



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑΤΑ

ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦ. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
“ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΩΝ, ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΧΩΡΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ”

Διπλωματική Εργασία

**Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ SOCIAL MEDIA ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ
ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΟΔΗΓΩΝ**

ΠΟΛΥΜΕΡΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΡΙΟΣ

Επιβλέπων:
Δρ. Παντελεήμων Κοπελιάς,
Επίκουρος καθηγητής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Π.Θ.

ΒΟΛΟΣ 2018

© 2018 Χρήστος Μάριος Πολυμερόπουλος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών «Διαχείριση Έργων, Συγκοινωνιακός και Χωρικός Σχεδιασμός» δεν υποδηλώνει αποδοχή των απόψεων του/της συγγραφέα (Ν. 5343/32 αρ. 202 παρ. 2).

Εγκρίθηκε από τα Μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:

Πρώτος Εξεταστής (Επιβλέπων)

Δρ. Παντελεήμων Κοπελιάς

Επίκουρος Καθηγητής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δεύτερος Εξεταστής

Δρ. Νικόλαος Ηλιού

Καθηγητής, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τρίτος Εξεταστής

Δρ. Ευτυχία Ναθαναήλ

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ευχαριστίες

Πρώτο από όλους θέλω να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της διπλωματικής εργασίας μου, Επίκουρο Καθηγητή κ. Παντελεήμων Κοπελιά, για την πολύτιμη βοήθεια, καθοδήγηση και στήριξή του κατά τη διάρκεια αυτού του μεταπτυχιακού. Είμαι ευγνώμων στα υπόλοιπα μέλη της εξεταστικής επιτροπής, κ. Νικόλαο Ηλιού και Κα Ευτυχία Ναθαναήλ για την προσεκτική ανάγνωση της εργασίας μου και την παρακολούθηση της παρουσιάσής μου. Ευχαριστώ τη φίλη μου Ελίζα για την ηθική υποστήριξή της. Ευγνώμων είμαι στους γονείς μου για την ολόψυχη αγάπη και υποστήριξή τους όλα αυτά τα χρόνια. Αφιερώνω αυτήν την εργασία στο Γίτξ και την Gingerbell.

Χρήστος Μάριος Πολυμερόπουλος

Περίληψη

Η παρούσα εργασία διερευνά την επίδραση στην οδήγηση των νέων οδηγών, των εφαρμογών κοινωνικής δικτύωσης μέσω των έξυπνων κινητών τηλεφώνων. Η απόσπαση της προσοχής των οδηγών είναι μια από τις σημαντικότερες αιτίες τροχαίων ατυχημάτων, ενώ η χρήση του κινητού κατά την ώρα της οδήγησης προσθέτει επιπλέον παράγοντες απόσπασης της προσοχής του οδηγού.

Για την επίτευξη αυτής της έρευνας, πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου το οποίο απευθύνθηκε σε άτομα ηλικίας κάτω από 30 ετών τα οποία έπρεπε να είναι κάτοχοι διπλώματος οδήγησης, έξυπνου κινητού τηλεφώνου καθώς και να είναι μέλη τουλάχιστον ενός εκ των διαδεδομένων μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Τελικά συμπληρώθηκαν 113 ερωτηματολόγια οι απαντήσεις των οποίων επεξεργάσθηκαν και αναλύθηκαν τόσο με βασικές αναλύσεις περιγραφικής στατιστικής όσο και με στατιστικούς ελέγχους σημαντικότητας συσχετίσεων των απαντήσεων. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι ένα 18,6% διαβάζει τα μηνύματα από μέσα κοινωνικής δικτύωσης τις περισσότερες φορές, άλλο ένα 18,6% αρκετές φορές ενώ ένα 15,1% απαντάει σε αυτά αρκετά έως πολύ συχνά. Επιπλέον το 12,4% ανήρτησε κάτι σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης την τελευταία εβδομάδα ενώ οδηγούσε.

Επιπλέον αναλυθήκαν οι απαντήσεις σε σχέση με βασικά χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων. Από τους στατιστικούς ελέγχους δεν προέκυψε μεγάλος αριθμός στατιστικώς σημαντικών διαφορών μεταξύ των νέων οδηγών και συγκεκριμένα ως προς το φύλο, τη συχνότητα μετακίνησης κλπ., γεγονός που υποδηλώνει μια «ομοιόμορφη» και κοινή συμπεριφορά των νέων οδηγών.

Λέξεις Κλειδιά: εφαρμογές κοινωνικής δικτύωσης, απόσπαση προσοχής, έξυπνο κινητό τηλέφωνο, οδήγηση.

Abstract

The present thesis investigates the effects on driving behavior of young drivers, as a result of the use of social media applications through their smart phones. Driver distraction has proven to be one of the most important factors of road accidents, while phone use during driving increases the risk of driver distraction furthermore.

The purpose of this essay is to search the characteristics of drivers that are more likely to present unsafe driving behavior due to smart phone use. On that purpose, a questionnaire study took place, that was addressed to drivers under the age of 30 as long as they were smart phone owners and active members of at least one social network. A total of 113 questionnaires were filled in. Answers were afterwards processed through descriptive analysis and statistical test. Results revealed that 18,6% of participants reads social media messages most of the times, another 18,6% of the participants several times, while a percentage of 15,1% answer to social media messages very often or plenty of times. Furthermore, 12,4% of the participants, admitted to uploading stuff through social media networks while driving during the previous week.

Further analysis took place concerning demographic characteristics and traveling habits of the participants. Statistical tests showed no statistical significant differences between young drivers, concerning for example sex or traveling frequency, leading to the conclusion that all young drivers present similar driving behavior.

Key Words: *social media, distraction, smart phone, driving.*

Πίνακας περιεχομένων

| | |
|--|----|
| Περίληψη | 3 |
| Abstract..... | 4 |
| Πίνακας περιεχομένων | 5 |
| Πίνακας Πινάκων | 7 |
| Πίνακας Εικόνων | 9 |
| Πίνακας Διαγραμμάτων | 9 |
| 1. Εισαγωγή..... | 12 |
| 2. Βιβλιογραφική ανασκόπηση | 14 |
| 2.1. Γενικά | 14 |
| 2.2. Τροχαία ατυχήματα | 14 |
| 2.3. Απόσπαση προσοχής οδηγού | 18 |
| 2.4. Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης - Χρήση κινητού τηλεφώνου | 20 |
| 2.5. Συναφείς έρευνες..... | 24 |
| 2.5.1. Έρευνες με χρήση ερωτηματολογίου | 25 |
| 2.5.2. Έρευνες βασισμένες σε πείραμα με προσομοιωτή οδήγησης | 27 |
| 3. Μεθοδολογία | 29 |
| 3.1. Εισαγωγή..... | 29 |
| 3.2. Επεξήγηση ερωτηματολογίου..... | 29 |
| 3.3. Επεξεργασία απαντήσεων | 31 |
| 3.4. Εξαγωγή αποτελεσμάτων | 34 |
| 3.5. Ερωτηματολόγιο | 35 |
| 4. Αποτελέσματα..... | 41 |
| 4.1. Αποτελέσματα απαντήσεων | 41 |
| 4.1.1. Γενικές ερωτήσεις | 41 |
| 4.1.2. Οδήγηση και επικοινωνία με κινητό τηλέφωνο | 45 |

| | |
|--|----|
| 4.1.3. Social Media και Οδήγηση | 50 |
| 4.1.4. Οδηγικά χαρακτηριστικά..... | 53 |
| 4.2. Συνδυαστικά αποτελέσματα απαντήσεων | 56 |
| 4.3. Στατιστικοί Έλεγχοι Αποτελεσμάτων | 80 |
| 5. Συμπεράσματα..... | 83 |
| 5.1. Συμπεράσματα απαντήσεων | 83 |
| 5.2. Συμπεράσματα συνδυαστικών απαντήσεων..... | 85 |
| 5.3. Προτάσεις | 87 |
| Βιβλιογραφία | 88 |

Πίνακας Πινάκων

| | |
|---|--------------|
| Πίνακας 2. 1: Πίνακας επικίνδυνων παραβάσεων Δ/νση Τροχαίας - Ίδια επεξεργασία)..... | (Πηγή: 16 |
| Πίνακας 3. 1: Κωδικοποίηση απαντήσεων Α κατηγορίας ερωτηματολογίου..... | 32 |
| Πίνακας 3. 2: Κωδικοποίηση απαντήσεων Β κατηγορίας ερωτηματολογίου..... | 33 |
| Πίνακας 3. 3: Κωδικοποίηση απαντήσεων C κατηγορίας ερωτηματολογίου | 33 |
| Πίνακας 3. 4: Κωδικοποίηση απαντήσεων D κατηγορίας ερωτηματολογίου | 34 |
| Πίνακας 4. 1: Ποιο είναι το φύλο σας;..... | 41 |
| Πίνακας 4. 2: Ποιο είναι το έτος έκδοσης του διπλώματός σας; | 43 |
| Πίνακας 4. 3: Κάθε πότε αγοράζετε καινούργιο κινητό τηλέφωνο; | 45 |
| Πίνακας 4. 4: Όταν οδηγείτε παραμένετε συνδεδεμένος στο διαδίκτυο; | 45 |
| Πίνακας 4. 5: Έχετε εμπλακεί ποτέ σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα είτε ως οδηγός είτε ως επιβάτης; | 54 |
| Πίνακας 4. 6: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, το βαθμό χρήσης του οχήματος, τους φίλους/ακόλουθους στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και την εμπλοκή σε σοβαρό ατύχημα στην ερώτηση «Όταν οδηγείτε παραμένετε συνδεδεμένος στο διαδίκτυο;»..... | 57 |
| Πίνακας 4. 7: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό το κινητό για πρόσβαση στο διαδίκτυο, εύρεση διαδρομής, εύρεση πληροφοριών ταξιδιού κ.α.;» | 59 |
| Πίνακας 4. 8: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό εφαρμογές επικοινωνίας μέσω κινητού (Viber, Facetime, Messenger);» | 61 |
| Πίνακας 4. 9: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα social media το διαβάζετε;»..... | 63 |
| Πίνακας 4. 10: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την | |

| | |
|--|----|
| οδήγηση όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα social media, απαντάτε;» | 65 |
| Πίνακας 4. 11: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Πόσο συχνά ενώ οδηγείτε βγάζετε selfie ή άλλη φωτογραφία για παράδειγμα, από το δρόμο ή από άλλα αυτοκίνητα, και τη δημοσιεύετε;» | 67 |
| Πίνακας 4. 12: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Ενώ οδηγούσατε, πόσες αναρτήσεις/δημοσιεύσεις/φωτογραφίες κάνατε εσείς τις τελευταίες 7 ημέρες;» | 69 |
| Πίνακας 4. 13: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση πόσο συχνά, ασχολείστε με το κινητό σας;» | 71 |
| Πίνακας 4. 14: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Από όταν αρχίσατε να χρησιμοποιείτε τα social media ασχολείστε με το κινητό σας περισσότερο, αυξάνοντας την επικοινωνία σας, όταν οδηγείτε;» | 73 |
| Πίνακας 4. 15: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Χρησιμοποιείται bluetooth όταν μιλάτε καθώς οδηγείτε;» | 75 |
| Πίνακας 4. 16: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Βαθμολογήστε τον εαυτό σας ως οδηγό;» | 77 |
| Πίνακας 4. 17: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Θα χρησιμοποιούσατε μια εφαρμογή η οποία θα απενεργοποιούσε το κινητό τηλέφωνο κατά τη διάρκεια της οδήγησης;» | 79 |
| Πίνακας 4. 18: Έλεγχος t-student για τη διαφοροποίηση φύλου, σε διάφορες | |

| | |
|--|----|
| καταστάσεις κατά την οδήγηση..... | 81 |
| Πίνακας 4. 19: Έλεγχος t-student για τη διαφοροποίηση συμμετεχόντων ή μη σε ατύχημα κατά το παρελθόν, σε διάφορες καταστάσεις κατά την οδήγηση | 82 |

Πίνακας Εικόνων

| | |
|--|----|
| Εικόνα 3. 1: 1η Σελίδα Ερωτηματολογίου | 35 |
| Εικόνα 3. 2: 2η Σελίδα Ερωτηματολογίου | 36 |
| Εικόνα 3. 3: 3η Σελίδα Ερωτηματολογίου | 37 |
| Εικόνα 3. 4: 4η Σελίδα Ερωτηματολογίου | 38 |
| Εικόνα 3. 5: 5η Σελίδα Ερωτηματολογίου | 39 |
| Εικόνα 3. 6: 6η Σελίδα Ερωτηματολογίου | 40 |

Πίνακας Διαγραμμάτων

| | |
|---|----|
| Διάγραμμα 2. 1: Εξέλιξη τροχαίων ατυχημάτων στην Ευρώπη (2010-2014) (Πηγή: https://ec.europa.eu/transport/road_safety)..... | 14 |
| Διάγραμμα 2. 2: Εξέλιξη αριθμού τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων προσώπων στην Ελλάδα (1991-2016) (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ) | 15 |
| Διάγραμμα 2. 3: Ατυχήματα στην Ελλάδα από το 2007 έως το 2016 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ - Ίδια επεξεργασία) | 15 |
| Διάγραμμα 2. 4: Αιτίες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (2012) (Πηγή: www.astynomia.gr - Ίδια επεξεργασία) | 17 |
| Διάγραμμα 2. 5: Αιτίες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (2016) (Πηγή: www.astynomia.gr)..... | 17 |
| Διάγραμμα 2. 6: Αριθμός χρηστών κινητών τηλεφώνων παγκοσμίως (σε δισεκατομμύρια) από το 2013 με πρόβλεψη ως το 2019 (Πηγή: https://www.statista.com) | 20 |
| Διάγραμμα 2. 7: Αριθμός χρηστών έξυπνων κινητών τηλεφώνων στις ΗΠΑ (σε εκατομμύρια) από το 2010 με πρόβλεψη ως το 2022 (Πηγή: https://www.statista.com) | 21 |
| Διάγραμμα 2. 8: Αριθμός χρηστών κινητών τηλεφώνων παγκοσμίως (σε δισεκατομμύρια) από το 2010 με πρόβλεψη ως το 2021 (Πηγή: https://www.statista.com) | 21 |

| | |
|---|----|
| Διάγραμμα 2. 9: Διασημότερα μέσα κοινωνικής δικτύωσης με βάση τον αριθμό των ενεργών χρηστών (σε εκατομμύρια – Σεπτέμβριος 2017) (Πηγή: www.statista.com) | 22 |
| Διάγραμμα 2. 10: Χρήση έξυπνου κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση στις Ηνωμένες Πολιτείες, 2017 (Πηγή: www.statista.com) | 23 |
| Διάγραμμα 2. 11: Ποσοστιαία κατανομή οδηγών σε ατύχημα ανά ηλικία, απόσπαση από οδήγηση και χρήση κινητού τηλεφώνου για το 2015 (Πηγή: Fatality Analysis Report System (FARS), www.nhtsa.gov) | 24 |
| Διάγραμμα 4. 2: Ποιο είναι το επίπεδο των σπουδών σας; | 41 |
| Διάγραμμα 4. 3: Ποιο είναι το επάγγελμα/ιδιότητά σας; | 42 |
| Διάγραμμα 4. 4: Ποιο είναι το εισόδημά σας; | 42 |
| Διάγραμμα 4. 5: Έχετε άδεια οδήγησης; | 43 |
| Διάγραμμα 4. 6: Με ποιους συγκατοικείτε; | 43 |
| Διάγραμμα 4. 7: Πόσα χλμ. οδηγείτε για οποιοδήποτε λόγο μέσα στην εβδομάδα; | 44 |
| Διάγραμμα 4. 8: Έχετε στην κατοχή σας κάποιο όχημα; | 44 |
| Διάγραμμα 4. 9: Ποια η συχνότητα χρήσης του Ι.Χ. σας; | 45 |
| Διάγραμμα 4. 10: Χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό το κινητό για πρόσβαση στο διαδίκτυο, εύρεση διαδρομής, εύρεση πληροφοριών ταξιδιού κ.α., κατά την οδήγηση; | 46 |
| Διάγραμμα 4. 11: Χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό εφαρμογές επικοινωνίας μέσω κινητού κατά την οδήγηση; (Viber, Facetime, Messenger) | 46 |
| Διάγραμμα 4. 12: Από όταν αρχίσατε να χρησιμοποιείτε τις εφαρμογές επικοινωνίας (Viber, Facetime, Messenger) ασχολείστε με το κινητό σας περισσότερο, αυξάνοντας την επικοινωνία σας κατά την οδήγηση; | 47 |
| Διάγραμμα 4. 13: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η ομιλία στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | 47 |
| Διάγραμμα 4. 14: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η ανάγνωση μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | 48 |
| Διάγραμμα 4. 15: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει το γράψιμο μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | 48 |
| Διάγραμμα 4. 16: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η λήψη ή και το ανέβασμα φωτογραφίας στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | 49 |
| Διάγραμμα 4. 17: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η πλοήγηση στο ιντερνέτ στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | 49 |

| | |
|---|----|
| Διάγραμμα 4. 18: Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι είστε εξαρτημένος από το κινητό σας τηλέφωνο; | 50 |
| Διάγραμμα 4. 19: Πόσα από τα γνωστά μέσα κοινωνικής δικτύωσης χρησιμοποιείτε; | 50 |
| Διάγραμμα 4. 20: Πόσους φίλους/followers έχετε συνολικά στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης που χρησιμοποιείτε;..... | 51 |
| Διάγραμμα 4. 21: Ενώ οδηγείτε, όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης το διαβάζετε; | 51 |
| Διάγραμμα 4. 22: Ενώ οδηγείτε, όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης απαντάτε; | 52 |
| Διάγραμμα 4. 23: Πόσο συχνά βγάζεται φωτογραφία ή selfie από το δρόμο ή άλλα αυτοκίνητα και τη δημοσιεύετε; | 52 |
| Διάγραμμα 4. 24: Ενώ οδηγούσατε πόσες αναρτήσεις/δημοσιεύσεις/ φωτογραφίες κάνατε την τελευταία εβδομάδα; | 53 |
| Διάγραμμα 4. 25: Χρησιμοποιείτε bluetooth όταν μιλάτε καθώς οδηγείτε; | 53 |
| Διάγραμμα 4. 26: Εφόσον έχετε εμπλακεί σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα ως οδηγός ήταν δική σας η υπαιτιότητα; | 54 |
| Διάγραμμα 4. 27: Βαθμολογήστε τον εαυτό σας σαν οδηγό..... | 54 |
| Διάγραμμα 4. 28: Θα χρησιμοποιούσατε μία εφαρμογή η οποία θα απενεργοποιούσε το κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση; | 55 |

1. Εισαγωγή

Η ανάπτυξη της οδικής υποδομής και των μεταφορών αποτελεί σημαντικό παράγοντα οικονομικής και κοινωνικής εξέλιξης. Ωστόσο, οι επιδράσεις της δεν είναι πάντοτε θετικές. Τα τροχαία ατυχήματα επιφέρουν μεγάλο οικονομικό και κοινωνικό κόστος. Με στόχο την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και την βελτίωση της οδικής ασφάλειας έχουν πραγματοποιηθεί έρευνες οι οποίες έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος είναι η συμπεριφορά του οδηγού κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Μια από τις αιτίες μεταβολής της «ορθής» συμπεριφοράς του οδηγού είναι «απόσπαση προσοχής».

Με τον όρο «απόσπαση» περιγράφεται η κατάσταση κατά την οποία μια δραστηριότητα που δεν σχετίζεται με την οδήγηση καθαυτή, και με την οποία απασχολείται ο οδηγός, τον καθιστά ευάλωτο στην συνολική του οδηγική απόδοση και αυξάνει τις πιθανότητες ατυχήματος. Παρά τους διαφορετικούς ορισμούς που κατά καιρούς έχουν δοθεί, η γενική εικόνα που εξάγεται από την βιβλιογραφία, συγκλίνει στο γεγονός ότι η δευτερεύουσα «δραστηριότητα» (πχ ενασχόληση με κινητό, παρατεταμένο κοίταγμα πινακίδων διαφήμισης κλπ) με την οποία απασχολείται ο οδηγός, είναι ικανή να τον καταστήσει προσωρινά ανίκανο να οδηγήσει με ασφάλεια (πχ Young & Regan, 2007).

Τα τελευταία χρόνια, η διάδοση των έξυπνων τηλεφώνων και η χρήση τους στην καθημερινότητα είναι ευρεία. Χαρακτηριστικό είναι ότι οι εκτιμήσεις για το έτος 2016 αναφέρουν πως το 62.9% του παγκόσμιου πληθυσμού είχε στην κατοχή του κινητό τηλέφωνο. Για το 2019 η εκτίμηση αγγίζει το 67% του πληθυσμού, ενώ από αυτούς, το 38% περίπου θα είναι κάτοχοι «έξυπνων τηλεφώνων».

Συνέπεια αυτής της πραγματικότητας είναι ότι η επιστημονική έρευνα έχει προσανατολιστεί στην διερεύνηση της επίδρασης της χρήσης των κινητών τηλεφώνων στην συμπεριφορά των οδηγών, στην αναζήτηση των συνθηκών υπό τις οποίες η χρήση του τηλεφώνου μπορεί να επηρεάσει την ασφάλεια των μετακινήσεων και στον εντοπισμό των χαρακτηριστικών των οδηγών που είναι πιθανότερο να παρουσιάσουν επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά εξαιτίας απόσπασής τους από τη χρήση του κινητού τηλεφώνου.

Τα τελευταία χρόνια, ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στην έρευνα των επιπτώσεων της χρήσης των μέσων κοινωνικής δικτύωσης μέσω κινητού τηλεφώνου, κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Ως μέσα κοινωνικής δικτύωσης

(ΜΚΔ) χαρακτηρίζονται οι ιστοσελίδες στο διαδίκτυο μέσω των οποίων οι χρήστες μπορούν να αλληλεπιδρούν και να κοινωνικοποιούνται. Η δημοτικότητά τους είναι αυξημένη τα τελευταία χρόνια σε όλες τις ηλικιακές ομάδες και ιδιαίτερα στο νέο πληθυσμό.

Συνολικά, τόσο η διείσδυση των έξυπνων τηλεφώνων στην αγορά, όσο και η αύξηση της επικοινωνίας μέσω αυτών, λόγω και των ΜΚΔ, έχουν οδηγήσει στην σταδιακά αυξητική ριψοκίνδυνη και παραβατική συμπεριφορά των οδηγών. Χαρακτηριστικό είναι ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία της τροχαίας (ΕΛΑΣ), το 2016, καταγράφηκαν 25.381 παραβάσεις χρήσης κινητού τηλεφώνου, αριθμός που αντιστοιχεί στο 30%, περίπου, των συνολικών βεβαιωμένων παραβάσεων του έτους.

Με βάση τα παραπάνω, η παρούσα εργασία στοχεύει στην αναζήτηση της επίδρασης των ΜΚΔ στην οδηγική συμπεριφορά και συγκεκριμένα στη συμπεριφορά των νέων οδηγών. Προς αυτήν την κατεύθυνση, αρχικά πραγματοποιήθηκε μια σύνοψη της έρευνας της διεθνούς και εγχώριας βιβλιογραφίας με στόχο τον προσδιορισμό των διαστάσεων του θέματος και των παραμέτρων που το συνθέτουν. Μέσα από την βιβλιογραφική ανασκόπηση, η οποία παρουσιάζεται στο κεφάλαιο 1, προσδιορίστηκε η κατάλληλη μεθοδολογία και οι προϋποθέσεις που θα πρέπει να πληρούνται για την ζητούμενη έρευνα.

Ως καταλληλότερη επιλέχθηκε η χρήση ερωτηματολογίου το οποίο απευθύνθηκε σε οδηγούς κάτω των 30 ετών, οι οποίοι ήταν κάτοχοι έξυπνου κινητού τηλεφώνου και μέλη σε τουλάχιστον ένα μέσο κοινωνικής δικτύωσης. Στην έρευνα η οποία αποτελεί μέρος ευρύτερης έρευνας ερωτηματολογίου για την επίδραση των ΜΚΔ κατά την οδήγηση και της οποίας τα αποτελέσματα βρίσκονται υπό επεξεργασία και δημοσίευση, συμμετείχαν τελικώς 113 άνδρες και γυναίκες κάτω των 30 ετών.

Η δομή του ερωτηματολογίου, η μορφή του, οι ερωτήσεις που περιείχε παρουσιάζεται στο κεφάλαιο 3.

Στο 4ο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που προέκυψαν μετά την στατιστική επεξεργασία των απαντήσεων. Για την καλύτερη δυνατή ερμηνεία των απαντήσεων πραγματοποιήθηκε επεξεργασία της κάθε ερώτησης ξεχωριστά αλλά και συνδυαστική επεξεργασία διαφορετικών ερωτήσεων. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν στατιστικοί έλεγχοι για τον προσδιορισμό του επιπέδου αξιοπιστίας των αποτελεσμάτων.

Στο 5ο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από την έρευνα σε συνέχεια της διαδοχικής ολοκλήρωσης των προηγούμενων σταδίων και της επεξεργασίας των απαντήσεων του ερωτηματολογίου.

2. Βιβλιογραφική ανασκόπηση

2.1. Γενικά

Η απόσπαση της προσοχής του οδηγού και οι επιπτώσεις αυτής στην οδική ασφάλεια απασχολούν την επιστημονική κοινότητα τα τελευταία 20 χρόνια. Καθώς πρόκειται για ένα σύνθετο ζήτημα έχει πραγματοποιηθεί μεγάλος αριθμός ερευνών με στόχο την αποσαφήνιση των τρόπων επίδρασης στην οδηγική συμπεριφορά. Στη συνέχεια του κεφαλαίου, πραγματοποιείται ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας με αναφορές σε έρευνες που έχουν υλοποιηθεί σχετικά με το θέμα της απόσπασης του οδηγού, επικεντρώνοντας το ενδιαφέρον στις έρευνες που σχετίζονται με νέους οδηγούς και τη χρήση του κινητού τηλεφώνου για την ενασχόληση με τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης κατά την οδήγηση.

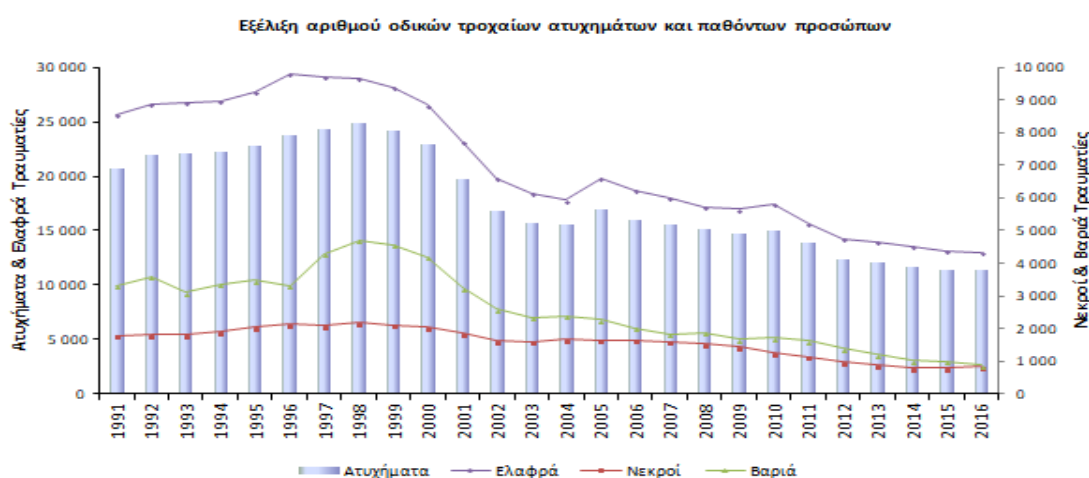
2.2. Τροχαία ατυχήματα

Στον τομέα των μεταφορών κυρίαρχο αντικείμενο αποτελεί η βελτίωση της οδικής ασφάλειας με στόχο την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και του κοινωνικοοικονομικού κόστους που αυτά συνεπάγονται. Στην Ελλάδα τα τροχαία ατυχήματα συνιστούν διαχρονικό πρόβλημα ακόμα και αν τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται μείωση στον αριθμό τους και στον αριθμό των θανάτων από τροχαία. Αντίστοιχη τάση παρουσιάζουν και τα τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη σύμφωνα με τις στατιστικές που έχει δημοσιεύσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Διάγραμμα 2.1).

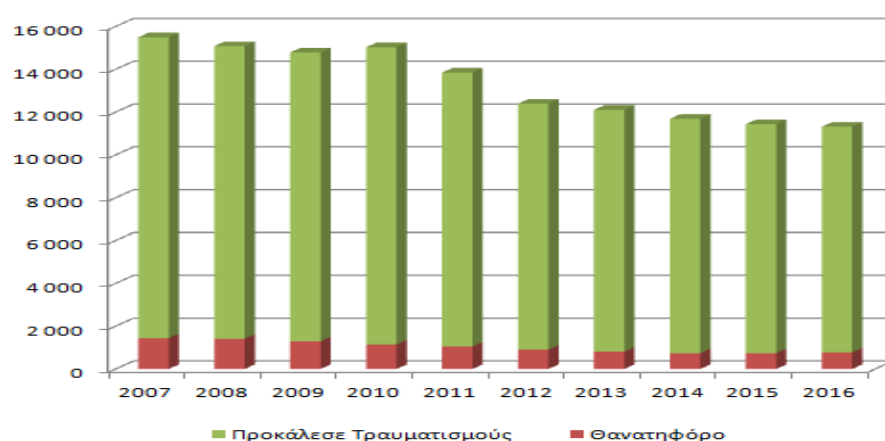


Διάγραμμα 2. 1: Εξέλιξη τροχαίων ατυχημάτων στην Ευρώπη (2010-2014)
(Πηγή: https://ec.europa.eu/transport/road_safety)

Ειδικά για την Ελλάδα ο συνολικός αριθμός ατυχημάτων έχει μειωθεί στο μισό κατά την τελευταία 25ετία (1991-2016). Παρά το γεγονός ότι κατά την περίοδο μεταξύ 1991-1997 παρατηρήθηκε μικρή αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων, στη συνέχεια μέχρι το 2004 παρατηρείται ραγδαία μείωση του αριθμού τους και στη συνέχεια η μείωση ακολουθεί τον ίδιο περίπου ρυθμό. Ανάλογη εξέλιξη παρουσιάζει ο αριθμός ατόμων που τραυματίστηκαν ελαφρά σε κάποιο τροχαίο. Ωστόσο, ο αριθμός των ατόμων που έχασαν την ζωή τους σε τροχαίο ατύχημα παρουσιάζει μικρότερο ρυθμό μείωσης (Διάγραμμα 2.2). Σε κάθε περίπτωση, δεδομένης και της οικονομικής κρίσης, τα τροχαία ατυχήματα και οι συνέπειες τους φαίνεται ότι μειώθηκαν σημαντικά τα τελευταία χρόνια. (Διάγραμμα 2.3).



Διάγραμμα 2. 2: Εξέλιξη αριθμού τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων προσώπων στην Ελλάδα (1991-2016) (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

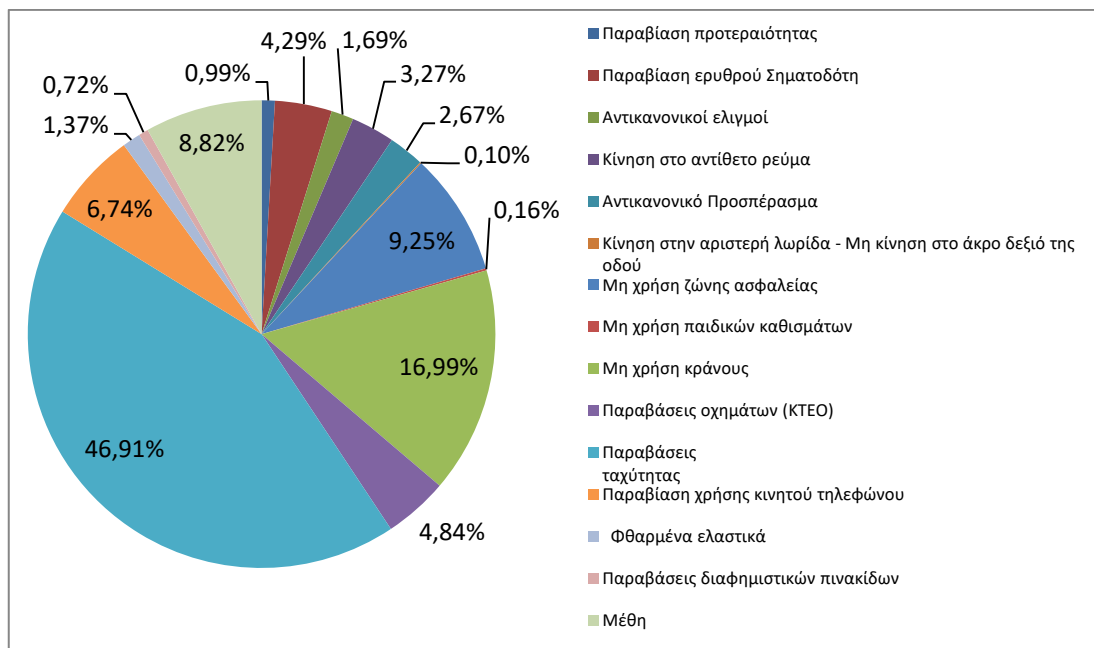


Διάγραμμα 2. 3: Ατυχήματα στην Ελλάδα από το 2007 έως το 2016 (Πηγή : ΕΛΣΤΑΤ - Ίδια επεξεργασία)

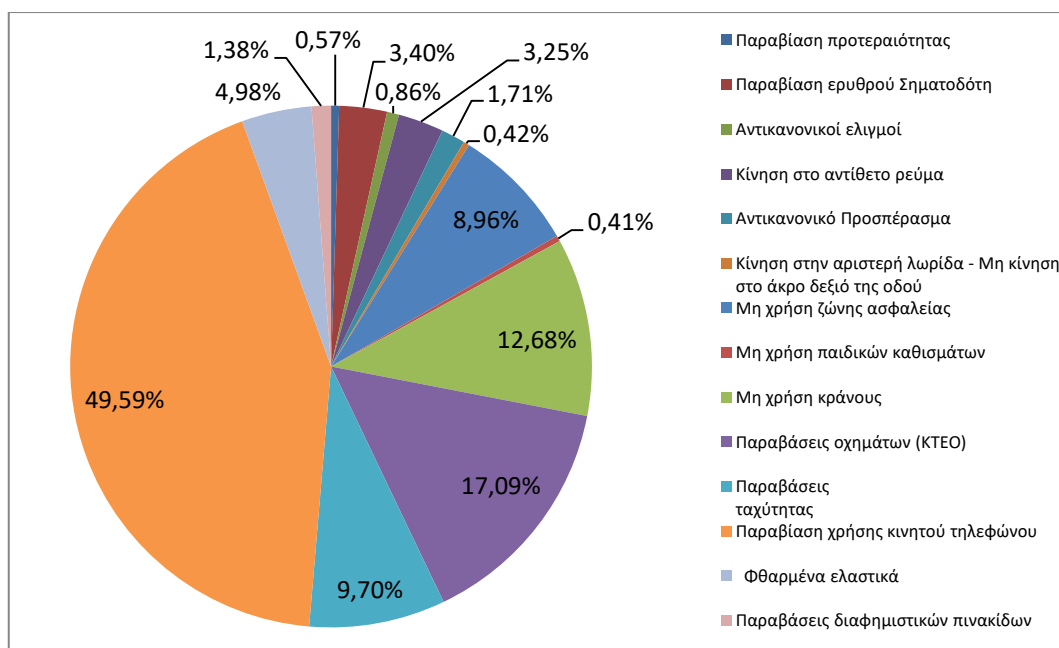
Αναφορικά με τις αιτίες των ατυχημάτων, μεγάλο ποσοστό των ατυχημάτων οφείλεται σε υπερβολική ταχύτητα (8% για το 2012 & 12% για το 2016), σε κίνηση στο αντίθετο ρεύμα (9% για το 2012 & για το 2016), σε παραβίαση προτεραιότητας (6% για το 2012 & 5% για το 2016) και σε απόσπαση της προσοχής του οδηγού, η οποία παρουσιάζει διπλασιασμό του ποσοστού της τα τελευταία 6 χρόνια (6% για το 2012 & 12% για το 2016) (Διαγράμματα 2.4 & 2.5).

| ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ | 2016 | 2012 | ΔΙΑΦΟΡΑ | ΠΟΣΟΣΤΟ |
|---|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Παραβίαση προτεραιότητας | 3733 | 2462 | 1271 | 51.6% |
| Παραβίαση ερυθρού Σηματοδότη | 16152 | 12796 | 3356 | 26.2% |
| ΕΙΔΟΣ ΠΑΡΑΒΑΣΗΣ | 2016 | 2012 | ΔΙΑΦΟΡΑ | ΠΟΣΟΣΤΟ |
| Αντικανονικοί ελιγμοί | 6348 | 3224 | 3124 | 96.9% |
| Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα | 12329 | 12222 | 107 | 0.9% |
| Αντικανονικό Προσπέρασμα | 10042 | 6426 | 3616 | 56.3% |
| Κίνηση στην αριστερή λωρίδα - Μη κίνηση στο άκρο δεξιό της οδού | 366 | 1563 | -1197 | -76.6% |
| Μη χρήση ζώνης ασφαλείας | 34831 | 33722 | 1109 | 3.3% |
| Μη χρήση παιδικών καθισμάτων | 613 | 1549 | -936 | -60.4% |
| Μη χρήση κράνους | 63971 | 47736 | 16235 | 34.0% |
| Παραβάσεις οχημάτων (ΚΤΕΟ) | 18238 | 64332 | -46094 | -71.7% |
| Παραβάσεις ταχύτητας | 176592 | 36530 | 140062 | 383.4% |
| Παραβίαση χρήσης κινητού τηλεφώνου | 25381 | 186675 | -161294 | 86.4% |
| Φθαρμένα ελαστικά | 5140 | 18753 | -13613 | -72.6% |
| Παραβάσεις διαφημιστικών πινακίδων | 2728 | 5207 | -2479 | -47.6% |
| Μέθη | 33192 | - | - | - |
| ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΡΑΒΑΣΕΩΝ (εξαιρουμένων των παραβάσεων μέθης) | 376464 | 433197 | -56733 | -13.1% |

Πίνακας 2. 1: Πίνακας επικίνδυνων παραβάσεων
(Πηγή: Δ/ση Τροχαίας - Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 2. 4: Αιτίες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (2012)
(Πηγή: www.astynomia.gr - Ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 2. 5: Αιτίες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (2016)
(Πηγή: www.astynomia.gr)

2.3. Απόσπαση προσοχής οδηγού

Όπως προαναφέρθηκε η απόσπαση οδηγού αποτελεί ένα σύνθετο ζήτημα για το οποίο έχουν εκφραστεί διαφορετικές ερμηνείες σχετικά με τι αποτελεί και τι δεν αποτελεί παράγοντα απόσπασης προσοχής του οδηγού. Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι το γεγονός ότι η Απόσπαση Οδηγού (Driver Distraction) διαφέρει από την Απροσεξία Οδηγού (Driver Inattention), καθώς στην πρώτη περίπτωση η προσοχή του οδηγού εκτρέπεται από τις δραστηριότητες οδήγησης εξαιτίας μιας άλλης δραστηριότητας ή ενός γεγονότος, ενώ στην δεύτερη περίπτωση η προσοχή του οδηγού εκτρέπεται χωρίς την ύπαρξη ενός γεγονότος ή την ενασχόληση με μια «ανταγωνιστική» δραστηριότητα.

Σύμφωνα με τους (Haigney et al, 2000; OECD, 1990), όπως αναφέρεται στους (Young & Regan, 2007), δεν αποτελούν όλες οι δραστηριότητες παράγοντες απόσπασης της προσοχής του οδηγού. Η κάθε είδους δευτερεύουσα δραστηριότητα που εκτελεί ο οδηγός ή το κάθε είδους γεγονός που μπορεί να συμβεί, αποτελεί παράγοντα απόσπασης προσοχής όταν έχει ως αποτέλεσμα να αποδίδεται ανεπαρκής προσοχή στην οδήγηση και να διακυβεύεται η αποτελεσματικότητα της οδηγικής συμπεριφοράς του οδηγού.

Με βάση τα παραπάνω έχουν δοθεί διάφοροι ορισμοί για την απόσπαση προσοχής. Οι (Petitt et al, 2005) επισήμαναν στην εργασία τους το γεγονός ότι ο ορισμός της απόσπασης της προσοχής εξαρτάται από το πλαίσιο της έρευνας που διεξάγεται, καθώς και την ποικιλία / διαφορετικότητα των ορισμών που τίθενται στις διάφορες έρευνες, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στο ότι μπορεί να αποτελεί πρόβλημα, ειδικά όταν ζητούμενο είναι η σύγκριση αποτελεσμάτων. Σύμφωνα με τη μελέτη που πραγματοποίησαν, μετά από ανασκόπηση, αναλύοντας και συγκρίνοντας διαφορετικούς ορισμούς, προχώρησαν στον ορισμό της απόσπασης προσοχής ως:

Καθυστέρηση από τον οδηγό της αναγνώρισης των απαραίτητων πληροφοριών για την ασφαλή διατήρηση του ελέγχου της κατά πλάτους και κατά μήκος κίνησης του οχήματος (Επίδραση), εξαιτίας κάποιου γεγονότος, δραστηριότητας, αντικειμένου ή ανθρώπου, μέσα ή έξω από το όχημα (Μέσο), το οποίο αναγκάζει ή έχει την τάση να προκαλέσει την στροφή της προσοχής του οδηγού μακριά από θεμελιώδεις δραστηριότητες οδήγησης (Μηχανισμός), παρεμποδίζοντας τις ακουστικές, γνωστικές, οπτικές (ή συνδυασμό τους) ικανότητες του οδηγού.

Σε μια άλλη αντίστοιχη μελέτη οι (Lee et al., 2008, pp. 34) όρισαν ως απόσπαση προσοχής την «εκτροπή της προσοχής από δραστηριότητες κρίσιμες για την οδήγηση προς μία ανταγωνιστική προς αυτές δραστηριότητα».

Η γενική εικόνα που εξάγεται από την βιβλιογραφία είναι ότι οι ορισμοί παρόλο που μπορεί να διαφέρουν μεταξύ τους, συγκλίνουν στο γεγονός ότι η δευτερεύουσα δραστηριότητα με την οποία απασχολείται ο οδηγός είναι ικανή να τον καθιστά προσωρινά ανίκανο να οδηγήσει με ασφάλεια (Young & Regan, 2007).

Σύμφωνα με τις έρευνες, η διάσπαση προσοχής μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε τέσσερις διακριτούς τύπους και δύο βασικές κατηγορίες. Οι τύποι της απόσπασης προσοχής περιλαμβάνουν:

- Την Οπτική, όπου ο οδηγός αντί του δρόμου εστιάζει την προσοχή του σε άλλο αντικείμενο για εκτεταμένο χρόνο
- Την ακουστική, όπου ο οδηγός εστιάζει την προσοχή του σε συγκεκριμένα ακουστικά μηνύματα/σήματα εκτός οδικού περιβάλλοντος
- Την φυσική, όπου ο οδηγός απομακρύνει το ένα ή και τα δύο χέρια του από το τιμόνι για εκτεταμένο χρόνο, προκειμένου να διαχειριστεί ένα άλλο αντικείμενο
- Την γνωστική, κατά την οποία ο οδηγός αποσπάται στις σκέψεις του μην έχοντας πλέον τη δυνατότητα να κατευθύνει το όχημά του με ασφάλεια

Ενώ στις κατηγορίες περιλαμβάνονται οι:

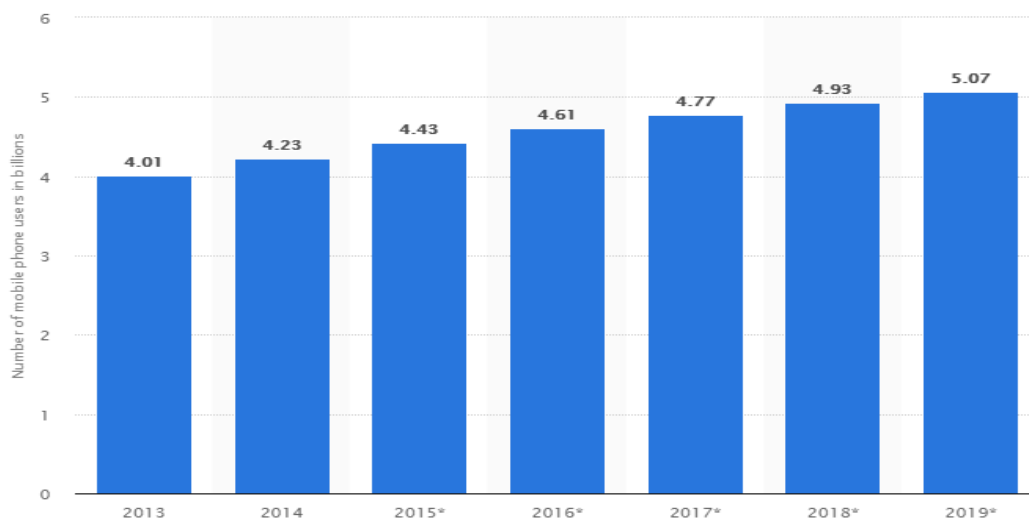
- Εσωτερική απόσπαση (Internal distraction), όταν ο οδηγός κατευθύνει την προσοχή του σε άλλες δραστηριότητες, σε ανθρώπους ή σε γεγονότα που προέρχονται από το εσωτερικό του οχήματος. Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν η χρήση του κινητού τηλεφώνου (είτε για συνομιλία είτε για πληκτρολόγηση (texting)), το φαγητό, η συνομιλία με τους συνεπιβάτες και η χρήση συσκευών εντός του οχήματος όπως το ράδιο. Από τους πιο σημαντικούς παράγοντες απόσπασης προσοχής είναι η απασχόληση του οδηγού με το κινητό τηλέφωνο, ειδικά όταν ο οδηγός γράφει μηνύματα (texting) ((Urie, Velaga, & Maji, 2016); (Horberry, Anderson, Regan, Triggs, & Brown, 2006))
- Εξωτερική απόσπαση (External Distraction), όταν ο οδηγός κατευθύνει την προσοχή του σε άλλες δραστηριότητες, σε εμπόδια, σε ανθρώπους ή σε γεγονότα που προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον του οχήματος.

Η εκτεταμένη έρευνα που έχει ήδη πραγματοποιηθεί και που συνεχίζεται αναφορικά με την απόσπαση προσοχής σχετίζεται άμεσα με την επίδραση που έχει στην οδηγική συμπεριφορά και στην οδική ασφάλεια. Σύμφωνα με τους (Dews & Stayer, 2009), «η απόσπαση προσοχής εκτιμάται ότι παίζει ρόλο στο 20-30% όλων των οδικών συγκρούσεων».

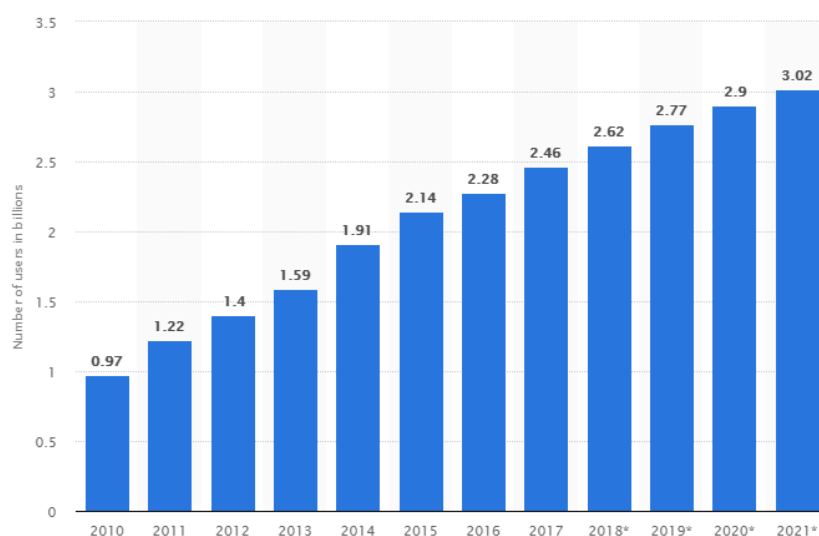
2.4. Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης - Χρήση κινητού τηλεφώνου

Προκειμένου να καταστεί σαφής η σημασία της ενασχόλησης των οδηγών με το κινητό τηλέφωνο είναι απαραίτητο να γίνει αναφορά στην έννοια των μέσων κοινωνικής δικτύωσης και το ρόλο που παίζουν στην καθημερινότητα των ανθρώπων και των νέων ειδικότερα.

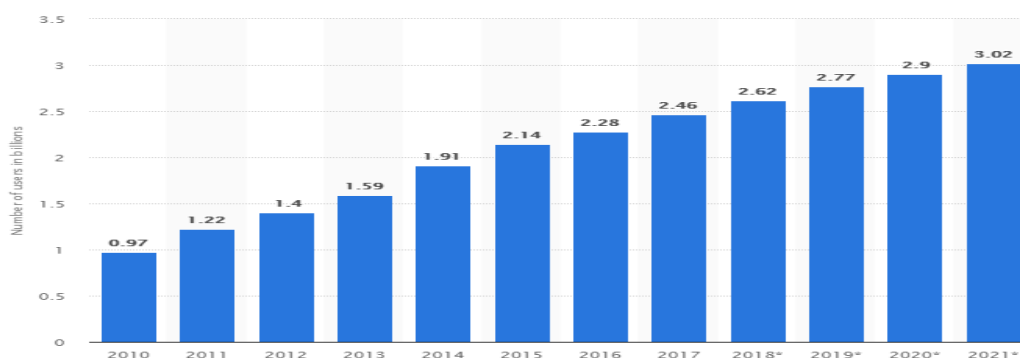
Η χρήση κινητών τηλεφώνων αποτελεί καθημερινή πρακτική πολλών ανθρώπων παγκοσμίως και ο αριθμός των χρηστών τέτοιων συσκευών παρουσιάζει συνεχή αύξηση (Διάγραμμα 2.6) ενώ μια εκτίμηση για το 2016 αναφέρει ότι το 62.9% του παγκόσμιου πληθυσμού είχαν στην κατοχή τους κινητό τηλέφωνο. Για το 2019 η εκτίμηση αγγίζει το 67% του πληθυσμού. Από αυτούς το 38% περίπου είναι κάτοχοι «έξυπνων τηλεφώνων» (<https://www.statista.com>).



Διάγραμμα 2. 6: Αριθμός χρηστών κινητών τηλεφώνων παγκοσμίως (σε δισεκατομμύρια) από το 2013 με πρόβλεψη ως το 2019 (Πηγή: <https://www.statista.com>)



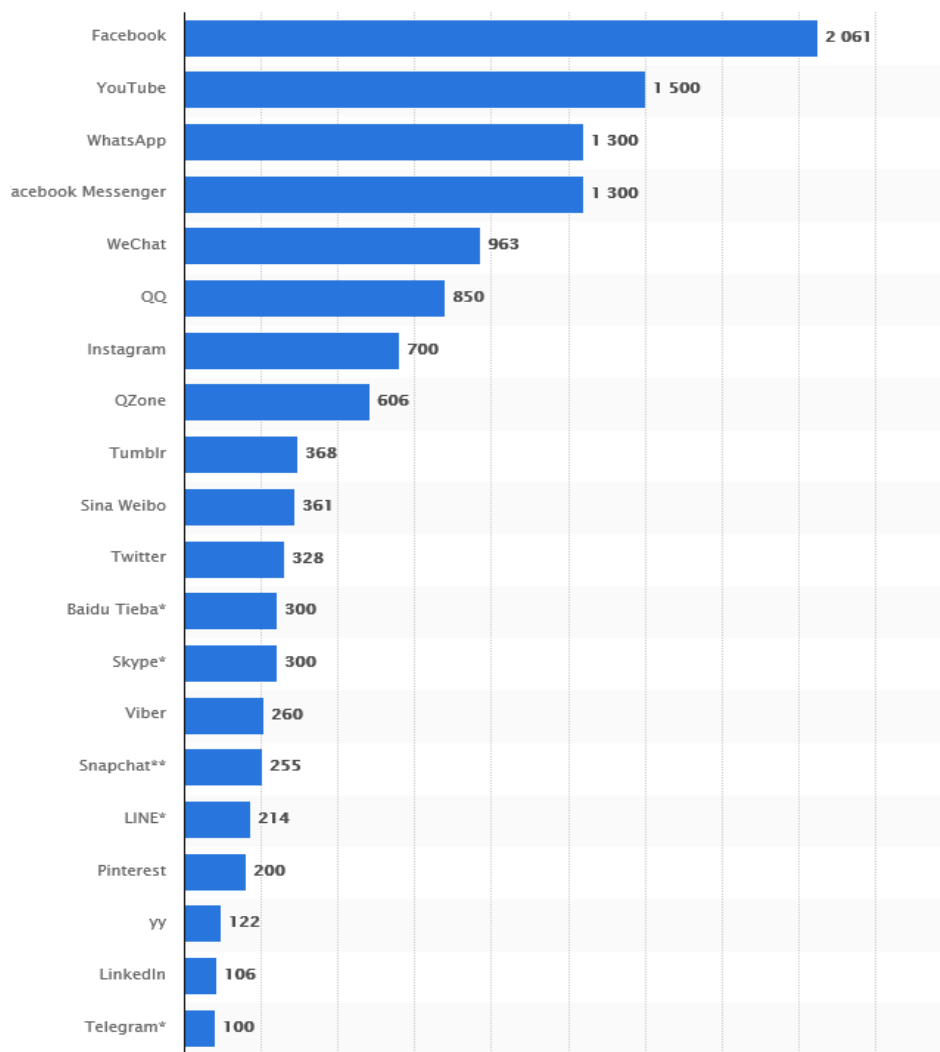
Διάγραμμα 2. 7: Αριθμός χρηστών έξυπνων κινητών τηλεφώνων στις ΗΠΑ (σε εκατομμύρια) από το 2010 με πρόβλεψη ως το 2022
(Πηγή: <https://www.statista.com>)



Διάγραμμα 2. 8: Αριθμός χρηστών κινητών τηλεφώνων παγκοσμίως (σε δισεκατομμύρια) από το 2010 με πρόβλεψη ως το 2021
(Πηγή: <https://www.statista.com>)

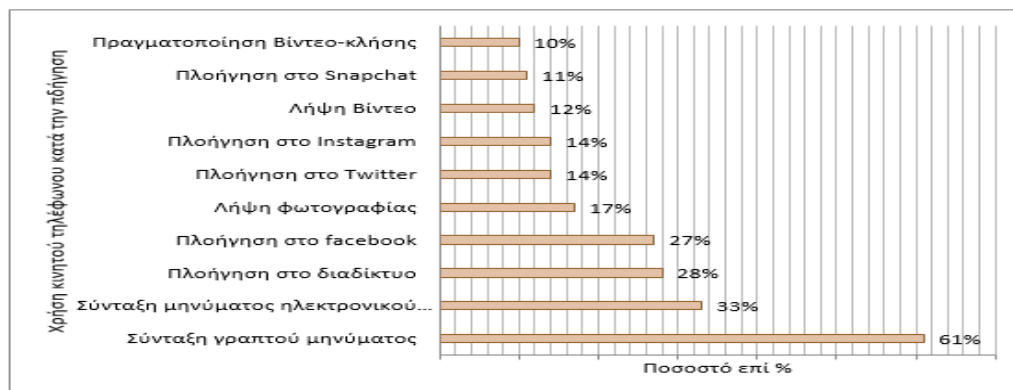
Ως μέσα κοινωνικής δικτύωσης (ΜΚΔ) ορίζονται οι ιστοσελίδες στο διαδίκτυο μέσω των οποίων οι χρήστες μπορούν να (i) δημιουργήσουν μια δημόσια σελίδα – προφίλ χρήστη, (ii) να διαρθρώσουν μια λίστα άλλων χρηστών για αλληλεπίδραση – λίστα επαφών και (iii) να παρατηρούν ή να διασταυρώνουν τις λίστες επαφών των άλλων χρηστών (Boyd & Ellison, 2007). Ένας πιο «απλός» ορισμός περιγράφει τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης ως «ένα πλήθος διαδικτυακών εφαρμογών που επιτρέπουν στους χρήστες να επικοινωνούν και να αλληλεπιδρούν μεταξύ τους (Bregman, 2012).

Αντίστοιχα με τον αριθμό των κατόχων «έξυπνων» ή συμβατικών κινητών τηλεφώνων, αυξητικές τάσεις παρουσιάζει και ο αριθμός των χρηστών κοινωνικών δικτύων. Στο διάγραμμα 3 παρουσιάζεται ο αριθμός των χρηστών μέσων κοινωνικής δικτύωσης από το 2010, σε παγκόσμια κλίμακα. Οι πρώτες εφαρμογές κοινωνικής δικτύωσης έκαναν την εμφάνισή τους τη δεκαετία του '80. Σήμερα, στις πιο διαδεδομένες εφαρμογές συγκαταλέγονται το «Facebook», το «WhatsApp», το «Skype», κ.α. (Διάγραμμα 2.9).



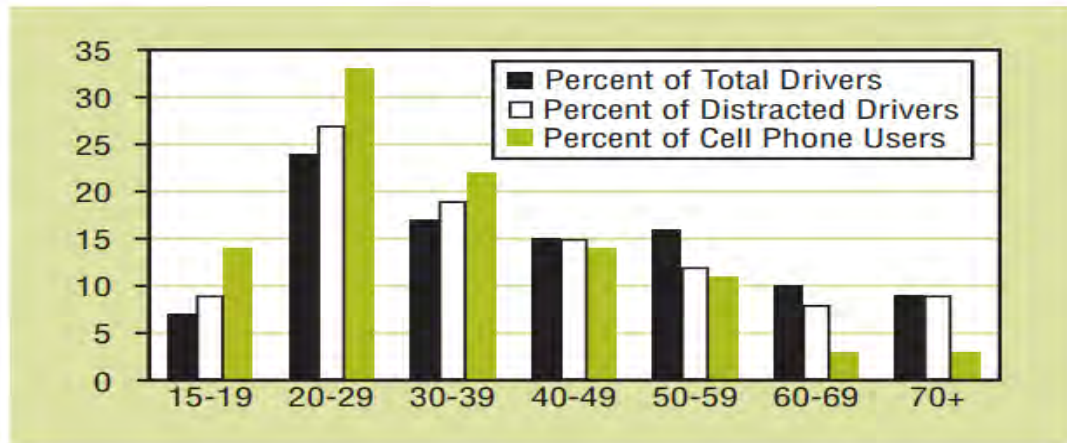
Διάγραμμα 2. 9: Διασημότερα μέσα κοινωνικής δικτύωσης με βάση τον αριθμό των ενεργών χρηστών (σε εκατομμύρια – Σεπτέμβριος 2017) (Πηγή: www.statista.com)

Αναφορικά με την οδική ασφάλεια, η αναζήτηση των επιδράσεων της χρήσης του κινητού τηλεφώνου πραγματοποιείται στο πλαίσιο της χρήσης του κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία και τη διεθνή βιβλιογραφία, η χρήση του κινητού τηλεφώνου από τον οδηγό είναι συχνή, είτε για την πραγματοποίηση κλήσεων είτε για την χρήση λοιπών εφαρμογών, μεταξύ των οποίων και οι εφαρμογές μέσων κοινωνικής δικτύωσης (Διάγραμμα 2.10).



Διάγραμμα 2. 10: Χρήση έξυπνου κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση στις Ηνωμένες Πολιτείες, 2017 (Πηγή: www.statista.com)

Σύμφωνα με την έκθεση της NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) για το έτος 2015, ποσοστό της τάξεως του 14% των θανατηφόρων ατυχημάτων και του 16% των τραυματισμών από ατυχήματα, στις ΗΠΑ, που οφείλονται στην απόσπαση του οδηγού, προκλήθηκαν από την ενασχόληση του οδηγού με το κινητό του τηλέφωνο (NHTSA, 2017), ενώ παράλληλα στην κατανομή των οδηγών που συμμετείχαν σε τροχαία, ανά ηλικιακή ομάδα, είναι σαφής η διάκριση των νέων οδηγών ηλικίας μεταξύ 20 και 29 ετών.



Διάγραμμα 2. 11: Ποσοστιαία κατανομή οδηγών σε ατύχημα ανά ηλικία, απόσπαση από οδήγηση και χρήση κινητού τηλεφώνου για το 2015
(Πηγή: Fatality Analysis Report System (FARS), www.nhtsa.gov)

Εκτός από την έκθεση της NHTSA, πολλές έρευνες σχετικές με την επίδραση της χρήσης του τηλεφώνου κατά την οδήγηση έχουν ολοκληρωθεί, καταλήγοντας σε παρόμοια συμπεράσματα. Πιο συγκεκριμένα, σε μια έρευνα που πραγματοποίησαν οι (Yannis et al, 2014) πραγματοποίησαν σύγκριση μεταξύ της συχνότητας των ατυχημάτων με και χωρίς απόσπαση οδηγού, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι η πιθανότητα ατυχήματος αυξάνεται μέχρι και 8.3 φορές όταν ο οδηγός πληκτρολογούσε μηνύματα στο κινητό του τηλέφωνο. Αντίστοιχα, αποτελέσματα παρουσιάστηκαν και στην έρευνα που πραγματοποίησαν οι (Alosco et al., 2012).

2.5. Συναφείς έρευνες

Δεδομένων των αυξητικών τάσεων στον αριθμό των χρηστών των κινητών τηλεφώνων και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης καθώς και του γεγονότος ότι αναμφισβήτητα επιδρούν στην οδηγική συμπεριφορά, έχει προκύψει η ανάγκη διερεύνησης όλων των παραμέτρων του ζητήματος και για αυτό το λόγο έχουν διεξαχθεί πολλές έρευνες. Οι έρευνες διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες:

- i. **Επιδημιολογικές Μελέτες (Epidemiological Studies):** Οι μελέτες αυτής της κατηγορίας χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της σχέσης μεταξύ ενός φαινομένου και των παραγόντων που εκτιμώνται ότι το επηρεάζουν. Σε αυτές τις μελέτες χρησιμοποιούνται δεδομένα από παρατηρήσεις, ερωτηματολόγια ή από δεδομένα ατυχημάτων.
- ii. **Πειραματικές και συμπεριφορικές μελέτες (Experimental and Behavioral Studies):** Σε αυτές τις μελέτες χρησιμοποιούνται εργαλεία

(π.χ. προσομοιωτές) για την καταγραφή και μέτρηση της επίδραση της χρήσης του κινητού τηλεφώνου αναφορικά με τις δραστηριότητες που εκτελεί ο οδηγός.

- iii. **Μελέτες πραγματικών συνθηκών** (*Real-World Studies*): Οι μελέτες αυτής της κατηγορίας πραγματοποιούνται προκειμένου να αποδείξουν αν οι πραγματικές καταστάσεις επιβεβαιώνουν ή απορρίπτουν τα αποτελέσματα των άλλων μελετών.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται ενδεικτικά παραδείγματα μελετών που ανήκουν στις παραπάνω κατηγορίες.

2.5.1. Έρευνες με χρήση ερωτηματολογίου

Στη διεθνή βιβλιογραφία ο αριθμός των ερευνών που κάνουν χρήση ερωτηματολογίου για τη συγκέντρωση των αρχικών δεδομένων είναι μεγάλος. Τέτοιου είδους έρευνες υλοποιήθηκαν από τους (Harrison, 2011), (De Gruyter, Truong, & Nguyen, 2017), (Benson, McLaughlin, & Giles, 2015), (Engelberg, Hill, Rybar, & Styer, 2015), (Musicant, Lotan, & Albert, 2015), (Cheung, 2010), και (Bergmark, Gliklich, Guo, & Gliklich, 2016).

Στην έρευνα που πραγματοποίησαν οι (Gauld, Lewis, White, Fleiter, & Watson, 2017) το 2015, στόχος ήταν ο εντοπισμός των παραγόντων που υποδεικνύουν πρόθεση των οδηγών για να χρησιμοποιήσουν το κινητό τους τηλέφωνο κατά την οδήγηση. Στην έρευνα οι συμμετέχοντες θα έπρεπε να ήταν ηλικίας από 17 έως 25 χρόνων, να είχαν στην κατοχή τους άδεια οδήγησης, κινητό τηλέφωνο και να ήταν κάτοικοι συγκεκριμένης περιοχής στην Αυστραλία. Το τελικό δείγμα περιελάμβανε 114 άτομα, εκ των οποίων 88 άντρες και 26 γυναίκες, μέσης ηλικίας 20 ετών. Από την επεξεργασία των απαντήσεων προέκυψε ότι οι πιο κοινές δραστηριότητες αλληλεπίδρασης μέσω τηλεφώνου περιελάμβαναν την πληκτρολόγηση μηνυμάτων, την πραγματοποίηση τηλεφωνικών κλήσεων και την χρήση της εφαρμογής Facebook. Πρόθεση να ξεκινήσουν τέτοιες δραστηριότητες επέδειξε ποσοστό 67% του δείγματος, πρόθεση να απαντήσει ή να διαβάσει κάποιο μήνυμα ποσοστό 56% του δείγματος και πρόθεση να απαντήσει μέσω κάποιας εφαρμογής κοινωνικής δικτύωσης ποσοστό της τάξης του 65%.

Η έρευνα των (Engelberg, Hill, Rybar, & Styer, 2015) πραγματοποιήθηκε με χρήση ενός ερωτηματολογίου 60 ερωτήσεων το οποίο κλήθηκαν να συμπληρώσουν άτομα ηλικίας 30 έως 64 χρόνων, που οδηγούσαν τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα και τα οποία είχαν κινητό τηλέφωνο. Σε

σύνολο 715 συμμετεχόντων (25% άντρες, 75% γυναίκες) ποσοστό 65,1% δήλωσε ότι χρησιμοποιεί το κινητό του όταν σταματάει στα φανάρια για να πληκτρολογήσει μηνύματα και ποσοστό 20,4% δήλωσε ότι χρησιμοποιεί το κινητό του στο 25% του χρόνου οδήγησης. Η ίδια μελέτη υπέδειξε ότι οι συμμετέχοντες θεωρούσαν ότι ήταν ικανοί να οδηγήσουν ενώ χρησιμοποιούσαν το κινητό τους καθώς και ότι ήταν «εξαναγκασμένοι» να απαντήσουν σε κλήσεις που προέρχονταν από το εργασιακό τους περιβάλλον.

Στην μελέτη τους οι (Benson, McLaughlin, & Giles, 2015) διερεύνησαν τις προθέσεις και τους λόγους που κατευθύνουν τους οδηγούς να πληκτρολογήσουν μηνύματα ενώ οδηγούν. Από τους 150 συμμετέχοντες, οι 86 ήταν γυναίκες και 64 ήταν άντρες, με ηλικίες από 18 έως 69 ετών, οι οποίοι είχαν έγκυρο δίπλωμα οδήγησης και κινητό τηλέφωνο. Τα συμπεράσματα της έρευνας περιελάμβαναν μεταξύ άλλων ότι οι οδηγοί που είναι πιθανότερο να κάνουν χρήση του κινητού για ανταλλαγή μηνυμάτων κατά τη διάρκεια της οδήγησης ανήκουν στην νεότερη ηλικιακή ομάδα (18 – 34 ετών).

Η έρευνα της (Harrison, 2011) είχε πιο στοχοθετημένο δείγμα, καθώς περιελάμβανε 91 φοιτητών και σκόπευε στον προσδιορισμό των αντιλήψεων των φοιτητών σχετικά με την ανταλλαγή μηνυμάτων κατά την οδήγηση. Η συγκέντρωση των δεδομένων πραγματοποιήθηκε μέσω διαδικτυακού ερωτηματολογίου. Από την ανάλυση μεταξύ άλλων προέκυψε ότι ποσοστό 91% του δείγματος ανέφερε ότι έχει κάνει χρήση του κινητού πληκτρολογώντας κάποιο μήνυμα, ενώ οδηγούσε, παρόλο που μεγάλος αριθμός των συμμετεχόντων πίστευε ότι η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση είναι επικίνδυνη, προκαλεί απόσπαση οδηγού και θα πρέπει να καταστεί παράνομη.

Αντίστοιχα συμπεράσματα, με λίγο μικρότερα ποσοστά αναφέρονται και στην μελέτη των (De Gruyter, Truong, & Nguyen, 2017), η οποία αφορούσε στην χρήση κινητών τηλεφώνων και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης σε φοιτητές - οδηγούς δικύκλων. Οι συμμετέχοντες, 741 στο σύνολο, κλήθηκαν να απαντήσουν σε ένα ερωτηματολόγιο 18 ερωτήσεων που αφορούσε στις συνήθειές τους αναφορικά με τη χρήση του κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση δικύκλου. Αξιοσημείωτο είναι το συμπέρασμα ότι οι συμμετέχοντες έδειχναν προτίμηση να πληκτρολογήσουν ένα μήνυμα στο κινητό από το να μιλήσουν. Το γεγονός αυτό συνάδει με την μεγαλύτερη πιθανότητα που εμφάνιζαν αυτοί οι συμμετέχοντες να εμπλακούν σε τροχαίο ατύχημα.

2.5.2. Έρευνες βασισμένες σε πείραμα με προσομοιωτή οδήγησης

Στη διεθνή βιβλιογραφία απαντάται πλήθος μελετών που άντλησαν τα δεδομένα τους από πειράματα με χρήση προσομοιωτή οδήγησης. Σε αυτού του είδους τις μελέτες ανήκουν οι μελέτες των (Basacik, Reed, & Robbins, 2011), των (Yannis, Laiou, Papantoniou, & Christoforou, 2014), των (Sanbonmatsu, Strayer, Biondi, Behrends, & Moore, 2015), των (Boyle, Donmez, & Lee, 2015), των (Peng, Boyle, & Lee, 2014), των (Drews, Yazdani, Godfrey, Cooper, & Strayer, 2009), των (Peng, Boyle, & Lee, 2014), των (Hosking, Young, & Regan, 2015) και του (Gunnarsson, 2017).

Στην έρευνα των (Yannis, Laiou, Papantoniou, & Christoforou, 2014) χρησιμοποιήθηκε ένα προσομοιωτής προκειμένου να παρακολουθηθεί η οδηγική συμπεριφορά 34 συμμετεχόντων κάτω από διαφορετικές συνθήκες καιρικών φαινομένων και συμφόρησης (μεσαία/υψηλή συμφόρηση, καλός/βροχερός καιρός). Οι συμμετέχοντες ήταν ηλικίας από 18 έως 28 ετών και αποτελούνταν από 19 άντρες και 15 γυναίκες. Στην αρχή της έρευνας οι συμμετέχοντες καλούνταν να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο που περιελάμβανε ερωτήσεις για τις οδηγικές τους συνήθειες και στην συνέχεια καλούνταν να οδηγήσουν στον προσομοιωτή προσπαθώντας να μην αλλάξουν την οδηγική τους συμπεριφορά. Τα πειράματα στον προσομοιωτή περιελάμβαναν την πραγματοποίηση πορείας διάρκειας 5 λεπτών σε καλές καιρικές συνθήκες, σε βροχερό καιρό και σε οδήγηση τη νύχτα. Κατά τη διάρκεια της οδήγησης οι συμμετέχοντες ήταν υποχρεωμένοι να διαβάσουν και να απαντήσουν σε μηνύματα που λάμβαναν στο κινητό. Από την ανάλυση των δεδομένων προέκυψε το συμπέρασμα ότι η ανταλλαγή μηνυμάτων κατά τη διάρκεια της οδήγησης επηρεάζει τις οδηγικές ικανότητες των οδηγών, παρόλο που οι οδηγοί μείωναν την ταχύτητά τους για όσο χρόνο ήταν απασχολημένοι με το κινητό τους.

Την επίδραση της χρήσης του κινητού τηλεφώνου στην οδήγηση διερεύνησαν και οι (Sanbonmatsu, Strayer, Biondi, Behrends, & Moore, 2015) στην έρευνά τους η οποία υλοποιήθηκε το 2015, με συμμετοχή 100 φοιτητών του Πανεπιστημίου της Γιούτα των ΗΠΑ. Το δείγμα αποτελούνταν από 67 γυναίκες και 33 ηλικίας 18 έως 41 ετών, οι οποίοι ήταν κάτοχοι κινητού τηλεφώνου και οδηγούσαν για 70 λεπτά κάθε μέρα. Οι συμμετέχοντες χωρίστηκαν σε δύο ομάδες, την ομάδα που θα έκανε χρήση του κινητού και την ομάδα ελέγχου. Πριν την χρήση του προσομοιωτή οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο που αφορούσε τις οδηγικές τους συνήθειες, ενώ μετά την πραγματοποίηση των πειραμάτων καλούνταν να συμπληρώσουν ένα check list που αφορούσε τα

λάθη της οδήγησης που είχαν εντοπιστεί κατά τη διάρκεια του πειράματος, προκειμένου να διερευνηθεί αν τα είχαν εντοπίσει. Από τις απαντήσεις προέκυψε ότι η γενικότερη κρίση των συμμετεχόντων σε σχέση με την ορθότητα της οδήγησης τους, ήταν αρκετά μειωμένη στην ομάδα που χρησιμοποιούσε κινητό.

Η μελέτη των (Basacik, Reed, & Robbins, 2011) είχε ως στόχο τον προσδιορισμό της επίδρασης της χρήσης smartphone κατά τη διάρκεια της οδήγησης στη συμπεριφορά του οδηγού. Για την συμμετοχή απαραίτητη προϋπόθεση αποτελούσε η κατοχή έξυπνου τηλεφώνου με εγκατεστημένη την εφαρμογή Facebook, η οδήγηση άνω των 5000 μιλίων/χρόνο και η εμπειρία οδήγησης σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας. Οι συμμετέχοντες, 28 άτομα στο σύνολο, ήταν ηλικίας από 18 έως 25 ετών, πραγματοποιούσαν δύο φορές την ίδια διαδρομή με τη χρήση του προσομοιωτή. Στην πρώτη έπρεπε να διαβάζουν και να γράφουν μηνύματα και να ενημερώνουν το προφίλ τους στην εφαρμογή Facebook, ενώ στην δεύτερη καλούνταν να πραγματοποιήσουν την ίδια διαδρομή χωρίς τη χρήση του τηλεφώνου. Και σε αυτή την μελέτη ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο μετά την ολοκλήρωση της πειραματικής διαδικασίας. Στα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η έρευνα, συγκαταλέγονται η διαπίστωση της αύξησης του χρόνου αντίδρασης του οδηγού, όταν γίνεται χρήση του κινητού τηλεφώνου, καθώς και της μείωσης της ταχύτητας κατά τη διάρκεια χρήσης του τηλεφώνου. Ένα σημαντικό συμπέρασμα της συγκεκριμένης μελέτης αφορούσε στην αδυναμία παραμονής του οχήματος εντός της λωρίδας κίνησης κατά τη διάρκεια πληκτρολόγησης μηνυμάτων.

3. Μεθοδολογία

3.1. Εισαγωγή

Στην παρούσα Διπλωματική Εργασία σκοπός είναι η διερεύνηση της επίδρασης των Μέσων Κοινωνικής Δικτύωσης (ΜΚΔ) στην οδηγική συμπεριφορά των οδηγών νεαρής ηλικίας και συγκεκριμένα κάτω των 30 ετών. Προκειμένου να επιλεγθεί η κατάλληλη για την έρευνα, μεθοδολογία, πραγματοποιήθηκε έρευνα στις μεθόδους που προτείνονται στη διεθνή και στην εγχώρια βιβλιογραφία. Τελικά επιλέχθηκε ως καταλληλότερη η μέθοδος του ερωτηματολογίου.

Το ερωτηματολόγιο που διαμορφώθηκε απευθυνόταν σε άτομα που ικανοποιούσαν συγκεκριμένα κριτήρια, δηλαδή θα έπρεπε:

- Η ηλικία τους να είναι μεταξύ 18 και 29 ετών.
- Να είναι εγγεγραμμένοι χρήστες τουλάχιστον σε ένα διαδεδωμένο μέσο κοινωνικής δικτύωσης (*social media*).
- Να είναι κάτοχοι έξυπνου κινητού τηλεφώνου (*smartphone*).
- Να έχουν στην κατοχή τους τουλάχιστον ένα δίπλωμα οδήγησης.

3.2. Επεξήγηση ερωτηματολογίου

Στην έρευνα έλαβαν μέρος 129 συμμετέχοντες. Οι 22 απάντησαν μέσω της ηλεκτρονικής φόρμας του ερωτηματολογίου που τους αποστάλθηκε ενώ οι υπόλοιποι 107 συμπλήρωσαν τα ερωτηματολόγια που τους δόθηκαν σε έντυπη μορφή. Οι συμμετέχοντες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο ήταν κάτοικοι Αθηνών, Θεσσαλονίκης και Βόλου και η έρευνα διεξάχθηκε εντός του έτους 2017. Σημειώνεται ότι τα ερωτηματολόγια/απαντήσεις που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα έρευνα αποτελούν μέρος ευρύτερης έρευνας ερωτηματολογίου για την επίδραση των ΜΚΔ κατά την οδήγηση και της οποίας τα αποτελέσματα βρίσκονται υπό επεξεργασία και δημοσίευση.

Μετά την ομαδοποίηση και την ανάλυση των απαντήσεων παρατηρήθηκε ότι 16 από τους συμμετέχοντες έδωσαν ελλείψεις απαντήσεις, έτσι μετά από τις διορθώσεις και τον επανέλεγχο, η παρούσα μελέτη βασίστηκε στα αποτελέσματα των απαντήσεων 113 από τους συνολικούς 129 συμμετέχοντες.

Στην αρχή του ερωτηματολογίου υπήρχε συνοπτικό εισαγωγικό κείμενο που καθιστούσε σαφή τον σκοπό του, δηλαδή ότι αυτή η έρευνα

πραγματοποιείται στο πλαίσιο Διπλωματικής Εργασίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. καθώς και το γεγονός ότι η συμπλήρωσή του είναι ανώνυμη. Ο μέσος χρόνος συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου εκτιμήθηκε στα 15 λεπτά.

Για λόγους συνοχής, διευκόλυνσης στη συμπλήρωση και στην μετέπειτα επεξεργασία, εξαγωγή και ανάλυση των απαντήσεων, κρίθηκε απαραίτητη η ομαδοποίηση των ερωτήσεων που είχαν επιλεγεί σε 4 ενότητες, οι οποίες ήταν:

A. Γενικές ερωτήσεις

Σε αυτή την κατηγορία οι συμμετέχοντες απάντησαν σε ερωτήσεις γενικού περιεχομένου (φύλο, επίπεδο σπουδών, εισόδημα κ.α.). Μέσω αυτών των απαντήσεων εξήχθηκαν δημογραφικά στοιχεία των συμμετεχόντων από τα οποία μετά την ανάλυσή τους είναι πιθανό να προκύψουν χρήσιμα αποτελέσματα.

B. Οδήγηση και επικοινωνία με κινητό τηλέφωνο

Στη δεύτερη κατηγορία ερωτήσεων παρατέθηκαν στοιχεία που σχετίζουν τη χρήση του έξυπνου κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση. Οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτήσεις που αφορούν τη χρήση των δεδομένων κινητής τηλεφωνίας για την πλοήγηση στο διαδικτυακό χώρο, εφαρμογών πλοήγησης (GPS), χρήση ΜΚΔ κυρίως κατά την οδήγηση αλλά και μέσα στην καθημερινότητά τους.

C. Social Media και Οδήγηση

Σε αυτή την κατηγορία περιλήφθηκαν στοχευόμενες ερωτήσεις της χρήσης των ΜΚΔ κατά τη διάρκεια της οδήγησης.

D. Οδηγικά χαρακτηριστικά

Στην τελευταία αυτή κατηγορία υπήρξαν ερωτήσεις σχετικές με την επισφαλή οδήγηση, την προσωπική βαθμολογία των οδηγικών ικανοτήτων, την εμπλοκή σε αυτοκινητιστικό ατύχημα και κατά πόσο μία εφαρμογή πλήρους απενεργοποίησης του κινητού κατά την οδήγηση θα επιλεγόταν από τους χρήστες.

Μέσω της επιλογής των ερωτήσεων αυτού του ερωτηματολογίου σε συνδυασμό με την κατηγοριοποίησή τους, δημιουργήθηκε ένα σημαντικό εργαλείο που μας βοήθησε στην εξαγωγή σημαντικών αποτελεσμάτων και οδήγησε σε χρήσιμα συμπεράσματα.

3.3. Επεξεργασία απαντήσεων

Τα δεδομένα των ερωτηματολογίων καταχωρήθηκαν σε φύλλο εργασίας (excel), ομαδοποιήθηκαν ανά ερώτηση και σε κάθε ερώτηση οι απαντήσεις κωδικοποιήθηκαν με σκοπό την πιο εύχρηστη επεξεργασία τους.

Στις ερωτήσεις με δύο πιθανές απαντήσεις, στην κωδικοποίηση χρησιμοποιήθηκαν οι αριθμοί μηδέν (0) και ένα (1). Στις ερωτήσεις με περισσότερες από δύο πιθανές απαντήσεις χρησιμοποιήθηκε η κλίμακα Likert με έως πέντε πιθανές απαντήσεις και με αντίστοιχο τρόπο έγινε και η κωδικοποίησή τους. Για παράδειγμα στην ερώτηση «Χρησιμοποιείτε Bluetooth όταν μιλάτε καθώς οδηγείτε;», οι πιθανές απαντήσεις ήταν “Ποτέ”, “Σπάνια”, “Αρκετές φορές”, “Πολλές φορές” και “Πάντα”, οπότε η κωδικοποίηση ήταν Ποτέ → 1, Σπάνια → 2, Αρκετές φορές → 3, Πολλές φορές → 4 και Πάντα → 5. Η κωδικοποίηση των απαντήσεων κάθε ερώτησης παρουσιάζεται στους παρακάτω Πίνακες.

| A. Γενικές ερωτήσεις. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|----------|---------------------|---------------------------|--------------------------------------|--|----------------------------|
| A1. Φύλο; | Αντρας | Γυναίκα | | | | |
| A2. Ηλικία; | | Έως 19 ετών | 20 ~ 29 | | | |
| A3. Οικογενειακή κατάσταση; | Έγγαμος | Άγαμος | | | | |
| A4. Έχετε παιδιά; | Όχι | Ναι | | | | |
| A5. Επίπεδο σπουδών; | | Δημοτικό | Γυμνάσιο/Λύκειο | ΑΕΙ/ΤΕΙ (ή φοίτηση αυτή την περίοδο) | Κάτοχος Μεταπτυχιακού ή Διδακτορικού τίτλου (ή σε εξέλιξη) | |
| A6. Επάγγελμα/Ιδιότητα; | Άνεργος | Ιδιωτικός υπάλληλος | Δημόσιος υπάλληλος | Ελεύθερος επαγγελματίας | Οικιακά | Φοιτητής/τρια |
| A7. Εισόδημα; | 0 €/μήνα | Έως 500€/μήνα | 500-1000€/μήνα | 1000-2000€/μήνα | Άνω των 2000€/μήνα | |
| A8. Έχετε άδεια οδήγησης; | | Ι.Χ. | Δίκυκλο | Ι.Χ. και Δίκυκλο | Άλλο | |
| A9. Με ποιους συγκατοικείτε; | | Μένω μόνος/η | Μένω με τους γονείς μου | Μένω με την οικογένειά μου | Συγκατοικώ με φίλο/η | |
| A10. Τόπος Κατοικίας; | - | - | - | - | - | - |
| A11. Έτος έκδοσης διπλώματος του οχήματος που χρησιμοποιείτε περισσότερο; | | Έως 6 χρόνια | 7-12 χρόνια | | | |
| A12. Πόσα χιλιόμετρα οδηγείτε εβδομαδιαία κατά μέσο όρο ανεξαρτήτως λόγου. | | Λίγα χλμ. | Πολύ βασικές μετακινήσεις | Τακτική οδήγηση | Αρκετά συχνή μετακίνηση | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος |

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|------|------------------------|
| A13. Έχετε στην κατοχή σας κάποιο όχημα; | | I.Χ. | Δίκυκλο | I.Χ. και Δίκυκλο | Άλλο | Δεν έχω δικό μου όχημα |
| A14(i). Συχνότητα χρήσης I.Χ. (δικού σας ή άλλου); | | Κάθε ημέρα | 3-4 φορές την εβδομάδα | Σπανιότερα/Καθόλου | | |
| A14(ii). Συχνότητα χρήσης δίκυκλου (δικού σας ή άλλου); | | Κάθε ημέρα | 3-4 φορές την εβδομάδα | Σπανιότερα/Καθόλου | | |
| A14(iii). Συχνότητα χρήσης άλλου οχήματος (δικού σας ή άλλου); | | Κάθε ημέρα | 3-4 φορές την εβδομάδα | Σπανιότερα/Καθόλου | | |
| A15. Συχνότητα αγοράς καινούργιου κινητού τηλεφώνου; | | Μία φορά το χρόνο ή συχνότερα | Δύο φορές το χρόνο ή συχνότερα | Πάνω από τρεις φορές το χρόνο | | |

Πίνακας 3. 1: Κωδικοποίηση απαντήσεων Α κατηγορίας ερωτηματολογίου

| B. Οδήγηση και επικοινωνία με το κινητό τηλέφωνο. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| B16. Όταν οδηγείτε παραμένετε συνδεδεμένος στο διαδίκτυο; | Όχι | Ναι | | | | |
| B17(i). Χρησιμοποιείτε και σε πιο βαθμό το κινητό για πρόσβασης στο διαδίκτυο όταν δεν οδηγείτε; | | Όχι | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ |
| B17(ii). Χρησιμοποιείτε και σε πιο βαθμό το κινητό για πρόσβασης στο διαδίκτυο όταν οδηγείτε; | | Όχι | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ |
| B18(i). Χρησιμοποιείτε και σε πιο βαθμό εφαρμογές επικοινωνίας μέσω κινητού όταν δεν οδηγείτε; | | Όχι | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ |
| B18(ii). Χρησιμοποιείτε και σε πιο βαθμό εφαρμογές επικοινωνίας μέσω κινητού όταν οδηγείτε; | | Όχι | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ |
| B19(i). Πόσο συχνά ασχολείστε με το κινητό σας όταν δεν οδηγείτε; | | Καθόλου | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ |
| B19(ii). Πόσο συχνά ασχολείστε με το κινητό σας όταν οδηγείτε; | | Καθόλου | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ |
| B20(i). Από όταν αρχίσατε να χρησιμοποιείτε τις εφαρμογές επικοινωνίας αυξήσατε περισσότερο την επικοινωνία σας μέσω κινητού όταν δεν οδηγείτε; | | Καθόλου | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ |
| B20(ii). Από όταν αρχίσατε να χρησιμοποιείτε τις εφαρμογές επικοινωνίας αυξήσατε περισσότερο την επικοινωνία σας μέσω κινητού όταν οδηγείτε; | | Καθόλου | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ |
| B21(i). Κατά τη γνώμη σας σε τη βαθμό επηρεάζει η ομιλία στο κινητό τηλέφωνο τη συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |
| B21(ii). Κατά τη γνώμη σας σε τη βαθμό επηρεάζει η ανάγνωση μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο τη συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |
| B21(iii). Κατά τη γνώμη σας σε τη | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |

| | | | | | | |
|---|--|---------|------|--------|------|-----------|
| βαθμό η συγγραφή μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο τη συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | | | | | | |
| B21(iv). Κατά τη γνώμη σας σε τη βαθμό επηρεάζει η λήψη ή και το ανέβασμα φωτογραφίας στο κινητό τηλέφωνο τη συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |
| B21(v). Κατά τη γνώμη σας σε τη βαθμό επηρεάζει η πλοήγηση στο ιντερνέτ στο κινητό τηλέφωνο τη συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |
| B22. Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι είστε εξαρτημένος από το κινητό σας τηλέφωνο; | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |

Πίνακας 3. 2: Κωδικοποίηση απαντήσεων Β κατηγορίας ερωτηματολογίου

| C. Social Media και οδήγηση. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|-------|---------|----------------------------|----------------------------|--------------------|------------------------|
| C23. Πόσο συχνά ασχολείστε με τα social media από τον υπολογιστή ή το tablet ή το κινητό σας; | | Σπάνια | Μία-δύο φορές την εβδομάδα | Αρκετές φορές την εβδομάδα | Μία φορά την ημέρα | Πολλές φορές την ημέρα |
| C24. Πόσα από τα γνωστά μέσα κοινωνικής δικτύωσης χρησιμοποιείτε; | | Ένα | Δύο | Τρία | Άνω των τριών | |
| C25. Πόσους φίλους/followers έχετε συνολικά; | | Έως 150 | 150 έως 500 | 500 έως 1000 | 1000 έως 2000 | Άνω των 2000 |
| C26. Ενώ οδηγείτε όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα social media το διαβάζετε; | | Ποτέ | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |
| C27. Ενώ οδηγείτε όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα social media, απαντάτε; | | Ποτέ | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |
| C28. Πόσο συχνά ενώ οδηγείτε βγάζετε selfie ή άλλη φωτογραφία και τη δημοσιεύετε; | | Ποτέ | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |
| C29. Ενώ οδηγούσατε πόσες αναρτήσεις/δημοσιεύσεις/φωτογραφίες πραγματοποιήσατε την τελευταία εβδομάδα; | Καμία | Μία | Δύο | Τρεις | Πάνω από τρεις | Αρκετές |

Πίνακας 3. 3: Κωδικοποίηση απαντήσεων C κατηγορίας ερωτηματολογίου

| D. Οδηγικά χαρακτηριστικά. | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|-----|-----------|-------------------------------|--------------------------|----------------------------------|-----------------|
| D30. Κατά την οδήγηση φοράτε ζώνη ασφαλείας ή κράνος; | Όχι | Ναι | | | | |
| D31. Χρησιμοποιείται Bluetooth όταν μιλάτε καθώς οδηγείτε; | | Ποτέ | Σπάνια | Αρκετές φορές | Πολλές φορές | Πάντα |
| D32. Έχετε εμπλακεί ποτέ σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα είτε ως οδηγός είτε ως επιβάτης; | Όχι | Ναι | | | | |
| D33. Αν ναι σαν οδηγός, πιστεύετε ότι ήταν δική σας υπαιτιότητα; | | Καθόλου | Συμμετείχα και εγώ στην αιτία | Έφταιγα αποκλειστικά εγώ | Δεν μου έχει συμβεί ποτέ τροχαίο | |
| D34. Βαθμολογήστε τον εαυτό σας ως οδηγό; | | Όχι καλός | Λίγο καλός | Αρκετά καλός | Πολύ καλός | Πάρα πολύ καλός |
| D35. Θα χρησιμοποιούσατε μία εφαρμογή απενεργοποίησης του κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση; | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |

Πίνακας 3. 4: Κωδικοποίηση απαντήσεων D κατηγορίας ερωτηματολογίου

3.4. Εξαγωγή αποτελεσμάτων

Αρχικά επιλέχθηκε τα αποτελέσματα να αναλυθούν με τη μέθοδο της περιγραφικής στατιστικής, όπου δημιουργήθηκαν διαγράμματα σε μορφή πίτας, ραβδογράμματα και λοιπά διαγράμματα καθώς και οι σχετικοί πίνακες. Μέσω αυτών των διαγραμμάτων έγιναν κατανοητές οι απαντήσεις των συμμετεχόντων και εξήχθηκαν τα αρχικά συμπεράσματα αυτής της ανάλυσης. Μετά την πρωτογενή ανάλυση έγινε φανερό η ανάγκη συνδυαστικών ερωτήσεων καθώς και ποιες από τις απαντήσεις των ερωτήσεων πρέπει να ομαδοποιηθούν και αναλυθούν διεξοδικότερα.

Μετά από αρκετές δοκιμές επιλέχθηκαν και παρουσιάζονται στο κεφάλαιο των αποτελεσμάτων (Κεφάλαιο 4), οι σημαντικότεροι συνδυασμοί ερωτήσεων με σκοπό την εξαγωγή σύνθετων αποτελεσμάτων. Αυτή η διαδικασία πραγματοποιήθηκε φύλλα εργασίας (*excel*) όπου δημιουργήθηκαν συγκεντρωτικοί πίνακες (*pivot tables*).

3.5. Ερωτηματολόγιο

Σε αυτή την ενότητα παρατίθεται το ερωτηματολόγιο αυτής της έρευνας.

Γενικές Ερωτήσεις

1. 1. Φύλλο *
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Γυναίκα

☐ Άνδρας

2. 2. Ποια είναι η ηλικία σας; *

3. 3. Οικογενειακή κατάσταση: *
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Έγγαμος/η

☐ Άγαμος/η

4. 4. Έχετε παιδιά; *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Ναι

☐ Όχι

5. 5. Επίπεδο σπουδών: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Δημοτικό

☐ Γυμνασία/Λύκειο

☐ ΑΕΙ/ΤΕΙ (ή Φαίτηση αυτή την περίοδο)

☐ Κάτοχος Μεταπτυχιακού ή Διδακτορικού Τίτλου (ή σε εξέλιξη)

https://forms.gle/6mP8tmta/1aU/DgucDMon3q/SWqFseV4qYVtX_sNKGqJpYamW2B0p0rthm

Εικόνα 3. 1: 1η Σελίδα Ερωτηματολογίου

4/2/2017 Ερωτηματολόγιο

6. **6.Επάγγελμα/Ιδιότητα: ***
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν:

☐ Ιδιωτικός υπάλληλος

☐ Δημόσιος υπάλληλος

☐ Ελεύθερος Επαγγελματίας

☐ Οικιακά

☐ Φοιτητής/τρια

☐ Άλλο: _____

7. **7.Εισόδημα:**
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν:

☐ έως 500/μήνα

☐ 500-1000/μήνα

☐ 1000-2000/μήνα

☐ άνω των 2000/μήνα

8. **8.Έχετε άδεια οδήγησης: ***
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν:

☐ Ι.Χ.

☐ Δίκυκλο

☐ Άλλο: _____

9. **9.Με ποιους συγκατοικείτε: ***
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν:

☐ Μένω μόνος/μόνη

☐ Μένω με τους γονείς μου

☐ Μένω με την οικογένειά μου (συζυγας ή/και παιδιά)

☐ Συγκατοικώ με φίλο/φίλη

10. **10.Τόπος κατοικίας: ***

11. **11.Έτος έκδοσης διπλώματος (του οχήματος που χρησιμοποιείτε περισσότερο πχ Ι.Χ., δίκυκλο, άλλο): ***

12. **12.Πόσα χιλιόμετρα οδηγείτε κατά μέσο όρο είτε για επαγγελματικούς είτε για προσωπικούς λόγους την εβδομάδα: ***

https://docs.google.com/forms/d/1sU0gm0Mδν3qfSWqFpsW4oY7f8C_3hK7qg_3pVomW2N0d3e1t8form

Εικόνα 3. 2: 2η Σελίδα Ερωτηματολογίου

4/7/2017 Ερωτηματολόγιο

13. **13. Έχετε στην κατοχή σας κάποιο όχημα; ***
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Ι.Χ.
☐ Δίκυκλο
☐ Άλλο όχημα
☐ Δεν έχω δικό μου όχημα

14. **14. Συχνότητα χρήσης οχήματος (δικού σας ή άλλου). Σημειώστε για 1 ή παραπάνω οχήματα.**
Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

| | Κάθε μερα | 3-4 φορές την εβδομάδα | Σπανιότερα/Καθόλου |
|---------|----------------------|------------------------|----------------------|
| ΙΧ | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Δίκυκλο | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Άλλο | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

15. **15. Κάθε πότε αγοράζετε καινούργιο κινητό τηλέφωνο; ***
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Μια φορά το χρόνο ή και σπανιότερα
☐ Δύο φορές το χρόνο
☐ Συχνότερα

Οδήγηση και επικοινωνία με κινητό τηλέφωνο

16. **16. Όταν οδηγείτε παραμένετε συνδεδεμένος στο διαδίκτυο; ***
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ ΝΑΙ αν είναι συνδεδεμένο το τηλέφωνό μου το αφήνω ως έχει
☐ ΟΧΙ αποσυνδέω την σύνδεση

17. **17. Χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό το κινητό για πρόσβαση στο διαδίκτυο, εύρεση διαδρομής, εύρεση πληροφοριών ταξιδιού κ.α.; ***
Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

| | Όχι, δε το χρησιμοποιώ | Σπάνια | Λίγα | Αρκετά | Πολύ |
|----------------|------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Όταν ΔΕΝ οδηγώ | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Όταν ΟΔΗΓΩ | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

18. **18. Χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό εφαρμογές επικοινωνίας μέσω κινητού (Viber, Facetime, Messenger κ.α.); ***
Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

| | Όχι, δε χρησιμοποιώ | Σπάνια | Λίγα | Αρκετά | Πολύ |
|----------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Όταν ΔΕΝ οδηγώ | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Όταν ΟΔΗΓΩ | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> | <input type="text"/> |

https://docs.google.com/forms/d/1sU0grCM6n3q5WqFpsW4bVYbX_uNKKyqj9nVomW2N04jre1tform

38

Εικόνα 3. 3: 3η Σελίδα Ερωτηματολογίου

4/7/2017 Ερωτηματολόγιο

19. 19. Πόσο συχνά, ασχολείστε με το κινητό σας (το κρατάτε πάντα μαζί σας, το ανοιγοκλείνετε, παίζετε παιχνίδια, είστε στο ίντερνετ ή τα social media, στέλνετε μηνύματα κλπ)? *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

| | Καθόλου | Λίγα | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ |
|----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Όταν ΔΕΝ οδηγώ | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Όταν ΟΔΗΓΩ | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

20. 20. Από όταν αρχίσατε να χρησιμοποιείτε εφαρμογές επικοινωνίας (Viber, Facetime, Messenger κ.α.) ασχολείστε με το κινητό σας περισσότερο, αυξάνοντας την επικοινωνία σας? *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

| | Καθόλου επικοινωνώ το ίδιο | Λίγα περισσότερα | Αρκετά περισσότερα | Πολύ περισσότερα | Παρα πολύ περισσότερα πλέον |
|----------------|----------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|
| Όταν ΔΕΝ οδηγώ | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Όταν ΟΔΗΓΩ | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

21. 21. Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η χρήση (με οποιοδήποτε τρόπο) του κινητού τηλεφώνου την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη ανά σειρά.

| | Καθόλου | Λίγα | Αρκετά | Πολύ | Παρα πολύ |
|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Ομιλία | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Αναγνώση Μηνύματος | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Γράψιμο Μηνύματος | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Λήψη φωτογραφίας (ή /και ανεβασμα) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| Πλοήγηση στο ίντερνετ | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

22. 22. Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι είστε εξαρτημένος από το κινητό σας τηλέφωνο; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Καθόλου | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| | | | | | Πάρα πολύ |

Social Media και Οδήγηση

23. 23. Πόσο συχνά ασχολείστε γενικά (ελέγχετε, απαντάτε σε μηνύματα, αναρτάτε) με τα social media από τον υπολογιστή σας/tablet/κινητό; *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Σπάνια, όποτε θυμηθώ

☐ Μια - δυο φορές τη βδομάδα, το πολύ

☐ Αρκετές φορές την εβδομάδα

☐ Μία φορά την μέρα

☐ Πολλές φορές την ημέρα

https://docs.google.com/forms/d/1sU0gq2M6n3qSWqFpsV4pYVbX_c#KYqJpVemW2W0jnrntfom

-48-

Εικόνα 3. 4: 4η Σελίδα Ερωτηματολογίου

47/2017 Ερωτηματολόγιο

24. **24.Χρησιμοποιείτε κάποιο από τα παρακάτω μέσα κοινωνικής δικτύωσης; ***
Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Facebook

☐ Instagram

☐ Twitter

☐ Snapchat

☐ Άλλο: _____

25. **25.Πόσους φίλους/followers έχετε συνολικά (ας είναι ίδιοι και σε διαφορετικές εφαρμογές);**

26. **26.Ενώ οδηγείτε, όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από social media το διαβάζετε; ***
Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Ποτέ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Ναι, το διαβάζω πάντα σχεδόν αμέσως

27. **27.Ενώ οδηγείτε όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από social media, απαντάτε; ***
Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Ποτέ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Ναι, σχεδόν πάντα

28. **28.Πόσο συχνά ενώ οδηγείτε βγάζετε selfie ή άλλη φωτογραφία για παράδειγμα, από το δρόμο ή από άλλα αυτοκίνητα, και τη δημοσιεύετε; ***
Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Δεν το κάνω ποτέ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Πάρα πολλές φορές το κάνω

29. **29.Ενώ οδηγούσατε, πόσες αναρτήσεις/δημοσιεύσεις/φωτογραφίες κάνατε εσείς τις τελευταίες 7 ημέρες; ***

Οδηγικά Χαρακτηριστικά

https://docs.google.com/forms/d/1sU0gKCM6n3q5WqFpsW4pY7bX_uNKYqjJmVomW2N0zXtIhIform

58

Εικόνα 3. 5: 5η Σελίδα Ερωτηματολογίου

47/2017 Ερωτηματολόγιο

30. 30. Κατά την οδήγηση, φοράτε ζώνη ασφαλείας ή κράνος οι μοτοσυκλετιστές; *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Ναι

☐ Όχι

31. 31. Χρησιμοποιείται bluetooth όταν μιλάτε καθώς οδηγείτε; *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Αρκετές φορές

☐ Πολλές φορές

☐ Πάντα

32. 32. Έχετε εμπλακεί ποτέ σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα είτε ως οδηγός είτε ως επιβάτης; *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Ναι

☐ Όχι

33. 33. Αν ναι, πόσον ήσασταν οδηγός, πιστεύετε ότι ήταν δική σας η υπαιτιότητα; *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Καθόλου

☐ Συμμετείχα και εγώ στην αιτία

☐ Έφταιγα αποκλειστικά εγώ

34. 34. Βαθμολογήστε τον εαυτό σας ως οδηγό; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Όχι καλός ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Πάρα καλός


35. 35. Θα χρησιμοποιούσατε μια εφαρμογή η οποία θα απενεργοποιούσε τα κινητά τηλέφωνα κατά τη διάρκεια της οδήγησης; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Όχι ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Κάθε φορά που θα οδηγούσα

Με την υποστήριξη της

 Google Forth

https://docs.google.com/forms/d/1sU0gM6n3q5WqFpsW4pY7bX_uNKYqj9nVemW2N04xet8tform

Εικόνα 3. 6: 6η Σελίδα Ερωτηματολογίου

4. Αποτελέσματα

4.1. Αποτελέσματα απαντήσεων

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται οι απαντήσεις που έδωσαν οι συμμετέχοντες στο ερωτηματολόγιο αυτής της έρευνας. Στο πρώτο μέρος παρουσιάζεται το σύνολο των απαντήσεων.

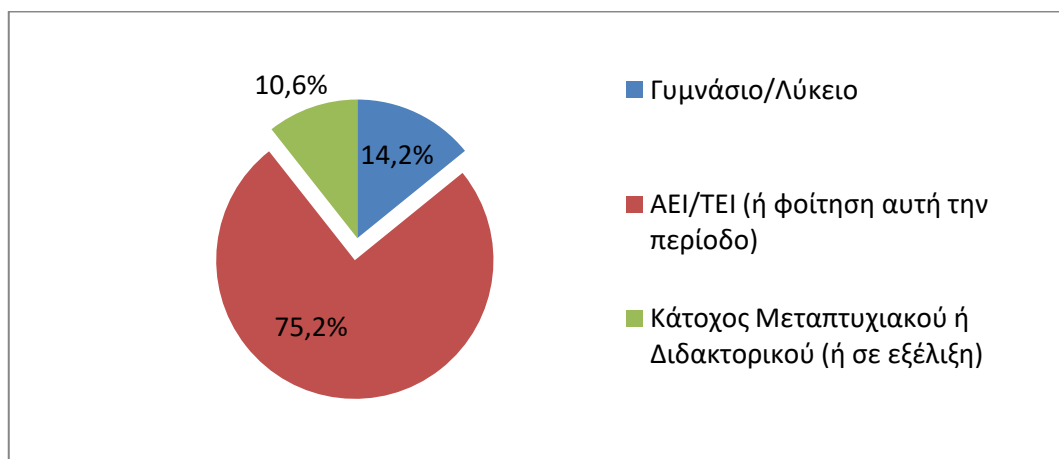
4.1.1. Γενικές ερωτήσεις

Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων ήταν άνδρες με ποσοστό 73,5% του συνολικού δείγματος.

| Φύλο | Αριθμός | Ποσοστό (%) |
|---------|---------|-------------|
| Άνδρας | 83 | 73,5 |
| Γυναίκα | 30 | 26,5 |

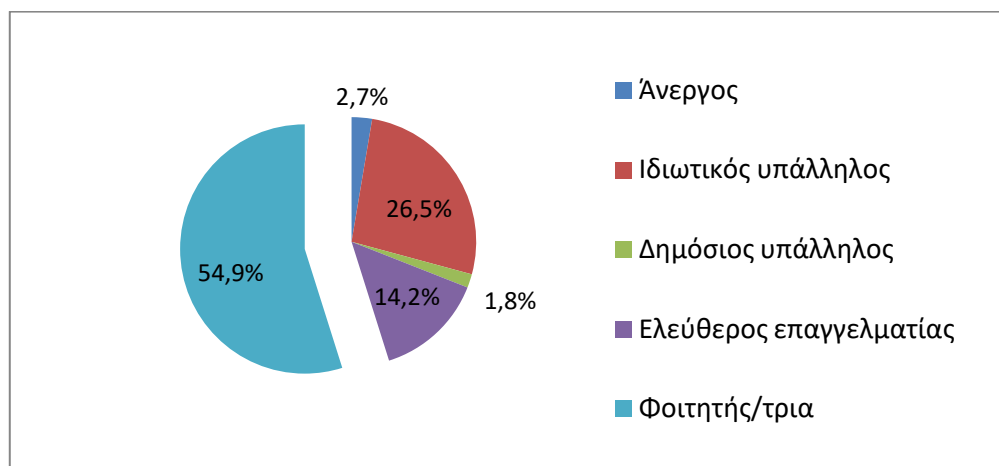
Πίνακας 4. 1: Ποιο είναι το φύλο σας;

Το 75,2% των συμμετεχόντων είναι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης και το 10,6% ανώτατης εκπαίδευσης ενώ κανένας (ποσοστό 0%) δεν είναι απόφοιτος μόνο του δημοτικού.



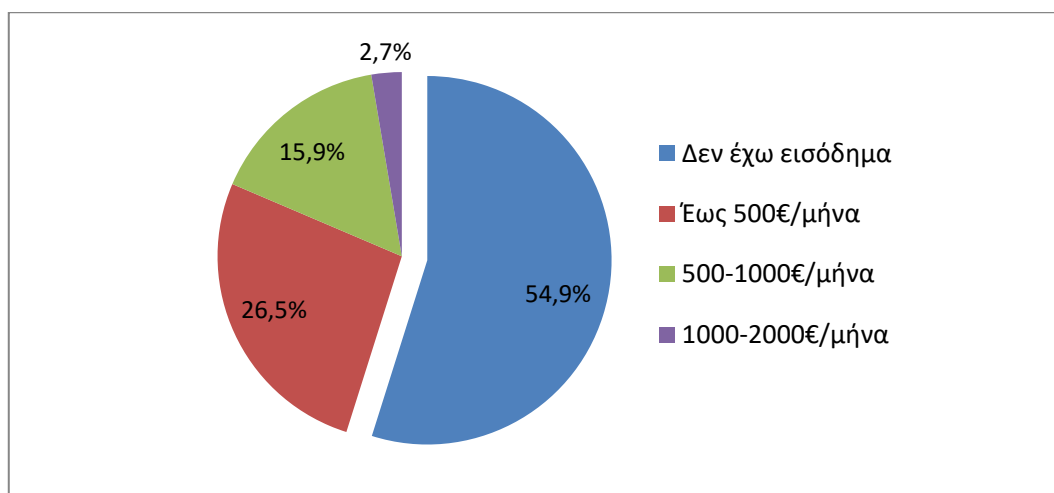
Διάγραμμα 4. 1: Ποιο είναι το επίπεδο των σπουδών σας;

Το 54,9% των συμμετεχόντων είναι ακόμη φοιτητές ενώ το 42,5% είναι εργαζόμενοι, παράγοντας που αυξάνει την ανάγκη των μετακινήσεων για τουλάχιστον τους μισούς συμμετέχοντες.



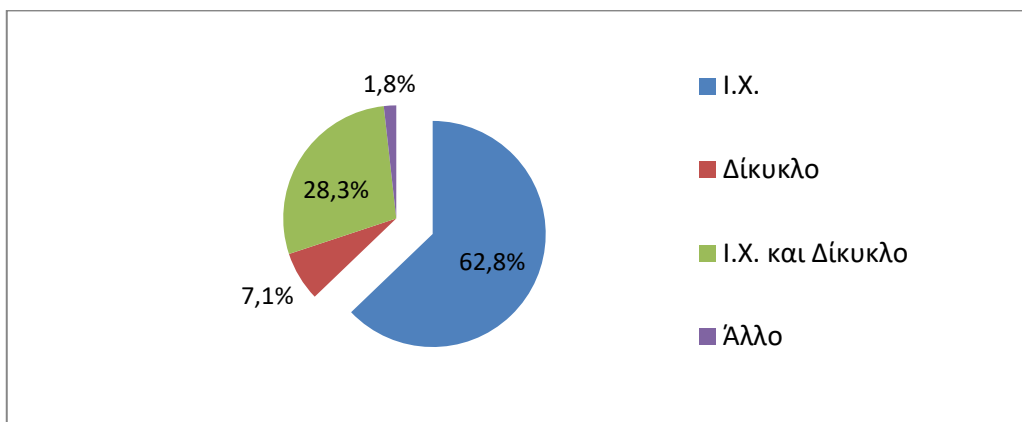
Διάγραμμα 4. 2: Ποιο είναι το επάγγελμα/ιδιότητά σας;

Το 54,9% των ερωτηθέντων δεν έχουν εισόδημα, το 15,9% είναι αμειβόμενοι με 500-1000€/μήνα και μόλις το 2,7% έχουν εισόδημα από 1000-2000€/μήνα. Κανένας (ποσοστό 0%) δεν βρίσκεται στην κατηγορία των πάρα πολύ καλά αμειβόμενων με εισόδημα άνω των 2000€/μήνα.



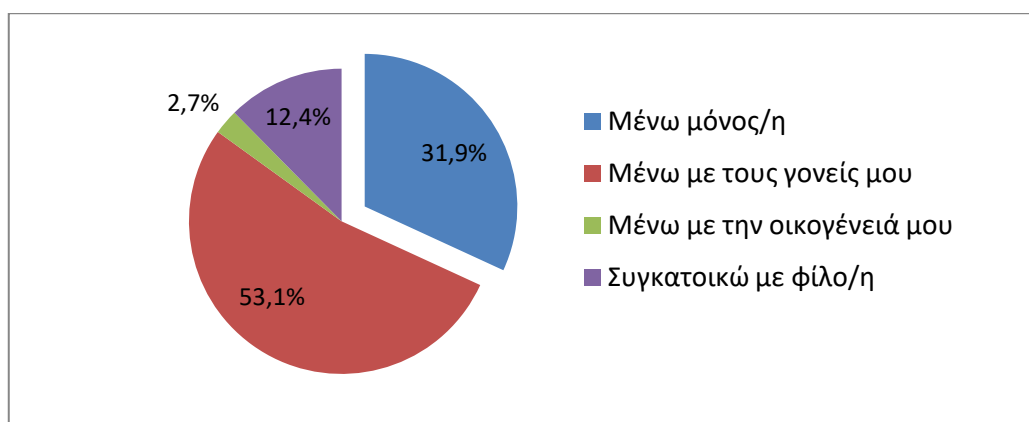
Διάγραμμα 4. 3: Ποιο είναι το εισόδημά σας;

Το 98,2% των συμμετεχόντων έχει δίπλωμα Ι.Χ. ή δικύκλου, ενώ μόλις το 1,8% έχει επαγγελματικό δίπλωμα. Το 100% του δείγματος έχει δίπλωμα οδήγησης.



Διάγραμμα 4. 4: Έχετε άδεια οδήγησης;

Το 31,9% μένει μόνος/η του, ενώ οι υπόλοιποι συγκατοικούν με φίλο ή οικογενειακό πρόσωπο, σε αυτή την περίπτωση μπορεί να έχουμε τη χρήση ενός οχήματος από πολλούς χρήστες.



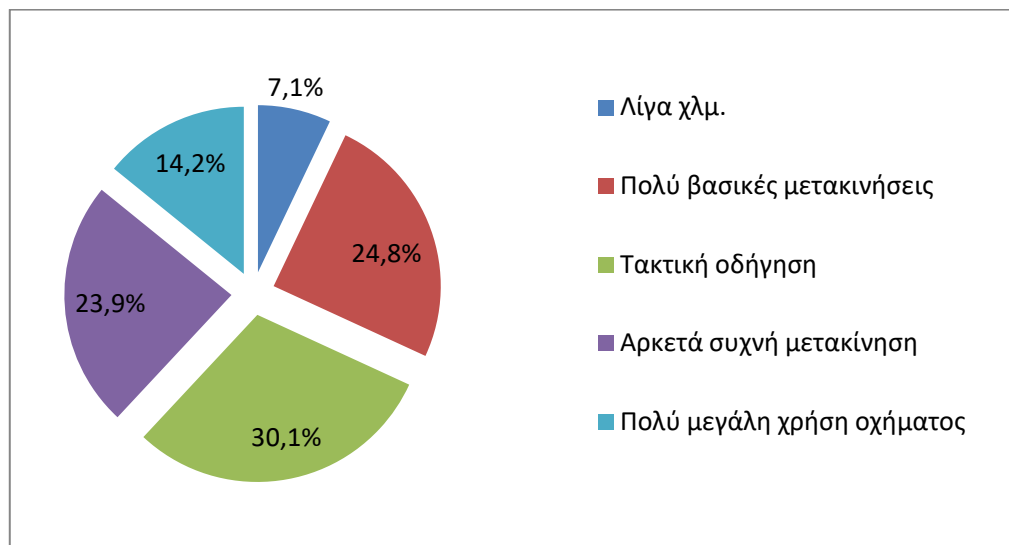
Διάγραμμα 4. 5: Με ποιους συγκατοικείτε;

Το 24,8% των συμμετεχόντων έχει δίπλωμα οδήγησης στην κατοχή του άνω της επταετίας.

| Έτη κατοχής διπλώματος | Αριθμός | Ποσοστό (%) |
|------------------------|---------|-------------|
| 1 έως 6 χρόνια | 85 | 75,2 |
| 7 έως 12 χρόνια | 28 | 24,8 |

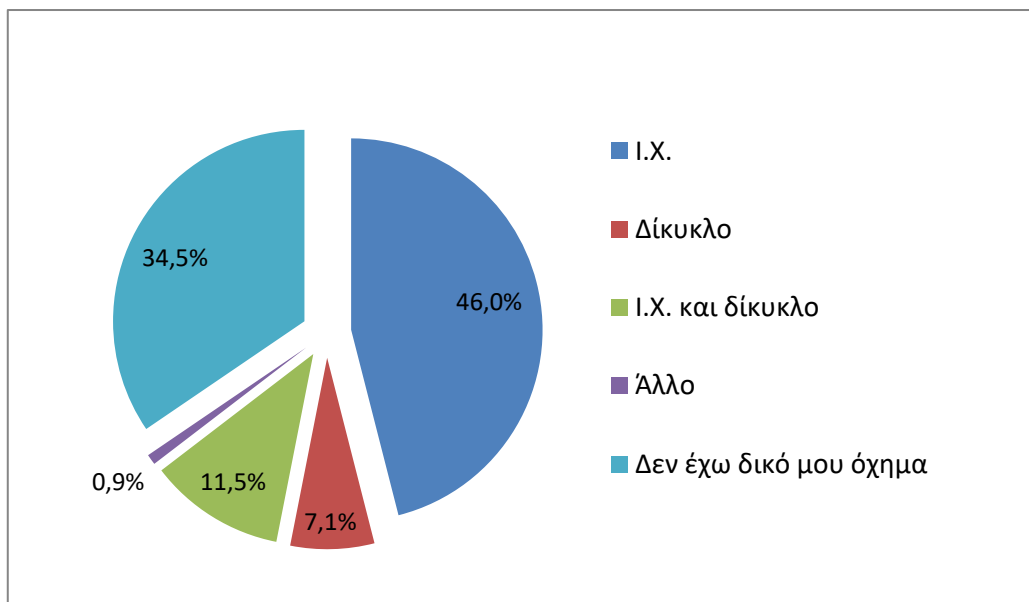
Πίνακας 4. 2: Ποιο είναι το έτος έκδοσης του διπλώματός σας;

Το 30,1% των ερωτηθέντων πραγματοποιεί τακτική οδήγηση, το 23,9% αρκετά συχνή μετακίνηση και το 14,2% κάνει πολύ μεγάλη χρήση του οχήματός του, παράγοντας πολύ σημαντικός για το στόχο του ερωτηματολογίου.



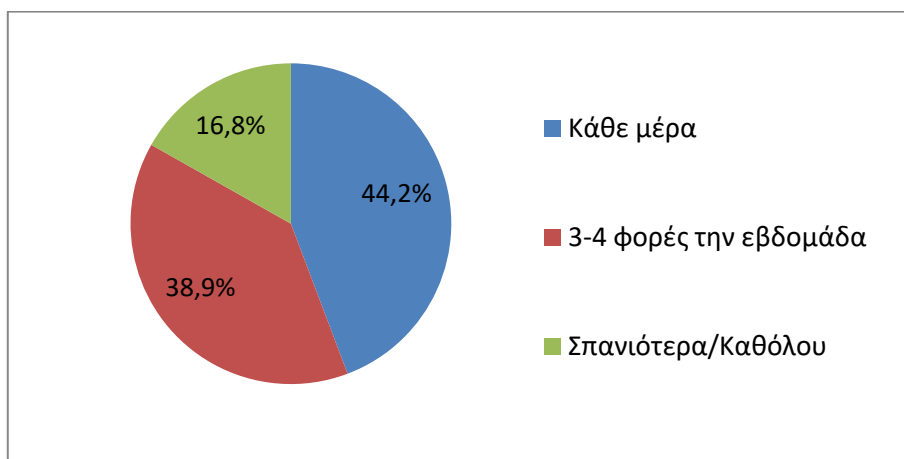
Διάγραμμα 4. 6: Πόσα χλμ. οδηγείτε για οποιοδήποτε λόγο μέσα στην εβδομάδα;

Οι μισοί συμμετέχοντες με ποσοστό 46% έχουν δικό τους Ι.Χ., το 34,5% δεν έχει δικό το όχημα ενώ οι υπόλοιποι έχουν στην κατοχή τους κάποιο όχημα.



Διάγραμμα 4. 7: Έχετε στην κατοχή σας κάποιο όχημα;

Σχεδόν οι μισοί συμμετέχοντες με ποσοστό 44,2% χρησιμοποιούν το Ι.Χ. σε καθημερινή βάση, το 38,9% κάνει χρήση 3-4 φορές την εβδομάδα και το 16,8% το χρησιμοποιεί σπάνια.



Διάγραμμα 4. 8: Ποια η συχνότητα χρήσης του Ι.Χ. σας;

Η συντριπτική πλειοψηφία με ποσοστό 96,5% αγοράζει ένα κινητό τηλέφωνο μία φορά το χρόνο ενώ κανένας (ποσοστό 0%) δεν αγοράζει κινητό τηλέφωνο πάνω από δύο φορές το χρόνο.

| Συχνότητα αγοράς καινούργιου κινητού τηλεφώνου | Αριθμός | Ποσοστό (%) |
|--|---------|-------------|
| Μία φορά το χρόνο ή σπανιότερα | 109 | 96,5 |
| Δύο φορές το χρόνο | 4 | 3,5 |

Πίνακας 4. 3: Κάθε πότε αγοράζετε καινούργιο κινητό τηλέφωνο;

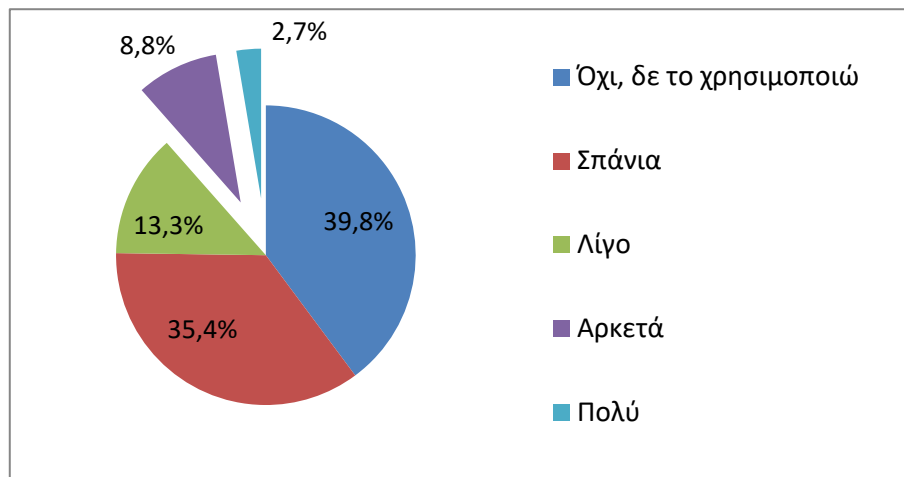
4.1.2. Οδήγηση και επικοινωνία με κινητό τηλέφωνο

Το 55,8% των συμμετεχόντων παραμένει συνδεδεμένος στο διαδίκτυο όταν οδηγεί, αρκετά μεγάλο ποσοστό των συμμετεχόντων.

| Σε σύνδεση κατά την οδήγηση | Αριθμός | Ποσοστό (%) |
|-----------------------------|---------|-------------|
| ΟΧΙ | 50 | 44,2 |
| ΝΑΙ | 63 | 55,8 |

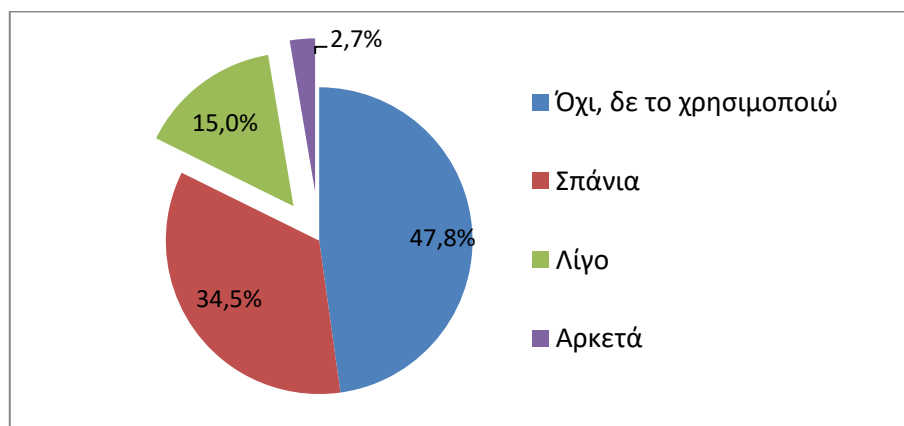
Πίνακας 4. 4: Όταν οδηγείτε παραμένετε συνδεδεμένος στο διαδίκτυο;

Το 11,5% δηλώνει ότι χρησιμοποιεί αρκετά έως πολύ το κινητό του για βασικές χρήσεις όπως την εύρεση μίας διαδρομής κατά την οδήγηση, ενώ το 75,2% δεν το χρησιμοποιεί καθόλου ή κάνει σπάνια χρήση αυτού.



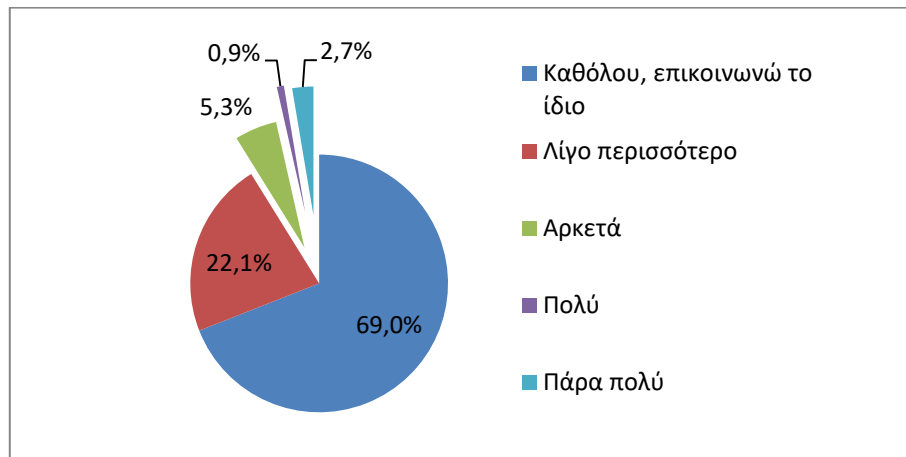
Διάγραμμα 4. 9: Χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό το κινητό για πρόσβαση στο διαδίκτυο, εύρεση διαδρομής, εύρεση πληροφοριών ταξιδιού κ.α., κατά την οδήγηση;

Μόλις το 2,7% δηλώνει ότι χρησιμοποιεί αρκετά το κινητό του για επικοινωνία μέσω εφαρμογών ενώ οδηγεί, το 47,8% δεν το χρησιμοποιεί καθόλου ενώ κανένας συμμετέχων (0%) δεν δήλωσε ότι το χρησιμοποιεί σε μεγάλο βαθμό.



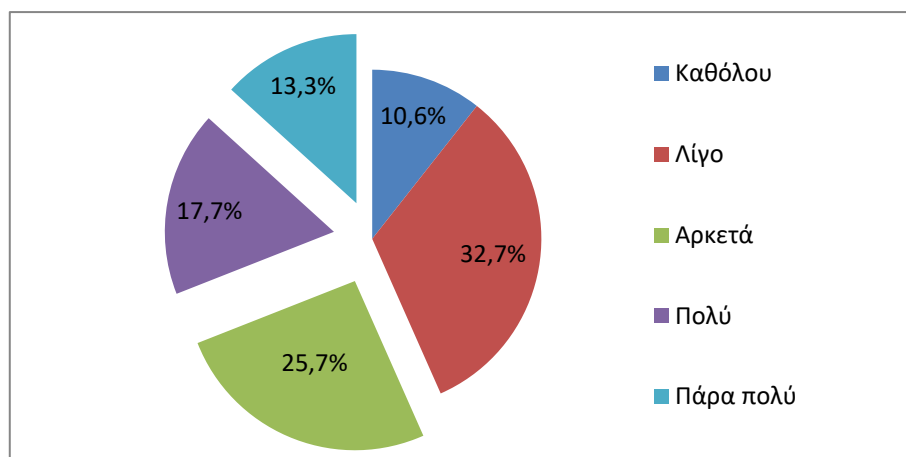
Διάγραμμα 4. 10: Χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό εφαρμογές επικοινωνίας μέσω κινητού κατά την οδήγηση; (Viber, Facetime, Messenger)

Το 8,9% του δείγματος ισχυρίζεται ότι η επικοινωνία του αυξήθηκε αρκετά έως πάρα πολύ μετά την χρήση των εφαρμογών επικοινωνίας ενώ το 69% δηλώνει ότι επικοινωνεί το ίδιο.



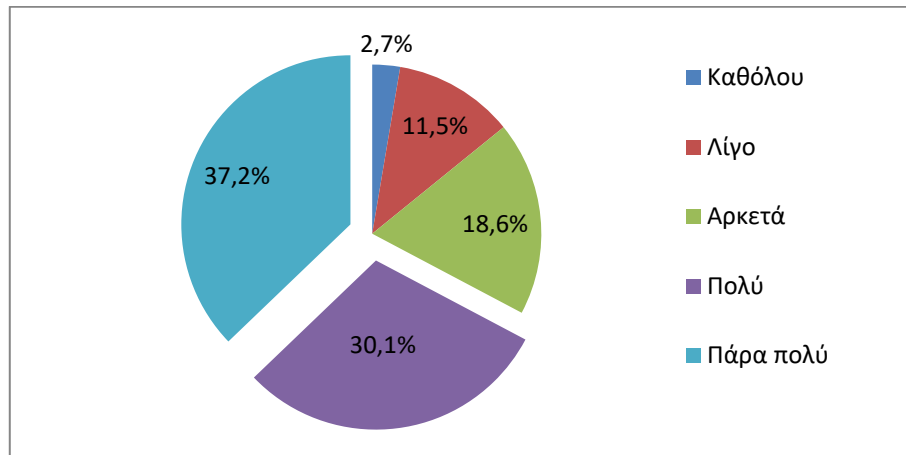
Διάγραμμα 4. 11: Από όταν αρχίσατε να χρησιμοποιείτε τις εφαρμογές επικοινωνίας (Viber, Facetime, Messenger) ασχολείστε με το κινητό σας περισσότερο, αυξάνοντας την επικοινωνία σας κατά την οδήγηση;

Το 30% των συμμετεχόντων ισχυρίζεται ότι η ομιλία στο κινητό τηλέφωνο επηρεάζει πολύ έως πάρα πολύ την συγκέντρωση κατά την οδήγηση, ενώ το 43,3% ότι δεν επηρεάζει σχεδόν καθόλου τη συγκέντρωσή τους.



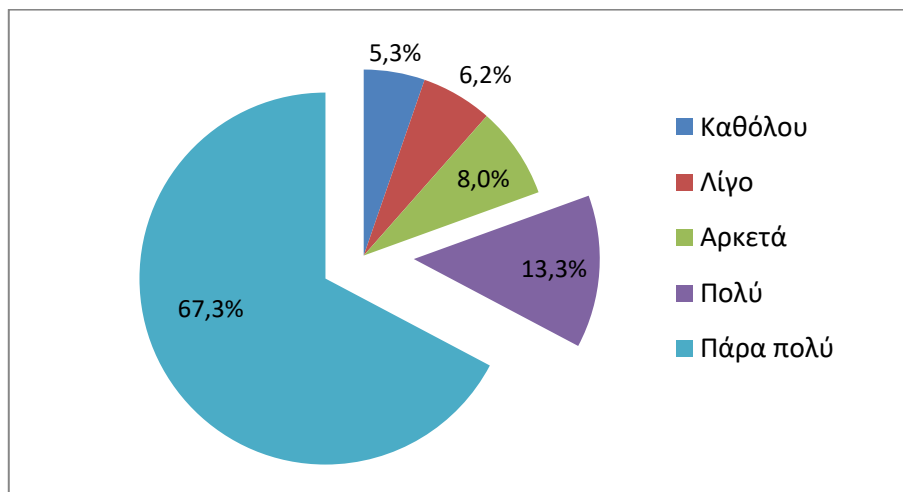
Διάγραμμα 4. 12: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η ομιλία στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση;

Το 67,3% των ερωτηθέντων ισχυρίζεται ότι η ανάγνωση μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο επηρεάζει πολύ έως πάρα πολύ την συγκέντρωση κατά την οδήγηση και το 48,7% ότι δεν επηρεάζεται σχεδόν καθόλου η συγκέντρωσή τους.



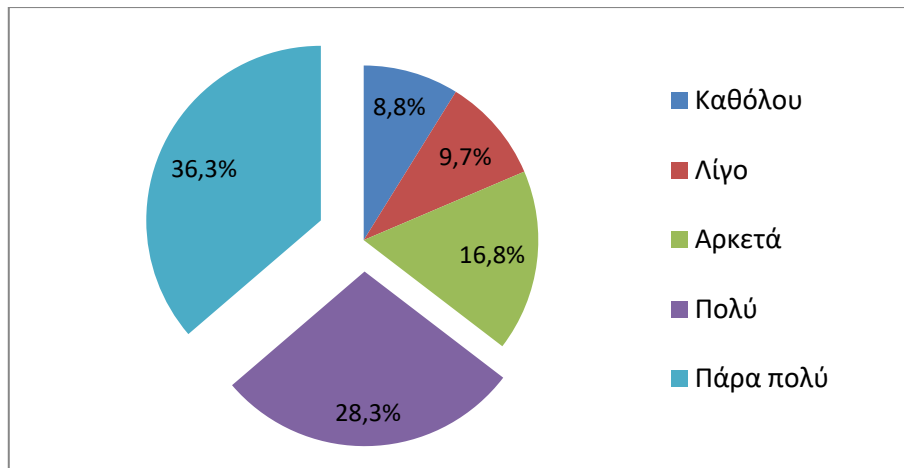
Διάγραμμα 4. 13: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η ανάγνωση μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση;

Το 80,6% ισχυρίζεται ότι το γράψιμο μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο επηρεάζει πολύ μέχρι πάρα πολύ την συγκέντρωση κατά την οδήγηση και το 11,5% ότι δεν επηρεάζει σχεδόν καθόλου τη συγκέντρωσή τους.



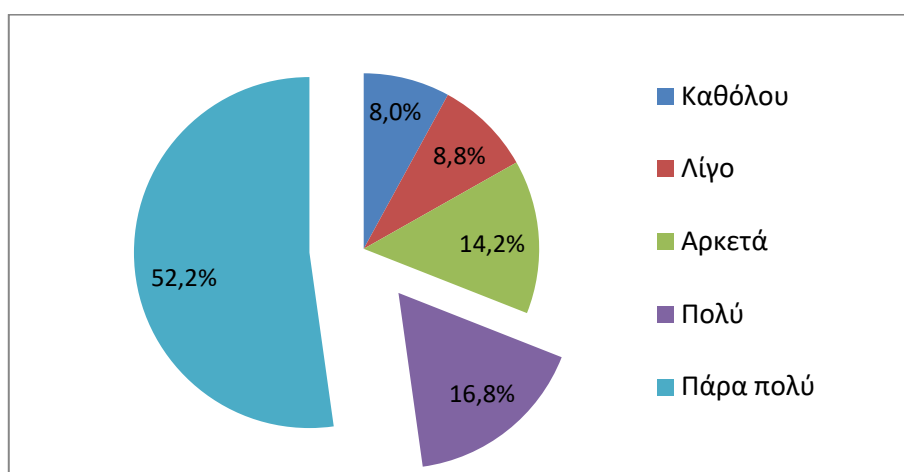
Διάγραμμα 4. 14: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει το γράψιμο μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση;

Το 64,6% των συμμετεχόντων ισχυρίζεται ότι η λήψη ή και το ανέβασμα φωτογραφίας στο κινητό τηλέφωνο επηρεάζει πολύ μέχρι πάρα πολύ την συγκέντρωση κατά την οδήγηση ενώ το 18,5% ότι δεν επηρεάζεται σχεδόν καθόλου η συγκέντρωσή τους.



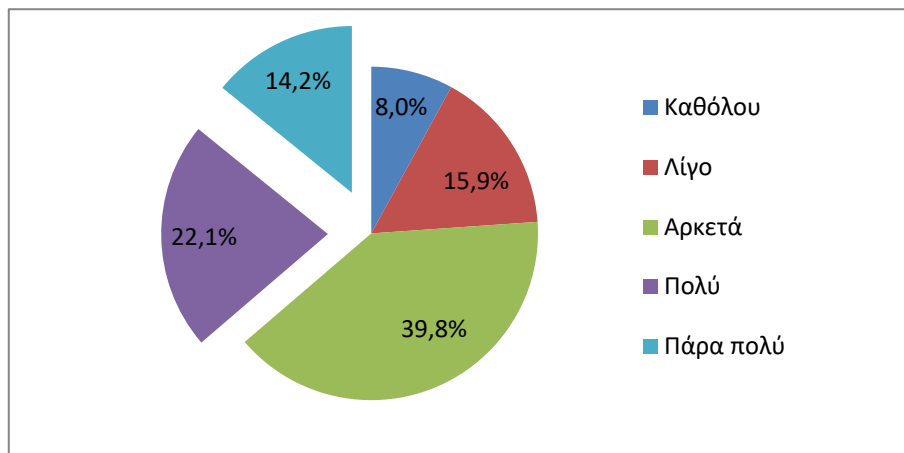
Διάγραμμα 4. 15: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η λήψη ή και το ανέβασμα φωτογραφίας στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση;

Το 69% των συμμετεχόντων ισχυρίζεται ότι η πλοήγηση στο ιντερνέτ στο κινητό τηλέφωνο επηρεάζει πολύ μέχρι πάρα πολύ την συγκέντρωση κατά την οδήγηση και το 16,8% ότι δεν επηρεάζεται σχεδόν καθόλου η συγκέντρωσή τους.



Διάγραμμα 4. 16: Κατά τη γνώμη σας, σε τι βαθμό επηρεάζει η πλοήγηση στο ιντερνέτ στο κινητό τηλέφωνο την συγκέντρωσή σας κατά την οδήγηση;

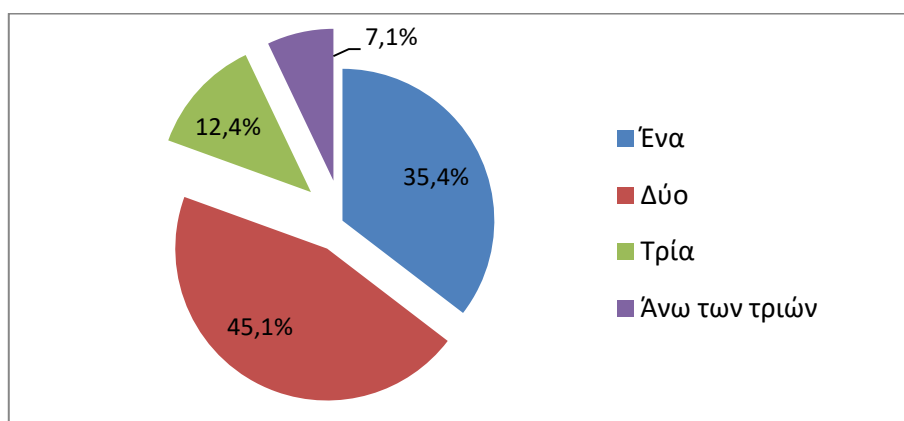
Το 36,3% των συμμετεχόντων ισχυρίζεται ότι είναι εξαρτημένο από το κινητό του σε πολύ έως πάρα πολύ μεγάλο βαθμό, ενώ αρκετά εξαρτημένο δηλώνει το 39,8%.



Διάγραμμα 4. 17: Σε ποιο βαθμό πιστεύετε ότι είστε εξαρτημένος από το κινητό σας τηλέφωνο;

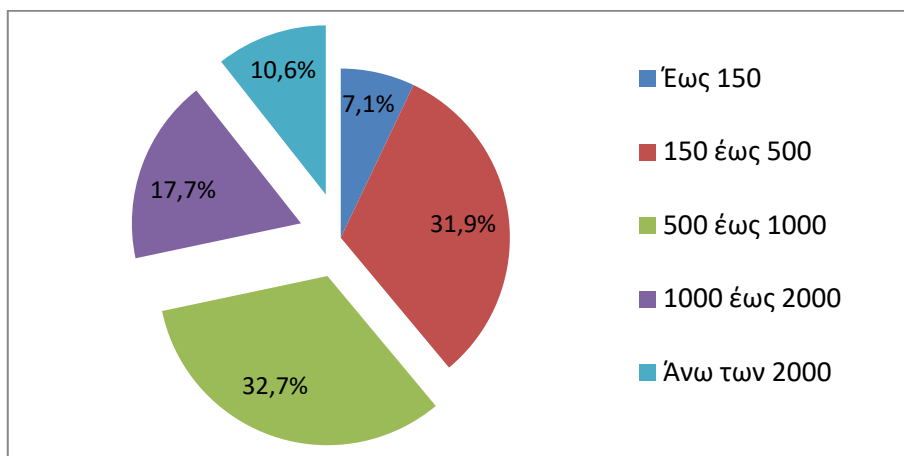
4.1.3. Social Media και Οδήγηση

Το 45,1% των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν δύο από τα γνωστά μέσα κοινωνικής δικτύωσης και το 19,5% τουλάχιστον τρία. Κάτι που υποδηλώνει εξοικείωση των συμμετεχόντων με τα ηλεκτρονικά μέσα κοινωνικής δικτύωσης.



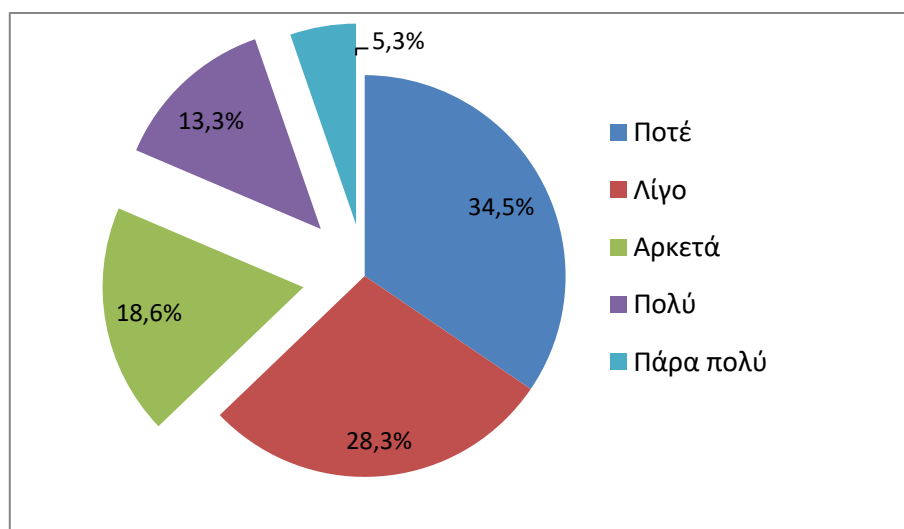
Διάγραμμα 4. 18: Πόσα από τα γνωστά μέσα κοινωνικής δικτύωσης χρησιμοποιείτε;

Το 28,3% δήλωσε ότι έχει από 1000 έως άνω των 2000 δικτυακούς φίλους και το 32,7% από 500 έως 1000. Κάτι που υποδηλώνει εξοικείωση των συμμετεχόντων και των φίλων τους με τα ηλεκτρονικά μέσα κοινωνικής δικτύωσης και επιβεβαιώνει την προηγούμενη απάντηση.



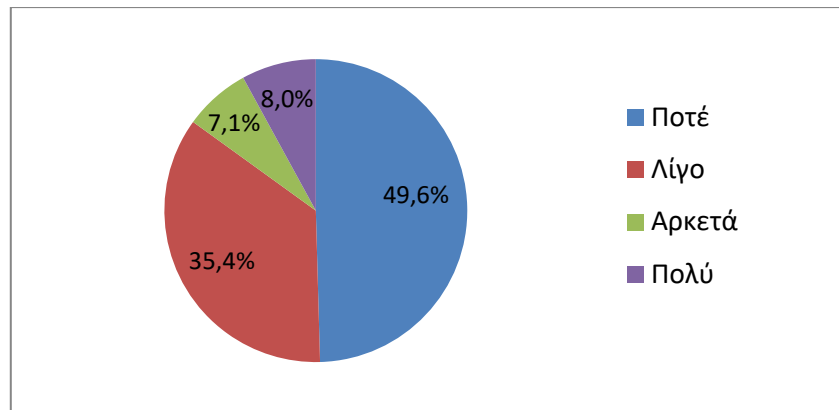
Διάγραμμα 4. 19: Πόσους φίλους/followers έχετε συνολικά στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης που χρησιμοποιείτε;

Οι συμμετέχοντες με ποσοστό 18,6% δήλωσαν ότι διαβάζουν σε πολύ έως πάρα πολύ μεγάλο βαθμό μηνύματα ή άλλες ειδοποιήσεις την ώρα της οδήγησης και άλλο 18,6% να τα διαβάζει αρκετά συχνά.



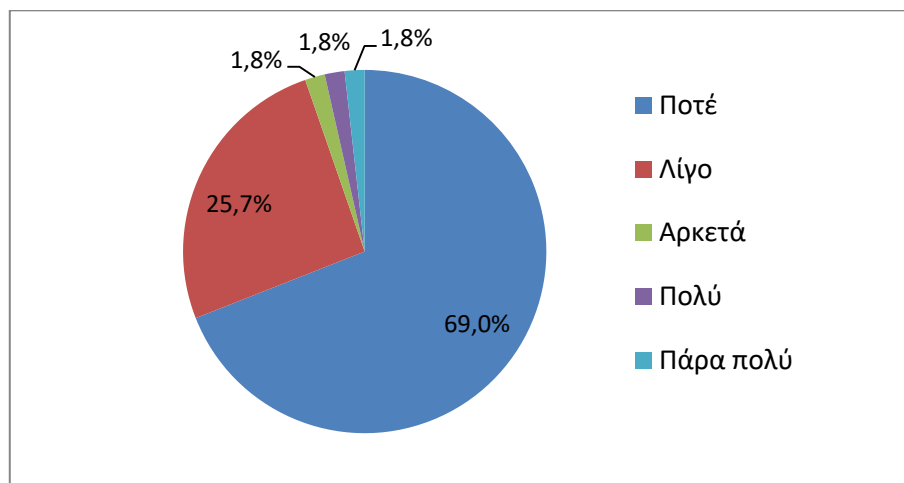
Διάγραμμα 4. 20: Ενώ οδηγείτε, όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης το διαβάζετε;

Το 15,1% είπαν ότι απαντάει σε αρκετά ως πολύ μεγάλο βαθμό στα μηνύματα και τις ειδοποιήσεις που δέχεται κατά την οδήγηση. Αποτέλεσμα που επιβεβαιώνει το ποσοστό του 11,5% του δείγματος οι οποίοι δεν θεωρούν σημαντικό στοιχείο έλλειψης της οδηγικής συγκέντρωσης τους τη συγγραφή μηνύματος κατά την οδήγηση. Κανένας (ποσοστό 0%) δεν απάντησε ότι απαντάει στα μηνύματα των social media σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό.



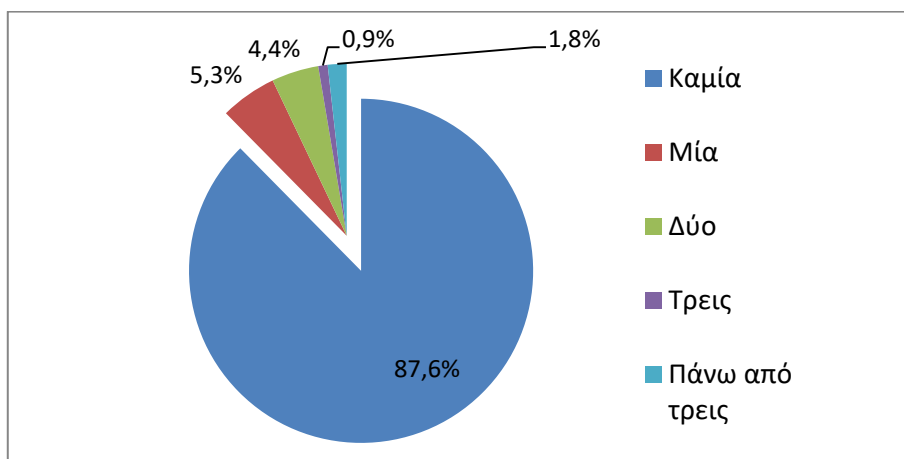
Διάγραμμα 4. 21: Ενώ οδηγείτε, όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης απαντάτε;

Η συντριπτική πλειοψηφία του 94,6% δεν βγάζει φωτογραφία σχεδόν ποτέ ενώ οι υπόλοιποι με ποσοστό 5,4% βγάζουν μία φωτογραφία/selfie και την αναρτούν αρκετά έως πολύ συχνά κατά τη διάρκεια της οδήγησής τους.



Διάγραμμα 4. 22: Πόσο συχνά βγάζεται φωτογραφία ή selfie από το δρόμο ή άλλα αυτοκίνητα και τη δημοσιεύετε;

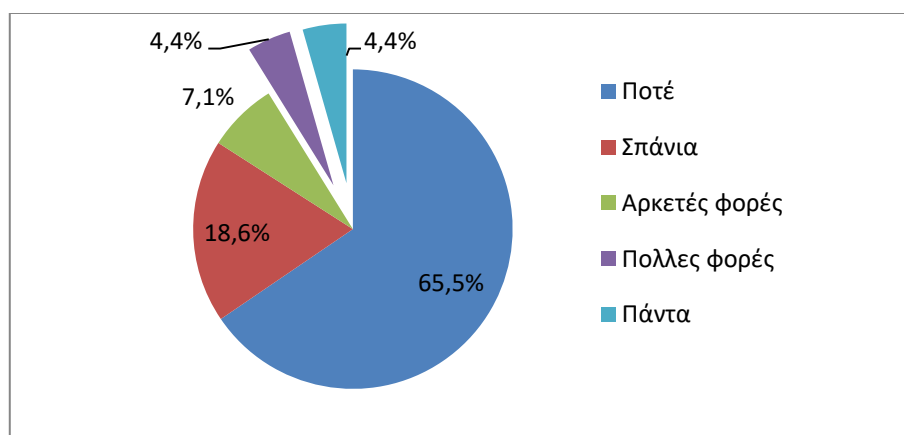
Οι περισσότεροι με ποσοστό 87,6% δεν αναρτούν σχεδόν ποτέ ενώ οι υπόλοιποι με ποσοστό 12,4% ανήρτησαν κάτι την τελευταία εβδομάδα, από μία φορά έως πάνω από τρεις φορές.



Διάγραμμα 4. 23: Ενώ οδηγούσατε πόσες αναρτήσεις/δημοσιεύσεις/ φωτογραφίες κάνατε την τελευταία εβδομάδα;

4.1.4. Οδηγικά χαρακτηριστικά

Μόλις το 8,8% χρησιμοποιεί πολλές φορές ή πάντα το Bluetooth κατά την οδήγηση, το 7,1% αρκετές φορές ενώ 84,1% δεν το χρησιμοποιεί σχεδόν καθόλου.

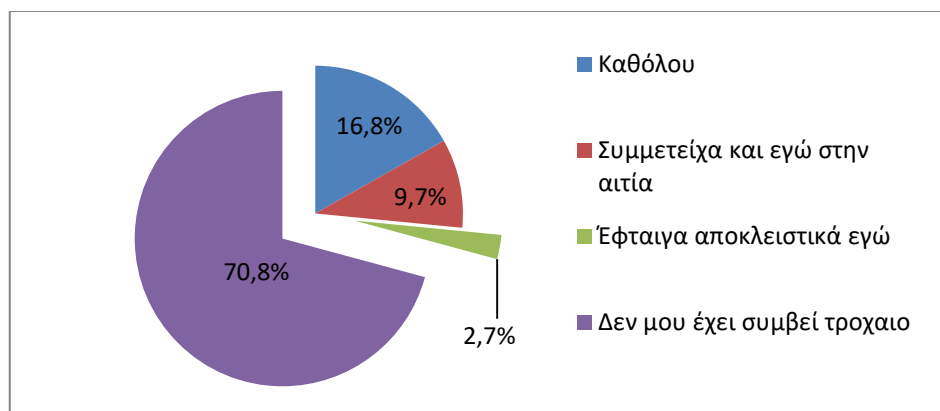


Διάγραμμα 4. 24: Χρησιμοποιείτε bluetooth όταν μιλάτε καθώς οδηγείτε;

Το 24,8% των συμμετεχόντων έχει εμπλακεί σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα είτε ως οδηγός είτε ως επιβάτης. Το 9,7% αυτών συμμετείχαν οι ίδιοι στην υπαιτιότητα του τροχαίου ατυχήματος, το 2,7% έχει εμπλακεί και ήταν μόνο δική του η υπαιτιότητα και το 16,8% δεν έφταιγε καθόλου.

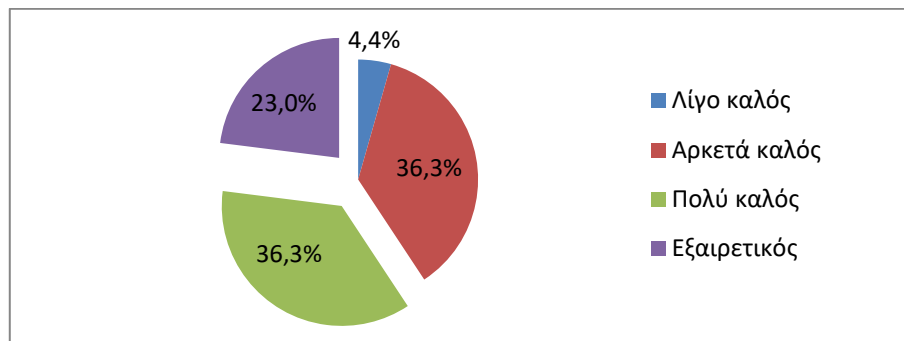
| Εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα | Αριθμός | Ποσοστό (%) |
|-----------------------------------|---------|-------------|
| ΌΧΙ | 85 | 75,2 |
| ΝΑΙ | 28 | 24,8 |

Πίνακας 4. 5: Έχετε εμπλακεί ποτέ σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα είτε ως οδηγός είτε ως επιβάτης;



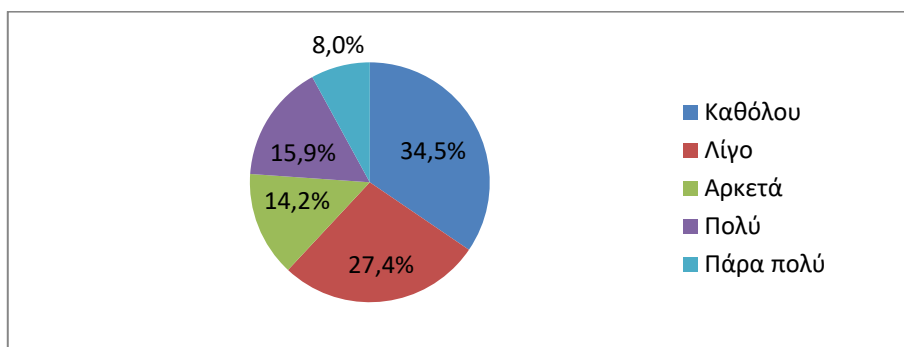
Διάγραμμα 4. 25: Εφόσον έχετε εμπλακεί σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα ως οδηγός ήταν δική σας η υπαιτιότητα;

Το 59,3% των συμμετεχόντων θεωρεί τον εαυτό του πολύ καλό ή εξαιρετικό οδηγό ενώ το 4,4% λίγο καλό οδηγό.



Διάγραμμα 4. 26: Βαθμολογήστε τον εαυτό σας σαν οδηγό

Μόνο το 23,9% των συμμετεχόντων θα χρησιμοποιούσε πολύ έως πάρα πολύ μία έξυπνη εφαρμογή που θα απενεργοποιούσε το κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση.



Διάγραμμα 4. 27: Θα χρησιμοποιούσατε μία εφαρμογή η οποία θα απενεργοποιούσε το κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση;

4.2. Συνδυαστικά αποτελέσματα απαντήσεων

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των συνδυασμών των ερωτήσεων που τέθηκαν στους συμμετέχοντες σε αυτή την έρευνα.

Ως προς την ερώτηση «Όταν οδηγείτε παραμένετε συνδεδεμένος στο διαδίκτυο;» τα αποτελέσματα δείχνουν ότι (Πίνακας 4.6):

Το 51,8% των ανδρών και το 66,7% των γυναικών απάντησαν ότι παρέμεναν στο διαδίκτυο συνδεδεμένοι την ώρα της οδήγησης.

Από αυτούς που είχαν μηδενικό εισόδημα σχεδόν οι μισοί συμμετέχοντες είπαν ότι ήταν συνδεδεμένοι με 54,8%, όσοι περίπου και αυτοί με εισόδημα έως 500€/μήνα (56,7%). Το 61,1% αυτών που είχαν εισόδημα 500-1000€/μήνα δήλωσαν συνδεδεμένοι, ενώ οι συμμετέχοντες με υψηλό εισόδημα 1000-2000€/μήνα, παρέμεναν συνδεδεμένοι σε ποσοστό 33,3%.

Το ένα τρίτο, περίπου, των ερωτηθέντων που χρησιμοποιεί το όχημά του σπάνια και πάρα πολύ, ήταν «online» 37,5% και 31,1% αντίστοιχα. Από αυτούς που χρησιμοποιούσαν το όχημά τους αρκετά το 55,9% δήλωσε συνδεδεμένο ενώ οι συχνοί χρήστες κατά 70,4% ήταν σε σύνδεση κατά την οδήγηση.

Το 50% των συμμετεχόντων που είχαν έως 150 διαδικτυακούς φίλους ήταν συνδεδεμένοι και εκείνοι έως 500 κατά 58,3%. Οι έχοντες έως 1000 φίλους παρέμεναν «online» σε ποσοστό 59,5% και τέλος οι συμμετέχοντες που είχαν πάνω από 2000 φίλους ήταν online κατά την οδήγηση σε ποσοστό 41,7%.

Από αυτούς που δεν τους είχε συμβεί ποτέ σοβαρό τροχαίο ατύχημα, το 58,8% απάντησε πως ήταν σε σύνδεση την ώρα της οδήγησης ενώ το ποσοστό αυτό μειώνεται σε 46,4% για όσους είχαν εμπειρία ατυχήματος στο παρελθόν.

| | | Όχι | Ναι | Σύνολο | Όχι (%) | Ναι (%) | Chi-square ¹ | P value |
|-------------------------------------|------------------|-----|-----|--------|---------|---------|-------------------------|---------|
| Φύλο | Άνδρας | 40 | 43 | 83 | 48,2 | 51,8 | 1,972 | 0,373 |
| | Γυναίκα | 10 | 20 | 30 | 33,3 | 66,7 | | |
| Εισόδημα | Δεν έχω εισόδημα | 28 | 34 | 62 | 45,2 | 54,8 | 0,020 | 0,990 |
| | 500€/μήνα | 13 | 17 | 30 | 43,3 | 56,7 | | |
| | 500-1000€/μ | 7 | 11 | 18 | 38,9 | 61,1 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | 2 | 1 | 3 | 66,7 | 33,3 | | |
| Εβδομαδιαίος βαθμός χρήσης οχήματος | Σπάνια | 5 | 3 | 8 | 62,5 | 37,5 | 0,000 | 1,00 |
| | Λίγο | 11 | 17 | 28 | 39,3 | 60,7 | | |
| | Αρκετά | 15 | 19 | 34 | 44,1 | 55,9 | | |
| | Πολύ | 8 | 19 | 27 | 29,6 | 70,4 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Πάρα πολύ | 11 | 5 | 16 | 68,8 | 31,3 | 0,830 | 0,660 |
| | 150< Φ | 4 | 4 | 8 | 50,0 | 50,0 | | |
| | 150≤ Φ <500 | 15 | 21 | 36 | 41,7 | 58,3 | | |
| | 500≤ Φ <1000 | 15 | 22 | 37 | 40,5 | 59,5 | | |
| | 1000≤ Φ <2000 | 9 | 11 | 20 | 45,0 | 55,0 | | |
| Έχετε εμπλακεί σε σοβαρό ατύχημα; | Φ ≥2000 | 7 | 5 | 12 | 58,3 | 41,7 | 1,312 | 0,519 |
| | Όχι | 35 | 50 | 85 | 41,2 | 58,8 | | |
| Σύνολο | Ναι | 15 | 13 | 28 | 53,6 | 46,4 | | |
| | | 50 | 63 | 113 | 44,2 | 55,8 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 6: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, το βαθμό χρήσης του οχήματος, τους φίλους/ακόλουθους στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και την εμπλοκή σε σοβαρό ατύχημα στην ερώτηση «Όταν οδηγείτε παραμένετε συνδεδεμένος στο διαδίκτυο;»

Στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό το κινητό για πρόσβαση στο διαδίκτυο, εύρεση διαδρομής, εύρεση πληροφοριών ταξιδιού κ.α.», τα αποτελέσματα (Πίνακας 4.7) δείχνουν ότι:

Οι άνδρες χρησιμοποιούσαν “λίγο”, “αρκετά” και “πολύ” συχνά το κινητό τους κατά 21,6% ενώ οι γυναίκες κατά 33,4% το χρησιμοποιούσαν “λίγο” και “αρκετά” χωρίς να υπάρχουν γυναίκες που να το χρησιμοποιήσαν πολύ.

Σε σχέση με το εισόδημα, μεγαλύτερη αθροιστική χρήση κινητού με 33,4% εμφανίστηκε στους συμμετέχοντες με εισόδημα 500-1000€/μήνα οι οποίοι έκαναν χρήση “λίγο”, “αρκετά” και “πολύ” συχνά το τηλέφωνό τους.

Ως προς τις μετακινήσεις, το μεγαλύτερο αθροιστικό ποσοστό χρήσης με 35,7% παρουσιάστηκε στην κατηγορία των συμμετεχόντων που πραγματοποιούσαν πολύ βασικές μετακινήσεις.

Οι συμμετέχοντες που βρίσκονταν «online» κατά την οδήγηση χρησιμοποιούσαν το κινητό τους με 36,5% ενώ αυτοί που ήταν «offline» με 10%.

Η κατηγορία με έως 150 διαδικτυακούς φίλους έκανε τη μεγαλύτερη χρήση (“λίγο”, “αρκετά” και “πολύ”) με 75% ενώ οι έχοντες πάνω από 2000 φίλους μόλις στο 8,3% τους ήταν online.

Τέλος αυτοί που δεν είχαν εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα παρουσίασαν τη μεγαλύτερη αθροιστική χρήση του κινητού με ποσοστό 20,1% ενώ η κατηγορία που είχε εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα 17,9%.

| | | Όχι | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Σύνολο | Όχι (%) | Σπάνια (%) | Λίγο (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Chi-square ¹ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|-----|--------|------|--------|------|--------|---------|------------|----------|------------|----------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 34 | 31 | 10 | 5 | 3 | 83 | 41,0 | 37,3 | 12,0 | 6,0 | 3,6 | 1,604 | 0,449 |
| | Γυναίκα | 11 | 9 | 5 | 5 | | 30 | 36,7 | 30,0 | 16,7 | 16,7 | 0 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 20 | 28 | 7 | 6 | 1 | 62 | 32,3 | 45,2 | 11,3 | 9,7 | 1,6 | 1,013 | 0,603 |
| | Έως 500€/μήνα | 15 | 8 | 5 | 1 | 1 | 30 | 50,0 | 26,7 | 16,7 | 3,3 | 3,3 | | |
| | 500-1000€/μήνα | 8 | 4 | 3 | 2 | 1 | 18 | 44,4 | 22,2 | 16,7 | 11,1 | 5,6 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | 2 | | | 1 | | 3 | 66,7 | 0 | 0 | 33,3 | 0 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | 3 | 3 | 1 | 1 | | 8 | 37,5 | 37,5 | 12,5 | 12,5 | 0 | 0,086 | 0,958 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 12 | 6 | 7 | 2 | 1 | 28 | 42,9 | 21,4 | 25,0 | 7,1 | 3,6 | | |
| | Τακτική οδήγηση | 13 | 15 | 3 | 2 | 1 | 34 | 38,2 | 44,1 | 8,8 | 5,9 | 2,9 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 9 | 13 | 2 | 2 | 1 | 27 | 33,3 | 48,1 | 7,4 | 7,4 | 3,7 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 8 | 3 | 2 | 3 | | 16 | 50,0 | 18,8 | 12,5 | 18,8 | 0 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 29 | 16 | 1 | 3 | 1 | 50 | 58,0 | 32,0 | 2,0 | 6,0 | 2,0 | 10,509 | 0,005* |
| | Ναι | 16 | 24 | 14 | 7 | 2 | 63 | 25,4 | 38,1 | 22,2 | 11,1 | 3,2 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 8 | 25,0 | 12,5 | 25,0 | 25,0 | 12,5 | 0,246 | 0,884 |
| | 150 έως 500 | 18 | 12 | 3 | 3 | | 36 | 50,0 | 33,3 | 8,3 | 8,3 | 0,0 | | |
| | 500 έως 1000 | 12 | 14 | 5 | 4 | 2 | 37 | 32,4 | 37,8 | 13,5 | 10,8 | 5,4 | | |
| | 1000 έως 2000 | 8 | 7 | 4 | 1 | | 20 | 40,0 | 35,0 | 20,0 | 5,0 | 0 | | |
| | Άνω των 2000 | 5 | 6 | 1 | | | 12 | 41,7 | 50,0 | 8,3 | 0 | 0 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΟΧΙ | 34 | 28 | 12 | 9 | 2 | 85 | 40,0 | 32,9 | 14,1 | 10,6 | 2,4 | 0,957 | 0,620 |
| | ΝΑΙ | 11 | 12 | 3 | 1 | 1 | 28 | 39,3 | 42,9 | 10,7 | 3,6 | 3,6 | | |
| Σύνολο | | 45 | 40 | 15 | 10 | 3 | 113 | 39,8 | 35,4 | 13,3 | 8,8 | 2,7 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 7: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό το κινητό για πρόσβαση στο διαδίκτυο, εύρεση διαδρομής, εύρεση πληροφοριών ταξιδιού κ.α.;;»

Ως προς την ερώτηση «Κατά την οδήγηση χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό εφαρμογές επικοινωνίας μέσω κινητού (Viber, Facetime, Messenger);» τα αποτελέσματα δείχνουν (Πίνακας 4.8):

Κανένας από τους συμμετέχοντες δεν απάντησε «πολύ». Σε αυτή την ερώτηση τα ποσοστά των συμμετεχόντων θα ομαδοποιηθούν σε δύο αθροιστικές κατηγορίες, σε αυτή με απαντήσεις του “όχι” και του “σπάνια” και στην κατηγορία του “λίγο” και του “αρκετά”.

Οι άνδρες χρησιμοποίησαν τα ΜΚΔ με 20,5% ενώ οι γυναίκες με 10%.

Οι συμμετέχοντες με καθόλου εισόδημα τα χρησιμοποίησαν με 19,3%, αυτοί που είχαν εισόδημα έως 500€/μήνα έκαναν χρήση αυτών με 13,3%, οι έχοντες εισόδημα 500-1000€/μήνα έφτασαν το 22,2% και οι πολύ καλά αμειβόμενοι με εισόδημα 1000-2000€/μήνα δεν τα χρησιμοποίησαν καθόλου.

Τα μεγαλύτερα ποσοστά χρήσης εμφανίστηκαν σε αυτούς που έκαναν αρκετά συχνή μετακίνηση και πολύ μεγάλη χρήση του οχήματός τους με 25% και 22,2% αντίστοιχα.

Οι χρήστες που παρέμεναν «online» κατά την οδήγηση εμφάνισαν τη μεγαλύτερη χρήση των ΜΚΔ με 22,2%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης εμφανίστηκε στους συμμετέχοντες με διαδικτυακούς φίλους έως 150 με 50%.

Το δείγμα που δεν είχε εμπλακεί τότε σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα εμφάνισε το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης των ΜΚΔ με 21,1%.

| | | Όχι | Σπάνια | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Σύνολο | Όχι (%) | Σπάνια (%) | Λίγο (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Chi-square ¹ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|-----|--------|------|--------|------|--------|---------|------------|----------|------------|----------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 41 | 25 | 15 | 2 | | 83 | 49,4 | 30,1 | 18,1 | 2,4 | 0 | 1,662 | 0,436 |
| | Γυναίκα | 13 | 14 | 2 | 1 | | 30 | 43,3 | 46,7 | 6,7 | 3,3 | 0 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 28 | 22 | 11 | 1 | | 62 | 45,2 | 35,5 | 17,7 | 1,6 | 0 | 0,032 | 0,984 |
| | Έως 500€/μήνα | 17 | 9 | 4 | | | 30 | 56,7 | 30,0 | 13,3 | 0,0 | 0 | | |
| | 500-1000€/μήνα | 8 | 6 | 2 | 2 | | 18 | 44,4 | 33,3 | 11,1 | 11,1 | 0 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | 1 | 2 | | | | 3 | 33,3 | 66,7 | 0 | 0 | 0 | | |
| | Λίγα χλμ. | 4 | 3 | 1 | | | 8 | 50,0 | 37,5 | 12,5 | 0 | 0 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 13 | 9 | 5 | 1 | | 28 | 46,4 | 32,1 | 17,9 | 3,6 | 0 | 1,471 | 0,479 |
| | Τακτική οδήγηση | 16 | 15 | 3 | | | 34 | 47,1 | 44,1 | 8,8 | 0 | 0 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 13 | 8 | 4 | 2 | | 27 | 48,1 | 29,6 | 14,8 | 7,4 | 0 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 8 | 4 | 4 | | | 16 | 50,0 | 25,0 | 25,0 | 0 | 0 | | |
| | Online κατά την οδήγηση; | 33 | 11 | 5 | 1 | | 50 | 66,0 | 22,0 | 10,0 | 2,0 | 0 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Ναι | 21 | 28 | 12 | 2 | | 63 | 33,3 | 44,4 | 19,0 | 3,2 | 0 | 2,000 | 0,368 |
| | Όχι | 33 | 11 | 5 | 1 | | 50 | 66,0 | 22,0 | 10,0 | 2,0 | 0 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 3 | 1 | 3 | 1 | | 8 | 37,5 | 12,5 | 37,5 | 12,5 | 0 | 0,225 | 0,894 |
| | 150 έως 500 | 19 | 13 | 3 | 1 | | 36 | 52,8 | 36,1 | 8,3 | 2,8 | 0 | | |
| | 500 έως 1000 | 14 | 15 | 7 | 1 | | 37 | 37,8 | 40,5 | 18,9 | 2,7 | 0 | | |
| | 1000 έως 2000 | 12 | 6 | 2 | | | 20 | 60,0 | 30,0 | 10,0 | 0 | 0 | | |
| | Άνω των 2000 | 6 | 4 | 2 | | | 12 | 50,0 | 33,3 | 16,7 | 0 | 0 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΟΧΙ | 40 | 27 | 15 | 3 | | 85 | 47,1 | 31,8 | 17,6 | 3,5 | 0 | 2,848 | 0,241 |
| | ΝΑΙ | 14 | 12 | 2 | | | 28 | 50,0 | 42,9 | 7,1 | 0 | 0 | | |
| Σύνολο | | 45 | 40 | 15 | 10 | | 110 | 40,9 | 36,4 | 13,6 | 9,1 | 0 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 8: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση χρησιμοποιείτε και σε ποιο βαθμό εφαρμογές επικοινωνίας μέσω κινητού (Viber, Facetime, Messenger);»

Στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα *social media* το διαβάζετε;» (Πίνακας 4.9), οι άνδρες απάντησαν με 20,5% ότι διάβαζαν “πολύ” και “πάρα πολύ” τις ειδοποιήσεις των ΜΚΔ ενώ οι γυναίκες με 13,3%.

Οι συμμετέχοντες που είχαν εισόδημα έως 500€/μήνα είπαν ότι τις διάβαζαν “πολύ” και “πάρα πολύ” με 26,6%, με εισόδημα 500-1000€/μήνα με 16,7% ενώ αυτοί με εισόδημα 1000-2000€/μήνα δήλωσαν ότι δεν διάβαζαν καθόλου τις ειδοποιήσεις.

Οι ερωτηθέντες που πραγματοποιούσαν αρκετά συχνή μετακίνηση δήλωσαν αθροιστικά με 25,9% ότι διάβαζαν “πολύ” και “πάρα πολύ” τις ειδοποιήσεις των ΜΚΔ, παρουσιάζοντας το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής. Από όσους έκαναν πολύ μεγάλη χρήση του οχήματός τους το 18,8% αυτών είπαν ότι τις διάβαζαν.

Οι χρήστες που παρέμεναν «online» κατά την οδήγηση παρουσίασαν το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής με 27%.

Αυτοί που είχαν έως 1000 και έως 2000 δήλωσαν ότι διάβαζαν τις ειδοποιήσεις που τους έρχονταν με 21,6% και 25% αντίστοιχα.

Οι οδηγοί που τους είχε συμβεί τροχαίο ατύχημα διάβαζαν τις ειδοποιήσεις των ΜΚΔ “πολύ” και “πάρα πολύ” με 17,8% και αυτοί που δεν τους είχε συμβεί ατύχημα με 18,8%.

| | | Ποτέ | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ | Σύνολο | Ποτέ (%) | Λίγο (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Πάρα πολύ (%) | Chi-square ¹ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|------|------|--------|------|-----------|--------|----------|----------|------------|----------|---------------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 29 | 23 | 14 | 12 | 5 | 83 | 34,9 | 27,7 | 16,9 | 14,5 | 6,0 | 0,004 | 0,998 |
| | Γυναίκα | 10 | 9 | 7 | 3 | 1 | 30 | 33,3 | 30,0 | 23,3 | 10,0 | 3,3 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 16 | 25 | 11 | 8 | 2 | 62 | 25,8 | 40,3 | 17,7 | 12,9 | 3,2 | 0,009 | 0,995 |
| | Έως 500€/μήνα | 14 | 3 | 5 | 4 | 4 | 30 | 46,7 | 10,0 | 16,7 | 13,3 | 13,3 | | |
| | 500-1000€/μήνα | 7 | 4 | 4 | 3 | | 18 | 38,9 | 22,2 | 22,2 | 16,7 | 0,0 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | 2 | | 1 | | | 3 | 66,7 | 0,0 | 33,3 | 0,0 | 0,0 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | 3 | 2 | 2 | 1 | | 8 | 37,5 | 25,0 | 25,0 | 12,5 | 0,0 | 0,155 | 0,925 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 5 | 12 | 6 | 4 | 1 | 28 | 17,9 | 42,9 | 21,4 | 14,3 | 3,6 | | |
| | Τακτική οδήγηση | 14 | 7 | 8 | 5 | | 34 | 41,2 | 20,6 | 23,5 | 14,7 | 0,0 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 8 | 8 | 4 | 3 | 4 | 27 | 29,6 | 29,6 | 14,8 | 11,1 | 14,8 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 9 | 3 | 1 | 2 | 1 | 16 | 56,3 | 18,8 | 6,3 | 12,5 | 6,3 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 26 | 13 | 7 | 4 | | 50 | 52,0 | 26,0 | 14,0 | 8,0 | 0,0 | 8,835 | 0,012* |
| | Ναι | 13 | 19 | 14 | 11 | 6 | 63 | 20,6 | 30,2 | 22,2 | 17,5 | 9,5 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 4 | 2 | 1 | 1 | | 8 | 50,0 | 25,0 | 12,5 | 12,5 | 0,0 | 0,578 | 0,749 |
| | 150 έως 500 | 17 | 9 | 4 | 5 | 1 | 36 | 47,2 | 25,0 | 11,1 | 13,9 | 2,8 | | |
| | 500 έως 1000 | 5 | 13 | 11 | 5 | 3 | 37 | 13,5 | 35,1 | 29,7 | 13,5 | 8,1 | | |
| | 1000 έως 2000 | 8 | 4 | 3 | 3 | 2 | 20 | 40,0 | 20,0 | 15,0 | 15,0 | 10,0 | | |
| | Άνω των 2000 | 5 | 4 | 2 | 1 | | 12 | 41,7 | 33,3 | 16,7 | 8,3 | 0,0 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΟΧΙ | 28 | 24 | 17 | 13 | 3 | 85 | 32,9 | 28,2 | 20,0 | 15,3 | 3,5 | 0,403 | 0,818 |
| | ΝΑΙ | 11 | 8 | 4 | 2 | 3 | 28 | 39,3 | 28,6 | 14,3 | 7,1 | 10,7 | | |
| Σύνολο | | 39 | 32 | 21 | 15 | 6 | 113 | 34,5 | 28,3 | 18,6 | 13,3 | 5,3 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 9: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα social media το διαβάζετε;»

Ως προς την ερώτηση «Κατά την οδήγηση όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα *social media*, απαντάτε;» (Πίνακας 4.10), κανένας από τους συμμετέχοντες δεν απάντησε “πάρα πολύ”. Σε αυτή την ερώτηση τα ποσοστά των συμμετεχόντων θα ομαδοποιηθούν σε δύο αθροιστικές κατηγορίες, σε αυτή με απαντήσεις του “ποτέ” και του “λίγο” και στην κατηγορία του “αρκετά” και του “πολύ”.

Οι άνδρες απάντησαν στις ειδοποιήσεις των ΜΚΔ με 14,4%, ποσοστό μικρότερο από τις γυναίκες οι οποίες απάντησαν στις ειδοποιήσεις τους με 16,7%.

Οι μη έχοντες εισόδημα απάντησαν με 14,6% και αυτοί με εισόδημα έως 500€/μήνα με 26,6%. Οι συμμετέχοντες με εισόδημα 500-1000€/μήνα και 1000-2000€/μήνα δεν απάντησαν καθόλου (ποσοστό 0%).

Οι χρήστες που πραγματοποιούσαν αρκετά συχνή μετακίνηση απάντησαν στις ειδοποιήσεις τους με 18%, μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής όλων των συμμετεχόντων.

Οι οδηγοί που παρέμεναν «online» κατά την οδήγηση απάντησαν με 20,6%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό απαντήσεων με 30% παρατηρήθηκε στους συμμετέχοντες που είχαν έως 2000 διαδικτυακούς φίλους και ακολούθησαν σε ποσοστό οι χρήστες με έως 1000 φίλους με 16,2%.

Τα άτομα τα οποία είχαν συμμετάσχει σε τροχαίο ατύχημα δήλωσαν ότι απάντησαν στις ειδοποιήσεις των ΜΚΔ με 21,4% έναντι αυτών που δεν είχαν κανένα ατύχημα οι οποίοι απάντησαν με 13%.

| | | Ποτέ | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ | Σύνολο | Ποτέ (%) | Λίγο (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Πάρα πολύ (%) | Chi-square ¹ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|------|------|--------|------|-----------|--------|----------|----------|------------|----------|---------------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 41 | 30 | 5 | 7 | | 83 | 49,4 | 36,1 | 6,0 | 8,4 | 0,0 | 0,084 | 0,959 |
| | Γυναίκα | 15 | 10 | 3 | 2 | | 30 | 50,0 | 33,3 | 10,0 | 6,7 | 0,0 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 29 | 24 | 4 | 5 | | 62 | 46,8 | 38,7 | 6,5 | 8,1 | 0,0 | 1,408 | 0,495 |
| | Έως 500€/μήνα | 17 | 5 | 4 | 4 | | 30 | 56,7 | 16,7 | 13,3 | 13,3 | 0,0 | | |
| | 500-1000€/μήνα | 8 | 10 | | | | 18 | 44,4 | 55,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | 2 | 1 | | | | 3 | 66,7 | 33,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | 6 | 1 | 1 | | | 8 | 75,0 | 12,5 | 12,5 | 0,0 | 0,0 | 0,083 | 0,959 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 9 | 14 | 3 | 2 | | 28 | 32,1 | 50,0 | 10,7 | 7,1 | 0,0 | | |
| | Τακτική οδήγηση | 17 | 13 | 3 | 1 | | 34 | 50,0 | 38,2 | 8,8 | 2,9 | 0,0 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 14 | 8 | 1 | 4 | | 27 | 51,9 | 29,6 | 3,7 | 14,8 | 0,0 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 10 | 4 | | 2 | | 16 | 62,5 | 25,0 | 0,0 | 12,5 | 0,0 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 35 | 11 | 3 | 1 | | 50 | 70,0 | 22,0 | 6,0 | 2,0 | 0,0 | 3,482 | 0,175 |
| | Ναι | 21 | 29 | 5 | 8 | | 63 | 33,3 | 46,0 | 7,9 | 12,7 | 0,0 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 6 | 2 | | | | 8 | 75,0 | 25,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,292 | 0,864 |
| | 150 έως 500 | 23 | 9 | 1 | 3 | | 36 | 63,9 | 25,0 | 2,8 | 8,3 | 0,0 | | |
| | 500 έως 1000 | 9 | 22 | 3 | 3 | | 37 | 24,3 | 59,5 | 8,1 | 8,1 | 0,0 | | |
| | 1000 έως 2000 | 10 | 4 | 3 | 3 | | 20 | 50,0 | 20,0 | 15,0 | 15,0 | 0,0 | | |
| | Άνω των 2000 | 8 | 3 | 1 | | | 12 | 66,7 | 25,0 | 8,3 | 0,0 | 0,0 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΌΧΙ | 40 | 34 | 5 | 6 | | 85 | 47,1 | 40,0 | 5,9 | 7,1 | 0,0 | 1,187 | 0,552 |
| | ΝΑΙ | 16 | 6 | 3 | 3 | | 28 | 57,1 | 21,4 | 10,7 | 10,7 | 0,0 | | |
| Σύνολο | | 56 | 40 | 8 | 9 | | 113 | 49,6 | 35,4 | 7,1 | 8,0 | 0,0 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 10: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση όταν σας έρχεται μήνυμα ή άλλη ειδοποίηση από τα social media, απαντάτε;»

Στην ερώτηση «Πόσο συχνά ενώ οδηγείτε βγάζετε selfie ή άλλη φωτογραφία για παράδειγμα, από το δρόμο ή από άλλα αυτοκίνητα, και τη δημοσιεύετε;» (Πίνακας 4.11), οι άνδρες τράβηξαν κάποια φωτογραφία εν κινήσει σε “πολύ” και “πάρα πολύ” μεγάλο βαθμό με 3,6% και οι γυναίκες με 3,3%, παρόμοια ποσοστά μικρής συμμετοχής.

Οι χρήστες με καθόλου εισόδημα και με εισόδημα έως 500€/μήνα τράβηξαν φωτογραφία εν κινήσει σε “πολύ” και “πάρα πολύ” μεγάλο βαθμό με 3,2% και 3,3% αντίστοιχα. Οι οδηγοί με εισόδημα 500-1000€/μήνα τράβηξαν selfie “πολύ” και “πάρα πολύ” συχνά με 5,6%, φτάνοντας το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής.

Το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής εμφανίστηκε στους οδηγούς που πραγματοποίησαν λίγα χιλιόμετρα με 7,1%, οι οποίοι έκαναν λήψη “πολύ” και “πάρα πολύ” συχνά.

Οι συμμετέχοντες που παρέμεναν «online» τράβηξαν φωτογραφία κατά την οδήγηση αθροιστικά “πολύ” και “πάρα πολύ” με 4,8%.

Τα μεγαλύτερα ποσοστά λήψης φωτογραφιών εμφανίστηκαν στους χρήστες με έως 2000 διαδικτυακούς φίλους και με άνω των 2000 φίλων με 5% και 8,3% αντίστοιχα, οι οποίοι έκαναν λήψη “πολύ” και “πάρα πολύ” συχνά.

Οι οδηγοί που είχαν συμμετάσχει σε τροχαίο ατύχημα τράβηξαν σε ίδιο αθροιστικό ποσοστό φωτογραφία με αυτούς που δεν είχαν συμμετάσχει με 3,6%, κάνοντας λήψη “πολύ” και “πάρα πολύ” συχνά.

| | | Ποτέ | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ | Σύνολο | Ποτέ (%) | Λίγο (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Πάρα πολύ (%) | Chi-square ₁ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|------|------|--------|------|-----------|--------|----------|----------|------------|----------|---------------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 54 | 26 | | 2 | 1 | 83 | 65,1 | 31,3 | 0,0 | 2,4 | 1,2 | 1,787 | 0,409 |
| | Γυναίκα | 24 | 3 | 2 | | 1 | 30 | 80,0 | 10,0 | 6,7 | 0,0 | 3,3 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 44 | 15 | 1 | 2 | | 62 | 71,0 | 24,2 | 1,6 | 3,2 | 0,0 | 0,015 | 0,992 |
| | Έως 500€/μήνα | 20 | 8 | 1 | | 1 | 30 | 66,7 | 26,7 | 3,3 | 0,0 | 3,3 | | |
| | 500-1000€/μήνα | 11 | 6 | | | 1 | 18 | 61,1 | 33,3 | 0,0 | 0,0 | 5,6 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | 3 | | | | | 3 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | 6 | 2 | | | | 8 | 75,0 | 25,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,060 | 0,971 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 18 | 8 | | | 2 | 28 | 64,3 | 28,6 | 0,0 | 0,0 | 7,1 | | |
| | Τακτική οδήγηση | 25 | 7 | 1 | 1 | | 34 | 73,5 | 20,6 | 2,9 | 2,9 | 0,0 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 16 | 9 | 1 | 1 | | 27 | 59,3 | 33,3 | 3,7 | 3,7 | 0,0 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 13 | 3 | | | | 16 | 81,3 | 18,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 38 | 11 | | 1 | | 50 | 76,0 | 22,0 | 0,0 | 2,0 | 0,0 | 1,954 | 0,376 |
| | Ναι | 40 | 18 | 2 | 1 | 2 | 63 | 63,5 | 28,6 | 3,2 | 1,6 | 3,2 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 6 | 2 | | | | 8 | 75,0 | 25,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,012 | 0,994 |
| | 150 έως 500 | 31 | 4 | | 1 | | 36 | 86,1 | 11,1 | 0,0 | 2,8 | 0,0 | | |
| | 500 έως 1000 | 22 | 12 | 2 | 1 | | 37 | 59,5 | 32,4 | 5,4 | 2,7 | 0,0 | | |
| | 1000 έως 2000 | 12 | 7 | | | 1 | 20 | 60,0 | 35,0 | 0,0 | 0,0 | 5,0 | | |
| | Άνω των 2000 | 7 | 4 | | | 1 | 12 | 58,3 | 33,3 | 0,0 | 0,0 | 8,3 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΟΧΙ | 59 | 21 | 2 | 1 | 2 | 85 | 69,4 | 24,7 | 2,4 | 1,2 | 2,4 | 0,224 | 0,894 |
| | ΝΑΙ | 19 | 8 | | 1 | | 28 | 67,9 | 28,6 | 0,0 | 3,6 | 0,0 | | |
| Σύνολο | | 78 | 29 | 2 | 2 | 2 | 113 | 69,0 | 25,7 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 11: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Πόσο συχνά ενώ οδηγείτε βγάζετε selfie ή άλλη φωτογραφία για παράδειγμα, από το δρόμο ή από άλλα αυτοκίνητα, και τη δημοσιεύετε;»

Στην ερώτηση «Ενώ οδηγούσατε, πόσες αναρτήσεις/δημοσιεύσεις/φωτογραφίες κάνατε τις τελευταίες 7ημέρες;» (Πίνακας 4.12), λόγω της φύσης αυτής της ερώτησης, η απάντηση “τρεις” και “πάνω από τρεις” δημοσιεύσεις/αναρτήσεις/φωτογραφίες ομαδοποιήθηκε.

Οι άνδρες με 1,2% απάντησαν ότι έχουν κάνει τουλάχιστον “τρεις” απαντήσεις την τελευταία εβδομάδα ενώ οι γυναίκες με 6,6%.

Το μοναδικό και μεγαλύτερο ποσοστό αναρτήσεων παρουσιάστηκε στους συμμετέχοντες με εισόδημα έως 500€/μήνα με 10% ενώ οι υπόλοιπες κατηγορίες εισοδήματος ανήρτησαν μέχρι και δύο δημοσιεύσεις.

Το μεγαλύτερο ποσοστό με διαφορά αναρτήσεων δόθηκε από τους χρήστες που πραγματοποιούσαν πολύ βασικές μετακινήσεις με 7,1% και ακολούθησαν αυτοί που έκαναν τακτική οδήγηση με 2,9%.

Οι παραμένοντες συνδεδεμένοι κατά την οδήγηση έκαναν δημοσιεύσεις την τελευταία εβδομάδα με 3,2%.

Το υψηλότερο ποσοστό αναρτήσεων παρουσιάστηκε στους χρήστες με πάνω από 2000 διαδικτυακούς φίλους με 8,3%.

Οι ερωτηθέντες που δεν είχαν εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα ανήρτησαν με 3,6% ενώ αυτοί που είχαν εμπλακεί δεν ανήρτησαν πάνω από δύο δημοσιεύσεις.

| | | Καμία | Μία | Δύο | Τρεις | Πάνω από τρεις | Σύνολο | Καμία (%) | Μία (%) | Δύο (%) | Τρεις (%) | Πάνω από τρεις (%) |
|---------------------------------------|-------------------------------|-------|-----|-----|-------|-------------------|--------|--------------|------------|------------|--------------|-----------------------|
| Φύλο; | Άνδρας | 73 | 5 | 4 | | 1 | 83 | 88,0 | 6,0 | 4,8 | 0,0 | 1,2 |
| | Γυναίκα | 26 | 1 | 1 | 1 | 1 | 30 | 86,7 | 3,3 | 3,3 | 3,3 | 3,3 |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 54 | 3 | 5 | | | 62 | 87,1 | 4,8 | 8,1 | 0,0 | 0,0 |
| | Έως 500€/μήνα | 26 | 1 | | 1 | 2 | 30 | 86,7 | 3,3 | 0,0 | 3,3 | 6,7 |
| | 500-1000€/μήνα | 16 | 2 | | | | 18 | 88,9 | 11,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | 1000-2000€/μήνα | 3 | | | | | 3 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | 8 | | | | | 8 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 23 | 2 | 1 | | 2 | 28 | 82,1 | 7,1 | 3,6 | 0,0 | 7,1 |
| | Τακτική οδήγηση | 30 | 2 | 1 | 1 | | 34 | 88,2 | 5,9 | 2,9 | 2,9 | 0,0 |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 22 | 2 | 3 | | | 27 | 81,5 | 7,4 | 11,1 | 0,0 | 0,0 |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 16 | | | | | 16 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 46 | 2 | 1 | | 1 | 50 | 92,0 | 4,0 | 2,0 | 0,0 | 2,0 |
| | Ναι | 53 | 4 | 4 | 1 | 1 | 63 | 84,1 | 6,3 | 6,3 | 1,6 | 1,6 |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 8 | | | | | 8 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | 150 έως 500 | 34 | 1 | 1 | | | 36 | 94,4 | 2,8 | 2,8 | 0,0 | 0,0 |
| | 500 έως 1000 | 32 | 2 | 2 | 1 | | 37 | 86,5 | 5,4 | 5,4 | 2,7 | 0,0 |
| | 1000 έως 2000 | 17 | 1 | 1 | | 1 | 20 | 85,0 | 5,0 | 5,0 | 0,0 | 5,0 |
| | Άνω των 2000 | 8 | 2 | 1 | | 1 | 12 | 66,7 | 16,7 | 8,3 | 0,0 | 8,3 |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΌΧΙ | 73 | 6 | 3 | 1 | 2 | 85 | 85,9 | 7,1 | 3,5 | 1,2 | 2,4 |
| | ΝΑΙ | 26 | | 2 | | | 28 | 92,9 | 0,0 | 7,1 | 0,0 | 0,0 |
| Σύνολο | | 99 | 6 | 5 | 1 | 2 | 113 | 87,6 | 5,3 | 4,4 | 0,9 | 1,8 |

Πίνακας 4. 12: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Ενώ οδηγούσατε, πόσες αναρτήσεις/δημοσιεύσεις/φωτογραφίες κάνατε εσείς τις τελευταίες 7 ημέρες;»

Ως προς την ερώτηση «Κατά την οδήγηση πόσο συχνά, ασχολείστε με το κινητό σας (το κρατάτε πάντα μαζί σας, το ανοιγοκλείνετε, παίζετε παιχνίδια, είστε στο ίντερνετ ή τα social media, στέλνετε μηνύματα κλπ);» (Πίνακας 4.13), κανένας από τους συμμετέχοντες δεν απάντησε “πάρα πολύ”. Σε αυτή την ερώτηση τα ποσοστά των συμμετεχόντων θα ομαδοποιηθούν σε δύο αθροιστικές κατηγορίες, σε αυτή με απαντήσεις του “καθόλου” και του “λίγο” και στην κατηγορία του “αρκετά” και του “πολύ”.

Οι άνδρες ασχολήθηκαν με το κινητό τους με 4,8% ενώ οι γυναίκες σε μικρότερο βαθμό με 3,3%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό ασχολίας παρουσίασαν οι ερωτηθέντες με εισόδημα 500-1000€/μήνα με 11,2%.

Οι χρήστες που παρέμεναν «online» κατά την οδήγηση ασχολήθηκαν με το κινητό τους με 3,2%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό ασχολίας με το κινητό τους εμφάνισαν οι συμμετέχοντες που είχαν μέχρι 2000 διαδικτυακούς φίλους με 5%.

Οι οδηγοί που είχαν εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα ασχολήθηκαν με το κινητό τους με 3,6% ενώ αυτοί που δεν είχαν ατύχημα με 1,2%.

| | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ | Σύνολο | Καθόλου (%) | Λίγο (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Πάρα πολύ (%) | Chi-square ¹ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|---------|------|--------|------|-----------|--------|-------------|----------|------------|----------|---------------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 60 | 19 | 3 | 1 | | 83 | 72,3 | 22,9 | 3,6 | 1,2 | 0,0 | 0,115 | 0,944 |
| | Γυναίκα | 18 | 11 | | 1 | | 30 | 60,0 | 36,7 | 0,0 | 3,3 | 0,0 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 40 | 20 | 1 | 1 | | 62 | 64,5 | 32,3 | 1,6 | 1,6 | 0,0 | 1,586 | 0,453 |
| | Έως 500€/μήνα | 23 | 6 | 1 | | | 30 | 76,7 | 20,0 | 3,3 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 500-1000€/μήνα | 12 | 4 | 1 | 1 | | 18 | 66,7 | 22,2 | 5,6 | 5,6 | 0,0 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | 3 | | | | | 3 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | 7 | 1 | | | | 8 | 87,5 | 12,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,008 | 0,996 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 17 | 9 | 1 | 1 | | 28 | 60,7 | 32,1 | 3,6 | 3,6 | 0,0 | | |
| | Τακτική οδήγηση | 26 | 7 | | 1 | | 34 | 76,5 | 20,6 | 0,0 | 2,9 | 0,0 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 16 | 10 | 1 | | | 27 | 59,3 | 37,0 | 3,7 | 0,0 | 0,0 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 12 | 3 | 1 | | | 16 | 75,0 | 18,8 | 6,3 | 0,0 | 0,0 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 41 | 9 | | | | 50 | 82,0 | 18,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 1,940 | 0,379 |
| | Ναι | 37 | 21 | 3 | 2 | | 63 | 58,7 | 33,3 | 4,8 | 3,2 | 0,0 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 7 | 1 | | | | 8 | 87,5 | 12,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,542 | 0,762 |
| | 150 έως 500 | 25 | 9 | 1 | 1 | | 36 | 69,4 | 25,0 | 2,8 | 2,8 | 0,0 | | |
| | 500 έως 1000 | 24 | 11 | 2 | | | 37 | 64,9 | 29,7 | 5,4 | 0,0 | 0,0 | | |
| | 1000 έως 2000 | 15 | 4 | | 1 | | 20 | 75,0 | 20,0 | 0,0 | 5,0 | 0,0 | | |
| | Άνω των 2000 | 7 | 5 | | | | 12 | 58,3 | 41,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | Όχι | 58 | 24 | 2 | 1 | | 85 | 68,2 | 28,2 | 2,4 | 1,2 | 0,0 | 0,650 | 0,722 |
| | Ναι | 20 | 6 | 1 | 1 | | 28 | 71,4 | 21,4 | 3,6 | 3,6 | 0,0 | | |
| Σύνολο | | 78 | 30 | 3 | 2 | | 113 | 69,0 | 26,5 | 2,7 | 1,8 | 0,0 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 13: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Κατά την οδήγηση πόσο συχνά, ασχολείστε με το κινητό σας;»

Στην ερώτηση «Από όταν αρχίσατε να χρησιμοποιείτε εφαρμογές επικοινωνίας (Viber, Facetime, Messenger κ.α.) ασχολείστε με το κινητό σας περισσότερο, αυξάνοντας την επικοινωνία σας, όταν οδηγείτε;» (Πίνακας 4.14), οι άνδρες αύξησαν την επικοινωνία τους “πολύ” και “πάρα πολύ” με 38,5% ενώ οι γυναίκες με 66,7%.

Οι συμμετέχοντες με εισόδημα 500-1000€/μήνα παρουσίασαν την μεγαλύτερη αύξηση της επικοινωνίας τους, “πολύ” και “πάρα πολύ”, από τότε που άρχισαν να χρησιμοποιούν τα ΜΚΔ με 55,6%.

Οι ερωτηθέντες που πραγματοποιούσαν τακτική οδήγηση με τα οχήματά τους αύξησαν την επικοινωνία τους με τα ΜΚΔ “πολύ” και “πάρα πολύ” σε 53% και αυτοί που έκαναν αρκετά συχνή μετακίνηση σε 40,7%.

Οι χρήστες που παρέμεναν «online» κατά την οδήγηση αύξησαν την επικοινωνία τους “πολύ” και “πάρα πολύ” με 52,4% ενώ οι «offline» με 38%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης της επικοινωνίας, “πολύ” και “πάρα πολύ”, εμφανίστηκε στους συμμετέχοντες που είχαν έως 2000 διαδικτυακούς φίλους με 70%.

Οι ερωτηθέντες που είχαν αυτοκινητιστικό ατύχημα αύξησαν την επικοινωνία τους “πολύ” και “πάρα πολύ” με 46,5% ενώ αυτοί που δεν είχαν ατύχημα με 45,8%.

| | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ | Σύνολο | Καθόλου (%) | Λίγο (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Πάρα πολύ (%) | Chi-square ¹ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|---------|------|--------|------|-----------|--------|-------------|----------|------------|----------|---------------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 13 | 19 | 19 | 23 | 9 | 83 | 15,7 | 22,9 | 22,9 | 27,7 | 10,8 | 0,241 | 0,886 |
| | Γυναίκα | | 2 | 8 | 9 | 11 | 30 | 0,0 | 6,7 | 26,7 | 30,0 | 36,7 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 7 | 12 | 15 | 17 | 11 | 62 | 11,3 | 19,4 | 24,2 | 27,4 | 17,7 | 0,945 | 0,623 |
| | Έως 500€/μήνα | 6 | 3 | 8 | 8 | 5 | 30 | 20,0 | 10,0 | 26,7 | 26,7 | 16,7 | | |
| | 500-1000€/μήνα | | 4 | 4 | 7 | 3 | 18 | 0,0 | 22,2 | 22,2 | 38,9 | 16,7 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | | 2 | | | 1 | 3 | 0,0 | 66,7 | 0,0 | 0,0 | 33,3 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | | 2 | 2 | 1 | 3 | 8 | 0,0 | 25,0 | 25,0 | 12,5 | 37,5 | 0,018 | 0,991 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 3 | 4 | 8 | 10 | 3 | 28 | 10,7 | 14,3 | 28,6 | 35,7 | 10,7 | | |
| | Τακτική οδήγηση | 3 | 5 | 8 | 9 | 9 | 34 | 8,8 | 14,7 | 23,5 | 26,5 | 26,5 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 3 | 6 | 7 | 8 | 3 | 27 | 11,1 | 22,2 | 25,9 | 29,6 | 11,1 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 | 16 | 25,0 | 25,0 | 12,5 | 25,0 | 12,5 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 8 | 12 | 11 | 14 | 5 | 50 | 16,0 | 24,0 | 22,0 | 28,0 | 10,0 | 5,216 | 0,074 |
| | Ναι | 5 | 9 | 16 | 18 | 15 | 63 | 7,9 | 14,3 | 25,4 | 28,6 | 23,8 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | | 1 | 3 | 4 | | 8 | 0,0 | 12,5 | 37,5 | 50,0 | 0,0 | 0,102 | 0,950 |
| | 150 έως 500 | 3 | 3 | 9 | 13 | 8 | 36 | 8,3 | 8,3 | 25,0 | 36,1 | 22,2 | | |
| | 500 έως 1000 | 7 | 10 | 11 | 5 | 4 | 37 | 18,9 | 27,0 | 29,7 | 13,5 | 10,8 | | |
| | 1000 έως 2000 | 1 | 4 | 3 | 7 | 5 | 20 | 5,0 | 20,0 | 15,0 | 35,0 | 25,0 | | |
| | Άνω των 2000 | 2 | 3 | 1 | 3 | 3 | 12 | 16,7 | 25,0 | 8,3 | 25,0 | 25,0 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΌΧΙ | 10 | 13 | 23 | 24 | 15 | 85 | 11,8 | 15,3 | 27,1 | 28,2 | 17,6 | 1,286 | 0,526 |
| | ΝΑΙ | 3 | 8 | 4 | 8 | 5 | 28 | 10,7 | 28,6 | 14,3 | 28,6 | 17,9 | | |
| Σύνολο | | 13 | 21 | 27 | 32 | 20 | 113 | 11,5 | 18,6 | 23,9 | 28,3 | 17,7 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 14: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Από όταν αρχίσατε να χρησιμοποιείτε τα social media ασχολείστε με το κινητό σας περισσότερο, αυξάνοντας την επικοινωνίας σας, όταν οδηγείτε;»

Ως προς την ερώτηση «Χρησιμοποιείται bluetooth όταν μιλάτε καθώς οδηγείτε;» (Πίνακας 4.15), θα γίνει ομαδοποίηση των απαντήσεων “αρκετά” “πολύ” και “πάντα”.

Οι άνδρες έκαναν χρήση του bluetooth με 18% ενώ οι γυναίκες με 10%.

Οι ερωτηθέντες με εισόδημα έως 500€/μήνα έκαναν τη μεγαλύτερη χρήση του bluetooth με 20% ενώ συμμετέχοντες με εισόδημα 1000-2000€/μήνα δεν το χρησιμοποίησαν καθόλου.

Η μεγαλύτερη χρήση του bluetooth την έκαναν οι οδηγοί που με το όχημά τους πραγματοποιούσαν λίγα χιλιόμετρα με 25%.

Οι συμμετέχοντες που δεν παρέμεναν «online» στο κινητό τους έκαναν χρήση του bluetooth με 18% ενώ οι «offline» με 14,3%.

Τα υψηλότερα ποσοστά εμφανίστηκαν στους συμμετέχοντες με έως 150 και με έως 1000 διαδικτυακούς φίλους με ποσοστά 25% και 24,3% αντίστοιχα.

Οι ερωτηθέντες που είχαν ατύχημα χρησιμοποιούσαν το bluetooth με 25% ενώ αυτοί που δεν είχαν ατύχημα με 12,9%.

| | | Ποτέ | Σπάνια | Αρκετά | Πολύ | Πάντα | Σύνολο | Ποτέ (%) | Σπάνια (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Πάντα (%) | Chi-square ¹ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|------|--------|--------|------|-------|--------|----------|------------|------------|----------|-----------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 55 | 13 | 5 | 5 | 5 | 83 | 66,3 | 15,7 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 1,072 | 0,585 |
| | Γυναίκα | 19 | 8 | 3 | | | 30 | 63,3 | 26,7 | 10,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 45 | 8 | 3 | 3 | 3 | 62 | 72,6 | 12,9 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 0,052 | 0,974 |
| | Έως 500€/μήνα | 15 | 9 | 3 | 2 | 1 | 30 | 50,0 | 30,0 | 10,0 | 6,7 | 3,3 | | |
| | 500-1000€/μήνα | 14 | 1 | 2 | | 1 | 18 | 77,8 | 5,6 | 11,1 | 0,0 | 5,6 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | | 3 | | | | 3 | 0,0 | 100,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | 6 | | 1 | | 1 | 8 | 75,0 | 0,0 | 12,5 | 0,0 | 12,5 | 0,006 | 0,997 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 21 | 4 | 2 | 1 | | 28 | 75,0 | 14,3 | 7,1 | 3,6 | 0,0 | | |
| | Τακτική οδήγηση | 19 | 9 | 4 | | 2 | 34 | 55,9 | 26,5 | 11,8 | 0,0 | 5,9 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 19 | 3 | 1 | 3 | 1 | 27 | 70,4 | 11,1 | 3,7 | 11,1 | 3,7 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 9 | 5 | | 1 | 1 | 16 | 56,3 | 31,3 | 0,0 | 6,3 | 6,3 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 31 | 10 | 3 | 3 | 3 | 50 | 62,0 | 20,0 | 6,0 | 6,0 | 6,0 | 0,287 | 0,866 |
| | Ναι | 43 | 11 | 5 | 2 | 2 | 63 | 68,3 | 17,5 | 7,9 | 3,2 | 3,2 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 4 | 2 | | | 2 | 8 | 50,0 | 25,0 | 0,0 | 0,0 | 25,0 | 0,766 | 0,682 |
| | 150 έως 500 | 27 | 8 | | 1 | | 36 | 75,0 | 22,2 | 0,0 | 2,8 | 0,0 | | |
| | 500 έως 1000 | 24 | 4 | 4 | 3 | 2 | 37 | 64,9 | 10,8 | 10,8 | 8,1 | 5,4 | | |
| | 1000 έως 2000 | 13 | 3 | 3 | 1 | | 20 | 65,0 | 15,0 | 15,0 | 5,0 | 0,0 | | |
| | Άνω των 2000 | 6 | 4 | 1 | | 1 | 12 | 50,0 | 33,3 | 8,3 | 0,0 | 8,3 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΌΧΙ | 57 | 17 | 4 | 4 | 3 | 85 | 67,1 | 20,0 | 4,7 | 4,7 | 3,5 | 2,287 | 0,319 |
| | ΝΑΙ | 17 | 4 | 4 | 1 | 2 | 28 | 60,7 | 14,3 | 14,3 | 3,6 | 7,1 | | |
| Σύνολο | | 74 | 21 | 8 | 5 | 5 | 113 | 65,5 | 18,6 | 7,1 | 4,4 | 4,4 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 15: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Χρησιμοποιείται bluetooth όταν μιλάτε καθώς οδηγείτε;»

Στην ερώτηση «Βαθμολογήστε τον εαυτό σας ως οδηγό;» (Πίνακας 4.16), κανένας από τους συμμετέχοντες δεν απάντησε «όχι καλός». Σε αυτή την ερώτηση τα ποσοστά των συμμετεχόντων θα ομαδοποιηθούν σε τρεις αθροιστικές κατηγορίες, σε αυτή με απαντήσεις του “λίγο καλός”, στη δεύτερη με απαντήσεις του “αρκετά καλός” και στην αθροιστική κατηγορία του “πολύ καλός” και του “πάρα πολύ καλός”.

Οι άνδρες με 63,8% θεώρησαν τον εαυτό τους πολύ καλό οδηγό ενώ οι γυναίκες με 46,6% είπαν πως ήταν πολύ καλές οδηγοί.

Οι συμμετέχοντες με εισόδημα 500-1000€/μήνα βαθμολόγησαν τον εαυτό τους υψηλά ως προς τις οδηγικές τους ικανότητες με 66,7%, έχοντας το υψηλότερο ποσοστό των ερωτηθέντων σε σχέση με τα άλλα εισοδήματα.

Οι οδηγοί που πραγματοποιούσαν αρκετά συχνή μετακίνηση βαθμολόγησαν πολύ καλά τον εαυτό τους με 74% για τις οδηγικές τους ικανότητες, ποσοστό μεγαλύτερο από τους άλλους οδηγούς με διαφορετική συχνότητά μετακίνησης.

Οι ερωτηθέντες που παρέμεναν «online» είπαν πως ήταν πολύ καλοί οδηγοί με 68,2% ποσοστό πολύ μεγαλύτερο από τους «offline» οι οποίοι απάντησαν στην ίδια ερώτηση με 48%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό θετικής βαθμολόγησης οδηγικών ικανοτήτων εμφανίστηκε στους χρήστες με πάνω από 2000 διαδικτυακούς φίλους με 75%.

Οι οδηγοί που είχαν εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα είπαν ότι ικανότητά τους ως οδηγός ήταν πολύ καλή με 64,3% ενώ αυτοί που δεν είχαν ποτέ κάποιο ατύχημα με 57,7%.

| | | Όχι καλός | Λίγο καλός | Αρκετά καλός | Πολύ καλός | Πάρα πολύ καλός | Σύνολο | Όχι καλός (%) | Λίγο καλός (%) | Αρκετά καλός (%) | Πολύ καλός (%) | Πάρα πολύ καλός (%) | Chi- square ¹ | P value |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------------|--------|---------------------|----------------------|------------------------|----------------------|------------------------------|-----------------------------|------------|
| Φύλο; | Άνδρας | | 3 | 27 | 31 | 22 | 83 | 0,0 | 3,6 | 32,5 | 37,3 | 26,5 | 0,485 | 0,785 |
| | Γυναίκα | | 2 | 14 | 10 | 4 | 30 | 0,0 | 6,7 | 46,7 | 33,3 | 13,3 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | | 3 | 24 | 20 | 15 | 62 | 0,0 | 4,8 | 38,7 | 32,3 | 24,2 | 0,007 | 0,997 |
| | Έως 500€/μήνα | | 1 | 10 | 14 | 5 | 30 | 0,0 | 3,3 | 33,3 | 46,7 | 16,7 | | |
| | 500-1000€/μήνα | | 1 | 5 | 7 | 5 | 18 | 0,0 | 5,6 | 27,8 | 38,9 | 27,8 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | | | 2 | | 1 | 3 | 0,0 | 0,0 | 66,7 | 0,0 | 33,3 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | | 1 | 3 | 2 | 2 | 8 | 0,0 | 12,5 | 37,5 | 25,0 | 25,0 | 0,008 | 0,996 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | | 1 | 13 | 11 | 3 | 28 | 0,0 | 3,6 | 46,4 | 39,3 | 10,7 | | |
| | Τακτική οδήγηση | | 1 | 13 | 14 | 6 | 34 | 0,0 | 2,9 | 38,2 | 41,2 | 17,6 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | | 2 | 5 | 9 | 11 | 27 | 0,0 | 7,4 | 18,5 | 33,3 | 40,7 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | | | 7 | 5 | 4 | 16 | 0,0 | 0,0 | 43,8 | 31,3 | 25,0 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | | 4 | 22 | 11 | 13 | 50 | 0,0 | 8,0 | 44,0 | 22,0 | 26,0 | 2,711 | 0,258 |
| | Ναι | | 1 | 19 | 30 | 13 | 63 | 0,0 | 1,6 | 30,2 | 47,6 | 20,6 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | | | 3 | 3 | 2 | 8 | 0,0 | 0,0 | 37,5 | 37,5 | 25,0 | 0,542 | 0,762 |
| | 150 έως 500 | | 1 | 16 | 13 | 6 | 36 | 0,0 | 2,8 | 44,4 | 36,1 | 16,7 | | |
| | 500 έως 1000 | | 3 | 14 | 9 | 11 | 37 | 0,0 | 8,1 | 37,8 | 24,3 | 29,7 | | |
| | 1000 έως 2000 | | 1 | 5 | 9 | 5 | 20 | 0,0 | 5,0 | 25,0 | 45,0 | 25,0 | | |
| | Άνω των 2000 | | | 3 | 7 | 2 | 12 | 0,0 | 0,0 | 25,0 | 58,3 | 16,7 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΟΧΙ | | 3 | 33 | 30 | 19 | 85 | 0,0 | 3,5 | 38,8 | 35,3 | 22,4 | 0,650 | 0,722 |
| | ΝΑΙ | | 2 | 8 | 11 | 7 | 28 | 0,0 | 7,1 | 28,6 | 39,3 | 25,0 | | |
| Σύνολο | | | 5 | 41 | 41 | 26 | 113 | 0,0 | 4,4 | 36,3 | 36,3 | 23,0 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 16: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Βαθμολογήστε τον εαυτό σας ως οδηγό;»

Ως προς την ερώτηση «Θα χρησιμοποιούσατε μια εφαρμογή η οποία θα απενεργοποιούσε το κινητό τηλέφωνο κατά τη διάρκεια της οδήγησης;» (Πίνακας 4.17), έγινε ομαδοποίηση των απαντήσεων σε τρεις κατηγορίες, το “καθόλου” με το “λίγο” ως πρώτη κατηγορία, το “αρκετά” μόνο του ως ενδιάμεση απάντηση και το “πολύ” με το “πάρα πολύ” αθροίστηκαν μαζί.

Οι άνδρες θα χρησιμοποιούσαν μία τέτοια εφαρμογή με 21,7% έναντι των γυναικών που θα έκαναν χρήση της εφαρμογής απενεργοποίησης του κινητού με 30%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης αυτής της εφαρμογής εμφανίστηκε στους ερωτηθέντες με εισόδημα 500-1000€/μήνα με 44,4%. Οι συμμετέχοντες με εισόδημα 1000-2000€/μήνα ενώ δεν απάντησαν καθόλου στο αν θα χρησιμοποιούσαν αυτή την εφαρμογή σε μεγάλο βαθμό, παρουσίασαν το μεγαλύτερο ποσοστό στο “αρκετά” με 33,3%.

Αν και οι οδηγοί που πραγματοποιούσαν τα λιγότερα χιλιόμετρα είπαν πως θα χρησιμοποιούσαν αυτή την εφαρμογή “πολύ” με 37,5%, δεν απάντησαν καθόλου στον αν θα την χρησιμοποιούσαν “πάρα πολύ”. Οι ερωτηθέντες που έκαναν πολύ μεγάλη χρήση του οχήματός τους είπαν ότι θα χρησιμοποιούσαν σε μεγάλο βαθμό αυτή την εφαρμογή με 31,3% και 6,3% με μέτρια χρήση.

Οι συμμετέχοντες που παραμένουν «offline» κατά την οδήγηση δήλωσαν με 28% ότι θα χρησιμοποιούσαν πάρα πολύ αυτή την εφαρμογή με 28% ενώ οι «online» με 20,8%.

Το μεγαλύτερο ποσοστό χρήσης της εφαρμογής απενεργοποίησης του κινητού τηλεφώνου παρουσιάστηκε στους χρήστες με άνω των 2000 διαδικτυακούς φίλους με 33,4%.

Οι οδηγοί που είχαν εμπλακεί σε αυτοκινητιστικό ατύχημα θα χρησιμοποιούσαν αυτή την εφαρμογή με 25% ενώ αυτοί που δεν είχαν κάποιο ατύχημα με 23,5%.

| | | Καθόλου | Λίγο | Αρκετά | Πολύ | Πάρα πολύ | Σύνολο | Καθόλου (%) | Λίγο (%) | Αρκετά (%) | Πολύ (%) | Πάρα πολύ (%) | Chi-square ¹ | P value |
|------------------------------------|----------------------------|---------|------|--------|------|-----------|--------|-------------|----------|------------|----------|---------------|-------------------------|---------|
| Φύλο; | Άνδρας | 29 | 25 | 11 | 11 | 7 | 83 | 34,9 | 30,1 | 13,3 | 13,3 | 8,4 | 0,241 | 0,886 |
| | Γυναίκα | 10 | 6 | 5 | 7 | 2 | 30 | 33,3 | 20,0 | 16,7 | 23,3 | 6,7 | | |
| Εισόδημα; | Δεν έχω εισόδημα | 20 | 17 | 11 | 11 | 3 | 62 | 32,3 | 27,4 | 17,7 | 17,7 | 4,8 | 0,945 | 0,623 |
| | Έως 500€/μήνα | 12 | 10 | 3 | 3 | 2 | 30 | 40,0 | 33,3 | 10,0 | 10,0 | 6,7 | | |
| | 500-1000€/μήνα | 6 | 3 | 1 | 4 | 4 | 18 | 33,3 | 16,7 | 5,6 | 22,2 | 22,2 | | |
| | 1000-2000€/μήνα | 1 | 1 | 1 | | | 3 | 33,3 | 33,3 | 33,3 | 0,0 | 0,0 | | |
| Συχνότητα μετακίνησης; | Λίγα χλμ. | 3 | 2 | | 3 | | 8 | 37,5 | 25,0 | 0,0 | 37,5 | 0,0 | 0,018 | 0,991 |
| | Πολύ βασικές μετακινήσεις | 13 | 5 | 4 | 4 | 2 | 28 | 46,4 | 17,9 | 14,3 | 14,3 | 7,1 | | |
| | Τακτική οδήγηση | 8 | 12 | 7 | 2 | 5 | 34 | 23,5 | 35,3 | 20,6 | 5,9 | 14,7 | | |
| | Αρκετά συχνή μετακίνηση | 9 | 8 | 4 | 5 | 1 | 27 | 33,3 | 29,6 | 14,8 | 18,5 | 3,7 | | |
| | Πολύ μεγάλη χρήση οχήματος | 6 | 4 | 1 | 4 | 1 | 16 | 37,5 | 25,0 | 6,3 | 25,0 | 6,3 | | |
| Online κατά την οδήγηση; | Όχι | 20 | 7 | 9 | 7 | 7 | 50 | 40,0 | 14,0 | 18,0 | 14,0 | 14,0 | 5,216 | 0,074 |
| | Ναι | 19 | 24 | 7 | 11 | 2 | 63 | 30,2 | 38,1 | 11,1 | 17,5 | 3,2 | | |
| Πόσους φίλους/followers έχετε; | Έως 150 | 2 | 4 | 1 | | 1 | 8 | 25,0 | 50,0 | 12,5 | 0,0 | 12,5 | 0,102 | 0,950 |
| | 150 έως 500 | 10 | 9 | 8 | 7 | 2 | 36 | 27,8 | 25,0 | 22,2 | 19,4 | 5,6 | | |
| | 500 έως 1000 | 15 | 10 | 4 | 4 | 4 | 37 | 40,5 | 27,0 | 10,8 | 10,8 | 10,8 | | |
| | 1000 έως 2000 | 7 | 6 | 2 | 5 | | 20 | 35,0 | 30,0 | 10,0 | 25,0 | 0,0 | | |
| | Άνω των 2000 | 5 | 2 | 1 | 2 | 2 | 12 | 41,7 | 16,7 | 8,3 | 16,7 | 16,7 | | |
| Εμπλοκή σε τροχαίο σοβαρό ατύχημα; | ΌΧΙ | 34 | 20 | 11 | 13 | 7 | 85 | 40,0 | 23,5 | 12,9 | 15,3 | 8,2 | 1,286 | 0,526 |
| | ΝΑΙ | 5 | 11 | 5 | 5 | 2 | 28 | 17,9 | 39,3 | 17,9 | 17,9 | 7,1 | | |
| Σύνολο | | 39 | 31 | 16 | 18 | 9 | 113 | 34,5 | 27,4 | 14,2 | 15,9 | 8,0 | | |

1: στατιστικός έλεγχος με την ομαδοποίηση που εξηγείται στην παρ.4.3, *: στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

Πίνακας 4. 17: Απαντήσεις σε σχέση με το φύλο, το εισόδημα, τη συχνότητα μετακίνησης, την online σύνδεση κατά την οδήγηση, τον αριθμό των δικτυακών φίλων και την εμπλοκή σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα στην ερώτηση «Θα χρησιμοποιούσατε μια εφαρμογή η οποία θα απενεργοποιούσε το κινητό τηλέφωνο κατά τη διάρκεια της οδήγησης;»

4.3. Στατιστικοί Έλεγχοι Αποτελεσμάτων

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι στατιστικοί έλεγχοι σε βασικά συμπεράσματα της ανάλυσης των αποτελεσμάτων. Συγκεκριμένα:

Καταρχάς ελέγχθηκε η αξιοπιστία του ερωτηματολογίου ως προς την εσωτερική συνέπεια και συγκεκριμένα οι ερωτήσεις που αφορούσαν τα ΜΚΔ. Ο συντελεστής Cronbach Alpha βρέθηκε 0,79 (αριθμός ερωτήσεων 7), αποδεκτή τιμή. Στη συνέχεια έγιναν στατιστικοί έλεγχοι για τα χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων όπως το φύλο, η συχνότητα των μετακινήσεων κλπ..

Έπειτα έγιναν συγκρίσεις για τη σημαντικότητα των διαφορών μεταξύ των ομάδων των συμμετεχόντων. Για το σκοπό αυτό επιλέχθηκε το μη παραμετρικό χ^2 test μέσω του οποίου κάθε από τα χαρακτηριστικά που ελέγχθηκαν χωρίστηκε σε δύο κατηγορίες όπως και η 5βάθμια κλίμακα, όπου υπήρχε. Συγκεκριμένα, οι ομαδοποιήσεις έγιναν ως εξής (βλ. Πίνακες 3.1-3.4):

- Εισόδημα: απαντήσεις 1,2 και απαντήσεις 3,4
- Απόσταση κάθε εβδομάδα: απαντήσεις 1,2,3 και απαντήσεις 4,5
- Αριθμός Διαδικτυακών φίλων: απαντήσεις 1,2,3 και απαντήσεις 4,5
- Απαντήσεις σε 5βάθμια κλίμακα: απαντήσεις 1,2 και απαντήσεις 3,4,5

Όπως φαίνεται στα αποτελέσματα των πινάκων 4.6 έως 4.17 στατιστικά σημαντικές διαφορές ήταν λίγες και εμφανίζονται κυρίως στην κατηγορία των συμμετεχόντων που παραμένουν «online» κατά την οδήγηση.

Αυτή η ομοιόμορφη συμπεριφορά, τουλάχιστον έτσι όπως προκύπτει από τις απαντήσεις, ελέγχθηκε επιπλέον με το στατιστικό έλεγχο του Μέσου Όρου των απαντήσεων της 5βάθμιας κλίμακας και με το t-student test. Τα αποτελέσματα ήταν παρόμοια, και χαρακτηριστικά παρουσιάζονται στη συνέχεια οι πίνακες 4.18 και 4.19 στους οποίους ελέγχεται η σημαντικότητα της διαφοράς του Μ.Ο. της βαθμολογίας απάντησης Ανδρών-Γυναικών καθώς και εκείνων που έχουν στο παρελθόν συμμετοχή ή όχι σε ατύχημα.

Σύμφωνα με τους ελέγχους σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% δεν παρουσιάζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις.

| | Φύλο | N | Mean | SD | t | p |
|--|------|----|------|------|-------|-------|
| «Online» | 0 | 83 | 0,52 | 0,5 | -1,4 | 0,163 |
| | 1 | 30 | 0,67 | 0,48 | | |
| Χρήση κινητού για πληροφορίες κλπ. | 0 | 83 | 1,94 | 1,05 | -0,85 | 0,396 |
| | 1 | 30 | 2,13 | 1,11 | | |
| Χρήση ΜΚΔ | 0 | 83 | 1,73 | 0,84 | 0,2 | 0,842 |
| | 1 | 30 | 1,7 | 0,75 | | |
| Ενασχόληση με κινητό | 0 | 83 | 1,34 | 0,61 | -0,96 | 0,337 |
| | 1 | 30 | 1,47 | 0,68 | | |
| Αύξηση χρήσης κινητού λόγω ΜΚΔ | 0 | 83 | 1,47 | 0,86 | 0,2 | 0,842 |
| | 1 | 30 | 1,43 | 0,86 | | |
| Ανάγνωση μηνυμάτων/ειδοποιήσεων | 0 | 83 | 2,29 | 1,25 | 0,34 | 0,733 |
| | 1 | 30 | 2,2 | 1,13 | | |
| Απάντηση σε μηνύματα/ειδοποιήσεις | 0 | 83 | 1,73 | 0,91 | 0,01 | 0,993 |
| | 1 | 30 | 1,73 | 0,91 | | |
| Αναρτήσεις δημοσιεύσεων/φωτογραφιών την τελευταία εβδομάδα | 0 | 83 | 1,43 | 0,74 | 0,4 | 0,687 |
| | 1 | 30 | 1,37 | 0,89 | | |
| Χρήση Bluetooth | 0 | 83 | 1,7 | 1,2 | 1 | 0,318 |
| | 1 | 30 | 1,47 | 0,68 | | |
| Αξιολόγηση οδηγικών ικανοτήτων | 0 | 83 | 3,87 | 0,85 | 1,86 | 0,066 |
| | 1 | 30 | 3,53 | 0,82 | | |
| Χρήση εφαρμογής απενεργοποίησης κινητού | 0 | 83 | 2,3 | 1,3 | -0,71 | 0,481 |
| | 1 | 30 | 2,5 | 1,36 | | |

Πίνακας 4. 18: Έλεγχος t-student για τη διαφοροποίηση φύλου, σε διάφορες καταστάσεις κατά την οδήγηση

| | Εμπλοκή σε ατύχημα | N | Mean | SD | t | p |
|--|--------------------------|----|------|------|-------|-------|
| Χρήση κινητού για πληροφορίες κλπ. | 0 | 85 | 2,02 | 1,09 | 0,56 | 0,576 |
| | 1 | 28 | 1,89 | 0,99 | | |
| Χρήση ΜΚΔ | 0 | 85 | 1,78 | 0,86 | 1,16 | 0,25 |
| | 1 | 28 | 1,57 | 0,63 | | |
| Ενασχόληση με κινητό | 0 | 85 | 1,36 | 0,59 | -0,2 | 0,838 |
| | 1 | 28 | 1,39 | 0,74 | | |
| Αύξηση χρήσης κινητού λόγω ΜΚΔ | 0 | 85 | 1,52 | 0,93 | 1,25 | 0,215 |
| | 1 | 28 | 1,29 | 0,53 | | |
| Ανάγνωση μηνυμάτων/ειδοποιήσεων | 0 | 85 | 2,28 | 1,18 | 0,26 | 0,799 |
| | 1 | 28 | 2,21 | 1,34 | | |
| Απάντηση σε μηνύματα/ειδοποιήσεις | 0 | 85 | 1,73 | 0,86 | -0,1 | 0,918 |
| | 1 | 28 | 1,75 | 1,04 | | |
| Αναρτήσεις δημοσιεύσεων/φωτογραφιών | 0 | 85 | 1,42 | 0,81 | 0,18 | 0,857 |
| | 1 | 28 | 1,39 | 0,69 | | |
| Αναρτήσεις δημοσιεύσεων/φωτογραφιών την τελευταία εβδομάδα | 0 | 85 | 1,26 | 0,8 | 0,92 | 0,357 |
| | 1 | 28 | 1,11 | 0,57 | | |
| Χρήση Bluetooth | 0 | 85 | 1,58 | 1,03 | -1,04 | 0,303 |
| | 1 | 28 | 1,82 | 1,25 | | |
| Αξιολόγηση οδηγικών ικανοτήτων | 0 | 85 | 3,76 | 0,84 | -0,3 | 0,762 |
| | 1 | 28 | 3,82 | 0,9 | | |
| Χρήση εφαρμογής απενεργοποίησης κινητού | 0 | 85 | 2,28 | 1,35 | -1,01 | 0,315 |
| | 1 | 28 | 2,57 | 1,2 | | |

Πίνακας 4. 19: Έλεγχος t-student για τη διαφοροποίηση συμμετεχόντων ή μη σε ατύχημα κατά το παρελθόν, σε διάφορες καταστάσεις κατά την οδήγηση

5. Συμπεράσματα

5.1. Συμπεράσματα απαντήσεων

Ως προς τη χρήση κινητού και τη χρήση μέσων κοινωνικής δικτύωσης:

Περισσότεροι από τους μισούς (55,8% του δείγματος) παραμένουν συνδεδεμένοι στο διαδίκτυο καθώς οδηγούν.

Αξιόλογο ποσοστό χρησιμοποιεί εφαρμογές πλοήγησης σε συστηματική βάση ακόμα και όταν οδηγεί. Πιο συγκεκριμένα, 13,3% τις χρησιμοποιεί λίγο, 8,8% αρκετά και 2,7% πολύ.

Το 47,8% του δείγματος δήλωσε ότι δεν ασχολείται καθόλου με τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης καθώς οδηγεί ενώ το υπόλοιπο 52,2% του δείγματος έχει ασχοληθεί με αυτά τουλάχιστον μία φορά παράλληλα με την οδήγηση.

Μόνο το 31% του δείγματος θεωρεί ότι η ομιλία στο κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση αποσπά πολύ την προσοχή του.

Το 67,3% των συμμετεχόντων θεωρεί πως η προσοχή του αποσπάται πολύ από την ανάγνωση γραπτού μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση.

Η πλειοψηφία με ποσοστό 80,5% θεωρεί πως η σύνταξη γραπτού μηνύματος στο κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση αποσπά πολύ την προσοχή του.

Το 64,6% θεωρεί πως η προσοχή του αποσπάται πολύ από την λήψη ή και ανέβασμα φωτογραφίας στο κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση.

Το 69% θεωρεί πως η πλοήγηση στο ιντερνέτ στο κινητό τηλέφωνο κατά την οδήγηση αποσπά πολύ την προσοχή του.

Μόνο το 36,3% των συμμετεχόντων θεωρεί τον εαυτό του εξαρτημένο από το κινητό.

Το 35,4% του δείγματος είναι ενεργό μέλος σε κάποιο εκ των μέσων κοινωνικής δικτύωσης και περίπου 500 ακόλουθους.

Ποσοστό 37,2% διαβάζει ειδοποιήσεις ή γραπτά μηνύματα στο έξυπνο κινητό τηλέφωνο καθώς οδηγεί και ακόμα 15,1% των οδηγών απαντάει σε αυτές τις ειδοποιήσεις.

Μόλις το 3,6% του δείγματος «τραβάει» ή αναρτά φωτογραφίες σε κάποιο μέσο κοινωνικής δικτύωσης ενώ οδηγεί.

Η πλειοψηφία με ποσοστό 72,6% θεωρεί ότι διαθέτει πολύ καλές οδηγικές ικανότητες.

Το δείγμα στο σύνολό του δείχνει μία αρνητική τάση απέναντι σε μία εφαρμογή απενεργοποίησης του κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, καθώς μόλις το 23,9% θα τη χρησιμοποιούσε σε μεγάλο βαθμό. Δεδομένου ότι η πλειοψηφία του δείγματος ασχολείται με το έξυπνο κινητό τηλέφωνο πολλές φορές τη μέρα είναι αναμενόμενη η άρνηση απενεργοποίησης του καθώς οδηγεί (ειδικά στην περίπτωση που ο οδηγός διανύει μεγάλες αποστάσεις καθημερινά). Η απάντηση των συμμετεχόντων θα μπορούσε να είναι διαφορετική, καθώς προηγουμένως είδαμε πως το 69% του δείγματος δήλωσε ότι αγνοεί σχεδόν τελείως το έξυπνο κινητό του καθώς οδηγεί.

Συμπερασματικά από τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου φαίνεται ότι οι νέοι οδηγοί χρησιμοποιούν τις εφαρμογές κοινωνικής δικτύωσης (ΜΚΔ) για επικοινωνία κατά την οδήγηση σε σημαντικό ποσοστό, αγνοώντας τον κίνδυνο απόσπασης της προσοχής τους. Συμπεραίνεται ότι η αυξημένη ζήτηση επικοινωνίας στην εποχή μας σε συνδυασμό με την ανάγκη χρήσης του έξυπνου κινητού στην καθημερινότητα, οδηγούν την νεολαία να θεωρούν απαραίτητη την επικοινωνία τους την ώρα της οδήγησης σε βαθμό που να μην θεωρούν τόσο σημαντική τη χρήση μίας εφαρμογής που θα απενεργοποιούσε τα κινητά τους κατά τη διάρκεια της οδήγησης.

5.2. Συμπεράσματα συνδυαστικών απαντήσεων

Στη συνέχεια συνοψίζονται τα συμπεράσματα των συνδυαστικών αποτελεσμάτων των απαντήσεων των συμμετεχόντων αυτής της έρευνας.

Συνολικά οι γυναίκες παρέμεναν συνδεδεμένες στο διαδίκτυο περισσότερο από τους άντρες με διαφορά 14,9% χωρίς όμως στατιστικά σημαντική διαφορά. Το μεγαλύτερο ποσοστό σύνδεσης με 61,1%, παρατηρήθηκε στους συμμετέχοντες που είχαν εισόδημα 500-1000€/μήνα. Οι οδηγοί που ήταν περισσότερο «online» έκαναν πολύ συχνή χρήση του οχήματός τους με 70,4%.

Επίσης, οι άνδρες, χωρίς στατιστικά σημαντική διαφορά, διάβαζαν τις ειδοποιήσεις των ΜΚΔ περισσότερο από τις γυναίκες με διαφορά 7,2. Οι ερωτηθέντες που πραγματοποιούσαν αρκετά συχνή μετακίνηση έκαναν ανάγνωση των ειδοποιήσεων με 25,9%. Οι χρήστες που παρέμεναν «online» διάβαζαν τις ειδοποιήσεις με 27%, παρουσιάζοντας το μεγαλύτερο ποσοστό.

Οι άνδρες απαντούν στις ειδοποιήσεις των ΜΚΔ σε σχεδόν ίδιο ποσοστό με τις γυναίκες με 14,4% ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό απαντήσεων με 30% παρατηρήθηκε στους συμμετέχοντες που είχαν 1000-2000 διαδικτυακούς φίλους.

Οι άνδρες έκαναν λήψη φωτογραφίας με 3,6%, παρόμοιο ποσοστό με αυτό των γυναικών. Οι ερωτηθέντες που παρέμεναν «online» κατά την οδήγηση τράβηξαν κάποια φωτογραφία με 4,8%. Οι πιο δημοφιλείς στα ΜΚΔ με διαδικτυακούς φίλους άνω των 2000 έκαναν λήψη με 8,3%.

Ως προς την ανάρτηση κάποιας δημοσίευσης/εικόνας κλπ. την προηγούμενη εβδομάδα, παρατηρούμε ότι οι γυναίκες έκαναν χρήση του κινητού τους για δημοσιεύσεις την ώρα της οδήγησης έξι φορές περισσότερο από τους άνδρες με 6,6%. Οι πιο δημοφιλείς στο διαδίκτυο που είχαν πάνω από 2000 φίλους έκαναν αναρτήσεις με 8,3%.

Επίσης, σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων οι γυναίκες αύξησαν την επικοινωνία τους από την στιγμή που ξεκίνησαν να χρησιμοποιούν τα ΜΚΔ σε σχεδόν διπλάσιο βαθμό από τους άνδρες με διαφορά 28,2% ενώ οι «online» χρήστες αύξησαν την επικοινωνία τους με 52,4% και οι έχοντες έως 2000 διαδικτυακούς φίλους με 70%.

Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων δείχνουν ότι οι άνδρες βαθμολόγησαν τον εαυτό τους για τις οδηγικές τους ικανότητες καλύτερα από τις γυναίκες με 17,2% περισσότερο. Οι οδηγοί που παρέμεναν «online» είπαν πως ήταν πολύ καλοί οδηγοί με 68,2%. Το μεγαλύτερο ποσοστό βαθμολόγησης εμφανίστηκε σε αυτούς που είχαν πάνω από 2000 διαδικτυακούς φίλους με 75%.

Σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτηθέντων, οι γυναίκες θα χρησιμοποιούσαν περισσότερο την εφαρμογή απενεργοποίησης του κινητού κατά την οδήγηση με διαφορά 8,3% από τους άντρες. Οι οδηγοί που έκαναν πολύ μεγάλη χρήση του οχήματός τους θα χρησιμοποιούσαν αυτή την εφαρμογή με 37,6%. Χαρακτηριστικό είναι ότι χαμηλό ποσοστό στην ερώτηση αυτή έχουν όλοι οι ερωτηθέντες ακόμα και αυτοί που είχαν κάποιο αυτοκινητιστικό ατύχημα εκ των οποίων μόνο το 25% απαντούν ότι θα έκαναν χρήση αυτής της εφαρμογής.

Συμπεραίνεται ότι οι νέοι οδηγοί ανεξαρτήτου φύλου, εκπαίδευσης ή εισοδήματος επικοινωνούν καθημερινά μέσω των ΜΚΔ κατά την οδήγηση σε μεγάλο βαθμό, αγνοώντας τον κίνδυνο εμπλοκής τους σε αυτοκινητιστικό ατύχημα λόγω της απόσπασης της προσοχής τους. Ως αποτέλεσμα της ανάγκης για επικοινωνία και χρήση του έξυπνου κινητού τηλεφώνου την ώρα της οδήγησης, οι νέοι οδηγοί δεν θεωρούν σημαντική τη χρήση μίας έξυπνης εφαρμογής που θα απενεργοποιούσε το κινητό τους τηλέφωνο στη διάρκεια της καθημερινής τους οδήγησης.

5.3. Προτάσεις

Μέσω αυτής της έρευνας δημιουργείται η αναγκαιότητα δραστηκής μείωσης της επικοινωνίας των νέων οδηγών μέσω των ΜΚΔ κατά τη διάρκεια της οδήγησής τους.

Προτείνεται η συνεχής ενημέρωση των οδηγών μέσω των πινακίδων μεταβλητού μηνύματος (VMS), τόσο στους αυτοκινητόδρομους όσο και σε επαρχιακό ή δημοτικό οδικό δίκτυο.

Θεωρούνται απαραίτητες οι διαφημιστικές καμπάνιες σε όλα τα ΜΚΔ μέσω των οποίων θα ενημερώνονται όλοι οι χρήστες για τη σπουδαιότητα της απόσπασης της προσοχής τους από την επικοινωνία κατά τη διάρκεια της οδήγησης.

Σκόπιμη είναι η τοποθέτηση μίας έξυπνης εφαρμογής στο βασικό εξοπλισμό των νέων αυτοκινήτων, η οποία προαιρετικά θα ενημερώνει ή θα απενεργοποιεί τα έξυπνα κινητά τηλέφωνα κατά την έναρξη μίας διαδρομής.

Σημαντική είναι η προώθηση έξυπνων εφαρμογών απενεργοποίησης για τα κινητά τηλέφωνα, οι οποίες όταν θα αναγνωρίζουν κίνηση θα απενεργοποιούν τα δεδομένα και το σήμα του κινητού τηλεφώνου.

Βιβλιογραφία

1. Alosco, M., Spitzagel, M., Fischer, K., Miller, L., Pillai, V., Hughes, J., και συν. (2012). Both texting and eating are associated with impaired simulated driving performance. *Traffic Injury Prevention* , σσ. 468-475.
2. Basacik, D., Reed, N., & Robbins, R. (2011). Smartphone use while driving - A simulator study. (IAM) Institute of Advanced Motorists - Transport Research Laboratory.
3. Benson, T., McLaughlin, M., & Giles, M. (2015, October 24). The factors underlying the decision to text while driving. *Transportation Research Part F* , σσ. 85-100.
4. Bergmark, R. W., Gliklich, E., Guo, R., & Gliklich, R. E. (2016). Texting while driving: the development and validation of the distracted driving survey and risk score among young adults. *Injury Epidemiology* .
5. Boyd, D. M., & Ellison, N. B. (2007, October). Social Network Sites: Definition, History, and Scholarship. *Computer - Mediated Communication* .
6. Boyle, L. N., Donmez, B., & Lee, J. D. (2015). Differences in Off-Road Glances: Effects on Young Drivers' Performance. New York: New York University.
7. Bregman, S. (2012). Uses of Social Media in Public Transportation. Washington D.C.: Transportation Research Board.
8. Cheung, D. (2010). Text messaging while driving: its effects on driving performance and text messaging behaviour. London University.
9. Choudhary, P., & Velaga, N. 2. (2017a). Modelling driver distraction effects due to mobile phone use on reaction time. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies* , σσ. 351-365.
10. De Gruyter, C., Truong, L. T., & Nguyen, H. T. (2017). Who's calling? Social networks and mobile phone use among motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention* , σσ. 143-147.
11. Dews, F., & Strayer, D. (2009). Cellular Phones and Driver Distraction. Στο M. J. Regan, *Distraction: Theory, Effects, and Mitigation* (σσ. 169-190). CRS Press.
12. Drews, F. A., Yazdani, H., Godfrey, C. N., Cooper, J. M., & Strayer, D. L. (2009, December 16). Text Messaging During Simulated Driving. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society* .

13. Engelberg, J. K., Hill, L. L., Rybar, J., & Styer, T. (2015, June 10). Distracted driving behaviors related to cellphone use among middle-aged adults. *Journal of Transport & Health*.
14. Gauld, C. S., Lewis, I., White, K. M., Fleiter, J. J., & Watson, B. (2017, July 17). Smartphone use while driving: What factors predict young drivers' intentions to initiate, read, and respond to social interactive technology? *Computers in Human Behavior*, σσ. 174-183.
15. Gunnarsson, G. (2017). *The Effects of Smartphone Use on Driving Performance: A Simulator Study*. Reykjavik: Reykjavik University.
16. Haigney, D., Taylor, R., & Westerman, S. (2000). Concurrent mobile (cellular) phone use and driving performance: task demand characteristics and compensatory processes. *Transportation Research part F*, σσ. 113-121.
17. Harrison, M. A. (2011, March 7). College students' prevalence and perceptions of text messaging while driving. *Accident Analysis and Prevention*, σσ. 1516-1520.
18. Horberry, T., Anderson, J., Regan, M., Triggs, T., & Brown, J. (2006, January). Driver distraction: the effects of concurrent in-vehicle tasks, road environment complexity and age on driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, σσ. 185-191.
19. Hosking, S. G., Young, K. L., & Regan, M. A. (2015). *The Effects of Text Messaging on Young Drivers*. West Virginia: West Virginia University.
20. Lee, J., Young, K., & Regan, M. (2008). Defining driver distraction. Στο M. J. Regan, *Driver Distraction: Theory, Effects, and Mitigation* (σσ. 31-40). CRC Press Taylor & Francis Group.
21. McPhee, L., Scialfa, C., Dennis, W., Ho, G., & Caird, J. (2000). Age differences in visual search for traffic signs during a simulated conversation. *Human Factors*, σσ. 674-685.
22. Musicant, O., Lotan, T., & Albert, G. (2015, August 27). Do we really need to use our smartphones while driving? *Accident Analysis and Prevention*, σσ. 13-21.
23. NHTSA. (2017). *Distracted Driving 2015*. Washington D.C.: U.S. Department of Transportation.
24. Peng, Y., Boyle, L. N., & Lee, J. D. (2014, July 10). Reading, typing, and driving: How interactions with in-vehicle systems degrade driving performance. *Transportation Research Part F*.
25. Pettitt, M., Burnett, G., & Stevens, A. (2005). Defining driver distraction. *Proceedings of the 12th ITS World Congress*. San Francisco.

26. Sanbonmatsu, D. M., Strayer, D. L., Biondi, F., Behrends, A. A., & Moore, S. M. (2015). Cell-phone use diminishes self-awareness of impaired driving. Psychonomic Society.
27. Urie, Y., Velaga, N., & Maji, A. (2016). Cross-Sectional study of road accidents and related law enforcement efficiency for ten countries: a gap coherence analysis. Traffic Inj. Prev. , σσ. 686-691.
28. Yannis, G., Laiou, A., Papantoniou, P., & Christoforou, c. (2014). Impact of texting on young drivers' behavior and safety on urban and rural roads through a simulation experiment. Journal of Safety Research , σσ. 25-31.
29. Young, K., & Regan, M. (2007). Driver distraction: A review of the literature. Sydney: Australasian College of Road Safety.