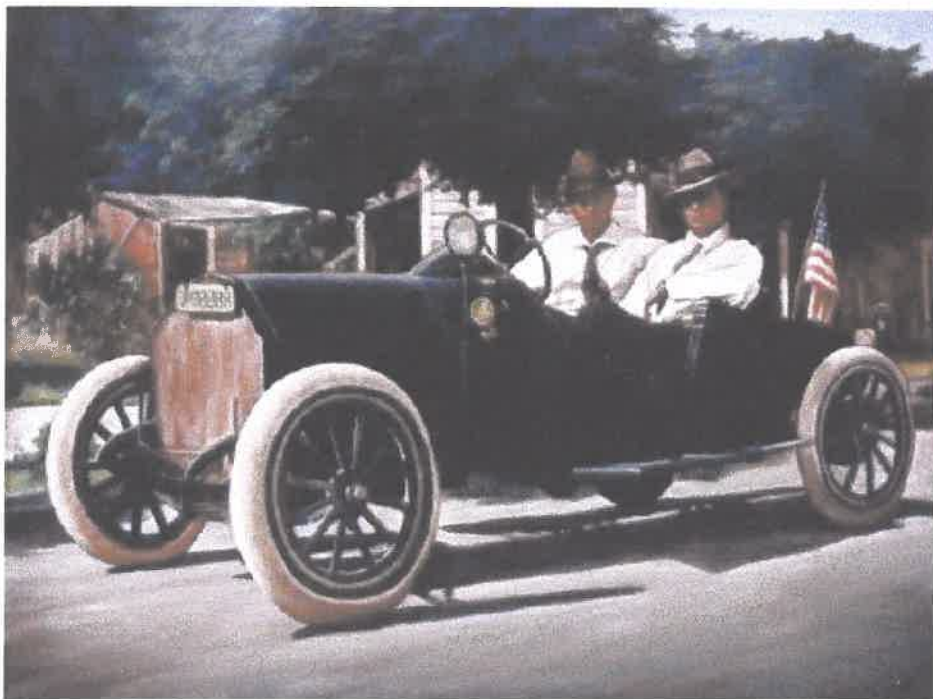


**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ : Καθηγητής Γ. ΚΑΝΕΛΛΑΪΔΗΣ**



**ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΑΠΟΨΕΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ
ΓΙΑ ΘΕΜΑΤΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**



**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Π. ΠΑΝΑΓΟΛΙΑ**

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2000

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον καθηγητή κ. Γ. Κανελλαΐδη, τόσο για την ανάθεση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, όσο και για την πολύτιμη καθοδήγηση του, σε όλα τα στάδια της επιστημονικής έρευνας.

Ευχαριστώ επίσης για την βοήθεια τους τον κ. Μ. Καρλαύτη, καθώς και όλους όσους συνέβαλαν είτε συμβουλευτικά, είτε παρέχοντας χρήσιμες πληροφορίες, στην ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.

Αθήνα, Οκτώβριος 2000

Χριστίνα Π. Παναγολιά

ΣΥΝΟΨΗ

Ο στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν η διερεύνηση των απόψεων των Ευρωπαίων οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με την χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους. Για την επίτευξη της προαναφερθείσας διερεύνησης απόψεων οδηγών, χρησιμοποιήθηκαν οι απαντήσεις στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας του προγράμματος SARTRE II, που αφορούν τα προαναφερθέντα θέματα οδικής ασφάλειας. Για την στατιστική επεξεργασία του δείγματος, έγινε χρήση της μεθόδου της επιβεβαιωτικής ανάλυσης παραγόντων (confirmatory factor analysis). Ακολουθώντας, για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές των κατανομών των πληθυσμών, έγινε χρήση του ελέγχου-t του Student. Σε γενικές γραμμές, τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι υπάρχουν διαφορές στην στάση των οδηγών έναντι των εξεταζόμενων θεμάτων της οδικής ασφάλειας σε σχέση με την χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η έννοια του “Ευρωπαίου οδηγού” έχει στατιστική τουλάχιστον υπόσταση, και ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας. Τέλος, η στάση των αντρών και των νέων οδηγών παρουσίασε την μικρότερη “συμμόρφωση” με την τήρηση των ορίων ταχύτητας, του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση και την χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με το υπόλοιπο εξεταζόμενο δείγμα.

Λέξεις κλειδιά : Ταχύτητα, Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, Χρήση της ζώνης ασφαλείας, Ευρωπαίος οδηγός.

ABSTRACT

The purpose of the present diploma thesis was to examine the opinions of the European drivers regarding speeding, drunk driving and seat belt use, stratified by country of origin, age and sex. To achieve this purpose, the answers to the questions of the SARTRE II questionnaires were used, which are related to the above mentioned road safety issues. For the statistical analysis of the sample the method of confirmatory factor analysis was used. Furthermore, to examine if there is a statistically significant difference between the means of the samples examined, Student's t-tests were used. In general, the results show that there are indeed differences in the attitudes of European drivers, regarding the above mentioned road safety issues largely depending on their country of origin, age and sex. Consequently, it is, at least in statistical terms, difficult to define and use the term of “European driver”, at least for the road safety issues examined. Finally, the attitudes of young male drivers show the smallest compliance with the legal speed limits, the legal blood alcohol concentration in driving, and seat belt use from the entire sample.

Key words: Speed, Drunk driving, seat belt use, European driver.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα οδικά ατυχήματα είναι μια σύγχρονη παγκόσμια μάστιγα που αποτελεί μια πολύ σημαντική αιτία θανάτων και τραυματισμών σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες. Κάθε χρόνο περίπου 50.000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε οδικά ατυχήματα στους δρόμους των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περισσότεροι από 1.500.000 τραυματίζονται και 150.000 μένουν ανάπηροι. Η εικόνα που παρουσιάστηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση παίρνει μεγαλύτερη διάσταση όταν αναφερθούμε σε Παγκόσμια κλίμακα, όπου περίπου 500.000 άνθρωποι σκοτώνονται κάθε χρόνο σε οδικά ατυχήματα. Επίσης, η χώρα μας πληρώνει κάθε χρόνο βαρύτατο φόρο αίματος σε οδικά ατυχήματα. Ο ετήσιος απολογισμός των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα ξεπερνά τους 2.000 νεκρούς και 32.000 τραυματίες από τους οποίους 4.000 τραυματίζονται βαριά.

Επομένως, η οδική ασφάλεια είναι ένα θέμα με μεγάλη σημασία και θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερη σοβαρότητα. Είναι όμως και ένα θέμα που επιδέχεται σε μεγάλο βαθμό στοιχεία της υποκειμενικής κρίσης και της αντίληψης της επικινδυνότητας από όλους τους χρήστες της οδού. Οπότε, η καταγραφή και ανάλυση των απόψεων των οδηγών απέναντι στην οδική ασφάλεια δίνει τη δυνατότητα για εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη στάση τους, παράγοντα καθοριστικής σημασίας στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων. Σύμφωνα και με τις σύγχρονες διεθνείς τάσεις, ο προσδιορισμός των χαρακτηριστικών της συμπεριφοράς των οδηγών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την τεκμηρίωση κάθε προτεινόμενου μέτρου αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων.

Κρίθηκε λοιπόν σκόπιμο να διερευνηθούν οι απόψεις των Ευρωπαίων οδηγών σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους για τα ακόλουθα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την χρήση της ζώνης ασφαλείας. Για την επίτευξη της προαναφερθείσας διερεύνησης απόψεων οδηγών, χρησιμοποιήθηκαν οι απαντήσεις στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος **SARTRE II** (**S**ocial **A**ttitudes to **R**oad **T**raffic **R**isk in **E**urope), που αφορούν τα προαναφερθέντα θέματα οδικής ασφάλειας. Στην παρεχόμενη, για τη διεξαγωγή της παρούσας μελέτης βάση δεδομένων του SARTRE II περιλαμβάνονταν τα συλλεγμένα στοιχεία του δείγματος για 12 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Αυστρία, Βέλγιο, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο) και για 4 χώρες μη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Τσεχία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ελβετία).

Αφού πραγματοποιήθηκε επεξεργασία της βάσης δεδομένων, για την στατιστική επεξεργασία του δείγματος (17.392 ερωτηθέντες σε 28 ερωτήσεις) έγινε χρήση της μεθόδου της επιβεβαιωτικής ανάλυσης παραγόντων (confirmatory factor analysis). Από τη βέλτιστη προσαρμογή του προτύπου της ανάλυσης παραγόντων, που επετεύχθη με την μεγιστοποίηση των συντελεστών συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών (οι παρατηρούμενες απαντήσεις στις ερωτήσεις) και των παραγόντων (ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, χρήση της ζώνης ασφαλείας), εξήχθησαν οι τιμές βαρύτητας των παραγόντων (factor scores). Ακολούθως, μέσω

των γραμμικών εξισώσεων της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, που προέκυψαν από την ανάλυση παραγόντων για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας, υπολογίσθηκαν τόσο σε πρώτο επίπεδο (χώρα, ηλικία, φύλο) όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης (χώρα-ηλικία, χώρα-φύλο, φύλο-ηλικία), οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι (descriptive statistics) καθενός δείγματος, με χρήση του στατιστικού πακέτου SAS. Με βάση αυτές τις τιμές εξετάστηκε αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές των κατανομών των πληθυσμών με χρήση του ελέγχου-t του Student (Student t-test).

Από την προαναφερθείσα στατιστική επεξεργασία του δείγματος προέκυψε ότι η στάση των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους παρουσιάζει σε γενικές γραμμές στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Συνεπώς δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται η έννοια του “Ευρωπαϊού οδηγού”, τουλάχιστον σε ότι αφορά τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας. Όσον αφορά, την στάση των οδηγών ανάλογα με την ηλικία τους προέκυψε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών τόσο συγκλίνει η συμπεριφορά που ακολουθούν στην τήρηση των ορίων ταχύτητας, του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση και στην χρήση της ζώνης ασφαλείας. Με βάση το φύλο των οδηγών, παρατηρήθηκε ότι η στάση των γυναικών οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας παρουσιάζει μεγαλύτερη υπακοή από ότι η στάση των αντρών οδηγών.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
-----------------------------------	----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ	4
---	----------

2.1. Γενικά	4
2.2. Εισαγωγή	4
2.3. Ανθρώπινος παράγοντας	7
2.3.1. Συσχέτιση του ανθρώπινου παράγοντα με το γεωμετρικό σχεδιασμό της οδού	8
2.3.2. Η αντίληψη της επικινδυνότητας	9
2.4. Θέματα της οδικής ασφάλειας	11
2.4.1. Ταχύτητα	12
2.4.1.1. Επιρροή της ταχύτητας στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων	12
2.4.1.2. Επιλογή της ταχύτητας από τους οδηγούς	14
2.4.2. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ	17
2.4.2.1. Επιρροή της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων	18
2.4.3. Χρήση της ζώνης ασφαλείας	19
2.4.3.1. Συμβολή της χρήσης της ζώνης ασφαλείας στη σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων	20
2.5. Παρόμοιες με τη διπλωματική εργασία έρευνες	22
2.5.1. “Η στάση και η συμπεριφορά των Ευρωπαίων οδηγών για θέματα οδικής ασφάλειας”, (SARTRE Π) ⁽²⁵⁾	22
2.5.2. “Έρευνα σε εθνική κλίμακα για τις απόψεις των οδηγών και τη γνώση τους σχετικά με τα όρια ταχύτητας”, (Mostyn, B.J., Sheppard, D., 1980) ⁽²²⁾	28
2.5.3. “Διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σχετικά με την παραβίαση των ορίων ταχύτητας”, (Κανελλαΐδης, Γ., Γκόλιας, Ι., Ζαριφόπουλος, Κ., 1995) ⁽¹⁴⁾	30
2.5.4. “Οι απόψεις των Ελλήνων οδηγών σε θέματα οδικής ασφάλειας”, (Κανελλαΐδης, Γ., Γιαννής, Γ., Χαρβάτης, Μ., 1997) ⁽¹⁵⁾	31
2.5.5. “Ισπανόφωνοι, Έγχρωμοι και Λευκοί που οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ : αποτελέσματα από την Εθνική Έρευνα Αλκοόλ του 1995”, (Caetano, R., Clark, C.L., 1998) ⁽⁴⁾	33
2.5.6. “Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ από τους θαμώνες των νυχτερινών κέντρων στο Ισραήλ”, (Shinar, D., 1995) ⁽²⁸⁾	34
2.5.7. “Μόρφωση των παραγόντων που σχετίζονται με την χρήση της ζώνης ασφαλείας στους νέους Έλληνες οδηγούς”, (Chliaoutakis, J.El., Gnardellis, C., Drakou, I., Darviri, C., Sboukis, V., 1999) ⁽⁵⁾	36

2.5.8. “Διερεύνηση των απόψεων Ελλήνων ηλικιωμένων οδηγών για θέματα ταχυτήτων και επικινδυνότητας σε υπεραστικές οδούς”, (Καραδήμας, Χ., 1996) ⁽³⁹⁾	37
2.5.9. “Διερεύνηση απόψεων και συμπεριφοράς οδηγών για θέματα οδήγησης σε αυτοκινητόδρομους”, (Ματσούρης, Ι., Παπαμητρόπουλος, Π., 1999) ⁽⁴¹⁾	38
2.5.10. “Διερεύνηση απόψεων και συμπεριφοράς οδηγών στην Κύπρο σε θέματα οδήγησης σε αυτοκινητόδρομους και σύγκριση με οδηγούς στην Ελλάδα”, (Λουκά, Γ., 2000) ⁽⁴⁰⁾	39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ ΚΑΙ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ 41

3.1. Εισαγωγή	41
3.2. Η πανευρωπαϊκή έρευνα SARTRE II	42
3.2.1. Διαμόρφωση του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων	42
3.2.2. Το ερωτηματολόγιο της έρευνας απόψεων	44
3.2.3. Η διεξαγωγή της έρευνας απόψεων	58
3.3. Βασικές αρχές διαμόρφωσης ερωτηματολογίων καταγραφής των απόψεων των οδηγών	60
3.3.1. Διαμόρφωση ερωτηματολογίων	60
3.3.2. Κλίμακες βαθμολόγησης	64
3.3.3. Επιλογή δείγματος	65
3.3.4. Τρόποι συμπλήρωσης ερωτηματολογίου	65
3.4. Διερεύνηση απόψεων οδηγών για θέματα οδικής ασφάλειας	66
3.4.1. Το ερωτηματολόγιο της έρευνας απόψεων	67
3.4.2. Η βάση δεδομένων του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων	72

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΑΠΟΨΕΩΝ 93

4.1. Εισαγωγή	93
4.2. Επεξεργασία της βάσης δεδομένων	94
4.3. Ανάλυση παραγόντων	97
4.3.1. Η μεθοδολογία της ανάλυσης παραγόντων	98
4.3.2. Το πρότυπο της ανάλυσης παραγόντων για τα θέματα της οδικής ασφάλειας	100
4.4. Στατιστική ανάλυση των θεμάτων της οδικής ασφάλειας	103
4.4.1. Ταχύτητα	105
4.4.1.1. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα	105
4.4.1.2. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά ηλικιακή κατηγορία	108
4.4.1.3. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο	110
4.4.1.4. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	112
4.4.1.5. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και φύλο	117
4.4.1.6. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία	120

4.4.2. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ	123
4.4.2.1. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα	123
4.4.2.2. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά ηλικιακή κατηγορία	126
4.4.2.3. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο	128
4.4.2.4. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	130
4.4.2.5. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και φύλο	135
4.4.2.6. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία	138
4.4.3. Χρήση της ζώνης ασφαλείας	141
4.4.3.1. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα	141
4.4.3.2. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά ηλικιακή κατηγορία	144
4.4.3.3. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο	146
4.4.3.4. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	148
4.4.3.5. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και φύλο	153
4.4.3.6. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία	156

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΡΕΥΝΑ 160

5.1. Εισαγωγή	160
5.2. Συμπεράσματα	161
5.2.1. Ταχύτητα	161
5.2.2. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ	163
5.2.3. Χρήση της ζώνης ασφαλείας	166
5.3. Στάση των οδηγών και προτεινόμενα μέτρα σε επίπεδο κρατών	168
5.4. Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα	175

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ 177

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 181

ΠΙΝΑΚΕΣ

Σελίδα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1. Σύνθεση του δείγματος των χωρών σε σχέση με την ηλικία και το φύλο	73
3.2. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E4δ, ανά χώρα	75
3.3. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E10α, ανά χώρα	76
3.4. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E10β, ανά χώρα	76
3.5. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E10γ, ανά χώρα	77
3.6. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E10δ, ανά χώρα	77
3.7. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E11α, ανά χώρα	78
3.8. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E11β, ανά χώρα	78
3.9. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E11γ, ανά χώρα	79
3.10. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E12, ανά χώρα	79
3.11. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E28β, ανά χώρα	80
3.12. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E31β, ανά χώρα	80
3.13. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E3β, ανά χώρα	81
3.14. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E4β, ανά χώρα	82
3.15. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E21, ανά χώρα	82
3.16. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E23, ανά χώρα	83
3.17. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E24, ανά χώρα	84
3.18. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E26, ανά χώρα	85
3.19. Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E27ε, ανά χώρα	86

3.20.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E29γ, ανά χώρα	87
3.21.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E31δ, ανά χώρα	87
3.22.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E33, ανά χώρα	88
3.23.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E34, ανά χώρα	88
3.24.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E16α, ανά χώρα	89
3.25.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E16β, ανά χώρα	90
3.26.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E17α, ανά χώρα	90
3.27.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E17β, ανά χώρα	91
3.28.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E17γ, ανά χώρα	91
3.29.Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση E17δ, ανά χώρα	92

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1. Κωδικοποίηση απαντήσεων των προσωπικών στοιχείων των ερωτηθέντων	95
4.2. Οι χρησιμοποιούμενες απαντήσεις στις ερωτήσεις, που σχετίζονται με τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας	97
4.3. Οι τιμές βαρύτητας των παραγόντων	102
4.4. Τιμές του συντελεστή t , του ελέγχου- t του Student	104
4.5. Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά χώρα	105
4.6. Τα αποτελέσματα του ελέγχου- t για την ταχύτητα, ανά χώρα	107
4.7. Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά ηλικιακή κατηγορία	108
4.8. Τα αποτελέσματα του ελέγχου- t για την ταχύτητα, ανά ηλικιακή κατηγορία	109
4.9. Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά φύλο	110
4.10. Τα αποτελέσματα του ελέγχου- t για την ταχύτητα, ανά φύλο	111
4.11. Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	113
4.12. Τα αποτελέσματα του ελέγχου- t για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	115
4.13. Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά χώρα και φύλο	117
4.14. Τα αποτελέσματα του ελέγχου- t για την ταχύτητα, ανά χώρα και φύλο	119
4.15. Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία	120

4.16.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία	122
4.17.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα	123
4.18.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα	125
4.19.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά ηλικιακή κατηγορία	127
4.20.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά ηλικιακή κατηγορία	128
4.21.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ ανά φύλο.....	128
4.22.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά φύλο	129
4.23.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	131
4.24.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	133
4.25.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και φύλο	135
4.26.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και φύλο	137
4.27.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία.....	138
4.28.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία	140
4.29.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα	141
4.30.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα	143
4.31.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά ηλικιακή κατηγορία	144
4.32.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά ηλικιακή κατηγορία	145
4.33.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά φύλο	146
4.34.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά φύλο	147
4.35.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	149
4.36.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	151
4.37.Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και φύλο	153
4.38.Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και φύλο	153

4.39. Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία.....	156
4.40. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία	158

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1. Η στάση των Ευρωπαίων οδηγών έναντι της ταχύτητας	169
5.2. Η στάση των Ευρωπαίων οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ	170
5.3. Η στάση των Ευρωπαίων οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας	171

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Π.1. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	184
Π.2. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	185
Π.3. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	186
Π.4. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	187
Π.5. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	188
Π.6. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	189
Π.7. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	190
Π.8. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	191
Π.9. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	192
Π.10. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	193
Π.11. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και φύλο	195
Π.12. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και φύλο	196
Π.13. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την ταχύτητα, ανά χώρα και φύλο	197
Π.14. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	200
Π.15. Τα αποτελέσματα του ελέγχου-τ για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία	201

[illegible]

ΣΧΗΜΑΤΑ

Σελίδα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1. Μέση διάρκεια της συνέντευξης (λεπτά) ανά χώρα	62
3.2. Κατανομή της ηλικίας των οδηγών για κάθε μια από τις ηλικιακές κατηγορίες, ανά χώρα	74
3.3. Κατανομή του φύλου των οδηγών, ανά χώρα	74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1. Πρότυπο ανάλυσης παραγόντων για τα θέματα της οδικής ασφάλειας	101
4.2. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες	106
4.3. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες ηλικιακές κατηγορίες	109
4.4. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για τα δύο φύλα	111
4.5. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	114
4.6. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα	118
4.7. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για τα δύο φύλα και διάφορες ηλικιακές κατηγορίες	121
4.8. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες	124
4.9. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες ηλικιακές κατηγορίες	127
4.10. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για τα δύο φύλα	129
4.11. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	132
4.12. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα	136
4.13. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για τα δύο φύλα και τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες	139
4.14. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες	142

4.15.Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες ηλικιακές κατηγορίες	145
4.16.Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για τα δύο φύλα	147
4.17.Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	150
4.18.Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα	154
4.19.Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα	157

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Π.1. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	182
Π.2. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	183
Π.3. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα	194
Π.4. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	198
Π.5. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	199
Π.6. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα	210
Π.7. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	214
Π.8. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες	215
Π.9. Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα	226

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Εισαγωγή

Οι οδικές μετακινήσεις αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής ζωής στην σύγχρονη κοινωνία. Ο τομέας των μεταφορών και των επικοινωνιών γνωρίζει συνεχή ανάπτυξη και για την ικανοποίηση της αυξανόμενης ανάγκης για ασφαλή, άνετη, γρήγορη και οικονομική μετακίνηση απαιτείται ο σωστός σχεδιασμός των οδών και ειδικότερα η φιλικότερη προς τον χρήστη διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος. Τα προαναφερθέντα αποτελούν απαραίτητες προϋποθέσεις, που εξασφαλίζουν τη μείωση των οδικών ατυχημάτων και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Προς την κατεύθυνση αυτή θεσπίστηκαν νόμοι και συντάχθηκαν κανονισμοί οδοποιίας, που διέπουν αφενός τη μελέτη των οδών και αφετέρου την σωστή λειτουργία τους.

Η οδική ασφάλεια είναι ένα θέμα μείζονος σημασίας και θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερη σοβαρότητα, αφού τα οδικά ατυχήματα είναι μια σύγχρονη παγκόσμια μάστιγα που αποτελεί μια πολύ σημαντική αιτία θανάτων και τραυματισμών σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες^{(25),(23),(42),(29)}. Η ασφάλεια στις οδικές μετακινήσεις είναι όμως και ένα θέμα που επιδέχεται σε μεγάλο βαθμό στοιχεία της υποκειμενικής κρίσης και της αντίληψης της επικινδυνότητας από όλους τους χρήστες της οδού. Οπότε, η καταγραφή και ανάλυση των απόψεων των οδηγών απέναντι στην οδική ασφάλεια δίνει τη δυνατότητα για εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την στάση τους, παράγοντα καθοριστικής σημασίας στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων.

Συνεπώς, η γνώση της αντίληψης και της συμπεριφοράς των οδηγών αποτελεί απαραίτητο εφόδιο για τον μηχανικό στην προσπάθεια του να καταρτίσει κανονισμούς οδοποιίας που να ανταποκρίνονται ιδιαίτερα στην ανάγκη βελτίωσης του οδικού δικτύου, με την εξασφάλιση λειτουργικότερων και ασφαλέστερων συνθηκών οδήγησης αλλά και στην εκπαίδευση των οδηγών.

Ο αριθμός των οδικών ατυχημάτων, είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων, αυτοί όμως που συμμετέχουν με το μεγαλύτερο ποσοστό είναι η ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Από την άποψη της σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων, πολλά από αυτά θα μπορούσαν να είχαν λιγότερες συνέπειες αν οι οδηγοί και οι συνεπιβάτες χρησιμοποιούσαν παθητικά μέτρα ασφάλειας, δηλαδή έκαναν χρήση της ζώνης ασφαλείας των οχημάτων τους. Οπότε, ιδιαίτερης σημασίας θέμα είναι η μελέτη των απόψεων και της στάσης των οδηγών, σε σχέση με τα προαναφερθέντα θέματα της οδικής ασφάλειας, όχι μόνο για τον

“μέσο” οδηγό αλλά και για τις κρίσιμες ομάδες οδηγών, όπως αυτές ορίζονται με βάση τη χώρα προέλευσης, την ηλικία και το φύλο. Η μελέτη των απόψεων των οδηγών για τα προαναφερθέντα θέματα της οδικής ασφάλειας είναι και ο σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Στοιχεία ερευνών στις οποίες γίνεται συσχέτιση των ατυχημάτων με την ηλικία των οδηγών συγκλίνουν στο γεγονός ότι οι κρίσιμες ηλικίες για πρόκληση ατυχημάτων είναι από 18 έως 25 ετών και άνω των 65 ετών⁽¹⁸⁾. Η εξήγηση που δίνεται είναι για μεν τους νέους (από 18 έως 25 ετών) η έλλειψη εμπειρίας και όχι η παράτολμη, λόγω της ηλικίας, οδήγηση⁽⁹⁾. Για δε τους ηλικιωμένους (άνω των 65 ετών) η μείωση, λόγω ηλικίας, των ικανοτήτων που έχουν σχέση με την αντίληψη και τις κινητικές λειτουργίες^{(18),(20)}. Σε σχέση με το φύλο, η διαφορά των ποσοστών εμπλοκής δεν είναι ιδιαίτερα σημαντική⁽¹⁶⁾, όμως οι ερευνητές συμφωνούν ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές στους λόγους που οδηγούν στα ατυχήματα. Οι άντρες οδηγοί αναπτύσσουν μεγαλύτερες ταχύτητες και πραγματοποιούν επικίνδυνους ελιγμούς⁽⁴²⁾, ενώ έχουν την τάση να υπερεκτιμούν τις δυνατότητες τους κατά την εκτέλεση ορισμένων χειρισμών σε σχέση με τις γυναίκες, οι οποίες οδηγούν πιο απρόσεκτα και πιο αφηρημένα^{(9),(19)}.

Κρίθηκε λοιπόν σκόπιμο να διερευνηθούν οι απόψεις των Ευρωπαίων οδηγών σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους για τα ακόλουθα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την χρήση της ζώνης ασφαλείας. Για την επίτευξη της προαναφερθείσας διερεύνησης απόψεων οδηγών, χρησιμοποιήθηκαν οι απαντήσεις στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος **SARTRE II** (**S**ocial **A**ttitudes to **R**oad **T**raffic **R**isk in **E**urope), που αφορούν τα προαναφερθέντα θέματα οδικής ασφάλειας.

Στο **Κεφάλαιο 2** περιλαμβάνεται βιβλιογραφική ανασκόπηση που πραγματοποιήθηκε για την τεκμηρίωση του σκοπού της διπλωματικής εργασίας. Αρχικά, γίνεται αναφορά στο θέμα της οδικής ασφάλειας και αναλύονται τα αίτια πρόκλησης των οδικών ατυχημάτων, τα οποία συσχετίζονται τόσο με τους χρήστες των οδών όσο και με την οδό και το οδικό περιβάλλον. Εν συνεχεία, επισημαίνεται η επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων αλλά και στο γεωμετρικό σχεδιασμό της οδού και αναλύεται η έννοια της αντίληψης της επικινδυνότητας (risk perception). Ακολούθως, γίνεται αναφορά στα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας: στην ταχύτητα, στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και στην χρήση της ζώνης ασφαλείας, τα οποία συσχετίζονται με τα οδικά ατυχήματα. Τέλος, παρουσιάζονται ορισμένες παρόμοιες με τη διπλωματική εργασία έρευνες οι οποίες αναφέρονται στην στάση των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας.

Στο **Κεφάλαιο 3** παρουσιάζεται η πορεία διαμόρφωσης του ερωτηματολογίου και διεξαγωγής της έρευνας. Αρχικά, παρατίθεται η πανευρωπαϊκή έρευνα **SARTRE II** και παρουσιάζονται τα απαιτούμενα στοιχεία της έρευνας για τη διαμόρφωση του ερωτηματολογίου της και για τη διεξαγωγή της. Εν συνεχεία, σχολιάζεται η μορφή του ερωτηματολογίου με γνώμονα τις βασικές αρχές διαμόρφωσης των ερωτηματολογίων καταγραφής απόψεων των οδηγών, οι οποίες αναφέρονται στην σύνταξη, στις κλίμακες βαθμολόγησης, στην επιλογή του δείγματος και στους τρόπους συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων. Τέλος, παρατίθεται η χρησιμοποιούμενη για την διεξαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας μορφή

του ερωτηματολογίου SARTRE II, για κάθε ένα από τα προαναφερθέντα θέματα της οδικής ασφάλειας και παρουσιάζεται η βάση δεδομένων των χρησιμοποιούμενων ερωτήσεων.

Στο **Κεφάλαιο 4** παρουσιάζεται η στατιστική επεξεργασία και τα αποτελέσματα της ανάλυσης των στοιχείων της έρευνας απόψεων. Αρχικά, περιγράφεται η επεξεργασία των απαντήσεων των οδηγών στις χρησιμοποιούμενες ερωτήσεις. Ακολούθως, παρατίθεται η διαδικασία επιλογής της ανάλυσης παραγόντων για την στατιστική επεξεργασία του δείγματος και παρουσιάζεται η μεθοδολογία της μεθόδου της επιβεβαιωτικής ανάλυσης παραγόντων (confirmatory factor analysis), που ακολουθήθηκε στην παρούσα έρευνα. Τέλος, μέσω των γραμμικών εξισώσεων της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας που προκύπτουν από την ανάλυση παραγόντων, για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας υπολογίζονται τόσο σε πρώτο επίπεδο (χώρα, ηλικία, φύλο) όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης (χώρα-ηλικία, χώρα-φύλο, φύλο-ηλικία) οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι (descriptive statistics) καθενός δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή). Με βάση αυτές τις τιμές εξετάζεται αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές των κατανομών των πληθυσμών, χρησιμοποιώντας τον έλεγχο-t του Student (Student t-test).

Στο **Κεφάλαιο 5** παρατίθενται τα σημαντικότερα συμπεράσματα, που προέκυψαν από την στατιστική ανάλυση των στοιχείων της έρευνας απόψεων και ορισμένες προτάσεις για περαιτέρω έρευνα. Αρχικά, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους. Τέλος, παρουσιάζονται κάποιες διαπιστώσεις σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση των εξεταζομένων θεμάτων της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο κρατών και παρατίθενται ορισμένες προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

Βιβλιογραφική Ανασκόπηση

2.1. Γενικά

Το παρόν κεφάλαιο της διπλωματικής εργασίας έχει ως βασικό του στόχο την παρουσίαση των απόψεων των χρηστών της οδού για τα ακόλουθα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την χρήση της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους.

Αρχικά, γίνεται αναφορά στο θέμα της οδικής ασφάλειας και αναλύονται τα αίτια πρόκλησης των οδικών ατυχημάτων τα οποία συσχετίζονται τόσο με τους χρήστες των οδών όσο και με την οδό και το οδικό περιβάλλον. Εν συνεχεία, επισημαίνεται η επίδραση του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων αλλά και στο γεωμετρικό σχεδιασμό της οδού και αναλύεται η έννοια της αντίληψης της επικινδυνότητας (risk perception). Ακολούθως, γίνεται αναφορά στα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας: στην ταχύτητα, στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και στην χρήση της ζώνης ασφαλείας, τα οποία συσχετίζονται με τα οδικά ατυχήματα.

Τέλος, παρουσιάζονται ορισμένες παρόμοιες με τη διπλωματική εργασία έρευνες οι οποίες αναφέρονται στην στάση των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους. Δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε κατά την διεξαγωγή τους καθώς και στα συμπεράσματα που προέκυψαν από αυτές, έτσι ώστε να γίνουν οι απαραίτητες συγκρίσεις και να εντοπιστούν τα τυχόν κοινά ή διαφορετικά σημεία τους με την παρούσα διπλωματική εργασία.

2.2. Εισαγωγή

Τα οδικά ατυχήματα είναι μια σύγχρονη παγκόσμια μάστιγα που αποτελεί μια πολύ σημαντική αιτία θανάτων και τραυματισμών σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες. Κάθε χρόνο περίπου 50.000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε οδικά ατυχήματα στους δρόμους των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περισσότεροι από 1.500.000 τραυματίζονται σε 1.200.000 ατυχήματα και 150.000 μένουν ανάπηροι^{(42),(29)}. Η οικονομική ζημία, συνέπεια αυτών των ατυχημάτων, ανέρχεται σε 70 δις ECU

(περίπου σε 21 τρις δραχμές) το χρόνο, ποσό που ισοδυναμεί με το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν μικρών χωρών όπως της Ελλάδας ή της Πορτογαλίας.

Από την υπογραφή της Συνθήκης της Ρώμης (1957) για την ίδρυση της ΕΟΚ μέχρι σήμερα, περίπου 2.000.000 κάτοικοι των κρατών-μελών σκοτώθηκαν και περισσότεροι από 40.000.000 τραυματίστηκαν, αριθμοί που μόνο με απολογισμό πολέμου μπορούν να συγκριθούν. Η εικόνα που παρουσιάστηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση παίρνει μεγαλύτερη διάσταση όταν αναφερθούμε σε Παγκόσμια κλίμακα, όπου με βάση τα στοιχεία του **IRTAD** (1997) αλλά και άλλων Οργανισμών περίπου 500.000 άνθρωποι σκοτώνονται κάθε χρόνο σε οδικά ατυχήματα^{(23),(29),(42)}. Σύμφωνα με την πανευρωπαϊκή έρευνα **SARTRE 2**⁽²⁵⁾, ποσοστό 1,25% των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναμένεται να χάσουν την ζωή τους σε ηλικία, κατά μέσο όρο, 40 ετών και το 33% θα χρειαστεί νοσοκομειακή περίθαλψη εξαιτίας οδικού ατυχήματος.

Η χώρα μας πληρώνει κάθε χρόνο βαρύτατο φόρο αίματος σε οδικά ατυχήματα. Ο ετήσιος απολογισμός των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα ξεπερνά τους 2.000 νεκρούς και 32.000 τραυματίες από τους οποίους 4.000 τραυματίζονται βαριά^{(25),(29)}. Το μέγεθος του προβλήματος στην Ελλάδα παίρνει μεγαλύτερη διάσταση, αν λάβουμε υπόψη μας ότι ο αριθμός των νεκρών ανά εκατομμύριο πληθυσμού είναι 82% μεγαλύτερος από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο⁽²⁵⁾ και ότι η θνησιμότητα από οδικά ατυχήματα παρουσιάζει αύξηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που εμφανίζουν πτωτική τάση.

Παρά όμως το μέγεθος του, το πρόβλημα φαίνεται να υποεκτιμάτε εξαιτίας της μικρής, από τον χρήστη, πιθανότητας εμπλοκής σε οδικό ατύχημα, του μικρού αριθμού των θυμάτων σε σχέση με τα αεροπορικά ή σιδηροδρομικά ατυχήματα, της ανάγκης εξασφάλισης ανεξαρτησίας στη μετακίνηση καθώς και της έλλειψης πολιτικού ενδιαφέροντος.

Η αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων, προϋποθέτει την σαφή γνώση των παραγόντων που υπεισέρχονται στην πρόκληση των ατυχημάτων καθώς και του ποσοστού συμμετοχής εκάστου.

Σε αυτή την κατεύθυνση κινήθηκε μια Βρετανική έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 1980⁽²⁷⁾, όπου εξετάστηκαν εμπλεκόμενοι και αυτόπτες μάρτυρες σε 2.130 περιπτώσεις ατυχημάτων και εκ της επεξεργασίας των στοιχείων προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Οι βασικοί παράγοντες που συντελούν στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων είναι: ο χρήστης της οδού (ανθρώπινος παράγοντας), η οδός και το οδικό περιβάλλον και το όχημα.
- Τα ποσοστά για κάθε παράγοντα αλλά και για τον συνδυασμό των παραγόντων, έχουν ως εξής: άνθρωπος μόνο 65%, άνθρωπος και οδός 24%, άνθρωπος και όχημα 14,5%, άνθρωπος-οδός και όχημα 1,25%, οδός μόνο 2,5%, οδός και όχημα 0,25%, όχημα μόνο 2,5%.

Σύμφωνα με την ίδια έρευνα, οι σχετικοί με τον χρήστη της οδού παράγοντες πρόκλησης ατυχημάτων, είναι τα σφάλματα αντίληψης, οι λανθασμένοι χειρισμοί, η

απειρία, η κόπωση ή η επίδραση τοξικών ουσιών. Ο σημαντικότερος παράγοντας ο σχετιζόμενος με την οδό, είναι ο ανεπαρκής σχεδιασμός της (μικρές ακτίνες, μικρά μήκη ορατότητας για στάση ή προσπέραση, κτλ.), ενώ σημαντικό ρόλο έπαιξαν και οι κακές καιρικές συνθήκες. Συγκλίνοντα αποτελέσματα από έρευνες στην Ευρώπη^{(27),(26)} και στην Αμερική⁽⁴²⁾ αναφέρουν ότι ο ανθρώπινος παράγοντας ευθύνεται αποκλειστικά για τα 2/3 των οδικών ατυχημάτων και συμμετέχει στο 95% των ατυχημάτων αυτών.

Μια άλλη προσέγγιση του θέματος γίνεται μέσω των απόψεων των ιδίων των οδηγών όπου στα πλαίσια της πανευρωπαϊκής έρευνας **SARTRE 2**⁽²⁵⁾ που διεξήχθη το 1996 οδηγοί από 13 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αλλά και 6 ακόμα Ευρωπαϊκών κρατών) ερωτήθηκαν πόσο συχνά πιστεύουν ότι διάφοροι παράγοντες συμβάλουν στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι γενικά οι οδηγοί αισθάνθηκαν τον ανθρώπινο παράγοντα (οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, υψηλές ταχύτητες, απόσταση από το προπορευόμενο όχημα, κόπωση, επήρεια φαρμάκων-ναρκωτικών) να συμβάλει στην πρόκληση ατυχήματος, πιο συχνά από ότι οι παράγοντες που έχουν σχέση με το όχημα (σύστημα πέδησης, προβολείς, ελαστικά, ελαττωματικό σύστημα πλοήγησης) ή το οδικό περιβάλλον (άσχημες καιρικές συνθήκες, ανεπαρκής συντήρηση του οδικού δικτύου, κυκλοφοριακή συμφόρηση).

Το γεγονός ότι ο ανθρώπινος παράγοντας ευθύνεται αποκλειστικά για τα 2/3 των οδικών ατυχημάτων και συμμετέχει στο 95% των ατυχημάτων αυτών, επιτάσσει την συσχέτιση των οδικών ατυχημάτων με τα χαρακτηριστικά των οδηγών όπως την ηλικία και το φύλο έτσι ώστε να δοθεί μια πιο σφαιρική εικόνα για τον χρήστη της οδού.

Όσον αφορά την ηλικία, κοινό είναι το συμπέρασμα των περισσότερων ερευνών το οποίο επιβεβαιώνεται και από τις αναλύσεις στοιχείων ατυχημάτων ότι οι κρίσιμες ηλικίες για την πρόκληση ατυχημάτων είναι από 18 έως 25 ετών και άνω των 65 ετών⁽¹⁸⁾. Οι ίδιες ηλικιακές ομάδες παρουσιάζουν τη μεγαλύτερη συμμετοχή σε ατυχήματα, με βάση τα διανυόμενα χιλιόμετρα. Η εξήγηση που δίνεται είναι για μεν τους νέους (από 18 έως 25 ετών) η έλλειψη εμπειρίας και όχι η παράτολμη λόγω της ηλικίας οδήγηση⁽⁹⁾. Για δε τους ηλικιωμένους (άνω των 65 ετών) η μείωση, λόγω ηλικίας, των ικανοτήτων που έχουν σχέση με την αντίληψη και τις κινητικές λειτουργίες^{(18),(20)}. Ο συνδυασμός της εμπειρίας και της ηλικίας, σε νέους και άπειρους οδηγούς, έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση σε ποσοστό 47% της πρόκλησης ατυχημάτων, μέσα σε δυο χρόνια από την απόκτηση διπλώματος οδήγησης (TRL, 1991).

Σε σχέση με το φύλο, η διαφορά των ποσοστών εμπλοκής δεν είναι ιδιαίτερα σημαντική⁽¹⁶⁾, όμως οι ερευνητές συμφωνούν ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές στους λόγους που οδηγούν στα ατυχήματα. Οι άντρες οδηγοί αναπτύσσουν μεγαλύτερες ταχύτητες και πραγματοποιούν επικίνδυνους ελιγμούς⁽⁴²⁾, ενώ έχουν την τάση να υπερεκτιμούν τις δυνατότητες τους κατά την εκτέλεση ορισμένων χειρισμών σε σχέση με τις γυναίκες, οι οποίες οδηγούν πιο απρόσεκτα και πιο αφηρημένα^{(9),(19)}. Όπως είναι φανερό, τόσο οι άντρες όσο και οι γυναίκες οδηγοί έχουν την τάση να υποτιμούν τον κίνδυνο, αλλά ωθούμενοι από διαφορετικά κίνητρα. Σύμφωνα με την έρευνα των **Lester και Abe**⁽⁴¹⁾, που μελέτησαν τη διακύμανση του δείκτη των ατυχημάτων σε οδηγούς με πολύ λίγα χρόνια εμπειρίας, οι νέοι άντρες οδηγοί με λιγότερο από ένα χρόνο εμπειρίας παρουσιάζουν λιγότερα ατυχήματα από αυτούς με

εμπειρία τουλάχιστον ενός χρόνου, πράγμα που ισχύει περίπου μέχρι τα 2,5 χρόνια και μετέπειτα μειώνεται, ενώ για τις γυναίκες επιτυγχάνεται πριν τα 2 χρόνια.

Η εμπλοκή της οδού και του οδικού περιβάλλοντος στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων, έχει οδηγήσει στην πραγματοποίηση διαφόρων μελετών^{(11),(37)}, έτσι ώστε να βρεθεί πόσο επιδρά κάθε στοιχείο ενός οδικού δικτύου στον αριθμό και στην σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων.

Πολλές από αυτές τις μελέτες παρουσιάζουν τα συμπεράσματα τους σε διαγράμματα, πίνακες ή ακόμα και εξισώσεις που δείχνουν τη μεταβολή του αριθμού των ατυχημάτων με τη μεταβολή των εξεταζόμενων γεωμετρικών χαρακτηριστικών (πλάτος λωρίδας-ερείσματος-διαχωριστικής νησίδας, επίκληση, καμπυλότητα, κατά μήκος κλίση, απόσταση ορατότητας) ή άλλων λειτουργικών χαρακτηριστικών (μονόδρομοι, στάθμευση στην οδό, έλεγχος των προσβάσεων) της οδού.

Λόγω της αλληλεπίδρασης μεταξύ χρήστη-οδικού περιβάλλοντος και οχήματος επηρεάζεται κατά ιδιαίτερο τρόπο κάθε φορά η συχνότητα, η σοβαρότητα και η κατηγορία των ατυχημάτων. Αν εξαιρεθούν οι καμπύλες, όπου υπάρχει σχεδόν καθολική συμφωνία για το ότι συνδέονται με αυξημένη συγκέντρωση ατυχημάτων, για όλα τα αλλά χαρακτηριστικά της οδού υπάρχουν διαφοροποιήσεις από έρευνα σε έρευνα (πλάτος λωρίδας-ατυχήματα) ή κινούνται σε αντίθετη από την αναμενόμενη κατεύθυνση (απόσταση ορατότητας-ατυχήματα, διαχωριστική νησίδα-ατυχήματα), οπότε τα συμπεράσματα των μελετών πρέπει να θεωρούνται μόνο ως ενδεικτικά.

Από τα προαναφερθέντα, διαφαίνεται η αναγκαιότητα για περαιτέρω ανάλυση του ανθρώπινου παράγοντα στα θέματα της οδικής ασφάλειας.

2.3. Ανθρώπινος παράγοντας

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο ανθρώπινος παράγοντας ευθύνεται μερικά ή αποκλειστικά για την συντριπτική πλειοψηφία των οδικών ατυχημάτων και αποτελεί ταυτόχρονα τον πιο σύνθετο και λιγότερο κατανοητό παράγοντα της οδικής ασφάλειας.

Η έννοια του ανθρώπινου παράγοντα περιλαμβάνει τις συνδεόμενες με τον άνθρωπο μεταβλητές, οι οποίες σχετίζονται με την οδική του συμπεριφορά. Ο αριθμός αυτών των μεταβλητών είναι αρκετά μεγάλος, οπότε χρειάζεται να ταξινομηθούν. Οι Sabey και Taylor⁽²⁷⁾, έχοντας στόχο να ερευνήσουν τα αίτια των οδικών ατυχημάτων, προχώρησαν σε έναν αδρομερή διαχωρισμό των μεταβλητών που απαρτίζουν τον ανθρώπινο παράγοντα. Κατέληξαν στο ότι ο ανθρώπινος παράγοντας απαρτίζεται από τις μεταβλητές των λαθών αντίληψης, της έλλειψης ικανοτήτων, της εξασθένησης του οργανισμού και του τρόπου εκτέλεσης των χειρισμών.

2.3.1. Συσχέτιση του ανθρώπινου παράγοντα με το γεωμετρικό σχεδιασμό της οδού

Η αρχική προσέγγιση του γεωμετρικού σχεδιασμού των οδών λίγο ελάμβανε υπόψη τον ανθρώπινο παράγοντα. Η βασική έλλειψη της προσέγγισης αυτής, είναι ότι βασίζεται σε μια αιτιοκρατική (deterministic) προσέγγιση του θέματος, ενώ οι εμπλεκόμενοι παράγοντες στη διαδικασία του γεωμετρικού σχεδιασμού (ταχύτητα, χρόνος αντίληψης, κτλ.) παρουσιάζουν διαφορές μεταξύ των χρηστών.

Όπως αναφέρει και ο Γ.Κανελλαΐδης⁽¹²⁾, το οδικό δίκτυο αναπτύχθηκε δεκαετίες αργότερα από τους σιδηρόδρομους, με αποτέλεσμα να ακολουθηθούν οι ίδιες αρχές σχεδιασμού. Όμως, η κίνηση ενός οχήματος περιγράφεται με δυο βαθμούς ελευθερίας καθώς δεν γίνεται σε μια δεδομένη τροχιά και με γνωστή ταχύτητα, όπως εκείνη ενός συρμού.

Τα τελευταία χρόνια έχει υιοθετηθεί μια διαφορετική θεώρηση, η οποία λαμβάνει σοβαρά υπόψη της τον ανθρώπινο παράγοντα κατά το γεωμετρικό σχεδιασμό των οδών. Ένα από παράδειγμα αποτελεί η θεώρηση της ταχύτητας V_{85} , η οποία αποτελεί μεταβλητή της οδικής συμπεριφοράς των οδηγών.

Στο τεύχος των Αμερικανικών κανονισμών **AASHTO**⁽¹⁾ αναφέρεται ότι ο μηχανικός οδοποιίας πρέπει να μάθει να βλέπει την οδό όπως θα την έβλεπε ο μη εξοικειωμένος οδηγός και κατόπιν να παρατηρεί πως φαίνεται τελικά η οδός στον οδηγό και τι επίδραση έχει στην οδηγητική του συμπεριφορά. Πρέπει επίσης να δίδεται ιδιαίτερο βάρος στην οπτική ποιότητα της οδού και τμήματα με υπερβολικά μεγάλο φόρτο ενασχόλησης (driver workload) είναι απαραίτητο να ξαναμελετώνται. Στη διεθνή βιβλιογραφία^{(27),(1)} αποτυπώνεται η ανάγκη ύπαρξης συγχωρητικού περιβάλλοντος (forgiving environment) εκεί που η πιθανότητα λάθους του οδηγού δεν μπορεί να μειωθεί ικανοποιητικά με τον κατάλληλο σχεδιασμό. Οι Zegeer και Council⁽¹²⁾ επισημαίνουν ότι ο μηχανικός οδοποιίας πρέπει να επικεντρώνει την προσοχή του, όχι μόνο στο “μέσο” οδηγό αλλά και στις ομάδες οδηγών υψηλού κίνδυνου (ηλικιωμένους και νέους οδηγούς).

Πρόσφατες έρευνες έχουν επικέντρωση το ενδιαφέρον τους στην ποσοτικοποίηση εννοιών όπως η ομοιογένεια (consistency) στη χάραξη, η προσδοκία κατά την οδήγηση (driver expectancy), ο φόρτος ενασχόλησης με την οδήγηση (driver workload) και στην συσχέτιση τους με την ασφάλεια που παρέχει ο γεωμετρικός σχεδιασμός των οδών. Σύμφωνα με την έρευνα της FHWA⁽⁸⁾, μια από τις κυριότερες αιτίες ατυχημάτων αποτελεί το λάθος του οδηγού, όπου οφείλεται εκτός από τους γνωστούς λόγους (αλκοόλ, κόπωση) και στα ακόλουθα:

- Παραβιάσεις του προσδοκώμενου από τον οδηγό, που οφείλονται στο γεωμετρικό σχεδιασμό.
- Καταστάσεις με υπερβολικές απαιτήσεις από τους οδηγούς, που προξενούν πολύ μεγάλο φόρτο ενασχόλησης (overload).
- Καταστάσεις με πολύ λίγες απαιτήσεις από τους οδηγούς, που προξενούν έλλειψη προσοχής.

Η προσδοκία (expectancy) είναι ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό των οδών και την παρουσίαση των πληροφοριών⁽⁸⁾, μιας και σχετίζεται με την ετοιμότητα του οδηγού να αντιδράσει με επιτυχή τρόπο σε καταστάσεις, γεγονότα, πληροφορίες και επηρεάζει την ταχύτητα και την ακρίβεια της διαδικασίας πληροφόρησης του. Η προσδοκία του οδηγού, κατά τη διάρκεια μιας μετακίνησης, αποτελείται από δυο συνιστώσες: την *a priori*, που συσσωρεύεται με την εμπειρία και τη βραχείας διάρκειας, που δημιουργείται από καταστάσεις που συναντώνται στο ταξίδι. Σύμφωνα με τους Αμερικανικούς κανονισμούς AASHTO⁽¹⁾, όταν παραβιάζονται οι προσδοκίες των οδηγών αυξάνεται ο χρόνος αντίδρασης τους και κατά συνέπεια η πιθανότητα διάπραξης λαθών, ενώ με βάση την έρευνα της FHWA⁽⁸⁾, η παραβίαση της προσδοκίας έχει ως αποτέλεσμα οι οδηγοί να αντιμετωπίζουν προβλήματα και να διαπράττουν λάθη.

Για τους παραπάνω λόγους οι κανονισμοί οδοποιίας^{(1),(35)} προτείνουν, σχέσεις αλληλουχίας τόσο μεταξύ των καμπυλών όσο και μεταξύ καμπυλών και ευθυγραμμιών, την αποφυγή απότομων αλλαγών στην κλίση, τον συνδυασμό μηκοτομής-οριζοντιογραφίας και δίνουν έμφαση στο ζήτημα της οπτικής αντίληψης της οδού, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ομοιογένεια (consistency) στη χάραξη, μιας και όσο πιο προβλέψιμος είναι ο σχεδιασμός τόσο μειώνεται η πιθανότητα διάπραξης λαθών. Για τις περιπτώσεις που δεν είναι δυνατό να δοθεί στους οδηγούς αυτό που προσδοκούν, τότε είναι σημαντικό να ειδοποιούνται για αυτό που πρόκειται να συναντήσουν.

Η διατήρηση του φόρτου ενασχόλησης (driver workload) σε κανονικά επίπεδα έχει μεγάλη σημασία, ώστε να μην είναι ούτε πολύ υψηλός για τον οδηγό (overload) αλλά ούτε και πολύ χαμηλός, προκαλώντας έλλειψη προσοχής. Η οδήγηση επηρεάζεται σημαντικά από το χειρισμό της εισερχόμενης πληροφορίας, πράγμα που φαίνεται και από το γεγονός ότι τα ατυχήματα συμβαίνουν εκεί που είναι υψηλές οι πιθανότητες οι οδηγοί να χειριστούν λανθασμένα κάποιες πληροφορίες⁽⁸⁾. Ο χειρισμός της εισερχόμενης πληροφορίας περιλαμβάνει την επεξεργασία της ώστε να αποφασιστεί η σχετική της σημασία, να γίνει η απαραίτητη αποκωδικοποίηση της, να αποφασιστούν οι απαραίτητες ενέργειες και να εκτελεστούν σε περιορισμένο χρονικό διάστημα. Οι εισερχόμενες πληροφορίες δεν πρέπει να είναι συγκεχυμένες και πολύπλοκες, γιατί τότε αυξάνεται ο χρόνος αντίδρασης⁽¹⁾, αλλά να υπαγορεύουν πολλές απλές αποφάσεις⁽⁸⁾.

Είναι λοιπόν ιδιαίτερα σημαντικό κατά τον σχεδιασμό μιας νέας οδού ή τη βελτίωση μιας υφιστάμενης, να λαμβάνεται υπόψη ο ανθρώπινος παράγοντας, έτσι ώστε να μην παραβιάζεται η προσδοκία του οδηγού, να επικρατεί ομοιογένεια στη χάραξη, να διατηρείται ο φόρτος ενασχόλησης με την οδήγηση σε κανονικά επίπεδα και οι παρεχόμενες πληροφορίες να είναι σαφείς και ακριβείς περιέχοντας τον ελάχιστο δυνατό αριθμό στοιχείων.

2.3.2. Η αντίληψη της επικινδυνότητας

Ο αντικειμενικός σκοπός όσων αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, είναι η κατά το δυνατόν, μέσα από το γεωμετρικό σχεδιασμό αποφυγή καταστάσεων, που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε λανθασμένη αντίληψη, λανθασμένο χειρισμό και κατ'επέκταση σε ατύχημα. Λόγω της ισχυρής σχέσης μεταξύ του χρήστη της οδού

και των γεωμετρικών χαρακτηριστικών, για την επίτευξη του παραπάνω σκοπού, είναι απαραίτητη η ανάλυση του τρόπου με τον οποίο αντιλαμβάνεται, αντιδρά και γενικότερα συμπεριφέρεται ένας οδηγός.

Σύμφωνα με την έρευνα της FHWA⁽⁸⁾, ο οδηγός εκτελεί τις ακόλουθες τρεις διαφορετικές λειτουργίες:

- Τη λειτουργία ελέγχου (control) του οχήματος, η οποία αναφέρεται στην αλληλεπίδραση του χρήστη με το όχημα, όπως αυτή ορίζεται από την επιλεγόμενη ταχύτητα και τροχιά. Επιτυγχάνεται με τα όργανα πλοήγησης του οχήματος και απαιτεί ενέργειες και χειρισμούς από την πλευρά του οδηγού.
- Τη λειτουργία καθοδήγησης (guidance), η οποία αναφέρεται στη διατήρηση από τον οδηγό μιας ασφαλούς ταχύτητας και τροχιάς και απαιτεί αποφάσεις που σχετίζονται με κρίση, αντίληψη, εκτίμηση και πρόβλεψη. Ο οδηγός πρέπει να αξιολογεί το άμεσο περιβάλλον και να εκτελεί ενέργειες που του εξασφαλίζουν ασφαλή ταχύτητα και τροχιά.
- Τη λειτουργία γενικής πορείας (navigation), η οποία αναφέρεται σε ενέργειες που αφορούν τον σχεδιασμό και την εκτέλεση μιας διαδρομής.

Από τις προαναφερθείσες λειτουργίες, η πιο πολύπλοκη είναι αυτή της γενικής πορείας, ενώ προτεραιότητα έχει η λειτουργία ελέγχου. Όμως, αυτή που παρουσιάζει άμεσο ενδιαφέρον είναι η λειτουργία καθοδήγησης, λόγω του ότι συνδέεται με την αντίληψη της επικινδυνότητας των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού. Η εσφαλμένη αντίληψη του κινδύνου οδηγεί σε λανθασμένους χειρισμούς και ορισμένες φορές σε ατύχημα⁽⁸⁾.

Σύμφωνα με τους Armsby, Boyle και Wright⁽³⁾, οι οδηγοί θεωρούν ως επικίνδυνο ένα στοιχείο της οδού, μόνο αν αυτό κατά το παρελθόν τους οδήγησε σε κάποιο ατύχημα ή σε κάποιους επικίνδυνους χειρισμούς. Με βάση τις έρευνες των Marottoli και Richardson⁽²¹⁾, των Finn και Bragg (1986), του Svenson (1981) αλλά και την πανευρωπαϊκή έρευνα SARTRE 2⁽²⁵⁾, η πλειονότητα των οδηγών θεωρούν εαυτούς καλύτερους του “μέσου” οδηγού, σε θέματα τόσο ασφάλειας όσο και ικανοτήτων, με αποτέλεσμα να πιστεύουν ότι είναι λιγότερο πιθανό να εμπλακούν σε ατύχημα από ότι οι άλλοι οδηγοί. Άλλωστε, σύμφωνα με την άποψη των Mathews και Moran (1986), η υπερβολική εμπιστοσύνη των οδηγών στον εαυτόν τους, είναι χαρακτηριστικό αυτών που πιστεύουν ότι είναι πιο ικανοί.

Με βάση τα παραπάνω, ενισχύεται η άποψη ότι οι περισσότεροι οδηγοί είναι πολύ πιθανόν να μην αντιλαμβάνονται τη μεταβολή του κινδύνου από θέση σε θέση της οδού, αλλά να θεωρούν το δρόμο ως έναν απαλλαγμένο κινδύνων χώρο, όπου κινδυνεύουν μόνο από κάποιους λανθασμένους χειρισμούς των άλλων οδηγών και όχι από τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού^{(3),(32)}.

Από τις έρευνες των Sabey και Taylor⁽²⁷⁾ και των Groeger και Brown⁽⁹⁾, φαίνεται ότι η εμπειρία παίζει σημαντικό ρόλο στην αντίληψη της επικινδυνότητας, παρά το γεγονός ότι τόσο οι έμπειροι όσο και οι μη έμπειροι οδηγοί έχουν τις ίδιες ικανότητες στην αντίληψη κινδύνου, μιας και οι έμπειροι οδηγοί μπορούν να επεξεργάζονται λεπτομερέστερα το οδικό περιβάλλον έχοντας μια πλήρη και σαφή εικόνα σε αρκετά

μεγάλη απόσταση από το όχημα, με αποτέλεσμα την σωστή και έγκαιρη αντίληψη των κινδύνων.

Στις έρευνες που ασχολούνται με την αντιληπτή επικινδυνότητα, είναι απαραίτητος ο διαχωρισμός ανάμεσα στην αντίληψη της επικινδυνότητας και στην αυτοεκτίμηση των ικανοτήτων⁽⁹⁾, γιατί οι οδηγοί υπερεκτιμώντας τις ικανότητες τους και μη μπορώντας να αλλάξουν την συμπεριφορά τους, που εκφράζεται μέσω της παράτολμης οδήγησης, διαφοροποιούν τις απόψεις τους τις σχετιζόμενες με την αντίληψη της επικινδυνότητας, με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος έκφρασης απόψεων διαφορετικών από τις πραγματικές.

Μια θεωρία άμεσα σχετιζόμενη με την αντιληπτή επικινδυνότητα, είναι αυτή της διατήρησης του επιπέδου κινδύνου (Risk Compensation), η οποία αναφέρει ότι αν ο οδηγός αντιληφθεί κάποια αλλαγή στο επίπεδο κινδύνου, σε κάποιο συγκεκριμένο σημείο της οδού, τροποποιεί ανάλογα και την συμπεριφορά του⁽³³⁾. Έτσι λοιπόν όταν αυξάνεται ο αντιληπτός κίνδυνος, ο οδηγός προσπαθώντας να διατηρήσει το επίπεδο του κινδύνου, οδηγεί πιο προσεκτικά. Η άποψη του **Wilde**⁽⁴²⁾, ότι το επίπεδο κινδύνου ανά χρονική στιγμή οδήγησης είναι για κάθε οδηγό σταθερό, έχει αμφισβητηθεί έντονα από άλλους ερευνητές⁽¹⁰⁾, παρόλα αυτά δεν μπορεί να απορριφθεί σύμφωνα με τους **I. Φραντζεσκάκη** και **I. Γκόλια**⁽⁴²⁾, αφού είναι σχεδόν αδύνατο να συσχετισθούν αξιόλογα στον απαιτούμενο βαθμό οι αλλαγές στο επίπεδο του αποδεκτού κινδύνου οδικού ατυχήματος και οι πραγματικές αιτίες που τις προκάλεσαν. Οπότε το φαινόμενο της διατήρησης του επιπέδου κινδύνου, πιθανώς να υφίσταται, όχι όμως σε τέτοιο βαθμό που να μπορεί να θεωρηθεί η διατήρηση του ως πλήρης⁽³³⁾.

Αμφισβήτηση δέχεται και η έννοια της αντιληπτής επικινδυνότητας, μιας και όπως αναφέρουν οι **Lund** και **O'Neil**⁽¹⁷⁾, η εισαγωγή μιας τέτοιας ψυχολογικής μεταβλητής δεν είναι απαραίτητη για την εξήγηση της συμπεριφοράς των οδηγών, γιατί αυτή καθορίζεται από την προηγούμενη εμπειρία τους και όχι από την επιθυμία τους να διατηρήσουν το ίδιο επίπεδο κινδύνου.

Είναι λοιπόν φανερό, ότι η έννοια της αντίληψης της επικινδυνότητας των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού δεν εξηγεί πλήρως την συμπεριφορά των οδηγών καθώς αυτή επηρεάζεται και από άλλες παραμέτρους (ελαχιστοποίηση χρόνου διαδρομής, ψυχική διάθεση, κτλ.). Η ερμηνεία της περίπλοκης σχέσης μεταξύ του χρήστη της οδού και του οδικού περιβάλλοντος του, επιτυγχάνεται μόνο με τον συνυπολογισμό όλων των παραμέτρων.

2.4. Θέματα της οδικής ασφάλειας

Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν μια σύγχρονη μάστιγα, τόσο σε ευρωπαϊκή όσο και σε παγκόσμια κλίμακα και ευθύνονται για ένα μεγάλο αριθμό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών. Ο αριθμός των οδικών ατυχημάτων είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων, όμως αυτοί που συμμετέχουν με το μεγαλύτερο ποσοστό είναι η ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Από την άποψη της σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων πολλά από αυτά θα μπορούσαν να είχαν λιγότερες συνέπειες αν οι οδηγοί και οι συνεπιβάτες χρησιμοποιούσαν

παθητικά μέτρα ασφάλειας, δηλαδή έκαναν χρήση της ζώνης ασφαλείας των οχημάτων τους.

2.4.1. Ταχύτητα

Με βάση το γεγονός, ότι η ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων επηρεάζει τον αριθμό και την σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων αλλά και ότι πρόσφατες έρευνες την αναδεικνύουν ως βασικό ρυθμιστικό παράγοντα για το 30% του συνόλου των οδικών ατυχημάτων^{(31),(6)}, κρίνεται απαραίτητη η διερεύνηση των απόψεων αλλά και της συμπεριφοράς των χρηστών της οδού για θέματα που σχετίζονται με την ταχύτητα (καθορισμός της ταχύτητας οδήγησης, ταχύτητα σαν μέσο έκφρασης της αντίληψης της επικινδυνότητας, ταχύτητα και ευχαρίστηση στην οδήγηση, κτλ.), έτσι ώστε με τη χρήση κατάλληλων μεθόδων (κατάλληλος γεωμετρικός σχεδιασμός της οδού, εκστρατείες ενημέρωσης, αστυνόμευση, κτλ.) να επιτευχθεί βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης.

2.4.1.1. Επιρροή της ταχύτητας στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων

Η συσχέτιση ανάμεσα στην ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων και στον αριθμό αλλά και στην σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων, αποτέλεσε αντικείμενο πολλών μελετών.

Η αρχική προσέγγιση της επιρροής της ταχύτητας στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων, σε έρευνες όπως του Solomon^{(31),(42),(29)}, του Cirillo⁽³¹⁾, των West και Dunn⁽³¹⁾, οδήγησε στο συμπέρασμα ότι όταν η ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων είναι σημαντικά μικρότερη ή μεγαλύτερη από τη μέση ταχύτητα κυκλοφορίας για την οδό, αυξάνεται η πιθανότητα εμπλοκής σε οδικό ατύχημα αλλά και στο ότι η σοβαρότητα (υλικές ζημιές, νεκροί, τραυματίες) των ατυχημάτων αυξάνεται δραματικά με την αύξηση της ταχύτητας.

Θεωρητικά, η σοβαρότητα των ατυχημάτων εξαρτάται άμεσα από την ταχύτητα αφού η ενέργεια που καταναλώνεται κατά την σύγκρουση σε ένα ατύχημα εξαρτάται από το βάρος του οχήματος και από το τετράγωνο της ταχύτητας, οπότε οποιαδήποτε αύξηση της απόλυτης ή σχετικής ταχύτητας συνεπάγεται αύξηση της ενέργειας που θα καταναλωθεί κατά την σύγκρουση άρα και του μεγέθους των υλικών ζημιών ή της σοβαρότητας των τραυματισμών⁽⁴²⁾.

Πρόσφατες έρευνες αναδεικνύουν την ταχύτητα ως βασικό ρυθμιστικό παράγοντα για το 30% του συνόλου των οδικών ατυχημάτων^{(31),(25),(6)} και αναφέρουν ότι αύξηση της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας για την οδό κατά 1 μίλι/ώρα, έχει ως συνέπεια την αύξηση των ατυχημάτων σε ποσοστό 5%⁽²⁵⁾ (Finch et al, 1994).

Οι Andersson και Nilsson⁽³⁰⁾, υποστηρίζουν ότι σε οδούς συγκεκριμένου τύπου ο δείκτης των τραυματισμών, ο δείκτης των σοβαρών τραυματισμών (συμπεριλαμβανομένων και των θανατηφόρων) και ο δείκτης των θανατηφόρων ατυχημάτων αυξάνεται δραματικά σαν 2^η, 3^η και 4^η δύναμη της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας. Μελέτες ανάλυσης ατυχημάτων “πριν” και “μετά” (Elvik et al, 1989, 1997, Finch et al, 1994, Ranta & Kallberg, 1996) γενικά συμφωνούν με το

προαναφερθέν Σουηδικό μοντέλο. Όλες οι παραπάνω έρευνες καταλήγουν στο συμπέρασμα, ότι μείωση της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας κατά 1 χλμ./ώρα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση από 2% έως 3% των τραυματισμών. Αυτό το συμπέρασμα είναι εφαρμόσιμο, για μείωση μικρότερη από 10 χλμ./ώρα, της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας⁽³⁰⁾.

Σύμφωνα με τις έρευνες των **Cumming** και **Croft**⁽³⁷⁾ και του **Lave**⁽³⁰⁾, η διαφοροποίηση των ταχυτήτων και όχι η ταχύτητα κυκλοφορίας ως απόλυτο μέγεθος είναι ο σημαντικότερος παράγοντας, που σχετίζεται με την ταχύτητα, στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων. Ο **Godwin**⁽³⁶⁾, στηριζόμενος στα στοιχεία μείωσης ατυχημάτων στις Η.Π.Α. λόγω του ορίου των 55 μιλίων/ώρα αναφέρει ότι η μείωση της διαφοροποίησης των ταχυτήτων κυκλοφορίας, λόγω του ορίου ταχύτητας, ήταν ο λόγος για τη βελτίωση αυτή της οδικής ασφάλειας.

Όμως, αυτή η προσέγγιση εναντιώνεται στην κοινή λογική, αφού σε πολλούς συνηθισμένους τύπους ατυχημάτων δεν υπάρχει λογική σχέση μεταξύ της διαφοροποίησης της ταχύτητας και του αιτίου πρόκλησης του ατυχήματος. Ενώ, η αύξηση της απόλυτης ταχύτητας κυκλοφορίας λογικά οδηγεί σε αύξηση του κινδύνου εμπλοκής σε ατύχημα λόγω της μείωσης του χρόνου που έχει ο οδηγός ώστε να παρατηρήσει το οδικό περιβάλλον, να πάρει τις απαραίτητες αποφάσεις και να πραγματοποιήσει τους κατάλληλους ελιγμούς.

Με βάση την έρευνα του **TRB**⁽³¹⁾, υπάρχουν τουλάχιστον τρεις θεωρητικές προσεγγίσεις που συνδέουν την ταχύτητα κυκλοφορίας με την πρόκληση οδικών ατυχημάτων.

- Η προσέγγιση επεξεργασίας της πληροφορίας (the information processing approach), η οποία θεωρεί τον οδηγό ως έναν δέκτη πληροφοριών με περιορισμένη ικανότητα στην επεξεργασία πληροφοριών. Με αποτέλεσμα όταν αυξάνεται η ταχύτητα οδήγησης ο δείκτης σύμφωνα με τον οποίο ο οδηγός πρέπει να επεξεργαστεί πληροφορίες σχετικά με την οδό και το οδικό περιβάλλον να αυξάνεται απευθείας, ακόμα και αν ο συνολικός αριθμός των πληροφοριών που έχει να επεξεργαστεί παραμένει σταθερός. Σε υψηλές ταχύτητες μειώνεται ο χρόνος για τον οδηγό να επεξεργαστεί τις εισερχόμενες πληροφορίες, να αποφασίσει και να αντιδράσει μεταξύ του χρονικού διαστήματος που του γνωστοποιείται η πληροφορία και της χρονικής στιγμής που πρέπει να αντιδράσει για να αποφύγει την σύγκρουση. Οπότε, η αύξηση της ταχύτητας συνοδεύεται με ταυτόχρονη αύξηση του φόρτου ενασχόλησης του οδηγού, σε επίπεδα πάνω από τις ικανότητες του, με αποτέλεσμα να αυξάνεται η πιθανότητα εμπλοκής του σε ατύχημα (**Shinar**, 1978).
- Η προσέγγιση της αντιφατικότητας στην κυκλοφορία (the traffic conflict approach), η οποία αναφέρει ότι η πιθανότητα ενός απλού οδηγού να εμπλακεί σε ένα ατύχημα πολλαπλών οχημάτων αυξάνεται λόγω της παρέκκλισης της ταχύτητας κυκλοφορίας του από αυτές των υπολοίπων οδηγών. Οπότε, όταν η ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων είναι σημαντικά μικρότερη ή μεγαλύτερη από τη μέση ταχύτητα κυκλοφορίας, αυξάνεται η πιθανότητα εμπλοκής σε ατύχημα (**Hauer** 1971,1).

- Η προσέγγιση αιτιολόγησης της αντίληψης του κινδύνου (the risk-homeostasis motivational approach), η οποία αναφέρεται στην σχέση μεταξύ ταχύτητας και ατυχημάτων με βάση την αντίληψη της επικινδυνότητας από τους χρήστες της οδού. Οι οδηγοί θεωρούνται ως παθητικοί ή ενεργοί δέκτες πληροφοριών των πιθανών αντιφατικών στοιχείων της κυκλοφορίας και καθορίζουν την ταχύτητα κυκλοφορίας ανάλογα με το επίπεδο κινδύνου που αντιλαμβάνονται (Taylor, 1964) προσπαθώντας να το διατηρήσουν σε ένα αντικειμενικά αποδεκτό επίπεδο (Wilde et al, 1985). Υποστηρίζει, ότι στις περισσότερες περιπτώσεις, οι οδηγοί που αυξάνουν την ταχύτητα κυκλοφορίας τους δεν είναι απαραίτητο ότι αυξάνουν και τον κίνδυνο εμπλοκής τους σε ατύχημα. Ο κίνδυνος προέρχεται από την ανάπτυξη ταχύτητας ακατάλληλης για δεδομένες συνθήκες, από τη λανθασμένη αντίληψη που απαιτεί κάθε κατάσταση ή από τη λανθασμένη εκτίμηση των δυνατοτήτων του οχήματος και των ικανοτήτων του χρήστη της οδού.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η άποψη των ιδίων των οδηγών, για την συμβολή της ταχύτητας στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων όπου σύμφωνα με την πανευρωπαϊκή έρευνα SARTRE 2⁽²⁵⁾ περίπου το 79% των οδηγών, σε κάθε μια από τις 13 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συμμετείχαν στην έρευνα, θεώρησαν την ταχύτητα ως βασικό παράγοντα στην πρόκληση των ατυχημάτων, σε μικρότερο ποσοστό όμως από ότι θεώρησαν την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.

Από τα προαναφερθέντα, διαφαίνεται η επιρροή της ταχύτητας κυκλοφορίας των οχημάτων στον αριθμό και στην σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων αλλά και η σημαντικότητα του χρήστη της οδού (ανθρώπινος παράγοντας), ως ρυθμιστή της ταχύτητας του οχήματος. Οπότε κρίνεται απαραίτητη η περαιτέρω ανάλυση του ανθρώπινου παράγοντα, έτσι ώστε να ερευνηθούν οι επιλογές των χρηστών της οδού στο θέμα της ταχύτητας κυκλοφορίας.

2.4.1.2. Επιλογή της ταχύτητας από τους οδηγούς

Η θεωρία της σκιαγράφησης της συμπεριφοράς (planned behaviour) του Ajzen⁽³⁰⁾, συχνά χρησιμοποιείται για την περιγραφή της οδηγητικής συμπεριφοράς των χρηστών της οδού. Σύμφωνα με αυτή τη θεωρία, η οδηγητική συμπεριφορά των χρηστών της οδού καθορίζεται από τις προθέσεις (intentions) τους, οι οποίες με την σειρά τους καθορίζονται από την στάση (attitudes) τους, τις υποκειμενικές νόρμες (subjective norms) και τον έλεγχο της αντιληπτής συμπεριφοράς (perceived behavioural control).

Όσον αφορά, την συμπεριφορά των χρηστών της οδού έναντι της ταχύτητας, δεν καθορίζεται μόνο από παράγοντες που σχετίζονται με τον ίδιο ως χρήστη της οδού (προδιάθεση στην ανάληψη κινδύνων, ευχαρίστηση γρήγορης οδήγησης) αλλά και από πολλούς εξωτερικούς παράγοντες που αντιλαμβάνεται κατά την οδήγηση (γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, είδος της οδικής κυκλοφορίας, καιρικές συνθήκες και χρονική στιγμή στη διάρκεια της ημέρας, όριο ταχύτητας και κατά πόσο ελέγχεται, απόσταση και σκοπός ταξιδιού, λειτουργικά χαρακτηριστικά του οχήματος, συμπεριφορά άλλων οδηγών στο περιβάλλον του)^{(31),(30),(13)}.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, οι οδηγοί αντιμετωπίζουν ένα σοβαρό δίλημμα μεταξύ της χρονικής διάρκειας του ταξιδιού (travel time) και της οδικής ασφάλειας. Αυξανόμενη της ταχύτητας, το σημείο προορισμού προσεγγίζεται σε μικρότερο χρονικό διάστημα, αν το ταξίδι ολοκληρωθεί με ασφάλεια, όμως αυξάνεται η πιθανότητα εμπλοκής σε οδικό ατύχημα. Απόψεις των ιδίων των οδηγών για αυτό το δίλημμα, αναφέρουν ότι δεν αποτελεί πρωταρχική τους σκέψη κατά την διάρκεια της οδήγησης ή ότι δεν έχουν συνειδητοποιήσει ότι κάνουν ανάλογη σκέψη⁽³¹⁾.

Σε πολλές περιπτώσεις για κάποιους οδηγούς, η επιλογή της ταχύτητας κυκλοφορίας είναι ισχυρά συνδεδεμένη με τα όρια ταχύτητας και με το κατά πόσο ελέγχονται και αστυνόμευονται. Όμως, ακόμα και σε περιπτώσεις που υπάρχει μικρή έως ανύπαρκτη αστυνόμευση και πολλοί οδηγοί υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας, λίγοι είναι αυτοί που κινούνται με τη μέγιστη ταχύτητα που αποδίδει το όχημα τους. Ομοίως, όταν επικρατούν άσχημες καιρικές συνθήκες που προκαλούν μείωση της ορατότητας, οι οδηγοί ελαττώνουν την ταχύτητα με την οποία κινούνται, συχνά κάτω από το νόμιμο όριο ταχύτητας της οδού. Οπότε, για πολλούς οδηγούς που αντιμετωπίζουν αυτές τις συνθήκες, η επιλογή τους για μείωση της ταχύτητας και αύξηση του χρόνου ταξιδιού, είναι σχεδόν σίγουρο ότι προκύπτει από την σκέψη τους για ασφάλεια⁽¹⁾.

Ακόμα, και όταν δεν υπάρχουν προβλήματα ορατότητας ή κακών καιρικών συνθηκών οι οδηγοί έχουν το δίλημμα μεταξύ του χρόνου ταξιδιού και της ασφάλειας τους κατά την οδήγηση. Η αντίληψη αυτού του διλήμματος, από τους χρήστες της οδού, είναι εφικτή μόνον όταν αντιμετωπίζουν καινούργιες ή σπάνιες καταστάσεις, μιας και όταν οι οδηγοί έχουν αποκτήσει εμπειρία σε συγκεκριμένες οδούς ή τύπους οδών επιλέγουν ταχύτητα κυκλοφορίας που έχει αποδειχτεί στο παρελθόν ότι είναι λογικός συνδυασμός μεταξύ χρόνου ταξιδιού-ασφάλειας, χωρίς να αντιλαμβάνονται το λόγο αυτής της επιλογής τους⁽³¹⁾.

Σύμφωνα με έρευνες^{(30),(13)} (Martens et al, 1997, Martens & Kaptein, 1998, Kaptein & Claessens, 1998, Kaptein et al, 1998, Κανελλαΐδης, Γ., 1995), η συμπεριφορά των χρηστών της οδού έναντι της επιλογής της ταχύτητας κυκλοφορίας, επηρεάζεται από την κατηγορία της οδού και από το γεωμετρικό σχεδιασμό της. Στην πράξη, η κατηγορία της οδού προσδιορίζεται από έναν αριθμό χαρακτηριστικών με πολλαπλή διάσταση, όπως το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας, η επιφάνεια και ο σχεδιασμός της οδού⁽¹³⁾. Οι χρήστες της οδού, χρησιμοποιούν μόνο μερικά από τα παρεχόμενα χαρακτηριστικά για την ταξινόμηση του τύπου της οδού. Έτσι, η παροχή υπεράριθμων πληροφοριών δεν κρίνεται χρήσιμη αλλά πρέπει τα χαρακτηριστικά που χρησιμοποιούνται από τους οδηγούς, να προβάλουν συνεπής και σωστές πληροφορίες για τον τύπο της οδού. Η επιλογή της ταχύτητας κυκλοφορίας, από τους χρήστες της οδού, φαίνεται να επηρεάζεται απευθείας μόνο από συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όπως το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας και η παρουσία λωρίδας ποδηλάτων. Οπότε, για να μην υφίστανται παραβιάσεις του προσδοκώμενου από τους χρήστες της οδού πρέπει να υπάρχει κατάλληλος διαχωρισμός των κατηγοριών των οδών, ανάλογα με τα επίπεδα ταχυτήτων που προκύπτουν από τη λειτουργία τους, που θα αντανakλάται από τα στοιχεία σχεδιασμού και θα οδηγεί στην σωστή επιλογή της ταχύτητας κυκλοφορίας.

Η επιλογή αλλά και η συμπεριφορά των χρηστών της οδού έναντι της ταχύτητας κυκλοφορίας των οχημάτων, παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές τόσο σε σχέση με τη χώρα⁽²⁵⁾ (μεταξύ χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και χωρών μη μελών της

Ευρωπαϊκής Ένωσης, μεταξύ βορείων και νοτίων χωρών, μεταξύ ανατολικών και δυτικών χωρών, κτλ.) όσο και ανάλογα με την ηλικιακή ομάδα (νέοι και ηλικιωμένοι οδηγοί) που ανήκουν και το φύλο τους^{(25),(31)}.

Όσον αφορά, το πρόβλημα της ταχύτητας ή της οδήγησης με υπερβολική ταχύτητα δεν περιορίζεται σε μια ηλικιακή ομάδα αλλά σε συγκεκριμένες ηλικιακές ομάδες οδηγών (νέοι και ηλικιωμένοι οδηγοί) που αντιμετωπίζουν ειδικές δυσκολίες στον καθορισμό της ταχύτητας κυκλοφορίας των οχημάτων τους.

Οι ηλικιωμένοι οδηγοί (άνω των 65 ετών), είναι ένα από τα ταχύτερα αναπτυσσόμενα τμήματα του οδηγητικού πληθυσμού. Πολλοί ηλικιωμένοι οδηγοί παρουσιάζουν μειωμένες ικανότητες στον έλεγχο της ταχύτητας κυκλοφορίας των οχημάτων τους λόγω της εξασθένησης της οπτικής ικανότητας, της κινητικής και φυσικής ικανότητας και της αντιληπτικής και γνωστικής ικανότητας τους (TRB, 1988, 72)⁽³¹⁾. Τόσο η όραση τους, ειδικά τη νύχτα, όσο και τα αντανakλαστικά τους μειώνονται με αποτέλεσμα τη μείωση και του χρόνου αντίληψης και κατάλληλης αντίδρασης (TRB, 1988, 72)⁽³¹⁾. Για αυτό το λόγο αποφεύγουν να οδηγούν τη νύχτα και να αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες. Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στην εκτίμηση της ταχύτητας, με την οποία κινούνται τα οχήματα στο οδηγητικό τους περιβάλλον, στις διασταυρώσεις, αλλά και η τάση να αναπτύσσουν ταχύτητα μικρότερη από το νόμιμο όριο για την οδό, αυξάνουν την πιθανότητα εμπλοκής τους σε οδικό ατύχημα. Οι ηλικιωμένοι οδηγοί επίσης παρουσιάζουν την υψηλότερη θνησιμότητα, κατά την εμπλοκή τους σε οδικό ατύχημα, ενώ οι συνέπειες ενός ατυχήματος για αυτούς είναι περισσότερο οδυνηρές από ότι για οποιαδήποτε άλλη ηλικιακή ομάδα^{(42),(41)}. Σημαντική βοήθεια τόσο στους ηλικιωμένους οδηγούς όσο και στους οδηγούς όλων των ηλικιακών ομάδων μπορούν να προσφέρουν τεχνολογικά μέσα παροχής πληροφοριών για την κατάσταση της οδού αλλά και προηγμένα μέσα διατήρησης του ελέγχου του οχήματος⁽³¹⁾. Η υιοθέτηση των ηλικιωμένων οδηγών ως “ηλικιακή ομάδα σχεδιασμού” της οδού, η συνεχής εκπαίδευση και ο έλεγχος των ικανοτήτων τους μπορεί να οδηγήσει στη βελτίωση της παρούσας κατάστασης.

Οι νέοι οδηγοί (από 18 έως 25 ετών) αντιμετωπίζουν βασικά προβλήματα τα οποία σχετίζονται με την έλλειψη εμπειρίας και ωριμότητας στην κρίση και την ανάληψη ρίσκου^{(31),(9)}. Με βάση παρατηρήσεις του τρόπου οδήγησης των νέων οδηγών, αναφέρεται ότι οι νέοι οδηγοί και ιδιαίτερα οι άντρες αναπτύσσουν συχνότερα υψηλές ταχύτητες και επιταχύνσεις και τηρούν σχετικά μικρές αποστάσεις από τα προπορευόμενα οχήματα. Επίσης, οι νέοι οδηγοί αντιλαμβάνονται διαφορετικά την επικινδυνότητα, σε σχέση με τους μεγαλύτερους οδηγούς, μιας και αξιολογούν την ταχύτητα ως λιγότερο επικίνδυνη και εαυτούς ως πιο ικανούς σε σχέση με τους υπόλοιπους οδηγούς. Διάφορες έρευνες παρουσιάζουν τους νέους οδηγούς ότι υποεκτιμούν την πιθανότητα εμπλοκής τους σε οδικό ατύχημα και ότι διακατέχονται από αυξημένο αυθορμητισμό, ριψοκίνδυνη οδήγηση και αντικοινωνική οδική συμπεριφορά (π.χ. εκνευρισμός λόγω των κυκλοφοριακών συνθηκών). Ακόμα, οι άντρες οδηγοί, ανεξάρτητα της ηλικίας τους, αναπτύσσουν υψηλότερες ταχύτητες και οδηγούν πιο ριψοκίνδυνα από ότι οι γυναίκες οδηγοί, οι οποίες εμφανίζουν μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας.

Τόσο η αστυνόμευση (Qei, 1998)⁽³⁰⁾ όσο και οι εκστρατείες ενημέρωσης⁽³⁰⁾, συμβάλουν σημαντικά στη μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας από τους χρήστες της οδού. Όμως, σύμφωνα με μελέτες⁽³⁷⁾ (Vogel & Rothengatter, 1984, Eliot, 1981,

Babkov, 1975) οι χρήστες της οδού καθορίζουν την ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων τους με βάση την ευχαρίστηση στην οδήγηση, την εμπειρία τους από παρόμοιες καταστάσεις, την αντίληψη της επικινδυνότητας των χαρακτηριστικών της οδού αλλά και γενικότερα την αντίληψη τους για ασφάλεια.

2.4.2. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ

Η βασικότερη συνέπεια του αλκοόλ, αφορά το κεντρικό νευρικό σύστημα και τα συμπτώματα που εμφανίζονται είναι ανάλογα της συγκέντρωσης του στο αίμα. Ο χρόνος εμφάνισης των συμπτωμάτων και η έντασή τους εξαρτάται όμως και από την προσωπική αντοχή του χρήστη και από το βαθμό εξοικείωσης του με τις φαρμακολογικές επιδράσεις του οινοπνεύματος.

Διακρίνονται δυο μορφές δηλητηρίασης με αιθυλική αλκοόλη, η οξεία και η χρόνια. Η οξεία δηλητηρίαση με αιθυλική αλκοόλη, είναι αυτή που ευθύνεται κύρια για το μεγαλύτερο ποσοστό των οδικών ατυχημάτων κατά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ μιας και η συμπτωματολογία της αποτελεί βασικά εκδήλωση των ενεργειών του οινοπνεύματος στο κεντρικό νευρικό σύστημα. Τα συμπτώματα της κατανάλωσης αλκοόλ για τα διάφορα επίπεδα αλκοολαιμίας παρατίθενται ακολούθως.

Αρχικά, για συγκέντρωση αιθυλικής αλκοόλης στο αίμα μέχρι 0,5 gr/lit, το άτομο είναι νηφάλιο και εμφανίζει ελαφρές διαταραχές δύσκολα διαγνώσιμες. Στο επόμενο στάδιο (0,5-1,0 gr/lit), υφίσταται απώλεια του αυτοελέγχου, λόγω της άρσης των φυσιολογικών αναστολών, ευφορία, υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων, μείωση της μνήμης και της αντίληψης, απώλεια του ειρμού της σκέψης και διαταραχή της ομιλίας. Εν συνεχεία (1,0-2,0 gr/lit), το άτομο χάνει τελείως τον έλεγχο των πράξεων του, εμφανίζει ταχυκαρδία, δυσαρθρία, έμετο και αστάθεια. Σε επόμενο στάδιο (2,0-3,0 gr/lit), σημειώνεται απώλεια των αισθήσεων, οι κόρες των ματιών είναι διασταλμένες και η αναπνοή διαταραγμένη. Ακολούθως (3,0-3,5 gr/lit), παρατηρείται πτώση της θερμοκρασίας του σώματος, της πίεσής του αίματος και κατάργηση των αντανακλαστικών. Στο τελικό στάδιο (πάνω από 3,5 gr/lit), τα προαναφερθέντα συμπτώματα επιδεινώνονται και το άτομο περιπίπτει σε κώμα και λόγω παραλύσεως του κέντρου αναπνοής μπορεί να επέλθει ο θάνατος.

Από τα προαναφερθέντα συμπτώματα, φαίνεται καθαρά η σημαντικότητα του ρόλου του αλκοόλ στην ανθρώπινη συμπεριφορά και περαιτέρω στην οδική συμπεριφορά. Το αλκοόλ επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τις ενέργειες του οδηγού και θα πρέπει να εξεταστεί η συμμετοχή του στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων, οι απόψεις αλλά και η συμπεριφορά των οδηγών έναντι αυτού, έτσι ώστε με τη χρήση κατάλληλων μεθόδων (αστυνόμηση, κυρώσεις, εκστρατείες ενημέρωσης, κτλ.) να επιτευχθεί βελτίωση στην οδική ασφάλεια.

2.4.2.1. Επιρροή της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων

Όπως προκύπτει από μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί σε πολλές χώρες της Ευρώπης αλλά και στην Αμερική, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ αποτελεί ένα σοβαρό πρόβλημα για την οδική ασφάλεια των χωρών. Αν και το ποσοστό των ατυχημάτων που αποδίδονται στη χρήση αλκοόλ, μειώνεται με την πάροδο των ετών, το μέγεθος του προβλήματος παραμένει αρκετά σημαντικό.

Σύμφωνα με έρευνα του NHTSA (1999), στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, το ποσοστό των νεκρών σε ατυχήματα σχετιζόμενα με το αλκοόλ, σε σχέση με το σύνολο των θανατηφόρων ατυχημάτων, ανέρχεται σε 38,4% (1998). Γεγονός που παίρνει μεγαλύτερη διάσταση αν αναφέρουμε ότι αυτό το ποσοστό αντιστοιχεί σε 2 νεκρούς την ώρα, σε 45 νεκρούς την ημέρα και σε 315 νεκρούς την εβδομάδα, δηλαδή σε 1 αεροπορικό ατύχημα κάθε δεύτερη εβδομάδα αλλά και το ότι τρεις στους δέκα Αμερικανούς θα εμπλακούν σε ατύχημα, σχετιζόμενο με το αλκοόλ, κατά τη διάρκεια της ζωής τους. Με βάση το DETR (1997), στην Μεγάλη Βρετανία, το ποσοστό των νεκρών σε ατυχήματα σχετιζόμενα με το αλκοόλ, σε σχέση με το σύνολο των θανατηφόρων ατυχημάτων, ανέρχεται σε 15% (1996). Δηλαδή καθημερινά σε 2 νεκρούς οδηγούς υπό την επήρεια αλκοόλ, σε 1 νεκρό νηφάλιο οδηγό και σε 1 πεζό. Στον Καναδά, το ποσοστό των νεκρών σε ατυχήματα σχετιζόμενα με το αλκοόλ, σε σχέση με το σύνολο των θανατηφόρων ατυχημάτων, ανέρχεται σε περίπου 48% (1997). Στην Ελλάδα, με βάση τα απολογιστικά στοιχεία των οδικών ατυχημάτων του 1998 από την Τροχαία, στο 40% περίπου των θανατηφόρων ατυχημάτων οι υπαίτιοι οδηγοί είχαν κάνει χρήση αλκοόλ. Παρόμοια εικόνα παρουσιάζουν οι περισσότερες χώρες, με εξαίρεση μόνο κάποιες χώρες (Πορτογαλία, Σουηδία), που προσεγγίζουν πολύ χαμηλά ποσοστά ατυχημάτων σχετιζόμενα με το αλκοόλ⁽³⁴⁾.

Όμως, η εικόνα αυτή παίρνει μεγαλύτερη διάσταση αν υπολογίσουμε και το ότι σε πολλά ατυχήματα στα οποία οι οδηγοί είναι υπό την επήρεια αλκοόλ, προβάλλεται σαν αίτιο πρόκλησης τους η υπερβολική ταχύτητα είτε για να αποφύγουν οι οδηγοί τις νομικές κυρώσεις, είτε για να μπορούν να διεκδικήσουν αποζημίωση για τις υλικές ζημιές από την ασφαλιστική εταιρία, είτε λόγω των ελλείψεων που παρουσιάζονται στην καταγραφή των στοιχείων των ατυχημάτων από τα αρμόδια όργανα.

Σύμφωνα με έρευνα⁽³⁴⁾ (Γεωργιόπουλος, Ε., 1997) σε ατυχήματα “δύο οχημάτων” οι οδηγοί με αλκοολαιμία που κυμαίνεται από 0,5 gr/lit έως 1,0 gr/lit εμφανίζουν σχεδόν πενταπλάσια επικινδυνότητα στην πρόκληση οδικού ατυχήματος, οι οδηγοί με αλκοολαιμία από 1,0 gr/lit έως 1,5 gr/lit παρουσιάζουν εξαπλάσια επικινδυνότητα ενώ οι οδηγοί με αλκοολαιμία άνω των 1,5 gr/lit είναι δεκατέσσερις φορές πιο επικίνδυνοι στην πρόκληση ατυχήματος, από τους νηφάλιους οδηγούς. Παρόμοια είναι τα αποτελέσματα που προκύπτουν και για τους αντίστοιχους δείκτες επικινδυνότητας “ενός οχήματος”, όπου για τα προαναφερθέντα επίπεδα αλκοολαιμίας οι οδηγοί είναι τεσσερσήμισι, οκτώ και εικοσιένα φορές πιο επικίνδυνοι στην πρόκληση ατυχήματος, από τους νηφάλιους οδηγούς.

Από τα προαναφερθέντα και λαμβάνοντας υπόψη μας το γεγονός ότι, ένας οδηγός ο οποίος έχει συγκέντρωση αιθυλικής αλκοόλης στο αίμα του πάνω από 15 mg/l αλκοόλ ανά 100 ml αίματος ($BAC > 0,15$) είναι 300 φορές πιο πιθανό να εμπλακεί σε οδικό ατύχημα, από ότι ένας οδηγός που δεν έχει καταναλώσει αλκοόλ (NHTSA, 1997), διαφαίνεται το μέγεθος του προβλήματος τόσο με στατιστικά στοιχεία όσο και με καθαρά επιστημονικά.

Όσον αφορά, την ηλικία και το φύλο των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ φαίνεται ότι οι άντρες οδηγοί παρουσιάζουν πολύ μεγαλύτερη συμμετοχή στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων από ότι οι γυναίκες οδηγοί, για όλες τις ηλικιακές κατηγορίες⁽³⁴⁾ αλλά και ότι αυξανόμενης της ηλικίας μειώνεται η εμπλοκή σε οδικά ατυχήματα που σχετίζονται με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα έρευνας⁽²⁾, φαίνεται ότι η εμπλοκή των αντρών οδηγών σε ατυχήματα σχετιζόμενα με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, είναι τέσσερις φορές μεγαλύτερη από ότι των γυναικών οδηγών σε όλες τις ηλικιακές κατηγορίες. Επίσης, φαίνεται ότι η εμπλοκή των οδηγών σε οδικά ατυχήματα σχετιζόμενα με την κατανάλωση αλκοόλ μειώνεται με την αύξηση της ηλικίας με εξαίρεση για τους άντρες οδηγούς την ηλικιακή κατηγορία από 25 έως 34 ετών και για τις γυναίκες οδηγούς την ίδια ηλικιακή κατηγορία αλλά και αυτή από 35 έως 44 ετών, οι οποίες παρουσιάζουν για κάθε φύλο τη μεγαλύτερη εμπλοκή σε οδικά ατυχήματα.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η άποψη των ιδίων των οδηγών, για την συμβολή της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων, όπου σύμφωνα με την πανευρωπαϊκή έρευνα SARTRE 2⁽²⁵⁾ περίπου το 85% των οδηγών, σε κάθε μια από τις 13 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συμμετείχαν στην έρευνα, θεωρούν το αλκοόλ ως βασικό παράγοντα στην πρόκληση ατυχημάτων. Με βάση έρευνα του NHTSA (1996), ενώ το 66% των ατόμων που μπορούν ηλικιακά να οδηγήσουν πιστεύει ότι οποιαδήποτε ποσότητα αλκοόλ επηρεάζει την οδήγηση και αποτελεί παράγοντα πρόκλησης οδικού ατυχήματος, το 97% θεωρεί ότι αποτελεί κίνδυνο προερχόμενο από τους άλλους οδηγούς για αυτούς και τις οικογένειες τους.

Παρόλο που τόσο οι επιστημονικές έρευνες και τα στατιστικά στοιχεία, όσο και οι απόψεις των ιδίων των οδηγών αναδεικνύουν την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ως βασικό παράγοντα πρόκλησης οδικών ατυχημάτων, το πρόβλημα φαίνεται να υποεκτιμάτε από τους οδηγούς αλλά και από την εκάστοτε πολιτική αρχή πολλών χωρών. Επομένως, είναι επιτακτική η ανάγκη μεγαλύτερης προσοχής και εξέτασης της επιρροής του αλκοόλ στην οδική συμπεριφορά και στο ρόλο που παίζει στην οδική ασφάλεια, έτσι ώστε με τη χρήση κατάλληλων μεθόδων (εκστρατείες ενημέρωσης, αστυνόμευση, κυρώσεις, κτλ.) να επιτευχθεί βελτίωση της παρούσας κατάστασης.

2.4.3. Χρήση της ζώνης ασφαλείας

Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν μια σύγχρονη μάστιγα σε όλες τις χώρες του κόσμου και ευθύνονται για ένα μεγάλο αριθμό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών. Πολλά από τα οδικά ατυχήματα θα μπορούσαν να είχαν λιγότερες συνέπειες αν οι οδηγοί και οι συνεπιβάτες χρησιμοποιούσαν παθητικά μέτρα ασφαλείας⁽⁵⁾ (συστήματα πρόσδεσης, κράνη). Με βάση το γεγονός αυτό, θα πρέπει να εξεταστεί η συμβολή της

χρήσης της ζώνης ασφαλείας στη μείωση των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων σε διάφορες χώρες, οι απόψεις αλλά και η συμπεριφορά των οδηγών έναντι αυτής, έτσι ώστε με τη χρήση κατάλληλων μεθόδων (αστυνόμευση, κυρώσεις, εκστρατείες ενημέρωσης) να επιτευχθεί βελτίωση στην οδική ασφάλεια.

2.4.3.1. Συμβολή της χρήσης της ζώνης ασφαλείας στην σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων

Όπως προαναφέρθηκε, τα οδικά ατυχήματα αποτελούν μια σύγχρονη μάστιγα σε όλες τις χώρες του κόσμου και ευθύνονται για ένα μεγάλο αριθμό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών. Πολλά από τα οδικά ατυχήματα θα μπορούσαν να είχαν λιγότερες συνέπειες αν οι οδηγοί και οι συνεπιβάτες χρησιμοποιούσαν παθητικά μέτρα ασφαλείας⁽⁵⁾ (συστήματα πρόσδεσης, κράνη).

Η σύγκρουση κατά τη διάρκεια ενός οδικού ατυχήματος αποτελείται από τις ακόλουθες τρεις συνιστώσες:

- Τη μηχανική σύγκρουση, όπου το όχημα προσκρούει και σταματά απότομα με αποτέλεσμα η ταχύτητα του να μηδενίζεται σε ένα δέκατο του δευτερολέπτου.
- Την ανθρώπινη σύγκρουση, η οποία ακολουθεί τη μηχανική σύγκρουση. Όπου, οι επιβαίνοντες στο όχημα κινούνται με την ταχύτητα με την οποία κινούταν το όχημα και όταν αυτό σταματήσει (μηχανική σύγκρουση) οι επιβάτες, χωρίς ζώνη, συνεχίζουν να κινούνται σύμφωνα με τους νόμους της φυσικής μέχρι να συναντήσουν κάποιο σταθερό εμπόδιο (τιμόνι, παρμπρίζ, άλλους επιβάτες).
- Την εσωτερική σύγκρουση, η οποία ακολουθεί την ανθρώπινη σύγκρουση. Όπου, τα εσωτερικά όργανα του ανθρώπου κινούνται με την ταχύτητα του σώματος και όταν αυτό σταματήσει απότομα συνεχίζουν να κινούνται μέχρι να βρουν κάποιο εμπόδιο μέσα στο σώμα και να σταματήσουν, δηλαδή προσκρούουν με την σειρά τους σε άλλα όργανα ή στον σκελετό.

Υπό τις προαναφερθείσες συνθήκες, η χρήση της ζώνης ασφαλείας ενεργεί προστατευτικά κρατώντας τους επιβάτες στη θέση τους και βοηθώντας τους να σταματήσουν καθώς σταματάει το όχημα, διασπείροντας τις δυνάμεις που αναπτύσσονται κατά την σύγκρουση στα δυνατά σημεία του ανθρώπινου σώματος (οστά της λεκάνης, του ώμου και του στήθους), εμποδίζοντας τους επιβάτες από το να προσκρούσουν με δύναμη σε κάποιο σταθερό εμπόδιο (παρμπρίζ, τιμόνι, άλλους επιβάτες) ή από το να εκτοξευθούν από το όχημα, βοηθώντας τον οδηγό να παραμείνει στη θέση του ώστε να αποφύγει μια δεύτερη σύγκρουση, η οποία είναι πιθανή, όταν ο οδηγός τραυματιστεί και χάσει τις αισθήσεις του.

Όσον αφορά, τη χρήση της ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς φαίνεται από στοιχεία τόσο του **IRTAD** (1997) όσο και άλλων Οργανισμών ότι η χρήση της είναι πιο διαδεδομένη στους αυτοκινητόδρομους από ότι στις επαρχιακές και στις αστικές οδούς. Αυτός είναι ο κανόνας σε όλα τα κράτη, παρά το ότι υπάρχουν ισχυρότατες ενδείξεις πως οι ζώνες είναι περισσότερο αποτελεσματικές στις χαμηλές ταχύτητες, οι οποίες και πιθανότερα αναπτύσσονται στις κατοικημένες περιοχές. Ένας λόγος για το

φαινόμενο αυτό, είναι πως σε πολλές χώρες η πρώτη υποχρεωτική καθιέρωση της χρήσης των ζωνών ασφαλείας έγινε αρχικά για τις υπεραστικές οδούς, δημιουργώντας πιθανόν την εντύπωση ότι οι ζώνες είναι λιγότερο αποτελεσματικές στις κατοικημένες περιοχές. Επίσης, οι γυναίκες και οι μεγαλύτερης ηλικίας οδηγοί χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι αντίστοιχα οι άντρες και οι μικρότερης ηλικίας οδηγοί⁽⁷⁾.

Σαφές είναι η μείωση όλων των συνεπειών μετά την εφαρμογή του μέτρου χρήσης της ζώνης ασφάλειας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Ηνωμένο Βασίλειο, όπου μετά την εφαρμογή της ζώνης ασφάλειας παρατηρήθηκε μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από οδικά ατυχήματα κατά 17% και 22% αντίστοιχα στους οδηγούς και κατά 25% και 29% αντίστοιχα στους συνοδηγούς. Οπότε, το ποσοστό της μείωσης των θανατηφόρων και των σοβαρών τραυματισμών όταν γίνεται χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανέρχεται σε 50%⁽²⁵⁾. Περίπου τα ίδια ποσοστά μείωσης αναφέρονται από όλα τα κράτη που εφαρμόζουν το μέτρο με συνέπεια (Γερμανία, Σουηδία, Η.Π.Α., Καναδά).

Σύμφωνα με δεδομένα από τα αρχεία της Τροχαίας κατά το έτος 1998, από το σύνολο των 35.342 παθόντων από οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα (2.229 νεκροί, 4.889 βαριά τραυματίες, 28.224 ελαφρά τραυματίες) οι οδηγοί και οι επιβάτες που δεν φορούσαν ζώνη ή κράνος ήταν 25.112, σε αντίθεση με 5.539 που φορούσαν. Σε πρόσφατη έκθεση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας των Μεταφορών, αναφέρεται ότι το ποσοστό της χρήσης της ζώνης ασφαλείας στις εθνικές οδούς, από επιβάτες στις πίσω θέσεις του οχήματος είναι 9% με μέσο όρο στην Ευρωπαϊκή Ένωση περίπου 40% και επισημαίνεται ότι αν το ποσοστό χρήσης της ζώνης ασφαλείας ανερχόταν σε 95% η μείωση των θανατηφόρων τραυματισμών των επιβατών σε οδικά ατυχήματα, στην Ελλάδα, θα έφτανε το 27%. Εξάλλου, το 15% των θανατηφόρων ατυχημάτων αφορά επιβάτες των πίσω θέσεων του οχήματος.

Σε διάφορες έρευνες, φαίνεται ότι από τότε που οι πολιτείες άρχισαν να θεσπίζουν νόμους για τη χρήση των παθητικών μέτρων ασφαλείας η συχνότητα της χρήσης τους αυξήθηκε σημαντικά. Για παράδειγμα, στην Αιόβα όπου η χρήση της ζώνης ασφαλείας επιβάλλεται με νόμο από το 1986, η χρήση της αυξήθηκε από 18% που ήταν το 1985 στο 55% το 1988. Παρόμοια εικόνα, παρουσιάστηκε σε 43 πολιτείες των Η.Π.Α. και στην Περιφέρεια της Κολούμπια αλλά και στην επαρχία της Αλμπέρτα στον Καναδά, όπου το ποσοστό χρήσης της ζώνης ασφαλείας αυξήθηκε αντίστοιχα σε 62% και 83%. Ωστόσο, το υψηλό ποσοστό της χρήσης της ζώνης ασφαλείας δεν μπορεί να διατηρηθεί χωρίς την συνεχή επιβολή.

Τέλος, σημαντικό ρόλο στην αλλαγή της συμπεριφοράς των οδηγών αλλά και των επιβατών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας διαδραματίζουν τα εκπαιδευτικά προγράμματα αλλά και οι διαφημιστικές εκστρατείες, μιας και παρέχουν γνώση για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας στο ευρύ κοινό. Ο συνδυασμός των προαναφερθέντων μέσων, με την συνεχή επιβολή (αστυνόμευση) και με την συνεχή εκπαίδευση και ενημέρωση των αρμοδίων φορέων μπορεί να οδηγήσει στην αύξηση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας και κατά συνέπεια στη μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των τραυματισμών από οδικά ατυχήματα.

2.5. Παρόμοιες με τη διπλωματική εργασία έρευνες

Στο παρόν υποκεφάλαιο, παρουσιάζονται ορισμένες παρόμοιες με τη διπλωματική εργασία έρευνες, οι οποίες αναφέρονται στην στάση των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας. Δίδεται ιδιαίτερη έμφαση στη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε κατά τη διεξαγωγή τους καθώς και στα συμπεράσματα που προέκυψαν από αυτές, έτσι ώστε να γίνουν οι απαραίτητες συγκρίσεις και να εντοπιστούν τα τυχόν κοινά ή διαφορετικά σημεία τους με την παρούσα διπλωματική εργασία.

2.5.1. “Η στάση και η συμπεριφορά των Ευρωπαίων οδηγών για θέματα οδικής ασφάλειας”, (SARTRE II)⁽²⁵⁾

Η έρευνα SARTRE II αποτέλεσε την συνέχεια της έρευνας SARTRE I και εξέτασε τις απόψεις και την συμπεριφορά που ακολουθούν οι Ευρωπαίοι οδηγοί σε θέματα οδικής ασφάλειας, τα οποία και συνέδεσε με κάποια γενικότερα θέματα όπως είναι η αντίληψη της επικινδυνότητας, ο τρόπος ζωής, οι συνθήκες οδήγησης και η εφαρμογή ενιαίων κανόνων οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ευρώπη.

Διεξήχθη από τον Οκτώβριο του 1996 έως τον Απρίλιο του 1997 σε 19 χώρες, οι οποίες αποτελούνταν από 13 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 6 χώρες μη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με συμμετοχή 20.725 οδηγών. Όλες οι χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετείχαν εκτός της Δανίας, η οποία αποφάσισε να μην συμμετάσχει στη δεύτερη φάση της έρευνας και το Λουξεμβούργο, όπου η πρόσκληση για συμμετοχή στην έρευνα δεν έλαβε απάντηση. Επίσης, συμμετείχε η Ελβετία και από τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, η Τσεχία, η Σλοβακία, η Ουγγαρία (οι οποίες συμμετείχαν και στην πρώτη φάση της έρευνας) και η Σλοβενία με την Πολωνία.

Για την διεξαγωγή της έρευνας, έγινε χρήση ερωτηματολογίου έρευνας απόψεων (Κεφάλαιο 3, σελ.44) το οποίο συμπληρώθηκε σύμφωνα με τη μέθοδο των έμμεσων απαντήσεων, δηλαδή με την υποβολή των ερωτήσεων από τον ερευνητή στον χρήστη και καταγραφή των απαντήσεων του. Στις ακόλουθες ενότητες, παρατίθενται τα κυριότερα συμπεράσματα της έρευνας SARTRE II.

1. Γενικά

Με βάση τα αποτελέσματα της πανευρωπαϊκής έρευνας SARTRE II, παρατηρήθηκαν αξιοπρόσεκτες διαφοροποιήσεις μεταξύ των κρατών μελών σχετικά με το πώς αντιλαμβάνονται την έκθεση τους στον κίνδυνο, που προέρχεται από την συμμετοχή τους στην οδική κυκλοφορία.

Παρά το γεγονός ότι οι οδηγοί δήλωσαν πως ενδιαφέρονται λιγότερο για την οδική ασφάλεια από ότι για κάποια άλλα κοινωνικά θέματα όπως είναι η ανεργία και η εγκληματικότητα, σχεδόν δύο στους πέντε (40%) οδηγούς δήλωσαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τα οδικά ατυχήματα. Το ποσοστό αυτό μπορεί να φαίνεται ιδιαίτερα υψηλό, αλλά πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η οδική ασφάλεια δεν είναι ένας πρόσφατος αναδειχθείς κίνδυνος αλλά ένας “κανονικός” κίνδυνος (normal risk).

Σύμφωνα με τους οδηγούς, ο ανθρώπινος παράγοντας θεωρείται ως ο σημαντικότερος παράγοντας στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων σε σχέση με τους παράγοντες οδικό περιβάλλον και όχημα. Πιο συγκεκριμένα, ως πλέον σημαντικές αιτίες πρόκλησης οδικών ατυχημάτων αναδείχθηκαν η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και η ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας.

Η πλειονότητα των Ευρωπαίων οδηγών, υπερεκτίμησε τον ετήσιο αριθμό νεκρών από οδικά ατυχήματα στις χώρες τους ενώ ένα σημαντικό ποσοστό αυτών υποτίμησε τον κίνδυνο από την κυκλοφορία. Οι οδηγοί φαίνεται ότι ενδιαφέρονται περισσότερο για την έκθεση των μελών της οικογένειας τους στον κυκλοφοριακό κίνδυνο παρά για την έκθεση του ιδίου τους του εαυτού σε αυτόν. Επίσης, οι περισσότεροι οδηγοί θεώρησαν τους εαυτούς τους πιο ασφαλείς σε σχέση με τους υπόλοιπους οδηγούς. Τέλος, οι οδηγοί παραδέχτηκαν την εμπλοκή τους σε συγκεκριμένες επικίνδυνες οδικές συμπεριφορές, σε καθημερινή βάση.

2. Ταχύτητα

Σύμφωνα με την έρευνα, η στάση των οδηγών έναντι των θεμάτων που σχετίζονται με την ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων, διαφέρουν σε αξιοσημείωτο βαθμό από χώρα σε χώρα. Σε αντίθεση με το θέμα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, στην περίπτωση της ταχύτητας δεν φαίνεται να υπάρχει κάποια απλή αιτία (διαφορές μεταξύ κρατών μελών και μη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, βορείων και νοτίων χωρών, κτλ.) που να εξηγεί τις διαφοροποιήσεις στα αποτελέσματα της έρευνας. Παρόλα αυτά, η ανάλυση των διαφοροποιήσεων μεταξύ των χωρών μπορεί να οδηγήσει στον προσδιορισμό λύσεων, όπου χώρες με χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας μπορούν να βελτιωθούν στο θέμα της αντιμετώπισης των υπερβολικών ταχυτήτων.

Τα αποτελέσματα της έρευνας, υποδεικνύουν ότι ο έλεγχος της αναπτυσσόμενης ταχύτητας (αστυνόμηση) μπορεί να βελτιωθεί σε μια σειρά από κράτη. Γενικά, οι οδηγοί φάνηκε ότι αντιλαμβάνονται την υπερβολική ταχύτητα ως κύριο παράγοντα πρόκλησης οδικών ατυχημάτων, σε ποσοστό μικρότερο από ότι την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και ένα αρκετά σημαντικό ποσοστό των οδηγών δήλωσε ότι απολαμβάνει τη γρήγορη οδήγηση.

Επίσης, οι οδηγοί συχνά δηλώνουν ότι οδηγούν με ταχύτητες υψηλότερες από τα νόμιμα όρια, ειδικότερα σε δρόμους ανάπτυξης υψηλών ταχυτήτων, αλλά σε μικρότερο ποσοστό από ότι οι υπόλοιποι οδηγοί. Ακόμα, οι οδηγοί δήλωσαν ότι είναι μια πρώτης τάξεως ευκαιρία οι ταχύτητες τους να καταγράφονται την ώρα που οδηγούν. Αυτή η φαινομενική σύγκρουση πιθανόν να πηγάζει από την πεποίθηση των οδηγών ότι οι αρχές αφήνουν ένα περιθώριο ανοχής στην ανάπτυξη της ταχύτητας πέρα από το επίσημο υφιστάμενο όριο, μέχρι την στιγμή που επιβάλουν κυρώσεις.

Όσον αφορά, τα μέτρα που στοχεύουν στη μείωση της αναπτυσσόμενης ταχύτητας (συσκευές περιορισμού της ταχύτητας, περιορισμός διαφημίσεων, έλεγχος ορίων ταχύτητας) και στη μείωση του γοήτρου που αυτές προκαλούν υποστηρίχθηκαν σε μεγάλη κλίμακα.

Από την άλλη πλευρά, σε πολλές χώρες η αντιληπτή πιθανότητα αστυνόμησης σχετικά με την ανάπτυξη υπερβολικών ταχυτήτων είναι μικρή. Όμως, παρατηρήθηκε

ότι το ποσοστό των οδηγών που είχαν υποστεί κυρώσεις για υπερβολική ταχύτητα, σε κάθε χώρα, είναι αντιστρόφως ανάλογο του ποσοστού των οδηγών που θεωρούν πιθανό να υποβληθούν σε έλεγχο της ταχύτητας.

3. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ

Τα αποτελέσματα σχετικά με το θέμα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ διαμορφώνουν μια πολυσύνθετη εικόνα από διαφορετικές απόψεις. Οι οδηγοί που προέρχονται από τις νότιες χώρες της Ευρώπης, αφενός παρουσιάζονται λιγότερο έντονοι αναφορικά με την αποδοκιμασία τους έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και αφετέρου περισσότερο έντονοι στην τοποθέτηση τους, ότι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ θα οδηγήσει στην πρόκληση οδικού ατυχήματος και πρέπει να απαγορευθεί εντελώς στους νέους οδηγούς. Εμφανίζεται λοιπόν η τάση των οδηγών από τις νότιες χώρες της Ευρώπης, να αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ ως ένα ιδιαίτερο πρόβλημα συγκεκριμένων κατηγοριών οδηγών αλλά και να ταυτίζουν το θέμα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ με την οδήγηση ενός “μεθυσμένου” οδηγού ή την “απρόσεκτη”, “ανεύθυνη” και μη “ελέγξιμη” οδήγηση.

Η διαφοροποίηση των προαναφερθέντων αποτελεσμάτων, σε σχέση με αυτά που προκύπτουν από τις απαντήσεις των οδηγών από τις βόρειες χώρες της Ευρώπης, πιθανόν να έγκειται στο ότι οι οδηγοί από τις βόρειες χώρες της Ευρώπης τείνουν να θεωρούν την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ σαν ένα γενικό κοινωνικό φαινόμενο και να έχουν μια αντίληψη του φαινομένου ως μια σαφή παραβίαση του νόμου (υπέρβαση του νομίμου ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα του οδηγού).

Η προσπάθεια για μείωση του κινδύνου από την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ απαιτεί τη μελέτη των εθνικών και πολιτισμικών διαφοροποιήσεων. Τα χαμηλά όρια περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα του οδηγού αντιστοιχούν σε μια ευαισθησία έναντι του κινδύνου από την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Για τις χώρες, που η υποστήριξη για επιβολή χαμηλών επιτρεπτών ορίων περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα των οδηγών είναι μικρή, είναι απαραίτητη η ευαισθητοποίηση και η ενημέρωση σχετικά με το θέμα.

Ανεξάρτητα από τα προαναφερθέντα, το χαμηλό όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα του οδηγού δεν αποτελεί και εγγύηση για την υπεύθυνη οδική συμπεριφορά. Ακόμη και στις χώρες όπου η νομοθεσία είναι αυστηρή και οι απόψεις των οδηγών συγκλίνουν στην συνειδητοποίηση του προβλήματος, ένας αξιοπρόσεκτος αριθμός οδηγών δήλωσε ότι οδηγεί έχοντας καταναλώσει μια σημαντική ποσότητα αλκοόλ. Όμως σε κάθε περίπτωση, πρέπει να αντιμετωπίζονται δύο διαφορετικά προβλήματα, τα οποία είναι: η υποτίμηση του κινδύνου της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ από το “μέσο” οδηγό και η συμπεριφορά αυτών που διαπράττουν συστηματικά την παράβαση αυτή. Γεγονός που πρέπει να γίνει κατανοητό και από την τροχαία έτσι ώστε να επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα από τον έλεγχο της περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.

Επίσης, ο αντιληπτός κίνδυνος των οδηγών να υποβληθούν σε έλεγχο της περιεκτικότητας του αλκοόλ στο αίμα τους σε μια τυπική μετακίνηση αναψυχής είναι χαμηλός. Περισσότερο από το ένα τρίτο των οδηγών (το 37% από τις χώρες της

Ευρώπης), δήλωσε ότι σε μια τυπική μετακίνηση αναψυχής δεν θα υποστούν ποτέ έλεγχο της περιεκτικότητας του αλκοόλ στο αίμα τους (αλκοτέστ) και το 36% ισχυρίστηκε πως σπάνια αναμένουν να ελεγχθούν.

- Τέλος, η εφαρμογή αυστηρότερων ποινικών κυρώσεων απαιτείται σε πολλές χώρες. Όμως, ακόμα και όταν πραγματοποιούνται τέτοιας μορφής έλεγχοι σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και τόπο (για παράδειγμα κάθε Σάββατο βράδυ όπου οι οδηγοί είναι περισσότερο πιθανό να οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ), η αύξηση του αντιληπτού κινδύνου υποβολής σε έλεγχο αναιρεί όποια θετικά αποτελέσματα έχει.

4. Χρήση της ζώνης ασφαλείας

Το ποσοστό των οχημάτων που διέθεταν ζώνες ασφαλείας στα μπροστινά καθίσματα υπήρξε υψηλό σε όλα τα κράτη που συμμετείχαν στην έρευνα. Τα αποτελέσματα από την άλλη πλευρά στην ερώτηση περί ατομικής χρήσης των ζωνών ασφαλείας, παρουσίασαν σχετικά χαμηλά ποσοστά κατάφασης σε χώρες όπως η Ελλάδα, η Ιταλία και το Βέλγιο για όλες τις κατηγορίες οδού.

Τα αποτελέσματα δείχνουν, ότι σε κάθε χώρα μια μεγάλη πλειοψηφία οδηγών συμφωνούν ότι η χρήση των ζωνών ασφαλείας μειώνει τον κίνδυνο σοβαρού τραυματισμού. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι οι οδηγοί αντιλαμβάνονται πόσο σοβαρό είναι το θέμα της χρήσης των ζωνών ασφαλείας.

Επίσης, οι οδηγοί που δήλωσαν πως η χρήση ζωνών ασφαλείας δεν είναι και τόσο απαραίτητη όταν οδηγούν προσεκτικά, φάνηκε ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες σπανιότερα. Τα αποτελέσματα αυτά υποδεικνύουν ότι υπάρχουν αρκετοί οδηγοί οι οποίοι συμφωνούν στο ότι οι ζώνες ασφαλείας είναι χρήσιμες στην περίπτωση ατυχήματος αλλά δεν πιστεύουν ότι οι ίδιοι θα εμπλακούν σε ατύχημα, διότι οδηγούν προσεκτικά.

Τέλος, τα αποτελέσματα υποστήριξαν και ένα προγενέστερο εύρημα δηλαδή ότι τα ποσοστά χρήσης των ζωνών ασφαλείας είναι γενικά χαμηλότερα στις αστικές οδούς παρά στις υπεραστικές οδούς. Αυτός είναι ο κανόνας σε όλα τα κράτη, παρά το ότι υπάρχουν ισχυρότατες ενδείξεις πως οι ζώνες είναι περισσότερο αποτελεσματικές στις χαμηλές ταχύτητες, οι οποίες και πιθανότερα αναπτύσσονται στις κατοικημένες περιοχές. Ένας λόγος για το φαινόμενο αυτό, είναι πως σε πολλές χώρες η πρώτη υποχρεωτική καθιέρωση της χρήσης των ζωνών ασφαλείας έγινε αρχικά για τις υπεραστικές οδούς δημιουργώντας πιθανόν την εντύπωση ότι οι ζώνες είναι λιγότερο αποτελεσματικές στις κατοικημένες περιοχές.

5. Διάφορα θέματα

Με βάση τα κοινωνικό-δημογραφικά στοιχεία (ηλικία, φύλο, οικογενειακή κατάσταση, διανυθέντα χιλιόμετρα, κτλ.), παρατηρήθηκε ότι εκείνοι που διανύουν τα περισσότερα χιλιόμετρα ετησίως και διαθέτουν τα υψηλότερα εισοδήματα, παρουσιάζονται γενικά αντίθετοι στη λήψη αυξημένων μέτρων για την οδική ασφάλεια και στην πρόβλεψη αυστηρότερων ποινών για τους παραβάτες.

Επίσης, οι οδηγοί οι οποίοι διανύουν πολλά χιλιόμετρα και παράλληλα διαθέτουν υψηλό μορφωτικό επίπεδο και ζουν σε αστικές περιοχές παρουσιάζονται να έχουν αυτοπεποίθηση στον τρόπο που οδηγούν και θεωρούν πως ο μόνος κίνδυνος που τους αφορά και μπορεί να τους προξενήσει ατύχημα, είναι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Οδηγούν ταχύτερα από παλαιότερα και παραβιάζουν συχνά τα όρια ταχύτητας, τα οποία και επιθυμούν να αυξηθούν και υποτιμούν τους κινδύνους κατά την οδήγηση.

Ακόμα, οι ηλικιωμένοι οδηγοί δήλωσαν ότι είναι περισσότερο ασφαλές να ακολουθούν το προπορευόμενο όχημα κατά την κίνηση τους σε οδό με ανεπαρκή φωτισμό παρά να εμπιστεύονται μόνο το φωτισμό αλλά και ότι οδηγούν λιγότερο επικίνδυνα από τους άλλους οδηγούς. Οι οδηγοί νεαρής ηλικίας δήλωσαν πως οδηγούν περισσότερο ριψοκίνδυνα από τους άλλους οδηγούς και ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας, σε αντίθεση με τους ηλικιωμένους οδηγούς οι οποίοι παρουσιάστηκαν λιγότερο πεπεισμένοι για την αποτελεσματικότητα τους. Γενικά, οι ηλικιωμένοι οδηγοί δήλωσαν σε μεγαλύτερο ποσοστό ότι συμμορφώνονται με τα μέτρα για την ταχύτητα και το αλκοόλ, από ότι οι νεότεροι οδηγοί.

Τέλος, οι γυναίκες οδηγοί όλων των ηλικιών δήλωσαν ότι συμμορφώνονται με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (τήρηση των ορίων ταχύτητας, τήρηση του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, χρήση της ζώνης ασφαλείας) ενώ οι άντρες οδηγοί μόνο της ηλικιακής κατηγορίας άνω των 55 ετών, δήλωσαν ότι συμμορφώνεται με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

6. Στάση και προτεινόμενα μέτρα σε επίπεδο κρατών

Οι σημαντικές αποκλίσεις ανάμεσα στην συμπεριφορά που ακολουθούν οι οδηγοί των διαφόρων κρατών, όπως αυτές προσδιορίστηκαν από την έρευνα, οδήγησαν στις ακόλουθες διαπιστώσεις σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο κρατών.

- Οι Αυστριακοί, πρέπει να βελτιωθούν στο θέμα της συμμόρφωσης με τα όρια ταχύτητας.
- Οι Βέλγοι, πρέπει να στοχεύσουν στην αύξηση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, καθώς και στην αποδοχή του μεγίστου αποδεκτού ορίου των 0.5 mg/lт αλκοόλ στο αίμα. Σχετικά με τα υφιστάμενα όρια ταχύτητας υπάρχει μια γενικότερη έλλειψη αποδοχής.
- Οι Φινλανδοί, πρέπει να προσέξουν τις μικρές ομάδες οδηγών που εμφανίζουν υψηλό κίνδυνο περιστασιακής αλλά υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλ.
- Οι Γάλλοι, πρέπει να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στην αποτελεσματικότητα της χρήσης της ζώνης ασφαλείας.
- Οι Γερμανοί, πρέπει να βελτιώσουν τη θέση τους αναφορικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ιδιαίτερα στην περίπτωση που ληφθεί η απόφαση για μείωση του μεγίστου αποδεκτού ορίου αλκοόλ στο αίμα των 0.5 mg/lт.

- Οι Έλληνες, παρουσιάζουν κακή εικόνα όσον αφορά την οδήγηση και το αλκοόλ. Το μέγιστο αποδεκτό όριο αλκοόλ στο αίμα πρέπει να μειωθεί στο 0.5 mg/l. Υπάρχει αξιοσημείωτο περιθώριο για βελτίωση στο θέμα της χρήσης των ζωνών ασφαλείας. Γενικά, το επίπεδο αστυνόμευσης εμφανίζεται χαμηλό.
- Οι Ιρλανδοί, έχουν και αυτοί ομάδα οδηγών που καταναλώνουν περιστασιακά μεγάλες ποσότητες αλκοόλ. Το μέγιστο αποδεκτό όριο αλκοόλ στο αίμα είναι υψηλό και οι έλεγχοι για αυτό σπάνιοι.
- Οι Ιταλοί, έχουν μια συνήθη συμπεριφορά απέναντι στην οδήγηση και το αλκοόλ και παρουσιάζουν λογικά περιστατικά υπέρβασης με μικρή μάλιστα αστυνόμευση. Παρόλα αυτά, υπάρχει περιθώριο για βελτίωση τόσο στο θέμα αυτό όσο και στο θέμα της χρήση των ζωνών ασφαλείας.
- Οι Δανοί, πρέπει να αυξήσουν την εμπιστοσύνη τους απέναντι στις ζώνες ασφαλείας.
- Οι Πορτογάλοι, παρουσιάζουν συχνά περιστατικά οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Έχει σημειωθεί πρόοδος στη χρήση των ζωνών ασφαλείας, μετά την ενίσχυση του νόμου, αλλά απαιτείται περισσότερη εμπιστοσύνη στην αποτελεσματικότητα τους για να βελτιωθεί η κατάσταση. Η ταχύτητα αποτελεί έναν ακόμα τομέα για τον οποίο οι Πορτογάλοι υποτιμούν τον συνεπαγόμενο κίνδυνο.
- Οι Ισπανοί, μπορούν να βελτιώσουν τα ποσοστά στη χρήση των ζωνών ασφαλείας.
- Οι Σουηδοί, χρειάζονται βελτίωση μόνο σε ένα μικρό ποσοστό οδηγών οι οποίοι δεν επιδέχονται εύκολα βελτίωση. Ο πειρασμός στον οποίο οι Σουηδοί δείχνουν ότι εύκολα υποκύπτουν είναι η ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας.
- Οι οδηγοί από το Ηνωμένο Βασίλειο, πρέπει να ενημερωθούν περισσότερο σχετικά με τους περιορισμούς γύρω από την κατανάλωση αλκοόλ και την οδήγηση, διότι παρουσιάζονται περισσότερο ανενημέρωτοι από κάθε άλλο Ευρωπαίο πολίτη.
- Οι Τσέχοι, πρέπει να διενεργούν περισσότερους έλεγχοι για την περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα των οδηγών.
- Οι Ούγγροι, πρέπει να αυξήσουν το επίπεδο αστυνόμευσης, καθώς είναι πολύ χαμηλό. Περισσότερη πληροφόρηση για τη χρήση των ζωνών ασφαλείας κρίνεται απαραίτητη.
- Οι Πολωνοί, παρουσιάζουν υψηλό κίνδυνο περιστασιακής αλλά υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλ. Οι έλεγχοι πρέπει να είναι συχνότεροι. Η ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας συνδέεται με τις οδούς που βρίσκονται σε κατοικημένες περιοχές.

- Οι Σλοβάκοι, φαίνεται ότι συμμορφώνονται με τα μέτρα απέναντι στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ αλλά οι έλεγχοι είναι πολύ σπάνιοι. Η χρήση των ζωνών ασφαλείας είναι χαμηλή και διατυπώνεται η απαίτηση για αύξηση του ισχύοντος ορίου ταχύτητας.
- Οι Σλοβένοι, φαίνεται να χρειάζονται περισσότερη αστυνόμευση, όσον αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Οι κινήσεις για τον περιορισμό της υπερβολικής ταχύτητας φαίνονται δικαιολογημένες και ίσως πρέπει να αυξηθούν.
- Οι Ελβετοί, παρουσιάζουν υψηλή παραβίαση των νομίμων ορίων κατανάλωσης αλκοόλ κατά την οδήγηση, οπότε πρέπει να αυξηθεί η αστυνόμευση. Η περισσότερη πληροφόρηση για τη χρήση των ζωνών ασφαλείας θα βελτιώσει την συχνότητα χρήσης τους. Η ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας συνδέεται με τις οδούς που βρίσκονται σε κατοικημένες περιοχές, όπου μπορούν να ληφθούν μέτρα αντιμετώπισης της.

2.5.2. “Έρευνα σε εθνική κλίμακα για τις απόψεις των οδηγών και τη γνώση τους σχετικά με τα όρια ταχύτητας”, (Mostyn, B.J., Sheppard, D., 1980)⁽²²⁾

Η έρευνα αυτή, πραγματοποιήθηκε στην Αγγλία το 1976 και είχε ως στόχο τον προσδιορισμό των αιτιών που ωθούν ένα μεγάλο ποσοστό οδηγών στη μη τήρηση, ορισμένες φορές, των ορίων ταχύτητας. Για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου διαμορφώθηκε, μετά από την προκαταρκτική έρευνα (pilot study), ένα ερωτηματολόγιο το οποίο συμπληρώθηκε από 1.012 οδηγούς. Η επιλογή του δείγματος, βασίστηκε σε δημογραφικά χαρακτηριστικά του ενήλικου πληθυσμού της Μεγάλης Βρετανίας.

Μετά από κάποιες ερωτήσεις, οι οποίες αναφέρονταν στα προσωπικά στοιχεία των ερωτηθέντων (ηλικία, τύπος οχήματος που οδηγούν, εμπειρία σε έτη, κτλ.), υπήρχαν ερωτήσεις που στόχευαν στην εξέταση της ικανότητας των οδηγών να περιγράψουν τον τρόπο με τον οποίο αναγνώριζαν τα όρια ταχύτητας. Όπως είχε παρατηρηθεί από την προκαταρκτική έρευνα και επιβεβαιώθηκε στην οριστική, πολλοί οδηγοί δεν αναγνώρισαν πλήρως ποιο όριο ταχύτητας ίσχυε σε συγκεκριμένο τμήμα της οδού. Γεγονός που μάλλον οφείλεται στις συχνές αλλαγές των ορίων ταχύτητας που είχαν λάβει χώρα κατά τη διάρκεια της έρευνας, με αποτέλεσμα να προκαλέσουν σύγχυση στους ερωτηθέντες.

Τα κυριότερα συμπεράσματα της έρευνας, που προέκυψαν από την στατιστική επεξεργασία των απαντήσεων, είναι τα ακόλουθα:

- Το 44% των ερωτηθέντων οδηγών, δήλωσε ότι δεν είναι απαραίτητο να γίνουν αλλαγές στα υπάρχοντα όρια ταχύτητας.
- Όσον αφορά, τη μείωση των οδικών ατυχημάτων εάν τα όρια ταχύτητας τηρούνταν πάντοτε, το 7% των ερωτηθέντων οδηγών δήλωσε ότι τα οδικά ατυχήματα θα μειώνονταν κατά 75%, το 31% των ερωτηθέντων οδηγών δήλωσε ότι τα οδικά ατυχήματα θα μειώνονταν κατά 50%, επίσης το 31% των

οδηγών ότι θα μειώνονταν κατά 25% και τέλος 31% των ερωτηθέντων οδηγών υποστήριξε ότι τα οδικά ατυχήματα θα μειώνονταν λιγότερο από 25% έως καθόλου. Ενώ, η συντριπτική πλειοψηφία του δείγματος, που ανέρχεται σε ποσοστό 79%, δήλωσε ότι χωρίς όρια ταχύτητας δεν θα υπήρχε ασφάλεια στους δρόμους.

- Οι οδηγοί αισθάνθηκαν γενικά ότι τα όρια ταχύτητας είναι χρήσιμα ως υπόδειξη παρά το γεγονός ότι αποδέχονταν την επιβολή περιοριστικών ρυθμίσεων, όχι όμως για τους ίδιους αλλά για τους υπόλοιπους οδηγούς
- Οι οδηγοί που είχαν διωχθεί ποινικά για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, καθώς και οι μικρότερης ηλικίας αλλά και οι άντρες οδηγοί, ήταν περισσότερο υπέρ της ελεύθερης επιλογής της ταχύτητας κυκλοφορίας και λιγότερο υπέρ των ορίων ταχύτητας.
- Οι νέοι οδηγοί (από 17 έως 24 ετών) και οι άντρες οδηγοί, παρατηρήθηκε ότι είναι οι οδηγοί που τους ευχαριστεί η γρήγορη οδήγηση. Αντίθετα, παρατηρήθηκε πως οι οδηγοί οι οποίοι είτε φοβούνται, είτε έχουν αρνητική στάση απέναντι στη γρήγορη οδήγηση, είναι κυρίως οι γυναίκες οδηγοί και οι οδηγοί που διανύουν ετησίως 8.000 χιλιόμετρα ή λιγότερα.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει και ένα άλλο μέρος της έρευνας, που περιελάμβανε έναν κατάλογο με πιθανούς λόγους μη τήρησης των ορίων ταχύτητας, στον οποίο οι οδηγοί καλούνταν να επιλέξουν τους λόγους για τους οποίους τόσο οι ίδιοι όσο και οι άλλοι οδηγοί, παραβίαζαν αυτά τα όρια. Προκείμενου, να εξεταστούν τυχόν “εγωιστικές” ή “αντικοινωνικές” τάσεις των οδηγών όσον αφορά την υπέρβαση των ορίων ταχύτητας, πραγματοποιήθηκε ανάλυση παραγόντων, από την οποία προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα για τους “τύπους” οδηγών:

- Οι “τύποι” οδηγών, που προέκυψαν από τις απαντήσεις των οδηγών για τους άλλους, είναι: οι ανυπόμονοι “τύποι” οδηγών, οι διαφωνούντες με τα όρια ταχύτητας, οι μη έχοντες επίγνωση των ορίων ταχύτητας λόγω άγνοιας ή απροσεξίας, οι “τύποι” οδηγών που θεωρούν ότι πρέπει οι ίδιοι να αποφασίζουν για την ταχύτητα κίνησης τους και αυτοί που παραβιάζουν τα όρια, λόγω του ότι βρίσκονται σε κατάσταση αναστάτωσης.
- Οι “τύποι” οδηγών, που προέκυψαν από τις απαντήσεις των οδηγών για τους ίδιους, είναι: οι οδηγοί που κατηγορούν το οδικό περιβάλλον, αυτοί που παραβιάζουν τα όρια λόγω προσωπικής επιλογής, οι οδηγοί που αναπτύσσουν αυξημένη ταχύτητα λόγω του ότι αντιμετωπίζουν προσωπικά προβλήματα και τέλος αυτοί που δεν μπορεί να αντισταθούν στην ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων.

2.5.3. “Διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σχετικά με την παραβίαση των ορίων ταχύτητας”, (Καννελαΐδης, Γ., Γκόλιας, Ι., Ζαριφόπουλος, Κ., 1995)⁽¹⁴⁾

Η έρευνα αυτή διερεύνησε την στάση των οδηγών για θέματα οδικής ασφάλειας, σε υπεραστικές οδούς. Για την ανάλυση των απόψεων των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας, έγινε χρήση της βάσης δεδομένων που προέκυψε από την συμπλήρωση ενός ερωτηματολογίου έρευνας απόψεων.

Η οριστική μορφή του ερωτηματολογίου προέκυψε μετά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας και περιελάμβανε τρία μέρη. Το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου, περιελάμβανε ερωτήσεις που σχετίζονταν με την εμπειρία των χρηστών ως προς την οδήγηση και τον τρόπο μετακίνησης με το όχημα τους, ενώ το δεύτερο μέρος αναφερόταν στις απόψεις των οδηγών σχετικά με τα όρια ταχύτητας και τους παράγοντες που τους ωθούν να τα παραβούν, στις υπεραστικές οδούς. Το τελευταίο μέρος του ερωτηματολογίου, περιελάμβανε ερωτήσεις που σχετίζονταν με τα προσωπικά στοιχεία των οδηγών (ηλικία, φύλο, κτλ.).

Η επιλογή του δείγματος των οδηγών για τη διεξαγωγή της έρευνας ήταν τυχαία έτσι ώστε να αντανakλά κατά τον καλύτερο τρόπο τον πληθυσμό από όπου ελήφθη. Για την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, έγινε χρήση της μεθόδου των άμεσων απαντήσεων όπου οι οδηγοί απάντησαν χωρίς τη μεσολάβηση του ερευνητή, παρά μόνο στη διανομή και στην συλλογή των ερωτηματολογίων. Έτσι, το τελικό μέγεθος του δείγματος ανήλθε σε 207 πλήρως συμπληρωμένα ερωτηματολόγια.

Η ηλικία των ερωτηθέντων κυμαινόταν από 18 έως 68 ετών, ενώ η οδηγητική τους εμπειρία, εκφρασμένη σε χρόνια, κυμαινόταν από 1 έως 42 χρόνια. Το δείγμα των οδηγών περιελάμβανε τόσο τον αντρικό όσο και το γυναικείο πληθυσμό αλλά και παντρεμένους ή μη οδηγούς, με παιδιά ή όχι. Το επίπεδο μόρφωσης τους, κάλυπτε ένα ευρύ φάσμα από πρωτοβάθμια έως πανεπιστημιακή εκπαίδευση. Ο κυβισμός των οχημάτων τους, κυμαινόταν από 600cc έως 2200cc ενώ η περίοδος ιδιοκτησίας των οχημάτων, από 1 έως 29 χρόνια.

Μετά από την στατιστική επεξεργασία του δείγματος, όπου διενεργήθηκε και ανάλυση παραγόντων, προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Οι οδηγοί, δήλωσαν ότι τηρούν περισσότερο τα όρια ταχύτητας που ισχύουν στις αστικές οδούς ενώ αντίθετα, παραβιάζουν σε μεγαλύτερο ποσοστό τα όρια ταχύτητας που ισχύουν στις υπεραστικές οδούς.
- Η έστω και μικρή συμβολή της πληροφόρησης, κατά τα έτη 1985 έως 1992, σε θέματα της οδικής ασφάλειας αλλά και η αύξηση των οδικών ατυχημάτων, εκτιμήθηκε ότι οδήγησε στη μείωση των παραβάσεων των ορίων ταχύτητας, κατά αυτά τα έτη, χωρίς όμως να παρατηρηθεί μείωση του ποσοστού αυτών που τηρούν σπάνια έως ποτέ τα όρια ταχύτητας. Βέβαια η πλειονότητα των οδηγών θεώρησαν πιθανό ή πάρα πολύ πιθανό να εμπλακούν σε ατύχημα, πράγμα που δείχνει ότι οι χρήστες του οδικού δικτύου έχουν ένα αρνητικό αίσθημα ασφάλειας όταν κινούνται στο υπεραστικό οδικό δίκτυο.

- Η ηλικία των οδηγών καθώς και η οικογενειακή τους κατάσταση φάνηκε ότι επηρεάζουν τη διαμόρφωση των απόψεων τους, για την τήρηση των ορίων ταχύτητας. Οι μεγαλύτερης ηλικίας οδηγοί (άνω των 35 ετών) και οι έγγαμοι με παιδιά, δήλωσαν ότι παραβιάζουν σπανιότερα τα όρια ταχύτητας. Αντίθετα το φύλο ή η εμπειρία σε έτη οδήγηση αυτοκίνητου, δεν φάνηκε να επηρεάζουν τις απόψεις των οδηγών, για την τήρηση των ορίων ταχύτητας. Όμως, οι γυναίκες οδηγοί παρατηρήθηκε ότι είναι πιο συντηρητικές απέναντι στα όρια ταχύτητας, ανεξάρτητα από την ηλικία τους και τον κυβισμό του οχήματος τους.
- Η πλειοψηφία των οδηγών, υποστήριξε την ύπαρξη των ορίων ταχύτητας αρκεί να είναι αξιόπιστα.
- Οι οδηγοί, που θεωρούν επικίνδυνα την οδήγηση στο υπεραστικό δίκτυο, δήλωσαν ότι σέβονται τα όρια ταχύτητας πιο συχνά από τους άλλους οδηγούς.
- Παρατηρήθηκε ότι οι οδηγοί που δηλώνουν ότι σέβονται τα όρια ταχύτητας θεωρούν τη μη τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας ως οδική συμπεριφορά που αυξάνει τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχήματος. Σύμφωνα με τη γνώμη τους, η αύξηση του κινδύνου πρόκλησης ατυχήματος οφείλεται στα χαρακτηριστικά οδήγησης που προσδιορίζουν αυτού του είδους την συμπεριφορά και που είναι: ο μη σεβασμός των ορίων ταχύτητας, η υποεκτίμηση του κινδύνου και η τυχόν υπερεκτίμηση των ικανοτήτων των οδηγών και των δυνατοτήτων των οχημάτων και τέλος η μικρή πιθανότητα ελέγχου παραβάσεων και τιμωρίας.
- Οι οδηγοί οχημάτων μεγάλου κυβισμού, δήλωσαν ότι δεν σέβονται τα όρια ταχύτητας, τόσο συχνά, λόγω των δυνατοτήτων των οχημάτων τους να αντεπεξέλθουν σε δύσκολες καταστάσεις κατά την οδήγηση. Αντίθετα οι οδηγοί οχημάτων μικρού κυβισμού (κάτω από 1.400cc), δήλωσαν ότι γενικά τηρούν τα όρια ταχύτητας.
- Η πλειοψηφία των οδηγών, θεώρησε ότι η αστυνόμευση θα μπορούσε να συμβάλει αρκετά στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων. Παρόλα αυτά, η αστυνόμευση δεν θεωρήθηκε επαρκής.

2.5.4. “Οι απόψεις των Ελλήνων οδηγών σε θέματα οδικής ασφάλειας”, (Κανελλαΐδης, Γ., Γιαννής, Γ., Χαρβάτης, Μ., 1997)⁽¹⁵⁾

Η έρευνα αυτή, πραγματοποιήθηκε από το εργαστήριο Οδοποιίας του Ε.Μ.Π. το 1997 και είχε ως στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των Ελλήνων οδηγών αναφορικά με την οδική ασφάλεια, σε υπεραστικές οδούς. Η παρούσα έρευνα, ήταν ταυτόσημη με την έρευνα που διεξήγαγε τον Οκτώβριο του 1985 το εργαστήριο Οδοποιίας του Ε.Μ.Π., γεγονός που έδωσε τη δυνατότητα για συγκριτική ανάλυση των αποτελεσμάτων των δυο ερευνών. Για την ανάλυση των απόψεων των οδηγών, έγινε χρήση της βάσης δεδομένων που προέκυψε από την συμπλήρωση ενός ερωτηματολογίου έρευνας απόψεων, ταυτόσημο με αυτό της πρώτης έρευνας.

Η οριστική μορφή του ερωτηματολογίου, προέκυψε μετά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας και αποτελούνταν από 5 μέρη και συνολικά 31 ερωτήσεις. Το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου, περιελάμβανε ερωτήσεις που σχετίζονταν γενικά με την οδήγηση και τα χαρακτηριστικά των οχημάτων, ενώ το δεύτερο μέρος αναφερόταν στις απόψεις των οδηγών σχετικά με τα όρια ταχύτητας. Το τρίτο μέρος του ερωτηματολογίου, περιελάμβανε ερωτήσεις για γενικά θέματα οδικής ασφάλειας όπως οι παράγοντες πρόκλησης των οδικών ατυχημάτων και η αστυνόμευση. Το τέταρτο μέρος του ερωτηματολογίου, περιελάμβανε ερωτήσεις σχετικά με την πιθανότητα εμπλοκής σε οδικό ατύχημα, τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη γενική οδική συμπεριφορά των οδηγών. Το τελευταίο μέρος του ερωτηματολογίου, περιελάμβανε ερωτήσεις που σχετίζονταν με τα προσωπικά στοιχεία των οδηγών (ηλικία, φύλο, μορφωτικό επίπεδο, επάγγελμα).

Η επιλογή του δείγματος των οδηγών για τη διεξαγωγή της έρευνας ήταν τυχαία έτσι ώστε να αντανakλά κατά τον καλύτερο τρόπο τον πληθυσμό από όπου ελήφθη. Έτσι, το τελικό μέγεθος του δείγματος ανήλθε σε 251 πλήρως συμπληρωμένα ερωτηματολόγια. Το δείγμα αποτελούνταν από 29% γυναίκες και 71% άντρες οδηγούς, των οποίων η ηλικία κυμαινόταν από 18 έως 76 ετών.

Μετά από την στατιστική επεξεργασία του δείγματος, σύμφωνα με τη μέθοδο της παραμετρικής στατιστικής ανάλυσης αλλά και την συγκριτική ανάλυση με τα αποτελέσματα της πρώτης έρευνας, προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Από τις δύο έρευνες, προέκυψε ότι οι χρήστες θεωρούν τον ανθρώπινο παράγοντα ως τον σπουδαιότερο στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων. Ενώ τα χαρακτηριστικά που αυξάνουν τον κίνδυνο πρόκλησης ατυχημάτων, σύμφωνα με τους οδηγούς είναι η επιθετική οδήγηση, η αντικανονική προσπέραση, η λανθάνουσα αντίληψη των συνθηκών της κυκλοφορίας, η λάθος εκτίμηση της ταχύτητας των υπολοίπων οδηγών, η μη προσαρμογή της ταχύτητας στις εκάστοτε κυκλοφοριακές συνθήκες, η κακή φυσική κατάσταση του οδηγού και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ.
- Η πλειοψηφία των οδηγών του δείγματος, τόσο το 1985 όσο και το 1997, θεώρησε πως η αστυνόμευση μπορεί να συμβάλει σε σημαντικό βαθμό στη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Το γεγονός αυτό μπορεί να σημαίνει πως το θέμα της οδικής ασφάλειας αποτελεί ένα ευρύτερο κοινωνικό πρόβλημα, με αποτέλεσμα οι οδηγοί να αναγκάζονται να πιστέψουν περισσότερο στη βοήθεια της αστυνομίας. Παρόλα αυτά, η παρουσία της αστυνομίας και η αστυνόμευση της κυκλοφορίας στις υπεραστικές οδούς κρίθηκε ανεπαρκής, τόσο το 1985 όσο και το 1997.
- Αναφορικά, με την στάση των οδηγών απέναντι στα όρια ταχύτητας παρατηρήθηκε ότι οι οδηγοί μικρής ηλικίας (από 18 έως 24 ετών) δήλωσαν στην πλειοψηφία τους ότι γενικά δεν τηρούν τα όρια ταχύτητας. Αντίθετα, οι οδηγοί μεγαλύτερης ηλικίας (άνω των 35 ετών) δήλωσαν ότι γενικά τηρούν τα όρια ταχύτητας. Επίσης, παρατηρήθηκε ότι οι οδηγοί που χρησιμοποιούσαν αυτοκίνητα υψηλού κυβισμού δήλωσαν ότι συνήθως δεν τηρούν τα όρια ταχύτητας, λόγω ακριβώς της ικανότητας του αυτοκινήτου να αντεπεξέλθει σε κάποιες δύσκολες καταστάσεις που μπορούν να εμφανιστούν κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Αντίθετα, οι οδηγοί με αυτοκίνητο μικρού κυβισμού

(κάτω από 1.400 κυβικά εκατοστά) δήλωσαν ότι γενικά τηρούν τα όρια ταχύτητας. Ακόμα, οι οδηγοί που θεώρησαν την οδήγηση επικίνδυνη δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από τους άλλους οδηγούς, στις υπεραστικές οδούς. Τέλος, οι γυναίκες οδηγοί παρουσιάστηκαν πιο συντηρητικές από ότι οι άντρες απέναντι στα όρια ταχύτητας, ανεξαρτήτως της ηλικίας τους και του κυβισμού του οχήματος τους. Τα συμπεράσματα αυτά που αφορούν τα όρια ταχύτητας συμφωνούν με τα συμπεράσματα που προκύπτουν από άλλες έρευνες.

- Αναφορικά, με την στάση των οδηγών απέναντι στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, από την παρούσα έρευνα σε αντίθεση με πολλές άλλες, προέκυψε ότι η ηλικία είναι ένας παράγοντας ανεξάρτητος έναντι της στάσης που θα κρατήσει ο οδηγός απέναντι στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Επίσης, προέκυψε ότι οι γυναίκες οδηγοί, είναι πιο προσεκτικές και συντηρητικές σε ότι αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ σε σχέση με τους υπόλοιπους οδηγούς, ενώ οι οδηγοί που ετησίως διανύουν πολλά χιλιόμετρα σε υπεραστικές οδούς (άνω των 15.000 χλμ.), έχουν την τάση να μην οδηγούν εάν έχουν καταναλώσει κάποια ποσότητα αλκοόλ.

2.5.5. “Ισπανόφωνοι, Έγχρωμοι και Λευκοί που οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ: αποτελέσματα από την Εθνική Έρευνα Αλκοόλ του 1995”, (Caetano, R., Clark, C. L., 1998)⁽⁴⁾

Η παρούσα έρευνα, είχε ως στόχο τη διερεύνηση των υποδειγμάτων και των προβλέψεων για την προσωπική δήλωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ μεταξύ των Ισπανόφωνων (ως ένα σύνολο), των Έγχρωμων και των Λευκών. Για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου, χρησιμοποιήθηκε εθνικής κλίμακας βάση δεδομένων έτσι ώστε να γίνει κατανοητή η σχέση μεταξύ της εθνικότητας και της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ.

Για τη διερεύνηση των απόψεων έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, χρησιμοποιήθηκε ένα ερωτηματολόγιο έρευνας απόψεων το οποίο συμπληρώθηκε με την υποβολή των ερωτήσεων από εκπαιδευμένους ερευνητές στους χρήστες και καταγραφή των απαντήσεων τους (συνέντευξη-ερωτηματολόγιο έμμεσων απαντήσεων), σε διάρκεια μίας ώρας. Το δείγμα, ήταν αντιπροσωπευτικό από ενήλικες (άνω των 18 ετών) οι οποίοι διέμεναν με την οικογένειά τους. Έτσι, το τελικό μέγεθος του δείγματος ανήλθε σε 1.582 Έγχρωμους, σε 1.585 Ισπανόφωνους και σε 1.636 Λευκούς.

Από την στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας απόψεων, προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Στην πλειονότητα των ερωτήσεων που τέθηκαν για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν μεγαλύτερη “συμμόρφωση” στο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση από ότι άντρες οδηγοί, για όλες τις εθνικότητες. Επίσης, οι άντρες οδηγοί δήλωσαν σε μεγαλύτερο βαθμό ότι οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ, από ότι οι γυναίκες οδηγοί.

- Οι Λευκοί, οι Ισπανόφωνοι και οι Εγγρωμοί άντρες οδηγοί δήλωσαν ότι τον τελευταίο χρόνο οδήγησαν έχοντας καταναλώσει αλκοόλ που θα τους οδηγούσε σε σύλληψη αν υποβαλλόντουσαν σε αλκοτέστ σε ποσοστό αντίστοιχα 22%, 21% και 14%. Ενώ, το ποσοστό για τις γυναίκες οδηγούς της ίδιας εθνικότητας ήταν αντίστοιχα 7%, 6% και 3%.
- Περίπου, το 50% όλων των αντρών και το 40% όλων των γυναικών οδηγών αλλά και το 10% όλων των ερωτηθέντων δήλωσαν ότι τον τελευταίο χρόνο ήταν επιβάτες σε αυτοκίνητο όπου ο οδηγός είχε καταναλώσει μεγάλη ποσότητα αλκοόλ.
- Οι οδηγοί που δήλωσαν ότι οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ, υποστήριξαν ότι καταναλώνουν μεγαλύτερη ποσότητα αλκοόλ αλλά και ότι απαιτείται μεγαλύτερη ποσότητα αλκοόλ για να επηρεαστεί η ικανότητα οδήγησης τους, από ότι οι οδηγοί που δήλωσαν ότι δεν οδηγούν όταν έχουν καταναλώσει αλκοόλ.
- Από τους οδηγούς που δήλωσαν ότι τον τελευταίο χρόνο οδήγησαν έχοντας καταναλώσει αλκοόλ που θα τους οδηγούσε σε σύλληψη αν υποβαλλόντουσαν σε αλκοτέστ, το 65% των Λευκών, το 60% των Εγγρωμών και το 43% των Ισπανόφωνων δεν ήταν συστηματικοί καταναλωτές αλκοολούχων ποτών. Επίσης, οι οδηγοί που δήλωσαν ότι συνελήφθησαν για κατανάλωση αλκοόλ πάνω από το νόμιμο όριο κατά την οδήγηση, το 74% των Λευκών, το 67% των Εγγρωμών και το 62% των Ισπανόφωνων δεν ήταν συστηματικοί καταναλωτές αλκοολούχων ποτών.
- Μεταξύ των Λευκών και των Ισπανόφωνων, οι μεγαλύτερες ηλικίες οδηγών ήταν αρνητικά συσχετισμένες με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Επίσης, σε σχέση με όλους τους οδηγούς η μεγαλύτερης ηλικίας οδηγοί, οι άντρες οδηγοί και αυτοί που δήλωσαν ότι καταναλώνουν μεγάλη ποσότητα αλκοολούχων ποτών ήταν παράγοντες που συνδέθηκαν με αυξημένο “κίνδυνο” στο αν έχουν συλληφθεί για κατανάλωση αλκοόλ πάνω από το νόμιμο όριο κατά την οδήγηση.
- Τέλος, μεταξύ των Λευκών οδηγών αυτοί που δήλωσαν υψηλό οικογενειακό εισόδημα φάνηκε ότι οδηγούν σε μεγαλύτερο βαθμό υπό την επήρεια αλκοόλ, από ότι αυτοί χαμηλότερου οικογενειακού εισοδήματος.

2.5.6. “Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ από τους θαμώνες των νυχτερινών κέντρων στο Ισραήλ”, (Shinar, D., 1995)⁽²⁸⁾

Η παρούσα έρευνα, είχε ως στόχο τη μελέτη του επιπέδου της ενημέρωσης σχετικά με την επικινδυνότητα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και των υποδειγμάτων στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για τον επιλεχθέντα πληθυσμό μελέτης: θαμώνες των νυχτερινών κέντρων.

Για την επίτευξη του στόχου της έρευνας χρησιμοποιήθηκε ένα ερωτηματολόγιο έρευνας απόψεων και μετά την συμπλήρωση του ακολούθησε έλεγχος της συγκέντρωσης αλκοόλ στο αίμα. Το ερωτηματολόγιο αποτελούταν από 4 μέρη και

συνολικά 44 ερωτήσεις. Συμπληρώθηκε με την υποβολή των ερωτήσεων από τους ερευνητές στους χρήστες και καταγραφή των απαντήσεων τους (συνέντευξη-ερωτηματολόγιο έμμεσων απαντήσεων), σε διάρκεια από 15 έως 20 λεπτά, κατά την έξοδο των ερωτηθέντων από τα νυχτερινά κέντρα. Η επιλογή του δείγματος των οδηγών έγινε από τα 8 δημοφιλέστερα νυχτερινά κέντρα του Tel Aviv, από την Πέμπτη έως το Σάββατο (11:00 μ.μ. έως 3:00 π.μ.), στο χρονικό διάστημα από τον Ιανουάριο έως το Μάιο του 1993. Το τελικό μέγεθος του δείγματος ανήλθε σε 188 οδηγούς και των δύο φύλων (88% άντρες και 12% γυναίκες), ηλικίας από 18 έως 50 ετών με υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης.

Από την στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας απόψεων, προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Το 49% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι είχε καταναλώσει από 1 έως 2 αλκοολούχα ποτά ενώ το 1% δεν μπορούσε να θυμηθεί την ποσότητα αλκοόλ που είχε καταναλώσει.
- Η περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα τους κυμαινόταν από 0,00 έως 0,18 gr/lit. Το 19% των οδηγών παρουσίασε περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα $\geq 0,05$ gr/lit και το 5% παρουσίασε περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα $\geq 0,10$ gr/lit.
- Επίσης, φάνηκε θετική και όχι στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των οδηγών που δήλωσαν ότι κατανάλωσαν αλκοολούχο ποτό και αυτών που το πράρτουν “συνήθως”.
- Το 51% των οδηγών δήλωσαν ότι θα οδηγούσαν οι ίδιοι μετά την αποχώρηση τους από το νυχτερινό κέντρο, σε αντίθεση με το υπόλοιπο 49%. Οι οδηγοί που δήλωσαν ότι θα οδηγήσουν κατά την αποχώρηση τους από το νυχτερινό κέντρο φάνηκε ότι κατανάλωσαν κατά μέσο όρο 2,9 αλκοολούχα ποτά ενώ οι υπόλοιποι 3,0 αλκοολούχα ποτά. Όμως και για τις δύο ομάδες οδηγών η περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα τους ήταν 0,02 gr/lit.
- Το 78% των ερωτηθέντων οδηγών περιγράφονται ως κοινωνικοί καταναλωτές αλκοόλ (καταναλώνουν αλκοόλ μόνο σε νυχτερινά κέντρα ή σε ιδιωτικές συγκεντρώσεις). Το 49% των ερωτηθέντων οδηγών δήλωσε ότι καταναλώνει αλκοολούχα ποτά μια φορά την εβδομάδα ή λιγότερο ενώ το 14% ότι πίνει καθημερινά.
- Η ποσότητα αλκοόλ που δήλωσαν οι οδηγοί ότι κατανάλωσαν παρουσίασε υψηλό βαθμό συσχέτισης με την ελεγχόμενη περιεκτικότητα αλκοόλ στο αίμα τους.
- Η λήψη της απόφασης, του να οδηγήσουν ή όχι, δεν παρουσίασε καμία συσχέτιση με την ποσότητα αλκοόλ που είχαν καταναλώσει. Επίσης, η πρόθεση τους να οδηγήσουν ήταν αρνητικά συσχετισμένη με την απόσταση που είχαν να διανύσουν, δηλαδή αυτοί που δήλωσαν ότι θα οδηγούσαν ανέφεραν απόσταση 20,6 km ενώ οι υπόλοιποι 13,3 km.

- Από το 11% των ερωτηθέντων οδηγών που ένιωσαν ότι έχουν καταναλώσει αρκετή ποσότητα αλκοόλ, το 30% δήλωσε ότι θα οδηγούσε, σε σύγκριση με το 54% αυτών που δεν ένιωσαν ότι έχουν καταναλώσει αρκετή ποσότητα αλκοόλ.
- Η μόνη μεταβλητή που είναι σίγουρα σημαντικά συσχετισμένη με την πρόθεση των ερωτηθέντων να οδηγήσουν μετά την αποχώρηση τους από το νυχτερινό κέντρο, είναι η ατομική δήλωση της συχνότητας του κατά πόσο συχνά οδηγούν αφού έχουν καταναλώσει αλκοόλ.
- Τέλος, η αντίληψη των ερωτηθέντων σχετικά με την κατανάλωση αλκοόλ και το αίσθημα του αν έχουν πιει, υποδεικνύει υψηλό επίπεδο άγνοιας. Το 42% δήλωσε ότι η κατανάλωση αλκοόλ δεν έχει καμία επίδραση σε αυτούς, το 40% ότι επηρεάζει τη διάθεση τους και το 10% ότι τους φέρνει υπνηλία.

2.5.7. “Μόρφωση των παραγόντων που σχετίζονται με την χρήση της ζώνης ασφαλείας στους νέους Έλληνες οδηγούς”, (Chliaoutakis, J. El., Gnardellis, C., Drakou, I., Darviri, C., Sboukis, V., 1999)⁽⁵⁾

Η παρούσα έρευνα, είχε ως στόχο τον προσδιορισμό και τη διασαφήνιση της σχέσης μεταξύ των προθέσεων των νέων οδηγών (αιτιολόγηση της χρήσης ή μη της ζώνης ασφαλείας) και της συμπεριφοράς τους (προσωπική δήλωση χρήσης της ζώνης ασφαλείας). Επιπροσθέτως, στόχος της μελέτης ήταν να αξιολογήσει τη χρήση της ζώνης ασφαλείας στους νέους οδηγούς σε σχέση με τον τύπο ταξιδιού τους.

Για τη διερεύνηση των απόψεων έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, χρησιμοποιήθηκε ένα ερωτηματολόγιο έρευνας απόψεων. Η οριστική μορφή του ερωτηματολογίου προέκυψε μετά τη διεξαγωγή της προκαταρκτικής έρευνας και αποτελούνταν από 4 μέρη και συνολικά 115 ερωτήσεις. Το ερωτηματολόγιο συμπληρώθηκε με την υποβολή των ερωτήσεων από τους ερευνητές στους χρήστες και καταγραφή των απαντήσεων τους (συνέντευξη-ερωτηματολόγιο έμμεσων απαντήσεων). Η επιλογή του δείγματος ήταν τυχαία από 10 δήμους στην περιοχή των Αθηνών. Η τελική αναθεωρημένη μορφή του ερωτηματολογίου, συμπληρώθηκε από 200 οδηγούς και των δύο φύλων, ηλικίας από 18 έως 24 ετών.

Από την στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας απόψεων, η οποία περιελάμβανε ανάλυση παραγόντων (factor analysis) και ανάλυση σύμφωνα με τη μέθοδο της πολλαπλής παλινδρόμησης (multiple regression analysis), προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Οι νέοι οδηγοί, δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας σε όλους τους τύπους ταξιδιού, σε χαμηλότερο βαθμό από το επίπεδο “συχνά”.
- Παρά το γεγονός, ότι οι απόψεις των νέων οδηγών για τη χρήση ή μη της ζώνης ασφαλείας ποικίλουν μόνο ένας περιορισμένος αριθμός από αυτούς σχετίζεται με την προσωπική δήλωση της συμπεριφοράς τους.

- Επίσης, φάνηκε ότι δεν υπάρχει ομοιομορφία μεταξύ των απόψεων των νέων οδηγών σε σχέση με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας και ότι ένα πρότυπο που θα περικλείει τους κύριους παράγοντες που σχετίζονται με τη χρήση ή μη της ζώνης ασφαλείας, μπορεί να αποκαλυφθεί.
- Τέλος, τόσο η αιτιολόγηση όσο και η συχνότητα χρήσης της ζώνης ασφαλείας παρατηρήθηκε ότι αποτελούν θέματα ιδιαίτερης πολυπλοκότητας.

2.5.8. “Διερεύνηση των απόψεων Ελλήνων ηλικιωμένων οδηγών για θέματα ταχυτήτων και επικινδυνότητας σε υπεραστικές οδούς”, (Καραδήμας, Χ., 1996)⁽³⁹⁾

Η παρούσα διπλωματική εργασία, είχε ως στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των Ελλήνων ηλικιωμένων οδηγών για θέματα ταχυτήτων σε υπεραστικές οδούς καθώς και για την επικινδυνότητα αυτών των οδών. Ειδικότερα, ζητήθηκαν και αναλύθηκαν οι απόψεις τους για τα όρια ταχύτητας, για τα στοιχεία της οδού και του οδικού περιβάλλοντος που επηρεάζουν την επιλογή της ταχύτητας τους, στις στροφές των υπεραστικών οδών, για το τι θεωρούν “κίνδυνο” κατά την οδήγηση καθώς και για το ποια στοιχεία της οδού θεωρούν ότι μπορεί να τους οδηγήσουν σε επικίνδυνες καταστάσεις.

Προκειμένου, να διερευνηθούν οι απόψεις των ηλικιωμένων οδηγών για τα προαναφερθέντα θέματα, έγινε χρήση ενός ερωτηματολογίου έρευνας απόψεων. Η τελική αναθεωρημένη μορφή του ερωτηματολογίου, συμπληρώθηκε από 85 οδηγούς από τους οποίους οι 35 οδηγοί άνηκαν στην ηλικιακή κατηγορία από 57 έως 64 ετών και οι 50 οδηγοί άνηκαν στην ηλικιακή κατηγορία άνω των 65 ετών. Όσον αφορά, το φύλο από τους 85 οδηγούς, οι 71 ήταν άντρες και οι 14 γυναίκες οδηγοί.

Από την στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας απόψεων, προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Όλοι οι οδηγοί, δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας στις αστικές οδούς και σχεδόν όλοι δήλωσαν ότι τα τηρούν στις υπεραστικές οδούς. Επίσης, οι ηλικιωμένοι οδηγοί, δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας τόσο στις αστικές όσο και στις υπεραστικές οδούς, ενώ θεώρησαν ότι οι υπόλοιποι οδηγοί δεν έχουν την ίδια συμπεριφορά με αυτούς, στο θέμα των ορίων ταχύτητας.
- Οι ηλικιωμένοι οδηγοί, πρότειναν τη μείωση των υφιστάμενων ορίων ταχύτητας, σε αντίθεση με τους νεότερους οδηγούς. Ειδικότερα, πρότειναν σε μεγάλα ποσοστά όρια ταχύτητας μικρότερα και από τα υφιστάμενα.
- Οι ηλικιωμένοι οδηγοί, αξιολόγησαν τον εαυτό τους ως προς την ικανότητα τους στην οδήγηση στις υπεραστικές οδούς πολύ πιο αυστηρά, από ότι έκαναν οι οδηγοί των άλλων ηλικιών. Έτσι, οι ηλικιωμένοι οδηγοί δήλωσαν σε ποσοστό 65,9% ότι εκτιμούν πως έχουν οδηγητικές ικανότητες ίδιες με αυτές του “μέσου” οδηγού σε αντίθεση με τους νεότερους που δήλωσαν, σε ποσοστό 68%, καλύτεροι από το “μέσο” οδηγό.

- Η επιλογή της ταχύτητας, από τους ηλικιωμένους οδηγούς στα καμπύλα τμήματα υπεραστικών οδών καθορίζεται από τη χάραξη, τη μορφή της διατομής, τη δυνατότητα ασφαλούς ανάπτυξης ταχύτητας και την κατακόρυφη σήμανση. Στους νεότερους οδηγούς η επιλογή της ταχύτητας καθορίζεται από τα ίδια στοιχεία, με εξαίρεση τον παράγοντα της δυνατότητας ασφαλούς ανάπτυξης ταχύτητας, τη θέση του οποίου παίρνει ο διαχωρισμός των δυο ρευμάτων κυκλοφορίας. Οπότε, από όλους τους παράγοντες ο σημαντικότερος, για τους ηλικιωμένους είναι η δυνατότητα ασφαλούς ανάπτυξης ταχύτητας και για τους νεότερους οδηγούς, η κατακόρυφη σήμανση.
- Από τα προαναφερθέντα, φαίνεται ότι οι ηλικιωμένοι οδηγοί αντιλαμβάνονται ότι οι ικανότητες τους έχουν μειωθεί με την πάροδο των ετών, έτσι προκείμενου να συνεχίσουν να οδηγούν με ασφάλεια αντισταθμίζουν αυτή τη μείωση οδηγώντας με χαμηλές ταχύτητες, τηρώντας τα όρια ταχύτητας και αποφεύγοντας την οδήγηση κατά τις ώρες αιχμής.

2.5.9. “Διερεύνηση απόψεων και συμπεριφοράς οδηγών για θέματα οδήγησης σε αυτοκινητόδρομους” **(Ματσούρης, Ι., Παπαμητρόπουλος, Π., 1999)⁽⁴¹⁾**

Η παρούσα διπλωματική εργασία, είχε ως σκοπό τη διερεύνηση των απόψεων και της συμπεριφοράς των ηλικιωμένων και νέων οδηγών σε θέματα επικινδυνότητας και ταχυτήτων στους αυτοκινητόδρομους. Συγκεκριμένα, περιελάμβανε ένα πείραμα πεδίου και μια έρευνα απόψεων που πραγματοποιήθηκαν με τη χρήση δύο διαφορετικών ερωτηματολογίων.

Στο πείραμα πεδίου, συμμετείχαν 29 νέοι οδηγοί (από 18 έως 25 ετών) και 23 ηλικιωμένοι οδηγοί (άνω των 62 ετών). Το οδικό τμήμα που επιλέχθηκε, ήταν στη νέα Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας, από την Κηφισιά μέχρι τον ανισόπεδο κόμβο Μπογιατίου. Στην έρευνα απόψεων, συμμετείχαν 126 νέοι και 112 ηλικιωμένοι οδηγοί.

Από την στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων του πειράματος πεδίου, προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Παρατηρήθηκαν διαφορές στην συμπεριφορά των ηλικιωμένων οδηγών (άνω των 64 ετών) σε σχέση με εκείνους κάτω των 64 ετών. Οι οδηγοί κάτω των 64 ετών, ανέπτυσαν υψηλότερες ταχύτητες και πραγματοποιούσαν συχνότερα τον ελιγμό της προσπέρασης.
- Από τους νέους οδηγούς (από 18 έως 25 ετών), οι λιγότερο έμπειροι και οι γυναίκες οδηγοί βαθμολόγησαν πιο αυστηρά τα διάφορα οδικά στοιχεία, δηλαδή τα θεώρησαν πιο επικίνδυνα από ότι οι πιο έμπειροι οδηγοί.
- Οι “γρήγοροι” οδηγοί, φάνηκε ότι δεν τηρούν τα όρια ταχύτητας στον αυτοκινητόδρομο σε ποσοστό 80%, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους “αργούς” οδηγούς ήταν 14%. Επίσης, οι “αργοί” οδηγοί υποστήριξαν ότι τα

όρια ταχύτητας θα πρέπει να διατηρηθούν ή να αυξηθούν, ενώ οι “γρήγοροι” οδηγοί υποστήριζαν ότι τα όρια ταχύτητας θα πρέπει να αυξηθούν ή να καταργηθούν.

- Οι νέοι οδηγοί (από 18 έως 25 ετών) που δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας, είναι αυτοί που θεώρησαν ως λιγότερο επικίνδυνα διάφορα σημεία και ανέπτυξαν μεγαλύτερες ταχύτητες.
- Οι οδηγοί που υπερεκτιμούν τις ικανότητες τους, οδηγούν με ταχύτητα μεγαλύτερη από τη μέση και υποεκτιμούν τους κινδύνους σε σχέση με τους υπόλοιπους οδηγούς.

Από την στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της έρευνας απόψεων, προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Οι ηλικιωμένοι οδηγοί, δήλωσαν σε μεγαλύτερο ποσοστό, από ότι οι νέοι, ότι είναι καλύτεροι από το “μέσο” οδηγό.
- Οι ηλικιωμένοι με υψηλότερο μορφωτικό επίπεδο δήλωσαν ότι τα όρια ταχύτητας, στον αυτοκινητόδρομο, θα πρέπει να αυξηθούν.
- Η κατάσταση του οδοστρώματος, οι ακτίνες καμπυλότητας και η ορατότητα παίζουν καθοριστικό ρόλο στην επιλογή ταχύτητας, για τους οδηγούς που δήλωσαν ότι διανύουν περισσότερα από 5.000 χιλιόμετρα ετησίως.
- Οι οδηγοί που τάχθηκαν υπέρ της αύξησης των ορίων ταχύτητας, ήταν υψηλότερου μορφωτικού επιπέδου, πραγματοποιούσαν τον ελιγμό της προσπέρασης συχνότερα από ότι οι υπόλοιποι οδηγοί και επηρεάζονταν από στοιχεία που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην ελεύθερη ανάπτυξη της ταχύτητας τους.
- Οι οδηγοί ηλικίας άνω των 65 ετών, φάνηκε ότι υπερεκτιμούν τις ικανότητες τους. Οι οδηγοί κάτω των 22 ετών, δήλωσαν ότι διανύουν λιγότερα χιλιόμετρα από τους μεγαλύτερους τους και ότι γενικά τηρούν τα όρια ταχύτητας. Οι γυναίκες νέες οδηγοί, φάνηκε ότι δυσκολεύονται περισσότερο από ότι οι άλλοι οδηγοί έναντι των υψηλών ταχυτήτων κυκλοφορίας.

2.5.10. “Διερεύνηση απόψεων και συμπεριφοράς οδηγών στην Κύπρο σε θέματα οδήγησης σε αυτοκινητόδρομους και σύγκριση με οδηγούς στην Ελλάδα”, (Λουκά, Γ., 2000)⁽⁴⁰⁾

Η παρούσα διπλωματική εργασία, είχε ως βασικό σκοπό τη διερεύνηση των απόψεων των νέων και των ηλικιωμένων οδηγών, σε θέματα επικινδυνότητας και ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους της Κύπρου καθώς επίσης και των διαφορών των απόψεων αυτών με εκείνες των αντίστοιχων ηλικιακών ομάδων οδηγών στην Ελλάδα. Για τον σκοπό αυτό, χρησιμοποιήθηκαν οι μετρήσεις και τα αποτελέσματα από τη διπλωματική εργασία των Ματσούρη και Παπαμητρόπουλου⁽⁴¹⁾.

Η συλλογή των πληροφοριών για τις απόψεις των οδηγών, έγινε με τη χρησιμοποίηση δυο διαφορετικών ερωτηματολογίων. Το πρώτο περιελάμβανε ερωτήσεις που αφορούσαν ένα πείραμα πεδίου και το δεύτερο περιείχε γενικότερες ερωτήσεις σε θέματα επικινδυνότητας, δυσκολίας και ταχύτητας οδήγησης στους αυτοκινητόδρομους. Στο πείραμα πεδίου, συμμετείχαν 18 νέοι οδηγοί (4 γυναίκες και 14 άντρες) και 12 άντρες οδηγοί ηλικίας από 63 έως 76 ετών. Το οδικό τμήμα που επιλέχθηκε, ήταν στον αυτοκινητόδρομο Λεμεσού-Λευκωσίας. Στην έρευνα απόψεων συμμετείχαν 92 νέοι (43 γυναίκες και 49 άντρες) και 47 ηλικιωμένοι οδηγοί ηλικίας από 60 έως 78 ετών (2 γυναίκες και 45 άντρες).

Από την στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων τόσο του πειράματος πεδίου όσο και της έρευνας απόψεων, προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Στο πείραμα πεδίου, οι ηλικιωμένοι οδηγοί, παρουσίασαν χαμηλότερη μέση ταχύτητα από τους νέους, κατά περίπου 20 χλμ./ώρα. Συνεπώς, η θέση που καταλάμβαναν στο οδόστρωμα σε σχέση με τους νέους οδηγούς αντιπροσώπευε την εικόνα της συντηρητικής τους οδήγησης.
- Η εικόνα που παρουσίασαν οι μεγαλύτεροι οδηγοί σε σχέση με τους νέους στην έρευνα απόψεων συμφωνεί με την εικόνα που διαμορφώθηκε στο πείραμα πεδίου. Έτσι, οι μεγαλύτεροι οδηγοί και κυρίως οι ηλικιωμένοι (άνω των 63 ετών) παρουσιάζονται πιο συντηρητικοί στην οδήγηση τους και τηρούν πάντα το όριο ταχύτητας στους αυτοκινητόδρομους της Κύπρου.
- Οι ηλικιωμένοι οδηγοί, επηρεάζονται περισσότερο από τους νέους οδηγούς στην επιλογή της ταχύτητας τους από την κυκλοφορία των φορτηγών και δυσκολεύονται περισσότερο από τις υψηλές ταχύτητες.
- Οι Κύπριοι οδηγοί, παρόνσιάζονται με μεγαλύτερη εξοικείωση στους αυτοκινητόδρομους και συνεπώς με χαμηλότερους μέσους όρους βαθμολογιών στη δυσκολία και στην επικινδυνότητα των αντίστοιχων οδικών στοιχείων. Πράγμα που μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι οι αυτοκινητόδρομοι στην Κύπρο αποτελούν στοιχείο οδήγησης στην καθημερινή ζωή ακόμα και μέσα στην πόλη, κάτι που δεν συμβαίνει στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, οι οδηγοί στην Ελλάδα επηρεάζονται περισσότερο από την ακτίνα των στροφών, την ορατότητα, την συμπεριφορά των άλλων οδηγών, την κατάσταση του οδοστρώματος και τον κυκλοφοριακό φόρτο για την επιλογή της ταχύτητας τους. Τέλος, οι Έλληνες οδηγοί δυσκολεύονται περισσότερο από ότι οι Κύπριοι έναντι των υψηλών ταχυτήτων.
- Με βάση την σύγκριση όλων των νέων οδηγών με όλους τους ηλικιωμένους οδηγούς, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης τους, προέκυψε ότι οι ηλικιωμένοι οδηγοί παρουσιάζονται πιο νομοταγείς όσον αφορά την τήρηση των ορίων ταχύτητας ενώ επηρεάζονται περισσότερο, από τους νέους, στην επιλογή της ταχύτητας τους, όταν συναντούν φορτηγά. Αυτοαξιολογούνται για την ασφάλεια κατά την οδήγηση ως καλύτεροι από το “μέσο” οδηγό σε μεγαλύτερο ποσοστό από τους νέους, ενώ ταυτόχρονα αποφεύγουν περισσότερο από τους νέους, να οδηγούν σε δύσκολες συνθήκες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Διαμόρφωση του ερωτηματολογίου και διεξαγωγή της έρευνας

3.1. Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εργασία, έχει ως βασικό της στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους για τα ακόλουθα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου χρησιμοποιούνται οι απαντήσεις στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II, που αφορούν τα προαναφερθέντα θέματα οδικής ασφάλειας.

Αρχικά, παρατίθεται η πανευρωπαϊκή έρευνα SARTRE II η οποία εξέτασε τις απόψεις και την στάση των Ευρωπαίων οδηγών σε θέματα οδικής ασφάλειας και τις συνέδεσε με κάποια γενικότερα θέματα όπως είναι η αντίληψη της επικινδυνότητας, ο τρόπος ζωής, οι συνθήκες οδήγησης και η εφαρμογή ενιαίων κανόνων οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Σε αυτή την παράγραφο, παρουσιάζονται τα απαιτούμενα στοιχεία της έρευνας για τη διαμόρφωση του ερωτηματολογίου της, για την διεξαγωγή της αλλά και η τελική αναθεωρημένη μορφή του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II.

Στην επόμενη παράγραφο, σχολιάζεται η μορφή του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών SARTRE II με γνώμονα τις βασικές αρχές διαμόρφωσης των ερωτηματολογίων καταγραφής απόψεων των οδηγών, οι οποίες αναφέρονται στην σύνταξη, στις κλίμακες βαθμολόγησης, στην επιλογή του δείγματος και στους τρόπους συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων.

Τέλος, παρατίθεται η χρησιμοποιούμενη για τη διεξαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας μορφή του ερωτηματολογίου SARTRE II, για κάθε ένα από τα προαναφερθέντα θέματα της οδικής ασφάλειας και παρουσιάζεται η βάση δεδομένων των χρησιμοποιούμενων ερωτήσεων.

3.2. Η πανευρωπαϊκή έρευνα SARTRE II

Όλα τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εφαρμόζουν μια σειρά από μέτρα και πολιτικές που οδηγούν όμως την κάθε χώρα σε διαφορετικά αποτελέσματα. Σημαντικό ρόλο σε αυτό διαδραματίζει η διαφορετική, από χώρα σε χώρα, συμπεριφορά των χρηστών. Αυτή η πολυσύνθετη και δύσκολα προβλέψιμη διάσταση του ανθρώπινου παράγοντα καθιστά απαραίτητη τη διερεύνηση των απόψεων των Ευρωπαίων οδηγών τόσο σε επίπεδο ένωσης όσο και σε επίπεδο κράτους μέλους.

Η διερεύνηση των απόψεων και της στάσης των Ευρωπαίων οδηγών έγινε μέσω της διεξαγωγής των ερευνών **SARTRE** (**Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe**) **I** και **II**, οι οποίες βασίζονται σε μια έρευνα δομημένων ερωτηματολογίων με προσωπικές ερωτήσεις.

Η έρευνα **SARTRE I**, διεξήχθη από τον Οκτώβριο του 1991 έως τον Ιούνιο του 1992 σε 15 χώρες, οι οποίες στην παρούσα φάση της έρευνας αποτελούνταν από 10 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 5 χώρες μη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε κάθε χώρα ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα περίπου 1.000 οδηγών ερωτήθηκε, οπότε το συνολικό δείγμα ανήρθε σε 17.430 οδηγούς. Ο στόχος της έρευνας ήταν η περιγραφή της στάσης των Ευρωπαίων οδηγών ως συνόλου αλλά και η επισήμανση των διαφορών στις απόψεις των οδηγών κάθε χώρας για την οδική ασφάλεια. Τα κύρια αποτελέσματα και οι αναλύσεις, που πραγματοποιήθηκαν από τα μέλη της έρευνας, δημοσιεύθηκαν αργότερα (**SARTRE 1994, 1995, 1996**) και τα συμπεράσματα και οι προτάσεις παρουσιάστηκαν στο **EU Road Safety High Level Group**, το Νοέμβριο του 1994 (**Barjonet et al, 1994**). Μετά την παρουσίαση αποφασίστηκε να πραγματοποιηθεί μια νέα έρευνα 5 χρόνια μετά την πρώτη, η οποία ονομάστηκε **SARTRE II**.

Η έρευνα **SARTRE II**, ακολούθησε την ίδια μεθοδολογία με την πρώτη φάση της έρευνας και εξέτασε τις απόψεις και την στάση των Ευρωπαίων οδηγών σε θέματα οδικής ασφάλειας, τα οποία και συνέδεσε με κάποια γενικότερα θέματα όπως είναι η αντίληψη της επικινδυνότητας, ο τρόπος ζωής, οι συνθήκες οδήγησης και η εφαρμογή ενιαίων κανόνων οδικής ασφάλειας σε ολόκληρη την Ευρώπη. Διεξήχθη από τον Οκτώβριο του 1996 έως τον Απρίλιο του 1997 σε 19 χώρες, οι οποίες αποτελούνταν από 13 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 6 χώρες μη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όλες οι χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμμετείχαν εκτός της Δανίας, η οποία αποφάσισε να μην συμμετάσχει στη δεύτερη φάση της έρευνας και το Λουξεμβούργο, όπου η πρόσκληση για συμμετοχή στην έρευνα δεν έλαβε απάντηση. Επίσης, συμμετείχε η Ελβετία και από τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, η Τσεχία, η Σλοβακία, η Ουγγαρία (οι οποίες συμμετείχαν και στην πρώτη φάση της έρευνας) και η Σλοβενία με την Πολωνία.

3.2.1. Διαμόρφωση του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων

Η σφαιρικότητα της έρευνας **SARTRE II**, προσδιορίζεται από ποικιλία κριτηρίων ταυτόσημα με αυτά της πρώτης φάσης της έρευνας (**SARTRE I**). Η έρευνα **SARTRE II**, βασίζεται σε ένα ερωτηματολόγιο έρευνας απόψεων, αντιπροσωπευτικό για κάθε μια από τις χώρες που συμμετείχαν, μιας και κάθε δείγμα το οποίο επηρεάζεται από

ειδικό συντελεστή βαρύτητας, εισέρχεται σε ένα σφαιρικά διαμορφωμένο Ευρωπαϊκό δείγμα.

Η αναθεώρηση του ερωτηματολογίου του SARTRE I, έγινε με σκοπό τον περιορισμό του μεγέθους του, έτσι ώστε να καταργηθούν ερωτήσεις οι οποίες αντιπροσωπεύτηκαν από πολύ μικρό ποσοστό απαντήσεων ή αποδείχτηκαν, μετά την ανάλυση, ότι δεν παρουσίαζαν διαφορές μεταξύ των ερωτηθέντων οδηγών ή οδήγησαν σε διφορούμενη ερμηνεία. Καινούργιες ερωτήσεις εισήχθησαν, οι οποίες αναφέρονταν τόσο στη λήψη μέτρων, έτσι ώστε να περιοριστεί η ρύπανση της ατμόσφαιρας, όσο και στις προτεραιότητες που πρέπει να λάβει υπόψη της η Κυβέρνηση κατά τον σχεδιασμό για το μέλλον. Η πρώτη μορφή του ερωτηματολογίου, αποτελούνταν από 200 στοιχειώδεις και 6 τεχνικές ερωτήσεις, ενώ η δεύτερη από 126 στοιχειώδεις και 5 τεχνικές ερωτήσεις.

Ο πληθυσμός του στόχου της μελέτης, προσδιορίζεται από δύο ερωτήσεις “φίλτρα”, οι οποίες είναι: “Διαθέτετε άδεια οδήγησης;”, “Οδηγήσατε αυτοκίνητο τους τελευταίους 12 μήνες;”. Σε κάθε χώρα ερωτήθηκαν τουλάχιστον 1.000 οδηγοί, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η απαιτούμενη ακρίβεια τέτοιου είδους μελετών, η οποία εξαρτάται από το μέγεθος του συλλεχθέντος δείγματος. Η γεωγραφική αντιπροσώπευση εξασφαλίζεται σε κάθε χώρα από την ανάλυση του δείγματος, με βάση τις ευρωπαϊκές περιοχές (ΚΩΔΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ, σελ.232), σύμφωνα με τα επίπεδα των κριτηρίων EEC NUTS 1 ή άλλων ισοδύναμων για τις χώρες μη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και με βάση την ισορροπία αγροτικών-αστικών περιοχών και του μεγέθους της πόλης (<2.000, 2.000 έως 100.000, ≥100.000 κατοίκους). Η ατομική αντιπροσώπευση όταν γίνεται χρήση της δειγματοληπτικής μεθόδου του ελάχιστου αριθμού ερωτήσεων, εξασφαλίζεται με βάση το φύλο, την ηλικία και το επάγγελμα των ερωτηθέντων.

Η απόδοση της μορφής του ερωτηματολογίου υποβλήθηκε στα Αγγλικά και μεταφράστηκε στις 17 χρησιμοποιούμενες γλωσσικές διαλέκτους (ΚΩΔΙΚΟΙ ΓΛΩΣΣΑΣ, σελ.232) των χωρών που συμμετείχαν στη διεξαγωγή της έρευνας απόψεων (ΚΩΔΙΚΟΙ ΧΩΡΩΝ, σελ.232). Η συμπλήρωση των ερωτηματολογίων, διεξήχθη με την μέθοδο της υποβολής των ερωτήσεων από τον ερευνητή στον χρήστη και καταγραφή των απαντήσεων του (συνέντευξη-ερωτηματολόγιο έμμεσων απαντήσεων). Η διάρκεια της συνέντευξης δεν έπρεπε να υπερβαίνει την 1 ώρα και οι εναλλακτικές κατηγορίες απαντήσεων σε μια ερώτηση έπρεπε να παρουσιάζονται σε ανεξάρτητες κάρτες στους ερωτηθέντες (ΚΑΡΤΕΣ, σελ.231).

Με σκοπό την τελειοποίηση του ερωτηματολογίου, πραγματοποιήθηκε προκαταρκτική έρευνα (pilot study) σε όλες τις χώρες που συμμετείχαν, έτσι ώστε να εντοπιστούν ορισμένες δυσλειτουργίες που προκύπτουν κατά την συμπλήρωση και να διορθωθούν πριν από την οριστική διεξαγωγή της έρευνας. Από τη δοκιμαστική συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, στην αρχική του μορφή, προέκυψε η τελική αναθεωρημένη μορφή του ερωτηματολογίου.

3.2.2. Το ερωτηματολόγιο της έρευνας απόψεων

Ακολουθώντας, παρατίθεται η τελική αναθεωρημένη μορφή του ερωτηματολογίου SARTRE II ανάλογα με τις ενότητες στις οποίες χωρίστηκε.

Ερωτήσεις “φίλτρα”

Ο πληθυσμός του στόχου της μελέτης, προσδιορίζεται από τις ακόλουθες δύο ερωτήσεις “φίλτρα”. Οπότε, η έρευνα αυτή αφορούσε τους οδηγούς που είχαν κανονική άδεια οδήγησης αυτοκινήτου και την εξάσκησαν τον τελευταίο χρόνο.

ΦΙΛΤΡΑ:

- Διαθέτετε άδεια οδήγησης ;
Ναι (Συνεχίζετε) Όχι (Τέλος)
- Οδηγήσατε αυτοκίνητο τους τελευταίους 12 μήνες ;
Ναι (Συνεχίζετε) Όχι (Τέλος)

Εισαγωγικές ερωτήσεις

Ακολουθούν κάποιες εισαγωγικές ερωτήσεις, οι οποίες αναφέρονται τόσο στα χαρακτηριστικά του τόπου διεξαγωγής της έρευνας απόψεων (χώρα, γλώσσα, περιοχή, μέγεθος πόλης) όσο και στα προσωπικά στοιχεία των ερωτηθέντων (φύλο, ηλικία, επάγγελμα, εμπειρία σε χιλιόμετρα οδήγησης).

A. Ερωτηματολόγιο : Χώρα : _____ Νούμερο : _____

B. Γλώσσα ερωτηματολογίου : _____

Γ. Περιοχή : _____ (κωδικοί στο παράρτημα Β)

Δ. Μέγεθος πόλης (περίπου) : _____ . 000 κάτοικοι.
(< 2.000 , 2.000 έως < 100.000 , ≥ 100.000 κάτοικοι)

Ε. Φύλο (βάλτε σε κύκλο)
Αντρας _____ 1 Γυναίκα _____ 2

ΣΤ. Ηλικία τελευταίων γενεθλίων: _____ ετών.
(< 25, 25-39, 40-54, ≥ 55, συμπληρώστε ακριβή ηλικία ή κατηγορία)

Ζ. Τι επαγγέλλεστε ; (συμπληρώστε) _____

Ελεύθερος	Αγρότης, Ψαράς	01
Επαγγελματίας	Δικηγόρος, Λογιστής, Μηχανικός	02
	Έμπορος, Τεχνίτης, Γαιοκτήμονας	03
Υπάλληλος	Εργάτης	04
	Διοικητικός υπάλληλος	05
	Διευθυντικό στέλεχος	06
	Ανώτερο διευθυντικό στέλεχος	07
Άεργος	Συνταξιούχος	08
	Οικιακά	09
	Σπουδαστής, Στρατευμένος	10
	Άνεργος	11

Η. Περίπου πόσα συνολικά χιλιόμετρα οδηγήσατε στους τελευταίους 12 μήνες ;

_____ . ____ 00 χιλιόμετρα. (ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΑΠΑΝΤΗΣΗ)

• Μέρος Α

Το πρώτο μέρος του ερωτηματολογίου μετά από μια γενική ερώτηση περιλαμβάνει ερωτήσεις που σχετίζονται με τον ερωτώμενο ως χρήστη του οχήματος. Ασχολείται με τις απόψεις των οδηγών για τα οδικά ατυχήματα σε σχέση με άλλα κοινωνικά θέματα (εγκληματικότητα, ατμοσφαιρική ρύπανση, ανεργία, υγειονομική περίθαλψη), για τα αίτια πρόκλησης των οδικών ατυχημάτων αλλά και για τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (εκπαίδευση οδηγών, αστυνόμευση, διαφημιστικές καμπάνιες, αξιοπιστία οχημάτων, προδιαγραφές οδών). Επίσης, ζητείται η άποψη των οδηγών για το μελλοντικό σχεδιασμό των μέσων μεταφοράς από την Κυβέρνηση αλλά και για το αν οι παραπάνω τρόποι μετακίνησης παρέχουν την απαιτούμενη ασφάλεια στους χρήστες τους.

Ι. Στην συνέντευξη που ακολουθεί, μετά από μια γενική ερώτηση, όλες οι άλλες αναφέρονται σε εσάς σαν “οδηγός αυτοκινήτου”.

(ΚΑΡΤΑ 1)

Ε1. Πόσο σας απασχολεί καθένα από τα παρακάτω θέματα ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
α. Εγκληματικότητα	1	2	3	4	5
β. Ατμοσφαιρική ρύπανση	1	2	3	4	5
γ. Οδικά ατυχήματα	1	2	3	4	5
δ. Επίπεδο υγειονομικής περίθαλψης	1	2	3	4	5
ε. Κυκλοφοριακή συμφόρηση	1	2	3	4	5
στ. Ανεργία	1	2	3	4	5

(ΚΑΡΤΑ 2)

E2. Είστε υπέρ ή κατά, στο να αφιερώσει η Κυβέρνηση περισσότερη προσπάθεια στα παρακάτω μέτρα οδικής ασφάλειας.

	Ισχυρά υπέρ	Υπέρ	Αδιάφορο	Κατά	Ισχυρά κατά	[Δ.Γ]
α. Βελτίωση εκπαίδευσης οδηγών _____ 1	1	2	3	4	5	6
β. Περισσότερη αστυνόμευση _____ 1	1	2	3	4	5	6
γ. Περισσότερες διαφημιστικές καμπάνιες οδικής ασφάλειας _____ 1	1	2	3	4	5	6
δ. Δοκιμή αξιοπιστίας περισσότερων αυτοκινήτων _____ 1	1	2	3	4	5	6
ε. Βελτίωση προδιαγραφών οδών _____ 1	1	2	3	4	5	6

(ΚΑΡΤΑ 3)

E3. Συμφωνείτε ή όχι με τα παρακάτω ;

	Ισχυρά ναι	Ναι	Αδιάφορο	Όχι	Ισχυρά όχι	[Δ.Γ]
α. Οι ποινές οδικών παραβάσεων πρέπει να είναι αυστηρότερες _____ 1	1	2	3	4	5	6
β. Οι οδηγοί πρέπει να αποφασίζουν μόνοι τους πόσο πρέπει να πίνουν όταν οδηγούν _____ 1	1	2	3	4	5	6
γ. Οι κατασκευαστές οχημάτων δεν πρέπει να τονίζουν την ταχύτητα των οχημάτων στις διαφημίσεις _____ 1	1	2	3	4	5	6
δ. Απαιτείται καλύτερη δημόσια συγκοινωνία _____ 1	1	2	3	4	5	6

(ΚΑΡΤΑ 4)

E4. Πόσο συχνά πιστεύετε ότι κάθε ένας από τους παρακάτω παράγοντες είναι η αιτία οδικών ατυχημάτων ;

	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα [Δ.Γ]
α. Οδήγηση σε κατάσταση κόπωσης _____ 1	1	2	3	4	5	6 7
β. Οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος _____ 1	1	2	3	4	5	6 7
γ. Τήρηση μικρής απόστασης από προπορευόμενο όχημα ____ 1	1	2	3	4	5	6 7
δ. Υπερβολική ταχύτητα _____ 1	1	2	3	4	5	6 7

ε. Οδήγηση υπό την επήρεια φαρμάκων _____	1	2	3	4	5	6	7
στ. Οδήγηση υπό την επήρεια ναρκωτικών _____	1	2	3	4	5	6	7
ζ. Κακοσυντηρημένοι δρόμοι _____	1	2	3	4	5	6	7
η. Κυκλοφοριακή συμφόρηση _____	1	2	3	4	5	6	7
θ. Κακές καιρικές συνθήκες _____	1	2	3	4	5	6	7
ι. Κακή κατάσταση φρένων _____	1	2	3	4	5	6	7
ια. Φθαρμένα ελαστικά _____	1	2	3	4	5	6	7
ιβ. Προβληματικά φώτα _____	1	2	3	4	5	6	7
ιγ. Ελαττωματικό σύστημα διεύθυνσης _____	1	2	3	4	5	6	7

(ΚΑΡΤΑ 1)

Ε5. Κατά τον σχεδιασμό για το μέλλον, πόσο πιστεύετε ότι θα έπρεπε να λάβει υπ' όψιν της η Κυβέρνηση τα παρακάτω ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ.]
α. Πεζοί _____	1	2	3	4	5
β. Οδηγοί ποδηλάτων _____	1	2	3	4	5
γ. Οδηγοί μοτοσικλετών _____	1	2	3	4	5
δ. Αυτοκίνητα _____	1	2	3	4	5
ε. Φορτηγά _____	1	2	3	4	5
στ. Δημόσια συγκοινωνία _____	1	2	3	4	5

Ε6. Γενικά ποσό ασφαλείς, νομίζετε ότι είναι οι παρακάτω τρόποι μετακίνησης ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ.]
α. Πεζή _____	1	2	3	4	5
β. Ποδήλατο _____	1	2	3	4	5
γ. Μοτοσικλέτα _____	1	2	3	4	5
δ. Αυτοκίνητο _____	1	2	3	4	5
ε. Φορτηγό _____	1	2	3	4	5
στ. Δημόσια συγκοινωνία _____	1	2	3	4	5

• Μέρος Β

Στο δεύτερο μέρος του ερωτηματολογίου, περιλαμβάνονται ερωτήσεις σχετικά με την οδική συμπεριφορά των ερωτηθέντων αλλά και των υπολοίπων οδηγών. Όσον αφορά, την οδική συμπεριφορά των ερωτηθέντων τίθενται ερωτήσεις που σχετίζονται με τον τρόπο οδήγησης τους, με την υπέρβαση του ορίου ταχύτητας αλλά και την άποψη τους για τυχόν αυξομείωση του σε διάφορους τύπους οδών, με το κατά πόσο κάνουν χρήση της ζώνης ασφαλείας αλλά και αν πιστεύουν ότι προστατεύει τον οδηγό κάτω από δεδομένες συνθήκες, με την πιθανότητα να ελεγχθούν για την ταχύτητα κυκλοφορίας των οχημάτων τους, με την τυχόν τιμωρία τους με ποινή ή άλλο τρόπο τα τελευταία 3 χρόνια για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας ή για μη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Με βάση την οδική συμπεριφορά των άλλων οδηγών αλλά και των

ερωτηθέντων σε σχέση με αυτούς, τίθενται ερωτήσεις που αφορούν την επικινδυνότητα του τρόπου οδήγησης τους και την υπέρβαση του ορίου ταχύτητας κυκλοφορίας της οδού.

Π. Ακολουθούν ερωτήσεις σχετικά με την οδική συμπεριφορά τη δική σας και των άλλων οδηγών.

(ΚΑΡΤΑ 8)

E7. Συγκριτικά με τους άλλους οδηγούς πόσο επικίνδυνη πιστεύετε ότι είναι η οδήγησή σας ;

(Επικίνδυνος)	Πολύ περισσότερο	Λίγο περισσότερο	Περίπου το ίδιο	Λίγο λιγότερο	Πολύ λιγότερο	[Δ.Γ]
	1	2	3	4	5	6

(ΚΑΡΤΑ 4)

E8. Πόσο συχνά πιστεύετε ότι οι άλλοι οδηγοί υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας ;

Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα	[Δ.Γ]
1	2	3	4	5	6	7

(ΚΑΡΤΑ 9)

E9. Συγκριτικά με άλλους οδηγούς γενικά οδηγείτε ;
(σε σχέση με το μέσο όρο)

Πολύ ταχύτερα	Λίγο ταχύτερα	Μέτρια	Λίγο αργότερα	Πολύ αργότερα	[Δ.Γ]
1	2	3	4	5	6

(ΚΑΡΤΑ 4)

E10. Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας στους παρακάτω τύπους οδών ;

	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα	[Δ.Γ]
α. Οδοί ταχείας κυκλοφορίας _____	1	2	3	4	5	6	7
β. Κύριες οδοί μεταξύ πόλεων _____	1	2	3	4	5	6	7
γ. Επαρχιακές οδοί _____	1	2	3	4	5	6	7
δ. Οδοί κατοικημένων περιοχών _____	1	2	3	4	5	6	7

(ΚΑΡΤΑ 5)

E11. Ποιο νομίζετε ότι θα έπρεπε να είναι το όριο ταχύτητας συγκριτικά με αυτό που ισχύει τώρα ;

	Μικρότερο	Ίδιο	Υψηλότερο	Κανένα όριο	[Δ.Γ]
α. Σε κατοικημένες περιοχές _____	1	2	3	4	5
β. Σε βασικές οδούς μεταξύ πόλεων _____	1	2	3	4	5
γ. Σε αυτοκινητόδρομους _____	1	2	3	4	5

(ΚΑΡΤΑ 4)

E12. Σε μια τυπική διαδρομή, πόσο πιθανό είναι να ελεγχθείτε για ταχύτητα ;

Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα	[Δ.Γ]
1	2	3	4	5	6	7

E13. Τα τελευταία τρία χρόνια, έχετε τιμωρηθεί με πρόστιμο ή άλλο τρόπο επειδή υπερβήκατε το όριο ταχύτητας ;

Όχι _____	1
Ναι μόνο πρόστιμο _____	2
Ναι πρόστιμο ή/και άλλη ποινή _____	3
Δ.Γ _____	4

(ΚΑΡΤΑ 4)

E14. Πόσο συχνά κάνετε τα παρακάτω ;

	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα	[Δ.Γ]
α. Κρατάτε πολύ μικρή απόσταση από το προπορευόμενο όχημα ____	1	2	3	4	5	6	7
β. Δίνετε προτεραιότητα σε κάποιο πεζό στις διασταυρώσεις πεζών ____	1	2	3	4	5	6	7
γ. Περνάτε όταν το φανάρι είναι κίτρινο _____	1	2	3	4	5	6	7
δ. Προσπερνάτε όταν νομίζετε πως μόλις προλαβαίνετε _____	1	2	3	4	5	6	7
ε. Κάνετε σήμα σε άλλα οχήματα προειδοποιώντας τους οδηγούς για ύπαρξη ραντάρ τροχαίας _____	1	2	3	4	5	6	7

E15. Το όχημα που οδηγείτε ποιο συχνά, διαθέτει ζώνες ασφαλείας ;

Μόνο εμπρός _____ 1

Εμπρός και πίσω _____ 2

Όχι (συνέχεια με E17) _____ 3

(ΚΑΡΤΑ 4)

E16. Όταν οδηγείτε στην παρακάτω περίπτωση, πόσο συχνά φοράτε τη ζώνη ασφαλείας ;

	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα [Δ.Γ]
α. Διαδρομή μέσα στην πόλη _____ 1	1	2	3	4	5	6 7
β. Διαδρομή σε κύρια οδό μεταξύ πόλεων _____ 1	1	2	3	4	5	6 7
γ. Διαδρομή σε αυτοκινητόδρομο _____ 1	1	2	3	4	5	6 7

(ΚΑΡΤΑ 1)

E17. Πόσο συμφωνείτε με τα παρακάτω ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου [Δ.Γ]
α. Αν οδηγείτε προσεκτικά οι ζώνες ασφαλείας δεν είναι απαραίτητες _____ 1	1	2	3	4 5
β. Στα περισσότερα ατυχήματα οι ζώνες ασφαλείας μειώνουν τις πιθανότητες σοβαρού τραυματισμού για οδηγό και επιβάτες _____ 1	1	2	3	4 5
γ. Όταν δεν φοράω ζώνη ασφαλείας αισθάνομαι λιγότερο άνετα, σαν να λείπει κάτι _____ 1	1	2	3	4 5
δ. Υπάρχει ο κίνδυνος παγίδευσης από τη ζώνη ασφαλείας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης _____ 1	1	2	3	4 5

E18. Τα τελευταία τρία χρόνια, τιμωρηθήκατε με πρόστιμο ή άλλο τρόπο επειδή δεν φορούσατε ζώνη ασφαλείας ;

Όχι _____ 1

Ναι μόνο πρόστιμο _____ 2

Ναι πρόστιμο ή/και άλλη ποινή _____ 3

[Δ.Γ] _____ 4

• **Μέρος Γ**

Στο τρίτο μέρος του ερωτηματολογίου, παρατίθενται ερωτήσεις σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Οι ερωτηθέντες καλούνται να καταθέσουν την άποψη τους για την κατανάλωση αλκοολούχων ποτών γενικά αλλά και σε συνδυασμό με την οδήγηση. Όσον αφορά, γενικά την κατανάλωση αλκοόλ τίθενται ερωτήσεις που σχετίζονται με την ποσότητα αλλά και τον αριθμό των ημερών της εβδομάδας που πίνουν οινοπνευματώδη ποτά. Ενώ, σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ οι ερωτήσεις ασχολούνται με τον αριθμό των ημερών της εβδομάδας που οι οδηγοί κατανάλωσαν λίγο ή πάνω από το νόμιμο όριο αλκοόλ, με τη μέγιστη ποσότητα που συνήθως καταναλώνουν, με την άποψη τους για το νόμιμο όριο αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, με την πιθανότητα διενέργειας αλκοτέστ και με την τυχόν τιμωρία τους με πρόστιμο ή άλλο τρόπο τα τελευταία 3 χρόνια.

III. Ακολουθούν ερωτήσεις σχετικά με ποτό και οδήγηση.

(ΚΑΡΤΑ 10)

E19. Γενικά πόσες ημέρες την εβδομάδα πίνετε οινοπνευματώδη ;

Τις περισσότερες _____	1
5 με 6 _____	2
3 με 4 ημέρες _____	3
1 ή 2 _____	4
Κάτω από 1 _____	5
Ποτέ _____	6
[Δ.Γ.] _____	7

(Αν “Ποτέ” συνέχεια με E24) .

E20. Γενικά, όταν πίνετε πόσες μονάδες αλκοόλ πίνετε ;

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΑΠΑΝΤΗΣΗ _____

(Μετατροπή σε μονάδες σύμφωνα με **Κάρτα 6**)

_____ Μονάδες αλκοόλ

E21. Πόσες ημέρες την εβδομάδα οδηγείτε αφού έχετε πει έστω και λίγο οινόπνευμα ;

Τις περισσότερες _____	1
5 με 6 _____	2
3 με 4 _____	3
1 ή 2 _____	4
Κάτω από 1 _____	5
Ποτέ _____	6
[Δ.Γ.] _____	7

(Αν “Ποτέ” συνέχεια με E24)

E22. Κατά την τελευταία εβδομάδα, πόσες ημέρες οδηγήσατε έχοντας πει περισσότερο από το νόμιμο όριο ποτού για οδηγούς ;

Τις περισσότερες _____	1
5 με 6 _____	2
3 με 4 _____	3
1 ή 2 _____	4
Κάτω από 1 _____	5
Πότε _____	6
[Δ.Γ.] _____	7

(Αν "Ποτέ" συνέχεια με E24)

E23. Γενικά όταν πίνετε και στη συνέχεια πρόκειται να οδηγήσετε ποια είναι η μέγιστη ποσότητα που πίνετε ;

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΑΠΑΝΤΗΣΗ _____

(Μετατροπή σε μονάδες σύμφωνα με Κάρτα 6)

_____ Μονάδες αλκοόλ .

(ΚΑΡΤΑ13)

E24. Υπάρχουν διάφορες γνώμες για το νόμιμο όριο κατανάλωσης αλκοολούχων ποτών. Με ποιο από τα παρακάτω επιχειρήματα συμφωνείτε ; Πιστεύετε πως θα έπρεπε να επιτρέπεται στους οδηγούς να πίνουν ;

Καθόλου _____	1
Λιγότερο από ότι τώρα _____	2
Όσο και τώρα _____	3
Περισσότερο από ότι τώρα _____	4
Όσο θέλουν _____	5
[Δ.Γ.] _____	6

E25. Τα τελευταία τρία χρόνια έχετε τιμωρηθεί με πρόστιμο ή άλλη ποινή επειδή οδηγούσατε υπό την επήρεια οινοπνεύματος ;

Όχι _____	1
Ναι μόνο πρόστιμο _____	2
Ναι πρόστιμο ή/και άλλη ποινή _____	3
[Δ.Γ.] _____	4

(ΚΑΡΤΑ 4)

E26. Σε μια τυπική διαδρομή, πόσο πιθανό είναι να σας σταματήσουν για αλκοτέστ ;

Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα	[Δ.Γ.]
1	2	3	4	5	6	7

• Μέρος Δ

Στο τέταρτο μέρος του ερωτηματολογίου, παρατίθενται ερωτήσεις διαφόρων θεμάτων. Οι ερωτηθέντες καλούνται να καταθέσουν την άποψη τους σε σχέση με την εφαρμογή κοινών νόμων για θέματα οδικής κυκλοφορίας στις ευρωπαϊκές χώρες, με την αντίληψη τους για θέματα οδικής συμπεριφοράς, με την αντίληψη της επικινδυνότητας, με τα μέτρα μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, με εξαρτήματα στο όχημα που παρέχουν ευκολίες κατά την οδήγηση. Επίσης, σε σχέση με την ενημέρωση των οδηγών για τον αριθμό των νεκρών σε οδικά ατυχήματα αλλά και για το νόμιμο όριο αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση και τις μονάδες αλκοόλ με τις οποίες επιτυγχάνεται.

IV. Ακολουθούν ερωτήσεις διαφόρων θεμάτων.

(ΚΑΡΤΑ 1)

E27. Υπάρχει η πιθανότητα να εφαρμοστούν παρόμοιοι μεταξύ τους νόμοι στις χώρες της Ευρώπης. Με στόχο αυτή την σύγκλιση θα ήσασταν υπέρ ή κατά της εφαρμογής των παρακάτω μέτρων στις χώρες της Ευρώπης ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
α. Σύστημα ποινών με πόντους για παραβάσεις σύμφωνα με το οποίο θα αφαιρείται η άδεια οδήγησης μετά από κάποιο όριο πόντων _____	1	2	3	4	5
β. Απαιτήση οι κατασκευαστές οχημάτων να μετατρέπουν τα οχήματα έτσι ώστε να περιορίζεται η μέγιστη ταχύτητα τους _____	1	2	3	4	5
γ. Τακτικοί τεχνικοί έλεγχοι για όλα τα είδη οχημάτων _____	1	2	3	4	5
δ. Εγκατάσταση τρίτου φωτιστικού σώματος (μεσαίου) φρένων _____	1	2	3	4	5
ε. Απαγόρευση σε καινούργιους οδηγούς να πίνουν οινόπνευματώδη ποτά όταν πρόκειται να οδηγήσουν _____	1	2	3	4	5

E28. Πόσο συμφωνείτε με τα παρακάτω ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
α. Μερικές φορές ενοχλούμαι πολύ με τους άλλους οδηγούς _____	1	2	3	4	5
β. Με ευχαριστεί η γρήγορη οδήγηση _____	1	2	3	4	5

- γ. Ανησυχώ πολύ όταν μέλη της οικογένειάς μου είναι εκτός σπιτιού και οδηγούν _____ 1 2 3 4 5
- δ. Πιστεύω ότι το αυτοκίνητο είναι απλά ένα μέσο μεταφοράς _____ 1 2 3 4 5

(ΚΑΡΤΑ 1)

E29. Γενικά πόσο επικίνδυνη πιστεύετε πως είναι κάθε μια από τις παρακάτω δραστηριότητες ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
α. Νυχτερινός περίπατος μόνος στην πόλη _____	1	2	3	4	5
β. Κάπνισμα δυο πακέτων τσιγάρα την ημέρα _____	1	2	3	4	5
γ. Κατανάλωση 0.75 λίτρα κρασί ή 1.5 λίτρα μπύρα την ημέρα _____	1	2	3	4	5
δ. Οδήγηση αυτοκινήτου _____	1	2	3	4	5

E30. Προκείμενου να μειωθεί η μόλυνση της ατμόσφαιρας, πόσο θα δεχόσασταν τις παρακάτω προτάσεις ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
α. Μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου σας _____	1	2	3	4	5
β. Χρήση μαζί με άλλους λιγότερων αυτοκινήτων αντί ο καθένας το δικό του _____	1	2	3	4	5
γ. Χρήση δημόσιας συγκοινωνίας πιο τακτικά _____	1	2	3	4	5

E31. Θα βρίσκατε χρήσιμο στο αυτοκίνητο σας το παρακάτω εξάρτημα ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
α. Σύστημα πλοήγησης ώστε να βρίσκετε τον δρόμο του προορισμού σας _____	1	2	3	4	5
β. Συσκευή που δεν επιτρέπει την υπέρβαση των ορίων ταχύτητας _____	1	2	3	4	5
γ. Σύστημα αυτόματης διατήρησης απόστασης ασφαλείας _____	1	2	3	4	5
δ. Μετρητή αλκοόλ για τον έλεγχο αν ο οδηγός έχει υπερβεί το νόμιμο όριο _____	1	2	3	4	5
ε. Κινητό τηλέφωνο _____	1	2	3	4	5

(ΚΑΡΤΑ 11)

E32. Περίπου πόσοι άνθρωποι πιστεύετε ότι σκοτώθηκαν σε τροχαία ατυχήματα τον περασμένο χρόνο στην χώρα σας ; (N = αριθμός ατυχημάτων το 1995)

4 x N	2 x N	1.5 x N	1 x N	0.5 x N	0.25 x N	[Δ.Γ]
1	2	3	4	5	6	7

E33. Ποιο είναι το νόμιμο όριο περιεκτικότητας οινόπνευματος στο αίμα πάνω από το οποίο απαγορεύεται η οδήγηση ; (σε γραμμάρια ανά λίτρο)

0.0	0.2	0.3	0.5	0.7	0.8	1.0	[Δ.Γ]
1	2	3	4	5	6	7	8

E34. Κατά την γνώμη σας πόσο αλκοόλ επιτρέπεται να πείτε πριν οδηγήσετε ώστε να παραμείνετε κάτω από το νόμιμο όριο ;

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΑΠΑΝΤΗΣΗ _____

(Μετατροπή σε μονάδες σύμφωνα με Κάρτα 6)

_____ Μονάδες αλκοόλ.

- **Μέρος Ε**

Στο πέμπτο μέρος του ερωτηματολογίου, παρατίθενται ερωτήσεις σχετικά με τους ερωτηθέντες. Οι ερωτήσεις αυτές ασχολούνται με την εμπλοκή των οδηγών, τα τελευταία 3 χρόνια, σε οδικό ατύχημα όπου χρειάστηκε ιατροφαρμακευτική περίθαλψη ή υπήρξαν μόνο υλικές ζημιές, με την οικογενειακή τους κατάσταση, με το επίπεδο μόρφωσης τους, με την περιοχή κατοικίας τους, με το είδος της άδειας οδήγησης τους, με τον τύπο του οχήματος τους και κατά πόσο είναι οι ιδιοκτήτες ή όχι, με την εμπειρία που έχουν στην οδήγηση αυτοκινήτου, με το είδος της ασφάλειας του οχήματος τους και με το ετήσιο οικογενειακό τους εισόδημα.

V. Τελειώνοντας μερικές ερωτήσεις σχετικά με εσάς.

E35. Τα τελευταία τρία χρόνια, σε πόσα ατυχήματα εμπλακήκατε σαν οδηγός οχήματος στα οποία εσείς ή κάποιος άλλος τραυματίστηκε και χρειάστηκε ιατρική περίθαλψη ;

(συμπληρώστε τον αριθμό) _____ ατυχήματα.

E36. Τα τελευταία τρία χρόνια, σε πόσα ατυχήματα με υλικές μόνο ζημιές εμπλακήκατε σαν οδηγός οχήματος ;

(συμπληρώστε τον αριθμό) _____ ατυχήματα.

E37. Ποιο από τα παρακάτω ισχύει για εσάς ;

Άγαμος /η _____	1
Συζώ _____	2
Έγγαμος /η _____	3
Διαζευγμένος /η ή εν διαστάσει _____	4
Χήρος /α _____	5

E38. Ζείτε :

Με σύντροφο _____	1
Με τους γονείς μου _____	2
Μόνος /η _____	3
Άλλο _____	4

E39. Πόσα άτομα μένουν μαζί σας συμπεριλαμβανομένων ενηλίκων και παιδιών (μη συμπεριλαμβανομένου του εαυτού σας) ;

(συμπληρώστε τον αριθμό) _____ άτομα.

E40. Έχετε παιδιά στις παρακάτω ηλικίες που ζουν στο σπίτι σας ;

	Ναι	Όχι
α. Νήπιο _____	1	2
β. Ηλικίας δημοτικού σχολείου _____	1	2
γ. Ηλικίας γυμνασίου ή λυκείου και κάτω από 18 _____	1	2
δ. Ηλικίας άδειας οδήγησης (18 και άνω) _____	1	2

E41. Ποιο είναι το επίπεδο σπουδών σας ;

Δημοτικό σχολείο _____	1
Γυμνάσιο - Λύκειο _____	2
Ανώτερες σπουδές _____	3
Κανένα _____	4

E42. Σε ποια ηλικία τελειώσατε τις σπουδές σας ;

(ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΤΟ ΝΟΥΜΕΡΟ, ΑΝ ΔΕΝ ΕΧΕΤΕ ΤΕΛΕΙΩΣΕΙ ΑΚΟΜΑ ΒΑΛΤΕ 98)

_____ ετών.

E43. Πώς θα περιγράφατε την περιοχή που ζείτε ;

Χωριό – Κοινότητα _____	1
Μικρή πόλη _____	2
Προάστιο _____	3
Μεγαλούπολη _____	4
[Δ.Γ] _____	5

E44. Τι από τα παρακάτω ισχύει για εσάς ;

- Είμαι επαγγελματίας οδηγός _____ 1
 Χρειάζεται να οδηγώ για την δουλειάς μου _____ 2
 Οδηγώ από και προς το χώρο εργασίας μου _____ 3
 Άλλη περίπτωση _____ 4

E45. Τι αυτοκίνητο οδηγείτε συνήθως ;

- αυτοκίνητο με κινητήρα κάτω από 1.000 cc _____ 1
 αυτοκίνητο με κινητήρα από 1.000 έως 1.299 cc _____ 2
 αυτοκίνητο με κινητήρα από 1.300 έως 1.999 cc _____ 3
 αυτοκίνητο με κινητήρα από 2.000 cc και άνω _____ 4
 αυτοκίνητο αγνώστου κυβισμού κινητήρα _____ 5

E46. Στοιχεία του αυτοκινήτου σας ;

(ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΑΚΡΙΒΗ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ, ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΥΡΕΘΕΙ Η ΙΣΧΥΣ ΚΑΙ ΤΟ ΒΑΡΟΣ, π.χ. Renault Megane, 1.4e, άδεια κυκλοφορίας Σεπτέμβριος 1996)

E47. Σχετικά με το αυτοκίνητο, θεωρείτε τον εαυτόν σας :

- Κύριο οδηγό _____ 1
 Περιστασιακό (δευτερεύοντα) οδηγό _____ 2
 Άλλη περίπτωση _____ 3
 [Δ.Γ.] _____ 4

E48. Πόσα χρόνια έχετε εμπειρία στην οδήγηση αυτοκινήτου ;

(συμπληρώστε νούμερο) _____ χρόνια, _____ μήνες
 (Για κάτω των 5 ετών ρωτήστε και μήνες)

E49. Το όχημα που οδηγείτε ανήκει :

- Σ' εσάς _____ 1
 Σε άλλο μέλος της οικογενείας σας _____ 2
 Στον εργοδότη σας ή κάποιον προϊστάμενο σας _____ 3
 Σε κάποιο φίλο _____ 4
 Σε εταιρία ενοικιάσεως ή λήζινγκ _____ 5

E50. Το αυτοκίνητο που συνήθως οδηγείτε είναι ασφαλισμένο για :

- Το ελάχιστο απαιτούμενο ποσό από το νόμο _____ 1
 Όλες τις προαιρετικές επιλογές _____ 2
 Δεν είναι ασφαλισμένο _____ 3
 [Δ.Γ.] _____ 4

(ΚΑΡΤΑ 7)

E51. Τα δεδομένα της έρευνας πρέπει να αναλυθούν σύμφωνα με το επίπεδο ετησίου εισοδήματος των νοικοκυριών. Παρακάτω δίνεται μια κλίμακα εισοδήματος. Δώστε μας τον αριθμό της κατηγορίας στην οποία ανήκει το δικό σας νοικοκυριό. Το εισόδημα κάθε είδους, όλων των μελών της οικογενείας σας που ζουν στο σπίτι σας πρέπει να συμπεριληφθούν.

1 2 3 4 5 6 7 8 9[Δ.Γ]

- **Μέρος ΣΤ**

Στο τελευταίο μέρος του ερωτηματολογίου, ο ερωτών συμπληρώνει τα προσωπικά στοιχεία των ερωτηθέντων (ηλικία, φύλο) και καταγράφει τα στοιχεία της συνέντευξης (ώρα έναρξης, διάρκεια, ημερομηνία).

ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΑΝΩΝΥΜΟ**Ο ερωτών**

Αριθμός : _____
 Φύλο : Αρσενικό 1 Θηλυκό 2
 Ηλικία : κάτω από 25 1
 25-39 2
 40-54 3
 55 και πάνω 4

Συνέντευξη

Έναρξη : πρωί (<12πμ) 1
 απόγευμα (12πμ-6μμ) ... 2
 βράδυ (>6μμ) 3
 Διάρκεια : _____ λεπτά.
 Ημερομηνία : ____ (μήνας) ____ (ημέρα)

3.2.3. Η διεξαγωγή της έρευνας απόψεων

Η πρώτη χώρα, η οποία ξεκίνησε την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου ήταν η Ολλανδία την 1^η Οκτωβρίου του 1996, ενώ η τελευταία ήταν η Ουγγαρία στις 17 Απριλίου του 1997. Γενικά, η διεξαγωγή της έρευνας για κάθε χώρα διάρκεσε 2 μήνες και η πλειονότητα των χωρών τελείωσε στις 25 Απριλίου του 1997.

Το INRETS ανέλαβε να συλλέξει, να ελέγξει, να ζητήσει βελτιώσεις, έτσι ώστε να επιτευχθεί η ομοιογένεια του δείγματος και να συγχωνεύσει σε ένα αρχείο τα προκύπτοντα στοιχεία της έρευνας κάθε χώρας. Συχνά, τα πρώτα αποτελέσματα της έρευνας που ελήφθησαν από το INRETS, μέσω των εταιριών δημοσκοπήσεων, δεν ήταν διασαφηνισμένα, έτσι υποβλήθηκαν για βελτίωση και καθυστέρησαν. Το μέγεθος του δείγματος, που συλλέχθηκε από κάθε χώρα, ποικίλει από 1.000 ερωτηματολόγια το ελάχιστο έως 1.802 στην περίπτωση της Γερμανίας, έτσι ώστε να αντιπροσωπευθεί αρτιότερα τόσο η ανατολική όσο και η δυτική περιοχή της και να μπορέσει να γίνει σύγκριση με την πρώτη φάση της έρευνας SARTRE I.

Μια πρώτη ανάλυση των αποτελεσμάτων ήταν έτοιμη για το **European Road Safety Conference** στο Άμστερνταμ στα μέσα Απριλίου και η πιο ολοκληρωμένη και αξιόπιστη μορφή στα μέσα Ιουνίου του 1997.

Για την καλύτερη διεξαγωγή της έρευνας SARTRE II, κάθε ευρωπαϊκή χώρα ήταν υπεύθυνη για τη δική της έρευνα. Όπως προαναφέρθηκε, η έρευνα έπρεπε να είναι αντιπροσωπευτική από τους ενεργούς οδηγούς αυτοκινήτου κάθε χώρας. Οι ερωτηθέντες έπρεπε να έχουν κανονική άδεια οδήγησης και να την εξασκούν τον τελευταίο χρόνο. Όμως, το πρόβλημα που αντιμετωπίστηκε ήταν ότι δεν υπήρχε διεξοδική καταγραφή των ενεργών οδηγών, που αποτελεί τον στόχο της μελέτης, σε σχεδόν όλες τις χώρες που συμμετείχαν.

Η δειγματοληπτική μέθοδος ποικίλει μεταξύ των χωρών, παρόλα αυτά δύο κύριες δειγματοληπτικές μέθοδοι χρησιμοποιήθηκαν που σχετίζονται με τη μέθοδο τυχαίας εύρεσης ή μέθοδο επιλογής του ελάχιστου αριθμού ερωτήσεων. Σε όλες τις περιπτώσεις των μεθόδων λαμβάνεται υπόψη η γεωγραφική κατανομή και η ισορροπία αγροτικών-αστικών περιοχών. Όμως, καμία στατιστική μέθοδος δεν αποφαινεται για τον αριθμό των ερωτηθέντων ανάλογα με το φύλο τους, την ηλικία τους, το επάγγελμα τους και το γεωγραφικό τους επίπεδο. Η ατομική αντιπροσώπευση επιλέχθηκε με τυχαίο τρόπο ή έτσι ώστε να συμβαδίζει με την αναλογία του ελάχιστου αριθμού ερωτήσεων σύμφωνα με τον ευρεθέντα κανόνα. Γενικά τα δείγματα φάνηκε να συμβαδίζουν με την αναμενόμενη αναλογία στη διανομή των βασικών περιγραφικών παραγόντων όπως είναι το μέγεθος της πόλης, το φύλο, η ηλικία και το επάγγελμα των ερωτηθέντων.

Σύγκριση γίνεται, όταν είναι δυνατόν, με τα προκύπτοντα αποτελέσματα από την πρώτη φάση της έρευνας. Στην πράξη, μόνο η ηλικία και το φύλο οδηγούν σε χρήσιμη σύγκριση. Το μέγεθος της πόλης υποβάλλεται σε διορθώσεις για τον ορισμό της πόλης, από τους ίδιους, σε μερικές χώρες. Το επάγγελμα περιλαμβάνει μια εκτεταμένη περιοχή κατηγοριών και δεν απεικονίζει με ακρίβεια την τοπική εικόνα, ειδικά στις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, όπου η εικόνα των επαγγελματιών αλλάζει αισθητά. Σχετικά με το φύλο περίμεναν μια μικρή αύξηση στην αναλογία των γυναικών οδηγών και σχετικά με την ηλικία περίμεναν μια αύξηση των νέων ή των ηλικιωμένων οδηγών, με βάση τις σχετικές χώρες. Αυτή η ένδειξη φυσικά δεν ήταν δυνατόν να ελεγχθεί για τις χώρες που δεν συμμετείχαν στην πρώτη φάση της έρευνας.

Μετά από αυτούς τους ελέγχους και κάποιους άλλους γενικού χαρακτήρα, παρουσιάστηκαν τα ακόλουθα προβλήματα που όμως αντιμετωπίστηκαν με την κατάλληλη στατιστική επεξεργασία και διόρθωση των λανθασμένων στοιχείων. Το Πολωνικό δείγμα προσδιορίστηκε ανακριβές, λόγω της ανεπαρκούς διευθέτησης της δεύτερης ερώτησης “φίλτρο”, σχετικά με τη δραστηριότητα της οδήγησης. Αυτό το μικρό λάθος οδήγησε στην ανεπαρκή αντιπροσώπευση των οδηγών με πολύ λίγα χιλιόμετρα οδήγησης. Το Ιταλικό δείγμα προσδιορίστηκε ανακριβές, λόγω της ανεπαρκούς διευθέτησης της ερώτησης που σχετίζεται με την ηλικία των οδηγών, για την ηλικιακή κατηγορία από 18 έως 24 ετών, με αποτέλεσμα την υπέρμετρη αντιπροσώπευση, αυτής της ηλικιακής κατηγορίας. Το Πορτογαλικό δείγμα παρουσίασε πολύ αισθητή διαφορά στην κατανομή του φύλου μεταξύ των δυο φάσεων των ερευνών SARTRE. Το Ελληνικό δείγμα δεν περιελάμβανε οδηγούς της ηλικιακής κατηγορίας άνω των 65 ετών, ενώ η μικρή αύξηση του αρσενικού φύλου

ήταν αναμενόμενη. Στο Γαλλικό δείγμα δεν ήταν πλήρως διασαφηνισμένη η τεχνική ερώτηση που αφορούσε τη διεξαγωγή της συνέντευξης, αλλά δεν υπήρξε αμφιβολία για την ορθή αντιπροσώπευση του δείγματος τους. Το Σλοβακικό δείγμα δεν παρουσίασε την αναμενόμενη, με βάση την πρώτη φάση της έρευνας, αντιπροσώπευση στους οδηγούς αστικών περιοχών, στους οδηγούς με αυξημένο αριθμό χιλιομέτρων και στους επαγγελματίες οδηγούς.

Τέλος, αν υπάρξει τρίτη φάση της έρευνας SARTRE, για την καλύτερη διεξαγωγή της και την σωστή αντιπροσώπευση των δειγμάτων των χωρών που θα συμμετέχουν, πρέπει να οργανωθεί από μια ενιαία εταιρία δημοσκοπήσεων ή από ένα δίκτυο εταιριών δημοσκοπήσεων και να γίνει ξεκάθαρος ο στόχος του πληθυσμού μελέτης, έτσι ώστε να αποφευχθεί η εμφάνιση των προαναφερθέντων προβλημάτων ή άλλων παρεμφερών.

3.3. Βασικές αρχές διαμόρφωσης ερωτηματολογίων καταγραφής των απόψεων των οδηγών

Τα ερωτηματολόγια χρησιμοποιούνται πολλές φορές σε έρευνες καταγραφής των απόψεων των οδηγών, λόγω των πλεονεκτημάτων που παρουσιάζουν, ωστόσο θα πρέπει κατά την σύνταξη τους να τηρούνται κάποιες βασικές αρχές, διότι διαφορετικά είναι πιθανό να προκύψουν κάποια μειονεκτήματα κατά τη χρήση τους, τα οποία σύμφωνα με τον P.Kotler⁽⁴¹⁾ μπορεί να είναι: οι ερωτώμενοι να επηρεαστούν από τον τρόπο που διατυπώνονται οι ερωτήσεις και να εκφράσουν διαφορετικές απόψεις από αυτές που πιστεύουν, να υπάρξει έλλειψη χρόνου ή έλλειψη εμπιστοσύνης στον ερευνητή και οι ερωτώμενοι να εκφράσουν απροθυμία να απαντήσουν και να υπάρξει γενικότερα αδυναμία του ερωτώμενου να απαντήσει.

Στην παρούσα παράγραφο, σχολιάζεται η μορφή του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II με γνώμονα τις βασικές αρχές διαμόρφωσης των ερωτηματολογίων καταγραφής απόψεων των οδηγών οι οποίες αναφέρονται στην σύνταξη, στις κλίμακες βαθμολόγησης, στην επιλογή του δείγματος και στους τρόπους συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων.

3.3.1. Διαμόρφωση ερωτηματολογίων

Προκειμένου να αποφευχθούν τα προαναφερόμενα μειονεκτήματα, τα οποία θέτουν σε κίνδυνο την εγκυρότητα των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από τα ερωτηματολόγια πρέπει να τηρούνται στο μέγιστο δυνατό βαθμό οι ακόλουθες βασικές αρχές σύνταξης ερωτηματολογίων. Έτσι, σχολιάζεται η μορφή του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II με γνώμονα τις βασικές αρχές διαμόρφωσης των ερωτηματολογίων καταγραφής απόψεων των οδηγών, όπως αυτές έχουν διατυπωθεί από τον Γ. Κανελλαΐδη⁽³⁸⁾.

- Από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο πρέπει να προκύπτει χωρίς καμία αμφιβολία για τον ερευνητή, ότι οι ερωτηθέντες απάντησαν ελεύθερα.

Στην πλειονότητα των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου SARTRE II, φαίνεται ότι οι ερωτηθέντες απάντησαν ελεύθερα. Όμως, στην ερώτηση E23 η οποία αναφέρεται στη

μέγιστη ποσότητα που οι ερωτηθέντες πίνουν και μετά οδηγούν, όπως φαίνεται στην ακόλουθη παράγραφο, όπου παρουσιάζεται η βάση δεδομένων των χρησιμοποιούμενων ερωτήσεων για τη διεξαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας, το ποσοστό σε όλες τις χώρες όπου είτε δεν απάντησε είτε δήλωσε ότι δεν τους ενδιαφέρει, είναι αρκετά αυξημένο. Αυτό πιθανόν να οφείλεται στο ότι δεν είχε δημιουργηθεί το κατάλληλο κλίμα στους χρήστες για την σωστή συμπλήρωση του ερωτηματολογίου ή στο ότι οι ερωτηθέντες αιφνιδιάστηκαν και πίστεψαν ότι μπορεί να παραβιαστεί η ανωνυμία τους.

- Στο ερωτηματολόγιο πρέπει να τονίζεται με έμφαση ποιος διεξάγει την έρευνα και για ποιο σκοπό, έτσι ώστε να δημιουργηθεί το απαραίτητο για την σωστή συμπλήρωση του, κλίμα στους χρήστες.

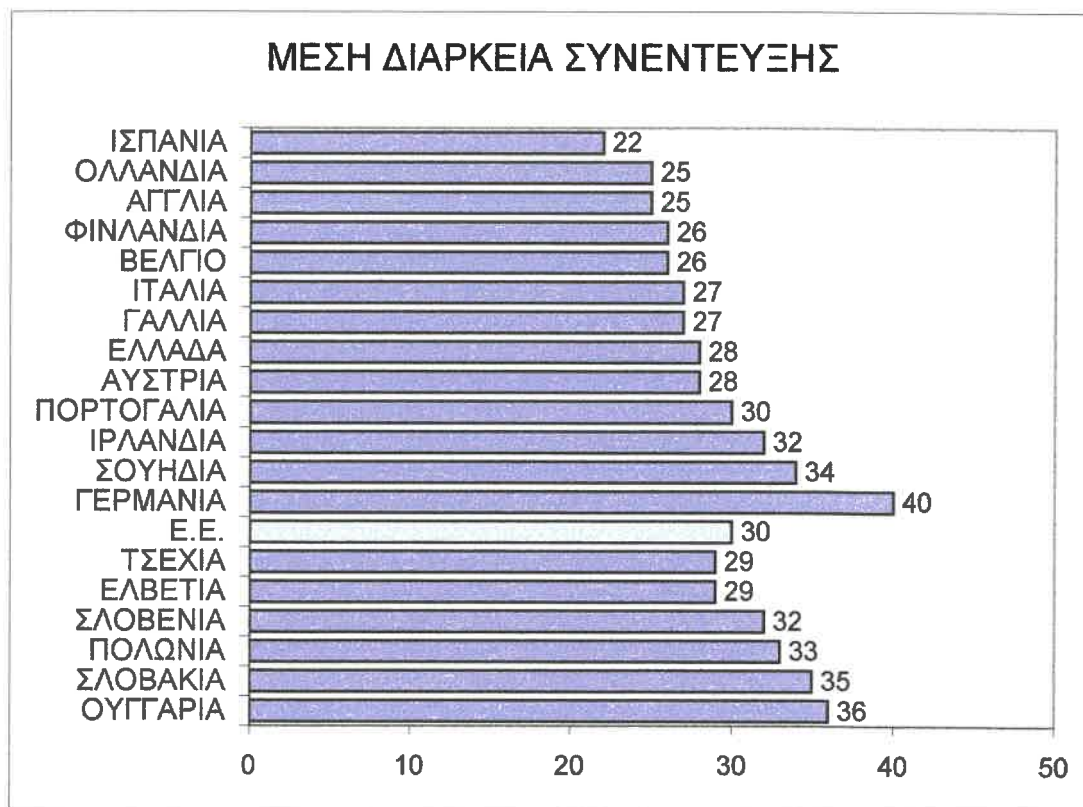
Όπως προαναφέρθηκε, είναι πιθανόν το πρόβλημα που παρατηρείται στην ερώτηση E23 να οφείλεται σε αυτό το λόγο, μιας και δεν παρατίθεται κάποιο εισαγωγικό σημείωμα που να ενημερώνει τους ερωτηθέντες για τον σκοπό και το φορέα διεξαγωγής της έρευνας. Βέβαια, η διεξαγωγή της έρευνας πραγματοποιήθηκε με τη μέθοδο της υποβολής ερωτήσεων από τον ερευνητή στον χρήστη και καταγραφή των απόψεων του και η επίτευξη του κατάλληλου κλίματος για την σωστή συμπλήρωση του ερωτηματολογίου ήταν στη δυνατότητα του ερευνητή. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με τη γνώμη της γράφουσας θα ωφελούσε η ύπαρξη ενός εισαγωγικού σημειώματος, το οποίο θα βοηθούσε στο να συνειδητοποιήσει ο χρήστης ότι οι απόψεις του θα ληφθούν υπόψη στα πλαίσια μιας θετικής για το κοινωνικό σύνολο προσπάθειας.

- Οι ερωτήσεις πρέπει να είναι απλά διατυπωμένες για να είναι εύκολα κατανοητές από το “μέσο” χρήστη και να αναφέρονται σε συγκεκριμένα θέματα, ώστε να αποφεύγονται παρανοήσεις.

Η προαναφερθείσα αρχή, τηρείται στη διαμόρφωση του ερωτηματολογίου SARTRE II μιας και χρησιμοποιείται απλή διατύπωση στις ερωτήσεις, οι οποίες αναφέρονται σε συγκεκριμένα θέματα.

- Το ερωτηματολόγιο πρέπει να μπορεί να συμπληρωθεί από τον χρήστη σε εύλογο χρονικό διάστημα, που δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 20 έως 30 λεπτά.

Η παρούσα αρχή διαμόρφωσης του ερωτηματολογίου, τηρήθηκε στην πλειονότητα των χωρών που συμμετείχαν στη διεξαγωγή της έρευνας με μικρές μόνο αποκλείσεις, αν και στην οδηγία για τη χρονική διάρκεια της συμπλήρωσης αναφέρεται ότι δεν πρέπει να υπερβαίνει την μια ώρα. Βέβαια, καταθέτουμε τον προβληματισμό μας για το αν αυτός ο μεγάλος όγκος των ερωτήσεων μπορεί να συμπληρωθεί αξιόπιστα, σε αυτό το εύλογο χρονικό διάστημα. Ακολουθώντας, παρατίθεται ένα γράφημα στο οποίο παρουσιάζεται η μέση διάρκεια της συνέντευξης για τις χώρες που συμμετείχαν.



Σχήμα 3.1: Μέση διάρκεια της συνέντευξης (λεπτά) ανά χώρα.

- Οι ερωτήσεις προσωπικού τόνου που απευθύνονται σε πρώτο πρόσωπο στον χρήστη, δίνουν γενικά αποτελέσματα που ανταποκρίνονται με πολύ ικανοποιητικό βαθμό στην πραγματικότητα.

Η προαναφερθείσα αρχή, τηρείται στη διαμόρφωση του ερωτηματολογίου SARTRE II μιας και χρησιμοποιείται το πρώτο πρόσωπο στη διατύπωση των ερωτήσεων.

- Το ερωτηματολόγιο πρέπει να είναι διαμορφωμένο, έτσι ώστε να περιλαμβάνει ομογενείς ενότητες που να αναφέρονται σε συγκεκριμένα εννοιολογικά θέματα, έτσι ώστε να μην αναγκάζεται ο ερωτώμενος να συγκεντρώνει την προσοχή του σε διαφορετικό θέμα κάθε φορά.

Το ερωτηματολόγιο της έρευνας SARTRE II, προσπαθεί να διερευνήσει τις απόψεις των χρηστών για αρκετά θέματα που αφορούν την οδική τους συμπεριφορά, με αποτέλεσμα να υφίσταται μεγάλος όγκος ερωτήσεων οι οποίες δεν είναι πλήρως διαχωρισμένες σε ανεξάρτητες ομογενείς ενότητες. Σύμφωνα με τη γνώμη της γράφουσας, θα ωφελούσε ο διαχωρισμός των ερωτήσεων σε εννοιολογικές ενότητες, δηλαδή στις ενότητες: ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, χρήση ζώνης ασφαλείας και γενικά θέματα οδικής συμπεριφοράς.

- Η διαδοχή των ερωτήσεων πρέπει να γίνεται από τις πιο απλές στις πιο σύνθετες, έτσι ώστε να διευκολύνεται ο χρήστης στις απαντήσεις του.

Η αρχή αυτή διαμόρφωσης των ερωτηματολογίων τηρείται μέχρι ενός βαθμού, αν και αφού δεν υπάρχει πλήρης διαχωρισμός των ερωτήσεων σε ανεξάρτητες ομογενείς

ενότητες, δεν είναι δυνατόν να διευκολύνει τους ερωτηθέντες στην ορθή συμπλήρωση του ερωτηματολογίου.

- Οι ερωτήσεις δεν πρέπει να αιφνιδιάζουν τους χρήστες ή να τους δίνουν την εντύπωση ότι εξετάζονται από τον ερευνητή, ώστε να εξασφαλίζεται η συνεργασία τους και η αυθόρμητη συμπλήρωση των ερωτήσεων.

Γενικά, δεν διαφαίνεται να αιφνιδιάσθηκαν οι χρήστες παρά μόνο στην ερώτηση E23, που είχε σχέση με την υπέρβαση του νομίμου ορίου αλκοόλ, όπου όπως προαναφέρθηκε μάλλον δεν είχε αναπτυχθεί το κατάλληλο κλίμα διεξαγωγής της έρευνας έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η συνεργασία τους και η αυθόρμητη συμπλήρωση των ερωτήσεων.

- Οι μονάδες που χρησιμοποιούνται για την ποσοτική έκφραση διαφόρων μεγεθών που περιλαμβάνονται στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου, πρέπει να είναι γνωστές στους χρήστες από προηγούμενες εμπειρίες τους.

Στο ερωτηματολόγιο της έρευνας απόψεων του προγράμματος SARTRE II, οι μονάδες που χρησιμοποιούνται για την ποσοτική έκφραση διαφόρων μεγεθών είναι γνωστές στους χρήστες από προηγούμενες εμπειρίες τους.

- Στο ερωτηματολόγιο πρέπει να περιέχονται ερωτήσεις στις οποίες ο χρήστης να μην περιορίζεται μόνο σε εκλογή μιας από τις προτεινόμενες εναλλακτικές απαντήσεις αλλά να μπορεί να συμπληρώσει ελεύθερα και τη δική του άποψη για το θέμα που αναφέρει η ερώτηση.

Στο ερωτηματολόγιο SARTRE II, οι εναλλακτικές κατηγορίες απαντήσεων σε κάθε ερώτηση παρουσιάστηκαν σε ανεξάρτητες κάρτες (Κάρτες, σελ.231) στους ερωτηθέντες. Ενώ, υπήρχαν και ερωτήσεις (E20, E23, E34, E34, E35, E36, E39, E42, E46, E48) όπου συμπλήρωσαν ελεύθερα τη δική τους άποψη για το θέμα που αναφέρει η ερώτηση.

- Πρέπει να αποφεύγονται οι ερωτήσεις αρνητικού τύπου, διότι οδηγούν τον χρήστη σε αμυντική θέση και η απάντηση του μπορεί να είναι μια δικαιολογία που γίνεται ευρύτερα αποδεκτή και όχι η πραγματική αιτία για την οποία δεν έκανε ο χρήστης την συγκεκριμένη επιλογή.

Στο ερωτηματολόγιο SARTRE II, δεν υπάρχουν τέτοιου είδους ερωτήσεις που θα οδηγήσουν σε αμυντική θέση τον χρήστη και θα του στερήσουν τη δυνατότητα να εκφράσει ελεύθερα την πραγματική του άποψη.

- Οι προσωπικού χαρακτήρα ερωτήσεις που αναφέρονται σε πληροφορίες γύρω από το άτομο του χρήστη πρέπει να δίνουν τη βεβαιότητα σε αυτόν, ότι δεν πρόκειται από τις απαντήσεις του να παραβιαστεί με οποιοδήποτε τρόπο η ανωνυμία του. Ακόμα, πρέπει να είναι συγκεντρωμένες στο τέλος όπου έχουν τη μεγαλύτερη πιθανότητα σωστής συμπλήρωσης, αφού θα έχει ήδη κερδισθεί η εμπιστοσύνη του χρήστη.

Οι ερωτήσεις προσωπικού χαρακτήρα που αναφέρονται σε πληροφορίες γύρω από το άτομο του χρήστη, παρατίθενται και στην αρχή (ηλικία, φύλο, επάγγελμα, οδηγητική

εμπειρία) αλλά και στο τέλος (το είδος του οχήματος τους, αν είναι ασφαλισμένο, το ετήσιο εισόδημα τους, την οικογενειακή τους κατάσταση) του ερωτηματολογίου SARTRE II. Οπότε είναι φανερό, ότι πρέπει αυτές οι ερωτήσεις να τοποθετηθούν στο τέλος του ερωτηματολογίου όπου έχουν τη μεγαλύτερη πιθανότητα σωστής συμπλήρωσης, αφού θα έχει ήδη κερδισθεί η εμπιστοσύνη του χρήστη.

3.3.2. Κλίμακες βαθμολόγησης

Σε έρευνες όπου υπάρχουν υποκειμενικές αξιολογήσεις, σύμφωνα με τον **P.Kotler**⁽⁴¹⁾, δυο είδη ερωτήσεων μπορούν να χρησιμοποιηθούν: ερωτήσεις όπου οι ερωτηθέντες απαντούν χρησιμοποιώντας δικές τους φράσεις και ερωτήσεις όπου οι ερωτηθέντες κάνουν μια επιλογή ανάμεσα σε πιθανές απαντήσεις. Στην έρευνα SARTRE II, χρησιμοποιήθηκαν και τα δυο προαναφερθέντα είδη ερωτήσεων, με μεγαλύτερη έμφαση στις ερωτήσεις όπου οι ερωτώμενοι επιλέγουν ανάμεσα σε πιθανές απαντήσεις.

Η καταγραφή των υποκειμενικών αξιολογήσεων, με βάση τον **Grigg**⁽⁴¹⁾, γίνεται με δυο τρόπους: με βαθμολόγηση, όπου υφίσταται σύγκριση μεταξύ των βαθμολογούμενων αντικειμένων και ταυτόχρονα με τα άκρα της κλίμακας ή με κατάταξη, όπου συγκρίνεται ένα αντικείμενο με τα υπόλοιπα.

Όσον αφορά το ζήτημα της επιλογής της κατάλληλης κλίμακας έχουν διατυπωθεί διάφορες απόψεις. Οι **Comorita, Graham και Peabody**, υποστηρίζουν ότι η αξιοπιστία μιας κλίμακας δεν έχει σχέση με τον αριθμό των διαβαθμίσεων της, ενώ οι **Jahoda, Deutsch και Cook**, θεωρούν ότι όσο αυξάνει ο αριθμός των διαβαθμίσεων τόσο αυξάνει η αξιοπιστία μιας κλίμακας, σε αντίθεση με τους **Green και Rao**, όπου ορίζουν σαν μέγιστο αριθμό διαβαθμίσεων τις έξι, μιας και πάνω από αυτό τον αριθμό ελάχιστες πληροφορίες μπορούν να συναχθούν. Από πολλούς ερευνητές, οι κλίμακες με περιττό αριθμό διαβαθμίσεων (1-5, 1-10), θεωρούνται πιο χρήσιμες, καθώς σε αυτές υπάρχει ένα σημείο εκατέρωθεν του οποίου βρίσκεται ίσος αριθμός θετικών και αρνητικών διαβαθμίσεων. Έτσι, στην κλίμακα 1-10⁽³⁷⁾, η διαφορά μεταξύ δύο συνεχών διαβαθμίσεων μπορεί να μην είναι ουσιαστική για τον ερωτώμενο, αλλά στην περίπτωση της κλίμακας 1-5, οι διαφορές είναι σαφέστερες και κάθε στοιχείο της επιδέχεται διαφορετικό λεκτικό χαρακτηρισμό.

Στο ερωτηματολόγιο της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II, έχουν χρησιμοποιηθεί κλίμακες τόσο με περιττό (1-3, 1-5) όσο και με άρτιο αριθμό (1-2, 1-4, 1-6, 1-8) αριθμό διαβαθμίσεων. Ο αριθμός των διαβαθμίσεων, εκτός της περιπτώσεως της ερώτησης E51, δεν υπερβαίνει τον μέγιστο αριθμό των έξι, όπου σύμφωνα με τους **Green και Rao** πάνω από αυτό τον αριθμό ελάχιστες πληροφορίες μπορούν να συναχθούν, με πιο διαδεδομένες την περιττή 1-5 και την άρτια 1-6.

Σε σχέση με το ζήτημα των λεκτικών χαρακτηρισμών, αναφέρεται ότι σε κλίμακες με λιγότερες από επτά διαβαθμίσεις, οι λεκτικοί χαρακτηρισμοί σε όλο το εύρος της κλίμακας συνεισφέρουν στην εξαγωγή πιο αξιόπιστων αποτελεσμάτων, πράγμα που τηρείται στο ερωτηματολόγιο απόψεων του SARTRE II. Όμως, όταν υπάρχουν λεκτικοί χαρακτηρισμοί θα πρέπει να αποφεύγονται ασάφειες, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε παρανοήσεις. Έτσι, καλό θα ήταν να μην υπήρχε ο λεκτικός

χαρακτηρισμός “λίγο” ή άλλοι παρόμοιου χαρακτήρα, γιατί προκαλούν σύγχυση στους ερωτώμενους.

3.3.3. Επιλογή δείγματος

Προκειμένου τα αποτελέσματα, που θα προκύψουν από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων, να είναι αξιόπιστα θα πρέπει να ακολουθούνται κάποιες γενικές αρχές στην επιλογή του πληθυσμού του δείγματος. Οι αρχές αυτές, σύμφωνα με τον **P.Kotler**⁽⁴¹⁾ είναι οι ακόλουθες:

- Το δείγμα πρέπει να επιλέγεται κάθε φορά από τον κατάλληλο πληθυσμό.

Οπότε στην παρούσα έρευνα, η οποία έχει ως θέμα την οδική ασφάλεια, το δείγμα θα πρέπει να απαρτίζεται από οδηγούς (πρώτη ερώτηση “φίλτρο”). Περαιτέρω, οι μελετητές της έρευνας SARTRE II, έθεσαν και μια δεύτερη ερώτηση “φίλτρο”, έτσι ώστε οι συμμετέχοντες οδηγοί να έχουν τουλάχιστον ένα χρόνο εμπειρία. Η εισαγωγή αυτής της δεύτερης ερώτησης, αυξάνει την αξιοπιστία των αποτελεσμάτων της έρευνας, μιας και οι οδηγοί με τουλάχιστον ένα χρόνο εμπειρίας έχουν διαμορφώσει μια ικανοποιητική εικόνα για τα θέματα της οδικής ασφάλειας.

- Το μέγεθος του δείγματος, είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα, καθώς όσο πιο μεγάλο είναι αυτό, τόσο πιο αξιόπιστα είναι τα αποτελέσματα της έρευνας.

Στην έρευνα SARTRE II, το ελάχιστο δείγμα που συλλέχθηκε από κάθε χώρα ήταν 1.000 ερωτηματολόγια και το συνολικό μέγεθος του δείγματος ανήλθε σε 20.725 ερωτηματολόγια, μέγεθος που παρέχει μια αρκετά σημαντική αξιοπιστία στα αποτελέσματα της.

- Η επιλογή του δείγματος, πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι αντιπροσωπευτικό ως προς τα χαρακτηριστικά του (ηλικία, φύλο, μορφωτικό επίπεδο, κτλ.).

Όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, υπήρξαν σημαντικά προβλήματα στην επιλογή του δείγματος, έτσι ώστε να είναι αντιπροσωπευτικό ως προς τα χαρακτηριστικά του, στις χώρες που συμμετείχαν. Βέβαια, δεν ήταν τόσο σημαντικό, ώστε να θέσει σε κίνδυνο την ορθή αντιπροσώπευση του δείγματος, μιας και τα εμφανιζόμενα προβλήματα, αντιμετωπίστηκαν με την εφαρμογή της κατάλληλης στατιστικής επεξεργασίας. Αυτό το στοιχείο θα είναι χρήσιμο να προσεχθεί στην ενδεχόμενη τρίτη φάση της έρευνας SARTRE.

3.3.4. Τρόποι συμπλήρωσης ερωτηματολογίου

Ο τρόπος συμπλήρωσης ενός ερωτηματολογίου έχει μεγάλη σημασία, μιας και διαφορετικοί τρόποι συμπλήρωσης μπορούν να οδηγήσουν σε διαφορετικά αποτελέσματα. Σύμφωνα με τον **Γ.Κανελλαΐδη**⁽³⁸⁾, υπάρχουν οι ακόλουθοι δύο τρόποι συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων: με την υποβολή ερωτήσεων από τον ερευνητή στον χρήστη και καταγραφή των απαντήσεων του (συνέντευξη-ερωτηματολόγιο έμμεσων απαντήσεων) ή με συμπλήρωση του ερωτηματολογίου από

τους χρήστες χωρίς τη μεσολάβηση του ερευνητή (ερωτηματολόγιο άμεσων απαντήσεων).

Κάθε μια από τις προαναφερθείσες μεθόδους συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων, παρουσιάζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Στα ερωτηματολόγια έμμεσων απαντήσεων, οι απαντήσεις δίνονται προφορικά παρουσία του ερευνητή, με αποτέλεσμα να υπάρχει η πιθανότητα οι ερωτηθέντες να υπερβάλλουν σε αυτά που θεωρούν θετικά στοιχεία τους και στις επιλογές τους και να αποσιωπούν τα αρνητικά. Ακόμα, έχει παρατηρηθεί ότι η παρουσία του ερευνητή επιδρά τόσο στην συνεργασία των ερωτώμενων (δυνατότητα παροχής συμπληρωματικών διευκρινίσεων) όσο και στην απάντηση των ερωτήσεων (προσαρμογή των απόψεων των ερωτηθέντων με αυτές του ερευνητή). Στα ερωτηματολόγια άμεσων απαντήσεων, παρέχεται η βεβαιότητα στον ερωτώμενο για τη διατήρηση της ανωνυμίας του, δεν επηρεάζεται η άποψη του ερωτώμενου από τον ερευνητή και δεν είναι δυνατή η παροχή συμπληρωματικών εξηγήσεων. Όμως, αποτελεί την καταλληλότερη μέθοδο έρευνας, σε περιπτώσεις μεγάλης γεωγραφικής διασποράς των χρηστών.

Για την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου της έρευνας SARTRE II, έγινε χρήση της πρώτης μεθόδου συμπλήρωσης ερωτηματολογίων (έμμεσων απαντήσεων). Έτσι, με βάση τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά των μεθόδων και προκειμένου να αποφευχθούν τα αρνητικά στοιχεία αυτού του τρόπου συμπλήρωσης, έπρεπε να καταστεί σαφές στους ερωτηθέντες ότι το ερωτηματολόγιο δεν είχε εξεταστικό χαρακτήρα, ότι δεν υπήρχαν σωστές ή λάθος απαντήσεις, ότι η προσωπική τους γνώμη είχε μεγάλη σημασία αλλά και ότι δεν υπήρχε περίπτωση να παραβιαστεί η ανωνυμία των ερωτηματολογίων.

3.4. Διερεύνηση απόψεων οδηγών για θέματα οδικής ασφάλειας

Όπως προαναφέρθηκε, η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως βασικό της στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους για τα ακόλουθα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την χρήση της ζώνης ασφαλείας. Για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου χρησιμοποιούνται οι απαντήσεις στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II, που αφορούν τα προαναφερθέντα θέματα οδικής ασφάλειας.

Ακολούθως, παρατίθεται η χρησιμοποιούμενη για την διεξαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας μορφή του ερωτηματολογίου SARTRE II, για κάθε ένα από τα προαναφερθέντα θέματα της οδικής ασφάλειας και παρουσιάζεται η βάση δεδομένων των χρησιμοποιούμενων ερωτήσεων.

3.4.1. Το ερωτηματολόγιο της έρευνας απόψεων

• Προσωπικά στοιχεία

Επειδή στην παρούσα διπλωματική εργασία διερευνώνται οι απόψεις των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους χρησιμοποιούνται οι ακόλουθες ερωτήσεις που μας παρέχουν τα απαιτούμενα στοιχεία (χώρα, ηλικία, φύλο) για τη διεξαγωγή της έρευνας.

Όσον αφορά, την ηλικία υιοθετείται μια διαφορετική κλίμακα απαντήσεων έτσι ώστε να καλυφθούν οι ηλικιακές ομάδες των νέων (κάτω των 25 ετών) αλλά και των ηλικιωμένων (άνω των 65 ετών) οδηγών, μιας και παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες στην οδική τους συμπεριφορά και τη μεγαλύτερη συμμετοχή στην πρόκληση των οδικών ατυχημάτων^{(9),(18),(20)}.

A. Ερωτηματολόγιο : Χώρα : _____ Νούμερο : _____

E. Φύλο (βάλτε σε κύκλο)

Άντρας _____ 1 Γυναίκα _____ 2

ΣΤ. Ηλικία τελευταίων γενεθλίων: _____ ετών.

(<25, 25-39, 40-54, 55-64, >65, συμπληρώστε ακριβή ηλικία ή κατηγορία)

• Ταχύτητα

Όσον αφορά, τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών έναντι της ταχύτητας επιλέχθηκαν ερωτήσεις οι οποίες αναφέρονται στην ταχύτητα ως αίτιο οδικού ατυχήματος, στην υπέρβαση του ορίου ταχύτητας και κατά πόσο πρέπει να αυξομειωθεί σε διαφόρους τύπους οδών, στην ευχαρίστηση της γρήγορης οδήγησης, στην πιθανότητα ελέγχου για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας αλλά και στην παρεχόμενη βοήθεια από μηχανικά εξαρτήματα στη διατήρηση του ορίου ταχύτητας του οχήματος.

(ΚΑΡΤΑ 4)

E4. Πόσο συχνά πιστεύετε ότι κάθε ένας από τους παρακάτω παράγοντες είναι η αιτία οδικών ατυχημάτων ;

			Μερικές		Πολύ	
	Ποτέ	Σπάνια	φορές	Συχνά	συχνά	Πάντα [Δ.Γ]
δ. Υπερβολική ταχύτητα	_____ 1	2	3	4	5	6 7

(ΚΑΡΤΑ 4)

E10. Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας στους παρακάτω τύπους οδών ;

	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα [Δ.Γ]
α. Οδοί ταχείας κυκλοφορίας _____	1	2	3	4	5	6 7
β. Κύριες οδοί μεταξύ πόλεων _____	1	2	3	4	5	6 7
γ. Επαρχιακές οδοί _____	1	2	3	4	5	6 7
δ. Οδοί κατοικημένων περιοχών _____	1	2	3	4	5	6 7

(ΚΑΡΤΑ 5)

E11. Ποιο νομίζετε ότι θα έπρεπε να είναι το όριο ταχύτητας συγκριτικά με αυτό που ισχύει τώρα ;

	Μικρότερο	Ίδιο	Υψηλότερο	Κανένα όριο [Δ.Γ]
α. Σε κατοικημένες περιοχές _____	1	2	3	4 5
β. Σε βασικές οδούς μεταξύ πόλεων _____	1	2	3	4 5
γ. Σε αυτοκινητόδρομους _____	1	2	3	4 5

(ΚΑΡΤΑ 4)

E12. Σε μια τυπική διαδρομή, πόσο πιθανό είναι να ελεγχθείτε για ταχύτητα ;

Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα [Δ.Γ]
1	2	3	4	5	6 7

E28. Πόσο συμφωνείτε με τα παρακάτω ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου [Δ.Γ]
β. Με ευχαριστεί η γρήγορη οδήγηση _____	1	2	3	4 5

E31. Θα βρίσκατε χρήσιμο στο αυτοκίνητο σας το παρακάτω εξάρτημα ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου [Δ.Γ]
β. Συσκευή που δεν επιτρέπει την υπέρβαση των ορίων ταχύτητας _____	1	2	3	4 5

• **Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ**

Όσον αφορά, τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ επιλέγονται οι ακόλουθες ερωτήσεις στις οποίες οι ερωτηθέντες καλούνται να καταθέσουν την άποψη τους σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια

αλκοόλ ως αίτιο οδικού ατυχήματος, με τον αριθμό των ημερών της εβδομάδας που οι οδηγοί κατανάλωσαν έστω και λίγο αλκοόλ πριν να οδηγήσουν, με τη μέγιστη ποσότητα που συνήθως καταναλώνουν, με την άποψη τους για το νόμιμο όριο αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, με την ύπαρξη κοινών ευρωπαϊκών νόμων για την καταστολή του φαινομένου της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, με την πιθανότητα διενέργειας αλκοτέστ και με την ύπαρξη μηχανικού εξαρτήματος στο όχημα που θα ελέγχει το ποσοστό του αλκοόλ στο αίμα του οδηγού.

(ΚΑΡΤΑ 3)

E3. Συμφωνείτε ή όχι με τα παρακάτω ;

	Ισχυρά ναι	Ναι	Αδιάφορο	Όχι	Ισχυρά όχι	[Δ.Γ]
β. Οι οδηγοί πρέπει να αποφασίζουν μόνοι τους πόσο πρέπει να πίνουν όταν οδηγούν _____	1	2	3	4	5	6

(ΚΑΡΤΑ 4)

E4. Πόσο συχνά πιστεύετε ότι κάθε ένας από τους παρακάτω παράγοντες είναι η αιτία οδικών ατυχημάτων ;

	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα	[Δ.Γ]
β. Οδήγηση υπό την επήρεια οινόπνευματος _____	1	2	3	4	5	6	7

E21. Πόσες ημέρες την εβδομάδα οδηγείτε αφού έχετε πει έστω και λίγο οινόπνευμα;

Τις περισσότερες _____	1
5 με 6 _____	2
3 με 4 _____	3
1 ή 2 _____	4
Κάτω από 1 _____	5
Ποτέ _____	6
[Δ.Γ] _____	7

(Αν "Ποτέ" συνέχεια με E24)

E23. Γενικά όταν πίνετε και στη συνέχεια πρόκειται να οδηγήσετε ποια είναι η μέγιστη ποσότητα που πίνετε ;

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΑΠΑΝΤΗΣΗ _____

(Μετατροπή σε μονάδες σύμφωνα με **Κάρτα 6**)

_____ Μονάδες αλκοόλ .

(ΚΑΡΤΑ13)

E24. Υπάρχουν διάφορες γνώμες για το νόμιμο όριο κατανάλωσης αλκοολούχων ποτών. Με ποιο από τα παρακάτω επιχειρήματα συμφωνείτε ; Πιστεύετε πως θα έπρεπε να επιτρέπεται στους οδηγούς να πίνουν ;

Καθόλου	1
Λιγότερο από ότι τώρα	2
Όσο και τώρα	3
Περισσότερο από ότι τώρα	4
Όσο θέλουν	5
[Δ.Γ]	6

(ΚΑΡΤΑ 4)

E26. Σε μια τυπική διαδρομή, πόσο πιθανό είναι να σας σταματήσουν για αλκοτέστ ;

Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα	[Δ.Γ]
1	2	3	4	5	6	7

(ΚΑΡΤΑ 1)

E27. Υπάρχει η πιθανότητα να εφαρμοστούν παρόμοιοι μεταξύ τους νόμοι στις χώρες της Ευρώπης. Με στόχο αυτή την σύγκλιση θα ήσασταν υπέρ ή κατά της εφαρμογής των παρακάτω μέτρων στις χώρες της Ευρώπης ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
ε. Απαγόρευση σε καινούργιους οδηγούς να πίνουν οινοπνευματώδη ποτά όταν πρόκειται να οδηγήσουν	1	2	3	4	5

(ΚΑΡΤΑ 1)

E29. Γενικά πόσο επικίνδυνη πιστεύετε πως είναι κάθε μια από τις παρακάτω δραστηριότητες ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
γ. Κατανάλωση 0.75 λίτρα κρασί ή 1.5 λίτρα μπύρα την ημέρα	1	2	3	4	5

E31. Θα βρίσκατε χρήσιμο στο αυτοκίνητο σας το παρακάτω εξάρτημα ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
δ. Μετρητή αλκοόλ για τον έλεγχο αν ο οδηγός έχει υπερβεί το νόμιμο όριο	1	2	3	4	5

E33. Ποιο είναι το νόμιμο όριο περιεκτικότητας οινόπνεύματος στο αίμα πάνω από το οποίο απαγορεύεται η οδήγηση ; (σε γραμμάρια ανά λίτρο)

0.0	0.2	0.3	0.5	0.7	0.8	1.0	[Δ.Γ]
1	2	3	4	5	6	7	8

E34. Κατά την γνώμη σας πόσο αλκοόλ επιτρέπεται να πιείτε πριν οδηγήσετε ώστε να παραμείνετε κάτω από το νόμιμο όριο ;

ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΤΕ ΑΠΑΝΤΗΣΗ _____

(Μετατροπή σε μονάδες σύμφωνα με **Κάρτα 6**)

_____ Μονάδες αλκοόλ.

• Χρήση της ζώνης ασφαλείας

Όσον αφορά, τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας επιλέγονται οι ακόλουθες ερωτήσεις στις οποίες οι ερωτηθέντες καλούνται να καταθέσουν την άποψη τους για το κατά πόσο κάνουν χρήση της ζώνης ασφαλείας σε διάφορους τύπους οδών και για το αν πιστεύουν ότι προστατεύει τον οδηγό κάτω από δεδομένες συνθήκες.

(ΚΑΡΤΑ 4)

E16. Όταν οδηγείτε στην παρακάτω περίπτωση, πόσο συχνά φοράτε τη ζώνη ασφαλείας ;

	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα	[Δ.Γ]
α. Διαδρομή μέσα στην πόλη _____	1	2	3	4	5	6	7
β. Διαδρομή σε κύρια οδό μεταξύ πόλεων ____	1	2	3	4	5	6	7
γ. Διαδρομή σε αυτοκινητόδρομο _____	1	2	3	4	5	6	7

(ΚΑΡΤΑ 1)**E17.** Πόσο συμφωνείτε με τα παρακάτω ;

	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου	[Δ.Γ]
α. Αν οδηγείτε προσεκτικά οι ζώνες ασφαλείας δεν είναι απαραίτητες _____	1	2	3	4	5
β. Στα περισσότερα ατυχήματα οι ζώνες ασφαλείας μειώνουν τις πιθανότητες σοβαρού τραυματισμού για οδηγό και επιβάτες _____	1	2	3	4	5
γ. Όταν δεν φοράω ζώνη ασφαλείας αισθάνομαι λιγότερο άνετα, σαν να λείπει κάτι _____	1	2	3	4	5
δ. Υπάρχει ο κίνδυνος παγίδευσης από τη ζώνη ασφαλείας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης _____	1	2	3	4	5

3.4.2. Η βάση δεδομένων του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων

Ακολούθως, παρατίθεται η βάση δεδομένων της έρευνας SARTRE II για τις προαναφερθείσες ερωτήσεις. Όμως, στην παρεχόμενη για τη διεξαγωγή της παρούσας μελέτης βάση δεδομένων του SARTRE II, δεν περιλαμβάνονται όλα τα συλλεγμένα στοιχεία του δείγματος της έρευνας άλλα από τις 19 ευρωπαϊκές χώρες που συμμετείχαν, περιλαμβάνονται μόνο οι 16 χώρες (12 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 4 χώρες μη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και στην περίπτωση της Ολλανδίας από τα 1.010 ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν παρέχεται η βάση δεδομένων για τα 820 από αυτά. Οπότε, φανερό είναι ότι η διερεύνηση των απόψεων των οδηγών για την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας διενεργείται μόνο για το υφιστάμενο δείγμα.

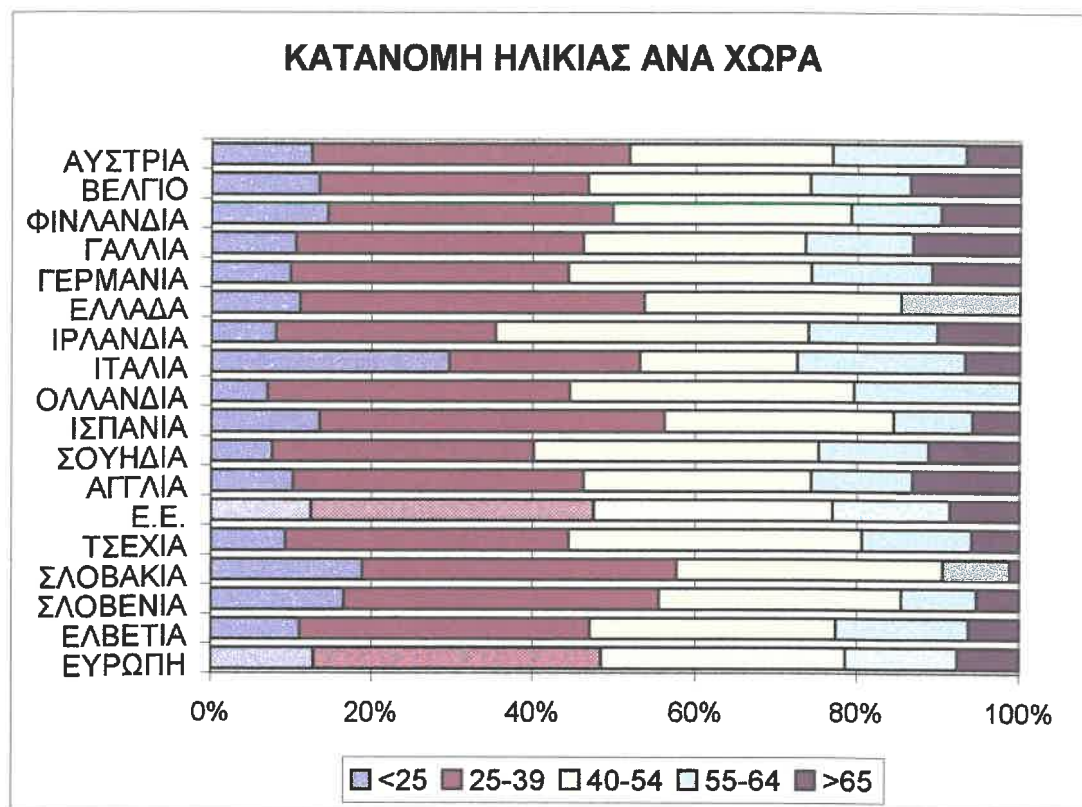
- **Προσωπικά στοιχεία**

Ακολούθως, παρατίθεται η σύνθεση της βάσης δεδομένων του δείγματος των 16 ευρωπαϊκών κρατών (αριθμός των ερωτηθέντων) ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία και το φύλο των ερωτηθέντων οδηγών. Ακόμα, παρέχεται η πληροφορία για την σύνθεση του δείγματος της Ευρώπης, όπου περιλαμβάνονται όλες οι χώρες αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Αυστρία, Βέλγιο, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Ισπανία, Σουηδία, Αγγλία) και δίνεται το τελικό μέγεθος του δείγματος για κάθε χώρα αλλά και για την Ευρώπη και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

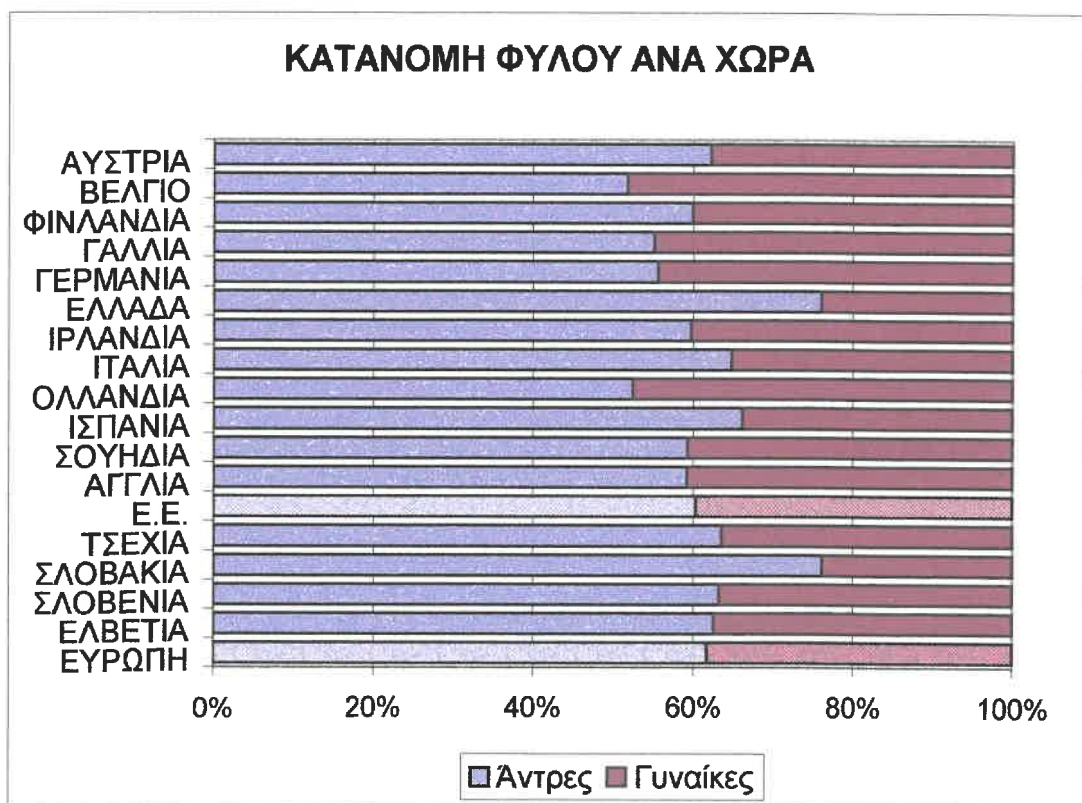
ΧΩΡΑ	ΗΛΙΚΙΑ					ΦΥΛΟ		Δ Ε Ι Γ Μ Α
	<25	25 - 39	40 - 54	55 - 64	>65	Άντρες	Γυναίκες	
Αυστρία	126	395	252	166	66	623	382	1005
Βέλγιο	135	334	275	124	135	519	484	1003
Φινλανδία	145	353	294	112	96	599	401	1000
Γαλλία	107	360	277	134	133	557	454	1011
Γερμανία	178	621	541	268	194	1001	801	1802
Ελλάδα	111	426	317	146	0	767	242	1009
Ιρλανδία	86	289	408	168	107	632	426	1058
Ιταλία	337	267	221	235	76	736	400	1136
Ολλανδία	58	307	288	167	0	430	390	820
Ισπανία	196	619	411	142	83	959	492	1451
Σουηδία	77	325	353	136	112	594	409	1003
Αγγλία	105	371	289	129	135	609	420	1029
Ε.Ε.	1661	4667	3926	1927	1137	8026	5301	13327
Τσεχία	93	351	362	136	58	635	365	1000
Σλοβακία	189	390	330	82	12	763	240	1003
Σλοβενία	176	414	318	99	55	671	391	1062
Ελβετία	111	359	304	164	62	625	375	1000
Ευρώπη	2230	6181	5240	2408	1324	10720	6672	17392

Πίνακας 3.1: Σύνθεση του δείγματος των χωρών σε σχέση με την ηλικία και το φύλο.

Για να επιτευχθεί καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των προσωπικών στοιχείων των ερωτηθέντων οδηγών στα ευρωπαϊκά κράτη παρατίθενται τα ακόλουθα διαγράμματα (Σχήματα 3.2, 3.3) στα οποία παρουσιάζεται η σύνθεση του δείγματος με βάση την ηλικιακή κατηγορία και το φύλο για κάθε χώρα αλλά και για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρώπη (επί του συνολικού δείγματος των 16 ευρωπαϊκών χωρών).



Σχήμα 3.2: Κατανομή της ηλικίας των οδηγών, για κάθε μια από τις ηλικιακές κατηγορίες, ανά χώρα.



Σχήμα 3.3: Κατανομή του φύλου των οδηγών, ανά χώρα.

• Ταχύτητα

Ακολουθώς, παρουσιάζονται οι απαντήσεις των ερωτηθέντων οδηγών για κάθε μια από τις χρησιμοποιούμενες ερωτήσεις που σχετίζονται με το θέμα της ταχύτητας, σε μορφή πινάκων, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους.

ΧΩΡΑ	Ε4δ. Πόσο συχνά πιστεύετε ότι η υπερβολική ταχύτητα, είναι η αιτία οδικών ατυχημάτων;						
	Δεν απάντησαν	Πάντα	Πολύ συχνά	Συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Ποτέ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	4	66	502	299	104	25	5
Βέλγιο	4	94	519	263	102	16	5
Φινλανδία	1	35	309	437	165	44	9
Γαλλία	2	87	302	275	234	75	36
Γερμανία	12	81	805	572	222	81	29
Ελλάδα	0	375	441	137	39	15	2
Ιρλανδία	3	233	529	227	61	4	1
Ιταλία	2	163	430	318	194	24	5
Ολλανδία	3	342	342	284	127	30	6
Ισπανία	7	312	493	407	186	30	16
Σουηδία	0	41	315	391	212	41	3
Αγγλία	4	114	515	258	121	12	5
Ε.Ε.	42	1629	5502	3868	1767	397	122
Τσεχία	2	55	465	310	129	35	4
Σλοβακία	0	39	486	309	106	40	23
Σλοβενία	0	99	575	288	87	11	2
Ελβετία	2	67	442	283	142	40	24
Ευρώπη	46	1889	7470	5058	2231	523	175

Πίνακας 3.2: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε4δ, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε10α. Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας;						
	Δεν απάντησαν	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	4	254	283	278	107	59	20
Βέλγιο	1	293	234	285	115	41	34
Φινλανδία	0	236	344	281	93	31	15
Γαλλία	32	229	230	297	125	57	41
Γερμανία	24	336	555	563	226	71	27
Ελλάδα	1	181	195	248	183	126	75
Ιρλανδία	21	364	227	253	93	52	48
Ιταλία	11	316	243	312	126	62	66
Ολλανδία	1	189	173	236	148	40	33
Ισπανία	15	335	263	406	213	104	115
Σουηδία	3	143	237	282	197	85	56
Αγγλία	18	209	185	320	162	90	45
Ε.Ε.	131	3085	3169	3761	1788	818	575
Τσεχία	28	305	286	216	94	40	31
Σλοβακία	1	264	343	222	82	50	41
Σλοβενία	5	135	223	335	204	84	76
Ελβετία	3	183	299	266	133	75	41
Ευρώπη	168	3972	4320	4800	2301	1067	764

Πίνακας 3.3: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε10α, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε10β. Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας, σε κύριες οδούς μεταξύ πόλεων;						
	Δεν απάντησαν	Ποτέ.	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	7	231	355	289	84	26	13
Βέλγιο	1	310	285	256	101	28	22
Φινλανδία	0	104	363	390	110	27	6
Γαλλία	0	167	286	378	128	38	14
Γερμανία	13	370	631	527	196	49	16
Ελλάδα	6	249	276	245	137	63	33
Ιρλανδία	2	389	283	238	86	39	21
Ιταλία	4	227	320	320	178	45	42
Ολλανδία	2	168	185	303	121	22	19
Ισπανία	4	440	369	403	145	53	37
Σουηδία	1	92	245	394	179	69	23
Αγγλία	10	192	279	350	140	43	15
Ε.Ε.	50	2939	3877	4093	1605	502	261
Τσεχία	0	218	336	298	97	34	17
Σλοβακία	0	173	375	284	100	50	21
Σλοβενία	2	146	334	376	129	46	29
Ελβετία	3	253	294	279	107	50	14
Ευρώπη	55	3729	5216	5330	2038	682	342

Πίνακας 3.4: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε10β, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε10γ. Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας, σε επαρχιακές οδούς;						
	Δεν απάντησαν	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	7	244	339	287	92	24	12
Βέλγιο	1	362	303	206	85	25	21
Φινλανδία	2	201	403	274	96	18	6
Γαλλία	1	284	352	245	87	29	13
Γερμανία	11	367	636	534	182	56	16
Ελλάδα	11	286	293	228	106	54	31
Ιρλανδία	3	555	284	156	36	17	7
Ιταλία	5	390	359	220	99	29	34
Ολλανδία	2	258	257	201	78	11	13
Ισπανία	5	581	426	314	81	24	20
Σουηδία	0	162	388	334	84	25	10
Αγγλία	11	290	353	267	81	20	7
Ε.Ε.	59	3980	4393	3266	1107	332	190
Τσεχία	0	298	363	236	71	20	12
Σλοβακία	0	185	412	259	97	33	17
Σλοβενία	2	229	402	315	76	24	14
Ελβετία	3	243	323	274	107	43	7
Ευρώπη	64	4935	5893	4350	1458	452	240

Πίνακας 3.5: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε10γ, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε10δ. Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας, σε οδούς κατοικημένων περιοχών;						
	Δεν απάντησαν	Ποτέ	Σπάνια	Μερικές φορές	Συχνά	Πολύ συχνά	Πάντα
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	5	409	352	165	50	16	8
Βέλγιο	1	439	273	171	74	22	23
Φινλανδία	1	286	445	196	56	11	5
Γαλλία	2	407	336	181	56	21	8
Γερμανία	8	684	681	306	86	20	17
Ελλάδα	5	539	309	85	31	20	20
Ιρλανδία	2	680	230	101	32	7	6
Ιταλία	6	381	342	268	81	25	33
Ολλανδία	2	329	251	172	46	14	6
Ισπανία	2	754	375	222	68	15	15
Σουηδία	0	512	381	83	17	6	4
Αγγλία	8	366	380	211	53	5	6
Ε.Ε.	42	5786	4355	2161	650	182	151
Τσεχία	0	453	336	148	41	17	5
Σλοβακία	2	337	358	186	78	32	10
Σλοβενία	1	419	420	169	30	13	10
Ελβετία	2	501	380	92	15	7	3
Ευρώπη	47	7496	5849	2756	814	251	179

Πίνακας 3.6: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε10δ, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε11α. Ποιο νομίζετε ότι θα έπρεπε να είναι το όριο ταχύτητας, συγκριτικά με αυτό που ισχύει τώρα, στις κατοικημένες περιοχές;				
	Δεν απάντησαν	Μικρότερο	Ίδιο	Υψηλότερο	Κανένα όριο
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	5	89	819	86	
Βέλγιο	9	94	716	180	4
Φινλανδία	4	117	830	46	3
Γαλλία	8	92	782	119	10
Γερμανία	18	332	1321	107	24
Ελλάδα	5	304	635	62	3
Ιρλανδία	1	272	741	44	0
Ιταλία	10	155	784	179	8
Ολλανδία	2	206	590	22	0
Ισπανία	8	161	1118	159	5
Σουηδία	3	277	715	6	2
Αγγλία	1	263	719	46	0
Ε.Ε.	74	2362	9770	1056	65
Τσεχία	4	302	630	63	1
Σλοβακία	2	69	536	392	4
Σλοβενία	1	224	764	70	3
Ελβετία	3	152	782	58	5
	84	3109	12482	1639	78

Πίνακας 3.7: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε11α, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε11β. Ποιο νομίζετε ότι θα έπρεπε να είναι το όριο ταχύτητας, συγκριτικά με αυτό που ισχύει τώρα, στις βασικές οδούς μεταξύ πόλεων;				
	Δεν απάντησαν	Μικρότερο	Ίδιο	Υψηλότερο	Κανένα όριο
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	8	40	781	158	18
Βέλγιο	6	46	734	210	7
Φινλανδία	4	11	646	333	6
Γαλλία	6	27	720	250	8
Γερμανία	18	96	1378	276	34
Ελλάδα	5	137	654	207	6
Ιρλανδία	1	76	784	197	0
Ιταλία	13	72	660	382	9
Ολλανδία	1	28	624	166	1
Ισπανία	11	46	1021	364	9
Σουηδία	2	10	720	266	5
Αγγλία	1	66	739	223	0
Ε.Ε.	76	655	9461	3032	103
Τσεχία	7	19	592	372	10
Σλοβακία	0	20	512	436	35
Σλοβενία	1	43	740	275	3
Ελβετία	6	15	635	316	28
Ευρώπη	90	752	11940	4431	179

Πίνακας 3.8: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε11β, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε11γ. Ποιο νομίζετε ότι θα έπρεπε να είναι το όριο ταχύτητας, συγκριτικά με αυτό που ισχύει τώρα, στους αυτοκινητόδρομους;				
	Δεν απάντησαν	Μικρότερο	Ίδιο	Υψηλότερο	Κανένα όριο
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	12	24	610	267	92
Βέλγιο	9	50	555	342	47
Φινλανδία	6	11	610	347	26
Γαλλία	6	40	563	314	88
Γερμανία	25	169	1003	307	298
Ελλάδα	4	80	433	453	39
Ιρλανδία	3	69	609	365	12
Ιταλία	6	57	526	468	79
Ολλανδία	1	32	471	281	35
Ισπανία	16	41	645	662	87
Σουηδία	2	14	453	486	48
Αγγλία	1	59	514	444	11
Ε.Ε.	91	646	6992	4736	862
Τσεχία	14	19	237	566	164
Σλοβακία	1	22	219	584	177
Σλοβενία	0	41	502	407	112
Ελβετία	2	21	462	375	140
Ευρώπη	108	749	8412	6668	1455

Πίνακας 3.9: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε11γ, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε12. Σε μια τυπική διαδρομή, πόσο πιθανό είναι να ελεγχθείτε για ταχύτητα;						
	Δεν απάντησαν	Πάντα	Πολύ συχνά	Συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Ποτέ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	6	28	28	150	318	402	73
Βέλγιο	13	8	22	112	313	369	116
Φινλανδία	2	4	15	100	272	560	47
Γαλλία	10	10	25	87	412	328	139
Γερμανία	23	73	64	239	539	698	166
Ελλάδα	3	2	46	79	150	482	247
Ιρλανδία	2	0	16	33	158	434	415
Ιταλία	5	4	11	57	235	502	322
Ολλανδία	2	7	36	122	230	333	90
Ισπανία	18	35	31	187	459	337	384
Σουηδία	1	1	5	27	123	716	130
Αγγλία	48	20	83	204	335	273	66
Ε.Ε.	133	192	382	1397	3544	5434	2195
Τσεχία	31	1	18	82	352	463	53
Σλοβακία	1	3	14	125	427	395	38
Σλοβενία	0	21	86	283	373	257	42
Ελβετία	13	29	33	127	319	341	138
Ευρώπη	178	246	533	2014	5015	6890	2466

Πίνακας 3.10: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε12, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε28β. Πόσο συμφωνείτε με το ότι “με ευχαριστεί η γρήγορη οδήγηση”;				
	Δεν απάντησαν	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	3	236	462	229	75
Βέλγιο	8	319	367	237	72
Φινλανδία	3	126	247	393	231
Γαλλία	1	277	344	278	111
Γερμανία	6	302	734	573	187
Ελλάδα	5	284	313	266	141
Ιρλανδία	2	416	366	208	66
Ιταλία	2	448	360	248	78
Ολλανδία	1	216	291	220	92
Ισπανία	8	446	628	328	41
Σουηδία	1	155	425	340	82
Αγγλία	7	486	254	238	44
Ε.Ε.	47	3711	4791	3558	1220
Τσεχία	2	175	440	280	103
Σλοβακία	0	565	0	0	438
Σλοβενία	0	236	474	278	74
Ελβετία	4	246	327	291	132
Ευρώπη	53	4933	6032	4407	1967

Πίνακας 3.11: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε28β, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε31β. Θα βρίσκατε χρήσιμο στο αυτοκίνητο σας, μια συσκευή που δεν επιτρέπει την υπέρβαση των ορίων ταχύτητας;				
	Δεν απάντησαν	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	14	153	248	301	289
Βέλγιο	22	223	294	227	237
Φινλανδία	8	214	402	241	135
Γαλλία	2	253	429	193	134
Γερμανία	29	288	460	574	451
Ελλάδα	13	294	367	156	179
Ιρλανδία	2	397	398	157	104
Ιταλία	7	306	435	285	103
Ολλανδία	2	149	207	229	233
Ισπανία	19	233	591	370	238
Σουηδία	5	144	409	287	158
Αγγλία	9	241	400	255	124
Ε.Ε.	132	2895	4640	3275	2385
Τσεχία	19	96	262	372	251
Σλοβακία	2	201	277	272	251
Σλοβενία	0	359	453	181	69
Ελβετία	19	196	290	263	232
Ευρώπη	172	3747	5922	4363	3188

Πίνακας 3.12: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε31β, ανά χώρα.

• Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ

Ακολουθώς, παρουσιάζονται οι απαντήσεις των ερωτηθέντων οδηγών για κάθε μια από τις χρησιμοποιούμενες ερωτήσεις που σχετίζονται με το θέμα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ σε μορφή πινάκων, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους.

ΧΩΡΑ	Ε3β. Συμφωνείτε ή όχι με το ότι οι οδηγοί πρέπει να αποφασίζουν μόνοι τους πόσο πρέπει να πίνουν όταν οδηγούν;					
	Δεν απάντησαν	Ισχυρά όχι	Όχι	Αδιάφορο	Ναι	Ισχυρά ναι
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Αυστρία	4	689	188	55	47	22
Βέλγιο	9	422	210	138	162	62
Φινλανδία	3	931	39	9	12	6
Γαλλία	8	414	175	75	186	153
Γερμανία	101	1179	294	90	77	61
Ελλάδα	3	167	389	21	335	94
Ιρλανδία	2	567	369	33	62	25
Ιταλία	5	288	464	95	225	59
Ολλανδία	1	619	161	13	15	11
Ισπανία	10	643	467	79	189	63
Σουηδία	2	858	127	8	7	1
Αγγλία	2	738	241	14	20	14
Ε.Ε.	150	7515	3124	630	1337	571
Τσεχία	2	689	167	44	68	30
Σλοβακία	0	747	152	34	35	35
Σλοβενία	1	485	316	75	116	69
Ελβετία	16	458	212	183	74	57
Ευρώπη	169	9894	3971	966	1630	762

Πίνακας 3.13: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε3β, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε4β. Πόσο συχνά πιστεύετε ότι η οδήγηση υπό την επήρεια οινόπνευματος, είναι η αιτία οδικών ατυχημάτων;						
	Δεν απάντησαν	Πάντα	Πολύ συχνά	Συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Ποτέ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	3	36	468	370	104	17	7
Βέλγιο	5	100	483	298	101	11	5
Φινλανδία	1	81	386	398	108	15	11
Γαλλία	2	229	416	203	77	22	62
Γερμανία	12	75	771	635	201	63	45
Ελλάδα	0	258	451	188	104	6	2
Ιρλανδία	2	151	458	277	146	22	2
Ιταλία	0	215	461	320	112	18	10
Ολλανδία	4	20	310	355	117	7	7
Ισπανία	2	417	538	325	131	14	24
Σουηδία	3	223	426	257	83	5	6
Αγγλία	1	176	511	219	93	14	15
Ε.Ε.	35	1981	5679	3845	1377	214	196
Τσεχία	6	70	398	320	158	45	3
Σλοβακία	0	71	397	315	138	45	37
Σλοβενία	0	72	506	342	120	21	1
Ελβετία	0	110	415	316	116	15	25
Ευρώπη	41	2304	7395	5138	1909	340	262

Πίνακας 3.14: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε4β, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε21. Πόσες ημέρες την εβδομάδα οδηγείτε αφού έχετε πει έστω και λίγο οινόπνευμα;							
	Δεν απάντησαν	Δεν πίνουν ποτέ	Ποτέ	<1	1 ή 2	3 με 4	5 με 6	Τις περισσότερες
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Αυστρία	10	254	267	222	120	50	21	61
Βέλγιο	7	368	306	177	97	21	7	20
Φινλανδία	2	205	672	105	10	5	1	0
Γαλλία	6	284	238	283	106	26	8	60
Γερμανία	33	435	814	318	101	32	22	47
Ελλάδα	316	0	199	163	211	46	25	49
Ιρλανδία	2	331	457	109	134	16	3	6
Ιταλία	12	441	165	152	177	51	24	114
Ολλανδία	0	188	419	158	48	4	1	2
Ισπανία	9	645	305	162	192	42	8	88
Σουηδία	3	112	793	84	6	2	1	2
Αγγλία	2	199	546	149	99	19	2	13
Ε.Ε.	402	3462	5181	2083	1304	321	134	462
Τσεχία	4	210	634	119	27	2	3	1
Σλοβακία	6	208	597	165	21	2	0	4
Σλοβενία	2	306	201	322	134	30	19	48
Ελβετία	3	227	235	266	149	74	15	31
Ευρώπη	417	4413	6848	2955	1635	429	171	546

Πίνακας 3.15: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε21, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε23. Γενικά όταν πίνετε και στη συνέχεια πρόκειται να οδηγήσετε ποια είναι η μέγιστη ποσότητα που πίνετε;				
	Δεν απάντησαν	Μονάδες αλκοόλ			Δεν ενδιαφέρει
		1 με 2	3 με 4	≥5	
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	12	60	35	34	864
Βέλγιο	5	52	62	33	851
Φινλανδία	1	2	0	0	997
Γαλλία	10	23	33	9	936
Γερμανία	15	109	41	13	1624
Ελλάδα	835	102	41	31	0
Ιρλανδία	2	8	26	41	981
Ιταλία	11	74	35	14	1002
Ολλανδία	0	16	11	3	790
Ισπανία	12	47	38	45	1309
Σουηδία	4	1	0	1	997
Αγγλία	2	14	17	8	988
Ε.Ε.	909	511	346	237	11339
Τσεχία	16	50	5	0	929
Σλοβακία	10	53	9	9	922
Σλοβενία	3	94	82	14	807
Ελβετία	5	83	41	65	868
Ευρώπη	943	791	483	325	14865

Πίνακας 3.16: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε23, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε24. Υπάρχουν διάφορες γνώμες για το νόμιμο όριο κατανάλωσης αλκοολούχων ποτών. Με ποιο από τα παρακάτω επιχειρήματα συμφωνείτε; Πιστεύετε πως θα έπρεπε να επιτρέπεται στους οδηγούς να πίνουν;					
	Δεν απάντησαν	Καθόλου	Λιγότερο από τώρα	Τίδιο	Περισσότερο	Χωρίς όριο
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Αυστρία	8	232	221	528	6	10
Βέλγιο	49	335	98	403	100	18
Φινλανδία	4	559	147	282	8	0
Γαλλία	32	294	128	439	109	9
Γερμανία	18	907	346	488	33	10
Ελλάδα	17	469	437	63	10	13
Ιρλανδία	14	432	111	395	103	3
Ιταλία	28	398	390	267	32	21
Ολλανδία	9	503	98	201	9	0
Ισπανία	64	523	284	496	73	11
Σουηδία	6	637	51	288	20	1
Αγγλία	13	558	161	286	11	0
Ε.Ε.	262	5847	2472	4136	514	96
Τσεχία	43	810	0	0	129	18
Σλοβακία	2	906	0	0	82	13
Σλοβενία	0	516	301	214	13	18
Ελβετία	46	197	129	572	44	12
Ευρώπη	353	8276	2902	4922	782	157

Πίνακας 3.17: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε24, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε26. Σε μια τυπική διαδρομή, πόσο πιθανό είναι να σας σταματήσουν για αλκοτέστ;						
	Δεν απάντησαν	Πάντα	Πολύ συχνά	Συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Ποτέ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	12	40	16	62	169	407	299
Βέλγιο	12	7	17	69	276	356	266
Φινλανδία	5	0	6	45	281	553	108
Γαλλία	9	17	23	64	296	343	259
Γερμανία	55	115	34	97	352	769	380
Ελλάδα	13	1	15	37	88	400	455
Ιρλανδία	3	0	9	32	136	341	537
Ιταλία	6	4	0	6	46	284	790
Ολλανδία	0	1	5	24	129	397	264
Ισπανία	22	25	19	100	323	379	583
Σουηδία	2	1	3	24	99	683	191
Αγγλία	28	1	9	24	77	382	508
Ε.Ε.	167	212	156	584	2272	5294	4640
Τσεχία	51	3	11	27	195	600	113
Σλοβακία	2	24	21	86	238	503	129
Σλοβενία	1	40	75	189	234	364	159
Ελβετία	10	17	14	34	156	337	432
Ευρώπη	231	296	277	920	3095	7098	5473

Πίνακας 3.18: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε26, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε27ε. Υπάρχει η πιθανότητα να εφαρμοστούν παρόμοιοι μεταξύ τους νόμοι στις χώρες της Ευρώπης. Με στόχο αυτή την σύγκριση θα ήσασταν υπέρ ή κατά της εφαρμογής, της απαγόρευσης σε καινούργιους οδηγούς να πίνουν οινοπνευματώδη ποτά όταν πρόκειται να οδηγήσουν, στις χώρες της Ευρώπης;					
	Δεν απάντησαν	Νόμιμο όριο αλκοόλ = 0	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Αυστρία	12	0	695	164	91	
Βέλγιο	39	0	441	274	148	101
Φινλανδία	12	0	638	137	105	108
Γαλλία	21	0	531	238	154	67
Γερμανία	34	0	1262	272	160	74
Ελλάδα	3	0	644	285	46	31
Ιρλανδία	21	0	643	179	129	86
Ιταλία	4	0	775	204	92	61
Ολλανδία	5	0	574	113	78	50
Ισπανία	20	0	746	412	167	106
Σουηδία	37	0	600	225	88	53
Αγγλία	20	0	650	192	107	60
Ε.Ε.	228	0	8199	2695	1365	840
Τσεχία	0	1000	0	0	0	0
Σλοβακία	0	1003	0	0	0	0
Σλοβενία	0	0	824	162	48	28
Ελβετία	41	0	330	170	201	258
Ευρώπη	269	2003	9353	3027	1614	1126

Πίνακας 3.19: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε27ε, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε29γ. Γενικά πόσο επικίνδυνη πιστεύετε πως είναι η κατανάλωση 0.75 λίτρα κρασί ή 1.5 λίτρα μύρα την ημέρα;				
	Δεν απάντησαν	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	11	465	354	137	38
Βέλγιο	18	533	336	90	26
Φινλανδία	9	279	490	199	23
Γαλλία	12	437	453	92	17
Γερμανία	48	785	567	306	96
Ελλάδα	11	347	382	187	82
Ιρλανδία	16	327	373	261	81
Ιταλία	5	654	364	94	19
Ολλανδία	4	407	309	82	18
Ισπανία	25	431	655	285	55
Σουηδία	3	537	403	58	2
Αγγλία	21	212	449	294	53
Ε.Ε.	183	5414	5135	2085	510
Τσεχία	16	204	355	337	88
Σλοβακία	0	292	453	196	62
Σλοβενία	1	431	446	156	28
Ελβετία	11	307	306	208	168
Ευρώπη	6648	6648	6695	2982	856

Πίνακας 3.20: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε29γ, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε31δ. Θα βρίσκατε χρήσιμο στο αυτοκίνητο σας, έναν μετρητή αλκοόλ για να ελέγχει αν ο οδηγός έχει υπερβεί το νόμιμο όριο;				
	Δεν απάντησαν	Πολύ	Αρκετά	Λίγο	Καθόλου
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	18	94	134	237	522
Βέλγιο	22	202	253	190	336
Φινλανδία	9	283	233	173	302
Γαλλία	5	349	369	155	133
Γερμανία	53	181	195	377	996
Ελλάδα	11	403	354	119	122
Ιρλανδία	10	330	327	159	232
Ιταλία	10	261	296	288	281
Ολλανδία	6	113	102	143	456
Ισπανία	30	237	439	338	407
Σουηδία	3	332	265	182	221
Αγγλία	14	281	238	171	325
Ε.Ε.	191	3066	3205	2532	4333
Τσεχία	27	87	133	247	506
Σλοβακία	3	184	173	226	417
Σλοβενία	1	530	343	105	83
Ελβετία	34	276	146	200	344
Ευρώπη	256	4143	4000	3310	5683

Πίνακας 3.21: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε31δ, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε33. Ποιο είναι το νόμιμο όριο περιεκτικότητας οиноπνεύματος στο αίμα πάνω από το οποίο απαγορεύεται η οδήγηση; (σε γραμμάρια ανά λίτρο)							
	Δεν απάντησαν	0.0	0.2	0.3	0.5	0.7	0.8	1.0
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Αυστρία	18	3	8	9	31	29	901	6
Βέλγιο	0	29	137	654	19	86	6	72
Φινλανδία	25	52	85	121	686	6	10	15
Γαλλία	36	1	54	69	745	41	59	6
Γερμανία	52	21	63	76	161	67	1330	32
Ελλάδα	410	39	185	137	137	46	38	17
Ιρλανδία	298	3	61	59	51	83	391	112
Ιταλία	629	15	56	91	123	55	151	16
Ολλανδία	105	8	203	128	309	22	35	10
Ισπανία	381	2	19	85	207	95	652	10
Σουηδία	38	55	749	79	68	3	8	3
Αγγλία	415	4	141	126	50	68	212	13
Ε.Ε.	2407	232	1763	1637	2592	608	3801	313
Τσεχία	88	670	152	47	26	7	5	5
Σλοβακία	5	427	190	315	41	16	8	1
Σλοβενία	5	49	88	68	841	3	8	0
Ελβετία	33	6	17	20	59	41	807	17
Ευρώπη	2538	1384	2210	2087	3559	675	4629	336

Πίνακας 3.22: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε33, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε34. Κατά τη γνώμη σας πόσο ποτό επιτρέπεται να πιείτε πριν οδηγήσετε και να παραμείνετε κάτω από το νόμιμο όριο;					
	Δεν απάντησαν	Μονάδες αλκοόλ				
	(0)	0	1 με 2	3 με 4	5 με 6	≥7
Αυστρία	47	14	534	314	46	50
Βέλγιο	18	25	702	221	14	23
Φινλανδία	0	211	720	68	1	0
Γαλλία	45	9	845	108	4	0
Γερμανία	93	102	1179	333	62	33
Ελλάδα	164	0	655	151	19	20
Ιρλανδία	53	19	482	460	31	13
Ιταλία	76	69	776	177	32	6
Ολλανδία	28	23	672	93	2	2
Ισπανία	189	155	319	321	242	225
Σουηδία	38	526	340	33	66	0
Αγγλία	119	16	452	396	43	3
Ε.Ε.	870	1169	7679	2682	573	382
Τσεχία	8	799	189	4	0	0
Σλοβακία	0	485	482	29	4	3
Σλοβενία	5	34	842	138	35	8
Ελβετία	10	31	727	210	19	3
Ευρώπη	893	2518	9919	3063	631	396

Πίνακας 3.23: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε34, ανά χώρα.

• Χρήση της ζώνης ασφαλείας

Ακολουθώς, παρουσιάζονται οι απαντήσεις των ερωτηθέντων οδηγών για κάθε μια από τις χρησιμοποιούμενες ερωτήσεις που σχετίζονται με το θέμα της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε μορφή πινάκων, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους.

ΧΩΡΑ	Ε16α. Όταν οδηγείτε μέσα στην πόλη, πόσο συχνά φοράτε τη ζώνη ασφαλείας;						
	Δεν απάντησαν	Πάντα	Πολύ συχνά	Συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Ποτέ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	3	739	69	40	39	57	58
Βέλγιο	8	567	61	78	81	119	89
Φινλανδία	12	804	57	49	26	33	19
Γαλλία	0	793	51	42	34	39	52
Γερμανία	12	1473	90	54	35	61	77
Ελλάδα	37	129	23	28	69	171	552
Ιρλανδία	5	654	57	32	91	104	115
Ιταλία	9	174	30	57	97	164	605
Ολλανδία	5	526	32	42	63	50	102
Ισπανία	5	744	71	84	133	153	261
Σουηδία	4	822	59	27	23	44	24
Αγγλία	4	910	35	20	25	18	17
Ε.Ε.	104	8335	635	553	716	1013	1971
Τσεχία	21	398	125	111	112	141	92
Σλοβακία	116	422	91	73	90	110	101
Σλοβενία	1	638	96	79	83	89	76
Ελβετία	2	676	56	70	59	71	66
Ευρώπη	244	10469	1003	886	1060	1424	2306

Πίνακας 3.24: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε16α, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε16β. Όταν οδηγείτε σε κύρια οδό μεταξύ πόλεων, πόσο συχνά φοράτε τη ζώνη ασφαλείας;						
	Δεν απάντησαν	Πάντα	Πολύ συχνά	Συχνά	Μερικές φορές	Σπάνια	Ποτέ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Αυστρία	0	836	47	47	20	14	38
Βέλγιο	8	643	82	94	68	49	59
Φινλανδία	12	902	25	26	9	13	13
Γαλλία	1	914	22	24	13	11	26
Γερμανία	14	1585	53	33	15	29	73
Ελλάδα	39	366	71	98	107	119	209
Ιρλανδία	6	798	54	40	76	41	43
Ιταλία	8	340	83	126	163	151	265
Ολλανδία	6	637	17	42	36	22	60
Ισπανία	5	1226	60	70	47	16	27
Σουηδία	4	909	24	23	17	14	12
Αγγλία	5	940	22	19	18	10	15
Ε.Ε.	108	10096	560	642	589	489	840
Τσεχία	21	641	86	108	70	42	32
Σλοβακία	118	598	61	80	39	52	55
Σλοβενία	2	825	61	68	38	31	37
Ελβετία	3	741	57	72	56	36	35
Ευρώπη	252	12901	825	970	792	650	999

Πίνακας 3.25: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε16β, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε17α. Πόσο συμφωνείτε με το “αν οδηγείτε προσεκτικά οι ζώνες ασφαλείας δεν είναι απαραίτητες”;				
	Δεν απάντησαν	Καθόλου	Λίγο	Σπάνια	Πολύ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	10	703	136	66	90
Βέλγιο	33	492	239	160	79
Φινλανδία	14	811	48	33	94
Γαλλία	9	644	180	111	67
Γερμανία	47	1243	183	116	213
Ελλάδα	5	515	209	152	128
Ιρλανδία	8	645	149	122	134
Ιταλία	17	419	348	250	102
Ολλανδία	5	495	165	100	55
Ισπανία	17	644	437	203	150
Σουηδία	29	577	349	29	19
Αγγλία	9	524	413	75	8
Ε.Ε.	203	7712	2856	1417	1139
Τσεχία	44	296	314	225	121
Σλοβακία	116	338	223	205	121
Σλοβενία	1	467	292	186	116
Ελβετία	15	604	202	125	54
Ευρώπη	379	9417	3887	2158	1551

Πίνακας 3.26: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε17α, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε17β. Πόσο συμφωνείτε με το ότι “στα περισσότερα ατυχήματα οι ζώνες ασφαλείας μειώνουν τις πιθανότητες σοβαρού τραυματισμού για τον οδηγό και τους επιβάτες”;				
	Δεν απάντησαν	Πολύ	Σπάνια	Λίγο	Καθόλου
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	15	719	229	28	14
Βέλγιο	30	557	334	52	30
Φινλανδία	11	872	90	11	16
Γαλλία	20	557	365	52	17
Γερμανία	19	1305	339	79	60
Ελλάδα	6	633	296	59	15
Ιρλανδία	12	780	222	34	10
Ιταλία	12	582	460	74	8
Ολλανδία	6	545	219	31	19
Ισπανία	25	687	624	93	22
Σουηδία	12	676	299	9	7
Αγγλία	18	509	466	25	11
Ε.Ε.	186	8422	3943	547	229
Τσεχία	38	441	415	92	14
Σλοβακία	117	364	405	94	23
Σλοβενία	3	567	373	97	22
Ελβετία	21	522	363	82	12
Ευρώπη	365	10316	5499	912	300

Πίνακας 3.27: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε17β, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε17γ. Πόσο συμφωνείτε με το “όταν δεν φοράς ζώνη ασφαλείας αισθάνομαι λιγότερο άνετα, σαν να λείπει κάτι”;				
	Δεν απάντησαν	Πολύ	Σπάνια	Λίγο	Καθόλου
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	11	533	210	141	110
Βέλγιο	29	372	286	158	158
Φινλανδία	18	631	169	73	109
Γαλλία	9	411	227	164	200
Γερμανία	31	987	398	221	165
Ελλάδα	14	188	194	256	357
Ιρλανδία	10	516	208	140	184
Ιταλία	16	180	241	245	454
Ολλανδία	6	347	150	150	167
Ισπανία	33	261	395	374	388
Σουηδία	63	527	312	61	40
Αγγλία	35	304	452	188	50
Ε.Ε.	275	5257	3242	2171	2382
Τσεχία	43	166	233	322	236
Σλοβακία	115	169	206	233	280
Σλοβενία	2	421	256	205	178
Ελβετία	20	332	307	201	140
Ευρώπη	455	6345	4244	3132	3216

Πίνακας 3.28: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε17γ, ανά χώρα.

ΧΩΡΑ	Ε17δ. Πόσο συμφωνείτε με το ότι “υπάρχει ο κίνδυνος παγίδευσης από τη ζώνη ασφαλείας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης”;				
	Δεν απάντησαν	Καθόλου	Λίγο	Σπάνια	Πολύ
	(0)	(1)	(2)	(3)	(4)
Αυστρία	46	115	566	205	73
Βέλγιο	85	69	314	399	136
Φινλανδία	36	146	342	394	82
Γαλλία	35	82	198	487	209
Γερμανία	78	282	937	346	159
Ελλάδα	37	169	440	265	98
Ιρλανδία	17	196	389	325	131
Ιταλία	42	109	407	440	138
Ολλανδία	8	65	195	395	157
Ισπανία	79	165	585	461	161
Σουηδία	283	45	166	454	55
Αγγλία	86	62	318	523	40
Ε.Ε.	832	1505	4857	4694	1439
Τσεχία	96	65	413	351	75
Σλοβακία	122	79	333	352	117
Σλοβενία	4	101	255	493	209
Ελβετία	72	222	382	225	99
Ευρώπη	1126	1972	6240	6115	1939

Πίνακας 3.29: Κατανομή των απαντήσεων των οδηγών στην ερώτηση Ε17δ, ανά χώρα.

Στατιστική επεξεργασία και ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας απόψεων

4.1. Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο της διπλωματικής εργασίας έχει ως βασικό του στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σχετικά με την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους. Για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου χρησιμοποιούνται οι απαντήσεις στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II, που αφορούν τα προαναφερθέντα θέματα της οδικής ασφάλειας.

Αρχικά, περιγράφεται η επεξεργασία της βάσης δεδομένων δηλαδή των απαντήσεων των οδηγών στις χρησιμοποιούμενες ερωτήσεις. Αφού οι απαντήσεις ελέγχθηκαν λεπτομερώς, καταχωρήθηκαν, κωδικοποιήθηκαν με ακέραιες τιμές και τέλος αποθηκεύτηκαν σε λογισμικό φύλλο του προγράμματος Excel (να σημειωθεί ότι στην κωδικοποίηση των απαντήσεων χρησιμοποιήθηκε ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο κάθε τιμή αντιστοιχεί σε μια από τις πιθανές απαντήσεις και με διάταξη από την απάντηση που υποδεικνύει τη μέγιστη δυνατή “συμμόρφωση” με τα νόμιμα όρια των θεμάτων της οδικής ασφάλειας που εξετάζονται, προς αυτή που εμφανίζει τη μέγιστη απόκλιση από αυτά). Με χρήση του Excel 2000, ελέγχθηκε ο “βαθμός” στατιστικής συσχέτισης, μέσω του συντελεστή συσχέτισης ρ , μεταξύ των τυχαίων μεταβλητών των εναλλακτικών κατηγοριών απαντήσεων σε κάθε ερώτηση και οριστικοποιήθηκαν οι απαντήσεις στις ερωτήσεις που χρησιμοποιούνται για την παρούσα στατιστική ανάλυση.

Ακολούθως, παρατίθεται η διαδικασία επιλογής της ανάλυσης παραγόντων για την στατιστική επεξεργασία του δείγματος (17.392 ερωτηθέντες σε 28 ερωτήσεις) και παρουσιάζεται η μεθοδολογία που ακολουθείται στην παρούσα έρευνα. Η μεθοδολογία αυτή κάνει χρήση της μεθόδου της επιβεβαιωτικής ανάλυσης παραγόντων (confirmatory factor analysis) για τις επιλεχθείσες ερωτήσεις που σχετίζονται με τα θέματα της οδικής ασφάλειας έτσι ώστε με τη βέλτιστη προσαρμογή του προτύπου της ανάλυσης παραγόντων, που επιτυγχάνεται με τη μεγιστοποίηση των συντελεστών συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών (οι παρατηρούμενες απαντήσεις στις ερωτήσεις) και των παραγόντων (ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, χρήση της ζώνης ασφαλείας), να εξαχθούν οι τιμές

βαρύτητας. Οι τιμές αυτές, χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση και την συγκριτική ανάλυση των προαναφερθέντων θεμάτων της οδικής ασφάλειας ανάλογα με τη χώρα, την ηλικία και το φύλο των οδηγών.

Τέλος, μέσω των γραμμικών εξισώσεων της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας που προκύπτουν από την ανάλυση παραγόντων, για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας υπολογίζονται τόσο σε πρώτο επίπεδο (χώρα, ηλικία, φύλο), όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης (χώρα-ηλικία, χώρα-φύλο, φύλο-ηλικία), οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι (descriptive statistics) καθενός δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή). Με βάση αυτές τις τιμές εξετάζεται αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές των κατανομών των πληθυσμών, χρησιμοποιώντας τον έλεγχο-t του Student (Student t-test).

4.2. Επεξεργασία της βάσης δεδομένων

Όπως αναφέρθηκε εκτενέστερα στο τρίτο κεφάλαιο, η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως βασικό της στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους για τα ακόλουθα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου, αποφασίστηκε η χρήση των απαντήσεων στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II, οι οποίες σχετίζονται με τα παραπάνω θέματα της οδικής ασφάλειας.

Οι απαντήσεις των ερωτηθέντων, αφού ελέγχθηκαν λεπτομερώς, καταχωρήθηκαν, κωδικοποιήθηκαν με ακέραιες τιμές και τέλος αποθηκεύτηκαν σε λογισμικό φύλλο του προγράμματος Excel (να σημειωθεί ότι στην κωδικοποίηση των απαντήσεων χρησιμοποιήθηκε ένα σύστημα σύμφωνα με το οποίο κάθε τιμή αντιστοιχεί σε μια από τις πιθανές απαντήσεις και με διάταξη από την απάντηση που υποδεικνύει τη μέγιστη δυνατή “συμμόρφωση” με τα νόμιμα όρια των θεμάτων της οδικής ασφάλειας που εξετάζονται, προς αυτή που εμφανίζει τη μέγιστη απόκλιση από αυτά). Κατά την καταχώρηση των στοιχείων, κάθε ερώτηση αποτέλεσε και μια μεταβλητή. Οι μεταβλητές, που παρέχουν τις πληροφορίες για τα προσωπικά στοιχεία των ερωτηθέντων (χώρα, ηλικία, φύλο), κωδικοποιήθηκαν με ακέραιες τιμές (Πίνακας 4.1).

ΧΩΡΑ		ΗΛΙΚΙΑ		ΦΥΛΟ	
Αυστρία	1	<25	1	Άντρες	1
Βέλγιο	2	25-39	2	Γυναίκες	2
Φινλανδία	3	40-54	3		
Γαλλία	4	55-64	4		
Γερμανία	5	≥65	5		
Ελλάδα	6				
Ιρλανδία	7				
Ιταλία	8				
Ολλανδία	9				
Ισπανία	10				
Σουηδία	11				
Αγγλία	12				
Τσεχία	13				
Σλοβακία	14				
Σλοβενία	15				
Ελβετία	16				

Πίνακας 4.1: Κωδικοποίηση απαντήσεων των προσωπικών στοιχείων των ερωτηθέντων.

Ακολουθώς, με χρήση του προγράμματος Excel 2000 ελέγχθηκε ο “βαθμός” στατιστικής συσχέτισης, μέσω του συντελεστή συσχέτισης ρ , μεταξύ των τυχαίων μεταβλητών των εναλλακτικών κατηγοριών απαντήσεων σε κάθε ερώτηση. Από τον έλεγχο αυτό μόνο οι απαντήσεις στην ερώτηση E16γ παρουσίασαν υψηλό συντελεστή συσχέτισης με αυτές της E16β ($\rho=0,831773$). Οπότε, επιλέχθηκε να μην χρησιμοποιηθούν οι απαντήσεις στην ερώτηση E16γ για την περαιτέρω στατιστική ανάλυση, αφού μελετώντας τις απαντήσεις στην ερώτηση E16β λαμβάνουμε παρόμοια συμπεράσματα και για την E16γ.

Τέλος, με βάση τον παραπάνω έλεγχο για τη διεξαγωγή της παρούσας διπλωματικής εργασίας γίνεται χρήση των ακολούθων απαντήσεων στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II (Πίνακας 4.2).

ΤΑΧΥΤΗΤΑ

- E4δ Πόσο συχνά πιστεύετε ότι η υπερβολική ταχύτητα, είναι η αιτία οδικών ατυχημάτων;
- E10α Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας, σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας;
- E10β Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας, σε κύριες οδούς μεταξύ πόλεων;
- E10γ Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας, σε επαρχιακές οδούς;
- E10δ Γενικά πόσο συχνά οδηγείτε ταχύτερα από το όριο ταχύτητας, σε οδούς κατοικημένων περιοχών;
- E11α Ποιο νομίζετε ότι θα έπρεπε να είναι το όριο ταχύτητας, συγκριτικά με αυτό που ισχύει τώρα, στις κατοικημένες περιοχές;
- E11β Ποιο νομίζετε ότι θα έπρεπε να είναι το όριο ταχύτητας, συγκριτικά με αυτό που ισχύει τώρα, στις βασικές οδούς μεταξύ πόλεων;
- E11γ Ποιο νομίζετε ότι θα έπρεπε να είναι το όριο ταχύτητας, συγκριτικά με αυτό που ισχύει τώρα, στους αυτοκινητόδρομους;
- E12 Σε μια τυπική διαδρομή, πόσο πιθανό είναι να ελεγχθείτε για ταχύτητα;
- E28β Πόσο συμφωνείτε με το ότι “με ευχαριστεί η γρήγορη οδήγηση”;
- E31β Θα βρίσκατε χρήσιμο στο αυτοκίνητο σας, μια συσκευή που δεν επιτρέπει την υπέρβαση των ορίων ταχύτητας;

ΟΔΗΓΗΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΗΡΕΙΑ ΑΛΚΟΟΛ

- E3β Συμφωνείτε ή όχι με το ότι οι οδηγοί πρέπει να αποφασίζουν μόνοι τους πόσο πρέπει να πίνουν όταν οδηγούν;
- E4β Πόσο συχνά πιστεύετε ότι η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, είναι η αιτία οδικών ατυχημάτων;
- E21 Πόσες ημέρες την εβδομάδα οδηγείτε αφού έχετε πει έστω και λίγο οινόπνευμα;
- E23 Γενικά όταν πίνετε και στη συνέχεια πρόκειται να οδηγήσετε ποια είναι η μέγιστη ποσότητα που πίνετε;
- E24 Υπάρχουν διάφορες γνώμες για το νόμιμο όριο κατανάλωσης αλκοολούχων ποτών. Με ποιο από τα παρακάτω επιχειρήματα συμφωνείτε; Πιστεύετε πως θα έπρεπε να επιτρέπεται στους οδηγούς να πίνουν;
- E26 Σε μια τυπική διαδρομή, πόσο πιθανό είναι να σας σταματήσουν για αλκοτέστ;
- E27ε Υπάρχει η πιθανότητα να εφαρμοστούν παρόμοιοι μεταξύ τους νόμοι στις χώρες της Ευρώπης. Με στόχο αυτή την σύγκλιση θα ήσασταν υπέρ ή κατά της εφαρμογής, της απαγόρευσης σε καινούργιους οδηγούς να πίνουν οινοπνευματώδη ποτά όταν πρόκειται να οδηγήσουν, στις χώρες της Ευρώπης;
- E29γ Γενικά πόσο επικίνδυνη πιστεύετε πως είναι η κατανάλωση 0.75 λίτρα κρασί ή 1.5 λίτρα μύρα την ημέρα;
- E31δ Θα βρίσκατε χρήσιμο στο αυτοκίνητο σας, έναν μετρητή αλκοόλ για να ελέγχει αν ο οδηγός έχει υπερβεί το νόμιμο όριο;
- E33 Ποιο είναι το νόμιμο περιεκτικότητας οινοπνεύματος στο αίμα πάνω από το οποίο απαγορεύεται η οδήγηση;

E34	Κατά τη γνώμη σας πόσο ποτό επιτρέπεται να πιείτε πριν οδηγήσετε και να παραμείνετε κάτω από το νόμιμο όριο;
ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	
E16α	Όταν οδηγείτε μέσα στην πόλη, πόσο συχνά φοράτε τη ζώνη ασφαλείας;
E16β	Όταν οδηγείτε σε κύρια οδό μεταξύ πόλεων, πόσο συχνά φοράτε τη ζώνη ασφαλείας;
E17α	Πόσο συμφωνείτε με το “αν οδηγείτε προσεκτικά οι ζώνες ασφαλείας δεν είναι απαραίτητες”;
E17β	Πόσο συμφωνείτε με το ότι “στα περισσότερα ατυχήματα οι ζώνες ασφαλείας μειώνουν τις πιθανότητες σοβαρού τραυματισμού για τον οδηγό και τους επιβάτες”;
E17γ	Πόσο συμφωνείτε με το “όταν δεν φοράω ζώνη ασφαλείας αισθάνομαι λιγότερο άνετα, σαν να λείπει κάτι”;
E17δ	Πόσο συμφωνείτε με το ότι “υπάρχει ο κίνδυνος παγίδευσης από τη ζώνη ασφαλείας σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης”;

Πίνακας 4.2: Οι χρησιμοποιούμενες απαντήσεις στις ερωτήσεις, που σχετίζονται με τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας.

4.3. Ανάλυση παραγόντων

Όπως προαναφέρθηκε, η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως βασικό της στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σχετικά με την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους. Για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου, αποφασίστηκε η χρήση των απαντήσεων στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος SARTRE II, οι οποίες σχετίζονται με τα παραπάνω θέματα της οδικής ασφάλειας (Πίνακας 4.2).

Αρχικά, για την στατιστική επεξεργασία του δείγματος, έγινε χρήση του ελέγχου χ^2 , έτσι ώστε να ελεγχθεί αν υπάρχει εξάρτηση (συνάφεια) μεταξύ των χαρακτηριστικών του δείγματος (απαντήσεις στις ερωτήσεις). Όμως, αυτός ο έλεγχος δεν οδήγησε σε εξαγωγή συμπερασμάτων συνολικά για τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας, πράγμα που αποτελεί τον στόχο της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Οπότε, για την στατιστική επεξεργασία του δείγματος (17.392 ερωτηθέντες σε 28 ερωτήσεις) και την εξαγωγή συμπερασμάτων συνολικά για την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας ανάλογα με τη χώρα, την ηλικία και το φύλο των οδηγών πραγματοποιήθηκε επεξεργασία με ανάλυση παραγόντων. Έτσι, για τις επιλεχθείσες ερωτήσεις που σχετίζονται με τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας εφαρμόζεται η μέθοδος της επιβεβαιωτικής ανάλυσης παραγόντων (confirmatory factor analysis), της οποίας η μεθοδολογία παρουσιάζεται στο υποκεφάλαιο 4.3.1., ώστε με τη βέλτιστη προσαρμογή του προτύπου της ανάλυσης παραγόντων να εξαχθούν οι τιμές βαρύτητας. Οι τιμές αυτές ακολούθως χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση και την συγκριτική ανάλυση των προαναφερθέντων θεμάτων της οδικής ασφάλειας ανάλογα με τη χώρα, την ηλικία και το φύλο των οδηγών.

4.3.1. Η μεθοδολογία της ανάλυσης παραγόντων

Ο σκοπός της ανάλυσης παραγόντων είναι να αναπαραστήσει ένα σύνολο μεταβλητών (όπως είναι οι παρατηρούμενες απαντήσεις στις ερωτήσεις) $y_1, y_2, \dots, y_p$ σαν γραμμικό συνδυασμό από κάποιες τυχαίες μεταβλητές, $f_1, f_2, \dots, f_m$ ($m < p$), που ονομάζονται **παράγοντες**. Οι παράγοντες είναι μη παρατηρούμενες ή λανθάνουσες μεταβλητές που “παράγουν” τις y 's. Το πρότυπο της ανάλυσης παραγόντων εκφράζει κάθε μεταβλητή σαν ένα γραμμικό συνδυασμό από παράγοντες, με ένα συνοδευτικό όρο σφάλματος. Ειδικότερα, το πρότυπο της ανάλυσης παραγόντων μπορεί να εκφραστεί σε σημειογραφική μορφή πίνακα (Bollen, 1987):

$$y = \Lambda f + \varepsilon \quad (1)$$

όπου: $y = (y_1, y_2, \dots, y_p)'$ = άνυσμα των p παρατηρούμενων απαντήσεων στις ερωτήσεις.

$f = (f_1, f_2, \dots, f_m)'$ = m μη παρατηρούμενοι παράγοντες (common factors).

$\varepsilon = (\varepsilon_1, \varepsilon_2, \dots, \varepsilon_p)'$ = άνυσμα σφάλματος.

$$\Lambda = \begin{bmatrix} \lambda_{11} & \lambda_{12} & \dots & \lambda_{1m} \\ \lambda_{21} & \lambda_{22} & \dots & \lambda_{2m} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ \lambda_{p1} & \lambda_{p2} & \dots & \lambda_{pm} \end{bmatrix} = \text{πίνακας των συντελεστών συσχέτισης των μεταβλητών } p \text{ για παράγοντες } m.$$

Οι όροι λ_{pm} , είναι συντελεστές συσχέτισης που δείχνουν πως κάθε μεταβλητή εξαρτάται από τους παράγοντες. Ουσιαστικά, οι συντελεστές συσχέτισης υποδεικνύουν την σημαντικότητα ενός μη παρατηρούμενου παράγοντα για μια μεταβλητή και μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην ερμηνεία του παράγοντα. Για το άνυσμα των παραγόντων f , υποθέτεται ότι είναι κανονικά κατανομημένο, με μηδενικό μέσο όρο και πίνακα διακύμανσης – συνδιακύμανσης ταυτόσημο με τον μοναδιαίο πίνακα p -διαστάσεως I_p (Bollen, 1987). Για το άνυσμα του σφάλματος, υποθέτεται ότι είναι κανονικά κατανομημένο, με μηδενικό μέσο όρο και διαγώνιο πίνακα διακύμανσης – συνδιακύμανσης. Για τα f και ε , υποθέτεται ότι είναι ανεξάρτητα.

Ο στόχος της ανάλυσης παραγόντων είναι να υπολογίσει ένα σχετικά απλό πρότυπο όπου κάθε μεταβλητή συσχετίζεται υψηλά με ένα μόνο παράγοντα και παρουσιάζει μικρή συσχέτιση με όλους τους άλλους παράγοντες. Οι μεταβλητές που παρουσιάζουν υψηλή συσχέτιση με ένα παράγοντα βοηθούν στην ερμηνεία της “σημασίας” αυτού του παράγοντα. Οι υπολογιζόμενες παράμετροι από τα πρότυπα των παραγόντων χρησιμοποιούνται στον καθορισμό των τιμών βαρύτητας (factor scores) κάθε παρατήρησης. Οι τιμές βαρύτητας προσδιορίζονται σαν $\bar{f}_i = (\bar{f}_{i1}, \bar{f}_{i2}, \dots, \bar{f}_{im})'$, $i = 1, 2, \dots, p$ (m είναι ο αριθμός των προσλαμβανομένων παραγόντων και p είναι ο αριθμός των παρατηρούμενων απαντήσεων στις ερωτήσεις) και παρέχουν τους υπολογισμούς για τη βαρύτητα των μη παρατηρούμενων παραγόντων, για κάθε παρατήρηση (π.χ. τα θέματα της οδικής ασφάλειας στην παρούσα διπλωματική εργασία, που είναι: η ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και η χρήση της ζώνης ασφαλείας).

Πολλές διαφορετικές μέθοδοι έχουν προταθεί για τον υπολογισμό των τιμών βαρύτητας των παραγόντων. Μια απλή μέθοδος συνοψίζει, με ίσες βαρύτητες, την τιμή των παρατηρούμενων μεταβλητών που είναι υψηλότερα συσχετισμένες με τον παράγοντα. Παρόλα αυτά, η ποιο ευρέως χρησιμοποιούμενη μέθοδος αναγνωρίζει ότι το ζητούμενο είναι να προβλεφθούν οι παράγοντες, από έναν αριθμό παρατηρούμενων μεταβλητών. Η πολλαπλή παλινδρόμηση (multiple regression), είναι ένας αποδεκτός τρόπος να γίνουν προβλέψεις για μια δοσμένη μεταβλητή από έναν αριθμό επεξηγηματικών μεταβλητών. Στην παρούσα ανάλυση γίνεται χρήση της μεθόδου της παλινδρόμησης για τον υπολογισμό των τιμών βαρύτητας (Bollen, 1987):

$$\bar{f} = \bar{B} y \quad (2)$$

όπου: $\bar{f} = (\bar{f}_1, \bar{f}_2, \dots, \bar{f}_m)'$ = υπολογιζόμενες τιμές βαρύτητας (factor scores).

$y = (y_1, y_2, \dots, y_p)'$ = άνυσμα των p παρατηρούμενων απαντήσεων στις ερωτήσεις.

$$\bar{B} = \begin{bmatrix} \beta_{11} & \beta_{12} & \dots & \beta_{1p} \\ \beta_{21} & \beta_{22} & \dots & \beta_{2p} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ \beta_{m1} & \beta_{m2} & \dots & \beta_{mp} \end{bmatrix} = S^{-1} \bar{\Lambda}$$

= άνυσμα των υπολογιζόμενων τιμών βαρύτητας των μεταβλητών για τις παρατηρούμενες απαντήσεις στις p ερωτήσεις για m παράγοντες. Το S^{-1} είναι ο υπολογισμένος πίνακας της διακύμανσης- συνδιακύμανσης για τις παρατηρούμενες απαντήσεις στις ερωτήσεις και $\bar{\Lambda}$ είναι οι προσαρμοσμένες τιμές βαρύτητας των παραγόντων, σε μορφή πίνακα, που προκύπτουν από την εξίσωση (1).

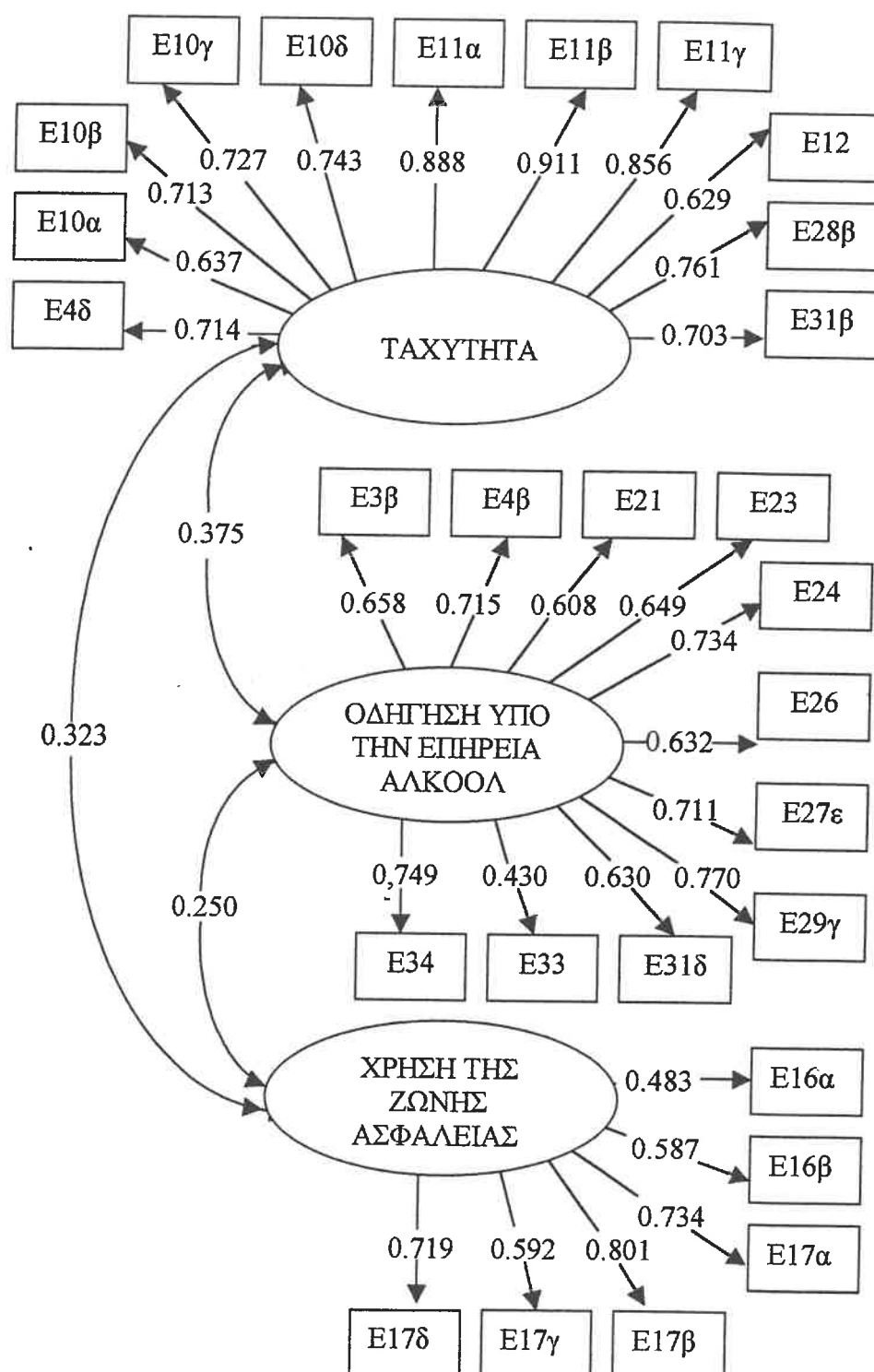
Στην ακόλουθη παράγραφο, η λογική της προσέγγισης που παρουσιάστηκε εφαρμόζεται για τα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Οι υπολογιζόμενες, μέσω της ανάλυσης παραγόντων, τιμές βαρύτητας χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση και την συγκριτική ανάλυση των προαναφερθέντων θεμάτων της οδικής ασφάλειας ανάλογα με τη χώρα, την ηλικία και το φύλο των οδηγών.

4.3.2. Το πρότυπο της ανάλυσης παραγόντων για τα θέματα της οδικής ασφάλειας

Με βάση την προαναφερθείσα μεθοδολογία της επιβεβαιωτικής ανάλυσης παραγόντων (confirmatory factor analysis) για τις επιλεχθείσες ερωτήσεις (Πίνακας 4.2) επιχειρείται η βέλτιστη προσαρμογή του προτύπου της ανάλυσης παραγόντων ώστε να εξαχθούν οι τιμές βαρύτητας που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση και την συγκριτική ανάλυση των προαναφερθέντων θεμάτων της οδικής ασφάλειας ανάλογα με τη χώρα, την ηλικία και το φύλο των οδηγών. Αρχικά, εφαρμόζεται το πρότυπο της ανάλυσης παραγόντων έτσι ώστε να προσδιοριστούν οι συντελεστές συσχέτισης λ_{pm} μεταξύ των παρατηρούμενων απαντήσεων στις ερωτήσεις και των παραγόντων (ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, χρήση της ζώνης ασφαλείας). Ουσιαστικά, οι συντελεστές συσχέτισης υποδεικνύουν την σημαντικότητα ενός μη παρατηρούμενου παράγοντα για μια μεταβλητή και μπορούν να χρησιμοποιηθούν στην ερμηνεία της “σημασίας” του παράγοντα.

Από την πρώτη εφαρμογή του προτύπου της ανάλυσης παραγόντων για τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας, φάνηκε ότι όλες οι παρατηρούμενες μεταβλητές παρουσιάζουν υψηλό “βαθμό” συσχέτισης με τους παράγοντες. Έτσι, συμπεριλήφθησαν όλες στην περαιτέρω εφαρμογή του προτύπου. Για την καλύτερη προσαρμογή του προτύπου στα στοιχεία εφαρμόστηκε λοξή περιστροφή (oblique rotation). Αυτό αποδείχτηκε ορθό λόγω της ύπαρξης μη μηδενικών συντελεστών συσχέτισης μεταξύ των παραγόντων. Έτσι, μετά την εφαρμογή της λοξής περιστροφής (oblique rotation) και μέσω της χρήσης της μεθόδου της παλινδρόμησης (Bollen, 1987) προκύπτουν οι τιμές βαρύτητας β_{mp} των μεταβλητών για τις παρατηρούμενες απαντήσεις στις ερωτήσεις και για κάθε έναν από τους παράγοντες.

Ακολούθως, παρατίθεται το τελικό πρότυπο της ανάλυσης παραγόντων για τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας και οι συντελεστές συσχέτισης τόσο μεταξύ των παρατηρούμενων απαντήσεων στις ερωτήσεις και των παραγόντων όσο και μεταξύ των ιδίων των παραγόντων (Σχήμα 4.1). Επίσης, παρατίθενται και οι τιμές βαρύτητας των παραγόντων (Πίνακας 4.3) οι οποίες χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση και την συγκριτική ανάλυση των προαναφερθέντων θεμάτων της οδικής ασφάλειας ανάλογα με τη χώρα, την ηλικία και το φύλο των οδηγών.



Σχήμα 4.1: Πρότυπο ανάλυσης παραγόντων για τα θέματα της οδικής ασφάλειας.

	ΤΑΧΥΤΗΤΑ	ΟΔΗΓΗΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΗΡΕΙΑ ΑΛΚΟΟΛ	ΧΡΗΣΗ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
E3β	0.009	0.048	0.019
E4β	0.012	0.066	0.025
E4δ	0.042	0.012	0.013
E10α	0.028	0.008	0.009
E10β	0.042	0.012	0.013
E10γ	0.046	0.013	0.014
E10δ	0.050	0.015	0.016
E11α	0.152	0.045	0.048
E11β	0.198	0.058	0.062
E11γ	0.111	0.033	0.035
E12	0.027	0.008	0.008
E16α	0.004	0.007	0.027
E16β	0.007	0.013	0.046
E17α	0.015	0.028	0.102
E17β	0.023	0.044	0.156
E17γ	0.007	0.013	0.047
E17δ	0.014	0.026	0.093
E21	0.007	0.037	0.014
E23	0.009	0.046	0.018
E24	0.014	0.073	0.028
E26	0.008	0.042	0.016
E27ε	0.012	0.064	0.025
E28β	0.056	0.016	0.018
E29γ	0.017	0.092	0.036
E31β	0.040	0.012	0.013
E31δ	0.008	0.041	0.016
E33	0.003	0.014	0.006
E34	0.015	0.080	0.031

Πίνακας 4.3: Οι τιμές βαρύτητας των παραγόντων.

Τέλος, από τις υπολογιζόμενες τιμές βαρύτητας των παραγόντων προκύπτουν οι ακόλουθες γραμμικές σχέσεις για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας. Οι σχέσεις αυτές οδηγούν στην εύρεση τιμών για τους παράγοντες οι οποίες, στην επόμενη παράγραφο, θα χρησιμοποιηθούν για την αξιολόγηση και την συγκριτική ανάλυση της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας ανάλογα με τη χώρα, την ηλικία και το φύλο των οδηγών.

$$\begin{aligned} \text{Ταχύτητα} = & 0.009 \text{ E3}\beta + 0.012 \text{ E4}\beta + 0.042 \text{ E4}\delta + 0.028 \text{ E10}\alpha + 0.042 \text{ E10}\beta + \\ & 0.046 \text{ E10}\gamma + 0.050 \text{ E10}\delta + 0.152 \text{ E11}\alpha + 0.198 \text{ E11}\beta + 0.111 \text{ E11}\gamma + \\ & 0.027 \text{ E12} + 0.004 \text{ E16}\alpha + 0.007 \text{ E16}\beta + 0.015 \text{ E17}\alpha + 0.023 \text{ E17}\beta + \\ & 0.007 \text{ E17}\gamma + 0.014 \text{ E17}\delta + 0.007 \text{ E21} + 0.009 \text{ E23} + 0.014 \text{ E24} + \\ & 0.008 \text{ E26} + 0.012 \text{ E27}\epsilon + 0.056 \text{ E28}\beta + 0.017 \text{ E29}\gamma + 0.040 \text{ E31}\beta + \\ & 0.008 \text{ E31}\delta + 0.003 \text{ E33} + 0.015 \text{ E34} \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Οδήγηση υπό την} &= 0.048 E3\beta + 0.066 E4\beta + 0.012 E4\delta + 0.008 E10\alpha + 0.012 E10\beta \\ \text{επήρεια αλκοόλ} &+ 0.013 E10\gamma + 0.015 E10\delta + 0.045 E11\alpha + 0.058 E11\beta + \\ &0.033 E11\gamma + 0.008 E12 + 0.007 E16\alpha + 0.013 E16\beta + \\ &0.028 E17\alpha + 0.044 E17\beta + 0.013 E17\gamma + 0.026 E17\delta + \\ &0.037 E21 + 0.046 E23 + 0.073 E24 + 0.042 E26 + 0.064 E27\epsilon \\ &+ 0.016 E28\beta + 0.092 E29\gamma + 0.012 E31\beta + 0.041 E31\delta + \\ &0.014 E33 + 0.080 E34 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Χρήση της ζώνης} &= 0.019 E3\beta + 0.025 E4\beta + 0.013 E4\delta + 0.009 E10\alpha + 0.013 E10\beta \\ \text{ασφαλείας} &+ 0.014 E10\gamma + 0.016 E10\delta + 0.048 E11\alpha + 0.062 E11\beta + \\ &0.035 E11\gamma + 0.008 E12 + 0.027 E16\alpha + 0.046 E16\beta + \\ &0.102 E17\alpha + 0.156 E17\beta + 0.047 E17\gamma + 0.093 E17\delta + \\ &0.014 E21 + 0.018 E23 + 0.028 E24 + 0.016 E26 + 0.025 E27\epsilon \\ &+ 0.018 E28\beta + 0.036 E29\gamma + 0.013 E31\beta + 0.016 E31\delta + \\ &0.006 E33 + 0.031 E34 \end{aligned}$$

4.4. Στατιστική ανάλυση των θεμάτων της οδικής ασφάλειας

Όπως προαναφέρθηκε, η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως βασικό της στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους για τα ακόλουθα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας.

Για την επίτευξη του προαναφερθέντος στόχου υπολογίζονται για κάθε ένα από τα στοιχεία της οδικής ασφάλειας (την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας) τόσο σε πρώτο επίπεδο (χώρα, ηλικία, φύλο) όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης (χώρα-ηλικία, χώρα-φύλο, φύλο-ηλικία) οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι (descriptive statistics), με χρήση του στατιστικού προγράμματος SAS. Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι που υπολογίζονται είναι η μέση τιμή του δείγματος $\bar{x}$ (mean), η τυπική απόκλιση s_x (standard deviation) η οποία αποτελεί το μέτρο διασποράς των τιμών του δείγματος γύρω από τη μέση τιμή του, το μέγεθος του δείγματος n (sample size), η ελάχιστη τιμή $x_{\min}$ (minimum) και η μέγιστη τιμή $x_{\max}$ (maximum) του δείγματος.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές των κατανομών των πληθυσμών από όπου προέρχεται το δείγμα των απαντήσεων των οδηγών για κάθε ένα από τα εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας, εφαρμόζεται ο έλεγχος-t του Student (Student t-test). Το γεγονός ότι ο έλεγχος-t του Student προϋποθέτει τα δείγματα να ακολουθούν την κανονική κατανομή αντιπαρέχεται με τη χρήση του κεντρικού οριακού θεωρήματος, το οποίο αφορά την οριακή κατανομή αθροίσματος τυχαίων μεταβλητών-συνιστωσών. Το κεντρικό οριακό θεώρημα, θεωρεί ότι ανεξάρτητα από τις κατανομές των συνιστωσών των επιμέρους δειγμάτων ενός πληθυσμού, το άθροισμα των δειγμάτων ακολουθεί πάντα την κανονική κατανομή, για επαρκώς μεγάλα δείγματα. Έτσι, λόγω του μεγάλου μεγέθους του εξεταζόμενου δείγματος (το κεντρικό οριακό θεώρημα θεωρεί μεγάλα δείγματα αυτά που ο πληθυσμός τους υπερβαίνει το 100) στην παρούσα διπλωματική εργασία μπορεί με επαρκή στατιστική ακρίβεια να θεωρηθεί ότι το εξεταζόμενο δείγμα ακολουθεί την κανονική κατανομή και συνεπώς μπορεί να

εφαρμοστεί ο έλεγχος-t του Student. Η μαθηματική διαδικασία για τη διενέργεια του ελέγχου-t, είναι η ακόλουθη:

- Υπολογίζεται το μέγεθος του πρώτου δείγματος (n_1) και το μέγεθος του δεύτερου δείγματος (n_2).
- Υπολογίζεται η μέση τιμή για κάθε ένα από τα δείγματα, δηλαδή το $\bar{x}_1$ και το $\bar{x}_2$.
- Υπολογίζεται η διασπορά σ^2 των δυο δειγμάτων, δηλαδή το σ_1^2 και το σ_2^2 .
- Υπολογίζεται η διασπορά της διαφοράς μεταξύ των δύο μέσων όρων (σ_d^2) σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:
$$\sigma_d^2 = \sigma_1^2 / n_1 + \sigma_2^2 / n_2$$
- Υπολογίζεται η τυπική απόκλιση σ_d της διαφοράς μεταξύ των δύο μέσων όρων.
- Υπολογίζεται η τιμή του παράγοντα t, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:
$$t = | \bar{x}_1 - \bar{x}_2 | / \sigma_d$$
- Από τον πίνακα-t και για βαθμούς ελευθερίας ($n_1 + n_2 - 2$), επιλέγεται το επίπεδο σημαντικότητας που απαιτείται και λαμβάνεται η τιμή του συντελεστή t (Πίνακας 4.4). Εάν η τιμή του t που υπολογίστηκε είναι μεγαλύτερη από αυτή που λήφθηκε από τον πίνακα-t, τότε οι μέσες τιμές των δειγμάτων παρουσιάζουν στατιστικά σημαντική διαφορά σύμφωνα με το επιλεχθέν επίπεδο εμπιστοσύνης.

Βαθμοί ελευθερίας	Πιθανότητα, P			
	0.1	0.05	0.01	0.001
60	1.67	2.00	2.66	3.46
120	1.66	1.98	2.62	3.37
∞	1.65	1.96	2.58	3.29

Πίνακας 4.4 : Τιμές του συντελεστή t, του ελέγχου-t του Student.

Ο έλεγχος-t διενεργείται με χρήση του EXCEL 2000 και του αυτοματοποιημένου “ελέγχου t δυο δειγμάτων με υποτιθέμενες άνισες διακυμάνσεις”, που αναφέρεται ως ομοσκεδαστική δοκιμή t (με την ίδια στατιστική διαφορά), για δίπλευρη κατανομή (2-tailed).

Τέλος, στις ακόλουθες παραγράφους μέσω των τιμών για την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας που υπολογίζονται από τις αντίστοιχες εξισώσεις τους υποκεφαλαίου 4.3.2, εξετάζεται αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές των κατανομών των πληθυσμών για τις διάφορες κατηγορίες ενδιαφέροντος (χώρα, ηλικία, φύλο), τόσο σε πρώτο όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης, χρησιμοποιώντας τον έλεγχο-t του Student.

4.4.1. Ταχύτητα

Στην παρούσα παράγραφο, μέσω των τιμών για την ταχύτητα που υπολογίζονται από την αντίστοιχη εξίσωση του υποκεφαλαίου 4.3.2., εξετάζεται αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές αυτής της μεταβλητής για τις διάφορες κατηγορίες ενδιαφέροντος (χώρα, ηλικία, φύλο) τόσο σε πρώτο όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης, χρησιμοποιώντας τον έλεγχο-t του Student.

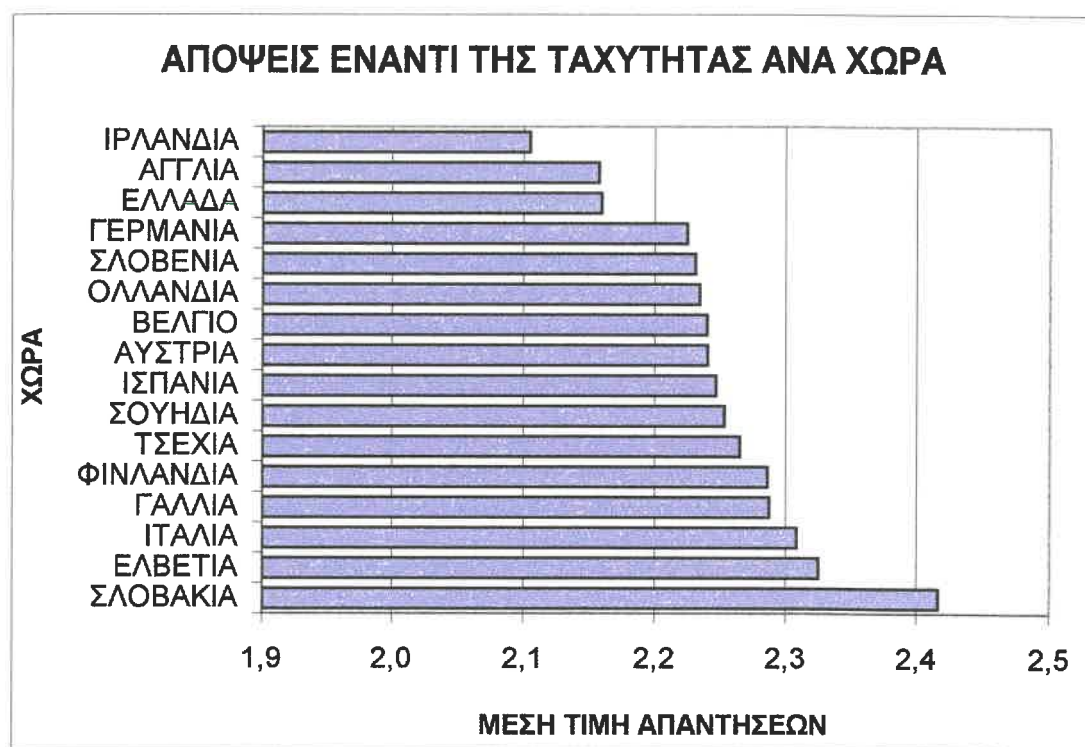
4.4.1.1. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα

Ακολούθως, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την ταχύτητα του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα (Πίνακας 4.5).

ΧΩΡΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
Αυστρία	2.24	0.36	1005	3.91	1.12
Βέλγιο	2.24	0.39	1003	4.00	1.29
Φινλανδία	2.29	0.30	1000	3.64	0.97
Γαλλία	2.29	0.35	1011	3.90	1.14
Γερμανία	2.22	0.36	1802	3.59	0.81
Ελλάδα	2.16	0.42	1009	3.81	0.81
Ιρλανδία	2.10	0.34	1058	3.25	1.18
Ιταλία	2.31	0.41	1136	3.73	1.00
Ολλανδία	2.23	0.35	820	3.53	0.86
Ισπανία	2.25	0.38	1451	3.89	0.74
Σουηδία	2.25	0.32	1003	3.28	1.36
Αγγλία	2.16	0.35	1029	3.78	1.24
Τσεχία	2.26	0.40	1000	3.95	1.04
Σλοβακία	2.42	0.41	1003	4.02	1.35
Σλοβενία	2.23	0.36	1062	3.56	1.25
Ελβετία	2.32	0.40	1000	3.60	0.75

Πίνακας 4.5 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά χώρα.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε Ευρωπαϊκής χώρας έναντι της ταχύτητας παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.2) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά χώρα. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της ταχύτητας για μια χώρα τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.5.

Σχήμα 4.2 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της ταχύτητας στις εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.6).

ΧΩΡΑ																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1																
2	Ο.Σ															
3	99	99														
4	99	99	Ο.Σ													
5	Ο.Σ	99	99													
6	99	99	99	99												
7	99	99	99	99	99											
8	99	99	Ο.Σ	99	99	99										
9	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99								
10	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ							
11	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ						
12	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99					
13	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99				
14	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99			
15	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	99		
16	99	99	95	95	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	
Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών																
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%																
95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%																
99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%																
Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1																
Πίνακας 4.6 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα.																

#

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του προγράμματος SARTRE II για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χώρων σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται η έννοια του “Ευρωπαίου οδηγού” ούτε μπορεί να οριστεί ένας “μέσος” Ευρωπαίος οδηγός, μίας και με στατιστική επάρκεια από 90% έως και 99% αυτή η έννοια δεν ευσταθεί. Δηλαδή, δεν είναι στατιστικά αποδεκτό να “ομαδοποιηθούν” οι οδηγοί από διαφορετικές χώρες σε μια ενιαία κατηγορία.

Βέβαια, υπάρχουν ορισμένες χώρες στις οποίες η στάση των οδηγών τους παρουσιάζουν ομοιότητες. Για παράδειγμα, η στάση των οδηγών στην Αυστρία δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά με την στάση των οδηγών στο Βελγίου, στη Γερμανία, στην Ολλανδία, στην Ισπανία, στην Σουηδία, στην Τσεχία και στην Σλοβενία. Επίσης, η στάση των οδηγών της Ελλάδας δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μόνο σε σχέση με την στάση των οδηγών της Αγγλίας και αντιστρόφως.

Τέλος, η χώρα στην οποία οι οδηγοί δηλώνουν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, είναι η Ιρλανδία. Έπονται η Αγγλία με την Ελλάδα, που παρουσιάζουν ταυτόσημη εικόνα στην στάση των οδηγών τους. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, παρουσιάζει η στάση των οδηγών στην Σλοβακία.

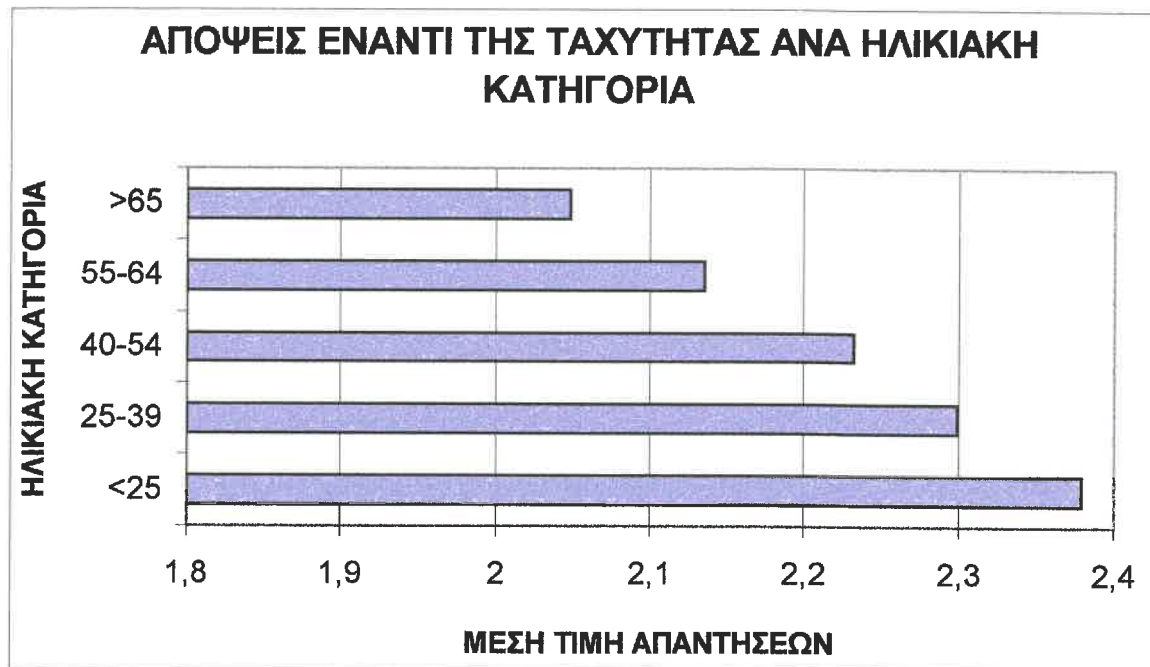
4.4.1.2. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά ηλικιακή κατηγορία

Ακολούθως, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την ταχύτητα του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε ηλικιακή κατηγορία (Πίνακας 4.7).

ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
<25	2.38	0.39	2230	3.90	0.74
25-39	2.30	0.38	6181	4.02	0.75
40-54	2.23	0.36	5240	3.89	0.81
55-64	2.14	0.35	2408	3.54	0.87
>65	2.05	0.32	1324	3.59	0.84

Πίνακας 4.7 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε ηλικιακής κατηγορίας έναντι της ταχύτητας, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.3) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά ηλικιακή κατηγορία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της ταχύτητας για μια ηλικιακή κατηγορία, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.7.

Σχήμα 4.3 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες ηλικιακές κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της ταχύτητας για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-*t* του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.8).

ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ					
	<25	25-39	40-54	55-64	>65
<25					
25-39	99				
40-54	99	99			
55-64	99	99	99		
>65	99	99	99	99	

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας 4.8 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για την ταχύτητα, ανά ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχος-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας, ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία που ανήκουν:

Η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών, σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Επίσης, είναι ενδιαφέρον να τονιστεί ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών, τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στα όρια ταχύτητας.

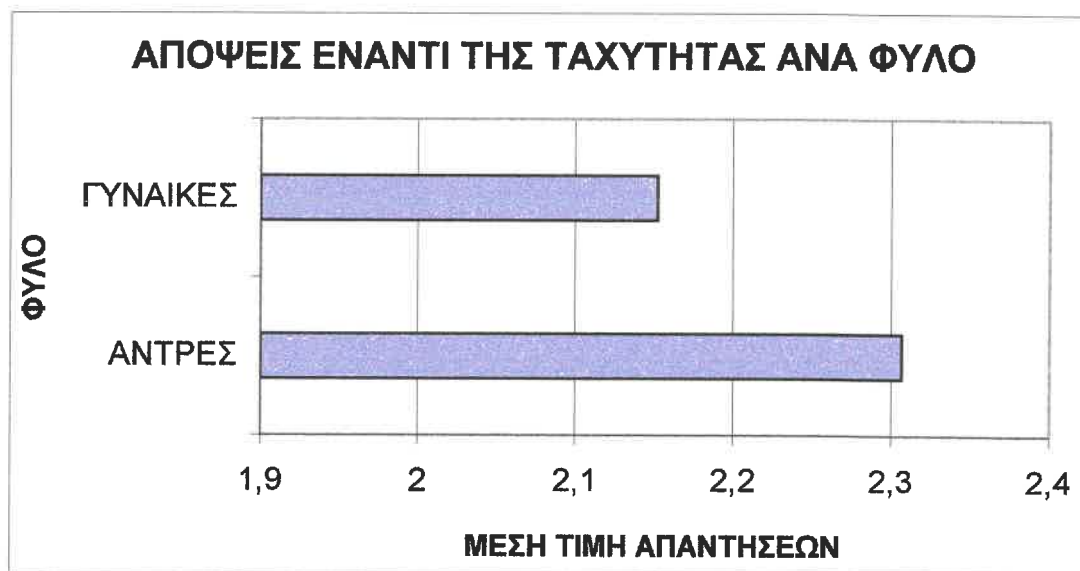
4.4.1.3. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο

Ακολούθως, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την ταχύτητα του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε φύλο (Πίνακας 4.9).

ΦΥΛΟ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
Άντρες	2.31	0.38	10720	4.00	0.74
Γυναίκες	2.15	0.34	6672	4.02	0.81

Πίνακας 4.9 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά φύλο.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε φύλου έναντι της ταχύτητας, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.4) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά φύλο. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της ταχύτητας για ένα φύλο, τόσο περισσότερο οι οδηγοί του φύλου αυτού δηλώνουν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.9.

Σχήμα 4.4 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για τα δύο φύλα.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της ταχύτητας για τα δύο φύλα, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.10).

ΦΥΛΟ		
	Άντρες	Γυναίκες
Άντρες	99	
Γυναίκες		

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας 4.10 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά φύλο.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τα δύο φύλα, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας ανάλογα με το φύλο τους:

Η στάση των οδηγών των δύο φύλων παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί, στο δείγμα που εξετάστηκε.

4.4.1.4. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία

Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την ταχύτητα του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα και ηλικιακή κατηγορία (Πίνακας 4.11, στον οποίο η κωδικοποίηση των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.30	0.38	126	3.63	1.60
1,2	2.29	0.35	395	3.91	1.21
1,3	2.22	0.34	252	3.72	1.16
1,4	2.14	0.36	166	3.39	1.12
1,5	2.12	0.30	66	3.17	1.61
2,1	2.39	0.40	135	3.69	1.57
2,2	2.32	0.39	334	4.00	1.29
2,3	2.25	0.36	275	3.63	1.39
2,4	2.13	0.35	124	3.21	1.29
2,5	1.96	0.32	135	3.03	1.30
3,1	2.40	0.33	145	3.64	1.39
3,2	2.35	0.28	353	3.41	1.58
3,3	2.27	0.28	294	3.28	1.62
3,4	2.17	0.30	112	3.07	0.97
3,5	2.06	0.22	96	2.61	0.99
4,1	2.35	0.40	107	3.90	1.67
4,2	2.34	0.35	360	3.61	1.41
4,3	2.28	0.35	277	3.66	1.31
4,4	2.22	0.37	134	3.17	1.14
4,5	2.16	0.27	133	3.11	1.59
5,1	2.35	0.38	178	3.37	1.54
5,2	2.26	0.36	621	3.34	1.03
5,3	2.23	0.35	541	3.55	0.81
5,4	2.13	0.30	268	3.13	1.05
5,5	2.11	0.36	194	3.59	1.11
6,1	2.34	0.41	111	3.49	1.42
6,2	2.24	0.43	426	3.81	0.81
6,3	2.06	0.38	317	3.53	1.22
6,4	1.97	0.35	146	3.23	1.23
7,1	2.20	0.33	86	3.19	1.38
7,2	2.17	0.35	289	3.25	1.18
7,3	2.11	0.33	408	3.11	1.32
7,4	2.04	0.31	168	2.94	1.25
7,5	1.92	0.27	107	3.12	1.32
8,1	2.42	0.42	337	3.73	1.29
8,2	2.39	0.39	267	3.50	1.21
8,3	2.27	0.38	221	3.35	1.40
8,4	2.15	0.38	235	3.35	1.00

8,5	2.12	0.35	76	3.48	1.41
9,1	2.43	0.35	58	3.26	1.71
9,2	2.28	0.34	307	3.36	1.37
9,3	2.22	0.36	288	3.53	1.39
9,4	2.10	0.28	167	3.47	0.86
10,1	2.32	0.38	196	3.69	0.74
10,2	2.30	0.38	619	3.89	0.84
10,3	2.23	0.37	411	3.58	1.20
10,4	2.14	0.34	142	3.23	1.26
10,5	1.97	0.28	83	2.65	1.33
11,1	2.33	0.33	77	3.24	1.51
11,2	2.27	0.30	325	3.22	1.38
11,3	2.28	0.33	353	3.28	1.36
11,4	2.19	0.29	136	2.99	1.61
11,5	2.12	0.30	112	2.99	1.44
12,1	2.28	0.38	105	3.78	1.44
12,2	2.18	0.35	371	3.29	1.27
12,3	2.18	0.35	289	3.19	1.24
12,4	2.10	0.31	129	2.84	1.24
12,5	1.99	0.30	135	2.85	1.32
13,1	2.40	0.45	93	3.77	1.04
13,2	2.32	0.38	351	3.95	1.33
13,3	2.29	0.39	362	3.59	1.37
13,4	2.08	0.36	136	3.43	1.33
13,5	1.97	0.34	58	2.88	1.12
14,1	2.54	0.40	189	3.74	1.72
14,2	2.44	0.42	390	4.02	1.39
14,3	2.38	0.38	330	3.89	1.35
14,4	2.23	0.34	82	3.14	1.54
14,5	1.96	0.27	12	2.39	1.53
15,1	2.40	0.36	176	3.56	1.51
15,2	2.25	0.36	414	3.46	1.51
15,3	2.19	0.33	318	3.47	1.25
15,4	2.11	0.32	99	2.98	1.33
15,5	1.99	0.29	55	2.60	1.42
16,1	2.44	0.34	111	3.55	1.83
16,2	2.39	0.43	359	3.60	0.75
16,3	2.27	0.35	304	3.56	1.34
16,4	2.30	0.42	164	3.54	1.37
16,5	2.07	0.40	62	3.32	0.84

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.11 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε Ευρωπαϊκής χώρας και ηλικιακής κατηγορίας έναντι της ταχύτητας, παρατίθενται στο παράρτημα δύο γραφήματα (Σχήματα Π.1, Π.2) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία. Επίσης, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.5) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος για τις

διάφορες ηλικιακές κατηγορίες των οδηγών στην Ιρλανδία, στην Ελλάδα και στην Σλοβακία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της ταχύτητας για μια χώρα και ηλικιακή κατηγορία, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας και της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.11.

Σχήμα 4.5 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της ταχύτητας για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-*t* του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στο παράρτημα (Πίνακες Π.1 έως και Π.10). Στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.12) παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του ελέγχου για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες των οδηγών στην Ιρλανδία, στην Ελλάδα και στην Σλοβακία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ														
6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	14,1	14,2	14,3	14,4	14,5	
6,1														
6,2	95													
6,3	99	99												
6,4	99	99	99											
7,1	99	Ο.Σ	99	99										
7,2	99	95	99	Ο.Σ										
7,3	99	99	90	95	95									
7,4	99	99	Ο.Σ	99	99	99								
7,5	99	99	99	99	99	99	99							
14,1	99	99	99	99	99	99	99	99						
14,2	95	99	99	99	99	99	99	99	99					
14,3	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	95				
14,4	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99			
14,5	99	99	Ο.Σ	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99		

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας 4.12 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και την ηλικιακή κατηγορία στην οποία ανήκουν:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης, για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και την ηλικιακή κατηγορία στην οποία ανήκουν, είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρούνται διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών τους σε σχέση με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.1.1. (εξέταση μόνο ανά χώρα).

Στην σύγκριση του πρώτου επιπέδου, ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών, φάνηκε ότι η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διάφορα μεταξύ των διαφόρων ηλικιακών κατηγοριών σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών δεν παρουσιάζονται στατιστικά σημαντικές διαφορές στην στάση των οδηγών εντός των συνόρων των χωρών για διάφορους συνδυασμούς χωρών και ηλικίας. Για παράδειγμα, μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών κάτω των 25 ετών και από 25 έως 39 ετών για τις χώρες Αυστρία, Βέλγιο, Φινλανδία, Γαλλία, Ιρλανδία, Ιταλία, Ισπανία, Σουηδία, Τσεχία και Ελβετία. Αυτό βέβαια είναι δύσκολο να υποδείξει κάποια συγκεκριμένη “κατεύθυνση”. Δηλαδή, είναι πρακτικά ανέφικτο να βρεθούν και να προταθούν συνδυασμοί χωρών και ηλικιακών ομάδων που μπορούν να ομαδοποιηθούν.

Επίσης, εντός των συννοριακών ορίων κάθε χώρας όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών παρατηρείται ότι η στάση τους προσεγγίζει όλο και περισσότερο την τήρηση των ορίων ταχύτητας. Συμπερασματικά, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα της στάσης των οδηγών στις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, παρά μόνο σε σχέση με τους νέους (κάτω των 25 ετών) και τους ηλικιωμένους οδηγούς (άνω των 65 ετών). Η στάση των ηλικιωμένων οδηγών (άνω των 65 ετών) προσεγγίζει σε μεγαλύτερο βαθμό την τήρηση των ορίων ταχύτητας, από ότι των νέων οδηγών (κάτω των 25 ετών).

Τέλος, οι ηλικιωμένοι οδηγοί (άνω των 65 ετών) στην Ιρλανδία, στο Βέλγιο, στην Ισπανία, στην Τσεχία, στην Σλοβακία, στην Σλοβενία και στην Ελλάδα δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες. Οι νέοι οδηγοί (κάτω των 25 ετών) στην Σλοβακία δήλωσαν τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

4.4.1.5. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και φύλο

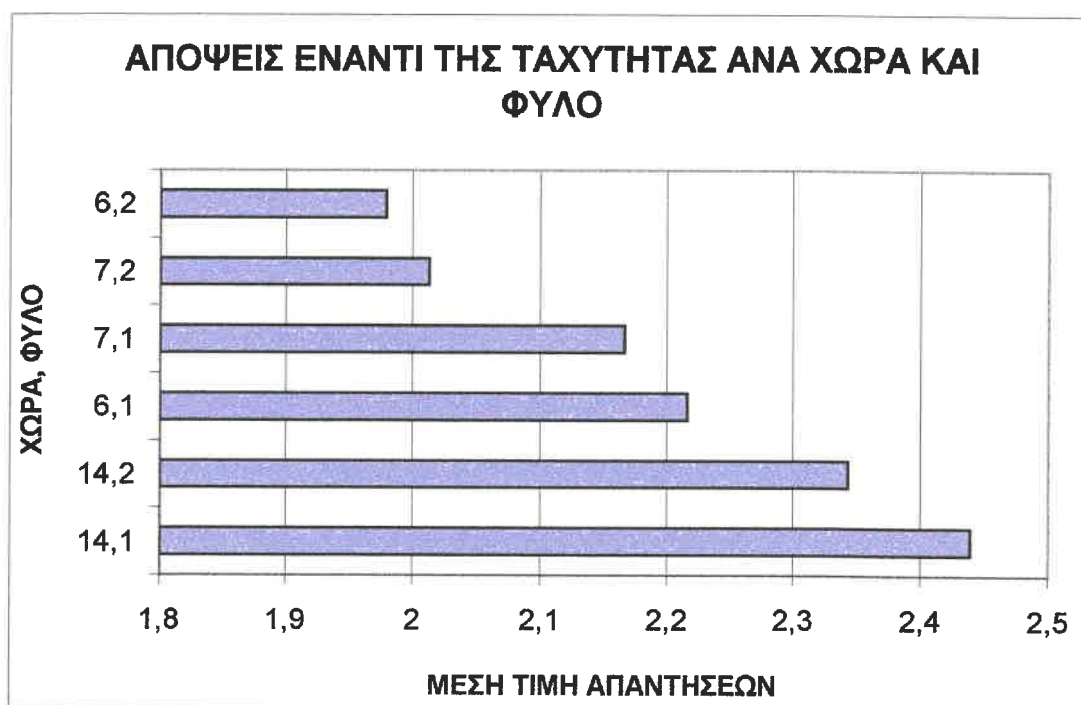
Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την ταχύτητα του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα και για τα δύο φύλα (Πίνακας 4.13, στον οποίο η κωδικοποίηση των χωρών και των φύλων προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.28	0.37	623	3.91	1.16
1,2	2.17	0.32	382	3.53	1.12
2,1	2.30	0.41	519	4.00	1.33
2,2	2.18	0.36	484	3.35	1.29
3,1	2.32	0.32	599	3.64	0.97
3,2	2.24	0.27	401	3.41	1.58
4,1	2.33	0.36	557	3.66	1.14
4,2	2.23	0.34	454	3.90	1.27
5,1	2.27	0.36	1001	3.59	0.81
5,2	2.17	0.35	801	3.33	1.03
6,1	2.22	0.42	767	3.81	1.18
6,2	1.98	0.36	242	3.20	0.81
7,1	2.17	0.35	632	3.24	1.25
7,2	2.01	0.29	426	2.94	1.18
8,1	2.38	0.41	736	3.73	1.39
8,2	2.18	0.38	400	3.55	1.00
9,1	2.30	0.37	430	3.53	1.53
9,2	2.16	0.31	390	3.42	0.86
10,1	2.30	0.39	959	3.89	0.74
10,2	2.14	0.34	492	3.83	0.84
11,1	2.32	0.32	594	3.24	1.36
11,2	2.15	0.29	409	3.28	1.44
12,1	2.23	0.35	609	3.78	1.24
12,2	2.05	0.32	420	3.13	1.27
13,1	2.37	0.40	635	3.95	1.22
13,2	2.08	0.35	365	3.17	1.04
14,1	2.44	0.41	763	3.89	1.35
14,2	2.34	0.39	240	4.02	1.54
15,1	2.29	0.36	671	3.56	1.33
15,2	2.13	0.33	391	3.28	1.25
16,1	2.40	0.41	625	3.60	0.75
16,2	2.21	0.37	375	3.35	0.84

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.13 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά χώρα και φύλο.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος στις εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες σε σχέση με το φύλο των οδηγών τους έναντι της ταχύτητας, παρατίθεται στο παράρτημα γράφημα (Σχήμα Π.3) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά χώρα και φύλο. Επίσης, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.6) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος για τα δυο φύλα των οδηγών στην Ελλάδα, στην Ιρλανδία και στην Σλοβακία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της ταχύτητας για μια χώρα ανάλογα με το φύλο των οδηγών της, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας και του φύλου αυτού δηλώνουν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.13.

Σχήμα 4.6 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της ταχύτητας για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στο παράρτημα (Πίνακες Π.11 έως και Π.13). Στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.14) παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του ελέγχου για τα δύο φύλα των οδηγών στην Ελλάδα, στην Ιρλανδία και στην Σλοβακία.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ						
	6,1	6,2	7,1	7,2	14,1	14,2
6,1						
6,2	99					
7,1	95	99				
7,2	99	Ο.Σ	99			
14,1	99	99	99	99		
14,2	99	99	99	99	99	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των εξεταζόμενων χωρών, φύλων

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.14 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και φύλο.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχος-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και το φύλο τους:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και το φύλο τους είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδα εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρούνται στατιστικά σημαντικές διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με το φύλο τους από ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.1.1. (εξέταση μόνο ανά χώρα).

Στην σύγκριση του πρώτου επιπέδου, ανάλογα με το φύλο των οδηγών, φάνηκε ότι η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διάφορα για τα δύο φύλα, σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Στην παρούσα σύγκριση, ανά χώρα και φύλο παρουσιάζονται ομοιότητες στην στάση μεταξύ των γυναικών και των αντρών οδηγών, σε διαφορετικές χώρες. Για παράδειγμα, οι άντρες οδηγοί της Ελλάδας με τις γυναίκες οδηγούς της Φινλανδίας, της Γαλλίας, της Ιταλίας και της Ελβετίας. Όμως, το γεγονός αυτό είναι πρακτικά ανέφικτο να υποδείξει συνδυασμούς χωρών και φύλων που να μπορούν να ομαδοποιηθούν.

Η στάση των αντρών και των γυναικών οδηγών εντός των συνόρων όλων των χωρών παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά, με τις γυναίκες οδηγούς να δηλώνουν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από τους άντρες οδηγούς. Σε γενικές γραμμές, οι άντρες οδηγοί στις νότιες χώρες της Ευρώπης δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί στις βόρειες χώρες. Τέλος, η στάση των γυναικών οδηγών στην Ελλάδα και στην Ιρλανδία παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τα όρια

ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα, παρουσιάζει η στάση των αντρών οδηγών στην Σλοβακία.

4.4.1.6. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία

Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την ταχύτητα του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα (Πίνακας 4.15, στον οποίο η κωδικοποίηση των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΦΥΛΟ, ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.46	0.39	1377	3.78	0.74
1,2	2.39	0.38	3491	4.00	0.75
1,3	2.29	0.37	3149	3.89	0.81
1,4	2.18	0.35	1699	3.54	0.97
1,5	2.07	0.31	997	3.59	0.99
2,1	2.25	0.36	853	3.90	1.04
2,2	2.18	0.34	2690	4.02	0.81
2,3	2.14	0.33	2091	3.42	1.22
2,4	2.04	0.31	709	3.09	0.86
2,5	1.99	0.35	327	3.48	0.84

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.15 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της ταχύτητας, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε φύλου ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών έναντι της ταχύτητας, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.7), όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της ταχύτητας για τους οδηγούς ενός φύλου ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία τους, τόσο περισσότερο οι οδηγοί του φύλου και της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.15.

Σχήμα 4.7 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για τα δύο φύλα και τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της ταχύτητας για τα δύο φύλα και τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.16).

ΦΥΛΟ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ										
	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5
1,1										
1,2	99									
1,3	99	99								
1,4	99	99	99							
1,5	99	99	99	99						
2,1	99	99	99	99	99					
2,2	99	99	99	Ο.Σ	99	99				
2,3	99	99	99	99	99	99	99			
2,4	99	99	99	99	95	99	99	99		
2,5	99	99	99	99	99	99	99	99	90	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ φύλου, ηλικιακής κατηγορίας

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.16 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχου-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για κάθε φύλο και ηλικιακή κατηγορία, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας, ανάλογα με το φύλο τους και την ηλικιακή κατηγορία που ανήκουν:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας ανάλογα με το φύλο και την ηλικιακή κατηγορία τους είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Με εξαίρεση την περίπτωση των αντρών οδηγών ηλικίας από 50 έως 64 ετών και των γυναικών οδηγών από 25 έως 39 ετών που η στάση τους δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά. Σε αντίθεση με την εξέταση των υποκεφαλαίων 4.4.1.2. (εξέταση μόνο ανά ηλικιακή κατηγορία) και 4.4.1.3. (εξέταση μόνο ανά φύλο) που παρατηρήθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99% και για τα δύο φύλα και για όλες τις ηλικιακές κατηγορίες, τα αποτελέσματα αυτού του υποκεφαλαίου υποδεικνύουν ομοιότητες.

Επίσης, το συμπέρασμα που προέκυψε από την εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.1.2. (εξέταση μόνο ανά ηλικιακή κατηγορία) επιβεβαιώνεται και στην παρούσα σύγκριση μιας και παρατηρείται ότι όσο αυξάνεται η ηλικία και για τα δύο φύλα των οδηγών τόσο περισσότερο δηλώνουν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας. Στην εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.1.3. (εξέταση μόνο ανά φύλο) οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες, στην παρούσα σύγκριση φαίνεται ότι οι ηλικιωμένοι άντρες οδηγοί (άνω των 65 ετών) δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι νεότερες γυναίκες οδηγοί

(από 18 έως 54 ετών). Όμως, σε σχέση με την στάση των οδηγών ίδιας ηλικιακής κατηγορίας και διαφορετικού φύλου, φαίνεται ότι οι γυναίκες οδηγοί όλων των ηλικιακών κατηγοριών δηλώνουν μεγαλύτερη “συμμόρφωση” στα όρια ταχύτητας από ότι οι άντρες οδηγοί της ίδιας ηλικιακής κατηγορίας. Τέλος, η στάση των ηλικιωμένων γυναικών οδηγών (άνω των 65 ετών) παρουσιάζει τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα, παρουσιάζει η στάση των νέων αντρών οδηγών (κάτω των 25 ετών).

4.4.2. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ

Στην παρούσα παράγραφο, μέσω των τιμών για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ που υπολογίζονται από την αντίστοιχη εξίσωση του υποκεφαλαίου 4.3.2., εξετάζεται αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές αυτής της μεταβλητής για τις διάφορες κατηγορίες ενδιαφέροντος (χώρα, ηλικία, φύλο) τόσο σε πρώτο όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης, χρησιμοποιώντας τον έλεγχο-t του Student.

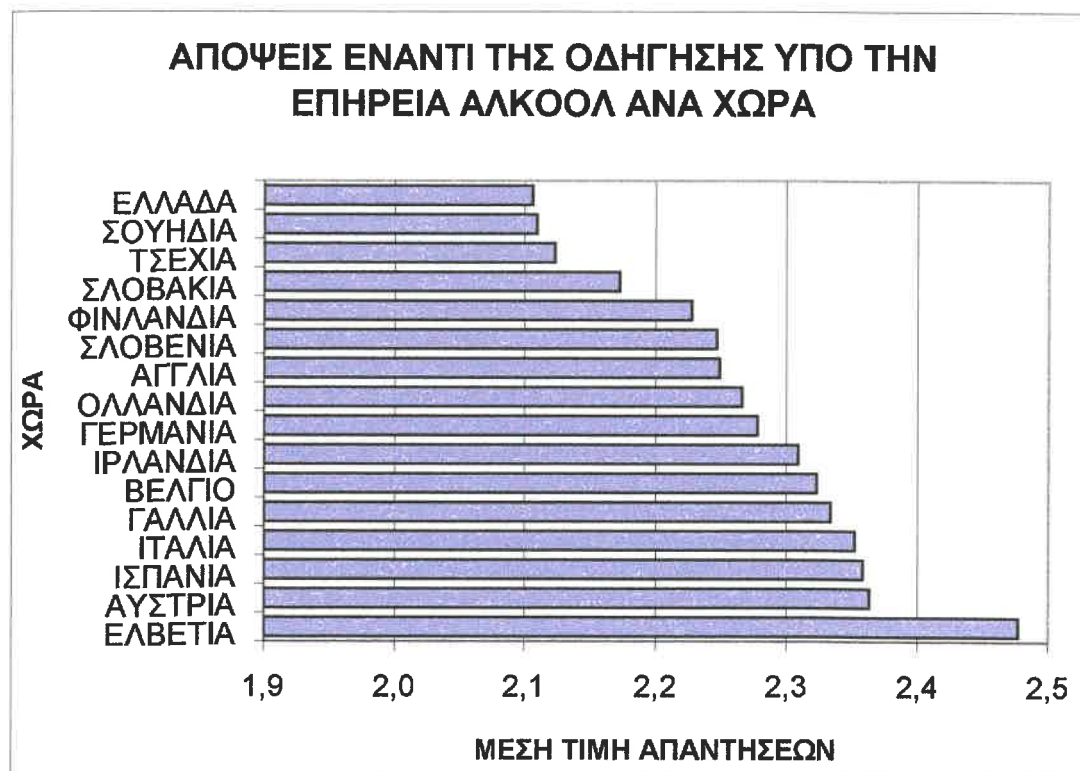
4.4.2.1. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα

Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα (Πίνακας 4.17).

ΧΩΡΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
Αυστρία	2.36	0.28	1005	3.76	1.56
Βέλγιο	2.32	0.32	1003	3.63	1.51
Φινλανδία	2.23	0.24	1000	3.08	1.53
Γαλλία	2.33	0.30	1011	3.52	1.43
Γερμανία	2.28	0.29	1802	3.58	1.22
Ελλάδα	2.11	0.36	1009	3.36	1.08
Ιρλανδία	2.31	0.30	1058	3.23	1.50
Ιταλία	2.35	0.31	1136	3.60	1.44
Ολλανδία	2.27	0.25	820	3.24	1.59
Ισπανία	2.36	0.34	1451	3.49	1.39
Σουηδία	2.11	0.24	1003	2.86	1.59
Αγγλία	2.25	0.30	1029	3.21	1.24
Τσεχία	2.12	0.29	1000	3.17	0.94
Σλοβακία	2.17	0.27	1003	3.55	1.47
Σλοβενία	2.25	0.30	1062	3.72	1.55
Ελβετία	2.48	0.34	1000	3.88	1.32

Πίνακας 4.17 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε Ευρωπαϊκής χώρας έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.8) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος για κάθε χώρα. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για μια χώρα, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.17.

Σχήμα 4.8 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του οποίου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.18).

ΧΩΡΑ																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1																
2	99															
3	99	99														
4	95	Ο.Σ	99													
5	99	99	99	99												
6	99	99	99	99	99											
7	99	Ο.Σ	99	90	99	99										
8	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99									
9	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99								
10	Ο.Σ	99	99	90	99	99	99	Ο.Σ	99							
11	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99						
12	99	99	90	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	99					
13	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99				
14	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99			
15	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99		
16	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών																
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%																
95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%																
99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%																
Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1																

Πίνακας 4.18 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους, είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% και 99%. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται η έννοια του “Ευρωπαίου οδηγού” ούτε μπορεί να οριστεί ένας “μέσος” Ευρωπαίος οδηγός, μίας και με στατιστική επάρκεια από 95% έως και 99% αυτή η έννοια δεν ευσταθεί. Δηλαδή, δεν είναι στατιστικά αποδεκτό να “ομαδοποιηθούν” οι οδηγοί από διαφορετικές χώρες σε μια ενιαία κατηγορία.

Βέβαια, υπάρχουν ορισμένες χώρες στις οποίες η στάση των οδηγών τους παρουσιάζουν ομοιότητες. Για παράδειγμα, η στάση των οδηγών της Αυστρίας δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε σχέση με την στάση των οδηγών της Ιταλίας και της Ισπανίας και η στάση των οδηγών της Ιταλίας με αυτή των οδηγών της Αυστρίας, της Γαλλίας και της Ισπανίας. Επίσης, η στάση των οδηγών της Ελλάδας, της Σουηδίας και της Τσεχίας δεν παρουσιάζουν στατιστικά σημαντικές διαφορές και μόνο μεταξύ τους.

Τέλος, η χώρα στην οποία οι οδηγοί δηλώνουν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, είναι η Ελλάδα, η Σουηδία και η Τσεχία που παρουσιάζουν ταυτόσημη εικόνα στην στάση των οδηγών τους. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, παρουσιάζει η στάση των οδηγών στην Ελβετία.

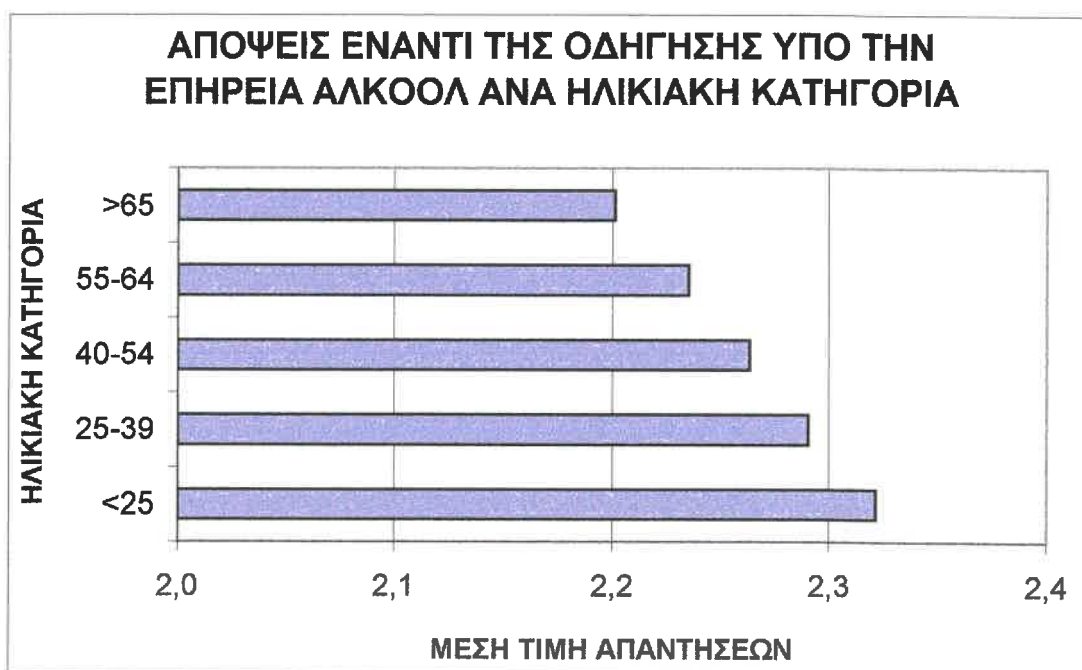
4.4.2.2. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά ηλικιακή κατηγορία

Ακολούθως, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε ηλικιακή κατηγορία (Πίνακας 4.19).

ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
<25	2.32	0.31	2230	3.54	1.41
25-39	2.29	0.32	6181	3.76	1.24
40-54	2.26	0.31	5240	3.74	1.08
55-64	2.23	0.32	2408	3.88	0.94
>65	2.20	0.31	1324	3.38	1.31

Πίνακας 4.19 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε ηλικιακής κατηγορίας έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.9) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά ηλικιακή κατηγορία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για μια ηλικιακή κατηγορία, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.19.

Σχήμα 4.9 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες ηλικιακές κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.20).

ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ					
	<25	25-39	40-54	55-64	>65
<25					
25-39	99				
40-54	99	99			
55-64	99	99	99		
>65	99	99	99	99	
99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%					

Πίνακας 4.20 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχου-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία που ανήκουν:

Η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών, σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Επίσης, είναι ενδιαφέρον να τονιστεί ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών, τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.

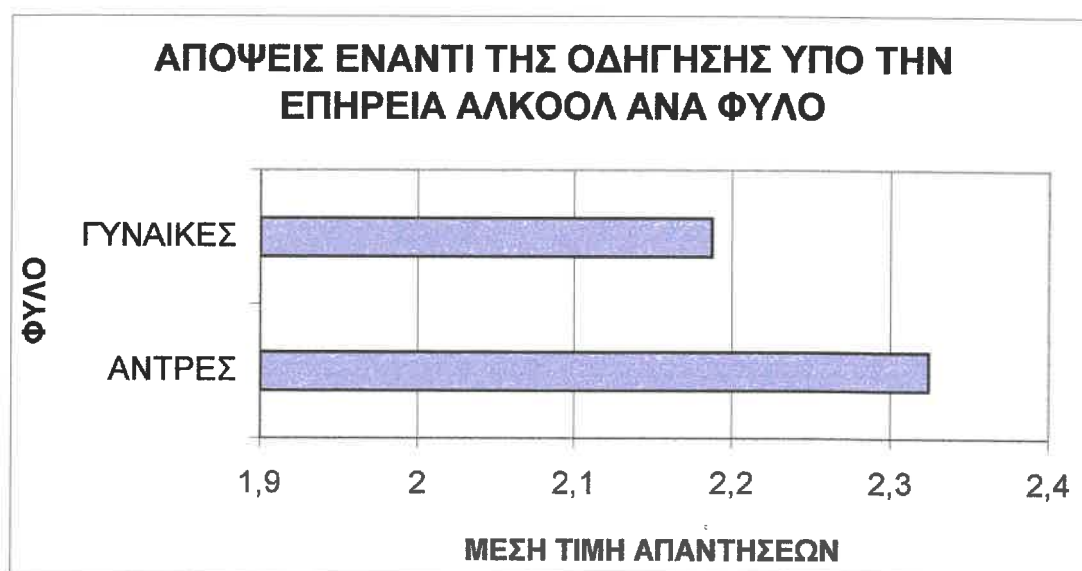
4.4.2.3. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο

Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε φύλο (Πίνακας 4.21).

ΦΥΛΟ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
Άντρες	2.32	0.32	10720	3.88	1.08
Γυναίκες	2.19	0.28	6672	3.76	0.94

Πίνακας 4.21 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά φύλο.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε φύλου έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.10) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά φύλο. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για ένα φύλο, τόσο περισσότερο οι οδηγοί του φύλου αυτού δηλώνουν ότι υπερβαίνουν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.21.

Σχήμα 4.10 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για τα δύο φύλα.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τα δύο φύλα, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-*t* του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.22).

ΦΥΛΟ		
	Άντρες	Γυναίκες
Άντρες		
Γυναίκες	99	

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας 4.22 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά φύλο.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-*t*) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τα δύο φύλα, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανάλογα με το φύλο τους:

Η στάση των οδηγών των δύο φύλων παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Επίσης, οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί, στο δείγμα που εξετάστηκε.

4.4.2.4. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία

Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα και ηλικιακή κατηγορία (Πίνακας 4.23, στον οποίο η κωδικοποίηση των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.34	0.28	126	3.17	1.77
1,2	2.39	0.29	395	3.76	1.61
1,3	2.35	0.27	252	3.74	1.56
1,4	2.34	0.27	166	3.48	1.61
1,5	2.35	0.32	66	3.38	1.67
2,1	2.40	0.33	135	3.40	1.63
2,2	2.35	0.31	334	3.60	1.61
2,3	2.34	0.30	275	3.63	1.61
2,4	2.27	0.33	124	3.15	1.51
2,5	2.19	0.29	135	3.09	1.30
3,1	2.31	0.28	145	3.08	1.61
3,2	2.26	0.22	353	2.83	1.53
3,3	2.21	0.23	294	2.94	1.67
3,4	2.16	0.24	112	2.79	1.58
3,5	2.11	0.21	96	2.70	1.60
4,1	2.28	0.29	107	2.86	1.76
4,2	2.35	0.31	360	3.52	1.54
4,3	2.33	0.31	277	3.48	1.43
4,4	2.35	0.30	134	3.17	1.48
4,5	2.32	0.26	133	3.30	1.61
5,1	2.33	0.34	178	3.52	1.46
5,2	2.29	0.28	621	3.21	1.62
5,3	2.28	0.29	541	3.58	1.61
5,4	2.24	0.28	268	3.27	1.22
5,5	2.23	0.29	194	3.27	1.46
6,1	2.21	0.35	111	3.11	1.49
6,2	2.17	0.37	426	3.36	1.29
6,3	2.05	0.34	317	3.36	1.08
6,4	1.96	0.31	146	3.02	1.41
7,1	2.29	0.25	86	2.95	1.81
7,2	2.34	0.31	289	3.22	1.55
7,3	2.33	0.30	408	3.20	1.58
7,4	2.28	0.28	168	3.09	1.50
7,5	2.20	0.30	107	3.23	1.61
8,1	2.42	0.32	337	3.54	1.61
8,2	2.39	0.32	267	3.60	1.65
8,3	2.33	0.31	221	3.20	1.70
8,4	2.24	0.28	235	2.94	1.44

8,5	2.32	0.28	76	3.15	1.79
9,1	2.35	0.26	58	3.11	1.82
9,2	2.28	0.25	307	3.08	1.74
9,3	2.27	0.25	288	3.24	1.78
9,4	2.20	0.23	167	3.08	1.59
10,1	2.44	0.36	196	3.41	1.41
10,2	2.39	0.34	619	3.49	1.39
10,3	2.33	0.33	411	3.28	1.50
10,4	2.28	0.34	142	3.27	1.39
10,5	2.20	0.34	83	3.10	1.44
11,1	2.15	0.25	77	2.86	1.59
11,2	2.11	0.23	325	2.77	1.61
11,3	2.13	0.24	353	2.86	1.59
11,4	2.11	0.23	136	2.74	1.60
11,5	2.04	0.23	112	2.78	1.59
12,1	2.28	0.33	105	3.21	1.42
12,2	2.24	0.30	371	3.18	1.24
12,3	2.29	0.29	289	3.05	1.46
12,4	2.23	0.29	129	3.00	1.48
12,5	2.16	0.32	135	2.96	1.45
13,1	2.21	0.30	93	2.94	1.70
13,2	2.15	0.28	351	3.07	1.42
13,3	2.14	0.29	362	3.11	1.45
13,4	2.03	0.28	136	3.17	0.94
13,5	1.95	0.29	58	2.68	1.31
14,1	2.19	0.26	189	3.14	1.65
14,2	2.19	0.28	390	3.55	1.47
14,3	2.17	0.26	330	3.37	1.54
14,4	2.09	0.25	82	2.77	1.59
14,5	1.90	0.18	12	2.14	1.60
15,1	2.27	0.29	176	3.46	1.68
15,2	2.25	0.31	414	3.72	1.59
15,3	2.24	0.30	318	3.25	1.55
15,4	2.24	0.27	99	3.03	1.56
15,5	2.16	0.29	55	2.84	1.70
16,1	2.40	0.24	111	3.13	1.80
16,2	2.46	0.34	359	3.49	1.62
16,3	2.48	0.33	304	3.35	1.32
16,4	2.57	0.37	164	3.88	1.74
16,5	2.46	0.38	62	3.38	1.63

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.23 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε Ευρωπαϊκής χώρας και ηλικιακής κατηγορίας έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρατίθενται στο παράρτημα δύο γραφήματα (Σχήματα Π.4, Π.5) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία. Επίσης, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.11) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές

του δείγματος για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες των οδηγών στην Σλοβακία, στην Ελλάδα και στην Ελβετία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για μια χώρα και ηλικιακή κατηγορία, τόσο περισσότεροι οι οδηγοί της χώρας και της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.23.

Σχήμα 4.11 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στο παράρτημα (Πίνακες Π.14 έως και Π.23). Στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.24) παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του ελέγχου για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες των οδηγών στην Σλοβακία, στην Ελλάδα και στην Ελβετία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ													
6,1	6,2	6,3	6,4	14,1	14,2	14,3	14,4	14,5	16,1	16,2	16,3	16,4	16,5
6,1													
6,2	Ο.Σ												
6,3	99												
6,4	99	99											
14,1	Ο.Σ	99	99										
14,2	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ									
14,3	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ								
14,4	99	95	Ο.Σ	99	99	95							
14,5	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99						
16,1	99	99	99	99	99	99	99	99					
16,2	99	99	99	99	99	99	99	99	95				
16,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ			
16,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99		
16,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	
Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών													
95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%													
99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%													

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας 4.24: Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και την ηλικιακή κατηγορία στην οποία ανήκουν:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης, για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και την ηλικιακή κατηγορία στην οποία ανήκουν, είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρούνται διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών τους σε σχέση με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση του πρώτου υποκεφαλαίου 4.4.2.1. (εξέταση μόνο ανά χώρα).

Στην σύγκριση του πρώτου επιπέδου, ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών, φάνηκε ότι η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διάφορα μεταξύ των διαφόρων ηλικιακών κατηγοριών, σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών δεν παρουσιάζονται στατιστικά σημαντικές διαφορές στην στάση των οδηγών εντός των συνόρων των χωρών για διάφορους συνδυασμούς χωρών και ηλικίας. Για παράδειγμα, μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών κάτω των 25 ετών και από 25 έως 39 ετών για τις χώρες Αυστρία, Βέλγιο, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Σουηδία, Αγγλία, Σλοβακία, Σλοβενία. Αυτό βέβαια είναι δύσκολο να υποδείξει κάποια συγκεκριμένη “κατεύθυνση”. Δηλαδή, είναι πρακτικά ανέφικτο να βρεθούν και να προταθούν συνδυασμοί χωρών και ηλικιακών ομάδων που μπορούν να ομαδοποιηθούν.

Επίσης, εντός των συντοριακών ορίων του Βελγίου, της Φινλανδίας, της Γερμανίας, της Ελλάδας, της Ολλανδίας, της Ισπανίας, της Τσεχίας και της Σλοβακίας όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση. Στις υπόλοιπες χώρες (Αυστρία, Γαλλία, Ιρλανδία, Ιταλία, Σουηδία, Αγγλία, Σλοβενία, Ελβετία) δεν μπορεί να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα για την στάση των οδηγών τους έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, σε σχέση με τις ηλικιακές κατηγορίες τους. Συμπερασματικά, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα για την στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ.

Τέλος, η στάση των οδηγών παρουσιάζει τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, στην περίπτωση των ηλικιωμένων οδηγών (άνω των 65 ετών) στην Σλοβακία, στην Τσεχία και στην Ελλάδα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, παρουσιάζει η στάση των οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας (από 55 έως 64 ετών) στην Ελβετία.

4.4.2.5. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και φύλο

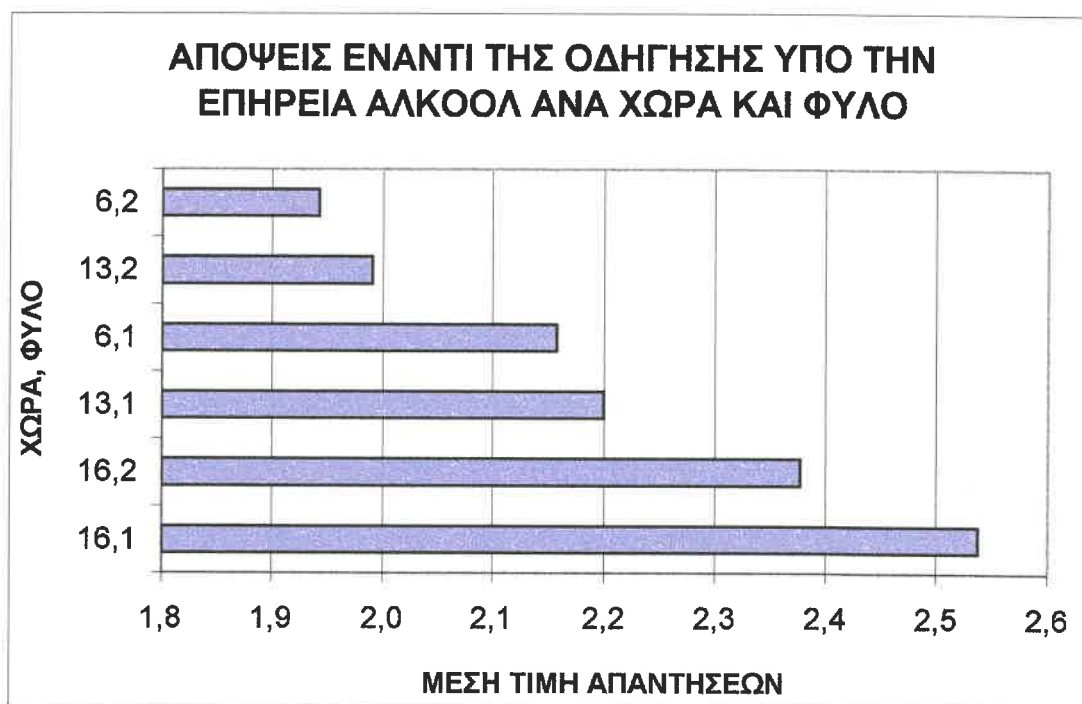
Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα και για τα δύο φύλα (Πίνακας 4.25, στον οποίο η κωδικοποίηση των χωρών και των φύλων προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.41	0.30	623	3.74	1.56
1,2	2.28	0.24	382	3.76	1.61
2,1	2.37	0.34	519	3.63	1.60
2,2	2.27	0.28	484	3.07	1.51
3,1	2.28	0.25	599	3.08	1.53
3,2	2.15	0.21	401	2.80	1.61
4,1	2.39	0.31	557	3.52	1.43
4,2	2.26	0.27	454	3.12	1.48
5,1	2.34	0.30	1001	3.58	1.57
5,2	2.20	0.27	801	3.30	1.22
6,1	2.16	0.36	767	3.36	1.08
6,2	1.94	0.29	242	2.78	1.26
7,1	2.37	0.31	632	3.23	1.52
7,2	2.22	0.24	426	2.81	1.50
8,1	2.41	0.31	736	3.60	1.56
8,2	2.24	0.28	400	3.15	1.44
9,1	2.32	0.26	430	3.24	1.73
9,2	2.21	0.23	390	3.21	1.59
10,1	2.42	0.35	959	3.49	1.41
10,2	2.25	0.30	492	3.20	1.39
11,1	2.15	0.25	594	2.86	1.59
11,2	2.05	0.21	409	2.66	1.59
12,1	2.32	0.30	609	3.21	1.45
12,2	2.14	0.27	420	2.95	1.24
13,1	2.20	0.29	635	3.17	1.35
13,2	1.99	0.24	365	2.93	0.94
14,1	2.18	0.28	763	3.55	1.47
14,2	2.14	0.24	240	3.34	1.63
15,1	2.32	0.31	671	3.72	1.70
15,2	2.11	0.24	391	3.01	1.55
16,1	2.54	0.34	625	3.88	1.62
16,2	2.38	0.31	375	3.28	1.32

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.25 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και φύλο.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε Ευρωπαϊκής χώρας ανάλογα με το φύλο των οδηγών της έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρατίθεται στο παράρτημα γράφημα (Σχήμα Π.6) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά χώρα και φύλο. Επίσης, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.12) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος για τα δυο φύλα των οδηγών στην Ελλάδα, στην Τσεχία και στην Ελβετία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για μια χώρα ανάλογα με το φύλο των οδηγών της, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας και του φύλου αυτού δηλώνουν ότι υπερβαίνουν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.25.

Σχήμα 4.12 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στο παράρτημα (Πίνακες Π.24 έως και Π.26). Στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.26) παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του ελέγχου για τα δύο φύλα των οδηγών στην Ελλάδα, στην Τσεχία και στην Ελβετία.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ						
	6,1	6,2	13,1	13,2	16,1	16,2
6,1						
6,2	99					
13,1	95	99				
13,2	99	95	99			
16,1	99	99	99	99		
16,2	99	99	99	99	99	

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.26 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και φύλο.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχος-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και το φύλο τους:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και το φύλο τους είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρούνται διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με το φύλο τους σε σχέση με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.2.1. (εξέταση μόνο ανά χώρα).

Στην σύγκριση του πρώτου επιπέδου ανάλογα με το φύλο των οδηγών, φάνηκε ότι η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των δύο φύλων, σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Στην παρούσα σύγκριση ανά χώρα και φύλο δεν παρουσιάζονται διαφορές στην στάση μεταξύ των γυναικών και των αντρών οδηγών, σε διαφορετικές χώρες. Για παράδειγμα οι άντρες οδηγοί της Ελλάδας με τους άντρες οδηγούς της Φινλανδίας, της Σουηδίας, της Σλοβακίας αλλά και με τις γυναίκες οδηγούς της Αγγλίας και της Σλοβακίας. Όμως, το γεγονός αυτό είναι πρακτικά δύσκολο να υποδείξει συνδυασμούς χωρών και φύλων που να μπορούν να ομαδοποιηθούν.

Η στάση των αντρών και των γυναικών οδηγών εντός των συνόρων όλων των χωρών παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά, με τις γυναίκες οδηγούς να δηλώνουν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση σε μεγαλύτερο βαθμό από τους άντρες οδηγούς. Τέλος, η στάση των γυναικών οδηγών στην Ελλάδα παρουσιάζει τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα

κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα, παρουσιάζει η στάση των αντρών οδηγών στην Ελβετία.

4.4.2.6. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία

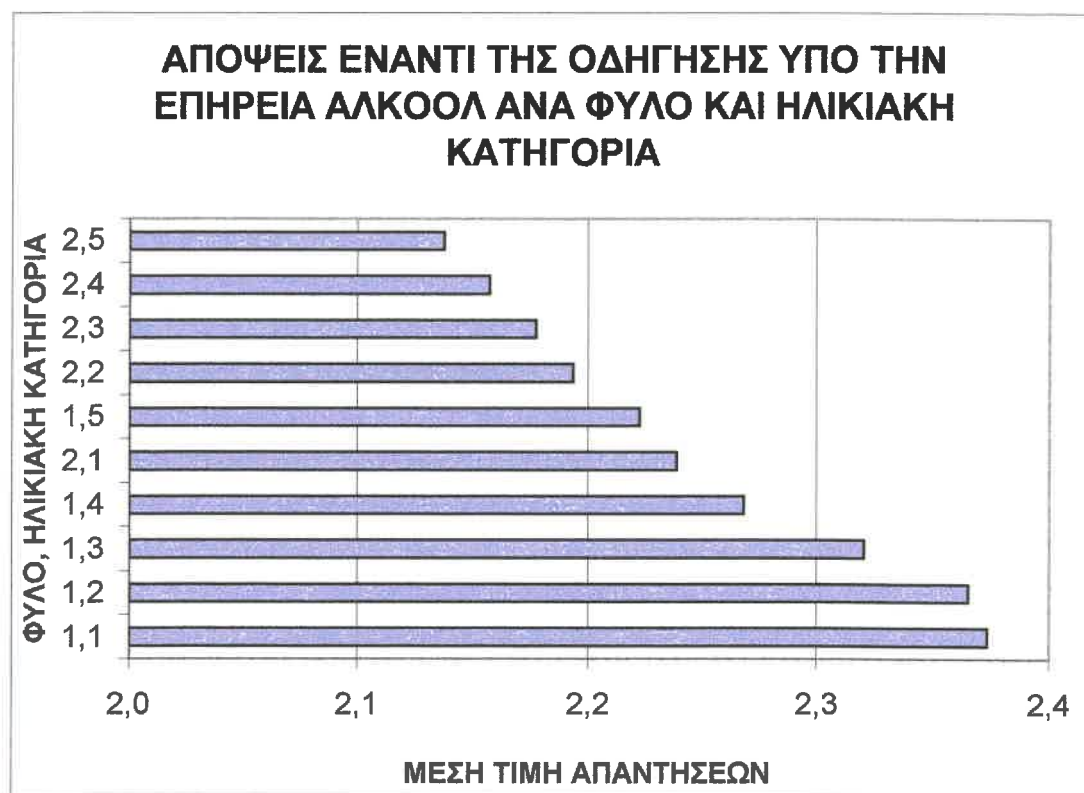
Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για τα δύο φύλα και τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες (Πίνακας 4.27, στον οποίο η κωδικοποίηση των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΦΥΛΟ, ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.37	0.32	1377	3.54	1.41
1,2	2.36	0.32	3491	3.72	1.29
1,3	2.32	0.32	3149	3.74	1.08
1,4	2.27	0.32	1699	3.88	1.45
1,5	2.22	0.31	997	3.38	1.35
2,1	2.24	0.28	853	3.30	1.42
2,2	2.19	0.27	2690	3.76	1.24
2,3	2.18	0.27	2091	3.21	1.26
2,4	2.15	0.29	709	3.08	0.94
2,5	2.14	0.30	327	3.19	1.31

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.27 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε φύλου ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.13), όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τους οδηγούς ενός φύλου ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία τους, τόσο περισσότερο οι οδηγοί του φύλου και της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.27.

Σχήμα 4.13 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τα δύο φύλα και τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τα δύο φύλα και τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.28).

ΦΥΛΟ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ										
	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5
1,1										
1,2	Ο.Σ									
1,3	99	99								
1,4	99	99	99							
1,5	99	99	99	99						
2,1	99	99	99	95	Ο.Σ					
2,2	99	99	99	99	95	99				
2,3	99	99	99	99	99	99	95			
2,4	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ		
2,5	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ φύλου και ηλικιακής κατηγορίας

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.28 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, ανάλογα με το φύλο τους και την ηλικιακή κατηγορία που ανήκουν:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης, για την στάση των οδηγών έναντι του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση ανάλογα με το φύλο και την ηλικιακή κατηγορία τους είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% και 99%. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις των νέων αντρών οδηγών (από 18 έως και 39 ετών), των ηλικιωμένων αντρών οδηγών (άνω των 65 ετών) σε σχέση με τις νέες γυναίκες οδηγούς (κάτω των 25 ετών) αλλά και των ηλικιακά μεγαλύτερων γυναικών οδηγών (άνω των 40 ετών) που η στάση τους δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά. Σε αντίθεση με το πρώτο επίπεδο σύγκρισης ανάλογα με το φύλο και την ηλικιακή κατηγορία που παρατηρήθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99% και για τα δύο φύλα και για όλες τις ηλικιακές κατηγορίες, τα αποτελέσματα αυτού του υποκεφαλαίου υποδεικνύουν ομοιότητες.

Επίσης, το συμπέρασμα που προέκυψε από την εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.2.2. (εξέταση μόνο ανά ηλικιακή κατηγορία) επιβεβαιώνεται και στην παρούσα σύγκριση μιας και παρατηρείται ότι όσο αυξάνεται η ηλικία και για τα δύο φύλα των οδηγών τόσο περισσότερο δηλώνουν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση. Στην εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.2.3 (εξέταση μόνο ανά φύλο) οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες, στην παρούσα σύγκριση φαίνεται ότι οι ηλικιωμένοι άντρες οδηγοί (άνω των 65 ετών) δηλώνουν ότι τηρούν

το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση στον ίδιο βαθμό με τις νέες γυναίκες οδηγούς (κάτω των 25 ετών). Όμως, σε σχέση με την στάση των οδηγών ίδιας ηλικιακής κατηγορίας και διαφορετικού φύλου, φαίνεται ότι οι γυναίκες οδηγοί όλων των ηλικιακών κατηγοριών δηλώνουν μεγαλύτερη “συμμόρφωση” στο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση από ότι οι άντρες οδηγοί της ίδιας ηλικιακής κατηγορίας. Τέλος, η στάση των ηλικιωμένων γυναικών οδηγών (άνω των 65 ετών) παρουσιάζει τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα, παρουσιάζει η στάση των νέων αντρών οδηγών (από 18 έως 39 ετών).

4.4.3. Χρήση της ζώνης ασφαλείας

Στην παρούσα παράγραφο, μέσω των τιμών για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας που υπολογίζονται από την αντίστοιχη εξίσωση του υποκεφαλαίου 4.3.2, εξετάζεται αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές αυτής της μεταβλητής για τις διάφορες κατηγορίες ενδιαφέροντος (χώρα, ηλικία, φύλο) τόσο σε πρώτο όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης, χρησιμοποιώντας τον έλεγχο-t του Student.

4.4.3.1. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα

Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα (Πίνακας 4.29).

ΧΩΡΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
Αυστρία	2.01	0.28	1005	3.64	1.33
Βέλγιο	2.09	0.34	1003	3.59	1.25
Φινλανδία	1.95	0.22	1000	2.87	1.30
Γαλλία	2.07	0.29	1011	3.54	1.28
Γερμανία	1.98	0.29	1802	3.23	1.02
Ελλάδα	2.05	0.34	1009	3.16	0.85
Ιρλανδία	2.01	0.29	1058	3.22	1.28
Ιταλία	2.23	0.32	1136	3.31	1.27
Ολλανδία	2.06	0.29	820	3.43	1.42
Ισπανία	2.08	0.33	1451	3.47	0.87
Σουηδία	1.89	0.23	1003	2.76	1.27
Αγγλία	1.97	0.27	1029	3.12	1.06
Τσεχία	2.04	0.33	1000	3.26	0.70
Σλοβακία	2.11	0.32	1003	3.51	1.36
Σλοβενία	2.10	0.32	1062	3.50	1.34
Ελβετία	2.10	0.35	1000	3.37	0.98

Πίνακας 4.29 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε Ευρωπαϊκής χώρας έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.14) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά χώρα. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για μια χώρα, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας αυτής δηλώνουν ότι δεν χρησιμοποιούν την ζώνη ασφαλείας.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.29.

Σχήμα 4.14 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-*t* του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.30).

ΧΩΡΑ																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1																
2	99															
3	99	99														
4	99	90	99													
5	99	99	99	99												
6	99	95	99	Ο.Σ	99											
7	Ο.Σ	99	99	99	99	99										
8	99	99	99	99	99	99	99									
9	99	95	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99								
10	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	95	99	99	Ο.Σ							
11	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99						
12	99	99	90	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99					
13	95	99	99	90	99	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99				
14	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99			
15	99	Ο.Σ	99	95	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ		
16	99	Ο.Σ	99	95	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	
Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών																
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%																
95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%																
99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%																
Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1																
Πίνακας 4.30 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα.																

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης, για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους, είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται η έννοια του “Ευρωπαίου οδηγού” ούτε μπορεί να οριστεί ένας “μέσος” Ευρωπαίος οδηγός, μίας και με στατιστική επάρκεια από 90% έως και 99% αυτή η έννοια δεν ευσταθεί. Δηλαδή, δεν είναι στατιστικά αποδεκτό να “ομαδοποιηθούν” οι οδηγοί από διαφορετικές χώρες σε μια ενιαία κατηγορία.

Βέβαια, υπάρχουν ορισμένες χώρες στις οποίες η στάση των οδηγών τους εμφανίζουν ομοιότητες. Για παράδειγμα, η στάση των οδηγών της Γαλλίας δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε σχέση με την στάση των οδηγών της Ελλάδας, της Ολλανδίας και της Ισπανίας. Επίσης, η στάση των οδηγών της Γερμανίας δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μόνο σε σχέση με την στάση των οδηγών της Αγγλίας και η στάση των οδηγών της Αυστρίας δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μόνο σε σχέση με την στάση των οδηγών της Ιρλανδίας.

Τέλος, η χώρα στην οποία οι οδηγοί δηλώνουν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, είναι η Σουηδία. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, παρουσιάζει η στάση των οδηγών της Ιταλίας.

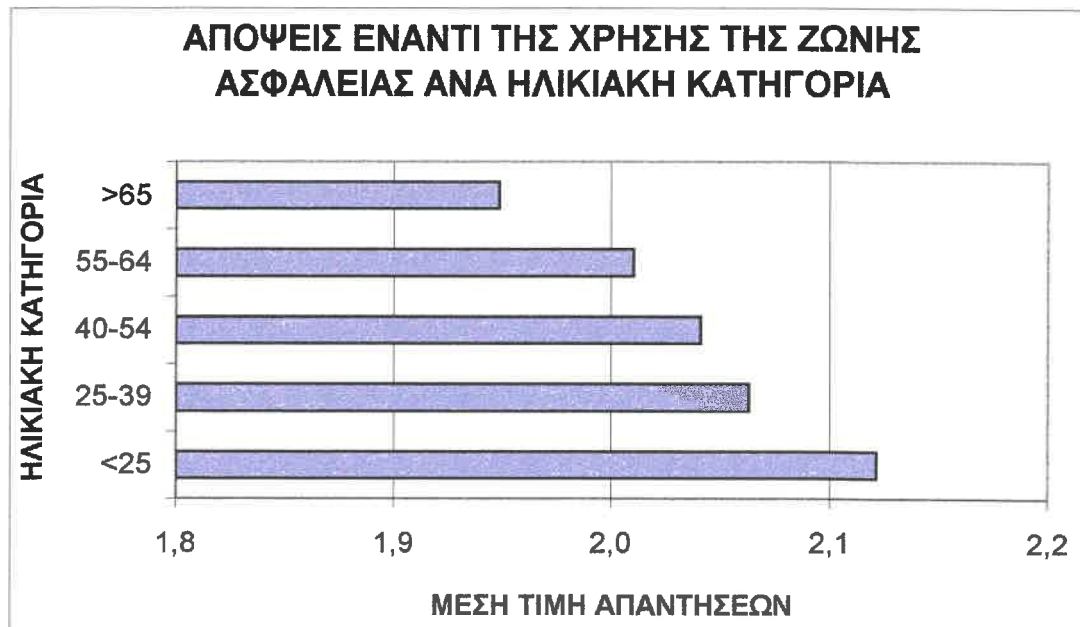
4.4.3.2. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά ηλικιακή κατηγορία

Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε ηλικιακή κατηγορία (Πίνακας 4.31).

ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
<25	2.12	0.32	2230	3.59	0.87
25-39	2.06	0.32	6181	3.64	0.85
40-54	2.04	0.31	5240	3.51	0.98
55-64	2.01	0.30	2408	3.37	0.70
>65	1.95	0.30	1324	3.17	1.15

Πίνακας 4.31 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε ηλικιακής κατηγορίας έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.15) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά ηλικιακή κατηγορία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για μια ηλικιακή κατηγορία, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι δεν χρησιμοποιούν τη ζώνη ασφαλείας.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.31.

Σχήμα 4.15 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες ηλικιακές κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.32).

ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ					
	<25	25-39	40-54	55-64	>65
<25					
25-39	99				
40-54	99	99			
55-64	99	99	99		
>65	99	99	99	99	

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας 4.32 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία που ανήκουν:

Η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών, σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Επίσης, είναι ενδιαφέρον να τονιστεί ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών, τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στη χρήση της ζώνης ασφαλείας.

4.4.3.3. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο

Ακολούθως, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε φύλο (Πίνακας 4.33).

ΦΥΛΟ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
Άντρες	2.09	0.32	10720	3.59	0.87
Γυναίκες	1.98	0.29	6672	3.64	0.70

Πίνακας 4.33 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά φύλο.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε φύλου έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.16) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά φύλο. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για ένα φύλο, τόσο περισσότερο οι οδηγοί του φύλου αυτού δηλώνουν ότι δεν χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας.



Υποσημείωση : Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.33.

Σχήμα 4.16 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για τα δύο φύλα.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τα δύο φύλα, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-*t* του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.34).

ΦΥΛΟ		
		Φύλο
		Αντρες
		Γυναίκες
Αντρες	Γυναίκες	99

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας 4.34 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά φύλο.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-*t*) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τα δύο φύλα, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανάλογα με το φύλο τους:

Η στάση των οδηγών των δύο φύλων παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Επίσης, οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί, στο δείγμα που εξετάστηκε.

4.4.3.4. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία

Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα και ηλικιακή κατηγορία (Πίνακας 4.35, στον οποίο η κωδικοποίηση των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.00	0.27	126	2.87	1.34
1,2	2.03	0.28	395	3.64	1.42
1,3	2.01	0.28	252	3.39	1.41
1,4	2.01	0.28	166	2.94	1.33
1,5	1.98	0.30	66	3.06	1.46
2,1	2.17	0.36	135	3.59	1.37
2,2	2.13	0.34	334	3.46	1.34
2,3	2.11	0.33	275	3.24	1.25
2,4	2.03	0.32	124	3.14	1.41
2,5	1.93	0.31	135	2.94	1.30
3,1	2.01	0.26	145	2.87	1.38
3,2	1.96	0.19	353	2.60	1.40
3,3	1.95	0.23	294	2.74	1.46
3,4	1.94	0.25	112	2.87	1.41
3,5	1.86	0.19	96	2.59	1.30
4,1	2.05	0.24	107	2.79	1.45
4,2	2.10	0.31	360	3.54	1.30
4,3	2.07	0.30	277	3.18	1.28
4,4	2.04	0.29	134	2.79	1.47
4,5	2.02	0.26	133	2.95	1.30
5,1	2.03	0.31	178	2.93	1.41
5,2	1.99	0.28	621	3.21	1.03
5,3	1.99	0.28	541	3.23	1.12
5,4	1.95	0.28	268	2.93	1.02
5,5	1.93	0.28	194	3.00	1.32
6,1	2.16	0.34	111	3.15	1.51
6,2	2.09	0.34	426	3.16	0.85
6,3	2.01	0.33	317	3.08	1.17
6,4	1.95	0.32	146	2.71	1.22
7,1	2.01	0.27	86	2.88	1.54
7,2	2.04	0.30	289	3.22	1.42
7,3	2.02	0.29	408	3.17	1.31
7,4	2.01	0.28	168	2.79	1.47
7,5	1.91	0.27	107	2.89	1.28
8,1	2.27	0.31	337	3.29	1.43
8,2	2.26	0.33	267	3.31	1.48
8,3	2.22	0.32	221	3.15	1.35
8,4	2.14	0.30	235	2.92	1.27

8,5	2.23	0.33	76	3.17	1.36
9,1	2.19	0.32	58	3.04	1.72
9,2	2.08	0.28	307	3.43	1.49
9,3	2.07	0.31	288	3.31	1.42
9,4	1.98	0.26	167	2.84	1.54
10,1	2.15	0.36	196	3.36	0.87
10,2	2.10	0.32	619	3.47	1.15
10,3	2.07	0.31	411	3.08	1.20
10,4	2.01	0.32	142	2.87	1.24
10,5	1.96	0.31	83	2.92	1.24
11,1	1.95	0.25	77	2.74	1.54
11,2	1.89	0.23	325	2.76	1.35
11,3	1.89	0.22	353	2.55	1.29
11,4	1.88	0.25	136	2.59	1.27
11,5	1.86	0.25	112	2.50	1.33
12,1	2.04	0.30	105	3.12	1.41
12,2	1.97	0.29	371	3.04	1.10
12,3	2.00	0.27	289	3.11	1.06
12,4	1.94	0.23	129	2.48	1.37
12,5	1.90	0.24	135	2.42	1.31
13,1	2.18	0.32	93	3.24	1.52
13,2	2.07	0.31	351	3.04	1.16
13,3	2.04	0.32	362	3.08	1.02
13,4	1.95	0.36	136	3.26	0.70
13,5	1.88	0.30	58	2.81	1.30
14,1	2.18	0.33	189	3.17	1.54
14,2	2.13	0.33	390	3.48	1.49
14,3	2.08	0.30	330	3.51	1.36
14,4	2.02	0.28	82	3.05	1.53
14,5	1.79	0.22	12	2.07	1.37
15,1	2.14	0.32	176	3.25	1.52
15,2	2.11	0.34	414	3.50	1.34
15,3	2.10	0.32	318	3.20	1.54
15,4	2.06	0.26	99	2.87	1.50
15,5	1.98	0.30	55	2.66	1.46
16,1	2.07	0.26	111	2.79	1.54
16,2	2.10	0.35	359	3.20	1.36
16,3	2.10	0.33	304	3.04	0.98
16,4	2.17	0.39	164	3.37	1.20
16,5	2.03	0.41	62	3.17	1.15

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.35 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε Ευρωπαϊκής χώρας και ηλικιακής κατηγορίας έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, παρατίθενται στο παράρτημα δύο γραφήματα (Σχήματα Π.7, Π.8) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία. Επίσης, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.17) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές

του δείγματος για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες των οδηγών στην Σλοβακία, στην Ελλάδα και στην Ιταλία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για μια χώρα και ηλικιακή κατηγορία, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας και της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι δεν χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.35.

Σχήμα 4.17 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τις εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες και τις ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στο παράρτημα (Πίνακες Π.27 έως και Π.36). Στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.36) παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του ελέγχου για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες των οδηγών στην Σλοβακία, στην Ελλάδα και στην Ιταλία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ														
6,1	6,2	6,3	6,4	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5	14,1	14,2	14,3	14,4	14,5	
6,1														
6,2	90													
6,3	99	99												
6,4	99	99	90											
8,1	99	99	99											
8,2	95	99	99	Ο.Σ										
8,3	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ									
8,4	Ο.Σ	90	99	99	99	99								
8,5	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95								
14,1	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ						
14,2	Ο.Σ	90	99	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ					
14,3	95	Ο.Σ	99	99	99	99	95	99	99	95				
14,4	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ			
14,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99		

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας 4.36: Τα αποτελέσματα του ελέγχου-1 για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και την ηλικιακή κατηγορία στην οποία ανήκουν:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης, για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και την ηλικιακή κατηγορία στην οποία ανήκουν, είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρούνται διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών τους σε σχέση με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση του πρώτου υποκεφαλαίου 4.4.3.1. (εξέταση μόνο ανά χώρα).

Στην σύγκριση του πρώτου επιπέδου, ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών, φάνηκε ότι η στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διάφορα μεταξύ των διαφόρων ηλικιακών κατηγοριών, σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών δεν παρουσιάζονται στατιστικά σημαντικές διαφορές στην στάση των οδηγών εντός των συνόρων των χωρών για διάφορους συνδυασμούς χωρών και ηλικίας. Για παράδειγμα, μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών κάτω των 25 ετών και άνω των 65 ετών για τις χώρες Αυστρία, Γαλλία, Ιταλία και Ελβετία. Αυτό βέβαια είναι δύσκολο να υποδείξει κάποια συγκεκριμένη “κατεύθυνση”. Δηλαδή, είναι πρακτικά ανέφικτο να βρεθούν και να προταθούν συνδυασμοί χωρών και ηλικιακών ομάδων που μπορούν να ομαδοποιηθούν.

Επίσης, στο Βέλγιο, στη Φινλανδία, στη Γερμανία, στην Ελλάδα, στην Ολλανδία, στην Ισπανία, στην Τσεχία και στην Σλοβακία όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Γεγονός που δεν υφίσταται στις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες (Αυστρία, Γαλλία, Ιρλανδία, Ιταλία, Σουηδία, Αγγλία, Ελβετία, Σλοβενία) όπου δεν μπορεί να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα για την στάση των οδηγών τους έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις ηλικιακές κατηγορίες τους. Συμπερασματικά, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα για την στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας.

13

Τέλος, η στάση των οδηγών παρουσιάζει τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, στην περίπτωση των ηλικιωμένων οδηγών (άνω των 65 ετών) στην Σλοβακία, στη Φινλανδία, στην Σουηδία, στην Αγγλία και στην Τσεχία. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, παρουσιάζει η στάση των οδηγών ηλικίας από 18 έως 39 ετών και άνω των 55 ετών στην Ιταλία.

4.4.3.5. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά χώρα και φύλο

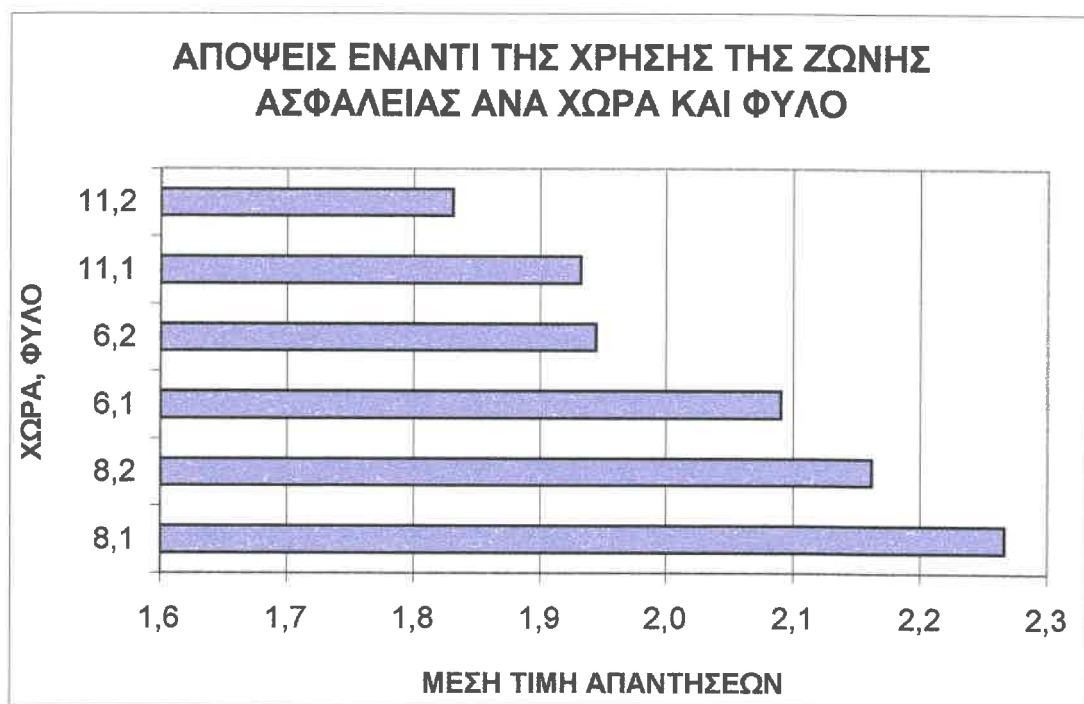
Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για κάθε χώρα και για τα δύο φύλα (Πίνακας 4.37, στον οποίο η κωδικοποίηση των χωρών και των φύλων προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.04	0.29	623	3.39	1.33
1,2	1.97	0.26	382	3.64	1.34
2,1	2.13	0.36	519	3.59	1.30
2,2	2.05	0.31	484	3.09	1.25
3,1	1.98	0.23	599	2.87	1.30
3,2	1.91	0.21	401	2.63	1.44
4,1	2.10	0.31	557	3.54	1.28
4,2	2.03	0.27	454	3.07	1.41
5,1	2.02	0.30	1001	3.23	1.02
5,2	1.93	0.26	801	3.21	1.12
6,1	2.09	0.34	767	3.16	1.04
6,2	1.94	0.31	242	2.97	0.85
7,1	2.06	0.30	632	3.22	1.28
7,2	1.95	0.26	426	2.93	1.31
8,1	2.27	0.32	736	3.31	1.35
8,2	2.16	0.31	400	3.25	1.27
9,1	2.10	0.31	430	3.31	1.42
9,2	2.02	0.27	390	3.43	1.43
10,1	2.12	0.34	959	3.47	0.87
10,2	2.01	0.29	492	2.88	1.15
11,1	1.93	0.23	594	2.76	1.29
11,2	1.83	0.22	409	2.45	1.27
12,1	2.02	0.27	609	3.12	1.06
12,2	1.90	0.26	420	3.11	1.22
13,1	2.12	0.31	635	3.26	1.28
13,2	1.92	0.31	365	2.93	0.70
14,1	2.12	0.32	763	3.51	1.36
14,2	2.08	0.32	240	3.48	1.37
15,1	2.16	0.34	671	3.50	1.46
15,2	2.00	0.28	391	2.99	1.34
16,1	2.15	0.35	625	3.37	1.20
16,2	2.03	0.32	375	3.17	0.98

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.37 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και φύλο.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε Ευρωπαϊκής χώρας ανάλογα με το φύλο των οδηγών της έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, παρατίθεται στο παράρτημα γράφημα (Σχήμα Π.9) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά χώρα και φύλο. Επίσης, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.18) όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος για τα δύο φύλα των οδηγών στην Σουηδία, στην Ελλάδα και στην Ιταλία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για μια χώρα ανάλογα με το φύλο των οδηγών της, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας και του φύλου αυτού δηλώνουν ότι δεν χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.37.

Σχήμα 4.18 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στο παράρτημα (Πίνακες Π.37 έως και Π.39). Στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.38) παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του ελέγχου για τα δύο φύλα των οδηγών στην Σουηδία, στην Ελλάδα και στην Ιταλία.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ						
	6,1	6,2	8,1	8,2	11,1	11,2
6,1						
6,2	99					
8,1	99	99				
8,2	99	99	99			
11,1	99	Ο.Σ	99	99		
11,2	99	99	99	99	99	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των εξεταζόμενων χωρών, φύλων

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.38 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και φύλο.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχος-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II για τις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και το φύλο τους:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας ανάλογα με τη χώρα προέλευσης τους και το φύλο τους είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρούνται διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με το φύλο των οδηγών τους σε σχέση με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.3.1. (εξέταση μόνο ανά χώρα).

Στην σύγκριση του πρώτου επιπέδου ανάλογα με το φύλο των οδηγών, φάνηκε ότι η στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διάφορα μεταξύ των δύο φύλων, σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Στην παρούσα σύγκριση ανά χώρα και φύλο δεν παρουσιάζονται διαφορές στην στάση μεταξύ των γυναικών και των αντρών οδηγών, σε διαφορετικές χώρες. Για παράδειγμα οι άντρες οδηγοί της Ελλάδας με τους άντρες οδηγούς της Γαλλίας, της Ιρλανδίας, της Ολλανδίας, της Τσεχίας αλλά και με τις γυναίκες οδηγούς της Σλοβακίας. Όμως, το γεγονός αυτό είναι δύσκολο να υποδείξει συνδυασμούς χωρών και φύλων που να μπορούν να ομαδοποιηθούν.

Η στάση των αντρών και των γυναικών οδηγών εντός των συνόρων όλων των χωρών παρουσιάζει στατιστικά σημαντικές διαφορές, με τις γυναίκες οδηγούς να δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν τη ζώνη ασφαλείας σε μεγαλύτερο βαθμό από τους άντρες οδηγούς. Τέλος, η στάση των γυναικών οδηγών στην Σουηδία παρουσιάζει τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα, παρουσιάζει η στάση των αντρών οδηγών στην Ιταλία.

4.4.3.6. Σύγκριση των απόψεων των οδηγών ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία

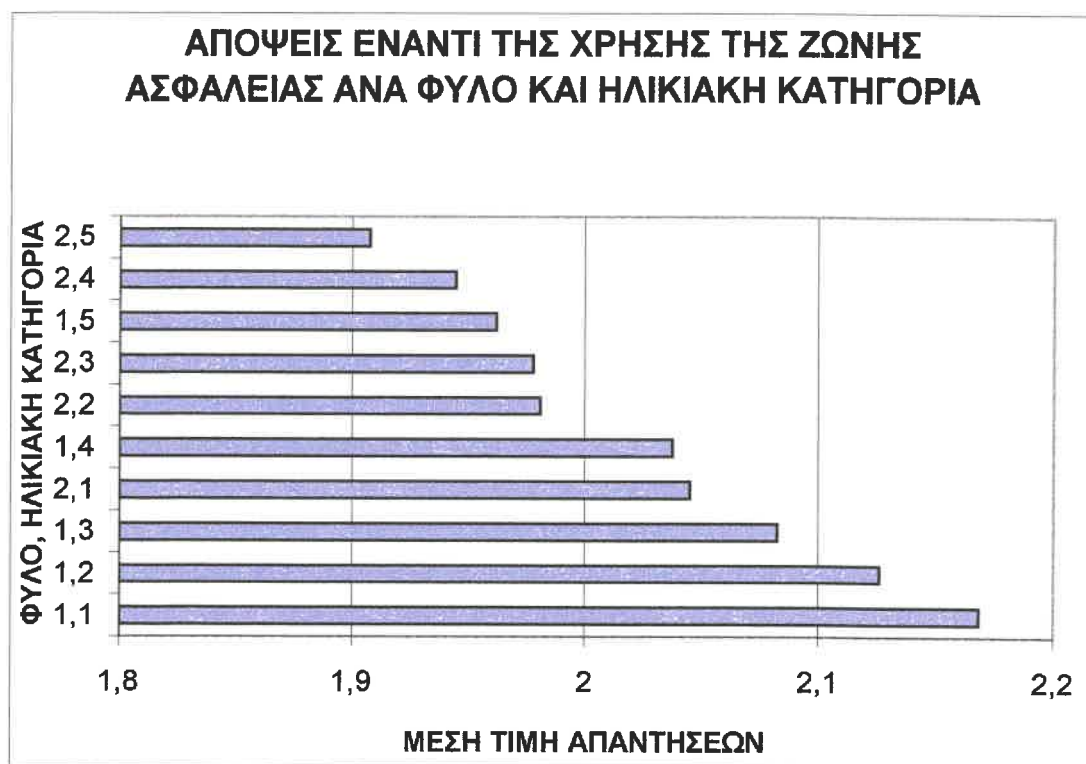
Ακολουθώντας, μέσω της γραμμικής εξίσωσης για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2., υπολογίζονται οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι του δείγματος (μέση τιμή, τυπική απόκλιση, μέγεθος, ελάχιστη τιμή, μέγιστη τιμή) για τα δύο φύλα και τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες (Πίνακας 4.39, στον οποίο η κωδικοποίηση των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτει από τον πίνακα 4.1).

ΦΥΛΟ, ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΗ ΤΙΜΗ	ΤΥΠΙΚΗ ΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΜΕΓΕΘΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΙΜΗ	ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΤΙΜΗ
1,1	2.17	0.33	1377	3.59	0.87
1,2	2.13	0.32	3491	3.54	1.03
1,3	2.08	0.31	3149	3.51	1.06
1,4	2.04	0.31	1699	3.37	1.02
1,5	1.96	0.29	997	3.17	1.24
2,1	2.04	0.29	853	3.25	1.37
2,2	1.98	0.28	2690	3.64	0.85
2,3	1.98	0.28	2091	3.11	0.98
2,4	1.94	0.29	709	2.93	0.70
2,5	1.91	0.31	327	3.17	1.15

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.39 : Οι περιγραφικοί στατιστικοί όροι των τιμών της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία.

Για καλύτερη “οπτική προσέγγιση” των μέσων τιμών του δείγματος κάθε φύλου ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, παρατίθεται το ακόλουθο γράφημα (Σχήμα 4.19), όπου παρουσιάζονται οι μέσες τιμές του δείγματος ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία. Γενικά, αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η τιμή της μεταβλητής της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τους οδηγούς ενός φύλου ανάλογα με την ηλικιακή κατηγορία τους, τόσο περισσότερο οι οδηγοί του φύλου και της ηλικιακής κατηγορίας αυτής δηλώνουν ότι δεν χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.39.

Σχήμα 4.19 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τα δύο φύλα και τις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, γίνεται εφαρμογή του ελέγχου-t του Student. Τα αποτελέσματα του ελέγχου παρατίθενται στον ακόλουθο πίνακα (Πίνακας 4.40).

ΦΥΛΟ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ										
	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5
1,1										
1,2	99									
1,3	99	99								
1,4	99	99	99							
1,5	99	99	99	99						
2,1	99	99	99	Ο.Σ	99					
2,2	99	99	99	99	90	99				
2,3	99	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ			
2,4	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99		
2,5	99	99	99	99	99	99	99	99	90	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ φύλου και ηλικιακής κατηγορίας

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των φύλων και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.40 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά φύλο και ηλικιακή κατηγορία.

Συμπεράσματα

Από την στατιστική επεξεργασία (έλεγχο-t) του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του SARTRE II, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, ανάλογα με το φύλο τους και την ηλικιακή κατηγορία που ανήκουν:

Ως ένα γενικό συμπέρασμα της παρούσας μελέτης, για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας ανάλογα με το φύλο τους και την ηλικιακή κατηγορία τους, είναι ότι η στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις των αντρών οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας (από 55 έως 64 ετών) σε σχέση με τις νέες γυναίκες οδηγούς (κάτω των 25 ετών) αλλά και των ηλικιωμένων αντρών οδηγών (άνω των 65 ετών) σε σχέση με τις γυναίκες οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας (από 40 έως 64 ετών) και τέλος των ηλικιακά μεγαλύτερων γυναικών οδηγών (από 25 έως 54 ετών) που η στάση τους δεν παρουσιάζει στατιστικά σημαντική διαφορά. Σε αντίθεση με το πρώτο επίπεδο σύγκρισης ανάλογα με το φύλο και την ηλικιακή κατηγορία που παρατηρήθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99% και για τα δύο φύλα και για όλες τις ηλικιακές κατηγορίες, τα αποτελέσματα αυτού του υποκεφαλαίου υποδεικνύουν ομοιότητες.

Επίσης, το συμπέρασμα που προέκυψε από την εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.3.2. (εξέταση μόνο ανά ηλικιακή κατηγορία) επιβεβαιώνεται και στην παρούσα σύγκριση μιας και παρατηρείται ότι όσο αυξάνεται η ηλικία και για τα δύο φύλα των οδηγών τόσο περισσότερο δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν τη ζώνη ασφαλείας. Στην εξέταση του υποκεφαλαίου 4.4.3.3. (εξέταση μόνο ανά φύλο) οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες, στην παρούσα σύγκριση φαίνεται ότι οι ηλικιωμένοι άντρες οδηγοί (άνω των 65 ετών)

δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας στον ίδιο βαθμό με τις γυναίκες οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας (από 40 έως 64 ετών) αλλά και οι άντρες οδηγοί μεγαλύτερης ηλικίας (από 55 έως 64 ετών) δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας στον ίδιο βαθμό με τις νέες γυναίκες οδηγούς (κάτω των 25 ετών). Όμως, σε σχέση με την στάση των οδηγών ίδιας ηλικιακής κατηγορίας και διαφορετικού φύλου, φαίνεται ότι οι γυναίκες οδηγοί όλων των ηλικιακών κατηγοριών δηλώνουν μεγαλύτερη “συμμόρφωση” στη χρήση της ζώνης ασφαλείας από ότι οι άντρες οδηγοί της ίδιας ηλικιακής κατηγορίας.

Τέλος, η στάση των ηλικιωμένων γυναικών οδηγών (άνω των 65 ετών) παρουσιάζει τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα, παρουσιάζει η στάση των νέων αντρών οδηγών (κάτω των 25 ετών).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Συμπεράσματα και προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

5.1. Εισαγωγή

Η παρούσα διπλωματική εργασία είχε ως στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των Ευρωπαίων οδηγών σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους για τα ακόλουθα θέματα της οδικής ασφάλειας: την ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας.

Για την επίτευξη της προαναφερθείσας διερεύνησης απόψεων οδηγών, χρησιμοποιήθηκαν οι απαντήσεις στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου της έρευνας απόψεων οδηγών του προγράμματος **SARTRE II** (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), που αφορούν τα προαναφερθέντα θέματα οδικής ασφάλειας. Στην παρεχόμενη, για τη διεξαγωγή της παρούσας μελέτης βάση δεδομένων του SARTRE II, περιλαμβάνονταν τα συλλεγμένα στοιχεία για 12 χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Αυστρία, Βέλγιο, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Ισπανία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο) και για 4 χώρες μη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Τσεχία, Σλοβακία, Σλοβενία, Ελβετία).

Αφού πραγματοποιήθηκε επεξεργασία της βάσης δεδομένων, για την στατιστική επεξεργασία του δείγματος (17.392 ερωτηθέντες σε 28 ερωτήσεις) χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της επιβεβαιωτικής ανάλυσης παραγόντων (confirmatory factor analysis). Επίσης, διενεργήθηκε ο έλεγχος-t του Student (Student t-test) ώστε να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές των κατανομών των πληθυσμών μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών ενδιαφέροντος (χώρα προέλευσης, ηλικία, φύλο).

Στο παρόν κεφάλαιο παρατίθενται τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προέκυψαν από την στατιστική ανάλυση των στοιχείων της έρευνας απόψεων και ορισμένες προτάσεις για περαιτέρω έρευνα. Αρχικά, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους. Ακολούθως, προτείνονται μέτρα για τη βελτίωση των εξεταζομένων θεμάτων της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο κρατών και παρατίθενται ορισμένες προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.

5.2. Συμπεράσματα

Στην παρούσα παράγραφο, παρατίθενται τα σημαντικότερα συμπεράσματα που προέκυψαν από την στατιστική ανάλυση των στοιχείων της έρευνας απόψεων για την στάση των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους.

5.2.1. Ταχύτητα

Από την στατιστική επεξεργασία του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του προγράμματος SARTRE II, τόσο σε πρώτο (χώρα, ηλικία, φύλο) όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης (χώρα-ηλικία, χώρα-φύλο, φύλο-ηλικία), προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι των ορίων ταχύτητας:

Σε γενικές γραμμές, η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, στις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδα εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται η έννοια του “Ευρωπαίου οδηγού” ούτε μπορεί να οριστεί ένας “μέσος” Ευρωπαίος οδηγός, μιας και με στατιστική επάρκεια από 90% έως 99% αυτή η έννοια δεν ευσταθεί. Δηλαδή, δεν είναι στατιστικά αποδεκτό να “ομογενοποιηθούν” οι οδηγοί από διαφορετικές χώρες σε μια ενιαία κατηγορία. Βέβαια, υπάρχουν χώρες στις οποίες η στάση των οδηγών τους παρουσίασαν ομοιότητες (Πίνακας 4.6). Επίσης, η χώρα στην οποία οι οδηγοί δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, είναι η Ιρλανδία. Έπονται η Αγγλία με την Ελλάδα, που παρουσίασαν ταυτόσημη εικόνα στην στάση των οδηγών τους. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες, παρουσίασε η στάση των οδηγών στην Σλοβακία.

Το γεγονός ότι η στάση των Ελλήνων οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, παρουσίασε μετά τους Ιρλανδούς τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση”, μαζί με αυτή των Άγγλων, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες, δεν συμβαδίζει με την εικόνα των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα. Οπότε, διαφαίνεται το χάσμα μεταξύ της στάσης των Ελλήνων οδηγών και της συμπεριφοράς τους. Η επισήμανση αυτή δεν επικεντρώνεται μόνο στην περίπτωση των Ελλήνων οδηγών αλλά και στους οδηγούς των περισσότερων κρατών, μιας και η διερεύνηση της διάστασης μεταξύ των απόψεων και της συμπεριφοράς των οδηγών αποτελεί αντικείμενο μελέτης πολλών ερευνών σε διεθνές επίπεδο.

Με γνώμονα τα συμπεράσματα της παρούσας διπλωματικής εργασίας τόσο για τις ομοιότητες που παρουσίασε η στάση των οδηγών στις διάφορες χώρες (Πίνακας 4.6) όσο και για την κατάταξη τους ως προς την τήρηση των ορίων ταχύτητας (Σχήμα 4.2), παρέχεται η δυνατότητα σε τυχόν εφαρμογή “Ευρωπαϊκού κώδικα οδικής κυκλοφορίας” να ληφθούν υπόψη οι ιδιομορφίες στην στάση των οδηγών στις διάφορες χώρες. Αλλά και να χρησιμοποιηθούν από χώρες με χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας, ώστε να βελτιωθεί η στάση των οδηγών τους στο θέμα της αντιμετώπισης των υπερβολικών ταχυτήτων.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών, τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στα όρια ταχύτητας.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, για τα δύο φύλα παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί, στο δείγμα που εξετάστηκε.

Σε γενικές γραμμές, η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, στις εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρήθηκαν διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με την ηλικιακή τους κατηγορία με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση μόνο ανά χώρα. Σε αντίθεση με την εξέταση μόνο ανά ηλικιακή κατηγορία, στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και την ηλικιακή κατηγορία παρουσιάστηκαν ομοιότητες στην στάση των οδηγών εντός των συνόρων των χωρών για διάφορους συνδυασμούς χωρών και ηλικίας. Όμως, το γεγονός αυτό καθιστά δύσκολη την υπόδειξη συνδυασμών χωρών και ηλικιακών κατηγοριών που να μπορούν να ομαδοποιηθούν. Εντός των συνοριακών ορίων των χωρών παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών δηλώνουν σε μεγαλύτερο βαθμό ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας. Παρόλα αυτά, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα για την στάση των οδηγών στις διάφορες ηλικιακές κατηγορίες, παρά μόνο σε σχέση με τους ηλικιωμένους (άνω των 65 ετών) και τους νέους οδηγούς (κάτω των 25 ετών). Έτσι, οι ηλικιωμένοι οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι νέοι οδηγοί. Επίσης, οι ηλικιωμένοι οδηγοί στην Ιρλανδία, στο Βέλγιο, στην Ισπανία, στην Τσεχία, στην Σλοβακία, στην Σλοβενία και στην Ελλάδα δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες. Οι νέοι οδηγοί στην Σλοβακία δήλωσαν τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, στις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των φύλων σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρήθηκαν διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με το φύλο τους με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση μόνο ανά χώρα. Σε αντίθεση με την εξέταση μόνο ανά φύλο, στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και το φύλο παρουσιάστηκαν ομοιότητες στην στάση των γυναικών και των αντρών οδηγών, σε διαφορετικές χώρες. Όμως, το γεγονός αυτό καθιστά δύσκολη την υπόδειξη συνδυασμών χωρών και φύλων που να μπορούν να ομαδοποιηθούν. Επίσης, για όλες τις χώρες παρατηρήθηκε ότι οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί. Σε γενικές γραμμές, οι άντρες οδηγοί στις νότιες χώρες της Ευρώπης δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μικρότερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί στις βόρειες χώρες. Οι γυναίκες οδηγοί στην Ελλάδα και στην Ιρλανδία δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα. Ενώ, τη μικρότερη

“συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, δήλωσαν οι άντρες οδηγοί της Σλοβακίας.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των φύλων σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Με εξαίρεση την περίπτωση των αντρών οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας (από 50 έως 64 ετών) και των νέων γυναικών οδηγών (από 25 έως 39 ετών), που δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας στον ίδιο βαθμό. Επίσης, παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία και για τα δύο φύλα των οδηγών τόσο περισσότερο δηλώνουν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας. Ενώ στην εξέταση μόνο ανά φύλο, οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες, στην παρούσα σύγκριση οι άντρες ηλικιωμένοι οδηγοί (άνω των 65 ετών) δήλωσαν ότι τηρούν τα όρια ταχύτητας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι νέες γυναίκες οδηγοί (από 18 έως και 54 ετών). Όμως, σε σχέση με την στάση των οδηγών ίδιας ηλικιακής κατηγορίας και διαφορετικού φύλου, φάνηκε ότι οι γυναίκες οδηγοί όλων των ηλικιακών κατηγοριών δηλώνουν μεγαλύτερη “συμμόρφωση” στα όρια ταχύτητας από ότι οι άντρες οδηγοί της ίδιας ηλικιακής κατηγορίας. Τέλος, η στάση των οδηγών παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με την τήρηση των ορίων ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα, στην περίπτωση των ηλικιωμένων γυναικών οδηγών (άνω των 65 ετών). Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τα όρια ταχύτητας, σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα, παρουσίασε η στάση των νέων αντρών οδηγών (κάτω των 25 ετών).

5.2.2. Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ

Από την στατιστική επεξεργασία του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του προγράμματος SARTRE II, τόσο σε πρώτο (χώρα, ηλικία, φύλο) όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης (χώρα-ηλικία, χώρα-φύλο, φύλο-ηλικία), προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ:

Σε γενικές γραμμές, η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, στις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδα εμπιστοσύνης 95% και 99%. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται η έννοια του “Ευρωπαίου οδηγού” ούτε μπορεί να οριστεί ένας “μέσος” Ευρωπαίος οδηγός, μιας και με στατιστική επάρκεια 95% και 99% αυτή η έννοια δεν ευσταθεί. Δηλαδή, δεν είναι στατιστικά αποδεκτό να “ομογενοποιηθούν” οι οδηγοί από διαφορετικές χώρες σε μια ενιαία κατηγορία. Βέβαια, υπάρχουν χώρες στις οποίες η στάση των οδηγών τους παρουσίασαν ομοιότητες. Επίσης, οι χώρες στις οποίες οι οδηγοί δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, είναι η Ελλάδα, η Σουηδία και η Τσεχία. Έπεται η Σλοβακία, όπου η στάση των οδηγών της δεν παρουσιάζει ομοιότητα με καμία άλλη Ευρωπαϊκή χώρα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες, παρουσίασε η στάση των οδηγών στην Ελβετία.

Το γεγονός ότι η στάση των Ελλήνων οδηγών έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση”, μαζί με αυτή των Σουηδών και των Τσέχων, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες, δεν συμβαδίζει με την εικόνα των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα. Οπότε, διαφαίνεται το χάσμα μεταξύ της στάσης των Ελλήνων οδηγών και της συμπεριφοράς τους. Η επισήμανση αυτή δεν επικεντρώνεται μόνο στην περίπτωση των Ελλήνων οδηγών αλλά και στους οδηγούς των περισσότερων κρατών, μιας και η διερεύνηση της διάστασης μεταξύ των απόψεων και της συμπεριφοράς των οδηγών αποτελεί αντικείμενο μελέτης πολλών ερευνών σε διεθνές επίπεδο.

Με γνώμονα τα συμπεράσματα της παρούσας διπλωματικής εργασίας τόσο για τις ομοιότητες που παρουσίασε η στάση των οδηγών στις διάφορες χώρες (Πίνακας 4.18) όσο και για την κατάταξη τους ως προς την τήρηση του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση (Σχήμα 4.8), παρέχεται η δυνατότητα σε τυχόν εφαρμογή “Ευρωπαϊκού κώδικα οδικής κυκλοφορίας” να ληφθούν υπόψη οι ιδιομορφίες στην στάση των οδηγών στις διάφορες χώρες. Αλλά και να χρησιμοποιηθούν από χώρες με χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας, ώστε να βελτιωθεί η στάση των οδηγών τους στο θέμα της αντιμετώπισης της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, στις εξεταζόμενες **ηλικιακές κατηγορίες**, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα, κατά την οδήγηση.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, για τα δύο φύλα παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί, στο δείγμα που εξετάστηκε.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, στις εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες και **ηλικιακές κατηγορίες**, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρήθηκαν διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με την ηλικιακή τους κατηγορία με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση μόνο ανά χώρα. Σε αντίθεση με την εξέταση μόνο ανά ηλικιακή κατηγορία, στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και την ηλικιακή κατηγορία παρουσιάστηκαν ομοιότητες στην στάση των οδηγών εντός των συνόρων των χωρών για διάφορους συνδυασμούς χωρών και ηλικίας. Όμως, το γεγονός αυτό καθιστά δύσκολη την υπόδειξη συνδυασμών χωρών και ηλικιακών ομάδων που να μπορούν να ομαδοποιηθούν. Επίσης, στο Βέλγιο, στη Φινλανδία, στη Γερμανία, στην Ελλάδα, στην Ολλανδία, στην Ισπανία, στην Τσεχία και στην Σλοβακία όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση. Στις υπόλοιπες χώρες (Αυστρία, Γαλλία, Ιρλανδία, Ιταλία, Σουηδία, Αγγλία,

Σλοβενία, Ελβετία) δεν μπορεί να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα για την στάση των οδηγών τους έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, σε σχέση με τις ηλικιακές κατηγορίες τους. Συμπερασματικά, είναι ιδιαίτερα δύσκολο να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα για την στάση των οδηγών στις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Οι ηλικιωμένοι οδηγοί στην Σλοβακία, στην Τσεχία και στην Ελλάδα δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες. Οι οδηγοί ηλικίας από 55 έως 64 ετών στην Ελβετία δήλωσαν τη μικρότερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, στις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των φύλων σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρήθηκαν διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με το φύλο τους με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση μόνο ανά χώρα. Σε αντίθεση με την εξέταση μόνο ανά φύλο, στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και το φύλο παρουσιάστηκαν ομοιότητες στην στάση των γυναικών και των αντρών οδηγών, σε διαφορετικές χώρες. Όμως, το γεγονός αυτό καθιστά δύσκολη την υπόδειξη συνδυασμών χωρών και φύλων που να μπορούν να ομαδοποιηθούν. Σε όλες τις χώρες παρατηρήθηκε ότι οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί. Οι γυναίκες οδηγοί στην Ελλάδα δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα. Ενώ, τη μικρότερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, δήλωσαν οι άντρες οδηγοί της Ελβετίας.

Η στάση των οδηγών έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των φύλων σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% και 99%. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις των νέων αντρών οδηγών (από 18 έως και 39 ετών), των ηλικιωμένων αντρών οδηγών (άνω των 65 ετών) σε σχέση με τις νέες γυναίκες οδηγούς (κάτω των 25 ετών) αλλά και των ηλικιακά μεγαλύτερων γυναικών οδηγών (άνω των 40 ετών) που δήλωσαν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση στον ίδιο βαθμό. Παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία και για τα δύο φύλα των οδηγών τόσο περισσότερο δηλώνουν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση. Ενώ στην εξέταση μόνο ανά φύλο, οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες, στην παρούσα σύγκριση οι ηλικιωμένοι άντρες οδηγοί (άνω των 65 ετών) δήλωσαν ότι τηρούν το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση στον ίδιο βαθμό με τις νέες γυναίκες οδηγούς (κάτω των 25 ετών). Όμως, σε σχέση με την στάση των οδηγών ίδιας ηλικιακής κατηγορίας και διαφορετικού φύλου, φάνηκε ότι οι γυναίκες οδηγοί όλων των ηλικιακών κατηγοριών δηλώνουν μεγαλύτερη “συμμόρφωση” στο όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση από ότι οι άντρες οδηγοί της ίδιας ηλικιακής κατηγορίας. Τέλος, τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με την τήρηση του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, παρουσίασε η στάση

των ηλικιωμένων γυναικών οδηγών (άνω των 65 ετών). Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, σε σχέση με τις υπόλοιπες, παρουσίασε η στάση των νέων αντρών οδηγών (από 18 έως 39 ετών).

5.2.3. Χρήση της ζώνης ασφαλείας

Από την στατιστική επεξεργασία του δείγματος των απαντήσεων των οδηγών στις ερωτήσεις του ερωτηματολογίου του προγράμματος SARTRE II, τόσο σε πρώτο (χώρα, ηλικία, φύλο) όσο και σε δεύτερο επίπεδο σύγκρισης (χώρα-ηλικία, χώρα-φύλο, φύλο-ηλικία), προέκυψαν τα ακόλουθα συμπεράσματα για την στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας:

Σε γενικές γραμμές, η στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, στις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδα εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Συνεπώς, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υφίσταται η έννοια του “Ευρωπαίου οδηγού” ούτε μπορεί να οριστεί ένας “μέσος” Ευρωπαίος οδηγός, μιας και με στατιστική επάρκεια από 90% έως 99% αυτή η έννοια δεν ευσταθεί. Δηλαδή, δεν είναι στατιστικά αποδεκτό να “ομογενοποιηθούν” οι οδηγοί από διαφορετικές χώρες σε μια ενιαία κατηγορία. Βέβαια, υπάρχουν χώρες στις οποίες η στάση των οδηγών τους παρουσίασαν ομοιότητες. Επίσης, η χώρα στην οποία οι οδηγοί δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες, είναι η Σουηδία. Έπεται η Φινλανδία, όπου η στάση των οδηγών της δεν παρουσιάζει ομοιότητα με καμία άλλη Ευρωπαϊκή χώρα. Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες, παρουσίασε η στάση των οδηγών στην Ιταλία.

Με γνώμονα τα συμπεράσματα της παρούσας διπλωματικής εργασίας τόσο για τις ομοιότητες που παρουσίασε η στάση των οδηγών στις διάφορες χώρες (Πίνακας 4.30) όσο και για την κατάταξη τους ως προς τη χρήση της ζώνης ασφαλείας (Σχήμα 4.14), παρέχεται η δυνατότητα σε τυχόν εφαρμογή “Ευρωπαϊκού κώδικα οδικής κυκλοφορίας” να ληφθούν υπόψη οι ιδιομορφίες στην στάση των οδηγών στις διάφορες χώρες. Αλλά και να χρησιμοποιηθούν από χώρες με χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας, ώστε να βελτιωθεί η στάση των οδηγών τους στο θέμα της αντιμετώπισης της χρήσης της ζώνης ασφαλείας.

Η στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των ηλικιακών κατηγοριών σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών, τόσο μεγαλύτερη υπακοή δηλώνουν οι οδηγοί στη χρήση της ζώνης ασφαλείας.

Η στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, για τα δύο φύλα παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%. Οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί, στο δείγμα που εξετάστηκε.

Η στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, στις εξεταζόμενες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως και 99%. Παρόλα αυτά, δεν παρατηρήθηκαν διαφορές στην στάση των οδηγών ανάλογα με την ηλικιακή τους κατηγορία με ότι παρατηρήθηκε στην εξέταση μόνο ανά χώρα. Σε αντίθεση με την εξέταση μόνο ανά ηλικιακή κατηγορία, στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και την ηλικιακή κατηγορία παρουσιάστηκαν ομοιότητες στην στάση των οδηγών εντός των συνόρων των χωρών για διάφορους συνδυασμούς χωρών και ηλικίας. Όμως, το γεγονός αυτό καθιστά δύσκολη την υπόδειξη συνδυασμών χωρών και ηλικιακών ομάδων που να μπορούν να ομαδοποιηθούν. Επίσης, στο Βέλγιο, στη Φινλανδία, στη Γερμανία, στην Ελλάδα, στην Ολλανδία, στην Ισπανία, στην Τσεχία και στην Σλοβακία παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία των οδηγών δηλώνουν σε μεγαλύτερο βαθμό ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας. Στις υπόλοιπες εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες δεν μπορεί να διαμορφωθεί μια σαφής εικόνα για την στάση των οδηγών τους έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις ηλικιακές κατηγορίες τους. Επίσης, οι ηλικιωμένοι οδηγοί στην Σλοβακία, στη Φινλανδία, στην Σουηδία, στην Αγγλία και στην Τσεχία, δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες. Οι οδηγοί ηλικίας από 18 έως 39 ετών και άνω των 55 ετών στην Ιταλία δήλωσαν τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

Η στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, στις διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των φύλων σε επίπεδο εμπιστοσύνης από 90% έως 99%. Σε αντίθεση με την εξέταση μόνο ανά φύλο, στην παρούσα σύγκριση ανάλογα με τη χώρα και το φύλο παρουσιάστηκαν ομοιότητες στην στάση των γυναικών και των αντρών οδηγών, σε διαφορετικές χώρες. Όμως, το γεγονός αυτό είναι δεν μπορεί να υποδείξει συνδυασμούς χωρών και φύλων που να μπορούν να ομαδοποιηθούν. Γενικά, για όλες τις χώρες παρατηρήθηκε ότι οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες οδηγοί. Οι γυναίκες οδηγοί στην Σουηδία δήλωσαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και για τα δύο φύλα. Ενώ, τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες και ηλικιακές κατηγορίες, δήλωσαν οι άντρες οδηγοί της Ιταλίας.

Η στάση των οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, στις εξεταζόμενες ηλικιακές κατηγορίες και για τα δύο φύλα, παρουσίασε στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ των χωρών και των φύλων σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90% και 99%. Με εξαίρεση τις περιπτώσεις των αντρών οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας (από 55 έως 64 ετών) σε σχέση με τις νέες γυναίκες οδηγούς (κάτω των 25 ετών) αλλά και των ηλικιωμένων αντρών οδηγών (άνω των 65 ετών) σε σχέση με τις γυναίκες οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας (από 40 έως 64 ετών) και τέλος των ηλικιακά μεγαλύτερων γυναικών οδηγών (από 25 έως 54 ετών) που δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας στον ίδιο βαθμό. Παρατηρήθηκε ότι όσο αυξάνεται η ηλικία και για τα δυο φύλα των οδηγών τόσο περισσότερο δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας. Ενώ στην εξέταση μόνο ανά φύλο, οι γυναίκες οδηγοί δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι οι άντρες, στην παρούσα σύγκριση οι ηλικιωμένοι άντρες οδηγοί (άνω των 65 ετών) δήλωσαν ότι

χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας στον ίδιο βαθμό με τις γυναίκες οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας (από 40 έως 64 ετών) αλλά και οι άντρες οδηγοί μεγαλύτερης ηλικίας (από 55 έως 64 ετών) δήλωσαν ότι χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας στον ίδιο βαθμό με τις νέες γυναίκες οδηγούς (κάτω των 25 ετών). Σε σχέση με την στάση των οδηγών ίδιας ηλικιακής κατηγορίας και διαφορετικού φύλου, φάνηκε ότι οι γυναίκες οδηγοί όλων των ηλικιακών κατηγοριών δηλώνουν μεγαλύτερη “συμμόρφωση” στη χρήση της ζώνης ασφαλείας από ότι οι άντρες οδηγοί της ίδιας ηλικιακής κατηγορίας. Τέλος, η στάση των οδηγών παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες, στην περίπτωση των ηλικιωμένων γυναικών οδηγών (άνω των 65 ετών). Τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, σε σχέση με τις υπόλοιπες, παρουσίασε η στάση των νέων αντρών οδηγών (κάτω των 25 ετών).

5.3. Στάση των οδηγών και προτεινόμενα μέτρα σε επίπεδο κρατών

Στην παρούσα παράγραφο, παρατίθενται στοιχεία για την στάση των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, σε κάθε χώρα. Επίσης, συσχετίζονται οι μέσες τιμές των εξεταζόμενων μεταβλητών της οδικής ασφάλειας (ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, χρήση της ζώνης ασφαλείας) για κάθε ευρωπαϊκή χώρα με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο αυτών των θεμάτων και κατατάσσεται η στάση των οδηγών έναντι των προαναφερθέντων θεμάτων της οδικής ασφάλειας κάθε χώρας, με βάση τη διακύμανση της ως προς την στάση του συνολικού δείγματος των ευρωπαίων οδηγών, στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες.

Για να εξεταστεί αν υπάρχει “στατιστικά σημαντική” διαφορά ανάμεσα στις μέσες τιμές της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας κάθε ευρωπαϊκής χώρας σε σχέση με τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος των ευρωπαίων οδηγών για κάθε ένα από τα προαναφερθέντα θέματα της οδικής ασφάλειας, εφαρμόστηκε ο έλεγχος-t του Student, τα αποτελέσματα του οποίου παρατίθενται στους ακόλουθους πίνακες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι όσο υψηλότερη είναι η μέση τιμή των εξεταζόμενων μεταβλητών της οδικής ασφάλειας για μια χώρα σε σχέση με την μέση τιμή του συνολικού δείγματος, τόσο περισσότερο οι οδηγοί της χώρας αυτής δηλώνουν ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας, το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση και ότι δεν χρησιμοποιούν τη ζώνη ασφαλείας σε σχέση με το συνολικό δείγμα των ευρωπαίων οδηγών.

ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ

Ιρλανδία	↓	99
Αγγλία	↓	99
Ελλάδα	↓	99
Γερμανία	↓	95
Σλοβενία	—	Ο.Σ
Ολλανδία	—	Ο.Σ
Βέλγιο	—	Ο.Σ
Αυστρία	—	Ο.Σ
Ισπανία	—	Ο.Σ
Σουηδία	—	Ο.Σ
Τσεχία	—	Ο.Σ
Φινλανδία	↑	99
Γαλλία	↑	99
Ιταλία	↑	99
Ελβετία	↑	99
Σλοβακία	↑	99

<u>Υποσημείωση :</u>	↑	95	η μέση τιμή της ταχύτητας για τη χώρα είναι υψηλότερη από τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και παρουσιάζουν μεταξύ τους στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% ή 99%, αντίστοιχα.
		99	
	—	Ο.Σ	η μέση τιμή της ταχύτητας για τη χώρα είναι ίδια με τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και δεν παρουσιάζουν στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ τους.
	↓	95	η μέση τιμή της ταχύτητας για τη χώρα είναι μικρότερη από τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και παρουσιάζουν μεταξύ τους στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% ή 99%, αντίστοιχα.
		99	

Πίνακας 5.1 : Η στάση των Ευρωπαίων οδηγών έναντι της ταχύτητας.

ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΗΡΕΙΑ ΑΛΚΟΟΛ

Ελλάδα	↓	99
Σουηδία	↓	99
Τσεχία	↓	99
Σλοβακία	↓	99
Φινλανδία	↓	99
Σλοβενία	↓	99
Αγγλία	↓	95
Ολλανδία	—	Ο.Σ
Γερμανία	—	Ο.Σ
Ιρλανδία	↑	99
Βέλγιο	↑	99
Γαλλία	↑	99
Ιταλία	↑	99
Ισπανία	↑	99
Αυστρία	↑	99
Ελβετία	↑	99

<u>Υποσημείωση :</u>	↑	95	η μέση τιμή της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τη χώρα είναι υψηλότερη από τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και παρουσιάζουν μεταξύ τους στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% ή 99%, αντίστοιχα.
		99	
	—	Ο.Σ	η μέση τιμή της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τη χώρα είναι ίδια με τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και δεν παρουσιάζουν στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ τους.
	↓	95	η μέση τιμή της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για τη χώρα είναι μικρότερη από τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και παρουσιάζουν μεταξύ τους στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% ή 99%, αντίστοιχα.
		99	

Πίνακας 5.2 : Η στάση των Ευρωπαίων οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ.

ΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΕΝΑΝΤΙ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Σουηδία	↓	99
Φινλανδία	↓	99
Αγγλία	↓	99
Γερμανία	↓	99
Αυστρία	↓	99
Ιρλανδία	↓	99
Τσεχία	—	Ο.Σ
Ελλάδα	—	Ο.Σ
Ολλανδία	—	Ο.Σ
Γαλλία	↑	95
Ισπανία	↑	99
Βέλγιο	↑	99
Σλοβενία	↑	99
Ελβετία	↑	99
Σλοβακία	↑	99
Ιταλία	↑	99

Υποσημείωση :	↑	95	η μέση τιμή της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τη χώρα είναι υψηλότερη από τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και παρουσιάζουν μεταξύ τους στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% ή 99%, αντίστοιχα.
		99	
	—	Ο.Σ	η μέση τιμή της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τη χώρα είναι ίδια με τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και δεν παρουσιάζουν στατιστικά σημαντική διαφορά μεταξύ τους.
	↓	95	η μέση τιμή της χρήσης της ζώνης ασφαλείας για τη χώρα είναι μικρότερη από τη μέση τιμή του συνολικού δείγματος και παρουσιάζουν μεταξύ τους στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95% ή 99%, αντίστοιχα.
		99	

Πίνακας 5.3 : Η στάση των Ευρωπαίων οδηγών έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας.

Οπότε, μέσω της επισήμανσης των αποκλίσεων στην συμπεριφορά που ακολουθούν οι οδηγοί των διαφόρων κρατών, όπως αυτές προσδιορίστηκαν από την παρούσα έρευνα, παρατίθενται ακολούθως διαπιστώσεις σχετικά με τη λήψη μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, σε επίπεδο κρατών. Σε γενικές γραμμές, για όλες τις χώρες η λήψη μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (εκστρατείες ενημέρωσης, εκπαιδευτικά προγράμματα) θα πρέπει να επικεντρωθεί ιδιαίτερα στους άντρες και στους νέους οδηγούς. Επίσης, με βάση το γεγονός ότι τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας βασίζονται σε δηλωθείσα συμπεριφορά και όχι παρατηρούμενη, υπεισέρχεται σε μεγάλο βαθμό ο παράγοντας της υποκειμενικότητας σε αυτά. Επομένως, πρέπει να ληφθεί και αυτή η διάσταση του θέματος υπόψη στις εκστρατείες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.



Αυστρία

Οι Αυστριακοί, πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της συμμόρφωσης με το όριο περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση. Επίσης, θα πρέπει να βελτιωθούν στο θέμα της συμμόρφωσης με τα όρια ταχύτητας αλλά και στη χρήση της ζώνης ασφαλείας, όπου η στάση τους παρουσίασε μια μέτρια εικόνα, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός, ότι η μη συμμόρφωση τους με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας δεν επικεντρώνεται σε κάποια ηλικιακή κατηγορία. Οπότε, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα (αστυνόμευση, εκστρατείες ενημέρωσης, εκπαιδευτικά προγράμματα) για όλες τις ηλικιακές κατηγορίες.



Βέλγιο

Οι Βέλγοι, πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της χρήσης της ζώνης ασφαλείας. Επίσης, η στάση τους έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά τη οδήγηση και των ορίων ταχύτητας παρουσίασε μια γενικότερη έλλειψη αποδοχής.



Φινλανδία

Οι Φινλανδοί, πρέπει να βελτιώσουν την στάση τους αναφορικά με την ταχύτητα και την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Η στάση τους έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας παρουσίασε τη μεγαλύτερη συμμόρφωση, μετά από αυτή των Σουηδών οδηγών, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες.



Γαλλία

Οι Γάλλοι, πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της τήρησης των ορίων ταχύτητας αλλά και αναφορικά με την τήρηση του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση. Επίσης, πρέπει να αποκτήσουν μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στην αποτελεσματικότητα της χρήσης της ζώνης ασφαλείας. Σε γενικές γραμμές, το πρόβλημα της μη συμμόρφωσης με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, δεν επικεντρώνεται σε κάποια ηλικιακή κατηγορία αλλά γενικότερα στους άντρες οδηγούς.



Γερμανία

Οι Γερμανοί, πρέπει να βελτιώσουν την στάση τους αναφορικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Οι απόψεις τους έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας διαμορφώνουν μια μέτρια εικόνα συμμόρφωσης με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες.



Ελλάδα

Η εικόνα που παρατηρήθηκε για την στάση των Ελλήνων οδηγών έναντι των θεμάτων της οδικής ασφάλειας δεν συμβαδίζει με την εικόνα των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα. Γεγονός που υποδεικνύει την αναγκαιότητα για τη λήψη μέτρων (αστυνόμευση, εκστρατείες ενημέρωσης, εκπαιδευτικά προγράμματα) έτσι ώστε να γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ της στάσης των Ελλήνων οδηγών και της συμπεριφοράς τους. Οι Έλληνες, πρέπει να βελτιώσουν την στάση τους αναφορικά με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Η στάση τους έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση”, μαζί με αυτή των Σουηδών και των Τσέχων, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες. Ενώ, η στάση τους έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, παρουσίασε μετά τους Ιρλανδούς τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση”, μαζί με αυτή των Άγγλων, σε σχέση με τις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός, ότι η στάση των γυναικών οδηγών έναντι της ταχύτητας και της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση”, σε σχέση με τις διάφορες χώρες. Ενώ, η στάση των αντρών οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση”, σε σχέση με όλους τους άντρες οδηγούς των εξεταζόμενων ευρωπαϊκών χωρών. Σε γενικές γραμμές, το πρόβλημα της μη συμμόρφωσης με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, επικεντρώνεται στους άντρες και στους μικρότερης ηλικίας οδηγούς.



Ιρλανδία

Οι Ιρλανδοί, πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση. Επίσης, πρέπει να βελτιώσουν την στάση τους αναφορικά με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Ενώ, η στάση τους έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας αποτελεί τον γνώμονα με βάση τον οποίο πρέπει να κινηθούν όλα τα εξεταζόμενα ευρωπαϊκά κράτη για την επίτευξη της βελτίωσης στο θέμα της ανάπτυξης υψηλών ταχυτήτων. Σε γενικές γραμμές, το πρόβλημα της μη συμμόρφωσης με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, δεν επικεντρώνεται σε κάποια ηλικιακή κατηγορία αλλά γενικότερα στους άντρες οδηγούς.



Ιταλία

Οι Ιταλοί, πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, μιας και παρουσίασαν τη μικρότερη “συμμόρφωση” σε σχέση με όλες τις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες. Επίσης, πρέπει να βελτιώσουν την στάση τους αναφορικά με την ταχύτητα και της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Σε γενικές γραμμές, πρέπει να ληφθούν άμεσα μέτρα και για τα τρία εξεταζόμενα θέματα της οδικής ασφάλειας, για το σύνολο των οδηγών.



Ολλανδία

Οι Ολλανδοί, πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της χρήσης της ζώνης ασφαλείας. Επίσης, πρέπει να βελτιωθεί η στάση τους αναφορικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την ταχύτητα. Σε γενικές γραμμές, η στάση των οδηγών παρουσίασε μέτρια “συμμόρφωση” έναντι των εξεταζόμενων θεμάτων της οδικής ασφαλείας.



Ισπανία

Οι Ισπανοί, πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ. Επίσης, θα πρέπει να βελτιώσουν την στάση τους αναφορικά με τη χρήση της ζώνης ασφαλείας και την τήρηση των ορίων ταχύτητας. Σε γενικές γραμμές, η στάση των οδηγών της Ισπανίας παρουσίασε μικρή “συμμόρφωση” με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες.



Σουηδία

Οι Σουηδοί, θα πρέπει να βελτιωθούν αναφορικά με το θέμα της ανάπτυξης υπερβολικών ταχυτήτων. Η στάση τους έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” σε σχέση με όλες τις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες. Ενώ, η στάση των Σουηδών οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ μαζί με αυτή των Ελλήνων και των Τσέχων, παρουσίασαν τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” με την τήρηση του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση.



Ηνωμένο Βασίλειο

Οι οδηγοί του Ηνωμένου Βασιλείου, θα πρέπει να βελτιωθούν στο θέμα του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση. Η στάση τους έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας και της τήρησης των ορίων ταχύτητας, παρουσίασε αρκετά μεγάλη “συμμόρφωση” σε σχέση με τα υπόλοιπα εξεταζόμενα ευρωπαϊκά κράτη. Σε γενικές γραμμές, το πρόβλημα της μη συμμόρφωσης με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, επικεντρώνεται στους άντρες οδηγούς.



Τσεχία

Οι Τσέχοι, θα πρέπει να βελτιωθούν αναφορικά με την ταχύτητα και τη χρήση της ζώνης ασφαλείας. Η στάση τους έναντι της τήρησης του ορίου περιεκτικότητας αλκοόλ στο αίμα κατά την οδήγηση, μαζί με αυτή των Ελλήνων και των Σουηδών, παρουσίασε τη μεγαλύτερη “συμμόρφωση” σε σχέση με τις εξεταζόμενες ευρωπαϊκές χώρες.



Σλοβακία

Οι Σλοβάκοι, θα πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της ανάπτυξης υπερβολικών ταχυτήτων, μιας και παρουσίασαν τη μικρότερη “συμμόρφωση” έναντι της τήρησης των ορίων ταχύτητας, σε σχέση με όλες τις εξεταζόμενες χώρες. Επίσης, θα πρέπει να βελτιωθούν αναφορικά με το θέμα της χρήσης της ζώνης ασφαλείας, αφού το επίπεδο χρήσης της παρουσιάστηκε πολύ χαμηλό. Η στάση των οδηγών έναντι της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, παρουσίασε σχετικά καλή εικόνα “συμμόρφωσης” με τα νόμιμα όρια, σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες.



Σλοβενία

Οι Σλοβένοι, θα πρέπει να βελτιώσουν πρώτιστα την στάση τους έναντι της χρήσης της ζώνης ασφαλείας. Επίσης, θα πρέπει να βελτιωθούν αναφορικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και την ταχύτητα, μιας και παρουσίασαν μέτρια εικόνα “συμμόρφωσης” με τα νόμιμα όρια, σε σχέση με τα υπόλοιπα εξεταζόμενα κράτη.



Ελβετία

Οι Ελβετοί, θα πρέπει να βελτιωθούν πρώτιστα στο θέμα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ, μιας και παρουσίασαν τη μικρότερη “συμμόρφωση” με τα νόμιμα όρια, σε σχέση με όλες τις εξεταζόμενες χώρες. Επίσης, θα πρέπει να βελτιώσουν την στάση τους αναφορικά με την ταχύτητα και τη χρήση των ζωνών ασφαλείας. Σε γενικές γραμμές, η στάση των οδηγών της Ελβετίας παρουσίασε μικρή “συμμόρφωση” με τα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, σε σχέση με τις υπόλοιπες εξεταζόμενες χώρες. Η λήψη μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, θα πρέπει λόγω του μεγέθους του προβλήματος, να συμπεριλάβει το σύνολο του πληθυσμού.

5.4. Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Στην παρούσα διπλωματική εργασία διερευνήθηκαν οι απόψεις των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε σχέση με τη χώρα προέλευσης, της ηλικία και το φύλο των οδηγών. Από την αξιολόγηση και την συγκριτική ανάλυση των προαναφερθέντων θεμάτων της οδικής ασφάλειας ανάλογα με τη χώρα, την ηλικία και το φύλο των οδηγών διαφάνηκε η αναγκαιότητα για περαιτέρω έρευνα των εξεταζόμενων θεμάτων της οδικής ασφαλείας, έτσι ώστε να βελτιωθεί το υφιστάμενο επίπεδο της οδικής ασφαλείας.

Με βάση το γεγονός ότι η οδική ασφάλεια είναι ένα θέμα που επιδέχεται σε μεγάλο βαθμό στοιχεία της υποκειμενικής κρίσης και της αντίληψης της επικινδυνότητας από όλους τους χρήστες της οδού, προτείνεται η διενέργεια σε τακτά χρονικά διαστήματα ερευνών με στόχο τη διερεύνηση των απόψεων των οδηγών έναντι των θεμάτων της οδικής ασφαλείας, τόσο σε επίπεδο κρατών όσο και σε διεθνές επίπεδο. Οπότε, μέσω

της επισήμανσης των αποκλίσεων στην συμπεριφορά που ακολουθούν οι οδηγοί των διαφόρων κρατών πιστεύεται ότι θα προκύψουν τακτικές που θα οδηγήσουν χώρες με χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας στη βελτίωση του. Επίσης, προτείνεται η διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σε τακτά χρονικά διαστήματα έτσι ώστε να παρέχεται η δυνατότητα εξαγωγής συμπερασμάτων για τη βελτίωση ή όχι της στάσης των οδηγών με την πάροδο του χρόνου αλλά και για την αξιολόγηση των εφαρμοζόμενων μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (αστυνόμευση, εκστρατείες ενημέρωσης, οδική εκπαίδευση).

Επίσης, προτείνεται η διερεύνηση των απόψεων των οδηγών έναντι της ταχύτητας, της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και της χρήσης της ζώνης ασφαλείας σε τρίτο επίπεδο σύγκρισης (χώρα-ηλικία-φύλο). Ακόμα, προτείνεται η περαιτέρω διερεύνηση των απόψεων των οδηγών σε σχέση όχι μόνο με τη χώρα προέλευσης τους, την ηλικία τους και το φύλο τους αλλά και σε συνδυασμό με το επίπεδο του εισοδήματος τους, την οδηγητική τους εμπειρία, το επίπεδο μόρφωσής τους, την οικογενειακή τους κατάσταση, το αντιληπτό επίπεδο αστυνόμευσης αλλά και γενικότερα με τα στοιχεία που υπεισέρχονται στη διαμόρφωση του προσωπικού τρόπου ζωής τους, έτσι ώστε να διασαφηνιστούν οι λόγοι που τους ωθούν στη διαφορετική αντιμετώπιση των θεμάτων της οδικής ασφάλειας. Επίσης, προτείνεται η παράλληλη διερεύνηση των απόψεων και της συμπεριφοράς των οδηγών, έτσι ώστε να διερευνηθούν τα αίτια που ωθούν τους οδηγούς να παραβαίνουν τις διατάξεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας παρά το γεγονός ότι η στάση τους συμβαδίζει με αυτόν και αντιστρόφως. Έτσι, πιστεύεται ότι θα μπορέσουν να διασαφηνιστούν οι παράγοντες που συμβάλουν στη διαμόρφωση της στάσης αλλά και της συμπεριφοράς των οδηγών και κατά συνέπεια πιστεύεται ότι θα μπορέσει να επιτευχθεί βελτίωση του επίπεδο της οδικής ασφάλειας.

Τέλος, κατά τη διεξαγωγή της παρούσας έρευνας διαφάνηκε η αναγκαιότητα για την εύρεση κατάλληλης μεθοδολογίας που θα συμβάλει στην ομαδοποίηση των συμπερασμάτων και στην απόκτηση μιας σφαιρικής εικόνας για την οδική ασφάλεια. Η μεθοδολογία αυτή πιστεύεται ότι θα προσφέρει σημαντική βοήθεια και στη διεξαγωγή των ερευνών που προτείνονται στην ενότητα αυτή της διπλωματικής εργασίας.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

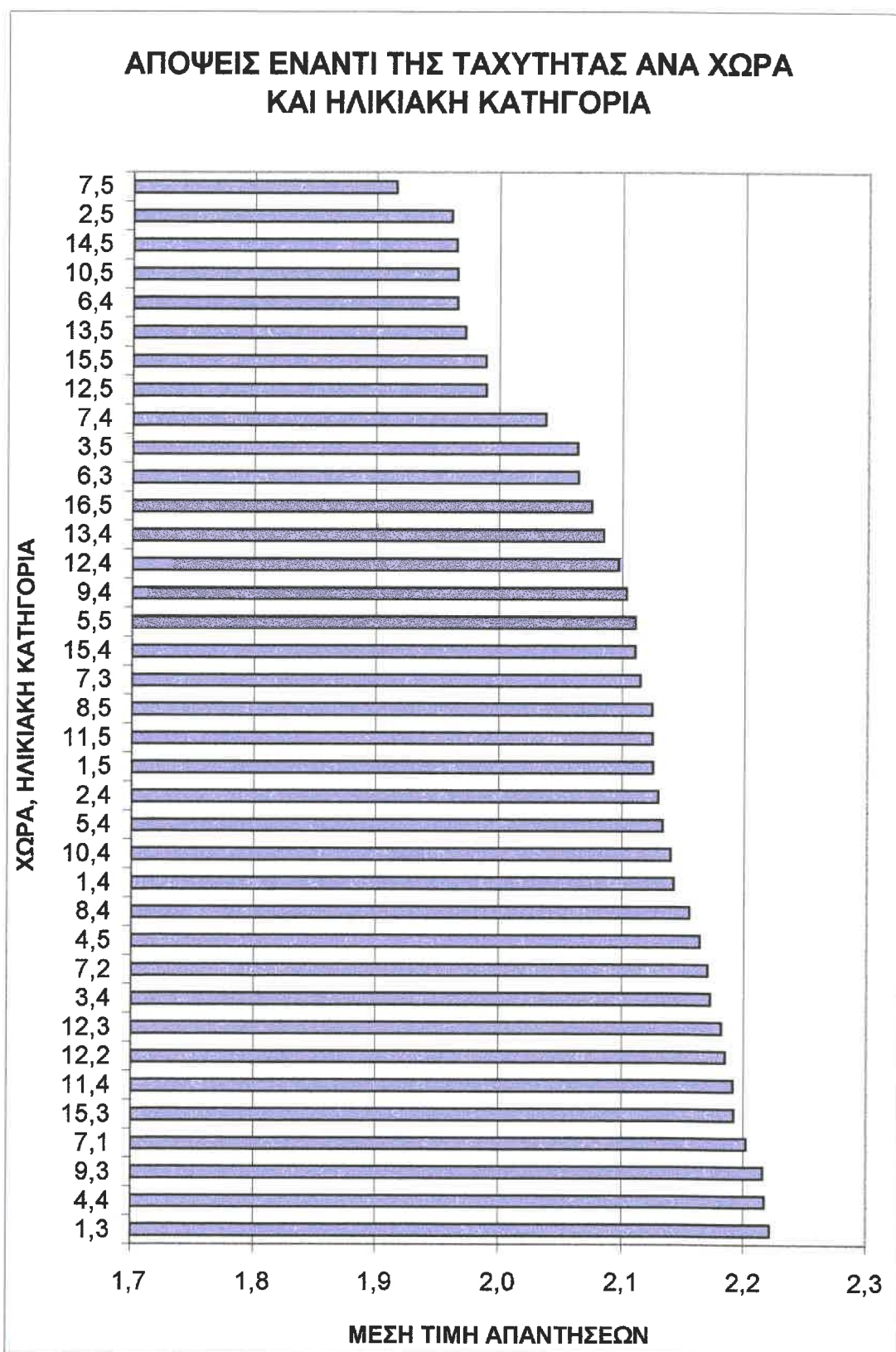
1. AASHTO, **"A policy on geometric design of highways and streets"**, 1994.
2. Abdel-Aty, M. A., Abdelwahab, H. T., **"Exploring the relationship between alcohol and driver characteristics in motor vehicle accidents"**, Accident Analysis and Prevention, Volume 32, 473-482, USA, 1999.
3. Armsby, P., Boyle, A. J., Wright, C. C., **"Methods for Assessing Drivers' Perception of Specific Hazards on the Road"**, Accident Analysis and Prevention, Volume 21, Issue 1, London, 1989.
4. Caetano, R., Clark, C. L., **"Hispanics, Black and Whites driving under the influence of alcohol: results from the 1995 National Alcohol Survey"**, Accident Analysis and Prevention, Volume 32, 57-64, USA, 1999.
5. Chliaoutakis, J. El., Gnardellis, C., Drakou, I., Darviri, C., Sboukis, V., **"Modelling the factors related to the seat belt use by the young drivers of Athens"**, Accident Analysis and Prevention, Volume 32, 815-825, Athens, Greece, 1999.
6. Department of the Environment, Transport and the Regions (DETR), **"Tomorrow's roads: safer for everyone The Government's road safety strategy and casualty reduction for 2010"**, London, March 2000.
7. Eby, D. W., Molnar, L. J., Olk, M. L., **"Trends in driver and front-right passenger safety belt use in Michigan: 1984-1998"**, Accident Analysis and Prevention, Volume 32, 837-843, USA, 1999.
8. FHWA, **"Comparison of Older and Younger Driver Responses to Emergency Driving Events"**, Publication No FHWA RD 95-056, October 1995.
9. Groeger, J. A., Brown, I. D., **"Assesing one's own and others driving ability: influences of sex, age and experience"**, Accident Analysis and Prevention, Volume 21, Issue 2, London, 1989.
10. Haight, F., **"Risk, Especially risk of traffic accident"**, Accident Analysis and Prevention, Volume 18, Issue 5, London, 1986.
11. Hall, J. W., FHWA, **"Human Factors Research in Highway Safety"**, Transportation Research Board, No. 414, September 1993.
12. Kanellaidis, G., **"Human factors in highway geometric design"**, 1994.
13. Kanellaidis, G., **"Factors Affecting Drivers' Choice of Speed on Roadway Curves"**, Journal of Safety Research, Volume 26, No. 1, pp. 49-56, 1995.

14. Kanellaidis, G., Golias, J., Zarifopoulos, K., "**A Survey of Drivers' Attitudes Toward Speed Limit Violations**", Journal of Safety Research, Volume 26, No. 1, pp. 31-40, 1995.
15. Kanellaidis, G., Yannis, G., Harvatis, M., "**Attitude of Greek Drivers Toward Road Safety**", Transportation Quarterly, Volume 53, No. 1, pp. 109-121, 1999.
16. Lourens, P. F., Vissers, Jan A. M. M., and Jessurun, P., "**Annual mileage, driving violations, and accident involvement in relation to drivers' sex, age, and level of education**", Accident Analysis and Prevention, Volume 31, Issue 5, Netherlands, 1999.
17. Lund, A. K., O'Neil, B., "**Perceived Risks and Driving Behaviour**", Accident Analysis and Prevention, Volume 18, Issue 5, London, 1986.
18. McGwin, G., Brown, D. B., "**Characteristics of traffic crashes among young, middle-aged, and older drivers**", Accident Analysis and Prevention, Volume 31, Issue 3, USA, 1998.
19. McKenna, F. P., Stanier, R. A., Lewis, C., "**Factors underlying illusory self-assessment of driving skill in males and females**", Accident Analysis and Prevention, Volume 23, Issue 1, pp. 45-62, London, 1991.
20. Mori, Y., Mizohata, M., "**Characteristics of older road users and their effect on road safety**", Accident Analysis and Prevention, Volume 27, Issue 3, Japan, 1994.
21. Morottoli, R., Richardson, E. D., "**Confidence in, and self-rating of, driving ability among older drivers**", Accident Analysis and Prevention, Volume 30, Issue 3, 1998.
22. Mostyn, B. J., Sheppard, D., "**A national survey of drivers' attitudes and knowledge about speed limits**", T.R.R.L, Supplementary Report 548, Crowthorne, Berkshire, UK, 1980.
23. Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA), "**Around the world in 2^{1/2} days: Lessons for the UK?**", Road Safety Congress 2000 Report, 6-8 March 2000.
24. Rummel, R. J., "**Applied Factor Analysis**", Northwestern University, 1970.
25. SARTRE II, "**The attitude and behavior of European car drivers to road safety**", Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (SARTRE II), April 1998.
26. Sabey, B. E., "**Human Factors in Accidents**", Transport Road Research Laboratory (T.R.R.L), PACTS Conference on "**New insights into driver behaviour**", London, 1991.

27. Sabey, B. E., Taylor, H., **"The known risks we run: The highway"**, Transport and Road Research Laboratory (T.R.R.L), Report 567, Crowthorne, UK, 1980.
28. Shinar, D., **"Drinking and driving of pub patrons in Israel"**, Accident Analysis and Prevention, Volume 27, 65-71, Israel, 1994.
29. 10th International Conference, **"Traffic Safety on Two Continents"**, Malmo, Sweden, September 20-22, 1999.
30. Transport Research, Fourth Framework Programme, Road Transport, Transport DG – 106, **"Master- Managing speeds of traffic on European roads"**, Final Report, December 1998.
31. Transportation Research Board (TRB), **"Managing Speed: Review of Current Practice for Setting and Enforcing Speed Limits"**, (Special Report 254), National Research Council, Washington, D.C., 1998.
32. Watts, G. R., Quimby, A. R., **"Aspects of road layout that affect drivers' perception and risk taking"**, Transport and Road Research Laboratory (T.R.R.L), Report 920, Crowthorne, UK, 1980.
33. Wright, C. C., Boyle, A. J., **"Road accident causation and engineering treatment: A review of some current issues"**, Traffic Engineering and Control, Volume 28, No 9, London, 1987.
34. Γεωργιόπουλος, Ε., **"Διερεύνηση της επικινδυνότητας των οδηγών υπό την επήρεια αλκοόλ"**, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα, Οκτώβριος 1997.
35. Γιώτης, Α., Κανελλαΐδης, Γ., Μαλέρδος, Γ., **"Γεωμετρικός σχεδιασμός των οδών"**, Εκδόσεις ΣΥΜΕΩΝ, Αθήνα 1990.
36. Ζαριφόπουλος, Κ. Κ., **"Διερεύνηση των απόψεων Ελλήνων οδηγών για θέματα ταχυτήτων σε υπεραστικές οδούς"**, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα, Ιούλιος 1993.
37. Ζέρβας, Α. Γ., **"Διερεύνηση της αντίληψης των οδηγών για την επικινδυνότητα των γεωμετρικών χαρακτηριστικών υπεραστικών οδών δυο λωρίδων κυκλοφορίας"**, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα, Ιούλιος 1995.
38. Κανελλαΐδης, Γ., **"Συμβολή στην διερεύνηση της επιλογής του συγκοινωνιακού μέσου σε υπεραστικές μετακινήσεις και τις αντιλήψεις της ασφάλειας"**, Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα, 1982.

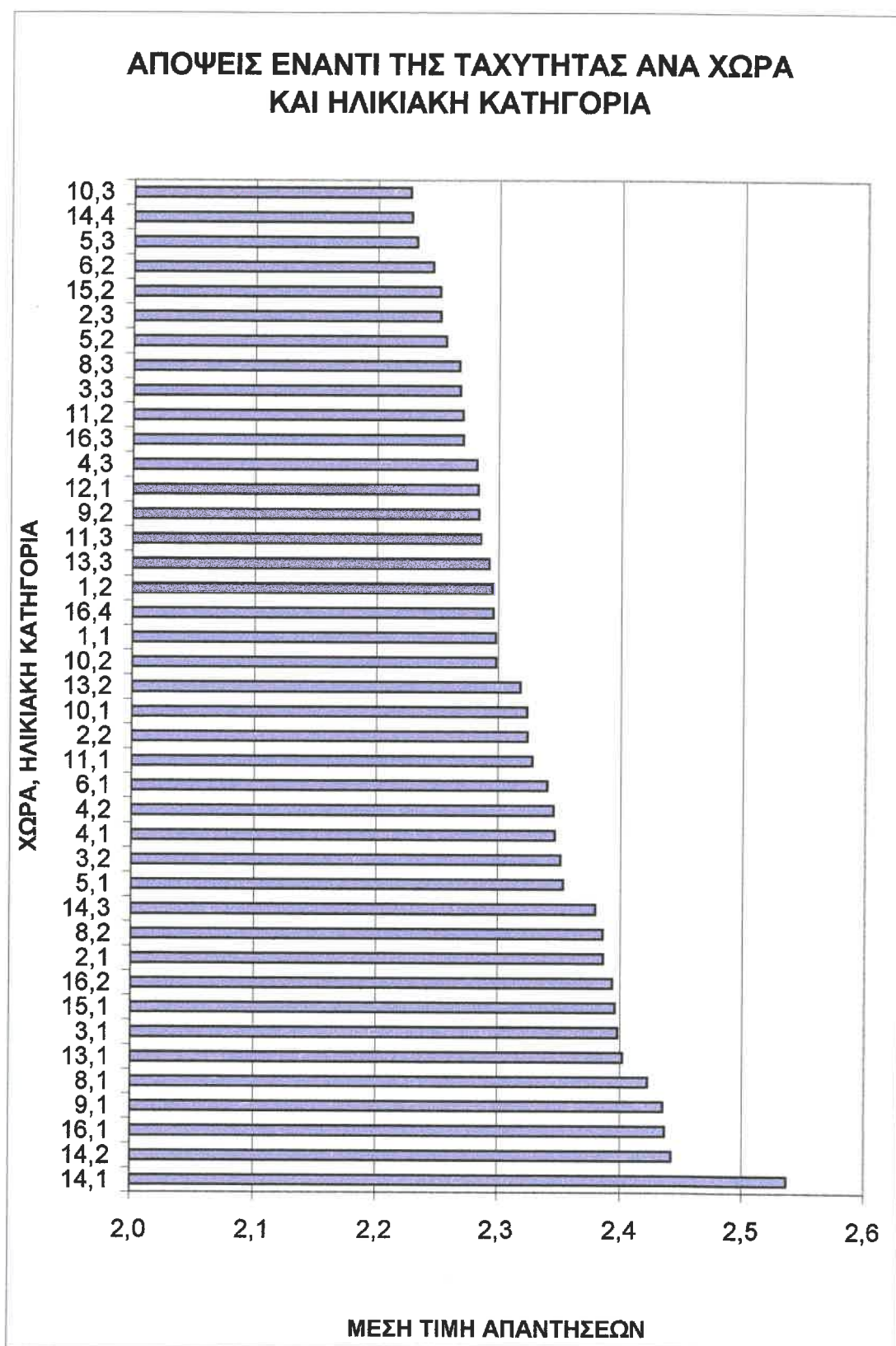
39. Καραδήμας, Χ., **“Διερεύνηση των απόψεων Ελλήνων ηλικιωμένων οδηγών για θέματα ταχυτήτων και επικινδυνότητας σε υπεραστικές οδούς”**, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα, 1996.
40. Λουκά, Γ., **“Διερεύνηση απόψεων και συμπεριφοράς οδηγών στην Κύπρο σε θέματα οδήγησης σε αυτοκινητόδρομους και σύγκριση με οδηγούς στην Ελλάδα”**, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα, Μάρτιος 2000.
41. Ματσούρης, Ι., Παπαμητρόπουλος, Π., **“Διερεύνηση απόψεων και συμπεριφοράς οδηγών για θέματα οδήγησης σε αυτοκινητόδρομους”**, Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Αθήνα, Σεπτέμβριος 1999.
42. Φραντζεσκάκης, Ι. Μ., Γκόλιας, Ι. Κ., **“Οδική ασφάλεια”**, Παπασωτηρίου, Αθήνα, 1994.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.11.

Σχήμα Π.1 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.11.

Σχήμα Π.2 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																			
1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
1,1																			
1,2	Ο.Σ																		
1,3	90	99																	
1,4	99	99	95																
1,5	99	99	95	Ο.Σ															
2,1	90	95	99	99															
2,2	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ														
2,3	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95													
2,4	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99												
2,5	99	99	99	99	99	99	99	99											
3,1	95	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99										
3,2	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ									
3,3	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99								
3,4	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99							
3,5	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	90	99	99	99	99	99						
4,1	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99					
4,2	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ				
4,3	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	95			
4,4	90	95	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	90	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	99	90		
4,5	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ

O.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.1 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																			
1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
5,1	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99
5,2	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99
5,3	90	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	90	99	99	99	90	Ο.Σ	95
5,4	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	95	Ο.Σ
5,5	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	Ο.Σ
6,1	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99
6,2	Ο.Σ	90	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95
6,3	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	90	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
6,4	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
7,1	90	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ
7,2	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
7,3	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	90	90	99	99	99	99	90
7,4	99	99	99	99	95	99	99	95	95	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
7,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
8,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	90	99	99	99	99
8,2	95	99	99	99	99	90	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
8,3	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	90	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99
8,4	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
8,5	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	90	Ο.Σ

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.2 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																		
5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
5,1																		
5,2	99																	
5,3	99	Ο.Σ																
5,4	99	99																
5,5	99	99	99	Ο.Σ														
6,1	Ο.Σ	95	99	99														
6,2	99	Ο.Σ	99	99	95													
6,3	99	99	99	95	Ο.Σ	99												
6,4	99	99	99	99	99	99	99											
7,1	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95	Ο.Σ	99	99										
7,2	99	99	95	Ο.Σ	90	99	99	99	Ο.Σ									
7,3	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	99								
7,4	99	99	99	99	95	99	Ο.Σ	90	99	99	99							
7,5	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99						
8,1	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99					
8,2	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ				
8,3	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99			
8,4	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99		
8,5	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	Ο.Σ

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.3 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
9,1	95	99	99	99	99	0.Σ	95	99	99	99	0.Σ	90	99	99	99	0.Σ	90	99	99	99
9,2	0.Σ	0.Σ	95	99	99	95	0.Σ	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99	99	0.Σ	95	0.Σ	90	99
9,3	95	99	0.Σ	95	95	99	99	0.Σ	95	99	99	99	90	0.Σ	99	99	99	95	0.Σ	99
9,4	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	90	0.Σ	99	99	99	99	90
10,1	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	0.Σ	95	99	99	90	0.Σ	90	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	95	99
10,2	0.Σ	0.Σ	99	99	99	95	0.Σ	90	99	99	99	95	0.Σ	99	99	0.Σ	90	0.Σ	95	99
10,3	90	99	0.Σ	95	95	99	99	0.Σ	99	99	99	99	90	0.Σ	99	99	99	95	0.Σ	95
10,4	99	99	95	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	95	99	99	99	90	0.Σ
10,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99
11,1	0.Σ	0.Σ	95	99	99	0.Σ	0.Σ	90	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	95	99
11,2	0.Σ	0.Σ	90	99	99	99	95	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99	99	90	99	0.Σ	95	99
11,3	0.Σ	0.Σ	95	99	99	95	0.Σ	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99	99	0.Σ	95	0.Σ	90	99
11,4	95	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	90	0.Σ	99	99	99	95	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99
11,5	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	90	99	99	99	95	0.Σ
12,1	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	95	0.Σ	0.Σ	99	99	95	90	0.Σ	95	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	95	99
12,2	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	95	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	95	0.Σ
12,3	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	95	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99
12,4	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	90	0.Σ	99	99	99	99	90
12,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99

0.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.4 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
9,1	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
9,2	95	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99
9,3	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	90	95
9,4	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
10,1	Ο.Σ	95	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99
10,2	90	95	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99
10,3	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	95
10,4	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
10,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,1	Ο.Σ	90	95	99	99	Ο.Σ	90	99	99	95	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99
11,2	95	Ο.Σ	90	99	99	90	Ο.Σ	99	99	90	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99
11,3	95	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99
11,4	99	95	Ο.Σ	90	95	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ
11,5	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	90	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
12,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99
12,2	99	99	95	95	95	99	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
12,3	99	99	95	90	95	99	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
12,4	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
12,5	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

96 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας II.5 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	9,1	9,2	9,3	9,4	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5
9,1																			
9,2	99																		
9,3	99	95																	
9,4	99	99	99																
10,1	95	Ο.Σ	99	99															
10,2	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ														
10,3	99	95	Ο.Σ	99	99	99													
10,4	99	99	95	Ο.Σ	99	99	95												
10,5	99	99	99	99	99	99	99												
11,1	90	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99										
11,2	99	Ο.Σ	95	99	90	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ									
11,3	99	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ								
11,4	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99							
11,5	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	90						
12,1	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99					
12,2	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	90	95				
12,3	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ			
12,4	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	95		
12,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.6 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
13,1	90	95	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	0.Σ	95	99	99
13,2	0.Σ	0.Σ	99	99	99	90	0.Σ	95	99	99	95	0.Σ	90	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99
13,3	0.Σ	0.Σ	95	99	99	95	0.Σ	0.Σ	99	99	99	95	0.Σ	99	99	0.Σ	90	0.Σ	90	99
13,4	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	95	0.Σ	99	99	99	99	95
13,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	90	99	99	99	99	99
14,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,2	99	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	95	99	99	99	99
14,3	95	99	99	99	99	99	90	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99
14,4	0.Σ	0.Σ	0.Σ	90	90	99	95	0.Σ	95	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	95	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ
14,5	99	99	99	95	90	99	99	99	90	0.Σ	99	99	99	95	0.Σ	99	99	99	99	95
15,1	95	99	99	99	99	0.Σ	95	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99
15,2	0.Σ	90	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	95	99	95	99	0.Σ	0.Σ	99
15,3	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	95	90	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ
15,4	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	95	0.Σ
15,5	99	99	99	99	95	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	90	99	99	99	99	99
16,1	99	99	99	99	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	95	99	99	99	90	95	99	99	99
16,2	95	99	99	99	99	0.Σ	95	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99
16,3	0.Σ	0.Σ	90	99	99	99	90	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	99	99	90	99	0.Σ	0.Σ	99
16,4	0.Σ	0.Σ	90	99	99	90	0.Σ	0.Σ	99	99	95	0.Σ	0.Σ	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	90	99
16,5	99	99	99	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	95	99	99	99	90	0.Σ	99	99	99	95	0.Σ

0.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.7 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																		
5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
13,1	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99
13,2	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99
13,3	90	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99
13,4	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	90	Ο.Σ
13,5	99	99	99	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	95
14,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,2	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	90	99	99	99
14,3	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
14,4	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99
14,5	99	99	99	95	90	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	90
15,1	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
15,2	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
15,3	99	99	90	95	99	90	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ
15,4	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	95
15,5	99	99	99	99	99	99	99	90	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	95
16,1	90	99	99	99	90	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
16,2	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
16,3	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	90	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
16,4	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	90	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99
16,5	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	90	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	99	99
Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών																		
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%																		
95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%																		
99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%																		
Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1																		
Πίνακας Π.8 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.																		

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																			
	9,1	9,2	9,3	9,4	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5
13,1	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	Ο.Σ	99	95	99	99	95	99	99	99	99
13,2	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	90	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
13,3	99	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
13,4	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95
13,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ
14,1	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,2	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,3	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	95	99	99	99	99
14,4	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	90	Ο.Σ	90	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99
14,5	99	99	99	90	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	90	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ
15,1	Ο.Σ	99	99	99	90	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	95	99	99	99	99
15,2	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	99	95	99	99
15,3	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99
15,4	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	99	99	99
15,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	Ο.Σ
16,1	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,2	Ο.Σ	99	99	99	90	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	95	99	99	99	99
16,3	99	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99	99
16,4	95	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99	99
16,5	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	90	99	99	99	95	Ο.Σ	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.9 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταυτότητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																				
	13,1	13,2	13,3	13,4	13,5	14,1	14,2	14,3	14,4	14,5	15,1	15,2	15,3	15,4	15,5	16,1	16,2	16,3	16,4	16,5
13,1																				
13,2	Ο.Σ																			
13,3	95	Ο.Σ																		
13,4	99	99	99																	
13,5	99	99	99	95																
14,1	95	99	99	99	99															
14,2	Ο.Σ	99	99	99	99	99														
14,3	Ο.Σ	95	99	99	99	99	95													
14,4	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99												
14,5	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99											
15,1	Ο.Σ	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99										
15,2	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99									
15,3	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	95								
15,4	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	95	90	99	99	95							
15,5	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95						
16,1	Ο.Σ	99	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99					
16,2	Ο.Σ	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ				
16,3	95	90	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99			
16,4	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	95	Ο.Σ		
16,5	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

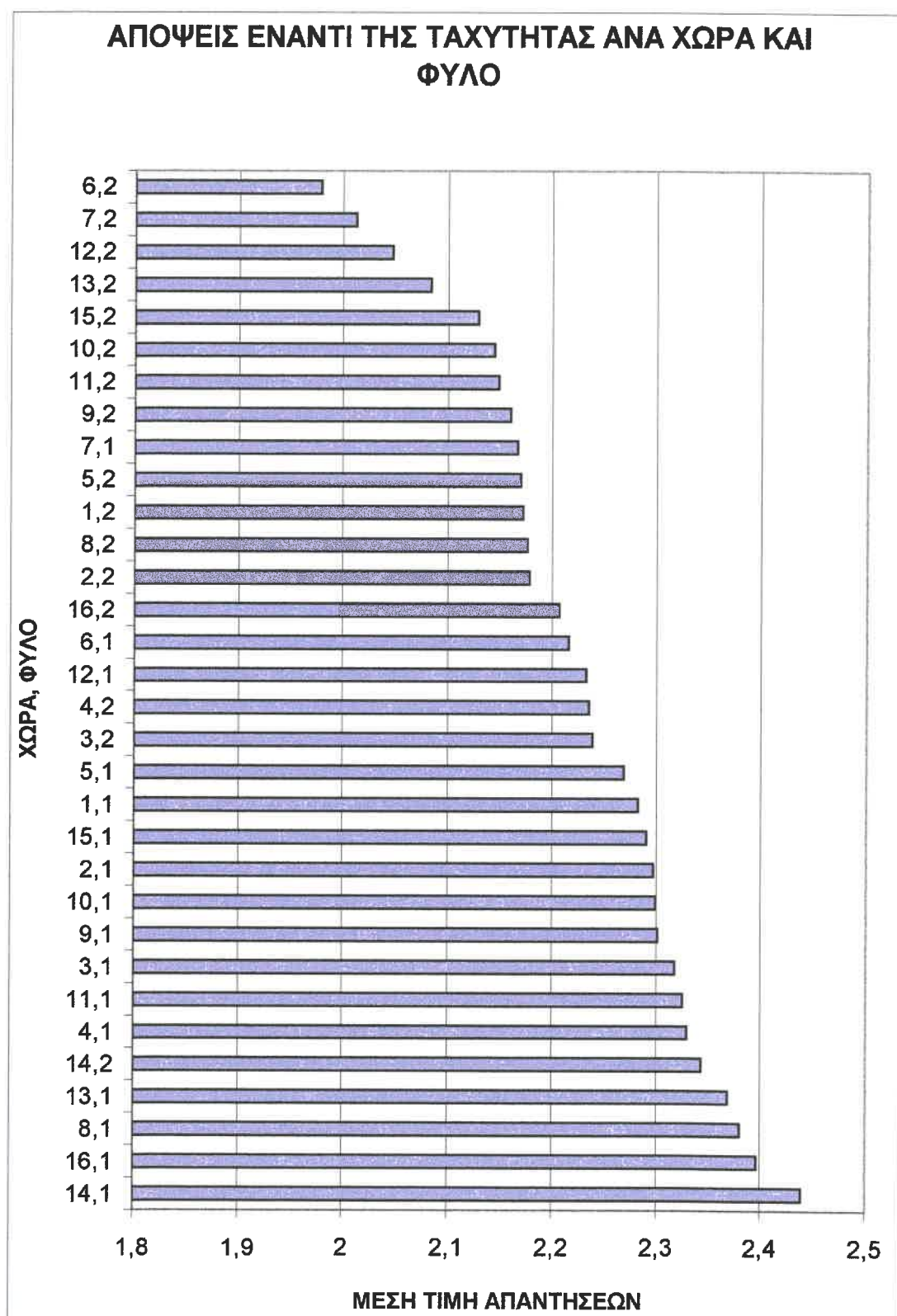
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.10 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για την ταχύτητα, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1.
Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της ταχύτητας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.13.

Σχήμα Π.3 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής ταχύτητα για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ																
	1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	7,1	7,2	8,1	8,2
1,1																
1,2	99															
2,1	Ο.Σ	99														
2,2	99	Ο.Σ	99													
3,1	90	99	Ο.Σ	99												
3,2	95	99	99	99	99											
4,1	95	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99										
4,2	95	99	95	95	99	Ο.Σ	99									
5,1	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	90	99	90								
5,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99							
6,1	99	95	99	90	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	95						
6,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99					
7,1	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99				
7,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99			
8,1	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99	99	99		
8,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.11 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και φύλο.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ																
	1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	7,1	7,2	8,1	8,2
9,1	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99
9,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ
10,1	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	90	99	99	99	99	99	99	99
10,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ
11,1	95	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99
11,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ
12,1	95	99	95	95	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99	99	95
12,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	Ο.Σ	99	99
13,1	99	99	99	99	95	99	90	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99
13,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,2	95	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99
15,1	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	90	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99
15,2	99	90	99	95	99	99	99	99	99	95	99	99	90	99	99	90
16,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99
16,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	90	99	99	Ο.Σ

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.12 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και φύλο.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ																
	9,1	9,2	10,1	10,2	11,1	11,2	12,1	12,2	13,1	13,2	14,1	14,2	15,1	15,2	16,1	16,2
9,1																
9,2	99															
10,1	Ο.Σ	99														
10,2	99	Ο.Σ	99													
11,1	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99												
11,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99											
12,1	99	99	99	99	99											
12,2	99	99	99	99	99	99										
13,1	99	99	99	99	95	99	99	99								
13,2	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99							
14,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99						
14,2	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99					
15,1	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	90	99	99	99	99	99	99	90				
15,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	90	99	99	99			
16,1	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	90	90	99	99		
16,2	99	90	99	95	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

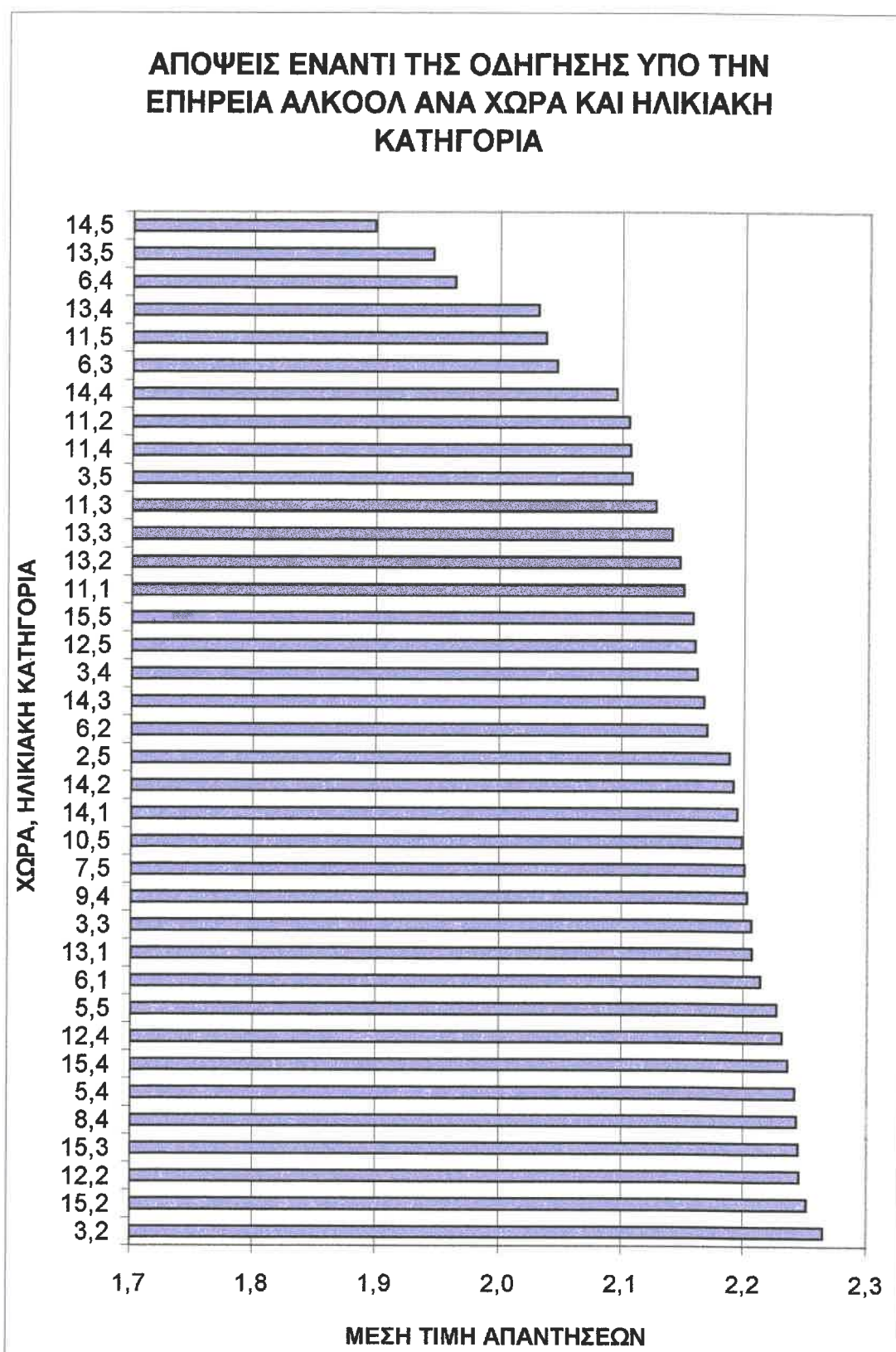
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

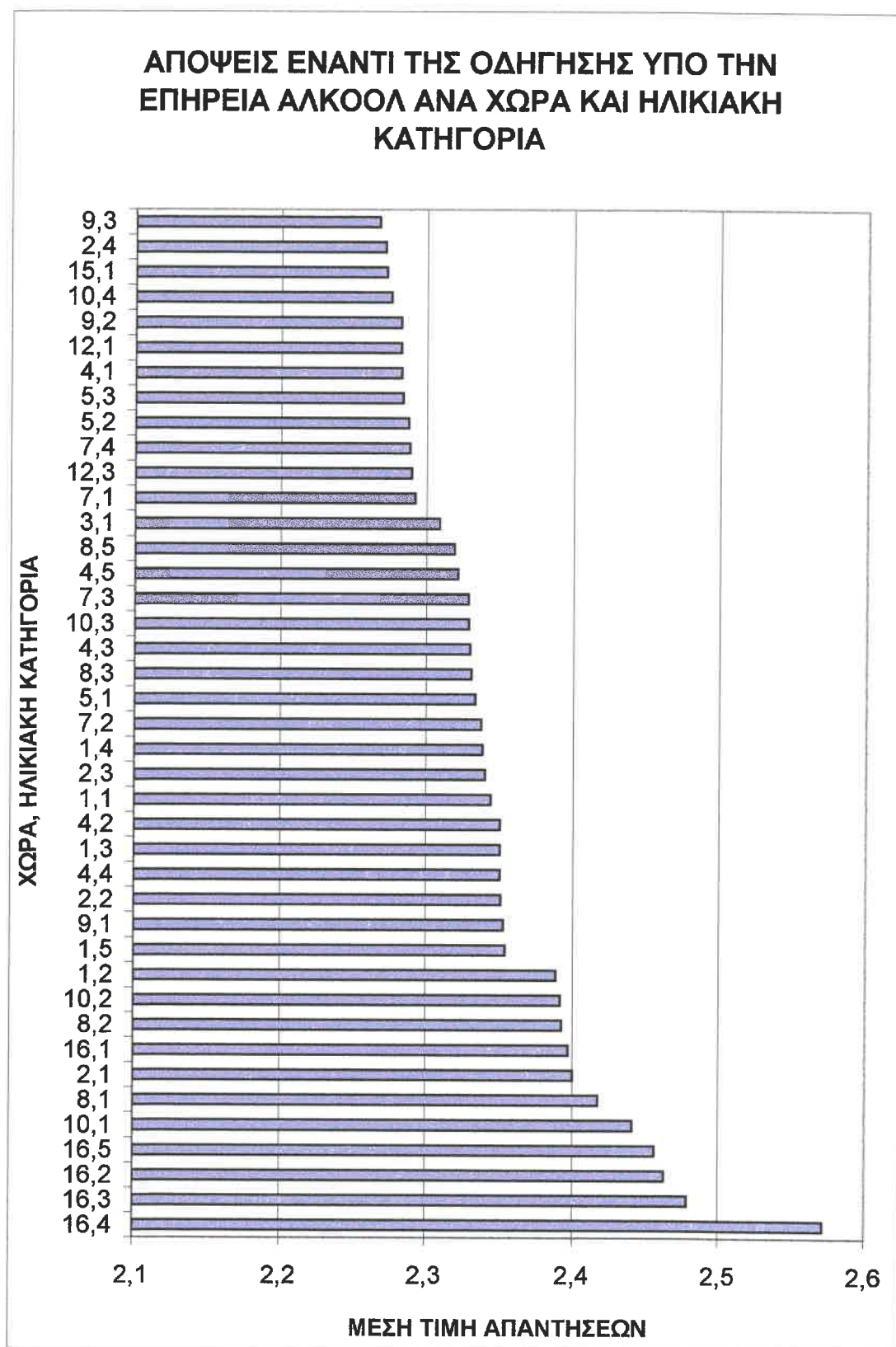
Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.13 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την ταχύτητα, ανά χώρα και φύλο.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.23.

Σχήμα Π.4 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.23.

Σχήμα Π.5 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
1,1																				
1,2	Ο.Σ																			
1,3	Ο.Σ	90																		
1,4	Ο.Σ	90	Ο.Σ																	
1,5	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ																
2,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ															
2,2	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ														
2,3	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ													
2,4	90	99	95	90	Ο.Σ	99	95	95												
2,5	99	99	99	99	99	99	99	99	95											
3,1	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99										
3,2	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	90									
3,3	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99								
3,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	90							
3,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	90						
4,1	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	90	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99					
4,2	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99	99	95				
4,3	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ			
4,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ		
4,5	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.14: Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
5,1	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
5,2	95	99	99	95	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	90	95	Ο.Σ
5,3	95	99	99	95	90	99	99	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ
5,4	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	90	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
5,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99	99
6,1	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99
6,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99
6,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99
6,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
7,1	Ο.Σ	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
7,2	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
7,3	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
7,4	90	99	95	90	Ο.Σ	99	95	90	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	90	Ο.Σ
7,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	99	99	99	99
8,1	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99
8,2	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	90	95	Ο.Σ	95
8,3	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
8,4	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	90	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
8,5	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.15: Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επίρρεα αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
5,1																			
5,2	90																		
5,3	90	Ο.Σ																	
5,4	99	95	95																
5,5	99	95	95	Ο.Σ															
6,1	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ														
6,2	99	99	99	99	95	Ο.Σ													
6,3	99	99	99	99	99	99	99												
6,4	99	99	99	99	99	99	99	99											
7,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	90	99	99	99										
7,2	Ο.Σ	95	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ									
7,3	Ο.Σ	95	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ								
7,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95	90	99	99	99	Ο.Σ	90	Ο.Σ							
7,5	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99	95						
8,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99					
8,2	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ				
8,3	Ο.Σ	90	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95			
8,4	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99		
8,5	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	90	Ο.Σ	95	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.16 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
9,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
9,2	95	99	99	95	90	99	99	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ
9,3	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95
9,4	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	99	99	99	99
10,1	99	90	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99
10,2	90	Ο.Σ	90	95	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95	99	99	99	99	99	99	99	99	90	99	Ο.Σ	99
10,3	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
10,4	90	99	95	90	Ο.Σ	99	95	90	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	90	Ο.Σ
10,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	95	90	99	99	99	99
11,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99
12,1	Ο.Σ	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
12,2	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	90	95	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
12,3	90	99	95	90	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	90	Ο.Σ
12,4	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99	99
12,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.17 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για την οδήγηση υπό την επίρρεα αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
9,1	Ο.Σ	90	90	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ
9,2	90	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95	90	99	99	99	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	95	99	99	90	90	Ο.Σ
9,3	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	95	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ
9,4	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99
10,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99
10,2	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	95
10,3	Ο.Σ	95	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ
10,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	90	90	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
10,5	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95
11,1	99	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
11,3	99	99	99	99	99	95	90	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99
11,4	99	99	99	99	99	99	95	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
11,5	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
12,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
12,2	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95
12,3	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	95	99	99	99	Ο.Σ	90	90	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	90	Ο.Σ
12,4	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95
12,5	99	99	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.18 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για την οδήγηση υπό την επίδραση αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	9,1	9,2	9,3	9,4	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5
9,1																			
9,2	90																		
9,3	95	Ο.Σ																	
9,4	99	99	99																
10,1	95	99	99	99															
10,2	Ο.Σ	99	99	99	90														
10,3	Ο.Σ	95	99	99	99	99													
10,4	90	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ												
10,5	99	95	90	Ο.Σ	99	99	99	90											
11,1	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ										
11,2	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ									
11,3	99	99	99	99	99	99	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ								
11,4	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ							
11,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95						
12,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99					
12,2	99	90	Ο.Σ	90	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ				
12,3	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	90	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	Ο.Σ	90			
12,4	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90		
12,5	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	90	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.19 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
13,1	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	90	99	99	99	99
13,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
13,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
13,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99
13,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,1	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99
14,2	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99
14,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99
14,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	99
14,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
15,1	95	99	99	95	90	99	99	95	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ
15,2	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95
15,3	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	90	95	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
15,4	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	99	99	95
15,5	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
16,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	95
16,2	99	99	99	99	95	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,3	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,5	95	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	99	99	99	99	99	99	99	99	95	95	90	95

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.20 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επίρροια αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
13,1	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95
13,2	99	99	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
13,3	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	90	99	99	99	99	99
13,4	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
13,5	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,1	99	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	90	99
14,2	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	99
14,3	99	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
14,4	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
15,1	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	95	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ
15,2	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	90
15,3	99	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95
15,4	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	90
15,5	99	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	99
16,1	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	90
16,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	90	99	99	99	99
16,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99
16,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,5	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	95

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.21 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για την οδήγηση υπό την επίρρεα αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	9,1	9,2	9,3	9,4	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5
13,1	99	95	90	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	99	99	90	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ
13,2	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	Ο.Σ
13,3	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ
13,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99
13,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99
14,1	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	95	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ
14,2	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ
14,3	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	95	99	99	99	99	95	Ο.Σ
14,4	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	90
14,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99
15,1	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	95	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99
15,2	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	99
15,3	99	90	Ο.Σ	90	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	95
15,4	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	90
15,5	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ
16,1	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,2	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,3	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,5	90	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.22 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για την οδήγηση υπό την επίρρηση αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	13,1	13,2	13,3	13,4	13,5	14,1	14,2	14,3	14,4	14,5	15,1	15,2	15,3	15,4	15,5	16,1	16,2	16,3	16,4	16,5
13,1																				
13,2	90																			
13,3	90	Ο.Σ																		
13,4	99	99	99																	
13,5	99	99	99	90																
14,1	Ο.Σ	90	95	99	99															
14,2	Ο.Σ	95	95	99	99	Ο.Σ														
14,3	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ													
14,4	99	90	Ο.Σ	90	99	99	99	95												
14,5	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99											
15,1	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99										
15,2	Ο.Σ	99	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ									
15,3	Ο.Σ	99	99	99	99	90	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ								
15,4	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ							
15,5	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	95	95	Ο.Σ						
16,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99					
16,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95				
16,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99		
16,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	
16,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

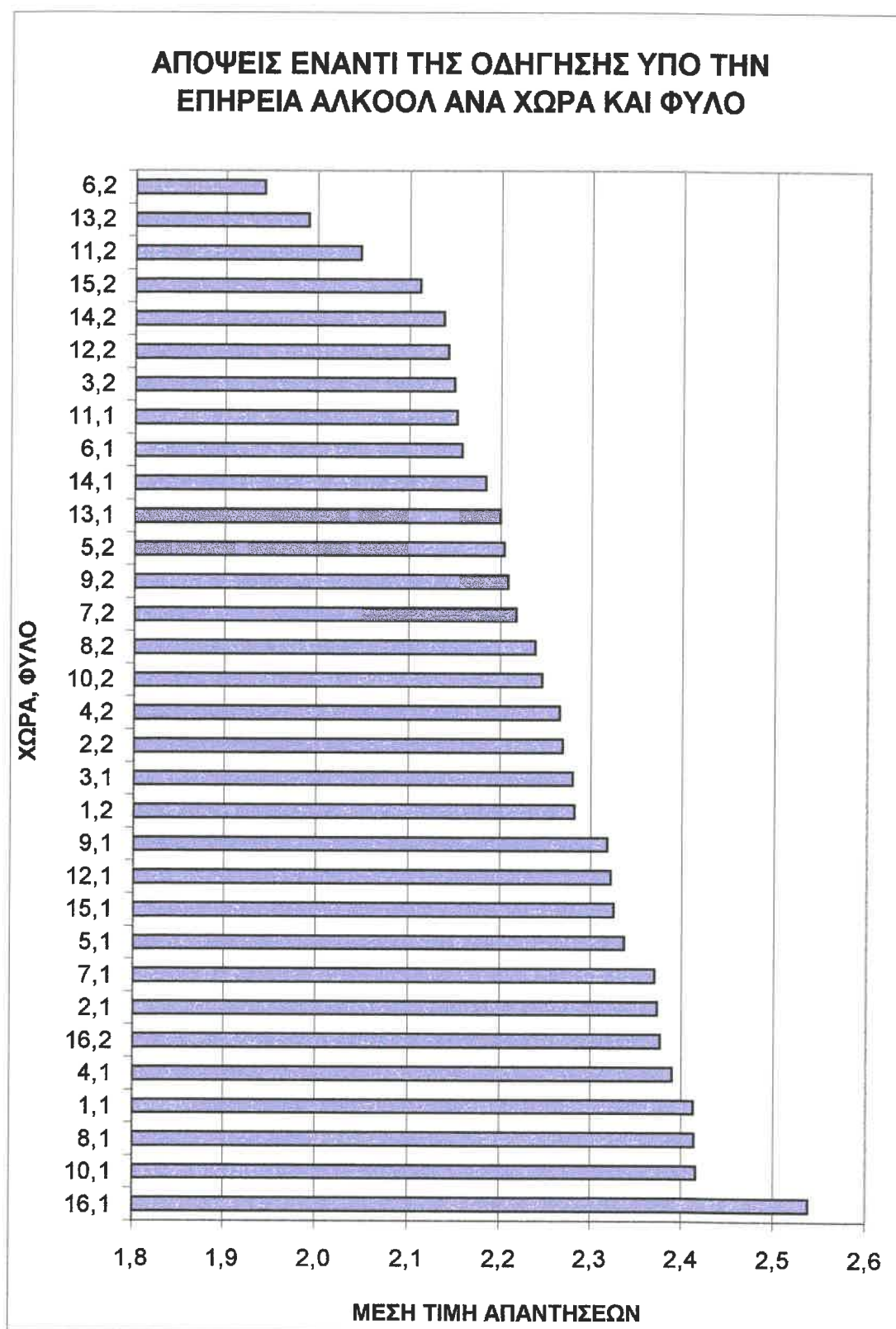
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.23 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για την οδήγηση υπό την επίρρεα αλκοόλ, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.25.

Σχήμα Π.6 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ															
1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	7,1	7,2	8,1	8,2
1,1															
1,2	99														
2,1	95	99													
2,2	99	Ο.Σ													
3,1	99	Ο.Σ													
3,2	99	99	Ο.Σ												
4,1	Ο.Σ	99	99	99											
4,2	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99									
5,1	99	99	99	99	99	99	99								
5,2	99	99	99	99	99	99	99	99							
6,1	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99						
6,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99					
7,1	95	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	95	99	99	99				
7,2	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99			
8,1	Ο.Σ	99	95	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	95	99		
8,2	99	95	99	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.24 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και φύλο.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ																
	1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	7,1	7,2	8,1	8,2
9,1	99	95	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99
9,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ
10,1	Ο.Σ	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99
10,2	99	90	99	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ
11,1	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
12,1	99	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99
12,2	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
13,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	99	95
13,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99
14,1	99	99	99	99	99	95	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99
14,2	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
15,1	99	95	95	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99
15,2	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99
16,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,2	90	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	90	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.25 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για την οδήγηση υπό την επίρρεα αλκοόλ, ανά χώρα και φύλο.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ																
9,1	9,2	10,1	10,2	11,1	11,2	12,1	12,2	13,1	13,2	14,1	14,2	15,1	15,2	16,1	16,2	
9,1																
9,2	99															
10,1	99	99														
10,2	99	95	99													
11,1	99	99	99													
11,2	99	99	99	99												
12,1	Ο.Σ	99	99	99	99											
12,2	99	99	99	Ο.Σ	99	99										
13,1	99	99	99	99	99	99	99									
13,2	99	99	99	99	99	99	99	99								
14,1	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99							
14,2	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	95						
15,1	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99					
15,2	99	99	99	95	99	99	90	99	99	99	Ο.Σ	99				
16,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99			
16,2	99	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99		

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

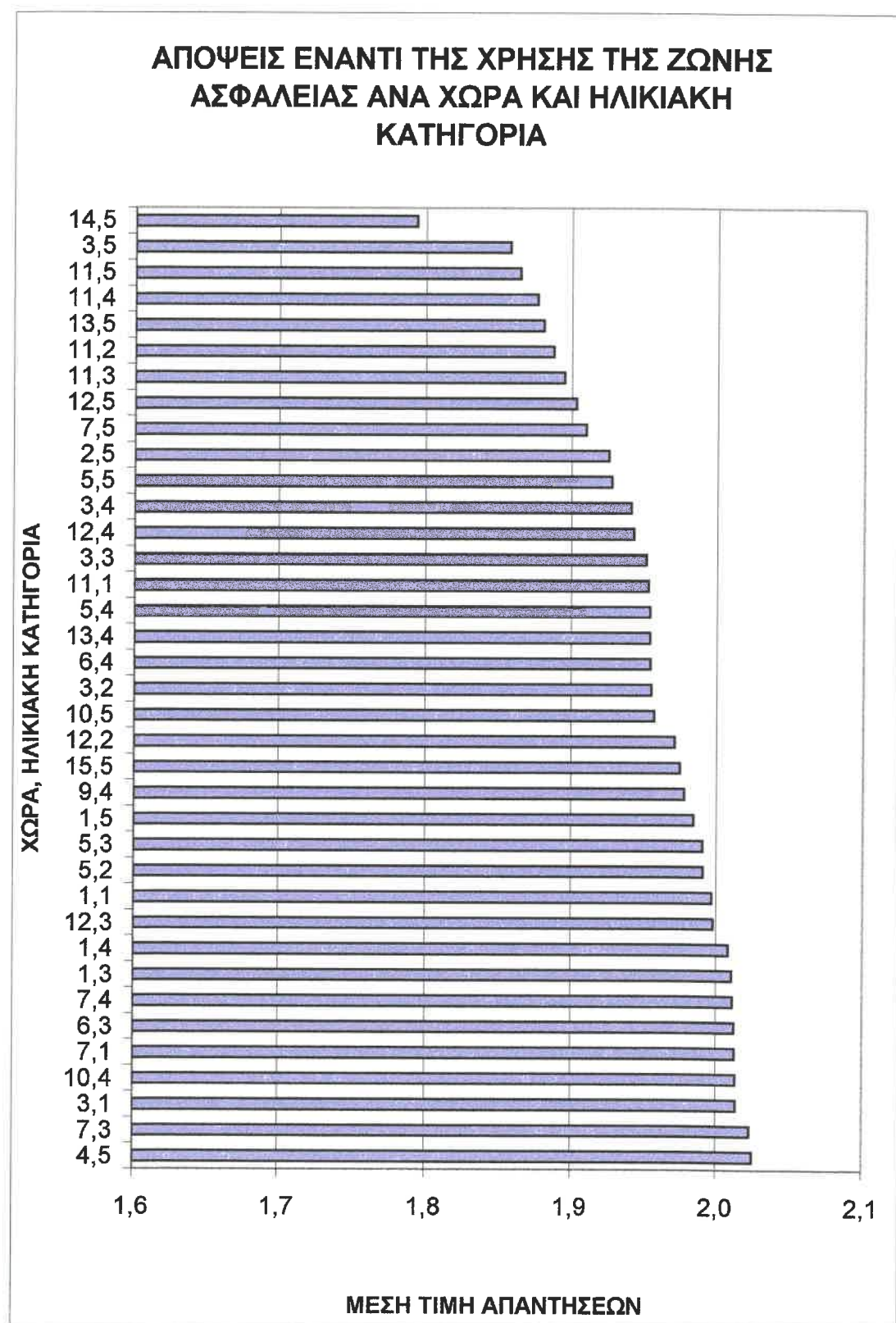
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

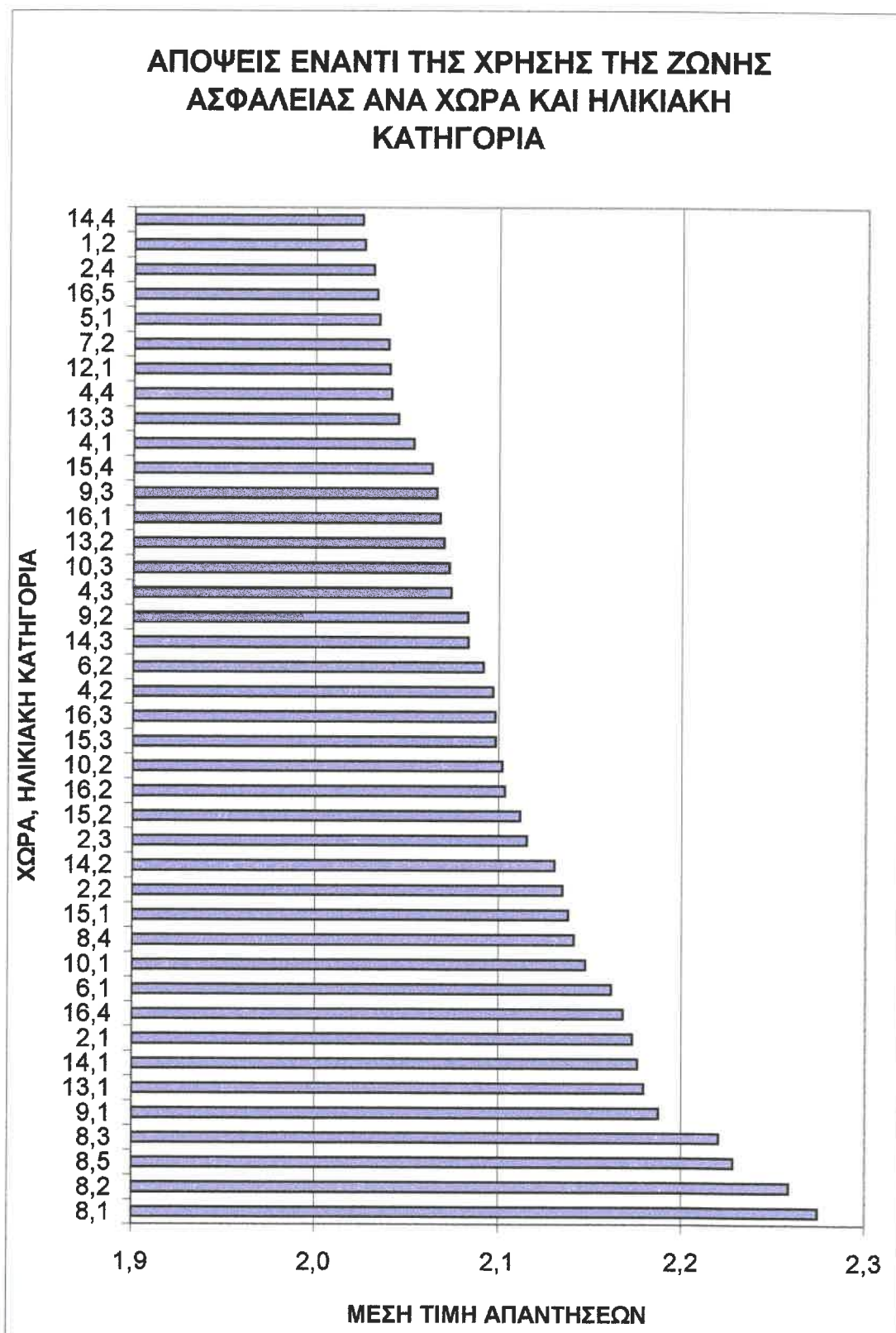
Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1

Πίνακας Π.26 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ανά χώρα και φύλο.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.35.

Σχήμα Π.7 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των ηλικιακών κατηγοριών προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.35.

Σχήμα Π.8 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και ηλικιακές κατηγορίες.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ															
1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,5
1,1															
1,2	Ο.Σ														
1,3	Ο.Σ	Ο.Σ													
1,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ												
1,5	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ												
2,1	99	99	99	99											
2,2	99	99	99	99	Ο.Σ										
2,3	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ									
2,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95								
2,5	95	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99							
3,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95						
3,2	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	95					
3,3	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	95	Ο.Σ				
3,4	Ο.Σ	99	95	95	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ			
3,5	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99		
4,1	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	
4,2	99	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	99	
4,3	95	95	95	95	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	99	99	99	99	
4,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ
4,5	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	95	99	Ο.Σ

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.27 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-1 για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
5,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
5,2	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	95	95	90	99	95	99	99	90	Ο.Σ
5,3	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	95	95	90	99	95	99	99	90	Ο.Σ
5,4	Ο.Σ	99	95	90	Ο.Σ	99	99	99	95	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	95
5,5	95	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99
6,1	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	90	95	99	99
6,2	99	99	99	99	99	95	90	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95
6,3	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	95	99	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ
6,4	Ο.Σ	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	90	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	95	95
7,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	90	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ
7,2	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ
7,3	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ
7,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	95	95	95	99	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ
7,5	95	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
8,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
8,2	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
8,3	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
8,4	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	90	99	99	99
8,5	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.28 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																		
5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
5,1																		
5,2	90																	
5,3	90	Ο.Σ																
5,4	99	90																
5,5	99	99	Ο.Σ															
6,1	99	99	99	99														
6,2	95	99	99	99	90													
6,3	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99												
6,4	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	90											
7,1	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ										
7,2	Ο.Σ	95	99	99	99	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ									
7,3	Ο.Σ	90	99	99	99	99	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ								
7,4	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ							
7,5	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99						
8,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99					
8,2	99	99	99	99	95	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ				
8,3	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ			
8,4	99	99	99	99	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99		
8,5	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	
Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών																		
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%																		
95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%																		
99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%																		

Πίνακας Π.29 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																				
	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
9,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
9,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
9,3	95	90	95	99	90	99	99	90	99	99	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99
9,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
10,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
10,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
10,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
10,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
10,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
11,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
11,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
11,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
11,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
11,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
12,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
12,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
12,3	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
12,4	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
12,5	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99

Ο.Σ. : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

97 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Ο.Σ. : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%
97 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%
99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.30 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ																			
	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
9,1	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
9,2	90	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	95	90	99	99	99	99	99	99	95	99
9,3	Ο.Σ	99	99	99	99	95	Ο.Σ	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	90	99	99	99	99	99	99
9,4	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	90	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99
10,1	99	99	99	99	99	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	90
10,2	95	99	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	90	99
10,3	Ο.Σ	99	99	99	99	95	Ο.Σ	95	99	90	Ο.Σ	95	95	99	99	99	99	99	99
10,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99
10,5	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,1	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,2	99	99	99	99	90	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,3	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,4	99	99	99	99	90	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
11,5	99	99	99	99	95	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
12,1	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99
12,2	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99
12,3	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99
12,4	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	90	99	99	95	Ο.Σ	99	99	99	99	99
12,5	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

98 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.31 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	9,1	9,2	9,3	9,4	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5
9,1																			
9,2	95																		
9,3	99	Ο.Σ																	
9,4	99	99	99																
10,1	Ο.Σ	95	99	99															
10,2	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ														
10,3	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ													
10,4	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	90												
10,5	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ											
11,1	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ										
11,2	99	99	99	99	99	99	99	99	90	95									
11,3	99	99	99	99	99	99	99	99	90	90	Ο.Σ								
11,4	99	99	99	99	99	99	99	99	95	95	Ο.Σ								
11,5	99	99	99	99	99	99	99	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ							
12,1	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	90	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95	99	99	Ο.Σ	99	95				
12,2	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ			
12,3	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ			
12,4	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	95	95	99	Ο.Σ	95		
12,5	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.32 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	1,1	1,2	1,3	1,4	1,5	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	3,1	3,2	3,3	3,4	3,5	4,1	4,2	4,3	4,4	4,5
13,1	99	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99
13,2	95	95	95	95	95	99	95	90	0.Σ	99	95	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ
13,3	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	95	0.Σ	0.Σ	0.Σ
13,4	0.Σ	95	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	99	90	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	95	99	99	95	90
13,5	95	99	99	99	90	99	99	99	99	0.Σ	99	90	90	0.Σ	0.Σ	99	99	99	99	99
14,1	99	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	90	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,2	99	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99
14,3	99	99	99	99	95	95	95	0.Σ	0.Σ	99	95	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	95
14,4	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	95	0.Σ	95	0.Σ	95	95	95	99	0.Σ	95	0.Σ	0.Σ	0.Σ
14,5	99	99	99	99	95	99	99	99	99	90	99	95	95	95	0.Σ	99	99	99	99	99
15,1	99	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	99	99	99	99	99	95	0.Σ	95	99	99
15,2	99	99	99	99	99	90	0.Σ	0.Σ	95	99	99	99	99	99	99	95	0.Σ	0.Σ	95	99
15,3	99	99	99	99	99	95	0.Σ	0.Σ	90	99	99	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	90	95
15,4	90	0.Σ	0.Σ	0.Σ	90	99	95	0.Σ	0.Σ	99	0.Σ	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ
15,5	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	0.Σ	99	95	0.Σ	0.Σ
16,1	95	0.Σ	90	90	90	99	95	0.Σ	0.Σ	99	90	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ
16,2	99	99	99	99	99	90	0.Σ	0.Σ	95	99	99	99	99	99	99	90	0.Σ	0.Σ	95	99
16,3	99	99	99	99	99	95	0.Σ	0.Σ	90	99	99	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	90	95
16,4	99	99	99	99	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99
16,5	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	95	90	0.Σ	0.Σ	90	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	99	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ	0.Σ

0.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.33 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	6,1	6,2	6,3	6,4	7,1	7,2	7,3	7,4	7,5	8,1	8,2	8,3	8,4	8,5
13,1	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
13,2	Ο.Σ	99	99	99	99	95	Ο.Σ	95	99	90	Ο.Σ	95	95	99	99	99	99	99	99
13,3	Ο.Σ	99	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99
13,4	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99
13,5	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,1	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,2	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
14,3	90	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	95	90	99	99	99	99	99	99	95	95
14,4	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	90	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99
14,5	99	99	99	95	95	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99
15,1	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
15,2	99	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	95
15,3	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99
15,4	Ο.Σ	95	95	99	99	90	Ο.Σ	99	99	95	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99
15,5	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	95	99
16,1	Ο.Σ	99	99	99	99	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99
16,2	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	95	99
16,3	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99
16,4	99	99	99	99	99	90	Ο.Σ	99	99	95	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99
16,5	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών
90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.34 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-1 για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	9,1	9,2	9,3	9,4	10,1	10,2	10,3	10,4	10,5	11,1	11,2	11,3	11,4	11,5	12,1	12,2	12,3	12,4	12,5
13,1	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
13,2	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
13,3	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	95	99	99
13,4	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	90	95	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
13,5	99	99	99	95	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ
14,1	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,2	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
14,3	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
14,4	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99
14,5	99	99	99	99	99	99	99	99	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	Ο.Σ
15,1	Ο.Σ	90	95	99	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99
15,2	90	Ο.Σ	90	99	Ο.Σ	Ο.Σ	90	99	99	99	99	99	99	99	95	99	99	99	99
15,3	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	90	99	99	99	99
15,4	95	Ο.Σ	Ο.Σ	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	95	99	99
15,5	99	95	95	Ο.Σ	99	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	90	95	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ
16,1	95	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	95	99	99
16,2	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	90	99	99	99	99
16,3	90	Ο.Σ	Ο.Σ	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99
16,4	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	95	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
16,5	95	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	90	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	99	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	Ο.Σ	95

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.35 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.

ΧΩΡΑ, ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

	13,1	13,2	13,3	13,4	13,5	14,1	14,2	14,3	14,4	14,5	15,1	15,2	15,3	15,4	15,5	16,1	16,2	16,3	16,4	16,5
13,1																				
13,2	99																			
13,3	99	O.Σ																		
13,4	99	99	95																	
13,5	99	99	99	O.Σ																
14,1	O.Σ	99	99	99	99															
14,2	O.Σ	95	99	99	99	O.Σ														
14,3	95	O.Σ	O.Σ	99	99	95														
14,4	99	O.Σ	O.Σ	O.Σ	99	99	99	O.Σ												
14,5	99	99	99	95	O.Σ	99	99	99	99											
15,1	O.Σ	95	99	99	99	O.Σ	O.Σ	90	99	99										
15,2	90	90	99	99	99	95	O.Σ	O.Σ	95	99	O.Σ									
15,3	95	O.Σ	95	99	99	95	O.Σ	O.Σ	95	99	O.Σ	O.Σ								
15,4	99	O.Σ	O.Σ	99	99	99	95	O.Σ	O.Σ	99	95	O.Σ	O.Σ							
15,5	99	95	O.Σ	O.Σ	90	99	99	95	O.Σ	95	99	99	99	90						
16,1	99	O.Σ	O.Σ	99	99	99	95	O.Σ	O.Σ	99	95	O.Σ	O.Σ	O.Σ	90					
16,2	95	O.Σ	95	99	99	95	O.Σ	O.Σ	95	99	O.Σ	O.Σ	O.Σ	O.Σ	99	O.Σ				
16,3	95	O.Σ	95	99	99	95	O.Σ	O.Σ	95	99	O.Σ	O.Σ	O.Σ	O.Σ	99	O.Σ	O.Σ			
16,4	O.Σ	99	99	99	99	O.Σ	O.Σ	95	99	99	O.Σ	O.Σ	95	95	99	95	90	90		
16,5	95	O.Σ	O.Σ	O.Σ	95	95	90	O.Σ	O.Σ	99	90	O.Σ	O.Σ	O.Σ	O.Σ	O.Σ	O.Σ	O.Σ	95	95

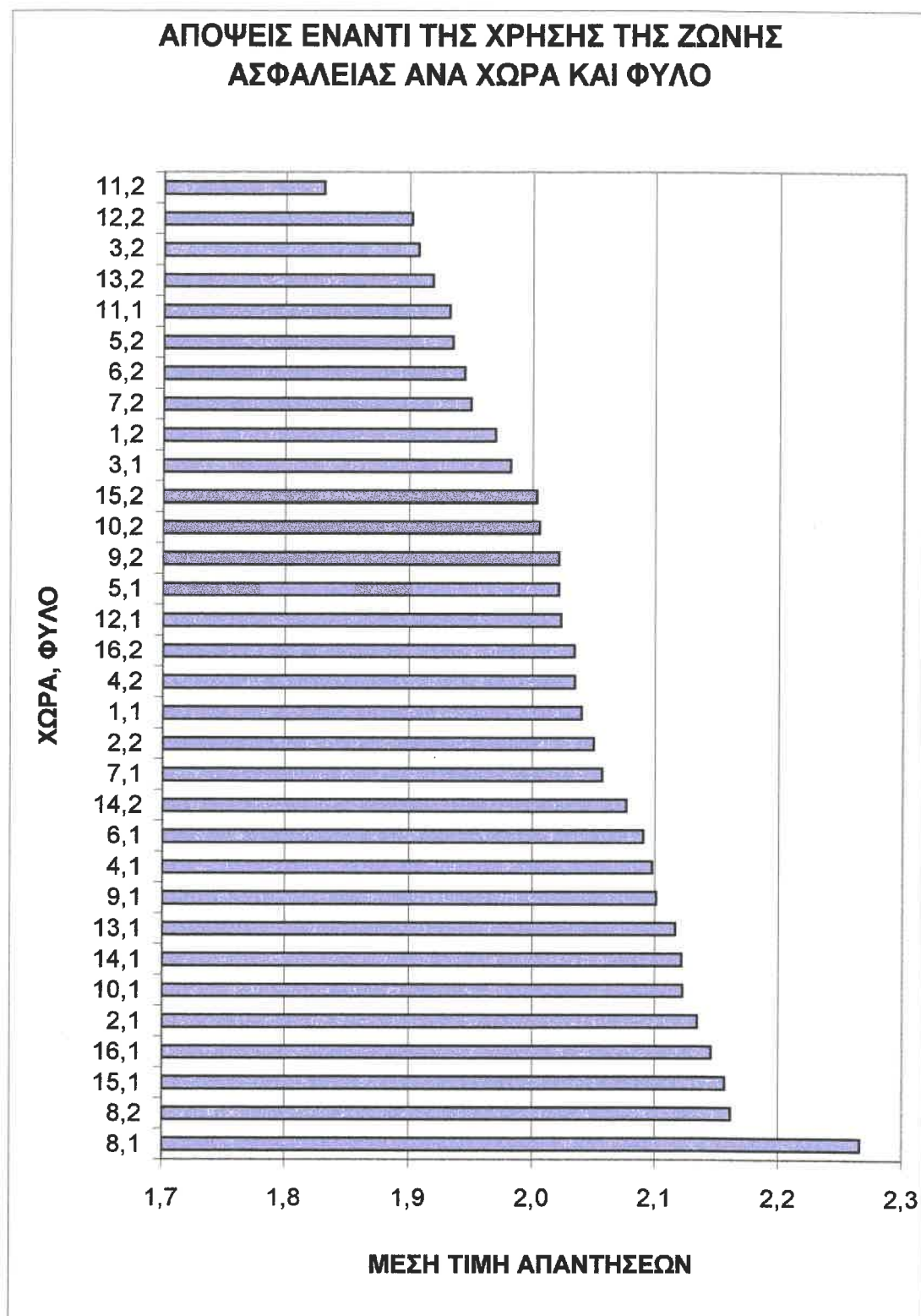
O.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, ηλικιακών κατηγοριών

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.36 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-*t* για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και ηλικιακή κατηγορία.



Υποσημείωση : Οι κωδικοί των χωρών και των φύλων προκύπτουν από τον Πίνακα 4.1. Οι τιμές του γραφήματος προκύπτουν από την εξίσωση της χρήσης της ζώνης ασφαλείας του υποκεφαλαίου 4.3.2. και παρατίθενται στον Πίνακα 4.37.

Σχήμα Π.9 : Απεικόνιση των τιμών της μεταβλητής χρήση της ζώνης ασφαλείας για διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες και για τα δύο φύλα.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ																
	1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	7,1	7,2	8,1	8,2
1,1																
1,2	99															
2,1	99	99														
2,2	O.Σ	99	99													
3,1	99	O.Σ	99	99												
3,2	99	99	99	99	99											
4,1	99	99	90	95	99	99										
4,2	O.Σ	99	99	O.Σ	99	99	99									
5,1	O.Σ	99	99	90	99	99	99	O.Σ								
5,2	99	95	99	99	99	95	99	99	99							
6,1	99	99	95	95	99	99	O.Σ	99	99	99						
6,2	99	O.Σ	99	99	90	O.Σ	99	99	99	O.Σ	99					
7,1	O.Σ	99	99	O.Σ	99	99	95	O.Σ	95	99	O.Σ	99				
7,2	99	O.Σ	99	99	95	99	99	99	99	O.Σ	99	O.Σ	99			
8,1	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99		
8,2	99	99	O.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99

Ο.Σ : Στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

90 : Στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : Στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : Στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.37 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-ι για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και φύλο.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ

	1,1	1,2	2,1	2,2	3,1	3,2	4,1	4,2	5,1	5,2	6,1	6,2	7,1	7,2	8,1	8,2
9,1	99	99	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	95	99	99	99
9,2	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	95	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	90	99	99	99
10,1	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	90	99	99	99	99	95
10,2	95	90	99	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99	99	99
11,1	99	95	99	99	99	90	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99
11,2	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99
12,1	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	95	99	99	99
12,2	99	99	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	99	90	99	99	99	99
13,1	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	95
13,2	99	95	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99
14,1	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	90	99	99	99	99	95
14,2	Ο.Σ	99	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	90	95	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99
15,1	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ
15,2	95	90	99	95	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	95	99	99	99	99
16,1	99	99	Ο.Σ	99	99	99	95	99	99	99	99	99	99	99	99	Ο.Σ
16,2	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.38 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και φύλο.

ΧΩΡΑ, ΦΥΛΟ																
9,1	9,2	10,1	10,2	11,1	11,2	12,1	12,2	13,1	13,2	14,1	14,2	15,1	15,2	16,1	16,2	
9,1																
9,2	99															
10,1	Ο.Σ	99														
10,2	99	Ο.Σ	99													
11,1	99	99	99													
11,2	99	99	99	99												
12,1	99	Ο.Σ	99	99												
12,2	99	99	99	90	99	99										
13,1	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99									
13,2	99	99	99	Ο.Σ	99	99	Ο.Σ	99								
14,1	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99							
14,2	Ο.Σ	95	99	99	99	95	99	90	99	90						
15,1	99	99	99	99	99	99	99	95	99	95	99					
15,2	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	99	99				
16,1	95	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99			
16,2	99	Ο.Σ	99	99	99	Ο.Σ	99	99	99	99	Ο.Σ	99	Ο.Σ	99		

Ο.Σ : στατιστικά μη σημαντική διαφορά μεταξύ των δυο εξεταζόμενων χωρών, φύλων

90 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 90%

95 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 95%

99 : στατιστικά σημαντική διαφορά σε επίπεδο εμπιστοσύνης 99%

Πίνακας Π.39 : Τα αποτελέσματα του ελέγχου-t για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας, ανά χώρα και φύλο.



**ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ**

Ερωτηματολόγιο

πρόσωπο με πρόσωπο συνέντευξη στο σπίτι
οδηγοί με κανονική άδεια οδήγησης αυτοκινήτου
έχοντας οδηγήσει αυτοκίνητο το τελευταίο 12μηνο
αντιπροσωπευτικό δείγμα ≥ 700 οδηγοί

A. ΚΑΡΤΕΣ**ΚΑΡΤΑ 1**

Πολύ
Αρκετά
Λίγο
Καθόλου
Δεν γνωρίζω

ΚΑΡΤΑ 3

Ισχυρά ναι
Ναι
Αδιάφορο
Όχι
Ισχυρά όχι

ΚΑΡΤΑ 5

Μικρότερο
Ίδιο
Υψηλότερο
Όχι όριο
Δεν γνωρίζω

ΚΑΡΤΑ 7

ΕΤΗΣΙΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ
Από το μέγιστο και ελάχιστο εισόδημα
στη χώρα διαιρούμενο δια 8,
δημιουργούνται οι κατηγορίες 1 – 8.

ΚΑΡΤΑ 9

Πολύ ταχύτερα
Λίγο ταχύτερα
Μέτρια
Λίγο αργότερα
Πολύ αργότερα

ΚΑΡΤΑ 11

(N = εθνική τιμή)
4 * N
2 * N
1,5 * N
1 * N
0,5 * N
0,25 * N

ΚΑΡΤΑ 2

Ισχυρά υπέρ
Υπέρ
Αδιάφορο
Κατά
Ισχυρά κατά

ΚΑΡΤΑ 4

Ποτέ
Σπάνια
Μερικές φορές
Συχνά
Πολύ συχνά
Πάντα
Δεν γνωρίζω

ΚΑΡΤΑ 6

Μια μονάδα οτινοπνεύματος
= 1/2 ποτήρι μπύρας
= 1 ποτήρι κρασιού
= 1 ποτήρι ποτού (spirit)

ΚΑΡΤΑ 8

Πολύ περισσότερο
Λίγο περισσότερο
Περίπου ίδιο
Λίγο λιγότερο
Πολύ λιγότερο

ΚΑΡΤΑ 10

Τις περισσότερες ημέρες
5 – 6 ημέρες
3 – 4 ημέρες
Λιγότερο από μια ημέρα
Ποτέ

ΚΑΡΤΑ 12

0,0 γραμμάρια ανά λίτρο
0,2 γραμμάρια ανά λίτρο
0,3 γραμμάρια ανά λίτρο
0,5 γραμμάρια ανά λίτρο
0,7 γραμμάρια ανά λίτρο
0,8 γραμμάρια ανά λίτρο
1,0 γραμμάρια ανά λίτρο

ΚΑΡΤΑ 13

Καθόλου οινόπνευμα

Λιγότερο από τώρα

Όσο και τώρα

Περισσότερο από τώρα

B. ΤΟΠΙΚΟΙ ΚΩΔΙΚΟΙ**B1. ΚΩΔΙΚΟΙ ΧΩΡΩΝ**

Γερμανία / ανατολική	1
Γερμανία / δυτική	2
Αυστρία	3
Βέλγιο	4
Ισπανία	5
Φινλανδία	6
Γαλλία	7
Ηνωμένο Βασίλειο	8
Ελλάδα	9
Ιρλανδία	10
Ιταλία	11
Ολλανδία	12
Πορτογαλία	13
Σουηδία	14
Ελβετία	15
Τσεχία	16
Σλοβακία	17
Ουγγαρία	18
Πολωνία	19
Σλοβενία	20

B3. ΚΩΔΙΚΟΙ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

SCHLESWIG-HOLSTEIN	1
HAMBURG	2
NIEDERSACHSEN	3
BREMEN	4
NORDRHEIN-WESTFALEN	5
HESEN	6
RHEINLAND-PFALZ	7
BADEN-WUERTTEMBERG	8
BAYERN	9
SAARLAND	10
BERLIN	11
SACHSEN	12
SACHSEN-ANHALT	13
THUERINGEN	14
BRANDENBURG	15

B2. ΚΩΔΙΚΟΙ ΓΛΩΣΣΩΝ

Αγγλικά	1
Γαλλικά	2
Γερμανικά	3
Ιταλικά	4
Ισπανικά	5
Πορτογαλικά	6
Τσέχικα	7
Σλοβάκικα	8
Ολλανδικά	9
Ελβετικά Γερμανικά	10
Δανικά	11
Σουηδικά	12
Ουγγρικά	13
Φινλανδικά	14
Ελληνικά	15
Πολωνικά	16
Σλοβένικα	17

MECKLEMBURG-VORPOMERN ...	16
NOROESTE	17
NORDESTE	18
MADRID	19
CENTRO E	20
ESTE	21
SUR	22
ILE DE FRANCE	23
BASSIN PARISIEN	24
NORD-PAS-DE-CALAIS	25
EST	26
OUEST	27
SUD-OUEST	28
CENTRE-EST	29
MEDITERRANEE	30

NORD-OVEST	31	WEST A	61
LOMBARDIA	32	MITTE	62
NORD-EST	33	CECHY	63
EMILIA-ROMAGNA	34	MORAVA	64
CENTRO I	35	SLOVENSKO	65
LAZIO	36	VLAANDERS	66
CAMPANIA	37	BRABANT	67
ABRUZZI-MOLISE	38	WALLONIE	68
SUD	39	GOTALAND	69
SICILIA	40	SVEALAND	70
NOORD	41	NORRLAND	71
OOST	42	DEUTSCHE SCHWEIZ	72
WEST NL	43	SUISSE ROMANDE	73
ZUID	44	SVIZZERA ITALIANA	74
NORTE	45	IRELAND	75
SUL	46	SARDEGNA	76
NORTH	47	LOUNAI-SUOMI	77
YORKSHIRE HUMBERSIDE ...	48	MUU SUOMI	78
NORTH-WEST	49	NYUGAT	79
EAST MIDLANDS	50	KELET	80
WEST MIDLANDS	51	BUDAPEST	81
EAST ANGLIA	52	CENTRALNE	82
LONDON	53	ZACHODNIE	83
SOUTH-EAST	54	POLUDNIOWE	84
SOUTH-WEST	55	WSCHODNIE	85
WALES	56	POLNOCNE	86
SCOTLAND	57	SLOVENIA	87
WIEN	58	BOPEIA	88
OST	59	KENTPIKH	89
SUDEN	60	NOTIA	90