



ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΙΑΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

Μεταπτυχιακό πρόγραμμα
ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΤΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΒΑΣΙΛΙΚΗΣ ΔΑΝΕΛΛΗ-ΜΥΛΩΝΑ

Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:

**ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΤΡΕΣ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΟΔΗΓΟΥ**

**ΜΕΛΕΤΗ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΝΑ ΣΥΜΒΑΛΛΕΙ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΛΗΨΗΣ
ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ**

ΑΘΗΝΑ, 2013

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στο πλαίσιο των σπουδών για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στον

ΕΛΕΓΧΟ ΤΟΥ ΣΤΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΥΓΕΙΑΣ

που απονέμει η Ιατρική Σχολή του Εθνικού & Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών.

Εγκρίθηκε την από την τριμελή εξεταστική επιτροπή:

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

- 1. ΔΑΡΒΙΡΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ**
- 2. ΧΛΙΑΟΥΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ**
- 3. ΧΡΟΥΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

Στον Πάνο που έφυγε πρόωρα, άδικα και τραγικά σε μια χώρα που οι επιθετικές και εγκληματικές συμπεριφορές στο δρόμο δεν αστυνομεύονται επαρκώς

Στο γιό μου Γιώργο που με αξιοθαύμαστη αξιοπρέπεια κερδίζει τον καθημερινό αγώνα της ζωής και δημιουργεί δίνοντας μου δύναμη και ελπίδα

Στο σύντροφο της ζωής μου Γιώργο Μυλωνά, συνοδοιπόρο μου στον ανηφορικό δρόμο για την αντιμετώπιση της μάστιγας των τροχαίων

Για τους νέους που πλήττονται από θανάσιμους και σοβαρούς τραυματισμούς από τροχαία, που έχουν δικαίωμα στη ζωή και υποχρέωση να το διεκδικούν καθημερινά

ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΔΑΝΕΛΛΗ-ΜΥΛΩΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ευχαριστώ τους καθηγητές Γεώργιο Χρούσο, Χριστίνα Δαρβίρη, Λίζα Βάρβολη και Ιωάννη Χλιαουτάκη που με παρακίνησαν και με ενέπνευσαν

Το Μιχάλη Γαλανάκη που με σεβασμό, συνέπεια και επαγγελματισμό στάθηκε δίπλα μου για την ολοκλήρωση της ερευνητικής μου εργασίας

Τους συμφοιτητές και συνεργάτες μου που μοιράστηκαν μαζί μου ευχάριστες και δύσκολες στιγμές. Ιδιαίτερες ευχαριστίες στον Αρτέμη, την Ξανθή, την Τότα, τη Χριστίνα και τη Μαρία που ήταν πάντα εκεί με προθυμία και ευγένεια.

Πίνακας Περιεχομένων

ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΤΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΟΔΗΓΟΥ.....	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	6
ABSTRACT.....	7
ΒΕΒΑΙΩΣΗ.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
Πίνακας 1."Η μήτρα του Haddon"	10
Πίνακας 2. Οι παράγοντες που ευθύνονται για τα τροχαία συμβάντα	11
Πίνακας 3. Τα βασικότερα αίτια τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα το 2012	13
Διάγραμμα 1. Απεικόνιση της συσχέτισης του στρες στην πρόκληση τροχαίων συμβάντων	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.1 - ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΜΕΘΟΔΟΣ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.1 - ΔΕΙΓΜΑ	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.2 - ΠΙΝΑΚΕΣ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.1 - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.2 - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ	25
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΣΥΖΗΤΗΣΗ	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	45

ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΤΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΟΔΗΓΟΥ

Μυλωνά-Δανέλλη Βασιλική², Δαρβίρη Χριστίνα¹, Χλιαουτάκης Ιωάννης³, Χρούσος Γεώργιος¹,

1. Μεταπτυχιακό πρόγραμμα "Έλεγχος του Στρες και Προαγωγή της Υγείας", Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών - Ιατρική Σχολή, Σωρανού Εφεσίου 4, 115 27, Αθήνα, Ελλάδα
2. Πρόεδρος Δ.Σ. Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς».
3. Τεχνολογικό Ίδρυμα Κρήτης, (ΤΕΙ), Ηράκλειο, Ελλάδα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Πρόβλημα: Η επιθετική οδήγηση περιλαμβάνεται στα βασικότερα αίτια των τροχαίων δυστυχημάτων Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν επαρκή δεδομένα για την επίδραση του στρες στην οδηγική συμπεριφορά. Επιπλέον έχουμε φτωχές ερευνητικές ενδείξεις για το προφίλ της προσωπικότητας του επιθετικού οδηγού.

Μέθοδος: Για την έρευνα χρησιμοποιήθηκαν μέτρα αυτοαναφοράς για την αξιολόγηση του αντιλαμβανόμενου στρες, της οδηγικής συμπεριφοράς και στοιχείων της προσωπικότητας οδηγών. Συμπληρώθηκαν 271 ερωτηματολόγια από άνδρες και γυναίκες οδηγούς.

Αποτελέσματα: Από την ανάλυση των κύριων μεταβλητών της έρευνας προέκυψε ότι το αντιλαμβανόμενο στρες του οδηγού συσχετίζεται με τη συχνότερη εκδήλωση επιθετικών οδηγικών συμπεριφορών ($p < 0,01$) ενώ φαίνεται να υπάρχει αρνητική συσχέτιση στατιστικά σημαντική μεταξύ ευσυνειδησίας και επιθετικής οδήγησης ($p < 0,01$). Επιπρόσθετα το στοιχείο του νευρωτισμοί συσχετίζεται με την επιθετική οδήγηση ($p < 0,01$). Δευτερεύουσες μετρήσεις έδειξαν ότι οι οδηγοί με την πιο συχνή αυταναφορά επικίνδυνων οδηγικών συμπεριφορών είναι οι άνδρες και με οριακή στατιστική σημαντικότητα οι οδηγοί μοτοσυκλέτας ενώ η ηλικία και το κοινωνικοοικονομικό επίπεδο δε φαίνεται να έχουν διαφοροποιητική επίδραση ως προς την επιθετική οδήγηση.

Συμπέρασμα: Όπως προέκυψε από τα ευρήματα ένα μεγάλο μέρος του δείγματος εμφανίζει επικίνδυνες και παραβατικές οδηγικές συμπεριφορές. Το στρες φαίνεται να παίζει ρόλο στη συχνότητα εκδήλωσης επιθετικής συμπεριφοράς από τον οδηγό. Πιο επιθετικοί οδηγοί

εμφανίζονται οι άνδρες με αυξημένο νευρωτισμό ενώ λιγότεροι επιθετικοί οι οδηγοί με υψηλά επίπεδα ευσυνειδησίας.

Σκοπός της μελέτης: Τα ερευνητικά ευρήματα της παρούσας μελέτης μπορούν να συμβάλλουν στην αύξηση της γνώσης για τους προσδιοριστικούς παράγοντες της επιθετικής οδήγησης και του στρες του οδηγού με σκοπό να παρακινηθούν οι αρμόδιοι φορείς για τη δημιουργία προγραμμάτων πρόληψης και μείωσης των τροχαίων δυστυχημάτων.

Λέξεις κλειδιά: επιθετική οδήγηση, οδήγηση με θυμό, στρες, στρεσογόνα γεγονότα ζωής, επιθετικότητα, προσωπικότητα και οδηγική συμπεριφορά, τροχαίες παραβάσεις

ABSTRACT

Mylona – Danelli Vassiliki ^{1,2}, , Darviri Christine ², Chliaoutakis EL.: Joannes ³, George Chrousos ^{1,2}

1. Hellenic Road Safety Institute (RSI). ‘Panos Mylonas’
2. Postgraduate Course Stress Management and Health Promotion, Athens Kapodistrian National University Medical School, Soranou Ephessiou Str. 4, GR-115-27, Athens, Greece
3. Department of Social Work, Technological Educational Institute (TEI) of Crete, Estavromenos, 71500 Heraklion, Greece

These authors contributed equally and share last authorship

Problem: Aggressive driving consists one of the major causes of traffic crashes. In Greece there is insufficient data concerning the impact of stress on driving behavior. In addition there is inadequate research evidence on the personality profile of the aggressive driver.

Methodology: In order to conduct the research measures of self-reporting were used in order to evaluate the perceived stress, driving behavior and traits related to the driver’s personality. 271 questionnaires were completed by male and female drivers.

Results: From the analysis of the main variables of the research it has been shown that the driver’s perceived stress is associated with the demonstration of higher frequency aggressive driving behaviors ($p < 0,01$), while there seems to be a statistically significant negative correlation between conscientiousness and aggressive driving ($p < 0, 01$). Additionally neuroticism is associated with aggressive driving ($p < 0,01$). Secondary measurements showed that drivers with the most frequent self-reporting of dangerous driving behaviors are the men and with borderline statistical

significance have been proved to be the motorcycle drivers. Age and socioeconomic status do not seem to have a differentiating effect on aggressive driving.

Conclusion: As demonstrated by the findings, a large part of the sample shows delinquent and risky driving behaviors. Stress seems to play a role in the incidence of aggressive driving by the driver. More aggressive drivers have proved to be the men with increased neuroticism whilst less aggressive drivers the ones with high levels of conscientiousness.

Purpose of the study: The research findings of this study may contribute to the increase of knowledge regarding the determinants of aggressive driving and driver's stress with the aim to engage relevant authorities to create programs aiming at the prevention and reduction of traffic incidents.

Keywords: aggressive driving, driving with anger, stress, stressful life events, aggression, personality and driving behavior, traffic violations



ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
ΙΑΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΤΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ»

ΒΕΒΑΙΩΣΗ

Η μεταπτυχιακή φοιτήτρια **Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά** ολοκλήρωσε τη διπλωματική εργασία της με τίτλο: **‘ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΤΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΟΔΗΓΟΥ. ΜΕΛΕΤΗ ΜΕ ΣΚΟΠΟ ΝΑ ΣΥΜΒΑΛΛΕΙ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ’.**

Στα πλαίσια των σπουδών για το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Ειδίκευσης **“Έλεγχος του Στρες και Προαγωγή της Υγείας”** της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Η παρούσα εργασία παρουσιάστηκε υπό τη μορφή δημόσιας διάλεξης στις....6/12/2013 στην Ιατρική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Κατόπιν της διαλέξεως και της προφορικής εξέτασης που πραγματοποιήθηκε, η τριμελής εξεταστική επιτροπή, ενέκρινε ομόφωνα τη διπλωματική αυτή εργασία.

Η Εξεταστική Επιτροπή

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

1. ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΔΑΡΒΙΡΗ
2. ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΛΙΑΟΥΤΑΚΗΣ
3. ΧΡΟΥΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σύμφωνα με επίσημα ευρωπαϊκά στοιχεία η Ελλάδα κατέχει τη θλιβερή πρωτιά σε τροχαία δυστυχήματα στην Ευρώπη με 116 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων, την ώρα που ο μέσος όρος της Ε.Ε. είναι 62 και χώρες όπως η Σουηδία και η Βρετανία έχουν ετησίως 25 – 30 νεκρούς /εκατομμύριο πληθυσμού. Οι νέοι οδηγοί φαίνεται να κινδυνεύουν περισσότερο καθώς τα τροχαία συμβάντα αποτελούν την **1η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 15-29**, τη **2η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 5-14** και την **3η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 30-44**. [1]. Από τα στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας προκύπτει ότι τα κυριότερα αίτια τροχαίων δυστυχημάτων είναι η **υπερβολική ταχύτητα**, η **κίνηση στο αντίθετο ρεύμα**, η **οδήγηση χωρίς σύνεση και προσοχή**, η **παραβίαση της προτεραιότητας**, η **απόσπαση προσοχής**, το **αντικανονικό πέρασμα**, η **κατανάλωση αλκοόλ** και **παράγοντες που σχετίζονται με τον οδηγό**, όπως η **κόπωση** και το **στρες**. [2]

Πίνακας 1."Η μήτρα του Haddon"

ΦΑΣΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ		ΑΝΘΡΩΠΟΣ	ΟΧΗΜΑ	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
Πριν	Πρόληψη	Ενημέρωση, Νοοτροπία, Προσωπικότητα, Ψυχολογική & Σωματική κατάσταση	Καταλληλότητα της οδού, καταλληλότητα οχήματος, πχ. φρένα, φωτισμός	Δρόμος, όρια ταχύτητας, φιλικότητα της οδού για τους πεζούς
Κατά τη διάρκεια	Αποφυγή τραυματισμού	Αντανακλαστικά, Φυσική κατάσταση	Περιοριστικοί παράγοντες: Ζώνη ασφαλείας, αερόσακος, κράνος, μέτρα ασφαλείας	Μέτρα ασφαλείας πχ. πλευρικές μπάρες της οδού
Μετά	Διατήρηση της ζωής	Γνώσεις πρώτων βοηθειών, πρόσβαση σε φροντίδα	Διευκόλυνση πρόσβασης, κίνδυνος φωτιάς	Υπηρεσίες διάσωσης, Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, πρόσβαση ασθενοφόρου

Πηγή: WHO, 2004

Το στρες του οδηγού φαίνεται να είναι παράγοντας που επηρεάζει τόσο την ψυχοσωματική του κατάσταση όσο και την οδηγική συμπεριφορά του [13]. Χαμηλά επίπεδα στρες σχετίζονται με αυξημένη συγκέντρωση και εγρήγορση σε καταστάσεις ενδεχόμενου κινδύνου. Όμως σε περιπτώσεις υψηλού στρες έχουμε τα αντίθετα αποτελέσματα καθώς δημιουργεί προβλήματα σε γνωστικές διεργασίες όπως η προσοχή, η αντίληψη και η λήψη αποφάσεων [14]. Η οδήγηση είναι μια άκρως στρεσογόνα δραστηριότητα καθώς ο οδηγός βιώνει καταστάσεις που πυροδοτούν συνεχώς το στρες. Καθώς η οδήγηση είναι μια σύνθετη δραστηριότητα το στρες ενδέχεται να επηρεάσει την κρίση του οδηγού και να οδηγήσει σε λανθασμένους χειρισμούς, βεβιασμένες κινήσεις, παρορμητικές και ενδεχομένως παραβατικές και επικίνδυνες οδηγικές συμπεριφορές. Λανθασμένοι χειρισμοί οχήματος και παραβάσεις αυξάνουν τον κίνδυνο εμπλοκής σε τροχαία ατυχήματα. [15,16,17]. Στη βιβλιογραφία οι οδηγοί που είχαν βιώσει στρεσογόνα γεγονότα ζωής είχαν αυξημένο κίνδυνο εμπλοκής σε τροχαία δυστυχήματα.

Πίνακας 2. Οι παράγοντες που ευθύνονται για τα τροχαία συμβάντα

		
Άνθρωπος		65%
Άνθρωπος και Οδός		24%
Άνθρωπος και Όχημα		4,50%
Άνθρωπος, Οδός και Όχημα		1,25%
Οδός μόνο		2,50%
Οδός και όχημα		0,25%
Όχημα μόνο		2,50%
ΣΥΝΟΛΟ		100%

Σε κάθε περίπτωση ο ανθρώπινος παράγοντας έχει μερίδιο ευθύνης για τα τροχαία συμβάντα στα ζητήματα που αφορούν στην πρόληψη των τροχαίων δυστυχημάτων όσο και στη μείωσή τους. Υπάρχουν 4 κατηγορίες ανθρώπινων παραγόντων που σχετίζονται με υψηλή συχνότητα εμπλοκής σε τροχαία συμβάντα, οι ακόλουθοι: 1) η επιδεξιότητα, 2) η εμπειρία 3) το ατομικό επίπεδο ανάπτυξης και η ωριμότητα και 4) η κοινωνική κατάσταση και ο τρόπος ζωής [4

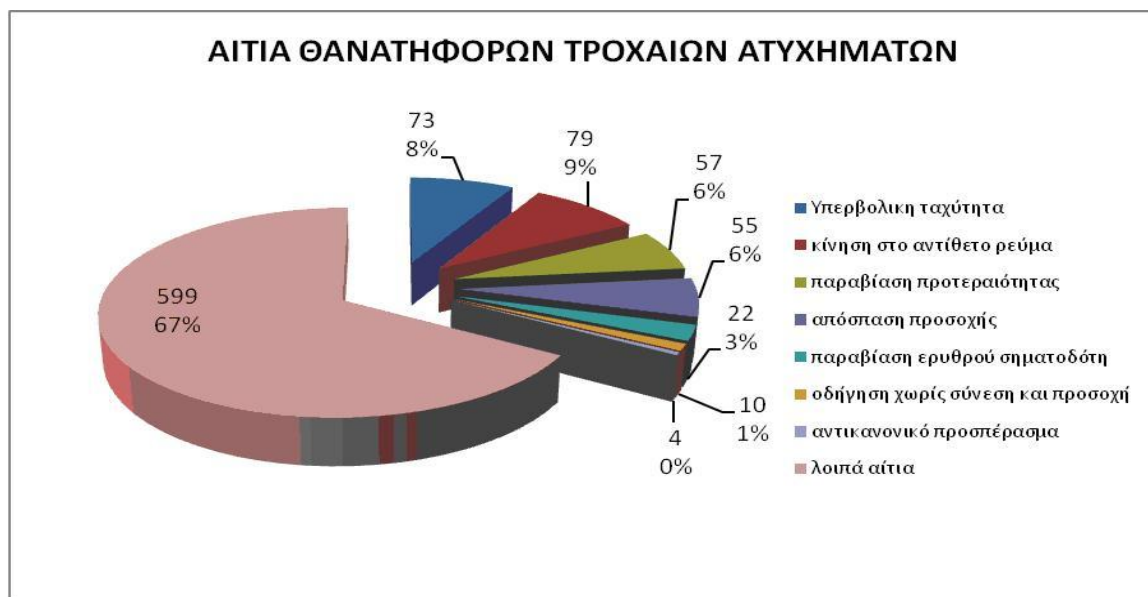
]. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι ο τρόπος ζωής, η προσωπικότητα αλλά και ο ψυχισμός του ατόμου καθορίζουν τον τρόπο οδήγησής του [5,6].

Οι Έλληνες οδηγοί έχουν χαρακτηριστεί από τους πιο επικίνδυνους και παραβατικούς καθώς υιοθετούν επιθετικό αντί για αμυντικό στυλ οδήγησης. Σε έρευνα του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (I.O.AΣ.) «Πάνος Μυλωνάς» που πραγματοποιήθηκε το 2009 σε συνεργασία με την TNS ταυτόχρονα με 12 άλλες χώρες, το 60% των Ελλήνων αναφέρει ότι έχει υποστεί επιθετική οδηγική συμπεριφορά [7] ενώ το φαινόμενο τα τελευταία χρόνια έχει κλιμακωθεί με διαστάσεις καθημερινών λογομαχιών, καυγάδων ακόμα και δολοφονιών στους δρόμους. Χαρακτηριστικά είναι τα παραδείγματα περιπτώσεων όπου οι διαφωνίες μεταξύ άγνωστων οδηγών πέρασαν σε προσωπικό επίπεδο και οδήγησαν σε σοβαρούς τραυματισμούς ακόμα και φόνο [8]. Στην ίδια έρευνα το **51%** των οδηγών δηλώνει ότι του έχουν αναβοσβήσει επιθετικά τα φώτα, το **50%** πως του έχουν κάνει επιθετικές ή προκλητικές χειρονομίες, το **47%** ότι του έκλεισαν σκόπιμα το δρόμο, το **22%** ότι κάποιος του «κόλλησε» επιθετικά, ενώ ποσοστό **9%**, το μεγαλύτερο στην **Ευρώπη**, παραδέχτηκε ότι έχει υποστεί επίθεση ή προσπάθεια σωματικής επίθεσης στο δρόμο [7]. Οι νέοι άνδρες οδηγοί (18-26 ετών) εμφανίζουν συχνότερα επιθετικές οδηγικές συμπεριφορές ενώ οι άνδρες άνω των 55 ετών εμφανίζονται πιο συγκρατημένοι στο τιμόνι [7]. Όλοι όμως οι οδηγοί ανεξαρτήτως φύλου, ηλικίας και μορφωτικού επιπέδου μπορούν να εκδηλώσουν επιθετική οδηγική συμπεριφορά αν βρεθούν σε κατάλληλες ψυχολογικές και περιβαλλοντικές συνθήκες. Η Αμερικανική Υπηρεσία Οδικής Ασφάλειας (NHTSA) ορίζει την επιθετική οδήγηση ως παράνομες ενέργειες οδήγησης όπως: η υπερβολική ταχύτητα, οδήγηση με επικίνδυνους ελιγμούς, το "κλείσιμο" των άλλων αυτοκινήτων, οι συχνές αλλαγές λωρίδας κυκλοφορίας, η άσκοπη χρήση της λωρίδας έκτακτης ανάγκης και η οδήγηση πολύ κοντά στο προπορευόμενο όχημα με σκοπό την προσπέραση και παρενόχληση του άλλου οδηγού [9]. Άλλες επιθετικές οδηγικές συμπεριφορές που συνιστούν και αγενείς τακτικές είναι η υπερβολική χρήση της κόρνας για εκδήλωση ενόχλησης, το "παίξιμο των φώτων", οι χειρονομίες και η εξύβριση. Καθώς η επιθετική οδήγηση συνιστά μία σπό τις συνηθέστερες παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και αυξάνει την πιθανότητα εμπλοκής σε τροχαία δυστυχήματα [10,11] κρίνεται αναγκαία η ανίχνευση των παραγόντων που συμβάλλουν στη ραγδαία ανάπτυξή της.

Ένα από τα συνηθέστερα παραδείγματα για την εκτίμηση και αξιολόγηση των προσδιοριστικών παραγόντων πριν κατά τη διάρκεια και μετά τη σύγκρουση είναι η λεγόμενη 'μήτρα του Haddon' που επινοήθηκε από τον Whilliam Haddon με σκοπό την υλοποίηση

προγραμμάτων πρόληψης τροχαίων συμβάντων [12]. Όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα η ψυχοσωματική κατάσταση του ατόμου καθώς και η προσωπικότητά του είναι καθοριστικής σημασίας στην πρόληψη τροχαίων συμβάντων.

Πίνακας 3. Τα βασικότερα αίτια τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα το 2012



Πηγή: Ελληνική Αστυνομία

Τα τροχαία ατυχήματα προκαλούνται από μια σειρά παραγόντων κινδύνων οι οποίοι μπορούν να ταξινομηθούν σε 3 μεγαλύτερες κατηγορίες: την ανθρώπινη συμπεριφορά, το όχημα και τις υποδομές (οδικό δίκτυο). Χωρίς αμφιβολία τη μεγαλύτερη ευθύνη έχει ο άνθρωπος καθώς φαίνεται να ευθύνεται για το 95% των τροχαίων ατυχημάτων [3]

Διάγραμμα 1. Απεικόνιση της συσχέτισης του στρες στην πρόκληση τροχαίων συμβάντων



Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο Τεχνολογίας της Μασαχουσέτης (MIT) με θέμα το στρες των οδηγών, οι συμμετέχοντες εκτέθηκαν σε συνθήκες κυκλοφορίας και το στρες τους ήταν ανάλογο με το στρες των ατόμων που κάνουν 'extreme sports'! Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι από τις βασικότερες πηγές καθημερινού στρες για τους οδηγούς κυρίως λόγω των συνεπειών που έχει μια τέτοια κατάσταση. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι φαινόμενο που παρατηρείται συχνά στις μεγαλουπόλεις και φαίνεται πως συγκαταλέγεται στους βασικότερους παράγοντες καθημερινού στρες για τους οδηγούς κυρίως λόγω των συνεπειών που έχει μια τέτοια κατάσταση [18,19]. Η παραμονή στο αυτοκίνητο και οι χαμηλές ταχύτητες είναι ιδιαίτερα στρεσογόνες για το σώμα. Η συμφόρηση στις οδικές αρτηρίες με πλήθος οχημάτων οδηγεί σε εισπνοή μεγάλων ποσοτήτων ρύπων με μακροπρόθεσμες συνέπειες στο αναπνευστικό σύστημα των οδηγών. Οι αρθρώσεις, η μέση, η πλάτη, οι καρποί και ο αυχένας του οδηγού επιβαρύνονται

επίσης κατά τη συχνή εναλλαγή επιτάχυνσης και φρεναρίσματος. Τα μπουτιλιαρίσματα στους δρόμους των μεγαλουπόλεων έχουν και οικονομικό αντίκτυπο καθώς οδηγούν σε μεγαλύτερη κατανάλωση καυσίμων. Στοιχεία που παρουσιάστηκαν στο 4ο Συνέδριο Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας, με τίτλο «Πράσινες Τεχνολογίες: Ενέργεια, Μεταφορές, Αγροτική Παραγωγή», στη Θεσσαλονίκη δείχνουν ότι κάθε χρόνο σπαταλούνται 100_δισεκατομμύρια ευρώ για καύσιμα γεγονός που καθιστά αναγκαία τη λήψη κρατικών μέτρων για τον περιορισμό αυτής της σπατάλης. Το τεράστιο αυτό ποσό αντιστοιχεί σε ποσοστό 1% του ΑΕΠ της ΕΕ ετησίως! [20] Από την άλλη οι βίαιες επιταχύνσεις από στάση ή σε κίνηση έχουν ως αποτέλεσμα τη φθορά ελαστικών και την καταπόνηση μηχανικών τμημάτων του οχήματος. Το απότομο φρενάρισμα προκαλεί πρόωρη φθορά στα τακάκια του συστήματος πέδησης και αύξηση της πιθανότητας να χάσει ο οδηγός τον έλεγχο του οχήματος.

Επιπρόσθετα, η κίνηση στους δρόμους έχει σχετιστεί με προβλήματα στην εργασία καθώς οδηγεί σε καθυστερήσεις, αναβολές και χαμένες εργατοώρες [21]. Επιπλέον η αδυναμία προσδιορισμού του χρόνου άφιξης στον προορισμό αλλά και η παραμονή σε μη κινούμενο όχημα για μεγάλη χρονική διάρκεια, δημιουργούν σύγχυση και εκνευρισμό στον οδηγό. Υπάρχουν ερευνητικές ενδείξεις που δείχνουν ότι τις ώρες αιχμής και αυξημένης κυκλοφορίας οι οδηγοί είναι πιο συχνά επιρρεπείς σε επιθετικές συμπεριφορές και παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. [22]. Είναι γεγονός ότι η ένταση που βιώνει ο οδηγός στο οδόστρωμα καθώς βρίσκεται ακινητοποιημένος, βιάζεται, πιέζεται από τον χρόνο, αλλά, παράλληλα, νιώθει ότι δεν μπορεί να ελέγξει την κίνησή του, αυξάνουν την επιθετική του συμπεριφορά!

Άλλος παράγοντας που φαίνεται να προκαλεί στρες και να εντείνει φαινόμενα επιθετικής οδήγησης είναι η αγένεια. Η αγένεια μεταξύ οδηγών είναι συχνή και αποτελεί βασικό στοιχείο εκδήλωσης επιθετικής οδήγησης. Η απομόνωση και η έλλειψη επικοινωνίας των οδηγών δεν αφήνει χώρο σε προσωπικές εξηγήσεις για τυχόν αρνητικές συμπεριφορές οδήγησης. Η οδήγηση επίσης είναι μια σύνθετη διαδικασία που απαιτεί μεγαλύτερη ευθύνη επομένως κούραση και στρες [23], γεγονότα που δε μπορούμε να τα επεξεργαστούμε σε κάθε περίπτωση με αποτέλεσμα να γινόμαστε επιθετικοί με τους άλλους.

Γεγονότα και περιστατικά απρόβλεπτα που λαμβάνουν χώρα στη διάρκεια της οδήγησης μπορεί να είναι άκρως στρεσογόνα για τον οδηγό. Ο οργανισμός μας αναγνωρίζει τα απρόβλεπτα γεγονότα ως επικείμενο κίνδυνο και ανταποκρίνεται με την έκκριση των ορμονών του στρες όπως είναι η κορτιζόλη και η ορμόνη ACTH. Η χρόνια απάντηση του οργανισμού μας σε στρεσογόνα

γεγονότα σχετίζεται με συμπεριφορικά, μεταβολικά και παθολογικά νοσήματα. [24]. Έρευνες δείχνουν ότι τα άτομα που βιώνουν έντονο στρες κατά την οδήγηση είτε σταματούν να οδηγούν είτε συνεχίζουν να οδηγούν και αναπτύσσουν φοβίες. Από τη βιβλιογραφία είναι καλά τεκμηριωμένο ότι το στρες κάνει το άτομο πιο ευερέθιστο και συμβάλλει στην υιοθέτηση επιθετικών συμπεριφορών ωστόσο ο βαθμός επίδραση του διαφέρει καθώς κάποιοι επηρεάζονται σε μεγαλύτερο βαθμό ενώ κάποιοι άλλοι εμφανίζονται πιο ανθεκτικοί. Για παράδειγμα οι γυναίκες αυτοαναφέρουν υψηλότερα επίπεδα στρες σε αρκετές μελέτες ενώ αυξημένες πιθανότητες για εμφάνιση κατάθλιψης σε σχέση με του άνδρες ωστόσο οι άνδρες εμφανίζονται συχνότερα πιο επιθετικοί οδηγοί. Δε δύναται λοιπόν να αγνοηθεί η σημασία της προσωπικότητας του ατόμου σε σχέση με την ευαλωτότητα απάντησης στο στρες και την πιθανότητα εμφάνισης επιθετικής οδήγησης. Η εκτίμηση επομένως της προσωπικότητας του ατόμου σε σχέση με το στρες και την επιθετική οδήγηση είναι απαραίτητη. Υπάρχουν μάλιστα ενδείξεις που αναφέρουν ότι η προσωπικότητα των οδηγών μπορεί να αποτελέσει προγνωστικό παράγοντα εμπλοκής σε τροχαία ατυχήματα [25] και ειδικότερα όταν στα χαρακτηριστικά της προσωπικότητας του οδηγού εντάσσονται η επιθετικότητα [26] και η ευερεθιστότητα [27]. Στη έρευνα των Pauline Gulliver και Dorothy Begg το 2007 οι συμμετέχοντες με υψηλά επίπεδα επιθετικότητας διέπρατταν πιο συχνά ρισκοκίνδυνες οδηγικές συμπεριφορές [28]. Στην έρευνα των Bahram Esmaeili, Hamid Reza Imani Far τα στοιχεία της προσωπικότητας που μπορούσαν να προβλέψουν πρόστιμα λόγω τροχαίων παραβάσεων ήταν η εξωστρέφεια, η επιθετικότητα ενώ αντίστροφη σχέση προέκυψε με την ευσυνειδησία [29]. Όσοι πιο επιθετικοί και εξωστρεφείς ήταν οι συμμετέχοντες τόσο αυξημένη ήταν η πιθανότητα να πράξουν παραβατικές συμπεριφορές και να έχουν πρόστιμο ενώ όσο πιο ευσυνειδητοι ήταν τόσο μειωμένη ήταν αυτή η πιθανότητα. Πλήθος άλλων ερευνών κρίνουν σημαντική τη μελέτη της προσωπικότητας στην αξιολόγηση του επιθετικού και επικίνδυνου οδηγού [30,31,32,33,34].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του ρόλου του αντιλαμβανόμενου στρες και των στοιχείων της προσωπικότητας στην επιθετική οδηγική συμπεριφορά. Στόχος της ακόλουθης έρευνας είναι η βαθύτερη κατανόηση των παραγόντων που συντελούν στην εκδήλωση επικίνδυνων και επιθετικών συμπεριφορών κατά την οδήγηση με επακόλουθο την πρόκληση τροχαίων δυστυχημάτων. Η ανίχνευση των παραγόντων που ενισχύουν την εκδήλωση επιθετικών συμπεριφορών συμβάλει έτσι ώστε να καταστεί πιο εφικτή η ανάπτυξη αποτελεσματικών προγραμμάτων πρόληψης και μείωσης των τροχαίων δυστυχημάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.1 - ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

- 1) Δεδομένου των στατιστικών που αναδεικνύουν τους Έλληνες οδηγούς ως επιθετικούς αναμένουμε και στο δείγμα μας υψηλή αυτοαναφορά επιθετικών οδηγικών συμπεριφορών.
- 2) Αναμένεται θετική συσχέτιση μεταξύ του αντιλαμβανόμενου Στρες των οδηγών και της υψηλής συχνότητας αυτοαναφοράς επιθετικών συμπεριφορών κατά την οδήγηση.
- 3) Όπως συμβαίνει και με παρόμοιες έρευνες για την επιθετική οδήγηση αναμένουμε ότι μεγάλος μέρος των συμμετεχόντων θα αυτοαναφέρουν επιθετικές συμπεριφορές κατά την οδήγηση. Σε σχέση με το φύλο αναμένουμε υψηλότερη συχνότητα επιθετικών οδηγικών συμπεριφορών στους άνδρες αλλά και ενδεχόμενη αύξηση της συχνότητας επιθετικών οδηγικών συμπεριφορών όσο μειώνονται οι εκπαιδευτικές βαθμίδες που έχουν συμπληρώσει οι συμμετέχοντες (Όπως συμβαίνει σε αντίστοιχες έρευνες του εξωτερικού).
- 4) Επιπλέον αναμένουμε ότι οι συμμετέχοντες από χαμηλό κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρο θα εμφανίζουν συχνότερα επιθετικές συμπεριφορές κατά την οδήγηση καθώς σύμφωνα με στατιστικές το αντιλαμβανόμενο στρες τους είναι μεγαλύτερο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΜΕΘΟΔΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.1 - ΔΕΙΓΜΑ

Η έρευνα υλοποιήθηκε σε δείγμα 272 οδηγών στο λεκανοπέδιο Αττικής ηλικίας 19-59 ετών. Εξ αυτών 53,5% ήταν άνδρες και 46,5% γυναίκες. Η μέση ηλικία τους ήταν $X=25,77$ έτη και η τυπική απόκλιση $SD=7,82$. Ως προς την οικογενειακή κατάσταση 83,10% ήταν άγαμοι, 14% έγγαμοι και 2,9% διαζευγμένοι ή χήροι. Σε σχέση με το μορφωτικό επίπεδο 1,10% ήταν απόφοιτοι δημοτικού, 1,8% απόφοιτοι γυμνασίου, 34,20% απόφοιτοι Λυκείου, 25,4% απόφοιτοι ΙΕΚ, 32% απόφοιτοι ΑΕΙ ή ΤΕΙ, 4% απόφοιτοι Μεταπτυχιακού προγράμματος και 1,5% ήταν κάτοχοι διδακτορικού τίτλου. Ποσοστό 47,8% του δείγματος δήλωσαν ότι εργάζονται ενώ 52,2% δήλωσαν άνεργοι. Το μέσο οικογενειακό ετήσιο εισόδημα του δείγματος ήταν 2358,87 ευρώ και η τυπική απόκλιση 6129,38 ευρώ. Από τους συμμετέχοντες στο δείγμα 82% οδηγεί αυτοκίνητο, 8,5% μοτοσυκλέτα ενώ 8,10% δηλώνει ότι οδηγεί και αυτοκίνητο και μοτοσυκλέτα. Σε σχέση με τα έτη εμπειρίας οδήγησης ποσοστό 22,5% του δείγματος είχε 1-2 έτη εμπειρία, 34,1% 3-5 έτη εμπειρία, 24,7% 6-8 έτη και 18,7% από 8 έτη και πάνω. Τέλος σε σχέση με τη συμμετοχή σε τροχαίο συμβάν ποσοστό 41% δήλωσε ΝΑΙ και 59% ΟΧΙ. Εξ αυτών των τροχαίων συμβάντων το 69% ήταν χωρίς τραυματισμό, 25,7% περιελάμβανε τον τραυματισμό ενός ατόμου και ποσοστό 5,3% τον τραυματισμό 2 ή περισσότερων ατόμων.

Κατωτέρω παρατίθενται πίνακες με τα στοιχεία της έρευνας:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.2 - ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1 - Απεικόνιση του μέσου όρου οδήγησης των συμμετεχόντων

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Χρόνια οδήγησης	1-2	60	22,1	22,5	22,5
	3-5	91	33,5	34,1	56,6
	6-8	66	24,3	24,7	81,3
	8-10	50	18,4	18,7	100,0
	Σύνολο	267	98,2	100,0	
Συστημικό λάθος		5	1,8		
Σύνολο		272	100,0		

Πίνακας 2 - Συμμετοχή σε οδικά ατυχήματα

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	NAI	111	40,8	41,0	41,0
	OXI	160	58,8	59,0	100,0
	Σύνολο	271	99,6	100,0	
Συστημικό Σύνολο	λάθος	1	,4		
		272	100,0		

Πίνακας 3 - Συχνότητα ατυχημάτων

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Χωρίς τραυματισμούς	78	28,7	69,0	69,0
	τραυματισμός ενός ατόμου	29	10,7	25,7	94,7
	τραυματισμός 2 ή περισσότερων ατόμων	6	2,2	5,3	100,0
	Σύνολο	113	41,5	100,0	
Συστημικό	Λάθος	159	58,5		
Σύνολο		272	100,0		

Πίνακας 4 - Τύπος οχήματος

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Αυτοκίνητο	223	82,0	82,0	82,0
	Μοτοσυκλέτα/Δίτροχο	23	8,5	8,5	90,4
	Αυτοκίνητο και Μοτοσυκλέτα	22	8,1	8,1	98,5
	Άλλο	4	1,5	1,5	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

Πίνακας 5 - Εισόδημα

	N	Ελάχιστο	Μέγιστο	Μέσος	Τυπική απόκλιση
Έσοδα νοικοκυριού	232	,00	50000,00	2358,8744	6129,37624
Έγκυρος αριθμός N (βάσει λίστας)	232				

Πίνακας 6 - Οικογενειακή κατάσταση

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Άγαμος	226	83,1	83,1	83,1
Έγκυρο Έγγαμος	38	14,0	14,0	97,1
δείγμα Άλλο	8	2,9	2,9	100,0
Σύνολο	272	100,0	100,0	

Πίνακας 7 - Εκπαίδευση

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Δημοτικό	3	1,1	1,1	1,1
Γυμνάσιο	5	1,8	1,8	2,9
Λύκειο	93	34,2	34,2	37,1
Έγκυρο Ιεκ ή Τεε	69	25,4	25,4	62,5
δείγμα ΤΕΙ Ή ΑΕΙ	87	32,0	32,0	94,5
Μεταπτυχιακό	11	4,0	4,0	98,5
Διδακτορικό	4	1,5	1,5	100,0
Σύνολο	272	100,0	100,0	

Πίνακας 8 - Εργασιακή κατάσταση

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Εργάζομαι	129	47,4	47,8	47,8
Έγκυρο Δεν εργάζομαι	141	51,8	52,2	100,0
δείγμα Σύνολο	270	99,3	100,0	
Συστημικό Λάθος	2	,7		
Σύνολο	272	100,0		

Πίνακας 9 - Έσοδα νοικοκυριού

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
,00	3	1,1	1,3	1,3
1,00	3	1,1	1,3	2,6
131,00	1	,4	,4	3,0
135,00	2	,7	,9	3,9
140,00	1	,4	,4	4,3
150,00	1	,4	,4	4,7
200,00	1	,4	,4	5,2
300,00	1	,4	,4	5,6
400,00	4	1,5	1,7	7,3
420,00	1	,4	,4	7,8
480,00	26	9,6	11,2	19,0
500,00	2	,7	,9	19,8
560,00	1	,4	,4	20,3
600,00	4	1,5	1,7	22,0
625,00	31	11,4	13,4	35,3
640,00	1	,4	,4	35,8
650,00	1	,4	,4	36,2
670,00	4	1,5	1,7	37,9
700,00	6	2,2	2,6	40,5
750,00	4	1,5	1,7	42,2
760,00	1	,4	,4	42,7
780,00	3	1,1	1,3	44,0
800,00	15	5,5	6,5	50,4
830,00	1	,4	,4	50,9
850,00	1	,4	,4	51,3
890,00	3	1,1	1,3	52,6
900,00	3	1,1	1,3	53,9
900,87	1	,4	,4	54,3
970,00	1	,4	,4	54,7
1000,00	16	5,9	6,9	61,6
1090,00	1	,4	,4	62,1
1100,00	8	2,9	3,4	65,5
1150,00	1	,4	,4	65,9
1160,00	1	,4	,4	66,4
1200,00	5	1,8	2,2	68,5
1250,00	5	1,8	2,2	70,7
1280,00	1	,4	,4	71,1

Έγκυρο
δείγμα

	1300,00	1	,4	,4	71,6
	1330,00	1	,4	,4	72,0
	1350,00	1	,4	,4	72,4
	1400,00	5	1,8	2,2	74,6
	1450,00	1	,4	,4	75,0
	1500,00	5	1,8	2,2	77,2
	1520,00	1	,4	,4	77,6
	1600,00	4	1,5	1,7	79,3
	1800,00	3	1,1	1,3	80,6
	2000,00	9	3,3	3,9	84,5
	2100,00	3	1,1	1,3	85,8
	2300,00	3	1,1	1,3	87,1
	2359,00	1	,4	,4	87,5
	2400,00	3	1,1	1,3	88,8
	2500,00	2	,7	,9	89,7
	2900,00	1	,4	,4	90,1
	3000,00	4	1,5	1,7	91,8
	3100,00	1	,4	,4	92,2
	3400,00	2	,7	,9	93,1
	3500,00	2	,7	,9	94,0
	5000,00	1	,4	,4	94,4
	7500,00	1	,4	,4	94,8
	10000,00	1	,4	,4	95,3
	15000,00	2	,7	,9	96,1
	16000,00	1	,4	,4	96,6
	22000,00	1	,4	,4	97,0
	25000,00	4	1,5	1,7	98,7
	35000,00	1	,4	,4	99,1
	45000,00	1	,4	,4	99,6
	50000,00	1	,4	,4	100,0
	Σύνολο	232	85,3	100,0	
Συστημικό	λάθος	40	14,7		
Σύνολο		272	100,0		

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

- **Perceived Stress Scale (PSS):** Η PSS είναι μια κλίμακα αυτοαναφοράς, δεκατεσσάρων σημείων που εκτιμά κατά πόσο οι καταστάσεις στη ζωή ενός ατόμου θεωρούνται στρεσογόνες. Η κλίμακα είναι σταθμισμένη στα Ελληνικά (Περιλαμβάνεται στο Ερωτηματολόγιο Καθημερινότητας - Τρόπου Ζωής - Υγείας του Μ.Π.Σ.). Για το σκοπό αυτό, οι ερωτηθέντες αξιολογούν τη συχνότητα εμφάνισης συναισθημάτων και σκέψεων, κατά τον τελευταίο μήνα, σε μια πεντάβαθμη κλίμακα Likert (από 0=ποτέ, έως 4=πολύ συχνά). Υπάρχουν επτά θετικά και επτά αρνητικά σημεία και η συνολική βαθμολογία προκύπτει από την άθροιση κάθε σκορ, μετά την αντιστροφή, όλων των θετικών σημείων (ελάχιστη συνολική βαθμολογία=0, μέγιστη συνολική βαθμολογία=56). Οι υψηλότερες βαθμολογίες υποδηλώνουν υψηλό αντιλαμβανόμενο στρες του ατόμου κατά τη διάρκεια του τελευταίου μήνα. Γίνεται μέτρηση πριν και μετά την παρέμβαση. Οι ψυχομετρικές ιδιότητες του είναι καλές για τον ελληνικό πληθυσμό.
- **The Driver Behaviour Questionnaire (DBQ):** Χρησιμοποιήθηκε το **Manchester Driver Behaviour Questionnaire** (Lawton et al., 1997; Parker et al., 1998). Οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να αναφέρουν πόσο συχνά κάνουν κάθε μία από τη λίστα με παραβάσεις και λάθη κατά την οδήγηση. Οι απαντήσεις κυμαίνονται σε μια εξαβάθμια κλίμακα από το "Ποτέ" έως το "Σχεδόν πάντα". 1 = Ποτέ 2 = Σχεδόν ποτέ 3 = Μερικές φορές 4 = Συχνά 5 = Αρκετά συχνά 6= Σχεδόν πάντα.
- **Eysenck Personality Questionnaire (EPQ).** Το EPQ είναι ένα ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση της προσωπικότητας του ατόμου. Επινόηθηκε από τους Hans Jürgen Eysenck και τη γυναίκα του Sybil B. G. Eysenck και στηρίζεται στη θεωρία των τεσσάρων ιδιοσυγκρασιών: την εξωστρέφεια, το νευρωτισμό,

Η ερευνήτρια που πραγματοποίησε το πρωτόκολλο είναι η κα Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά, κάτω από την επίβλεψη των καθηγητών κας Χριστίνας Δαρβίρη, κου Ιωάννη Χλιαουτάκη Βάρβογλη και του κου Γεωργίου Χρούσσου. Τα έξοδα που προέκυψαν από τη διενέργεια της έρευνας καλύφθηκαν από την ερευνήτρια και δεν επιβάρυναν τους συμμετέχοντες. Όλες οι προσωπικές πληροφορίες και τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν παρέμειναν απόρρητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΕΠΙΛΟΓΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.1 - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

- ✓ Νέοι, άνδρες και γυναίκες ηλικίας 19 έως 29 ετών
- ✓ Να είναι κάτοχοι διπλώματος οδήγησης αυτοκινήτου
- ✓ Να είναι ενεργοί οδηγοί τουλάχιστον ένα χρόνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.2 - ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΥ

- Να λαμβάνουν οποιαδήποτε φαρμακευτική αγωγή που σχετίζεται με ψυχικό νόσημα
- Να λαμβάνουν φαρμακευτική αγωγή που επηρεάζει την επιθετικότητα και επηρεάζει τον τρόπο οδήγησης και χειρισμού αυτοκινήτου.
- Να εφαρμόζουν κάποια τεχνική χαλάρωσης ή πρόγραμμα διαχείρισης του στρες

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Η συλλογή των στοιχείων έγινε με τη χορήγηση ερωτηματολογίων από την ερευνήτρια σε διάφορες περιοχές της Αθήνας και της περιφέρειας. Πιο συγκεκριμένα στη μελέτη συμμετείχαν άτομα από την Αθήνα, την Πάτρα, το Αγρίνιο, την Εύβοια και στρατευμένους από όλη τη χώρα.

Οι συμμετέχοντες ενημερώθηκαν ότι η έρευνα αφορά στην οδηγική συμπεριφορά. Τα συμπληρωμένα ερωτηματολόγια επεστράφηκαν στην ερευνήτρια εντός τριών ημερών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Για τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκε το στατιστικό πακέτο SPSS 18.0.

Αρχικά υπολογίστηκαν οι μέσοι όροι και οι τυπικές αποκλίσεις για τις βασικές μεταβλητές της έρευνας δηλαδή την επικίνδυνη οδήγηση, το στρες και την προσωπικότητα. Τα αποτελέσματα παραθέτονται στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

Περιγραφική Στατιστική

	N	Ελάχιστο	Μέγιστο	Μέσος	Τυπική απόκλιση
Στρες	272	17,00	69,00	48,8713	11,53312
Επικίνδυνη οδήγηση	267	25,00	80,00	48,3745	11,46006
Εξωστρέφεια	263	14,00	36,00	25,7909	3,77289
Προσήνεια	270	15,00	41,00	29,7000	4,61398
Ευσυνειδησία	270	15,00	45,00	32,2963	5,13328
Νευρωτισμός	271	9,00	38,00	23,4465	6,08306
Ανοιχτότητα	265	18,00	49,00	34,0717	5,48884
Έγκυρος αριθμός N (βάσει λίστας)	256				

Συγκεκριμένα ο μέσος όρος επικίνδυνης οδήγησης ήταν 48,37 και η τυπική απόκλιση 11,46, ο μέσος όρος στρες 48,87 και η τυπική απόκλιση 11,53, ο μέσος όρος εξωστρέφειας 25,79 και η τυπική απόκλιση 3,77, ο μέσος όρος προσήνειας 29,7 και η τυπική απόκλιση 4,61, ο μέσος όρος ευσυνειδησίας 32,30 και η τυπική απόκλιση 5,13, ο μέσος όρος νευρωτισμού 23,45 και η τυπική απόκλιση 6,08 και ο μέσος όρος ανοιχτότητας σε νέες εμπειρίες 34,07 και η τυπική απόκλιση 5,49. Στην συνέχεια υλοποιήθηκε ανάλυση ανά ερώτημα προκειμένου να διαφανεί η κατανομή του δείγματος ως προς τις συμπεριφορές επικίνδυνης οδήγησης με βάση του DBQ. Τα αποτελέσματα παραθέτονται στους παρακάτω πίνακες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11

Γίνεσαι ανυπόμονος εξαιτίας αργού οδηγού και προσπερνάς από δεξιά.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	62	22,8	22,8	22,8
	Σχεδόν ποτέ	71	26,1	26,1	48,9
	Μερικές φορές	84	30,9	30,9	79,8
	Σχετικά συχνά	40	14,7	14,7	94,5
	Αρκετά συχνά	15	5,5	5,5	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

Σε σχέση με την επιχειρούμενη προσπάθεια προσπεράσματος από δεξιά λόγω αργής κίνησης του προπορευόμενου οδηγού ποσοστό 5,5% δηλώνει ότι κάνει πολύ συχνά, 14,7% ότι το κάνει αρκετά συχνά και ποσοστό 30,9% ότι κάνει κάποιες φορές. Αθροιστικά φαίνεται ότι ένα ποσοστό 51,1% δηλαδή η πλειοψηφία του δείγματος εμφανίζει τη συγκεκριμένη συμπεριφορά η οποία αποτελεί παράβαση του ΚΟΚ. Το ποσοστό είναι αρκετά υψηλό ειδικά αν αναλογιστούμε τη συνάφεια της συγκεκριμένης οδηγικής συμπεριφοράς με τα τροχαία δυστυχήματα. Επίσης καθώς η ερώτηση ενέχει τον κίνδυνο της τάσης προς το κοινωνικά επιθυμητό ενδεχομένως αυτό το ποσοστό να είναι και μεγαλύτερο, δηλαδή ενδεχομένως να υπάρχουν και άλλα άτομα στο δείγμα που επιχειρούν τη συγκεκριμένη ενέργεια και δεν το δηλώνουν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12

Κορνάρεις για να δείξεις την ενόχληση σου σε άλλον οδηγό.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	65	23,9	23,9	23,9
	Σχεδόν ποτέ	80	29,4	29,4	53,3
	Μερικές φορές	88	32,4	32,4	85,7
	Σχετικά συχνά	31	11,4	11,4	97,1
	Αρκετά συχνά	8	2,9	2,9	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

Σχετικά με τη χρήση της κόρνας για να δείξει ο οδηγός την ενόχληση του ως προς τη συμπεριφορά κάποιου/ων άλλων οδηγών ποσοστό 32,4% δηλώνει ότι κάνει αρκετές φορές, 11,4% ότι το κάνει συχνά και ποσοστό 2,9% το κάνει πολύ συχνά. Αθροιστικά ποσοστό 46,7% χρησιμοποιεί από αρκετά ως πολύ την κόρνα του στο δρόμο. Η συμπεριφορά αυτή μολονότι δεν συνδέεται άμεσα με τροχαία συμβάντα είναι ωστόσο ενδεικτική αγανάκτησης και στρες του οδηγού και μπορεί να συνδεθεί με άλλες παραβατικές οδηγικές συμπεριφορές στη συνέχεια

ΠΙΝΑΚΑΣ 13

Εκνευρίζεσαι με άλλους οδηγούς και δείχνεις το θυμό σου.

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	50	18,4	18,4	18,4
Σχεδόν ποτέ	76	27,9	27,9	46,3
Έγκυρο δείγμα Μερικές φορές	83	30,5	30,5	76,8
Σχετικά συχνά	55	20,2	20,2	97,1
Αρκετά συχνά	8	2,9	2,9	100,0
Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 14

Ξεκινάς γρήγορα στο φανάρι για να περάσεις το διπλανό σου.

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	44	16,2	16,2	16,2
Σχεδόν ποτέ	78	28,7	28,7	44,9
Έγκυρο δείγμα Μερικές φορές	96	35,3	35,3	80,1
Σχετικά συχνά	51	18,8	18,8	98,9
Αρκετά συχνά	3	1,1	1,1	100,0
Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 15

Οδηγείς πολύ κοντά στο προπορευόμενο αυτοκίνητο, ώστε να παρακινήσεις τον άλλον οδηγό να επιταχύνει.

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	92	33,8	33,8	33,8
Σχεδόν ποτέ	82	30,1	30,1	64,0
Έγκυρο δείγμα Μερικές φορές	56	20,6	20,6	84,6
Σχετικά συχνά	40	14,7	14,7	99,3
Αρκετά συχνά	2	,7	,7	100,0
Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 16

Παραμένεις μέχρι και την τελευταία στιγμή σε λωρίδα που γνωρίζεις ότι είναι κλειστή μπροστά σου, μέχρι να αναγκαστείς να μετακινηθείς στη διπλανή.

	υχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	58	21,3	21,3	21,3
Σχεδόν ποτέ	96	35,3	35,3	56,6
Έγκυρο δείγμα	Μερικές φορές	79	29,0	85,7
	Σχετικά συχνά	32	11,8	97,4
	Αρκετά συχνά	7	2,6	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0

ΠΙΝΑΚΑΣ 17

Γλιστράς όταν φρενάρεις ή «πατινάρεις» σε ολισθηρό οδόστρωμα.

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	52	19,1	19,1	19,1
Σχεδόν ποτέ	75	27,6	27,6	46,7
Έγκυρο δείγμα	Μερικές φορές	91	33,5	80,1
	Σχετικά συχνά	49	18,0	98,2
	Αρκετά συχνά	5	1,8	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0

ΠΙΝΑΚΑΣ 18

Δεν κόβεις ταχύτητα, ακόμα και όταν υποψιάζεσαι ότι ξεπερνάς το όριο ταχύτητας.

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	106	39,0	39,0	39,0
Σχεδόν ποτέ	82	30,1	30,1	69,1
Έγκυρο δείγμα	Μερικές φορές	63	23,2	92,3
	Σχετικά συχνά	20	7,4	99,6
	Αρκετά συχνά	1	,4	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0

ΠΙΝΑΚΑΣ 19

Βγαίνεις τόσο μπροστά σε μια διασταύρωση, ώστε να εμποδίζεις την κυκλοφορία.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	124	45,6	45,8	45,8
	Σχεδόν ποτέ	83	30,5	30,6	76,4
	Μερικές φορές	43	15,8	15,9	92,3
	Σχετικά συχνά	16	5,9	5,9	98,2
	Αρκετά συχνά	5	1,8	1,8	100,0
	Σύνολο	271	99,6	100,0	
Συστημικό	λάθος	1	,4		
Σύνολο		272	100,0		

ΠΙΝΑΚΑΣ 20

Περνάς μια διασταύρωση γνωρίζοντας ότι το φανάρι έχει ήδη γίνει κόκκινο.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	113	41,5	41,5	41,5
	Σχεδόν ποτέ	99	36,4	36,4	77,9
	Μερικές φορές	47	17,3	17,3	95,2
	Σχετικά συχνά	10	3,7	3,7	98,9
	Αρκετά συχνά	3	1,1	1,1	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 21

Ξεχνάς να ελέγξεις τον πίσω καθρέφτη όταν αλλάζεις λωρίδα.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	117	43,0	43,0	43,0
	Σχεδόν ποτέ	89	32,7	32,7	75,7
	Μερικές φορές	48	17,6	17,6	93,4
	Σχετικά συχνά	14	5,1	5,1	98,5
	Αρκετά συχνά	4	1,5	1,5	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 22

Παραβλέπεις τα “Stop” και τις πινακίδες παραχώρησης προτεραιότητας. □

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	91	33,5	33,5	33,5
Σχεδόν ποτέ	88	32,4	32,4	65,8
Έγκυρο δείγμα Μερικές φορές	59	21,7	21,7	87,5
Σχετικά συχνά	29	10,7	10,7	98,2
Αρκετά συχνά	5	1,8	1,8	100,0
Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 23

Δεν ελέγχεις για τους πεζούς που διασχίζουν το δρόμο.

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	117	43,0	43,0	43,0
Σχεδόν ποτέ	93	34,2	34,2	77,2
Έγκυρο δείγμα Μερικές φορές	28	10,3	10,3	87,5
Σχετικά συχνά	23	8,5	8,5	96,0
Αρκετά συχνά	11	4,0	4,0	100,0
Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 24

Κατά την προσπέραση υποτιμάς την ταχύτητα του οχήματος που προσπερνάς.

	Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Ποτέ	90	33,1	33,2	33,2
Σχεδόν ποτέ	108	39,7	39,9	73,1
Έγκυρο δείγμα Μερικές φορές	48	17,6	17,7	90,8
Σχετικά συχνά	19	7,0	7,0	97,8
Αρκετά συχνά	6	2,2	2,2	100,0
Σύνολο	271	99,6	100,0	
Συστημικό λάθος	1	,4		
Σύνολο		100,0		

ΠΙΝΑΚΑΣ 25

Παραλίγο να χτυπήσεις ποδηλάτη στρίβοντας.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	138	50,7	50,9	50,9
	Σχεδόν ποτέ	76	27,9	28,0	79,0
	Μερικές φορές	39	14,3	14,4	93,4
	Σχετικά συχνά	13	4,8	4,8	98,2
	Αρκετά συχνά	5	1,8	1,8	100,0
	Σύνολο	271	99,6	100,0	
Συστημικό	λάθος	1	,4		
Σύνολο			100,0		

ΠΙΝΑΚΑΣ 26

Προσπερνάς κάποιον, ο οποίος δεν είχες παρατηρήσει ότι έστριβε δεξιά μπροστά σου.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	128	47,1	47,1	47,1
	Σχεδόν ποτέ	90	33,1	33,1	80,1
	Μερικές φορές	35	12,9	12,9	93,0
	Σχετικά συχνά	14	5,1	5,1	98,2
	Αρκετά συχνά	5	1,8	1,8	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 27

Παραλίγο να χτυπήσεις το προπορευόμενο όχημα στην ουρά, όταν προσπαθούσες να μπεις σε κεντρικό δρόμο.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	106	39,0	39,1	39,1
	Σχεδόν ποτέ	99	36,4	36,5	75,6
	Μερικές φορές	44	16,2	16,2	91,9
	Σχετικά συχνά	17	6,3	6,3	98,2
	Αρκετά συχνά	5	1,8	1,8	100,0
	Σύνολο	271	99,6	100,0	
Συστημικό	λάθος	1	,4		
Σύνολο			100,0		

ΠΙΝΑΚΑΣ 28

Υπερβαίνεις το όριο ταχύτητας σε κατοικημένη περιοχή, χωρίς να το συνειδητοποιείς.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	81	29,8	29,8	29,8
	Σχεδόν ποτέ	76	27,9	27,9	57,7
	Μερικές φορές	62	22,8	22,8	80,5
	Σχετικά συχνά	42	15,4	15,4	96,0
	Αρκετά συχνά	11	4,0	4,0	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 29

Υπερβαίνεις το όριο ταχύτητας σε αυτοκινητόδρομο, χωρίς να το συνειδητοποιείς.

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	71	26,1	26,1	26,1
	Σχεδόν ποτέ	81	29,8	29,8	55,9
	Μερικές φορές	64	23,5	23,5	79,4
	Σχετικά συχνά	44	16,2	16,2	95,6
	Αρκετά συχνά	12	4,4	4,4	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 30

Αγνοείς σκόπιμα το όριο ταχύτητας στον αυτοκινητόδρομο

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	85	31,3	31,3	31,3
	Σχεδόν ποτέ	86	31,6	31,6	62,9
	Μερικές φορές	55	20,2	20,2	83,1
	Σχετικά συχνά	35	12,9	12,9	96,0
	Αρκετά συχνά	11	4,0	4,0	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

ΠΙΝΑΚΑΣ 31

Αγνοείς σκόπιμα, το όριο ταχύτητας σε κατοικημένη περιοχή

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	62	22,8	22,9	22,9
	Σχεδόν ποτέ	99	36,4	36,5	59,4
	Μερικές φορές	60	22,1	22,1	81,5
	Σχετικά συχνά	45	16,5	16,6	98,2
	Αρκετά συχνά	5	1,8	1,8	100,0
	Σύνολο	271	99,6	100,0	
Συστημικό λάθος		1	,4		
Σύνολο			100,0		

ΠΙΝΑΚΑΣ 32

Δεν κόβεις ταχύτητα, ακόμα και όταν υποψιάζεσαι ότι ξεπερνάς το όριο ταχύτητας

		Συχνότητα	%Ποσοστό	Έγκυρο Ποσοστό	Αθροιστικό Ποσοστό
Έγκυρο δείγμα	Ποτέ	72	26,5	26,5	26,5
	Σχεδόν ποτέ	82	30,1	30,1	56,6
	Μερικές φορές	69	25,4	25,4	82,0
	Σχετικά συχνά	40	14,7	14,7	96,7
	Αρκετά συχνά	9	3,3	3,3	100,0
	Σύνολο	272	100,0	100,0	

Σε γενικές γραμμές φαίνεται ότι υπάρχει παραβατική και επικίνδυνη συμπεριφορά σε ένα ποσοστό που κυμαίνεται από 30%-50%. Όσον αφορά λοιπόν την πρώτη ερευνητική υπόθεση φαίνεται ότι όντως υπάρχει υψηλή αυτοαναφορά επιθετικών οδηγικών συμπεριφορών.

Σε σχέση με την 2^η ερευνητική υπόθεση ως προς τη συνάφεια του αντιλαμβανόμενου στρες με την επιθετική συμπεριφορά υλοποιήθηκε ανάλυση με το δείκτη pearson r. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης συνάφειας παραθέτονται στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 33 - Συσχέτιση Pearson

		Επικίνδυνη οδήγηση	Στρες
Επικίνδυνη Οδήγηση	Pearson Correlation	1	,432**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	267	267
Αντιλαμβανόμενο Στρες	Pearson Correlation	,432**	1
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	267	272

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

Με βάση την ανάλυση επιβεβαιώνεται μέτριας προς υψηλής έντασης θετική συσχέτιση, στατιστικά σημαντική σε επίπεδο $p < 0,01$ μεταξύ στρες και επιθετικής οδήγησης. Η συνάφεια είναι ίση με $r = +0,432$. Η ερμηνεία που μπορεί να δοθεί είναι ότι η πίεση – στρες του οδηγού δημιουργεί τις προϋποθέσεις για εκδήλωση επιθετικής οδήγησης από τον οδηγό. Η επιθετική οδήγηση μπορεί να εκδηλώνεται είτε ως μορφή αντίδρασης στις πηγές πίεσης (π.χ. περιορισμένος χρόνος, βιασύνη άφιξης στο προορισμό) είτε εκτονωτικά απέναντι στα συμπτώματα του στρες. Ενδεχομένως όμως να υπάρχει αντίστροφη σχέση δηλαδή η επιθετική οδήγηση να δημιουργεί επιπρόσθετο στρες στον οδηγό καθώς θέτει σε κίνδυνο τη σωματική του ακεραιότητα, το όχημά του και τους άλλους. Περισσότερα στοιχεία για το συγκεκριμένο εύρημα θα παρατεθούν στη συζήτηση.

Σε σχέση με την 3^η ερευνητική υπόθεση ως προς το αν το φύλο, το εισόδημα, η ηλικία και το μορφωτικό επίπεδο επηρεάζουν τα επίπεδα του στρες και την επιθετική οδήγηση υλοποιήθηκε ανάλυση διακύμανσης τα αποτελέσματα της οποίας παραθέτονται στη συνέχεια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 34

		Περιγραφική στατιστική							
		N	Μέσος	Τυπική	Std.	95% Confidence Interval		Ελάχιστ	Μέγιστο
				απόκλιση	Error	for Mean		ο	
						Lower	Upper		
						Bound	Bound		
Dbqtotal	Ανδρας	142	50,1901	11,27159	,94589	48,3202	52,0601	25,00	76,00
	Γυναίκα	124	46,2984	11,41172	1,02480	44,2699	48,3269	27,00	80,00
	Total	266	48,3759	11,48164	,70398	46,9898	49,7621	25,00	80,00
StressTotal	Ανδρας	145	50,2483	11,02178	,91531	48,4391	52,0575	17,00	69,00
	Γυναίκα	126	47,1746	11,90501	1,06058	45,0756	49,2736	19,00	69,00
	Total	271	48,8192	11,52230	,69993	47,4412	50,1972	17,00	69,00

ΠΙΝΑΚΑΣ 35

		ANOVA				
		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Dbqtotal	Ανάμεσα σε ομάδες	1002,580	1	1002,580	7,800	,006
	Μέσα στις ομάδες	33931,826	264	128,530		
	Σύνολο	34934,406	265			
StressTotal	Ανάμεσα σε ομάδες	636,919	1	636,919	4,866	,028
	Μέσα στις ομάδες	35209,221	269	130,889		
	Σύνολο	35846,140	270			

Συγκεκριμένα όσον αφορά στο φύλο, η ανάλυση έδειξε ότι οι γυναίκες βιώνουν μεγαλύτερο βαθμό στρες από ότι οι άνδρες. Η διαφορά είναι στατιστικά σημαντική σε επίπεδο $p < 0,05$. Αντίστροφα όσον αφορά στην επιθετική οδήγηση, η έρευνα μας επιβεβαιώνει τη διεθνή βιβλιογραφία ότι οι άνδρες οδηγούν πιο επιθετικά από τις γυναίκες σε επίπεδο στατιστικής σημαντικότητας $p < 0,01$. Η ερμηνεία που μπορεί να δοθεί για αυτό το γεγονός είναι ότι οι άνδρες λόγω κοινωνικής κατασκευής του ρόλου του φύλου ενδεχομένως να εμφανίζουν πιο επιθετική οδηγική συμπεριφορά με βάση τα ισχύοντα πρότυπα αρρενοπότητας (ταχύτητα, ανταγωνισμός, ρώμη, κτλ) και το αντίστροφο. Περισσότερα στοιχεία παραθέτονται για το εύρημα αυτό στη

συζήτηση.

Σε σχέση με την ηλικία διακρίναμε το δείγμα μας σε 4 ηλικιακές κατηγορίες και συγκεκριμένα 18-26 ετών, 27-35 ετών, 36-45 ετών και 46 ετών και άνω. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης διακύμανσης ως προς τα επίπεδα στρες και επιθετικής οδήγησης κάθε ηλικιακής κατηγορίας παρατίθενται στη συνέχεια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 36

Περιγραφική στατιστική									
	N	Μέσος	Τυπική	Std. Error	95% Confidence Interval for		Ελάχιστο	Μέγιστο	
			απόκλιση		Mean				
					Lower Bound	Upper Bound			
Dbqtotal	1,00	191	48,9319	12,08830	,87468	47,2066	50,6573	27,00	80,00
	2,00	46	47,0000	10,83615	1,59770	43,7821	50,2179	25,00	72,00
	3,00	17	47,1176	7,76114	1,88235	43,1272	51,1081	34,00	65,00
	4,00	10	47,2000	7,33030	2,31805	41,9562	52,4438	41,00	62,00
	Total	264	48,4129	11,48350	,70676	47,0212	49,8045	25,00	80,00
StressTotal	1,00	193	48,2124	12,64134	,90994	46,4177	50,0072	17,00	69,00
	2,00	47	50,1489	8,47241	1,23583	47,6613	52,6365	28,00	64,00
	3,00	18	51,6111	3,74384	,88243	49,7493	53,4729	45,00	58,00
	4,00	11	52,3636	4,80151	1,44771	49,1379	55,5893	46,00	59,00
	Total	269	48,9480	11,40851	,69559	47,5784	50,3175	17,00	69,00

ΠΙΝΑΚΑΣ 37

ANOVA						
		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Dbqtotal	Ανάμεσα σε ομάδες	186,516	3	62,172	,469	,704
	Μέσα στις ομάδες	34495,480	260	132,675		
	Σύνολο	34681,996	263			
StressTotal	Ανάμεσα σε ομάδες	428,201	3	142,734	1,098	,351
	Μέσα στις ομάδες	34453,071	265	130,012		
	Σύνολο	34881,271	268			

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης διακύμανσης έδειξαν ότι τόσο το στρες όσο και η επιθετική οδήγηση δεν διαφοροποιούνται στατιστικά σημαντικά με κριτήριο την ηλικία. Υπάρχει αδιαφοροποίητη επίδραση στην εμφάνιση στρες και επιθετικής οδήγησης ανεξάρτητα από την ηλικία. Το εύρημα αυτό συνάδει με τη διεθνή βιβλιογραφία στην οποία φαίνεται ότι η επιθετική οδήγηση είναι περισσότερο αποτέλεσμα χαρακτηριστικών προσωπικότητας και παιδείας παρά

χαρακτηριστικό συγκεκριμένης ηλικίας.

Τέλος όσον αφορά την επίδραση του μορφωτικού επιπέδου στα επίπεδα επιθετικής οδήγησης και στρες τα αποτελέσματα παραθέτονται στους παρακάτω πίνακες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 38

		Descriptives							
		N	Μέσος	Τυπική	Std. Error	95% Confidence Interval for		Ελάχιστο	Μέγιστο
				απόκλιση		Mean			
						Lower Bound	Upper Bound		
Dbqtotal	Δημοτικό	3	48,0000	7,00000	4,04145	30,6110	65,3890	43,00	56,00
	Γυμνάσιο	5	53,8000	5,93296	2,65330	46,4333	61,1667	48,00	63,00
	Λύκειο	91	48,9560	11,48807	1,20428	46,5635	51,3486	25,00	74,00
	Ιεκ ή Τεε	68	49,5588	10,99848	1,33376	46,8966	52,2210	30,00	80,00
	ΤΕΙ Ή ΑΕΙ	85	46,0235	11,65984	1,26469	43,5086	48,5385	26,00	76,00
	Μεταπτυχιακό	11	52,5455	14,96906	4,51334	42,4891	62,6018	35,00	79,00
	Διδακτορικό	4	47,0000	6,05530	3,02765	37,3647	56,6353	41,00	55,00
	Σύνολο	267	48,3745	11,46006	,70134	46,9936	49,7554	25,00	80,00
StressTotal	Δημοτικό	3	52,6667	3,21455	1,85592	44,6813	60,6521	49,00	55,00
	Γυμνάσιο	5	57,6000	6,22896	2,78568	49,8657	65,3343	47,00	63,00
	Λύκειο	93	50,6129	8,94066	,92710	48,7716	52,4542	28,00	63,00
	Ιεκ ή Τεε	69	45,6667	13,74309	1,65447	42,3652	48,9681	17,00	65,00
	ΤΕΙ Ή ΑΕΙ	87	48,2414	12,18555	1,30643	45,6443	50,8385	17,00	69,00
	Μεταπτυχιακό	11	53,5455	10,40542	3,13735	46,5550	60,5359	27,00	69,00
	Διδακτορικό	4	50,7500	6,23832	3,11916	40,8234	60,6766	45,00	59,00
	Σύνολο	272	48,8713	11,53312	,69930	47,4946	50,2481	17,00	69,00

ΠΙΝΑΚΑΣ 39

		ANOVA				
		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
dbqtotal	Ανάμεσα σε ομάδες	942,478	6	157,080	1,201	,306
	Μέσα στις ομάδες	33992,069	260	130,739		
	Σύνολο	34934,547	266			
StressTotal	Ανάμεσα σε ομάδες	1703,824	6	283,971	2,191	,044
	Μέσα στις ομάδες	34342,673	265	129,595		
	Σύνολο	36046,496	271			

		N	Μέσος	Τυπική απόκλιση	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Ελάχιστο	Μέγιστο
						Lower Bound	Upper Bound		
dbqtotal	Αυτοκίνητο	219	48,1918	11,58692	,78297	46,6486	49,7349	25,00	80,00
	Μοτοσυκλέτα/Δίτροχο	22	53,7273	11,84094	2,52450	48,4773	58,9773	32,00	76,00
	Αυτοκίνητο και Μοτοσυκλέτα	22	46,0455	8,15608	1,73888	42,4293	49,6617	29,00	66,00
	Άλλο	4	41,7500	11,44188	5,72094	23,5434	59,9566	30,00	53,00
	Total	267	48,3745	11,46006	,70134	46,9936	49,7554	25,00	80,00
StressTotal	Αυτοκίνητο	223	48,7040	11,63183	,77892	47,1690	50,2391	17,00	69,00
	Μοτοσυκλέτα/Δίτροχο	23	50,8261	10,94055	2,28126	46,0950	55,5571	17,00	63,00
	Αυτοκίνητο και Μοτοσυκλέτα	22	47,6364	12,01802	2,56225	42,3079	52,9649	19,00	62,00
	Άλλο	4	53,7500	6,34429	3,17214	43,6548	63,8452	46,00	61,00
	Total	272	48,8713	11,53312	,69930	47,4946	50,2481	17,00	69,00

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι όσον αφορά στο στρες υπάρχει στατιστικά σημαντική επίδραση σε επίπεδο $p > 0,05$. Η post hoc ανάλυση έδειξε ότι υψηλότερο στρες βιώνουν οι απόφοιτοι δημοτικού και γυμνασίου με όλες τις υπόλοιπες εκπαιδευτικές βαθμίδες του

ΠΙΝΑΚΑΣ 40

δείγματος προφανώς για βιοποριστικούς λόγους. Μεταξύ των αποφοίτων Λυκείου και των ανώτερων βαθμίδων δεν υπήρχε διαφοροποίηση ως προς το στρες. Αντιθέτως ως προς την επιθετική οδήγηση δεν υπήρχει στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση. Φαίνεται ότι η επιθετική οδήγηση είναι χαρακτηριστικό όλων ανεξαρτήτως μορφωτικού επιπέδου.

Στα πλαίσια της συγκεκριμένης ερευνητικής υπόθεσης εξετάσαμε και την επίδραση του είδους οχήματος στην επιθετική οδήγηση. Τα αποτελέσματα παραθέτονται στους παρακάτω πίνακες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 41

		ANOVA				
		Άθροισμα	df	Mean Square	F	Sig.
		τετραγώνων				
dbqtotal	Ανάμεσα σε ομάδες	932,533	3	310,844	2,404	,068
	Μέσα στις ομάδες	34002,013	263	129,285		
	Σύνολο	34934,547	266			
StressTotal	Ανάμεσα σε ομάδες	222,885	3	74,295	,556	,645
	Μέσα στις ομάδες	35823,612	268	133,670		
	Σύνολο	36046,496	271			

Μολονότι η ανάλυση δεν έδειξε στατιστικά σημαντικές διαφορές ούτε ως προς το στρες ούτε ως προς την επιθετική οδήγηση, θα θέλαμε να επισημάνουμε με βάση τα περιγραφικά στατιστικά ότι φαίνεται οι οδηγοί μοτοσυκλέτας να έχουν μεγαλύτερη τάση προς επιθετική οδήγηση σε σχέση με τους οδηγούς αυτοκινήτου ή τους οδηγούς αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας. Τα επίπεδα στατιστικής σημαντικότητας είναι οριακά πάνω από τα αποδεκτά όρια $p=0,068$ (0,05)

Ως προς την προτελευταία ερευνητική υπόθεση σχετικά με την επίδραση του κοινωνικοοικονομικού επιπέδου δεν φάνηκε διαφοροποιητική επίδραση ως προς το βαθμό επιθετικής οδήγησης. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης συνάφειας παρατίθενται παρακάτω.

ΠΙΝΑΚΑΣ 42

		Συσχετίσεις	
		dbqtotal	StressTotal
Εισόδημα νοικοκυριού	Pearson Correlation	,002	,114
	Sig. (2-tailed)	,972	,083
	N	228	232

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

Συγκεκριμένα η συνάφεια μεταξύ εισοδήματος και επιθετικής οδήγησης είναι σχεδόν μηδενική ενώ επίσης χαμηλή είναι η συνάφεια του εισοδήματος με το στρες. Μια εξήγηση για αυτό ενδεχομένως να βρίσκεται στο ότι οι προερχόμενοι από υψηλά κοινωνικοοικονομικά στρώματα οδηγούν μεγαλύτερου κυβισμού ή/και σπορ αυτοκίνητα και συχνά διακρίνονται από προδιάθεση

για επιθετική οδήγηση. Περισσότερες ερμηνείες θα δοθούν στα πλαίσια της συζήτησης.

Τέλος στα πλαίσια της παρούσας μελέτης υλοποιήθηκε ανάλυση σχετικά με την επίδραση των χαρακτηριστικών προσωπικότητας ως προς το στρες και την επιθετική οδήγηση. Τα αποτελέσματα παρατίθενται στη συνέχεια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 43

Επίδραση των χαρακτηριστικών της προσωπικότητας ως προς το στρες και την επιθετική οδήγηση

		Επικίνδυν η Οδήγηση	Στρες
Εξωστρέφεια	Pearson Correlation	,048	,043
	Sig. (2-tailed)	,443	,484
	N	259	263
Προσήνεια	Pearson Correlation	-,054	-,105
	Sig. (2-tailed)	,380	,085
	N	265	270
Ευσυνειδησία	Pearson Correlation	-,262**	-,303**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000
	N	265	270
Νευρωτισμός	Pearson Correlation	,267**	,509**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000
	N	266	271
Ανοιχτότητα	Pearson Correlation	-,098	-,088
	Sig. (2-tailed)	,115	,153
	N	261	265

Με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης φαίνεται να υπάρχει αρνητική συσχέτιση στατιστικά σημαντική ($r=-0,262$ / $p<0,01$) μεταξύ ευσυνειδησίας και επιθετικής οδήγησης και θετική στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ νευρωτισμού και επιθετικής οδήγησης ($r=0,267/p<0,01$). Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι οι οδηγοί που εμφανίζουν επιθετική οδήγηση έχουν αυξημένο νευρωτισμό και μειωμένη ευσυνειδησία. Το εύρημα αυτό μπορεί να μας βοηθήσει μελλοντικά στη διαμόρφωση του προφίλ του επιθετικού οδηγού και στην πρόβλεψη και αποτροπή τροχαίων δυστυχημάτων. Επίσης ενισχύοντας τα μέχρι τώρα ευρήματα της έρευνας φαίνεται ότι ο ευσυνείδητος οδηγός διαθέτει χαμηλά επίπεδα στρες. Το γεγονός αυτό ενισχύει την υπόθεση μας για την πρωτογενή σχέση στρες – επιθετικής οδήγησης και μπορεί να προσανατολίσει σε παραμβάσεις για την αντιμετώπιση του φαινομένου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε ότι το στρες του οδηγού επηρεάζει την οδηγική του συμπεριφορά καθώς όσο υψηλότερα επίπεδα στρες τόσο μεγαλύτερη ήταν η συχνότητα εμφάνισης επιθετικών οδηγικών συμπεριφορών στο δείγμα μας. Αν και πιο στρεσοαρισμένες εμφανίζονται οι γυναίκες, πιο επιθετικοί εμφανίζονται οι άνδρες οδηγοί όπως έχει προκύψει και από προηγούμενες μελέτες [35]. Στα κυριότερα ευρήματα της μελέτης συγκεταλέγεται και το γεγονός ότι οι πιο επιθετικοί οδηγοί έχουν αυξημένο νευρωτισμό και μειωμένη ευσυνειδησία. Επιπλέον οι ευσυνειδητοί οδηγοί είναι λιγότερο αγχωμένοι γεγονός που εξηγεί κατά κάποιο τρόπο και τη μειωμένη αυτοαναφορά επιθετικής οδήγησης. Το εύρημα αυτό μπορεί να μας βοηθήσει μελλοντικά στη διαμόρφωση του προφίλ του επιθετικού οδηγού και στη δημιουργία πιο στοχευμένων προγραμμάτων πρόληψης. Όπως έχει ειπωθεί και από τους Tillman & Hobbs τα στοιχεία της προσωπικότητας είναι σημαντικά και καθορίζουν το πώς οδηγεί ή ζει κάποιος. «Εάν κάποιος στην προσωπική του ζωή είναι προσεκτικός, ανεκτικός, προνοητικός και σκεπτόμενος, τότε, πιθανότατα οδηγεί με τον ίδιο τρόπο. Αν η προσωπική του ζωή στερείται αυτών των χαρακτηριστικών, τότε η οδήγησή του θα έχει πολύ μεγαλύτερο ποσοστό ατυχημάτων σε σχέση με έναν «ομόσταυλό» του, χρήστη δρόμου». [36] Στο δείγμα μας ο κοινωνικοοικονομικός παράγοντας καθώς και η ηλικία δεν είχαν διαφοροποιητική επίδραση στο στρες και τη συχνότητα των επιθετικών οδηγικών συμπεριφορών. Το γεγονός αυτό δείχνει πως όλες οι κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες έχουν ίδιο βαθμό κινδύνου επικίνδυνης και επιθετικής οδήγησης αν η ψυχολογική και συναισθηματική τους κατάσταση είναι όμοια. Σε σχέση με το τύπο οχήματος των επιθετικών οδηγών τα αποτελέσματα έδειξαν μια μικρή υπεροχή οριακά στατιστικά σημαντική με πιο επιθετικούς τους οδηγούς μοτοσυκλέτας. Δεν είναι πρώτη φορά που οι οδηγοί μοτοσυκλέτας εμφανίζονται με αυξημένη συχνότητα επιθετικής και επικίνδυνης οδήγησης. Η ευελιξία που τους προσφέρει το δίτροχο όχημα, καθώς και οι κοινωνικές νόρμες που θέλουν τους οδηγούς μοτοσυκλέτας να οδηγούν ανέμελα και γρήγορα, να φεύγουν πρώτοι με τη σήμανση του πράσινου σηματοδότη και να ξεπερνούν με ευκολία τους οδηγούς αυτοκινήτων ευθύνονται για την παραβατική και επικίνδυνη συμπεριφορά που παρουσιάζουν.

Η έρευνα μας ωστόσο έχει κάποιους περιορισμούς. Τα αποτελέσματα βασίστηκαν σε αυτοαναφορές σε αντίθεση με τις πιο αντικειμενικές κλινικές και εργαστηριακές αξιολογήσεις. Παρά το γεγονός ότι είχαμε ικανοποιητικό αριθμό συμμετεχόντων ένα μεγαλύτερο δείγμα θα βοηθούσε στη γενικευσιμότητα των αποτελεσμάτων. Επιπλέον σε έρευνες αυτοαναφοράς

αρνητικών στοιχείων όπως η επιθετική οδηγική συμπεριφορά ενέχει ο κίνδυνος της υπερτίμησης ή υποτίμησης της συμπεριφοράς από μέρους του ατόμου.

Με βάση τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας, την ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας και προγενέστερες έρευνες που διεξήχθησαν από το Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την πρόληψη και μείωση των τροχαίων δυστυχημάτων 'Πάνος Μυλωνάς', φιλοδοξούμε ότι η παρούσα έρευνα θα αποτελέσει την αρχή μιας συστηματικής προσπάθειας αντιμετώπισης των επιθετικών και παραβατικών συμπεριφορών. Τα τροχαία που αποτελούν 1η αιτία θανάτου για τις ηλικίες μέχρι 29 χρόνων συνιστούν μείζον πρόβλημα Δημόσιας υγείας με πολλαπλές επιπτώσεις για την κοινωνία και την ανάπτυξη.

Στο σύγχρονο με ποικίλα ερεθίσματα περιβάλλον σε ένα κλίμα βαθιάς οικονομικής ύφεσης οι στρεσογόνοι παράγοντες είναι αυξημένοι με απόρροια επιθετικές και παραβατικές συμπεριφορές. Η επιθετική οδήγηση είναι συνυφασμένη με μη υγιείς συμπεριφορές και αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ελλείματος κυκλοφοριακής παιδείας και πολιτισμού.

Πέραν του ζητήματος της κυκλοφοριακής αγωγής και της καλλιέργειας μιας κουλτούρας συναίσθησης ευθύνης και συνέπειας από τα πρώτα χρόνια της ζωής για την ενίσχυση ενός υγιούς υποστηρικτικού περιβάλλοντος που θα μπορέσει να αλλάξει τη νοοτροπία και τις στρεβλές συμπεριφορές της πλειοψηφίας των Ελλήνων οδηγών που έχουν αναδειχτεί οι πιο επιθετικοί οδηγοί στην Ευρώπη με συμπεριφορές που προσαρμόζονται και συμμορφώνονται όταν βρίσκονται στο εξωτερικό, ο έλεγχος και η εφαρμογή του νόμου χωρίς ανοχή, όπως και η αστυνόμευση της κυκλοφορίας αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την ενίσχυση της ασφαλούς Οδικής Συμπεριφοράς.

Το στρες αποτελεί πλέον αναπόσπαστο μέρος του σύγχρονου τρόπου ζωής που με την οικονομική κρίση επιδεινώνεται. Για να το αντιμετωπίσουμε και να αποφύγουμε τις αρνητικές συνέπειες που προκαλεί πρέπει να μάθουμε να σναγνωρίζουμε το στρες και τους πυροδοτητές του και κυρίως να μάθουμε να υιοθετούμε τεχνικές που μειώνουν ή εξαλείφουν τις συνέπειες του παθολογικού στρες

Γενικότερα, η διαχείριση του στρες αποτελεί ουσιαστική συνιστώσα της αγωγής και προαγωγής της υγείας που θα πρέπει να αντιμετωπισθεί οργανωμένα και συστηματικά σε επίπεδο πολιτείας και πολιτών αποσκοπώντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, την ανάπτυξη και την κοινωνική ευημερία, έχοντας συμβάλει σε ένα ασφαλές οδικό περιβάλλον που θα αλλάξει την εικόνα και τις θλιβερές στατιστικές στη χώρα μας, τα νούμερα που πίσω τους κρύβουν ανθρώπους

και όνειρα που δεν πραγματοποιήθηκαν. Η αντιμετώπιση ενός πολυπαραμετρικού, πολυπαραγοντικού ζητήματος απαιτεί συμμαχίες και οργανωμένη συστηματική αντιμετώπιση για να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. World Health Organization. World Health Report 2008: primary Health Care (Now More Than Ever)
2. National Highway Traffic Safety Administration.(2009).Aggressive driving enforcement. Strategies for implementing best practices.
3. Keith,K.,MTerentacoste,L Depue, T.Giranda E.Huckaby,B.Tbarguen,B.Kantowitz,W.Lum and T.Wilson (2005). Roadway Human Factors and Behavioral Safety in Europe. Federal Highway Administration.Report FJWA-PS-05-005.US.Department of transportation,Washington.D.C.European Road Assessment Programme - EuroRAP AISBL
4. Elander J, West R,French D.Behavioral correlates of individual differences in road traffic crash risk: An examination of methods findings.Psychol Bull 1992,113:279-294
5. Gregerson NP, Berg HY. Lifestyle and accidents among young drivers. Accident and Analysis and Prevention.1994, 26:297-294
6. Berg.H.Y.1994. Lifestyle, traffic and young drivers. VTI rapport No 398A, Linkoping, Sweden
7. RSI. Panos Mylonas Courtesy on the road. (2009).Αθήνα
8. Road Rage:How to Avoid AggressiveDriving. AAA Foundation for Traffic Safety. 607 14th Street, NW, Suite 201, Washington, DC 20005 www.aaafoundation.org
9. National Highway Traffic Safety Administration
10. Barbara Krahé, Ilka Fensk. (2002), Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car
11. Bianchi, A., Summala, H., 2004. The genetics of driving behavior: parents' driving style predicts their children's driving style. *Accid. Anal. Prev.* 36, 655–659.
12. Peden, World Health Organization. Ed. by Margie (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization.
13. Hill, J., Boyle, L., Driver stress as influenced by driving maneuvers and roadway conditions,Transportation Research, Part F, 10 (2007), 177–186.

14. Kolich, M., Wong Reiger, D., Emotional stress and information processing ability in the context of accident causation, *International Journal of Industrial Ergonomics*, 24(1999)].
15. Parry, M.H., (1968) *Aggression on the Road*, London: Tavistock
16. Dianne Parker, James T. Reason, Antony S. R. Manstead' Stephen G. Stradling. (1995) *Driving errors, driving violations and accident involvement*. Institute of Ergonomics and Human Factors. Volume 38, Issue 5
17. . L.R. Hartley, J. El Hassani. (1994). Stress, violations and accidents. Institute for Research into Safety and Transport, Department of Psychology, Murdoch University, South St, Western Australia 6150. *Applied Ergonomics* Volume 25, Issue 4, August 1994, Pages 221–23.
18. Gee, G., Takeuchi, D., Traffic stress, vehicular burden and well-being: A multilevel analysis, *Social Science & Medicine*, 59 (2004), 405–414.
19. Hill, J., Boyle, L., Driver stress as influenced by driving maneuvers and roadway conditions, *Transportation Research, Part F*, 10 (2007), 177–186
20. 4ο Συνέδριο Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας, με τίτλο «Πράσινες Τεχνολογίες: Ενέργεια, Μεταφορές, Αγροτική Παραγωγή», στη Θεσσαλονίκη
21. Lagarde, E., Chastang, J, Gueguen, A., Coeuret-Pellicer, M., Chiron, M., & Sylviane, L. (2004). Emotional stress and traffic accidents: The impact of separation and divorce. *Epidemiology*, 15(6), 762-766.
22. Gee, G. C., Takeuchi, D. T. (2004). Traffic stress, vehicular burden and well-being: A multilevel analysis. *Social Science & Medicine* 59(2): 405-414.
23. Howard, A., and Joint, M., 1994, "Fatigue and Stress in Driving," The Automobile Association
24. Vitaliano PP, Scanlan JM, Krenz C, Schwartz RS, Marcovina SM. (1996). Psychological distress, caregiving, and metabolic variables. *J Gerontol B Psychol Sci Soc Sci*. 1996 Sep;51(5):P290-9.
25. Aristides I. Ferreira, Luis F. Martínez and M. Adelina Guisand (2009). Risky behavior, personality traits and road accidents among university students. *European Journal of Education and Psychology*, Vol. 2, N° 2 (Págs. 79-98)

26. D. Cellar ,Z . Nelson and c .Yorke, "The five-factor model and drivingbehavior: personality and involvement in vehicular accidents , " .Department of Psychology, DePaul University, Chicago, IL 60614, USA PsycholRep .J . , Vol .86 , no . 2 ,pp .454-6 , Apr . 2000
27. Robert West James Elander, Davina Frenc, 2001
28. Pauline Gulliver, Dorothy Begg (2007) Personality factors as predictors of persistent risky driving behavior and crash involvement among young adults. *InjPrev* 2007;13:376-381 doi:10.1136/ip.2007.015925
29. Bahram Esmaeili, Hamid Reza Imani Far, Hossein Hosseini, Mohammad Sharifi. (2002). The Relationship between Personality Characteristics and Driving Behavior. Word Academy of a Science, Engineering and Technology 672012.
30. F . Guo , "Individual driving risk analysis using naturalistic driving data , "3rd Int . Conf. on Road Safety and Simulation , Indianapolis , USA , 14-16, Sep , pp.66-74 .2011.
31. G . Matthews , I.J. Deary and M.C.Whiteman , " Personality traits , "2nd ed. individual differences .J . , vol.30. no .1, pp.20-27. 2003.
32. N. Jiang , J. Fleiter and M . King , "Big-five personality factors affecting driving behaviors , "Emergency Management and Management Sciences (ICEMMS) , 2nd IEEE Int .Conf. pp. 500 – 505.2011
33. D. Cellar ,Z . Nelson and c .Yorke, "The five-factor model and driving behavior: personality and involvement in vehicular accidents , " .Department of Psychology, DePaul University, Chicago, IL 60614, USA PsycholRep .J . , Vol .86 , no . 2 ,pp .454-6 , Apr . 2000
34. N .Taylor , " Personality and driving behavior, "Jopie van Rooyen & Partners SA (pty) Ltd. 2010.
35. Mizell, L. (1997). Aggressive driving. Washington, D.C.: American Automobile Association Foundation for Traffic Safety
36. Tillman, W. A., & Hobbs, G. E. (1949). The accident prone automobile driver: a study of the psychiatric and social background. *American Journal of Psychiatry*, **106**, 321-331



ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ-ΙΑΤΡΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ «ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΣΤΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ»

ΒΕΒΑΙΩΣΗ

Η μεταπτυχιακή φοιτήτρια Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά ολοκλήρωσε τη διπλωματική εργασία της με τίτλο ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΤΟ ΣΤΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ στα πλαίσια των σπουδών της για το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Ειδίκευσης “Έλεγχος του Στρες και Προαγωγή της Υγείας” της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Η παρούσα εργασία παρουσιάστηκε υπό τη μορφή δημόσιας διάλεξης στις..... στην Ιατρική Σχολή του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Κατόπιν της διαλέξεως και της προφορικής εξέτασης που πραγματοποιήθηκε, η τριμελής εξεταστική επιτροπή, ενέκρινε ομόφωνα τη διπλωματική αυτή εργασία.

Η Εξεταστική Επιτροπή

Ονοματεπώνυμο

Υπογραφή

1. Χριστίνα Δαρβίρη

2. Γεώργιος Χρούσος

3. Ιωάννης Χλιαουτάκης