

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών

Αστυνομικές Σπουδές

Πτυχιακή Εργασία



**Αναζητώντας την Παιδεία και τις Γνώσεις των Μαθητών της
Ε' και Στ' Τάξης Δημοτικού στην Οδική Ασφάλεια**

Σταύρος Κυριάκου

**Επιβλέπων Καθηγητής
Δρ. Λάμπρος Καούλλας**

Δεκέμβριος 2019

©Σταύρος Κυριάκου, 2019

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών

Αστυνομικές Σπουδές

Πτυχιακή Εργασία

**Αναζητώντας την Παιδεία και τις Γνώσεις των Μαθητών της
Ε' και Στ' Τάξης Δημοτικού στην Οδική Ασφάλεια**

Σταύρος Κυριάκου

**Επιβλέπων Καθηγητής
Δρ. Λάμπρος Καούλλας**

Η παρούσα πτυχιακή εργασία υποβλήθηκε προς μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων για απόκτηση πτυχιακού τίτλου σπουδών στις Αστυνομικές Σπουδές από τη Σχολή Οικονομικών Επιστημών του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

Δεκέμβριος 2019

Περίληψη

Ο θάνατος ενός παιδιού από τροχαίο δυστύχημα, αναμφίβολα συνταράσσει συθέμελα το κράτος και την κοινωνία γενικότερα. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διαπιστωθεί μέσα από πρωτογενή έρευνα, η Γνώση και η Παιδεία που έχουν αποκτήσει τα παιδιά της ηλικίας των 10 και 11 ετών ή της Ε' και Στ' Δημοτικού σε θέματα Τροχαίας Ασφάλειας στην Κύπρο.

Οι συγκεκριμένες ηλικιακές ομάδες, θεωρούνται ο προθάλαμος από την παιδική στην εφηβική ηλικία και η εκπαίδευση αποτελεί σημαντικό παράγοντα, ούτως ώστε να αποφευχθούν πιθανοί κίνδυνοι στο οδικό σύστημα της Κύπρου. Τα παιδιά αρχίζουν να περπατούν προς το σχολείο χωρίς βοήθεια, να κινούνται με ποδήλατα ή ακόμα να μεταφέρονται με οχήματα. Από την επαγγελματική μας εμπειρία, παρατηρήσαμε ότι αυτό γινόταν χωρίς να τηρούνται βασικοί κανόνες από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η έρευνα για αυτή την εργασία σχεδιάστηκε και οργανώθηκε με σκοπό να διερευνήσει σε πιο βαθμό τα παιδιά αυτών των ηλικιών διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις και την πολύτιμη τροχαία παιδεία.

Προς τον σκοπό αυτό ζητήθηκε η συμβολή του Γραφείου Στατιστικής και Χαρτογράφησης του Αρχηγείου Αστυνομίας, όπου παρουσιάστηκαν στατιστικά δεδομένα, για την περίοδο 2010-2018 με ενεχόμενα σε τροχαία δυστυχήματα, παιδιά της συγκεκριμένης ηλικίας. Από την ανάλυση των στατιστικών διαπιστώθηκε ότι το πρόβλημα κτίζεται σε 3 πυλώνες, όπως η πεζή διακίνηση, διακίνηση με αυτοκίνητο και διακίνηση με ποδήλατο.

Ακολούθως η έρευνα προχώρησε με βάση τους 3 προαναφερθέντες πυλώνες και δημιουργήθηκε ένα ερευνητικό εργαλείο (ερωτηματολόγιο). Αυτό κατασκευάστηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να πληροί όλες τις διαδικασίες και έτυχε έγκρισης αρχικά, από το Κέντρο Εκπαιδευτικής Έρευνας και Αξιολόγησης. Στη συνέχεια, προωθήθηκε προς το Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας το οποίο έστειλε στον ερευνητή και την σχετική έγκριση. Τα δεδομένα λήφθηκαν από 8 σχολεία (δημόσια και ιδιωτικά) σε όλη την Κύπρο πλην της Λευκωσίας, όπου έλαβαν μέρος συνολικά 305 παιδιά της Ε' και Στ' Δημοτικού και από τα δυο φύλα.

Από την ανάλυση των δεδομένων του ερωτηματολογίου, έχει δηλωθεί ότι τα παιδιά που διακινούνται πεζά μέσα στο οδικό δίκτυο, διατρέχουν μεγάλο κίνδυνο να εμπλακούν σε τροχαίο δυστύχημα, αφού παρατηρείται ότι υπάρχει σε μεγάλο βαθμό έλλειψη βασικών

γνώσεων. Όσο αφορά και τον 2^ον πυλώνα όταν επιβαίνουν σε αυτοκίνητα, δηλώθηκε ότι, αφομοιώνουν κακές συνήθειες και παραδείγματα από τους ίδιους τους γονείς, όπως αναφέρεται στην Θεωρία της Μάθησης του Albert Bandura.

Στο τέλος της πτυχιακής εργασίας εντοπίζονται με λεπτομερή περιγραφική ανάλυση, όλες οι πτυχές που εντοπίζονται στο ερευνητικό εργαλείο.

Summary

The death of a child in a car accident is undoubtedly an event that shakes the State at its core and the society at large. The purpose of the paper is to establish, through primary research, certain conclusions in terms of the level of Education and Understanding of children at ages 10 and 11 year old (5th and 6th grade Elementary school) in terms of road safety and of certain means of transportation in Cyprus.

The above age range is considered the stepping stone from the child to adolescent and education is an important factor to understand, take caution and avoid plausible dangers from the transportation system. Children begin to walk to school with no help, move around with bicycles or being transported in motor vehicles sometimes without being fully aware of the mass transit code. The research was planned and organized with the purpose of establishing the degree that children of this age range have the necessary knowledge and valuable education.

Towards establishing the above goal the contribution of the Research and Development Department at Police Headquarters was given wherefrom statistical data were provided for the period 2010-2018 with occurred accidents where children of the previously said ages were involved. Through an analysis of the statistical data it was established that the core problems can be stratified in 3 pillars/modes of transportation namely pedestrian, car transportation and bicycle riding.

The search, structured along the 3 pillars, went forward to develop a research tool (Questionnaire). The questionnaire was structured in such a way in order to fulfil standard practices and procedures and was approved by the Center for Educational research and Evaluation. Thereafter the questionnaire was submitted to the Ministry of Education and Culture, Sport and Youth which has ratified the research methodology. The questionnaire was utilized to extract data from 8 schools in Cyprus (public and private) where 305 children (of both sexes) of the target group have provided their feedback.

Having analyzed the data from the above questionnaire, a first conclusion arises that pedestrian children using the pedestrian network are prone to be involved in a traffic accident as they lack basic safety knowledge. As far as the 2nd pillar when children are passengers to motor vehicles as stated they mimic and encompass bad habits and examples of driving behavior from their parent drivers. This conclusion is also stated in the theory of Albert Bandura.

Towards the end of the research paper the reader will be provided with details on the questionnaire methodology and rational along with data analysis.

Ευχαριστίες

Με την ολοκλήρωση της πτυχιακής μου, οφείλω να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες αρχικά στη σύζυγο μου Μαρία Κυριάκου και στα παιδιά μου Θεόδωρο και Εβελίνα Κυριάκου, για την απόλυτη στήριξη και την υπομονή που έδειξαν καθ' όλη την φοίτηση μου.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω προς την εκπαιδευτικό Δημοτικής Εκπαίδευσης κ. Κασσάνδρα Γεωργίου, για τη συνεχή επιστημονική καθοδήγηση που μου παρείχε για την διαμόρφωση και παρουσίαση των ερωτηματολογίων, από την οπτική γωνία των παιδιών, αλλά και των συμβουλών που μου έδωσε για τη σωστή διαμόρφωση της έρευνας.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου Δρ. Λάμπρο Καούλλα για τον χρόνο, την βοήθεια, την υπομονή, την καθοδήγηση και τις συμβουλές του, για να ολοκληρωθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο η παρούσα πτυχιακή έρευνα.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	1
Κεφάλαιο 1	3
Εντοπισμός προβλήματος	3
1.1 Προσπάθειες Αστυνομίας Κύπρου	5
1.2 Στρατηγικές αρμόδιου Υπουργείου για εμπέδωση της Οδικής Ασφάλειας	6
Κεφάλαιο 2	8
Βιβλιογραφική Επισκόπηση	8
2.1 Στατιστικά στοιχεία	8
2.1.1 Στατιστικά στοιχεία με ενεχόμενα παιδιά ηλικίας 10 και 11 ετών σε τροχαία δυστυχήματα	9
2.1.2 Αριθμός θανατηφόρων δυστυχημάτων στη Κύπρο	11
2.1.3 Βαθύτερη ανάλυση των θανατηφόρων δυστυχημάτων στην Κύπρο	13
2.1.4 Συμπεράσματα από τους πίνακες	15
2.2 Σημασία της μάθησης	16
2.2.1 Θεωρία της Κοινωνικής Μάθησης (Albert Bandura)	16
2.2.2 Ρόλος Γονέα	17
2.2.3 Ρόλος Εκπαιδευτικού	18
2.2.4 Γνωστική Ανάπτυξη των Παιδιών (Jean Piaget)	20
2.3 Παράγοντες Κινδύνου	23
2.3.1 Ηλικία	23
2.3.2 Μετακινήσεις παιδιών πεζά	23
2.3.3 Μετακινήσεις παιδιών με ποδήλατα	24
2.3.4 Επιβάτες σε αυτοκίνητο	25
Κεφάλαιο 3	27
Μεθοδολογία Έρευνας	27
3.1 Σκοπός της έρευνας	27
3.2 Διατύπωση ερευνητικών υποθέσεων	27
3.3 Επιλογή δείγματος	27
3.4 Δειγματοληπτικό εργαλείο	28
3.1.5 Πιλοτικός Έλεγχος	28
3.6 Ηθική δεοντολογίας και τρόπος πρόσβασης στο σχολείο	29
3.7 Εγκυρότητα και Αξιοπιστία	30
3.8 Αδυναμίες της έρευνας	30

Κεφάλαιο 4	33
Αποτελέσματα έρευνας.....	33
4.1 Δημογραφικά στοιχεία.....	34
4.2 Εμπέδωση των γνώσεων για την οδική ασφάλεια.....	35
4.3 Κυκλοφοριακή Αγωγή και Παιδιά.....	42
4.4 Γνώσεις και γενικές υποχρεώσεις των παιδιών	43
Κεφάλαιο 5	50
Ανάλυση αποτελεσμάτων	50
5.1 Επιβάτες σε αυτοκίνητο.....	50
5.2 Πεζή διακίνηση.....	53
5.3 Μετακινήσεις με ποδήλατο.....	55
5.4 Άλλα ευρήματα και σήματα τροχαίας	55
Κεφάλαιο 6	58
Επίλογος.....	58
Παράρτημα Α	60
Α.1 Αναλυτικό Σχέδιο Έρευνας.....	60
Α.2 Άδεια για διεξαγωγή έρευνας από το Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας	65
Α.3 Έντυπο Ενημέρωσης Γονέα/Κηδεμόνα	67
Α.4 Έντυπο Συγκατάθεσης Γονέα/Κηδεμόνα	69
Α.5 Έντυπο Ενημέρωσης Διεύθυνσης Σχολείου	70
Α.6 Βεβαίωση Επιβλέποντα Καθηγητή.....	72
Α.7 Ερωτηματολόγιο	73
Βιβλιογραφία.....	77

Πίνακες

Πίνακας 1: Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών κατά ιδιότητα για την περίοδο 2010-2018	9
Πίνακας 2: Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών σε σχέση με την κυριότερη αιτία πρόκλησης, για την περίοδο 2010-2018.....	10
Πίνακας 3: Επιβάτες μοτοσυκλέτας σε σχέση με τη χρήση προστατευτικού κράνους, για την περίοδο 2010–2018.	11
Πίνακας 4: Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών ανά φύλο για την περίοδο 2010-2018	11
Πίνακας 5: Αριθμός νεκρών από την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας μέχρι το 2018.....	12
Πίνακας 6: Αριθμός νεκρών στην Ε.Ε ανά εκατομμύριο κατοίκους για το 2018.....	13
Πίνακας 7: Αριθμός νεκρών σε σχέση με την ζώνη ασφαλείας για την περίοδο 2014-2018 ...	14
Πίνακας 8: Αριθμός νεκρών σε σχέση με το κράνος κατά την περίοδο 2014-2018.....	14
Πίνακας 9: Επιβάτες αυτοκινήτων σε σχέση με τη χρήση ζώνης ασφαλείας, για την περίοδο 2010–2018	26
Πίνακας 10: Αριθμός μαθητών ανά σχολείο που έλαβαν μέρος στην έρευνα	33

Γραφήματα

Γράφημα 1: Αριθμός παιδιών στην έρευνα ανά φύλο.....	34
Γράφημα 2: Αριθμός παιδιών ανά τάξη	35
Γράφημα 3: Επιβάτες σε αυτοκίνητο	35
Γράφημα 4: Ζώνη ασφαλείας.....	36
Γράφημα 5: Γονείς σε σχέση με την ζώνη ασφαλείας	37
Γράφημα 6: Συμπεριφορά οδηγού.....	37
Γράφημα 7: Χρήση κινητού τηλεφώνου από τον οδηγό.....	38
Γράφημα 8: Ποδήλατο και κράνος.....	39
Γράφημα 9: Συμπεριφορά παιδιών στο πεζοδρόμιο και στις διαβάσεις πεζών	39
Γράφημα 10: Μπαίνουν στο δρόμο τρέχοντας για να προλάβουν να διασταυρώσουν.....	40
Γράφημα 11: Υποχρέωση γονέων προς τα παιδιά σε σχέση με την ζώνη ασφαλείας	41
Γράφημα 12: Μάθηση ζώνης ασφαλείας	41
Γράφημα 13: Κυκλοφοριακή αγωγή και παιδιά.....	42
Γράφημα 14: Διασταύρωση δρόμο από το πίσω μέρος των σταθμευμένων αυτοκινήτων	43
Γράφημα 15: Υποχρεώσεις παιδιών σχετικά με το κράνος και την ζώνη ασφαλείας.....	44
Γράφημα 16: Έλεγχος του δρόμου πριν την είσοδο τους σε αυτόν	45
Γράφημα 17: Προειδοποιητικές πινακίδες	45
Γράφημα 18: Φώτα τροχαίας διάβασης πεζών «Γρηγόρης».....	46
Γράφημα 19: Απαγορευτικές πινακίδες	46
Γράφημα 20: Διασταύρωση δρόμου χωρίς βεβαιότητα	47
Γράφημα 21: Γνώση για την χρήση ζώνη ασφαλείας	47
Γράφημα 22: Είσοδος στο αυτοκίνητο από την σωστή πλευρά.....	48
Γράφημα 23: Γνώσεις σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής	49

«Η εκπαίδευση είναι το πιο ισχυρό όπλο για να αλλάξεις τον κόσμο»

“Νέλσον Μαντέλα”.

Την πτυχιακή μου την αφιερώνω αποκλειστικά στα ανήλικα θύματα των τροχαίων δυστυχημάτων.

Εισαγωγή

Κάθε μέρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, περισσότερα από τριάντα παιδιά τραυματίζονται σοβαρά και δύο χάνουν την ζωή τους σε τροχαίες συγκρούσεις, ενώ περισσότερα από 8.100 πέθαναν την τελευταία δεκαετία. Ο αντίκτυπος αυτών των θανάτων και των τραυματισμών που μεταβάλλουν τη ζωή στις οικογένειες και τις κοινότητες είναι ανυπολόγιστος. Ιδιαίτερα τα παιδιά, είναι ευάλωτοι χρήστες των οδών ¹.

Στόχος της έρευνας είναι η διερεύνηση της γνώσης και της παιδείας που έχουν τα παιδιά της ηλικίας των 10 και 11 ετών σε θέματα τροχαίας ασφάλειας, ποιες οι πρακτικές ακολουθούνται από το κράτος και ποιες πρακτικές εφαρμόζει η Αστυνομία για την σωστή διαπαιδαγώγηση των παιδιών.

Η έρευνα χωρίζεται σε 5 κεφάλαια. Στο 1^ο κεφάλαιο, παρουσιάζεται το πρόβλημα με τα παιδιά της συγκεκριμένης ηλικίας που ενέχονται σε τροχαία δυστυχήματα. Επίσης παρουσιάζεται και οι στρατηγικές ακολουθούνται από τους 2 επηρεαζόμενους φορείς, την Αστυνομία και το Υπουργείο Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας.

Στο 2^ο κεφάλαιο, γίνεται η βιβλιογραφική επισκόπηση όπου παρουσιάζεται σε τρία υπό κεφάλαια. Στο πρώτο υπό κεφάλαιο παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία που λήφθηκαν από το Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης του Αρχηγείου Αστυνομίας και γίνεται περαιτέρω ανάλυση αυτών των στατιστικών στοιχείων σε άτομα μεγαλύτερης ηλικίας, και της μη εμπέδωσης της οδικής συνείδησης. Στο δεύτερο υπό κεφάλαιο γίνεται αναφορά στο θεωρητικό κομμάτι της έρευνας, όπου αναπτύσσεται η θεωρία της μάθησης του Bandura και πως αυτή συνδέεται με τον ρόλο του γονέα και του εκπαιδευτικού. Ακόμα παρουσιάζεται η γνωστική ανάπτυξη των παιδιών μέσα από τον του Piaget. Καταλήγοντας το τρίτο υπό κεφάλαιο γίνεται αναφορά στους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα παιδιά, όπως της πεζής διακίνησης, επιβαίνοντες σε αυτοκίνητο και μετακινήσεις με ποδήλατο.

Στο 3^ο κεφάλαιο αναπτύσσεται η μεθοδολογία της έρευνας μέσα από την χρήση του ερωτηματολογίου, καθώς και όλες οι διαδικασίες που τήρησε ο ερευνητής για να λάβει ορθότερα αποτελέσματα. Το κεφάλαιο καταλήγει στις αδυναμίες που παρουσιάστηκαν κατά την διεξαγωγή της έρευνας.

Στο 4^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας μέσα από περιγραφική στατιστική όπου παρουσιάζονται γραφήματα, με όλες τις απαντήσεις που ερωτηματολογίου.

¹ European Transport Safety Council (2018). Reducing child deaths on European roads. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH_34.pdf. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 10/12/2019

Καταλήγοντας στο 5^ο κεφάλαιο περιγράφεται η ανάλυση των αποτελεσμάτων της έρευνας μέσα από τα ερευνητικά ερωτήματα η οποία εστιάζεται στους τρεις βασικούς πυλώνες. Τέλος το κεφάλαιο 5 καταλήγει στον επίλογο.

Κεφάλαιο 1

Στο υπό αναφορά κεφάλαιο, παρουσιάζεται η εμπλοκή των παιδιών ηλικίας 10 και 11 ετών σε τροχαία δυστυχήματα. Επίσης γίνεται αναφορά και στις προσπάθειες που καταβάλουν οι αρμόδιοι φορείς, όπως η Αστυνομία και το αρμόδιο Υπουργείο, για εμπέδωση της οδικής Ασφάλειας με απώτερο σκοπό τον περιορισμό αυτού του νοσηρού φαινομένου.

Εντοπισμός προβλήματος

Αναντίρρητα, η πρόκληση θανάτου ή σωματικών βλαβών σε ένα παιδί από τροχαίο δυστύχημα, θα έχει αλυσιδωτές καταστροφικές συνέπειες για την ίδια του την οικογένεια αλλά και για όλα τα μέλη της κοινωνίας γενικότερα². Ενδεικτικά με το θάνατο ενός παιδιού πέραν από την καταστροφή της ίδιας της οικογένειας, η κοινωνία στερείται και 2 άλλες γενιές τις οποίες το παιδί δεν πρόλαβε να δημιουργήσει, δηλαδή των παιδιών του κατά την ενηλικίωση και των παιδιών, των παιδιών του όταν θα βρισκόταν στη μέση ηλικία.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, τα τροχαία δυστυχήματα κατατάσσονται ως η 1^η αιτία θανάτου, και η κύρια αιτία νοσηρότητας και αναπηρίας, ιδιαίτερα σε άτομα νεαρής ηλικίας. Η επιβάρυνση που επιφέρουν τα οδικά τροχαία δυστυχήματα είναι υπερβολικά υψηλή αν υπολογίσει κανείς ότι σε αυτά περιλαμβάνονται οι θάνατοι, το κόστος θεραπείας και αποκατάστασης. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας,³ η οικονομική ετήσια επιβάρυνση των τροχαίων δυστυχημάτων ανέρχεται περίπου στο 2% του Μεικτού Εθνικού Προϊόντος.

Υπολογίζεται ότι περισσότερα από 180.000 παιδιά κάτω των 15 ετών κάθε χρόνο, έχουν εμπλοκή σε τροχαία δυστυχήματα, ενώ σε εκατοντάδες χιλιάδες προκαλούνται μόνιμες αναπηρίες. Σε άτομα μεγαλύτερης ηλικίας, 1.100.000 άνθρωποι σε παγκόσμιο επίπεδο χάνουν την ζωή τους, ενώ παράλληλα 5.000.000 υφίστανται μόνιμες αναπηρίες. Αυτό καθιστά την Οδική Ασφάλεια ένα ιδιαίτερα σημαντικό παγκόσμιο ζήτημα⁴. Είναι πλέον εύκολα αντιληπτό ότι τα προαναφερθέντα δεδομένα προκαλούν δέος.

² European Child Safety Alliance (2004). Priorities for CHILD SAFETY. Agenda for Action in the European Union. σ.8

³ World Health Organization (2004). Road Safety's No Accident. A Brochure World Health. www.who.int/world-health-day. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 22/09/2019.

⁴ Ο.π.

Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι τα παιδιά ανήκουν στην κατηγορία οδικών χρηστών (κυρίως όταν είναι πεζά στο δρόμο), η οποία εκτίθεται σε μεγάλο βαθμό στο οδικό περιβάλλον, με αποτέλεσμα ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης να την χαρακτηρίζει ως ευπαθή ομάδα πληθυσμού⁵.

Με αφορμή την εμπλοκή παιδιών σε τροχαία δυστυχήματα, παρουσιάζονται πιο κάτω άρθρα από ιστοσελίδες για να κατανοηθεί το πρόβλημα που επικρατεί στην Κύπρο. Τα άρθρα αναφέρονται στην εμπλοκή παιδιών ηλικίας 10 και 11 ετών, που συμβάλλουν στην κατανόηση του προβλήματος⁶.

Σχετικά άρθρα:

- *Στα μαύρα η Κύπρος: Χάθηκαν δύο αθώες ψυχές σε θανατηφόρο στη Λεμεσό. Δυστυχώς, βρήκαν ακαριαίο το θάνατο δύο 11χρονα κορίτσια τα οποία προφανώς δεν έφεραν ζώνη ασφαλείας, ενώ το ένα εκτινάχθηκε και καταπλακώθηκε από το αυτοκίνητο*⁷.
- *Τραγωδία με 10χρονο αγγελούδι. Νέο θύμα της ασφάλτου, ο μόλις 10 ετών Ανδρέας Παναγιώτου, ο οποίος χτυπήθηκε από διερχόμενο αυτοκίνητο έξω από το σπίτι του, ενώ προσπαθούσε να διασταυρώσει από το ένα στο άλλο πεζοδρόμιο*⁸.
- *Στη Λευκωσία για νοσηλεία μετά το τροχαίο η 11χρονη. Από τη σύγκρουση τραυματίστηκε σοβαρά η 11χρονη συνεπιβάτης της μοτοσικλέτας. Τόσο ο 22χρονος οδηγός της μοτοσικλέτας όσο και η 11χρονη δεν έφεραν προστατευτικά κράνη*⁹.
- *Επί του πιεστηρίου: «Το χαμόγελο της Νελίνας που έσβησε με τον πιο άδικο τρόπο-Από τα μικρότερα θύματα της ασφάλτου»*¹⁰. Να σημειωθεί ότι το θανατηφόρο αυτό δυστύχημα, επεσυνέβη κατά την συγγραφή της παρούσας ερευνητικής εργασίας και

⁵ Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) (1998). Safety of Vulnerable Road Users. Scientific Expert Group on the Safety of Vulnerable Road Users (RS7). France, σ.10.

⁶ Παπαναστασίου, Κ. & Παπαναστασίου, Ε. (2005). Η Μεθοδολογία Εκπαιδευτικής Έρευνας. Λευκωσία.

⁷ Καθημερινή (2018). Στα μαύρα η Κύπρος: Χάθηκαν δύο αθώες ψυχές σε θανατηφόρο στη Λεμεσό. <http://www.kathimerini.com.cy/gr/kypros/sobaro-troxaio-ta-ximerwmata-ston-aytokinitodromo-leykosias-%E2%80%93-lemesoy>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 21/09/2019.

⁸ Sigmalive (2017). Τραγωδία με 10χρονο αγγελούδι. <https://www.sigmalive.com/news/local/413606/tragodia-me-10xrono-aggeloudi-synelifthi-o-24xronos-odigos>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 21/09/2019.

⁹ CyprusTimes (2019). Στη Λευκωσία για νοσηλεία μετά το τροχαίο η 11χρονη. Φωτογραφίες από τη σκηνή. <https://cyprustimes.com/kypros/kinonia/sti-leykosia-gia-nosileia-meta-to-trochaio-i-11chroni-fotografies-apo-ti-skini/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 21/09/2019.

¹⁰ Reporter (2019). Το χαμόγελο της Νελίνας που έσβησε με τον πιο άδικο τρόπο-Από τα μικρότερα θύματα της ασφάλτου. <http://www.reporter.com.cy/police/article/596097/to-chamoglo-tis-nelinas-poy-esbise-me-ton-pio-adiko-tropo-apo-ta-mikrotera-thymata-tis-asfaltou>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 12/12/2019.

δεν αναφέρεται στα στατιστικά που λήφθηκαν από το Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης του Αρχηγείου Αστυνομίας (2019).

Είναι γεγονός ότι η διαμόρφωση οδικής συνείδησης δεν αρχίζει όταν το παιδί είναι σε ηλικία που μπορεί να εξασφαλίσει άδεια οδήγησης μοτοσικλέτας και αυτοκινήτου. Η διαμόρφωση οδικής συνείδησης αρχίζει από την πρώτη στιγμή που θα βάλουμε ένα βρέφος στο αυτοκίνητο, θα συνοδεύσουμε ένα παιδί στο νηπιαγωγείο, θα επιλέξουμε να πάρουμε ένα παιδί σε έναν υπαίθριο χώρο παιχνιδιού. Δυστυχώς σύμφωνα με το ερευνητικό πρόγραμμα “Social Attitude to Road Traffic Risk in Europe 2002-04” στο οποίο συμμετέχουν 23 ευρωπαϊκές χώρες και το οποίο μελετά τη νοοτροπία, τις απόψεις και την καταγεγραμμένη συμπεριφορά των οδηγών, η Κύπρος κατατάσσεται ως η τρίτη χειρότερη χώρα σε ό,τι αφορά την επικινδυνότητα της νοοτροπίας και συμπεριφοράς των οδηγών της ¹¹.

Η ορθή και υπεύθυνη οδική συμπεριφορά είναι αναμφίβολα θέμα γνώσης και μάθησης. Συνεπώς, διδάσκεται. Μέχρι σήμερα το έργο της ενημέρωσης στα παιδιά για θέματα που άπτονται της ασφάλειά τους στο δρόμο, αφηνόταν αποκλειστικά στην Αστυνομία Κύπρου και στις διαλέξεις που έκανε κατά καιρούς. Επίσης τα παιδιά διδάσκονταν από το σχολείο, ενώ ρόλο διδασκαλίας κατέβαλαν και οι ίδιοι οι γονείς, σχετικά με την ενημέρωση των παιδιών τους.

1.1 Προσπάθειες Αστυνομίας Κύπρου

Η Αστυνομία Κύπρου μέσω του Τμήματος Τροχαίας Αρχηγείου υιοθετεί και υλοποιεί το Εθνικό Σχέδιο Αστυνόμευσης στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας, το οποίο αναπροσαρμόζεται από την ηγεσία της Αστυνομίας. Το εν λόγω Σχέδιο βασίζεται, στη σύσταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2004, για την επιβολή του νόμου στον τομέα της Οδικής Ασφάλειας, θέτοντας κατευθυντήριες γραμμές που έχουν ως βασικό πυλώνα την Οδική Ασφάλεια ¹².

Οι κύριοι τομείς περιλαμβάνουν τη μείωση των τροχαίων συγκρούσεων, την αξιοποίηση Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής, εκπόνηση μελέτης για μείωση των τροχαίων συγκρούσεων, τη διενέργεια ενημερωτικών διαλέξεων για θέματα οδικής ασφάλειας. Απώτερος στόχος της Αστυνομίας είναι η πρόληψη και μείωση των θανατηφόρων και σοβαρών οδικών τροχαίων συγκρούσεων και κατ' επέκταση η εμπέδωση της οδικής συνείδησης. Ως μακροπρόθεσμος

¹¹ Ιωάννου, Μ. (2005). «Κυκλοφορώ με ασφάλεια. Βιβλίο για τον δάσκαλο Α' και Στ' Δημοτικού», Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού, Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, Υπηρεσία Ανάπτυξης Προγραμμάτων. Λευκωσία. σ.8

¹² Αστυνομία Κύπρου (2015). Τμήμα Τροχαίας Αρχηγείου. Στρατηγικός Σχεδιασμός. <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/53648E6A23702CE4C2257A6400295E96?OpenDocument>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 17/09/2019.

στόχος τέθηκε η μείωση κατά 50% των θυμάτων από οδικές τροχαίες συγκρούσεις, για την περίοδο 2011 – 2020. Καθορίζονται επίσης οι προσπάθειες που καταβάλει η Αστυνομία για την καταπολέμηση των «τεσσάρων δολοφόνων της ασφάλτου» όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, δηλαδή:

- της παραβίασης του ορίου ταχύτητας,
- της μη χρήσης ζώνης ασφαλείας,
- της μη χρήσης κράνους και
- της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλης,

αδικήματα τα οποία αποδεδειγμένα συμβάλλουν στην πρόκληση των θανατηφόρων και σοβαρών οδικών τροχαίων συγκρούσεων¹³.

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα προαναφερθέντα δεδομένα, προκύπτουν ορισμένα βαρυσήμαντα ερωτήματα, όπως:

- Γιατί σε σύνολο 107 επιβατών σε αυτοκίνητο οι 66 από αυτούς δεν έφεραν ζώνες ασφαλείας (ποσοστό 61,68%);
- Γιατί σε σύνολο 73 νεκρών, οι 38 δεν έφεραν προστατευτικό κράνος (52,05%);
- Η υπερβολική ταχύτητα σε ποσοστό 10,5% κατατάσσεται στις κυριότερες αιτίες θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι σε έρευνα για την παραβίαση του ορίου ταχύτητας στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτή αναφέρεται σε πρόσφατη Έκθεση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφαλείας Μεταφορών, διαπιστώθηκε ότι αν προκύψει μείωση 1 Χ.Α.Ω της μέση ταχύτητας, αυτό αμέσως ισοδυναμεί με μείωση κατά 8,3% του κινδύνου πρόκλησης οδικού τροχαίου δυστυχήματος. Σύμφωνα πάντα με την έρευνα αυτό θα μπορούσε να σώσει την ζωή 2100 ανθρώπων κάθε χρόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση¹⁴.

1.2 Στρατηγικές αρμόδιου Υπουργείου για εμπέδωση της Οδικής Ασφάλειας

Το Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας για την εμπέδωση της Οδικής Ασφάλειας, υποστηρίζει δράσεις στα σχολεία Δημοτικής Εκπαίδευσης. Αυτές οι

¹³ Ο.π.

¹⁴ Αστυνομικά Χρονικά (2019). Η παραβίαση των ορίων ταχύτητας στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τεύχος 1/2019, σ.σ. 10-11.

δράσεις περιλαμβάνουν αρκετές δραστηριότητες για εμπέδωση της Κυκλοφοριακής Αγωγής, όπως για παράδειγμα η αξιοποίηση της σχολικής ζωής για ασφαλή διακίνηση των παιδιών στο οδικό περιβάλλον του σχολείου ως πεζοί, επιβάτες και ποδηλάτες, την καλλιέργεια και κατάκτηση σχετικών δεξιοτήτων και τη συνειδητή λήψη προληπτικών μέτρων ασφάλειας. Σε συνεργασία με μέλη της Αστυνομίας Κύπρου πραγματοποιούνται διαλέξεις στα σχολεία καθώς και επισκέψεις στο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής. Γίνεται διδασκαλία ενοτήτων από τα σχολικά εγχειρίδια «Κυκλοφορώ με ασφάλεια» για τους μαθητές της Δ΄ Δημοτικού. Πραγματοποιούνται επισκέψεις στα σχολεία από μέλη της Ομάδας Πρωτοβουλίας για την Οδική Ασφάλεια και το Ίδρυμα Γιώργος Μαυρίκιος όπου παρουσιάζονται στα παιδιά μαρτυρίες των μελών τους. Επίσης, ο μη κερδοσκοπικός οργανισμός REACTION προσεγγίζει θέματα όπως χρήση ποδηλάτου, τρόποι αντίδρασης σε μια οδική σύγκρουση, διάβαση πεζών κ.ά.¹⁵.

Ανάμεσα σε άλλα, ξεχωρίζουν και η ενημέρωση γονιών και παιδιών για τη χρήση ζώνης ασφάλειας και παιδικών καθισμάτων και η παραχώρηση τέτοιων καθισμάτων σε παιδιά ευάλωτων ομάδων. Επίσης οργανώνονται ημερίδες/εβδομάδων Οδικής Ασφάλειας με σχετικές δραστηριότητες, όπως έκδοση ενημερωτικών τριπτύχων προς γονείς και μαθητές, ανάρτηση σε πινακίδες και ιστοσελίδες των σχολείων, γραπτές εργασίες, πρακτικές εφαρμογές και συνεχείς υπενθυμίσεις των κανονισμών διακίνησης όταν θα διενεργηθούν επισκέψεις ή έξοδοι από το σχολείο¹⁶.

¹⁵ Πιο αναλυτικά οι δράσεις φαίνονται στην Συντονιστική Επιτροπή Αγωγής Υγείας και Πολιτικότητας. Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού και Νεολαίας. http://www.moec.gov.cy/seayp/stratigiki_kykloforiaki_agogi.html. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 29/09/2019.

¹⁶ Ο.π.

Κεφάλαιο 2

Το κεφάλαιο αυτό παρουσιάζει εκτενώς την βιβλιογραφική επισκόπηση η οποία στηρίζεται σε στατιστικά που λήφθηκαν από το Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης του Αρχηγείου Αστυνομίας καθώς και σε άλλες δημοσιευμένες μελέτες από ολόκληρο τον κόσμο.

Αναφορά γίνεται επίσης και στον ρόλο των γονέων και των εκπαιδευτικών, βασισμένοι στην θεωρία της Κοινωνικής Μάθησης του Albert Bandura, μέσα από τα στάδια ανάπτυξης του Jean Piaget. Το κεφάλαιο καταλήγει στους παράγοντες κινδύνους που συναντούν τα παιδιά κατά την διακίνηση τους ως πεζοί, ως ποδηλάτες αλλά και όταν επιβαίνουν σε αυτοκίνητο.

Βιβλιογραφική Επισκόπηση

Η συνεχής μελέτη της βιβλιογραφίας θα δώσει τη δυνατότητα στον ερευνητή να αποκτήσει καλύτερη άποψη για το υπό διερεύνηση φαινόμενο¹⁷ της γνώσης και της παιδείας των μαθητών της Ε' και Στ' Δημοτικού σε θέματα Τροχαίας Ασφάλειας.

Παρόλα' αυτά από εκτενή έλεγχο για το ερευνητικό θέμα διαπιστώθηκε ότι αυτό δεν έχει ξανά τύχει άλλης μελέτης από ερευνητές στην Κύπρο, ενώ διάφορες μελέτες που πραγματοποιήθηκαν σε διάφορα μέρη του κόσμου, παρουσιάζονται εκτενώς στο πιο κάτω μέρος της ερευνητικής εργασίας, με παιδιά της συγκεκριμένης ηλικίας, αλλά και με μικρότερης ηλικίας.

2.1 Στατιστικά στοιχεία

Οι νέοι χρήστες του οδικού δικτύου είναι τα παιδιά της ηλικίας 10 και 11 ετών (πεζοί, ποδηλάτες και επιβάτες σε αυτοκίνητο), καθότι θεωρείται ο προθάλαμος της μετάβασης από την παιδική στην εφηβική ηλικία και διαρκεί περίπου 2 χρόνια, από τα 9 έως τα 11 περίπου στα κορίτσια, και από τα 10 έως τα 12 στα αγόρια¹⁸.

Είναι αξιοπρόσεκτο το γεγονός ότι στις ΗΠΑ οι έφηβοι ηλικίας 10-19 ετών αντιπροσωπεύουν το 32% των θανάτων και το 70% όλων των ατυχημάτων που σχετίζονται με τραυματισμούς. Το 2006, 5517 έφηβοι (10-19 ετών) έχασαν την ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα, και από αυτούς οι 2759 επέβαιναν σε αυτοκίνητα. Κατά την ίδια χρονολογία 900589 έφηβοι έτυχαν

¹⁷ Giddens. A. (2002). Κοινωνιολογία, μετάφραση Δ. Τσαούσης, Αθήνα: εκδόσεις Gutenberg.

¹⁸ Ζουπάνος, Γ. (2013). Εφηβεία. Ιατρικός Κόσμος, 13: 56-59.

ιατρικών εξετάσεων συνεπεία τροχαίου δυστυχήματος σε ιατρικά κέντρα, και σε αυτούς περιλαμβάνονται μοτοσυκλετιστές, πεζοί και ποδηλάτες ¹⁹.

2.1.1 Στατιστικά στοιχεία με ενεχόμενα παιδιά ηλικίας 10 και 11 ετών σε τροχαία δυστυχήματα

Όσο αφορά τα κυπριακά δεδομένα για τις κρίσιμες ηλικίες των 10 και 11 ετών, ζητήθηκε η συμβολή του Τμήματος Στατιστικής και Χαρτογράφησης του Αρχηγείου Αστυνομίας, με σκοπό να καταγραφεί η εμπλοκή τους σε τροχαία δυστυχήματα.

Τα θύματα από οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά ιδιότητα για την περίοδο 1/1/2010 – 31/12/2018 ηλικίας 10-11 ετών αριθμούνται σε 88, με 3 νεκρούς, 27 σοβαρά τραυματίες και 58 ελαφρά τραυματίες. Αυτό αντιστοιχεί σε ένα περιστατικό σχεδόν ανά μήνα με την συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα²⁰.

Πίνακας 1: Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών κατά ιδιότητα για την περίοδο 2010-2018

Ιδιότητα ενεχομένων	Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών			
	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες	Σύνολο
Πεζοί	1	10	3	14
Ποδηλάτες	0	10	3	13
Οδηγοί Μοτοσυκλέτας	0	0	1	1
Επιβάτες Μοτοσυκλέτας	0	1	3	4
Επιβάτες αυτοκινήτων	2	6	48	56
Σύνολο	3	27	58	88

Ο πίνακας 1 παρουσιάζει τα θύματα από τροχαίες συγκρούσεις κατά ιδιότητα, για την περίοδο 01/01/2010 – 31/12/2018. Αναλυτικότερα, οι επιβάτες σε αυτοκίνητο υπερτερούν σε μεγάλο βαθμό από τις άλλες κατηγορίες. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν 2 θανάσιμοι τραυματισμοί, 6 σοβαρά τραυματίες και 48 ελαφρά τραυματίες. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η κατηγορία των πεζών θυμάτων, όπου προκλήθηκε 1 θανάσιμος τραυματισμός, 10 σοβαρά τραυματίες και 3 ελαφρά τραυματίες ²¹.

¹⁹ Sleet, A. D, Ballesteros, F, M., and Borse, N, N. (2010). A Review of Unintentional Injuries in Adolescents, Annu. Rev. Public Health 2010. 31:195–212, doi:10.1146/annu rev. Publ. health.012809.103616.

²⁰ Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης Αρχηγείου Αστυνομίας (2019). Στατιστικά Στοιχεία. Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών 1/1/2010 – 31/12/2018

²¹ Ο.π.

Παρουσιάζοντας τα 88 προαναφερόμενα περιστατικά, το Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης, τα παρουσίασε επίσης σε σχέση με την αιτία πρόκλησης για την ίδια περίοδο, δηλαδή από 1/1/2010 μέχρι την 31/12/2018 ²²:

Πίνακας 2: Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών σε σχέση με την κυριότερη αιτία πρόκλησης, για την περίοδο 2010-2018

Κυριότερες αιτίες	Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών			
	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες	Σύνολο
Αλκοόλη	0	4	12	16
Υπερβολική ταχύτητα	1	0	1	2
Μη τήρηση αριστερής πλευράς του δρόμου	0	2	3	5
Παράλειψη τήρησης κανονικής λωρίδας κυκλοφορίας	0	1	1	2
Αμελές προσπέρασμα	0	1	1	2
Μη παροχή προτεραιότητας σε πεζό σε διάβαση πεζών	0	1	0	1
Μη παροχή προτεραιότητας σε όχημα	0	1	10	11
Στροφή δεξιά χωρίς προσοχή	0	1	5	6
Παραβίαση φώτων τροχαίας	0	0	1	1
Απρόσεκτη οδήγηση / απόσπαση προσοχής	2	3	5	10
Μη τήρηση ασφαλισμένης απόστασης	0	1	6	7
Πεζός διασταύρωνε απρόσεκτα/Λάθος Πεζού	0	4	1	5
Απειρία οδηγού/Ανήλικος οδηγός	0	2	2	4
Επαναστροφή 'U'	0	1	1	2
Καιρικές συνθήκες	0	1	0	1
Άλλες αιτίες	0	4	9	13
Σύνολο	3	27	58	88

Ο πίνακας 4 παρουσιάζει τα θύματα από οδικές τροχαίες συγκρούσεις σε σχέση με την κυριότερη αιτία πρόκλησης της σύγκρουσης, για την περίοδο 2010–2018. Συμπεραίνεται ότι

²² Ο.π.

οι κυριότερες αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων, είναι η απρόσεκτη διασταύρωση, μη παροχή προτεραιότητας σε όχημα, απειρία των οδηγών, και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης ²³.

Πίνακας 3: Επιβάτες μοτοσυκλέτας σε σχέση με τη χρήση προστατευτικού κράνους, για την περίοδο 2010–2018.

Μοτοσυκλετιστές	Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών			
	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες	Σύνολο
Σύνολο	0	1	4	5
Χωρίς κράνος	0	0	2	2
Ποσοστό	0,00%	0,00%	50,00%	40,00%

Ο πίνακας 3 παρουσιάζει τα θύματα από οδικές τροχαίες συγκρούσεις, ενώ επέβαιναν σε μοτοσυκλέτα για την περίοδο 1/1/2010 – 31/12/2018. Σε σύνολο 5 εμπλεκόμενων παιδιών, 2 τραυματίστηκαν ελαφρά, όταν επέβαιναν σε μοτοσυκλέτα και δεν έφεραν προστατευτικό κράνος ²⁴.

Πίνακας 4: Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών ανά φύλο για την περίοδο 2010-2018

Φύλο	Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών			
	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες	Σύνολο
Άνδρας	1	18	29	48
Γυναίκα	2	9	29	40
Σύνολο	3	27	58	88

Ο πίνακας 4 παρουσιάζει τα θύματα από οδικές συγκρούσεις κατά φύλο, για την περίοδο 1/1/2010 – 21/12/2018. Αξιοσημείωτο είναι 2 θύματα (νεκροί) είναι γυναίκες ενώ στο σύνολο οι άνδρες θύματα υπερτερούν των γυναικών ²⁵.

2.1.2 Αριθμός θανατηφόρων δυστυχημάτων στη Κύπρο

Σύμφωνα με επίσημα στατιστικά του Τμήματος Στατιστικής και Χαρτογράφησης του Αρχηγείου Αστυνομίας, η Κύπρος από το 1994 μέχρι το 2009 θρήνησε 1622 νεκρούς ²⁶. Για σκοπούς σύγκρισης των μεγεθών, κατά την διάρκεια της τουρκικής εισβολής του 1974, οι

²³ Ο.π

²⁴ Ο.π

²⁵ Ο.π

²⁶ Τμήμα και Χαρτογράφησης Αρχηγείου Αστυνομίας (2019). Στατιστική Έκθεση Οδικών Τροχαίων Συγκρούσεων για την περίοδο 2014-2018 Τμήμα Πληροφορικής

αγνοούμενοι ανέρχονταν 1619. Μέσα σε 15 χρόνια η Κύπρος κατάφερε να «εμπλακεί» σε ακόμη ένα πόλεμο όμως αυτή την φορά να γίνεται με οχήματα.

Πίνακας 5: Αριθμός νεκρών από την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας μέχρι το 2018



Ο πίνακας 5 αποτυπώνει τον αριθμό των νεκρών στην Κύπρο από την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας το 1960, μέχρι και το 2018 ²⁷.

Πιο συγκριμένα, κατά τα έτη 2014-2018 έχουν συμβεί στην Κύπρο 4671 οδικές τροχαίες συγκρούσεις, με 250 νεκρούς, 1986 σοβαρά τραυματίες και 2574 ελαφρά τραυματίες ²⁸. Λαμβάνοντας υπόψη τον πληθυσμό της Κύπρου ο οποίος είναι 864000 ²⁹, η Κύπρος κατατάσσεται πληθυσμιακά ως το νούμερο 12 της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε αριθμό νεκρών από τροχαία δυστυχήματα.

Συγκεκριμένα, η σημαντική αυτή διαπίστωση προκύπτει από την έκθεση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφαλείας Μεταφορών, όπου κατά το έτος 2017 η Κύπρος είχε 62 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους, την ίδια ώρα που η Σουηδία έχει 25 νεκρούς ανά εκατομμύριο, η Ελβετία 27, η Δανία 32, η Ολλανδία 36, η Φινλανδία και η Μάλτα 41 νεκρούς ανά

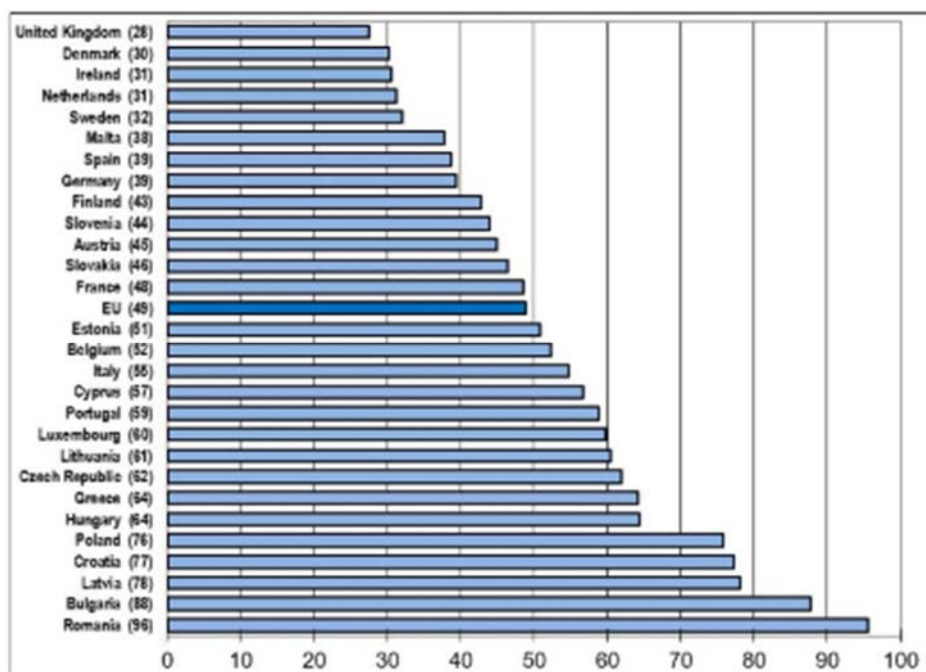
²⁷ Ο.π.

²⁸ Αστυνομία Κύπρου (2018). Στατιστικά Στοιχεία. <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/AII/E6BC1F0E2CD2E400C22583D100193A4D?OpenDocument>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 16/09/2019.

²⁹ Διαδικτυακή ιστοσελίδα Philenews, (2019). Eurostat: Αισθητή η αύξηση πληθυσμού στην Κύπρο. <http://www.philenews.com/koinonia/eidiseis/article/738708/eurostat-aisthiti-i-afxisi-plithysmoy-stin-kypro>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 16/09/2019.

εκατομμύριο κατοίκους³⁰. Ωστόσο πάντα με τα ίδια δεδομένα ο αριθμός των νεκρών για την Κύπρο μειώθηκε από 62 σε 57 νεκρούς για το 2018³¹.

Πίνακας 6: Αριθμός νεκρών στην Ε.Ε ανά εκατομμύριο κατοίκους για το 2018



Ο πίνακας 6 παρουσιάζει τον αριθμό των νεκρών ανά εκατομμύριο κατοίκους για το 2018, όπου η Κύπρος βρίσκεται 8 θύματα πάνω από τον μέσο όρο όλων των Ευρωπαϊκών χωρών με 57 θύματα. Σε αυτή ξεχωρίζει η Αγγλία με 28 θύματα, η Δανία με 30 θύματα, ενώ υπάρχουν και χώρες με αρκετά μεγαλύτερο πρόβλημα όπως η Ρουμανία με 96 θύματα ανά εκατομμύριο κατοίκους, η Βουλγαρία με 88 θύματα και η Λετονία με 78 θύματα³².

2.1.3 Βαθύτερη ανάλυση των θανατηφόρων δυστυχημάτων στην Κύπρο

Για την καλύτερη αντίληψη της μη γνώσης της κυκλοφοριακής αγωγής και της μη εμπέδωσης της οδικής ασφάλειας σε μεγαλύτερες ηλικίες, παρουσιάζονται πίνακες που αναφέρονται στον αριθμό των νεκρών που δεν έφεραν ζώνη ασφαλείας ή δεν έφεραν προστατευτικό κράνος.

³⁰ Αστυνομικά Χρονικά (2019). Η παραβίαση των ορίων ταχύτητας στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τεύχος 1/2019, σ.σ. 10-11

³¹ European Commission (2019). 2018 Road Safety Statistics: what is behind the figures? [https://europa.eu/rapid/press-release MEMO-19-1990_en.htm#_ftn1](https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm#_ftn1). Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 30/09/2019.

³² Πηγή: European Commission (2019). 2018 Road Safety Statistics

Πίνακας 7: Αριθμός νεκρών σε σχέση με την ζώνη ασφαλείας για την περίοδο 2014-2018

Περιγραφή	2014	2015	2016	2017	2018	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Έφεραν ζώνη ασφαλείας	6	11	7	6	3	33	30.84%
Δεν έφεραν ζώνη ασφαλείας	11	14	12	11	18	66	61.68%
Δεν υποχρεούνται να φέρουν ζώνη ασφαλείας	0	1	0	0	1	2	1.87%
Είναι άγνωστο αν έφεραν ζώνη ασφαλείας	3	0	0	1	2	6	5.61%
ΣΥΝΟΛΟ	20	26	19	18	24	107	100.00%

Ο πίνακας 7 παρουσιάζει τον αριθμό των νεκρών σε σχέση με την ζώνη ασφαλείας. Συγκεκριμένα, οι 107 ήταν επιβάτες σε αυτοκίνητο και οι 66 από αυτούς δεν έφεραν ζώνες ασφαλείας με ποσοστό 61,68 %³³.

Πίνακας 8: Αριθμός νεκρών σε σχέση με το κράνος κατά την περίοδο 2014-2018

Περιγραφή	2014	2015	2016	2017	2018	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ
Έφεραν κράνος	4	4	6	9	7	30	41.10%
Δεν έφεραν κράνος	8	9	6	6	9	38	52.05%
Άγνωστο	2	1	1	1	0	5	6.85%
ΣΥΝΟΛΟ	14	14	13	16	16	73	100.00%

Ο πίνακας 8 παρουσιάζει τον αριθμό των νεκρών σε σχέση με το κράνος κατά την περίοδο 2014-2018. Σε σύνολο 73 νεκρών, οι 38 δεν έφεραν προστατευτικό κράνος, με το ποσοστό να αγγίζει το 52,05%³⁴.

Σύμφωνα με τα επίσημα στατιστικά του Τμήματος Στατιστικής και Χαρτογράφησης, οι θανατηφόρες τροχαίες συγκρούσεις οφείλονται κατά πρώτο λόγο στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης με ποσοστό 22,27%, στην απρόσεκτη και αμελή οδήγηση με ποσοστό 24,37%, στην υπερβολική ταχύτητα 10,5%, στην απρόσεκτη διακίνηση με 7,98%, στα ναρκωτικά με 4,62%, ενώ το υπόλοιπο 30,26% ανήκει σε άλλους παράγοντες όπως η μη

³³ Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης Αρχηγείου Αστυνομίας (2019). Στατιστική Έκθεση Οδικών Τροχαίων Συγκρούσεων Για Την Περίοδο 2014-2018. Τμήμα Πληροφορικής.

³⁴ Ο.π

συμμόρφωση σε φώτα τροχαίας, μη παροχή προτεραιότητας και απρόσεκτη στροφή προς τα δεξιά³⁵.

Παρότι η χρήση κινητού τηλεφώνου δεν αναφέρεται στις πιο πάνω κατηγορίες, εντούτοις σημαντικός αριθμός ερευνών διαπιστώσαν ότι είναι σημαντική αιτία πρόκλησης τροχαίου δυστυχήματος, με όλους τους τρόπους χρήσης του. Όπως για παράδειγμα η χρήση εξαρτημάτων bluetooth ή ακόμα χρήση του κινητού τηλεφώνου σε ανοικτή ακρόαση. Η ίδια πηγή συνεχίζει ότι οι οδηγοί δεν έχουν καλή αντίληψη για το τι συμβαίνει στο δρόμο, δεν προσέχουν τις πινακίδες, δεν διατηρούν την κατάλληλη θέση στη λωρίδα κυκλοφορίας, δεν διατηρούν σταθερή ταχύτητα, υπάρχει μείωση των αντανακλαστικών των οδηγών ενώ τους διακατέχει και περισσότερο άγχος, το οποίο τους οδηγεί στην επιθετική οδήγηση³⁶.

Σύμφωνα με την Εθνική Αρχή Ασφάλειας της Οδικής Κυκλοφορίας στις Η.Π.Α ³⁷, ενισχύει την πιο πάνω πηγή για την μείωση της αντίληψης που έρχεται από την χρήση κινητού τηλεφώνου ή ακόμα και την αποστολή γραπτών μηνυμάτων κατά την οδήγηση. Συγκεκριμένα, το 2017, 3166 άνθρωποι σκοτώθηκαν σε 2935 τροχαία ατυχήματα, που αφορούσαν την εν λόγω κατηγορία οδήγησης. Το ποσοστό αυτό των ατυχημάτων αντιπροσωπεύει το 9% όλων των θανατηφόρων στις Ηνωμένες Πολιτείες.

2.1.4 Συμπεράσματα από τους πίνακες

Από τους πιο πάνω πίνακες παρουσιάστηκαν τα στατιστικά της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα οποία κατατάσσουν την Κύπρο στην 12^η θέση των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων σε σύνολο 62 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκους, την ίδια ώρα που άλλες χώρες δεν μετρούν ούτε τους μισούς. Από τα διαθέσιμα στοιχεία του Γραφείου Στατιστικής της Αστυνομίας, τεκμαίρεται ότι το 61,68% των νεκρών δεν έφερε ζώνη ασφαλείας, το 52,05% δεν έφερε προστατευτικό κράνος, ενώ παράγοντες όπως η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης κατατάσσεται ως η 2^η αιτία από την οποία οι άνθρωποι χάνουν τις ζωές τους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι 8 παιδιά ηλικίας από 0-14 ετών έχασαν την ζωή τους σε δυστύχημα. Εύκολα οδηγούμαστε στο συμπέρασμα, ότι υπάρχει έλλειψη οδικής συνείδησης και σωστής διαπαιδαγώγησης από τις μικρές ηλικίες.

³⁵ Αστυνομία Κύπρου (2018). Ο.π.

³⁶ Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων (2019). Κινητό και οδήγηση. [https://www.eett.gr/opencms/opencms/EETT/Electronic Communications/Antennas EMR/health/Mobiles Rdt/MobileUse/driving/](https://www.eett.gr/opencms/opencms/EETT/Electronic%20Communications/Antennas%20EMR/health/Mobiles%20Rdt/MobileUse/driving/). Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 03/11/2019.

³⁷ U.S Department of Transportation (2019). Traffic Safety Facts. Distracted Driving in Fatal Crashes, 2017. National Highway Traffic Safety Administration. [https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/View Publication/812700](https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812700). Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 09/11/2019.

2.2 Σημασία της μάθησης

Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην Μαλαισία σε παιδιά της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης με σκοπό την αναζήτηση της σχέσης των τροχαίων δυστυχημάτων και διάφορων άλλων παραγόντων, όπως οι γνώσεις των μαθητών και των γονέων σε θέματα Τροχαίας Ασφάλειας, εκπαιδευτική κατάσταση γονέων κ.ά., κατέδειξε ότι η εκπαίδευση για τα παιδιά και η γονική επίβλεψη, είναι ικανά μέτρα για την πρόληψη³⁸.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα στατιστικών μελετών της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής³⁹ οι ηλικίες μαθητών που χρήζουν ιδιαίτερης κυκλοφοριακής αγωγής είναι αυτές των 9 έως 11 ετών που ζουν κυρίως σε περιοχές αστικών κέντρων της Ελλάδος. Στην Κύπρο αυτές οι περιοχές είναι οι μεγαλουπόλεις όπως για παράδειγμα η Λευκωσία, η Λεμεσός, η Λάρνακα, η Πάφος και η Αμμόχωστος. Το σκεπτικό πίσω από τα αποτελέσματα των στατιστικών μελετών, είναι ότι περιοχές αυτές εμφανίζουν μεγάλη συχνότητα οδικών τροχαίων δυστυχημάτων και ειδικότερα πολλούς κινδύνους για την κυκλοφορία των μαθητών ως πεζών. Οι μεγαλύτερες ηλικίες των μαθητών είναι αυτές που αρχίζουν να κυκλοφορούν με μεγαλύτερη συχνότητα στο δρόμο, χωρίς τη συνοδεία των γονέων τους ή κάποιου ενήλικου προσώπου. Επίσης, στις ηλικίες των μαθητών 9-11 ετών αν και έχουν επίγνωση των πιθανών κινδύνων σε σχέση με το παρελθόν, εντούτοις έμμεσα διαμορφώνουν λανθασμένα οδική συμπεριφορά εξαιτίας των λανθασμένων προτύπων που υιοθετούν από ενήλικες ή μέσα μαζικής ενημέρωσης⁴⁰.

Η γνωστική ανάπτυξη των παιδιών αποτελεί σημαντικό ζήτημα συζήτησης. Ωστόσο, ένα σημαντικό μέρος της εκπαίδευσης για την κυκλοφορία των παιδιών πραγματοποιείται στο σπίτι. Σύμφωνα με τον Bandura⁴¹, η ανθρώπινη συμπεριφορά μαθαίνεται από την παρατήρηση άλλων.

2.2.1 Θεωρία της Κοινωνικής Μάθησης (Albert Bandura)

Σύμφωνα με την Θεωρία της Κοινωνικής Μάθησης (sociallearning) με πρωτεργάτη τον Bandura, αναφέρει ότι, γνωσιολογικοί, συμπεριφορικοί και κοινωνικοί παράγοντες βρίσκονται σε μια συνεχή αλληλεπίδραση και διαμορφώνουν τις ανθρώπινες αντιδράσεις και

³⁸ Fatimah, M., Osman, A., Masyarakat, J.K., and Perubatan, F. (1997). The risk of road traffic accidents among primary school children in Kuala Terengganu. *MedJMalaysia*. 52: 402-408.

³⁹ Ελληνική Στατιστική Αρχή. <http://www.statistics.gr/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 27/09/2019.

⁴⁰ Thomson A. J., Tolmie, A., Foot C. H. and McLaren B. (1996). Child development and the aims of road safety education: a review and analysis. Road safety research report no. 1. Department of Psychology, University of Strathclyde, Glasgow, Scotland.

⁴¹ Bandura, A. (1977). *Social Learning Theory*. New York: General Learning Press.

συμπεριφορές. Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι η δράση τους εξαρτάται μεν από τον περιβάλλον που βρίσκονται, αλλά και από τις εμπειρίες που τους τυγχάνουν⁴².

Η πιο χαρακτηριστική θέση του Bandura είναι ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της ανθρώπινης συμπεριφοράς μαθαίνεται μέσω της παρατήρησης των άλλων ή έχοντας ως παράδειγμα τους άλλους⁴³. Αυτό ουσιαστικά σημαίνει ότι τα παιδιά παραδειγματίζονται από τους ίδιους τους γονείς και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο θεωρούν ως παράδειγμα, ακόμα και τους εκπαιδευτικούς. Αν για παράδειγμα ο γονιός δεν βάλει την ζώνη ασφαλείας του, ή δεν φορέσει κράνος, ή κάνει οποιαδήποτε άλλη πράξη η οποία θεωρείται αδίκημα, μπροστά από τα παιδιά, η μάθηση που θα επέλθει στο παιδί είναι να παραδειγματιστεί αρνητικά από άτομα τα οποία βλέπει ως πρότυπο και να συμπεριφερθεί στο μέλλον με τον ίδιο ακριβώς τρόπο.

Στο διάσημο πείραμα που διεξήγαγε το 1961, κατά το οποίο παιδιά παρατήρησαν σε μία ταινία ενήλικες να κτυπούν μία κούκλα, όταν τα παιδιά αφήθηκαν μόνα τους με την κούκλα, η συντριπτική πλειοψηφία των παιδιών, μιμήθηκε τους ενήλικες και τη βία που είδαν. Δηλαδή τα παιδιά μαθαίνουν κοινωνικές συμπεριφορές και αντιδράσεις μέσω της διαδικασίας της παρατήρησης, βλέποντας με άλλα λόγια πώς φέρονται οι γύρω τους⁴⁴.

2.2.2 Ρόλος Γονέα

Οι γονείς είναι οι μοναδικοί που μπορούν να έχουν μια γνήσια επικοινωνία με τα παιδιά και γι' αυτό διαθέτουν άπειρο δυναμισμό στην επιρροή τους προς αυτά. Δεν είναι όμως αλάνθαστοι, ούτε μπορούν να διαδραματίσουν όλους τους ρόλους τους με επάρκεια⁴⁵

Οι γονείς είναι η μοναδική πηγή πίστης και εξουσίας στα παιδιά, τα οποία έχουν ως επιθυμία να μεγαλώσουν και να μοιάσουν στα πρότυπα τους που είναι ο πατέρας τους και η μητέρα τους. Παρατηρούν πως συμπεριφέρονται οι γονείς τους και μαθαίνουν τόσο τη συμπεριφορά τους όσο και τη νοοτροπία τους σχετικά με ζητήματα ασφάλειας, είτε πρόκειται για ασφαλή μοντέλα είτε για επισφαλείς και επικίνδυνες πρακτικές⁴⁶.

⁴² Siegel, L. J. (2005). *Criminology, The Core*, 2nd Edition, Thomson Wadsworth, Belmont. σελ. 114.

⁴³ Ελληνιάδου, Ε., Κλεφτάκη Ζ., & Μπαλκίζας Ν., (2006). Η Συμβολή Των Παιδαγωγικών Προσεγγίσεων Για Την Κατανόηση Του Φαινομένου Της Μάθησης. Πανεπιστημιακό Κέντρο Επιμόρφωσης (ΠΑΕΚ) Αθήνας. σ.σ. 48.

⁴⁴ Bandura, A., Ross, D., & Ross, S. A. (1961). Transmission of aggression through imitation of aggressive models. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 63:575-582.

⁴⁵ Σωτηράκου, Μ., & Μπάκα Χρ. (2005) Κυκλοφοριακή αγωγή για παιδιά και γονείς ασφαλής εκκίνηση για μια ολοκληρωμένη πολιτική Οδικής Ασφάλειας. 3ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας, Πάτρα. http://library.tee.gr/digital/m2100/m2100_sotirakou.pdf. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 10/12/2019.

⁴⁶ Morrongiello Barbara A., Barton Benjamin K. (2009). Child Pedestrian Safety: Parental supervision, modeling behaviors, and beliefs about child pedestrian competence. *Accident Analysis and Prevention*, σ.σ. 1040–1046.

Κάποιος σχηματίζει μια ιδέα για το πώς είναι οι νέες συμπεριφορές και σε μελλοντικές περιπτώσεις, αυτές οι κωδικοποιημένες πληροφορίες χρησιμεύουν ως οδηγός για δράση. Αυτό σημαίνει ότι τα παιδιά μαθαίνουν κανόνες σχετικά με την κυκλοφοριακή τους συμπεριφορά από τους γονείς τους, ενώ η εκπαίδευση στην κυκλοφορία συχνά διδάσκεται απλώς. Οι γονείς είναι πρότυπα και η δική τους στάση, κινητικότητα και οδική συμπεριφορά επηρεάζει τη συμπεριφορά των παιδιών τους⁴⁷.

Τα παιδιά γενικά συμμορφώνονται με τους κανόνες και επιθυμούν να εφαρμόσουν και να εξασκήσουν αυτό που έχουν μόλις μάθει. Με άλλα λόγια, πρέπει να ασκείται καλή συμπεριφορά όταν διακινούνται μαζί. Καθημερινές εκδρομές όπως ταξίδια σε παιδικό σταθμό ή σε παιδική χαρά κλπ. δίνουν στους γονείς τη δυνατότητα να εξερευνήσουν δημόσιους χώρους με τα πόδια, με ποδήλατο ή με τα μέσα μαζικής μεταφοράς μαζί με τα παιδιά τους από την πρώιμη παιδική ηλικία. Η εκμάθηση μέσω της εμπειρίας είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για την καθιέρωση συνειδητοποίησης κινδύνου και ασφάλειας, που μπορεί να οδηγήσει τα παιδιά σε μια ασφαλή οδική συμπεριφορά⁴⁸.

Δεδομένου του χρόνου που οι γονείς περνούν με τα παιδιά τους είναι ίσως σε καλύτερη θέση να τα εκπαιδεύσουν γύρω από τα θέματα τροχαίας ασφάλειας. Σε μελέτη που πραγματοποιήθηκε στη Σκωτία, παρατηρήθηκαν 123 ζευγάρια ενηλίκων-παιδιών που διασχίζουν το δρόμο. Παρόλο που οι γονείς γενικά ασκούσαν ασφαλή οδική συμπεριφορά, μόνο το 6% των γονέων μιλούσε πραγματικά με το παιδί τους κατά τη διέλευση σχετικά με τα θέματα τροχαίας και δεν άδραξαν τις ευκαιρίες να διδάξουν στο παιδί τους βασικούς κανόνες όπως πώς να διασχίζει με ασφάλεια το δρόμο⁴⁹. Επιπλέον, σε έρευνα που διεξήχθη για την διαπαιδαγώγηση των γονέων προς τα παιδιά σχετικά με τα ασφαλέστερα σημεία διέλευσης οδικών αρτηριών, μόνο το 10% των γονέων δήλωσαν ότι διδάσκουν στα παιδιά τους για να εντοπίσουν τέτοια σημεία⁵⁰.

2.2.3 Ρόλος Εκπαιδευτικού

Από την άλλη η μάθηση μπορεί να περάσει μέσα από την εκπαίδευση, η οποία συνιστά μία σκόπιμη και συστηματική διαδικασία μετάδοσης κουλτούρας. Τα παιδιά στο σχολείο εξοικειώνονται με ιδέες, αξίες, αντιλήψεις, και πρακτικές μέσα από τη διδακτέα ύλη και

⁴⁷ DaCoTA (2012). Children in road traffic, Deliverable 4.8c of the EC FP7 project DaCoTA, σ.σ.20-22.

⁴⁸ Ο.π, σελ.24.

⁴⁹ Zeedyk, M,S,. & Kelly L. (2003). Behavioral observation of adult-child pairs at pedestrian crossings. *Accid Anal Prev*.35:771-776.

⁵⁰ MacGregor, C., Smiley, A., & Dunk, W. (1999). Identifying gaps in child pedestrian safety. *Transportation Research Record*, 1674, 32-40.

οργανωμένο συστηματικό τρόπο. Γι' αυτό λοιπόν και ο ρόλος του εκπαιδευτικού στο σχολείο χαρακτηρίζεται διαμεσολαβητικός της μάθησης, αλλά και υποκατάστατο των γονέων καθιστώντας για τις νεαρότερες ηλικίες το πρότυπο μετά τους γονείς τους⁵¹.

Πρωταρχικός στόχος της εκπαίδευσης είναι η προετοιμασία των παιδιών στην ασφαλή τους διακίνηση με την ανάπτυξη κατάλληλων δεξιοτήτων καθώς και της ασφάλειας των άλλων χρηστών του οδικού δικτύου⁵².

Εκτός από τους γονείς, τα σχολεία προσφέρουν ένα εξαιρετικό περιβάλλον για την ασφαλή διακίνηση των παιδιών ως πεζοί. Τα παιδιά εκπαιδεύονται στα σχολεία και ένα μεγάλο μέρος των τραυματισμών πεζών συμβαίνει κοντά στα σχολεία, καθώς τα παιδιά ταξιδεύουν προς και από αυτά⁵³. Το πλεονέκτημα με το σχολείο παρέχεται να εξασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή εκπαίδευση γύρω από τα θέματα Τροχαίας Ασφάλειας.

Σε διάφορες χώρες το θέμα της εκπαίδευσης των παιδιών για την οδική ασφάλεια, αποτελεί μέρος της κατάρτισης των εκπαιδευτικών. Ειδικά για τα μικρά παιδιά, οι δάσκαλοι, όπως και οι γονείς, καθορίζονται ως πρότυπα. Επομένως, τόσο οι γονείς όσο και οι εκπαιδευτικοί πρέπει να προσφέρουν παρόμοιες πληροφορίες, προς τα μάτια των μικρών παιδιών. Παράλληλα το σχολείο μπορεί να λειτουργήσει και ως μεσολαβητικός οργανισμός, ενημερώνοντας τους γονείς σχετικά με την ασφάλεια στο δρόμο από και προς το σχολείο. Παράδειγμα μπορεί να γίνει η καθοδήγηση των γονιών να σταθμεύουν κοντά από το σχολείο και να διασφαλίσουν την ασφαλή διακίνηση των παιδιών ή ακόμα να βοηθούν σε άλλα καθήκοντα προς την ασφαλή διακίνηση των παιδιών. Αυτό θα αποτελέσει εξαιρετικό εκπαιδευτικό σεμινάριο προς τα παιδιά τόσο από τους γονείς, όσο και από το εκπαιδευτικούς⁵⁴.

Έχοντας υπόψη το πιο πάνω είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στην Ολλανδία, οι εκπαιδευτικοί ή οι γονείς που θα ασχοληθούν με την προαναφερόμενη εκπαιδευτική δραστηριότητα, μπορούν να κερδίσουν μια ετικέτα η οποία απονέμεται σε όσους έμπρακτα έχουν εργαστεί ενεργά σχετικά με τη βελτίωση της κατάστασης κοντά στα σχολεία ή τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες στον τομέα της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον σε ορισμένες

⁵¹ Μιχαλακόπουλος, Γ. (2000). Κοινωνιολογία και Εκπαίδευση. Εκδ. Οίκος Α/φών Κυριακίδη. Θεσσαλονίκη.

⁵² Organisation for Economic Co-operation and Development OECD (2004). Keeping Children Safe In Traffic. France.

⁵³ Abdel-Aty M, Chundi SS, Lee C. (2007). Geo-spatial and log-linear analysis of pedestrian and bicyclist crashes involving school-aged children. J Safety Res. 38:571-579. [PubMed: 18023642].

⁵⁴ Organization for Economic Co-operation and Development OECD (2004). Ο.π.

χώρες υποστηρίζεται έντονα ο ρόλος του παιδαγωγού εκπαιδευτικού από την Αστυνομία που συνεργάζεται στενά με τα σχολεία για την παροχή εκπαίδευσης στην οδική ασφάλεια⁵⁵.

Επομένως είναι αποδεκτό πως ο ρόλος του εκπαιδευτικού είναι καθοριστικός για την εμπέδωση της οδικής ασφάλειας, τόσο προς γονείς όσο και προς τα παιδιά. Ωστόσο η επιτυχία των εκπαιδευτικών προγραμμάτων εξαρτάται από μία σειρά παραγόντων μεταξύ των οποίων και η ίδια η κατάρτιση των εκπαιδευτικών⁵⁶.

2.2.4 Γνωστική Ανάπτυξη των Παιδιών (Jean Piaget)

Η μάθηση μπορεί να οριστεί ως «μια διαδικασία αλλαγής συμπεριφοράς του ατόμου (επίτευξη ορισμένου σκοπού) μετά από μια ενεργητική αντιπαράθεσή του με την εξωτερική αντικειμενική πραγματικότητα»⁵⁷.

Είναι γεγονός ότι τα μικρά παιδιά καταλαβαίνουν τον κόσμο πολύ διαφορετικά από τους ενήλικες. Ενώ παίζουν και εξερευνούν, το μυαλό τους μαθαίνει πώς να σκέφτονται με τρόπους που ταιριάζουν καλύτερα με την πραγματικότητα. Παράγοντες όπως τα κίνητρα και τα ερεθίσματα του περιβάλλοντος ή οι γνωστικές ικανότητες όπως οι σκέψεις, αποφάσεις, κρίσεις, προσδοκίες, συνέπειες επηρεάζουν την πνευματική ανάπτυξη του ατόμου, η οποία αναπτύσσεται μέσα από διάφορα στάδια μέσα στο χρόνο. Ενδεικτική είναι και η αναφορά του Piaget, όπου αναφέρει ότι η «μάθηση είναι μια συνεχής και αδιάκοπη πορεία»⁵⁸.

Κάτω από αυτό το πρίσμα ο Piaget⁵⁹ δημιούργησε μια θεωρία γνωστικής και αναπτυξιακής σκηνης που περιγράφει πώς οι τρόποι σκέψης των παιδιών αναπτύσσονται καθώς αλληλοεπιδρούν με τον κόσμο γύρω τους. Η σταδιακή αυτή εξέλιξη της ικανότητας του παιδιού⁶⁰ χωρίζεται σε τέσσερα στάδια:

1^ο στάδιο - αισθησιοκινητικής νοημοσύνης (0-2 έτη): Η νοημοσύνη βασίζεται στην κίνηση και του σώματος, αρχίζοντας με απλά αντανακλαστικά. Τα βρέφη μαθαίνουν για τον κόσμο

⁵⁵ Ο.π.

⁵⁶ Elliot, B. (2000). Review of good practice: Children And Road Safety Education. Prepared for the Western Australian Department Office of Road Safety.

⁵⁷ Μπασέτας Χ. Κ. (2011). Ψυχολογία της Μάθησης. Εκδ. Διάδραση. Αθήνα.

⁵⁸ Κυριαζόπουλος, Γ., (1990). Παιδική ηλικία : Ενδιαφέροντα και κίνητρα για μάθηση, Αθήνα, εκδ. Κουτσουμπός Α.Ε, σελ.18.

⁵⁹ Ο Jean Piaget (1896-1980) Ελβετός φιλόσοφος. Τον ενδιέφερε το φιλοσοφικό ερώτημα «από πού προέρχεται και πως εξελίσσεται η γνώση» (Γενετική Ψυχολογία). Η θεωρία του επηρέασε ριζικά τη μελέτη της γνωστικής ανάπτυξης και της ανάπτυξης του παιδιού.

⁶⁰ Piaget, P., & Inhelder., B. (2000). The Psychology of the Child.

γύρω τους και το περιβάλλον, κοιτώντας και βάζοντας ακόμα αντικείμενα στο στόμα⁶¹. Σε αυτό το στάδιο τα παιδιά επικεντρώνονται στο συντονισμό της συνειδητοποίησης και της κίνησης. Αυτή είναι η βάση για μελλοντικές διαδικασίες σκέψης. Οι μελέτες σημειώνουν ότι τα παιδιά διατρέχουν αυξημένο κίνδυνο πεζών των τραυματισμών στους δρόμους και σε άλλες σχετικά προστατευμένες περιοχές κατά τη διάρκεια αυτού του σταδίου⁶². Οι γονείς ως πρότυπο συμπεριφοράς με το να κρατά το χέρι του παιδιού του κατά το περπάτημα, δεν είναι αρκετό για το παιδί να αναπτύξει δεξιότητες ασφάλειας. Ωστόσο οι ίδιοι πρέπει να εξηγήσουν ότι η συγκεκριμένη πράξη γίνεται για να προφυλαχτούν από κάποιο κίνδυνο των διερχόμενων οχημάτων, κατά την κοινή τους διέλευση στο πεζοδρόμιο⁶³.

2^ο στάδιο-Προ-ενεργητικής νόησης (2-6 έτη): Το στάδιο χωρίζεται σε υποπεριόδους: την προ εννοιολογική σκέψη από 2 μέχρι 4 έτη και τη διαισθητική από 4 μέχρι 6 έτη. Κατά τη φάση αυτή, τα παιδιά διαμορφώνουν έννοιες και χρησιμοποιούν σύμβολα. Η ικανότητα για συμβολική αναπαράσταση εκφράζεται σε ικανότητες όπως η ανάπτυξη και χρήση της γλώσσας και το συμβολικό παιχνίδι. Παρόλο που το παιδί δεν έχει ακόμα σαφή συνείδηση για τον εαυτό του, εντούτοις αντιλαμβάνεται τον κόσμο σε σχέση με το πώς βλέπει τα πράγματα με βάση την δική του αντίληψη⁶⁴. Για παράδειγμα, όταν ένα παιδί βλέπει ένα αυτοκίνητο, υποθέτει ότι ο οδηγός του αυτοκινήτου το βλέπει επίσης. Επιπλέον τα παιδιά δεν μπορούν να επικεντρωθούν σε δυο διαφορετικές εργασίες. Για παράδειγμα όταν η μπάλα μπει μέσα στο δρόμο, θα επικεντρωθούν αποκλειστικά σε αυτήν και όχι με την κυκλοφορία των οχημάτων.

Η προσοχή των παιδιών επικεντρώνεται συχνά σε ένα χαρακτηριστικό που είναι πιο σημαντικό παρά από άλλα χαρακτηριστικά που είναι μερικές φορές λιγότερο σημαντικά. Ένα άλλο παράδειγμα, είναι η προσοχή που θα εστιάσει το παιδί στο χρώμα του αυτοκινήτου που το πλησιάζει, παρά στην ταχύτητα που αυτό κινείται⁶⁵.

3^ο στάδιο-Στάδιο λογικής σκέψης (6-12 έτη): Κατά τη φάση αυτή οι περιορισμοί αλλάζουν και η σκέψη αρχίζει να γίνεται λογική. Το παιδί έχει την ικανότητα των νοητικών λειτουργιών, και λύνει τα προβλήματα με βάση προηγούμενες εμπειρίες⁶⁶.

⁶¹ Craig, J. & Baucum, D. (2007). Η Ανάπτυξη του Ανθρώπου. Τόμος Α. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 97.

⁶² Roberts, I., Norton R. & Jackson, R. (1995). Driveway-related child pedestrian injuries: a case-control study, *Pediatrics* 95.

⁶³ Levelt, P. (1996). Traffic Safety Report Education for 0-4 years old. Inventory and Recommendation. Netherlands.

⁶⁴ Craig & Baucum, (2007). Ο.π.

⁶⁵ DaCoTA (2012). Ο.π. σελ.19.

⁶⁶ Craig & Baucum, (2007). Ο.π.

Ωστόσο δεν είναι ακόμα σε θέση να αντιμετωπίσουν τις αφηρημένες έννοιες (π.χ. χρόνος ή ταχύτητα) αλλά μπορούν ασχολούνται με έννοιες που είναι απτές (π.χ. απόσταση από το σχολείο, μέγεθος ενός αυτοκινήτου). Σε αυτό το στάδιο η κυκλοφοριακή εκπαίδευση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε πραγματικές ή προσομοιωμένες συνθήκες και όχι θεωρητικά σε μια τάξη. Τα παιδιά αντιμετωπίζουν δυσκολίες όταν αντιμετωπίζουν σύνθετες ή συνδυαστικές καταστάσεις που απαιτούν ταυτόχρονη επεξεργασία περισσότερων τους ενός χαρακτηριστικών. Ένα παιδί θα έχει προβλήματα προσδιορισμού είτε είναι ασφαλές να διασχίσει το δρόμο ανάμεσα σε δύο σταθμευμένα αυτοκίνητα (τα οποία είναι επικίνδυνα) όταν τα αυτοκίνητα βρίσκονται σε μια διασταύρωση (έμαθε ως ασφαλής)⁶⁷.

4^οστάδιο-Φάση της τυπικής νόησης (12-16 έτη). Οι περιορισμοί αλλάζουν και η σκέψη αρχίζει να γίνεται λογική. Βελτιώνεται παράλληλα η ικανότητα για ερμηνεία και κατανόηση και επιτυγχάνεται η κατάκτηση της αφηρημένης σκέψης. Στην εφηβεία, τα παιδιά ασχολούνται με θέματα του μέλλοντος, πειθαρχία, σωστό, λάθος και την ηθική, ενώ μπορούν να αποδεχτούν ότι τους κοινωνικοί κανόνες που πρέπει να τηρούνται, αλλά καθώς μεγαλώνουν, οι ιδεολογίες τους για την προσωπική ελευθερία και την ατομικότητα αρχίζουν να απειλούνται⁶⁸.

Τα παιδιά είναι σε θέση να εντοπίσουν, να αξιολογήσουν και αποφύγουν τους πιθανούς κινδύνους, ενώ γνωρίζουν γενικά τους κανόνες της οδικής κυκλοφορίας. Η κυκλοφοριακή εκπαίδευση μπορεί να επιχειρηθεί χρησιμοποιώντας ταινίες, μοντέλα ή άλλα θεωρητικές οδηγίες⁶⁹.

Πέρα από την χαρτογράφηση που γίνεται από τον Piaget για την τυπική ανάπτυξη ενός παιδιού η οποία περιγράφεται σε τέσσερα στάδια, πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στις ηλικίες μεταξύ των ατόμων, λόγω των διαφορών μεταξύ των ατόμων και των καταστάσεων που αντιμετωπίζει ένα παιδί⁷⁰.

⁶⁷ DaCoTA (2012). Ο.π. σελ. 20.

⁶⁸ Beilin, H. (1992). "Piaget's enduring contribution to developmental psychology". *Developmental Psychology* 28. : 191–204.

⁶⁹ DaCoTA (2012). Ο.π, σελ. 20.

⁷⁰ Μπασέτας Χ. Κ. (2011). «Ψυχολογία της Μάθησης». Εκδ. Διάδραση. Αθήνα.

2.3 Παράγοντες Κινδύνου

2.3.1 Ηλικία

Αρκετοί μελετητές έχουν ασχοληθεί με τους παράγοντες κινδύνου παιδιών και αναφέρουν ότι η ηλικία των παιδιών αποτελεί παράγοντα κινδύνου από τροχαία δυστυχήματα. Σε πειραματική μελέτη που εκπονήθηκε σε παιδιά ηλικίας 5 και 11 για την ικανότητα τους να εντοπίσουν μια ασφαλή διαδρομή εν μέσω επικίνδυνων καταστάσεων στο δρόμο, εντοπίστηκαν σημαντικά αποτελέσματα. Συγκεκριμένα τα παιδιά της ηλικίας 5-7 ετών κρίνουν λανθασμένα τα επικίνδυνα σημεία διέλευσης, πιστεύοντας ότι είναι ασφαλέστερα όταν δεν υπάρχει κάποιο όχημα στην περιοχή, αγνοώντας άλλους κινδύνους όπως την περιορισμένη ορατότητα. Οι αποφάσεις των παιδιών βασίστηκαν αποκλειστικά στην ορατή παρουσία των αυτοκινήτων που βρίσκονταν στην περιοχή. Αντιθέτως τα παιδιά των ηλικιών 9-11 ήταν σε θέση να εκτιμήσουν τους πραγματικούς κινδύνους και να λάβουν καλύτερες αποφάσεις διέλευσης στον δρόμο, αναπτύσσοντας στρατηγικές για την αντιμετώπιση των εμποδίων που θα αντιμετώπιζαν ⁷¹.

2.3.2 Μετακινήσεις παιδιών πεζά

Τα παιδιά μετακινούνται κυρίως από και προς το σχολείο καθώς και σε διαδρομές που σχετίζονται με τις δραστηριότητες τους, με αποτέλεσμα οι κίνδυνοι να τραυματιστούν σε περίπτωση δυστυχήματος μεγαλώνει κατά τον σχετικό χρόνο. Ενδεικτική είναι η έρευνα που διεξήχθη στον Καναδά, όπου κατέγραψε ποσοστό 6% των παιδιών να τραυματίζονται όταν μεταβαίνουν σχολείο ενώ ένα ποσοστό 30 % αντιστοιχεί μετά το πέρας του σχολείου ⁷².

Επιπρόσθετα, σε έρευνα που διεξήχθη στην Καλιφόρνια, παιδιά των ηλικιών 4 και 12 ετών μετακινούνται σε μια ακτίνα 800 μέτρων εφόσον οι δραστηριότητές του βρίσκονται σε αυτή την εμβέλεια, ενώ ένα μεγάλο ποσοστό της τάξης του 60% μετακινείται χρησιμοποιώντας ποδήλατο. Ωστόσο το ποσοστό αυτό κυμαίνεται στο 10% όταν η απόσταση που θα μετακινηθούν κυμαίνεται μεταξύ 2,4 και 6,4 χιλιομέτρων, ενώ παράλληλα αυξάνεται η μετακίνηση με την συνοδεία ενήλικα ⁷³.

⁷¹ Ampofo - Boateng, K., & Thompson, J.A (1991). Children's perception of safety and danger on the road. *British Journal of Psychology*. 82 (4): 487-505.

⁷² Joly, M. F., Foggin, P. M., & Pless, I. B. (1991). Geographical and social ecological variations of traffic accidents among children. *Social Science Medicine*, 33:765-769.

⁷³ DaCoTA (2012). Ο.π. σελ.20.

Τα παιδιά της ηλικίας 5 μέχρι 14 ετών έχουν ως βασικό γνώρισμα να είναι αφηρημένα με αποτέλεσμα να τραυματισθούν όταν εισέλθουν στο δρόμο. Έτσι στην Νέα Υόρκη εκπονήθηκε μια μελέτη με χρονική διάρκεια 7 έτη και στην οποία κράτησαν τα παιδιά όσο γίνεται πιο μακριά από τον δρόμο. Η μελέτη προνοούσε την κατασκευή και ανακαίνιση παιδικών χαρών στο Χάρλεμ. Μετά το πέρας των 7 ετών παρατηρήθηκε μείωση κατά 45% τραυματισμών των παιδιών⁷⁴.

Σύμφωνα με τα κυπριακά δεδομένα όπως παρουσιάζεται και στον πίνακα 1, σημειώθηκαν 14 περιστατικά με ενεχόμενα παιδιά ηλικίας 10 και 11 ετών εκ των οποίων το 1 τραυματίστηκε θανάσιμα, 10 τραυματίστηκαν σοβαρά και 3 υπέστηκαν πιο ελαφρά τραύματα ⁷⁵.

2.3.3 Μετακινήσεις παιδιών με ποδήλατα

Η ποδηλασία με παιδιά μικρής ηλικίας άρχισε στην Κύπρο να αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς, ενώ από πλευράς των διάφορων υπηρεσιών (δημαρχιών, κτηματολογίου κ.α) με κάθε νέο έργο πλέον απαιτείται η δημιουργία ποδηλατοδρόμων. Τα παιδιά αρχικά μαθαίνουν να ποδηλατούν σε σημεία μακριά από δρόμους και στη συνέχεια η εκπαίδευση απαιτεί την εξοικείωση κοντά σε δρόμους. Οι δεξιότητες αναπτύσσονται αποτελεσματικότερα όταν υπάρχει η συνεχής επίβλεψη από τους γονείς μέχρι την βαθμιαία ανάπτυξη και έκθεση των παιδιών στο δρόμο⁷⁶.

Σε έρευνα που εκπονήθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο σε παιδιά ηλικίας 9-11 ετών αξιολογήθηκαν προγράμματα κατάρτισης ποδηλάτων με την συμμετοχή 1000 εκπαιδευόμενων παιδιών και 1000 μη εκπαιδευόμενων παιδιών. Η έρευνα κατέληξε ότι τα εκπαιδευμένα παιδιά είχαν πολύ καλύτερη απόδοση από τα μη εκπαιδευμένα παιδιά περίπου δύο χρόνια μετά την ολοκλήρωση της εκπαίδευσής τους, ένδειξη η οποία δείχνει ότι τα οφέλη από την μάθηση της ποδηλασίας έχουν θετικά και μακροπρόθεσμα αποτελέσματα⁷⁷.

Όσο αφορά την χρήση προστατευτικού κράνους από τους μικρούς ποδηλατιστές, κατέδειξε ότι η χρήση κράνους ποδηλάτου μπορεί να μειώσει τον κίνδυνο τραυματισμού στο κεφάλι κατά 65 έως 88%. Ωστόσο, τα παιδιά ηλικίας 10-14 ετών είναι εκείνα που είναι λιγότερο

⁷⁴ Durkin MS, Laraque D, Lubman I, Barlow B. (1999). Epidemiology and prevention of traffic injuries to urban children and adolescents. *Pediatrics*.103.

⁷⁵ Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης του Αρχηγείου Αστυνομίας (2019). Στατιστικά στοιχεία. Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών 1/1/2010 – 31/12/2018.

⁷⁶ Savill, T., K. Bryan-Brown & D. Harland (1996), "The Effectiveness of Cycle Training", Transport Research Laboratory Research Report. σελ.214.

⁷⁷ Organization for Economic Co-operation and Development (2004). Keeping Children Safe in Traffic. France.σελ.51.

πιθανό να φορούν κράνη⁷⁸. Επιπλέον η έρευνα κατέδειξε ότι η χρήση προστατευτικού κράνους από τους μικρούς ποδηλάτες σώζει ζωές, αλλά λίγοι έφηβοι το φορούν.

Όπως φαίνεται και στον πίνακα 1 στην Κύπρο καταγράφηκαν περιστατικά με 13 ποδηλάτες εκ των οποίων οι 10 τραυματίστηκαν σοβαρά ενώ 3 υπέστηκαν πιο ελαφρά τραύματα⁷⁹.

2.3.4 Επιβάτες σε αυτοκίνητο

Η αύξηση της ασφάλειας από τη χρήση της ζώνης ασφαλείας και η κατάλληλη χρήση συγκράτησης παιδιών είναι τεράστια. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι τα περισσότερα παιδιά που σκοτώθηκαν ως επιβάτες αυτοκινήτων δεν ήταν προσδεμένα με ζώνη ασφαλείας ή ήταν με λανθασμένο τρόπο προσδεμένα σε παιδικό κάθισμα⁸⁰.

Στις ΗΠΑ το 2005, 1946 παιδιά ηλικίας 0-14 ετών έχασαν τη ζωή τους και 234.000 παιδιά τραυματίστηκαν ως αποτέλεσμα τροχαίων δυστυχημάτων, ενώ επέβαιναν σε αυτά⁸¹. Οι κύριοι λόγοι είναι η μη χρήση ζώνη ασφαλείας, η καθυστερημένη τοποθέτηση της ζώνης ασφαλείας, η κακή χρήση του παιδικού καθίσματος καθώς και όταν τα παιδιά που κάθονται στα μπροστινά καθίσματα⁸². Ωστόσο τα πισινά καθίσματα μπορούν να μειώσουν τον κίνδυνο το θάνατο των παιδιών επιβατών (ηλικίας 12 ετών και κάτω) κατά 46%⁸³.

Σύμφωνα με έρευνα επίσης στην Αμερική διαπιστώθηκε ότι η πιθανότητα θανάτου των παιδιών και των εφήβων σε τραυματισμούς από μηχανοκίνητα οχήματα αυξάνεται όταν δεν χρησιμοποιούν ζώνες ασφαλείας ή όταν ένας οδηγός που μεταφέρει παιδιά ή εφήβους έχει πιει⁸⁴ και όταν νέοι και άπειροι οδηγοί μεταφέρουν άλλους εφήβους επιβάτες⁸⁵.

⁷⁸ Thompson, D., Rivara, F.P., Thompson, R.S (2000). Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclist. Cochrane Database System Review,2, CD0001855.

⁷⁹ Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης Αρχηγείου Αστυνομίας (2019). Στατιστικά στοιχεία. Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών 1/1/2010 – 31/12/2018.

⁸⁰ DaCoTA (2012). Ο.π. σελ.10.

⁸¹ National Highway Traffic Safety Administration (2006). Traffic Safety Facts 2005: Children (No. DOT HS 810 618). Washington, D.

⁸² Winston, F.K., Durbin, D.R., (1999). Buckle up! Is not enough: enhancing protection of the restrained child. Journal of the American Medical Association 281 (22):2070–2072.

⁸³ Braver, E.R., Whitfield, R., Ferguson, S.A., (1998). Seating positions and children's risk of dying in motor vehicle crashes. Injury Prevention 4 (3):181–187.

⁸⁴ Quinlan, K, P., Brewer, R, D.,, Sleet, D,A., Dellinger A, M., (2000). Characteristics of child passenger deaths and injuries involving drinking drivers. Journal of the American Medical Association 283:2249–2252.

⁸⁵ Chen L, H., Baker S, P., Braver E. R., Li G. (2000). Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16- and 17-year-old drivers. Journal of the American Medical Association, 283:1578–82.

Στην Κύπρο σε σύνολο 56 παιδιών ηλικίας 10 και 11 ετών που επέβαιναν σε αυτοκίνητο, υπήρξαν μέχρι και θανάσιμοι τραυματισμοί από τροχαία δυστυχήματα, ενώ ποσοστό 26,79% δεν έφεραν ζώνες ασφαλείας.

Πίνακας 9: Επιβάτες αυτοκινήτων σε σχέση με τη χρήση ζώνης ασφαλείας, για την περίοδο 2010–2018

Επιβάτες αυτοκινήτων	Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών			Σύνολο
	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες	
Σύνολο	2	6	48	56
Χωρίς Ζώνη	2	2	11	15
Ποσοστό	100,00%	33,33%	22,92%	26,79%

Ο πίνακας 9 παρουσιάζει τους επιβάτες σε σχέση με την χρήση ζώνη ασφαλείας. Αναλυτικότερα, από τα παιδιά που δεν έφεραν ζώνες ασφαλείας, 2 από αυτά έχασαν την ζωή τους, 2 τραυματίστηκαν σοβαρά και 11 πιο ελαφρά⁸⁶.

⁸⁶ Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης Αρχηγείου Αστυνομίας (2019). Στατιστικά Στοιχεία. Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών 1/1/2010 – 31/12/2018.

Κεφάλαιο 3

Μεθοδολογία Έρευνας

Στο υπό αναφορά κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία έρευνας που ακολουθήθηκε όπως ο σκοπός της έρευνας, η διατύπωση ερευνητικών υποθέσεων, η επιλογή του δείγματος, το ερωτηματολόγιο, ο πιλοτικός έλεγχος, η ηθική δεοντολογία, η εγκυρότητα και αξιοπιστία και καταλήγει στις αδυναμίες της έρευνας.

3.1 Σκοπός της έρευνας

Σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας είναι η αναζήτηση της Παιδείας και της Γνώσης των Μαθητών της Ε' και Στ' Δημοτικού σε θέματα Τροχαίας Ασφάλειας. Συγκεκριμένα ως μελλοντικοί χρήστες του οδικού δικτύου, τι γνωρίζουν και πόσα γνωρίζουν από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ούτως ώστε να προστατεύσουν τους αρχικά τους εαυτούς και μετέπειτα τους υπόλοιπους πολίτες για μια πιο ασφαλή οδική κοινωνία.

3.2 Διατύπωση ερευνητικών υποθέσεων

- Τι γνωρίζουν οι μαθητές Ε' και Στ' για θέματα Τροχαίας Ασφάλειας;
- Αν γνωρίζουν, γνωρίζουν αρκετά για να προστατεύσουν τους εαυτούς πρακτικά ως χρήστες του δημοσίου οδικού δικτύου;
- Αυτά που γνωρίζουν (ή δεν γνωρίζουν), από που τα γνωρίζουν;

3.3 Επιλογή δείγματος

Έπειτα από σχετική αναζήτηση στις ηλικίες που έχουν εμπλακεί σε θανατηφόρα, σοβαρά και ελαφρά τροχαία δυστυχήματα, προέκυψε ότι το δείγμα που θα επιλεγόταν για την έρευνα αυτή θα έπρεπε να διαθέτει τα εξής βασικά κριτήρια:

- Να αποτελείται από μαθητές και από τα δύο φύλα,
- Να είναι ηλικίας 10 και 11 ετών δηλαδή να ανήκουν στις τάξεις Ε' και Στ' Δημοτικού,
- Να ληφθούν δεδομένα από όλες τις επαρχίες,
- Η έρευνα να διεξαχθεί στο σχολείο το οποίο φοιτούν, ούτως ώστε να ληφθούν ακριβέστερα αποτελέσματα χωρίς οποιεσδήποτε παρεμβάσεις.

Από τα πιο πάνω αναφερόμενα κριτήρια δίνεται η δυνατότητα:

- Να ερευνηθεί η παιδεία και η γνώση των παιδιών σχετικά με το θέμα,
- Να αποκλειστούν παρεμβάσεις από τους γονείς/κηδεμόνες για εξασφάλιση ποιοτικότερων αποτελεσμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα παραπάνω ο αριθμός του δείγματος καθορίστηκε περίπου στα 300 άτομα από διάφορες πόλεις.

3.4 Δειγματοληπτικό εργαλείο

Για την πραγματοποίηση αυτής της έρευνας ετοιμάστηκε ερωτηματολόγιο σε έντυπη μορφή, έχοντας ως βάση είδη παραβατικής συμπεριφοράς που θέλουμε να διερευνήσουμε με βάση του τρεις πυλώνες όπως η πεζή διακίνηση, επιβάτες σε αυτοκίνητο και ποδηλάτες.

Με την έναρξη του ερωτηματολογίου απευθύνεται αποκλειστικά στο μαθητή της ηλικίας 10 και 11 ετών, ζητώντας του να απαντήσει με ειλικρίνεια το ερωτηματολόγιο, ενώ ενημερώνεται για τα δικαιώματα του (ανωνυμία, ιδιωτικότητα). Κρίθηκε ορθότερο όπως οι ερωτήσεις είναι μικρού μήκους, εύκολες και κατανοητές, όπου περιέχουν απαντήσεις επιλογής, χωρίς να υπάρχει σημείο καθοδηγητικών ερωτήσεων.

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από τέσσερα μέρη, εκ των οποίων το 1ο αφορά δημογραφικά στοιχεία όπως φύλο και τάξη στην οποία βρίσκονται. Στο 2ο μέρος υπάρχουν ερωτήσεις με κλίμακα 1-5 «Ποτέ», «Σπάνια», «Μερικές φορές», «Συχνά», «Πάντα», στο 3ο μέρος υπάρχουν ερωτήσεις με απαντήσεις «Ναι» και «Όχι», ενώ στο τελευταίο μέρος υπάρχει η απάντηση «Σωστό», «Λάθος» και «Δεν γνωρίζω».

Σε αναζήτηση που έγινε στο διαδίκτυο, εντοπίστηκε παρόμοιο ερωτηματολόγιο το οποίο χρησιμοποιήθηκε σε έρευνα στα πλαίσια μεταπτυχιακής εργασίας στην Ελλάδα⁸⁷.

3.1.5 Πιλοτικός Έλεγχος

Μετά τη δημιουργία του ερωτηματολογίου χρησιμοποιώντας τις αρχές διατύπωσης των ερωτήσεων, έγινε πιλοτικός έλεγχος. Αυτό βοηθά στο να διαπιστωθεί αν τα παιδιά είναι ικανά να ολοκληρώσουν την έρευνα και αν μπορούν να κατανοήσουν τις ερωτήσεις που τους υποβάλλονται να απαντήσουν⁸⁸. Ο πιλοτικός έλεγχος έγινε σε 10 παιδιά τα οποία δεν θα λάμβαναν μέρος στην μετέπειτα ερευνητική διαδικασία. Ο ερευνητής ζήτησε από αυτά όπως

⁸⁷ Κωνσταντέλλος, Γ. (2018). Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών Δημόσια Υγεία. Πάτρα.

⁸⁸ Creswell, J. W. (2011). Η έρευνα στην εκπαίδευση: σχεδιασμός, διεξαγωγή και αξιολόγηση της ποσοτικής και ποιοτικής έρευνας. Αθήνα.

σημειώσουν οποιαδήποτε προβλήματα στην δειγματοληπτική έρευνα (π.χ. ακατάλληλα διατυπωμένες ερωτήσεις, απαντήσεις που δεν έχουν νόημα), ενώ παράλληλα μετρήθηκε ο χρόνος που χρειαζόταν για τη συμπλήρωση του και δεν υπερέβαινε τα 6 λεπτά.

3.6 Ηθική δεοντολογίας και τρόπος πρόσβασης στο σχολείο

Αναμφισβήτη ο ερευνητής θα πρέπει να έχει πάντοτε υπόψη του τους επαγγελματικούς κώδικες δεοντολογίας και τις υποχρεώσεις που έχει απέναντι στα παιδιά που θα λάβουν μέρος, οι οποίοι απορρέουν σε μεγάλο βαθμό από τους κοινωνικούς κανόνες που ισχύουν στην κοινωνία: όπως την ανωνυμία των συμμετεχόντων, τη διαφύλαξη των ανθρωπίνων δικαιωμάτων και της συνειδητής ενημέρωσης των συμμετεχόντων μετά από ενημέρωση⁸⁹. Γι' αυτό τόσο το ερωτηματολόγιο όσο και το έντυπο ενημέρωσης γονέα και κηδεμόνα, συντάχθηκε κάτω από αυτό το πλαίσιο, προς ενημέρωση επακριβώς της έρευνας όσο και των δικαιωμάτων των παιδιών.

Για να μην καταπατηθούν οι κανόνες δεοντολογίας έγινε εξασφάλιση αδειών σε διάφορα επίπεδα⁹⁰. Αρχικά λόγω της συμμετοχής οργανωμένου συνόλου (μαθητές σε σχολεία), λήφθηκε αρχικά σχετική άδεια από το Κέντρο Εκπαιδευτικής Έρευνας και Αξιολόγησης (ΚΕΕΑ)⁹¹ και ακολούθως, λήφθηκε σχετική άδεια από το Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας⁹².

Ο χώρος που επιλέχθηκε για να πραγματοποιηθεί η έρευνα ήταν τα Δημοτικά Σχολεία:

- Λεμεσού: Ερήμης, Γερμασόγειας, Μουτταγιάκας, St Mary's School και Ύψωνα,
- Λάρνακας: American Academy, Junior School,
- Πάφου: Δημοτικό Σχολείο Έμπας,
- Παραλίμνι: Xenion High School, Junior school

Το σκεπτικό πίσω από αυτή την επιλογή, θεωρήθηκε ο ιδανικός χώρος για να συλλεγούν όσο δυνατό καλύτερα αποτελέσματα της έρευνας, χωρίς οποιεσδήποτε παρεμβάσεις από τους γονείς.

⁸⁹ Κυριαζή, Ν. (2011). Η Κοινωνιολογική Έρευνα: κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών. Έκδοση: Πεδίο. Αθήνα.

⁹⁰ Creswell, J. W. (2011). Ο.π.

⁹¹ Ίδε παράρτημα Α.1. Αναλυτικό Σχέδιο Έρευνας.

⁹² Ίδε παράρτημα Α.2. Άδεια Διεξαγωγής Έρευνας από το Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας.

Το έντυπο συγκατάθεσης γονέα/κηδεμόνα δόθηκε μια βδομάδα πριν την διεξαγωγή της έρευνας και επεστράφη συμπληρωμένο με την υπογραφή συγκατάθεσης. Όσοι γονείς δεν έδωσαν την συγκατάθεση τους, τα παιδιά παρέμειναν στις θέσεις τους εντός της τάξης, μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας από τους υπόλοιπους μαθητές.

Ο ερευνητής λόγω του επαγγέλματός του (Αστυνομικός), βρισκόταν με πολιτική περιβολή και είχε εξηγήσει λεπτομερώς στους δασκάλους και στα παιδιά για τους σκοπούς, τους στόχους και το θέμα της έρευνας, όπως και για τον χρόνο που απαιτούνταν για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου. Ακολούθως, οι δάσκαλοι εξήγησαν στα παιδιά λεπτομερώς αυτά που τους ανέφερε ο ερευνητής, καθώς και το θέμα της ανωνυμίας και το δικαίωμα της άρνησής τους.

Να σημειωθεί ότι, εκτός από τη συγκατάθεση των γονέων, ελήφθη και η προφορική συγκατάθεση από τα παιδιά, ενώ τα ίδια πληροφορήθηκαν ότι μπορούν να σταματήσουν σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας χωρίς να έχουν συνέπειες εναντίον τους και οι απαντήσεις που θα δώσουν βρίσκονται κάτω από την αρχή της ιδιωτικότητας και της εμπιστευτικότητας.

3.7 Εγκυρότητα και Αξιοπιστία

Η εγκυρότητα και αξιοπιστία του ερευνητικού εργαλείου έχει τύχει επιστημονικής μελέτης και έγκρισης από το Κέντρο Εκπαιδευτικής Έρευνας και Αξιολόγησης⁹³. Συγκεκριμένα το ΚΕΕΑ, αφού αξιολόγησε το ερευνητικό εργαλείο, θεώρησε σωστό όπως αυτός απευθύνεται στο τρίτο πρόσωπο σε όλα τα μέρη του ερωτηματολογίου και να διορθωθούν κάποια σημεία τα οποία αναφέρονται στο πρώτο πρόσωπο. Έγινε η σχετική διόρθωση από τον ερευνητή και αυτό απεστάλη προς τη Διεύθυνση Δημοτικής Εκπαίδευσης του Υπουργείου Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας, εξασφαλίζοντας επίσης τη σχετική έγκριση. Το Υπουργείο Παιδείας έχει αποστείλει επιπλέον και την σχετική άδεια διεξαγωγής της έρευνας⁹⁴.

3.8 Αδυναμίες της έρευνας

Κατά την διεξαγωγή της έρευνας παρουσιάστηκαν ορισμένες αδυναμίες. Αρχικά προέκυψε η αδυναμία συλλογής των έντυπων ενημέρωσης και συγκατάθεσης που δόθηκε στους γονείς/κηδεμόνες των παιδιών. Σε ορισμένες περιπτώσεις οι γονείς ήταν διστακτικοί και δεν

⁹³ Ίδε παράρτημα Α.1. Αναλυτικό Σχέδιο Έρευνας.

⁹⁴ Ίδε παράρτημα Α.2. Άδεια Διεξαγωγής Έρευνας από το Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας.

ανταποκρίθηκαν για να επιστρέψουν πίσω τα έντυπα. Γι' αυτό δόθηκαν εκ νέου τα έντυπα, όπου κάποιοι ανταποκρίθηκαν και το επέστρεψαν πίσω υπογραμμένο⁹⁵.

Ένα άλλο αξιοσημείωτο δεδομένο είναι η αδυναμία συλλογής ερωτηματολογίων από την επαρχία Λευκωσίας, όπου ήταν η μοναδική επαρχία η οποία δεν συμπεριλήφθηκε στην έρευνα.

Μια άλλη αδυναμία που παρατηρήθηκε, αφορούσε τα στατιστικά στοιχεία που παρουσίασε το Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης του Αρχηγείου Αστυνομίας. Συγκεκριμένα, παρουσίασε στατιστικά στοιχεία τα οποία ενημερώθηκε επίσημα, μέσω των στατιστικών εντύπων που αποστέλλονται από τα Επαρχιακά Τμήματα Τροχαίας ή από τους εμπλεκόμενους Αστυνομικούς Σταθμούς. Υπάρχουν και δυστυχήματα (κρυμμένα-αφανής εγκληματικότητα) τα οποία δεν γίνεται ενημέρωση προς το Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης, όταν αυτά αφορούν δυστυχήματα με ελαφρούς τραυματισμούς ενώ υπάρχουν και δυστυχήματα τα οποία δεν καταγγέλλονται και δεν αναφέρονται στην Αστυνομία. Στην πρώτη περίπτωση η σύνηθες διαδικασία που ακολουθείται, είναι η αρχειοθέτηση των δυστυχημάτων, χωρίς να γίνεται ενημέρωση προς το Γραφείο Στατιστικής και Χαρτογράφησης. Συνεπώς ο αριθμός των 88 ενεχόμενων παιδιών σε τροχαία δυστυχήματα μεγαλώνει ακόμη περισσότερο, όταν έρχεται να προστεθεί και η «αφανής εγκληματικότητα»⁹⁶, η οποία δεν μπορεί να μετρηθεί.

Πέραν από τα πιο πάνω, κατά την συμπλήρωση των ερωτηματολογίων ο ερευνητής παρότρυνε συνεχώς τα παιδιά όπως απαντήσουν το τι αντιστοιχεί στο οικογενειακό τους περιβάλλον και όχι τι είναι σωστό, πράγμα το οποίο σε αρκετό βαθμό τα παιδιά δεν τήρησαν και απάντησαν στο τι είναι σωστό.

Αυτό ενισχύει και την θέση ότι σε σχολείο στο οποίο διεξήχθη η έρευνα, ο ερευνητής μετέβηκε προηγουμένως στον χώρο άφιξης των μαθητών από τους γονείς. Ο ερευνητής παρατηρούσε συνεχώς τα παιδιά τα οποία πιθανόν να εμπλέκονταν στην έρευνα, ανάλογα με την σωματική τους διάπλαση και τα χαρακτηριστικά τους εν σχέση με την ηλικία τους και παρατήρησε κάτι εξαιρετικά βαρυσήμαντο. Η μεγαλύτερη πλειοψηφία των παιδιών, που επέβαιναν στα αυτοκίνητα και ειδικότερα όσα κάθονταν στο πισινό κάθισμα δεν έφεραν ζώνη ασφαλείας. Κατά την συλλογή των ερωτηματολογίων και την επεξεργασία, διαπιστώθηκε ότι

⁹⁵ Ο συνολικός αριθμός των έντυπων ενημέρωσης/ συγκατάθεσης που επιστράφηκαν ή που δεν επιστράφηκαν ή που δεν δόθηκε η έγκριση από τους γονείς, παρουσιάζεται εκτενώς στον πίνακα 10.

⁹⁶ Αλεξιάδης, Σ. (2011). Εγκληματολογία. 5Η Έκδοση. Εκδόσεις Σάκκουλα. Αθήνα- Θεσσαλονίκη

η μεγαλύτερη πλειοψηφία των παιδιών αποτύπωσαν ως απάντηση ότι πάντα φέρουν την ζώνη ασφαλείας τους, με ένα μικρότερο ποσοστό να δίνει τις άλλες απαντήσεις.

Μετά από αυτή την διαπίστωση, ο ερευνητής προχώρησε και σε δεύτερο σχολείο που εμπλεκόταν στην έρευνα για να διαπιστώσει ότι η πιο πάνω παρατήρηση δεν είναι τυχαία, και υπάρχει εύλογη βάση ότι τα παιδιά απαντούσαν στη συγκεκριμένη ερώτηση στο τι είναι γενικά σωστό και όχι το τι πραγματικά πράττουν. Η ίδια παρατήρηση, σε τελική ανάλυση, παρατηρήθηκε και στο δεύτερο σχολείο.

Επίσης τα παιδιά παρουσίασαν μια ανομοιομορφία στις απαντήσεις τους και αυτό οφείλεται ότι μερικά παιδιά δεν απάντησαν σε όλες τις σελίδες των ερωτηματολογίων ή δεν απάντησαν σε όλες τις ερωτήσεις που ερωτήθηκαν όταν επέστρεψαν τα ερωτηματολόγια, κάτι το οποίο φαίνεται και από τα γραφήματα στο επόμενο κεφάλαιο

Μια άλλη παρατήρηση που εντοπίστηκε κατά την συλλογή των ερωτηματολογίων, ήταν η παρουσία του ερευνητή με πολιτική περιβολή εντός της τάξης. Τα παιδιά έβλεπαν συνεχώς τον ερευνητή χωρίς σε καμία περίπτωση να τους πει για τον πραγματικό του επάγγελμα, ως κάποιο εκπρόσωπο ενός οργανισμού και αποτύπωναν τις απαντήσεις με το τι είναι σωστό και όχι τι πράττουν καθημερινά. Έτσι σε πειραματικό στάδιο, έδωσε τα ερωτηματολόγια σε διευθυντή ενός πειραματικού σχολείου στον οποίο έδωσε ξεκάθαρες οδηγίες πώς να γίνει η σωστή παρουσίαση των ερωτηματολογίων προς τα παιδιά και τι πραγματικά πρέπει να αποτυπώσουν ως απάντηση. Έτσι κατά την συλλογή των ερωτηματολογίων τα αποτελέσματα ήταν πιο ξεκάθαρα και πιο αληθοφανή σε σχέση με τα υπόλοιπα σχολεία.

Κεφάλαιο 4

Αποτελέσματα έρευνας

Το υπό αναφορά κεφάλαιο παρουσιάζει τα αποτελέσματα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε τους μήνες Οκτώβριο και Νοέμβριο του 2019. Στο πλαίσιο διεξαγωγής της έρευνας διανεμήθηκαν 305 ερωτηματολόγια στις επαρχίες Αμμοχώστου, Λάρνακας, Λεμεσού και Πάφου από τον ερευνητή.

Τα σχολεία στα οποία πραγματοποιήθηκε η έρευνα/δράση είναι 5 δημόσια και 3 ιδιωτικά σχολεία. Τα ιδιωτικά είναι το Xenion High School, Junior school στο Παραλίμνι, η American Academy, Junior School της επαρχία Λάρνακας καθώς και το ιδιωτικό σχολείο St'Mary's school στη Λεμεσό. Τα δημόσια σχολεία είναι τα Δημοτικά Σχολεία Μουτταγιάκας, Ερήμης, Ύψωνα και Γερμασόγειας όλα της επαρχίας Λεμεσού καθώς και το Δημοτικό Σχολείο Έμπας της επαρχίας Πάφου.

Να σημειωθεί ότι το Δημοτικό Σχολείο Γερμασόγειας⁹⁷ είναι σχολείο το οποίο έχει Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής.

Στα παιδιά δόθηκαν τα έντυπα ενημέρωσης και συγκατάθεσης γονέα/κηδεμόνα τα οποία θα έπρεπε να επιστραφούν πίσω υπογεγραμμένα με ή χωρίς συγκατάθεση. Πέραν από αυτά, ένα ποσοστό δεν επέστρεψε πίσω τα ερωτηματολόγια. Σε συνεννόηση με τις διευθύνσεις των σχολείων τα έντυπα δόθηκαν ξανά στα παιδιά που δεν είχαν επιστρέψει τα ερωτηματολόγια και δόθηκε προθεσμία μια βδομάδα για την επιστροφή τους. Παρ' όλα αυτά ένα πολύ μικρό ποσοστό επέστρεψε πίσω τα έντυπα ενημέρωσης/συγκατάθεσης.

Πίνακας 10: Αριθμός μαθητών ανά σχολείο που έλαβαν μέρος στην έρευνα

Δημοτικό Σχολείο	Συγκατάθεση	Χωρίς συγκατάθεση	Δεν επιστράφηκαν τα έντυπα	Σύνολο
Μουτταγιάκας	22	1	14	37
Ερήμης	50	5	9	64

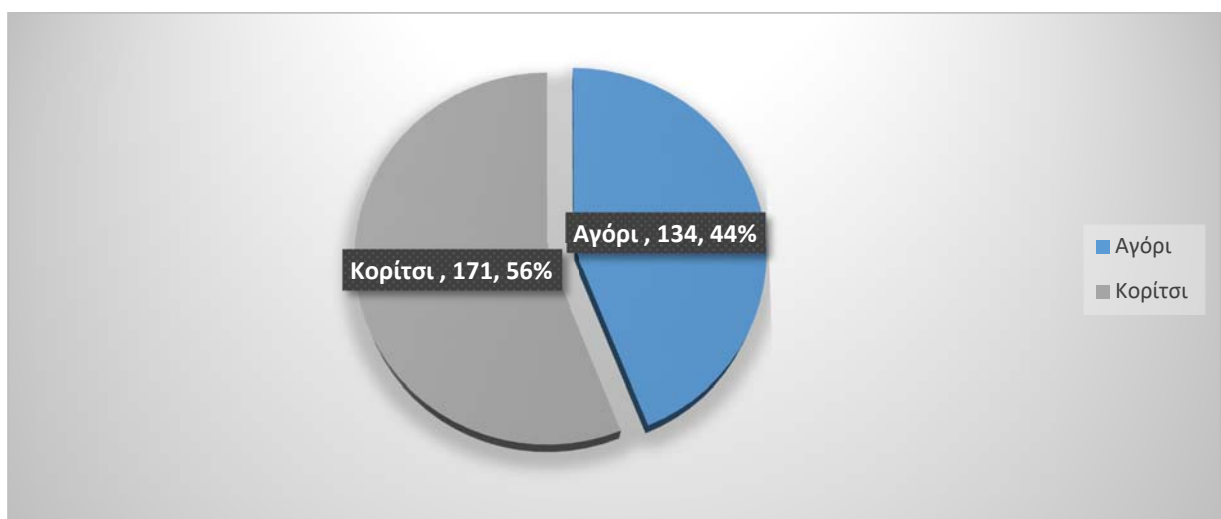
⁹⁷ Δημοτικό Σχολείο Γερμασόγειας (2019). Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής στο σχολείο μας. <http://dim-germasogeia-lem.schools.ac.cy/index.php?id=prko-kukloporiaks-agogs-sto-scoleo-mas>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 29/10/2019.

Xenion High School, Junior school	23	0	0	23
American Academy	16	0	0	16
St Mary's School	69	0	12	81
Γερμασόγειας	61	3	43	107
Έμπας	34	0	6	40
Ύψωνα	30	2	10	42
Σύνολο	305	11	94	410

Τα πιο πάνω αναφερόμενα αποτυπώνονται στον πίνακα 10, ο οποίος παρουσιάζει τον αριθμό των μαθητών ανά σχολείο που έλαβε μέρος στην έρευνα. Επίσης αναφέρεται ο αριθμός των μαθητών που δεν δόθηκε συγκατάθεση από τους γονείς, καθώς και ο αριθμός των εντύπων ενημέρωσης/συγκατάθεσης που δεν επιστράφηκαν πίσω στον ερευνητή. Τα παιδιά που προέβησαν στην έρευνα αριθμούν 305 στο σύνολο, 11 παιδιά δεν επιτράπηκαν από τους γονείς τους να προβούν στην έρευνα, ενώ 94 παιδιά δεν επέστρεψαν τα έντυπα συγκατάθεσης. Από 305 συμμετέχοντα παιδιά ακολουθεί γράφημα με το φύλο τους.

4.1 Δημογραφικά στοιχεία

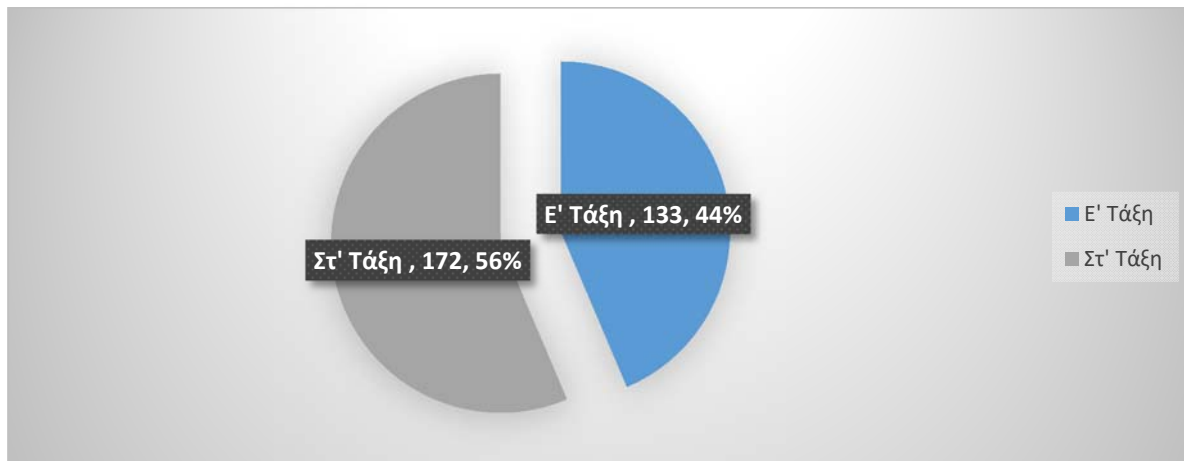
Γράφημα 1: Αριθμός παιδιών στην έρευνα ανά φύλο



Στον πιο πάνω πίνακα φαίνεται ο αριθμός των συμμετεχόντων παιδιών στην έρευνα ανάλογα με το φύλο τους. Τα κορίτσια υπερτερούν των αγοριών με 56%, έναντι 44% των αγοριών. Σε

αριθμούς σε σύνολο 305 παιδιών, τα αγόρια είναι 134, ενώ τα κορίτσια είναι 171. Εκτός από το φύλο, στα δημογραφικά στοιχεία ακολουθεί γράφημα με τη σχολική τάξη των συμμετεχόντων παιδιών.

Γράφημα 2: Αριθμός παιδιών ανά τάξη

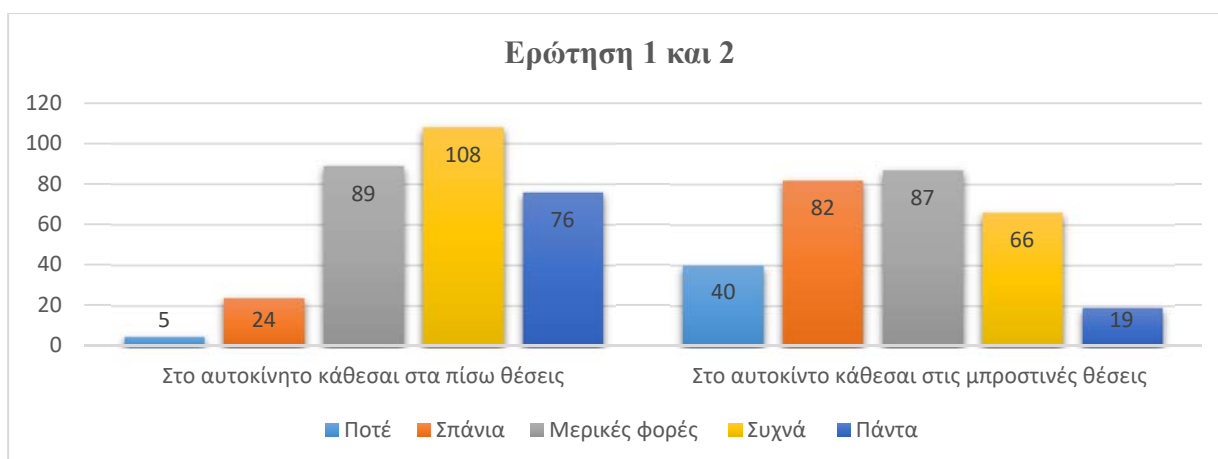


Στον πιο πάνω πίνακα φαίνεται ο αριθμός των συμμετεχόντων παιδιών στην έρευνα ανά τάξη. Τα παιδιά της Στ' Τάξης υπερτερούν των παιδιών της Ε' Τάξης με 56% και 44% αντίστοιχα. Σε αριθμούς σε σύνολο 305 παιδιών, τα παιδιά της Στ' Τάξης είναι 172 και τα παιδιά της Ε' Τάξης 133.

Πλέον ακολουθεί το Μέρος Β' του ερωτηματολογίου όπου παρουσιάζονται οι ερωτήσεις με κλίμακα «Ποτέ», «Σπάνια», «Μερικές φορές», «Συχνά», «Πάντα» με την 1^η ερώτηση να γίνεται αναφορά σε ποια θέση κάθεται στο αυτοκίνητο.

4.2 Εμπέδωση των γνώσεων για την οδική ασφάλεια

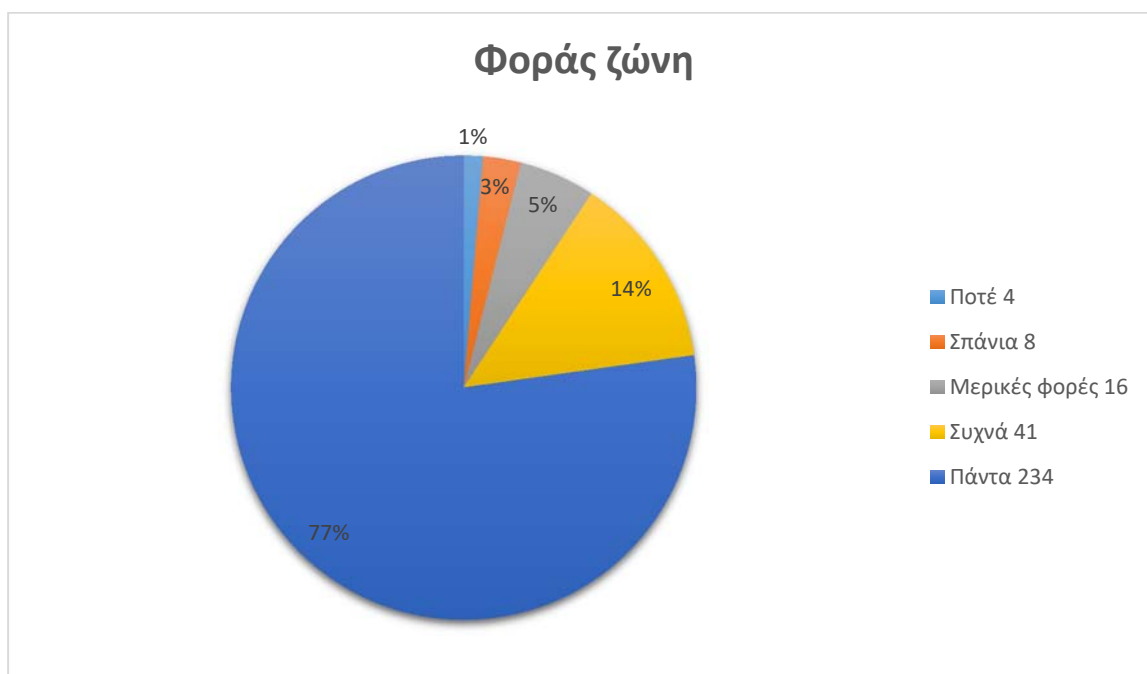
Γράφημα 3: Επιβάτες σε αυτοκίνητο



Στο υπό αναφορά γράφημα παρουσιάζει την συχνότητα των παιδιών που επιβαίνουν στο πισινό και στο μπροστινό κάθισμα. Συγκεκριμένα 76 παιδιά απάντησαν ότι «Πάντα» κάθονται στις πίσω θέσεις, 108 παιδιά απάντησαν «Συχνά», 89 «Μερικές φορές», 24 παιδιά «Σπάνια» και 5 παιδιά «Ποτέ» δεν θα κάθονταν στις πίσω θέσεις.

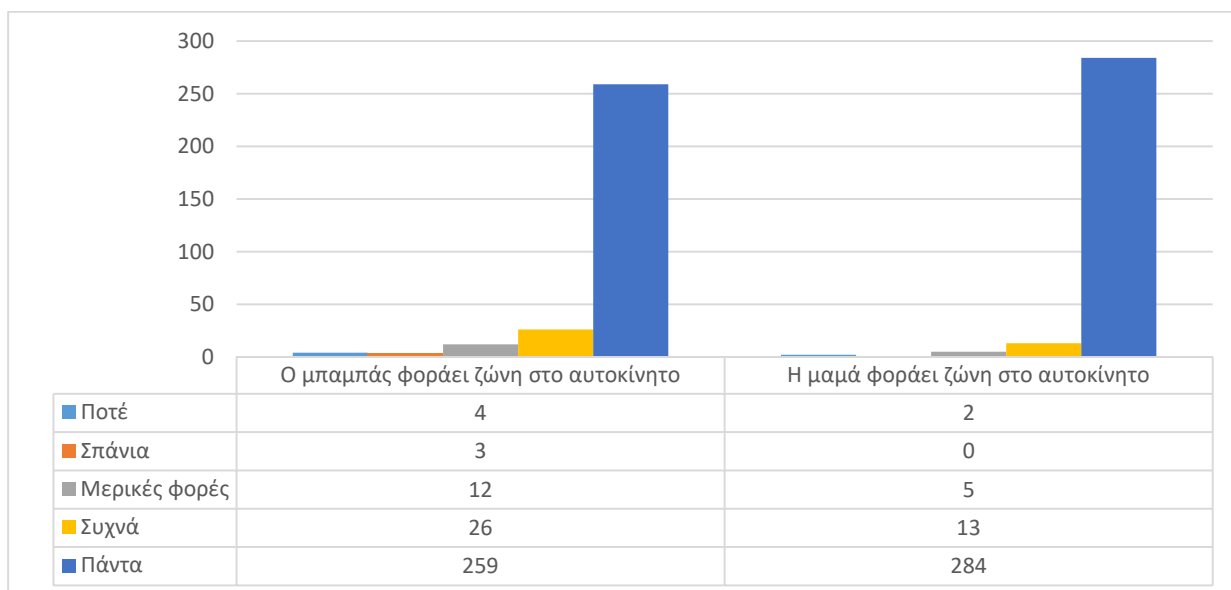
Όσο αφορά το μπροστινό κάθισμα 40 παιδιά απάντησαν ότι «Ποτέ» δεν κάθονται σε αυτό, 82 παιδιά απάντησαν «Σπάνια», 87 παιδιά απάντησαν «Μερικές φορές», 66 παιδιά έδωσαν ως απάντηση «Συχνά» και 19 παιδιά απάντησαν «Πάντα». Στα μπροστινά και στα πισινά καθίσματα τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν σε ποια κλίμακα φορούν την ζώνη ασφαλείας από «Ποτέ» μέχρι «Σπάνια».

Γράφημα 4: Ζώνη ασφαλείας



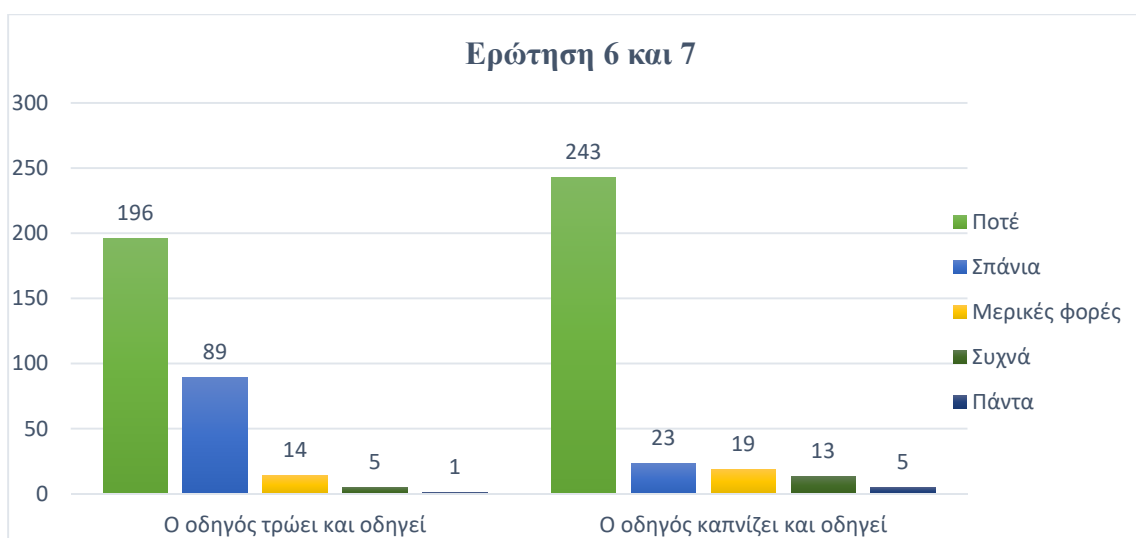
Το υπό αναφορά γράφημα αντικατοπτρίζει τις απαντήσεις που έδωσαν τα παιδιά στο ερώτημα εάν φορούν τη ζώνη ασφαλείας τους. Το συντριπτικό ποσοστό ανήκει στην απάντηση «Πάντα» με 77% ενώ το υπόλοιπο, 23% διανέμεται ως 14% στην απάντηση «Συχνά», 5% μερικές φορές και το υπόλοιπο 3 % μοιράζεται στις απαντήσεις «Σπάνια» και «Ποτέ», με 2% και 1 % αντίστοιχα. Δηλαδή 1 στα 4 παιδιά δεν φοράει πάντα τη ζώνη ασφαλείας του. Στη συνέχεια τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν με ποια συχνότητα οι γονείς τους φορούν ζώνη ασφαλείας, όπως αυτό φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Γράφημα 5: Γονείς σε σχέση με την ζώνη ασφαλείας



Το πιο πάνω γράφημα χωρίζεται σε δυο μέρη. Το πρώτο αφορά την ερώτηση 4 του ερωτηματολογίου, κατά την οποία ζητήθηκε από τα παιδιά να απαντήσουν για τον πατέρα οδηγό εάν φοράει τη ζώνη του κατά την οδήγηση, ενώ το δεύτερο μέρος αναφέρεται στη συχνότητα της μητέρας εάν φοράει τη ζώνη της. Όσον αφορά το πρώτο μέρος τα 259 παιδιά έδωσαν στην απάντηση «Πάντα», ενώ στο αντίστοιχο της μητέρας έλαβε 284 απαντήσεις. Στην συνέχεια 26 παιδιά για τον πατέρα απάντησαν «Συχνά», ενώ στην μητέρα δόθηκαν 13 απαντήσεις, «Μερικές φορές» ο πατέρας έλαβε 12 απαντήσεις, ενώ η μητέρα 5. Στη θέση «Σπάνια» η μητέρα δεν έλαβε καμία απάντηση, ενώ ο πατέρας έλαβε 3 απαντήσεις. Καταληκτικά στη θέση «Ποτέ» δόθηκαν στον πατέρα 3 απαντήσεις, ενώ στη μητέρα 2 απαντήσεις.

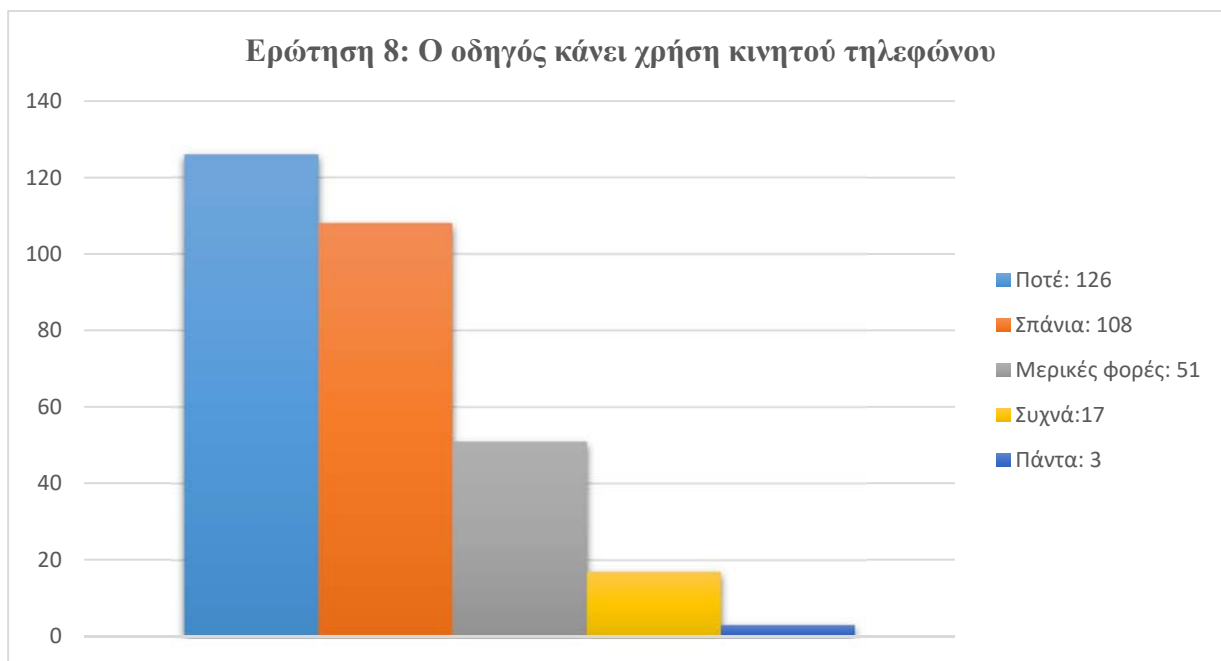
Γράφημα 6: Συμπεριφορά οδηγού



Ομοίως με το προηγούμενο γράφημα, το οποίο θεωρήθηκε ορθότερο να αντιπαραβληθούν οι δυο ερωτήσεις, το πιο πάνω γράφημα χωρίζεται επίσης σε δυο μέρη αφού αναφέρεται σε ενήλικες οδηγούς και πώς συμπεριφέρονται κατά την ώρα της οδήγησης ενώ επιβαίνουν ανήλικα παιδιά. Στο πρώτο μέρος αποτυπώνει τις απαντήσεις που δόθηκαν με την ερώτηση εάν ο οδηγός τρώει και οδηγεί. Σε σύνολο 305 απαντήσεων τα παιδιά έδωσαν απάντηση «Ποτέ» με 196 απαντήσεις, 89 «Σπάνια», 14 «Μερικές φορές», 5 «Συχνά» και μια «Ποτέ».

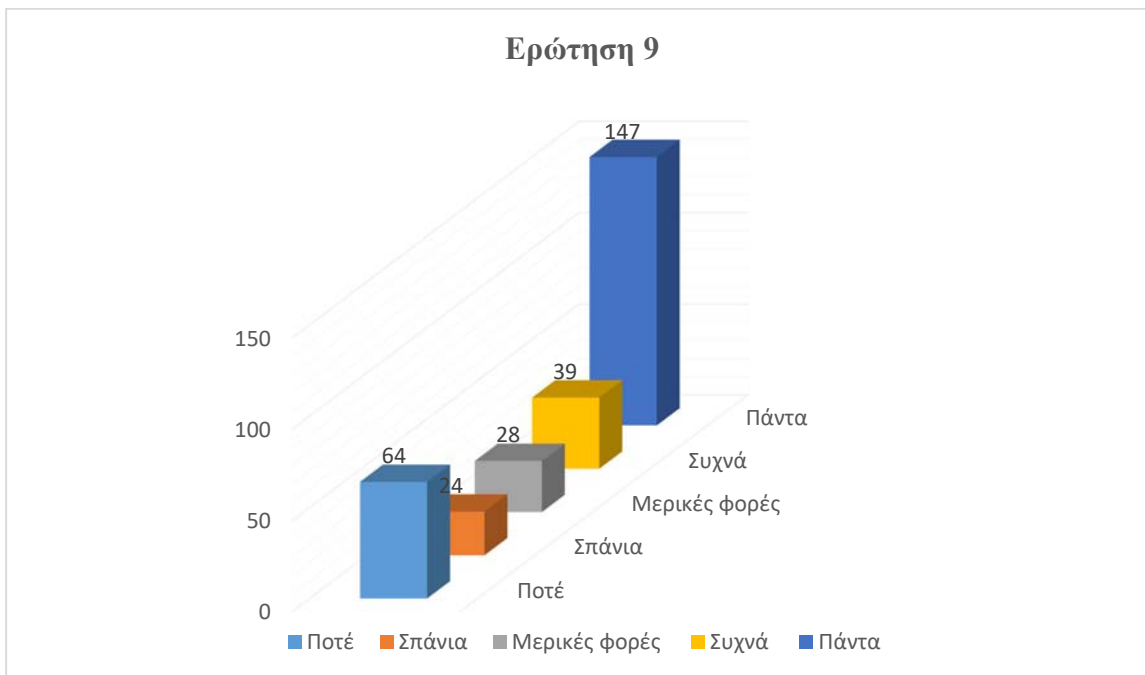
Ακολούθως απάντησαν εάν ο οδηγός καπνίζει και οδηγεί, όπου σε σύνολο 304 απαντήσεων, 243 παιδιά απάντησαν «Ποτέ», 23 παιδιά απάντησαν «Σπάνια», 19 παιδιά «Μερικές φορές», 13 «Συχνά» και 5 «Πάντα».

Γράφημα 7: Χρήση κινητού τηλεφώνου από τον οδηγό



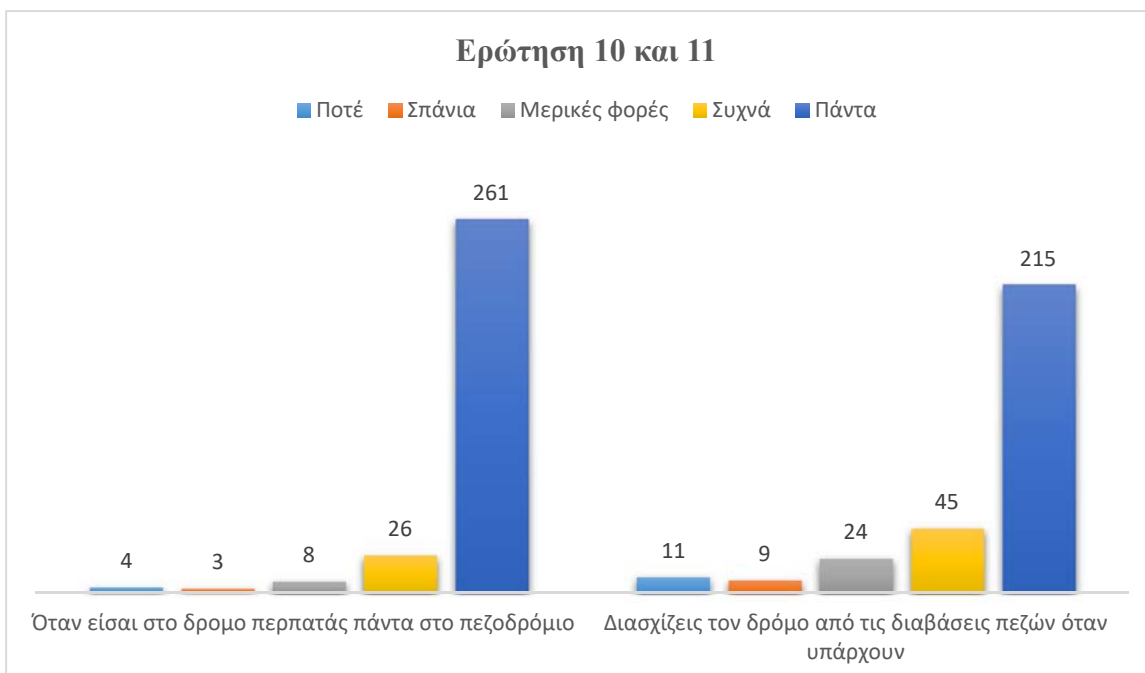
Στη συνέχεια ακολουθεί ο πίνακας με τις απαντήσεις στην ερώτηση εάν στο αυτοκίνητο που επιβαίνει, ο οδηγός κάνει χρήση κινητού τηλεφώνου. Σε σύνολο 305 ερωτώμενων παιδιών, 126 παιδιά απάντησαν «Ποτέ», 108 παιδιά απάντησαν «Σπάνια», 51 «Μερικές φορές», 17 «Συχνά» και 3 «Πάντα».

Γράφημα 8: Ποδήλατο και κράνος



Στην ενότητα ποδήλατα, τα παιδιά όπως φαίνεται και στο πάνω γράφημα ρωτήθηκαν εάν οι γονείς τους, τους λένε να φορούν κράνος. Οι περισσότερες απαντήσεις δόθηκαν στην απάντηση «Πάντα» με 147 απαντήσεις, 39 «Συχνά», 28 «Μερικές φορές», 24 «Σπάνια» και 64 «Ποτέ». Στην συνέχεια ακολουθούν γραφήματα όταν τα παιδιά είναι πεζά.

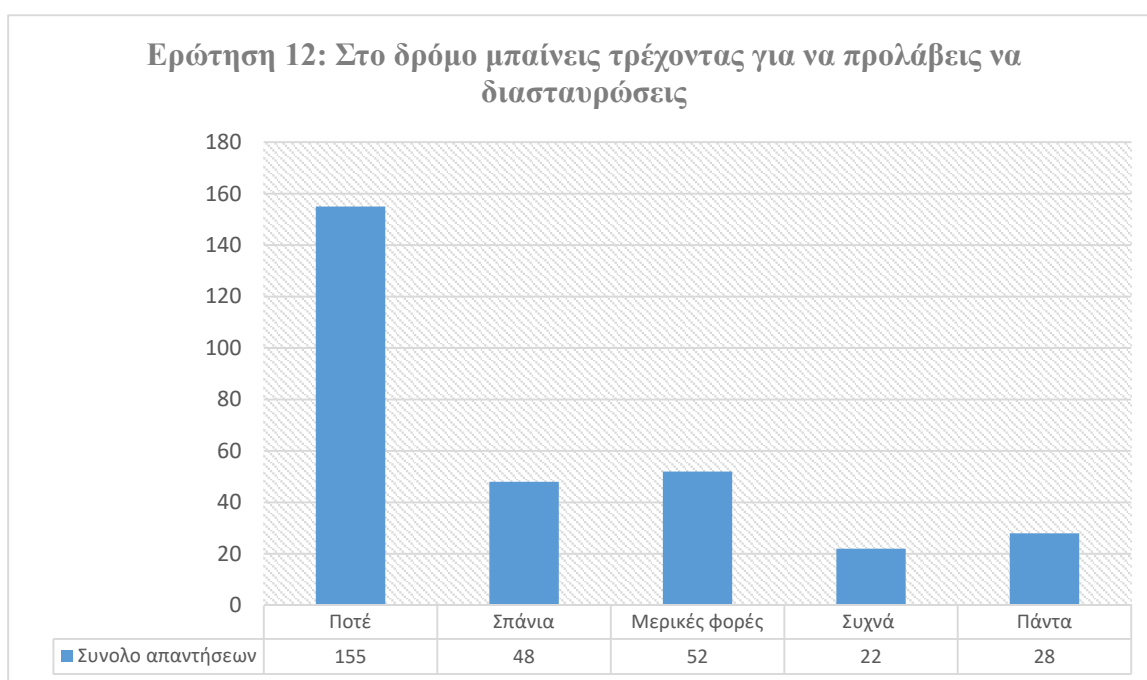
Γράφημα 9: Συμπεριφορά παιδιών στο πεζοδρόμιο και στις διαβάσεις πεζών



Συγκεκριμένα στο πιο πάνω γράφημα αποτυπώνονται δυο ερωτήσεις του ερωτηματολογίου και συγκεκριμένα η ερώτηση 10 και 11 που αναφέρονται στη διέλευσή τους στο δρόμο, όταν είναι πεζά. Στην πρώτη περίπτωση τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν εάν χρησιμοποιούν πάντα το πεζοδρόμιο. Η συντριπτική πλειοψηφία των παιδιών απάντησε πως «Πάντα» χρησιμοποιεί το πεζοδρόμιο με 261 απαντήσεις, 26 παιδιά απάντησαν «Συχνά», 8 «Μερικές φορές», 3 «Σπάνια» και 4 παιδιά απάντησαν «Ποτέ».

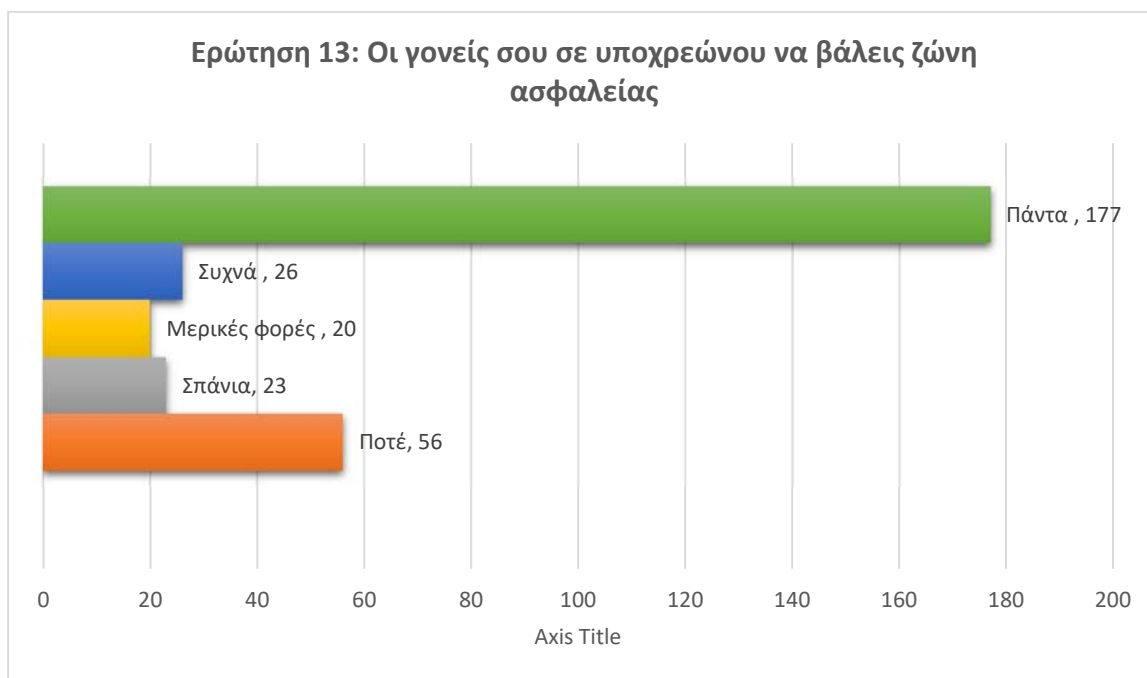
Στη δεύτερη περίπτωση ρωτήθηκαν εάν διασταυρώνουν τον δρόμο χρησιμοποιώντας διαβάσεις πεζών όταν υπάρχουν. Πιο αναλυτικά, τα παιδιά, όπως αποτυπώνεται στο δεύτερο μισό του γραφήματος, έδωσαν 215 απαντήσεις στην στήλη «Πάντα», 45 «Συχνά», 24 «Μερικές φορές», 9 «Σπάνια» και 11 παιδιά «Ποτέ».

Γράφημα 10: Μπαίνουν στο δρόμο τρέχοντας για να προλάβουν να διασταυρώσουν



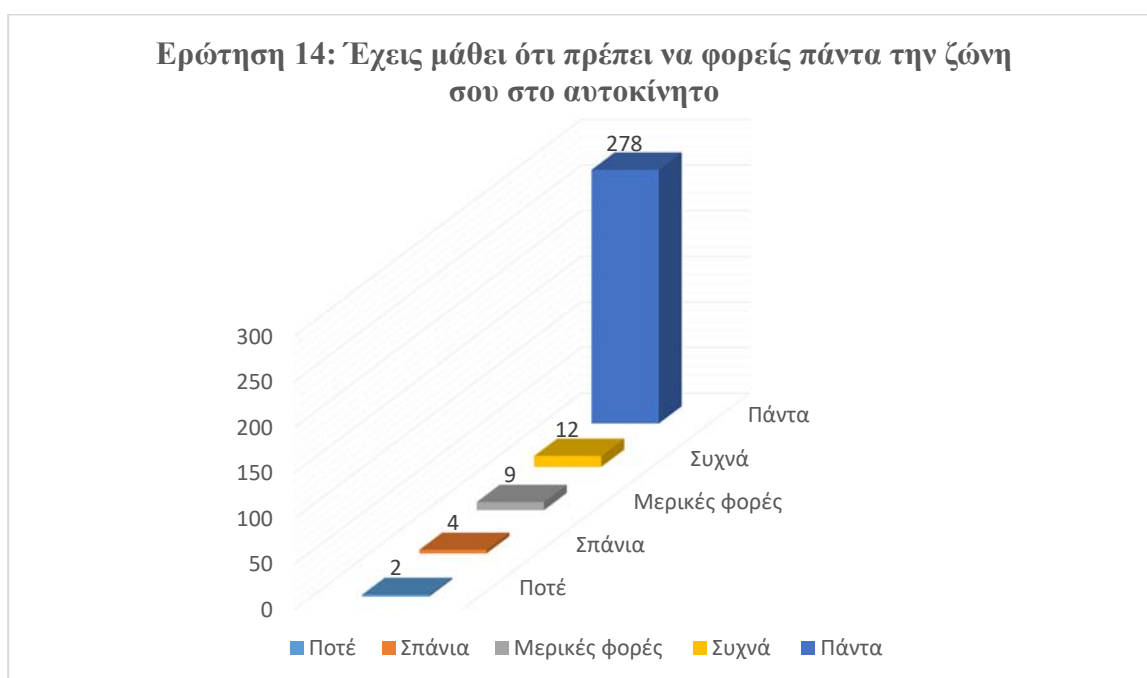
Στο πιο πάνω γράφημα αποτυπώνεται μια από τις πιο **σημαντικές ερωτήσεις** που διατυπώθηκαν για το σκοπό της έρευνας, όπως αυτή εντοπίζεται στον αριθμό 12 του ερωτηματολογίου. Συγκεκριμένα καταγράφει 305 απαντήσεις που δόθηκαν στην ερώτηση αν τα παιδιά βρίσκονται πεζά σε δρόμο και μπαίνουν πάντα τρέχοντας για να προλάβουν να διασταυρώσουν. Τα παιδιά κατέγραψαν 155 απαντήσεις στην θέση «Ποτέ», 48 «Σπάνια», 52 «Μερικές φορές», 22 στην θέση «Συχνά» ενώ άλλες 28 τοποθετήθηκαν στην θέση «Πάντα».

Γράφημα 11: Υποχρέωση γονέων προς τα παιδιά σε σχέση με την ζώνη ασφαλείας



Το Γράφημα 11 αναφέρεται στην υποχρέωση των γονιών προς τα παιδιά σε σχέση με τη ζώνη ασφαλείας. Συγκεκριμένα, αναφέρεται στην ερώτηση 13 του ερωτηματολογίου, εάν οι γονείς τους, τους υποχρεώνουν να βάλουν ζώνη ασφαλείας όταν μπαίνουν στο αυτοκίνητο. Από αυτά, 177 παιδιά δήλωσαν «Πάντα», 26 «Συχνά», 20 «Μερικές φορές», 23 «Σπάνια», και 56 «Ποτέ».

Γράφημα 12: Μάθηση ζώνης ασφαλείας

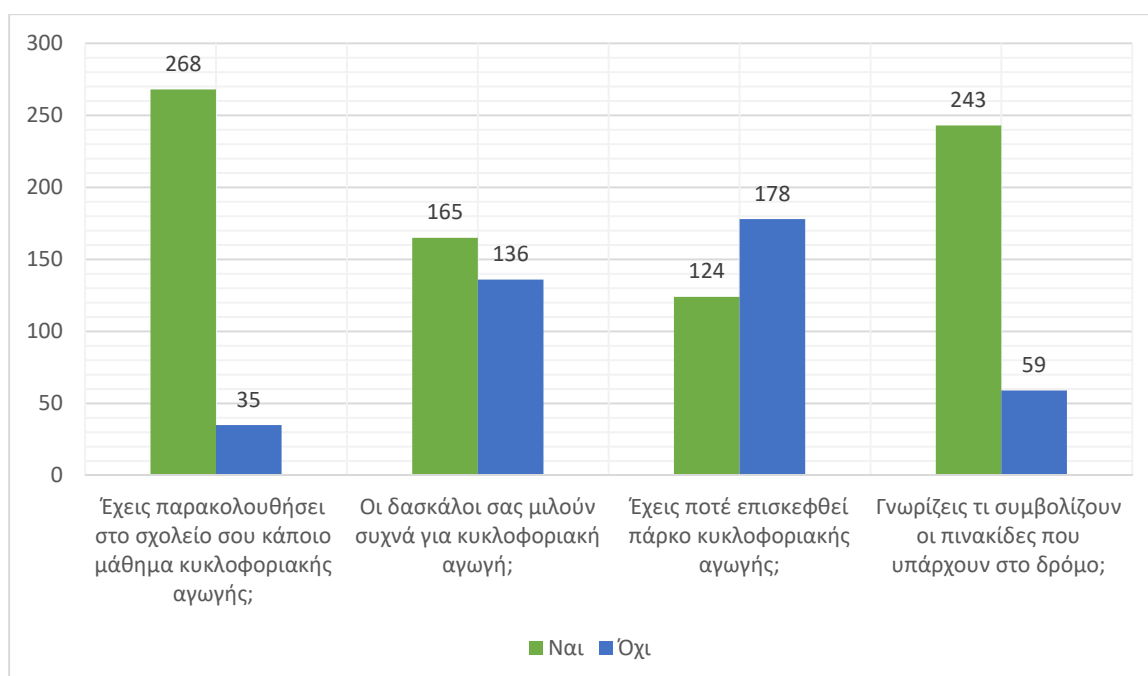


Καταληκτικά το ερωτηματολόγιο καταλήγει στο Μέρος Β', με την ερώτηση εάν έχουν μάθει ότι πρέπει πάντα να φορούν τη ζώνη ασφαλείας του στο αυτοκίνητο. Η συντριπτική πλειοψηφία των παιδιών δήλωσε ότι έχουν μάθει «Πάντα» να το κάνουν με 278 απαντήσεις, ενώ στη συνέχεια ακολουθούν με πολύ λίγες απαντήσεις τα υπόλοιπα. Δηλαδή 12 απάντησαν «Συχνά», 9 «Μερικές φορές», 4 «Σπάνια», ενώ 2 παιδιά έχουν απαντήσει «Ποτέ».

Σε αυτό το σημείο το Μέρος Β' του ερωτηματολογίου ολοκληρώθηκε και ακολουθεί η επόμενη ερώτηση που είναι το Μέρος Γ' του ερωτηματολογίου.

4.3 Κυκλοφοριακή Αγωγή και Παιδιά

Γράφημα 13: Κυκλοφοριακή αγωγή και παιδιά



Το Μέρος Γ' του ερωτηματολογίου αναφέρεται σε ερωτήσεις προς τα παιδιά γύρω από το θέμα της κυκλοφοριακής αγωγής, από την ερώτηση 1 μέχρι την ερώτηση 4. Κάνοντας αρχή με την πρώτη ερώτηση τα παιδιά ρωτήθηκαν εάν έχουν παρακολουθήσει κάποιο μάθημα κυκλοφοριακής αγωγής. Η συντριπτική πλειοψηφία των παιδιών έδωσε καταφατική απάντηση με 268 απαντήσεις, ενώ 35 παιδιά απάντησαν «Όχι».

Η επόμενη ερώτηση που ακολουθεί είναι εάν οι δασκάλοι τους μιλούν συχνά για την κυκλοφοριακή αγωγή. Σε σύνολο 301 απαντήσεων, η απάντηση «Ναι» συγκέντρωσε 165 απαντήσεις, ενώ η απάντηση «Όχι» συγκέντρωσε 136 απαντήσεις.

Στη συνέχεια τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν στο ερώτημα κατά πόσο έχουν ποτέ επισκεφθεί πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής. Από τις 302 απαντήσεις που λήφθηκαν, 124 παιδιά

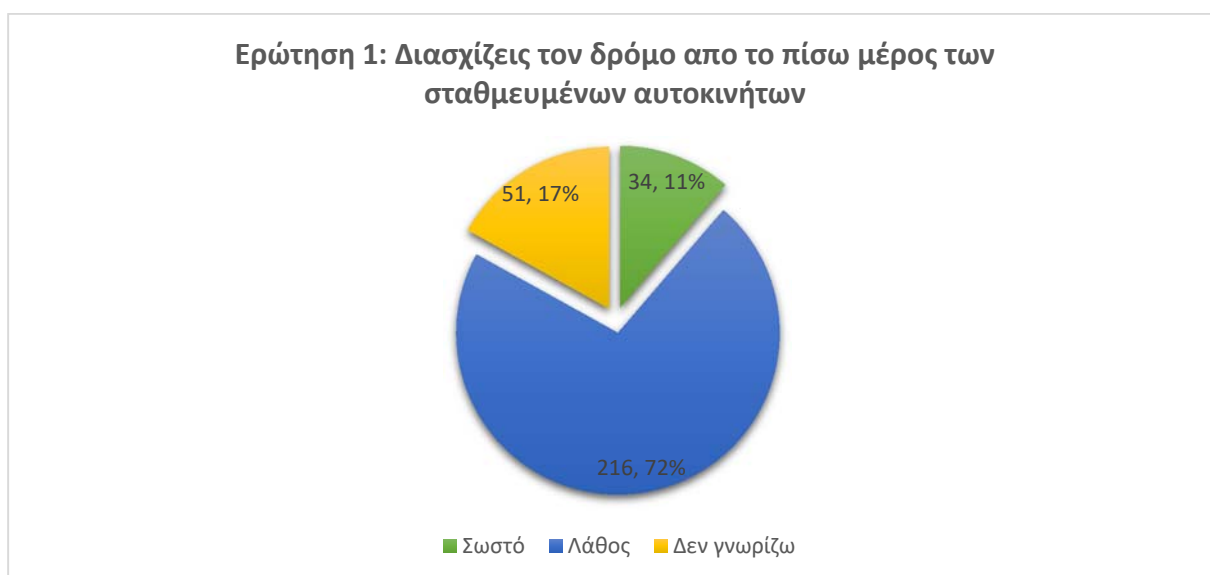
δήλωσαν ότι τον έχουν επισκεφθεί, ενώ τα υπόλοιπα 178 παιδιά απάντησαν ότι ποτέ δεν έχουν επισκεφθεί πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής.

Η τελευταία στήλη του πιο πάνω γραφήματος αναφέρεται στο ερώτημα που έγινε προς τα παιδιά, εάν οι δάσκαλοι τους μιλούν συχνά για την κυκλοφοριακή αγωγή. Από τα παιδιά λήφθηκαν 243 απαντήσεις «ΝΑΙ», ενώ τα υπόλοιπα 59 παιδιά απάντησαν «ΟΧΙ».

Επόμενο μέρος που τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν στο ερωτηματολόγιο είναι το Μέρος Δ' στο οποίο έπρεπε να δοθούν απαντήσεις «Σωστό» «Λάθος» και «Δεν γνωρίζω» από την ερώτηση 1 μέχρι την ερώτηση 9. Στην προτελευταία ερώτηση έπρεπε να επιλέξουν μεταξύ 4 απαντήσεων ενώ στην τελευταία ερώτηση του ερωτηματολογίου έπρεπε να δοθούν απαντήσεις από «Κυρίως» και «Καθόλου» .

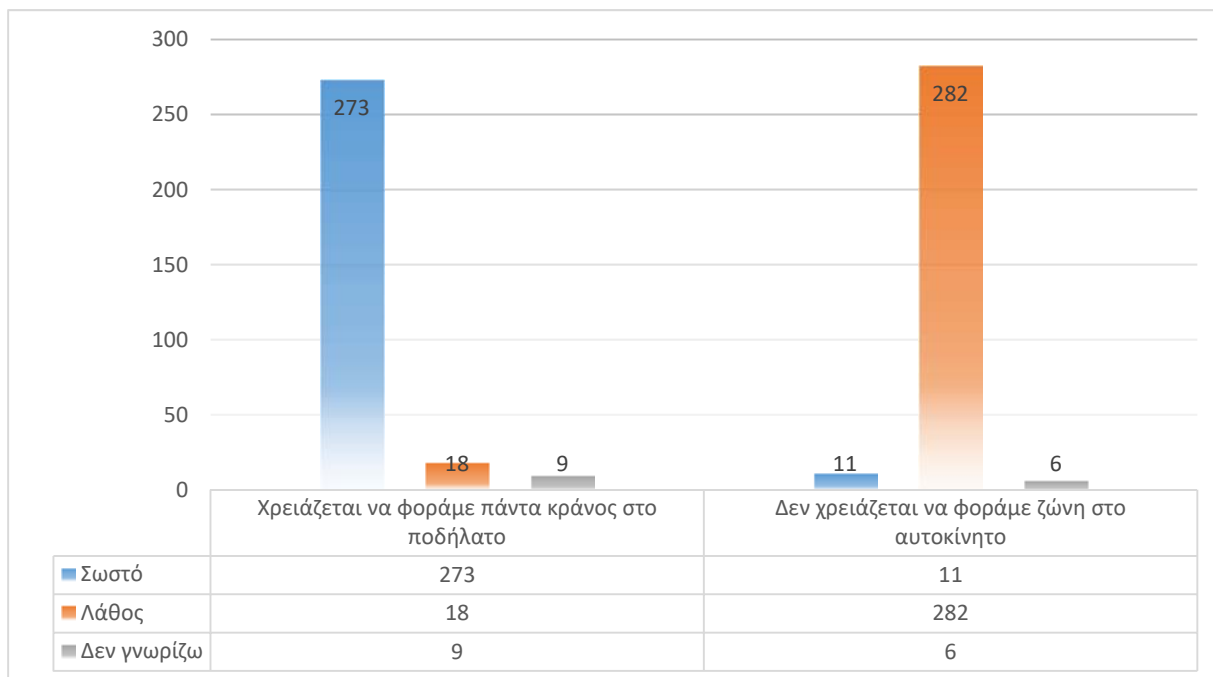
4.4 Γνώσεις και γενικές υποχρεώσεις των παιδιών

Γράφημα 14: Διασταύρωση δρόμο από το πίσω μέρος των σταθμευμένων αυτοκινήτων



Τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν εάν διασχίζουν το δρόμο από το πίσω μέρος των αυτοκινήτων. Οι λάθος απαντήσεις που συγκεντρώθηκαν υπερτερούν σε μεγάλο βαθμό έναντι των υπόλοιπων απαντήσεων. Συγκεκριμένα σε σύνολο 301 απαντήσεων, δόθηκαν 216 απαντήσεις «Λάθος» με ποσοστό 72%, 34 απάντησαν «Σωστό» με ποσοστό 11%, ενώ το υπόλοιπο 17% συγκέντρωσε την απάντηση «Δεν γνωρίζω» με 51 απαντήσεις.

Γράφημα 15: Υποχρεώσεις παιδιών σχετικά με το κράνος και την ζώνη ασφαλείας

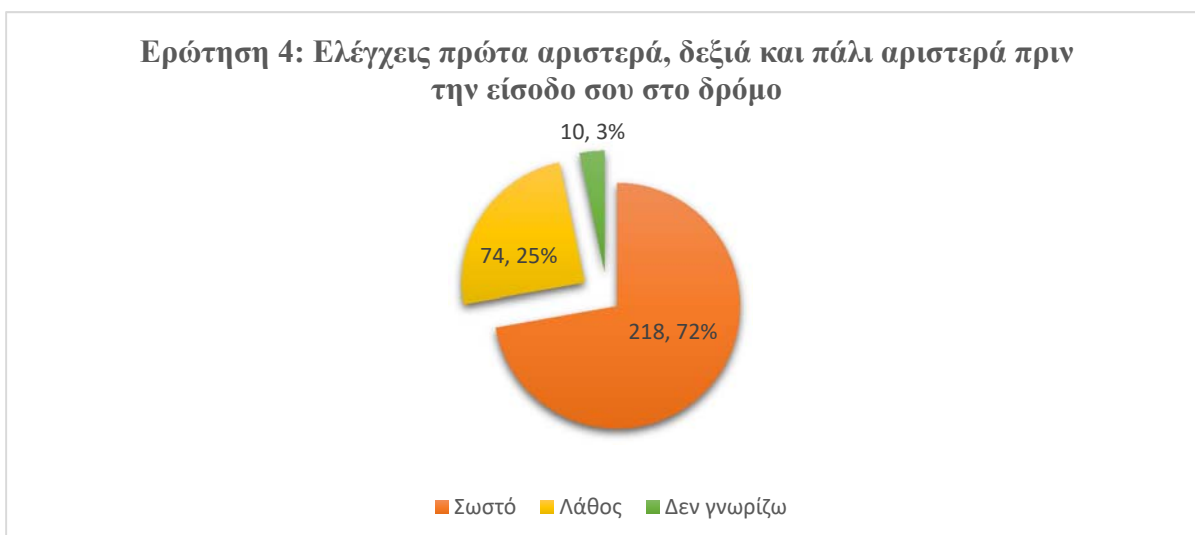


Το πιο πάνω γράφημα αναφέρεται στις ερωτήσεις 2 και του 3 του Μέρους Δ', όπου τα παιδιά κλήθηκαν αρχικά να απαντήσουν εάν χρειάζεται να φοράμε πάντα κράνος στο ποδήλατο και στη συνέχεια κλήθηκαν να απαντήσουν εάν δεν χρειάζεται να φοράμε ζώνη στο αυτοκίνητο.

Στην πρώτη ερώτηση η απάντηση «Σωστό» συγκέντρωσε το μεγαλύτερο ποσοστό με 273 απαντήσεις, 18 παιδιά απάντησαν ότι «Δεν γνωρίζουν», και τα άλλα 9 παιδιά απάντησαν ότι είναι «Λάθος».

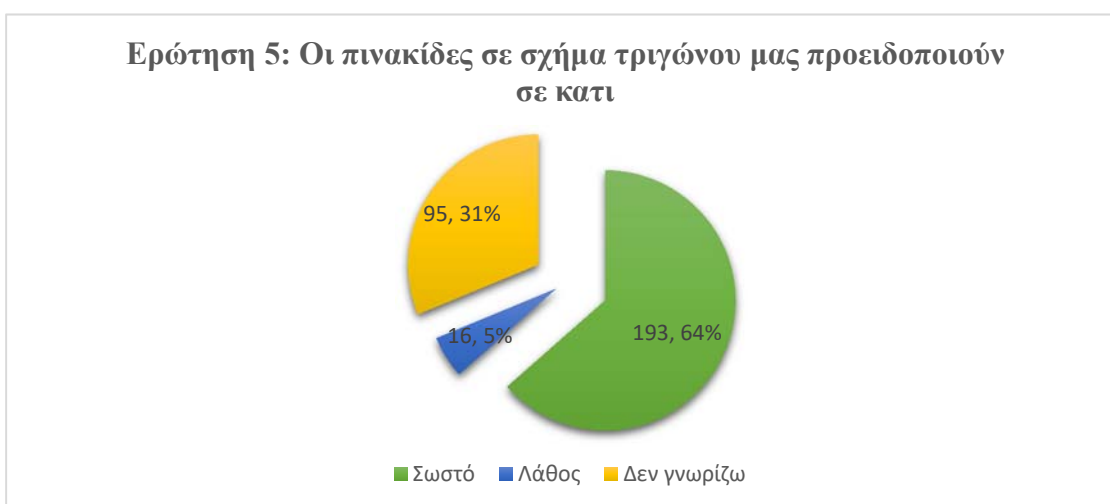
Στη επόμενη ερώτηση του γραφήματος τα παιδιά όπως φαίνεται και το πιο πάνω γράφημα κλήθηκαν να απαντήσουν εάν δεν χρειάζεται να φοράμε ζώνη στο αυτοκίνητο. Σε σύνολο 299 απαντήσεων, 282 έδωσαν ότι είναι «Λάθος», 11 ότι είναι «Σωστό», ενώ άλλα 6 παιδιά απάντησαν ότι «Δεν γνωρίζουν».

Γράφημα 16: Έλεγχος του δρόμου πριν την είσοδο τους σε αυτόν



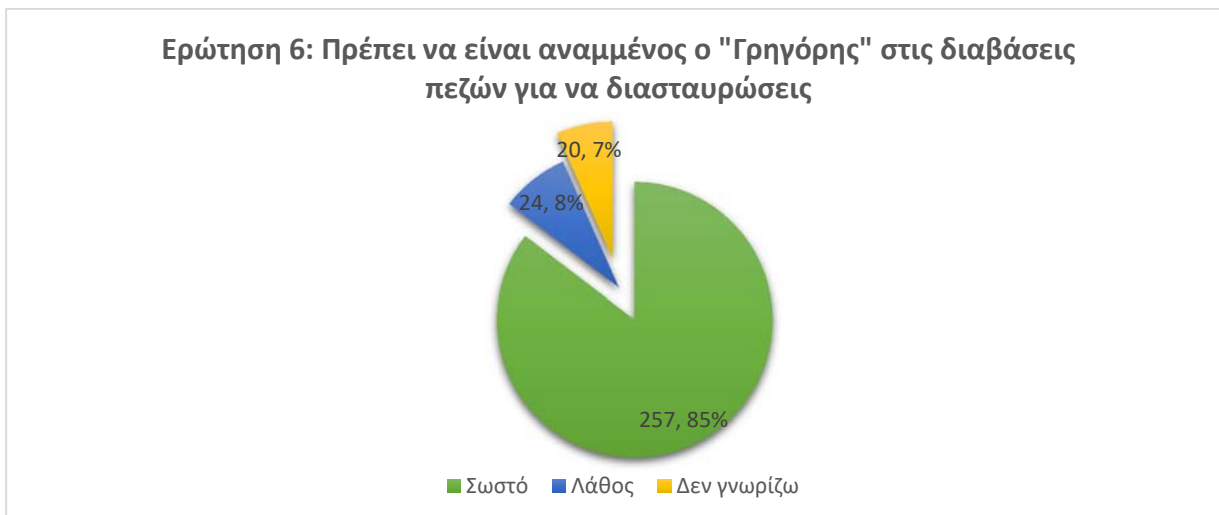
Στο γράφημα 16 τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν στην επόμενη από τις **σημαντικότερες** ερωτήσεις του ερωτηματολογίου. Συγκεκριμένα, η ερώτηση αναφέρεται στον έλεγχο της ορατότητας πριν την είσοδό τους σε δρόμο, εάν ελέγχουν προς τα αριστερά, ακολούθως προς τα δεξιά και πάλι προς τα αριστερά. Την αρνητική πρωτιά συγκέντρωσε η απάντηση «Σωστό» με 218 απαντήσεις και με αντίστοιχο ποσοστό 72%. Ακολούθως 74 παιδιά απάντησαν ότι είναι «Λάθος», το οποίο αντιστοιχεί σε 25%, ενώ το άλλο 3% συγκέντρωσε η απάντηση «Δεν γνωρίζω» με 10 απαντήσεις.

Γράφημα 17: Προειδοποιητικές πινακίδες



Στο υπό φαινόμενο γράφημα τα παιδιά απάντησαν στην ερώτηση 5 του ερωτηματολογίου που αναφέρεται εάν οι πινακίδες τριγώνου μας προειδοποιούν για κάτι. Σε σύνολο 304 απαντήσεων 193 απάντησαν «Σωστό» με 64%, 16 απάντησαν λάθος με 5%, ενώ το υπόλοιπο 31% με 95 απαντήσεις δόθηκε στην απάντηση «Δεν γνωρίζω».

Γράφημα 18: Φώτα τροχαίας διάβασης πεζών «Γρηγόρης»



Ακολούθως αναλύεται η απάντηση που έδωσαν τα παιδιά στην ερώτηση 6 του ερωτηματολογίου, και συγκεκριμένα εάν στις διαβάσεις πεζών όπου υπάρχει φανάρι, πρέπει να είναι αναμμένος ο Γρηγόρης για να διασταυρώσουν. Τα παιδιά απάντησαν σε ποσοστό 85% ότι είναι «Σωστό», κάτι το οποίο αντιστοιχεί με 257 απαντήσεις, 7% ότι είναι «Λάθος» με 20 απαντήσεις και 8% απάντησε ότι «Δεν γνωρίζουν» με το αριθμό να ανέρχεται στο 24.

Επόμενη ερώτηση 7 στο ερωτηματολόγιο αναφέρεται εκ νέου σε σήματα τροχαίας και συγκεκριμένα στις στρογγυλές κόκκινες πινακίδες.

Γράφημα 19: Απαγορευτικές πινακίδες



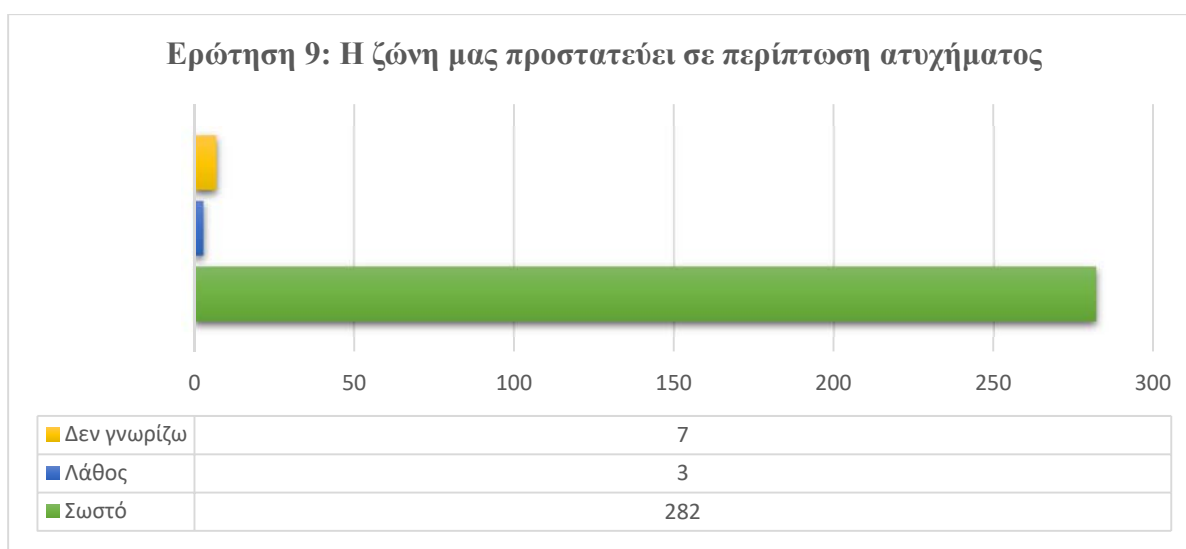
Τα παιδιά όπως αποτυπώνει το πιο πάνω γράφημα απάντησαν εάν οι στρογγυλές κόκκινες πινακίδες μας απαγορεύουν να κάνουμε κάτι. 253 δήλωσαν ότι είναι «Σωστό» με ποσοστό 84%, 14 «Λάθος» με ποσοστό 5%, ενώ 33 απαντήσεις σημειώθηκαν στο «Δεν γνωρίζω» με ποσοστό να ανέρχεται στο 11%.

Γράφημα 20: Διασταύρωση δρόμου χωρίς βεβαιότητα



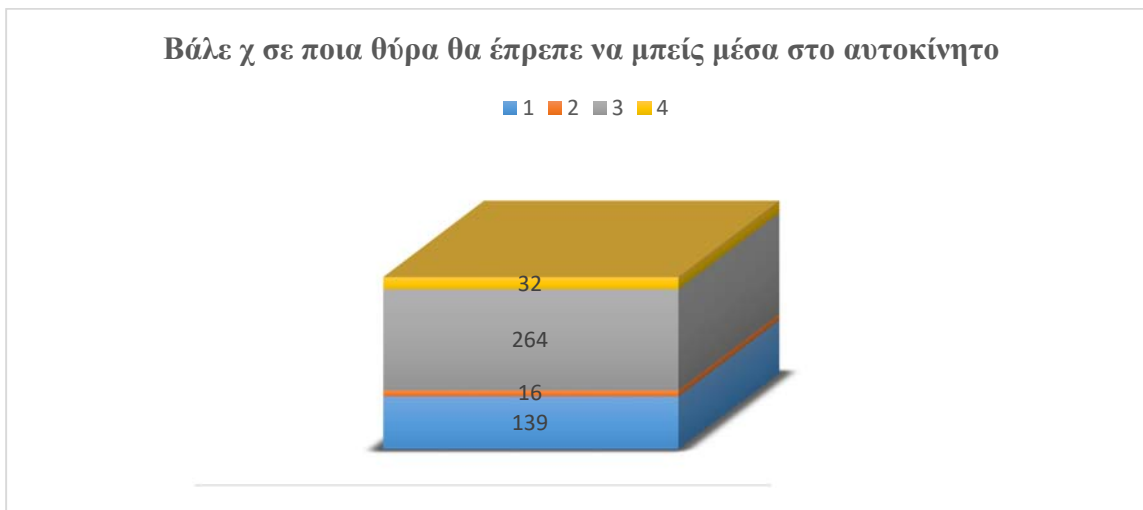
Συνεχίζοντας στις ερωτήσεις του Μέρους Γ' και συγκεκριμένα στην ερώτηση 8, επίσης σημαντική ερώτηση, εάν διασταυρώνουν το δρόμο χωρίς να βεβαιωθούν εάν έχουν σταματήσει τα αυτοκίνητα, δόθηκαν από τα ερωτώμενα παιδιά οι ακόλουθες απαντήσεις. Με ποσοστό 92% και με συνολικά 277 απαντήσεις, τα παιδιά έδωσαν την «Λάθος» ως απάντηση, το 5% απάντησε ότι είναι «Σωστό» με 17 απαντήσεις, ενώ το υπόλοιπο 3% δήλωσε «Δεν γνωρίζω» με 8 απαντήσεις.

Γράφημα 21: Γνώση για την χρήση ζώνης ασφαλείας



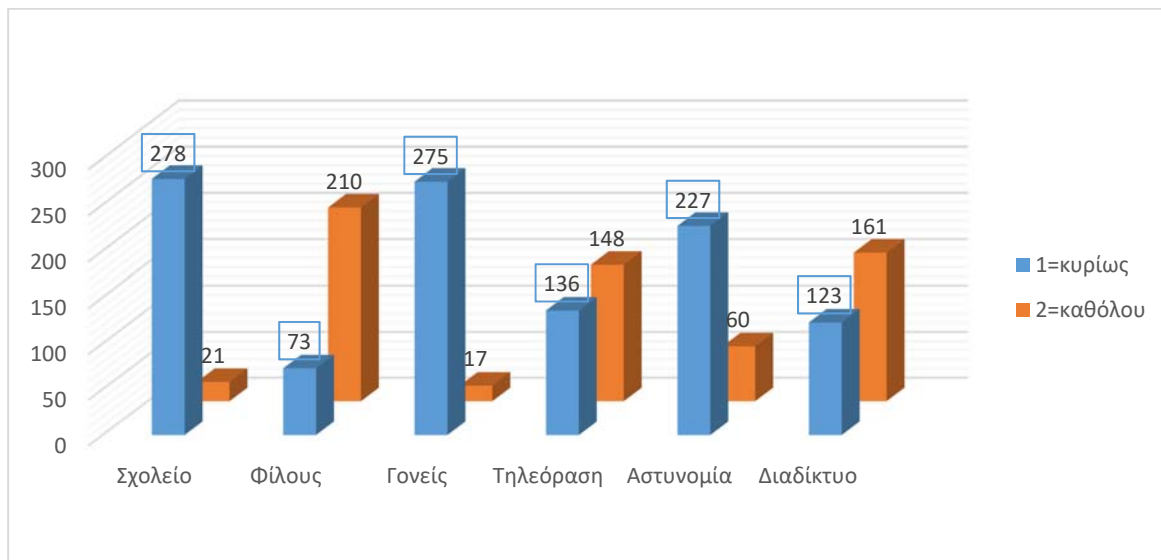
Ακολουθώντας στο πιο πάνω γράφημα ακολουθεί μια εξίσου πολύ σημαντική ερώτηση που υποβλήθηκε στα παιδιά και η οποία εντοπίζεται στο αριθμό 9 του ερωτηματολογίου. Η ερώτηση αναφέρει, εάν η ζώνη μας προστατεύει σε περίπτωση ατυχήματος, όπου η συντριπτική πλειοψηφία των παιδιών γνωρίζει ότι είναι «Σωστό», αφού δόθηκαν 282 σωστές απαντήσεις, 7 παιδιά «Δεν γνωρίζουν» ενώ άλλα 3 παιδιά απάντησαν ότι είναι «Λάθος».

Γράφημα 22: Είσοδος στο αυτοκίνητο από την σωστή πλευρά



Το πιο πάνω αναφερόμενο γράφημα αναφέρεται στην ερώτηση 10 του ερωτηματολογίου του Μέρους Δ'. Συγκεκριμένα τα παιδιά μέσω ενός σχεδίου αυτοκινήτου το οποίο ήταν σταθμευμένο με την αριστερή του πλευρά δίπλα από το πεζοδρόμιο, κλήθηκαν να απαντήσουν σε ποια από τις 4 θύρες θα έπρεπε να επιβιβαστούν σε αυτό εάν βρίσκονταν επί του πεζοδρομίου. Συγκεκριμένα, η θύρα 1 αναφέρεται στη θέση του συνοδηγού, η θύρα 3 στην πισινή αριστερή θύρα, η θύρα 4 στην πισινή δεξιά θύρα η οποία βρισκόταν εντός του δρόμου και η θύρα με αριθμό 2 η οποία ήταν η θέση του οδηγού. Τα περισσότερα παιδιά σημείωσαν πέραν της μιας θύρας. Αναλυτικότερα 139 θα επιβιβάζονταν από την θύρα του συνοδηγού «1», 264 παιδιά θα επιβιβάζονταν από την πισινή αριστερή θύρα «3», 32 από την πισινή δεξιά θύρα «4» δηλαδή από την πλευρά του δρόμου και 16 παιδιά θα επιβιβάζονταν εντός του αυτοκινήτου από τη θύρα του οδηγού δηλαδή την «2». Ενώ πιο κάτω ακολουθεί η τελευταία ερώτηση του ερωτηματολογίου.

Γράφημα 23: Γνώσεις σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής



Καταληκτικά το πιο πάνω γράφημα αποτυπώνει τις απαντήσεις των παιδιών στο ερώτημα εάν οι γνώσεις στους σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής προέρχονται από τους διάφορους φορείς όπως το σχολείο, τους φίλους, τους γονείς, την τηλεόραση, την Αστυνομία και το διαδίκτυο. Στην ενότητα σχολείο, 278 παιδιά απάντησαν «Κυρίως» ενώ άλλα 21 απάντησαν «Καθόλου». Οι φίλοι συγκέντρωσαν 73 απαντήσεις «Κυρίως» και άλλες 210 «Καθόλου». Οι γονείς που ακολουθούν συγκέντρωσαν 275 απαντήσεις «Κυρίως», ενώ άλλες 17 «Καθόλου». Η τηλεόραση που ακολουθεί συγκέντρωσε 136 απαντήσεις «Κυρίως» και άλλες 148 «Καθόλου». Η Αστυνομία είναι η επόμενη στήλη του γραφήματος και αποτυπώνει 227 απαντήσεις στη θέση «Κυρίως» και άλλες 60 στη θέση «Καθόλου». Η έρευνα κλείνει με το διαδίκτυο όπου 123 παιδιά απάντησαν «Κυρίως» και άλλα 161 «Καθόλου».

Κεφάλαιο 5

Ανάλυση αποτελεσμάτων

Η παρούσα πτυχιακή εργασία, αφορά έρευνα στην οποία επιχειρείται να διερευνηθεί το επίπεδο γνώσεων και στάσεων των παιδιών της ηλικίας 10 και 11 ετών, σε θέματα Τροχαίας Ασφάλειας. Δηλαδή να έρθει σε γνώση, μέσα από την χρήση ερωτηματολογίων που δόθηκαν στα παιδιά της συγκεκριμένης ηλικίας, τι γνωρίζουν, πόσα γνωρίζουν και αν αυτά που γνωρίζουν είναι αρκετά. Ως ο προθάλαμος της νέας γενιάς, θα πρέπει να δώσει ελπίδα ότι υπάρχει αρκετή γνώση για την μείωση των θανατηφόρων και σοβαρών δυστυχημάτων που μαστίζουν την κοινωνία μας.

Η παρούσα έρευνα έχει ιδιαίτερη σημασία, καθότι δεν έχει ξανά τύχει ενδελεχής μελέτης το επίπεδο των γνώσεων των μαθητών γύρω από τα θέματα Τροχαίας Ασφάλειας και όπως φαίνεται και στην παρακάτω περιγραφική ανάλυση των ερωτηματολογίων, είναι εύκολα πλέον αντιληπτό ότι το πρόβλημα είναι μεγαλύτερο από ότι αρχικά φαινόταν.

Για την πιο εύκολη ανάλυση των πιο κάτω δεδομένων, σε σύγκριση τους με τους πραγματικούς αριθμούς, έγινε τηλεφωνική επικοινωνία με την Υπηρεσία Δημοτικής Εκπαίδευσης του Υπουργείου Παιδείας. Εκεί αναφέρθηκε ότι ο συνολικός πληθυσμός των μαθητών της Ε' και Στ' Δημοτικού σε δημόσια σχολεία και σχολεία των κατεχομένων είναι γύρω στους 17000 μαθητές.

Η ανάλυση των αποτελεσμάτων θα χωριστεί σε τρεις βασικούς πυλώνες όπως αναφέρεται και στο κύριο μέρος της εργασίας, ανάλογα με τους κινδύνους που τα παιδιά της συγκεκριμένης ηλικίας, έρχονται αντιμέτωπα. Οι τρεις αυτοί πυλώνες είναι όταν βρίσκονται ως επιβάτες σε αυτοκίνητο, κατά την πεζή τους διακίνηση και τελευταίος πυλώνας είναι όταν ποδηλατούν. Πέραν από αυτούς γίνεται ανάλυση και σε άλλα ευρήματα και στα σήματα τροχαίας.

5.1 Επιβάτες σε αυτοκίνητο

Κάνοντας αρχή με τον πρώτο βασικό πυλώνα, γίνεται αναφορά στις πρώτες δυο ερωτήσεις του ερωτηματολογίου που αναφέρονται στην συχνότητα των παιδιών να επιβαίνουν στο μπροστινό ή στο πισινό κάθισμα. Από τα 294 παιδιά μόνο τα 40 παιδιά απάντησαν ότι «ποτέ»

δεν κάθονται στο μπροστινό κάθισμα. Τα υπόλοιπα παιδιά, 82 απάντησαν «σπάνια», 87 παιδιά απάντησαν «μερικές φορές», 66 παιδιά έδωσαν ως απάντηση «συχνά» και 19 παιδιά «πάντα». Τώρα όσο αφορά το πισινό κάθισμα 5 παιδιά έδωσαν απάντηση «ποτέ», 24 «σπάνια», 89 «μερικές φορές», 108 «συχνά» και 76 «πάντα», σε σύνολο 302 απαντήσεων. Η νομοθεσία που αναφέρεται στους επιβαίνοντες ενός αυτοκινήτου στο μπροστινό κάθισμα, αναφέρει ότι μπορεί να επιβαίνει στην θέση του συνοδηγού πρόσωπο με ύψος πέραν του 1,50cm ⁹⁸. Αυτό εξυπακούεται ότι σε περίπτωση σύγκρουσης, το σύστημα της ζώνης ασφαλείας, δυνατόν να μην ενεργοποιηθεί και τα παιδιά να διατρέξουν άμεσο κίνδυνο. Παράλληλα σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη, όταν παιδιά ηλικίας κάτω των 12 ετών κάθονται στα πισινά καθίσματα, μπορούν να μειώσουν κατά 46% τον κίνδυνο θανάσιμου τραυματισμού τους ⁹⁹.

Αναφερόμενοι στο σύστημα συγκράτησης σε περίπτωση ατυχήματος, διαμορφώθηκαν και ανάλογες ερωτήσεις επί του ερωτηματολογίου. Σε μία εξ αυτών, ζητήθηκε να δώσουν τα παιδιά την συχνότητα στην οποία τοποθετούν την ζώνη ασφαλείας τους, όταν επιβαίνουν σε αυτοκίνητο. Σε σύνολο 303 απαντήσεων, 234 παιδιά απάντησαν ότι φορούν «πάντα» την ζώνη τους, ενώ τα υπόλοιπα 69 απάντησαν ότι την φορούν με κάποια συχνότητα. Δηλαδή σχεδόν 1 στα 5 παιδιά δεν φέρει πάντα την ζώνη ασφαλείας τους. Σε δεύτερη ερώτηση εάν γνωρίζουν ότι η ζώνη μας προστατεύει σε περίπτωση ατυχήματος, σε σύνολο 292 παιδιών, 282 παιδιά απάντησαν η ζώνη μας προστατεύει σε περίπτωση ατυχήματος. Ουσιαστικά τα παιδιά γνωρίζουν ότι η ζώνη μας προστατεύει, από την άλλη όμως δεν κινήθηκαν οι απαραίτητοι διδακτικοί μηχανισμοί τόσο από τους γονείς, όσο και μέσα από την εκπαίδευση, ώστε να τους εμπεδώσουν αποτελεσματικά ότι το πρώτο πράγμα που γίνεται όταν εισέλθουν στο αυτοκίνητο είναι να φορέσουν την ζώνη ασφαλείας τους.

Η συντριπτική πλειοψηφία των παιδιών που αναφερόταν στα ερωτήματα εάν οι γονείς τους φορούν την ζώνη ασφαλείας τους, έδωσαν απάντηση «πάντα» για τον πατέρα με 259 και για την μητέρα 284, ενώ οι υπόλοιπες στήλες συγκέντρωσαν το υπόλοιπο των απαντήσεων που είναι ένα πολύ μικρός αριθμός. Ουσιαστικά η μητέρα οδηγός είναι πιο συνεπής σε σχέση με τον πατέρα οδηγό.

Μια άλλη οπτική γωνιά που έρχονται να διδάξουν οι ίδιοι οι γονείς, είναι η οδική τους συμπεριφορά όταν επιβαίνουν τα παιδιά στο αυτοκίνητο όπως φαίνεται στο γράφημα 7.

⁹⁸ Ο περί Οδικής Ασφάλειας Νόμος του 1986 (174/1986). http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/1986_1_174/full.html. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 12/12/2019.

⁹⁹ Braver, E.R., Whitfield, R., Ferguson, S.A., 1998. Ο.π. Βλέπε κεφαλαίο 2.6.4. επιβάτες σε αυτοκίνητο σελ.35.

Συγκεκριμένα στην ερώτηση 8, πέραν από την χρήση κινητού τηλεφώνου με το χέρι, ορισμένα παιδιά έδωσαν και ως απάντηση την χρήση κινητού τηλεφώνου με χρήση ενσύρματων ακουστικών (handsfree) ή ακόμα όταν χρησιμοποιείται με ακουστικό ασύρματης επικοινωνίας (bluetooth). Ωστόσο ο ερευνητής τους διευκρίνιζε συνεχώς να απαντήσουν σχετικά με την χρήση κινητού τηλεφώνου με το χέρι. Αυτό από την άλλη δεν αναιρεί την οδική συμπεριφορά που οι ίδιοι οι γονείς διδάσκουν στα παιδιά τους. Παρότι η χρήση του κινητού τηλεφώνου με τις πιο πάνω μεθόδους επιτρέπεται σύμφωνα με τον νόμο ¹⁰⁰, εντούτοις προκαλεί απόσπαση της προσοχής και αυξάνει σημαντικά τον κίνδυνο ατυχήματος, αφού αποδεδειγμένα οι οδηγοί δεν έχουν καλή αντίληψη του κινδύνου, ενώ δεν διατηρούν την προσοχή τους στο δρόμο ¹⁰¹. Ενδεικτικά είναι και τα αποτελέσματα της έρευνας, όπου 126 παιδιά έδωσαν την απάντηση ως «ποτέ», ενώ τα υπόλοιπα 179 απάντησαν στις διάφορες βαθμίδες από «σπάνια» μέχρι «πάντα». Σε αυτό σημείο κρίνεται σκόπιμο να γίνει αναφορά στην έρευνα που διεξήχθη στις Η.Π.Α, όπου σύμφωνα με την Εθνική Αρχή Ασφάλειας της Οδικής Κυκλοφορίας, 2935 έχασαν την ζωή τους σε τροχαία δυστυχήματα, ενώ οδηγούσαν και έκαναν χρήση κινητού τηλεφώνου ή απέστειλαν μηνύματα. Ο αριθμός αυτός πάντα με την ίδια έρευνα αντιπροσωπεύει το 9% όλων των δυστυχημάτων στις Η.Π.Α ¹⁰².

Συνεχίζοντας στην αρνητική εικόνα που παρουσιάζουν οι ίδιοι οι γονείς προς τα παιδιά τους φαίνεται και από την ερώτηση 6 του ερωτηματολογίου, όπως αποκρυπτογραφείται στο γράφημα 6. Η συγκεκριμένη ερώτηση ρωτούσε τα παιδιά εάν ο οδηγός τρώει και οδηγεί όπου σε σύνολο 305 απαντήσεων, 196 παιδιά έδωσαν απάντηση «ποτέ», ενώ το υπόλοιπο 109 χωρίζεται στις υπόλοιπες κατηγορίες από «σπάνια» μέχρι «πάντα». Ουσιαστικά 1 στα 3 παιδιά εισπράττει την αδιαφορία των γονέων τους, έναντι στην οδική συνείδηση και την συγκέντρωση της προσοχής του προς τον δρόμο, αφού και πρόσφατες έρευνες όπως αναφέρεται και στο πιο πάνω μέρος της εργασίας, έρχονται να ενισχύσουν ότι δυνατό να προκαλέσουν τροχαίο ατύχημα. Επιπλέον με την πιο πάνω οδική συμπεριφορά διαπράττεται και τροχαίο αδίκημα αφού δεν ασκείται επαρκής έλεγχος στο αυτοκίνητο από τον οδηγό, όταν οδηγείται το αυτοκίνητο με το 1 χέρι ¹⁰³. Καλύτερα είναι τα δεδομένα όμως στην ερώτηση 7 του ερωτηματολογίου όταν ο οδηγός καπνίζει, με τις απαντήσεις των παιδιών να δίνονται 243 ως ποτέ, και το υπόλοιπο να χωρίζεται στις άλλες κατηγορίες. Εντούτοις οι άλλοι 61 οδηγοί

¹⁰⁰ Ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 μέχρι 2008. Καν.58(14).

¹⁰¹ Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων (2019). Ο.π.

¹⁰² U.S Department of Transportation (2019). Traffic Safety Facts. Distracted Driving in Fatal Crashes, 2017. National Highway Traffic Safety Administration. <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/812700>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 09/11/2019.

¹⁰³ Ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 μέχρι 2008. Ο.π.

παραβλέπουν ότι είναι αδίκημα το κάπνισμα εν ώρα οδήγησης, όταν στο αυτοκίνητο επιβαίνει ανήλικο πρόσωπο ¹⁰⁴. Δηλαδή όλο αυτό βιώνεται σε ποσοστό 1 στα 5 παιδιά .

5.2 Πεζή διακίνηση

Φθάνοντας στο δεύτερο βασικό πυλώνα και ένα άλλο σημαντικό κεφάλαιο της ερευνητικής εργασίας, είναι τα διάφορα ερωτήματα που δόθηκαν στα παιδιά, όταν αυτά βρίσκονται πεζά στο δρόμο.

Η συγκεκριμένη κατηγορία είναι και η 2^η πιο σημαντική κατηγορία μετά τους επιβαίνοντες σε αυτοκίνητο, αφού παρουσιάζει και τον κίνδυνο που διατρέχουν τα παιδιά μέσα στους δρόμους όταν είναι πεζά. Ουσιαστικά τα παιδιά, όπως αναλύεται πιο κάτω, φαίνεται πόσο εκτεθειμένα είναι στους δρόμους λόγω της μη ύπαρξης αρκετών γνώσεων σε θέματα τροχαίας ασφάλειας. Ενδεικτική είναι και η συγκεκριμένη ερώτηση που κλήθηκαν να απαντήσουν, εάν τρέχουν στο δρόμο για να προλάβουν να διασταυρώσουν. Συγκεκριμένα σε σύνολο 305 απαντήσεων, 155 παιδιά δήλωσαν «ποτέ», ενώ τα υπόλοιπα 150 παιδιά απάντησαν από «σπάνια» μέχρι «πάντα». Δηλαδή 1 στα 2 παιδιά θα τρέξει μέσα στο δρόμο, για να προλάβει να διασταυρώσει. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας ¹⁰⁵ είναι ξεκάθαρος στην συγκεκριμένη περίπτωση. Ο πεζός διασταυρώνει με γοργό βήμα (ποτέ τρέχοντας) για να προλάβει ανά πάσα στιγμή να αποφύγει τον κίνδυνο και για ασκεί συνεχώς επαρκή και σωστό έλεγχο.

Στο ίδιο νοσηρό φαινόμενο της μη-γνώσης τους όταν διακινούνται πεζά σε δρόμο, έρχεται να παρουσιάσει και η ερώτηση 4 επί του ερωτηματολογίου, η οποία αναφέρει ότι πριν να εισέλθουν στο δρόμο, κοιτάζουν αριστερά, δεξιά και πάλι αριστερά. Εδώ τα παιδιά παρουσίασαν μια αρνητική εικόνα της μη-γνώσης τους στα θέματα τροχαίας ασφάλειας. Φάνηκε πόσο εκτεθειμένα είναι στο κίνδυνο των αυτοκινήτων, όταν διακινούνται πεζοί σε δρόμο και θα πρέπει να τον διασταυρώσουν. Σε σύνολο 302 ερωτώμενων παιδιών, 218 παιδιά έδωσαν θετική απάντηση, 74 ως λανθασμένη και 10 σημείωσαν «δεν γνωρίζουν». Δηλαδή 3 στα 4 παιδιά ή σε ποσοστό 75% θα κοιτάξει προς τα αριστερά του. Επιπρόσθετα μπορεί κανείς να αντιληφθεί, ότι δεν γνωρίζουν ότι τα αυτοκίνητα στο οδικό σύστημα της Κύπρου έρχονται από τα δεξιά.

Το πρώτο μάθημα το οποίο θα έπρεπε να διδάσκεται στα παιδιά τόσο από τους γονείς όσο και μέσα από την εκπαίδευση, θα έπρεπε να ήταν η ασφαλή τους διέλευση μέσα στο δρόμο, η

¹⁰⁴Ο Περί Προστασίας της Υγείας (Έλεγχος του καπνίσματος) Νόμος Του 2017. Άρθρο 27.-(1)(β). σελ. 12. http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2017_1_024.pdf. Ανακτήθηκε από τα διαδίκτυο στις 16/12/2019.

¹⁰⁵Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων (2013). Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Α' Έκδοση. Κύπρος.

οποία θα προηγείτο από επαρκή και σωστό έλεγχο προς την σωστή πλευρά διέλευσης των αυτοκινήτων. Τα παιδιά θα έπρεπε και όφειλαν να γνωρίζουν ότι τα αυτοκίνητα έρχονται από την δεξιά τους πλευρά. Στο σημείο αυτό θα γίνει αναφορά για το Ηνωμένο Βασίλειο που θεωρείται για πολλούς και ως πρότυπο οδικής συμπεριφοράς, αφού αριθμεί 28 νεκρούς τον χρόνο ανά εκατομμύριο κατοίκους¹⁰⁶. Οι Βρετανοί στην συγκεκριμένη περίπτωση, σε όλες τις διαβάσεις πεζών, προτού εισέλθει ο πεζός εντός του δρόμου, έχουν τυπώσει με μπογιά στο οδόστρωμα την λέξη «look right», μεταφρασμένη στα ελληνική «κοίταξε δεξιά», ενώ όταν υπάρχει διαχωριστική νησίδα και ο πεζός ήδη διανύσει την μισή απόσταση υπάρχει αποτυπωμένη στο οδόστρωμα η λέξη «look left». Με αυτό τον τρόπο τονίζεται και εμπεδώνεται σε όλους ότι η πλευρά διέλευσης των αυτοκινήτων είναι από τα δεξιά.

Κατά την πεζή τους διακίνηση τοποθετήθηκαν και άλλες ερωτήσεις στο ερωτηματολόγιο όπως οι ερωτήσεις 10 και 11 στο Μέρος Α' του ερωτηματολογίου. Συγκεκριμένα τα παιδιά ρωτήθηκαν αρχικά εάν χρησιμοποιούν πάντα το πεζοδρόμιο, όπου η συντριπτική πλειοψηφία των παιδιών απάντησε πως «πάντα» το χρησιμοποιεί με 261 απαντήσεις. Οι υπόλοιπες κατηγορίες έλαβαν 26 απαντήσεις «συχνά», 8 «μερικές φορές», 3 «σπάνια» και 4 παιδιά απάντησαν «ποτέ». Ακολούθως ρωτήθηκαν εάν διασταυρώνουν τον δρόμο χρησιμοποιώντας διαβάσεις πεζών όταν υπάρχουν και εδώ πάλι παρουσιάστηκε ένα άλλο δείγμα της μη γνώσης κυκλοφοριακής αγωγής. Σε σύνολο 304 απαντήσεων, 215 παιδιά δήλωσαν «πάντα», 45 «συχνά», 24 «μερικές φορές», 9 «σπάνια» και 11 παιδιά «ποτέ». Το ποσοστό αυτό των 89 παιδιών αντιστοιχεί σε 30% δηλαδή 1 στα 3 παιδιά δεν χρησιμοποιεί πάντα την διάβαση πεζών.

Μια άλλη ερώτηση που ακολουθεί είναι η ερώτηση 1 στο Μέρος Δ' του ερωτηματολογίου, η οποία αναφέρει ότι διασταυρώνουν από το πίσω μέρος των σταθμευμένων αυτοκινήτων. Σε σύνολο 301 απαντήσεων, τα 216 παιδιά δήλωσαν ότι είναι «λάθος», ενώ τα υπόλοιπα αναλώθηκαν στις απαντήσεις «δεν γνωρίζω» και «σωστό» με 51 απαντήσεις και 34 αντίστοιχα. Τα παιδιά δεν γνωρίζουν ότι μπορεί να μην γίνουν αντιληπτά από τον οδηγό του αυτοκινήτου που θα κινηθεί με όπισθεν ταχύτητα και να διατρέξουν άμεσο κίνδυνο.

Ομοίως συμβαίνει και με τα φώτα τροχαίας διαβάσεις πεζών όταν είναι αναμμένο ο «Γρηγόρης», όπου τα παιδιά ρωτήθηκαν αν πρέπει να είναι αναμμένος ο «Γρηγόρης» για να διασταυρώσουν. Η πλειοψηφία των παιδιών έδωσε θετική απάντηση (257), ενώ τα υπόλοιπα 44 διαχωρίζονται, 24 «δεν γνωρίζω» και 20 στην «λάθος» απάντηση. Ουσιαστικά 1 στα 6 παιδιά δεν γνωρίζει για το «Γρηγόρη» στα φώτα τροχαίας και πως πρέπει να είναι αναμμένος

¹⁰⁶ Βλέπε επίσης Κεφάλαιο 1.3.1. την έκθεση της European Commission (2019) σελ.18

για να διασταυρώσει. Εδώ ιδιαίτερης αναφοράς πρέπει να τύχει ερωτηματολόγιο που λήφθηκε από ερωτώμενο παιδί. Το παιδί έχει σβήσει την λέξη «Γρηγόρης» από το ερωτηματολόγιο και έχει αναγράψει κάτω από αυτό «τι είναι αυτό;».

Καταλήγοντας στην τελευταία ερώτηση που αναφέρεται στη πεζή διακίνηση όπως αυτή εντοπίζεται στον αριθμό 8 του Μέρους Δ' του ερωτηματολογίου εάν διασταυρώνει το δρόμο χωρίς να βεβαιωθεί αν έχουν σταματήσει τα αυτοκίνητα. Τα παιδιά με ποσοστό 92% και με συνολικά 277 απαντήσεις τα παιδιά έδωσαν την «Λάθος» ως απάντηση, το 5% απάντησε ότι είναι «σωστό» με 17 απαντήσεις, ενώ το υπόλοιπο 3% με απαντήσεις δόθηκε στην απάντηση «δεν γνωρίζω» με 8 απαντήσεις. Δηλαδή 25 παιδιά, το 8% θα διασταυρώσουν τον δρόμο χωρίς να βεβαιωθούν ότι έχουν σταματήσει τα αυτοκίνητα.

5.3 Μετακινήσεις με ποδήλατο

Στην συγκεκριμένη κατηγορία αναφέρονται οι κίνδυνοι που διατρέχουν τα παιδιά ενώ ποδηλατούν. Η αρχή εντοπίζεται στην ερώτηση 9 του ερωτηματολογίου όπου τα παιδιά ρωτήθηκαν εάν οι γονείς τους, τους λένε να φοράνε κράνος στο ποδήλατο. Σε σύνολο 302 απαντήσεων, 147 παιδιά δήλωσαν «πάντα», ενώ τα υπόλοιπα 155 παιδιά απάντησαν σε διάφορες κλίμακες με περισσότερες απαντήσεις να δίνονται ως «ποτέ» με 64 δηλώσεις. Αυτό ουσιαστικά οδηγεί στο συμπέρασμα ότι πέραν του 50% των παιδιών δεν υποχρεώνεται «πάντα» να φέρει το κράνος του από τους γονείς του. Σε αυτή την κατηγορία εντάσσεται και η ερώτηση 2 του Μέρους Δ' όπου τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν εάν χρειάζεται να φοράνε πάντα κράνος στο ποδήλατο. Οι απαντήσεις ήταν πιο πειστικές, όπου 273 απάντησαν θετικά, ενώ άλλα 27 παιδιά απάντησαν «λάθος» και «δεν γνωρίζω».

5.4 Άλλα ευρήματα και σήματα τροχαίας

Για την ενότητα σήματα τροχαίας διατυπώθηκαν δυο ερωτήσεις, αμφότερες στο Μέρος Δ' του ερωτηματολογίου. Συγκεκριμένα η πρώτη ερώτηση αναφέρεται στην πινακίδα σε σχήμα τριγώνου εάν μας προειδοποιεί σε κάτι, ενώ το αντίστοιχο ερώτημα συμβαίνει και με την στρογγυλή πινακίδα. Πιο αναλυτικά τα αποτελέσματα για το πρώτο ερώτημα είναι επικίνδυνα αρνητικά. Σε σύνολο 304 απαντήσεων, 95 παιδιά δήλωσαν ότι «δεν γνωρίζουν» και άλλα 16 παιδιά δήλωσαν ότι είναι «λάθος», ενώ τα υπόλοιπα 193 παιδιά δήλωσαν ότι είναι «σωστό». Ουσιαστικά τα παιδιά όταν χρησιμοποιούν για παράδειγμα το ποδήλατο τους και πλησιάζουν σε κύρια οδική αρτηρία όπου υπάρχει προειδοποιητικό σήμα, ή ακόμα όταν βρίσκονται πεζοί και αντιληφθούν άλλο προειδοποιητικό σήμα, δεν γνωρίζουν την χρησιμότητα όπου έχει

τοποθετηθεί αυτό και να το προειδοποιήσει από οποιοδήποτε κίνδυνο. Καλύτερα είναι τα αποτελέσματα όμως για την απαγορευτική πινακίδα, όπου τα παιδιά σε σύνολο 300 δηλώσεων, 253 απάντησαν ότι είναι «σωστό». Τα υπόλοιπα 47 βλέπει την πινακίδα και πιθανόν να θεωρεί ότι είναι διακοσμητικό στοιχείο.

Σε μια διαφορετική αντίληψη της μη γνώσης των παιδιών διαμορφώθηκαν ερωτήσεις στο Μέρος Γ' όπου τοποθετήθηκαν ερωτήσεις σχετικά με την κυκλοφοριακή αγωγή. Η αρχή γίνεται με την ερώτηση 3 όπου ζητήθηκε να απαντήσουν εάν έχουν ποτέ επισκεφθεί πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής. Σε σύνολο 302 απαντήσεων, 178 παιδιά δήλωσαν ότι δεν έχουν ποτέ επισκεφθεί το πάρκο ενώ τα υπόλοιπα 124 δήλωσαν ότι είχαν μεταβεί. Εδώ να σημειωθεί ότι το ένα από τα σχολεία που επιλέγηκε για να πραγματοποιηθεί ή έρευνα, έχει πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής και συγκεκριμένα το Δημοτικό Σχολείο Γερμασόγειας¹⁰⁷. Πριν την λήψη των ερωτηματολογίων τα ποσοστά που κατέγραψε η αρνητική απάντηση των παιδιών ότι ποτέ στο παρελθόν δεν έχουν επισκεφθεί πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, ήταν ιδιαίτερα υψηλή, ενώ μετά την λήψη των ερωτηματολογίων από το πιο πάνω σχολείο με συνολικές 61 θετικές απαντήσεις και μετρίασε κάπως την αρνητική κατάσταση. Μελέτες έχουν δείξει ότι τα παιδιά με την επίσκεψη τους σε ένα πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής έχουν την δυνατότητα να γνωρίσουν τα διάφορα σήματα τροχαίας, πως λειτουργούν οι φωτεινοί σηματοδότες και να καλλιεργήσουν σε ένα ασφαλές περιβάλλον την οδική συνείδηση¹⁰⁸.

Ενδεικτικά είναι και τα στοιχεία των μελετών τα οποία απεικονίζουν και του λόγου το αληθές. Η συμπεριφοριστική διδασκαλία μέσα από τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής, σε εκπαίδευση παιδιών σε πραγματικές συνθήκες, ακόμα και σε αυλές των σχολείων, είναι μακράν η πιο κατάλληλη μέθοδος εκπαίδευσης της οδικής ασφαλείας των παιδιών¹⁰⁹.

Επιπλέον στην δεύτερη ερώτηση επίσης του Μέρους Γ' τα παιδιά κλήθηκαν να απαντήσουν εάν οι δασκάλοι τους μιλούν συχνά για κυκλοφοριακή αγωγή. Σε σύνολο 301 απαντήσεων 136 παιδιά απάντησαν αρνητικά, ενώ τα υπόλοιπα 165 απάντησαν θετικά. Σχεδόν 1 στα 2 παιδιά δεν φαίνεται να εκπαιδεύεται συχνά για την κυκλοφοριακή αγωγή. Το σχολείο όπως αναλώθηκε και στο πιο πάνω μέρος της εργασίας θεωρείται σημαντικός φορέας σωστής διαπαιδαγώγησης των μαθητών, όταν θα μπορούν να εκπαιδευτούν από επιστήμονες όπως

¹⁰⁷ Δημοτικό Σχολείο Γερμασόγειας (2019). Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής στο σχολείο μας <http://dim-germasogeia-lem.schools.ac.cy/index.php?id=prko-kukloporiaks-agogs-sto-scoleo-mas>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 29/10/2019

¹⁰⁸ Fokides, E. & Tsolakidis, C. (2008). Virtual Reality in Education: A Theoretical Approach for Road Safety Training to Students. Journal. https://www.eurodl.org/materials/contrib/2008/Fokides_Tsolakidis.htm. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 08/12/2019.

¹⁰⁹ Thompson et al. (1996). Ο.π

χαρακτηριστικά θεωρείται το επάγγελμα ενός δασκάλου. Έτσι αναγκαστικά το βάρος της μάθησης να παραμείνει στους ιδίους του γονείς. Οι ίδιοι οι γονείς θα πρέπει εκτός από τα υπόλοιπα θέματα τα οποία τρέχουν καθημερινά με τα παιδιά, να τρέξουν και τα θέματα της σωστής ασφάλειας και διαπαιδαγώγησης των παιδιών τους. Νοουμένου φυσικά ότι και οι ίδιοι γνωρίζουν τα πιο βασικά για να τους διδάξουν, πράγμα το οποίο δεν φαίνεται να ισχύει αν λάβουμε υπόψη τους λόγους που προκαλούνται τα τροχαία ατυχήματα στην Κύπρο, όπως παρουσιάζει αναλυτικότερα στο πάνω μέρος της έρευνας.

Επόμενη ερώτηση που ακολουθεί είναι η ερώτηση 10 του Μέρους Δ'. Τα παιδιά μέσω ενός σχεδίου αυτοκινήτου το οποίο ήταν σταθμευμένο με την αριστερή του πλευρά δίπλα από το πεζοδρόμιο, κλήθηκαν να απαντήσουν σε ποια θύρα θα έπρεπε να επιβιβαστούν σε αυτό. Παρότι δόθηκαν περισσότερες απαντήσεις πέραν της μια που ζητείτο στο ερωτηματολόγιο, ωστόσο 32 παιδιά θα επιβιβάζονταν εντός του αυτοκινήτου από την πισινή δεξιά θύρα. Δηλαδή δεν γνωρίζουν ότι είναι πιο ασφαλές να επιβιβαστούν από την πλευρά που είναι το πεζοδρόμιο αλλά θα εισέλθουν εντός του δρόμου, θα ανοίξουν με κίνδυνο της ζωής τους την δεξιά θύρα προς την πλευρά διέλευσης των οχημάτων και να επιβιβαστούν.

Καταλήγοντας στα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, ζητήθηκε από τα παιδιά να απαντήσουν εάν οι γνώσεις σου σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής προέρχονται από τους φίλους, γονείς, σχολείο, αστυνομία, διαδίκτυο και την τηλεόραση. Τα παιδιά επιβεβαίωσαν ότι όσα έχουν μάθει, τα έμαθαν στο σχολείο, τους γονείς και από την Αστυνομία. Σε άλλες χώρες το όπλο προς την σωστή διαπαιδαγώγηση είναι η διαφήμιση που προβάλλεται από τα Μ.Μ.Ε αλλά και από το διαδίκτυο, την ίδια στιγμή που ποσοστό πέραν του 50% δήλωσε ότι δεν έλαβε καθόλου γνώσεις.

Κεφάλαιο 6

Επίλογος

Η σημασία της ανθρώπινης ζωής και η απώλεια της, είναι κάτι που δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί σε χρήμα και δεν μπορεί να αντικατασταθεί. Καθημερινά, γινόμαστε μάρτυρες ενός αμείλικτου «πολέμου», οι συνέπειες του οποίου, δυνατό να συγκριθούν με εκείνες των ενόπλων συγκρούσεων, οι οποίες προκαλούν τόσα δεινά και σκορπούν δέος στην ανθρωπότητα. Πόσο μάλλον όταν γίνεται αναφορά σε θάνατο παιδιού από τροχαίο δυστύχημα.

Τα παιδιά της ηλικίας 10 και 11 ετών, θεωρείται ο προθάλαμος από την παιδική στην εφηβική ηλικία, στην οποία κάνουν την εμφάνιση τους στο οδικό δίκτυο με διάφορους τρόπους, όπως πεζά, ως επιβάτες σε αυτοκίνητα και ως ποδηλάτες. Μη έχοντας τις βασικές γνώσεις μέσα από το γενικό σύστημα διαπαιδαγώγησης όπως είναι οι γονείς, το σχολείο και η Αστυνομία, βρίσκονται εκτεθειμένα στους κινδύνους του οδικού συστήματος.

Μέσα από την ανάλυση των συμπερασμάτων της ερευνητικής εργασίας όπως αποτυπώνεται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 5, εντοπίστηκαν βασικές ελλείψεις και αδυναμίες στο γενικό σύστημα σωστής διαπαιδαγώγησης για την κυκλοφοριακή αγωγή και εγείρουν ζητήματα περαιτέρω διερεύνησης.

Συγκεκριμένα, η κατηγορία των πεζών, είναι η κατηγορία στην οποία εστιάζεται περισσότερο το πρόβλημα της σωστής διαπαιδαγώγησης και οι κίνδυνοι στην ασφαλή τους διακίνηση είναι πλέον πασιφανής. Τα παιδιά έχουν σε μεγάλο βαθμό μη επαρκή γνώση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αφού ουσιαστικά δεν γνωρίζουν ούτε τα πιο συνηθισμένα. Αυτό αποκρυπτογραφείται και μέσα από συγκεκριμένη ερώτηση, στην οποία η συντριπτική πλειοψηφία απάντησε ότι πριν εισέλθουν στο δρόμο θα κοιτάζουν προς τα αριστερά, μη γνωρίζοντας ότι το σύστημα οδήγησης στην Κύπρο είναι από τα δεξιά. Επιπλέον, στην κατηγορία της πεζής διακίνησης έρχεται να προστεθεί και η είσοδος τους σε δρόμο τρέχοντας ή ακόμα και χωρίς να βεβαιωθούν ότι τα αυτοκίνητα έχουν σταματήσει για να εισέλθουν με ασφάλεια στο δρόμο και να διασταυρώσουν, μη παραγνωρίζοντας φυσικά και τα άλλα δεδομένα που λήφθηκαν κατά την πεζή τους διακίνηση.

Από την άλλη δεν παραγνωρίζεται ούτε και η κατηγορία των επιβαινόντων σε αυτοκίνητα, όπου το γενικό σύστημα διαπαιδαγώγησης, δεν εμπέδωσε βασικούς κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τα παιδιά μένουν εκτεθειμένα στους κινδύνους που τους περιβάλλουν. Τα παιδιά μέσα από τις ερωτήσεις, έθεσαν ως βάση ότι κάθονται στο αυτοκίνητο με αρκετά μεγάλη συχνότητα στις μπροστινές, θέτοντας τον εαυτό τους σε κίνδυνο όταν χρειαστεί να γίνει απότομα φρενάρισμα και να ενεργοποιηθεί το σύστημα συγκράτησης (ζώνη ασφαλείας), ενώ δεν παραλείπεται ούτε η συχνότητα στην οποία τα παιδιά έμαθαν ότι φορούν πάντα την ζώνη τους. Επιπρόσθετα, επιβαρυντική είναι και η αρνητική εικόνα όταν ποδηλατούν και δεν φέρουν το προστατευτικό τους κράνος.

Για μια πιο ασφαλή κοινωνία, θα πρέπει να παρακολουθούνται χώρες με μικρό αριθμό θυμάτων από τροχαία δυστυχήματα και να εισάγονται ριζικές μεταρρυθμίσεις γύρω από το σύστημα, κυκλοφοριακής αγωγής. Κάποιες από τις εισηγήσεις θα πρέπει να είναι η εισαγωγή μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής και να διδάσκονται τα παιδιά από την πρώτη τάξη δημοτικού. Με την παράλληλη επίσκεψη των παιδιών σε πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, θα δώσει την δύναμη για μια σωστή σύνδεση μεταξύ της εκπαίδευσης και την πρακτικής εφαρμογής. Όπου ακόμα είναι αδύνατη η επίσκεψη σε τέτοιο πάρκο, μπορεί παράλληλα να οργανώνεται στις αυλές του σχολείου μια απλή μέρα εκπαίδευσης γύρω από την κυκλοφοριακή αγωγή. Αυτό θα έχει μεγάλο αντίκτυπο προς τα παιδιά τα οποία θα θεωρούν ότι είναι εξίσου σημαντικό όπως άλλες δραστηριότητες στο σχολείο και η κυκλοφοριακή αγωγή. Η εκκίνηση της γνώσης του θα γίνεται από μικρές ηλικίες και θα διαρκεί σχεδόν σε όλη την σχολική τους φοίτηση. Κάτω από αυτό το πρίσμα, απαιτείται η χάραξη ενός εθνικού σχεδιασμού προγραμμάτων γύρω από την κυκλοφοριακή αγωγή, η οποία καλείται να συμβάλλει, μέσα από μια σειρά μέτρων, στη θετική επιρροή της συμπεριφοράς, για την απόκτηση ή ακόμα και βελτίωση των απαραίτητων δεξιοτήτων για ασφαλείς μετακινήσεις.

Για μια πιο ασφαλή διακίνηση και μείωση των θανατηφόρων δυστυχημάτων, θεωρούμε πως τα αποτελέσματα της μικρής αυτής ερευνητικής εργασίας, είναι αρκούντως ενδεικτικά, και ευελπιστούμε πως θα τύχουν αξιοποίησης από τους αρμόδιους κρατικούς και κοινωνικούς φορείς, με προοπτική περαιτέρω επιστημονικής έρευνας σε μεγαλύτερο δείγμα πληθυσμού. Ευχή μας τέτοιες έρευνες να συνδράμουν στην χάραξη μακρόπνοης τροχαίας στρατηγικής.

Τελικός στόχος να μην κινδυνεύουν τα παιδιά μας μέσα στους δρόμους. Όταν αυτά ακόμα μεγαλώσουν, με την σωστή διαπαιδαγώγηση πάντα, να είναι σε θέση να διδάξουν αυτά που εκείνα μέχρι σήμερα δεν έμαθαν και να υπάρξει μια μακροπρόθεσμη αλλαγή προς την αντιμετώπιση της μαστίγας των τροχαίων δυστυχημάτων, για μια πιο ασφαλή κοινωνία.

Παράρτημα Α

Α.1 Αναλυτικό Σχέδιο Έρευνας

ΚΕΝΤΡΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 165989

Στάδιο: ΥΠΟ ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΚΕΕΑ

Δημιουργία: 12/09/2019 09:13:39 Υποβολή: 12/09/2019 10:58:11 PM

Όνομα ερευνητή/ερευνήτριας:

Κυριάκου Σταύρος

Ιδιότητα:

Φοιτητής Αστυνομικών Σπουδών

Μέλη ερευνητικής ομάδας:

Σταύρος Κυριάκου (φοιτητής Προγράμματος Αστυνομικών Σπουδών, Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου)

Δρ Λάμπρος Κασούλλας (επιβλέπων καθηγητής)

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 165989

Επιστημονικός φορέας:

Πρόγραμμα «Αστυνομικών Σπουδών»
Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης
Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Διευθύνσεις ΥΠΠ στις οποίες θα διεξαχθεί η έρευνα:

Δημοτικής,

Ταχυδρομική διεύθυνση ερευνητή/ερευνητριας:

Αγίας Παρασκευής, 167Θ, 4044 Γερμασόγεια, ΛΕΜΕΣΟΣ

Διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου:

stavros.kyriakou@st.ouc.ac.cy

Τηλέφωνα / τηλεμοιότυπο (fax):

99409182 /

Τίτλος έρευνας:

Διερευνώντας τις Γνώσεις και Στάσεις των Μαθητών της Ε' και Στ' Τάξης Δημοτικού σε Θέματα Τροχαίας Ασφάλειας

Σκοπός -ερευνητικά ερωτήματα/υποθέσεις:

Τι γνωρίζουν οι μαθητές Ε' και Στ' για θέματα Τροχαίας Ασφάλειας;
Αν γνωρίζουν, γνωρίζουν αρκετά για να προστατεύσουν τους εαυτούς πρακτικά ως χρήστες του δημόσιου οδικού δικτύου;
Αυτά που γνωρίζουν (ή δεν γνωρίζουν), από που τα γνωρίζουν;

Χρησιμότητα-αναγκαιότητα της έρευνας:

Στην χώρα μας παρατηρείται έλλειψη επαρκούς βιβλιογραφίας που να πραγματεύεται στη διερεύνηση των γνώσεων και στάσεων των μαθητών της Ε' και Στ' τάξης Δημοτικού σε θέματα τροχαίας ασφάλειας. Η επαγγελματική μας εμπειρία με πρόσφατα θανατηφόρα και άλλα σοβαρά περιστατικά, καθώς και ο εντοπισμός, μέσα από την ακαδημαϊκή έρευνα, του κενού στην σχετική βιβλιογραφία, επιβάλει την ανάγκη εκπόνησης επιστημονικής εργασίας που θα συμβάλει στην κάλυψή του. Θεωρούμε πως μια τέτοια μελέτη θα ωφελήσει τόσο την Αστυνομία Κύπρου και τα Τμήματα Τροχαίας στην πρόληψη των δυστυχημάτων, όσο και άλλους θεσμούς, όπως τα σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης που είναι επιφορτισμένα με την προετοιμασία ολοκληρωμένων πολιτών. Ευελπίστουμε πως η ολοκλήρωση αυτής της μικρής κλίμακας επιστημονικής μελέτης θα δώσει το ερέθισμα για μεγαλύτερης κλίμακας σχετικές μελέτες.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 165989

Διαδικασία συλλογής δεδομένων:

1. Κατόπιν έγκρισης από Παιδαγωγικό Ινστιτούτο και από το Υπουργείο Παιδείας & Πολιτισμού, θα δοθούν "Έντυπα Συγκατάθεσης Γονέα/Κηδεμόνα" σε μαθητές Ε' και ΣΤ' τάξεων.
2. Τα έντυπα θα δοθούν από τους δασκάλους στους μαθητές μια βδομάδα προηγουμένως, τα οποία θα πρέπει να επιστραφούν υπογραμμένα στον δάσκαλο όπου θα δίνεται ρητή συγκατάθεση για ανώνυμη συμμετοχή του παιδιού τους στην έρευνα.
3. Ακολούθως, θα δοθούν τα ερωτηματολόγια στους μαθητές από τους δασκάλους και παράλληλα θα ζητείται η προφορική συγκατάθεση των ίδιων των μαθητών για τη συμμετοχή τους στην ερευνητική διαδικασία. Θα τονιστεί επίσης στους μαθητές πώς όσοι δεν επιθυμούν να εμπλακούν να παραμείνουν στον ίδιο χώρο χωρίς επιπτώσεις. Επίσης, ενημερώνονται πως μπορούν να σταματήσουν σε οποιοδήποτε στάδιο της ερευνητικής διαδικασίας, εάν το επιθυμούν.
4. Οι μαθητές που συναίνουθν θα συμπληρώσουν ένα απλό ερωτηματολόγιο (το ίδιο για όλους τους μαθητές σε όλα ανεξαιρέτως τα τμήματα του δείγματος). Ο χρόνος συμπλήρωσης δεν θα διαρκέσει πάνω από 7 λεπτά.
5. Υπολογίζεται πως η όλη διαδικασία δεν θα διαρκέσει πάνω από 10 λεπτά.
6. Ο δάσκαλος θα συλλέξει τα ερωτηματολόγια.

Δειγματοληψία:

Η επιλογή του δείγματος έγινε με κριτήρια: α) πρόσφατα θανατηφόρα και άλλα σοβαρά τροχαία δυστυχήματα στα οποία εμπλέκονταν παιδιά της συγκεκριμένης ηλικίας, β) επίσημα στοιχεία του Γραφείου Στατιστικής και Ανάλυσης του Αρχηγείου Αστυνομίας που καταδεικνύουν εμπλοκή παιδιών της συγκεκριμένης ηλικίας σε θανατηφόρα και άλλα σοβαρά και ελαφρά δυστυχήματα. Πλείστα εξ αυτών ήταν το αποτέλεσμα της μη-γνώσης ή/και μη-πιστής τήρησης και συμμόρφωσης με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Παραδείγματα μη-συμμόρφωσης: ζώνη ασφαλείας, κράτος μοτοσυκλέτας και ποδηλάτου, πεζοί, ποδηλάτες, ανήλικος οδικός μοτοσυκλέτας, συνοδηγός.

Παραδείγματα πρόσφατων θανατηφόρων δυστυχημάτων: α) Λεμεσός 2017, πεζός (θάνατος), 10 ετών, κτυπήθηκε από αυτοκίνητο, β) Λευκωσία 2018, επιβάτης αυτοκινήτου (θάνατος), 11 ετών, δυστύχημα, γ) Λεμεσός 2015, πεζός (σοβαρός τραυματισμός).

Τα σχολεία επιλέχθηκαν με σκοπό την όσο το δυνατόν ευρύτερη εκπροσώπηση παιδιών της κυπριακής κοινωνίας, στα πλαίσια των δυνατοτήτων μιας πτυχιακής διατριβής.

Δημοτικό Σχολείο Ερήμης, Λεμεσός, Ε' & ΣΤ': 32 + 32

Δημοτικό Σχολείο Γερμασόγειας, Λεμεσός, Ε' & ΣΤ': 50 + 50

Δημοτικό Σχολείο Μουτταγιάκας, Λεμεσός, Ε' & ΣΤ': 25 + 20

Δημοτικό Σχολείο Έμπας, Πάφος, Ε' & ΣΤ': 40 + 40

St Mary's School, Λεμεσός, Ε' & ΣΤ': 47 + 34

American Academy Junior School Larnaca, Λάρνακα, Ε' & ΣΤ' Τάξη: 20 + 10

Xenion High School, Παραλίμνι, ΣΤ' Τάξη: 22

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 165989

Ερευνητικά εργαλεία:

Το ερευνητικό εργαλείο είναι ένα ερωτηματολόγιο (θα δοθεί αφού ο γονέας/κηδεμόνας υπογράψει το έντυπο συγκατάθεσης). Αποτελείται από 4 σελίδες και 4 μέρη. Απευθύνεται προσωπικά στον μαθητή/-τρια εξηγώντας του την χρήση και τη σημασία του και τον ενημερώνει ότι είναι ανώνυμη, ενώ παράλληλα μπορεί να σταματήσει σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας. Ζητά να απαντηθεί με ειλικρίνεια καθώς η συμπλήρωσή του γίνεται αποκλειστικά για ερευνητικούς σκοπούς.

Χρόνος απασχόλησης:

Καθορίζεται ρητά στην εισαγωγή του ερωτηματολογίου πως η συμπλήρωσή του δεν θα διαρκέσει πάνω από 7 λεπτά. Η συνολική διάρκεια της όλης διαδικασίας (ενημέρωση μαθητών από δάσκαλο, παράδοση ερωτηματολογίων στους μαθητές, συμπλήρωση, παραλαβή) δεν θα διαρκέσει πάνω από 10 λεπτά.

Χρονική περίοδος έρευνας και αναμενόμενος χρόνος αποτελεσμάτων:

Αφού εγκριθεί το Αναλυτικό Σχέδιο Έρευνας:

- Τρεις εβδομάδες για την συλλογή των δεδομένων (αποστολή εντύπων ενημέρωσης γονέα/κηδεμόνα και ερωτηματολογίων στα σχολεία, επιστροφή των εντύπων ενημέρωσης γονέα/κηδεμόνα από μαθητές, διαδικασία συμπλήρωσης των ερωτηματολογίων εντός της τάξης, συλλογή των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων από τα κατά τόπους σχολεία από τον ερευνητή).
 - Υποβολή αποτελεσμάτων έρευνας στο ΚΕΕΑ στα πλαίσια της ολοκληρωμένης διατριβής τον Μάρτιο του 2020.
- Αναμενόμενος χρόνος υποβολής αποτελεσμάτων: 31/03/2020

ΘΕΜΑΤΑ ΗΘΙΚΗΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΔΕΟΝΤΟΛΟΓΙΑΣ:

Α. ΣΥΝΕΙΔΗΤΗ ΣΥΝΑΙΝΕΣΗ ΓΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΗΝ ΕΡΕΥΝΑ

Όταν οι συμμετέχοντες είναι ενήλικες:

1. Έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την ενημέρωση των συμμετεχόντων σχετικά με: το σκοπό της έρευνας, τις διαδικασίες συλλογής δεδομένων, το περιεχόμενο των εργαλείων συλλογής δεδομένων και τον απαιτούμενο χρόνο για τη συλλογή των δεδομένων.[ΔΙ]
2. Έχει ληφθεί πρόνοια για ενημέρωση των συμμετεχόντων σχετικά με την εθελοντική συμμετοχή τους στην έρευνα:[ΔΙ]
3. Έχει ληφθεί πρόνοια για ενημέρωση των συμμετεχόντων σχετικά με το δικαίωμα απόσυρσης από την έρευνα οποιαδήποτε στιγμή το επιθυμήσουν:[ΔΙ]
4. Προτίθεστε να εξασφαλίσετε τη συγκατάθεσή τους για την καταγραφή των δεδομένων (π.χ. μαγνητοφώνηση, βιντεοσκόπηση) πριν τη διεξαγωγή της έρευνας:[ΔΙ]

Όταν οι συμμετέχοντες είναι μαθητές:

5. Προτίθεστε να εξασφαλίσετε γραπτή συγκατάθεση από τους γονείς/κηδεμόνες των παιδιών για τη συμμετοχή τους στην παρούσα έρευνα:[ΝΑΙ]

6. Έχει ληφθεί πρόνοια για ενημέρωση των γονέων/κηδεμόνων για τον σκοπό της έρευνας, τις διαδικασίες συλλογής δεδομένων, το περιεχόμενο των εργαλείων συλλογής δεδομένων και τον απαιτούμενο χρόνο για τη συλλογή των δεδομένων:[ΝΑΙ]
7. Έχει ληφθεί πρόνοια για ενημέρωση των γονέων/κηδεμόνων ότι η συμμετοχή των παιδιών τους στην έρευνα είναι εθελοντική:[ΝΑΙ]
8. Έχει ληφθεί πρόνοια για ενημέρωση των γονέων/κηδεμόνων σχετικά με το δικαίωμα απόσυρσης του παιδιού τους από την έρευνα οποιαδήποτε στιγμή το επιθυμήσουν χωρίς οποιαδήποτε συνέπειες για το παιδί:[ΝΑΙ]
9. Προτίθεστε να εξασφαλίσετε γραπτή συγκατάθεση των γονέων/κηδεμόνων για την καταγραφή των δεδομένων (π.χ. μαγνητοφώνηση, βιντεοσκόπηση), πριν τη διεξαγωγή της έρευνας:[ΔΙ]
10. Στην περίπτωση συνέντευξης/προσωπικής επαφής με το παιδί, έχει ληφθεί πρόνοια για την παρουσία εκπαιδευτικού του σχολείου στη συνέντευξη:[ΔΙ]
11. Έχει ληφθεί πρόνοια για ενημέρωση των ίδιων των παιδιών για τον σκοπό και το περιεχόμενο της έρευνας:[ΝΑΙ]
12. Έχει ληφθεί πρόνοια για ενημέρωση των παιδιών ότι η συμμετοχή τους στην έρευνα είναι εθελοντική:[ΝΑΙ]

Β. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΙΣ ΣΧΟΛΙΚΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ

13. Έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για ενημέρωση της διεύθυνσης του σχολείου για τη διεξαγωγή της παρούσας έρευνας:[ΝΑΙ]
14. Έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για ενημέρωση του εκπαιδευτικού προσωπικού του σχολείου για τη διεξαγωγή της παρούσας έρευνας:[ΝΑΙ]

Γ. ΠΙΘΑΝΗ ΕΚΘΕΣΗ ΣΕ ΣΩΜΑΤΙΚΟ Ή ΨΥΧΟΛΟΓΙΚΟ ΚΙΝΔΥΝΟ

15. Έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε η μεταχείριση των υποκειμένων της έρευνας να γίνεται με τον ελάχιστο δυνατό κίνδυνο, ώστε να μην κινδυνεύσει η σωματική τους ακεραιότητα ή η ψυχική τους υγεία:[ΝΑΙ]
16. Η έρευνα προβαίνει σε έκθεση των υποκειμένων σε κατάλληλα για την ηλικία τους ερεθίσματα (π.χ. το περιεχόμενο των εργαλείων συλλογής δεδομένων είναι κατάλληλο):[ΝΑΙ]
17. Η έρευνα προβαίνει σε έκθεση των υποκειμένων σε κατάλληλα για την ιδιότητά τους (π.χ. γονείς, εκπαιδευτικούς) ερεθίσματα:[ΝΑΙ]

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΚΩΔΙΚΟΣ: 165989

Δ. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΝΩΝΥΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

- 18. Έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία της ανωνυμίας των συμμετεχόντων;[ΝΑΙ]
- 19. Έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα για τη φύλαξη των δεδομένων που θα συλλεχθούν στα πλαίσια της παρούσας έρευνας;[ΝΑΙ]
- 20. Έχουν ληφθεί τα απαραίτητα μέτρα έτσι ώστε τα δεδομένα που θα συλλεγούν να μη χρησιμοποιηθούν για οποιοδήποτε άλλο σκοπό;[ΝΑΙ]

Ε. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

- 21. Έχει ληφθεί πρόνοια για ενημέρωση των συμμετεχόντων σχετικά με τα αποτελέσματα της έρευνας;[ΔΙ]


ΑΙΤΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΗΜΕΙΩΝ «ΟΧΙ»

ΆΛΛΑ ΘΕΜΑΤΑ ΗΘΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΕΟΝΟΤΟΛΟΓΙΑΣ

ΑΡΧΕΙΑ ΠΟΥ ΕΠΙΣΥΝΑΦΘΗΚΑΝ:

- ΥΡΟΓΡΑΦΙ-ΚΑΤΗΓΙΤΙ.JPG (12/09/2019, 22:52:56, 1327 KB)
 - ΈΝΤΥΠΟ 1_ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ & ΣΥΓΚΑΤΑΘΕΣΗ ΓΟΝΕΩΝ.DOCX (12/09/2019, 22:53:38, 65 KB)
 - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ (1).DOCX (12/09/2019, 22:53:28, 100 KB)
-

Α.2 Άδεια για διεξαγωγή έρευνας από το Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας


ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΝΕΟΛΑΙΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Αρ. Φακ.: 7.15.09.9.2/4
Αρ. Τηλ.: 22800605
Αρ. Φαξ: 22806335
E-mail: ode@moec.gov.cy

8 Οκτωβρίου, 2019

ΕΠΕΙΓΟΝ – ΜΕ ΤΟ ΧΕΡΙ


Κύριο
Σταύρο Κυριάκου
Αγίας Παρασκευής 167Θ
4044 Γερμασόγεια

Θέμα: Άδεια για διεξαγωγή έρευνας με μαθητές/μαθήτριες δημοτικών σχολείων

Αγαπητέ κύριε Κυριάκου,

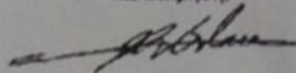
Έχω οδηγίες να αναφερθώ στη σχετική με το πιο πάνω θέμα αίτησή σας προς το Κέντρο Εκπαιδευτικής Έρευνας και Αξιολόγησης, που υποβλήθηκε στις 12 Σεπτεμβρίου 2019, και να σας πληροφορήσω ότι εγκρίνεται το αίτημά σας για διεξαγωγή έρευνας με μαθητές/μαθήτριες των δημοτικών σχολείων που αναφέρονται στην αίτησή σας, με θέμα «*Διερευνώντας τις γνώσεις και στάσεις των μαθητών της Ε' και Στ' τάξης δημοτικού σε θέματα τροχαίας ασφάλειας*», την παρούσα σχολική χρονιά 2019-2020. Η απάντηση του Κέντρου Εκπαιδευτικής Έρευνας και Αξιολόγησης σας αποστέλλεται συνημμένα, για δική σας ενημέρωση. Θα πρέπει, επίσης, να παρουσιάζετε το Αναλυτικό Σχέδιο Έρευνας, σε περίπτωση που αυτό σας ζητηθεί.

2. Νοείται, βέβαια, ότι πρέπει να εξασφαλιστεί η άδεια των διευθυντών/ριών των σχολείων, εκ των προτέρων, ώστε να ληφθούν όλα τα απαραίτητα μέτρα για να μην επηρεαστεί η ομαλή λειτουργία τους. Η έρευνα θα πρέπει να διεξαχθεί με ιδιαίτερα προσεγμένο τρόπο, ώστε να μη θίγεται το έργο των εκπαιδευτικών, το σχολικό περιβάλλον ή οι οικογένειες των μαθητών/ριών και όλες οι δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν πρέπει να εμπίπτουν μέσα στο πλαίσιο που καθορίζεται από το Αναλυτικό Πρόγραμμα. Η έρευνα θα διεξαχθεί νοουμένου ότι η απώλεια του διδακτικού χρόνου των μαθητών/ριών θα περιοριστεί στον ελάχιστο δυνατό βαθμό, ενώ για τη συμμετοχή τους χρειάζεται η γραπτή συγκατάθεση των γονιών τους. Οι γονείς πρέπει να γνωρίζουν όλες τις σχετικές λεπτομέρειες για τη διεξαγωγή της έρευνας, καθώς και τα στάδια μέσα από τα οποία θα εξελιχθεί. Σημειώνεται, επίσης, ότι τα πορίσματά σας κρίνεται απαραίτητο να είναι ανώνυμα και οι πληροφορίες που θα συλλέξετε να τηρηθούν απόλυτα εμπιστευτικές και αποκλειστικά και μόνο για τον σκοπό της έρευνας.

 Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νεολαίας, 1434 Λευκωσία
Τηλ.: 22800600 Φαξ: 22428277 Ιστοσελίδα: <http://www.moec.gov.cy>

3. Η παρούσα έγκριση παραχωρείται με την προϋπόθεση ότι τα πορίσματα της εργασίας θα κοινοποιηθούν μόλις αυτή ολοκληρωθεί, στη Διεύθυνση Δημοτικής Εκπαίδευσης για σχετική μελέτη και κατάλληλη αξιοποίηση.

Με εκτίμηση,



(Χρίστος Χατζηγεωργιάδης)
για Αναπλ. Γενικό Διευθυντή

Κοιν.: Π.Λ.Ε.
Επαρχιακό Γραφείο Παιδείας

ΑΤΥΧΤ ΕΡΕΥΝΗΣ

Α.3 Έντυπο Ενημέρωσης Γονέα/Κηδεμόνα



Αναζητώντας την Παιδεία και τις Γνώσεις των Μαθητών της Έ και Στ' Τάξης Δημοτικού σε Θέματα Τροχαίας Ασφάλειας

Έντυπο Ενημέρωσης Γονέα/Κηδεμόνα

Αγαπητέ Γονέα/Κηδεμόνα,

Η τάξη του παιδιού σας επιλέχθηκε τυχαία για να συμμετέχει σε μια έρευνα που διεξάγεται από φοιτητή των «Αστυνομικών Σπουδών» του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου στο πλαίσιο εκπόνησης πτυχιακής μελέτης που διεξάγεται από τον ίδιο. Συγκεκριμένα στην εν λόγω έρευνα θα ληφθούν δεδομένα με την χρήση ερωτηματολογίου το οποίο θα δοθεί στους μαθητές της τάξης. Η έρευνα θέλει να καταδείξει τι γνώσεις έχουν αποκτήσει τα παιδιά της συγκεκριμένης ηλικίας όσο αφορά στην Κυκλοφοριακή Αγωγή. **Σημειώνεται ότι η συμμετοχή του παιδιού σας στην έρευνα αυτή είναι εθελοντική.**

Τι περιλαμβάνει η συμμετοχή του παιδιού μου στην έρευνα;

Το παιδί θα κληθεί να απαντήσει ένα απλό ερωτηματολόγιο διάρκειας 7 λεπτών κατά διάρκεια ενός μαθήματος, ενώ παρών θα είναι και ο εκπαιδευτικός της τάξης.

Πώς θα διασφαλιστούν τα προσωπικά δεδομένα του παιδιού μου;

Το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο και τα δεδομένα που θα ληφθούν θα αξιοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς της συγκεκριμένης έρευνας/δράσης.

Είναι υποχρεωτική η συμμετοχή του παιδιού μου;

Η συμμετοχή του παιδιού σας στην έρευνα είναι *εθελοντική*. *Ωστόσο εάν επιθυμείτε να συμμετέχει το παιδί σας στην έρευνα, παρακαλούμε όπως συμπληρώσετε τα στοιχεία της επόμενης σελίδας και επιστρέψετε τη σελίδα αυτή στον/στην εκπαιδευτικό του παιδιού σας.* Πέραν από τη δική σας συγκατάθεση, θα ληφθεί και η προφορική συγκατάθεση του παιδιού σας πριν την έναρξη της έρευνας. Σημειώνεται ότι μαθητές που δεν επιθυμούν να συμμετέχουν στην έρευνα, θα παραμείνουν στις θέσεις τους εντός της τάξης τους, μέχρι την ολοκλήρωση του ερωτηματολογίου από τους υπόλοιπους, ενώ σε οποιοδήποτε στάδιο της έρευνας το συμμετέχων παιδί μπορεί να αποχωρήσει **χωρίς** να έχει συνέπειες εναντίον του. Προσδοκώ, ωστόσο, στη θετική σας ανταπόκριση, σε μια προσπάθεια που γίνεται για να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα για τις Γνώσεις και Στάσεις των Μαθητών της Έ και Στ' Τάξης Δημοτικού σε Θέματα Τροχαίας Ασφάλειας. Επισημαίνεται ότι η έρευνα έχει εγκριθεί από το Κέντρο Εκπαιδευτικής Έρευνας και Αξιολόγησης του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου Κύπρου καθώς και από το Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού.

Πώς μπορώ να μάθω περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την παρούσα έρευνα;

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την παρούσα προσπάθεια και τη συμμετοχή του παιδιού σας σε αυτή παρακαλούμε επικοινωνήστε με τους:

Δρ. Λάμπρο Καούλλα
Επιβλέπων Καθηγητής Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.
Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης
Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου,
Τ.Θ. 12794,
2252, Λατσία
Τηλ.:+357 96178008, Email: lgk.uoe@gmail.com ή lambros.kaoullas@ouc.ac.cy

Σταύρος Κυριάκου
Φοιτητής Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου
Email: stavros.kyriakou@st.ouc.ac.cy Τηλ.: 99-409182

Πού μπορώ να αποταθώ για οποιαδήποτε παράπονα/καταγγελία;

Για οποιαδήποτε παράπονα/καταγγελία που δυνατό να προκύψουν από την έρευνα, θα μπορείτε να τα υποβάλετε με το ακόλουθο άτομο:

Δρ. Χρύστια Παπακλεοβούλου
Λέκτορας Νομικής
Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης
Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου
Τ.Θ : 12794
2252
Λατσία
Λευκωσία
Τηλ.: 00357 22 411886 Φαξ: 00357 22 411951
Email. chrysthia.papacleovoulou@ouc.ac.cy

Α.4 Έντυπο Συγκατάθεσης Γονέα/Κηδεμόνα



*Αναζητώντας την Παιδεία και τις Γνώσεις των Μαθητών της Ε και Στ' Τάξης
Δημοτικού σε Θέματα Τροχαίας Ασφάλειας*

Συγκατάθεση Γονέα/Κηδεμόνα για Συμμετοχή του Παιδιού του στην Έρευνα

Έχω διαβάσει και κατανοήσει την περιγραφή της έρευνας που θα διεξαχθεί από το Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου. Έχω πληροφορηθεί ότι η συμμετοχή του παιδιού μου είναι *εθελοντική* και επιτρέπω να συμμετάσχει στην έρευνα κατά τη σχολική χρονιά 2019-2020. Κατανοώ ότι το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο και τα δεδομένα που θα ληφθούν θα αξιοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς της συγκεκριμένης έρευνας/δράσης.

Τέλος, αντιλαμβάνομαι ότι αν έχω οποιοσδήποτε ερωτήσεις σχετικά με την έρευνα μπορώ να επικοινωνήσω με τον Δρ. Λάμπρο Κασούλλα, επιβλέπων Καθηγητή του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου ή με τον φοιτητή Σταύρο Κυριάκου. Επίσης, αν κάποια στιγμή έχω οποιαδήποτε σχόλια σχετικά με τη διεξαγωγή της έρευνας ή απορίες που αφορούν στα δικαιώματα του παιδιού μου ως συμμετέχοντα στην έρευνα, μπορώ να επικοινωνήσω με την Δρ. Χρύσθια Παπακλεοβούλου. Τέλος, εάν επιθυμώ να αποσύρω την συγκατάθεση μπορώ να επικοινωνήσω με τον εκπαιδευτικό της τάξης.

Παρακαλώ σημειώστε «X» σε ένα κουτί (επιστρέψτε αυτή τη σελίδα και κρατήστε την πρώτη σελίδα για το δικό σας αρχείο):

ΔΙΝΩ τη συγκατάθεση μου για τη συμμετοχή του παιδιού μου (γράψτε το όνομα του παιδιού σας)
_____ στην έρευνα.

ΔΕΝ ΔΙΝΩ τη συγκατάθεση μου για τη συμμετοχή του παιδιού μου (γράψτε το όνομα του παιδιού σας)
_____ στην έρευνα.

Όνοματεπώνυμο Γονέα/Κηδεμόνα: _____

Υπογραφή Γονέα/Κηδεμόνα: _____ Ημερομηνία: _____

Σχολείο: _____

Όνοματεπώνυμο εκπαιδευτικού: _____

Α.5 Έντυπο Ενημέρωσης Διεύθυνσης Σχολείου



Αναζητώντας την Παιδεία και τις Γνώσεις των Μαθητών της Έ και Στ' Τάξης Δημοτικού σε Θέματα Τροχαίας Ασφάλειας

Οκτώβριος, 2019

Αξιότιμε κ. Διευθυντή/Αξιότιμη κα. Διευθύντρια,

Το σχολείο στο οποίο είστε διευθυντής/τρια επιλέχθηκε τυχαία για να συμμετέχει σε μια έρευνα που διεξάγεται από φοιτητή των «Αστυνομικών Σπουδών» του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου στο πλαίσιο εκπόνησης πτυχιακής μελέτης που διεξάγεται από τον ίδιο. Με την παρούσα επιστολή προσβλέπουμε στη συγκατάθεσή σας, ώστε να διεξαχθεί η παρούσα έρευνα στο σχολείο σας, με μαθητές της Ε' και Στ' τάξης Δημοτικού.

Ενδεικτικά, σκοπός της συγκεκριμένης ερευνητικής προσπάθειας είναι να καταδείξει τι γνώσεις έχουν αποκτήσει τα παιδιά της συγκεκριμένης ηλικίας όσο αφορά στην Κυκλοφοριακή Αγωγή. Στην χώρα μας παρατηρείται έλλειψη επαρκούς βιβλιογραφίας που να πραγματεύεται στη διερεύνηση των γνώσεων και στάσεων των μαθητών της Ε' και Στ' τάξης Δημοτικού σε Θέματα Τροχαίας Ασφάλειας.

Η συλλογή των δεδομένων της παρούσας έρευνας θα γίνει αρχικά με την γραπτή ενημέρωση του γονέα/κηδεμόνα μια βδομάδα πριν την διεξαγωγή της έρευνας. Συγκεκριμένα θα δοθεί στα παιδιά έντυπο ενημέρωσης γονέα/κηδεμόνα οποίο θα ζητά να δώσει ή όχι την συγκατάθεση του για να λάβει μέρος το παιδί του στην διεξαγωγή της έρευνας. Όσα παιδιά δεν προσκομίσουν το έντυπο συγκατάθεσης ή οι γονείς τους δεν δώσουν συγκατάθεση, δεν θα λάβουν μέρος στην ερευνητική διαδικασία και τα παιδιά θα παραμείνουν στις θέσεις τους εντός της τάξης μέχρι την συμπλήρωση των ερωτηματολογίων από τα υπόλοιπα παιδιά. Να σημειωθεί ότι πριν την έναρξη της έρευνας, θα ληφθεί επίσης και η προφορική συγκατάθεση από τους ίδιους τους μαθητές.

Η έρευνα θα γίνει με την χρήση ερωτηματολογίου το οποίο αποτελείται από 4 σελίδες και 4 μέρη και απευθύνεται προσωπικά στον μαθητή/-τρια εξηγώντας του την χρήση και τη σημασία του. Παράλληλα τον ενημερώνει ότι η συμμετοχή του είναι ανώνυμη και εθελοντική και μπορεί να σταματήσει σε οποιοδήποτε στάδιο της διαδικασίας επιθυμεί, ζητώντας του να απαντήσει με ειλικρίνεια, καθότι η συμπλήρωση του γίνεται αποκλειστικά για ερευνητικούς σκοπούς.

Το ερωτηματολόγιο είναι απλό διάρκειας 7 λεπτών, ενώ παρών θα είναι και ο εκπαιδευτικός της τάξης.

Επισημαίνεται ότι η έρευνα έχει εγκριθεί από το Κέντρο Εκπαιδευτικής Έρευνας και Αξιολόγησης του Παιδαγωγικού Ινστιτούτου Κύπρου καθώς και από το Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού.

Εκτιμούμε τον χρόνο που αφιερώσατε για την ανάγνωση της παρούσας επιστολής και ευελπιστούμε στη θετική σας ανταπόκριση, ώστε να πραγματοποιηθεί η έρευνα στο σχολείο σας. Σε περίπτωση που έχετε οποιοσδήποτε απορίες ή χρειάζεστε οποιοσδήποτε διευκρινίσεις, μη διστάσετε να επικοινωνήσετε με τους:

Δρ. Λάμπρος Καούλλα

Επιβλέπων Καθηγητής Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου,

Τ.Θ. 12794,

2252, Λατσία

Τηλ: +357 96178008, Email: lgk.ue@gmail.com ή lambros.kaoullas@ouc.ac.cy

και

Σταύρος Κυριάκου

Φοιτητής Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου

Email: stavros.kyriakou@st.ouc.ac.cy Τηλ.: 99-409182.

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου, Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης
Τ.Θ. 12794, 2252, Λατσία, Λευκωσία, ΚΥΠΡΟΣ

Α.6 Βεβαίωση Επιβλέποντα Καθηγητή



ΒΕΒΑΙΩΣΗ

Με την παρούσα επιστολή, βεβαιώνεται ότι ο Σταύρος Κυριάκου (ΑΔΤ 822655) είναι φοιτητής στο Πρόγραμμα Αστυνομικών Σπουδών του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου και ολοκληρώνει τη φετινή ακαδημαϊκή χρονιά 2019-2020 με την Πτυχιακή Διατριβή.

Βεβαιώνεται επίσης ότι στο πλαίσιο της Πτυχιακής Διατριβής ο φοιτητής καλείται να εκπονήσει έρευνα σε εκπαιδευτικό θέμα του ενδιαφέροντος του τόσο σε δημόσια όσο και ιδιωτικά σχολεία. Το θέμα και η μεθοδολογία της έρευνας που έχει αναπτυχθεί και για την οποία έχει υποβληθεί σχετική αίτηση στο ΚΕΕΑ έχει γίνει υπό την καθοδήγηση μου αφού είμαι Επιβλέπων Καθηγητής του.

.....
Δρ. Λάμπρος Καούλλας
Επιβλέπων Καθηγητής
Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Α.7 Ερωτηματολόγιο

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Αγαπητέ μαθητή/μαθήτρια,

Το παρόν ερωτηματολόγιο έχει σκοπό να κατανοήσει τις γνώσεις που έχουν τα παιδιά της ηλικίας σου στην κυκλοφοριακή αγωγή. Η συμπλήρωση του γίνεται αποκλειστικά για ερευνητικούς σκοπούς και είναι ανώνυμη ενώ δεν θα διαρκέσει πάνω από 7 λεπτά. Εάν σε οποιαδήποτε στιγμή θέλεις να σταματήσεις την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, μπορείς να το κάνεις. Σου ζητώ να απαντήσεις με ειλικρίνεια σε όλα τα ερωτήματα που βρίσκονται στα τέσσερα μέρη του ερωτηματολογίου.

Μέρος Α

1 Φύλο

1	Αγόρι	
2	Κορίτσι	




2 Σχολική Τάξη

1	Ε΄ Τάξη	
2	Στ΄ Τάξη	

Βάλε στο αντίστοιχο κουτάκι της κάθε δήλωσης ανάλογα με το τι συμβαίνει στο οικογενειακό σου περιβάλλον.

Μέρος Β

	1=Ποτέ	2=Σπάνια	3=Μερικές φορές	4=Συχνά	5=Πάντα
1. Στο αυτοκίνητο κάθεται στις πίσω θέσεις.					
2. Κάθεται στις μπροστινές θέσεις.					
3. Φοράς ζώνη. 					
4. Ο μπαμπάς φοράει ζώνη στο αυτοκίνητο.					

	1=Ποτέ	2=Σπάνια	3=Μερικές φορές	4=Συχνά	5=Πάντα
5. Η μαμά φοράει ζώνη στο αυτοκίνητο.					
6. Ο οδηγός τρώει και οδηγεί.					
7. Ο οδηγός καπνίζει όταν οδηγεί.					
8. Στο αυτοκίνητο που είσαι ο οδηγός μιλά στο τηλέφωνο. 					
9. Οι γονείς σου, σου λένε να φορείς κράνος στο ποδήλατο. 					
10. Όταν είσαι στο δρόμο περπατάς πάντα στο πεζοδρόμιο.					
11. Διασχίζεις τον δρόμο από τις διαβάσεις πεζών όταν υπάρχουν. 					
12. Στο δρόμο μπαίνεις πάντα τρέχοντας για να προλάβεις να διασταυρώσεις.					
13. Όταν μπαίνεις στο αυτοκίνητο οι γονείς σου σε υποχρεώνουν να βάλεις ζώνη.					
14. Έχεις μάθει ότι πρέπει να φοράς πάντα την ζώνη σου στο αυτοκίνητο.					

Μέρος Γ

1. Έχεις παρακολουθήσει στο σχολείο σου κάποιο μάθημα κυκλοφοριακής αγωγής;

1	Ναι	
2	Όχι	

2. Οι δασκάλοι σας μιλούν συχνά για την κυκλοφοριακή αγωγή;

1	Ναι	
2	Όχι	

3. Έχεις ποτέ επισκεφθεί πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής;

1	Ναι	
2	Όχι	



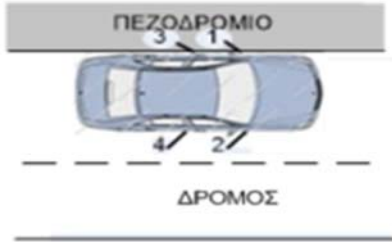
4. Γνωρίζεις τι συμβολίζουν οι πινακίδες που υπάρχουν στο δρόμο;

1	Ναι	
2	Όχι	

Βάλε \checkmark στο αντίστοιχο κουτάκι της κάθε δήλωσης ανάλογα με το τι ισχύει στην δική σου περίπτωση.

Μέρος Δ

		Σωστό	Λάθος	Δεν γνωρίζω
1.	Διασχίζεις το δρόμο από το πίσω μέρος των σταματημένων αυτοκινήτων.			
2.	Χρειάζεται να φοράμε πάντα κράνος στο ποδήλατο.			
3.	Δεν χρειάζεται να φοράμε ζώνη στο αυτοκίνητο.			
4.	Πριν μπεις στο δρόμο ελέγχεις αριστερά, δεξιά και πάλι αριστερά.			
5.	Οι πινακίδες που έχουν σχήμα τριγώνου μας προειδοποιούν για κάτι.			

		Σωστό	Λάθος	Δεν γνωρίζω
6.	Στις διαβάσεις πεζών όπου υπάρχει φανάρι πρέπει να είναι αναμμένος ο Γρηγόρης για να διασταυρώσει. 			
7.	Οι στρογγυλές κόκκινες πινακίδες μας απαγορεύουν να κάνουμε κάτι. 			
8.	Διασταυρώνεις τον δρόμο χωρίς να βεβαιωθείς αν έχουν σταματήσει τα αυτοκίνητα.			
9.	Η ζώνη μας προστατεύει σε περίπτωση ατυχήματος.			
10.	Βάλε ✓ σε ποια θύρα θα έπρεπε να μπει μέσα στο αυτοκίνητο. 			

1.	
2.	
3.	
4.	

Βάλε ✓ στο αντίστοιχο κουτάκι.

Οι γνώσεις σου σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής προέρχονται από (απαντήστε σε όλα):

	1=κυρίως	2=καθόλου
1. Σχολείο		
2. Φίλους		
3. Γονείς		
4. Τηλεόραση		
5. Αστυνομία		
6. Διαδίκτυο		

Βιβλιογραφία

Ελληνόφωνη βιβλιογραφία

- Αλεξιάδης, Σ. (2011). Εγκληματολογία. 5^η Έκδοση. Εκδόσεις Σάκκουλα. Αθήνα-Θεσσαλονίκη.
- Αστυνομικά Χρονικά (2019). Η παραβίαση των ορίων ταχύτητας στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τεύχος 1/2019, σ.σ. 10-11.
- Ελληναίου, Ε., Κλεφτάκη Ζ., & Μπαλκίνας Ν. (2006). Η Συμβολή Των Παιδαγωγικών Προσεγγίσεων Για Την Κατανόηση Του Φαινομένου Της Μάθησης. Πανεπιστημιακό Κέντρο Επιμόρφωσης (ΠΑΕΚ) Αθήνας, σελ.48.
- Ζουπάνος, Γ. (2013). Εφηβεία. Ιατρικός Κόσμος, τ.13:56-59.
- Ιωάννου, Μ. (2005). «Κυκλοφορώ με ασφάλεια. Βιβλίο για τον δάσκαλο Α΄ και Στ΄ Δημοτικού», Υπουργείο Παιδείας και Πολιτισμού, Παιδαγωγικό Ινστιτούτο, Υπηρεσία Ανάπτυξης Προγραμμάτων. Λευκωσία.
- Κυριαζή, Ν. (2011). Η Κοινωνιολογική Έρευνα: κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών. Έκδοση: Πεδίο. Αθήνα.
- Κυριαζόπουλος, Γ., (1990). Παιδική ηλικία : Ενδιαφέροντα και κίνητρα για μάθηση, Αθήνα, εκδ. Κουτσομπός Α.Ε.
- Κωνσταντέλλος, Γ. (2018). Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών Δημόσια Υγεία. Πάτρα.
- Μιχαλακόπουλος, Γ. (2000). Κοινωνιολογία και Εκπαίδευση. Εκδ. Οίκος Α/φών Κυριακίδη. Θεσσαλονίκη.
- Μπασέτας Χ. Κ. (2011). Ψυχολογία της Μάθησης. Εκδ. Διάδραση. Αθήνα.
- Ο περί Μηχανοκινήτων Οχημάτων και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί του 1984 μέχρι 2008. Καν.58(14).
- Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης Αρχηγείου Αστυνομίας (2019). Στατιστικά Στοιχεία. Θύματα ηλικίας 10 και 11 ετών από 1/1/2010 – 31/12/2018.
- Τμήμα Στατιστικής και Χαρτογράφησης Αρχηγείου Αστυνομίας (2019). Στατιστική Έκθεση Οδικών Τροχαίων Συγκρούσεων Για Την Περίοδο 2014-2018. Τμήμα Πληροφορικής.

Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων (2013). Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας. Α Έκδοση. Κύπρος.

Αγγλόγλωσση

Abdel-Aty M, Chundi SS, Lee C. (2007). Geo-spatial and log-linear analysis of pedestrian and bicyclist crashes involving school-aged children. *J Safety Res.* 38:571–579. [PubMed: 18023642].

Ampofo - Boateng, K., & Thompson, J.A (1991). Children's perception of safety and danger on the road. *British Journal of Psychology.* 82 (4):487-505.

Bandura, A. (1977). *Social Learning Theory*. New York: General Learning Press.

Bandura, A., Ross, D., & Ross, S. A. (1961). Transmission of aggression through imitation of aggressive models. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 63:575-582.

Beilin, H. (1992). "Piaget's enduring contribution to developmental psychology". *Developmental Psychology* 28:191–204.

Braver, E.R., Whitfield, R., Ferguson, S.A., (1998). Seating positions and children's risk of dying in motor vehicle crashes. *Injury Prevention* 4 (3):181–187.

Chen L, H., Baker S, P., Braver E. R., Li G. (2000). Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16- and 17-year-old drivers. *Journal of the American Medical Association* 283:1578–82.

Craig, J. & Baucum, D. (2007). *Η Ανάπτυξη του Ανθρώπου*. Τόμος Α. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 97.

Creswell, J. W. (2011). *Η έρευνα στην εκπαίδευση: σχεδιασμός, διεξαγωγή και αξιολόγηση της ποσοτικής και ποιοτικής έρευνας*. Αθήνα.

DaCoTA (2012). *Children in road traffic, Deliverable 4.8c of the EC FP7 project DaCoTA*.

Durkin MS, Laraqe D, Lubman I, Barlow B. (1999). Epidemiology and prevention of traffic injuries to urban children and adolescents. *Pediatrics*.

Elliot, B. (2000). *Review of good practice: Children and Road Safety Education*. Prepared for the Western Australian Department Office of Road Safety.

- European Child Safety Alliance (2004). *Priorities for CHILD SAFETY. Agenda for Action in the European Union.*
- European Commission (2017). *European Road Safety Observatory. Annual Accident Report 2017.*
- Fatimah, M., Osman, A., Masyarakat, J.K., and Perubatan, F. (1997). The risk of road traffic accidents among primary school children in Kuala Terengganu. *MedJ Malaysia*. 52:402–408.
- Giddens. A. (2002). *Κοινωνιολογία, μετάφραση Δ. Τσαούσης, Αθήνα: εκδόσεις Gutenberg.*
- Joly, M. F., Foggin, P. M., & Pless, I. B. (1991). Geographical and social ecological variations of traffic accidents among children. *Social Science Medicine*, 33:765-769.
- MacGregor, C., Smiley, A., & Dunk, W. (1999). Identifying gaps in child pedestrian safety. *Transportation Research Record*, 1674, σ.σ. 32-40.
- Morrongiello Barbara A., Barton Benjamin K. (2009). Child Pedestrian Safety: Parental supervision, modeling behaviors, and beliefs about child pedestrian competence. *Accident Analysis and Prevention*, σ.σ. 1040–1046.
- National Highway Traffic Safety Administration, (2006). *Traffic Safety Facts 2005: Children* (No. DOT HS 810 618). Washington, D.
- Levelt, P. (1996). *Traffic Safety Report Education for 0-4 years old. Inventory and Recommendation.* Netherlands.
- Organization for Economic Co-operation and Development (2004). *Keeping Children Safe in Traffic.* France.σελ.51.
- Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) (1998). *Safety of Vulnerable Road Users. Scientific Expert Group on the Safety of Vulnerable Road Users (RS7).* France, σελ.10.
- Organization for Economic Co-operation and Development OECD (2004). *Keeping Children Safe in Traffic.* France.
- Piaget, P., & Inhelder, B. (2000). *The Psychology of the Child.*

- Quinlan, K, P., Brewer, R, D., Sleet, D,A., Dellinger A, M,. (2000). Characteristics of child passenger deaths and injuries involving drinking drivers. *Journal of the American Medical Association* 283:2249–2252.
- Roberts, I., Norton R. & Jackson, R. (1995). Driveway-related child pedestrian injuries: a case-control study, *Pediatrics* 95.
- Savill, T., K. Bryan-Brown & D. Harland (1996), “The Effectiveness of Cycle Training”, Transport Research Laboratory Research Report. σελ.214.
- Siegel, L. J. (2005). *Criminology, the Core*, 2ndEdition, Thomson Wadsworth, Belmont. σελ. 114.
- Sleet, A. D, Ballesteros, F, M., and Borse, N, N. (2010). A Review of Unintentional Injuries in Adolescents, *Annu. Rev. Public Health*. doi:10.1146/annurev. pubhealth.012809.103616. 31:195–212
- Thompson, D., Rivara, F.P., Thompson, R.S (2000). Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclist. *Cochrane Database System Review*,2, CD0001855.
- Thomson A. J., Tolmie, A., Foot C. H. and McLaren B. (1996). Child development and the aims of road safety education: a review and analysis. Road safety research report no. 1. Department of Psychology, University of Strathclyde, Glasgow, Scotland.
- Winston, F.K., Durbin, D.R., (1999). Buckle up! Is not enough: enhancing protection of the restrained child. *Journal of the American Medical Association* 281 (22):2070–2072.
- Zeedyk, M,S,. & Kelly L. (2003). Behavioral observation of adult–child pairs at pedestrian crossings. *Accid Anal Prev*.35:771–776.

Διαδικτυακές πηγές

- Αστυνομία Κύπρου (2015). Τμήμα Τροχαίας Αρχηγείου. Στρατηγικός Σχεδιασμός. <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/53648E6A23702CE4C2257A6400295E96?OpenDocument>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 17/09/2019.
- Αστυνομία Κύπρου (2018). Στατιστικά Στοιχεία. <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/E6BC1F0E2CD2E400C22583D100193A4D?OpenDocument>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 16/09/2019.

- Δημοτικό Σχολείο Γερμασόγειας (2019). Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής στο σχολείο μας. <http://dim-germasogeia-lem.schools.ac.cy/index.php?id=prko-kukloporiaks-agogs-sto-scoleo-mas>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 29/10/2019.
- Διαδικτυακή ιστοσελίδα Philenews, (2019). Eurostat: Αισθητή η αύξηση πληθυσμού στην Κύπρο. <http://www.philenews.com/koinonia/eidiseis/article/738708/eurostat-aisthiti-i-afxisi-plithysmoy-stin-kypro>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 16/09/2019.
- Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών & Ταχυδρομείων (2019). Κινητό και οδήγηση. https://www.eett.gr/opencms/opencms/EETT/Electronic_Communications/Antennas_EMR/health/MobilesRdt/MobileUse/driving/. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 03/11/2019.
- Ελληνική Στατιστική Αρχή. <http://www.statistics.gr/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 27/09/2019.
- Καθημερινή (2018). Στα μαύρα η Κύπρος: Χάθηκαν δύο αθώες ψυχές σε θανατηφόρο στη Λεμεσό. <http://www.kathimerini.com.cy/gr/kypros/sobaro-troxaio-ta-ximerwmata-ston-aytokinitodromo-leykosias-%E2%80%9393-lemesoy>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 21/09/2019.
- Ο περί Οδικής Ασφάλειας Νόμος του 1986 (174/1986). http://www.cylaw.org/nomoi/enop/non-ind/1986_1_174/full.html. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 12/12/2019.
- Ο Περί Προστασίας της Υγείας (Ελεγχος του καπνίσματος) Νόμος Του 2017. Άρθρο 27.- (1)(β). σελ. 12. http://www.cylaw.org/nomoi/arith/2017_1_024.pdf. Ανακτήθηκε από τα διαδίκτυο στις 16/12/2019.
- Σωτηράκου, Μ., & Μπάκα, Χρ. (2005) Κυκλοφοριακή αγωγή για παιδιά και γονείς ασφαλής εκκίνηση για μια ολοκληρωμένη πολιτική Οδικής Ασφάλειας. 3ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας, Πάτρα. http://library.tee.gr/digital/m2100/m2100_sotirakou.pdf. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 10/12/2019.
- Υπουργείο Παιδείας, Πολιτισμού και Νεολαίας. <http://www.moec.gov.cy/seayp/stratigikikyklforiakiagogi.html>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 29/09/2019.
- Cyprus Times (2019). Στη Λευκωσία για νοσηλεία μετά το τροχαίο η 11χρονη. Φωτογραφίες από τη σκηνή. <https://cyprustimes.com/kypros/kinonia/sti-leykosia-gia-nosileia-meta-to-trochaio-i-11chroni-fotografies-apo-ti-skini/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 21/09/2019.

- European Commission (2019). 2018 Road Safety Statistics: what is behind the figures? https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1990_en.htm#_ftn1. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 30/09/2019.
- European Transport Safety Council (2018). Reducing child deaths on European roads. https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH_34.pdf. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 10/12/2019.
- Fokides, E. & Tsolakidis, C. (2008). Virtual Reality in Education: A Theoretical Approach for Road Safety Training to Students. Journal. https://www.eurodl.org/materials/contrib/2008/Fokides_Tsolakidis.htm. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 08/12/2019.
- Reporter (2019). Το χαμόγελο της Νελίνας που έσβησε με τον πιο άδικο τρόπο-Από τα μικρότερα θύματα της ασφάλτου. <http://www.reporter.com.cy/police/article/596097/to-chamoglo-tis-nelinas-poy-esbise-me-ton-pio-adiko-tropo-apo-ta-mikrotera-thymata-tis-asfaltou>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 12/12/2019.
- Signalive (2017). Τραγωδία με 10χρονο αγγελούδι. <https://www.signalive.com/news/local/413606/tragodia-me-10xrono-aggeloudi-synelifthi-o-24xronos-odigos>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 21/09/2019.
- U.S Department of Transportation (2019). Traffic Safety Facts. Distracted Driving in Fatal Crashes, 2017. National Highway Traffic Safety Administration. https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/View_Publication/812700. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 09/11/2019.
- World Health Organization (2004). Road Safety's No Accident. A Brochure World Health. www.who.int/world-health-day. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 22/09/2019.