

**ΤΕΙ**

ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ  
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



**ΗΜΕΡΙΔΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ  
ΚΑΙ  
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**



**Αξιολόγηση των Γνώσεων των Χρηστών Οδικών  
Υποδομών επί του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας**

**Γεώργιος Μποτζώρης**

Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, M.Sc., MBA, Ph.D.  
Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών Δ.Π.Θ.

# Εισαγωγή



- Σκοπός της έρευνας, η οποία διεξάγεται σε διάφορες πόλεις, είναι ο έλεγχος της ταύτισης της δηλωθείσας, κατά την έρευνα ερωτηματολογίου, και της διαπιστωθείσας, μέσω πέντε ερωτήσεων που περιλαμβάνονται αυτούσιες στο εγχειρίδιο θεωρητικής εκπαίδευσης υποψήφιων οδηγών, γνώσης του Κ.Ο.Κ στους ερωτώμενους.
- Στην παρούσα εργασία εξετάστηκε η οδική συμπεριφορά και η γνώση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ) από κατόχους άδειας οδήγησης στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής.
- Η πρώτη έρευνα με τον ίδιο σκοπό διεξήχθη το 2014 και αφορούσε την πόλη της Ξάνθης.

# Μεθοδολογία



- Η έρευνα βασίστηκε στις απαντήσεις που δόθηκαν από τους κατοίκους του λεκανοπεδίου Αττικής σε ερωτηματολόγιο 19 ερωτήσεων σε κατόχους διπλώματος οδήγησης.
- Η έρευνα διεξήχθη το 2015.
- Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε τρία μέρη.
  - ❖ Το πρώτο μέρος, αφορά τα προσωπικά στοιχεία των ερωτηθέντων (φύλο, ηλικία, μορφωτικό επίπεδο).
  - ❖ Το δεύτερο μέρος, χωρίζεται σε δύο υποενότητες:
    - Στη πρώτη υποενότητα, οι συμμετέχοντες ερωτήθηκαν για το είδος και το χρονικό διάστημα κατοχής άδειας οδήγησης, το αν και πόσο χρησιμοποιούν Ι.Χ αυτοκίνητο, τι πιστεύουν για τις γνώσεις τους σχετικά με τον Κ.Ο.Κ και αν είχαν ποτέ τροχαίο ατύχημα με τραυματισμό.

# Μεθοδολογία



- Στη δεύτερη υποενότητα, οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν τη συμπεριφορά των οδηγών Ι.Χ. αυτοκινήτων, των πεζών και το σύστημα εξετάσεων οδήγησης.
- ❖ Στο τρίτο και τελευταίο μέρος του ερωτηματολογίου εξετάστηκαν οι γνώσεις των ερωτηθέντων επί του Κ.Ο.Κ., ενώ ερωτήθηκαν και για τυχόν ανάγκη περαιτέρω επιμόρφωσής τους.
- Προκειμένου να διαπιστωθούν οι πραγματικές γνώσεις των ερωτηθέντων επιλέχθηκαν, αυτούσιες από το Εγχειρίδιο Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών, ερωτήσεις που αφορούν τις διασταυρώσεις, τη συνύπαρξη με τους άλλους χρήστες της οδού, τη διασταύρωση με αντίθετα κινούμενα οχήματα και τη σήμανση.



ΔΗΜΟΚΡΑΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΡΑΚΗΣ  
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΩΝ-  
ΠΟΙΟΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΧΡΗΣΤΩΝ, ΜΕ ΣΩ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

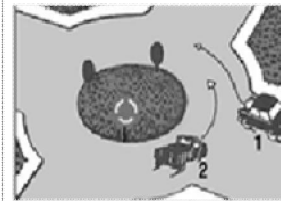
1. Φύλο ερωτώμενου:  Άνδρας  Γυναίκα
2. Ποιά είναι η ηλικία σας:  
 έως 18 ετών  19-24 ετών  25-30 ετών  31-40 ετών  
 41-50 ετών  51-65 ετών  66 ετών και περισσότερο
3. Επίπεδο εκπαίδευσης (που έχει ολοκληρωθεί)  
 Καμία εκπαίδευση  
 Απόφοιτος πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης (δημοτικό)  
 Απόφοιτος πρώτου κύκλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (Γυμνάσιο)  
 Απόφοιτος δεύτερου κύκλου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (Λύκειο)  
 Απόφοιτος τριτοβάθμιας εκπαίδευσης
4. Τι είδος διπλώματος κατέχετε;  
*Ο ερωτώμενος μπορεί να κατέχει δίπλωμα για περισσότερες από μια κατηγορίες. Στην περίπτωση αυτή παρακαλούμε επιλέξτε με + και - (και √ αν χρειαστεί και τρίτος συμβολισμός) τις διαφορετικές κατηγορίες διπλώματος και ακολουθήστε τον ίδιο συμβολισμό και στην επόμενη ερώτηση (ερώτηση Νο 7).*  
 Μοτοποδηλάτου  
 Μοτοσικλέτας (δίπλωμα κατηγορίας A)  
 Αυτοκινήτου (δίπλωμα κατηγορία B)  
 Φορτηγού ή λεωφορείου (δίπλωμα κατηγορίας Γ ή Δ ή Ε και Ε)
5. Πόσα χρόνια κατέχετε το δίπλωμα;  
 1 έως 5 έτη  6 έως 10 έτη  
 10 έως 20 έτη  Περισσότερο από 20 έτη
6. Είστε κάτοχος ΙΧ αυτοκινήτου;  Ναι  Όχι
7. Πόσα χιλιόμετρα διανύετε ετησίως με το ΙΧ: \_\_\_\_\_ km
8. Θεωρείτε ότι γνωρίζετε τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας;  
 Καθόλου  Ελάχιστα  Μέτρια  Αρκετά καλά  Άριστα
9. Έχετε εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα με τραυματισμό στο παρελθόν;  
 Ναι  Όχι Αν ναι, πόσες φορές; \_\_\_\_\_
10. Με ποιά τρόπο είχατε εμπλακεί σε ατύχημα (αφορά μόνο ερωτώμενους που έχουν εμπλοκή);  
 Ως πεζός  Ως οδηγός  Ως συνεπιβάτης
11. Πώς κρίνετε την οδηγική συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών ΙΧ;  
 Πολύ κακή  Κακή  Μέτρια  Καλή  Πολύ καλή
12. Θεωρείτε χρήσιμο μέτρο την επιβολή προστίμου σε πεζούς που δεν τηρούν τον ΚΟΚ;  
 Ναι  Όχι  Εφικτό μέτρο  Ανέφικτο μέτρο

Ο ερωτώμενος πρέπει να επιλέξει μια απάντηση από κάθε τετράγωνο (π.χ. Ναι / Ανέφικτο μέτρο).

13. Πώς αξιολογείτε το σύστημα εξετάσεων οδήγησης (το πρακτικό μέρος των εξετάσεων);

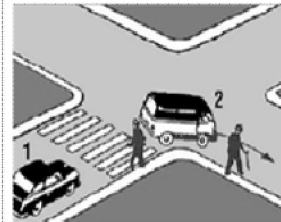
- Εσπερασμένο  Συγγρονο  Διαβλητό  Αδιάβλητο

Ο ερωτώμενος πρέπει να επιλέξει μια απάντηση από κάθε τετράγωνο (π.χ. Εσπερασμένο / Αδιάβλητο).



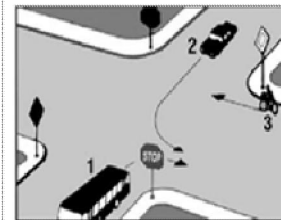
14. Στην διπλανή εικόνα, ποιο από τα δυο οχήματα έχει προτεραιότητα;

- Το όχημα 1  
 Το όχημα 2  
 Κανένα, πρέπει να συνεννοηθούν μεταξύ τους.



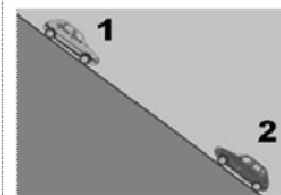
15. Στη διπλανή εικόνα, ποιο όχημα πρέπει να περιμένει ώστε περάσουν οι πεζοί;

- Μόνο το όχημα 1  
 Μόνο το όχημα 2  
 Και τα δύο οχήματα πρέπει να περιμένουν



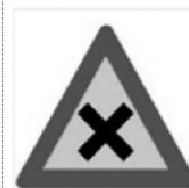
16. Με ποια σειρά πρέπει να περάσουν τη διασταύρωση τα οχήματα της διπλανής εικόνας;

- 1 - 2 - 3  
 3 - 1 - 2  
 2 - 3 - 1  
 3 - 2 - 1



17. Στη διπλανή εικόνα το οδόστρωμα είναι στενό και δεν επιτρέπει την ταυτόχρονη διέλευση και των δυο οχημάτων. Ποιο από τα δυο οχήματα (ίδιου βάρους) έχει προτεραιότητα;

- Το όχημα Νο 1  Το όχημα Νο 2  
 Κανένα, πρέπει να συνεννοηθούν μεταξύ τους.



18. Ποια είναι η σημασία του διπλανού σήματος;

- Επικίνδυνη διασταύρωση, οι οδηγοί οφείλουν να μειώσουν ταχύτητα.  
 Διασταύρωση στην οποία ισχύει η από δεξιά προτεραιότητα.  
 Απαγορεύεται η χρήση της συγκεκριμένης λωρίδας κυκλοφορίας.  
 Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης.

19. Θεωρείτε ότι ίσως να χρειάζεστε περαιτέρω επιμόρφωση πάνω στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας;

- Ναι  Όχι

Σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή και την πολύτιμη βοήθειά σας.

# Αποτελέσματα



- Στην έρευνα χρησιμοποιήθηκε ένα δείγμα 429 κατόχων διπλώματος οδήγησης εκ των οποίων το 49.2% ήταν άντρες και το 50.8% γυναίκες.
- Η έρευνα απευθύνονταν σε όλες τις ηλικιακές ομάδες, ωστόσο το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής παρατηρήθηκε στις ηλικίες 41 έως 50 ετών (31.2%).
- Σημαντική ήταν και η συμμετοχή με ίσα κατανομημένο ποσοστό (24.5%) για τις ηλικιακές ομάδες 31 έως 40 ετών και 51 έως 65 ετών.
- Το 51.7% των ερωτηθέντων είναι απόφοιτοι τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, 42.2% έχουν ολοκληρώσει το λύκειο, 3.7% το γυμνάσιο και μόλις 2.3% την πρωτοβάθμια εκπαίδευση.
- Ποσοστό 79.7% των ερωτηθέντων είναι κάτοχοι μόνο διπλώματος οδήγησης αυτοκινήτου, ενώ το 11.7% κατέχει άδεια οδήγησης τόσο μοτοσυκλέτας όσο και αυτοκινήτου.

# Αποτελέσματα



- Το 83.1% των ερωτηθέντων είναι κάτοχοι Ι.Χ, ενώ το 16.9% δεν διαθέτουν δικό τους όχημα.
- Το 32.9% των ερωτηθέντων διανύει ετησίως έως 5,000 km (περί τα 14 km ημερησίως), 8.1% διανύει περισσότερα από 20,000 km ετησίως (περί τα 55 km ημερησίως), ενώ η πλειοψηφία (59.0%) των ερωτηθέντων διανύει μεταξύ 5,000 και 20.000 km ετησίως.
- Τέλος, το 45.2% κατέχει δίπλωμα οδήγησης περισσότερα από 20 χρόνια, το 31.5% από 10 έως 20 χρόνια, ενώ το 13.3% από 6 έως 10 χρόνια.

# Αποτελέσματα



- Σε μεγάλο ποσοστό (81.9%) οι ερωτώμενοι δεν έχουν εμπλακεί σε κάποιο ατύχημα στο παρελθόν (είτε ως οδηγοί ή συνεπιβάτες, είτε ως πεζοί), ενώ από το υπόλοιπο 18.1%, ποσοστό 13.7% υπέστη μία φορά σοβαρό τραυματισμό, ποσοστό 3.0% δύο και ποσοστό 1.4% τρεις φορές.
- Αναφερόμενοι στο 18.1% των ερωτηθέντων που έχουν προηγούμενη εμπειρία ατυχήματος, για το 15.2% εξ αυτών αυτό συνέβη όταν οδηγούσαν οι ίδιοι το όχημά τους, ενώ για το 2.9% η εμπειρία ατυχήματος τους αφορά ως συνεπιβάτες ή ως πεζούς.



# Αποτελέσματα



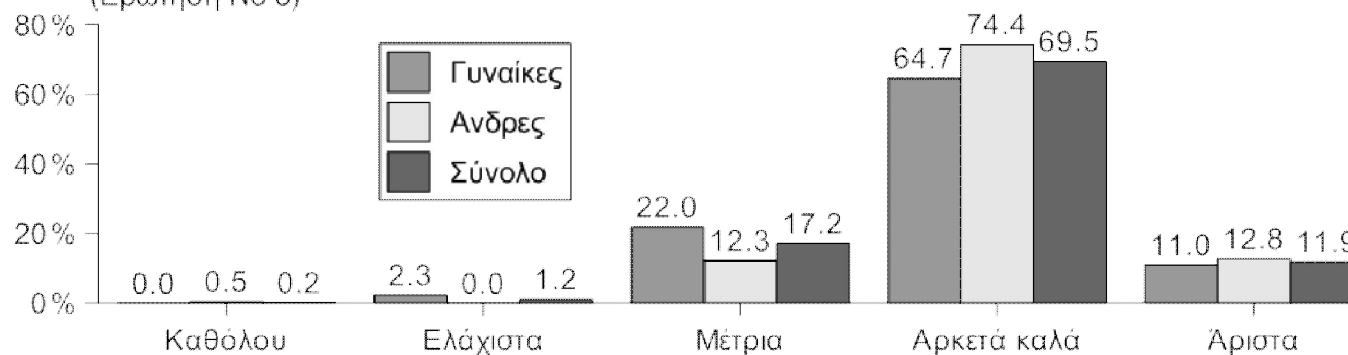
- Σε ό,τι αφορά τη συνδυαστική ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας, καταρχήν μελετάται το ποσοστό σωστών απαντήσεων στα ερωτήματα που αφορούν τις γνώσεις επί του Κ.Ο.Κ (Ερωτήματα 14 έως 18).
- Διαπιστώνεται ότι ένα σημαντικό ποσοστό (24.9%) έχει ελλείψεις γνώσεις (0 έως 2 σωστές απαντήσεις), ενώ μόνο το 5.8% του δείγματος φαίνεται να γνωρίζει όλες τις σωστές απαντήσεις.
- Στη συνέχεια συσχετίστηκαν οι απαντήσεις στην Ερώτηση 19: *«Θεωρείτε ότι ίσως να χρειάζεστε περαιτέρω επιμόρφωση πάνω στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας;»* ανάλογα με τον αριθμό των σωστών απαντήσεων στις Ερωτήσεις 14 έως 18.

# Αποτελέσματα

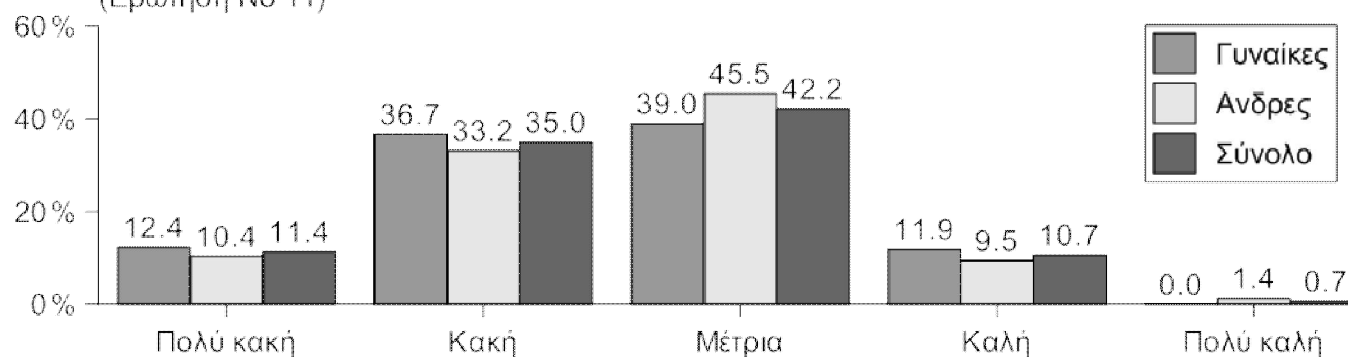


- Ανεξάρτητα από τον αριθμό των σωστών απαντήσεων (δεν αξιολογείται λόγω μη στατιστικής σημαντικότητας η περίπτωση καμίας σωστής απάντησης), σε ποσοστό που κυμαίνεται μεταξύ 55.3% (αφορά όσους απάντησαν σωστά 4 ερωτήματα) και 78.6% (αφορά όσους απάντησαν σωστά 3 ερωτήματα), οι ερωτώμενοι επιθυμούν περαιτέρω επιμόρφωση επί του Κ.Ο.Κ.
- Επίσης, το 60.1% (3 στους 5) όσων θεωρούν ότι χρειάζονται επιμόρφωση απάντησε σωστά 2 ή 3 ερωτήσεις και το 29.2% (3 στους 10) απάντησε σωστά 4 ερωτήσεις.

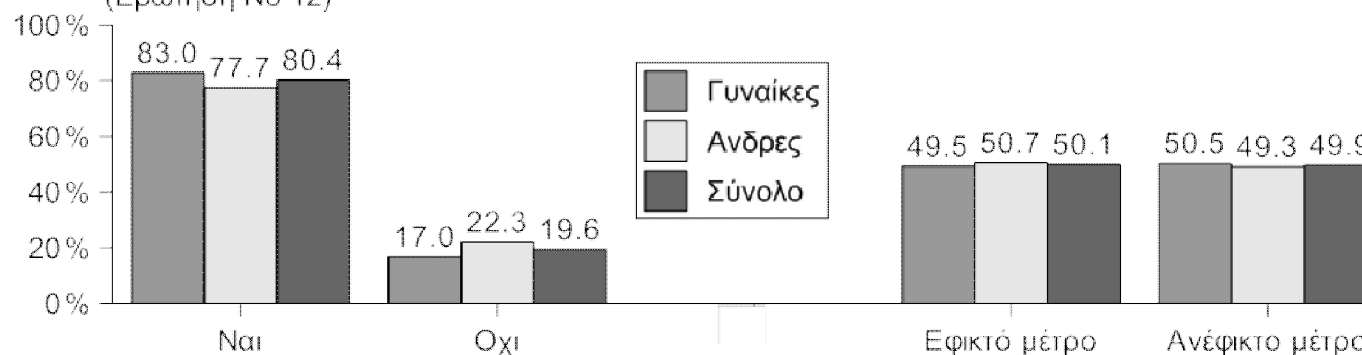
Θεωρείτε ότι γνωρίζετε τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας;  
(Ερώτηση Νο 8)



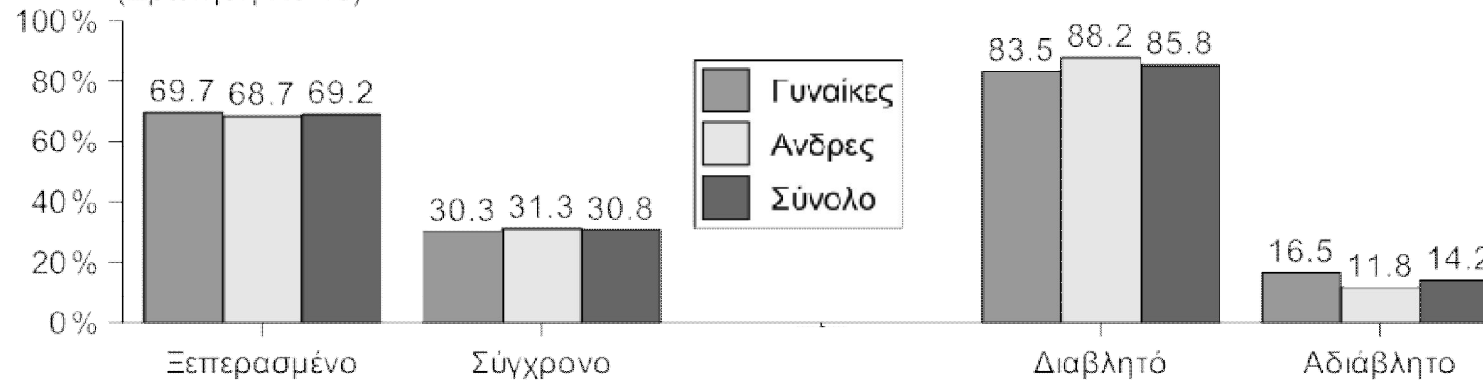
Πώς κρίνετε την οδηγική συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών ΙΧ;  
(Ερώτηση Νο 11)



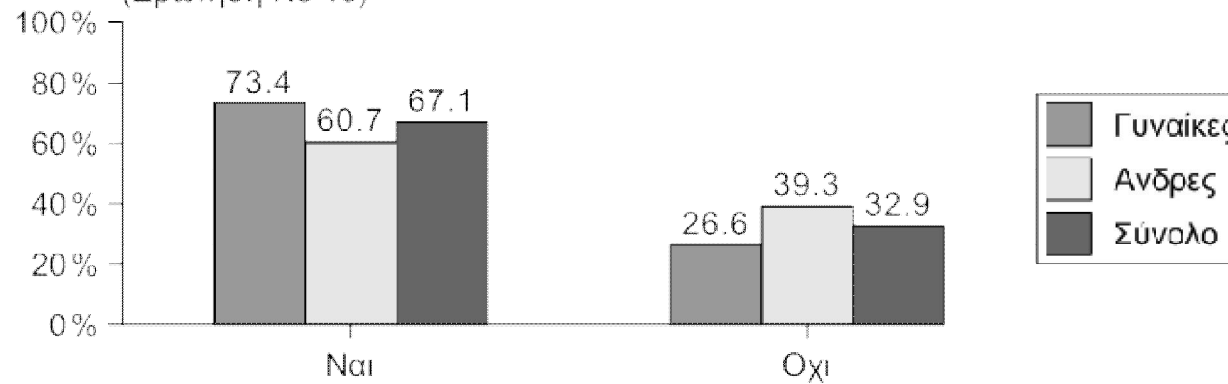
Θεωρείτε χρήσιμο μέτρο την επιβολή προστίμου σε πεζούς που δεν τηρούν τον ΚΟΚ;  
(Ερώτηση Νο 12)



Πώς αξιολογείτε το σύστημα εξετάσεων οδήγησης (το πρακτικό μέρος των εξετάσεων);  
(Ερώτηση Νο 13)

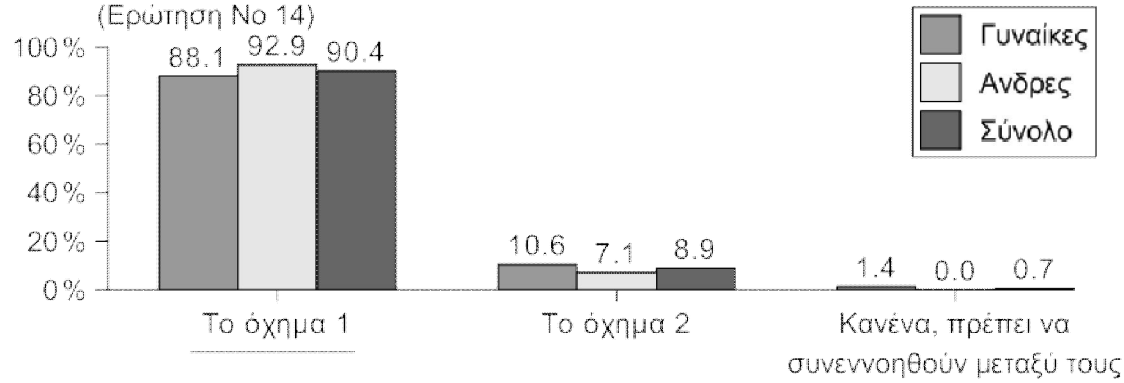


Θεωρείτε ότι ίσως να χρειάζεστε περαιτέρω επιμόρφωση πάνω στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας;  
(Ερώτηση Νο 19)



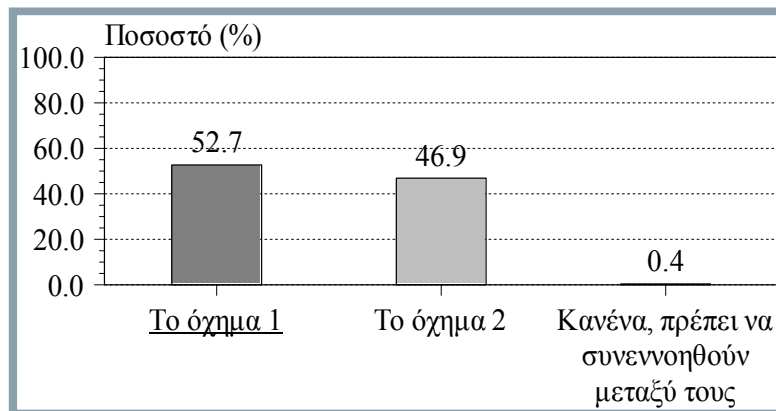
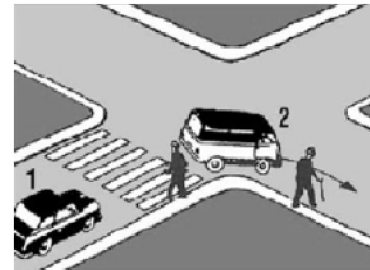
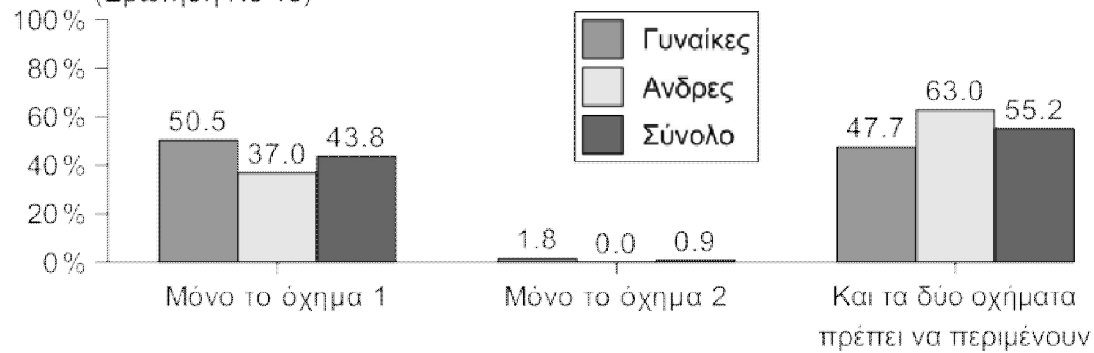
Στη διπλανή εικόνα, ποιο από τα δυο οχήματα έχει προτεραιότητα;

(Ερώτηση Νο 14)



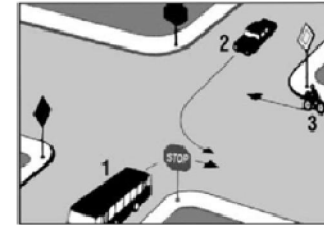
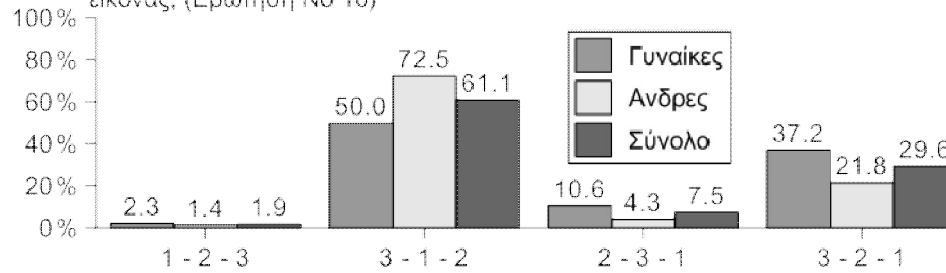
Στη διπλανή εικόνα, ποιο όχημα πρέπει να περιμένει ώστε περάσουν οι πεζοί;

(Ερώτηση Νο 15)

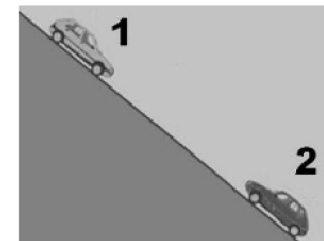
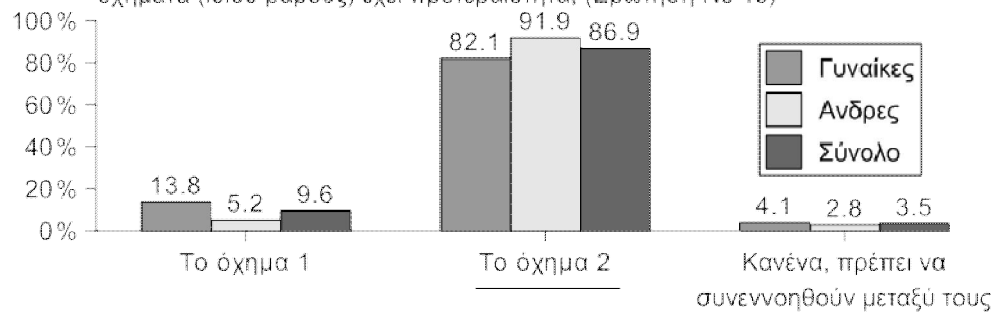


Ερευνα στην πόλη της Ξάνθης, 2014

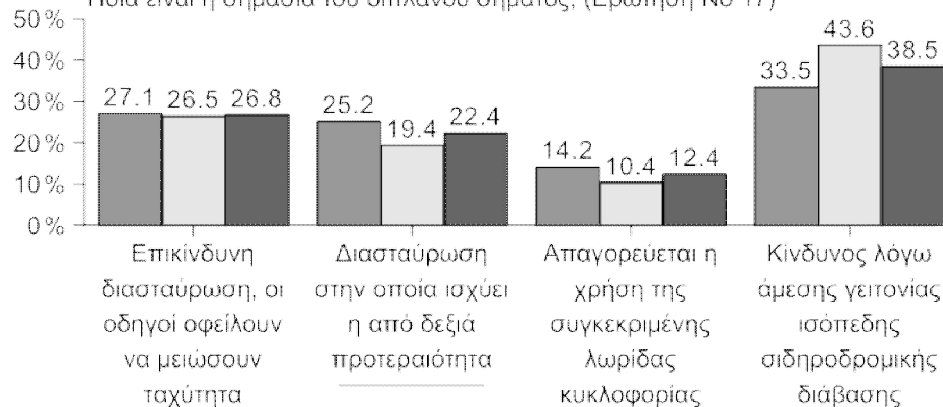
Με ποια σειρά πρέπει να περάσουν τη διασταύρωση τα οχήματα της διπλανής εικόνας; (Ερώτηση Νο 16)



Στη διπλανή εικόνα το οδόστρωμα είναι στενό και δεν επιτρέπει ταυτόχρονη διέλευση και των δυο οχημάτων. Ποιο από τα δυο οχήματα (ίδιου βάρους) έχει προτεραιότητα; (Ερώτηση Νο 18)



Ποια είναι η σημασία του διπλανού σήματος; (Ερώτηση Νο 17)



# Αποτελέσματα



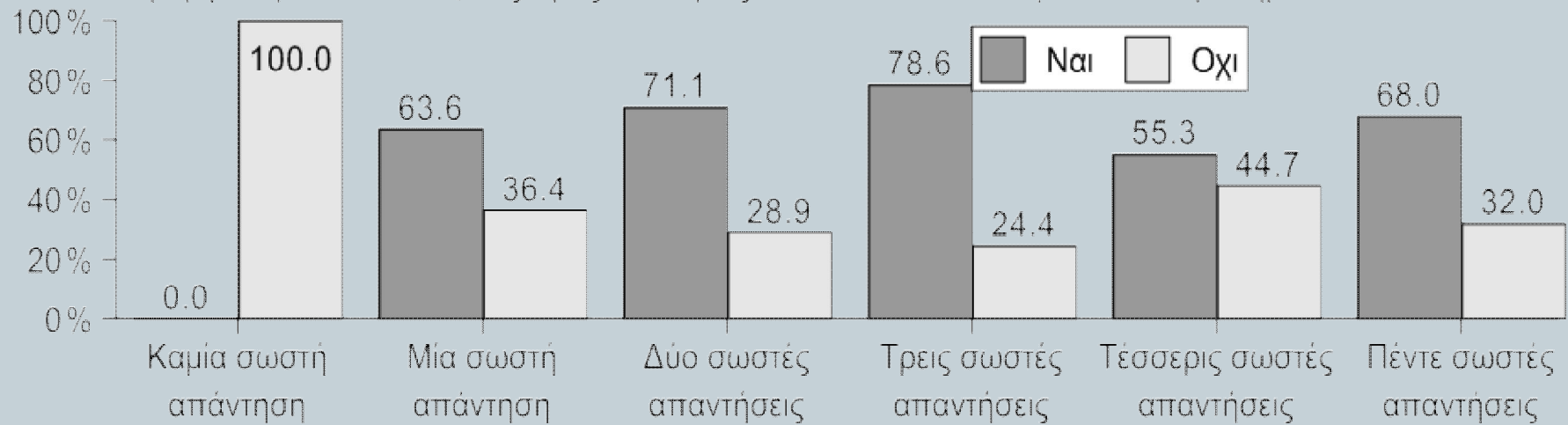
Ποσοστιαία (%) διαμόρφωση του αριθμού των σωστών απαντήσεων στα ερωτήματα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) (Ερ. 14 έως Ερ. 18)



# Αποτελέσματα



Ποσοστιαία (%) διαμόρφωση απαντήσεων στο ερώτημα: "Θεωρείτε ότι ίσως να χρειάζεστε επιμόρφωση στον Κ.Ο.Κ.;" ως προς το πλήθος των σωστών απαντήσεων στα ερωτήματα του Κ.Ο.Κ.





# Αποτελέσματα



Ποσοστό σωστών απαντήσεων στα ερωτήματα του Κ.Ο.Κ. ανάλογα με τις απαντήσεις στο ερώτημα: "Θεωρείτε ότι ίσως να χρειάζεστε επιμόρφωση πάνω στον Κ.Ο.Κ.;"



# Αποτελέσματα



- Το ερώτημα της επιμόρφωσης (Ερώτημα 19) συνδυάστηκε εκ νέου με το αν οι ερωτώμενοι έχουν εμπλακεί στο παρελθόν σε ατύχημα με τραυματισμό ή όχι (Ερώτημα 9).
- Και στις δύο περιπτώσεις το 67% περίπου θεωρεί ότι χρειάζεται επιμόρφωση, ωστόσο από τον έλεγχο  $X^2$  δεν προκύπτει στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ της επιθυμίας για επιμόρφωση και της προηγούμενης εμπειρίας ατυχήματος ( $X^2 = 0.939$ ,  $df=1$ ,  $p=0.333 > 0.05$ ).

# Αποτελέσματα



- Τέλος, συσχετίσθηκε η απάντηση των συμμετεχόντων σχετικά με το πόσο καλά γνωρίζουν τον Κ.Ο.Κ (Ερώτημα 8), ερώτημα το οποίο χρονικά τέθηκε πριν τη διατύπωση των πέντε ερωτήσεων γνώσης του Κ.Ο.Κ., με το ερώτημα αν θεωρούν ότι χρειάζονται επιμόρφωση (Ερώτημα 19), το οποίο χρονικά τέθηκε μετά τη διατύπωση των ερωτήσεων γνώσης του Κ.Ο.Κ.
- Τα δύο αυτά ερωτήματα συσχετίζονται μεταξύ τους, καθώς ουσιαστικά αποτιμούν την αξιολόγηση των ερωτώμενων για τις γνώσεις τους επί του Κ.Ο.Κ πριν και μετά τη διατύπωση των πέντε ερωτημάτων του Εγχειριδίου Θεωρητικής Εκπαίδευσης Υποψήφιων Οδηγών.

# Αποτελέσματα



- Από τον Πίνακα 1 προκύπτει ότι ποσοστό 16.1% των ερωτηθέντων που εξαρχής δήλωσαν ότι γνωρίζουν καθόλου ή ελάχιστα ή μέτρια τον Κ.Ο.Κ αξιολόγησαν, μετά την διατύπωση των πέντε ερωτημάτων, ότι τελικώς χρειάζονται επιμόρφωση.
- Ποσοστό 30.3% των ερωτώμενων που εξαρχής δήλωσαν ότι γνωρίζουν αρκετά καλά ή άριστα τον Κ.Ο.Κ, επέμειναν στην άποψή τους και μετά την διατύπωση των πέντε ερωτημάτων, δηλώνοντας ότι δεν χρειάζονται επιμόρφωση.
- Ωστόσο, ένα σημαντικό ποσοστό 51.0% του δείγματος, ενώ στην αρχή δήλωσε αρκετά καλή ή άριστη γνώση του Κ.Ο.Κ, μετά τη διατύπωση των πέντε ερωτημάτων δήλωσε ότι χρειάζεται επιμόρφωση.

# Αποτελέσματα



Πίνακας 1: Συσχέτιση των απαντήσεων στο ερώτημα «Θεωρείτε ότι ίσως να χρειάζεστε επιμόρφωση στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας;» με την απάντηση στο ερώτημα σχετικά με το πόσο καλά γνωρίζουν οι συμμετέχοντες τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

	Πριν τη διατύπωση των πέντε ερωτημάτων που αφορούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας	
Μετά τη διατύπωση των ερωτημάτων που αφορούν τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας	Γνωρίζω <i>Καθόλου</i> / <i>Ελάχιστα</i> / <i>Μέτρια</i> τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας	Γνωρίζω <i>Αρκετά καλά</i> / <i>Άριστα</i> τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
Χρειάζομαι περαιτέρω επιμόρφωση στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας	69 (16.1%)	219 (51.0%)
Δεν χρειάζομαι περαιτέρω επιμόρφωση στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας	11 (2.6%)	130 (30.3%)

# Αποτελέσματα



- Διαπιστώνεται συνεπώς ένα σημαντικό ποσοστό του δείγματος που δεν έχει επίγνωση των γνώσεων του, γεγονός που μπορεί να εξηγεί εν μέρει τον εκνευρισμό, την επιθετικότητα και την παραβατικότητα των οδηγών.
- Συμπερασματικά, διαπιστώνεται μια σημαντική αύξηση των οδηγών που δηλώνουν ότι επιθυμούν περαιτέρω επιμόρφωση τους επί του Κ.Ο.Κ. μετά τη διατύπωση των πέντε ερωτήσεων (έλεγχος McNemar,  $\chi^2 = 16.288$ ,  $df=1$ ,  $p=0.00 < 0.05$ ).

# Συμπεράσματα - Προτάσεις



- Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων της παρούσας έρευνας προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων απάντησαν σωστά σε τρεις ή τέσσερις από τις πέντε ερωτήσεις γνώσεων, αγνοώντας την ερμηνεία του σήματος αρχικά, καθώς και την προτεραιότητα του οχήματος που έρχεται από δεξιά, αλλά και υποστηρίζοντας αρκετοί ότι η προτεραιότητα του πεζού ισχύει μόνο κατά τη διέλευση του από τη διάβαση.
- Από τις απαντήσεις διαπιστώνεται ότι το επίπεδο γνώσεων των οδηγών της πρωτεύουσας είναι μέτριο.
- Αν συνδυαστεί με το ενδεχόμενο η πάροδος του χρόνου να αμβλύνει περαιτέρω τις γνώσεις της εκπαίδευσης κατά την απόκτηση άδειας οδήγησης, κρίνεται απαραίτητη η επικαιροποίηση των γνώσεων τους.

# Συμπεράσματα - Προτάσεις



- Επιπρόσθετα, η έρευνα ανέδειξε πως ένα σημαντικό ποσοστό του δείγματος δεν έχει πραγματική επίγνωση των γνώσεων του, καθώς στην αρχή δήλωσε αρκετά καλή ή άριστη γνώση του Κ.Ο.Κ, ενώ μετά τη διατύπωση των πέντε ερωτήσεων, διαπίστωσε ότι χρειάζεται επιμόρφωση.
- Συμπεραίνεται πως πολλοί από τους κατόχους διπλώματος οδήγησης έχουν υπερεκτιμήσει τις πραγματικές δυνατότητές τους, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε οποιαδήποτε παράβαση και κατ'επέκταση στην εμπλοκή τους σε κάποιο τροχαίο ατύχημα.
- Παράλληλα, οι άνδρες δεν φαίνεται να είναι καλύτεροι γνώστες του Κ.Ο.Κ, ενώ οι γυναίκες οδηγοί είναι εκείνες που έχουν καλύτερη επίγνωση του βαθμού επάρκειας των γνώσεων τους, καθώς επιδιώκουν περαιτέρω επιμόρφωση.



# Συμπεράσματα - Προτάσεις



- Από το ποσοστό του δείγματος που είχε εμπλοκή σε ατύχημα, το μεγαλύτερο ποσοστό ήταν ως οδηγοί, ενισχύοντας την παραδοχή ότι η κύρια αιτία τροχαίων ατυχημάτων είναι η συμπεριφορά του οδηγού.
- Η άποψη αυτή ενισχύεται ακόμη περισσότερο από τους ίδιους τους ερωτώμενους, οι οποίοι αξιολογούν τη συμπεριφορά των υπόλοιπων οδηγών από κακή έως μέτρια, αλλά και χρήσιμη την επιβολή προστίμων σε πεζούς.
- Τέλος, βήματα εκσυγχρονισμού οφείλουν να γίνουν στον τρόπο εξέτασης για την απόκτηση αδειών οδήγησης, καθώς από τα αποτελέσματα της έρευνας τονίζεται ότι οι οδηγοί όχι μόνο δεν είναι ικανοποιημένοι από τον μέχρι τώρα τρόπο διεξαγωγής των εξετάσεων οδήγησης, αλλά χαρακτηρίζουν και τη διαδικασία που ακολουθείται ως διαβλητή.

# Συμπεράσματα - Προτάσεις



- Θα πρέπει να διερευνηθεί η δημιουργία εθνικού κέντρου εκπαίδευσης οδήγησης, όπου και οι ίδιοι οι εκπαιδευτές θα μπορούν να επιμορφωθούν, κατάλληλα στελεχωμένου και εξοπλισμένου, που θα καθορίσει σε επιστημονική βάση τη μορφή, το περιεχόμενο και τη διάρκεια εκπαίδευσης των οδηγών (Cohen and Preston, 1968).
- Ειδική αντιμετώπιση πρέπει να προβλέπεται για όσους οδηγούς έχουν υποπέσει σε σοβαρές παραβάσεις του Συστήματος Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (point system), ώστε να επαναλαμβάνουν την εκπαίδευση στους βασικούς κανόνες της ασφαλούς οδήγησης.

# Συμπεράσματα - Προτάσεις



- Προφανώς, για να υπάρξουν απτά αποτελέσματα στο τομέα της οδικής ασφάλειας δεν αρκεί μόνο η έρευνα.
- Η εκπαίδευση και ενημέρωση σε θέματα οδικής ασφάλειας πρέπει να αποτελεί μέρος ενός εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού με συνεχείς δράσεις και πρωτοβουλίες και τακτικότερο-αυστηρότερο έλεγχο των εμπλεκομένων σε σχέση με την εφαρμογή των μέτρων, ώστε να μπορεί να υπάρχει και αξιολόγηση ως προς την αποτελεσματικότητά τους.
- Οι δράσεις και οι πρωτοβουλίες αυτές, είναι σημαντικό να εναρμονίζονται με τις σημερινές ανάγκες της κοινωνίας με σκοπό να γίνονται αποδεκτές από αυτή για να έχουν και τα επιθυμητά αποτελέσματα.



**Ευχαριστώ για την προσοχή σας!**

Επικοινωνία:

[gbotzori@civil.duth.gr](mailto:gbotzori@civil.duth.gr)