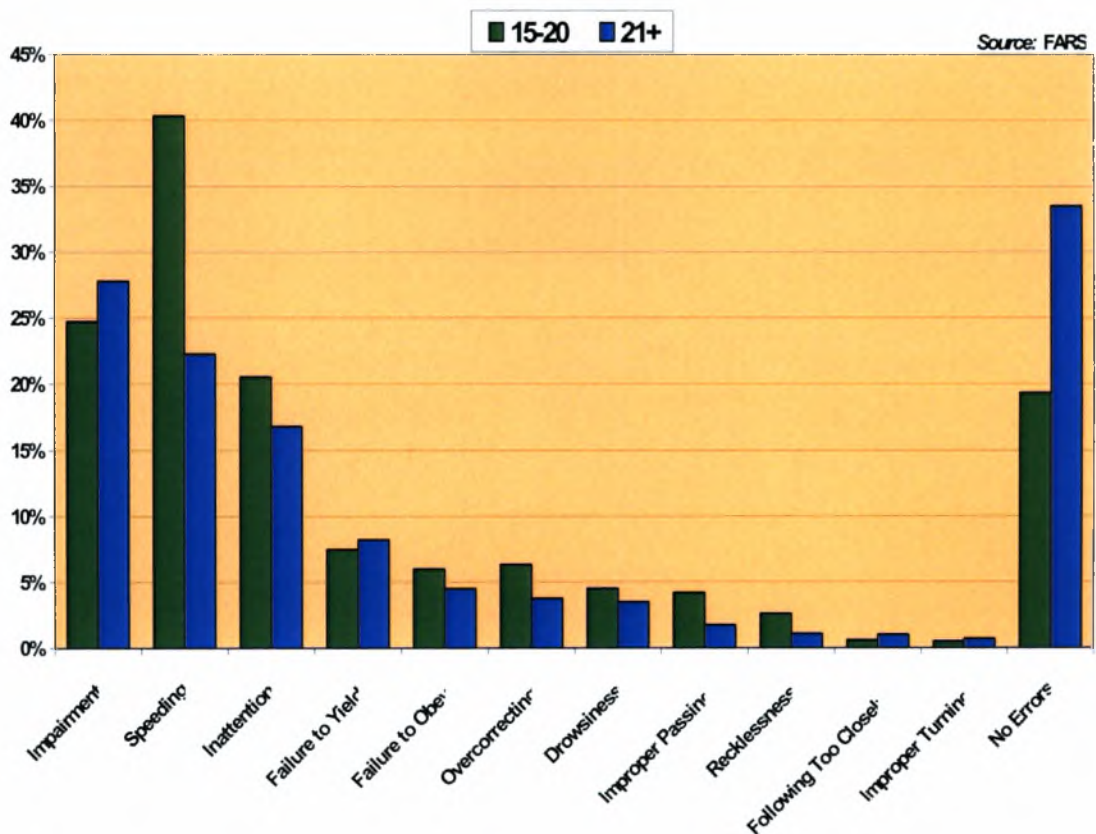


ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Στο διάγραμμα που ακολουθεί βλέπουμε τη συχνότητα λαθών όπως δυσλειτουργία , υπερβολική ταχύτητα , απροσεξία ,αποτυχία στην απόδοση , αποτυχία να υπακούουν στους νόμους ,υπερβολική προσοχή , υπνηλία , ανάρμοστο προσπέρασμα ,απερισκεψία ,να ακολουθούν τα άλλα οχήματα σε πολύ μικρή απόσταση ,ανάρμοστες στροφές και τέλος χωρίς κανένα λάθος.

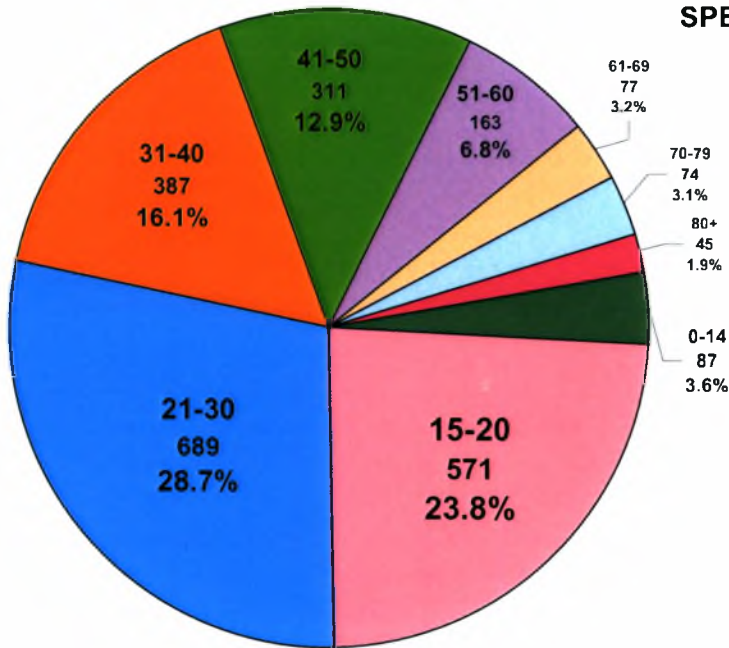
DRIVER ERRORS IN WASHINGTON FATAL CRASHES, 1996-2005

By Age Group, 15-20 year-olds vs 21+ year-olds



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

**WASHINGTON
SPEEDING-RELATED
FATALITIES
1996-2005
By Age Group**

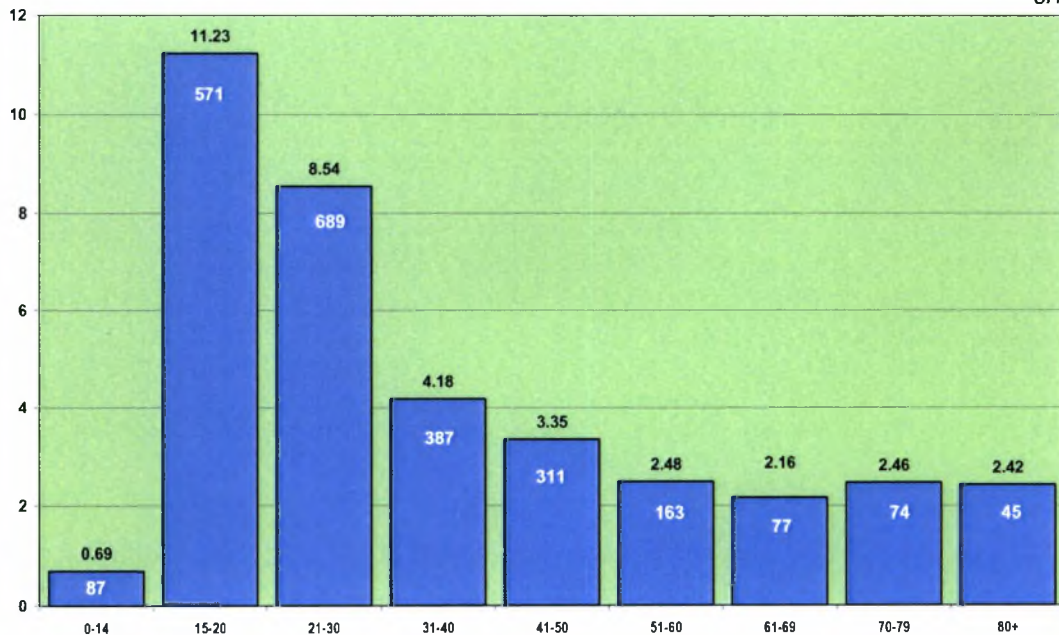


Source: FARS

ΠΩΣ Η ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ ΜΕ ΤΑ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

WASHINGTON SPEEDING-RELATED FATALITY RATES, 1996-2005
By Age Group, speeding-related fatalities per 100,000 population

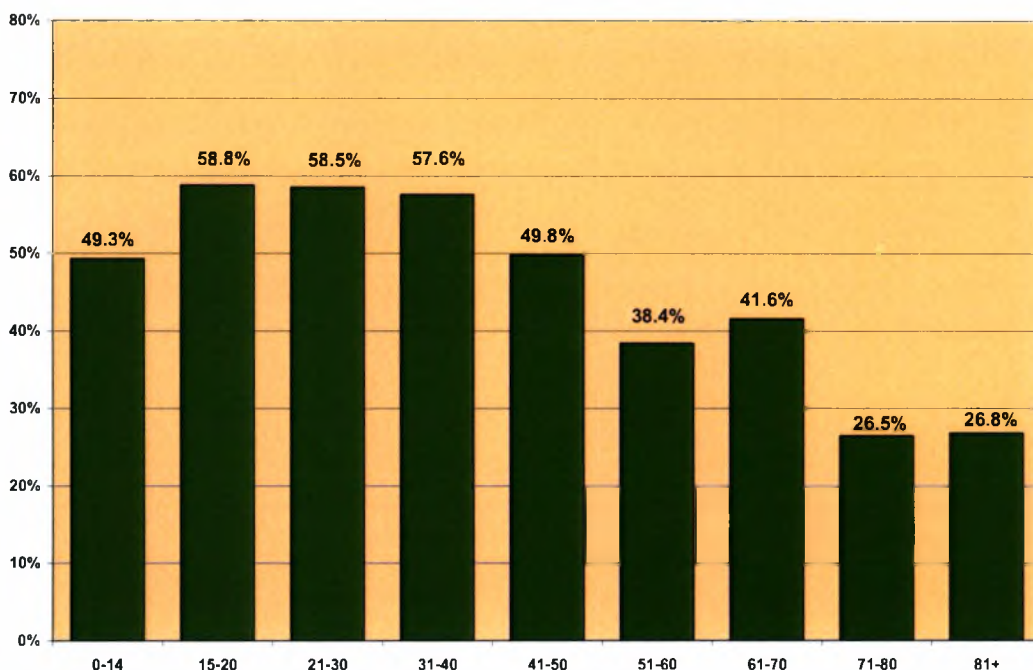
Source: FARS
OFM



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΠΩΣ ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ Η ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΜΕ ΤΑ ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Seatbelt NON-Use in Vehicle Occupant Fatalities, 1996-2005
Washington State, By Age Group



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ MICHIGAN

Στο MICHIGAN, το Michigan State Police Criminal Justice Information Center, και το Office of Highway Safety Planning σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Michigan Transportation Research Institute δημοσιεύει ετήσιες στατιστικές εκθέσεις και πραγματικά περιστατικά που ονομάζονται Michigan Traffic Crash Facts. Σύμφωνα με πρόσφατη έκθεση τους το 2001, μεταξύ όλων των οδηγών υπήρξαν 1.328 θάνατοι, το 38% από αυτούς σχετίζονται με το οινόπνευμα. Μεταξύ 1999 και 2001, οι οδηγοί άνδρες μεταξύ των ηλικιών 16 και 20 είχαν υψηλότερο ποσοστό συντριβής να 1000 άδειες οδήγησης από οποιαδήποτε άλλη ηλικιακή ομάδα. Τα αγροτικά ατυχήματα αντιπροσωπεύουν το 39% των οχημάτων που ταξίδεψαν και 21% του πληθυσμού. Η διαφορά μεταξύ αγροτικών και αστικών ατυχημάτων έχει αυξηθεί κατά την τελευταία δεκαετία. Η επιτάχυνση ήταν ένας παράγοντας που συνέβαλε στο 30% του συνόλου των θανατηφόρων συγκρούσεων.

Επιπλέον ένας στους τρεις έφηβους έχει κάποιο ατύχημα στο πρώτο έτος της οδήγησης. Οι έφηβοι οδηγοί αντιπροσωπεύουν το 14% του συνόλου των οδηγών που εμπλέκονται σε τροχαία και το 17% του συνόλου των οδηγών που εμπλέκονται σε τροχαία που έχουν αναφερθεί στην αστυνομία. Σύμφωνα με μελέτες που έγιναν από το Ασφαλιστικό Ινστιτούτο

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Οδικής Ασφάλειας αναφέρεται ότι η παρουσία εφήβου επιβάτη αυξάνει τον κίνδυνο σύγκρουσης. Απλά ένας επιπλέον επιβάτης αυξάνει τον κίνδυνο σύγκρουσης κατά 1,5 φορές. Με δυο η περισσότερους επιβάτες ο κίνδυνος ήταν 5 φορές υψηλότερος. Επίσης διαπιστώθηκε κατά 53%μειωση στα τροχαία που αφορούν εφήβους , όταν εφαρμόστηκε περιορισμός της οδήγησης κατά τις νυχτερινές ώρες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΝΟΤΙΑ ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ

Αναλύσεις δείχνουν ότι οι έφηβοι στην Καλιφόρνια ηλικίας 15-17 έχουν κάνει σφάλμα στο 68% των θανατηφόρων συγκρούσεων. Η νέα μελέτη του AAA Foundation Analysis. Δείχνει ότι σε εθνικό επίπεδο το ένα τρίτο του συνόλου των θανάτων ήταν οδηγοί ενώ τα υπόλοιπα 2 τρίτα πεζοί ή άλλοι χρήστες του οδικού δικτύου.

Στην Καλιφόρνια 1.976 ζωές χάθηκαν σε τροχαία με συμμετοχή νέων οδηγών από το 1995 έως το 2004. Αυτό περιλαμβάνει 546 οδηγούς 15-17 ετών (28%) ,700 επιβάτες (35,4%), 496 (25%)επιβαίνοντες οχημάτων και 233 μη αυτοκινητιστές(12%).

Η ανάλυση του Ιδρύματος δείχνει ότι από το 1995 μέχρι το 2004 η συμμετοχή νέων σε θανάσιμα ατυχήματα στοίχησε τη ζωή σε 30.917 ανθρώπους σε εθνικό επίπεδο εκ των οποίων μόνο 11.177 (36,2%) ήταν οι οδηγοί έφηβοι. Στο υπόλοιπο 19.740 (63,6%) περιλαμβάνονται 9.847 επιβάτες εφήβων ,7.477 επιβάτες των άλλων οχημάτων που χρησιμοποιούνται από οδηγούς ηλικίας τουλάχιστον 18 ετών και 2.323 μη αυτοκινητιστών.

Επίσης είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι ενώ οι στατιστικές αντιπροσωπεύουν θανάτους ,υπάρχουν πολλά ατυχήματα που δεν έχουν ως αποτέλεσμα το θάνατο αλλά οδηγούν σε σοβαρή σωματική η ψυχική βλάβη η τραύματα στους έφηβους οδηγούς και στους άλλους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Η Αυστραλία έχει περίπου το ίδιο μεγεθος με τα όμορα κράτη των Ηνωμένων Πολιτειών. Στην Αυστραλία άτομα 16-24 ετών αποτελούν το 20% περίπου του πληθυσμού οδήγησης , αλλά αντιπροσωπεύουν το 35% των θανατηφόρων ατυχημάτων και το 50% των ατυχημάτων με τραυματισμούς. Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι περισσότερο από το ένα τέταρτο του συνόλου των τραυματισμένων των δρόμων και των ανθρώπων που κατεληξαν νοσοκομείων είναι ηλικίας 17 έως 25 ετών .Παράλληλα παρά τη συνεχή χρηματοδότηση και την εφαρμογή αποτελεσματικών στρατηγικών για την οδική ασφάλεια οι θάνατοι σε τροχαία ατυχήματα σε αυτή την ηλικιακή ομάδα έχουν παραμείνει σταθεροί από το 1998.

Το 1996-1999 περίπου το ένα τέταρτο των συνολικά τραυματισμένων ήταν άνδρες ενώ τα ποσοστά των γυναικών ήταν χαμηλότερα. Οι άνδρες οδηγοί της ομάδας 17-25 ετών έχουν υψηλότερο ποσοστό περίπου διπλάσιο στα σοβαρά ατυχήματα από ότι άνδρες σε άλλες ηλικιακές ομάδες. Οι γυναίκες οδηγοί στην ομάδα 17-25 ετών που έχουν τραυματιστεί σοβαρά σε τροχαία έχουν ποσοστό περίπου διπλάσιο από ότι γυναίκες άλλων ηλικιών. Από το 1999 το ποσοστό θανάτου για τους άνδρες μοτοσικλετιστές της ομάδας 17-25 έχει μειωθεί σε σχέση με την ομάδα 26-39 που ήταν η αμέσως επόμενη με υψηλό ποσοστό. Γυναίκες οδηγοί μοτοσυκλέτας υπάρχουν πολύ λίγες. Λιγότερες από 10 γυναίκες οδηγοί μοτοσυκλέτας σκοτώνονται κάθε χρόνο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΚΤΩΡΙΑ

Από όλες τις πολιτείες της Αυστραλίας η Βικτώρια έχει πιο δύσκολες απαιτήσεις για τους νέους οδηγούς.

Περίπου 44 νέοι οδηγοί σκοτώνονται και 990 τραυματίζονται σοβαρά στους δρόμους της Βικτώριας κάθε χρόνο. Οι εν λόγω οδηγοί αντιπροσωπεύουν πάνω από το ένα τέταρτο των θανάτων, όμως αντιπροσωπεύουν μόνο το 13% όλων όσων έχουν πάρει άδεια οδήγησης.

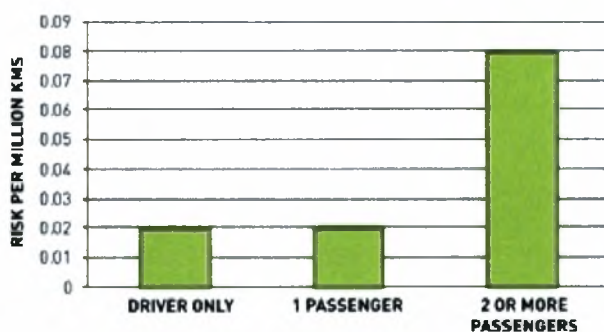
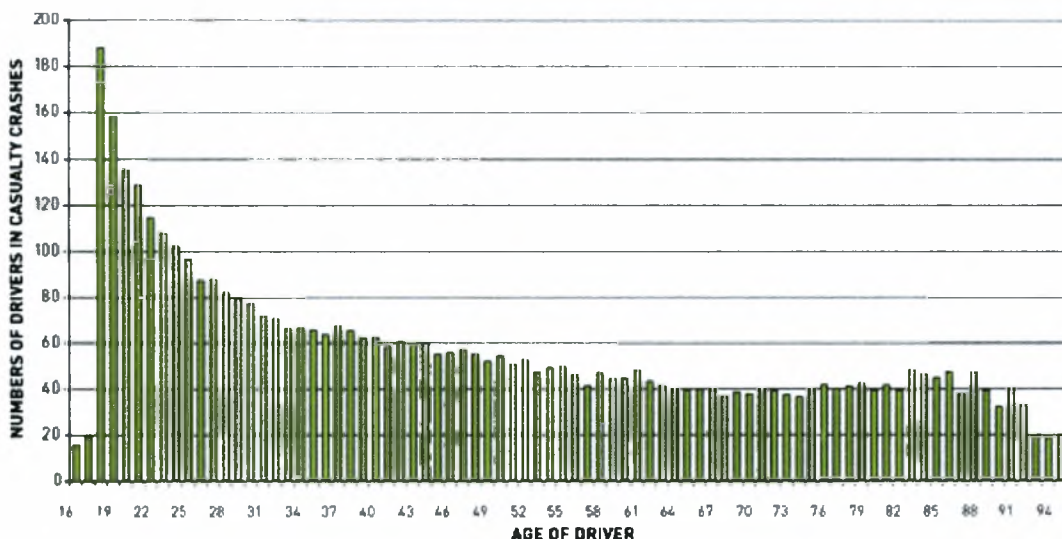
Απειρία» ο κίνδυνος ατυχήματος είναι υψηλότερος κατά το πρώτο έτος οδήγησης. Η απειρία είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για τις συντριβές.

Ποτό» Το αλκοόλ αποτελεί παράγοντα που συντελεί σε περίπου 20% θανάτους σε οδηγούς 18 έως 20 ετών και περίπου 50% θανάτους σε οδηγούς 21 έως 25 ετών,

Ασφάλεια οχημάτων» Οι νέοι οδηγοί είναι πιθανό να οδηγούν μικρότερα, παλαιότερα αυτοκίνητα που έχουν λιγότερες δυνατότητες ασφάλειας. Το γεγονός αυτό θέτει αυτούς και τους επιβάτες τους σε μεγαλύτερο κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού ή θανάτου σε περίπτωση σύγκρουσης.

Κίνδυνοι: Νέοι αρχάριοι οδηγοί αντιμετωπίζουν υψηλά επίπεδα κινδύνου κατά τη μετάβαση από την οδήγηση υπό την εποπτεία στην σόλο οδήγηση. Η έλλειψη εμπειρίας και η αύξηση της ανάληψης κινδύνων, όπως η οδήγηση σε κατάσταση μέθης και η υπερβολική ταχύτητα, συμβάλλουν στην αύξηση των ποσοστών συντριβής για τους νέους οδηγούς.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ



Πολλοί επιβάτες: Η έρευνα δείχνει ότι η παρουσία πολλών επιβατών αυξάνει σημαντικά την πιθανότητα ενός άπειρου οδηγού να εμπλακεί σε θανατηφόρο δυστύχημα. Ο κίνδυνος να εμπλακούν σε ένα θανατηφόρο δυστύχημα κατά τη δοκιμαστική περίοδο αυξάνεται τέσσερις φορές με δύο ή περισσότερους επιβάτες. Περίπου το 26 τοις εκατό του πρώτου έτους των δοκιμαστικών οδηγών που εμπλέκονται σε θανατηφόρα ατυχήματα μετέφεραν δύο ή περισσότερους επιβάτες, αλλά μόνο το 9 τοις εκατό της συνολικής οδήγησης και 7 τοις εκατό από τα ταξίδια τους περιλαμβάνουν την οδήγηση με δύο ή περισσότερους επιβάτες. Πολλοί οι επιβάτες δημιουργούν μια επικίνδυνη απόσπαση της προσοχής και ενθαρρύνουν την ανάληψη κινδύνου για έναν άπειρο οδηγό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν τη μεγαλύτερη αίτια θανάτου και στη Νέα Ζηλανδία. Το 2006 οι νέοι οδηγοί ηλικίας 15 έως 24 ετών αντιπροσώπευαν το 16% των αδειών οδήγησης , αλλά συνεπλάκησαν σε 34,8% των θανατηφόρων συγκρούσεων , το 38% των σοβαρών τραυματισμών και το 42,8 % των ατυχημάτων με σοβαρές ζημιές. Από αυτές οι νέοι οδηγοί έσφαλαν στο 77% των συντριβών.

Το συνολικό κοινωνικό κόστος των συντριβών όπου οδηγοί 15-24 ετών έσφαλαν το 2006 ήταν περίπου 1 δις. Δολάρια. αυτό είναι σχεδόν το ένα τρίτο του κοινωνικού κόστους που συνδέεται με όλες τις συντριβές.

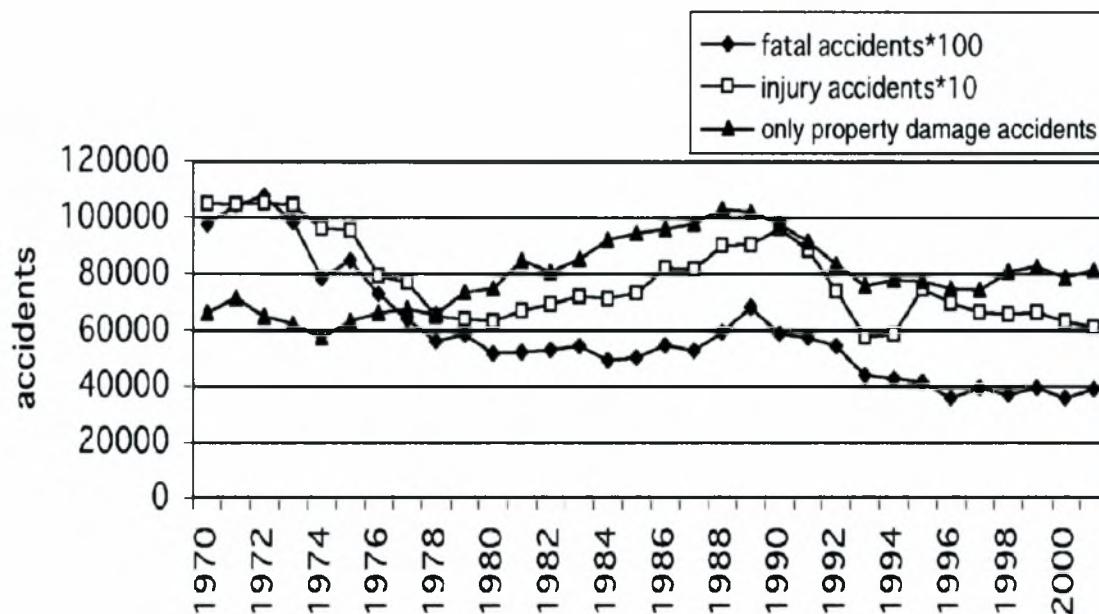
Οι άνδρες οδηγοί ηλικίας 15-19 ετών είναι περίπου επτά φορές περισσότερο πιθανό να εμπλακούν σε δυστύχημα από ότι οι ομόλογοι τους ηλικίας 45-49.

Παρά το γεγονός ότι οι γυναίκες ηλικίας 15-19 ετών έχουν χαμηλότερο ποσοστό συγκρούσεων από τους άνδρες της ίδιας ηλικίας , εξακολουθεί να είναι περίπου έξι φορές περισσότερο πιθανό να εμπλακούν σε σύγκρουση από ότι οι γυναίκες οδηγοί ηλικίας 45-49.

Νέοι οδηγοί ηλικίας 20-24 ετών είναι περίπου τρεις φορές περισσότερο πιθανό να εμπλακούν σε σύγκρουση από ότι οι οδηγοί ηλικίας 45-49. Είναι γενικά αποδεκτό ότι το σχετικά υψηλότερο ποσοστό για τους νέους οδηγούς είναι αποτέλεσμα της έλλειψης γνώσεων ,της κατανόησης ,της ευαισθητοποίησης απέναντι στους κινδύνους και την εμπειρία και εν μέρει αποτέλεσμα ηλικιακών παραγόντων όπως ο τρόπος ζωής ,η ωριμότητα..

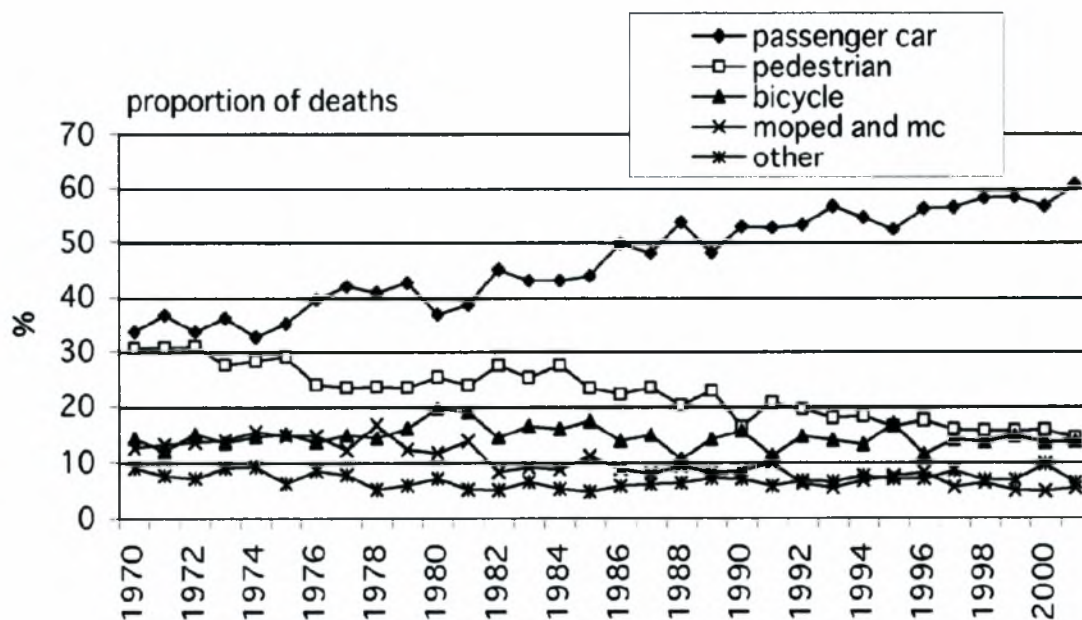
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΦΙΛΑΝΔΙΑ

Ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στη Φιλανδία έφτασε στο αποκορύφωμα της στις αρχές της δεκαετίας του 1970 (1100 ατυχήματα). Αν λάβουμε υπόψη τη συνολική χρονική περίοδο 1970 έως 2001 , βλέπουμε ότι ο αριθμός των ήσσονος σημασίας (υλικές ζημιές μόνο) ατυχημάτων έχει αυξηθεί κατά περίπου 30% ,ενώ ο αριθμός για τους τραυματίες είχε μειωθεί κατά περίπου 40% και ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων κατά περίπου 60%.



Accident trends in Finland 1970-2001

Σε σχετικούς όρους , η αύξηση της ασφάλειας είναι μεγαλύτερη μεταξύ των ευάλωτων χρηστών των οδών , ιδίως μεταξύ των πεζών . Κατά συνέπεια , υπήρξε μια σχετική αύξηση της αναλογίας των θανάτων μεταξύ των οδηγών αυτοκινήτων και των επιβατών 60% επί του συνόλου των θανάτων οδικής κυκλοφορίας το 2001.



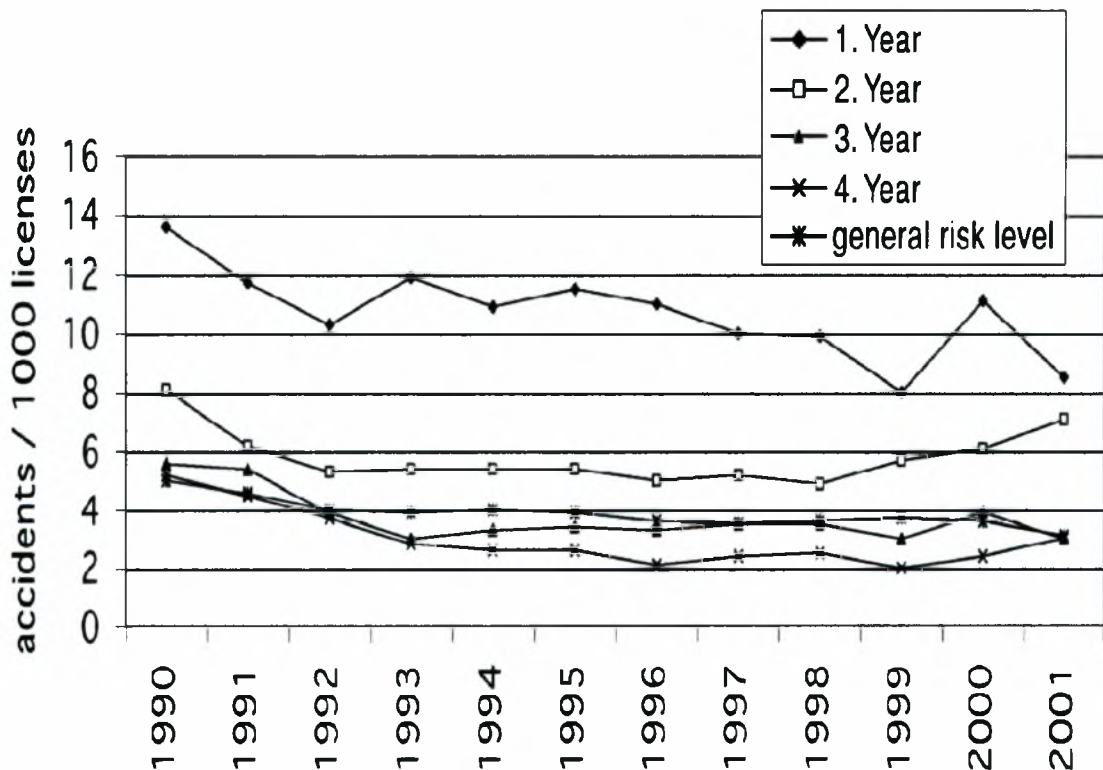
Killed in road traffic accidents by road user group2

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

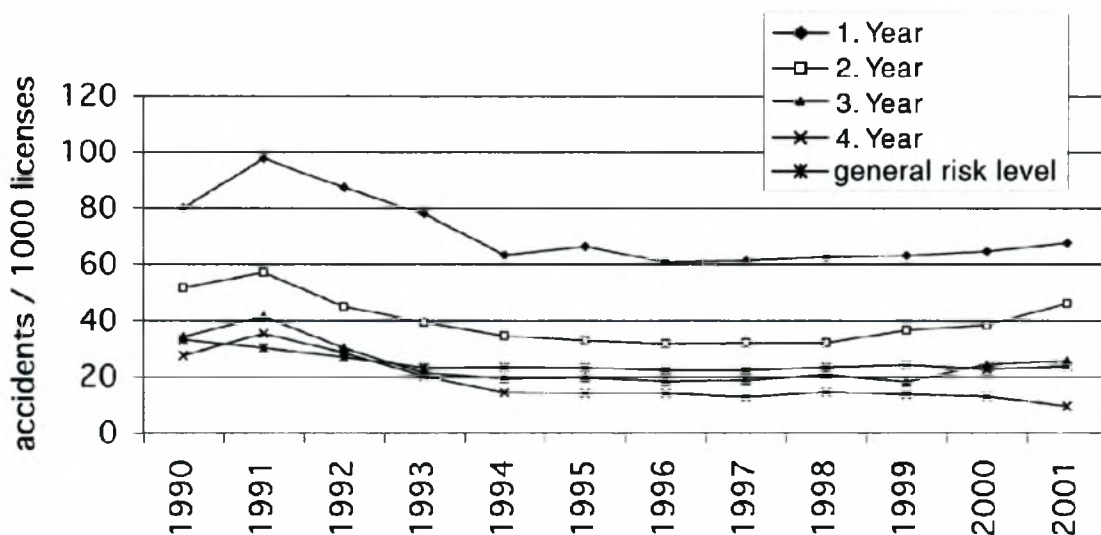
Η πετρελαϊκή κρίση στις αρχές τη δεκαετίας του 1970 είναι σίγουρα ένας από τους λόγους αυτής της αύξησης της ασφάλειας γιατί οι άνθρωποι περιόρισαν την οδήγηση.

Ωστόσο , πολλά μέτρα πρόληψης εισήχθησαν κατά τη διάρκεια αυτής της δεκαετίας, π.χ. τα όρια της ταχύτητας σε όλους τους δρόμους ,την υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφάλειας και η υποχρεωτική χρήση χειμερινών ελαστικών κατά τους χειμερινούς μήνες.

Παρά τα μέτρα αυτά , ωστόσο, η μείωση σταμάτησε στις αρχές της δεκαετίας του 1980 , και η αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων που ακολούθησε συνεχίστηκε μέχρι το 1989. Η αύξηση αυτή ήταν παράτυπη γιατί ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων έφτασαν στο απόγειο το 1989 (677 ατυχήματα) , το 1990 (9600 ατυχήματα) και το 1988 (100.000 ατυχήματα) μια δεκαετία με επιταχυνόμενη οικονομική ανάπτυξη κατέληξε σε τραπεζική κρίση το 1990 , προκαλώντας μείωση της οδικής κυκλοφορίας το 1990-1994. Εντούτοις η κυκλοφορία άρχισε να αυξάνεται ξανά το 1995.



Novice driver's risk of injury accident and risk level of all drivers⁵



Novice driver's risk of property damage accident and risk level of all drivers⁶

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Τα οδικά ατυχήματα είναι η μεγαλύτερη αιτία θανάτου μεταξύ των νέων 15 έως 24 ετών στις βιομηχανικές χώρες. Οι αρχάριοι οδηγοί έχουν εξαιρετικά υψηλό κίνδυνο εμπλοκής σε ατυχήματα ειδικά κατά τους πρώτους 6-12 μήνες. Τα ποσοστά είναι πολύ ψηλότερα κατά την εφηβική ηλικία. Η συντριβή οχημάτων με οδηγούς 16χρονους είναι τριπλάσια ανά μίλι από ότι των 18χρονων.

Η οδήγηση στο σκοτάδι είναι ένα σημαντικό πρόβλημα για τους νέους οδηγούς. Οι στατιστικές δείχνουν ότι πάνω από το 50% των ατυχημάτων που αφορούν τους νέους οδηγούς και καταλήγουν σε θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό συμβαίνουν τη νύχτα. Αυτό συγκρίνεται με ένα ποσοστό 35% για τους ηλικιωμένους οδηγούς. Πάνω από το 40% των ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται νέοι άνδρες μπορεί να είναι θανατηφόρα ή να οδηγήσουν σε σοβαρό τραυματισμό.

Το 2006 ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το υψηλό ποσοστό θανάτων των νέων είναι σημαντικό πρόβλημα δημόσιας υγείας. Έχουν αναλυθεί σχεδόν 250.000 ατυχήματα στα οποία άνθρωποι σκοτώθηκαν ή τραυματίστηκαν μεταξύ του 2000 και 2006.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΚΩΤΙΑ

500 νέοι παίρνουν το δίπλωμα τους κάθε εβδομάδα! 45 άτομα ηλικίας κάτω των 25 ετών πεθαίνουν στους δρόμους της Σκωτίας στους πρώτους 6 μήνες. 1 νεαρός οδηγός πεθαίνει και 17 τραυματίζονται κάθε εβδομάδα. Οι πιθανότητες να σκοτωθούν ή να τραυματιστούν σοβαρά σε αγροτική περιοχή είναι διπλάσιες. Το ποσοστό των ανδρών είναι υπερδιπλάσιο από εκείνο των γυναικών. Περισσότερο από το 10% ήταν υπό την επήρεια ποτού ή ναρκωτικών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΣΕΧΙΑ

Οδηγοί μέχρι 25 ετών προκαλούν το 18% του συνολικού αριθμού των οδικών ατυχημάτων και το 24% του αριθμού των νεκρών από οδικά ατυχήματα που έχουν προκληθεί από τους οδηγούς. Το 53% των τροχαίων ατυχημάτων προκλήθηκαν από λάθος τρόπο οδήγησης των νεαρών οδηγών, το 27% προκλήθηκε από υπερβολική ταχύτητα και το 19% από τη μη παραχώρηση προτεραιότητας.

Αιτία του 73% των νεκρών από οδικά ατυχήματα είναι η υπερβολική ταχύτητα. Για τους μοτοσικλετιστές αυτό το ποσοστό είναι 44%.

Τα περισσότερα ατυχήματα με νεκρούς συνέβησαν το Σάββατο (54 άτομα σκοτώθηκαν) και τη Κυριακή (45 άτομα σκοτώθηκαν).

Το 28 % των τροχαίων προκλήθηκε από τη λάθος κρίση του οδηγού λόγω υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλ. Δεν είναι τυχαίο ότι το 43% του συνόλου των τροχαίων που προκαλούνται από νεαρούς οδηγούς γίνονται από τα μεσάνυχτα έως τις 5 το πρωί.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΙΑ

Ο αριθμός των νέων που εμπλέκονται σε τροχαία ατυχήματα στην Αυστρία μειώθηκε κατά 25,5% μεταξύ 2004 και 2005. Η πιθανότητα ενός οδηγού να εμπλακεί σε σύγκρουση είναι ιδιαίτερα υψηλή κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους. Η κυβέρνηση υπολογίζει ότι σχεδόν 38.800 άνθρωποι σκοτώνονται ή τραυματίζονται κάθε χρόνο σε συγκρούσεις.

ΓΕΝΙΚΑ

Το 1992 το ποσοστό συγκρούσης για τους νέους οδηγούς ήταν 28 συντριβές ανά 100.000 άδειες.

Το 1996-97 οι τραυματισμοί που αφορούν τα ατυχήματα με μηχανοκίνητα οχήματα ήταν η κύρια αιτία θανάτου για τα παιδιά στην ηλικιακή ομάδα 15-19. Ήταν κατά μέσο όρο 6.260 θάνατοι ετησίως

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

,περισσότερους από 17 θανάτους κάθε μέρα. Μαζί οι συντριβές αυτοκινήτων και οι πυροβολισμοί όπλων αντιπροσωπεύουν το 55 % του συνόλου των θανάτων για τους εφήβους. Για τους άνδρες 10-17 ετών τα ποσοστά θνησιμότητας ήταν 1,3-1,7 φορές τα αντίστοιχα των γυναικών. Από τις ηλικίες 18 και 19 τα ποσοστά θνησιμότητας για τους άνδρες ήταν 2,1-2,5 φορές υψηλότερα από εκείνα των γυναικών.

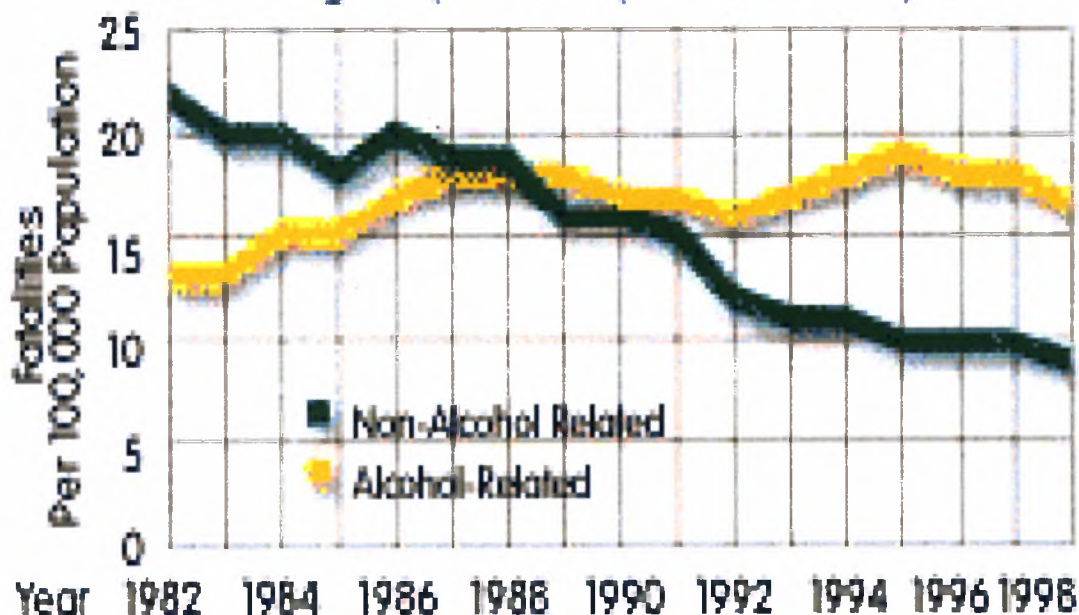
Τα δυο τρίτα των εφήβων επιβατών έχασαν τη ζωή τους σε οχήματα που οδηγούσαν άλλοι έφηβοι. Στο 76% των θανατηφόρων ατυχημάτων οι εκθέσεις της αστυνομίας δείχνουν λάθος οδηγού ή άλλους παράγοντες που σχετίζονται με τη συμπεριφορά.

Το ποσοστό θνησιμότητας από σύγκρουση οχημάτων για τη νεολαία το 1998 ήταν 26 θάνατοι ανά 100.000 νέους, δυο μονάδες χαμηλότερα από το 1997.

ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΕΣ ΣΥΝΤΡΙΒΕΣ ΝΕΩΝ

Youth Crash Fatality Rates (Ages 15-20)

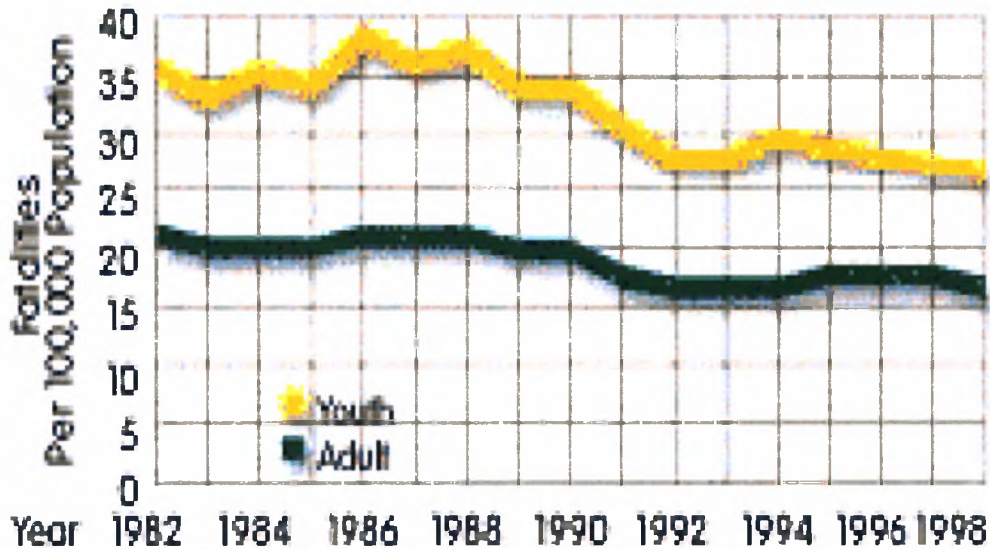
Number of Young People Killed per 100,000 Population



ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΥΝΤΡΙΒΩΝ ΜΕ ΘΑΝΑΤΟΥΣ .ΕΝΗΛΙΚΕΣ ΕΝΑΤΙΩΝ ΕΦΗΒΩΝ

Crash Fatality Rates: Adult vs. Youth

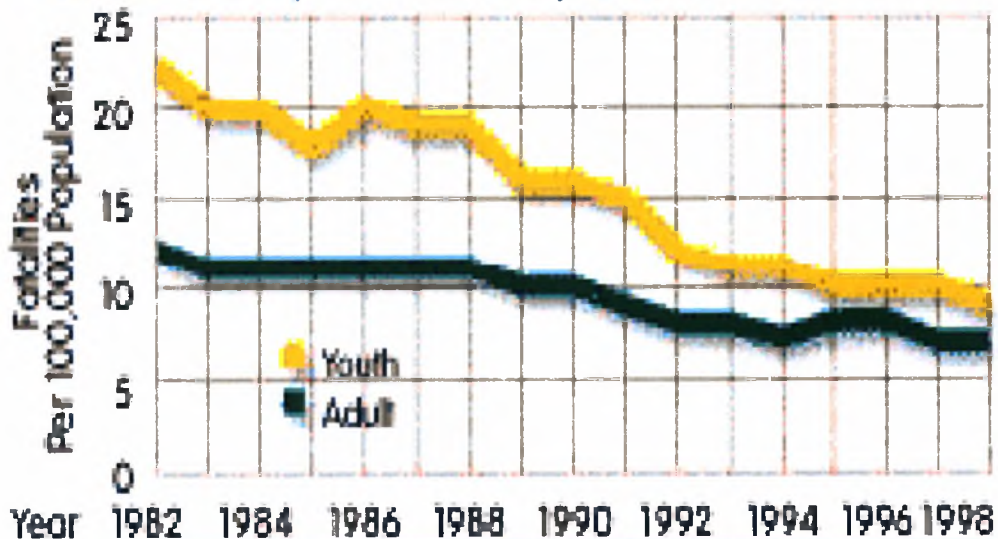
Numbers Killed per 100,000 Population



ΣΧΕΣΗ ΑΛΚΟΟΛ ΜΕ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.ΕΝΗΛΙΚΕΣ ΕΝΑΝΤΙΩΝ ΕΦΗΒΩΝ

Alcohol-Related Fatality Rates: Adult vs Youth

Numbers Killed per 100,000 Population



ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΘΑΝΑΤΟΙ ΣΤΟΥΣ	ΔΡΟΜΟΥΣ 2003		
	ΟΛΟΙ ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ	17-25	ΘΑΝΑΤΟΙ ΤΩΝ 17-25 ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ
ΑΝΔΡΕΣ	1151	324	28%
ΓΥΝΑΙΚΕΣ	470	88	19%
ΣΥΝΟΛΟ	1621	412	25%
ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΠΟΥ	ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΤΗΤΑΝ	ΣΟΒΑΡΑ 2002	
	ΟΛΟΙ ΟΙ ΧΡΗΣΤΕΣ	17-25	ΘΑΝΑΤΟΙ ΤΩΝ 17-25 ΩΣ ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ
ΑΝΔΡΕΣ	14816	3844	26%
ΓΥΝΑΙΚΕΣ	7432	1640	22%
ΣΥΝΟΛΟ	22248	5484	25%

Το 2003, οδηγοί 17-25 ετών αντιπροσώπευαν το 25 τοις εκατό των θανάτων από τροχαία ατυχήματα.

• Το 2002, οδηγοί 17-25 ετών αντιπροσώπευαν το 25 τοις εκατό των ατόμων που τραυματίζονται σοβαρά σε οδικά ατυχήματα.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Οδικόι θάνατοι ανά 100.000 πληθυσμού το 2002, ανά ηλικιακή ομάδα.

	0-17	18-24	25-44	45-64	65+	ΣΥΝΟΛΟ
ΣΟΥΗΔΙΑ	2,0	14,0	6,3	5,3	7,9	6,0
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ	2,7	14,3	6,9	4,4	7,0	6,1
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	2,8	15,3	6,0	4,3	9,7	6,1
ΦΙΛΑΝΔΙΑ	2,9	15,8	7,4	7,5	12,6	8,0
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	3,7	17,3	10,3	7,1	13,8	9,6
ΔΑΝΙΑ	3,4	17,8	9,2	7,1	13,0	8,6
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ	3,9	18,5	10,3	6,8	10,5	8,7
ΙΤΑΛΙΑ	3,7	22,3	12,4	9,2	13,3	11,7
ΙΣΠΑΝΙΑ	4,4	23,0	15,4	12,1	12,0	13,2
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	3,5	23,4	8,5	6,6	8,8	8,3
ΑΥΣΤΡΙΑ	4,2	25,6	11,5	10,9	17,0	11,9
ΓΑΛΙΑ	4,2	30,6	15,3	10,2	13,9	12,9

Στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι νέοι στην ομάδα 18-24 ετών έχουν ποσοστό (ανά 100.000 πληθυσμού) θανάτου από οδικά ατυχήματα, κατά μέσο όρο, διπλάσιο από ότι για τον υπόλοιπο πληθυσμό.

• Τα ποσοστά θανάτου για τα οδικά ατυχήματα για χρήστες του οδικού δικτύου ηλικίας 18-24 στην Αυστραλία βρίσκεται περίπου στο μισό σε σύγκριση με τα ποσοστά για τα νέων ηλικίας 18-24 ετών στις χώρες αυτές.

Το 2003 οι άνδρες 17-25 ετών αντιπροσώπευαν το 6% του πληθυσμού, αλλά το 20% των θανάτων από τροχαία ατυχήματα.

Οι 16χρονοι οδηγοί εμπλέκονται σε 10.337 συντριβές ανά 100.000.000 μίλια ανά όχημα. Ο αριθμός αυτός για τους 17χρονους είναι μόλις 3.229. αυτά είναι πολύ ανησυχητικά στοιχεία.

Το 2004, 7.700 έφηβοι που εμπλάκηκαν σε δυστύχημα πέθαναν στους δρόμους. Πάρα το γεγονός ότι 12 εκατομμύρια έφηβοι οδηγοί αντιπροσωπεύουν μόνο το 65% περίπου του συνόλου των οδηγών

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

αποτελούν το 14% των θανατηφόρων ατυχημάτων. Οδηγοί ηλικίας 16-19 ετών έχουν ποσοστό συντριβής σχεδόν διπλάσιο από αυτό των οδηγών 20-24 ετών, 3 φορές από ότι 25-29 ετών και πάνω από 4 φορές από αυτούς ηλικίας 30-69 ετών.

Το 2005 ένας στους 8 οδηγούς αυτοκινήτων ήταν κάτω των 25 ετών αλλά ένας στους τρεις οδηγούς, οι οποίοι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους μας (32%) ήταν σε αυτή την ηλικιακή ομάδα.

Το 2006 σε μια έκθεση μιας ειδικής ομάδας για την οδική ασφάλεια περιγράφεται ότι οδηγοί 17-20 ετών έχουν τρεις φορές περισσότερες πιθανότητες να εμπλακούν σε ένα σοβαρό ατύχημα από τους οδηγούς ηλικίας 21 ετών. Επίσης είναι πάνω από 11 φορές περισσότερες οι πιθανότητες να σκοτωθούν σε ένα δυστύχημα από ότι οδηγοί ηλικίας 40 έως 44 ετών.

Ενώ μια και μόνο συντριβή αεροπλάνου που αφορά μερικές εκατοντάδες ζωές θα διατηρηθεί στους τίτλους των δελτίων ειδήσεων για μήνες και χρόνια, η επιδημία των εφήβων που οφείλεται στη συμπεριφορά οδήγησης είναι δύσκολο να διατηρηθεί στην ατζέντα των πολιτικών και το πρόβλημα συνεχίζει να υφίσταται και να μεγαλώνει μέρα με τη μέρα..

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Τα ατυχήματα στους δρόμους είναι η νούμερο ένα αιτία θανάτου για τη νεολαία και αντιπροσωπεύουν περίπου το 40 % του συνόλου των θανάτων των νέων μεταξύ 15-20 ετών. Πάνω από 5900 έφηβοι πεθαίνουν από συγκρούσεις αυτοκινήτων κάθε χρόνο. Ενώ αυτοί οι οδηγοί αποτελούν περίπου το 8% του πληθυσμού και αντιπροσωπεύουν περίπου το 15% των θανάτων από συγκρούσεις αυτοκινήτων. Το ποσοστό συντριβής είναι 4 φορές περίπου πιο υψηλό για τους οδηγούς 15-20 από ότι για τους ενήλικες. Περίπου το 40% των θανάτων των εφήβων από μηχανοκίνητο όχημα, το 1993 σημειώθηκαν υπό την επήρεια αλκοόλ. Τα εξαιρετικά ποσοστά τραυματισμών και θανάτων παρατηρήθηκαν κατά τα πρώτα χρόνια οδήγησης. Δεν υπάρχει απλή λύση για τη μείωση της συμμετοχής σε ατυχήματα των νέων οδηγών. Σε πολλές περιπτώσεις τα ατυχήματα αυτά δεν είναι ότι προκαλούνται από έλλειψη βασικών δεξιοτήτων χειρισμού του οχήματος ή από έλλειψη γνώσης βασικών νόμων οδικής κυκλοφορίας. Το ζήτημα είναι περισσότερο περίπλοκο. Το πρόβλημα φαίνεται να είναι περισσότερο μια λειτουργία των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών της νεολαίας και της τάσης τους να εμπλέκονται σε επικίνδυνες καταστάσεις, την πεποίθησή τους ότι είναι ανίκητοι και την ευαισθησία τους στη πίεση. Μέρος του προβλήματος οφείλεται στα διάφορα ήθη και τις συνήθειες του πολιτισμού μας που συμπεριλαμβάνουν τη χρήση αλκοόλ για μια ποικιλία καταστάσεων και εορτασμούς. Προσθέστε σε αυτό το πρόβλημα της περιορισμένης εμπειρίας, μερικές φορές τη κακή συμπεριφορά, και τις διαφορετικές αντιλήψεις για τον κίνδυνο σε διαφορετικές συνθήκες κυκλοφορίας, όπως υψηλή ταχύτητα οδήγησης και σημαντική έλλειψη καλής κρίσης σε κρίσιμες καταστάσεις.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2002 και αφορά τα ατυχήματα που πραγματοποιήθηκαν κατά τη περίοδο 1990-2000 καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι ορισμένες κυκλοφοριακές συνθήκες αυξάνουν τον κίνδυνο ορισμένων τύπων ατυχημάτων μεταξύ κάποιων ομάδων οδηγών, αλλά όχι μεταξύ όλων των οδηγών. Για παράδειγμα, ολισθηρές οδικές συνθήκες ήταν αιτία για ήσσονος σημασίας και όχι θανατηφόρα ατυχήματα μεταξύ νεαρών αρρένων οδηγών. Για τις νέες γυναίκες οδηγούς οι ολισθηρές οδικές συνθήκες φαίνεται να αυξάνουν την τάση των θανατηφόρων ατυχημάτων. Η ολισθηρότητα του δρόμου λόγω βροχής ή χαλαρωμένου υλικού είναι σημαντικοί παράγοντες για την απώλεια του έλεγχου στις στροφές και την αδυναμία του οδηγού να χειριστεί το όχημα. 23% των συντριβών σημειώθηκε σε ασφράγιστους δρόμους. Το χαλίκι στους δρόμους και οι καιρικές συνθήκες μπορούν να βλάψουν τον

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

χειρισμό του οχήματος και να επηρεάσουν τις αποστάσεις ακινητοποίησης. Μεταξύ 2003 και 2007 , το 13% των οδηγών που σκοτώθηκαν ταξίδευαν πολύ γρήγορα για τις υπάρχουσες συνθήκες.

ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Καθώς τα περιστατικά μεταφοράς συνεχίζουν να είναι η νούμερο ένα αιτία θανάτων στις ΗΠΑ, η American Society of Safety Engineers (ASSE) προσφέρει συμβουλές οδήγησης για να βοηθήσει τους αυτοκινητιστές να ταξιδεύουν ασφαλώς στους δρόμους μας, ειδικά κατά τη διάρκεια αντίξων καιρικών συνθηκών.

Σύμφωνα με την Εθνική Ακαδημία Επιστημών, δυσμενείς καιρικές συνθήκες μειώνουν τον διάδρομο ασφαλείας, χωρητικότητας και αποτελεσματικότητας, και συχνά είναι καταλύτης για την ενεργοποίηση της συμφοράς. Στις ΗΠΑ κάθε χρόνο, περίπου οι 7.000 θάνατοι και 450.000 τραυματισμοί συνδέονται με τις κακές καιρικές συνθήκες που σχετίζονται με τις συνθήκες οδήγησης. Έχει αναφερθεί ότι ο καιρός παίζει ρόλο σε περίπου 28 τοις εκατό όλων των ατυχημάτων και το 19 τοις εκατό του συνόλου των θανάτων οδοστρώματος.

ΠΟΤΟ

Οι έφηβοι έχουν πολύ μεγάλο ποσοστό θανάτου σε ατυχήματα με υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ σε σύγκριση με τον συνολικό πληθυσμό παρά το γεγονός ότι ανήκουν στο κατώτερο όριο ηλικίας στην οποία επιτρέπεται το αλκοόλ. Από τους οδηγούς ηλικίας 15-20 που εμπλέκονται σε θανατηφόρα ατυχήματα το 2006, το 31% που σκοτώθηκαν είχαν καταναλώσει αλκοόλ.

Αν και οι θάνατοι λόγω οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ μειώθηκαν ελαφρά το 1997 , το ποσοστό μειώθηκε αρκετά το 1998 , διότι ο πληθυσμός των νέων αυξήθηκε κατά σχεδόν μισό εκατομμύριο . Σε σύγκριση με τους ενήλικες και τους νέους η αναλογία θανάτων που συνδέονται με το αλκοόλ εξακολουθεί να είναι παραπάνω για τους νέους . Η νεολαία εκπροσωπείται σε συντριβές που δεν σχετίζονται με το οινόπνευμα με συντελεστή από 17 έως 10. Από την πλευρά των συντριβών με τη χρήση αλκοόλ η εκπροσώπηση είναι 9-7 . Η διαφορά στα ποσοστά μεταξύ των ενήλικων και της νεολαίας σε σχέση με το αλκοόλ εξακολουθεί να είναι η μικρότερη που έχει καταγραφεί ποτέ. Τα ποσοστά θανάτων που σχετίζονται με το αλκοόλ είναι σχεδόν δυο φορές πιο μεγάλα για τις ηλικίες 18 , 19 , 20 από ότι για των άνω των 21. Οι

16χρονοι οδηγοί έχουν το υψηλότερο ποσοστό. Το αλκοόλ είναι βασικό στοιχείο σε πολλά μικρά ατυχήματα ειδικά όταν συνδυάζεται με άλλους παράγοντες όπως η υπερβολική ταχύτητα και η νυχτερινή οδήγηση.

Δεν είναι τυχαίο ότι το ποτό είναι ο μεγαλύτερος δολοφόνος των νέων ηλικίας 15-24 ετών. Στις χώρες της ΕΕ, οι νέοι άνθρωποι είναι υπεύθυνοι για ένα μεγάλο μέρος των τροχαίων και οδηγούν συχνά υπό την επήρεια αλκοόλ. Ακόμη και όταν η περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα (ΠΑ) δεν είναι υψηλή οι νέοι οδηγοί που εμπλέκονται σε ατυχήματα είναι περισσότεροι από ότι ηλικιωμένοι οδηγοί με παρόμοιο ΠΑ.

Η οδήγηση σε κατάσταση μέθης είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη για τους νέους γιατί

- Η ανοχή στο αλκοόλ είναι χαμηλότερη, καθώς το σώμα τους δεν είναι συνηθισμένο στην κατανάλωση.
- Η οδήγηση είναι πιο απαιτητική για τους νέους αρχάριους οδηγούς από ότι για τους άλλους οδηγούς και ως εκ τούτου, δεδομένου ότι πρέπει να δοθεί περισσότερη προσοχή στην οδήγηση, οι διαταραχές από την επίδραση του αλκοόλ είναι μεγαλύτερες από ότι για τους πιο έμπειρους οδηγούς.
- Το αλκοόλ μειώνει τις αναστολές. Οι νέοι διαθέτουν λιγότερο ανεπτυγμένους μηχανισμούς αυτοελέγχου, νιώθουν ισχυρότερη ευφορία και συναισθηματικό αντίκτυπο από το οινόπνευμα.
- Μελέτες έχουν δείξει ότι οι νέοι τείνουν να υποτιμούν το πραγματικό επίπεδο μέθης τους.
- Επιπλέον η παράνομη χρήση ναρκωτικών αυξάνεται μεταξύ των νέων. Ιδιαίτερα η συνδυασμένη χρήση αλκοόλ και ναρκωτικών οδηγεί σε μεγάλο ρίσκο συντριβής. Ο αρνητικός αντίκτυπος αυτών των συγκεκριμένων παραγόντων είναι ακόμη μεγαλύτερος όταν συνδυάζεται και με άλλους παράγοντες όπως η παρουσία επιβατών.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι πρέπει να υπάρχει ένα νομικό επίπεδο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα ζητώντας να θεσπιστεί ειδικό όριο ΠΑ 0,2g/lγια τους νέους και τους άπειρους οδηγούς. Επί του παρόντος η Αυστρία, η Γερμανία, η Ελλάδα, η Λετονία, το Λουξεμβούργο, οι Κάτω Χώρες, η Σλοβενία και η Ισπανία έχουν χαμηλότερα όρια μέθης για τους νέους οδηγούς. Μηδενικά ή χαμηλά επίπεδα ΠΑ έχει αποδειχθεί ότι μειώνουν το ποσοστό θανάτων μεταξύ νέων. Μια συστηματική επισκόπηση των επιπτώσεων των νομοθετικών ορίων ΠΑ για τους νέους και άπειρους οδηγούς έδειξε μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων.

Η οδήγηση σε κατάσταση μέθης αξιολογήθηκε ως η πιο επικίνδυνη αιτία ατυχημάτων σε όλες τις χώρες σε μια πρόσφατη έρευνα (Φθινόπωρο 2008) στην οποία ρωτήθηκαν περίπου 4.800 νέοι οδηγοί ηλικίας μεταξύ 18 και 25 σε 8 χώρες της ΕΕ (Γερμανία, Ισπανία, Ιταλία, Πολωνία, Κάτω Χώρες, Ηνωμένο Βασίλειο και Σουηδία). Μεταξύ 1 και 16% των οδηγών οδήγησαν μετά από ένα ή δυο αλκοολούχα ποτά κατά τη διάρκεια ή την επιστροφή από μια βραδινή έξοδο.

Οι άνθρωποι που οδηγούν συνήθως δικό τους αυτοκίνητο είναι πιθανότερο να καταναλώσουν αλκοόλ πριν την οδήγηση από τους ανθρώπους που οδηγούν το αυτοκίνητο κάποιου άλλου. Το 19% των οδηγών του δικού τους αυτοκινήτου είχε καταναλώσει αλκοόλ σε σύγκριση με μόνο το 9,3% που οδηγούσαν το αυτοκίνητο κάποιου άλλου.

ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ

Διαφορετικά φάρμακα έχουν διαφορετικές επιπτώσεις στις επιδόσεις οδήγησης, ειδικά όταν συνδυάζονται με αλκοόλ ή με άλλα φάρμακα. Εντός της Ευρώπης, η παράνομη κατανάλωση ναρκωτικών αυξάνεται προοδευτικά στην ηλικιακή ομάδα 15-25 ετών. Η κατανομή της χρήσης διαφέρει μεταξύ αγοριών και κοριτσιών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η χρήση νόμιμων ναρκωτικών είναι πιο συχνή μεταξύ των κοριτσιών, το αλκοόλ, η κάνναβη και η έκσταση χρησιμοποιούνται πιο συχνά από τα αγόρια. Σε σύγκριση με δοκιμές για το αλκοόλ, ο έλεγχος των ναρκωτικών στους οδηγούς δημιουργεί ποικίλα προβλήματα. Για παράδειγμα σε ορισμένες χώρες υπάρχει μια πολιτική συζήτηση σχετικά με τη νομιμοποίηση ναρκωτικών, ειδικά της κάνναβης. Αν και η νομιμοποίηση των ναρκωτικών σε γενικές γραμμές είναι ένα διαφορετικό θέμα από αυτό της νομιμοποίησης της χρήσης των ναρκωτικών στην κυκλοφορία, η συζήτηση θα έχει επίδραση επί των θεμάτων που σχετίζονται με την οδήγηση. Πρέπει να οριστεί ένα ασφαλές επίπεδο χρήσης των νόμιμων ναρκωτικών. Αποτελέσματα από μελέτες ασθενών-μαρτύρων δείχνουν ότι η χρήση παράνομων ναρκωτικών σε γενικές γραμμές είναι μια πηγή κινδύνου για τους άπειρους οδηγούς, συγκεκριμένα οι οδηγοί έχουν 25 φορές μεγαλύτερο κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού από οδικά ατυχήματα και 35 φορές μεγαλύτερο όταν έχουμε συνδυασμό αλκοόλ-ναρκωτικών. Η χρήση ναρκωτικών μπορεί να προκαλέσει αδυναμία να κρίνουν την απόσταση και την ταχύτητα και να επηρεάσουν τον χρόνο αντίδρασης.

Σε μια μελέτη τραυματιών οδηγών στο Κολοράντο, τοξικολογικές εξετάσεις ανίχνευαν στα ούρα μαριχουάνα πιο συχνά από ότι αλκοόλ (17% έναντι 14%). Στοιχεία από πειραματικές μελέτες έδειξαν μειωμένη απόδοση μετά τη χρήση μαριχουάνας. Η συχνότητα οξείας χρήσης μαριχουάνας στους οδηγούς εκτιμάται ότι είναι 1 έως 6%. Από εκείνους τους οδηγούς που εμπλέκονται σε σοβαρές συγκρούσεις με τραυματισμούς, θετικοί σε κάνναβη η αυτό αναφορές σε πρόσφατες χρήσεις έχει το 6 έως 25%. Αυτό υποδουλώνει μια σχέση μεταξύ μαριχουάνας και συντριβών.

Μια ποικιλία φαρμάκων όμως αναλγητικά ηρεμιστικά κατασταλτικά αντιισταμινικά διεγερτικά μπορεί να έχουν επιπτώσεις στην ικανότητα οδήγησης. Συνδυασμοί φαρμάκων με αλκοόλ δημιουργούν ακόμη περισσότερα προβλήματα.

ΚΟΠΩΣΗ

Η κόπωση δεν προκαλείται μόνο από τον αριθμό των ωρών οδήγησης άλλα και από τον χρόνο που δαπανάται σε άλλα καθήκοντα πριν από την οδήγηση , από το μήκος και την ποιότητα του ύπνου η και από αγχωτικές καταστάσεις. Ένας άλλος παράγοντας που προκαλεί κόπωση είναι η ώρα του ταξιδιού . Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους αρχάριους οδηγούς καθώς τα ποσοστά συντριβής τους τη νύχτα είναι μεγαλύτερα από αυτά των ενηλίκων. Η κόπωση μειώνει την ποιότητα πολλών πτυχών των καθηκόντων οδήγησης, όπως επαρκείς αντιδράσεις σε ξαφνικές μεταβολές. Οι οδηγοί προσπαθούν να αντισταθμίσουν την επίδραση της κόπωσης . Αλλά οι παρατηρήσεις των επιδόσεων οδήγησης δείχνουν ότι αυτές οι αντισταθμίσεις δεν είναι επαρκείς . Καθώς οι έφηβοι χρειάζονται περισσότερο ύπνο από τους ενήλικες η κόπωση τους επηρεάζει ακόμη πιο πολύ. Ατυχήματα που σχετίζονται με την κόπωση έχουν διπλάσιες πιθανότητες να εμφανιστούν σε περιοχές όπου οι οδηγοί ταξιδεύουν μεγάλες αποστάσεις για να πάνε στο σχολείο , στις δουλειές τους και σε κοινωνικές και επαγγελματικές δραστηριότητες .Η οδήγηση σε κατάσταση κόπωσης είναι το ίδιο επικίνδυνη με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ η ναρκωτικών ουσιών. Όταν ο οδηγός νιώσει κόπωση θα πρέπει να σταματήσει και να κάνει 10 λεπτά διάλειμμα . Αυτό θα πρέπει να επαναλαμβάνεται κάθε δυο ώρες.

ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ

Στοιχεία δείχνουν ότι η υπερβολική εμπιστοσύνη και παρορμητική συμπεριφορά είναι παράγοντες σημαντικού αριθμού συγκρούσεων που προκαλούνται από νέους οδηγούς. Μια μελέτη που ανατέθηκε από το υπουργείο μεταφορών έκρινε ότι ένα μεγάλο ποσοστό των συγκρούσεων που προκαλούν αρχάριοι οδηγοί είναι το αποτέλεσμα αποτυχημένης στάσης και όχι ελλειμμάτων εξειδίκευσης. Η ένδειξη είναι ότι ,αν και οι νέοι οδηγοί έχουν διδαχτεί ασφαλή οδήγηση η τάση τους να υπερεκτιμούν συχνά τις ικανότητες τους και η επιθυμία τους για επίδειξη είναι ένας ισχυρός παράγοντας που τους οδηγεί σε υψηλού κινδύνου τρόπους οδήγησης. Κυρίως άνδρες οδηγοί είναι κάτι παραπάνω από σίγουροι... Οι άπειροι οδηγοί χρειάζονται δυο δευτερόλεπτα παραπάνω για να αντιδράσουν σε επικίνδυνες καταστάσεις από ότι οι έμπειροι οδηγοί. Οι νέοι οδηγοί διαφέρουν από τους ηλικιωμένους στη στάση απέναντι στην οδήγηση. Οι νέοι οδηγοί είναι πιο πιθανό να οδηγούν για ευχαρίστηση. Ιδιαίτερα οι νέοι άνδρες οδηγοί αναζητούν συγκινήσεις μέσα από την οδήγηση , δεν φοβούνται και είναι πιθανότερο να επιδοθούν σε ανταγωνιστική συμπεριφορά οδήγησης γύρω από αλλά οχήματα. Μεταξύ 1999 και 2003 , 17-18 ετών άνδρες είχαν 70% περισσότερα

ατυχήματα που αφορούν αλληλεπίδραση ή ανταγωνισμό με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου από τους 30-59 ετών άνδρες οδηγούς. Οι νέοι οδηγοί έχουν υψηλή γνώμη για τις δεξιότητες τους στο δρόμο και τις επιδόσεις τους. Επίσης είναι πιο πιθανό να εξομοιώσουν την καλή οδήγηση με την ικανότητα να κυριαρχήσει τον έλεγχο του αυτοκινήτου σε υψηλότερες ταχύτητες.

ΤΑΧΥΤΗΤΑ

Η ταχύτητα είναι αναμφίβολα μια από τις κύριες αιτίες των συγκρούσεων που αφορούν τους νέους οδηγούς, κυρίως τους άνδρες. Η υπερβολική ταχύτητα είναι πολύ πιο πιθανό να οδηγήσει σε θανατηφόρο δυστύχημα, όταν ο οδηγός είναι κάτω των 25 ετών. Ο κίνδυνος είναι υψηλότερος για τους νεαρότερους οδηγούς. Η ταχύτητα επηρεάζει δραστικά τον κίνδυνο οδήγησης. Το 1994 η ταχύτητα ήταν παράγοντας του 30% του συνόλου των θανατηφόρων συγκρούσεων καθώς 12.480 ζωές χάθηκαν. το 1999 στο Νέο Μεξικό αφορούσε το 34% του συνόλου των θανατηφόρων ατυχημάτων.

Θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι εκτός από την υπερβολική ταχύτητα, οι ταχύτητες οι οποίες είναι υπερβολικά υψηλές για τις συνθήκες που επικρατούν είναι επίσης ένα σχετικό φαινόμενο. Σε αυτήν την περίπτωση, ο οδηγός δεν παραβιάζει το πραγματικό όριο ταχύτητας. Στις καταχωρήσεις τέτοια δυστυχήματα είναι σπάνια αλλά οι μελέτες παρατήρησης οδικής συμπεριφοράς δείχνουν ότι οι ακατάλληλες ταχύτητες οδήγησης είναι συχνές ρε αρχάριους οδηγούς. Η αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου είναι ακόμη πιο δύσκολη από την αντιμετώπιση των παραβιάσεων της ταχύτητας, καθώς αυτή η συμπεριφορά είναι αποτέλεσμα μια ανακριβούς εκτίμησης της πολυπλοκότητας της οδήγησης, παραβιάσεις ταχύτητας είναι, αντίθετα, αποτέλεσμα μιας απλής απόφασης να οδηγήσεις πιο γρήγορα από το νομικό όριο. Μεταξύ 2003 και 2007 η ταχύτητα ήταν ένας παράγοντας συντριβής για το 14% όλων των θανατηφόρων συγκρούσεων μεταξύ των νέων οδηγών.

Αποτέλεσμα της ταχύτητας είναι και η απώλεια έλεγχου στις στροφές. Αυτή είναι κυρίως η αιτία συντριβής οχημάτων στους επαρχιακούς δρόμους. Έχουμε 50% απώλεια του έλεγχου σε περιστατικά όπου οι οδηγοί ταξιδεύουν πολύ γρήγορα για τις συνθήκες.

ΖΩΝΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Η χρήση ζωνών ασφάλειας είναι το πιο σημαντικό μέσο μείωσης των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών. Εκτιμάται ότι σώζουν 9500 ζωές κάθε χρόνο στην Αμερική. Καθώς και τα καθίσματα ασφάλειας των παιδιών όταν χρησιμοποιούνται σωστά μειώνουν κατά 69% τον κίνδυνο τραυματισμού σε τροχαίο για βρέφη (κάτω του 1 έτους) και κατά 47% για τα μικρά παιδιά. Σύμφωνα με μια έρευνα το 39% των εφήβων δεν φορούν ζώνες. Στις Ηνωμένες Πολιτείες το 1998 το 64% των εφήβων που σκοτώθηκαν σε

τροχαία δεν φορούσαν ζώνες ασφάλειας. Μεταξύ 2003 και 2007 το 36% των οδηγών που σκοτώθηκαν δεν φορούσαν ζώνη.

Περίπου το 82% του συνόλου των οδηγών φορούν ζώνες ασφάλειας. Σε μια μελέτη των εφήβων μόνο το 62% των οδηγών και 47% των συνοδηγών τους φορούσαν ζώνες ασφάλειας.. Ανάλυση θανατηφόρων συγκρούσεων με εφήβους οδηγούς δείχνει ότι η χρήση ζωνών ασφάλειας είναι χαμηλότερη σε καταστάσεις υψηλού κινδύνου (οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ , νυχτερινή οδήγηση , όταν το αυτοκίνητο είναι παλιότερο, και όταν ο οδηγός είναι άνδρας η χωρίς άδεια η έχει ανασταλεί η άδεια) . Ζώνες ασφάλειας χρησιμοποιήθηκαν μόνο από το 18% των οδηγών με μεγάλη περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα, σε σύγκριση με το 40 % των νηφάλιων οδηγών . Για τους εφήβους επιβαίνοντες το 58% περίπου των ατόμων που έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα δεν φορούσαν ζώνη. Επειδή οι ζώνες ασφάλειας έχει αποδειχτεί ότι είναι 45% αποτελεσματικές στην πρόληψη των θανάτων ατόμων που κάθονται στα μπροστινά καθίσματα. Σχεδόν οι μισοί έφηβοι(47%) δηλώνουν ότι αισθάνονται ότι οι ζώνες ασφάλειας είναι πιο πιθανό να προκαλέσουν προβλήματα από το να βοηθήσουν., το 27% δήλωσε ότι η ζώνες ασφάλειας τους κάνουν να ανησυχούν περισσότερο για την πιθανότητα ατυχήματος , το 30% δηλώνει ότι αισθάνονται αμηχανία.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ

Η οδήγηση είναι ένα κοινωνικό συμβόλαιο που περιλαμβάνει την συνεργασία με αλλά άτομα, πεζούς, αυτοκίνητα, οχήματα έκτακτης ανάγκης κτλ. Η υπεύνη οδήγηση είναι μια λειτουργία της συνείδησης του οδηγού που πηγάζει πέρα από την προσωπική ικανοποίηση του ατόμου. Απαιτεί ότι οι οδηγοί δεσμεύονται στην επίτευξη κοινωνικών στόχων και προβλέπει ότι κάθε άτομο είναι πρόθυμο να σέβεται τις προσωπικές και κοινωνικές αξίες.

Η κυκλοφοριακή ψυχολογία είναι ο τρόπος με τον οποίο ο οδηγός μαθαίνει να τροποποιεί το ύφος της συμπεριφοράς σε καταστάσεις κυκλοφορίας και να παρακολουθεί τις επιπτώσεις της συμπεριφοράς κατά την οδήγηση του σε σχέση με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου. Αυτή η ιδέα περιλαμβάνει ιπποτισμό, φιλανθρωπία , ελευθερία, οικογενειακές αξίες , σεβασμό στο νόμο και την τάξη , πνευματικότητα , χρηστά ήθη , συμπάθεια και συμπάρασταση , εθνική ενότητα και δημιουργικές πρακτικές οδήγησης.

Η συναισθηματική κατάσταση του οδηγού έχει βαθύτατες επιπτώσεις στην ικανότητα οδήγησης. Οδηγική οργή , επιθετικότητα, και άγχος όλο και περισσότερο αναφέρονται ως σημαντικοί παράγοντες για ατυχήματα. Οι νέοι οδηγοί τείνουν να έχουν πολύ καλές ικανότητες έλεγχου του οχήματος. Ωστόσο , είναι πολύ φτωχοί σε εντοπισμό πιθανών κινδύνων , την εκτίμηση του κινδύνου που προκύπτει σε ένα ατύχημα.

ΑΝΩΡΙΜΟΤΗΤΑ(ΗΛΙΚΙΑ)

Η ηλικία επηρεάζει αναμφίβολα τη διαδικασία μάθησης. Μελέτες έχουν δείξει ότι πέρα από την ηλικία των 18 ετών ο ανθρώπινος εγκέφαλος βρίσκεται σε εξέλιξη , ιδίως στους τομείς που ασχολούνται με την εκτελεστική εξουσία. Λειτουργίες όπως προγραμματισμός , έλεγχος παρόρμησης , ενσωμάτωση πληροφοριών. Η βραχυπρόθεσμη μνήμη συνεχίζει να αναπτύσσεται μέχρι την ηλικία των 17 ετών, υπεύθυνη για τη λήψη αποφάσεων ή την κατανόηση ενός μηνύματος ασφάλειας της κυκλοφορίας. Η δυνατότητα να φιλτράρουν την προσοχή και να συγκεντρωθούν για μεγάλο χρονικό διάστημα αναπτύσσεται περαιτέρω κατά τη διάρκεια των ηλικιών 16-20. Το τμήμα του εγκεφάλου που είναι υπεύθυνο για τις βασικές λειτουργίες , όπως πρόβλεψη κινδύνου και διαχείρισης του κινδύνου δεν έχει αναπτυχθεί πλήρως μέχρι την ηλικία των 25. Αυτές οι λειτουργίες έχουν προφανή επιρροή στη οδήγηση αλλά και συμβάλουν στην αντιμετώπιση της υπερβολικής εμπιστοσύνης που προέρχεται από την ευκολία με την οποία οι περισσότεροι νέοι μαθαίνουν τον έλεγχο του αυτοκινήτου. Η ικανότητα του εγκεφάλου μπορεί να βελτιωθεί με την κατάρτιση και την εμπειρία η οποία είναι εξαιρετική αν η εκπαίδευση είναι διαθέσιμη. Η όψιμη ωρίμανση των τμημάτων του εγκεφάλου δεν είναι η μόνη βιολογική πτυχή που επηρεάζει την επικινδυνότητα της οδηγικής ασφάλειας. Οι αρχάριοι οδηγοί επειδή δεν έχουν αρκετό χρόνο πίσω από το τιμόνι υπερεκτιμούν τις οδηγικές τους δεξιότητες , υποτιμούν τον κίνδυνο σύγκρουσης και γενικά έχουν πιο αργό χρόνο αντίδρασης. Ο κίνδυνος σύγκρουσης είναι μεγαλύτερος κατά τους πρώτους 6 μήνες της οδήγησης .Έτσι η ηλικία και η πείρα είναι σημαντικοί παράγοντες που καθορίζουν τον κίνδυνο σύγκρουσης κάποιου. Η οδήγηση είναι μια σύνθετη , διανοητικά απαιτητική εργασία , που απαιτεί υψηλότερο επίπεδο γνωστικών ,αντιληπτικών και κινητικών δεξιοτήτων. Με τον καιρό το καθήκον της οδήγησης γίνεται πιο ενστικτώδες. Το αποτέλεσμα έρευνας δείχνει ότι τις πρώτες φορές που βρίσκεται κάποιος πίσω από το τιμόνι σχεδόν όλες οι δυνατότητες επεξεργασίας των πληροφοριών απορροφούνται απλά στο να διατηρήσει το αυτοκίνητο στη λωρίδα. Για τους νέους οδηγούς είναι λιγότερο εύκολο να ανιχνεύσουν ευρύτερες περιοχές . Με την αύξηση της πείρας οι οδηγοί είναι πιο ικανοί στο να σαρώνουν τις περιοχές με το μάτι. Όσο οι νέοι οδηγοί αποκτούν μεγαλύτερη εμπειρία οδήγησης , το ποσοστό των ατυχημάτων τους αρχίζει να πέφτει. Ωστόσο , οι επιπτώσεις της αύξησης της ηλικίας και η αύξηση της οδήγησης συνδυάζουν την εμπειρία και μαζί παράγουν ακόμη υψηλότερες μειώσεις σε κίνδυνο ατυχήματος. Συνολικά ο κίνδυνος ατυχήματος των 17 χρονών οδηγών μειώνεται κατά 43% μετά το πρώτο έτος της οδήγησης. Για 18χρονους οδηγούς η μείωση είναι 40% και για 19χρονους 38%. Ο κίνδυνος ατυχήματος των 25χρονων οδηγών μειώνεται κατά περίπου ένα τέταρτο μετά το πρώτο έτος οδήγησης.

ΑΠΕΙΡΙΑ

Στους αρχάριους οδηγούς λείπει η εμπειρία και η ικανότητα να εκτελούν πολλά από τα περίπλοκα καθήκοντα της απλής οδήγησης. Σε σύγκριση με τους έμπειρους οδηγούς ο έφηβος αρχάριος οδηγός είναι λιγότερο καλός στην ανίχνευση και την αντιμετώπιση των κινδύνων και τον έλεγχο του οχήματος ειδικά σε υψηλές ταχύτητες. Ο κίνδυνος σύγκρουσης είναι μικρός κατά το στάδιο της εκπαίδευσης διότι ο έφηβος είναι υπό την επίβλεψη ανηλίκων. Αντιθέτως στοιχεία δείχνουν ότι ο ρυθμός συντριβής είναι υψηλότερος κατά τον πρώτο μήνα που ο έφηβος παίρνει την άδεια του. Μετά τον πρώτο μήνα το ποσοστό συντριβής μειώνεται αρκετά και για τους επόμενους 5 μήνες και στη συνέχεια έχουμε μια αργή μείωση για τους επόμενους 18 μήνες. Επειδή η ταχεία βελτίωση παρατηρείται σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα η απειρία φαίνεται να είναι πολύ σημαντικός παράγοντας για τα ατυχήματα των νέων.

ΕΠΙΒΑΤΕΣ

Οι νέοι οδηγοί οι οποίοι μεταφέρουν νεαρά άτομα είναι πιο πιθανό να διαπλέκουν σε ατύχημα ίσως επειδή έχουν την τάση να αναδειχτούν. Αυτό το πρόβλημα είναι χειρότερο αν ο οδηγός είναι αρσενικό. Οδηγοί ηλικίας 16-17 ετών έχουν 40% αυξημένο κίνδυνο για συντριβή όταν έχουν ένα φίλο τους στο αυτοκίνητο, το διπλάσιο κίνδυνο με δυο επιβάτες και σχεδόν 4 φορές τον κίνδυνο με 3 ή περισσότερους επιβάτες. Αυτή η σχέση δεν παρατηρήθηκε με τους ενήλικους οδηγούς 18-19 ετών. Οι λόγοι για τους οποίους γίνεται αυτό δεν είναι σαφείς. Εκτός από τη γενική απόσπαση της προσοχής, η εκ προθέσεως ενθάρρυνση για ριψοκίνδυνη συμπεριφορά οδήγησης και άλλες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις μπορεί να διαδραματίζουν κάποιο ρόλο. Οι επιβάτες μπορούν να αποσπάσουν την προσοχή του οδηγού και να καταστήσουν δυσκολότερη για τον οδηγό την συγκέντρωση. Αυτό σημαίνει ότι ο οδηγός μπορεί να μην δει κάποια βασικά πράγματα, όπως τα οδικά σήματα και τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, και αυτό αυξάνει την πιθανότητα σύγκρουσης.

Ωστόσο όταν μεταφέρουν μεγάλους σε ηλικία επιβάτες η γυναίκες η πιθανότητα εμπλοκής μπορεί να είναι περιορισμένη.

ΟΧΗΜΑΤΑ

Υπάρχουν ενδείξεις ότι οι έφηβοι έχουν περισσότερες πιθανότητες από τους ενήλικες να οδηγούν μικρότερα αυτοκίνητα ή παλιότερα μοντέλα ειδικά αν ο έφηβος είναι ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου. Αυτό είναι προβληματικό, διότι μικρότερα αυτοκίνητα παρέχουν μικρότερη προστασία από συγκρούσεις με μεγαλύτερα αυτοκίνητα, και μεγαλύτερης ηλικίας αυτοκίνητα έχουν συχνά κατώτερη ασφάλεια. Μια έρευνα έδειξε ότι οι γονείς επιλέγουν αυτοκίνητα για τους περισσότερους εφήβους με κριτήριο την τιμή και το ύψος και όχι την ασφάλεια.

ΠΕΡΙΣΠΑΣΜΟΣ (οπτική προσοχή)

Η οδήγηση απαιτεί την προσοχή του οδηγού για να επικεντρωθεί στην κυκλοφορία ανα πάσα στιγμή. Ωστόσο είναι πολύ εύκολο να χαθεί η προσοχή λόγω κάποιων αντικειμένων ή προσώπων εντός ή εκτός του οχήματος τα οποία δεν σχετίζονται με την οδήγηση. Οι απαιτήσεις για προσήλωση σε ορισμένες οδηγικές εργασίες είναι υψηλότερες για τους νέους οδηγούς, γιατί μπορούν να επηρεαστούν ευκολότερα από ότι οι ενήλικες. Εξάλλου οι νέοι οδηγοί τείνουν να έχουν τα μάτια μακριά από τον δρόμο για μεγαλύτερες χρονικές περιόδους. Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην εκτεταμένη χρήση των νέων κινητών τηλεφώνων και συσκευών μουσικής και την απόσπαση προσοχής που προκαλείται από την παρουσία των ενθουσιασμένων επιβατών. Θα πρέπει να αποφεύγεται επίσης η κατανάλωση φαγητού, το κάπνισμα, η προσωπική περιποίηση και η προσαρμογή του ραδιοφώνου.

Με ανάλυση 5000 περίπου περιγραφών ατυχημάτων των ΗΠΑ προσδιορίστηκε ότι το 15% οφείλεται στην απόσπαση της οπτικής προσοχής. Βιντεοσκοπήσεις των οδηγών κατά τη διάρκεια μιας χρονιάς δείχνουν ότι στα τρία τέταρτα των ατυχημάτων η απόσπαση της προσοχής είναι ο λόγος του ατυχήματος. Η σάρωση του δρόμου από τους αρχάριους είναι μικρότερη από τους έμπειρους και τείνει να επικεντρωθεί στο δρόμο ακριβώς μπροστά τους. Η οπτική προσοχή σχετίζεται άμεσα με την εμπειρία.

ΟΔΗΓΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΔΙΠΛΩΜΑ

Οι οδηγοί χωρίς δίπλωμα οδήγησης είτε γιατί δεν είναι σε ηλικία να το πάρουν είτε γιατί έχει ανακληθεί ή ανασταλεί τείνουν να είναι νεότεροι και άνδρες γιατί είναι πιο πιθανό να έχουν εμπλακεί σε μοιραίες συγκρούσεις ή να έχουν πρόσφατη καταδίκη για οδήγηση σε κατάσταση μέθης, και είναι πιο πιθανό να έχουν πολλαπλές αναστολές άδειας. Περίπου το 5% των οδηγών ηλικίας άνω των 20 ετών οι οποίοι έχουν εμπλακεί σε θανατηφόρο δυστύχημα ήταν με άδεια οδήγησης που είχε ανακληθεί ή ανασταλεί, και 10% δεν είχαν ποτέ

δίπλωμα στην κατοχή τους. Για τους εφήβους οδηγούς είναι 5 φορές πιο πιθανό να έχουν καταδικαστεί για οδήγηση σε κατάσταση μέθης και 3 φορές πιο πιθανό να οδηγούν χωρίς άδεια.

ΚΙΝΗΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Η πιο κοινή απόσπαση προσοχής είναι η χρησιμοποίηση του κινητού τηλεφώνου. Έρευνα δείχνει ότι η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση αυξάνει τον κίνδυνο σύγκρουσης τουλάχιστον 4 φορές.

Η Αυστραλιανή κυβέρνηση δεν επιτρέπει σε κανένα οδηγό να χρησιμοποιεί κινητό τηλέφωνο. Και η δια χειρός και η hands free χρήση κινητού αυξάνει σημαντικά την πιθανότητα σύγκρουσης και κυρίως για τους νέους οδηγούς. Επίσης οι νέοι τείνουν να έχουν πιο πολύ ενεργοποιημένο το κινητό τους από ότι άλλες ηλικίες. Οι άπειροι οδηγοί έχουν μεγαλύτερο κίνδυνο γιατί εξακολουθούν να αναπτύσσουν τις ικανότητες τους και είναι πιο πιθανό να κάνουν λάθη κατά την οδήγηση. Η κυβέρνηση εισήγαγε κάποιες αλλαγές για να κρατήσει τους νέους ασφαλείς. Η απαγόρευση κινητού συμπεριλαμβάνει

- Μηνύματα κειμένου
- Δυνατή λειτουργία ηχείων
- Λειτουργία της ανοιχτής συνομιλίας

Στην Μελβούρνη έχει παρατηρηθεί ότι το 2% των οδηγών είναι με ένα κινητό στο χέρι. Ένας στους έξι οδηγούς παραδέχονται ότι στέλνει τακτικά μηνύματα κειμένου κατά την οδήγηση. Σουηδική μελέτη έδειξε ότι η δημιουργία και ανάγνωση μηνυμάτων κατά τη διάρκεια της οδήγησης αυξάνουν τον φόρτο εργασίας του οδηγού και μειώνουν τον χρόνο αντίδρασης.

Παρά την ισχυρή υποστήριξη για μια πανεθνική απαγόρευση της αποστολής και ανάγνωσης γραπτών μηνυμάτων κατά την οδήγηση, μόνο το 42% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι οι οδηγοί θα σταματήσουν αυτές τις ενέργειες αν απαγορευτούν. Έρευνα έδειξε ότι το 86% των οδηγών στις ΗΠΑ πιστεύουν ότι τα γραπτά μηνύματα κατά την οδήγηση είναι επικίνδυνα.

Υφιστάμενοι νόμοι για την οδήγηση με χρήση κινητού τηλεφώνου

Από τον Σεπτέμβριο του 2009,

Έξι κράτη (California, Connecticut, New Jersey, New York, Ουάσινγκτον, Ορεγκόν), η Περιφέρεια της Κολούμπια, και οι Παρθένοι Νήσοι έχουν

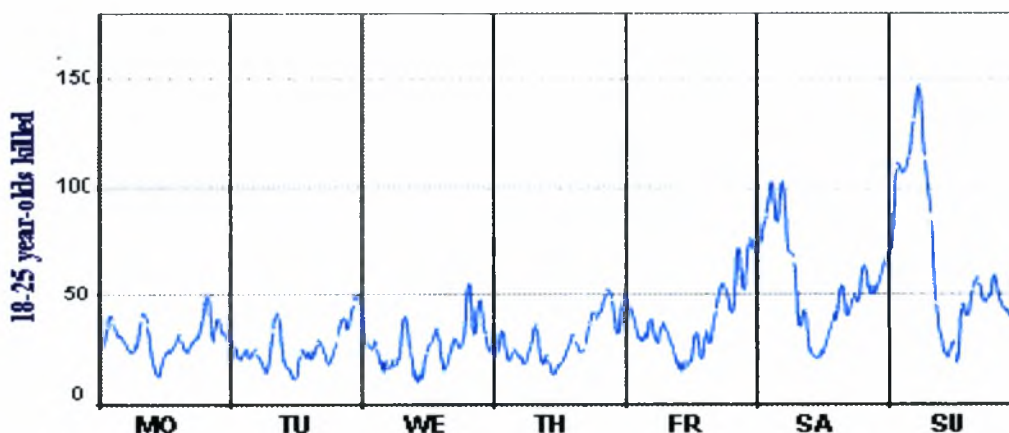
ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

απαγορεύσει σε όλους τους οδηγούς να μιλιανε στα κινητά τηλέφωνα κατά την οδήγηση. Σε 17 κράτη και την περιοχή της Κολούμπια οι οδηγοί σχολικών λεωφορείων απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το κινητό τηλέφωνο όταν έχουν επιβάτες μέσα στο όχημα. 18 κράτη και η περιοχή της Κολούμπια απαγορεύουν και την δημιουργία και ανάγνωση μηνυμάτων κειμένου. 9 κράτη απαγορεύουν τα γραπτά μηνύματα από τους νέους οδηγούς.

ΩΡΑ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ /ΗΜΕΡΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ

Ένα χαρακτηριστικό των ατυχημάτων των νέων οδηγών είναι ότι συμβαίνουν τις πρώτες πρωινές ώρες και πιο συχνά τα Σαββατοκύριακα εν μέρει αυτό προκαλείται από το γεγονός ότι οι νέοι οδηγούν περισσότερο αυτές τις ώρες. Ωστόσο αυτές οι ώρες είναι οι πιο επικίνδυνες λόγω των ειδικών πλαισίων οδήγησης όπως η κόπωση και η παρουσία επιβατών. Οι νεαροί οδηγοί έχουν υψηλότερα ποσοστά συντριβών τη νύχτα από ότι οδηγοί σε οποιαδήποτε άλλη ηλικία. Το διάστημα από 9 το βράδυ μέχρι 6 το πρωί αντιπροσώπευε το 32% των θανατηφόρων ατυχημάτων σε αυτή την ηλικιακή ομάδα , πριν την απαγόρευση της νυχτερινής οδήγησης. Παρά το γεγονός των περιορισμών για τη νυχτερινή οδήγηση το 58% των θανατηφόρων ατυχημάτων συμβαίνουν 3 ώρες πριν τα μεσάνυχτα. Στις Η.Π.Α. κατά το 2006 ένας έφηβος σκοτώθηκε σε δυστύχημα κάθε μια ώρα τα Σαββατοκύριακα και σχεδόν κάθε δυο ώρες κατά τη διάρκεια της εβδομάδας. Αργά το βράδυ η κατά τις πρωινές ώρες ένας νεαρός άνδρας έχει 17 φορές περισσότερες πιθανότητες να εμπλακεί σε ατύχημα από τον μέσο άνδρα οδηγό.

**Figure 17. People Aged 18-25 Killed in Road Crashes,
By Hour and Day of the Week
EU 15, 2002**



Source: CARE (EU road accidents data)

ΦΥΛΛΟ

Οι νεαροί άνδρες οδηγοί είναι ιδιαίτερα πιθανό να επιλέξουν να οδηγούν σκόπιμα σε επικίνδυνες καταστάσεις. Οι αρχάριοι άνδρες οδηγοί έχουν υψηλότερα ποσοστά ατυχημάτων από ότι οι γυναίκες αρχάριοι οδηγοί και είναι πιο πιθανό να διαπράξουν παραβάσεις οδήγησης. Οι νεαροί άνδρες τείνουν να οδηγούν σε υψηλότερες ταχύτητες από τις νέες γυναίκες οδηγούς. Υπάρχει μια συσχέτιση μεταξύ αίσθησης και επίπεδων τεστοστερόνης, η οποία παρέχει μια πολύ βασική εξήγηση για το γιατί οι άνδρες έχουν περισσότερες πιθανότητες να παρουσιάζουν επικίνδυνη συμπεριφορά από τις γυναίκες. Ιδιαίτερα οι νέοι άνδρες οδηγοί αναζητούν συγκινήσεις μέσα από την οδήγηση, δεν φοβούνται και είναι πιθανότερο να επιδοθούν σε ανταγωνιστική συμπεριφορά οδήγησης γύρω από αλλά οχήματα. Μεταξύ 1999 και 2003, 17-18 ετών άνδρες είχαν 70% περισσότερα ατυχήματα που αφορούν αλληλεπίδραση ή ανταγωνισμό με άλλους χρήστες του οδικού δικτύου από τους 30-59 ετών άνδρες οδηγούς. Οι νέοι οδηγοί έχουν υψηλή γνώμη για τις δεξιότητες τους στο δρόμο και τις επιδόσεις τους. Επίσης είναι πιο πιθανό να εξομοιώσουν την καλή οδήγηση με την ικανότητα να κυριαρχήσει τον έλεγχο του αυτοκινήτου σε υψηλότερες ταχύτητες.

ΚΑΚΗ ΟΡΑΣΗ

Παρότι η πραγματική έκταση του αριθμού των νέων οδηγών με κακή όραση δεν έχει τεκμηριωθεί, επίσημα μια σειρά από έρευνες έχουν επισημάνει μια ανησυχητική τάση. Όχι μόνο οι οδηγοί οι οποίοι έχουν κακή όραση θέτουν σε κίνδυνο τον εαυτό τους αλλά και τους άλλους. Έρευνες έχουν δείξει ότι 3 από τους 10 οδηγούς ηλικίας 20 ετών είχαν πρόβλημα όρασης, το 28% των 20-29 ετών δήλωσαν ότι είχαν πρόβλημα στην ανάγνωση των οδικών σημάτων. Η έρευνα διαπίστωσε επίσης ότι από τους νέους ανθρώπους που είχαν επισκεφτεί τον οπτικό τους για γυαλιά και φακούς 1 στους 5 παραδέχτηκε ότι δεν τα φορούν πάντα όταν οδηγούν. Είναι επομένως σημαντικό οι αρχάριοι οδηγοί να κατανοούν τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν όταν οδηγούν με μειωμένη όραση. Υπάρχουν επίσης ενδείξεις ότι οδηγοί όλων των ηλικιών δεν γνωρίζουν τις ισχύουσες απαιτήσεις όρασης για την οδήγηση. Πολύ συχνά οι άνθρωποι δεν επισκέπτονται τον οπτικό τους μέχρι τα προβλήματα να φτάσουν σε προχωρημένο στάδιο. Αυτό είναι ιδιαίτερα επικίνδυνο για τους οδηγούς που δεν έχουν επίγνωση του πόσο άσχημα έχει επιδεινωθεί η όραση τους.

ΥΠΝΗΛΙΑ

Η υπνηλία επηρεάζει την ικανότητα των οδηγών να βλέπουν τους κινδύνους κυκλοφορίας λένε οι ερευνητές από το Πανεπιστήμιο του Κουήνσλαντ. Οι νέοι οδηγοί είναι αρκετά αργοί στην αντίληψη του κινδύνου σε σχέση με τους έμπειρους και τα πράγματα γίνονται ακόμη πιο χειρότερα όταν είναι κουρασμένοι. Φυσικά ο καθένας μπορεί να επηρεαστεί από υπνηλία, δεν έχει σχέση με το πόσο έμπειρος και ικανός είναι ο οδηγός. Εκτός από τις περιπτώσεις που η οδήγηση είναι σε νυχτερινές ώρες, όταν θα έπρεπε κανονικά ο οδηγός να κοιμάται, η όταν είναι κουρασμένος, είναι σημαντικό να γίνονται τακτικά διαλειμματα και να ξεκουράζεται πριν αρχίσει ταξίδι μεγάλων αποστάσεων. Νεαροί οδηγοί οδηγούν συχνότερα σε ωράρια που μπορούν να αισθανθούν υπνηλία.

Οι μηχανισμοί υπνηλίας που σχετίζονται με ατυχήματα μπορούν να περιλαμβάνουν τα ελλείμματα προσοχής, επαγρύπνησης και ενημέρωσης. Έχει αναφερθεί ότι ενήλικες οδηγοί οδηγούν πιο συχνά σε ώρες που είναι πιο πιθανό να εμφανιστεί υπνηλία. Στοιχεία αποδεικνύουν ότι οι νεότεροι ενήλικες (21-31) ήταν λιγότερο ανθεκτικοί στις επιδράσεις στέρησης ύπνου από ενήλικες μεγαλύτερης ηλικίας (61-70). Μια πιθανή αιτία είναι ότι οι ηλικιωμένοι οδηγοί είναι πιο έμπειροι και με περισσότερα επαγγελματικά προσόντα όσον αφορά την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της υπνηλίας.

Εκτιμήσεις δείχνουν ότι τουλάχιστον το 20% όλων των ατυχημάτων σχετίζονται με την υπνηλία.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η εκπαίδευση διαδραματίζει σαφώς ένα σημαντικό ρολό στην αντιμετώπιση των προβλημάτων ασφάλειας στους δρόμους. Το πρώτο γνωστό εκπαιδευτικό πρόγραμμα αναπτύχθηκε το 1916. Το πρώτο βιβλίο για την ασφάλεια και την εκπαίδευση δόθηκε στη δημοσιότητα το 1919. Στις αρχές της δεκαετίας του 1930 έχουμε τη πρώτη καταγεγραμμένη σχολή για οδηγούς. Από τα τέλη της δεκαετίας του 1930 ένας μικρός αριθμός κολεγίων προσέφεραν μαθήματα με σκοπό την προετοιμασία εκπαιδευτικών για την εκπαίδευση οδηγών. Το Πρώτο Οδηγικό Συνέδριο Παιδείας πραγματοποιήθηκε το 1949. Μια από τις συστάσεις ήταν ότι η ελάχιστη διάρκεια εκπαίδευσης ενός νέου οδηγού πρέπει να είναι 30 και 6. Δηλαδή, 30 ώρες διδασκαλίας στην τάξη και 6 ώρες διδασκαλίας πίσω από το τιμόνι. Αυτός ο τύπος ακολουθείται και σήμερα σε πολλά προγράμματα εκπαίδευσης οδηγών. Το 1952 η Allstate Insurance Company άρχισε να προσφέρει εκπαιδεύσεις σε φοιτητές οι οποίοι είχαν ολοκληρώσει πρόγραμμα υψηλής οδηγικής εκπαίδευσης. Άλλες ασφαλιστικές εταιρείες ακολουθούν. Αυτό που ακολούθησε τη δεκαετία 1950-1960 ήταν η προώθηση της υψηλής οδηγικής

εκπαίδευσης στο σχολείο και η πλήρη αποδοχή από το ευρύ κοινό ότι η εκπαίδευση των οδηγών στο γυμνάσιο ήταν μια αποτελεσματική προσέγγιση για τη μείωση συντριβών των νέων οδηγών. Αυτό οδήγησε σε μια έκρηξη των προγραμμάτων υψηλής σχολικής εκπαίδευσης των οδηγών σε ολόκληρο το έθνος. Στις αρχές της δεκαετίας 1970, καθώς η γνώση του σχεδιασμού της αξιολόγησης αυξήθηκε, προσεκτικότερη εξέταση των προηγούμενων αξιολογήσεων οδηγών έδειξε ότι είχαν σοβαρές ελλείψεις. Δεδομένου ότι η εκπαίδευση του οδηγού έγινε δημοφιλής, δεν υπήρχαν αρκετά εκπαιδευμένοι καθηγητές για την εκπαίδευση οδηγών για την κάλυψη της ζήτησης. Οι εκπαιδευτικοί είχαν δανειστεί από άλλα θεματικά πεδία για να διδάξουν οδηγούς με μειωμένο ωράριο εκπαίδευσης. Πολλοί εκπαιδευτικοί δίδαξαν για τα επιπλέον χρήματα. Πολλοί έλαβαν ελάχιστη, αν υπήρχε, κατάρτιση σε θέματα διδασκαλίας οδηγού. Η δημοτικότητα της υψηλής εκπαίδευσης οδηγών κορυφώθηκε στα τέλη της δεκαετίας 1960 και στις αρχές της δεκαετίας 1970. Δεν υπάρχουν στοιχεία για τον αριθμό των φοιτητών που εκπαιδεύονται σήμερα σε σχολεία οδήγησης. Φαίνεται ότι λιγότερα από τα μισά όλων των γυμνασίων προσφέρουν οποιαδήποτε μορφή εκπαίδευσης στους οδηγούς. Η πλειονότητα των εφήβων δεν λαμβάνουν κάποιου είδους εκπαίδευσης στο σχολείο αλλά μαθαίνουν από τους γονείς τους. Δεν υπάρχουν απαιτήσεις για τα εκπαιδευτικά προγράμματα οδήγησης, τα προγράμματα κατάρτισης ρυθμίζονται από τα κράτη μέλη αλλά οι απαιτήσεις μπορεί να είναι ελάχιστες. Για παράδειγμα τα περισσότερα κράτη μέλη δεν έχουν ένα πρόγραμμα που απαιτεί την επίτευξη των συγκεκριμένων στόχων υψηλής οδήγησης.

Πολλές χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία προσφέρουν εθελοντικά προ-εκπαιδευτικά προγράμματα οδήγησης, τα οποία μερικές φορές, όχι πάντα, περιλαμβάνουν την εκτός δρόμου πρακτική οδήγηση. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα που επικεντρώνονται στη θετική στάση, επίγνωση του κινδύνου και σε ζητήματα που μπορούν να βοηθήσουν στην προετοιμασία των νέων για την εκμάθηση οδήγησης και για να αναπτύξουν θετική στάση σχετικά με το στυλ οδήγησης. Ωστόσο, υπάρχει ανησυχία ότι τα μαθήματα αυτά, ιδιαίτερα όταν αυτά περιλαμβάνουν την οδηγική πρακτική, μπορεί να είναι αντιπαραγωγικά. Αν επιτρέψουν στους νέους να περάσουν την δοκιμασία οδήγησης τους πιο γρήγορα από ότι θα ήταν σε θέση να το κάνουν, αλλά αδυνατούν να έχουν σημαντική επίδραση στην στάση τους και την συμπεριφορά τους όταν οδηγούν, τότε μπορούν να τους κάνουν περισσότερο κακό παρά καλό. Υπάρχει επίσης η ανησυχία ότι μπορεί να ενθαρρύνουν την οδήγηση χωρίς άδεια. Ως εκ τούτου, απαιτείται περαιτέρω έρευνα για να εξεταστεί αν η προ-εκπαίδευση έχει βελτιώσει τις στάσεις και τις γνώσεις, ή αν τα εν λόγω μαθήματα επιταχύνουν τον ρυθμό με τον οποίο οι νέοι μπορούν να περάσουν την δοκιμασία τους και δεν έχουν καμία ορατή επίδραση στην πιθανή συμπεριφορά τους στην μετά οδήγηση.

Τα καθεστώτα αδειοδότησης.

Τα συστήματα αδειοδότησης γενικά περιλαμβάνουν τη σταδιακή παροχή προνομίων στους οδηγούς. Ένα σύστημα χορήγησης αδειών επιβάλλει πρόσθετους περιορισμούς για τους νέους οδηγούς είτε για ορισμένο χρονικό διάστημα μετά το πέρασμα του ελέγχου τους ή μέχρις ότου να περάσει μια δεύτερη δοκιμή. Περιορισμοί σε ένα διαβαθμισμένο πρόγραμμα αδειοδότησης μπορεί να περιλαμβάνουν

- Ένα χαμηλότερο όριο ταχύτητας
- Χαμηλότερη περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα
- Περιορισμός του αριθμού των επιβατών που μπορούν να μεταφέρουν
- Περιορισμοί στην οδήγηση τη νύχτα

Ο πρωταρχικός στόχος των συστημάτων χορήγησης αδειών είναι ο αποκλεισμός των ατόμων με ανεπαρκή ικανότητα οδήγησης και ικανοτήτων. Τα συστήματα διαφέρουν λιγότερο ή περισσότερο και γενικά μπορούν να διακριθούν στα

ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΑ

Σε αυτό το σύστημα ο οδηγός έχει πλήρη άδεια μετά το πέρασμα του ελέγχου. Σήμερα, οι περισσότερες χώρες χρησιμοποιούν ένα μονοφασικό σύστημα αδειοδότησης και έχουν εισάγει επίσης μια δοκιμαστική άδεια. Κατά συνέπεια ο νέος οδηγός δεν έχει πλήρη άδεια μέχρι αυτός ή αυτή να συμπληρώσει την περίοδο δοκιμασίας. Η πρώτη φάση περιλαμβάνει την σόλο οδήγηση και η δεύτερη την θεωρία και την κατάρτιση, αλλά χωρίς περαιτέρω δοκιμή. Μόνο μετά την ολοκλήρωση και της δεύτερης φάσης δίνεται η πλήρης άδεια.

Στα παραδοσιακά εκπαιδευτικά προγράμματα ο οδηγός πρέπει να περάσει 30 ώρες στη τάξη και 6 ώρες διδασκαλίας στο δρόμο. Αρκετές αξιολογήσεις της βιβλιογραφίας έχουν δείξει ότι τα μαθήματα δεν είναι αποτελεσματικά για τη δημιουργία ασφαλούς οδήγησης. Στην πραγματικότητα, κάποιες μελέτες δείχνουν ότι τα υψηλά προγράμματα σχολικής εκπαίδευσης ενθαρρύνουν την πρόωρη αδειοδότηση των νεότερων, πιο επικίνδυνων οδηγών, με αποτέλεσμα αυξημένες συντριβές, τραυματισμοί και θάνατοι. Αρκετά κράτη έχουν αναγνωρίσει ότι τα

παραδοσιακά μαθήματα δεν παρέχουν επαρκή πίσω από το τιμόνι εκπαίδευση. Τα περισσότερα παραδοσιακά προγράμματα εκπαίδευσης οδηγών παρέχουν διδασκαλία στη τάξη και σχετικά λίγες ώρες εκπαίδευση πίσω από το τιμόνι. Η έρευνα δείχνει ότι η προσέγγιση αυτή δεν είναι αποτελεσματική στη μείωση του κινδύνου σύγκρουσης μεταξύ νέων εφήβων οδηγών.

Σύστημα αδειοδότησης (G. D. L.-GRADUATED DRIVER LICENSING)

Η έννοια του G.D.L. για πρώτη φορά περιγράφεται στις αρχές της δεκαετίας του 1970 στις Η.Π.Α.Ενώ στην ουσία δεν υπάρχει πρόοδος στο νομοθετικό τομέα στον Καναδά ή τις Ηνωμένες Πολιτείες από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990, πολλοί οργανισμοί προώθησαν δυναμικά την ιδέα. Ωστόσο, τον Αύγουστο του 1987, η Νέα Ζηλανδία εισήγαγε το πρώτο πραγματικά διαβαθμισμένο σύστημα χορήγησης αδειών οδήγησης. Η βασική αρχή του συστήματος χορήγησης αδειών είναι να επιτέμνει στους νέους οδηγούς να αποκτήσουν εμπειρία οδήγησης υπό συνθήκες χαμηλού κινδύνου. Αρχικά ο νέος οδηγός επιτρέπεται να οδηγεί μόνο υπό συνθήκες χαμηλού κινδύνου όπως με εποπτεία και περιορισμούς και χωρίς να μεταφέρουν επιβάτες. Με την αύξηση της εμπειρίας δίνονται περισσότερα προνόμια προοδευτικά. Το σύστημα αυτό συνήθως χωρίζεται σε τρία στάδια για την προοδευτική αύξηση της δυσκολίας. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το σύστημα αυτό εφαρμόζεται μόνο στην Αυστραλία, στις ΗΠΑ και τη Νέα Ζηλανδία. Οι μελέτες έχουν δείξει θετική βελτίωση σε σύγκριση με το παλιό σύστημα αδειοδότησης. Τα συστήματα αυτά ήταν λίγο προχωρημένα σε σχέση με τα ευρωπαϊκά συστήματα αδειοδότησης. Αυτό σημαίνει ότι το μέγεθος της επίδρασης τους στην Ευρώπη μπορεί να είναι μικρότερο.

Υπάρχουν τρία στάδια. Το στάδιο του μαθητευόμενου, το στάδιο της προσωρινής άδειας και το τελικό στάδιο της πλήρους άδειας. Κάθε στάδιο έχει συγκεκριμένα στοιχεία, περιορισμούς και ελάχιστες απαιτήσεις χρόνου. Για την αναβάθμιση στην επόμενη φάση, ο αρχάριος πρέπει να περάσει τον απαιτούμενο χρόνο στο χαμηλότερο στάδιο, να αποκτήσει επαρκή δεξιότητες οδήγησης και δεν συνεπάγεται παραβίαση οδήγησης για ορισμένη χρονική περίοδο. Το προσωρινό στάδιο, με τους περιορισμούς του αποσκοπεί στο να δώσει στους αρχάριους την ευκαιρία να αποκτήσουν μεγάλη εμπειρία οδήγησης υπο συνθήκες χαμηλού κινδύνου. Σήμερα υπάρχουν επαρκή στοιχεία της έρευνας για να καθοριστεί με ακρίβεια πόσο η προσωρινή άδεια και τα στάδια πρέπει να αρχίσουν και πόσο χρονικό διάστημα θα πρέπει να έχει διάρκεια.

Οι αρχικές εκτιμήσεις για το G.D.L. πρόγραμμα είναι πολύ ενθαρυντικές. Στη Φλόριντα , το πρώτο κράτος που ψήφισε το νόμο , ο αριθμός των θανατηφόρων συγκρούσεων για ηλικίες 15-17 ετών μειώθηκε κατά 9% κατά το πρώτο έτος μετά τη ψήφιση του νόμου. Μια ανασκόπηση έδειξε μείωση στις συνολικές συντριβές (26%-41%) στις συντριβές με αποτέλεσμα τραυματισμό (4%-43%) και συντριβές με αποτέλεσμα το νοσοκομείο(35%) για 16χρονους οδηγούς. Μεταξύ του 1993 και του 2003 , το ποσοστό των 16χρονων που ήταν εξουσιοδοτημένοι μειώθηκε κατά 26% και υπήρχε μια μείωση 13% για τους 17 χρόνους και μια μείωση 5% για τους 18χρονους. Εκτός από την καθυστέρηση της αδειοδότησης , φαίνεται ότι οι διατάξεις αυτού του συστήματος είναι υπεύθυνες για μεγάλα οφέλη όπως τα όρια για τη νυχτερινή οδήγηση , ο περιορισμός του αριθμού επιβατών κατά το ενδιάμεσο στάδιο και τις απαιτήσεις για τους αρχάριους για να περάσουν στο επόμενο στάδιο. Δυστυχώς , πολλά κράτη , δεν έχουν ενσωματώσει τα στοιχεία στη νομοθεσία τους . Από το Μάρτιο του 2006 , το Ασφαλιστικό Ινστιτούτο για την αξιολόγηση της Υπηρεσίας Οδικής Ασφάλειας βαθμολόγησε 23 κράτη. Σε ένα , το κράτος της Κολούμπια βαθμολογήθηκε ως καλή , σε 15 ως δίκαιη , σε 11 ως περιθωριακή και σε ένα ως κακή.

Παρόλο που οι νόμοι είναι αποτελεσματικοί , είναι δύσκολο να γνωρίζει κανείς πόσο κάθε περιορισμός συμβάλλει στη βελτίωση των ποσοστών συντριβής. Ιστορικά στη δεκαετία 1993-2003 , το ποσοστό των θανατηφόρων συγκρούσεων που σημειώθηκαν μεταξύ του μεσονυχτίου και 5 π.μ. παρέμεινε αμετάβλητο για τους 16χρονους οδηγούς . Πρόσφατα δημοσιεύτηκαν στοιχεία που δείχνουν ότι σε κράτη με περιορισμό που ξεκινά πριν από τα μεσάνυχτα σημειώθηκε μείωση 13% των θανάτων σε συντριβές το βράδυ για 15-17χρονους οδηγούς .

ΝΕΑ ΖΗΛΑΝΔΙΑ

Το σύστημα αδειοδότησης , το πρώτο στον κόσμο, εισήχθη το 1987. Πριν από αυτό η άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου θα μπορούσε να επιτευχθεί σε ηλικία 15 ετών περνώντας γραπτές , προφορικές και πρακτικές εξετάσεις. Πριν το Μάη του 1999 το σύστημα αυτό εφαρμόζεται μόνο σε άτομα κάτω των 25 ετών.

Άδεια εκπαιδευόμενου.

- Ελάχιστο όριο ηλικίας είναι 15.
- Ο μαθητευόμενος πρέπει να συνοδεύεται πάντα από κάποιον άλλο οδηγό που έχει το δίπλωμα του τουλάχιστον 2 χρόνια περισσότερο.
- Οι μαθητές θα πρέπει να έχουν μαζί τους την άδεια μαθητευόμενου.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

- Πρέπει να έχουν πινακίδες M (ΜΑΘΗΤΕΘΟΜΕΝΟΣ).
- Η μέγιστη περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα είναι 0.03.

Περιορισμένη άδεια

- Η άδεια πρέπει να βρίσκεται επί του οχήματος κατά τη διάρκεια της οδήγησης.
- Κάθε παράβαση μπορεί να οδηγήσει σε επέκταση της περιορισμένης περιόδου μέχρι και έξι μήνες.
- Οι οδηγοί κάτω των 25 ετών πρέπει να διαθέτουν περιορισμένη άδεια μέχρι και 18 μήνες.
- Οι οδηγοί 25 ετών πρέπει να διαθέτουν περιορισμένη άδεια μέχρι και 6 μήνες.
- Οι κάτοχοι περιορισμένης άδειας δεν πρέπει να οδηγούν από τις 10 το βράδυ μέχρι τις 5 το πρωί.
- Οι κάτοχοι περιορισμένης άδειας δεν πρέπει να μεταφέρουν άλλους επιβάτες αν δεν είναι υπο την εποπτεία οδηγού πλήρους άδειας.

Η ανάλυση του συστήματος της Νέας Ζηλανδίας έδειξε ότι μετά την εισαγωγή του υπήρχε μια μείωση τραυματισμών της τάξης του 23% για ηλικίες 15-19 αι 12% για 20-24.

Η.Π.Α.

Δυστυχώς τυποποιημένα προγράμματα εκπαίδευσης οδηγών στις Ηνωμένες Πολιτείες έχουν αποτύχει στο να μειώσουν τα θανατηφόρα ατυχήματα. Η κατάσταση κάπως αλλάζει με τη εισαγωγή του ευρέως διαδεδομένου συστήματος αδειοδότησης (G.D.L.) στο οποίο υπάρχουν τουλάχιστον τρία στάδια (άδεια μαθητευόμενου , προσωρινή άδεια, πλήρης άδεια) αυτό το σύστημα προϋποθέτει ότι οι αρχάριοι οδηγοί θα δαπανούν πάνω από 30 ώρες οδήγησης με έναν ενήλικο στο αυτοκίνητο. Το ανησυχητικό είναι ότι δεν υπάρχει σχέση μεταξύ των ωρών που ο αρχάριος δαπανά υπό εποπτευόμενη οδήγηση και τη συντριβή αυτοκινήτων όταν είναι στο δρόμο χωρίς εποπτεία. Έτσι η αξία της εκπαίδευσης είναι και πάλι υπό αμφισβήτηση. Πρόσφατα προγράμματα σε υπολογιστές έχουν επινοηθεί για να καταπολεμηθεί το πρόβλημα της μη ανίχνευσης των επικίνδυνων καταστάσεων από τους αρχάριους. Αξιολογήσεις έδειξαν ότι αυτά τα προγράμματα που βασίζονται σε εξομοιωτή βοηθούν πολύ τους νέους. Ωστόσο υπάρχουν πολλά ακόμη να γίνουν.

ΜΙΣΙΓΚΑΝ

Την 1^η Απριλίου 1997 το Μίσιγκαν έγινε η πρώτη χώρα που υιοθέτησε ένα συνολικό σύστημα αδειοδότησης. Το πρόγραμμα G.D.L. περιλαμβάνει την εκπαίδευση οδηγών και τη συμμετοχή των γονέων. Όλοι μαζί εργάζονται για να παράγουν ένα ασφαλέστερο περιβάλλον για τους εφήβους οδηγούς. Η πολιτική έχει λειτουργήσει όπως πρέπει. Συμφώνα με το Πανεπιστήμιο Michigan Transportation Research Institute μελέτη που δημοσιεύτηκε το 2000 οι συντριβές με 16χρονους οδηγούς μειώθηκαν κατά 25% μεταξύ 1996 και

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

1999. Αυτή η νομοθεσία προχωρεί ένα ακόμη βήμα για τη βελτίωση του συστήματος κατά τρόπο που να βοηθά στην εξασφάλιση στους νέους οδηγούς ότι δεν θα πληγούν από την απόσπαση προσοχής που μπορούν να προκαλέσουν οι επιβάτες ακόμη και στους πιο έμπειρους οδηγούς. Μόνο τα μέλη της οικογένειας, και ένα μη μέλος θα επιτραπεί να είναι επιβάτης σε αυτοκίνητο που ο οδηγός είναι αρχάριος.

ΚΑΛΙΦΟΡΝΙΑ

Η Καλιφόρνια εισήγαγε ένα νέο σύστημα αδειοδότησης το 1983 και προχώρησε σε περαιτέρω αλλαγές το 1998

Προσωρινή άδεια

- Η προσωρινή άδεια εκδίδεται από την ηλικία 15 ετών.
- Ο οδηγός θα πρέπει να εποπτεύεται από άλλον οδηγό πλήρους άδειας 25 ετών και άνω.
- Η άδεια πρέπει να διατηρείται 6 μήνες τουλάχιστον πριν υποβάλλουν αίτηση για προσωρινή άδεια.
- Φυσικά η εκπαίδευση του οδηγού να ολοκληρωθεί.
- Απαιτούνται 6 ώρες επαγγελματικής κατάρτισης των οδηγών.
- Τουλάχιστον 50 ώρες πρακτική και οι 10 από αυτές να είναι το βράδυ,
- Πρέπει να περάσουν τις εξετάσεις οδήγησης για να πάρουν προσωρινή άδεια.

Ενδιάμεσο στάδιο

- Κατά τον πρώτο χρόνο δεν πρέπει να οδηγούν από 12 τα μεσάνυχτα μέχρι και 5 το πρωί αν δεν είναι υπο την επίβλεψη οδηγού άνω των 25.
- Κατά τους πρώτους 6 μήνες δεν πρέπει να μεταφέρουν επιβάτες κάτω των 20 ετών αν είναι υπο την επίβλεψη οδηγού άνω των 25.
- Κατά τη διάρκεια του δεύτερου 6μηνου δεν πρέπει να μεταφέρουν επιβατες κατω των 20 ετων από 12 ατ μεσανυχτα μεχρι 5 το πρωι αν δεν είναι υπο την επίβλεψη οδηγού άνω των 25 ετών.
- Η πλήρης άδεια είναι διαθέσιμη από την ηλικία των 18 ετών.
- Η μέγιστη περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα είναι 0,01 για οδηγούς κάτω των 21.

Έρευνα το 1998 έδειξε ότι οι αλλαγές στο σύστημα της Καλιφόρνια έφεραν μείωση της τάξης του 20% στα ατυχήματα με ζημιές για 16χρονους οδηγούς και μείωση της τάξης του 21% στα θανατηφόρα ατυχήματα και ατυχήματα με τραυματισμούς για τους 16χρονους οδηγούς.

ΒΙΚΤΩΡΙΑ





Η Βικτώρια εισήγαγε πρόσφατα ορισμένες σημαντικές αλλαγές στο σύστημα χορήγησης αδειών για τη βελτίωση της ασφάλειας των νέων οδηγών. Η πιο σημαντική αλλαγή είναι ότι οι νέοι οδηγοί πρέπει να συγκεντρώσουν τουλάχιστον 120 ώρες οδηγικής εμπειρίας πριν να πάρουν την άδεια. Η αλλαγή αυτή αναγνωρίζει τη σημασία της οδηγικής εμπειρίας για τον εκπαιδευόμενο για την ανάπτυξη ασφαλέστερων συνηθειών οδήγησης.

ΒΟΡΕΙΑ ΚΑΡΟΛΙΝΑ

Ο νόμος αδειοδότησης στη Βόρεια Καρολίνα (G.D.L.) καθιερώθηκε το 1997 και βοηθά στη διάσωση ανθρωπίνων ζώων και τραυματισμών μεταξύ εφήβων, σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του Πανεπιστημίου της Βόρειας Καρολίνας. Οι 16χρονοι οδηγοί συνεπλάκησαν σε 26% λιγότερα ατυχήματα το 1999 σε σχέση με το 1997. Επίσης τραυματισμοί και θάνατοι μεταξύ αυτών των οδηγών μειώθηκαν κατά 29% την ίδια χρονική περίοδο. Το 1997 13 οδηγοί ηλικίας 16 ετών έχασαν τη ζωή τους από τις 9μ.μ. έως τις 5π.μ. το 1999 μόνο ένας 16χρονος σκοτώθηκε.

ΜΑΝΙΤΟΜΠΑ

Τρία χρόνια εφαρμογής του συστήματος G.D.L. στο Μανιτόμπα οδήγησαν σε 1.217 λιγότερους τραυματισμούς και 3.724 λιγότερες συγκρούσεις για τους νέους οδηγούς η τελευταία ετήσια αναθεώρηση δείχνει ότι ο αριθμός των σωματικών βλαβών και οι συγκρούσεις που αφορούν τους νεότερους οδηγούς έχουν μειωθεί κατά 43% . κατά την αναθεώρηση του 2005

-  43,6% μείωση του ποσοστού των συγκρούσεων ανά 10.000 άδειες οδήγησης
-  48,5% μείωση του ποσοστού των αποζημιώσεων για σωματική βλάβη ανά 10.000 άδειες οδήγησης
-  45,2% μείωση του ποσοστού των φυσικών αγωγών αποζημίωσης ανά 10.000 άδειες οδήγησης
-  47,35 μείωση του ποσοστού των ατυχημάτων που έχει αναφέρει η αστυνομία ανά 10.000 οδηγούς

Η κυβέρνηση στο Μανιτόμπα επέβαλλε πενταετές πρόγραμμα παρακολούθησης που περιλαμβάνει

- Στάδιο εκμάθησης
Ο μαθητής υποβάλλεται με επιτυχία σε γραπτή δοκιμασία και πρέπει να παραμείνει σε αυτό το στάδιο για τουλάχιστον εννέα μήνες. Όταν οδηγεί θα πρέπει να έχει μηδενική περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα, να συνοδεύεται από οδηγό που έχει άδεια τουλάχιστον τρία χρόνια και να

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

μην έχουν περισσότερους επιβάτες από ότι ζώνες ασφάλειας στο όχημα.

➤ **Ενδιάμεσο στάδιο**

Οι οδηγοί πρέπει να παραμείνουν σε αυτό το στάδιο για τουλάχιστον 15 μήνες .Πρέπει να έχουν μηδενική περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα , έναν επιβάτη –επόπτη στη θέση του συνοδηγού και όχι περισσότερους επιβάτες από ότι ζώνες ασφάλειας στο όχημα.

➤ **Πλήρης άδεια**

Οι οδηγοί θα Πρέπει να έχουν μηδενική περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα για τους πρώτους 36 μήνες από αυτό το στάδιο.

ΠΟΣΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟ ΕΙΝΑΙ ΤΟ GDL

ΠΟΛΙΤΕΙΑ	ΜΕΙΩΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
Florida	9%
Michigan	26%
North Carolina	25%
Oregon	16%
Nova Scotia	24%
Ontario	31%

ΕΥΡΩΠΗ

ΑΥΣΤΡΙΑ

Οι οδηγοί στην Αυστρία μπορούν αν αποκτήσουν άδεια οδήγησης από 17 ετών. Υπάρχει μια δοκιμαστική περίοδος δυο ετών μετά τη δοκιμασία

οδήγησης κατά την οποία υπάρχει ο περιορισμός του μηδενικού ορίου αλκοόλ. Όποιος καταδικαστεί για τροχαίες παραβάσεις κατά τη διάρκεια της δοκιμαστικής περιόδου θα πρέπει να συμμετέχει σε ένα υποχρεωτικό πρόγραμμα οδήγησης. Αξιολογήσεις του συστήματος έδειξαν ότι ατυχήματα που αφορούν αρχάριους οδηγούς μειώθηκαν κατά 32% μεταξύ 1991 και 1995, σε σύγκριση με μείωση μόνο κατά 9% για τους άλλους οδηγούς. Οι αξιολογήσεις των μαθημάτων βελτίωσης για οδηγούς σε κατάσταση μέθης δείχνουν μείωση των ποσοστών κατά 50%.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Στη Γερμανία, οι αρχάριοι οδηγοί υπόκεινται σε δοκιμαστική άδεια οδήγησης για δυο χρόνια μετά την επιτυχή εξέταση τους. Οι οδηγοί που καταδικάζονται για αξιόποινες πράξεις μπορεί η περίοδος δοκιμασίας τους να παρατείνεται για αλλά δυο χρόνια, πέραν του ότι υποχρεώνονται να συμμετέχουν σε ένα πρόγραμμα βελτίωσης. Η αξιολόγηση του συστήματος έχει εμποδιστεί από τις πολύ σημαντικές αλλαγές που προκαλούνται από την επανένωση της ανατολικής και δυτικής Γερμανίας, αλλά δείχνουν μια μικρή μείωση της συχνότητας των ατυχημάτων για 18 και 19χρονους άνδρες.

ΦΙΛΑΝΔΙΑ

Στη Φιλανδία ο αρχάριος οδηγός δεν μπορεί να λάβει την πλήρη άδεια του για τουλάχιστον 18 μήνες και όχι πριν περάσει το δεύτερο στάδιο. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου δοκιμασίας, οι οδηγοί υπόκεινται σε αυστηρότερους κανόνες σχετικά με τις τροχαίες παραβάσεις. Οι μελέτες αξιολόγησης δείχνουν ότι τα ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται νέοι άνδρες (18 έως 20) μειώθηκαν κατά 25%, για μεγαλύτερους (21 και άνω) μειώθηκαν κατά 50%, για τις νέες γυναίκες μείωση κατά 16% και για τις γυναίκες 21 και άνω δεν άλλαξε κάτι.

ΓΑΛΛΙΑ

Η Γαλλία έχει δυο συστήματα και οι οδηγοί μπορούν να επιλέξουν ποιο θα ακολουθήσουν. Στο παραδοσιακό σύστημα οι οδηγοί μπορούν να πετύχουν έκδοση προσωρινής άδειας σε ηλικία 18 ετών, και υπόκεινται σε χαμηλότερα όρια ταχύτητας και αυστηρότερες συνέπειες για τροχαίες παραβάσεις. Αν ένας οδηγός αποκλειστεί θα πρέπει να λάβει εκ νέου άδεια οδήγησης. Στο δεύτερο σύστημα οι οδηγοί μπορούν να πάρουν την άδεια τους σε ηλικία 16 ετών αλλά πρέπει να λάβουν τουλάχιστον 20 ώρες επαγγελματικής εκπαίδευσης και υπόκεινται στους περιορισμούς που ισχύουν και στο παραδοσιακό σύστημα. Εκείνοι που περνούν αυτό το σύστημα τείνουν να οδηγούν πολύ περισσότερο από εκείνους που περνούν από το παραδοσιακό σύστημα. Περίπου το 25% των νέων μαθητών επιλέγουν το

δεύτερο σύστημα. Μια πρόωρη αξιολόγηση έδειξε πολύ μεγάλη μείωση στα ποσοστά των ατυχημάτων. Αργότερα οι μελέτες δεν έδειξαν τόσο μεγάλη μείωση.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Στο Λουξεμβούργο, οι αρχάριοι οδηγοί υπόκεινται σε δοκιμαστική περίοδο δυο ετών μετά την επιτυχία τους στις εξετάσεις. Κατά το διάστημα αυτό θα πρέπει να έχουν πινακίδα με ένα λευκό L στο αυτοκίνητο τους και υπόκεινται σε χαμηλότερα όρια ταχύτητας. Θα πρέπει να έχουν ένα βιβλίο στο οποίο καταγράφονται παραβάσεις και ατυχήματα στα οποία έχουν εμπλακεί. Μετά την επιτυχή εξέταση τους μπορούν να οδηγούν με κανονικά όρια ταχύτητας και να αφαιρέσουν την πινακίδα. Αξιολόγηση της οδηγικής πορείας έδειξε σημαντική μείωση των ατυχημάτων που αφορούν τους νέους άνδρες οδηγούς, αλλά όχι και τις γυναίκες.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Στην Πορτογαλία οι νέοι οδηγοί θα πρέπει να λάβουν εκ νέου την δοκιμασία οδήγησης αν αποκλειστούν λόγω τροχαίων παραβάσεων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Στην Ισπανία οι οδηγοί υπόκεινται σε χαμηλότερο όριο ταχύτητας (80χλ./ώρα) για ένα έτος μετά την επιτυχή εξέταση τους.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Στη Σουηδία το όριο ηλικίας για την εκμάθηση οδήγησης έχει πέσει από τα 17,5 χρόνια στα 16 προκειμένου να δοθεί στους μαθητές περισσότερος χρόνος για εκπαίδευση. Αξιολόγηση έδειξε ότι μαθητές που άρχισαν νωρίτερα είχαν ποσοστά ατυχήματος ανά διανυόμενο χιλιόμετρο μειωμένα κατά 46% κατά τα δυο πρώτα έτη οδήγησης. Η εξέταση των υποψηφίων οδηγών μπορεί να γίνει από την ηλικία των 18 ετών και ακλουθεί μια δοκιμαστική περίοδος. Αν ένας οδηγός αποκλειστεί λόγω παραβάσεων θα πρέπει να λάβει εκ νέου την άδεια οδήγησης.

ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Και στη Νότια Αυστραλία ισχύει το G.D.L. προσφέρει μια σταδιακή εξέλιξη από τη στιγμή που παρέχεται η άδεια εκπαιδευόμενου μέχρι την

απόκτηση της πλήρους άδειας. Αυτή η σταδιακή προσέγγιση ενθαρρύνει την ανάπτυξη γνώσεων, δεξιοτήτων και εμπειρίας οδήγησης.

Τα GDL προγράμματα έχουν ως στόχο να μειωθεί ο κίνδυνος συντριβής για τους νέους οδηγούς, παρέχοντας στους αρχάριους περισσότερες ευκαιρίες για πρακτική υπό την επίβλεψη και με τον περιορισμό της έκθεσής τους σε επικίνδυνες συνθήκες καθώς, ωριμάζουν και αποκτούν εμπειρία. Το GDL είναι μια σχετικά παθητική προσέγγιση για την ασφάλεια καθώς ένα σύνολο προϋποθέσεων επιβάλλουν ότι η έκθεση σε κίνδυνο περιορίζεται για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα.

Το GDL έχει γίνει ευρέως δημοφιλές κατά την τελευταία δεκαετία, τόσο στον Καναδά και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Σε ένα έγγραφο από την Τροχαία τραυματισμών Ιδρύματος Ερευνών του Καναδά με τίτλο "The Young Driver Paradox," Warren και Simpson (1976) υποστήριξαν ότι η εμπειρία ήταν ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη των ικανοτήτων οδήγησης, επειδή οι αύξηση της εμπειρίας σχετίζεται με μείωση του κίνδυνου της σύγκρουσης. Παραδόξως η όσο το δυνατό περισσότερη οδήγηση θα αυξήσει την έκθεση σε κίνδυνο των νέων οδηγών ώστε οι Warren και Simpson υποστήριξαν ότι αυτό που χρειάζεται είναι ένα μέσο για τους αρχάριους να αποκτήσουν εμπειρία με παράλληλη ελαχιστοποίηση των κινδύνων. Αυτή είναι μια βασική αρχή του GDL. Σαν ένα πρόγραμμα μαθητείας, το GDL έχει σκοπό να διευκολύνει τον αρχάριο σταδιακά σε όλο το φάσμα των συνθηκών κυκλοφορίας. Με αυτόν τον τρόπο, το GDL παρέχει ένα προστατευτικό τρόπο για τους νέους οδηγούς να αποκτήσουν εμπειρία.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, το GDL για πρώτη φορά επισήμως περιγράφεται στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Το μοντέλο δεν εγκρίθηκε ποτέ από κανένα από τα κράτη την εποχή εκείνη, αν και στο Μέριλαντ και την Καλιφόρνια εισήχθησαν ορισμένα στοιχεία της.

Σήμερα, σχεδόν όλες οι канаδικές επαρχίες και όλες τις πολιτείες των ΗΠΑ έχουν κάποια έκδοση της GDL. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα ενδιάμεσα στάδια εφαρμόζονται συνήθως για 16 - και 17-χρονους, και οι περιορισμοί αίρονται όταν φτάσουν την ηλικία των 18 ετών.

Στον Καναδά, αντίθετα, GDL προγράμματα εφαρμόζονται σε όλους τους νέους οδηγούς, ανεξάρτητα από την ηλικία, και συνεπώς το ενδιάμεσο στάδιο ισχύει για τους οδηγούς ηλικίας 16 και 17, καθώς και στους μεγαλύτερους σε ηλικία οδηγούς.

Τα χαρακτηριστικά του GDL προγραμμάτων ποικίλλουν σημαντικά από χώρα σε χώρα. Όπως ο Mayhew et al. (2005) παρατήρησε, κάποια μεταβλητότητα στη δομή και το περιεχόμενο των προγραμμάτων χορήγησης αδειών πρέπει να αναμένεται, λόγω των κοινωνικών, οικονομικών, γεωγραφικών, και πολιτικών πολυμορφιών. Αυτή η μεταβλητότητα παρέχει την συγκυριακή ευκαιρία να συγκρίνουν διαφορετικά προγράμματα για να καθορίσουν τη

σχετική αποτελεσματικότητα τους.

ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ

ΜΕΤΡΑ

Το κεντρικό θέμα στη διαδικασία επιλογής των αντισταθμιστικών μέτρων είναι το ερώτημα κατά πόσο τα αντίμετρα θα πρέπει να στοχεύουν μόνο στους νέους οδηγούς ή σε όλους του αρχάριους. Η απάντηση σε αυτό το ερώτημα βασίζεται κυρίως στο ότι όλοι οι οδηγοί είναι αρχικά αρχάριοι και τα αντισταθμιστικά μέτρα θα είναι πιο αποτελεσματικά και θα φτάσουν γρηγορότερα στο στόχο αν έχουμε έναν συνδυασμό ηλικίας και πείρας . Επιπλέον , στις περισσότερες βιομηχανικές χώρες οι νέοι οδηγοί τείνουν να είναι αρκετά μικροί. Την ίδια στιγμή πολλά από τα αντίμετρα που θα προταθούν ισχύουν για όλους τους αρχάριους οδηγούς ανεξαρτήτως ηλικίας. Η αποτελεσματικότητα των αντίμετρων βασίζεται σε κάποια κριτήρια επιτυχίας.

- ✓ Ασφαλή συμπεριφορά , όπως χρήση ζώνης ασφάλειας.
- ✓ Συγκρούσεις.
- ✓ Θάνατοι.
- ✓ Συγκρούσεις και θάνατοι ανά απόσταση.

Τα αντίμετρα θα πρέπει να γίνουν σταδιακά και να δείχνουν συγκεκριμένα αποτελέσματα σε κάθε βήμα. Προσοχή θα πρέπει να δοθεί στην εξασφάλιση ότι αυτά δεν θα επηρεάζουν άμεσα τις πιο μειονεκτούσες ομάδες της κοινωνίας. Θα πρέπει επίσης να παρακολουθούνται και να προσαρμόζονται , εφόσον αυτά δεν έχουν αποτελέσματα. Ορισμένες ενέργειες μπορούν να ληφθούν πιο γρήγορα από άλλες ή να δίνουν πιο γρήγορα αποτελέσματα και ποικίλουν στο κόστος. Ειδικότερα οι αλλαγές που απαιτούν νέα νομοθεσία απαιτούν πολύ χρόνο για την εφαρμογή τους.

Τα επιμέρους μετρά μπορούν να είναι αποτελεσματικά με δυο τρόπους

- Με τη μείωση της έκθεσης σε επικίνδυνες καταστάσεις κατά τη διάρκεια του ταξιδιού
- Με τη βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας του συστήματος μεταφορών οδηγώντας με μεγαλύτερη ασφάλεια ανά διανυόμενο χιλιόμετρο.

Τα αντίμετρα πρέπει να εφαρμοστούν με έναν στρατηγικό τρόπο έτσι ώστε να έχουν αποτελέσματα τόσο άμεσα όσο και μακροπρόθεσμα. Στο πλαίσιο αυτό , ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στα βασικά στοιχεία που αποτελούν βάση και μπορούν να αυξήσουν τον κίνδυνο. Επιπλέον, υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των διαφόρων αντίμετρων όσον

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

αφορά τις επιπτώσεις τους , το κόστος καθώς και τις προθεσμίες εντός των οποίων μπορούν να εφαρμοστούν .

ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ

Οι κυβερνήσεις μπορούν να εφαρμόσουν νόμους για τη συνολική βελτίωση της οδικής ασφάλειας και έτσι να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος των νέων οδηγών αυτό περιλαμβάνει την κατάλληλη νομοθεσία και την αυστηρή της εφαρμογή , με έμφαση σε τομείς όπου οι νέοι οδηγοί είναι πολύ επικίνδυνοι , όπως η υπερβολική ταχύτητα , τα ναρκωτικά και οι ζώνες ασφάλειας. Πρόκειται για έναν τομέα όπου άμεσα μέτρα μπορούν να ληφθούν , βάσει των υφιστάμενων νόμων και κανονισμών.

Σημαντική είναι και η διασφάλιση της ύπαρξης κατάλληλης νομοθεσίας και αυστηρή εφαρμογή της νομοθεσίας περί οδικής ασφάλειας με έμφαση σε τομείς όπου ο οδηγικός κίνδυνος για τους αρχάριους είναι υψηλός.

Επίσης πολιτικοί ηγέτες θα μπορούσαν να επισημάνουν το πρόβλημα σε ομιλίες και άλλες παρεμβάσεις.

ΔΡΟΜΟΙ

Ο κατάλληλος σχεδιασμός των οδικών εγκαταστάσεων είναι σημαντικός παράγοντας για την εξασφάλιση της ασφάλειας. Πρέπει να γίνουν σημαντικές αναλύσεις σχετικά με τα στατιστικά και τις κύριες αιτίες των τροχαίων ατυχημάτων , ώστε να μπορούν να προκατασκευαστούν αντίστοιχα μέτρα για την πρόληψη των ατυχημάτων. Να επιλεγούν περιοδικά τοποθεσίες με περισσότερα τροχαία ατυχήματα για λεπτομερείς έρευνες και βελτιώσεις , λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες του δρόμου , το χρονοδιάγραμμα και τη συμπεριφορά των οδηγών και των πεζών που εμπλέκονται στα ατυχήματα.

ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ

Η αστυνομία έχει αυξήσει το ανθρώπινο δυναμικό της τα τελευταία χρόνια για την καταπολέμηση της ανάρμοστης συμπεριφοράς στους δρόμους. Χρησιμοποιούν ερυθρό φως , φωτογραφικές μηχανές και κάμερες έλεγχου της ταχύτητας , έχουν αναπτύξει όπλα λέιζερ , κινητά ραντάρ και συστήματα καταγραφής σε βίντεο των αυτοκίνητων κατά τη κίνηση τους. Τα

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

αδικήματα θα πρέπει να καταπολεμηθούν περεταίρω με κυρώσεις και αυστηρές ποινές. Μεγάλη σημασία θα πρέπει να δοθεί και στην υπερφόρτωση οχημάτων. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην οδήγηση χωρίς άδεια.

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΣΤΑ ΣΧΟΛΕΙΑ

Η κυκλοφοριακή εκπαίδευση θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο πλαίσιο του σχολικού προγράμματος από την ηλικία τουλάχιστον των έντεκα ετών. Μέσα στη τάξη, έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην ενθάρρυνση συζητήσεων που έχουν ως αποτέλεσμα την αυτογνωσία. Η εκπαίδευση σε μικρή ηλικία έχει θεμελιώδη σημασία για τη βελτίωση της ευαισθητοποίησης στον τομέα της κυκλοφορίας. Η υπογράμμιση των παραγόντων κίνδυνου συμβάλουν στην μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων στους δρόμους. Τα οφέλη που προέρχονται από τη σχολική εκπαίδευση πρέπει να αξιοποιηθούν και να ενθαρρυνθούν και θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο ευρύτερο σύστημα κατάρτισης του οδηγού. Θέματα όπως η οικολογική οδήγηση και ο προγραμματισμός του ταξιδιού, το ποτό και η οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών και η κούραση θα μπορούσε να προταθεί σε αυτό το περιβάλλον με πιο αποτελεσματικό τρόπο και όχι κατά τη διάρκεια της μαθησιακής διαδικασίας σε πιο προχωρημένα στάδια.

ΣΗΜΑΝΣΗ

Η εναρμόνιση της κατάρτισης των αρχάριων οδηγών συμβαδίζει με την απαραίτητη εναρμόνιση των οδικών σημάτων, έτσι ώστε οι χρήστες του οδικού δικτύου να μην έχουν καμία αμφιβολία για το τι απαιτείται. Έρευνα αποκάλυψε ότι το 91% των ευρωπαϊκών οδηγών ζητούν καλύτερη εναρμόνιση των οδικών σημάτων σε όλη την Ευρώπη.

ΕΛΑΧΙΣΤΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΑΘΗΜΑΤΩΝ

Ένας ελάχιστος αριθμός μαθημάτων θα μπορούσε να καθοριστεί νόμο αν η εκπαίδευση ήταν υποχρεωτική. Δεν είναι σαφές πόσα μαθήματα πρέπει να θεωρηθούν ως τα ελάχιστα. Ορισμένοι σπουδαστές απαιτούν αρκετά μαθήματα. Ο καθορισμός ενός ελάχιστου αριθμού μαθημάτων μπορεί να

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

σημαίνει ότι οι μαθητές που θα λάμβαναν περισσότερα μαθήματα θα λάβουν τώρα αυτόν τον ελάχιστο αριθμό. Ως εκ τούτου η επιβολή ενός ελάχιστου αριθμού μαθημάτων θα ήταν αντιπαραγωγική.

ΔΟΚΙΜΑΣΙΑ ΟΔΗΓΗΣ

Η διαδικασία για την άδεια οδήγησης έχει βελτιωθεί πολύ τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο, δεν υπάρχουν στοιχεία που να δείχνουν ότι η συμπεριφορά των υποψηφίων κατά τη διάρκεια της δοκιμής αντικατοπτρίζει τον τρόπο που θα οδηγούν στην πραγματικότητα την στιγμή που θα έχουν την πλήρη άδεια. Η διαδικασία της εξέτασης μπορεί να αλλάξει, να γίνει πιο αυστηρή και να υπάρχει μια δοκιμαστική περίοδος.

ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Είναι σαφές ότι οι αρχάριοι οδηγοί έχουν δυσκολίες στην αντίληψη του κινδύνου ατυχήματος. Η έρευνα έχει δείξει ότι νέοι οδηγοί μπορούν να εκπαιδευτούν σε δεξιότητες σχετικές με την αντίληψη κινδύνου. Προγράμματα σε υπολογιστή που κάνουν δοκιμές σχετικές με την αντίληψη κινδύνου μπορούν να εισαχθούν και να αποτελέσουν μια σημαντική αλλαγή για την απόκτηση διπλώματος. Θα πρέπει να εξεταστούν τρόποι για την ανάπτυξη της συμπεριφοράς και μετρήσεις σχετικές με την οδηγική συμπεριφορά θα μπορούσαν να ενσωματωθούν στις εξετάσεις οδήγησης.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ

Η δύναμη της διαφήμισης είναι γνωστή και το έργο της σημαντικό όταν χρησιμοποιείται για καλό σκοπό. Ένα σημαντικό μέτρο που θα μπορούσε να προσφέρει πολλά στον αγώνα κατά των ατυχημάτων είναι η διαφημιστική εκστρατεία. Οι εκστρατείες αυτές θα πρέπει να στοχεύουν ειδικότερα στους άπειρους οδηγούς, τις ομάδες υψηλού κινδύνου και τους άνδρες. Εκτός από την χρησιμοποίηση της τηλεόρασης και της δύναμης της μπορεί να γίνει επίσης έκκληση στους δρόμους που να δείχνει την ανησυχία για την ασφάλεια και τα δικαιώματα των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου και να δεσμεύει τον οδηγό για πιο υπεύθυνη και ορθή συμπεριφορά κατά την οδήγηση. Ανακοινώσεις από το ραδιόφωνο είναι στο πλαίσιο αυτής της εκστρατείας για την ευαισθητοποίηση του κοινού στο πρόβλημα. Μηνύματα να εμφανίζονται σε ομάδες διαφημίσεων στις εισόδους και τις εξόδους σήραγγας ακόμη και σε λεωφορεία.

HNuits Européens Sans Accidents (NESA, European Nights without accidents) είναι μια ευρωπαϊκή κλίμακας εκστρατεία που εξακολουθεί να χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Στόχος της είναι να καταστήσει στους νέους οδηγούς γνωστή την επήρεια του αλκοόλ (και ναρκωτικών) για την οδήγηση και να τους βοηθήσει να γίνουν υπεύθυνοι οδηγοί.

Το 2008 φθινόπωρο και το χειμώνα τμήμα της τσέχικης εκστρατείας για την οδήγηση DOMLUVME SE! (Ας συμφωνήσουμε όλοι!) ξεκίνησε στις 20 Οκτωβρίου με μια συναυλία του δημοφιλούς συγκροτήματος της Τσεχίας CHINASKI στο Jablonec nad Nisou. Σε ξεχωριστές συναυλίες στείλουν ένα σαφές μήνυμα κατά του συνδυασμού αλκοόλ και οδήγησης και στους επισκέπτες της και τις ειδικές προωθητικές ομάδες προσφέρουν την ευκαιρία να τους γίνει εθελοντικά αλκοτέστ. Εάν ένα ελεγχόμενο πρόσωπο είναι σαφώς νηφάλιο, λαμβάνει ένα μικρό δώρο, π.χ. T-Shirt. Η εκστρατεία είναι μια από τις κύριες δραστηριότητες του τσεχικού υπουργείου Μεταφορών, για την Οδική Ασφάλεια .

Στην Ιρλανδία, για την Οδική Ασφάλεια ξεκίνησε μια νέα εκστρατεία, το καλοκαίρι του 2008, που ονομάζεται «He Drives, She Dies », με στόχο τις νέες γυναίκες, με σκοπό να τους δοθεί η δυνατότητα να πουν όχι στο να μπουν σε ένα αυτοκίνητο με έναν άνθρωπο ο οποίος οδηγεί επικίνδυνα. Η έρευνα που διεξάγεται διαπίστωσε ότι περισσότεροι από τους μισούς που ερωτήθηκαν δήλωσαν ότι θα αποδεχθούν να μεταφερθούν από κάποιον που είχε πει. Τα δύο τρίτα των γυναικών επιβατών σκοτώθηκαν σε τροχαία ατυχήματα σε οχήματα που κινούνται από άνδρες οδηγούς.

Το Βέλγιο είναι η πατρίδα της εκστρατείας BOB που υποστηρίζει την ασφαλή, υπεύθυνη και χωρίς αλκοόλ οδήγηση. Η εκστρατεία ξεκίνησε το 1995.

Δεκαπέντε κράτη μέλη της ΕΕ την έχουν χρησιμοποιήσει και την έχουν προσαρμόσει στην ιδιαίτερη κατάστασή τους. BOB είναι το όνομα ενός ανθρώπου που δεν πίνει όταν έχει να οδηγήσει και φέρνει στο σπίτι τους φίλους του με ασφάλεια. Στόχος της εκστρατείας είναι να πεισθούν οι πολίτες να μην πίνουν και μετά να οδηγούν. Προσπαθεί να κάνει την οδήγηση σε κατάσταση μέθης κοινωνικά απαράδεκτη. Ένα σημαντικό στοιχείο της εκστρατείας είναι η στήριξη της βιομηχανίας οινοπνεύματος. Η εκστρατεία BOB συνδυάζεται πάντα με πιο εκτεταμένη εφαρμογή κατά τη διάρκεια της προεκλογικής περιόδου. Η εκστρατεία έχει δύο μόνιμα στοιχεία όπως η ιστοσελίδα και περιοδικά στοιχεία, όπως πίνακα ανακοινώσεων και τηλεοπτικές διαφημίσεις.

Τα Clean Parties Project υποστηρίζονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αποτελούνται από τη διοργάνωση 10 εκδηλώσεων χωρίς αλκοόλ ή ναρκωτικών σε τέσσερις ευρωπαϊκές χώρες. Ξεκίνησε το Νοέμβριο του 2007 στη Γαλλία (Λιλ και Παρίσι) και το Βέλγιο (Βρυξέλλες) και θα συνεχιστεί μέχρι το 2009 μέσω της επέκτασης στο Λουξεμβούργο και τις Κάτω Χώρες.

Το έργο αρχικώς ιδρύθηκε από τη Voiture & Co. Τα πάρτυ έλαβαν χώρα το

ίδιο βράδυ στις Βρυξέλλες, Λιλ και στο Παρίσι. Τα γεγονότα είχαν μεγάλη επιτυχία με 450 συμμετέχοντες ανά πόλη. Ο στόχος των πάρτυ είναι να προωθήσουν το ισχυρό μήνυμα ότι είναι δυνατόν να διασκεδάσεις χωρίς αλκοόλ.

Η ετήσια εκστρατεία οδήγησης του Ηνωμένου Βασιλείου για το ποτό, το 2007, συμπεριλαμβάνει μια εντυπωσιακή εικόνα ενός νεαρού άνδρα παγιδευμένου μέσα σε ένα τεράστιο γυαλί και περιόδευσε στο Ηνωμένο Βασίλειο κατά την περίοδο των Χριστουγέννων για την ευαισθητοποίηση σχετικά με τις συνέπειες της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Το μήνυμα της καμπάνιας Think της κυβέρνησης ήταν «Μην αφήνετε μια καταδικαστική κίνηση που οφείλεται στο ποτό να μπει ανάμεσα σε εσάς και τα Χριστούγεννα».

Δεν είναι τυχαίο που στην Ευρώπη παρατηρήθηκε μείωση των ατυχημάτων από τότε που σε κεντρικούς αυτοκινητόδρομους τοποθετήθηκαν αυτοκίνητα που προέρχονται από κάποια σύγκρουση.

ΣΕΜΗΝΑΡΙΑ

Η αστυνομία μπορεί να οργανώσει προγράμματα κατάρτισης και εργαστήρια για την οδική ασφάλεια. Ομιλίες και σεμινάρια σε συνδυασμό με την προώθησή τους σε δημοσίους χώρους, κέντρα ηλικιωμένων και σχολεία για να διαδοθούν όσο περισσότερο οι γνώσεις ασφάλειας μεταξύ των χρηστών του οδικού δικτύου.

ΑΛΚΟΟΛ

Δύο τύποι κανονισμών που σχετίζονται με το οινόπνευμα υπάρχουν: η ελάχιστη ηλικία κατανάλωσης αλκοόλ και οι νόμοι "μηδενικής ανοχής" σε αλκοόλ και κανονισμούς για αναστολή ή ανάκληση άδειας. Όλα τα 50 κράτη διαθέτουν σήμερα ελάχιστη ηλικία που απαγορεύεται η πώληση οινοπνευματωδών ποτών (σε κανέναν κάτω των 21 ετών). Μια ανάλυση 46 επιστημονικών μελετών για την αποτελεσματικότητα της αύξησης της ελάχιστης νομικά ηλικίας κατανάλωσης έως 21 ετών παρουσίασαν 17% μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων με αυτοκίνητα. Εκτιμάται ότι η ελάχιστη ηλικία κατανάλωσης αλκοολούχων έχει σώσει 24 000 18 - 20 χρόνους από το 1975. Δυστυχώς, οι νέοι μπορούν να αποκτήσουν ακόμη οινόπνευμα σχετικά εύκολα, και οι ανήλικοι πότες σπάνια αλιεύονται ή τιμωρούνται. Για παράδειγμα, μια μελέτη σε μια μητροπολιτική περιοχή της

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

βόρειας Καλιφόρνια έδειξε ότι το 39% των ανήλικων είχαν τη δυνατότητα να αγοράσουν οινόπνευμα .

Έως το 1998, όλα τα κράτη είχαν περάσει σχέδιο μηδενικής ανοχής σε αλκοόλ που όρισε ένα μέγιστο όριο ΠΑ 0,02% ή λιγότερο για τους νέους οδηγούς. Ο δράστης βρίσκεται αντιμέτωπος με ποινές (που δεν αφορούν τα δικαστήρια), όπως αναστολή ή ανάκληση της άδειας του . Μετά-ανάλυση των διαφόρων μελετών έδειξε ότι τα ποσοστά θανατηφόρων συντριβών μειώθηκαν κατά 9% μετά τη μηδενική ανοχή. Αυτοί οι νόμοι, έχουν αποτελέσματα μέσω της αποτροπής της νεολαίας λόγω του φόβου απώλειας άδειας οδήγησης τους, εφόσον οδηγούν αφού πίνουν. Αν και η κατανάλωση ανηλικών είναι διαδεδομένη και συχνά ανεκτή, το ποτό σε συνδιασμό με την οδήγηση έχει γίνει λιγότερο αποδεκτό κοινωνικά . Υπάρχουν στοιχεία ότι η οδήγηση υπό μέθη επηρεάζεται περισσότερο από την έγκριση ή την απόρριψη των φίλων παρά με τον φόβο της σύλληψης .

Τα ποσοστά των κινδύνων εμπλοκής σε ατυχήματα σε κατάσταση μέθης δεν βρέθηκαν να επηρεάζονται από το αν το πρόσωπο που είχε δοκιμαστεί είχε την πρώτη άδεια οδήγησης . Οι βαθμολογίες ήταν παρόμοιες στα κράτη μέλη και είχαν επηρεαστεί από το επίπεδο της εκπαίδευσης.

Η αστυνομία ήταν πολύ λιγότερο πιθανό να ζητήσει να δει την άδεια οδήγησης στη Βικτώρια (36,3%) σε σχέση με τα άλλα κράτη (60 έως 72%). Η πιθανότητα ότι η Αστυνομία ζήτησε να δει την άδεια οδήγησης διέφερε ανάλογα με το επίπεδο εκπαίδευσης του οδηγού. Οι οδηγοί με κάποια δευτεροβάθμια εκπαίδευση ή κατάρτιση συναλλαγών ήταν πιο πιθανό να ζητηθεί να επιδείξουν την άδειά τους (76,1%, 71,4%) από ό, τι οι οδηγοί που είχαν ολοκληρώσει τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, ή είχαν πανεπιστημιακή εκπαίδευση (58,7%, 40,0%).

Όταν οι οδηγοί ρωτήθηκαν ποιες είναι οι κυρώσεις για την οδήγηση σε κατάσταση μέθης, στον κάτοχο πρώτης άδειας, η πιο κοινή απάντηση είναι αναστολή ή ακύρωση της άδειας (86,6%) και πρόστιμο (29,0%). Οι οδηγοί από τη Δυτική Αυστραλία και τη Νέα Νότια Ουαλία ήταν λιγότερο πιθανό να ορίσουν την αφαίρεση της άδειας και την ακύρωση και πιο πιθανό να μην γνωρίζουν την ποινή . Ήταν επίσης πιο πιθανό να ορίσουν μικρότερη ποινή . Οι οδηγοί πανεπιστημιακής εκπαίδευσης είχαν περισσότερες πιθανότητες να αναφέρουν παράταση της δοκιμαστικής περιόδου, ως κύρωση για οδήγηση σε κατάσταση μέθης . Οι οδηγοί που είχαν μερικά χρόνια ή έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευσή του εμπορίου ήταν λιγότερο πιθανό να ορίσουν ένα πρόστιμο ως ποινή για την οδήγηση σε κατάσταση μέθης .

Οι οδηγοί που ανέφεραν την ποινή της αναστολής ή ακύρωσης είχαν την τάση να δίνουν τις υψηλότερες εκτιμήσεις για τον κίνδυνο της σύλληψης από την αστυνομία σε κατάσταση μέθης από τους οδηγούς που δεν αναφέρουν την εν λόγω ποινή.

Οι οδηγοί ρωτήθηκαν τι θα μπορούσαν να κάνουν για να αποφύγουν

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

τη σύλληψη από την Αστυνομία αν οδηγούσαν μετά την κατανάλωση. Η πιο κοινή στρατηγική ήταν η «αποφυγή μεγάλων οδικών αξόνων» (72,4%), ενώ το 7% των οδηγών συνέστησε "υπακοή όλους τους νόμους δρόμο».

Τι μπορεί να γίνει

- Τυχαία και τοποθετημένα αλκοτέστ είναι μια αποτελεσματική τεχνική για την καταπολέμηση της οδήγησης σε κατάσταση μέθης.
- Ενθάρρυνση της αστυνομίας να εφαρμόζει αυστηρά τη μηδενική ανοχή σε αλκοόλ.
- Η αστυνομία μπορεί να στοχεύσει σε συγκεκριμένες προβληματικές περιοχές, όπου έχουμε υψηλότερο ποσοστά όπως δρόμοι κοντά σε ντισκοτέκ σε μπαρ και κέντρα διασκέδασης. Θα πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι τα πρότυπα της κατανάλωσης οινοπνεύματος για τη νεολαία μπορεί να διαφέρουν από εκείνα των παλαιότερων, επομένως και ο τρόπος αντιμετώπισης.

Πολλές χώρες πρόκειται να θεσπίσουν χαμηλότερο επίπεδο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα για τους νέους οδηγούς και υπάρχει μια συνεχόμενη συζήτηση για το αν το καλύτερο επίπεδο είναι 0,2 ή 0. Η πρωταρχική φιλοσοφία πίσω από το μηδενικό όριο είναι ότι οποιαδήποτε ποσότητα αλκοόλ αυξάνει αυτομάτως τη πιθανότητα ατυχήματος. Η επιλογή ορίου 0,2 βασίζεται στη σχετικά χαμηλού επιπέδου επικινδυνότητα.

ΝΥΧΤΑ-ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ

Οι αρχάριοι οδηγοί έχουν ιδιαίτερα υψηλό κίνδυνο σύγκρουσης κατά τις νυχτερινές ώρες. Ως εκ τούτου, οι περιορισμοί που αφορούν την οδήγηση κατά τη διάρκεια της νύχτας συχνά συμπεριλαμβάνονται στο σύστημα αδειοδότησης και θεωρείται ως ένα από τα πιο ωφέλιμα συστατικά για τη μείωση των ατυχημάτων.

ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ

Ένα βασικό πρόβλημα για την αντιμετώπιση των συνδεδεμένων με τα ναρκωτικά κινδύνων είναι ότι σε οδικούς ελέγχους τα ναρκωτικά είναι λιγότερο εύκολο να εντοπίσουν από ότι το αλκοόλ καθώς η τεχνολογία, τόσο για τον εντοπισμό τους όσο και για τον καθορισμό του επιπέδου της

παρουσίας τους δεν είναι κόμη τόσο ακριβής όσο για το αλκοόλ, είναι σαφές, λοιπόν, ότι ο έλεγχος για την οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών θα πρέπει να ενισχυθεί με βελτίωση της τεχνολογίας, οδικούς ελέγχους καθώς και με τη κατάλληλη νομοθεσία.

ΖΩΝΕΣ

Κύριες στρατηγικές για την αύξηση χρήσης ζωνών ασφαλείας

- Αυστηροί νόμοι για την επιβολή της χρήσης ζωνών ασφαλείας
- Χρήση της δημοσιότητας και προτροπή των νέων μέσω της τεχνολογίας
- Εκπαιδευτικά προγράμματα που συμπληρώνουν την επιβολή των νόμων.

Υπάρχουν δυο είδη νομοθεσιών για τις ζώνες ασφαλείας. Την πρωτοβάθμια και τη δευτεροβάθμια. Με ένα πρωτογενές δίκαιο, ένας αστυνομικός μπορεί να εκδώσει μια παραπομπή, όταν παρατηρεί έναν επιβάτη χωρίς ζώνη. Από το Σεπτέμβριο του 2005 21 κράτη έχουν πρωταρχικούς νόμους αλλά πολλοί από τους νόμους αυτούς είναι περιορισμένοι. Η χρήση ζώνης είναι περίπου 85% σε κράτη με πρωτογενή νομοθεσία, αλλά μόνο 75% σε κράτη με δευτερογενή. Πρέπει λοιπόν να υπάρχει αυστηρή εφαρμογή για την αύξηση των συστημάτων συγκράτησης και οι άνθρωποι θα πρέπει να θεωρούν δεδομένο ότι θα τους επιβληθεί πρόστιμο.

Δεδομένου του ρόλου της μη χρήσης ζωνών ασφαλείας συστήματα που προειδοποιούν τον οδηγό να βάλει ζώνη, η που εμποδίζουν τον κινητήρα να ξεκινήσει αν δεν έχουν κλείσει οι ζώνες ασφαλείας, διαδραματίζουν σημαντικό ρολό στη μείωση του κινδύνου.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Υπολογιστές -συστήματα προσημείωσης

Υπολογιστές με συστήματα προσημείωσης θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την εκπαίδευση οδήγησης σε επικίνδυνες καταστάσεις.

Η ηλεκτρονική εκπαίδευση δεν πρέπει να αντικαταστήσει τις παραδοσιακές μεθόδους μάθησης οι οποίες είναι θεμελιώδης για να μπορέσουν οι οδηγοί να λάβουν πληροφορίες από πρώτο χέρι για την καλύτερη κυκλοφορία και τη σωστή στάση σε επικίνδυνες καταστάσεις. Ως πρόσθετη εκπαίδευση, λοιπόν, οι υπολογιστές θα μπορούσαν να είναι χρήσιμοι για τους νέους οδηγούς, καθώς είναι εντατικοί χρήστες υπολογιστών.

Κινητήρια μονάδα αποθήκευσης δεδομένων

Ονομάζονται επίσης και μαύρα κουτιά, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την καταγραφή πληροφοριών σχετικά με τις επιδόσεις του οδηγού, του οχήματος καθώς και τις συνθήκες κυκλοφορίας και να παράσχουν σχόλια για τον οδηγό ή τους άλλους όπως οι γονείς, οι αρχές, οι ασφαλιστικές εταιρείες. Το μαύρο κουτί σε συνδυασμό με τα κίνητρα και την τιμωρία μπορεί να έχουν μεγάλες δυνατότητες.

Ηλεκτρονικός έλεγχος ευσταθείας

Αυτό το σύστημα χρησιμοποιεί αισθητήρες για την ανίχνευση αποκλίσεων του οχήματος από την προβλεπόμενη πορεία του οδηγού, και στη συνέχεια μειώνει την ισχύ σε μεμονωμένους τροχούς για να φέρει το όχημα πίσω στον έλεγχο. Βοήθα επίσης την επιβράδυνση του οχήματος σε καταστάσεις απώλειας του ελέγχου.

Προηγμένα συστήματα υποστήριξης του οδηγού

Αυτή είναι μια ευρεία κατηγορία συστημάτων με στόχο τη στήριξη του οδηγού κατά την οδήγηση του. Τα αποτελέσματα πολλών από αυτά τα συστήματα είναι ακόμη υπό μελέτη. Οι διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν ότι κανένα από τα συστήματα αυτά δεν διαφέρουν στις διαφορές ομάδες χρηστών και κατά συνεπεία δεν γνωρίζουμε τη συμβολή τους στους νέους οδηγούς.

Συστήματα εντοπισμού οχημάτων

Αυτά μπορούν να αναφέρουν τις ακριβείς θέσεις οχημάτων και τις διαδρομές. Αυτά μπορούν να βοηθήσουν στον έλεγχο του οδηγού αν κάνει τακτικά διαλείμματα, αν οδηγούν σωστά και με τη σωστή ταχύτητα.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών στην Ευρώπη και στις Η.Π.Α.

Οι ευρωπαϊκές χώρες που διαθέτουν σύστημα παρακολούθησης και ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών που υποπίπτουν σε παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. είναι οι εξής: Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Μ.Βρετανία, Πολωνία και Αυστρία. Στην Γαλλία η συγκέντρωση 12 βαθμών μπορεί να οδηγήσει σε προσωρινή ακύρωση της άδειας οδήγησης. Οι βαθμοί διαγράφονται εάν ο οδηγός συμπληρώσει 3 έτη χωρίς να εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα.

Στη Γερμανία οι 18 βαθμοί σε 2 έτη μπορεί να οδηγήσουν σε προσωρινή ακύρωση της άδειας.

Στην Ιταλία δύο παραβάσεις σε 2 έτη μπορούν να οδηγήσουν σε ανάκληση της άδειας.

Στην Μ.Βρετανία η άδεια ανακαλείται εάν ο οδηγός δεχθεί περισσότερους από 12 βαθμούς σε 3 έτη.

Στην Πολωνία η συγκέντρωση 21 βαθμών σε ένα έτος συνεπάγεται επανάληψη της εξέτασης. Εάν μετά από ένα έτος οι βαθμοί είναι λιγότεροι από 21, τότε ακυρώνονται. Στην Φινλανδία κρατείται η άδεια του οδηγού με περισσότερες από 3 κλήσεις για υπερβολική ταχύτητα σε 12 μήνες ή περισσότερες από 4 σε 24 μήνες.

Στην Πορτογαλία η άδεια μπορεί να παρακρατηθεί εάν ο οδηγός καταδικασθεί 3 φορές για πολύ σοβαρές παραβάσεις ή 5 φορές για σοβαρές παραβάσεις σε διάστημα 3 ετών. Η επανάκτηση της άδειας οδήγησης προϋποθέτει εξετάσεις. Στην Αυστρία σύμφωνα με το μοντέλο του Υπουργείου Μεταφορών η άδεια θα αφαιρείται για 10 μήνες εάν ο οδηγός δεχθεί περισσότερους από 12 βαθμούς.

Στο Wisconsin όταν ο οδηγός συγκεντρώσει 12 βαθμούς σε ένα έτος τότε αφαιρείται η άδεια του για 2 μήνες κατ' ελάχιστο. Οι καταδίκες παραμένουν στο φάκελο του οδηγού έως 5 χρόνια. Οι βαθμοί μπορούν να μειωθούν κατά 3 εφόσον ο οδηγός παρακολουθήσει εγκεκριμένα μαθήματα ασφαλούς οδικής συμπεριφοράς. Η μείωση μπορεί να συμβεί μόνο μια φορά σε 5 χρόνια. Δεν επιτρέπεται μείωση σε όσους συγκεντρώσαν 12 ή περισσότερους βαθμούς σε ένα έτος.

Στην North Dakota αφαιρείται η άδεια με 12 ή περισσότερους βαθμούς. Ο υψηλότερος βαθμός είναι 24 και αφορά στην αποφυγή ελέγχου της αστυνομίας. Προβλέπονται 18 βαθμοί για όσους απομακρύνονται από τον τόπο του ατυχήματος ενώ υπάρχει τραυματίας.

Στην Nevada οι βαθμοί διαγράφονται από το φάκελο του οδηγού μετά από 12 μήνες αλλά η καταδίκη παραμένει μόνιμα στο φάκελο του οδηγού.

Μόλις ο οδηγός συγκεντρώσει 3 βαθμούς δέχεται ενημερωτική επιστολή. Όταν συγκεντρωθούν 3-11 βαθμών ο οδηγός μπορεί να τύχει αφαίρεσης 3 βαθμών αν παρακολουθήσει μαθήματα βελτίωσης οδηγικής συμπεριφοράς. Η παρακολούθηση των μαθημάτων μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο μια φορά σ' ένα έτος. Η συγκέντρωση 12 ή περισσότερων βαθμών σε ένα έτος συνεπάγεται την αφαίρεση της άδειας για 6 μήνες.

ΟΡΙΟ ΗΛΙΚΙΑΣ

Η επιλογή του ελάχιστου ορίου ηλικίας για την οδήγηση είναι δύσκολη, δεδομένου ότι μπορεί να επηρεάζεται από διάφορες τοπικές, κοινωνικές και πολιτιστικές περιστάσεις. Άτομα ακόμη και κάτω των 18 ετών αρχίζουν να οδηγούν ανεξέλεγκτα στους δρόμους και επομένως είναι πολύ πιθανό να εμπλακούν σε τροχαία ατυχήματα. Συνεπώς, είναι εξαιρετικά σημαντικό να υπάρχει το κατάλληλο όριο ηλικίας για την οδήγηση χωρίς περιορισμούς. Οι διοικήσεις θα πρέπει να αντισταθούν σε οποιαδήποτε πίεση για τη μείωση των τρεχουσών ηλικιών αδειοδότησης και να θυμόμαστε ότι η αύξηση της ηλικίας στη χορήγηση αδειών θα μειώσει τους θανάτους. Όλα αυτά τα μέτρα θα μπορούσαν, από την άλλη πλευρά, να περιορίσουν την πρόσβαση στις εργασιακές, κοινωνικές και εκπαιδευτικές ευκαιρίες. Ως εκ τούτου, η ανάγκη για κινητικότητα σε μια ηλικία θα πρέπει να συγκρίνεται με το κόστος αυτής της κινητικότητας, από την άποψη της ανθρώπινης ζωής και υγείας, καθώς και τις οικονομικές επιπτώσεις.

Ιδίως σε χώρες όπου οι άνθρωποι μπορούν να οδηγούν από τα μέσα της εφηβείας τους, μια κυβέρνηση που επιδιώκει τη μείωση των θανάτων των νέων οδηγών θα πρέπει να εξετάσει τη δυνατότητα αύξησης της ελάχιστης νόμιμης ηλικίας για την απόκτηση διπλώματος. Εάν επιβληθεί μια μεγαλύτερη ηλικία για την απόκτηση διπλώματος οι νέοι είναι πολύ πιθανό να στραφούν σε λιγότερο ασφαλή μέσα όπως μοτοσυκλέτες. Στην ιδανική περίπτωση, οι νέοι δεν θα πρέπει να επιτρέπεται να οδηγούν ένα δίτροχο όχημα με κινητήρα. Όσον αφορά την ανάπτυξη πολιτικής, τα δεχόμενα αρνητικά αποτελέσματα της καθυστέρησης χορήγησης αδειών θα πρέπει να σταθμίζονται προσεκτικά έναντι των αναμενόμενων κερδών της ασφάλειας.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΩΝ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Οι εκπαιδευτές όπως οι οδηγοί και οι εξεταστές έχουν τις δικιές τους συνήθειες. Μια αλλαγή του συστήματος κατάρτισης των οδηγών θα είναι δυνατή μόνο αν συνοδεύεται από αλλαγή της κατάρτισης των εκπαιδευτών ή των προπονητών. Ενώ συνεχίζει να υπάρχει μια τάση να κατηγορούν τους

νέους οδηγούς για τις κακές επιδόσεις ωστόσο το αποτέλεσμα αρχάριος οδηγός δεν είναι το πρόβλημα αλλά το σύμπτωμα. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό η ποιότητα της εκπαίδευσης που είναι στη διάθεση τους να διατηρείται στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο. Η συνεχής επιμόρφωση θα διαδραματίσει ζωτικό ρόλο για την εξασφάλιση της ποιότητας της διδασκαλίας ή καθοδήγησης. Θα πρέπει να υποβάλλονται σε συνεχή επαγγελματική ανάπτυξη και να ενημερώνονται για τις τελευταίες μεθόδους εκπαίδευσης. Το περιβάλλον εξελίσσεται συνεχώς άρα και η συνεχής κατάδυση θα πρέπει να λάβει τις ακόλουθες πτυχές.

- Το τεχνικό περιβάλλον και η βελτίωση των τεχνολογιών (που αφορούν τα αυτοκίνητα και τους δρόμους).
- Ενημέρωση για τις αλλαγές στους κανόνες δικαίου της κυκλοφορίας και την κατάσταση της κυκλοφορίας.
- Ενημέρωση για τις νέες μεθόδους κατάρτισης και τις κοινωνικές και τεχνικές δεξιότητες των νέων οδηγών.
- Πρόοδος των οδηγών με μεθόδους φιλικές προς το περιβάλλον.

ΓΟΝΕΙΣ

Πολλές έρευνες έχουν δείξει ότι η στενή γονική διαχείριση των εφήβων οδηγών μπορεί να οδηγήσει σε λιγότερο ριψοκίνδυνη συμπεριφορά οδήγησης και λιγότερα ατυχήματα. Ωστόσο πολλοί γονείς έχουν την τάση να συμμετέχουν σε μικρότερο βαθμό από ότι θα μπορούσαν. Μια πρόσφατη μελέτη δείχνει ότι οι γονείς μπορεί να είναι κίνητρο για την αύξηση των περιορισμών που αφορούν την άδεια κατά τους πρώτους μήνες.

Οι γονείς έχουν διάφορους ρόλους:

- να δώσουν άδεια για τον έφηβο να αποκτήσει άδεια,
- ελέγχουν την πρόσβαση στο όχημα,
- καθορίζονται οι περιορισμοί της οικογένειας και ποινές για παραβάσεις,
- τον ρόλο του επιβλέποντα,

Δυστυχώς, οι γονείς συχνά αγνοούν παντελώς τη ριψοκίνδυνη οδήγηση εφήβου και τις συνθήκες του. Έχουν την τάση να τοποθετούν περισσότερους περιορισμούς σχετικά με τις λεπτομέρειες του ταξιδιού (άδεια, προορισμός, σπίτι χρόνο) από τις επικίνδυνες συνθήκες οδήγησης (π.χ. οδήγηση τη νύχτα με άλλους εφήβους επιβάτες).

Επικίνδυνες εφηβικές συμπεριφορές οδήγησης, τροχαίες παραβάσεις, και ατυχήματα είναι λιγότερο συχνά όταν οι γονείς είναι αυστηροί. Μέχρι σήμερα, υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία ότι οι συμβάσεις μεταξύ γονέων και παιδιών μπορούν να οδηγήσουν στη βελτίωση της ασφάλειας των οδηγών ή να μειώσουν τις παραβιάσεις και συντριβές.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Οι γονείς μπορούν επίσης να λάβουν μέτρα για την πρόληψη ή τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων που αφορούν έφηβους οδηγούς. Οι γονείς θα πρέπει

- Να επιβλέπουν την οδήγηση των παιδιών τους
- Να βάζουν ένα όριο επιβατών που επιτρέπεται στο αυτοκίνητο
- Να περιορίσουν την οδήγηση του εφήβου κατά τις περιόδους αυξημένου κινδύνου , όπως τα Σαββατοκύριακα
- Να ορίσουν όρια για τις περιοχές που ο έφηβος μπορεί να οδηγήσει
- Να απαγορεύσουν την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών
- Να ενθαρρύνουν τους έφηβους να αξιοποιούν την κρίση τους , τόσο ως οδηγοί όσο και ως επιβάτες
- Να επιβάλλουν στους εφήβους να φορούν τις ζώνες ασφαλείας
- Να είναι ένα καλό πρότυπο

Ένας αριθμός κρατών και οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις αναπτύσσουν προγράμματα που περιλαμβάνουν και τους γονείς των νέων οδηγών. Μια μεγάλη ασφαλιστική εταιρεία έχει ξεκινήσει ένα πρόγραμμα στη νότια Καλιφόρνια στο οποίο οι γονείς θα συμμετέχουν στο πρόγραμμα κατάρτισης για να βοηθήσουν την εκπαίδευση των νέων οδηγών. Στην Ουάσιγκτον αναπτύχθηκαν διαδικασίες για την ενθάρρυνση γονέων και κηδεμόνων να συμμετάσχουν στην εκπαίδευση των νέων οδηγών.

ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Είναι πολύ σημαντικό για έναν αρχάριο οδηγό το αυτοκίνητο που επιλέγει. Σύμφωνα με τους εμπειρογνώμονες , το πιο κατάλληλο όχημα για έναν αρχάριο οδηγό είναι μεσαίου μεγέθους οχήματα και όχι μικρά αυτοκίνητα ή σπορ. Οι περισσότεροι από τους νέους οδηγούς προτιμούν ως πρώτο αυτοκίνητο σπορ αυτοκίνητα από μεσαίου μεγέθους , αλλά αυτό δεν είναι καλό για έναν νέο οδηγό. Οι ειδικοί συνιστούν ένα αυτοκίνητο με καλές επιδόσεις διότι δεν θα υπάρξουν απρόβλεπτα προβλήματα με αυτό .Τα αυτοκίνητα αυτόματης μετάδοσης είναι καλύτερα γιατί ένας αρχάριος οδηγός μπορεί εύκολα να χάσει την εστίαση του μόνο και μόνο επειδή αποσπάται η προσοχή του από τη ρύθμιση του ηχοσυστήματος ή από τη συζήτηση με τους επιβάτες του αυτοκίνητου.

ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

ASSE προτείνει αυτές τις άκρες για να βοηθήσει στην αύξηση της ασφάλειας των οδικών αξόνων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού χειμώνα:

* Γνώση: Πριν φύγετε από το σπίτι, να ενημερωθείτε σχετικά με τις συνθήκες οδήγησης.

* Όραση: Αφαιρέστε οποιαδήποτε χιόνι στα παράθυρα, τα φώτα του αυτοκινήτου σας, τα φώτα φρένων, στέγη και σήματα. Βεβαιωθείτε ότι μπορείτε να δείτε και να δει.

* Επιθεωρήστε: Ελέγξτε τα ελαστικά του αυτοκινήτου σας, υγρά, φώτα, ζώνες και εύκαμπτοι σωλήνες..

* Χρόνος: Αφήστε αρκετό χρόνο για να φθάσετε στον προορισμό σας με ασφάλεια.

* Οι ζώνες ασφαλείας / Προσοχή: Πάντοτε να φοράτε τη ζώνη ασφαλείας σας και κατάλληλα καθίσματα για να συγκρατήσει τα παιδιά στο πίσω κάθισμα του οχήματος.

* Απόσπαση της προσοχής κατά την οδήγηση: Μέχρι σήμερα, συνολικά 17 κράτη και η Washington, DC, απαγορεύουν τη δημιουργία ή ανάγνωση γραπτών μηνυμάτων κατά την οδήγηση για όλους τους οδηγούς. 21 κράτη και DC απαγορεύουν νέους οδηγούς οποιοδήποτε είδος της χρήσης κινητού τηλεφώνου. 16 κράτη και DC δεν επιτρέπουν στους οδηγούς σχολικών λεωφορείων τη χρήση κινητών τηλεφώνων τους με οποιοδήποτε τρόπο κατά τη διάρκεια της εργασίας. Η απόσπαση της προσοχής κατά τη διάρκεια της οδήγησης είναι θανατηφόρα ακόμα και σε καλές καιρικές συνθήκες.

* Ταχύτητα : Όσο πιο γρήγορα πας, τόσο περισσότερος χρόνος θα χρειαστεί για να σταματήσεις .

* Απόσταση : Δώστε στον εαυτό σας χώρο. Χρειάζεται επιπλέον χρόνος και επιπλέον απόσταση για να φέρετε το αυτοκίνητό σας σε μια θέση σε ολισθηρούς και χιονισμένους δρόμο. Αφήστε επιπλέον χώρο ανάμεσα σε εσάς και το όχημα μπροστά σας.

* Φρένα : φρενάρετε νωρίς, φρενάρετε σιγά-σιγά, φρενάρετε σωστά και ποτέ να μην πατήσετε απότομα τα φρένα. Αν έχετε σύστημα ανιεμπορικής των τροχών, πιέστε το πεντάλ προς τα κάτω σταθερά και κρατήστε το. Αν δεν έχετε σύστημα ανιεμπλοκής των τροχών, πατήστε απαλά αντλία του πεντάλ. Είτε έτσι είτε αλλιώς, δώστε στον εαυτό σας άφθονο χώρο για να σταματήσει.

* Έλεγχος : Κατά της οδήγησης σε πάγο και χιόνι, μην χρησιμοποιείτε cruise control και αποφύγετε τις απότομες κινήσεις του τιμονιού. Απότομες κινήσεις μπορεί να κάνουν το όχημά σας να γλιστρήσει.

* Πρώτο χιόνι ή πάγος : Οι οδηγοί συχνά δεν είναι προετοιμασμένοι για την οδήγηση το χειμώνα .Θυμηθείτε να οδηγείτε πολύ κάτω από το όρια ταχύτητας και να αφήνετε αρκετό χώρο ανάμεσα στα αυτοκίνητα.

* Black Ice: Δρόμοι που φαίνονται στεγνοί μπορεί στην πραγματικότητα να

είναι ολισθηροί - και επικίνδυνοι. Πηγαίστε αργά όταν πλησιάζετε διασταυρώσεις, εκτός από ράμπες, γέφυρες ή σκιερές περιοχές - όλα είναι καυτά σημεία για το μαύρο πάγο.

* Περιορισμένη Ορατότητα: Μείνετε προσεκτικός και να μειώσετε την ταχύτητα. Μάθετε τι συμβαίνει γύρω σας.

* Τέσσερις-Wheel Drive: Προτείνεται κατά την οδήγηση σε χιόνι και πάγο, να πηγαίστε αργά, δεν έχει σημασία τον τύπο του οχήματος που οδηγείτε. Ακόμα κι αν έχετε ένα αυτοκίνητο με τετρακίνηση μπορεί να μην είναι σε θέση να σταματήσει γρηγορότερα, ή να διατηρήσει τον έλεγχο καλύτερα.

Σε περίπτωση που γίνει κάποιο λάθος μείνετε στο όχημά σας και περιμένετε για βοήθεια. Οι οδηγοί πρέπει να φέρουν ένα κινητό τηλέφωνο ή αμφίδρομο ραδιόφωνο, με μια φορτισμένη μπαταρία, ώστε να καλούν σε βοήθεια και να κοινοποιούν στις αρχές τη γεωγραφική τους θέση. Οι αυτοκινητιστές θα πρέπει να έχουν επίσης ένα κουτί έκτακτης ανάγκης στο όχημά τους, μαζί με επιπλέον ζεστά ρούχα.

Να είστε ενήμεροι για άτομα με ποδήλατα πεζούς, και μοτοσικλέτες.

Χρησιμοποιήστε προβολείς κατά τη διάρκεια δυσμενών καιρικών συνθηκών και χρησιμοποιείτε τα εμπρός και τα πίσω φώτα ομίχλης σε συνθήκες πυκνής ομίχλης.

Να είστε προσεκτικοί κατά την οδήγηση σε γέφυρες και διαβάσεις. Υπερυψωμένοι αυτοκινητόδρομοι είναι οι πρώτοι δρόμοι που παγώνουν σε χειμερινές συνθήκες, όπως χιόνι, χιονόνερο ή πάγο.

Επιπλέον, ο εργοδότης του οποίου οι εργαζόμενοι οδηγείτε σε περιοχές που υπάρχουν κρύο και κακές καιρικές συνθήκες θα πρέπει να εξετάζει τη δυνατότητα εξοπλισμού σε κάθε όχημα με κουβέρτες, ένα φακό, κινητό τηλέφωνο με φορτιστή και επιπλέον μπαταρίες, ένα φτυάρι, το φαρμακείο, μη- φθαρτά τρόφιμα, επιπλέον ζεστά ρούχα, δοχείο νερού και πολλά άλλα. Οι εργοδότες και οι εργαζόμενοι θα πρέπει να εξετάσουν τη λήψη των παρακάτω βημάτων για να είναι ασφαλή στο δρόμο σε χειμερινές καιρικές συνθήκες:

1) Προγραμματίστε καλά για αν έχετε άφθονο χρόνο να ταξιδέψετε - οι επιχειρήσεις πρέπει να διατηρούν πληροφορίες για τους προορισμούς των εργαζομένων οδηγών, τις διαδρομές και τον προβλεπόμενο χρόνο άφιξης. Να είστε υπομονετικοί κατά την οδήγηση σε χειμερινές συνθήκες, καθώς ο χρόνος ταξιδιού μπορεί να αυξηθεί από το χιόνι, το χιονόνερο ή τον πάγο.

2) Να είναι σίγουροι σε winterized οχήματα - πριν από την οδήγηση να κοιτάξετε τη μπαταρία, το αντιψυκτικό, τους υαλοκαθαριστήρες και το παρμπρίζ, το σύστημα ανάφλεξης, τον θερμοστάτη, τα φώτα, τα φώτα

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

κινδύνου που αναβοσβήνουν, το σύστημα εξάτμισης, τη θερμάστρα, τα φρένα, τα ελαστικά και το επίπεδο πετρελαίου.

3) Ελέγξτε τις καιρικές συνθήκες πριν από το ταξίδι - η Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία τον χειμώνα ενημερώνει το κοινό για την πιθανότητα μιας χιονοθύελλας , χιονιού , παγωμένης βροχής ή χιονόνερου.

TACHYTHTA

Η επιβολή ορίου ταχύτητας από την αστυνομία όσο και από τα αυτόματα συστήματα , είναι ουσιαστικής σημασίας για την εξασφάλιση της ασφάλειας των νέων οδηγών , αλλά έχει περιορισμένα αποτελέσματα. Υπό την έννοια αυτή , ενώ μπορεί να είναι καλό εργαλείο για την επικέντρωση σε συγκεκριμένα προβλήματα όπως οι παράνομοι αγώνες, δεν είναι μια λύση για το μαζικό φαινόμενο. Ένα αυστηρό σύστημα για περιορισμούς όσον αφορά το αλκοόλ , τη οδήγηση τη νύχτα και η μεταφορά επιβατών θα μπορούσαν να μετριάσουν τις επιπτώσεις της ταχύτητας.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΟΡΑΣΗΣ

Η ενίσχυση του ισχύοντος συστήματος ελέγχου της όρασης των οδηγών με την θέσπιση της απαίτησης για πλήρη δοκιμή και τακτικές εξετάσεις θα βοηθήσει σημαντικά για να καταστεί ασφαλέστερη η οδήγηση για τους νέους οδηγούς και θα διασφαλίσει ότι θα συνεχίσουν να οδηγούν με ασφάλεια σε όλη τους τη ζωή .Οι οδηγοί θα πρέπει να υποχρεώνονται να δείχνουν μια πρόσφατη εξέταση όρασης .Δεύτερον πιστεύεται ότι όλοι οι οδηγοί θα πρέπει να ενθαρρύνονται να κάνουν τακτικές εξετάσεις όρασης και στην ιδανική περίπτωση αυτό να είναι νομική απαίτηση. Εμπειρογνώμονες συστήνουν ότι οι ενήλικες οδηγοί θα πρέπει να κάνουν εξετάσεις κάθε δυο χρόνια.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ

Η τρέχουσα θεωρητική εξέταση θα μπορούσε να βελτιωθεί με τη συμπερίληψη περισσότερων ερωτήσεων σχετικά με τους οδηγικούς κινδύνους που θα αντιμετωπίσουν στους δρόμους. Για παράδειγμα οι οδηγοί θα πρέπει να γνωρίζουν ότι η ταχύτητα τους μπορεί να επηρεάσει τις πιθανότητες επιβίωσης των πεζών σε περίπτωση που χτυπήσει κάποιος. Γνωστοποιώντας στους οδηγούς τις πιθανές συνέπειες της κακής οδήγησης ενθαρρύνονται να μεταβάλλουν τη συμπεριφορά τους αναλόγως. Η υπάρχουσα ενιαία δοκιμή πρακτικών δεξιοτήτων είναι ανεπαρκής για τον

προσδιορισμό αν κάποιος είναι ανεπαρκής. Τα τρία στάδια που προτείνονται είναι

Πρώτο στάδιο- μαθητής

Οι οδηγοί θα πρέπει να κατέχουν άδεια μαθητευόμενου για τουλάχιστον 12 μήνες προτού δώσουν εξετάσεις πρακτικές θεωρητικές και δοκιμές σε κινδύνους ευαισθητοποίησης. Μια ελάχιστη περίοδος μάθησης 12 μηνών διασφαλίζει ότι οι οδηγοί είναι αρκετά μεγάλοι και έμπειροι πριν να δοκιμαστούν. Επιτρέπει επίσης στους μαθητές να αποκτήσουν εμπειρία σε όλες τις εποχές και σε όλους τους τύπους του καιρού.

Οι υποψήφιοι οδηγοί θα πρέπει να υποβληθούν σε τουλάχιστον 10 ώρες επαγγελματικής διδασκαλίας σε ένα αυτοκίνητο. Όλη η διαδικασία της μάθησης θα πρέπει να παρακολουθείται μέσω ενός υποχρεωτικού ημερολογίου.

Επί του παρόντος οι μη επαγγελματίες οδηγοί που συνοδεύουν θα πρέπει να είναι 21 ετών και πάνω και να έχουν πλήρη άδεια οδήγησης για τρία χρόνια. Αλλά καλύτερα θα ήταν το όριο της ηλικίας τους να ανέβει στα 25 χρόνια για να εξασφαλιστεί ότι δεν θα πέσουμε στην ομάδα υψηλού κινδύνου των 17-24 ετών. Επίσης οι οδηγοί-συνοδοί θα πρέπει να έχουν την πλήρη άδεια τους για πέντε χρόνια και πρέπει να είναι καθαρή. Αυτό θα βοηθήσει τους οδηγούς να αποφύγουν επικίνδυνες καταστάσεις και συνήθειες. Οι οδηγοί που επιθυμούν να συνοδεύουν τους μαθητευόμενους θα πρέπει να εγγράφονται ως εγκεκριμένοι συνοδοί των οδηγών, με τη συμπλήρωση ενός ερωτηματολογίου για να αποδείξουν την καταλληλότητα τους.

Δεύτερο στάδιο-προσωρινή άδεια

Οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν προσωρινή άδεια για τουλάχιστον δυο χρόνια μετά τη δοκιμασία. Θα πρέπει να τους επιτρέπεται να οδηγούν χωρίς εποπτεία, αλλά θα πρέπει αν υπάρχουν ορισμένοι περιορισμοί στην οδήγηση τους για αν περιορίσουν την έκθεση τους σε καταστάσεις υψηλού κινδύνου , συμπεριλαμβανομένων

- Οι νέοι οδηγοί δεν θα πρέπει να οδηγούν σε αυτοκινητόδρομους
- Στους νέους οδηγούς θα πρέπει να περιορίζεται το μέγεθος της μηχανής που μπορούν να οδηγούν.
- Οι νέοι οδηγοί δεν θα πρέπει να είναι σε θέση να μεταφέρουν επιβάτες οι οποίοι είναι κάτω των 21 ετών. Η έρευνα επιβεβαιώνει ότι το ήδη υψηλό ποσοστό ατυχημάτων των 16-19 ετών οδηγών αυξάνεται κατά πολύ όταν είναι παρόντες νέοι επιβάτες. Με δυο η περισσότερους επιβάτες αυτός ο κίνδυνος είναι πενταπλάσιος. Από αυτόν τον περιορισμό θα πρέπει να εξαιρούνται γονείς που πρέπει να μεταφέρουν τα παιδιά τους η άλλα εξαρτώμενα άτομα.

- Οι νέοι οδηγοί δεν πρέπει να οδηγούν μεταξύ 11π.μ. και 5μ.μ.εφσον δεν εμποτεύονται από κάποιον .Οι νέοι οδηγοί έχουν υψηλότερο ποσοστό ατυχημάτων το βράδυ η νωρίς το πρωί που είναι πιθανότερο να είναι μεθυσμένοι η υπό την επήρεια ναρκωτικών. Η νυχτερινή οδήγηση προϋποθέτει ειδικές δεξιότητες , επιπλέον συγκέντρωση και εξαιρετική προσοχή. Μεταξύ των ορών 2μ.μ. έως 5μ.μ.οι νέοι οδηγοί έχουν 17 φορές περισσότερες πιθανότητες να σκοτώνονται η να τραυματίζονται σοβαρά σε ατυχήματα από ότι οδηγοί όλων των ηλικιών.
- Κατά τη διάρκεια του δεύτερου σταδίου οι αρχάριοι οδηγοί θα πρέπει να απαιτείται να λάβουν 10 ώρες επαγγελματική διδασκαλία η οποία θα περιλαμβάνει οδήγηση σε αυτοκινητόδρομους και τη νύχτα.

Αποτελεσματικότητα των συστημάτων χορήγησης αδειών οδήγησης

Παρά τις διαφορές στο σχεδιασμό του προγράμματος GDL, έρευνες δείχνουν ότι το GDL είναι ένα αποτελεσματικό μέτρο ασφάλειας. Τουλάχιστον 15 αξιολογήσεις έχουν διεξαχθεί στη Νέα Ζηλανδία, τον Καναδά και τις Ηνωμένες Πολιτείες, και σχεδόν όλοι έχουν δείξει θετικά οφέλη, με τη συνολική μείωση των συντριβών να κυμαίνονται από 4% έως 60% (Hedlund et al., 2003? Senserrick και Whelan, 2003? Shope και Molnar, 2003? Mayhew et al., 2005? Simpson, 2003). Επίσης, όπως προαναφέρθηκε, τα χαρακτηριστικά των διαφόρων προγραμμάτων GDL ποικίλλουν σημαντικά. Μια πρόσφατη μελέτη (Dee et al., 2005) διαπίστωσε ότι το GDL πρόγραμμα στις Ηνωμένες Πολιτείες μειώνει τα θανατηφόρα ατυχήματα μεταξύ των 15 – έως -17-ετών οδηγών κατά περίπου 5,6%. Παρά το γεγονός ότι πολλές αξιολογήσεις εξέτασαν τις συνολικές επιπτώσεις της GDL, πολύ λίγες έχουν διεξαχθεί σχετικά με την ασφάλεια των συγκεκριμένων όρων και περιορισμών που περιέχονται στα GDL προγράμματα. Τα περιορισμένα στοιχεία που είναι διαθέσιμα από προηγούμενες έρευνες δείχνουν ότι ορισμένες ειδικές συνθήκες έχουν ευνοϊκά αποτελέσματα όπως μια παρατεταμένη περίοδος μάθησης, ο περιορισμός της ανεξέλεγκτης οδήγησης τη νύχτα, και ο περιορισμός των επιβατών κατά την ενδιάμεση περίοδο (Lin και Fearn, 2003? Hedlund et al., 2003? Mayhew, 2003? Mayhew et al., 2005).

Παρά την αποτελεσματικότητα των προγραμμάτων GDL, έφηβοι οι οποίοι έχουν πάρει το δίπλωμα τους από τέτοια προγράμματα εξακολουθούν να έχουν ποσοστά συντριβής σημαντικά υψηλότερα από αυτά των πιο έμπειρων οδηγών, αν και τα ποσοστά μειώθηκαν μετά την εφαρμογή των προγραμμάτων GDL. Για παράδειγμα, ο Mayhew et al. (2003) διαπίστωσε ότι η εισαγωγή της GDL στη Nova Scotia συσχετίστηκε με μείωση κατά 9% σε

συγκρούσεις των 16 – έως 17 χρονών οδηγών κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους όσο ήταν στο ενδιάμεσο στάδιο του προγράμματος. Οι Shore και Molnar (2004) ανέφεραν ότι αν και η εφαρμογή του GDL στο Μίτσιγκαν οδήγησε σε μείωση 29% σε συγκρούσεις των 16χρονων οδηγών, περίπου 10.000 16-χρονοι οδηγοί ενεπλάκησαν σε συγκρούσεις ετησίως σε κάθε τέσσερα έτη σπουδών μετά το GDL. Το ερώτημα που τίθεται ακόμη είναι το γιατί τα ποσοστά συντριβής των έφηβων είναι ακόμα σε ανεπιτήρητα επίπεδα, ακόμη και όταν καλύπτονται από ένα πρόγραμμα GDL.

Πρώτον, είναι πιθανό ότι τα προγράμματα είναι απλά ανεπαρκή ή ότι μόνον ορισμένοι από τους όρους είναι αποτελεσματικοί ή είναι αποτελεσματικά μόνο όταν εφαρμόζεται σε ορισμένους συνδυασμούς ή αλληλουχίες. Υπάρχουν κάποιες ενδείξεις (Mayhew et al., 2000? Wiggins, 2004) ότι η πλειονότητα των μειώσεων συντριβής που συνδέονται με τα GDL προγράμματα συμβαίνουν στη περίοδο μάθησης. Αυτό εγείρει το ερώτημα γιατί το ενδιάμεσο στάδιο παράγει λιγότερα οφέλη, ιδιαίτερα αν περιλαμβάνει έναν περιορισμό τη νύχτα και / ή περιορισμό των επιβατών.

Δεύτερον, είναι πιθανό ότι η συμμόρφωση με τους όρους και τις προϋποθέσεις του προγράμματος είναι χαμηλή, διαβρώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητά του. Για παράδειγμα, οι περιορισμοί σχετικά με την οδήγηση τη νύχτα και σχετικά με τη μεταφορά επιβατών θα είναι αποτελεσματικοί, αλλά ο αντίκτυπός τους θα διακυβευόταν αν όλοι οι έφηβοι δεν συμμορφώνονταν με αυτούς. Υπάρχουν κάποια στοιχεία ότι αυτό συμβαίνει. Δεν συμμορφώνονται όλοι οι έφηβοι με τους προστατευτικούς περιορισμούς και ορισμένες μελέτες υποδεικνύουν ότι η συμμόρφωση με τους περιορισμούς των επιβατών είναι ιδιαίτερα προβληματική (Begg et al., 1995? Foss και Goodwin, 2003? Lin και Fearn, 2003? Williams et al., 2003), εν μέρει επειδή δεν είναι εφαρμόζονται με συνέπεια από τους γονείς ή την αστυνομία (Foss και Goodwin, 2003? Goodwin και Foss, 2004? Williams et al., 2002).

Τρίτον, είναι πιθανό ότι ακόμη και αν οι βέλτιστες διατάξεις GDL που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα είναι σε πλήρη λειτουργία, το GDL έχει περιορισμένο μόνο αντίκτυπο, επειδή, για παράδειγμα, πολλές συνθήκες κάτω από τις οποίες συμβαίνουν οι συντριβές για τους εφήβους δεν καλύπτονται από GDL προγράμματα, όπως είναι η οδήγηση μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Ακόμη, οι έφηβοι εξακολουθούν να είναι νέοι και άπειροι, και, κατά συνέπεια, πρόκειται να έχουν υψηλότερα ποσοστά συντριβής από τους πιο έμπειρους οδηγούς, ιδιαίτερα κατά τους πρώτους μήνες της οδήγησης χωρίς επίβλεψη. Αν ναι, αυτό δείχνει την ανάγκη να προσδιοριστούν και άλλες διατάξεις του GDL που θα πρέπει να περιλαμβάνουν αλλά και να προσδιορίζουν τι άλλο μπορεί να γίνει για τη μείωση του κινδύνου σύγκρουσης μεταξύ των νεαρών οδηγών. Γιατί οι έφηβοι στα GDL προγράμματα εξακολουθούν να έχουν αυξημένα ποσοστά συγκρούσεων.

Η απάντηση αυτής της ερώτησης είναι ένας θεμελιώδης στόχος αυτού του σχεδίου. Είναι σχεδιασμένο για να φωτίζει τις αιτίες των συγκρούσεων των εφήβων που καλύπτονται από ένα πρόγραμμα GDL και να χρησιμοποιούν τις πληροφορίες που έχουν αποκτηθεί για να καθορίσουν το πώς να βελτιώσουν τα εν λόγω προγράμματα καθώς και να καθορίσουν τα σχετικά μέτρα, όπως η εκπαίδευση του οδηγού και η γονική διαχείριση των εφήβων οδηγών, Παρά το γεγονός ότι η βελτίωση GDL και η λήψη μέτρων δεν θα εξαλείψει όλα τα ατυχήματα που αφορούν έφηβος οδηγούς, τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να επιτύχουν την πιο ρεαλιστική μείωση των ποσοστών συντριβής σε επίπεδα παρόμοια με εκείνα της κάπως μεγαλύτερης ηλικίας οδηγών.

Κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, τα GDL προγράμματα έχουν υλοποιηθεί στις περισσότερες χώρες στις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά. Αν και η έρευνα έχει επανειλημμένα δείξει ότι τα προγράμματα αυτά είναι αποτελεσματικά για τη μείωση των συγκρούσεων, οι νέοι οδηγοί, παρά το γεγονός ότι προστατεύονται από το σύστημα, συνεχίζουν να έχουν ψηλότερα ποσοστά ατυχημάτων από εκείνα των ώριμων οδηγών

Η εν λόγω έρευνα, αφορά δύο σχετικές μελέτες, οι οποίες αφορούν στους λογούς για τους οποίους οι νέοι οδηγοί συνεχίζουν να έχουν τόσο υψηλά ποσοστά, ακόμα και σε GDL προγράμματα. Μία μελέτη εξέτασε τα χαρακτηριστικά, τις συνθήκες και τις συνθήκες των συγκρούσεων των 16 - και 17-χρονων οδηγών σε δυο πολιτείες (Ontario και Oregon) με ουσιαστικά διαφορετικά προγράμματα αδειοδότησης. Η άλλη εξέτασε τη συμπεριφορά, στην οδήγηση, τον τρόπο ζωής, καθώς και τους παράγοντες που υποκινούν και διαφοροποιούν τη σύγκρουση.

Στάδιο μάθησης

Προηγούμενη έρευνα έχει δείξει ότι σχετικά λίγες συγκρούσεις συμβούν κατά το στάδιο μάθησης (Mayhew et al., 2003? Williams et al., 1997) και ότι τουλάχιστον για τους άντρες νέους οδηγούς οι οποίοι απαιτούν περισσότερο χρόνο για να μάθουν, η εμπλοκή σε ατυχήματα είναι χαμηλότερη κατά τη διάρκεια των πρώτων χρόνων της οδήγησης-για τις γυναίκες αρχάριους οδηγούς, ωστόσο, η διάρκεια της εκπαίδευσης δεν έχει αποδειχθεί ότι σχετίζεται με τις συγκρούσεις (Maycock και Forsyth 1997). Επομένως, ένα μεγαλύτερο στάδιο μάθησης θα έχει πλεονεκτήματα για την ασφάλεια. Η μεγαλύτερη ηλικία για την είσοδο στο στάδιο μαθητής θα έχει επίσης προφανή οφέλη για την ασφάλεια, διότι καθυστερεί την έκθεση των εφήβων σε κινδύνους σύγκρουσης. Για τους λόγους αυτούς, στο Οντάριο έχει διαπιστωθεί ότι έχουν ένα ισχυρότερο στάδιο μαθητής από το Όρεγκον διότι το κατά κεφαλήν ποσοστό συντριβής στο πρόγραμμα του Οντάριο, το οποίο έχει ηλικία εισόδου 16 και στάδιο μάθησης 12 μηνών, ήταν χαμηλότερο από εκείνο του Όρεγκον, το οποίο έχει μια ηλικία εισόδου των 15 και ένα 6-μηνών

στάδιο μάθησης.

Συνεπώς, συνιστάται στη νομοθεσία να θεσπίσει ή να αναβαθμίσει τους νόμους του GDL που πρέπει να περιλαμβάνουν μια μεγαλύτερη ηλικία εισόδου τουλάχιστον στην ηλικία των 16 ετών και περίοδο μάθησης που διαρκεί για περισσότερο από 6 μήνες.

Μερικά από τα οφέλη του μακρύτερου σταδίου εκπαίδευσης υποτίθεται ότι θα προκύψουν από την επέκταση των ευκαιριών για πρακτική οδήγηση. Η παροχή περισσότερου χρόνου, όμως, δεν αποτελεί εγγύηση ότι οι έφηβοι θα κάνουν πράγματι πρακτική υπό επιτήρηση για έναν ικανό αριθμό ωρών οδήγησης για τη βελτίωση των δεξιοτήτων τους. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το πρόβλημα, πολλές εθνικές νομοθεσίες, συμπεριλαμβανομένης και αυτής του Oregon, επέβαλαν την υποχρέωση των γονέων να πιστοποιούν ότι ένας συγκεκριμένος αριθμός ωρών έχει οδηγηθεί υπό έλεγχο.

Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας δείχνουν ότι μια τέτοια απαίτηση μπορεί να οδηγήσει σε περισσότερη πρακτική. Το συνολικό ποσό της εποπτευόμενης πρακτικής άσκησης που αναφέρθηκε από τους εφήβους και τους γονείς ήταν μεγαλύτερο από ό, τι στο Όρεγκον στην British Columbia. Η Βρετανική Κολομβία δεν έχει καμία απαίτηση για την πρακτική άσκηση εκτός από το ότι οι οδηγοί θα πρέπει να παίρνουν μια εγκεκριμένη διάρκεια εκπαίδευσης (δηλαδή, πλήρη και κ τουλάχιστον 30 ώρες πρακτική άσκηση, η οποία αυξάνεται σε 60 ώρες με τις πρόσφατες βελτιώσεις GDL).

Επομένως, αν ο στόχος είναι να αυξηθεί ή να εξασφαλιστεί η πρακτική που γίνεται κατά το στάδιο του μαθητή, το πρόγραμμα GDL θα πρέπει να περιλαμβάνει μια απαίτηση για πιστοποίηση πρακτικής οδήγησης.

Από τα αποτελέσματα της παρούσας μελέτης, ωστόσο, δεν προκύπτει ότι το ποσό της πρακτικής σχετίστηκε με μείωση των συγκρούσεων. Αυτό είναι συνεπές με τις προηγούμενες έρευνες

Ενδιάμεσο στάδιο

Στο ενδιάμεσο στάδιο της GDL, οι οδηγικοί περιορισμοί επιβάλλονται για την αντιμετώπιση συνθηκών που είναι γνωστό ότι μπορούν να θέσουν νέους οδηγούς σε κίνδυνο. Μεταξύ των περιορισμών είναι απαγορεύσεις σχετικά με την οδήγηση χωρίς εποπτεία τη νύχτα και στη μεταφορά πάνω από έναν ορισμένο αριθμό των επιβατών, ιδίως έφηβους επιβάτες, κατά την οδήγηση χωρίς επίβλεψη. Αυτή η έρευνα εξέτασε διάφορα ζητήματα σχετικά με τους περιορισμούς αυτούς.

Κατά τον χρόνο αυτής της μελέτης που πραγματοποιήθηκε, στο ενδιάμεσο στάδιο του προγράμματος GDL στο Όρεγκον, αλλά όχι στο Οντάριο, περιλαμβάνεται τόσο η απαγόρευση της οδήγησης χωρίς επίβλεψη τη νύχτα όσο και ο περιορισμός των επιβατών. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι το Όρεγκον είχε πολύ μικρότερα ανά οδηγό ποσοστά σύγκρουσης μεταξύ των 16-ετών-από το Οντάριο, υποστηρίζοντας τα οφέλη της ασφάλειας αυτών των περιορισμών στο ενδιάμεσο στάδιο, τουλάχιστον για τους 16χρονους. Τα

αποτελέσματα ήταν λιγότερο πειστικά και για τους μεγαλύτερης ηλικίας έφηβους, στους 17 - και 18χρονους παρατηρήθηκε να έχουν χαμηλότερα ανά οδηγό ποσοστά συντριβής συνολικά, αλλά ένα υψηλότερο ποσοστό των συντριβών ανά οδηγό στο Όρεγκον από ό, τι στο Οντάριο. Η παρούσα μελέτη ήταν σε θέση να εξηγήσει αυτή τη διαπίστωση.

Τα οφέλη των περιορισμών που επιβάλλονται κατά το ενδιάμεσο στάδιο της αδειοδότησης στο Όρεγκον ενισχύονται περαιτέρω από τις διαπιστώσεις ότι η απαγόρευση της ανεξέλεγκτης κυκλοφορίας αργά το βράδυ στο ενδιάμεσο στάδιο συνδέθηκε με σχετικά λιγότερες συγκρούσεις κατά τη διάρκεια αυτών των ωρών από ό, τι στο Οντάριο, και ο περιορισμός έφηβων επιβατών στο ενδιάμεσο στάδιο στο Όρεγκον συσχετίστηκε επίσης με σχετικά λιγότερες συντριβές που αφορούν έφηβους επιβάτες από ό, τι στο Οντάριο. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι περιορισμοί για τη νύχτα και ο περιορισμός επιβατών στο Όρεγκον, μπορεί να είχε κάποια θετική επίδραση στις υψηλού κινδύνου συμπεριφορές οδήγησης μεταξύ των εφήβων, όπως οδήγηση αναψυχής με έφηβους επιβάτες τα Σαββατοκύριακα, και η επιτάχυνση. Κατά συνέπεια, στο Όρεγκον οι συντριβές των εφήβων ήταν λιγότερο πιθανό να περιλαμβάνουν την υπερβολική ταχύτητα και να γίνονται το Σαββατοκύριακο από ό, τι στο Οντάριο. Το υψηλότερο ποσοστό των συντριβών τα Σαββατοκύριακα, ωστόσο, θα μπορούσε να προκύψει από άλλους παράγοντες και όχι από το GDL (π.χ., στο Ontario οι έφηβοι μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τα αυτοκίνητά τους λιγότερο για το σχολείο τις καθημερινές, οδηγούν λιγότερο συνολικά, ή να έχουν πρόσβαση στο όχημα κυρίως τα Σαββατοκύριακα).

Μια πρόσθετη διαπίστωση που συνάδει με ένα θετικό αποτέλεσμα του περιορισμού των επιβατών είναι ότι οι 16 - και 17-χρονοι έφηβοι οδηγοί στο ενδιάμεσο στάδιο στο Όρεγκον είχαν ελαφρώς περισσότερες πιθανότητες να εμπλακούν σε συντριβές από ό, τι οι έφηβοι με πλήρη άδεια. Επίσης, ήταν ελαφρώς λιγότερο πιθανό να έχουν ατύχημα αργά το βράδυ. Το ποσοστό ατυχημάτων τους ήταν επίσης σημαντικά υψηλότερο στις μη απαγορευμένες απογευματινές ώρες από ό, τι από τα μεσάνυχτα έως τις 5:00 π.μ., αυτό μας δείχνει την ανάγκη για την έναρξη του περιορισμού λίγο πιο νωρίς. (π.χ., 9:00 μ.μ. ή 10: 24:00), όπως συμβαίνει σε πολλά προγράμματα GDL σε άλλα κράτη.

Στο σύνολό τους, τα ευρήματα από άλλες έρευνες ότι οι περιορισμοί τη νύχτα και οι περιορισμοί των επιβατών είναι αποτελεσματικοί και οδηγούν στο ότι τα προγράμματα πρέπει να απαγορεύουν την ανεξέλεγκτη οδήγηση τη νύχτα, ότι η απαγόρευση αυτή πρέπει να ξεκινήσει σχετικά νωρίς (π.χ., 9:00 μ.μ. ή 22 μ.μ.), και ότι, ιδίως, οι έφηβοι οι επιβάτες δεν θα πρέπει να επιτρέπονται όταν ο αρχάριος οδηγεί χωρίς εποπτεία.

Οι περιορισμοί της ανεξέλεγκτης οδήγησης από τους αρχάριους κατά τις νυχτερινές ώρες και η επιβολή περιορισμών στους επιβάτες, ιδιαίτερα τους

έφηβους , υποστηρίζονται ενεργά στην πρόσφατη βιβλιογραφία (βλ. Mayhew et al. 2005? Williams 2005? Hedlund 2005).

ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

Ένας πιθανός λόγος που οι έφηβοι εξακολουθούν να έχουν υψηλές τιμές συντριβής, ακόμη και όταν έχουν εκπαιδευτεί σε ένα GDL προγραμμα είναι ότι ενδέχεται να μην συμμορφώνονται με τους περιορισμούς. Το θέμα αυτό εξετάστηκε και διαπιστώθηκε ότι το επίπεδο συμμόρφωσης ποικίλλει σε συνάρτηση με τη φύση του περιορισμού.

Η διαπίστωση ότι οι γονείς και οι έφηβοι συνήθως συμμορφώνονται με την απαίτηση να οδηγούν υπό την εποπτεία αντικατοπτρίζει τη θετική συμπεριφορά που θα πρέπει να αναγνωριστεί και να ενισχυθεί διότι συμβάλλει στη συνολική ασφάλεια των οφελών του GDL.

Οι περιορισμοί οδήγησης τη νύχτα στο ενδιάμεσο στάδιο έχει αποδειχθεί ότι παράγουν οφέλη στον τομέα της ασφάλειας. Συνεντεύξεις με τους εφήβους και τους γονείς στο Όρεγκον και την British Columbia, ωστόσο, αποκάλυψαν ότι οι έφηβοι που εμπλέκονται σε ατυχήματα είναι πιο πιθανό να υπερβούν τους περιορισμούς του GDL, και ιδίως το όριο των επιβατών. Τα προβλήματα με την επιβολή από την αστυνομία των απαιτήσεων του GDL έχουν επίσης παρατηρηθεί σε πρόσφατη έρευνα (Goodwin και Foss, 2003).

Κατά συνέπεια, πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες για να προσδιοριστεί το επίπεδο της αστυνόμευσης , καθώς και να εντοπιστούν, σε συνεργασία με τις αστυνομικές, τρόποι για να βελτιωθεί το επίπεδο συμμόρφωσης .Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό δεδομένης της διαπίστωσης ότι στις σύγκρουσεις που εμπλέκονται έφηβοι είναι πιο πιθανό να παραβιάζουν βασικούς περιορισμούς.

Οι γονείς μπορούν επίσης να διαδραματίσουν πιο ενεργό ρόλο, και πολύ πιο σημαντικό από την επιβολή του νόμου, εξασφαλίζοντας ότι οι έφηβοι θα συμμορφωθούν με το GDL.

Περαιτέρω απόδειξη της τάσης υψηλού κινδύνου οι έφηβοι να αγνοήσουν τους περιορισμούς του GDL προέρχεται από τη διαπίστωση της παρούσας μελέτης ότι οι έφηβοι που έλαβαν την άδεια κυκλοφορίας είχαν περισσότερες πιθανότητες να έχουν εμπλακεί σε μια συντριβή από εκείνους που δεν είχαν. Σύμφωνα με τα αρχεία του οδηγού, οι αναφορές ήταν συχνές για παραβιάσεις κανόνων του GDL. Τα ευρήματα αυτά υποδηλώνουν ότι η λήψη των αδειών θα μπορούσε να χρησιμεύσει ως ένδειξη του προβλήματος, τα οποία ενδεχομένως να οδηγήσουν σε συντριβή και, κατά συνέπεια, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί ως κίνητρο για δράσεις βελτίωσης του οδηγού.

Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένα προγράμματα GDL έχει χαμηλότερο όριο επιτρεπομένων λαθών για τους νέους οδηγούς που έχουν πλήρη άδεια οδήγησης.

Οι δράσεις, όπως η αναστολή της άδειας να λαμβάνεται με λιγότερα

αρνητικά μόρια που έχουν ληφθεί για τις τροχαίες παραβάσεις καθώς και, σε πολλές χώρες (π.χ., Saskatchewan, New Brunswick, Nova Scotia), καταδίκες για παραβιάσεις της GDL σημαίνουν για τον αρχάριο ότι πρέπει να τον επαναφέρουν στο στάδιο, ή, στην περίπτωση της αναστολής, παραμένει ένας αρχάριος για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα μετά την επαναφορά της άδειας. Η απειλή αυτών των δράσεων βελτίωσης του οδηγού, σε συνδυασμό με την αναστάτωση από τους περιορισμούς για τη νύχτα και τους περιορισμούς των επιβατών στο ενδιάμεσο στάδιο, μπορεί επίσης να ενθαρρύνει ορισμένους αρχάριους να οδηγούν με πιο ασφαλή και νόμιμο τρόπο, ώστε να μπορεί να περάσει στο στάδιο για την πλήρη άδεια χωρίς περιορισμούς το συντομότερο δυνατό. Η ενίσχυση της αξίας της πλήρους άδειας έχει αναγνωριστεί από τους McKnight και Peck (2002) ως μέσο για τη βελτίωση της ασφάλειας των παροχών του GDL. Από αυτή την άποψη, οι παράγοντες που είναι περισσότερο κίνητρο για τους έφηβους στην British Columbia για την ασφαλή οδήγηση ήταν «ο φόβος απώλειας της αδειάς τους,» και το «ότι θέλουν μια πλήρη άδεια.» Συγκρούσεις -που εμπλέκονται έφηβοι, όμως, ήταν σημαντικά λιγότερο πιθανό να συμβούν από ό, τι συγκρούσεις χωρίς εφήβους. Γιατί είχαν φόβο μήπως χάσουν την άδειά τους» ως παράγοντα για την παρότρυνσή τους να οδηγούν με ασφάλεια.

Δεδομένου ότι το GDL είναι κλιμακούμενο και απλώνεται σε πολλά έτη, για να είναι τα μέτρα αυτά αποτελεσματικά θα πρέπει ως κίνητρο για να οδηγούν με ασφάλεια, ο αρχάριος και ο γονέας να συνειδητοποιήσουν, τις απαιτήσεις του GDL και τις συνέπειες από τις παράνομες και ανασφαλείς συμπεριφορές οδήγησης.

ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Το GDL αναγνωρίζεται ευρέως ως ένα σημαντικό και αποτελεσματικό μέτρο ασφάλειας. Βελτιώσεις στο περιεχόμενο και τη δομή του μπορεί να ενισχύσουν αυτή την αποτελεσματικότητα.

Εκπαίδευση και κατάρτιση

Η τυπική εκπαίδευση των οδηγών και η κατάρτιση αποτελούν ένα αποτελεσματικό μέσο για να μάθουν οι έφηβοι πώς να οδηγούν και μια ευκαιρία για αυτούς να ασκηθούν υπό επίβλεψη και με έναν επαγγελματία εκπαιδευτή. Η σχέση μεταξύ της εκπαίδευσης των οδηγών και της συμμετοχής σε σύγκρουση, όμως, ήταν ανάμεικτη. Στην British Columbia, το μεγαλύτερο ποσοστό της σύγκρουσης αφορά εφήβους που είχαν ολοκληρώσει τον κύκλο εκπαίδευσης. Στο Όρεγκον, το μεγαλύτερο ποσοστό των συγκρούσεων έγινε από εφήβους που έχουν ολοκληρώσει μια σειρά μαθημάτων. Οι λόγοι αυτής της απόκλισης είναι άγνωστοι, αλλά οι πρόσφατες

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

αξιολογήσεις των επιπτώσεων από την εκπαίδευση των οδηγών δείχνουν ότι έχουμε λίγη ή καθόλου βελτίωση στην ασφάλεια (Christie, 2001 Engstrom et al., 2003 Mayhew και Simpson, 2002 Senserrick και Haworth, 2005).

Αυτός ο τρόπος διεξαγωγής των αποτελεσμάτων θα μπορούσε, ωστόσο, να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι η εκπαίδευση οδηγού σχετίζεται με την ασφάλεια στο Όρεγκον, αλλά όχι στην British Columbia.

Αυτό το συμπέρασμα φαίνεται αδικαιολόγητο για δύο λόγους. Πρώτον, στο Όρεγκον, το μεγαλύτερο ποσοστό των εφήβων είχαν συμπληρώσει και τις 100 ώρες πρακτικής.

Δεύτερον, τα κίνητρα για την ανάληψη της εκπαίδευσης οδηγών διαφέρουν στη Βρετανική Κολούμπια και το Όρεγκον. Στο Όρεγκον, σύγκρουση χωρίς έφηβους οδηγούς ήταν περισσότερο πιθανό να συμβεί από ότι σύγκρουση που εμπλέκονται έφηβοι.

ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΙΣΧΥΟΥΝ ΣΤΗ ΝΟΤΙΑ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΑΠΟ 1/6/2010

- ❖ Αύξηση του ελάχιστου χρόνου που απαιτείται για να πάρει κάποιος την άδεια του μαθητευόμενου από 6 σε 12 μήνες για τους οδηγούς κάτω των 25 ετών
- ❖ Αύξηση του ελάχιστου χρόνου οδήγησης υπό επιτήρηση από 50 ώρες σε 75 ώρες
- ❖ Αύξηση του ορίου της μέγιστης ταχύτητας ,για τους κατόχους άδειας εκπαιδευόμενου, που μπορούν αν ταξιδεύουν σε ένα δρόμο από 80χλ./ωρα στα 100χλμ./ωρα.
- ❖ Προσωρινά οι οδηγοί κάτω των 25 ετών δεν θα πρέπει να οδηγούν αυτοκίνητα που έχουν τροποποιηθεί για την αύξηση της απόδοσης του κινητήρα και αυτοκίνητα υψηλών επιδόσεων.
- ❖ Σύσφιξη των όρων απαγόρευσης της κυκλοφορίας για νέους οδηγούς που έχουν ήδη ποινή και αρνητικά μόρια και πρόσφορα μιας δυνατότητας συμφωνίας για ασφαλέστερη χρήση του προγράμματος οδήγησης για οδηγούς που αποκλείονται προσωρινά.

ΛΙΓΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα χάνονται στους δρόμους κάθε μέρα τέσσερις άνθρωποι.

Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.)

Στην Ελλάδα η παρακολούθηση των παραβάσεων των οδηγών διενεργείται μέσω του Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (Σ.Ε.Σ.Ο.) μηχανοκίνητων οχημάτων όπως αυτό αναμορφώθηκε το 1999 και ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2000 Στο Σ.Ε.Σ.Ο. εντάσσονται παραβάσεις συγκεκριμένων άρθρων του Κ.Ο.Κ. και κάθε μία εξ'αυτών συνδέεται με βαθμούς ποινής ανάλογα με την βαρύτητά της. Η άδεια οδήγησης αφαιρείται με τη συμπλήρωση στο μητρώο του οδηγού 25 βαθμών και άνω. Κάθε παράβαση παραγράφεται μόλις συμπληρωθεί διάστημα 4 ετών από την ημερομηνία βεβαίωσης της. Ειδικά οι παραβάσεις από οδηγό κάτοχο επαγγελματικής άδειας οδήγησης κατά το χρόνο άσκησης της εργασίας του παραγράφονται μόλις συμπληρωθούν 2 έτη από την ημερομηνία βεβαίωσης τους. Όταν συμπληρωθούν 15 τουλάχιστον βαθμοί, από την αρμόδια Υπηρεσία αποστέλλεται στον οδηγό έγγραφο με απόδειξη παραλαβής στο οποίο περιλαμβάνονται: α) κάθε μία παράβαση που διέπραξε, οι σχετικές διατάξεις του Κ.Ο.Κ., οι βαθμοί ποινής, η ημερομηνία και ώρα που διαπράχθηκε η παράβαση, το σύνολο των βαθμών ποινής που έχει ο οδηγός και η Αστυνομική Αρχή που βεβαίωσε και απέστειλε τις παραβάσεις, β) προειδοποίηση για τις συνέπειες που θα έχει ο οδηγός στην περίπτωση συγκέντρωσης 25 και άνω βαθμών, γ) ενημερωτικά στοιχεία για τον Κ.Ο.Κ., το Σ.Ε.Σ.Ο. και την οδική ασφάλεια.

Όταν συμπληρωθούν 25 βαθμοί και άνω, η αρμόδια Υπηρεσία εκδίδει έγγραφο αφαίρεσης της άδειας οδήγησης το οποίο αποστέλλεται ταχυδρομικά. Με αυτό καλείται ο οδηγός να παραδώσει την άδεια του, στο συγκεκριμένο αστυνομικό τμήμα, εντός 5 ημερών από την επόμενη ημέρα της παραλαβής του εγγράφου. Η άδεια επαναχορηγείται στον κάτοχο της εφόσον αυτός παρακολουθήσει το 50% των ελάχιστων μαθημάτων θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης σε θέματα συναφή με τις παραβάσεις που καταγράφονται στο ειδικό έντυπο και επανεξετασθεί θεωρητικά και πρακτικά. Δικαίωμα επανεξέτασης έχει ο οδηγός μετά από την παρέλευση 6 μηνών από την επόμενη της ημερομηνίας αφαίρεσης της άδειας. Αν ο οδηγός συμπληρώσει το όριο των 25 βαθμών και άνω, για δεύτερη φορά εντός πενταετίας από την επαναχορήγηση της, η άδεια αφαιρείται για διάστημα ενός έτους. Αν ο οδηγός συμπληρώσει το όριο των 25 βαθμών και άνω, για τρίτη ή περισσότερες φορές εντός πενταετίας από την προηγούμενη επαναχορήγηση της, η άδεια αφαιρείται εκ νέου για διάστημα 2 ετών κάθε φορά μετά τη δεύτερη.

Σε σχέδιο αναμόρφωσης του Σ.Ε.Σ.Ο. το Σεπτέμβριο του 2002 προβλέπονταν υψηλότεροι βαθμοί ποινής για τους νέους οδηγούς σε σχέση με τους έμπειρους οδηγούς για πραγματοποίηση της ίδιας παράβασης. Αρχάριοι οδηγοί σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ είναι αυτοί με άδεια οδήγησης ως ενός έτους ενώ οι πιο πρόσφατες περί αλκοόλ διατάξεις ανεβάζουν το διάστημα στα 2 έτη ενώ στα πλαίσια αναμόρφωσης του Σ.Ε.Σ.Ο. το όριο γίνεται 3 έτη. Σχετικά με τα πρόστιμα σημειώνεται ότι η επιβολή τους παρέχει καταρχήν τη δυνατότητα για συσχέτιση της σοβαρότητας της παράβασης με τον τύπο της παράβασης. Δευτερευόντως παρέχει τη δυνατότητα για κάλυψη του κόστους των μέτρων αστυνόμευσης. Στην Ελλάδα η εξέταση της επίδρασης της αύξησης των προστίμων που προβλέπονται από τον Κ.Ο.Κ. στον αριθμό των ατυχημάτων για τις περιόδους 1989-91 και 1993-95 έδειξε ότι αυτή δεν είναι ξεκάθαρη. Επισημαίνεται ότι η αποτίμηση του Σ.Ε.Σ.Ο. ως μέτρου βελτίωσης της οδικής ασφάλειας στη χώρα το 1994 έδειξε ότι αυτό

είναι θετικό . Τέλος αναφέρεται ότι στην περίοδο 1983-2001 στο Σ.Ε.ΣΟ. καταγράφηκαν 2.398.736 παραβάσεις που αφορούσαν σε 2.323.898 οδηγούς. Ο συνολικός αριθμός αδειών που αφαιρέθηκαν στην ίδια περίοδο ήταν 11.538 και ο συνολικός αριθμός των προειδοποιητικών-ενημερωτικών επιστολών ήταν 185.181 .

Προτεινόμενη αντιμετώπιση αρχάριων οδηγών

Στα πλαίσια έρευνας του Τμήματος Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Α.Π.Θ. διαμορφώθηκε, λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή εμπειρία, ολοκληρωμένο σχέδιο το οποίο αφορά στην ενίσχυση του προληπτικού χαρακτήρα του Σ.Ε.Σ.Ο. μέσω της παροχής δυνατότητας στον οδηγό να αποφύγει την αφαίρεση της άδειας του αν παρακολουθήσει μαθήματα βελτίωσης οδηγικής συμπεριφοράς.

. Λίγο πριν τους 8 βαθμούς ο οδηγός ειδοποιείται με συστημένη επιστολή και καλείται να συμμετάσχει (εθελοντικά) σε μαθήματα βελτίωσης οδηγικής συμπεριφοράς. Εάν το αποδεχθεί τότε προβλέπεται μείωση 4 βαθμών για σύνολο βαθμών από 1-8 και 2 βαθμών αντίστοιχα για σύνολο βαθμών 9-15. Τα μαθήματα είναι τα ίδια τα οποία προβλέπονται και για τους αρχάριους οδηγούς .Λίγο πριν τους 15 βαθμούς ο οδηγός ειδοποιείται με συστημένη επιστολή. Από 16-24 βαθμούς τα μαθήματα είναι υποχρεωτικά και δεν παρέχεται μείωση βαθμών. Επιπρόσθετα ο οδηγός ενημερώνεται για τη δυνατότητα συμβουλών από ψυχολόγο, κάτι που συνεπάγεται μείωση 2 βαθμών (για σύνολο βαθμών από 1 έως 24). Μόλις ο οδηγός συγκεντρώσει 25 βαθμούς και άνω η άδεια οδήγησης του αφαιρείται.

Κατά συνέπεια στην προτεινόμενη κατάσταση οι προειδοποιητικές-ενημερωτικές επιστολές αυξάνονται σε δύο και παράλληλα παρέχεται η δυνατότητα στον οδηγό (εθελοντικά σε πρώτη φάση, στο κατώφλι των 8 βαθμών) να μειώσει τους βαθμούς ποινής με τους οποίους είναι χρεωμένος παρακολουθώντας μαθήματα βελτίωσης οδηγικής συμπεριφοράς και δεχόμενος συμβουλές από ειδικό ψυχολόγο.

Για τους οδηγούς των οποίων ή άδεια αφαιρείται λόγω συκέντρωσης 25 βαθμών και άνω, προτείνονται οι ακόλουθες αλλαγές: η άδεια επαναχορηγείται εφόσον ο οδηγός παρακολουθήσει, για όποιες άδειες οδήγησης έχει θεσμοθετηθεί, το σύνολο (αντί του 50% σήμερα) των ελάχιστων μαθημάτων θεωρητικής και πρακτικής εκπαίδευσης και επανεξετασθεί θεωρητικά και πρακτικά σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης. Η πρακτική εξέταση γίνεται στην ανώτερη κατηγορία της αφαιρεθείσας άδειας. Δικαίωμα επανεξέτασης έχει ο οδηγός μετά από 6 μήνες, από την επόμενη της ημερομηνίας αφαίρεσης της άδειας. Αν ο οδηγός συμπληρώσει το όριο των 25 βαθμών και άνω, για δεύτερη φορά εντός τετραετίας (αντί της πενταετίας σήμερα) από την επαναχορήγηση της, η άδεια αφαιρείται για διάστημα ενός έτους. Αν ο οδηγός συμπληρώσει το όριο των 25 βαθμών και άνω, για τρίτη ή περισσότερες φορές εντός τετραετίας (αντί της πενταετίας σήμερα) από την προηγούμενη επαναχορήγηση της, η άδεια αφαιρείται εκ νέου για διάστημα δύο ετών κάθε φορά μετά τη δεύτερη.

Για τους αρχάριους οδηγούς προτείνεται η εφαρμογή του μέτρου της άδειας οδήγησης υπό επιτήρηση για διάστημα 3 ετών από κτήσης της άδειας με βάση τη εμπειρία ευρωπαϊκών χωρών που εφαρμόζουν το συγκεκριμένο μέτρο. Οι παραβάσεις τους στο Σ.Ε.Σ.Ο. προτείνεται να διακρίνονται σε δύο κατηγορίες. Η 1η κατηγορία περιλαμβάνει περισσότερες σοβαρές παραβάσεις ενώ η 2η περιλαμβάνει λιγότερες σοβαρές παραβάσεις. Με μια παράβαση από την 1η κατηγορία ή δύο παραβάσεις από την 2η, εντός της περιόδου επιτήρησης των 3 ετών, ο αρχάριος οδηγός υποχρεούται να παρακολουθήσει μαθήματα βελτίωσης της οδηγικής συμπεριφοράς και, παράλληλα η περίοδος επιτήρησης του επεκτείνεται από τα 3 στα 4 έτη.

Σχετικά με την ταχύτητα προτείνεται οι αρχάριοι οδηγοί να οδηγούν με μικρότερη ταχύτητα από αυτήν των υπόλοιπων οδηγών κατά 10 χλμ/ώρα. Σχετικά με το αλκοόλ προτείνεται η διατήρηση των ορίων όπως ισχύουν σήμερα. Σημειώνεται ότι στο Ερευνητικό Έργο "Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001-2005" (επισημαίνεται η ανάγκη πρόβλεψης μικρότερου επιτρεπόμενου ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα για νέους οδηγούς και οδηγούς φορτηγών και λεωφορείων (μηδενική ή 0,2 mg/ml).

Προτείνονται επίσης οι εξής αλλαγές στο Σ.Ε.Σ.Ο.: κάθε παράβαση παραγράφεται μόλις συμπληρωθεί διάστημα 5 (αντί των 4 σήμερα), από την ημερομηνία βεβαίωσης της. Ειδικά οι παραβάσεις που διαπράττονται από οδηγό κάτοχο επαγγελματικής άδειας οδήγησης κατά το χρόνο άσκησης της εργασίας του, αυτές παραγράφονται μόλις συμπληρωθεί διάστημα 4 (αντί των 2 ετών σήμερα), από την ημερομηνία βεβαίωσης της παράβασης. Ποινής Προτείνεται επιπλέον να συμπεριληφθεί στο Σ.Ε.Σ.Ο. η παράβαση του άρθρου 81, παρ.13 του Κ.Ο.Κ. για ελαττωματικά ελαστικά και η χρήση κινητού το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση (Άρθρο 13, παρ.2 & Άρθρο 40, 1ζ). Οι παραβάσεις αυτές εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους για την οδική ασφάλεια (π.χ. η χρήση κινητού μειώνει σημαντικά την ικανότητα αντίδρασης των οδηγών σύμφωνα με αποτελέσματα πρόσφατων ερευνών στο εξωτερικό).

Σύμφωνα με το άρθρο 42 του Ν.2963/23.11.2001, ΦΕΚ 268 Α' 23.11.2001 απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος από οδηγό, ο οποίος κατά την οδήγηση του οχήματος βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού. Προτείνεται η αφαίρεση της άδειας για διάστημα ενός έτους αντί των 3-6 μηνών, ποινή η οποία επιβάλλεται υποχρεωτικά από το δικαστήριο σήμερα. Αφού προηγουμένως αξιολογηθούν τα αποτελέσματα των μαθημάτων, προτείνεται η εξέταση της δυνατότητας για σειρά μαθημάτων επανένταξης οδηγών με πρόβλημα ναρκωτικών, κατ' αντιστοιχία με τα ισχύοντα στη Γερμανία..

Μαθήματα βελτίωσης οδηγικής συμπεριφοράς

Η πλειοψηφία των προγραμμάτων βελτίωσης της οδηγικής συμπεριφοράς στο εξωτερικό απευθύνεται σε 2 συγκεκριμένες κατηγορίες παραβατών: α) παραβάτες λόγω αλκοόλ, β) παραβάτες λόγω ταχύτητας. Όπου συνδυάζονται συστήματα παρακολούθησης και ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών με μαθήματα βελτίωσης οδηγικής συμπεριφοράς

είναι δύσκολο να καθορισθεί σε τι βαθμό κάθε ένα από τα δύο μέτρα συντελεί στην αποτροπή των παραβάσεων. Σε κάθε περίπτωση συστήνεται η ύπαρξη και των δύο μέτρων. Ειδικά για την αναγκαιότητα μαθημάτων για το αλκοόλ αναφέρεται ότι από μελέτες στη Μ.Βρετανία προκύπτει ότι ο κίνδυνος ατυχήματος με 0,8 gr/lit περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα του οδηγού είναι 5 φορές μεγαλύτερος από αυτόν που αντιστοιχεί σε 0,5 gr/lit

Η ερευνητική ομάδα του Α.Π.Θ. συνεκτιμώντας τα όσα ισχύουν σε χώρες με σχετική εμπειρία κατέληξε στη διαμόρφωση προγραμμάτων μαθημάτων που στοχεύουν σε αρχάριους και έμπειρους οδηγούς οι οποίοι πραγματοποιούν παραβάσεις που υπάγονται στο Σ.Ε.Σ.Ο.

Σχετικά με τους αρχάριους οδηγούς προτείνεται η διάκριση των παραβατών οδηγών σε 2 κατηγορίες ως ακολούθως :

- α) παραβάτες για αλκοόλ,
- β) λοιποί παραβάτες του Κ.Ο.Κ.

Προτείνεται επίσης η ύπαρξη δύο διαφορετικών σειρών μαθημάτων για τους αρχάριους οδηγούς ως ακολούθως:

- α) οι παραβάτες για αλκοόλ υποχρεούνται να παρακολουθήσουν τη σειρά μαθημάτων Α (Μαθήματα για το Αλκοόλ),
- β) οι υπόλοιποι παραβάτες υποχρεούνται να παρακολουθήσουν τη σειρά μαθημάτων Β. Σήμερα στην Ελλάδα δεν υφίστανται παρόμοια προγράμματα μαθημάτων, με οργάνωση και εποπτεία από το κράτος και κατά συνέπεια δε υφίσταται σχετική νομοθεσία. Το κόστος συμμετοχής και στις 2 σειρές μαθημάτων προτείνεται να καλύπτεται από τους συμμετέχοντες.

Επισημαίνεται ότι ασφαλιστικές εταιρείες στο εξωτερικό ενθαρρύνουν τους πελάτες τους να συμμετάσχουν σε παρόμοια προγράμματα πριν την υπογραφή ή ανανέωση των συμβολαίων προσφέροντας οικονομικά κίνητρα. Σχετικά με την σειρά μαθημάτων Α προτείνονται τα εξής: υπεύθυνοι φορείς για τα μαθήματα μπορεί να είναι ιδιωτικοί φορείς με τη έγκριση και εποπτεία του Υ.Μ.Ε. Η παρακολούθηση των μαθημάτων θα είναι υποχρεωτική. Σε περίπτωση μη παρακολούθησης αφαιρείται η άδεια οδήγησης και δίδεται εκ νέου εντολή στον οδηγό για παρακολούθηση των μαθημάτων. Η απαραίτητη σχετική νομοθεσία θα αποτελεί τμήμα της νομοθεσίας που διέπει το Σ.Ε.Σ.Ο. Δεν θα προβλέπονται εξετάσεις για τους συμμετέχοντες. Στο τέλος οι συμμετέχοντες θα λαμβάνουν πιστοποιητικό παρακολούθησης. Η συμμετοχή θα δηλώνεται στην Υπηρεσία του Υ.Μ.Ε. που είναι υπεύθυνη για τις άδειες. Τα μαθήματα σχετίζονται αποκλειστικά με το πρόβλημα «οδήγηση και αλκοόλ» και δεν περιλαμβάνουν δοκιμασία οδήγησης γιατί υποτίθεται ότι ο έλεγχος του οχήματος και η γνώση του Κ.Ο.Κ. παίζουν μικρό ρόλο στις συγκεκριμένες παραβάσεις. Το περιεχόμενο των μαθημάτων αφορά στην ανάλυση της παράβασης και των προσωπικών κινήτρων για το αλκοόλ. Αφορά επίσης στην αλλαγή των συνηθειών σχετικά με το αλκοόλ με παράλληλη παροχή γνώσεων σχετικών με τις συνέπειες του. Στους συμμετέχοντες θα δίδεται πληροφοριακό υλικό για τις συνέπειες του αλκοόλ στην οδήγηση. Η διάρκεια των μαθημάτων θα είναι 11-15 εκπαιδευτικές ώρες ανεπτυγμένες σε 2-4 εβδομάδες. Ο αριθμός των εκπαιδευομένων ανά εκπαιδευτή θα ανέρχεται σε 6-12. Τα μαθήματα θα υποστηρίζονται από εγχειρίδια, εγκεκριμένα από το Υ.Μ.Ε.

Σχετικά με την σειρά μαθημάτων Β προτείνονται τα εξής: υπεύθυνοι φορείς μπορεί να είναι ιδιωτικοί φορείς με έγκριση και εποπτεία του Υ.Μ.Ε. Συγκεκριμένα τα μαθήματα θα πραγματοποιούνται σε συνεργασία με σχολές

οδηγών, εξουσιοδοτημένες από το Υ.Μ.Ε. Σχετικά με την παρακολούθηση μαθημάτων, το νομοθετικό πλαίσιο, τις εξετάσεις, το πιστοποιητικό παρακολούθησης και την ενημέρωση των Υπηρεσιών του Υ.Μ.Ε. ισχύουν όσα προαναφέρθηκαν για τη σειρά μαθημάτων Α. Προβλέπονται 11-15 εκπαιδευτικές ώρες θεωρία και τουλάχιστον μισή ώρα οδήγηση σε κανονική κυκλοφορία ή σε κέντρα εκπαίδευσης και εξέτασης υπό την εποπτεία δασκάλου οδήγησης καθώς και 1-2 εξεταστών του Υ.Μ.Ε. Οι παρατηρήσεις για τη συγκεκριμένη οδήγηση θα συζητούνται σε συνάθροιση των εκπαιδευομένων υπό τη καθοδήγηση ψυχολόγου. Θα αναλύονται οι αιτίες που οδήγησαν στην παράβαση, θα επιδιώκεται η αλλαγή της στάσης των αρχάριων οδηγών στο θέμα της κυκλοφορίας και η αύξηση του βαθμού συνειδητοποίησης των κινδύνων που συνεπάγεται η οδήγηση. Σε περιπτώσεις επαναλαμβανόμενων παραβάσεων η διάρκεια των μαθημάτων παρατείνεται κατά 5 ώρες. Η διάρκεια των μαθημάτων προτείνεται να είναι 11-15 εκπαιδευτικές ώρες ανεπτυγμένες σε 2-4 εβδομάδες. Ο αριθμός των εκπαιδευομένων ανά εκπαιδευτή θα ανέρχεται σε 6-12. Τα μαθήματα θα υποστηρίζονται από εγχειρίδια εγκεκριμένα από το Υ.Μ.Ε. Στα πλαίσια των 2 σειρών μαθημάτων προβλέπεται διαδικασία αξιολόγησης μέσω ερωτηματολογίων που θα συμπληρώνουν οι εκπαιδευόμενοι. Σημειώνεται ότι η αποδοτικότητα αυτών των προγραμμάτων στην Αυστρία, Γερμανία και Μ.Βρετανία έχει αποδειχθεί με τη βοήθεια ομάδων ελέγχου (ANDREA [16]). Από τις μελέτες αξιολόγησης προέκυψε ότι το ποσοστό των οδηγών μετά τα μαθήματα που επαναλαμβάνουν τις παραβάσεις που σχετίζονται με το αλκοόλ μειώθηκε κατά 50% σε σύγκριση με τους οδηγούς που δεν μετείχαν σε μαθήματα. Σημειώνεται ότι η περίοδος αξιολόγησης διήρκεσε 2-5 έτη. Το σύστημα αξιολόγησης της ποιότητας και των μεθόδων που χρησιμοποιούνται στα μαθήματα προσεγγίζεται με λεπτομέρεια στο ευρωπαϊκό έργο ADVANCED

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η παρούσα έκθεση περιλαμβάνει αρχικά μια γνωριμία με το αντικείμενο της έρευνας και τα στοιχεία που διαχωρίζουν τους αρχάριους οδηγούς από τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου, τους παράγοντες που επηρεάζουν την οδηγική συμπεριφορά των νέων οδηγών και τα πιθανά μέτρα. Η ασφαλής οδήγηση είναι ένα θέμα που απαιτεί τη λήψη σημαντικών αποφάσεων, αλλά δεν είναι απλό να αντιμετωπιστεί εμπειρία και η κατάρτιση παίζουν σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση της ασφάλειας των οδηγών και ιδιαίτερα των αρχάριων. Άπλες οδηγικές συνήθειες αλλά και καταστάσεις στις οποίες καλούνται να ανταπεξέλθουν οι νέοι οδηγοί (κατάσταση οδικού δικτύου, καιρικά φαινόμενα) σε συνδυασμό με τον υπερβολικό ενθουσιασμό τους κρίνονται καθοριστικές για αυτούς καθώς μια λάθος εκτίμηση και δράση εύκολα μπορεί να οδηγήσει στο θάνατο. Κατά την έρευνα διαπιστώθηκε ότι όλα τα κράτη είχαν περιορισμούς που αφορούν το αλκοόλ για τουλάχιστον το πρώτο έτος έκδοσης αδειών κάτι που δείχνει τον σημαντικό ρόλο αυτού του παράγοντα.

Δυνατότητες για βελτίωση είναι σαφές ότι μπορούν να βρεθούν στην εκπαίδευση των οδηγών και στην εφαρμογή τεχνολογιών για τον έλεγχο της πρόσβασης στο σύστημα κυκλοφορίας και για να παρακολουθούν την πραγματική συμπεριφορά οδήγησης. Για τη βελτίωση της διδασκαλίας του οδηγού το επίκεντρο θα πρέπει να μεταφέρεται από τον έλεγχο του οχήματος και τη συμμετοχή στη κυκλοφορία σε υψηλότερες δεξιότητες προκειμένου να έχουμε μεγαλύτερη αντίληψη κινδύνου. Σημαντικό είναι να αποκτήσουν κατάρτιση του πώς να αναγνωρίζουν τους προσωπικούς τους περιορισμούς δεξιοτήτων. Όσον αφορά την τεχνολογία μπορεί να είναι επωφελής για τους αρχάριους ακόμη και στο στάδιο της πλήρους άδειας. Σημαντικό βήμα μπορεί να αποτελέσει η δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού και γιατί όχι και ενός παγκόσμιου συστήματος παρακολούθησης για την οδηγική συμπεριφορά, που περιλαμβάνει τα υψηλά όρια ταχύτητας και την οδήγηση σε κατάσταση μέθης. Οι συνεχείς ερευνητικές δραστηριότητες πάνω στο θέμα της ευάλωτης αυτής ομάδας, η αυστηρή επιβολή μέτρων που μπορεί να στοχεύει στην επίτευξη υψηλών οδηγικών προτύπων και η εισαγωγή σημαντικών περιορισμών αλλά και αλλαγών στο εκπαιδευτικό σύστημα μπορούν να οδηγήσουν στη σταδιακή μείωση αυτού του φαινομένου.

Βιβλιογραφία

- Novice Drivers Safety Facts <http://www.smartmotorist.com/traffic-and-safety-guideline/novice-drivers.html>
- Smart motorist-Teenage Drivers Crash More - A Review of Licensing for Teens <http://www.smartmotorist.com/traffic-and-safety-guideline/teenage-drivers-crash-more-a-review-of-licensing-for-teens.html>
- Youth Crash Fatality Rates and Alcohol Related Fatalities www.smartmotorist.com/traffic-and-safety-guideline/youth-crash-fatality-rates-and-alcohol-related-fatalities.html
- Fatality facts 2005 http://www.iihs.org/research/fatality_facts_2005/teenagers.html
- Williams, A.F.; Preusser, D.F.; Ulmer, R.G.; and Weinstein, H.B. 1995. Characteristics of fatal crashes of 16-year-old drivers: implications for licensure policies. *Journal of Public Health Policy* 16:347-360.
- ²Williams, A.F. and Ferguson, S.A. 2002. Rationale for graduated licensing and the risks it should address. *Injury Prevention* 8(Suppl II):ii9-ii16.
- ³Williams, A.F. Teenage drivers: patterns of risk. *Journal of Safety Research* 34:5-15.
- ⁴Insurance Institute for Highway Safety. Unpublished study. Analysis of data from the US Department of Transportation's Fatality Analysis Reporting System and the National Household Travel Survey. Arlington, VA.

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΟΔΗΓΙΚΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

- ⁵Mayhew, D.R.; Donelson, A.C.; Beirness, D.J.; and Simpson, H.M. 1986. Youth, alcohol, and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis and Prevention* 18:273-87.
- ⁶Zador, P.L.; Krawchuck, S.A.; and Voas, R.B. 2000. Alcohol-related relative risk of driver fatalities and driver involvements in fatal crashes in relation to driver age and gender: an update using 1996 data. *Journal of Studies on Alcohol* 61:387-95.
- www.nhtsa.gov
- region2@dot.gov 914-682-6162
- Dick Doane 360-586-3866
ddoane@wtsc.wa.gov
- Heather Knous-Westfall 360-586-3348
hknous@wtsc.wa.gov
- **www.atsb.gov.au 1800 621 372**
- *A Handbook for Responsible Driving for Parents and Teens. Cobb County Teen Driver Awareness Committee, Cobb County, Georgia.* May be found on the Web at www.nhtsa.dot.gov
- *Novice Driver Education Model Curriculum Outline.* Prepared for the AAA Foundation for Traffic
- Safety. May be found on the Web at www.aaafoundation.org
- *Drive Right, Teacher's Edition.* Scott Foresman

- The place for parents and teens to consider the issues that face every teen driver.
- <http://www.TeenDrivers.com/>
- **Dr. Driving**
- Get a driving personality makeover! Delve into Driving Psychology!
- <http://aloha.net/~dyc/>
- **Drivers.Com**
- Visit the Traffic Safety Village
- <http://www.drivers.com/>
- **AAA Foundation for Traffic Safety**
- <http://aaafoundation.org/>
- **National Highway Traffic Safety Administration**
- <http://www.nhtsa.dot.gov/>
- **National Safety Council**
- <http://www.nsc.org/>
- **National Organizations for Youth Safety**
- 40 national organizations comprises this impressive youth safety coalition.
- <http://www.noys.com/>
- <http://www.movetransport.com/teen-drivers.html>
- http://www.cdc.gov/MotorVehicleSafety/Teen_Drivers/GDLandBeyond.html

- http://www.arrivealive.vic.gov.au/strategy/safer_road_users/young_drivers/young_drivers.html
- Insurance Institute for Highway Safety. (2004). Fatality Facts 2004: Older People. Available at http://www.iihs.org/research/fatality_facts/olderpeople.html (accessed March 2006).
- Mayhew DR, Simpson HM. The safety value of driver education and training.
- Inj Prev 2002;8(Suppl II):ii3–ii8. Stock JR, Weaver JK, Ray HW, et al. Evaluation of safe performance secondary school driver education curriculum demonstration project (NTIS DOT-HS-6-011462). Washington, DC: National Highway Traffic and Safety Administration, US Department of Transportation, 1983.
- Boase P, Tasca L. Graduated licensing system evaluation: interim report. Toronto, ON: Safety Policy Branch, Ontario Ministry of Transportation, 1998.
- Mayhew DR, Simpson HM, Williams AF. Specific and long-term effects of Nova Scotia's Graduated Licensing Program. Arlington, VA: Insurance Institute for Highway Safety, 2002.
- Christie R. Driver licensing requirements and performance standards including driver and rider training. Melbourne, Australia: National Road Transport Commission, 2000.
- Wynne-Jones JD, Hurst PM. The AA Driver Training Evaluation. Wellington, New Zealand: Ministry of Transport, 1984.
- Robertson LS. Crash involvement of teenaged drivers when driver education is eliminated from high school. Am J Public Health 1980;70:599–603.
- McCartt AT, Shabanova VI, Leaf WA. Driving experience, crashes and traffic citations of teenage beginning drivers. Accid Anal Prev 2003;35:311–20.
- McKnight JA, McKnight SA. Young novice drivers: Careless or clueless. Accid Anal Prev 2003;35:921–5.
- Treat JR, Tumbas NS, McDonald ST, et al. Tri-level study of the causes of traffic accidents (Final Report). In: Causal factor tabulations and assessments, vol I. Bloomington, IN: Indiana University Institute for Research in Public Safety, 1979.
- Fisher DL, Pollatsek A. Novice driver crashes: failure to divide attention or failure to recognize risks. In: Kramer AF, Kirlik A, Wiegmann D (eds). Attention: from theory to practice. Oxford: Oxford University Press (in press).
- Pradhan A, Hammel KR, DeRamus R, et al. Using eye movements to evaluate effects of driver age on risk perception in a driving simulator. Hum Factors 2005;47:840–52.
- Garay-Vega L, Fisher DL. Can novice drivers recognize foreshadowed risks as easily as experienced drivers. Driving Assessment 2005 CD-ROM, Rockport, Maine, 2005.
- Willis DK. The impetus for the development of a new risk management training program for teen drivers. Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society 42nd Annual Meeting. Chicago, IL: HFES, 1998:1394–5.

- Fisher DL, Laurie NE, Glaser R, et al. The use of an advanced driving simulator to evaluate the effects of training and experience on drivers' behavior in risky traffic scenarios. *Hum Factors* 2002;44:287–302.
- Regan MA, Deery HA, Triggs TJ. Training for attentional control in novice car drivers. *Proceedings of the 42nd Annual Meeting of the Human Factors and Ergonomics Society (Volume 2)*. Chicago, Illinois: HFES, 1999:1452–6.
- Allen RW, Rosenthal TJ, Park G, et al. Experience with low cost, PC based system for younger driver training (paper no 614). Hawthorne, California: Systems Technology, Inc, June, 2003.
- Craik FIM, Lockhart RS. Levels of processing: a framework for memory research. *Journal of Verbal Learning and Verbal Behavior* 1972;11:671–84. Craik FIM. Levels of processing: Past, present and future? *Memory* 2002;10:305–18.
- Salomon G, Perkins DN. Rocky roads to transfer: Rethinking mechanisms of a neglected phenomenon. *Educational Psychologist* 1989;24:113–42.
- Perkins DN, Salomon G. Transfer and teaching thinking. In: Perkins DN, Lochhead J, Bishop J (eds). *Thinking: The second international conference*, Erlbaum, Hillsdale, New Jersey, 1987:285–303.
- Perkins DN, Salomon G. Teaching for transfer. *Educ Leadersh* 1988;46:22–32.
- Gick ML, Holyoak KJ. Analogical problem solving. *Cognit Psychol* 1980;12:306–65. Gick ML, Holyoak KJ. Schema induction and analogical transfer. *Cognit Psychol* 1983;15:1–38.
- Fisher DL, Narayanaan V, Pradhan A, et al. The use of eye movements to evaluate the effect of pc-based risk awareness training on an advanced driving simulator. *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society's Annual Meeting*, New Orleans 2004.
- Narayanaan V. Evaluation of a PC-based risk recognition training program for novice drivers using an advanced fixed based driving simulator (Master's Thesis). Amherst, MA: Department of Mechanical and Industrial Engineering, University of Massachusetts, February, 2005.
- Pollatsek A, Narayanaan V, Pradhan A, et al. The use of eye movements to evaluate the effect of pc-based risk awareness training on an advanced driving simulator. *Hum Factors* (in press).
- Pradhan AK, Fisher DL, Pollatsek A. Risk perception training for novice drivers: evaluating duration of effects on a driving simulator. 85th Transportation Research Board Annual Meeting CD-ROM, TRB, National Research Council, Washington, DC.
- Sagberg F, Bjørnskau T. Hazard perception and driving experience among novice drivers. *Accid Anal Prev* 2006;3:407–14.
- Pradhan AK, Fisher DL, Knodler M, et al. Field evaluation of a risk awareness and perception training program for younger drivers. Submitted to Human Factors and Ergonomics Society 50th Annual Meeting, to be held Oct 16–20, 2006, San Francisco.

- Simons-Morton BG, Hartos J, Leaf WA, et al. The persistence of effects of the checkpoints program on parental restrictions of teen driving privileges. *Am J Public Health* 2005;95:447–5
- Smith, Simon S. and Horswill, Mark S. and Chambers, Brooke and Wetton, Mark (2009) ***Hazard perception in novice and experienced drivers : the effects of sleepiness***. Accident Analysis and Prevention.
- **TRAFFIC INJURY PREVENTION -Driving Circumstances and Accidents Among Novice Drivers**
- Guidelines for novice drivers
<http://www.tacsafety.com.au/jsp/content/NavigationController.do?arealD=13&tierID=2&navID=430533D87F00000100849D458D3A99E1&navLink=null&pageID=1526>
- **Driving Experience in Young, Novice Drivers**
<http://www.traverse.nl.sharepoint.com/Traverse/Platforms/Transport/Lists/Projectdatabases/DispForm.aspx?ID=104>
- Road accidents caused by young and novice drivers in the Czech republic in 2007
<http://www.theaction.cz/default.aspx?ido=173&sh=112479035>
- Traffic Injury Prevention-Driving Circumstances and Accidents Among Novice Drivers
<http://www.informaworld.com/smpp/content~db=all~content=a759208652>
- Young and Novice Drivers Policy Statements – May 2002
<http://www.rospa.com/roadsafety/advice/youngdrivers/policy.htm>
- Test and training-novice drivers <http://www.test-and-training.com/cms/index.php?cat=7>
- www.parliament.uk Trans 05-06 press
http://www.parliament.uk/parliamentary_committees/transport_committee/trans05_06_press_notice81.cfm
- **SIMULATION-BASED NOVICE DRIVER INSTRUCTION SYSTEM AND METHOD**
<http://www.freepatentsonline.com/y2008/0064014.html>
- Adolescents Most at Risk In Motor Vehicle Crashes
<http://www.strich.luc.edu/depts/injprev/Transprt/tran1-07.htm>
- Young Drivers – Adult Responsibility (How to make novice drivers crash) <http://www.advanced-driving.co.uk/essential-thinking-skills/young-drivers-adult-responsibility/>
- Boots K, Midford R (1999): “Pick-a-Skipper”: an evaluation of a designated driver program to prevent alcohol-related injury in a regional Australian city. *Health Promot Int* 1999; 14: 337– 45.
- Ditter SM; Elder RW; Shults RA; Sleet DA; Compton R; Nichols JL (2005). Effectiveness of designated driver programs for reducing alcohol-impaired driving a systematic review *Am J*

ERSO 2006: Novice Drivers. Retrieved January, 20, 2008.
www.erso.eu.

- Hingson R, Heeren T, Winter M. (1994): Lower legal blood alcohol limits for young drivers. *Public Health Reports* 109:738–744.
- OECD/ECMT 2006: Young Drivers. *The Road to Safety*. Paris, France
- NIAAA (National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism) 1996: *Alcohol Alert: Drinking and Driving*. No. 31 PH. Retrieved at <http://pubs.niaaa.nih.gov/publications/aa31.htm>
- SARTRE (Social Attitudes to Road Traffic Risks in Europe) 2004: *European drivers and road risk – SARTRE 3*. Arcueil, France.
- Shults R.A., Elder R.W., Sleet D.A., Nicholas J.L., Alao M.O., Carande-Kulis V.G., Zaza S., Sosin D.M., Thompson R.S., and the Task Force on Community Preventive Services (2001): *Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving*. *American Journal of Preventive Medicine* 21, 66-88.
- SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) 2007a: *Fact Sheet “Young novice drivers”*. Leidscham, The Netherlands.
- DTLR, “Road Accidents Great Britain: 2000 the Casualty Report”
- E Forsyth et al, “Cohort Study of learner and Novice Drivers: Part 3, Accidents, Offences and Driving Experience in the First Three Years of Driving”, TRL Project Report 111, 1995
- DETR, “Road Safety Research Series No 2, Novice Drivers Safety”, 2000
- DSA, “The Schools Programme”, Driving Standards Agency, 2000
- D Lynam and D Twisk, “Car Driver Training and Licensing Systems in Europe, TRL Report 147, 1995
- Wonder data program Atlanta, Centers for Disease Control and Prevention; 1997.
- DETR, “Tomorrow’s Roads - Safer for Everyone”, DETR 2000
- DETR, “Transport Statistics Great Britain 2000”
- DVLA Annual Report and Accounts 2000
- Department of the Environment, Transport and the Regions , “Transport Statistics : Car use in Great Britain”, Personal Travel Factsheet 7 - March 2001
- G Maycock, “Novice Driver Accidents and the Driving Test”, TRL Report 527, 2002
- D Clarke et al, “Analysis of Novice Driver Accidents”, University of Nottingham, DETR Novice Drivers Conference Proceedings, 2000
- R West, “Accidents Rates and Behavioural Characteristics of Novice Drivers in the TRL Cohort Study”, TRL Report 293, 1998
- F P McKenna et al, “Male and Female Drivers: How Different Are They?”, AA Foundation for Road Safety Research, 1998
- G Maycock, “The Accident Liability of Young Novice Drivers”, TRL, DETR Novice Drivers Conference Proceedings, 2000
- S Laapotti et al, “Novice Drivers’ Accidents and Violations – A Failure on Higher or Lower Hierarchical levels of Driving Behaviour”, *Accident Analysis and prevention*, Vol. 33, 2001

- D Mayhew et al, "Changes in Collision Rates Among Novice Drivers During the First Months of Driving", Insurance Institute for Highway Safety, 2000.
- R West et al, "Accident Liability of Novice Drivers", TRL report 295, 1998
- A Howard, "Younger Drivers Proposals for Action", The Automobile Association, 1991
- DETR, "Influencing Driver Attitudes and Behaviour", Road Safety Research Report 17, 2001
- Elaine Forysth, "Cohort Study of learner and Novice Drivers: Part 2, Attitudes, Opinions and the Development of Driving Skills in the First two Years", TRL Research Report 372, 1992
- Nils Petter Gregersen and Hans Yngve Berg, "Lifestyle and Accidents Among Young Drivers", Accident Analysis and Prevention, 26 (3), 1994
- Jean Shope et al, "Adolescent Antecedents of High Risk Driving Behaviour into Young Adulthood: Substance Use and Parental Influences", Accident Analysis and Prevention, 33, 2001
- **The Royal Society for the Prevention of Accidents**
"Young and Novice Drivers' Education, Training and Licensing"
58
- H Deery, "Hazard and Risk Perception Among Young Novice Drivers, Journal of Safety Research", Vol 30, No 4, 1999.
- Crundall et al, "Effects of Experience and Processing Demands on Visual Information Acquisition in Drivers", Ergonomics Vol 41, No 4, 1998.
- Doherty et al, "The situational risks of young drivers: the influence of passengers, time of day and day of week on accident rates", Accident Analysis & Prevention, Vol 30, 1998
- Preusser et al. "The effect of teenage passengers on the fatal crash risk of teenage drivers", Accident Analysis & Prevention, Vol 30, .1998
- Chen et al, "Carrying Passengers as a Risk Factor for Crashes Fatal to 16- and 17-Year-Old Drivers", JAMA. 2000
- Chen et al, "Potential benefits of restrictions on the transport of teenage passengers by 16 and 17 year old drivers", Injury Prevention, 7(2), 2001
- J Farrow, "Young driver risk taking: a description of dangerous driving situations among 16-19-yearold drivers". Int J Addict. 1987
- Waylen et al, "Is passenger presence associated with more or less risk taking?" DTLR, Behavioural Research in Road Safety: Tenth Seminar
- www.brag.org
- S Ferguson, "The Relationship of Parent Driving Records to the Driving Records of their Children", Insurance Institute for Highway Safety, 1999
- Select Committee on Environment, Transport and Regional Affairs, 19th Report, "Young and newly Qualified Drivers: Standards and Training", 2001
- A Clayton et al, "Evaluation of the DSA Schools' Initiatives", BITER, 1998

- Hansard, House of Lords, "Driving Skills Tuition in Schools: Policy", 27 June 2000.
- Bill Carcary, "New Driver Project", University of Stirling, Scottish Executive Central Research Unit, 2001
- Vernick et al, "Effects of high school driver education on motor vehicle crashes, violations, and licensure", American Journal of Preventative Medicine, 16 (1), 1999.
- Cochrane Injuries Group Driver Education Reviewers, "Evidence Based Road Safety: The Driving Standards Agency's Schools Programme", The Lancet, Vol 358, 21/7/01
- Haworth et al, "Evaluation of pre-driver education program", Monash University Accident Research Centre - Report #167
- 41 N Gregersen, "Evaluation of 16Years Age Limit for Practising in Sweden", VTI, DETR Behavioural Studies Seminar,
- C Baughan and H Simpson, "Graduated Driver licensing – A Review of Some Current Systems", TRL Report 529, 2002.
- DTLR, "Introducing A More Structured Approach to Learning to Drive", March 2002
- G Maycock and E Forsyth, "Cohort Study of learner and Novice Drivers: Part 4, Novice Driver Accidents in Relation to Methods of Learning to Drive, Performance in the Driving Test and Self Assessed Driving Ability and behaviour", TRL Report 275, 1997
- DTLR, "Trial of the Learner Driver Logbook", Road Safety Research Report No. 16, 2001:
- J Hartos et al, "Acceptability of the Checkpoints Parent-Teen Driving Agreement: pilot test", American Journal of Preventative Medicine, 21 (2) 2001 **The Royal Society for the Prevention of Accidents "Young and Novice Drivers' Education, Training and Licensing"** 59
- J Hartos et al, "Do parent-imposed delayed licensure and restricted driving reduce risky driving behaviors among newly licensed teens?", Preventative Science, 2 (2), 2001
- Elaine Forsyth, "Cohort Study of learner and Novice Drivers: Part 1, Learning to Drive and Performance in the Driving Test", TRL Research Report 338, 1992
- Groeger and Brady, "The Relationship between Training, Practice and License Requirements", IATSSresearch Vol. 23 No. 1, 1999
- DETR, "Practice and instruction when learning to drive", Road Safety Research Report 4, 2002
- Hatakka et al, "Goals and contents of driver education", DETR, Behavioural Research in Road Safety: Tenth Seminar, 2000
- DTLR, "Raising the Standards of Approved Driving Instructors", Road Safety Research Report No 15
- C J Baughan, "Review of the Practical Driving Test", DETR Novice Drivers Conference Proceedings, 2000
- Baughan et al, "Consistency of Driving Performance at the Time of the L Test and implications for Driver Testing", DETR Behavioural Studies Seminar,

- B Sexton, "Hazard Perception Testing", DETR Novice Drivers Conference Proceedings 2000
- DETR, "The Effects of Hazard Perception Training on the Development of Novice Driver Skills", Research Report 4, 1998
- Quimby et al, "Perceptual abilities of accident involved drivers", TRRL Research Report 27, 1986
- McKenna et al, "Hazard Perception in Drivers: A Methodology for testing and training", TRL Contractor Report 313, 1994
- McKenna et al, "Hazard Perception and its relevance for driver licensing", IATSS Research Vol 23., No. 1, 1999
- Hull et al, "The Hazard Perception Test: The Geelong Trial & Future Development", Road Safety Division, VicRoads, 1993
- Congdon P, "VicRoads Hazard Perception Test, Can it Predict Accidents?" ACER, 1999
- J Greer, "The Fife Pass Plus Initiative", Fife Constabulary, Proceedings of RoSPA 67th Road Safety Congress, "Safer Driving: the Road to Success", March 2002
- "Road Traffic (Northern Ireland) Order 1981"
- "R Drivers in Northern Ireland", Queens University, Belfast, 1994
- Department of Environment Northern Ireland, "Northern Ireland Road Safety Strategy 2001 – 2010: A Consultation Paper", 2001
- Department of Environment Northern Ireland, "Proposal to Remove the 45 mph Speed Restriction for Learner Drivers and Possible Later Review of the "R" Driver Scheme", 2000
- RoSPA Driver Services, internal communication, 2001
- Work Related Road Safety Task Group, "Reducing At-work Road Traffic Incidents", HSE 2001 69 Driving Standards Agency, "Introducing A Register of Fleet Driver Trainers", 2001
- Road Traffic Law Review (1988) HMSO: London: p231
- www.andisp.org.uk
- Burgess and Webley: Evaluating the Effectiveness of the United Kingdom's National Driver Improvement Scheme: DTLR:2000
The Royal Society for the Prevention of Accidents "Young and Novice Drivers' Education, Training and Licensing"60
- McKnight and Tippetts: Accident Prevention Versus Recidivism Prevention Courses for Repeat Traffic Offenders: Accident Analysis & Prevention: 29,1,25, 1997
- Struckman-Johnson et al: Comparative Effects of Driver Improvement Programs on Crashes and Violations: Accident Analysis & Prevention: 21,3,203,1989
- Finigan: Traffic Violator School Research Report: California Dept of Motor Vehicles : 1995
- Groj: Evaluation of Research on Driver Improvement Programs in the FRG: Federal Highway Research Unit:1989
- The Courses for Drink-Drive Offenders (Experimental Period)(Termination of Restrictions) Order 1999 [SI 1999/3130]
- Davies, Harland and Broughton: Drink/driver rehabilitation courses in England and Wales: TRL 426,1999

- Lynam and Twist: 'Car Driver Training and Licensing Systems in Europe' :TRL 147, 1995
- www2.Potsdam.edu/SOC/hansondj/YoungDriversAlcohol.htm
- Ferguson: Drink Driving Rehabilitation: The Present Context: ATSB: 1999
- A Gijsbers et al: Evaluation of the St Vincent's Hospital Drink Driver Education Program: Autumn School of Studies on Alcohol and Drugs, 1996
- G Didsbury: Report on the Evaluation of the Pleasant View Drink Drive Program: Victoria Health Dept, 1988
- Second and Final Report Upon the Inquiry Into The Management of Drink Drivers Apprehended With High Blood Alcohol Levels: Drink Driver Education and Treatment: 1988/08. XXV136+149P
- Peck: An Evaluation of the California Drunk Driving Countermeasure System – an Overview of Study Findings and Policy Implications: California Dept of Motor Vehicles 1987/09
- Bartl, "DAN-Report, Results of the EU Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers", Kuratorium fur Verkehrssicherheit, 2000
- C Baughan and H Simpson, "Graduated Driver Licensing – A Review of Some Systems", TRL Report 529, 2002
- Dr A Williams, Insurance Institute for Highway Safety, "Graduated Licensing in the United States", RoSPA Road Safety Congress, 2000
- Insurance Institute for Highway Safety, "US Licensing Systems for Young Drivers", 2001
- Insurance Institute for Highway Safety, "A Blueprint for Graduated Licensing", 2001
- Ulmer et al, "Effect of Florida's graduated licensing program on the crash rate of teenage drivers", Accident Analysis & Prevention, 32 (4), 2000
- R Foss et al, "Initial Effects of Graduated Driver Licensing on 16-Year-Old Driver Crashes in North Carolina", JAMA, 286(13), 2001.
- L Steenbergen et al, "Kentucky's graduated driver licensing program for young drivers: barriers to effective local implementation", Injury Prevention 7(4), 2001
- Langley et al, "An evaluation of the New Zealand graduated driver licensing system", Accident Analysis and Prevention, 28 (2) 1996
- "Impact of the graduated driver licensing program in Nova Scotia", Traffic Injury Research Foundation, **The Royal Society for the Prevention of Accidents** "Young and Novice Drivers' Education, Training and Licensing" 61
- S Pickering, Lake Macquarie Council, NSW, "Graduated Licensing – The Scheme for New Drivers in New South Wales", paper presented at RoSPA 2002 Road Safety Congress "Safer Driving: The Road to Success", March 2002
- Driver Safety: Monitoring; Fleet Safety Forum, Brake
- Wouters & Bos: Traffic accident reduction by monitoring driver behaviour with in-car data recorders: Accident Analysis & Prevention: Vol 32, No 5

- User trials with intelligent speed limiters; Behavioural Research in Road Safety: Tenth Seminar: DTLR
- Carsten, "Intelligent Speed Adaptation", University of Leeds, Proceedings of RoSPA 67th Road
- Safety Congress, "Safer Driving: the Road to Success", March 2002
- **The vulnerability of novice drivers** <http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/cm200607/cmselect/cmtran/355/35504.htm>
- Fia Foundation-OECD Report on Young Drivers
Published <http://www.fiafoundation.org/news/archive/2006/Pages/OECDReportonYoungDriversPublished.aspx>
- GRADUATED DRIVER LICENSING YIELDS DRAMATIC DROP IN INJURIES AND COLLISIONS: MINISTERS
<http://news.gov.mb.ca/news/index.html?archive=2007-1-01&item=841>
- **Optimism Results from Expert Panel on Teen Driver Safety**
<http://www2.prnewswire.com/cgi-bin/stories.pl?ACCT=104&STORY=/www/story/06-21-2006/0004384602&EDATE>
- Driver Training, Driver Improvement
http://www.bast.de/nn_74576/EN/E-Forschungsprojekte/e-laufende/e-fp-laufend-u4.html
- **HOUSE LEGISLATIVE ANALYSIS SECTION-LIMIT NUMBER OF PASSENGERS FOR FIRST-TIME DRIVERS**
<http://www.legislature.mi.gov/documents/2003-2004/billanalysis/House/htm/2003-HLA-4600-a.htm>
- Practicing for and performance on drivers license tests in relation to gender differences in crash involvement among novice drivers.
<http://bases.bireme.br/cgi-bin/wxislind.exe/iah/online/?IscScript=iah/iah.xis&src=google&base=ADOLEC&lang=p&nextAction=lnk&exprSearch=17300806&indexSearch=ID>
- FIA-Consultation on Drivers' Training & Traffic Safety Education
http://www.fiabrussels.com/en/policy_statements/consultation_on_drivers_training_and_traffic_safety_education.htm
- Grass-roots groups fight for safer teen driving
<http://www.ipromiseprogram.com/support/St%20Petersburg%20Times%20-%20Floridian%20Section.htm>
- State of Virginia Survey on Adolescent Driver Education
<http://leg2.state.va.us/dls/h&sdocs.nsf/4d54200d7e28716385256ec1004f3130/aa91746961705c1285256cd90050523b?OpenDocument>
- Graduated Drivers Licensing <http://www.madd.org/Drunk-Driving/Drunk-Driving/laws/Law.aspx?law=17>
- Parallel Parking For The Novice Driver
http://news.carjunky.com/parallel_parking.shtml
- Advanced (2002) The EU ADVANCED Project: Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training. Final report, 2002, CIECA, the Netherlands

- Bartl, G. (ed.) (2000) DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers, Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV; Austrian Road Safety Board), Vienna
- Baughan, C. J., and Simpson, H. (1999) Consistency of driving performance at the time of the L-test, and implications for driver testing. In : G. B. Grayson (ed) behavioural Research in Road Safety IX Transport Research Laboratory , Crowthorne
- Christie, R. (2001) The Effectiveness of Driver Training as a Road Safety Measure: A review of the literature. Report no: 01/03, Report prepared for the Royal Automobile Club of Victoria (RACV) Ltd., Noble Park, Victoria
- Craen, S. de Vissers, J.A.M.M. Houtenbos, M. and Twisk, D.A.M. (2005) Young drivers experience: the results of a second phase training on higher order skills : evaluation study in the framework of the European project NovEV. Leidschendam, SWOV Institute for Road Safety Research, R-2005-8
- Delaney, A., Lough, B., Whelan, M., and Cameron, M. (2004) A review of mass media campaigns in road safety, Monash University Accident Research Centre, Melbourne
- Elvik, R. and Vaa, T. (2004), The Handbook of Road Safety Measures, Elsevier, Amsterdam
- Engström, I., Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. and Nyberg, A. (2003) Young Novice Driver Education and Training, Literature review, VTI-rapport 491A., Swedish National Road and Transport Research Institute, Linköping
- EU MERIT Project (2005) Minimum Requirements for Driving Instructor Training, Final report. EC Contract (DG TREN) SER-B27020B-E3-2003
- Gregersen, N.P. (2000b) 'Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden - an evaluation of safety effects', Accident Analysis and Prevention, No. 32, pp. 25-35.
- Hartling, L. Wiebe, N., Russell K., Opetruk J., Spinola C. and Klassen T.P. (2004) Graduated driving licensing for reducing motor vehicle crashes among young drivers. In: The Cochrane library. Issue 2, 2004. Chichester, UK: John Wiley and Sons, Ltd
- Hatakka, M., Keskinen, E., Baughan, C., Goldenbeld, C., Gregersen, N. P., Groot, H., Siegrist, S., Willmes-Lenz, G., Winkelbauer, M. (2003) BASIC – driver training: new models. Final report, 31st August 2003. University of Turku, Finland

- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., Hernetkoski, K. (2002) From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F*, 5 (3), 201-215
- Hedlund, J. H. (2005) Countermeasures that work: a Highway safety countermeasure guide for state Highway safety officers. Prepared for the National Highway Safety Administration. U.S. department of Transport, by the governors highway safety association
- Hedlund, J. and Compton, R. (2005) Graduated driver licensing research in 2004 and 2005, *Journal of Safety Research*, No. 36, pp 4-14
- Hedlund, J. Shults, R.A. and Compton, R. (2003) 'What we know, what we don't know, and what we need to know about graduated driver licensing', *Journal of Safety Research*, Vol. 34, no. 1, pp. 107-115.
- IMMORTAL Impaired Motorists, Methods of Roadside Testing and Assessment for Licensing www.immortal.or.at
- Keall, M.D., Povey, L.J. and Frith, W.J. (2001) 'The relative effectiveness of a hidden versus a visible speed camera programme', *Accident Analysis and Prevention*, Vo. 33, No. 2, pp. 277-284
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., Bunn, F., Frost, C. (2005) Post-licence driver education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 305-313
- Lenne, M. Triggs, T. Regan, M. (2004) Cannabis and road safety, a review of recent epidemiological driver impairment and drug screening literature. Monash University Accident Research Centre
- Lynam, D. Nilsson, G. Morsink, P. Sexton, B. Twisk, D.A.M. Goldenbeld, C. & Wegman, F.C.M. (2005) SUNflower +6 : further comparative study of the development of road safety in Sweden, United Kingdom, and the Netherlands. Leidschendam, SWOV Institute for Road Safety Research / Crowthorne, Berkshire, Transport Research Laboratory TRL / Linköping, Swedish National Road and Transport Research Institute VTI
- Mathijssen, R; Houwing, S (2005) The prevalence and relative risk of drink and drug driving in the Netherlands: a case control study in the Tilburg police district Research in the framework of the European research programme IMMORTAL R-2005-9

- Meewes, V. & Weissbrodt, G. (1992) Führerschein auf Probe : Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Strassenwesen BAST, Unfall- und Sicherheitsforschung Strassenverkehr ; Heft 87
- Mulvihill, C. Senserrick, T, Haworth, N. (2005) Development of a model resource for parents as supervisory drivers Report No, 243 Monash University Accident Research Centre
- Norwegian Public Roads Administration (2005) Driver training in Norway. Foundation for the revisions of the regulations and curricula 2005, Norwegian Public Roads Administration
- NovEV (2002) The EU NovEV PROJEKT: Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final report, 2004, CIECA, the Netherlands
- OECD/ECMT (2006) 'Young drivers: The road to safety – ISBN 92-821-1334-5
- Page, Y., Ouimet, M.C., and Cuny, S. (2004) An evaluation of the effectiveness of the supervised driver-training system in France. Annual Proceedings/Association for the Advancement of Automotive Medicine, 48:131-145
- Road Safety Council, Government of Western Australia. (2002) 'Arriving Safely, Road Safety Strategy for Western Australia 2003-2007'. Developed for the WA Road Safety Council by Narelle Haworth and Peter Vulcan, Monash University Accident Research Centre
- Sagberg, F. (2002), 'Driver education from the age of 16: potential of an extended learning period and increased driving experience to reduce the crash of novice drivers. Experiences in Norway', in: BAST (ed.), Zweite internationale Konferenz 'Junge Fahrer und Fahrerinnen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mensch und Sicherheit. Heft M 143, Bremerhaven: Wirtschaftsverlag
- SARTRE 3 report (2004) European drivers and road risk, Report on principal results. INRETS, Paris
- Senserrick, Teresa and Whelan Michelle (2003), Graduated driver licensing: effectiveness of systems and individual components, Report No. 209, Monash University Accident Research Centre, Melbourne
- Siegrist, S. (Ed.) (1999), Driver training, testing and licensing – towards theory-based management of young drivers' injury risk in road traffic. Results of EU-Project GADGET, work package 3. Bfu-Report 40. Schweizerische Beratungsstelle Fuer Unfallverhuetung, Berne

- Simpson, H., Chinn, L., Stone, J., Elliot, M. and Knowles, J. (2002), Monitoring and evaluation of safety measures for new drivers, TRL525, Transport Research Laboratory, Crowthorne
- . TEST (2005) Towards European Standards for Testing; final report. CIECA, Brussels
- VICRoads (State of Victoria, Australia) (2005) Young Driver Safety and Graduated Licensing Discussion Paper. Have your say!, August 2005
- . Western Australia (2005) Helping Keep Our Kids Safe on Western Australia's Roads, Novice Driver Review Public Discussion Paper, State Government of Western Australia
- Engstroem, Gregersen, Hernetkostki, Keeskinen, and Nyberg (2003) for a comprehensive review on young drivers, driver education, training and the Goals for Driver Education.
- Hinson, Jameson & Whitney, 2003.
- McKenna, Horswill and Alexander (2006).
- Simons-Morton & Hartos, 2003; Mayhew, Simpson & Pak 2003; Williams 2003; Williams & Ferguson, 2002; McCartt, Leaf, Farmer, Ferguson & Williams, 2000.
- Maycock, Lockwood and Lester, 1991; Mayhew and Simpson, 1996; Gregerson, 1996; Ferguson, 2003; Matthew and Moran, 1986; Guerin, 1994; Brown and Groeger, 1988; Deery, 1999.
- McKnight and McKnight, 2003; Maycock et al (1991); Twisk, 1996); Mayhew, 2003 ; McCartt, Shabanova & Leaf, 2003.
- Yu and Williford, 1993; Arthur, Barrett and Alexander, 1991; Westerman and Hagney, 2001.
- 8. Horswill and McKenna, 2004.. Gregersen, 1996.
- Deery, H.A. (1999); Gregersen, 1993.
- Analysis of Department for Transport, Association of British Insurers and AA
- Foundation statistics.
- SURVEY: U.S. DRIVERS SAY TEXTING WHILE DRIVING SHOULD BE BANNED; VOICE TECHNOLOGY SEEN AS SAFER
http://media.ford.com/article_display.cfm?article_id=31082
- Monash University An Overview of Novice Driver Performance Issues - A Literature Review
<http://www.monash.edu.au/muarc/reports/muarc009.html>
- The Medical Journal of Australia Steering in the right direction? Young drivers and road trauma
http://www.mja.com.au/public/issues/182_03_070205/ste10884_fm.html
- **Transportation Industry**
- -Multi-criteria analysis for evaluating the impacts of intelligent speed adaptation

- http://findarticles.com/p/articles/mi_m5CYM/is_4_43/ai_n39371494/pg_9/
- Move transport <http://www.movetransport.com/teen-drivers.html>
 - ABC Health and Wellbeing Sleepiness kills young driving skills <http://www.abc.net.au/health/thepulse/stories/2009/11/12/2738826.htm>
 - [Injury situation of novice drivers in road traffic--a medical and technical analysis] <http://lib.bioinfo.pl/meid:220811>
 - Graduated Licensing Scheme for L and P drivers http://www.dtei.sa.gov.au/roadsafety/safe_road_users/younger_drivers/young_drivers_faqs
 - Traffic safety <http://secure.aaasne.com/public/news/trafficsafe/driversed.html>
 - **www.parliament.gr-10 The role of penalties**
<http://www.parliament.the-stationery-office.co.uk/pa/cm200607/cmselect/cmtran/355/35512.htm>
 - How to Prevent Medical Emergencies <http://emergencycareforyou.org/EmergencyManual/HowToPreventMedicalEmergencies/Default.aspx?id=174>
 - **Committee on Injury, Violence, and Poison Prevention and Committee on Adolescence**
<http://aappolicy.aappublications.org/cgi/content/full/pediatrics;118/6/2570>
 - Novice Drivers 'Fear Motorways'
<http://www.confused.com/news/motoring/car-insurance/novice-drivers-fear-motorways--1421707331>
 - Library of drug policy-Alcohol Restrictions for Novice Drivers <http://www.druglibrary.org/Schaffer/MISC/driving/s10p3.htm>
Traffic injury effect foundation-About GDL <http://yndrc.tirf.ca/gdl-about.php>
 - **Reducing Injury And Death In Teen Drivers**
<http://www.kidsgrowth.com/resources/articledetail.cfm?id=1074>
 - Seeking to reduce teen driver deaths - American Automobile Association launches Licensed to Learn: A Safety Program for New Drivers to promote traffic safety among teenagers - Brief Article
http://findarticles.com/p/articles/mi_m1272/is_n2631_v126/ai_20077703/?tag=content;col Injury Prevention & Control: Motor Vehicle Safety
 - Research Update: Reducing Motor Vehicle Crashes Among Young Drivers
http://www.cdc.gov/MotorVehicleSafety/Teen_Drivers/youngdrivers.htm
 - Arive alive-Young drivers
http://www.arrivealive.vic.gov.au/strategy/safer_road_users/young_drivers/young_drivers.html
 - Teen defensive driver training
<http://www.teendefensivedrivingschool.com/>

- European road safety observatory-characteristics of these crashes
http://euroris.swov.nl/knowledge/content/06_young/characteristics_of_these_crashes.htm
- **European road safety observatory**
http://euroris.swov.nl/knowledge/content/06_young/countermeasures.htm
- Verbatim: Safety engineers offer winter weather driving tips
<http://www.journalgazette.net/article/20091208/BLOGS01/912089973>
- EUROPEAN COMMISSION ROAD
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/novice-drivers/index_en.htm
- Licensing systems for young drivers
<http://www.iihs.org/laws/graduatedLicenseIntro.aspx>

- Transportation Research Board-Potential Crash Involvement of Young Novice Drivers with Previous Crash and Citation Records
<http://pubsindex.trb.org/view.aspx?id=781139>

- Impact of the graduated driver licensing program in Nova Scotia
<http://www.gov.ns.ca/snsmr/rmv/tirf/impacta.asp>

- DRINK AND DRUG DRIVING AND RELATED INFORMATION
<http://www.legalaid.wa.gov.au/InfoAboutLaw.aspx/default.aspx?Page=Going/Drink.xml>

- EU-Project ESCAPE, *Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement*, Project Coordinator: Technical Research Centre of Finland (VTT) Communities and Infrastructure, 2000.
- *Wisconsin's point system.*
www.dot.wisconsin.gov/drivers/drivers/points.
- North Dakota Legislative Council staff for the Judiciary B Committee. *Fees and point demerit for traffic offenses—background memorandum*, August 2001, www.state.nd.us/lr/assembly/57-2001/docs/pdf/39031.pdf.
- Nevada Department Of Motor Vehicles – DMV. *Nevada's Demerit Point System*, <http://nevadadm.v.state.nv.us>.
- Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών Μηχανοκινήτων Οχημάτων, Φ.Ε.Κ., Αρ.Φύλλου 1675, Τεύχος Δεύτερο, 26 Αυγούστου 1999.
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Νόμος 2696, Φ.Ε.Κ. 57/23.3.1999.
- Zaal D., Federal Office of Road Safety, Department of Transport, Monash University Accident Research Centre, *Traffic law enforcement : a review of the literature*, SWOV Institute for Road Safety Research, Report No.53, April 1994.

- Kokkalis A., Papaioannou P. and Basbas S. *Traffic safety policy implementation through Highway Code changes*, 13th ICTCT workshop, Corfu, 2000.
- Τριβέλλας Δ.Θ. *Αξιολόγηση των αποτελεσμάτων από την εφαρμογή των μέτρων του point-system και της υποχρεωτικής χρήσης της ζώνης ασφαλείας*, 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας, Θεσσαλονίκη 28-29 Μαρτίου 1994, σελ.492-496.
- Basbas S. *Administrative support systems in road safety: the case of the Greek penalty point system*, 10th International Conference "Urban Transport and the Environment in the 21st Century", Wessex Institute of Technology, Dresden, Germany, 19-21 May 2004, pp.31-40.
- Ερευνητικό Έργο *Ολοκληρωμένο σύστημα εκπαίδευσης και ελέγχου ικανότητας οδηγών με έμφαση στα θέματα οδικής ασφάλειας*, Τμήμα Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Α.Π.Θ, Τομέας Σ.Υ.Ε., 2001-03. Επιστημονικώς Υπεύθυνος: Μίντσης Γ.
- EU-Project DAN, *Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novices Drivers*, Kuratorium Für Verkehrs Sicherheit, Bartl G., Austria, 2000.
- Ερευνητικό Έργο *Ανάπτυξη Στρατηγικού Σχεδίου για τη Βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα 2001-2005*, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών Ε.Μ.Π., Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Επιστημονικώς Υπεύθυνος: Κανελλαΐδης Γ.
- Kinnock N. *The Road Safety Strategy of the European Commission*, *Road Safety in Europe: A Shared Responsibility*, Conference Report, October, 1997, pp.11-21.
- Werring L. *Alcohol, Drugs and Medicines in Road Safety*, *Road Safety in Europe: A Shared Responsibility*, Conference Report, October, 1997, pp.135-139.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000104093