



Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο

Σχολή Επιστημών Υγείας

Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας

**«Τα σύνορα της οδικής συμπεριφοράς: Η επίδραση των
γεωγραφικών ανισοτήτων στις παραβάσεις του ΚΟΚ και η
κοινωνική εμπλοκή των παραβατών στην κοινότητα σε αστικό,
ημιαστικό και αγροτικό χώρο»**

Πτυχιακή Εργασία:

Της

ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΜΟΥΣΤΟΓΙΑΝΝΗ

με επιβλέπων Αν. Καθηγητή Γεώργιο Μαρκάκη

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του πτυχίου Κοινωνικής Εργασίας

Ιανουάριος, 2026

Copyright@ 2025 Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας, ΣΕΥ, Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο. <https://sw.hmu.gr>. Το περιεχόμενο της συγκεκριμένης Π.Ε. αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία της συγγραφέα Αθανασία Μουστόγιαννη, του επιβλέποντα καθηγητή Γεώργιου Μαρκάκη και του Τμήματος Κοινωνικής Εργασίας και προστατεύονται από τους νόμους περί πνευματικής ιδιοκτησίας (Νόμος 2121/1993 και κανόνες Διεθνούς Δικαίου που ισχύουν στην Ελλάδα).

Δήλωση τήρησης της ακαδημαϊκής δεοντολογίας:

Η Αθανασία Μουστόγιαννη υπογράφουσα φοιτήτρια του Τμήματος Κοινωνικής Εργασίας του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου δηλώνω υπεύθυνα ότι η παρούσα πτυχιακή εργασία με τίτλο: «Τα σύνορα της οδικής συμπεριφοράς: Η επίδραση των γεωγραφικών ανισοτήτων στις παραβάσεις του ΚΟΚ και η κοινωνική εμπλοκή των παραβατών στην κοινότητα σε αστικό, ημιαστικό και αγροτικό χώρο» είναι στο σύνολό της προϊόν δικής μου δουλειάς και ότι όλες οι πηγές που έχουν χρησιμοποιηθεί αναφέρονται πλήρως. Επίσης δηλώνω ότι δεν αποτελεί προϊόν οποιασδήποτε εξωτερικής μη αδειοδοτημένης βοήθειας και ότι δεν έχει υποβληθεί σε οποιοδήποτε άλλο Ίδρυμα ή Οργανισμό προς αξιολόγηση, ούτε έχει δημοσιευθεί στο παρελθόν μέρος αυτής ή στο σύνολό της.

Υπογραφή

Αθανασία Μουστόγιαννη

Ευχαριστίες

Τελειώνοντας την σχολή της κοινωνικής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέπον καθηγητή μου τον κ. Γεώργιο Μαρκάκη και την καθηγήτρια κα Νεκταρία Πεδιώτη που στήριξαν το έργο αυτό μέχρι το τέλος. Θέλω να ευχαριστήσω την Διευθύντρια κα. Παπαδακάκη μαζί και τους συνεργάτες της από το Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) και τους φοιτητές που έκαναν την εποπτεία τους εκεί όπου από την πρώτη μέρα με βοήθησαν να συμπληρωθούν τα ερωτηματολόγια. Θέλω να ευχαριστήσω επίσης τους ανθρώπους που συμπλήρωσαν τα ερωτηματολόγια με υπομονή και θέληση. Επίσης θέλω να ευχαριστήσω τους καθηγητές του μαθήματος Global Equality που παρακολούθησα στο Πανεπιστήμιο του Ούμεο στην Σουηδία και με ενέπνευσαν για την σημασία της γεωγραφίας στις κοινωνικές επιστήμες.

Τέλος θέλω να ευχαριστήσω και να ενθαρρύνω όλους τους ανθρώπους που με συντρόφευσαν όλο αυτό το διάστημα με τις δυσκολίες που αντιμετώπισα με την υγεία μου και συνοδοιπορούσαν μαζί μου σε αυτό το ταξίδι. Γι' αυτό κι εγώ αφιερώνω αυτή την έρευνα σε αυτούς τους ανθρώπους.

Κλείνω αυτή την έρευνα με κάτι που έγραψε ο φιλόσοφος Φιόντορ Ντοστογιέφσκι στο βιβλίο του «Έγκλημα και Τιμωρία»

«Εκατό υποψίες δεν κάνουν μία απόδειξη»

Περίληψη

Η παρούσα έρευνα εστιάζει στην διερεύνηση της επίδρασης των γεωγραφικών ανισοτήτων στις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και της κοινωνικής εμπλοκής για την πρόληψη των παραβάσεων στον αστικό, ημιαστικό και αγροτικό χώρο. Οι γεωγραφικές ανισότητες συχνά δεν μελετώνται συστηματικά σε σχέση με τα κοινωνικά προβλήματα, όπως η οδική παραβατικότητα, και η παρούσα έρευνα φιλοδοξεί να γεφυρώσει αυτό το κενό και να ενσωματώσει τρόπους κοινοτικής ανάπτυξης για την βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς των παραβατών ΚΟΚ.

Η έρευνα διεξήχθη σε 30 παραβάτες με εισαγγελική παραπομπή στο Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου και σε 73 άτομα από τον γενικό πληθυσμό που είναι κάτοικοι του Νομού Ηρακλείου και Νομού Ρεθύμνου στην Κρήτη. Το ερωτηματολόγιο που μοιράστηκε μελέτησε την χωρική διάσταση των εξής κλιμάκων: της συχνότητας των παραβάσεων ΚΟΚ, τις κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες, του ελέγχου και των δράσεων υποστήριξης καθώς και της κοινοτικής επίδρασης. Η στατιστική ανάλυση πραγματοποιήθηκε μέσω του λογισμικού SPSS.

Τα ευρήματα δείχνουν ότι η συχνότητα των παραβάσεων και οι πιθανότητες σύγκρουσης εμφανίζονται σε μεγάλα οδικά δίκτυα ενώ οι περιβαλλοντικές συνθήκες επηρεάζουν τις ημιαστικές περιοχές και οι οικονομικές συνθήκες τις αστικές περιοχές. Παράλληλα υπάρχει έλλειψη οδικού ελέγχου και δράσεων πρόληψης παραβατικών συμπεριφορών στις αγροτικές περιοχές. Παρά την δυσκολία της ανάλυσης της κοινότητας, εμφανίζεται η ανάγκη των κατοίκων για διαμαρτυρία στις ημιαστικές περιοχές για την βελτίωση του οδικού δικτύου ως στοιχείο κοινωνικής εμπλοκής των κατοίκων. Επίσης η μελέτη ανέδειξε και την σημασία του φύλου παρουσιάζοντας στατιστικά τους άντρες πιο παραβατικούς στον δρόμο.

Παρά την δυσκολία να διεξαχθεί χωρική ανάλυση με την χαρτογράφηση των κλιμάκων μέσω του GIS, η έρευνα πραγματοποιεί την ανάγκη της γεωγραφικής κατανόησης των παραβάσεων ΚΟΚ, ενώ ανοίγει νέες προοπτικές για τις κοινωνικές επιστήμες όπως της κοινωνικής εργασίας.

Λέξεις κλειδιά : τόπος, χώρος, γεωγραφικές ανισότητες, οδικές παραβάσεις, Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, κοινωνική εμπλοκή

ABSTARCT

This research focuses on investigating the impact of geographical inequalities on traffic violations and social engagement in preventing violations in urban, semi-urban and rural areas. Geographical inequalities are often not systematically studied in relation to social problems such as traffic delinquency, and this research aims to bridge this gap and incorporate community development approaches to improve the driving behavior of traffic offenders.

The study was conducted on 30 offenders referred by the public prosecutor to the Laboratory for the Study of Health and Road Safety Behaviors (LaHeRS) of the Hellenic Mediterranean University and 73 individuals from the general population residing in the prefectures of Heraklion and Rethymno in Crete. The questionnaire distributed examined the spatial dimension of the following scales: the frequency of traffic violations, social and economic conditions, control and support actions, and community influence. The statistical analysis was performed using SPSS software.

The findings show that the frequency of violations and the likelihood of collisions occur on large road networks, while environmental conditions affect semi-urban areas and economic conditions affect urban areas. At the same time, there is a lack of road control and preventive measures against illegal behavior in rural areas. Despite the difficulty of analyzing the community, there is a need for residents in semi-urban areas to protest for improvements to the road network as a means of community engagement. The study also highlighted the importance of gender, with statistics showing that men are more likely to commit traffic offences.

Despite the difficulty of conducting a spatial analysis by mapping the scales using GIS, the research fulfills the need for a geographical understanding of traffic violations while opening up new perspectives for social sciences such as social work.

Keywords: place, space, geographical inequalities, traffic violations, Highway Code, community engagement

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	4
ABSTARCT	5
Εισαγωγή	8
ΜΕΡΟΣ Α: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ	10
Κεφάλαιο Ι:Γεωγραφικές ανισότητες	10
1.1Εισαγωγή στην γεωγραφική σκέψη	10
1.2 Ορισμοί.....	11
1.3 Οι γεωγραφικές ανισότητες σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο	13
1.4 Γεωγραφικά πληροφοριακά συστήματα (GIS)	15
1.4.1 Ορισμός	15
1.4.2 Κοινωνική εργασία και GIS	16
1.5 Αστικές και αγροτικές περιοχές σήμερα.....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ: Παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.....	19
2.1 Ορισμοί.....	19
2.2 Παραβίαση του ΚΟΚ στην Ελλάδα	20
2.3 Παράγοντες παραβίασης του ΚΟΚ	21
2.3.1 Η σημασία του φύλου και ηλικίας στους δρόμους.....	21
2.3.2 Κοινωνικο-οικονομικοί και γεωγραφικοί παράγοντες.....	23
2.4 Θεωρία της κοινωνικής αποδιοργάνωσης.....	25
2.5 Σημασία της κοινωνικής εμπλοκής	26
ΜΕΡΟΣ Β : Ερευνητικό μέρος	29
Κεφάλαιο ΙΙΙ:Μεθοδολογία έρευνας	29
3.1 Σκοπός και στόχοι της έρευνας	29
3.2 Διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων	29
3.3 Ερευνητικός σχεδιασμός της έρευνας.....	30
3.4 Δείγμα της έρευνας.....	30
3.5 Ερευνητικό εργαλείο συλλογής δεδομένων	31
3.6 Ηθικά ζητήματα.....	31
3.7 Περιορισμοί της έρευνας.....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV: Αποτελέσματα	33

4.1 Δημογραφικά χαρακτηριστικά	33
4.2 Περιγραφική στατιστική κλιμάκων.....	36
4.3 Διαφορές κλιμάκων ανά κατηγορία περιοχής	37
4.4 Άλλες στατιστικές αναλύσεις διαφορών και σχέσεων	43
4.4.1 Σύγκριση φύλου με τις κλίμακες QA και QB	43
4.4.2 Συσχέτιση φύλου με την εμπειρία οδήγησης χωρίς δίπλωμα.....	44
4.4.3 Έλλειψη συντήρησης οχήματος και οικονομικοί παράγοντες ανά κατηγορία περιοχής	45
4.4.4 Διαμαρτυρίες για την βελτίωση οδικού δικτύου ανά κατηγορία περιοχής..	47
4.4.5 Έλεγχοι αλκοτέστ ανά κατηγορία περιοχής	48
Συζήτηση	50
Συμπεράσματα - Προτάσεις	52
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	54
Παράρτημα Α: Έγκριση ΕΥΔΕ.....	65
Παράρτημα Β: Ερευνητικό εργαλείο	66

Εισαγωγή

Κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα, κοινωνική διαδικασία ή προσωπική εμπειρία συμβαίνει πάντα σε έναν φυσικό, γεωγραφικό χώρο, ο οποίος δεν περιορίζεται στη χαρτογράφηση, αλλά εξετάζει ερωτήματα όπως «πού;» και «γιατί εκεί;». Οι έννοιες του χώρου (space) και του τόπου (place) παρέχουν το θεωρητικό υπόβαθρο για την κατανόηση των ανισοτήτων και των ταυτοτήτων που αναπτύσσονται στις διαφορετικές γεωγραφικές περιοχές. Αρκετές μελέτες όταν αξιολογούν ένα «καλό τόπο» εξετάζουν διάφορους παράγοντες και δείκτες που επηρεάζουν την ποιότητά ζωής των ατόμων, οι οποίοι μπορεί να είναι κοινωνικοί, δημογραφικοί, οικονομικοί και περιβαλλοντικοί (Murthy, 2018; Faka, 2020). Ένα από τα εργαλεία αξιολόγησης και απεικόνισης των γεωγραφικών ανισοτήτων είναι τα Γεωγραφικά Πληροφοριακά συστήματα (GIS), τα οποία αποτελούν μία σύγχρονη μέθοδο ανάλυσης δεδομένων για τις κοινωνικές επιστήμες όπως της κοινωνικής εργασίας (Sadiku et al., 2017; Roybal, 2022).

Στην Κρήτη τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ότι ο πληθυσμός συγκεντρώνεται στις τρεις μεγαλύτερες πόλεις ενώ αποχωρεί από τις αγροτικές περιοχές όπως γίνεται και στην υπόλοιπη Ελλάδα (Panagiotopoulos et al., 2019). Η «αστική-αγροτική δυαδικότητα» αναφέρεται στην αδυναμία ύπαρξης ίσης πρόσβασης σε εγκαταστάσεις και βασικές υπηρεσίες. Τα τελευταία χρόνια, η συγκέντρωση και η μετανάστευση από την ύπαιθρο στην πόλη και η συγκέντρωση διάφορων δομών και εγκαταστάσεων προς τις πόλεις αποκλειστικά, έχει κεντρίσει την προσοχή της χωρικής ανάλυσης, καθώς έχει ως αποτέλεσμα την κατάρριψη της αρχής της κοινωνικής ισότητας (Xu et al., 2022).

Λόγω της πολυπλοκότητας των πόλεων και των υποδομών μέσα σε αυτές και η άνιση πληθυσμιακή κατανομή, πρόκληση αποτελεί και η οδική ασφάλεια (Rosenbloom et al., 2009). Στην Ελλάδα το φαινόμενο των παραβάσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και των τροχαίων ατυχημάτων είναι στατιστικά συχνότερο σε σύγκριση με άλλες χώρες της ΕΕ (Yannis et al., 2023). Βέβαια υπάρχει ένα πλήθος παραγόντων που προκαλούν το φαινόμενο αυτό όπως οι ατομικοί ή άλλοι εξωτερικοί παράγοντες ωστόσο η χωρική κατανομή, ως σύγχρονη μέθοδος, συγκεντρώνει στοχευμένες περιοχές υψηλού κινδύνου για να κάνει αποτελεσματικότερη την παρέμβαση για αυτές τις περιοχές (Abdullah & Sipos, 2023).

Αξίζει να τονισθεί ότι η κοινότητα παίζει κυρίαρχο ρόλο στην πρόληψη της παραβατικής συμπεριφοράς στους δρόμους, σε σύγκριση με την εφαρμογή αυστηρών ελέγχων και κυρώσεων (Suherman et al., 2023; Cour des comptes, 2021). Η κοινωνική εμπλοκή κινητοποιεί τα άτομα να έχουν ενεργό ρόλο για την βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς και των οδικών υποδομών των κοινοτήτων τους. Αυτό σημαίνει ότι θεμελιώδη παράγοντες της κοινοτικής ανάπτυξης ,όπως είναι η εκπαίδευση ,η αλληλεγγύη και η συμμετοχή μαζί με την κοινότητα , προάγει την κοινωνική ένταξη και συμβάλλει στην συλλογική προσπάθεια για ασφαλέστερους δρόμους (Frega,2021;Silva,2023).

Η παρούσα πτυχιακή εργασία αποτελεί μία πρωτότυπη έρευνα ,η οποία αποσκοπεί στην γεφύρωση των κοινωνικών επιστημών, όπως της κοινωνικής εργασίας ,με την γεωγραφία με αφορμή τη μελέτη του κοινωνικού φαινομένου των παραβάσεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Το ενδιαφέρον της κοινωνικής εργασίας στην Ελλάδα για την γεωγραφία εκλείπει, η συγκεκριμένη όμως μελέτη επιδιώκει να προσφέρει νέες διεπιστημονικές προοπτικές στη διερεύνηση κοινωνικών ζητημάτων, όπως η οδική συμπεριφορά ,η παραβατικότητα και ο ρόλος της κοινότητας μέσω της γεωγραφικής ανάλυσης.

ΜΕΡΟΣ Α: ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Κεφάλαιο Ι: Γεωγραφικές ανισότητες

1.1 Εισαγωγή στην γεωγραφική σκέψη

Τα τελευταία 2000 χρόνια έχουν υπάρξει αλλαγές στην γεωγραφία του πλανήτη όπως για παράδειγμα, η έκρηξη ενός ηφαιστείου, εξαφάνισε νησιά ή τα αναδιαμόρφωσε.

Όμως η γεωγραφία δεν σταματά απλά στην αναδιαμόρφωση χαρτών αλλά εξελίσσεται ως επιστήμη (Murthy, 2018). Συνήθως οι άνθρωποι σχετίζουν την επιστήμη της γεωγραφίας με την απομνημόνευση γεγονότων των τόπων και των προορισμών ενώ είναι κάτι παραπάνω από αυτό. Αυτό φαίνεται βέβαια με την ενασχόληση της με τις κοινωνικές επιστήμες. Τη γεωγραφία την ενδιαφέρει το «γιατί του όπου». Η «χωρική στροφή» προς τις γενικότερες επιστήμες και κυρίως στις κοινωνικές εμπλουτίζει την διεπιστημονική και πολυθεματική έρευνα εξετάζοντας την ανθρώπινη συμπεριφορά, τις κοινωνικές σχέσεις, την εξέλιξη του πολιτισμού και τέλος την σημασία της αλληλεπίδρασης (Warf & Arias, 2008).

Η γεωγραφία άλλαξε και εξελίχθηκε μαζί με τις κοινωνικές επιστήμες και στα μέσα της δεκαετίας του 1950-1970 η ανθρωπογεωγραφία απέκτησε αλλαγές στην ταυτότητά της και ξεκίνησε σταδιακά η γεφύρωση. Αργότερα η ανθρωπογεωγραφία άρχισε να εξελίσσεται και τις τελευταίες δεκαετίες η γεωγραφία παίρνει μέρος σε διεπιστημονικές συζητήσεις και ενσωματώνεται όλο και περισσότερο στις κοινωνικές επιστήμες (Johnston, 2003).

Μέχρι τα μέσα του 20ού αιώνα, η γεωγραφία εστίαζε στην οικονομία και τη φύση. Από τη δεκαετία του 1980, η κοινωνική γεωγραφία άρχισε να εστιάζει σε πιο συγκεκριμένα θέματα όπως το έγκλημα. Οι μελέτες αναπτύχθηκαν σημαντικά, δείχνοντας ότι το περιβάλλον και η τοποθεσία επηρεάζουν τη συμπεριφορά των παραβατών και την καταγραφή των εγκλημάτων (Lisowski, 2011; Warnes, 1984). Στα τέλη όμως, το ενδιαφέρον της γεωγραφίας μετατοπίστηκε σε πολιτικά, κοινωνικά και πολιτιστικά θέματα, εμπλουτίζοντας το πεδίο αλλά προκαλώντας ταυτόχρονα κρίση ταυτότητας.

Δυσκολεύτηκε να ενταχθεί στις φυσικές ή κοινωνικές επιστήμες και ξεπέρασε συχνά τα μεθοδολογικά της όρια (Lisowski, 2011). Ακόμα και τα τελευταία 50 χρόνια ,παρόλο που στην Γερμανία έχει εξελιχθεί το μάθημα της γεωγραφίας ,εξηγώντας την αλληλένδετη σχέση του ανθρώπου, του χρόνου και του τόπου, οι ειδικοί της γεωγραφίας αποφεύγουν τον συνδυασμό των κοινωνικών επιστημών με την επιστήμη της Γεωγραφίας (Johann & Brühne, 2022).

Σύμφωνα με τον Clark (2008) έχοντας διαθέσιμα χωρικά δεδομένα σταδιακά ,οι γεωγράφοι προσέφεραν την επιστήμη τους στις κοινωνικο-οικονομικές και πολιτικές επιστήμες λαμβάνοντας υπόψη τις συνεχείς αλλαγές της συμπεριφοράς — η οποία ήταν δύσκολη να μετρηθεί αρχικά — στον χώρο (space). Προσθέτοντας την επιστήμη της πληροφορικής ο Torrens (2010) επίσης αναφέρει πως οι κοινωνικοί επιστήμονες θέτουν ερωτήματα για την αυτοματοποίηση της ανάλυσης δεδομένων και ανησυχούν για την άνιση πρόσβαση στους μηχανισμούς των κοινωνικό-τεχνικών συστημάτων.

Γενικά είναι δύσκολο να κατανοηθεί και να εξηγηθεί ο κόσμος χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η γεωγραφία. Συνήθως η μελέτη των κοινωνικών φαινομένων εστιάζει σε ιδεολογίες, ηγετικά πρότυπα και θεσμούς που πλαισιώνονται όμως από τις περιβαλλοντικές συνθήκες και των τοπικών χαρακτηριστικών μέσα σε έναν γεωγραφικό χώρο (Murthy ,2018). Για να κατανοηθεί αυτό καλύτερα θα πρέπει να υπάρξει ορισμός των εννοιών τόπου, χώρου, περιφέρειας, κλίμακας, περιβάλλοντος και πως αυτές οι λέξεις σχετίζονται με τα κοινωνικά φαινόμενα.

1.2 Ορισμοί

Η κλίμακα αποτελεί κεντρική έννοια της ανθρώπινης γεωγραφίας, ιδιαίτερα στις πολιτικό-οικονομικές προσεγγίσεις, η οποία θεωρείται ως μια κοινωνικά κατασκευασμένη, ρευστή και αμφισβητούμενη οντότητα. Ωστόσο, ο όρος έχει γίνει όλο και πιο προβληματικός λόγω της πολλαπλότητάς του, αντιφατικών εννοιών και της συγχώνευσής του με άλλες χωρικές έννοιες. (Timalsina, 2021).

Ο Paasi (2025) σημειώνει μια περιφέρεια είναι μια κοινωνικά κατασκευασμένη και δυναμική οντότητα που μπορεί να γίνει κατανοητή με διάφορους τρόπους ανάλογα με το πλαίσιο. Οι περιφέρειες παράγονται και αναπαράγονται μέσω θεσμικών πρακτικών, πολιτισμικών αφηγήσεων και οικονομικών διαδικασιών. Η άποψη αυτή αμφισβητεί την

έννοια των περιφερειών ως στατικών ή φυσικά καθορισμένων, αναδεικνύοντας τη ρευστή και αμφισβητούμενη φύση τους σε έναν παγκοσμιοποιημένο κόσμο και στην συνέχεια παρατηρείται μια εννοιολογική σχέση με την έννοια του τόπου.

Οι άνθρωποι χρησιμοποιούν συχνά τους όρους «χώρος» και «τόπος» εναλλακτικά, αλλά η γεωγραφία παρέχει μια σαφέστερη διάκριση (Koops & Galič, 2017). Ο «χώρος» (space) είναι μια πιο αφηρημένη έννοια, σαν ένα φυσικό δοχείο όπου τα πράγματα υπάρχουν σε τρεις διαστάσεις, όπως αναφέρει και η «νευτώνεια αντίληψη του φυσικού κόσμου». Ωστόσο, ο χώρος δεν είναι απλώς ουδέτερος - διαμορφώνεται από την κοινωνία και αποκτά νόημα από τους ανθρώπους. Όταν ο χώρος αποκτά συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, νοήματα ή λειτουργίες σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο, γίνεται «τόπος».

Ο τόπος (place) είναι ένα σημείο στον χάρτη αλλά δεν περιορίζεται εκεί. Ο Malpas (2017) εξηγεί ότι η εσωτερική ετερογένεια ενός τόπου – δηλαδή η ποικιλομορφία που τον χαρακτηρίζει – αναδεικνύει τον σχεσιακό του χαρακτήρα, συμβάλλοντας έτσι στη διαμόρφωση μιας διακριτής ταυτότητας για κάθε τόπο. Για να το εξηγήσει καλύτερα φέρνει ως παράδειγμα το πως γινόταν η χαρτογράφηση παλιότερα με τον τοπογράφο να επισκέπτεται τους τόπους καθώς αποτύπωνε τη γεωμετρία ,μέσω της τριγωνομετρίας και της επισήμανσης σημείων αναφοράς, μέσα στο τοπίο. Αυτή η διαδικασία δεν αφορούσε μόνο τη δημιουργία ενός χάρτη, αλλά ανάδειχne τη βαθύτερη, σχεσιακή φύση των τόπων.

Η Massey (2004) επισημαίνει:

Μια συνηθισμένη σειρά λέξεων συνοδεύει τη χαρακτηριστική αναφορά στον τόπο, λέξεις όπως «πραγματικός», «γείωτος», «καθημερινός», «ζωντανός». Χρησιμοποιούνται για να δημιουργήσουν μια ατμόσφαιρα γειωμένης αυθεντικότητας και νοήματος. Και ξανά αυτή η αναφορά αντιπαραβάλλεται με τον «χώρο», ο οποίος, κατά συνέπεια, θεωρείται ως κάτι αφηρημένο.

Ο Murthy (2018) επίσης τονίζει το γεγονός ότι όταν μελετάται ο κόσμος και ο τόπος η σκέψη είναι ολιστική. Υπάρχουν κοινωνικές ,φυσικές, οικονομικές, πολιτικές και πολιτιστικές δυνάμεις οι οποίες διαμορφώνουν τον τόπο και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Αυτή η προσέγγιση απορρίπτει την τάση της «υπερ-εξειδίκευσης της γνώσης» - δηλαδή η απομόνωση της σκέψης σε κατηγορίες -που παρατηρείται την σύγχρονη εποχή ,η οποία έχει ως αποτέλεσμα την αποσπασματική ανάλυση των φαινομένων.

Ένα παράδειγμα για την διαφορά μεταξύ χώρου και τόπου που μοιράζονται οι Koops & Galič (2017) είναι η διαφορά μεταξύ δεδομένων και πληροφορίας. Τα δεδομένα είναι απλές, ακατέργαστες πληροφορίες χωρίς κάποιο ιδιαίτερο νόημα από μόνα τους, ενώ η πληροφορία προκύπτει όταν αυτά τα δεδομένα αποκτούν σημασία και γίνονται κατανοητά μέσα σε ένα συγκεκριμένο πλαίσιο. Αντίστοιχα, ο χώρος είναι μια ουδέτερη, αφηρημένη έννοια, ενώ ο τόπος είναι ένας χώρος που έχει αποκτήσει νόημα μέσω της ανθρώπινης εμπειρίας και των κοινωνικών αλληλεπιδράσεων. Η Massey (2005) διαφωνεί σε αυτό και εξηγεί ότι οι τόποι δεν διαχωρίζονται από τον χώρο—και τα δύο προκύπτουν από το ίδιο δίκτυο σχέσεων, αλληλεπιδράσεων και ροών. Γι' αυτό αμφισβητεί τον παραδοσιακό διχασμό μεταξύ «χώρου» και «τόπου»: για εκείνη, δεν υπάρχει ουσιαστική διαφορά μεταξύ τους. Αντί να θεωρεί τον τόπο ως κάτι σταθερό και τοπικώς περιορισμένο και τον χώρο ως αφηρημένο ή ουδέτερο, επιμένει ότι και τα δύο διαμορφώνονται μέσα από δυναμικές σχέσεις. Στο βιβλίο της εξίσου, η Massey (2013,) φέρει το παράδειγμα ότι η αντίληψη για τον τόπο και τον χώρο συνδέονται απόλυτα με το φύλο. Η διαμόρφωση του χώρου και του τόπου με βάση τον πολιτισμό και την εποχή εμφανίζει και επηρεάζει την κοινωνική κατασκευή των φύλων.

1.3 Οι γεωγραφικές ανισότητες σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο

Οι Wang & Corcoran (2025) αναφέρουν ότι οι κοινωνικές ανισότητες είναι και χωρικές καθώς η ύπαρξη τους οφείλεται στον γεωγραφικό χώρο που οργανώνουν οι πόλεις, οι περιφέρειες και οι χώρες. Η έννοια της κοινωνικής ανισότητας συνδέεται με την χωρική δικαιοσύνη, η οποία ορίζεται ως η δυνατότητα δημιουργίας χώρων, ανεξαρτήτως της κοινωνικοοικονομικής κατάστασης των ατόμων, όπου όλοι έχουν ίση πρόσβαση καθώς η πρόσβαση επηρεάζεται από τις αστικές και οι περιφερειακές αποφάσεις (μεταφορές, πολιτικές στέγασης κλπ.) των τόπων.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται οι πλούσιοι και οι φτωχοί να ζουν σε διαφορετικά τμήματα των αστικών περιοχών λόγω του κοινωνικο-οικονομικού διαχωρισμού. Οι van Ham et al (2022) αναφέρονται στην άνιση κατανομή των κοινωνικοοικονομικών πόρων, ευκαιριών και αποτελεσμάτων σε διαφορετικές χωρικές περιοχές, όπως γειτονιές, πόλεις ή περιφέρειες ως γεωγραφικές ανισότητες. Οι ανισότητες αυτές εκδηλώνονται με τη μορφή του χωρικού διαχωρισμού, όπου άτομα ή ομάδες με παρόμοια κοινωνικοοικονομική κατάσταση (π.χ. εισόδημα, εκπαίδευση ή επάγγελμα)

τείνουν να συγκεντρώνονται σε συγκεκριμένες περιοχές, οδηγώντας σε διακριτά χωρικά πρότυπα πλούτου και φτώχειας. Ωστόσο ο Moretti (2024) προσθέτει ότι είναι δύσκολο να καθοριστούν ποιες περιοχές είναι «πλούσιες» ή «φτωχές καθώς η εκτίμηση δεν μπορεί να βασίζεται αποκλειστικά στα ονομαστικά εισοδήματα, καθώς το τοπικό κόστος ζωής επηρεάζει καθοριστικά το πραγματικό βιοτικό επίπεδο των κατοίκων και την αγοραστική τους δύναμη.

Ενδιαφέρον αποτελεί η άποψη του Pearce (2013) για τις ευκαιρίες απασχόλησης, όταν περικοπές στις θέσεις εργασίας του δημόσιου τομέα όπως η κοινωνική πρόνοια και οι τοπικές υπηρεσίες, πλήττουν δυσανάλογα τις υποβαθμισμένες περιοχές, στις οποίες η απασχόληση στον δημόσιο τομέα είναι αναγκαία και οι κοινωνικοί προσδιοριστικοί παράγοντες της υγείας (π.χ. στέγαση, εκπαίδευση) είναι ασθενέστεροι.

Η συζήτηση για την αστική ανισότητα και η έννοια της «γεωγραφίας της ευθύνης» της Massey (2005) αποκαλύπτει πώς οι σύγχρονες χωρικές και οικονομικές δυναμικές δημιουργούν και διαιώνίζουν την ανισότητα σε όλες τις κλίμακες. Ενώ ο Nijman (2020) υπογραμμίζει πώς οι πόλεις – ως κόμβοι της οικονομίας της πληροφορίας – εντείνουν τις ανισότητες σε επίπεδο εισοδήματος, στέγασης και υγείας, η Massey (2005) επικρίνει την περιορισμένη εστίαση των αστικών πολιτικών (π.χ. τα αναπτυξιακά σχέδια του Λονδίνου) που αγνοούν τις παγκόσμιες επιπτώσεις τους. Υποστηρίζει ότι πόλεις όπως το Λονδίνο, ως βασικοί κόμβοι της παγκόσμιας οικονομίας, διαμορφώνουν ενεργά τις ανισότητες πέρα από τα σύνορά τους μέσω εκμεταλλευτικών εργασιακών πρακτικών, εξόρυξης πόρων ή χρηματοοικονομικής κυριαρχίας. Και οι δύο οπτικές απορρίπτουν τις στατικές ή τοπικές αντιλήψεις για την ανισότητα, τονίζοντας αντίθετα τη σχεσιακή της φύση – τον τρόπο με τον οποίο οι τοπικές και παγκόσμιες διαδικασίες αλληλοσυνδέονται.

Οι Sitaraman et.al (2020) αναφέρουν πως η παγκοσμιοποίηση έχει αναδιοργανώσει την οικονομική κατάσταση με αποτέλεσμα να έχει αναπτύξει κάποιες περιοχές και άλλες να τις έχει βλάψει, εξαπλώνοντας την χωρική ανάλυση σε παγκόσμια κλίμακα. Ωστόσο η Faka (2020) τονίζει ότι η ποιότητα ζωής (QoL) μπορεί να μετρηθεί σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο ωστόσο η προσέγγιση που βασίζεται σε τοπική κλίμακα είναι πιθανότερο να οδηγήσει σε πολιτικές αποφάσεις για την ανάπτυξη της ποιότητας ζωής των ατόμων μέσα στις περιοχές.

Η δυνατότητα μετακίνησης και πρόσβασης του πληθυσμού σε δομές υγείας και φροντίδας επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από τη γεωγραφική τοποθεσία της κατοικίας (Ντάφλου, 2018). Η απόσταση από τις υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης αποτελεί καθοριστικό παράγοντα, ειδικά για τις κοινωνικά ή χωρικά μειονεκτούσες περιοχές. Οι περιορισμοί στη μεταφορική ικανότητα αυτών των περιοχών δυσχεραίνουν την πρόσβαση των κατοίκων σε κρίσιμες υπηρεσίες. Το ίδιο και στην έρευνα που έκανε η Giannotti (2021) που χωρίστηκε ο πληθυσμός σε δύο ομάδες (χαμηλό εισόδημα και υψηλό εισόδημα) στο Λονδίνο της Αγγλίας και του Σάο Πάολο της Βραζιλίας ανεξαρτήτως του τρόπου που μετρήθηκε η δυνατότητα προσβασιμότητας αποκάλυψε ανισότητες πχ στις μεταφορές περισσότερες στο Σάο Πάολο.

Για τη μέτρηση της ανισότητας των πόρων υγείας, η γεωγραφική κλίμακα πρέπει να ταιριάζει με τον τύπο της υπηρεσίας. Μικρές περιοχές, όπως οι γειτονιές, είναι κατάλληλες για την εξωνοσοκομειακή περίθαλψη, ενώ οι μεγαλύτερες περιοχές ταιριάζουν στις υπηρεσίες νοσηλείας. Η πολύ εξειδικευμένη περίθαλψη χρειάζεται τις μεγαλύτερες ζώνες, όπως τα κράτη ή τα έθνη (Dlouhý, 2018).

1.4 Γεωγραφικά πληροφοριακά συστήματα (GIS)

1.4.1 Ορισμός

Τα γεωγραφικά πληροφοριακά συστήματα (Geographic Information Systems) είναι μία σύγχρονη μεθοδολογία, βασισμένη στον υπολογιστή, η οποία διαθέτοντας ένα σύνολο λειτουργιών ,αναλύει και απεικονίζει μέσω της τεχνολογίας χωρικά δεδομένα ακολουθώντας την συλλογή, την αποθήκευση, την επεξεργασία, και την διαχείριση αυτών των δεδομένων. Έχοντας αυτές τις δυνατότητες μπορεί να εφαρμοστεί σε αστικό και περιφερειακό επίπεδο για την διευθέτηση του περιβάλλοντος, της κυκλοφορίας, της μεταφορικής μηχανικής κλπ. (Sadiku et al., 2017; Hosseini et al., 2021). Αυτή η νέα τεχνολογική καινοτομία, εξελίσσοντας την παραδοσιακή επιστήμη της γεωγραφίας καθορίστηκε φυσικά από τον σχεδιασμό μίας νέας γεωγραφίας που έρχεται σε συνένωση με την χαρτογραφία και τους υπολογιστές στην δεκαετία του 1960 (Michel, 2017).

Καθώς η χρήση του GIS γινόταν από ειδικούς και κόστιζε ακριβά, ξαφνικά είναι μέρος της καθημερινότητας των ατόμων αφού κάνουν χρήση του GPS (Global Positioning

System) και του GOOGLE MAPS και αυτό τους δίνει την δυνατότητα ,ακόμα και μη εξοικειωμένοι με αυτό το λογισμικό, να αναλύσουν χωρικά δεδομένα (Teixeira, 2018).

«Η γεωκωδικοποίηση είναι η διαδικασία μετατροπής μιας διεύθυνσης ή ενός ονόματος τόπου σε γεωγραφικές συντεταγμένες». Τα τελευταία χρόνια αποτελεί σημαντικό εργαλείο για διάφορες επιστήμες μελετώντας τομείς όπως την δημόσια υγεία και την εγκληματικότητα μέχρι και την βελτίωση διαδρομών (Pereira dos Santos et al., 2020). Το εργαλείο αυτό συμβάλλει στην ανάλυση της χωροχρονικής εξάπλωσης ασθενειών όπως και στην ανάδειξη κοινωνικοοικονομικών δεδομένων σε μία περιοχή ή γειτονιά μετρώντας την πρόσβαση στην υγεία με βάση την απόσταση και τον χρόνο μετακίνησης ατόμου με τα κέντρα υγείας (Chang, 2019).

Η σύνδεση των υπολογιστικών επιστημών όπως το GIS με τις κοινωνικές επιστήμες μελετά διάφορους τομείς από την κοινωνιολογία μέχρι και την εγκληματολογία και καταφέρνει να ερευνήσει τα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά φαινόμενα (Radicelli García et al., 2022). Ένα παράδειγμα μιας έρευνας που έγινε στους υπαλλήλους κοινωνικής πρόνοιας ,με την χρήση του GIS ,κατάφερε να οπτικοποιήσει και να αναλύσει ημι-αυτόματα θεματικούς χάρτες με τα κοινωνικά φαινόμενα. Δηλαδή να συγκεντρώσει περιοχές πρόνοιας με υψηλή συγκέντρωση κοινωνικών προβλημάτων και γειτονικές ζώνες με υψηλό κίνδυνο για επιδείνωση ,με σκοπό να βελτιώσει τις συνθήκες διαβίωσης διευκολύνοντας τα καθήκοντα των εργαζομένων στον τομέα της κοινωνικής πρόνοιας (Żróbek-Róžańska et al., 2022).

1.4.2 Κοινωνική εργασία και GIS

Η μέθοδος του GIS είναι σε θέση να αξιοποιηθεί στην πρακτική της κοινωνικής εργασίας. Παλιότερα γινόταν χαρτογράφηση των κοινοτήτων με σκοπό να μελετηθούν οι συνθήκες διαβίωσης των φτωχών στις αστικές περιοχές και οι δομικοί παράγοντες που επηρεάζουν αυτές τις συνθήκες. Έτσι πέραν της αλληλεπίδρασης που στηρίζεται η κοινωνική εργασία ατόμου με κοινωνικό περιβάλλον τώρα ενσωματώνεται και το φυσικό περιβάλλον, ερευνώντας τις συνθήκες μιας γειτονιάς και τα άτομα όχι ως παθολογικούς δέκτες από το περιβάλλον αλλά να είναι επηρεασμένοι από μια σειρά δομικών παραγόντων όπως η αστικοποίηση, η μετανάστευση κλπ. μέσα σε έναν γεωγραφικό χώρο (Roybal, 2022).

Η αξιολόγηση των αναγκών των κοινοτήτων γίνεται επίσης μέσω της χαρτογράφησης για να λάβουν οι επαγγελματίες επιχορήγηση από τους χρηματοδότες καθώς έχουν γεωγραφικά στοχευμένες περιοχές εξυπηρέτησης. Για παράδειγμα φοιτητές πραγματοποίησαν αξιολόγηση των πόρων μίας κοινότητας όπως η σίτιση, η υγειονομική περίθαλψη και οι εκπαιδευτικές ευκαιρίες σε άτομα με AIDS ή παιδιά με αναπηρία μέσω του GIS (Hillier,2007) .Το ίδιο επισημαίνουν και οι Luo & Park (2020) πως η χαρτογράφηση απεικονίζει τους πόρους μίας κοινότητας και με την χρήση του GIS μπορεί να εντοπίσει τοποθεσίες των εγκαταστάσεων υγειονομικής περίθαλψης, τα δίκτυα δρόμων, τον πληθυσμό και να απεικονίσει με ευελιξία τα ξεχωριστά επίπεδα στον χάρτη. Μάλιστα ανέφεραν ότι σύμφωνα με έρευνες που έγιναν σε φοιτητές, η χαρτογράφηση (GIS) συνέβαλε στην κοινοτική ανάπτυξη αφού οι φοιτητές εμπλέκονταν άμεσα με την κοινότητα, είχαν καλύτερη συνεργασία και ευαισθητοποιούνταν περισσότερο.

Η χαρτογράφηση μπορεί να συνδυαστεί με τις ερευνητικές μεθόδους της κοινωνικής εργασίας. Σύμφωνα με την Teixeira (2018) το ποιοτικό GIS αποτελεί μία μέθοδο που συνδυάζει την ποιοτική προσέγγιση της κοινωνικής εργασίας με την χαρτογράφηση. Δηλαδή οι ερευνητές της κοινωνικής εργασίας κατανοούν τα κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα επειδή συμμετέχουν μαζί με την κοινότητα για να μελετηθούν οι πραγματικές αντιλήψεις και εμπειρίες οι οποίες διαφέρουν από τα επίσημα στοιχεία.

«Η γεωοπτικοποίηση μπορεί να βοηθήσει στον εντοπισμό των «άγνωστων» χαρακτηριστικών της φτώχειας, ειδικά του κοινωνικού αποκλεισμού που συχνά, είναι ανάλογος με την εμπειρία της φτώχειας». Με αυτόν τον τρόπο η αντίληψη για τον κοινωνικό αποκλεισμό διαφέρει ,καθώς η γεωοπτικοποίηση μελετά τους οικονομικούς παράγοντες όπως το εισόδημα παράλληλα με τους χωρικούς παράγοντες, όπου τα άτομα πραγματοποιούν τις δραστηριότητες τους, επηρεάζοντας το επίπεδο διαβίωσής τους (Gjesfjeld & Jung, 2014).

1.5 Αστικές και αγροτικές περιοχές σήμερα

Σύμφωνα με τον Μαρουκιάν (2021) όλο και περισσότερο παρατηρείται η συνεχής μετακίνηση των ατόμων από την ύπαιθρο στην πόλη μετασχηματίζοντας τον χώρο και παράλληλα αλλάζοντας τον τρόπο ζωής που υπήρχε στο χωριό δημιουργώντας

έναν καινούριο στην πόλη. Η διαδικασία αυτή σημαίνει και την εισροή νέων μορφών παραγωγής μεταβάλλοντας την οικονομία. Αυτή η διαδικασία διαμόρφωσε με την σειρά του τις σχέσεις αλληλεξάρτησης.

Οι Louf et al (2014) μιλούν για την νέα «Επιστήμη των Πόλεων» η οποία πόλη λόγω των πολύπλοκων διαδικασιών και της διαθεσιμότητας ποσοτικών δεδομένων οδηγεί στην μελέτη και κατανόηση της σημασίας της κινητικότητας στους χώρους (από τον χώρο εργασίας στα καταστήματα) και όχι απλά στην χωρική οργάνωση. Ωστόσο σύμφωνα με Timalina, (2021) ο χώρος στις αστικές περιοχές έγκειται προσεκτικής διαχείρισης και θεωρείται πιο πολύτιμος από ό,τι στις αγροτικές περιοχές, επειδή οι πόλεις είναι πολυσύχναστες. Οι πολεοδόμοι και οι δημοτικές αρχές δίνουν μεγάλη προσοχή στον τρόπο με τον οποίο σχεδιάζονται και χρησιμοποιούνται οι δημόσιοι χώροι (όπως τα πάρκα, οι δρόμοι και οι πλατείες), επειδή οι χώροι αυτοί είναι ζωτικής σημασίας για την ποιότητα ζωής στις πόλεις.

Ο Bettencourt (2007) αναφέρει εξίσου ότι παρά την πολυπλοκότητα των πόλεων όπως οι κοινωνικοοικονομικοί δείκτες (πλούτος, καινοτομία κλπ.) αποτελούν καθολικά μοτίβα που περιγράφονται ποσοτικά μέσω σχέσεων κλίμακας έτσι και η ανθρώπινη κινητικότητα και αλληλεπίδραση αποτελούν τον κοινό πυρήνα αυτών των μοτίβων.

Παρόλο που η ανεργία στην Ελλάδα έφτασε στο υψηλότερο σημείο της το 2013 πριν αρχίσει να μειώνεται σταδιακά, οι αγροτικές περιοχές ήταν σταθερά 5-7% χαμηλότερη από εκείνη των αστικών περιοχών. Ωστόσο αυτό δεν σημαίνει ότι ο αποκλεισμός και η φτώχεια δεν εμφανίζεται στις αγροτικές περιοχές. Η αποχώρηση από την γεωργία και η δυσλειτουργία των πολιτικών λιτότητας έχει δυσκολέψει όχι μόνο τους αγρότες αλλά και ολόκληρη την αγροτική οικονομία και κοινωνία (Papadopoulos et.al., 2019).

Η ανάλυση του δείκτη ARI (gr) δείχνει έντονες χωρικές ανισότητες στην προσβασιμότητα και την πληθυσμιακή κατανομή στην Ελλάδα. Οι αστικές περιοχές και οι τρεις μεγαλύτερες πόλεις της Κρήτης είναι περισσότερο προσβάσιμες σε σύγκριση με άλλες περιοχές. Παρόλο που οι περιοχές υψηλής και χαμηλής προσβασιμότητας έχουν παρόμοια έκταση, ο πληθυσμός συγκεντρώνεται έντονα στις αστικές ζώνες, ενώ οι αγροτικές παρακαμάζουν. Αυτό δείχνει ότι η προσβασιμότητα καθορίζει την ανάπτυξη και τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, με τις απομακρυσμένες περιοχές να υποφέρουν από απομόνωση και έλλειψη πόρων (Panagiotopoulos et al, 2019).

Η μελέτη των Tsatsaris et al (2006) μέσω της ανάλυσης συστάδων στην Κρήτη αποκαλύπτουν έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες, με τη βόρεια Κρήτη να επωφελείται από τον τουρισμό και την αστικοποίηση, ενώ οι νότιες και ορεινές περιοχές δυσκολεύονται. Επίσης παρατηρεί τον τρόπο με τον οποίο τα αστικά κέντρα οδηγούν την αγροτική ανάπτυξη, ιδίως στην Κρήτη, όπου η εγγύτητα με τις βόρειες παράκτιες πόλεις ενισχύει τις δυναμικές αγροτικές περιοχές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II: Παραβίαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

2.1 Ορισμοί

Η παραβατικότητα αναφέρεται σε συμπεριφορές που είναι αντίθετες με τα κοινωνικά πρότυπα τα οποία δεν είναι πάντα κωδικοποιημένα στον νόμο και αφορά μικρές παραβιάσεις (πχ κατάχρηση ψυχοδραστικών ουσιών, βίαιες πράξεις κλπ.) ενώ το έγκλημα αναφέρεται σε παράνομες συμπεριφορές που τιμωρούνται από τον νόμο για παράδειγμα δολοφονία ή επίθεση (Bozec, 2024).

Η Στεργίου (2014) προσθέτουν ότι η παραβατικότητα ορίζεται ως η συμπεριφορά που έρχεται σε αντίθεση με τους κανόνες και τους νόμους μιας κοινωνίας, η οποία αναφέρεται συνήθως για τους ανήλικους παραβάτες καθώς βρίσκονται σε μια ηλικία που αναδιαμορφώνουν την συμπεριφορά τους.

Σύμφωνα με την θεωρία του διαφορικού συγχρωτισμού που εστιάζει στα κοινωνικά περιβάλλοντα και δίκτυα αναφέρει ότι τα άτομα μπορούν να εμφανίσουν παρεκκλίνουσα συμπεριφορά όταν αυτά ευνοούν τις ιδέες, τα κίνητρα και τα μέσα της παρέκκλισης (Hughes & Kroehler, 2014). Η αποκλίνουσα συμπεριφορά αναφέρεται σε ενέργειες που αποκλίνουν από τους καθιερωμένους κοινωνικούς κανόνες, αξίες και έθιμα σε μια συγκεκριμένη κοινωνία. Οι κανόνες αυτοί διαμορφώνονται από τις πολιτιστικές και οικονομικές συνθήκες και αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου καθώς η αλληλεπίδραση μεταξύ ατόμου και περιβάλλοντος αλλάζει (Martins et al., 2018) .«Η αποκλίνουσα συμπεριφορά είναι δομημένη, όχι τυχαία» που σημαίνει ότι επηρεάζεται

από τις κοινωνικές συνθήκες μέσα στις οποίες οι άνθρωποι εκτελούν τους κοινωνικούς τους ρόλους, από τα θεμελιώδη χαρακτηριστικά των ατόμων όπως το φύλο, η ηλικία, η κοινωνική τάξη και η κατοικία μέχρι στην εξήγηση του εγκλήματος (Clinard & Meier, 2011).

Ο Maloku (2020) εξηγεί για την επίκτητη παραβατική συμπεριφορά, ιδιαίτερα μεταξύ των νέων, αλλά πρέπει να συμπληρωθεί από άλλες θεωρίες για να εξηγήσει πλήρως την πολυπλοκότητα της παραβατικότητας. Ορισμένοι μελετητές υποστηρίζουν ότι η αιτιώδης συνάφεια της παραβατικότητας κατανοείται καλύτερα μέσω ενός συνδυασμού παραγόντων όπως η κοινωνικοποίηση ,η «εγκληματική καριέρα» ,η υιοθέτηση αποκλίνουσων αξιών με διαφορετικούς βαθμούς επιρροής.

Το αδίκημα της έκθεσης σε κίνδυνο της ασφάλειας της οδικής κυκλοφορίας - ορίζεται από οποιαδήποτε ενέργεια ενός χρήστη της οδού που παραβιάζει τους κανόνες του ΚΟΚ και φέρει μοναδικά χαρακτηριστικά διότι λαμβάνει χώρα σε δημόσια κυκλοφορία από έναν συμμετέχοντα (Đekić, 2022).

Οι αιτίες πρόκλησης ατυχημάτων στους δρόμους σύμφωνα με την Σπανογιάννη (2015) είναι ο ίδιος ο οδηγός ,η οδός με το περιβάλλον και το όχημα και σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνάς της το μεγαλύτερο ποσοστό πρόκλησης ατυχημάτων ήταν ως οδηγοί άρα η συμπεριφορά του οδηγού.

2.2 Παραβίαση του ΚΟΚ στην Ελλάδα

Μια συγκριτική αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων για τα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα και την ΕΕ αναδεικνύει τις κρίσιμες προκλήσεις για την οδική ασφάλεια ειδικά στην Ελλάδα. Κύρια μεταξύ αυτών είναι το υψηλό ποσοστό θανάτων οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων , το οποίο με 36% είναι διπλάσιο από τον μέσο όρο της ΕΕ που είναι 18%. Επιπλέον, η Ελλάδα αναφέρει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά θανάτων από τροχαία ατυχήματα που συμβαίνουν εντός κατοικημένων περιοχών, σε ποσοστό 54% σε σύγκριση με τον μέσο όρο της ΕΕ 39%, ένα πρόβλημα που αποδίδεται σε μεγάλο βαθμό στις συγκρούσεις με μοτοσικλέτες. Ένας επιπλέον τομέας ανησυχίας είναι το σημαντικό ποσοστό οδικών ατυχημάτων με ένα όχημα , το οποίο με 41% υπερβαίνει σημαντικά τον μέσο όρο της ΕΕ που είναι 31% και οφείλεται κυρίως σε ακατάλληλα υψηλές ταχύτητες (Yannis et al., 2023). Για την υψηλή ταχύτητα

διαπιστώθηκε ότι το 27% των οδηγών υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας, με τα υψηλότερα ποσοστά παραβίασης στους αστικούς δρόμους (40%) και στους αυτοκινητόδρομους (31%).(Yannis et.al, 2023)

Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα ο παλαιός Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 2696/1999) αντικαθίσταται από τον νέο (Ν. 5209/2025) με κυριότερες τις διαφορές: καταργείται η πρακτική της τιμωρίας του οχήματος, όπως η αφαίρεση πινακίδων, και πλέον όλες οι ποινές στοχεύουν αποκλειστικά στον οδηγό. Οι κυρώσεις περιλαμβάνουν χρηματικά πρόστιμα, αφαίρεση άδειας οδήγησης και καταχώριση βαθμών στο Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών (ΣΕΣΟ). Επιπλέον, τονίζονται οι περιπτώσεις υποτροπής, δηλαδή επανάληψης της ίδιας ή παρόμοιας παράβασης, οι ποινές προβλέπονται σαφώς αυστηρότερες (ΦΕΚ 100/Α/13-6-2025, “Νόμος 5209/2025 – Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις”).

2.3 Παράγοντες παραβίασης του ΚΟΚ

2.3.1 Η σημασία του φύλου και ηλικίας στους δρόμους

Άλλες θεωρίες όπως η μελέτη του Noreen et al. (2023) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επίδειξη μιας επικίνδυνης, «ματσό» ταυτότητας είναι ένας βασικός κοινωνικός και ψυχολογικός παράγοντας που οδηγεί στην επιθετική οδήγηση στους δρόμους. Αναφέρει ότι η αρρενωπότητα δεν είναι βιολογικό δεδομένο, αλλά κοινωνική κατασκευή που εκφράζεται και ενισχύεται μέσω της συμπεριφοράς. Οι νέοι άνδρες συχνά οδηγούν επικίνδυνα ως τρόπο να επιδείξουν θάρρος και ελκυστικότητα, σύμφωνα με τα ανδρικά πρότυπα. Μάλιστα μία θεωρία που αναφέρει ο Rakauskas et al (2009) αλλά στερείται ισχυρών αποδείξεων είναι ότι οι οδηγοί στην ύπαιθρο και στην πόλη μπορεί να έχουν διαφορετική στάση απέναντι στον κίνδυνο και την ασφάλεια. Δηλαδή τα περισσότερα ατυχήματα στην ύπαιθρο αφορούν οδηγούς της υπαίθρου και ότι σε αυτά συχνά εμπλέκονται νεαροί άνδρες. Αυτή η συμπεριφορά μπορεί να αποτελεί μέρος μιας κουλτούρας της υπαίθρου.

Αντίθετα η έρευνα των Oppenheim et al. (2022) αποκάλυψε ότι ενώ υπάρχουν διαφορές μεταξύ των δύο βιολογικών φύλων στις παραβάσεις ΚΟΚ θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ένας συνδυασμός φύλου και ηλικίας και το πως οι οδηγοί αντιλαμβάνονται και εκφράζουν τον κοινωνικό τους ρόλο. Στα ευρήματα βρέθηκε ότι οι νέοι και ηλικιωμένοι

άντρες διαπράττουν τις περισσότερες παραβάσεις που αποδίδεται στην παραδοσιακή έκφραση χαρακτηριστικών αρρενωπότητας. Σε αυτό φαίνεται να διαφωνεί η έρευνα των Classen et al. (2011) , η οποία περιελάμβανε ηλικιωμένες γυναίκες οδηγούς ,ηλικιωμένους άντρες και αντίστοιχα νεότερες γυναίκες. Εν τέλει βρέθηκε πως οι ηλικιωμένες γυναίκες είναι πιο πιθανό να τραυματιστούν ενώ παραβαίνουν τον ΚΟΚ κάνοντας σφάλματα στον δρόμο σε σύγκριση με τους ηλικιωμένους άντρες και αντίστοιχα με τις νεότερες γυναίκες.

Όσον αφορά την ηλικία η έρευνα των Robertsen et al. (2022) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, ενώ υπάρχουν μετρήσιμες διαφορές στις οδηγικές δεξιότητες μεταξύ των ηλικιωμένων και των νεότερων οδηγών (έλεγχος του οχήματος και την προσαρμογή της ταχύτητας), οι διαφορές αυτές είναι σχετικά μικρές. Το συμπέρασμα είναι ότι δεν είναι αρκετά σημαντικές ώστε να έχουν σημαντική επίδραση στη συνολική οδική ασφάλεια. Ωστόσο οι Lucidi et al. (2019) αναφέρουν ότι η επιβολή προστίμων για όλες τις ηλικίες, συσχετίζονταν με υψηλότερο κίνδυνο τροχαίων ατυχημάτων μόνο για τους νέους και ενήλικες οδηγούς, και όχι για τους ηλικιωμένους. Αυτό πιθανώς οφείλεται στο γεγονός ότι οι ηλικιωμένοι διαπράττουν λιγότερες επικίνδυνες παραβάσεις σε σύγκριση με τους νέους, καταλήγοντας στο γεγονός ότι η επικίνδυνη συμπεριφορά στην οδήγηση αλλάζει κατά τη διάρκεια της ζωής ενός οδηγού.

Η οδική οργή είναι πιο συχνή σε ορισμένες κοινωνικοοικονομικές ομάδες, αλλά δεν διαφέρει ανάλογα με το φύλο ή την ηλικία. Ο τρόπος με τον οποίο οι οδηγοί εξηγούν τις απογοητευτικές καταστάσεις έχει σημασία - η επίρριψη ευθυνών στους άλλους (εσωτερική απόδοση ευθυνών) αυξάνει τον θυμό, ενώ η εξέταση εξωτερικών παραγόντων τον μειώνει (Li, Y. ,2017). Παρόμοια αποτελέσματα είχε και η έρευνα των Precht et al (2016), η οποία αποκαλύπτει ότι ο θυμός που βιώνουν οι οδηγοί αυξάνει την σκόπιμη επιθετική συμπεριφορά αλλά όχι τα οδηγικά λάθη. Δηλαδή οι οδηγοί επιλέγουν συνειδητά να προχωρήσουν σε επικίνδυνες ενέργειες οι οποίες στοχεύουν τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου και όχι λόγω δυσκολίας συγκέντρωσης στον δρόμο σχετικά με την οδήγηση. Αξίζει να σημειωθεί ότι από τους λόγους για την παραβατική δράση των νέων σύμφωνα με τους Vogel & South (2016) είναι η εγγύτητα σε εύπορες γειτονιές (και όχι σε μειονεκτούσες) ,η οποία σχετίζεται με αυξημένη παραβατικότητα είτε γιατί προσπαθούν οι παραβάτες να μειώσουν την ανισότητα είτε δρουν με συναίσθημα.

2.3.2 Κοινωνικο-οικονομικοί και γεωγραφικοί παράγοντες

Προηγούμενες μελέτες δεν διερευνούν την χωρική κατανομή και τις αιτίες των συγκρούσεων και των οδικών παραβάσεων, ιδιαίτερα όταν μελετώνται οι κοινωνικο-οικονομικοί παράγοντες. Η χωρική ανάλυση βοηθά στην συγκέντρωση περιοχών υψηλού κινδύνου έτσι ώστε οι παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια να είναι στοχευμένες καλύπτοντας αυτό το κενό πέρα των εξωτερικών παραγόντων και των ατομικών χαρακτηριστικών των οδηγών (Abdullah & Sipos, 2023).

Ωστόσο πολλοί παράγοντες —που αφορούν την ατομική συμπεριφορά, την ασφάλεια των οχημάτων και τις περιβαλλοντικές συνθήκες— συμβάλλουν στις κοινωνικές ανισότητες όσον αφορά τους τραυματισμούς από τροχαία ατυχήματα (RTIs) (Morency et al, 2012). Η μελέτη του Haghighi et al. (2020) καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα RTF (οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα) είναι ουσιαστικά ένα κοινωνικοοικονομικό ζήτημα και η εκπαίδευση είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες— ακολουθούμενη από το εισόδημα και το προσδόκιμο ζωής που αποτελούν στοιχεία του Δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης (HDI) — που συμβάλει σε υψηλότερα επίπεδα ανθρώπινης ανάπτυξης.

Η άποψη του Deffenbacher (2007) αναφέρει ότι οι αστικές περιοχές χαρακτηρίζονται από παράγοντες (παρουσία περισσότερων φαναριών άρα πυκνότερη κυκλοφορία και συχνότερες καθυστερήσεις) που εκνευρίζουν τους οδηγούς και επηρεάζουν την ασφάλεια και την οδική συμπεριφορά με τρόπο πιο έντονο απ' ό,τι στις αγροτικές. Αντίθετα οι Rosenbloom et al. (2009) πιστεύουν ότι η πολυπλοκότητα των αστικών υποδομών που περιλαμβάνουν πολυάριθμα φανάρια, κυκλικοί κόμβοι, διαβάσεις πεζών και πολλές πινακίδες οδηγεί τους οδηγούς να είναι πιο προσεκτικοί στους δρόμους να αντιλαμβάνονται μεγαλύτερο κίνδυνο ατυχημάτων σε τέτοια περιβάλλοντα ενώ αντιθέτως οι απλούστερες υποδομές των αγροτικών δρόμων μπορεί να οδηγήσουν σε μειωμένη προσοχή. Το ίδιο η πόλη με την γειτονιά, ο οδηγός τείνει να συμμορφώνεται περισσότερο με τον ΚΟΚ στην πόλη παρά στην γειτονιά του η σε δρόμους που δεν γνωρίζει.

Η μελέτη όμως των Chen et al (2009)— χώρισε τις περιοχές σε τρεις ξεχωριστές κατηγορίες σε αστικές, περιφερειακές, αγροτικές— υπέδειξε σημαντική συσχέτιση του τύπου διαμονής των νέων με τον κίνδυνο ατυχήματος. Στις πόλεις τρακάρουν

περισσότερο ενώ στους επαρχιακούς και αγροτικούς δρόμους τα περιστατικά ατυχήματος είναι μονά (πχ να βγουν από τον δρόμο) λόγω ακατάλληλου οδικού δικτύου και της υψηλής ταχύτητας. Οι Nordfjærn et al. (2010) προσθέτουν ότι η χαμηλή πυκνότητα οχημάτων στις αγροτικές περιοχές επιτρέπει μεγαλύτερη ταχύτητα στους οδηγούς, κάτι που μπορεί να συνεισφέρει στη σοβαρότητα των ατυχημάτων.

Εκτιμάται ότι παρά την κυκλοφοριακή συμφόρηση στις αστικές περιοχές τα ατυχήματα είναι πιο ελαφρά ,ενώ τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα συμβαίνουν περισσότερο στην ύπαιθρο λόγω των ηλικιωμένων που οδηγούν, της έλλειψης υποδομών ,της αδιαφορίας στην αύξηση ταχύτητας — καθώς στους αγροτικούς δρόμους η επιτρεπόμενη ταχύτητα είναι σύμφωνα με την αναφορά του ITF (2024) στην Ελλάδα 50 km/h ενώ στους αστικούς 30 km/h —, των συμπεριφορών που συνδέονται με την νοοτροπία της κοινωνίας που ζουν και κυρίως της έλλειψης πρόσβασης στην ιατρική περίθαλψη καθώς τα κέντρα υγείας συγκεντρώνονται σε αστικές περιοχές (Cabrerá-Arnu,2020). Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι στις αγροτικές περιοχές γίνεται χρήση και διαφορετικών οχημάτων όπως τα τρακτέρ για τις αγροτικές εργασίες και στην αγροτική Κίνα παρατηρήθηκε ότι τα ποσοστά θανατηφόρων ατυχημάτων με τέτοια οχήματα ήταν υψηλά ,διότι υπάρχει έλλειψη εκπαίδευσης για την χρήση αυτών και η οικονομική συντήρηση των οχημάτων είναι ακατάλληλη (Loo et al., 2011).

Η μελέτη των Adeleke et al. (2020) χρησιμοποιώντας τεχνικές χωρικής ανάλυσης στην Νιγηρία αποκαλύπτει τις έντονες περιφερειακές ανισότητες με την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων στον βορρά σε αστικές περιοχές εξαιτίας της υπέρβασής του ορίου ταχύτητας και της πίεσης που ασκούνταν στους επαγγελματίες οδηγούς για καλύτερη οικονομική ανάπτυξη. Στις αγροτικές περιοχές τα ατυχήματα οφείλονταν στην έκρηξη ελαστικών (που είναι οικονομικά προσιτά) που φθείρονταν με την πολύ κακή κατάσταση των αγροτικών δρόμων. Επίσης η μελέτη των Cheng et al. (2022) παρουσιάζει ,ενσωματώνοντας μεθόδους χωρικής ανάλυσης, μια συστηματική προσέγγιση για την ανάλυση των χωροχρονικών χαρακτηριστικών των τροχαίων παραβάσεων και των ατυχημάτων σε αστικές διασταυρώσεις ,με σκοπό την οπτικοποίηση τοποθεσιών υψηλού κινδύνου στο Wujiang της Κίνας. Τα αποτελέσματα δείχνουν σημαντική χωρική συγκέντρωση παραβάσεων του ΚΟΚ και τροχαίων ατυχημάτων, με επικαλυπτόμενα σημεία συγκέντρωσης υποστηρίζοντας τις στοχευμένες παρεμβάσεις σε αυτά τα σημεία.

2.4 Θεωρία της κοινωνικής αποδιοργάνωσης

Η θεωρία της κοινωνικής αποδιοργάνωσης των Shaw and McKay (1942) συνδέθηκε αρχικά με την επίδραση της αστικοποίησης στην κοινότητα και ότι οι πόλεις είναι αποδιοργανωμένες. Το συστημικό μοντέλο όμως υποστηρίζει πως κάθε γειτονιά έχει τις ιδιαίτερες δικές τις συνθήκες όπως η οικονομία, η κατανομή του πληθυσμού και τα κοινωνικά και δομικά χαρακτηριστικά των κατοίκων που παίζουν ρόλο στην κοινωνική αποδιοργάνωση (Bellair ,2017).

Η έννοια της κοινωνικής αποδιοργάνωσης εκφράστηκε σε μικρο-επίπεδο (ατομική συμπεριφορά) από τον διαφορικό συγχρωτισμό και σε μακρο-επίπεδο από την σύνδεση της εγκληματικότητας με την γεωγραφία δηλαδή την κατανομή της εγκληματικότητας γεωγραφικά (Ζαραφονίτου,2025).

Σημαντική έννοια της συγκεκριμένης θεωρίας είναι ο κοινωνικός έλεγχος που προσπαθεί να επιτύχει την συμμόρφωση των μελών μιας κοινωνίας με τους κοινωνικούς κανόνες (Hughes et al.,2014). Ο κοινωνικός έλεγχος διακρίνεται σε τυπικό και άτυπο κοινωνικό έλεγχο. Ο άτυπος κοινωνικός έλεγχος ορίζεται ως ο έλεγχος από την ίδια την κοινότητα ,η οποία επιβάλλει η ίδια τις κυρώσεις που έχει συμφωνήσει κοινά τα έθιμα και τους κανόνες. Περιλαμβάνει άτυπες κυρώσεις οι οποίες είναι έντονες αντιδράσεις και αφορά μικρές κοινότητες (πχ. Οικογένεια). Ο τυπικός κοινωνικός έλεγχος βασίζεται στους νόμους και τους γραπτούς κανόνες και επιβάλλεται από επίσημους φορείς κοινωνικού ελέγχου όπως για παράδειγμα τα δικαστήρια (Linning et 2024; Hughes et al.,2014).

Η θεωρία αυτή βασίζεται στον χώρο και τον χρόνο ενώ προσπαθεί να εξηγήσει την εγκληματική συμπεριφορά και παραβατικότητα ,η οποία οφείλεται στην διάσπαση των θεσμών μέσα σε μία κοινότητα. Με λίγα λόγια όταν μία γειτονιά χάνει την σύνθεση της, οι συνεργατικές οργανώσεις που έχουν δημιουργήσει το αίσθημα του ανήκειν εξαφανίζεται και αυτό με την σειρά του οδηγεί σε αποδυνάμωση της κοινότητας οπότε και περισσότερη παραβατική δραστηριότητα (Porter et al., 2015). Πράγματι η θεωρία της κοινωνικής αποδιοργάνωσης ,που αναπτύχθηκε από τους Shaw και McKay ,παρουσίασε την ύπαρξη της εγκληματικότητας σε συγκεκριμένες γεωγραφικές

περιοχές ανεξαρτήτων των εθνοτικών ομάδων που έμεναν εκεί, αλλά εστίαζε στην ίδια την γειτονιά. Βέβαια η θεωρία στερεί από άποψη ότι ο πολιτισμός ή η χώρα έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά και κοινωνικο-οικονομική κατάσταση και δομή (Wong, 2002).

Ωστόσο σύμφωνα με μία μελέτη στις γειτονιές της Αυστραλίας παρατηρήθηκε ότι η αίσθηση της κοινότητας δεν μειώνει την παραβατικότητα ή την εγκληματικότητα σε φτωχές περιοχές παρόλο που είναι δύσκολο να δημιουργηθούν σε αυτές ισχυροί κοινωνικοί δεσμοί, οι οποίοι εν τέλει μπορεί να φέρουν αντιθέτως υψηλότερη παραβατικότητα ή εγκληματικότητα στις γειτονιές (Wickes & Hipp, 2018).

Οι αγροτικές και αστικές περιοχές θα πρέπει να ερευνώνται ως μοναδικές ξεχωριστές γεωγραφικές περιοχές, όπως αναφέρουν οι Ward et al. (2018) «Διαφορετικές τοποθεσίες δημιουργούν διαφορετικές ευκαιρίες». Υπάρχουν ομοιότητες μεταξύ αγροτικών και αστικών περιοχών αλλά παρουσιάζονται διαφορές ως προς την οικονομία (όπως το εισόδημα, η ανεργία κλπ.) και στον πολιτισμό (φυλετική ετερογένεια). Η παραβατικότητα σύμφωνα με τον Bouffard (2006) είναι μειωμένη στις αγροτικές περιοχές κάτι που δείχνει την σημασία της κοινότητας, γεωγραφικά απομακρυσμένη, με αξίες και στενές σχέσεις για την θεωρία της κοινωνικής αποδιοργάνωσης.

2.5 Σημασία της κοινωνικής εμπλοκής

Η κοινωνική εμπλοκή ή κοινωνική συμμετοχή αναφέρεται στην συμμετοχή κάποιου στα συλλογικά δρώμενα για την αντιμετώπιση καταστάσεων δημόσιου συμφέροντος ενισχύοντας την κοινωνική συνοχή και περιλαμβάνει την ίδια την δράση, την συλλογική αλληλεπίδραση και την κοινωνική ανταλλαγή (Prisacaru, 2023). Η διαδικασία της κοινωνικής συμμετοχής συμβάλει στην κοινοτική ανάπτυξη, αφού δημιουργεί ενώσεις ατόμων με τη δική τους ελεύθερη βούληση και με βάση τις δικές τους ανάγκες, επιτρέποντας τους να αντιμετωπίσουν διάφορες καταστάσεις της κοινότητας (Díaz-Puente et al., 2011). Μια βασική ιδέα που ταυτίζεται με την κοινωνική εμπλοκή και την κοινοτική ανάπτυξη είναι η αλληλεγγύη. Αυτή επιτρέποντας τα άτομα να έχουν ενεργό ρόλο δημιουργεί την κοινωνική ένταξη μέσα από την οργάνωση δράσεων που αφορά όλη την κοινωνική ζωή. Οι δράσεις, αυτές που βασίζονται στο «δρώντας για» «μαζί με τους άλλους» εξηγεί την συμμετοχή που

προκύπτει φυσικά ,οι οποίες δημιουργούν δεσμούς ελεύθερους μέσω της συνεργασίας και της ένταξης (Frega, 2021).

Η νομική συνείδηση των μελών μιας κοινότητας είναι πολύ σημαντική για την τήρηση των κανόνων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας καθώς η κοινότητα παίζει κυρίαρχο ρόλο στην πρόληψη της παραβατικής συμπεριφοράς στους δρόμους (Suherman et al., 2023). Ωστόσο οι Ortuño et.al (2016) αναφέρουν δύο παράγοντες που μπορούν να εξασφαλίσουν την τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας, οι οποίοι είναι η συμπεριφορά που υιοθετεί εξαιτίας της κοινωνικής επιρροής το άτομο και αν οι κανόνες των επίσημων νομικών αρχών συμφωνούν με το σύστημα αξιών των μελών της ίδιας της κοινωνίας.

Σε ένα πρόγραμμα στην Ινδονησία πραγματοποιήθηκαν δραστηριότητες ενδυνάμωσης της κοινότητας για την οδική ασφάλεια των μεταφορών αυξάνοντας την γνώση και την συνείδηση για την σημασία της οδικής ασφάλειας κατά 30% (Oktopianto et al.,2023). Σε μία πιο κοινοτική προσέγγιση ο κοινός στόχος ,η κοινή βούληση μέσω της συμμετοχής των μελών μιας κοινότητας οδηγεί σε πιο αποτελεσματικές αποφάσεις, λαμβάνοντας υπόψη τις πολιτισμικές αξίες και τις προοπτικές των συμμετεχόντων ,μπορεί να συμβάλλει στη μείωση των επικίνδυνων συμπεριφορών που επηρεάζουν την ασφάλεια της κυκλοφορίας (Austin & Green, 2019). Αυτό προϋποθέτει και την ικανότητα των δημόσιων οργανώσεων να κάνουν εφικτή αυτή την συμμετοχή. Η σημασία της διεξαγωγής προγραμμάτων και ενημέρωσης σε μη οργανωμένα στρώματα της κοινωνίας με κατανοητό υλικό και όχι μόνο σε οργανωμένες ομάδες με συγκεκριμένα επαγγέλματα μπορεί να κάνει περισσότερο εφικτή την συμμετοχή όλων των μελών της κοινότητας (Setiawan,2020).

Η μελέτη των Rachman et al. (2019) εξηγεί ότι η επιβολή προστίμων για την υπερβολική ταχύτητα εμποδίζει την ύπαρξη παραβατικής οδικής συμπεριφοράς μειώνοντας τα τροχαία ατυχήματα και επιπλέον η επιβολή του νόμου να γίνεται αδιάκριτα μέσω προγραμμάτων οδικής εκπαίδευσης. Αντίθετα με την άποψη αυτή έρχεται η μελέτη των Ryan et al.(2000) η οποία υποστηρίζει ότι η εσωτερίκευση και η ολοκλήρωση αποκτούνται σε χώρους που υποστηρίζουν το κλίμα της αυτονομίας και της σχέσης και όχι σε χώρους που υπάρχει υπερβολικό έλεγχος ,ο οποίος εμποδίζει την φυσική τάση της κοινωνίας να οργανωθεί και προάγει την δυσπιστία για την συλλογική και πρωτοβουλιακή υπευθυνότητα. Άρα στην περίπτωση της παραβατικότητας στους

δρόμους ο υπερβολικός έλεγχος και η επιβολή του νόμου από εξωτερικό έλεγχο (πχ έντονη αστυνόμευση, επιβολή προστίμων) δημιουργεί δυσφορία στους οδηγούς και οι πράξεις του φέρουν τα αντίθετα αποτελέσματα.

Αξίζει να σημειωθεί σε μία έρευνα από την ομάδα δοκιμής ήταν εμφανές όταν μειώθηκε ο έλεγχος των ορίων ταχύτητας, οι παραβάτες γίνονταν πιο ανυπάκουοι γιατί δεν υπήρξε φόβος κυρώσεων. Με λίγα λόγια η έρευνα καταλήγει στην άποψη ότι οι οδηγοί δεν δείχνουν αυτοσυγκράτηση όταν δεν υπάρχει αυστηρός έλεγχος αλλά ταυτόχρονα τονίζει ότι η οδική ασφάλεια επιτυγχάνεται όταν οι ίδιοι οι οδηγοί σέβονται τους κανόνες και όχι όταν υπάρχει ο φόβος ότι θα τιμωρηθούν (Cour des comptes, 2021). Η Silva (2023) συμφωνεί με τους στόχους της εκπαίδευσης πάνω στους κανόνες Οδικής κυκλοφορίας αλλά όχι στα μέσα υποστηρίζοντας την «Παιδαγωγική της Αυτονομίας», που σημαίνει η αναγνώριση της αξίας των προϋπάρχουσων γνώσεων του εκπαιδευόμενου (στα πλαίσια μας, του οδηγού), η ανάπτυξη της κριτικής του σκέψης και η τήρηση ηθικών και αισθητικών κανόνων μπορεί να κινητοποιήσει τους πολίτες προς την αλληλεγγύη και την κοινωνική δέσμευση για την ασφάλεια στους δρόμους.

ΜΕΡΟΣ Β : Ερευνητικό μέρος

Κεφάλαιο ΙΙΙ:Μεθοδολογία έρευνας

3.1 Σκοπός και στόχοι της έρευνας

Οι σκοπός της έρευνας επικεντρώνεται στην επίδραση των γεωγραφικών ανισοτήτων στις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και στην κοινωνική εμπλοκή των παραβατών στην κοινότητα στον αστικό, ημιαστικό και αγροτικό χώρο. Πιο συγκεκριμένα, επιδιώκεται να αναλυθεί πώς η γεωγραφική διαφοροποίηση , μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, επηρεάζει τη συχνότητα και τη σοβαρότητα των παραβάσεων.

Επιμέρους στόχοι ήταν επίσης η μελέτη των γεωγραφικών διαφοροποιήσεων στις παραβάσεις του ΚΟΚ αποκαλύπτοντας περιβαλλοντικές και οικονομικές ανισότητες, που επιδρούν στην συχνότητα των παραβατικών συμπεριφορών και την πρόσβαση σε κοινωνικούς πόρους. Να διερευνηθούν οι αντιλήψεις των κατοίκων για τον έλεγχο και την υποστήριξη που υπάρχει στις περιοχές τους καθώς και την κοινωνική τους εμπλοκή σχετικά με τις δράσεις υποστήριξης μέσα στην κοινότητα. Τέλος μελετήθηκε επίσης η σημασία του φύλου στις παραβάσεις του ΚΟΚ.

3.2 Διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων

- 1) Πως επηρεάζει η γεωγραφική περιοχή αγροτική ,ημιαστική η αστική τη σοβαρότητα και την συχνότητα των παραβάσεων ΚΟΚ;
- 2) Πως επηρεάζει η γεωγραφική περιοχή αγροτική ,ημιαστική η αστική μαζί με τους οικονομικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες τις παραβάσεις ΚΟΚ;
- 3) Πως επηρεάζει η γεωγραφική περιοχή αγροτική ,ημιαστική η αστική τη παρουσία ελέγχου και υποστήριξης για τις παραβάσεις ΚΟΚ;

- 4) Πως επηρεάζει η γεωγραφική περιοχή αγροτική ,ημιαστική η αστική τις προσπάθειες δράσης των κοινοτήτων να εμπλέκονται και να συμμετέχουν για την βελτίωση του φαινομένου της παραβίασης ΚΟΚ;
- 5) Ποια είναι η σημασία του φύλου στις παραβάσεις του ΚΟΚ;

3.3 Ερευνητικός σχεδιασμός της έρευνας

Η παρούσα έρευνα ακολουθεί ποσοτική ανάλυση έτσι ώστε με αριθμητική ακρίβεια να μελετηθούν οι αντιλήψεις των δειγμάτων σχετικά με τις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ). Η ποσοτική ανάλυση πραγματοποιήθηκε μέσω της χρήσης ερωτηματολογίου διαδικτυακά και δια ζώσης στον γενικό πληθυσμό και στους ενήλικους παραβάτες ΚΟΚ. Τα δείγματα των ενήλικων παραβατών συλλέχθηκαν στο Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου στο Ηράκλειο ,ενώ συμμετείχαν στα βιωματικά σεμινάρια επιμόρφωσης του εργαστηρίου LaHeRS το έτος 2025. Αξίζει να σημειωθεί ότι στα συγκεκριμένα επιμορφωτικά σεμινάρια οι ενήλικες παραβάτες παρέβησαν τον ΚΟΚ και δικάστηκαν για αυτήν με εντολή εισαγγελέα του Ηρακλείου, επέλεξαν να τα παρακολουθήσουν αυτά τα σεμινάρια αντί να ακολουθήσουν κάποια άλλη δικαστική συνέπεια. Τέλος ο συγκεκριμένος σχεδιασμός επιτρέπει την δυνατότητα να υπάρξει συγκριτική ανάλυση μεταξύ αστικών ,ημιαστικών και αγροτικών περιοχών για τις παραβάσεις ΚΟΚ.

3.4 Δείγμα της έρευνας

Η έρευνα επικεντρώνεται στις περιοχές του Νομού Ηρακλείου και του Νομού Ρεθύμνου στην Κρήτη και αποτελεί συγκριτική ανάλυση των αγροτικών και αστικών περιοχών της Κρήτης όσον αναφορά τις παραβάσεις του. Η έρευνα περιλαμβάνει δύο δείγματα: τον γενικό πληθυσμό με 73 ενήλικα άτομα επιλεγμένα μέσω στρωματοποιημένης δειγματοληψίας και 30 ενήλικες παραβάτες επιλεγμένοι μέσω δειγματοληψίας ευκολίας .

Το τελικό δείγμα αποτελείται από 103 άτομα συνολικά εκ των οποίων προέρχονται από τις αστικές περιοχές που έχουν υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα (10.000 και άνω) και είναι στο κέντρο όπως το Ηράκλειο ,το Ρέθυμνο, Νέα Αλικαρνασός και το Γάζι. Προέρχεται επίσης από τις ημιαστικές περιοχές που είναι κοντά στις αστικές περιοχές

και έχουν μεσαίο πληθυσμό (από 2000 έως 10.000) όπως Μοίρες, Τυμπάκι, ,Κρουσώνας κ.α. Τέλος προήρθε δείγμα από τον αγροτικό χώρο που είναι μικροί οικισμοί με πληθυσμό μικρό (από 2000 και κάτω) όπως Πλακιάς Άνω Ασίτες, Ζωνιανά, Κάτω Ασίτες, Μαλάδες, Καλέσα, Μύρθιος, Σίσες, Χάρακας, Πόμπια, Πανόραμα Ατσιπόπουλο, Τρία Πεύκα κ.ά.

3.5 Ερευνητικό εργαλείο συλλογής δεδομένων

Το εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε είναι ένα αυτοσχέδιο ερωτηματολόγιο που μοιράστηκε στον γενικό πληθυσμό ηλεκτρονικά μέσω του Google Form και στους παραβάτες με εισαγγελική παραπομπή σε δύο βιωματικά σεμινάρια ηλεκτρονικά αλλά και σε έντυπη μορφή. Υπήρξε δυσκολία εύρεσης ερωτηματολογίου που ερευνά τις γεωγραφικές ανισότητες με τις παραβάσεις ΚΟΚ ωστόσο χρησιμοποιήθηκαν κάποιες ερωτήσεις σχετικά με τις παραβάσεις από το ερωτηματολόγιο του Εργαστηρίου Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) που μοιραζόταν συνήθως στους παραβάτες στα επιμορφωτικά αυτά σεμινάρια.

Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει: δημογραφικές ερωτήσεις (φύλο, ηλικία, επαγγελματική κατάσταση, περιοχή κατοικίας), ερωτήσεις για την οδική συμπεριφορά και τις παραβάσεις ΚΟΚ («Περνάω με κόκκινο», «Χάνω την ψυχραιμία μου όταν οδηγώ»), ερωτήσεις για την επίδραση των περιβαλλοντικών και οικονομικών παραγόντων παραβάσεις ΚΟΚ(οι υποδομές, το εισόδημα κλπ.). Επιπλέον, εξετάζει την παρουσία ελέγχου και υποστήριξης (αστυνόμηση και εκπαίδευση) καθώς και την κοινότητα σχετικά με την διαχείριση των παραβάσεων ΚΟΚ χρησιμοποιώντας κλίμακες συχνότητας και συμφωνίας. Στην συνέχεια η ανάλυση πραγματοποιήθηκε μέσω του λογισμικού στατιστικής ανάλυσης SPSS (Statistical Package for the Social Sciences)

3.6 Ηθικά ζητήματα

Για τη διεξαγωγή της έρευνας ζητήθηκε άδεια από την Επιτροπή Δεοντολογίας του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου Κρήτης, διασφαλίζοντας ότι τηρούνται όλες οι ηθικές αρχές που απαιτούνται για μια επιστημονική έρευνα. Επίσης ζητήθηκε άδεια Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) του

Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου για την συλλογή των ερωτηματολογίων στα επιμορφωτικά σεμινάρια. Τα δείγματα του γενικού πληθυσμού και των παραβατών με εισαγγελική παραπομπή ενημερώθηκαν αυστηρά, ότι η συμμετοχή είναι απολύτως εθελοντική και ανώνυμη καθώς τα προσωπικά δεδομένα θα προστατευτούν πλήρως. Δεν γίνεται καμία αναφορά σε στοιχεία που μπορούν να ταυτοποιήσουν τους συμμετέχοντες, είτε πρόκειται για γενικό πληθυσμό είτε για νεαρούς παραβάτες του ΚΟΚ.

Η ενημέρωση παράχθηκε τόσο προφορικά όσο και γραπτά, με ξεκάθαρες οδηγίες που περιλαμβάνονταν στο ερωτηματολόγιο. Οι συμμετέχοντες είχαν τη δυνατότητα να ανατρέχουν στις πληροφορίες αυτές ανά πάσα στιγμή. Ο στόχος της συλλογής δεδομένων είναι ερευνητικός, για την ολοκλήρωση της πτυχιακής εργασίας, και τα δεδομένα θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για αυτόν τον σκοπό. Θα διασφαλιστεί η ανωνυμία και η εμπιστευτικότητα καθ' όλη τη διάρκεια της έρευνας, σύμφωνα με τις αρχές δεοντολογίας ώστε να, ώστε να διασφαλιστεί η αξιοπιστία, η διαφάνεια και η προστασία των συμμετεχόντων.

3.7 Περιορισμοί της έρευνας

Κατά την διεξαγωγή της έρευνας υπήρξαν κάποιες δυσκολίες. Αρχικά στον γενικό πληθυσμό υπήρξε δυσκολία συλλογής ερωτηματολογίων σε περισσότερες αγροτικές περιοχές που διαμένουν μεγαλύτερες ηλικίες ακόμα και διαδικτυακά λόγω της ελλιπής πρόσβασης στην ηλεκτρονική πλατφόρμα. Επιπλέον λόγω έλλειψης εμπιστοσύνης που υπήρξε στις μικρότερες τοπικές κοινότητες συλλέχθηκαν περισσότερα ερωτηματολόγια από τις αστικές περιοχές.

Στα βιωματικά επιμορφωτικά σεμινάρια νεαρών παραβατών του ΚΟΚ στο Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας (LaHeRS) του Ελληνικού Μεσογειακού Πανεπιστημίου υπήρξε περισσότερη δυσκολία. Χρειάστηκε η παρουσία για την έρευνα σε δύο σεμινάρια διότι οι ενήλικοι παραβάτες εξίσου έδειξαν δυσκολία στην συμπλήρωση των ερωτηματολογίου της συγκεκριμένης έρευνας λόγω πίεσης χρόνου και εμπιστοσύνης. Η εμπιστοσύνη ενός παραβάτη επηρεάζεται λόγω των δικαστικών συνεπειών και της συνεχής παρουσίας των εκτελεστικών οργάνων στον παρόντα χρόνο γεγονός που μειώνει την αποδοτικότητα της έρευνας. Συμπερασματικά η έρευνα στις παραβάσεις του ΚΟΚ και οι αντιλήψεις των ατόμων απέναντι σε αυτές

θέλει προσεκτική προσέγγιση και αυστηρά ξεκάθαρη ενημέρωση για την προστασία των προσωπικών δεδομένων και του σκοπού της έρευνας.

Τέλος υπήρξε διάθεση η στατιστική αυτή ανάλυση να χαρτογραφηθεί μέσω του λογισμικού GIS για να χαρτογραφηθεί. Αυτό δεν έγινε γιατί το δείγμα ήταν μικρό και η πρόσβαση στα Γεωγραφικά Πληροφοριακά Συστήματα ήταν δύσκολη λόγω έλλειψης χρόνου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: Αποτελέσματα

4.1 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Κατηγορία_Δείγματος		Frequency	Valid Percent
Valid	Γενικός πληθυσμός	73	70,9
	Παραβάτες με εισαγγελική παραπομπή	30	29,1
	Total	103	100,0

Πίνακας 1. Κατανομή του δείγματος σε γενικό πληθυσμό και παραβάτες με εισαγγελική παραπομπή

Στον **πίνακα 1** παρουσιάζονται οι κατηγορίες δειγμάτων που συμμετείχαν στην έρευνα ,οι οποίες είναι ο γενικός πληθυσμός που αποτελεί το **70,9% (N=73)** άρα και την πλειοψηφία της ανάλυσης των δεδομένων της έρευνας και οι παραβάτες με εισαγγελική παραπομπή αποτελούν το **29,1% (N=30)** της έρευνας.

Φύλο					
Γενικός πληθυσμός				Παραβάτες με επ	
		Frequency	Valid Percent	Frequency	Valid Percent
Valid	Ανδρας	30	41,1	29	96,7
	Γυναίκα	42	57,5	1	3,3
	Άλλο	1	1,4	0	0,0
	Total	73	100,0	30	100,0

Πίνακας 2.Κατανομή του γενικού πληθυσμού και παραβατών με εισαγγελική παραπομπή ανά φύλο

Στον **πίνακα 2** παρουσιάζεται η κατανομή του φύλου τόσο στον γενικό πληθυσμό όσο και στους παραβάτες ΚΟΚ με εισαγγελική παραπομπή. Στον γενικό πληθυσμό το **57,5%** (N=42) αποτελείται από γυναίκες ενώ το 41,1% (N=30) από άντρες και το 1,4% (N=1) δήλωσε άλλη ταυτότητα. Η συμμετοχή των δύο φύλων στο δείγμα του γενικού πληθυσμού είναι ισορροπημένη σχετικά. Στους παραβάτες με εισαγγελική παραπομπή το **96,7%** είναι άντρες που αποτελεί την συντριπτική πλειοψηφία και 3,3% είναι γυναίκες.

Ηλικία					
Γενικός πληθυσμός				Παραβάτες με επ	
		Frequency	Valid Percent	Frequency	Valid Percent
Valid	18-24	15	20,5	30	100,0
	25-34	28	38,4	0	0
	35-44	9	12,3	0	0
	45-54	11	15,1	0	0
	55+	10	13,7	0	0
	Total	73	100,0	30	100,0

Πίνακας 3. Κατανομή των δειγμάτων ανά ηλικία

Στον **πίνακα 3** στο δείγμα του γενικού πληθυσμού υπερισχύει η ηλικία μεταξύ 25-34 χρονών με ποσοστό **38,4%** (N=28) ενώ οι ηλικίες μεταξύ 18-24 αποτελούν το 20,5% (N=15) του πληθυσμού ,οι ηλικίες μεταξύ 45-54 το 15,1% (N=11),οι ηλικίες 55 και άνω το 13,7% (N=10) και τέλος οι ηλικίες μεταξύ 35-44 το 12,3% (N=9). Το δείγμα των παραβατών με εισαγγελική παραπομπή αποτελείται αποκλειστικά από τις ηλικίες

μεταξύ 18-24 χρονών έχοντας ποσοστό 100,0% (N=30). Συνολικά στην έρευνα οι νεότερες ηλικίες υπερσχύουν μεταξύ 18 και 34 χρονών καθώς το συνολικό ποσοστό είναι **58,9 %** (N=103).

Κατηγορία_περιοχής					
Γενικός πληθυσμός				Παραβάτες με επ	
		Frequency	Valid Percent	Frequency	Valid Percent
Valid	Αστική	40	54,8	16	53,3
	Ημιαστική	15	20,5	2	6,7
	Αγροτική	18	24,7	12	40,0
	Total	73	100,0	30	100,0

Πίνακας 4.Κατανομή των δειγμάτων ανά είδος περιοχής

Στον **πίνακα 4** το δείγμα του γενικού πληθυσμού η πλειοψηφία προέρχεται από τις αστικές περιοχές με ποσοστό **54,8%** (N=40) , και από τις αγροτικές περιοχές το 24,7% (N=18) και από τις ημιαστικές περιοχές το 20,5% (N=15). Η πλειοψηφία αυτή οφείλεται και στην συσσώρευση μεγάλου μέρους του πληθυσμού στις πόλεις. Το δείγμα των παραβατών με εισαγγελική παραπομπή προέρχεται από τις αστικές περιοχές με ποσοστό **53,3%** (N=16) με ελαφρά διαφορά από τις αγροτικές περιοχές με ποσοστό 40% (N=12) και από τις ημιαστικές προέρχεται ένα πολύ μικρό ποσοστό ,το 6,7% (N=2).

Δίπλωμα_οδήγησης					
Γενικός πληθυσμός				Παραβάτες με επ	
		Frequency	Valid Percent	Frequency	Valid Percent
Valid	Ναι	69	94,5	18	60,0
	Όχι	4	5,5	12	40,0
	Total	73	100,0	30	100,0

Πίνακας 5. Κατανομή δειγμάτων που έχουν στην κατοχή τους δίπλωμα οδήγησης

Σύμφωνα με τον **πίνακα 5** η πλειοψηφία του γενικού πληθυσμού έχουν δίπλωμα οδήγησης με ποσοστό **94,5%** (N=69) και ένα ποσοστό **5,5%** (N=4) δεν έχει. Οι παραβάτες με εισαγγελική παραπομπή που έχουν στην κατοχή τους δίπλωμα οδήγησης είναι το **60%** (N=18) και αυτοί που δεν έχουν είναι το **40%**(N=12). Το ποσοστό των παραβατών που δεν κατέχει δίπλωμα οδήγησης είναι σαφές μεγαλύτερο από τον γενικό πληθυσμό αναλογικά καθώς έχει γίνει αφαίρεση του διπλώματος με εισαγγελική εντολή.

Οδήγηση πριν απόκτηση διπλώματος					
Γενικός πληθυσμός			Παραβάτες με επ		
		Frequency	Valid Percent	Frequency	Valid Percent
Valid	Ναι	40	54,8	27	90,0
	Όχι	33	45,2	3	10,0
	Total	73	100,0	30	100,0

Πίνακας 6. Κατανομή των δειγμάτων που οδήγησαν πριν την απόκτηση διπλώματος

Σύμφωνα με τον **πίνακα 6** το **54,8%** (N=40) του γενικού πληθυσμού έχει οδηγήσει πριν αποκτήσει δίπλωμα, ποσοστό ανησυχητικό καθώς υπερσχύει έστω και ελαφρά έναντι του **45,2%** (N=33) που δεν έχουν οδηγήσει πριν την απόκτηση διπλώματος. Το **90%** (N=27) των παραβατών με εισαγγελική παραπομπή έχει οδηγήσει χωρίς δίπλωμα, ενώ το **10%** (N=3) δεν το έχει κάνει . Αυτό επιτρέπει την παρατήρηση, ότι ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού τις Κρήτης έχει οδηγήσει χωρίς δίπλωμα.

4.2 Περιγραφική στατιστική κλιμάκων

Οι ερωτήσεις χωρίστηκαν σε 4 κλίμακες. Η ανάλυση των κλιμάκων συμπεριλαμβάνει και τα δύο δείγματα δηλαδή τον γενικό πληθυσμό και τους παραβάτες με εισαγγελική παραπομπή μαζί (N=103).Οπότε οι κλίμακες είναι οι εξής:

- 1.QA-Κλίμακα παραβατικής οδικής συμπεριφοράς
- 2.QB- Κλίμακα αντιλήψεων για παράγοντες περιβάλλοντος και οικονομίας
- 3.QC- Κλίμακα αντιλήψεων για ελέγχους και υποστήριξης
- 4.QD- Κλίμακα για παράγοντες κοινωνικής και πολιτισμικής επίδρασης

Κλίμακες	Αριθμός ερωτημάτων	MEAN	Std. Deviation	Minimum	Maximum	Cronbach's Alpha
QA	8	1,72	,53	1,00	3,44	,724
QB	8	2,80	,75	1,00	4,50	,700
QC	5	3,10	,80	1,00	5,00	,512
QD	11	2,92	,50	1,00	4,18	,480

Πίνακας 7.Περιγραφική στατιστική κλιμάκων

Από τον παραπάνω **πίνακα 7** παρατηρούνται τα εξής στοιχεία:

1.Η Κλίμακα QA φαίνεται να έχει αποδεκτή εσωτερική συνέπεια με Cronbach's alpha 0,724 και με χαμηλό μέσο όρο 1,72 δείχνει ότι οι συμμετέχοντες διαφωνούν και η τυπική απόκλιση 0,53 αποκαλύπτει ομοφωνία σχετικά με τις παραβάσεις ΚΟΚ που οι ίδιοι διαπράττουν στην καθημερινότητά τους.

2. Η κλίμακα QB έχει οριακά αποδεκτή αξιοπιστία με Cronbach's alpha 0,700.Με μέσο όρο 2,80 οι συμμετέχοντες έχουν μια ουδέτερη προς αρνητική στάση και με τυπική απόκλιση 0,75 έχουν μια ελαφρώς διαφωνία για τους γεωγραφικούς και οικονομικούς παράγοντες που μπορούν να επηρεάσουν τις παραβάσεις του ΚΟΚ.

3.Η κλίμακα QC είναι αναξιόπιστη με Cronbach's alpha 0,512.Υπάρχει μία ελαφρώς θετική στάση με μέσο όρο 3,10 για την αποτελεσματικότητα των ελέγχων που πραγματοποιούνται στους δρόμους για τις παραβάσεις του ΚΟΚ και των προγραμμάτων υποστήριξης ωστόσο η τυπική απόκλιση 0,80 δείχνει μεγάλη διαφωνία μεταξύ των συμμετεχόντων.

4.Η κλίμακα QD είναι εξίσου αναξιόπιστη με Cronbach's alpha 0,48.Η στάση των συμμετεχόντων με βάση τον μέσο όρο 2,92 φαίνεται να είναι ουδέτερη και με βάση την τυπική απόκλιση 0,50 υπάρχει ομοφωνία.

4.3 Διαφορές κλιμάκων ανά κατηγορία περιοχής

Στους παρακάτω πίνακες διερευνώνται οι διαφορές των κλιμάκων με το είδος γεωγραφικού χώρου(αστική, ημιαστική, αγροτική. Για την έρευνα πραγματοποιήθηκε

ανάλυση διακύμανσης One-way ANOVA για να διερευνηθεί αν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά.

Descriptives								
Total_paravaseis_KlimakaA								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Αστική	56	1,7718	,58658	,07838	1,6147	1,9289	1,00	3,44
Ημιαστική	17	1,6993	,43348	,10514	1,4765	1,9222	1,11	2,78
Αγροτική	30	1,6185	,50260	,09176	1,4308	1,8062	1,00	3,00
Total	103	1,7152	,53979	,05319	1,6097	1,8207	1,00	3,44

Πίνακας 8. Περιγραφικά στατιστικά ανά είδος περιοχής της κλίμακας QA

ANOVA					
Total_paravaseis_KlimakaA					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	,464	2	,232	,793	,455
Within Groups	29,256	100	,293		
Total	29,720	102			

Πίνακας 9. Αποτελέσματα ANOVA QA

Descriptives								
Total_paravaseis_Klimaka3A								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Εντός πόλης	57	1,6452	,50850	,06735	1,5103	1,7801	1,00	3,33
Σε επαρχιακό δρόμο	18	1,7037	,41922	,09881	1,4952	1,9122	1,11	2,44
Σε εθνική οδό	9	2,3704	,63828	,21276	1,8797	2,8610	1,56	3,44
Total	84	1,7354	,54703	,05969	1,6167	1,8542	1,00	3,44

Πίνακας 10. Περιγραφικά στατιστικά σε χωρικές ζώνες της κλίμακας QA

ANOVA					
Total_paravaseis_Klimaka3A					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	4,110	2	2,055	8,031	<,001
Within Groups	20,727	81	,256		
Total	24,837	83			

Πίνακας 11. Αποτελέσματα ANOVA σε χωρικές ζώνες της κλίμακας QA

Multiple Comparisons							
Dependent Variable: Total_paravaseis_Klimaka3A							
	(I) Πρόσφατη_σύγκρουση-περιοχών	(J) Πρόσφατη_σύγκρουση-περιοχών	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Tukey HSD	Εντός πόλης	Σε επαρχιακό δρόμο	-,05848	,13677	,904	-,3850	,2681
		Σε εθνική οδό	-,72515*	,18144	<,001	-1,1583	-,2919
	Σε επαρχιακό δρόμο	Εντός πόλης	,05848	,13677	,904	-,2681	,3850
		Σε εθνική οδό	-,66667*	,20651	,005	-1,1597	-,1736
	Σε εθνική οδό	Εντός πόλης	,72515*	,18144	<,001	,2919	1,1583
		Σε επαρχιακό δρόμο	,66667*	,20651	,005	,1736	1,1597

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

Πίνακας 12. Post-hoc συγκρίσεις σε χωρικές ζώνες για την κλίμακα Q4

Σύμφωνα με τον **πίνακα 8** δεν διαφέρει η σοβαρότητα παραβάσεων ανά γεωγραφική περιοχή καθώς $F = 0,793$, $p = 0,455$ ($p > 0,05$). Ωστόσο αναλύθηκαν οι χωρικές ζώνες σε σχέση με την συχνότητα παραβάσεων ΚΟΚ και συγκρούσεων. Στον **πίνακα 11** που αναλύεται η συχνότητα παραβάσεων με βάση κάποια πρόσφατη σύγκρουση σε διαφορετικές χωρικές ζώνες παρατηρείται ισχυρή στατιστική διαφορά $F = 5,57$, $p = 0,001$ ($p < 0,05$) με μεγαλύτερο κίνδυνο σύγκρουσης εντός εθνικής οδού (με μέσο όρο 2,37) που θεωρείται οδικό δίκτυο με υψηλή ταχύτητα. Από τον έλεγχο πολλαπλών συγκρίσεων (Tukey HSD) σύμφωνα με τον **πίνακα 12** οι παραβάσεις και οι συγκρούσεις στην εθνική οδό είναι περισσότερες και από της επαρχιακούς δρόμους και εντός πόλης, που δεν διαφέρουν στατιστικά μεταξύ τους ($p = 0.904$).

Descriptives								
Total_KlimakaB								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Αστική	56	2,8549	,76306	,10197	2,6506	3,0593	1,00	4,50
Ημιαστική	17	3,1471	,77464	,18788	2,7488	3,5453	1,38	4,38
Αγροτική	30	2,5250	,63518	,11597	2,2878	2,7622	1,38	3,88
Total	103	2,8070	,75281	,07418	2,6599	2,9542	1,00	4,50

Πίνακας 13. Περιγραφικά στατιστικά ανά είδος περιοχής της κλίμακας QB

ANOVA					
Total_KlimakaB					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	4,480	2	2,240	4,201	,018
Within Groups	53,325	100	,533		
Total	57,806	102			

Πίνακας 14. Αποτελέσματα ANOVA κλίμακας QB

Multiple Comparisons						
Dependent Variable: Total_KlimakaB						
Tukey HSD						
(I) Κατηγορία_περιοχής	(J) Κατηγορία_περιοχής	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
Αστική	Ημιαστική	-,29215	,20221	,322	-,7732	,1889
	Αγροτική	,32991	,16522	,118	-,0632	,7230
Ημιαστική	Αστική	,29215	,20221	,322	-,1889	,7732
	Αγροτική	,62206*	,22168	,016	,0947	1,1495
Αγροτική	Αστική	-,32991	,16522	,118	-,7230	,0632
	Ημιαστική	-,62206*	,22168	,016	-1,1495	-,0947

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

Πίνακας 15. Post-hoc συγκρίσεις για την κλίμακα QB

Από τους **πίνακες 13 και 14** γίνεται αντιληπτό ότι η κλίμακα QB αντιλήψεων για Παράγοντες Περιβάλλοντος και Οικονομίας (ανεργία, έλλειψη υποδομών κλπ.) σχετίζεται με την κατηγορία περιοχής εφόσον $F = 4,20$, $p = \mathbf{0,018}$ ($p < 0,05$). Από τον έλεγχο πολλαπλών συγκρίσεων (Tukey HSD) σύμφωνα με τον **πίνακα 15** προέκυψε ότι υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά $p = 0.016$ ($p < 0,05$) και θετική Mean Difference = 0,622 μεταξύ των συμμετεχόντων που διαμένουν σε ημιαστικές και αγροτικές περιοχές, με τους πρώτους να παρουσιάζουν υψηλότερο μέσο όρο που σημαίνει ότι οι κάτοικοι των ημιαστικών περιοχών επηρεάζονται περισσότερο με τους παράγοντες περιβάλλοντος και οικονομίας όπως το εισόδημα ,η κακοσυντηρημένοι δρόμοι κτλ. που επηρεάζουν τις παραβάσεις ΚΟΚ.

Descriptives								
Total_KlimakaC								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
Αστική	56	2,8750	,80594	,10770	2,6592	3,0908	1,00	5,00
Ημιαστική	17	3,3059	,70042	,16988	2,9458	3,6660	1,60	4,00
Αγροτική	30	3,4067	,74922	,13679	3,1269	3,6864	1,80	4,80
Total	103	3,1010	,80580	,07940	2,9435	3,2585	1,00	5,00

Πίνακας 16. Περιγραφικά στατιστικά ανά κατηγορία περιοχής της κλίμακας QC

ANOVA					
Total_KlimakaC					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	6,377	2	3,188	5,327	,006
Within Groups	59,853	100	,599		
Total	66,230	102			

Πίνακας 17. Αποτελέσματα ANOVA κλίμακας QC

Multiple Comparisons						
Dependent Variable: Total_KlimakaC						
Tukey HSD						
(I) Κατηγορία_περιοχής	(J) Κατηγορία_περιοχής	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
Αστική	Ημιαστική	-,43088	,21423	,115	-,9406	,0788
	Αγροτική	-,53167*	,17504	,008	-,9481	-,1152
Ημιαστική	Αστική	,43088	,21423	,115	-,0788	,9406
	Αγροτική	-,10078	,23486	,904	-,6595	,4580
Αγροτική	Αστική	,53167*	,17504	,008	,1152	,9481
	Ημιαστική	,10078	,23486	,904	-,4580	,6595

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

Πίνακας 18. Post-hoc συγκρίσεις για την κλίμακα QC

Σύμφωνα με τον **πίνακα 17** παρατηρείται ισχυρή διαφορά με $F = 5,32$, $p = 0,006$ ($p < 0,05$) μεταξύ των κατηγοριών περιοχών για τις αντιλήψεις απέναντι στον τρόπο και στην συχνότητα που γίνονται οι έλεγχοι στον δρόμο από την αστυνόμευση και τα προγράμματα υποστήριξης για τις παραβάσεις ΚΟΚ. Από τον έλεγχο πολλαπλών συγκρίσεων (Tukey HSD) σύμφωνα με τον **πίνακα 18** υπάρχει στατιστικά σημαντική

διαφορά με το $p=0,008$ ($p < 0,05$) και η Mean Difference = 0,53 είναι θετική μεταξύ των κατοίκων που διαμένουν σε αστικές και αγροτικές περιοχές. Οι συμμετέχοντες, οι οποίοι διαμένουν και οδηγούν στις αγροτικές περιοχές παρουσίασαν μεγαλύτερο μέσο όρο που σημαίνει ότι οι αντιλήψεις τους σχετικά με τους ελέγχους στον δρόμο και τα προγράμματα υποστήριξης επηρεάζουν τις παραβάσεις του ΚΟΚ που διαπράττονται στις περιοχές τους.

Descriptives								
Total_KlimakaD								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Αστική	56	2,9302	,53684	,07174	2,7864	3,0740	1,00	3,73
Ημιαστική	17	3,0053	,53152	,12891	2,7321	3,2786	2,09	4,18
Αγροτική	30	2,8576	,45088	,08232	2,6892	3,0259	1,64	3,64
Total	103	2,9214	,50984	,05024	2,8218	3,0211	1,00	4,18

Πίνακας 19. Περιγραφικά στατιστικά ανά κατηγορία περιοχής της κλίμακας QD

ANOVA					
Total_KlimakaD					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	,246	2	,123	,469	,627
Within Groups	26,267	100	,263		
Total	26,513	102			

Πίνακας 20. Αποτελέσματα ANOVA κλίμακας QD

Σύμφωνα με τον **πίνακα 20** η ανάλυση διακύμανσης ANOVA απέδειξε ότι δεν υπάρχει στατιστικά σημαντική διαφορά, γιατί $F = 0,46$, $p = 0,627$ ($p > 0,05$), μεταξύ κατηγορίας περιοχής και της κοινότητας για πρόληψη και δράσεις υποστήριξης των παραβατικών συμπεριφορών στον δρόμο.

4.4 Άλλες στατιστικές αναλύσεις διαφορών και σχέσεων

4.4.1 Σύγκριση φύλου με τις κλίμακες QA και QB

Group Statistics					
	Φύλο	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Total_paravaseis_Klimak aA	Άνδρας	59	1,8060	,63548	,08273
	Γυναίκα	43	1,5943	,35043	,05344

Πίνακας 21. Περιγραφικά στατιστικά της κλίμακας QA ανά φύλο

Independent Samples Test									
Levene's Test for Equality of Variances				t-test for Equality of Means					
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference Lower Upper
Total_paravaseis_Klimak aA	Equal variances assumed	13,377	<,001	1,975	100	,051	,21171	,10719	-,00096 ,42438
	Equal variances not assumed			2,150	93,918	,034	,21171	,09849	,01615 ,40727

Πίνακας 22. Αποτελέσματα t-test για την σύγκριση κλίμακας QA με το φύλο

Το t-test ανεξάρτητων δειγμάτων που παρουσιάζεται στον **πίνακα 21** αποκάλυψε ότι οι άντρες παρουσιάζουν περισσότερη παραβατική συμπεριφορά όταν οδηγούν σε σύγκριση με τις γυναίκες γιατί $t = 1,97$, $p = 0,034$ ($p < 0,05$). Συγκεκριμένα σύμφωνα με τον **πίνακα 22** ο μέσος όρος των αντρών ($M = 1,80$) είναι μεγαλύτερος από τις γυναίκες ($M = 1,59$).

Group Statistics					
	Φύλο	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Total_KlimakaB	Άνδρας	59	2,6674	,79350	,10330
	Γυναίκα	43	2,9855	,66268	,10106

Πίνακας 23. Περιγραφικά στατιστικά της κλίμακας ανά φύλο

Independent Samples Test										
Levene's Test for Equality of Variances				t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Total_KlimakaB	Equal variances assumed	2,557	,113	-2,140	100	,035	-,31809	,14865	-,61302	-,02317
	Equal variances not assumed			-2,201	98,083	,030	-,31809	,14451	-,60487	-,03131

Πίνακας 24. Αποτελέσματα *t*-test για την σύγκριση κλίμακας *QB* με το φύλο

Το *t*-test ανεξάρτητων δειγμάτων που παρουσιάζεται στους **πίνακες 23** και **24** δείχνει ότι οι γυναίκες έχουν υψηλότερο μέσο όρο ($M=2,98$) από τους άντρες ($M=2,66$) και αυτό σημαίνει ότι οι γυναίκες αντιλαμβάνονται και αξιολογούν πιο έντονα τους οικονομικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες που παίζουν ρόλο στις παραβάσεις του ΚΟΚ σε σχέση με τους άντρες καθώς $t=2,20$, $p=0,030$ ($p < 0.05$).

4.4.2 Συσχέτιση φύλου με την εμπειρία οδήγησης χωρίς δίπλωμα

Φύλο * Οδήγηση_πριν_απόκτηση_διπλώματος Crosstabulation				
Count		Οδήγηση_πριν_απόκτηση_διπλώματος		Total
		Ναι	Όχι	
Φύλο	Άνδρας	49	10	59
	Γυναίκα	17	26	43
Total		66	36	102

Πίνακας 25. Περιγραφικά στατιστικά εμπειρία οδήγησης πριν την απόκτηση διπλώματος ανά φύλο

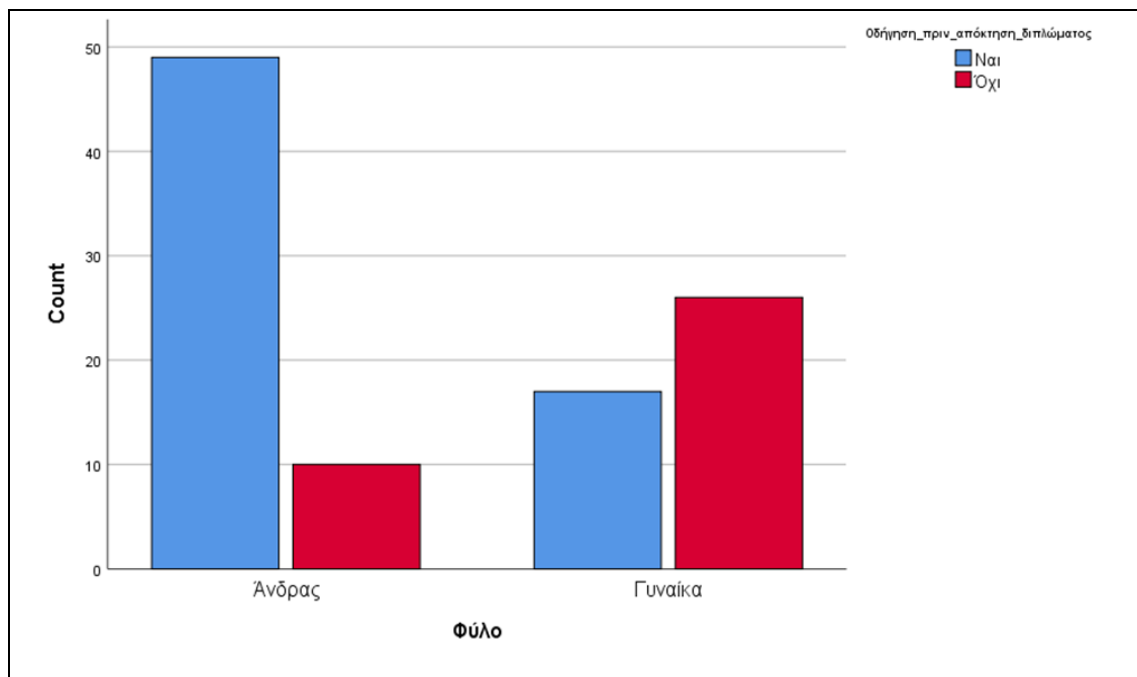
Chi-Square Tests					
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	20,624 ^a	1	<,001		
Continuity Correction ^b	18,762	1	<,001		
Likelihood Ratio	21,034	1	<,001		
Fisher's Exact Test				<,001	<,001
Linear-by-Linear Association	20,422	1	<,001		
N of Valid Cases	102				

a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 15,18.

b. Computed only for a 2x2 table

Πίνακας 26. Συσχέτιση φύλου με εμπειρία οδήγησης πριν την απόκτηση διπλώματος

Ο έλεγχος χ^2 στον **πίνακα 26** έδειξε ότι υπάρχει στατιστικά ισχυρή συσχέτιση με $p = 0,001$ ($p < 0,05$) μεταξύ φύλου και οδήγησης χωρίς πριν την απόκτηση διπλώματος και σύμφωνα με τον **πίνακα 25** το ποσοστό των αντρών 89,05% να έχουν οδηγήσει χωρίς δίπλωμα έναντι των γυναικών που έχουν ποσοστό 39,5%. Άρα πάλι παρατηρείται ότι οι άντρες εμφανίζουν έντονη παραβατικότητα στους δρόμους όπως η οδήγηση χωρίς δίπλωμα.



Πίνακας 27.Ραβδόγραμμα οδήγησης πριν την απόκτηση διπλώματος ανά φύλο

4.4.3 Έλλειψη συντήρησης οχήματος και οικονομικοί παράγοντες ανά κατηγορία περιοχής

Descriptives								
Η οικονομική μου κατάσταση δεν μου επιτρέπει να συντηρώ το όχημά μου .								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Αστική	56	2,46	1,388	,185	2,09	2,84	1	5
Ημιαστική	17	2,53	1,586	,385	1,71	3,34	1	5
Αγροτική	30	1,73	1,112	,203	1,32	2,15	1	4
Total	103	2,26	1,379	,136	1,99	2,53	1	5

Πίνακας 28.Περιγραφικά στατιστικά δυσκολίας συντήρησης οχήματος ανά κατηγορία περιοχής

ANOVA					
Η οικονομική μου κατάσταση δεν μου επιτρέπει να συντηρώ το όχημά μου .					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	11,892	2	5,946	3,266	,042
Within Groups	182,031	100	1,820		
Total	193,922	102			

Πίνακας 29. Αποτελέσματα ANOVA για την δυσκολία συντήρησης οχήματος ανά κατηγορία περιοχής

Multiple Comparisons						
Dependent Variable: Η οικονομική μου κατάσταση δεν μου επιτρέπει να συντηρώ το όχημά μου .						
Tukey HSD						
(I) Κατηγορία_περιοχής	(J) Κατηγορία_περιοχής	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
Αστική	Ημιαστική	-,065	,374	,983	-,95	,82
	Αγροτική	,731*	,305	,048	,00	1,46
Ημιαστική	Αστική	,065	,374	,983	-,82	,95
	Αγροτική	,796	,410	,132	-,18	1,77
Αγροτική	Αστική	-,731*	,305	,048	-1,46	,00
	Ημιαστική	-,796	,410	,132	-1,77	,18

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

Πίνακας 30. Post-hoc συγκρίσεις δυσκολία συντήρησης οχήματος και κατηγορίας περιοχής

Η ανάλυση διακύμανσης ANOVA στον **πίνακα 29** έδειξε ότι η συντήρηση οχήματος λόγω οικονομικών δυσκολιών διαφέρει ανά κατηγορία περιοχής αφού $F = 3,26$, $p = 0,042$ ($p < 0,05$). Συγκεκριμένα από τον έλεγχο πολλαπλών συγκρίσεων (Tukey HSD) σύμφωνα με τον **πίνακα 30** η Mean Difference = 0.731 είναι θετική και $p = 0,048$ ($p < 0,05$), αυτό σημαίνει ότι οι κάτοικοι αστικών περιοχών έχουν υψηλότερο μέσο όρο, δηλαδή δυσκολεύονται περισσότερο να συντηρήσουν το όχημά τους λόγω οικονομικών δυσκολιών σε σχέση με τους κατοίκους των αγροτικών περιοχών.

4.4.4 Διαμαρτυρίες για την βελτίωση οδικού δικτύου ανά κατηγορία περιοχής

Descriptives								
Έχουν γίνει διαμαρτυρίες για βελτίωση του οδικού δικτύου από την κοινότητα της περιοχής σου;								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Αστική	56	2,55	1,320	,176	2,20	2,91	1	5
Ημιαστική	17	3,59	1,372	,333	2,88	4,29	1	5
Αγροτική	30	3,40	1,404	,256	2,88	3,92	1	5
Total	103	2,97	1,417	,140	2,69	3,25	1	5

Πίνακας 31. Περιγραφικά στατιστικά σχετικά με τις διαμαρτυρίες για την βελτίωση οδικού δικτύου ανά κατηγορία περιοχής.

ANOVA					
Έχουν γίνει διαμαρτυρίες για βελτίωση του οδικού δικτύου από την κοινότητα της περιοχής σου;					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	21,756	2	10,878	5,939	,004
Within Groups	183,157	100	1,832		
Total	204,913	102			

Πίνακας 32. Αποτελέσματα ANOVA σχετικά με τις διαμαρτυρίες για την βελτίωση οδικού δικτύου ανά κατηγορία περιοχής.

Multiple Comparisons						
Dependent Variable: Έχουν γίνει διαμαρτυρίες για βελτίωση του οδικού δικτύου από την κοινότητα της περιοχής σου;						
Tukey HSD						
(I) Κατηγορία_περιοχής	(J) Κατηγορία_περιοχής	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
Αστική	Ημιαστική	-1,035*	,375	,019	-1,93	-,14
	Αγροτική	-,846*	,306	,018	-1,57	-,12
Ημιαστική	Αστική	1,035*	,375	,019	,14	1,93
	Αγροτική	,188	,411	,891	-,79	1,17
Αγροτική	Αστική	,846*	,306	,018	,12	1,57
	Ημιαστική	-,188	,411	,891	-1,17	,79

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

Πίνακας 33. Post-hoc συγκρίσεις σχετικά με τις διαμαρτυρίες για την βελτίωση οδικού δικτύου και κατηγορία περιοχής.

Η ανάλυση διακύμανσης ANOVA στον **πίνακα 32** έδειξε ότι υπάρχει ισχυρή στατιστική διαφορά $F = 5,93$, $p = 0.004$ ($p < 0,05$) σχετικά με τις διαμαρτυρίες που πραγματοποιούνται για την βελτίωση του οδικού δικτύου ανάλογα με την κατηγορία περιοχής. Συγκεκριμένα ο **πίνακας 33** δείχνει δύο συγκρίσεις. Υπάρχει θετική Mean Difference = 1,035 και στατιστική διαφορά $p = 0,019$ ($p < 0,05$) που σημαίνει ότι στις ημιαστικές περιοχές με το υψηλότερο μέσο όρο ,υπάρχει μεγαλύτερη ανάγκη των κατοίκων να βελτιώσουν το οδικό δίκτυο σε σύγκριση με τις αστικές περιοχές. Η δεύτερη σύγκριση με θετική Mean Difference = 0,846 και στατιστική διαφορά $p = 0,018$ ($p < 0,05$) δείχνει ότι στις αγροτικές περιοχές με τον υψηλότερο μέσο όρο, υπάρχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον των κατοίκων να βελτιώσουν το οδικό δίκτυο σε σύγκριση με τις αστικές περιοχές. Άρα οι ημιαστικές και αγροτικές περιοχές διαμαρτύρονται περισσότερο για να βελτιωθεί το οδικό δίκτυο από τις αστικές περιοχές.

4.4.5 Έλεγχοι αλκοτέστ ανά κατηγορία περιοχής

Descriptives								
Στην περιοχή μου δεν έχει αρκετούς ελέγχους για την κατανάλωση αλκοόλ από οδηγούς.								
	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error	95% Confidence Interval for Mean		Minimum	Maximum
					Lower Bound	Upper Bound		
Αστική	56	2,93	1,386	,185	2,56	3,30	1	5
Ημιαστική	17	3,35	1,455	,353	2,60	4,10	1	5
Αγροτική	30	3,73	1,484	,271	3,18	4,29	1	5
Total	103	3,23	1,457	,144	2,95	3,52	1	5

Πίνακας 34.Περιγραφικά στατιστικά ελέγχων για τα αλκοτέστ ανά κατηγορία περιοχής

ANOVA					
Στην περιοχή μου δεν έχει αρκετούς ελέγχους για την κατανάλωση αλκοόλ από οδηγούς.					
	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	12,944	2	6,472	3,181	,046
Within Groups	203,463	100	2,035		
Total	216,408	102			

Πίνακας 35.Αποτελέσματα ANOVA σχετικά με τα αλκοτέστ ανά κατηγορία περιοχής

Multiple Comparisons						
Dependent Variable: Στην περιοχή μου δεν έχει αρκετούς ελέγχους για την κατανάλωση αλκοόλ από οδηγούς.						
Tukey HSD						
(I) Κατηγορία_περιοχής	(J) Κατηγορία_περιοχής	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.	95% Confidence Interval	
					Lower Bound	Upper Bound
Αστική	Ημιαστική	-,424	,395	,532	-1,36	,52
	Αγροτική	-,805*	,323	,038	-1,57	-,04
Ημιαστική	Αστική	,424	,395	,532	-,52	1,36
	Αγροτική	-,380	,433	,655	-1,41	,65
Αγροτική	Αστική	,805*	,323	,038	,04	1,57
	Ημιαστική	,380	,433	,655	-,65	1,41

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

Πίνακας 36. Post-hoc συγκρίσεις σχετικά με τα αλκοτέστ και τις κατηγορίες περιοχών

Ο **πίνακας 35** έδειξε ότι υπάρχει στατιστική διαφορά σχετικά με τους ελέγχους για την κατανάλωση αλκοόλ από τους οδηγούς ανάλογα με την κατηγορία περιοχής αφού $F = 3,18$, $p = 0,046$ ($p < 0,05$). Συγκεκριμένα από τον έλεγχο πολλαπλών συγκρίσεων (Tukey HSD) στον **πίνακα 36** παρατηρείται θετική Mean Difference = 0,805 και στατιστική διαφορά $p = 0,038$ ($p < 0,05$) μεταξύ αγροτικών και αστικών περιοχών. Ο υψηλός μέσος όρος των αγροτικών περιοχών αποκαλύπτει ότι ,δεν υπάρχουν αρκετοί έλεγχοι στους οδηγούς για κατανάλωση αλκοόλ στις αγροτικές περιοχές σε σύγκριση με τις αστικές περιοχές.

Συζήτηση

Η έρευνα αυτή ,ως μία πρωτότυπη έρευνα, κατάφερε να εντάξει την γεωγραφία στις κοινωνικές επιστήμες με αφορμή την περίπτωση των παραβάσεων του ΚΟΚ στον αστικό, ημιαστικό και αγροτικό χώρο. Τα αποτελέσματα δείχνουν τις γεωγραφικές διαφοροποιήσεις ως προς την συχνότητα των παραβάσεων ΚΟΚ, τους περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες και την συχνότητα των ελέγχων στον δρόμο. Επίσης βρέθηκαν σημαντικά ευρήματα σχετικά με το φύλο και την οδική παραβατικότητα και επιπλέον την ανάγκη διαμαρτυρίας των κατοίκων σε συγκεκριμένους χώρους.

Διαπιστώθηκε ότι οι παραβάσεις και οι συγκρούσεις σε εθνική οδό είναι περισσότερες και αυτό οφείλεται στις υψηλότερες επιτρεπτές ταχύτητες στα οδικά δίκτυα που συνδέουν πόλη με ύπαιθρο. Ωστόσο έρευνες δείχνουν ότι η υπέρβαση του ορίου ταχύτητας είναι η συχνότερη παράβαση στην Ελλάδα άρα και στα μεγάλα οδικά δίκτυα αυτή υφίσταται (Yannis et al., 2023; ITF ,2024). Σύμφωνα με μια πρόσφατη έρευνα σημειώθηκαν 920 περιστατικά οδικών ατυχημάτων στον ΒΟΑΚ (Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης) την περίοδο 2000-2020 ,αριθμός ανησυχητικός ενώ δεν είναι όλα τα ατυχήματα καταγεγραμμένα (Μάκαρη ,2023). Επομένως η χωρική ανάλυση συμβάλει στην συγκέντρωση περιοχών υψηλού κινδύνου έτσι ώστε οι παρεμβάσεις να στοχεύουν στην πρόληψη των οδικών ατυχημάτων και όχι μόνο στην καταγραφή (Abdullah & Sipos, 2023).

Οι περιβαλλοντικές και οικονομικές συνθήκες παίζουν σημαντικό ρόλο ως παράγοντες παραβίασης του ΚΟΚ αφού η έρευνα έδειξε ότι οι ημιαστικές και αγροτικές περιοχές επηρεάζονται από αυτές περισσότερο από τις αστικές περιοχές. Δηλαδή το χαμηλό εισόδημα, η εκπαίδευση επηρεάζουν την συχνότητα των παραβάσεων του ΚΟΚ (Nadimi et al., 2021). Αυτό σημαίνει ότι οι πολιτικές βελτίωσης πρόσβασης στην εκπαίδευση, που καλύπτουν τον κύκλο ζωής των ανθρώπων ,θα πρέπει να εστιάζουν στην χωρική δομή των ευκαιριών (van Ham et al.,2024).

Ένας παράγοντας που πρέπει να μετράται είναι ο έλεγχος. Η αστικοποίηση θεωρείται πρόκληση για τους τροχονόμους που μεριμνούν για την οδική ασφάλεια καθώς λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης αδυνατούν να παρέχουν ισότιμα τις υπηρεσίες τους στους τόπους (Ahire & Borse, 2025). Η έρευνα έδειξε ότι οι αντιλήψεις των κατοίκων σχετικά με την αστυνόμευση και η άνιση κατανομή των ελέγχων όπως το αλκοτέστ

προκαλούν την συχνότητα των παραβάσεων ΚΟΚ στις αγροτικές περιοχές. Αυτό σημαίνει ότι ο έλεγχος θα πρέπει να κατανέμεται γεωγραφικά δίκαια σε όλες τις περιοχές με βάση τον πληθυσμό, τους δρόμους και πώς συνδέονται μεταξύ τους, την ύπαρξη δημόσιων υπηρεσιών και την ίδια χρήση της γης. Ωστόσο ο έλεγχος είναι πολυπαραγοντικός δηλαδή η στάση των αστυνομικών, των παραβατών, της κοινότητας και της διοίκησης επηρεάζουν την επιβολή του ΚΟΚ (Wang et al., 2024; Xu et al., 2024).

Η έρευνα αποκάλυψε και την σημασία του φύλου ως προς τις παραβάσεις του ΚΟΚ παρουσιάζοντας τους νεαρούς άντρες περισσότερο παραβατικούς από τις γυναίκες. Ο τόπος και ο χώρος συνδέονται απόλυτα με το φύλο, το οποίο κατασκευάζεται κοινωνικά με βάση την εποχή και τον πολιτισμό (Massey, 2013). Συνεπώς η επίδειξη της «ματσό» ταυτότητας των νεαρών αντρών στους δρόμους αποτελεί φαινόμενο για την επιθετική οδήγηση και τις παραβάσεις το οποίο θα πρέπει να μελετάται συστηματικά στον αγροτικό και αστικό χώρο καθώς και μέσα στον χρόνο (Noreen et al., 2023; Oppenheim et al., 2022).

Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν βρέθηκε στατιστικά σημαντική διαφορά ως προς τις κοινότητες στον αγροτικό και αστικό χώρο λόγω του μικρού δείγματος από τον αγροτικό χώρο και των περίπλοκων χαρακτηριστικών των κοινοτήτων. Ωστόσο η ένδειξη διαμαρτυρίας που βρέθηκε στην έρευνα στις ημιαστικές περιοχές είναι μια προσπάθεια των κατοίκων για βελτίωση του οδικού δικτύου. Η κοινοτική εμπλοκή έχει κυρίαρχο ρόλο στην πρόληψη των παραβατικών συμπεριφορών καθώς έχει ως στοιχείο την κοινή βούληση των κατοίκων όχι μόνο να ακολουθούν τους κανόνες αλλά και να συνδιαμορφώνουν ενεργά στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας (Suherman et al., 2023; Austin & Green, 2019). Η κοινοτική ανάπτυξη δημιουργεί συνθήκες ουσιαστικής συμμετοχής και δράσεων που δεν περιορίζεται σε έναν μόνο τόπο και μία ομάδα αλλά επεκτείνεται σε διαφορετικούς κοινωνικούς τόπους (Setiawan, 2020).

Συνοψίζοντας η παρούσα έρευνα παρουσίασε γεωγραφικές ανισότητες ως προς το φαινόμενο της παραβίασης του ΚΟΚ, παρά τους μεθοδολογικούς περιορισμούς ως προς το μέγεθος του δείγματος για την πραγματοποίηση χαρτογράφησης μέσω συστημάτων χωρικής ανάλυσης. Η παραβίαση του ΚΟΚ δεν αποτελεί μόνο ζήτημα ελέγχου και επιβολής των κανόνων αλλά ζήτημα διεπιστημονικής προσέγγισης από το συμπεριφορικό παράγοντα και τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες ως την δυνατότητα της κοινοτικής εμπλοκής για πρόληψη των οδικών ατυχημάτων.

Συμπεράσματα - Προτάσεις

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν τις γεωγραφικές ανισότητες στον αστικό, ημιαστικό και αγροτικό χώρο, οι οποίες ασκούν σημαντική επίδραση στην παραβίαση του ΚΟΚ καθώς και την ανάγκη των κατοίκων να εμπλακούν κοινωνικά για πρόληψη των παραβατικών συμπεριφορών. Η στατιστική μελέτη της συχνότητας των παραβάσεων και των συγκρούσεων στα μεγάλα οδικά δίκτυα αποδεικνύει την ανάγκη παρέμβασης για πρόληψη ως οδικό δίκτυο υψηλού κινδύνου.

Παράλληλα πολύ σημαντική είναι η διαφορά που βρέθηκε σχετικά με τις αντιλήψεις των κατοίκων των ημιαστικών περιοχών για τις δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες και την οικονομική αστάθεια των κατοίκων των αστικών περιοχών που επιδρούν έντονα στην πυκνότητα εμφάνισης παραβάσεων του ΚΟΚ. Βέβαια στον αγροτικό χώρο παρουσιάζεται έντονα η έλλειψη ελέγχου και δράσεων υποστήριξης για την πρόληψη των οδικών ατυχημάτων καταδεικνύοντας τις γεωγραφικές ανισότητες που υπάρχουν στις περιοχές.

Μπορεί να μην βρέθηκαν στατιστικά σημαντικά ευρήματα για την σημασία της κοινότητας και την χωρική διαφορά τους γιατί κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή μικτής μεθοδολογίας που συνδυάζει ποσοτική και ποιοτική έρευνα. Η ποιοτική έρευνα μπορεί να συμβάλει στην βαθιά διερεύνηση των κοινοτήτων στους τόπους, καθώς και των συμπεριφορικών παραγόντων και ατομικών χαρακτηριστικών, όπως το φύλο, μελετώντας όχι μόνο τον γενικό πληθυσμό αλλά και τους παραβάτες που έχουν συμμετάσχει επιλεκτικά σε προγράμματα με δικαστική εντολή.

Αυτή η έρευνα είναι μία πρωτότυπη έρευνα που θέλει να εντάξει την γεωγραφία στην κοινωνική επιστήμη της κοινωνικής εργασίας. Οι κοινωνικές ανισότητες δεν μελετώνται από μόνες τους χωρίς τις γεωγραφικές ανισότητες. Η μελέτη αυτή, με λίγα λόγια, να αποτελέσει την αρχή για την διεξαγωγή παρεταίρω έρευνας μεγάλης κλίμακας και διαχρονική διάρκειας με την χρήση της χωρικής ανάλυσης μέσω του GIS ή της χαρτογράφησης μέσω του Google Earth διευκολύνοντας τη συγκέντρωση περιοχών υψηλότερης πιθανότητας παραβάσεων ΚΟΚ.

Η Κρήτη είναι ένα νησί όπου απαιτείται συνεχής έρευνα για την πρόληψη των παραβάσεων, των τροχαίων ατυχημάτων και βαθιά εξερεύνηση της κοινότητας στους τόπους για να μπορούν να υπάρξουν άμεσες παρεμβάσεις κοινοτικά. Η κοινοτική ανάπτυξη χρειάζεται την κοινωνική εμπλοκή όλων των κατοίκων με την διάθεση

συνδιαμόρφωσης και συνεργασίας να βελτιώσουν τις συνθήκες υγείας όπως η πρόληψη οδικών ατυχημάτων και την κατάρριψη των κοινωνικών και γεωγραφικών ανισοτήτων. Και σε αυτό η διεπιστημονικότητα κάνει εφικτή την αντιμετώπιση ενός πολυπαραγοντικού φαινομένου της παραβίασης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

Δάφλου, Α. (2018). Γεωγραφικές προκλήσεις και προσβασιμότητα των κοινωνικών υπηρεσιών στην ελληνική επαρχία. Κοινωνική Πολιτική, 9, 111-132.
<http://dx.doi.org/10.12681/sp.15988>

Μάκαρη, Μ. (2023). Χωροχρονική ανάλυση τροχαίων ατυχημάτων: η περίπτωση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ) την περίοδο 2000–2020.
<http://dx.doi.org/10.26240/heal.ntua.25995>

Μαρουκιάν, Α. (2021). Αντιμετώπιση του ζητήματος της υπαίθρου με όρους αειφορίας: Προσεγγίζοντας ζητήματα τοπικής ανάπτυξης (Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο). Επιβλέπουσα: Ειρήνη Κλαμπατσέα. Αθήνα, Ελλάδα.

<https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/53341/%CE%91%CE%9D%CE%A4%CE%99%CE%9C%CE%95%CE%A4%CE%A9%CE%A0%CE%99%CE%A3%CE%97%20%CE%A4%CE%9F%CE%A5%20%CE%96%CE%97%CE%A4%CE%97%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%9F%CE%A3%20%CE%A4%CE%97%CE%A3%20%CE%A5%CE%A0%CE%91%CE%99%CE%98%CE%A1%CE%9F%CE%A5%20%CE%9C%CE%95%20%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%A3%20%CE%91%CE%95%CE%99%CE%A6%CE%9F%CE%A1%CE%99%CE%91%CE%A3.pdf?sequence=>

Νόμος 5209/2025 – ΦΕΚ 100/Α/13-6-2025: Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις, e-nomothesia.gr, κατηγορία: Αυτοκίνητα, “Νόμος 5209/2025 – Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες διατάξεις”
<https://www.e-nomothesia.gr/law-news/neos-kodikas-odikes-kuklophorias-austera-prostima.html>

Σπανογιάννη, Ε. (2015). Δηλωθείσα και διαπιστωθείσα γνώση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας χρηστών μεταφορικών υποδομών μέσω έρευνας ερωτηματολογίου στην Αττική (Μεταπτυχιακή εργασία). Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης.
<http://dx.doi.org/10.26257/heal.duth.14797>

Στεργίου, Β. (2024) Οι έννοιες της παραβατικότητας και της εγκληματικότητας μέσα από τους ισχύοντες νόμους. Μια εγκληματολογική και κοινωνιολογική θεώρηση του εγκλήματος ως αναπόσπαστο κομμάτι της σύγχρονης κοινωνίας. Ελληνικό Ανοιχτό Πανεπιστήμιο. Μεταπτυχιακή διατριβή. <https://apothesis.eap.gr/archive/item/201320>

Ζαραφωνίτου, Χ. (2024). Ο ρόλος της Οικολογικής Σχολής του Σικάγο στην εξέλιξη της εγκληματολογικής θεωρίας και έρευνας. ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ (CRIMINOLOGY).
https://www.researchgate.net/publication/389127024_O_rolos_tes_Oikologikes_Scholes_tou_Sikago_sten_exelixi_tes_enklematologikes_theorias_kai_ereunas

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Abdullah, P., & Sipos, T. (2023). Exploring traffic accidents patterns: Spatial distribution and socio-economic determinants. *Environment and Social Psychology*, 4(1).

<https://doi.org/10.54517/ec.v4i1.2250>

Adeleke, R., Osayomi, T., & Iyanda, A. E. (2021). Geographical patterns and effects of human and mechanical factors on road traffic crashes in Nigeria. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 28(1), 3–15.

<https://doi.org/10.1080/17457300.2020.1823996>

Ahire, U. J., & Borse, S. (2025). Urban Traffic Management in the Age of Rapid Urbanization: Challenges for Police Duty and Health. *International Journal For Multidisciplinary Research*, 7(3).

<https://doi.org/10.36948/ijfmr.2025.v07i03.48212>

Austin, E. K., & Green, K. N. (2019). The Central Role of Community Participation in Traffic Safety Culture. In *Traffic Safety Culture* (pp. 217-235). Emerald Publishing Limited.

<https://doi.org/10.1108/978-1-78714-617-420191010>

Bellair, P. (2017, July 27). Social Disorganization Theory. In *Oxford Research Encyclopedia of Criminology*. Oxford University Press. Retrieved 6 Sep. 2025, from

<https://oxfordre.com/criminology/view/10.1093/acrefore/9780190264079.001.0001/acrefore-9780190264079-e-253>

Bettencourt, L. M. A., Lobo, J., Helbing, D., Kühnert, C., & West, G. B. (2007). Growth, innovation, scaling, and the pace of life in cities. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 104(17), 7301–7306.

<https://doi.org/10.1073/pnas.0610172104>

Bautista Ortuño, R., & Sitges Macià, E. (2016). Análisis de los predictores psicosociales de la transgresión de normas de tráfico en España: los casos del uso del cinturón, del teléfono móvil, los límites de velocidad y el límite de alcoholemia al volante. 14(14), 1–22.

<https://doi.org/10.46381/REIC.V14I0.99>

Bouffard, L.A., & Muftić, L. R. (2006). The “rural mystique”: Social disorganization and violence beyond urban communities. *Western Criminology Review*, 7(3), 56-66.

<https://www.westerncriminology.org/documents/WCR/v07n3/bouffard.pdf>

Bozec, K. (2024). Dynamics of crime and deviance: A sociological perspective. *Social and Criminoid*, 12(4), 333.

<https://doi.org/10.35248/2375-4435.24.12.333>

Cabrera-Arnau, C., Prieto Curiel, R., & Bishop, S. R. (2020). Uncovering the behaviour of road accidents in urban areas. *Royal Society Open Science*, 7(4), 191739.

<https://doi.org/10.1098/rsos.191739>

Chang, K.-T. (2019). *Geographic Information System*. 1–10.

<https://doi.org/10.1002/9781118786352.WBIEG0152>

Chen, H. Y., Ivers, R. Q., Martiniuk, A. L., Boufous, S., Senserrick, T., Woodward, M., Stevenson, M., Williamson, A., & Norton, R. (2009). Risk and type of crash among young drivers by rurality of residence: findings from the DRIVE Study. *Accident Analysis & Prevention*, 41(4), 676–682.

<https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.03.005>

Cheng, Z., Zhang, L., Zhang, Y., Wang, S., & Huang, W. (2022). A systematic approach for evaluating spatiotemporal characteristics of traffic violations and crashes at road intersections: an empirical study. *Transportmetrica A: Transport Science*, 19(3).

<https://doi.org/10.1080/23249935.2022.2060368>

Clark, W. A. V. (2008). Geography, Space, and Science: Perspectives from Studies of Migration and Geographical Sorting. *Geographical Analysis*, 40(3), 258–275.

<https://doi.org/10.1111/j.1538-4632.2008.00725.x>

Classen, S., Shechtman, O., Joo, Y., Awadzi, K. D., & Lanford, D. N. (2011). Traffic Violations Versus Driving Errors: Implications for Older Female Drivers. *Accident Analysis & Prevention*, 46(2012).

<https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.10.010>

Clinard, M. B., & Meier, R. F. (2011). *Sociology of Deviant Behavior* (14th ed.). Wadsworth Cengage Learning.

<https://www.shortcutstv.com/wp-content/uploads/2020/02/sociology-of-deviant-behavior.pdf>

Cour des comptes. (2021). La sécurité routière: une politique peu évaluée, aux résultats en retrait des ambitions affichées.

<https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2021-06/20210701-rapport-securite-routiere.pdf>

Deffenbacher, J. L. (2008). Anger, aggression, and risky behavior on the road: A preliminary study of urban and rural differences 1. *Journal of Applied Social Psychology*, 38(1), 22-36

<https://doi.org/10.1111/j.1559-1816.2008.00294.x>

Dekić, A. (2022). The specificities and characteristics of the offence of endangering road traffic safety and police action regarding this offense. *Žurnal Za Bezbednost i Kriminalistiku*, 4(2), 61–74.

<https://doi.org/10.5937/zurbezkrim2202061d>

Díaz-Puente, J. M., Vidueira, P., & Gallego, F. J. (2011). Social involvement for community development in rural areas of cuenca, spain.

http://oa.upm.es/12852/1/INVE_MEM_2011_107884.pdf

Dlouhý, M. (2018). Measuring Geographic Inequalities: Dealing with Multiple Health Resources by Data Envelopment Analysis. *Frontiers in Public Health*, 6, 53.

<https://doi.org/10.3389/fpubh.2018.00053>

Faka, A. (2020). Assessing quality of life inequalities. A geographical approach. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 9(10), 600.

<https://doi.org/10.3390/ijgi9100600>

Frega, R. (2021). Solidarity as Social Involvement. 8(2), 179–208.

<https://doi.org/10.1515/MOPP-2019-0008>

Gjesfjeld, C. D., & Jung, J.-K. (2014). Teaching Poverty With Geographic Visualization and Geographic Information Systems (GIS): A Case Study of East Buffalo and Food Access. *Journal of Teaching in Social Work*, 34(5), 531–544.

<https://doi.org/10.1080/08841233.2014.955944>

Giannotti, M. et al. (2021). Inequalities in transit accessibility: Contributions from a comparative study between Global South and North Metropolitan regions. *Cities*, 109, 103016.

<https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.103016>

Haghighi, M. R. R., Sayari, M., Ghahramani, S., & Lankarani, K. B. (2020). Social, economic, and legislative factors and global road traffic fatalities. *BMC Public Health*, 20(1), 1413.

<https://doi.org/10.1186/s12889-020-09491-x>

Hillier, A. E. (2007). Why Social Work Needs Mapping. Retrieved from

http://repository.upenn.edu/spp_papers/86

Hosseini, S., Baziyad, H., Norouzi, R. et al. Mapping the intellectual structure of GIS-T field (2008–2019): a dynamic co-word analysis. *Scientometrics* 126, 2667–2688 (2021).

<https://doi.org/10.1007/s11192-020-03840-8>

Hughes, M., & Kroehler, C. J. (2014). *Sociology: The core* (11th ed., M. T. Christidis, Trans.; T. Iosifidis, Ed.). Ekdoseis Kritiki.

ITF. (2024). Road safety annual report 2024. OECD Publishing.

<https://www.itf-oecd.org/road-safety-annual-report-2024>

Johann, F., & Brühne, T. (2022). Geography teaching as part of combined courses across the social sciences: Analysing 50 years of coexistence in Germany. *RISTAL*, 5(1), 107–124.

<https://doi.org/10.2478/ristal-2022-0109>

Johnston, R. (2003). Geography and the social science tradition. In S. Holloway, S. P. Rice, & G. Valentine (Eds.), *Key concepts in geography* (pp. 51–71). SAGE Publications.

<https://api.semanticscholar.org/CorpusID:148636786>

Koops, B.-J., & Galič, M. (2017). Conceptualizing space and place: Lessons from geography for the debate on privacy in public. In T. Timan, B. C. Newell, & B.-J. Koops (Eds.), *Privacy in Public Space* (pp. 19–46). Edward Elgar Publishing.

<https://doi.org/10.4337/9781786435408.00007>

Li, Y. (2017). Research of Persons' Present Situation of Road Rage and the Way of Their Attribution. *Advances in Psychology*, 7(4)

<https://doi.org/10.12677/AP.2017.74065>

Linning, S. J., Eck, J. E., Olaghere, A., & Steinman, H. (2024). What Is Informal Social Control? A Concept Consensus Review of Recent Criminological Literature. *Canadian Journal of Criminology and Criminal Justice*, 66(1), 63–80.

<https://doi.org/10.3138/cjccj-2023-0024>

Lisowski, A. (2011). Geography and Social Sciences in Transdisciplinary Science. *Miscellanea Geographica*, 15(1), 9–40.

<https://doi.org/10.2478/v10288-012-0001-x>

Loo, B. P. Y., Cheung, W. S., & Yao, S. (2011). The Rural-Urban Divide in Road Safety: The Case of China. *The Open Transportation Journal*, 5(1), 9–20.

<https://doi.org/10.2174/1874447801105010009>

Louf, R., & Barthelemy, M. (2014). How congestion shapes cities: From mobility patterns to scaling. *Scientific Reports*, 4, 5561.

<https://doi.org/10.1038/srep05561>

Lucidi, F., Girelli, L., Chirico, A., Alivernini, F., Cozzolino, M., Violani, C., & Mallia, L. (2019). Personality Traits and Attitudes Toward Traffic Safety Predict Risky Behavior Across Young, Adult, and Older Drivers. *Frontiers in Psychology*, 10, 536.

<https://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00536>

Luo, X., & Park, W. (2020). Development of a Web-Based GIS Learning Module for Community Asset Mapping to Enhance Service Learning in Social Work Education. 5(1), 36–52.

<https://doi.org/10.23974/IJOL.2020.VOL5.1.159>

Maloku, A. (2020). Theory of differential association. *Academic Journal of Interdisciplinary Studies*, 9(1), 170.

<https://doi.org/10.36941/ajis-2020-0015>

Malpas, J. Placing Understanding/Understanding Place. *SOPHIA* 56, 379–391 (2017).

<https://doi.org/10.1007/s11841-016-0546-9>

Martins, J. M., Guo, F., & Swanson, D. A. (2018). Deviance: Social Change and Control. In *Population Change, Public Policy and Social Well-Being* (pp. 243–276). Springer, Cham.

https://doi.org/10.1007/978-3-319-77362-9_9

Massey, D. B. (2005). *For space*. SAGE Publications.

Massey, D., (2004): Geographies of responsibility. *Geogr. Ann.*, 86 B (1): 5-18.

Massey, D. (2013). *Space, place and gender*. John Wiley & Sons,.

Masyarakat Semangat Nyata Untuk Mengabdi (JKPM Senyum), 3(2), 125-130.

<https://doi.org/10.52920/jkpmsenyum.v3i2.216>

Michel, B. (2017): Pre-Thinking GIS – Zur Visuellen Politik der frühen quantitativ-theoretischen Geographie, *Geogr. Helv.*, 72, 377–387

<https://doi.org/10.5194/gh-72-377-2017>

Morency, P., Gauvin, L., Plante, C., Fournier, M., & Morency, C. (2012). Neighborhood social inequalities in road traffic injuries: the influence of traffic volume and road design. *American Journal of Public Health*, 102(6), 1112–1119.

<https://doi.org/10.2105/AJPH.2011.300528>

Moretti, E. (2024). Place-based policies and geographical inequalities. *Oxford Open Economics*, 3(Supplement_1), i625–i633.
<https://doi.org/10.1093/ooec/odad049>

Murphy, A. B. (2018). *Geography: Why It Matters*. Cambridge, UK: Polity Press.

Nadimi, N., Mansourifar, F., Shamsadini Lori, H., & Soltaninejad, M. (2021). Analyzing traffic violations among motorcyclists using structural equation modeling. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 1–14.
<https://doi.org/10.1080/17457300.2021.1942922>

Nijman, J., & Wei, Y. (2020). Urban inequalities in the 21st century economy. *Applied Geography*, 117, 102188.
<https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2020.102188>

Noreen, M., & Noor, S. (2023). Psycho-social Correlates of Driving Behavior: A Masculinity Perspective. *Pakistan Journal of Humanities and Social Sciences*, 11(2).
<https://doi.org/10.52131/pjhss.2023.1102.0479>

Nordfjærn, T., Jørgensen, S. H., & Rundmo, T. (2010). An investigation of driver attitudes and behaviour in rural and urban areas in Norway. *Safety science*, 48(3), 348–356.
<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.12.001>

Oktopianto, Y., Rukman, R., & Marwanto, R. P. (2023). Improving Traffic Safety Through A Community Participation Approach. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 12(1), 1–10.
<https://doi.org/10.52920/jkpmsenyum.v3i2.216>

Oppenheim, I., Parmet, Y., & Oron-Gilad, T. (2022). Can Driver Behavior be traced to Gender Role, Sex and Age? *AHFE International*.
<https://doi.org/10.54941/ahfe1002477>

Panagiotopoulos, G., & Kaliampakos, D. (2019). Accessibility and Spatial Inequalities in Greece. *Applied Spatial Analysis and Policy*, 12(3), 567–586.
<https://doi.org/10.1007/s12061-018-9256-8>

Pearce, J. (2013). Commentary: Financial crisis, austerity policies, and geographical inequalities in health. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 45(9), 2030–2045.
<https://doi.org/10.1068/a4663>

Pereira dos Santos, T., Castro Silva, D., Rocha, A. P., Lopes Cardoso, H., Paulo Reis, L., Caldeira, C., & Oliveira, A. B. (2020). *Online Geocoding of Millions of Economic Operators* (pp. 426–435). Springer, Cham.

https://doi.org/10.1007/978-3-030-45688-7_44

Porter, J. R., Capellan, J. A., & Chintakrindi, S. (2015). Social Disorganization Theory. In *The Encyclopedia of Crime and Punishment*. Wiley-Blackwell. <https://doi.org/10.1002/9781118519639.wbecpx169>

Precht, L., Keinath, A., & Krems, J. F. (2017). Effects of driving anger on driver behavior – Results from naturalistic driving data. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 45, 75–92. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2016.10.019>

Prisacaru, C. (2023). Study on Social Involvement and Civic Attitude for People between 15-64 Years Old from Targoviste Town. *Bulletin of the “Transilvania” University of Braşov*, 163–170. <https://doi.org/10.31926/but.shk.2023.16.65.1.20>

Rachman, B. A., Mashdurohatun, A., & Sulchan, A. (2019). Traffic Effectiveness by Law Enforcement Community Through Which are Ticketed Traffic Law in Police of Pekalongan. *Jurnal Daulat Hukum*, 2(1), 115–122. <https://doi.org/10.30659/JDH.2.1.115>

Radicelli García, C., Pomboza Floril, M. del R., Villacrés Cevallos, P., & Boderó Poveda, E. (2022). Geographic information systems and their application in the social sciences: A literature review. *Journal of Geography and Cartography*, 5(1). <https://doi.org/10.24294/jgc.v5i1.1679>

Rakauskas, M. E., Ward, N. J., & Gerberich, S. G. (2009). Identification of differences between rural and urban safety cultures. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 931–937. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.05.008>

Robertson, R., Lorås, H., Polman, R., Simsekoglu, Ö., & Sigmundsson, H. (2022). Aging and Driving: A Comparison of Driving Performance Between Older and Younger Drivers in an On-Road Driving Test. *SAGE Open*, 12(2). <https://doi.org/10.1177/21582440221096133>

Rosenbloom, T., Ben-Eliyahu, A., Nemrodov, D., Biegel, A., & Perlman, A. (2009). Committing driving violations: an observational study comparing city, town and village. *Journal of Safety Research*, 40(3), 215–219. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2009.03.006>

Ryan, R. M., & Deci, E. L. (2000). Self-determination theory and the facilitation of intrinsic motivation, social development, and well-being. *American Psychologist*, 55(1), 68–78.

<https://doi.org/10.1037/0003-066X.55.1.68>

Roybal, K. L. (2022). Participatory Geographic Information Systems (GIS): A Critical Methodological Approach for Urban Social Work Research. *Social Work & Social Sciences Review*, 22(3).

<https://doi.org/10.1921/swssr.v22i3.1759>

Sadiku, M. N. O., Tembely, M., & Musa, S. M. (2017). Geographic Information Systems: A Primer. 7(3), 47–48.

<https://doi.org/10.23956/IJARCSSE/V7I3/01303>

Setiawan, R. A. (2020). The Role of the Traffic Education Community Unit in Minimizing Traffic Violations in Cirebon Police Department. *Tanggon Kosala*, 9(1), 75–86.

<http://journal.akademikepolisian.com/index.php/tanggonkosala/article/download/247/90>

Sitaraman, G., Ricks, M., & Serkin, C. (2020). Regulation and the Geography of Inequality. *Duke LJ*, 70, 1763.

<https://doi.org/10.2139/ssrn.3527055>

Silva, A. A. M. V. S. da. (2023). Com os Pés nos Freios. *Revista Científica FESA*, 3(9), 3–11.

<https://doi.org/10.56069/2676-0428.2023.313>

Suherman, A., Ramadhani, S., & Sitepu, S. (2023). Increased Public Legal Awareness of the Primary Rights of Road Users That Need to be Prioritized. *Dikdimas: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 2(3).

<https://doi.org/10.58723/dikdimas.v2i3.206>

Teixeira, S. (2018). Qualitative Geographic Information Systems (GIS): An untapped research approach for social work. *Qualitative Social Work*, 17(1), 1473325016655203.

<https://doi.org/10.1177/1473325016655203>

Timalsina, K. P. (2021). People, place, and space: Theoretical and empirical reflections in studying urban open space. *Geographical Journal of Nepal*, 14, 171–188.

<https://doi.org/10.3126/gjn.v14i0.35558>

Torrens, P.M. (2010). Agent-based models and the spatial sciences. *Geography Compass*, 4(5), 428–448.

<https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2009.00311.x>

Tsatsaris, A., Iliopoulou, P., & Stratakis, P. (2006). Transformation of rural patterns in Greece in a European regional development perspective (The case of Crete)

[Conference paper]. 46th Congress of the European Regional Science Association.
<https://hdl.handle.net/10419/118460>

van Ham, M., Manley, D. & Tammaru, T. (2022). Geographies of socio-economic inequality. IFS Deaton Review of Inequalities. Institute for Fiscal Studies.
<https://ifs.org.uk/inequality/wp-content/uploads/2022/02/Geographies-of-socio-economic-inequality-IFS-Deaton-Review-Inequalities.pdf>

van Ham, M., Manley, D., & Tammaru, T. (2024). Geographies of socio-economic inequality. *Oxford Open Economics*, 3(Supplement_1), i634-i641.
<https://doi.org/10.1093/ooec/odad045>

Vogel, M., & South, S. J. (2016). Spatial Dimensions Of The Effect Of Neighborhood Disadvantage on delinquency. *CrimRxiv*.
<https://doi.org/10.21428/cb6ab371.5b5a2df7>

Ward, K. C., Kirchner, E. E., & Thompson, A. J. (2018). Social Disorganization and Rural/Urban Crime Rates: A County Level Comparison of Contributing Factors. *Homicide Studies*, 4(1), 43–65.
<https://doi.org/10.18061/1811/86153>

Warf, B., & Arias, S. (2008). Introduction: The reinsertion of space into the social sciences and humanities. In B. Warf & S. Arias (Eds.), *The Spatial Turn: Interdisciplinary Perspectives* (pp. 1-10). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9780203891308>

Wang, X., Zhang, X., & Pei, Y. (2024). A systematic approach to macro-level safety assessment and contributing factors analysis considering traffic crashes and violations.
<https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107323>

Wang, S., & Corcoran, J. (2025). Spatially integrated social sciences: opportunities for computational urban science. *Computational Urban Science*, 5(1).
<https://doi.org/10.1007/s43762-025-00170-4>

Warnes, A. M. (1984). Places and people: Reflections on their study in social geography. *GeoJournal*, 9(3), 261–271.
<https://doi.org/10.1007/BF00149037>

Wickes, R., & Hipp, J. R. (2018). The spatial and temporal dynamics of neighborhood informal social control and crime. *Social Forces*, 97(1), 277–308.
<https://doi.org/10.1093/sf/soy026>

Wong, C. (2002). Clifford R. Shaw and Henry D. McKay, The Social Disorganization Theory. CSISS Classics.

<https://escholarship.org/content/qt47j411pr/qt47j411pr.pdf?t=o0wtev>

W. Xu, M. Smart, N. Tilahun, S. Askari, Z. Dennis, H. Li, & D. Levinson, (2024) The racial composition of road users, traffic citations, and police stops, Proc. Natl. Acad. Sci. U.S.A. 121 (24) e2402547121

<https://doi.org/10.1073/pnas.2402547121>

Xu, R., Yue, W., Wei, F., Yang, G., Chen, Y., & Pan, K. (2022). Inequality of public facilities between urban and rural areas and its driving factors in ten cities of China. Dental Science Reports, 12(1).

<https://doi.org/10.1038/s41598-022-17569-2>

Yannis, G., Folla, K., Nikolaou, D., Chaziris, A., & Kallidoni, M. (2023). Assessing driver safety behaviour in Greece. Transportation Research Procedia, 72, 4319–4326.

<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.339>

Yannis, G., Laiou, A., Dragomanovits, A., Nikolaou, D., Folla, K., Michelaraki, E., Kallidoni, M., Apostoleris, K., Mavromatis, S. P., Georgiopoulos, S., & Parissis, M. (2023). Development of the road safety strategic plan in Greece, 2021-2030. Transportation Research Procedia, 72.

<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11.402>

Żróbek-Różańska, A., Ogryzek, M., & Żróbek-Sokolnik, A. (2022). Creating a Healthy Environment for Children: GIS Tools for Improving the Quality of the Social Welfare Management System. International Journal of Environmental Research and Public Health, 19(12), 7128.

<https://doi.org/10.3390/ijerph19127128>

Παράρτημα Α: Έγκριση ΕΥΔΕ



ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

Επιτροπή Ηθικής και Δεοντολογίας της Έρευνας

Ταχ. Δ/ση: Εσταυρωμένος, Τ.Θ. 1939, 71004, Ηράκλειο Κρήτης
Πληροφορίες: Γεωργία Βλάσση, Τηλ.: 2810379121, e-mail: ehde@hmu.gr

Αρ. Πρωτ.: 62350
Ηράκλειο, 08-08-2025

Απόφαση

Η υπ' αρ. 62350 αίτηση με τίτλο «Τα Σύνορα της Οδικής Συμπεριφοράς: Η Επίδραση των Γεωγραφικών Ανισοτήτων στις Παραβάσεις του ΚΟΚ και στην Εμπλοκή των Παραβατών με την Κοινότητα σε Αστικό και Αγροτικό Χώρο» και επιβλέποντα καθηγητή τον κο Γεώργιο Μαρκάκη, Καθηγητή του Τμήματος Κοινωνικής Εργασίας στο Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο, (ερευνητική εργασία της προπτυχιακής φοιτήτριας Αθανασίας Μουστόγιαννη), **ΕΓΚΡΙΘΗΚΕ** ως προς την τήρηση των κανόνων ηθικής και δεοντολογίας της έρευνας στην 23^η συνεδρίαση της Επιτροπής Ηθικής και Δεοντολογίας της Έρευνας του ΕΛΜΕΠΑ, στις 31-07-2025.

Επισημαίνεται ότι αν η νομοθεσία προβλέπει έγκριση ή αδειοδότηση του έργου και από άλλη αρμόδια δημόσια υπηρεσία, διοικητικό όργανο ή ανεξάρτητη διοικητική-διαχειριστική αρχή, η συγκεκριμένη απόφαση της Ε.Η.Δ.Ε. δεν υποκαθιστά την εν λόγω έγκριση ή αδειοδότηση.

Με εκτίμηση,

Εκ μέρους της επιτροπής
ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ
S
KONSTANTINIDIS
IDIS

THEOCHARIS KONSTANTINIDIS
Date: 2025.08.08
09:01:11 +03:00

Θεοχάρης Κωνσταντινίδης
Αναπληρωτής Καθηγητής

Ερωτηματολόγιο για την επίδραση των γεωγραφικών ανισοτήτων στις παραβάσεις του ΚΟΚ και την κοινωνική συμμετοχή των παραβατών σε αστικές και αγροτικές περιοχές της Κρήτης.

Αγαπητοί/ές/α συμμετέχοντες/ουσες/οντα,

Σας ευχαριστούμε που αποδεχθήκατε να συμμετάσχετε στην παρούσα έρευνα η οποία διεξάγεται στο πλαίσιο της πτυχιακής μου εργασίας στο τμήμα Κοινωνικής Εργασίας στο Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο. Σκοπός της έρευνας είναι να εξετάσει την επίδραση των γεωγραφικών ανισοτήτων στις παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και την κοινωνική συμμετοχή των παραβατών σε αστικές και αγροτικές περιοχές της Κρήτης. Τα τελευταία χρόνια η Κρήτη αντιμετωπίζει κρίση με το οδικό δίκτυο και τα τροχαία ατυχήματα. Οι απαντήσεις σας είναι ανώνυμες και πολύτιμες για την κατανόηση των παραγόντων που επηρεάζουν την οδική συμπεριφορά στην περιοχή σας και θα συμβάλουν στην αναγνώριση πιθανών βελτιώσεων για την οδική ασφάλεια. Το ερωτηματολόγιο μοιράζεται σε κατοίκους του Νομού Ηρακλείου και Νομού Ρεθύμνου και αφορά άτομα που οδηγούν κάποιο όχημα. Παρακαλούμε να απαντήσετε όλες τις ερωτήσεις. Δεν υπάρχουν σωστές ή λάθος απαντήσεις, και κάθε απάντηση είναι σημαντική για την έρευνα.

!Αφορά τα άτομα που οδηγούν κάποιο όχημα και διαμένουν στον Ν.Ηρακλείου και Ν.Ρεθύμνου!
Επίσης είναι σημαντικό να σημειωθεί ο Δήμος,η περιοχή (πχ Μασταμπάς,Κρουσώνας κτλπ) και ο Νομός που διαμένετε!

Το ερωτηματολόγιο θα χρειαστεί 10-15 λεπτά.

Σας ευχαριστώ για τη συμμετοχή σας.

Με την συμπλήρωση του παρόντος συναινώ στην στατιστική επεξεργασία των στοιχείων και των απαντήσεων μου για ερευνητικούς σκοπούς ,δημοσίευση ερευνητικών εργασιών χωρίς να μπορεί να γίνει κάποια ταυτοποίηση με το άτομό μου.

Για τυχόν διευκρινήσεις μπορείτε να επικοινωνήσετε μαζί μου στο email μου

* Υποδεικνύει απαιτούμενη ερώτηση

1. Φύλο *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Άνδρας

☐ Γυναίκα

☐ Άλλο

2. Ηλικία *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ 18-24

☐ 25-34

☐ 35-44

☐ 45-54

☐ 55-64

☐ 65 και άνω

3. Επαγγελματική κατάσταση *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Μαθητής/τρια
- ☐ Άνεργος/η
- ☐ Φοιτητής/τρια
- ☐ Μισθωτός/η
- ☐ Ελεύθερος/η επαγγελματίας
- ☐ Συνταξιούχος/α

4. Περιοχή διαμονής *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Αγροτική
- ☐ Ημιαστική
- ☐ Αστική

5. Σε ποιον δήμο διαμένετε μόνιμα; (Εισάγετε το όνομα του δήμου) *

6. Σε ποια περιοχή διαμένετε μόνιμα; (Εισάγετε το όνομα της περιοχής πχ Γάζι,Κρουσώνας)

7. Νομός κατοικίας *

8. Έχεις δίπλωμα οδήγησης; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ναι

☐ Όχι

9. Σε ποια περιοχή συνέβη η πιο πρόσφατη παράβαση ή ατύχημά σε σένα ; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Εντός πόλης

☐ Σε επαρχιακό δρόμο

☐ Σε εθνική οδό

☐ Δεν συνέβη

☐ Άλλο: _____

10. Εάν δεν έχεις δίπλωμα οδήγησης ,οδηγείς αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα κάποιου άλλου;

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ναι

☐ Όχι

11. Έχεις οδηγήσει πριν αποκτήσεις δίπλωμα; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ναι

☐ Όχι

Έχεις προβεί σε καθεμία από τις παρακάτω συμπεριφορές;

12. Σκόπιμα αγνοώ τα όρια ταχύτητας αργά το βράδυ ή νωρίς το πρωί. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Ποτέ
☐ Σπάνια
☐ Μερικές φορές
☐ Συχνά
☐ Πάντα

13. Φοράω ζώνη ασφαλείας ή κράνος. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Ποτέ
☐ Σπάνια
☐ Μερικές φορές
☐ Συχνά
☐ Πάντα

14. Περνάω με κόκκινο. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Ποτέ
☐ Σπάνια
☐ Μερικές φορές
☐ Συχνά
☐ Πάντα

15. Συγκρατώ τη νευρικότητά μου όταν οδηγώ. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

16. Μπαίνω αντίθετα σε μονόδρομο. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

17. Περνάω STOP χωρίς να ελέγξω. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

18. Κάνω υπέρβαση του ορίου ταχύτητας. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

19. Έχω ξεχάσει που πάρκαρα το όχημά μου. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

20. Έχω οδηγήσει υπό την επήρεια αλκοόλ. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

21. Στάθμευσα παράνομα λόγω της έλλειψης μονοπατιών ή χώρων στάθμευσης *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

22. Βρέθηκα σε κατάσταση όπου σχεδόν συγκρούστηκα με άλλο όχημα. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

23. Είχα δυσκολία στην οδήγηση επειδή οι δρόμοι είναι στενοί ή δεν υπάρχει φωτισμός. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

☐ Ποτέ

☐ Σπάνια

☐ Μερικές φορές

☐ Συχνά

☐ Πάντα

24. Πόσο συχνά σταματάτε στις διαβάσεις πεζών όταν υπάρχουν πεζοί; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Ποτέ
- ☐ Σπάνια
- ☐ Μερικές φορές
- ☐ Συχνά
- ☐ Πάντα

25. Έχω συμμετάσχει σε κάποιο ενημερωτικό πρόγραμμα ή εκπαιδευτικό πρόγραμμα για την οδική ασφάλεια. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Ποτέ
- ☐ Σπάνια
- ☐ Μερικές φορές
- ☐ Συχνά
- ☐ Πάντα

Πόσο συμφωνείς με τα παρακάτω;

26. Η ανεργία στην περιοχή μου επηρεάζει την οδική μου συμπεριφορά. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

27. Η οικονομική κατάσταση της περιοχής μου δεν επιτρέπει τη σωστή συντήρηση των δρόμων γεγονός που προκαλεί παραβάσεις. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

28. Η οικονομική μου κατάσταση δεν μου επιτρέπει να συντηρώ το όχημά μου . *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

29. Η οικονομική κατάσταση της περιοχής που ζω επηρεάζει το πόσο συχνά ακούγονται παραβιάσεις ΚΟΚ. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

30. Η κατάσταση των οδικών (κακοσυντηρημένοι δρόμοι, έλλειψη πινακίδων) υποδομών στην περιοχή μου αυξάνει την παραβίαση ΚΟΚ. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

31. Οι κακοσυντηρημένοι δρόμοι της περιοχής μου με κάνουν να νιώθω ανασφάλεια όταν οδηγώ. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

32. Η έλλειψη αστυνόμευσης στους δρόμους της περιοχής μου, επιτρέπει να κάνω παραβάσεις πιο εύκολα. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

33. Στην περιοχή μου δεν έχει αρκετούς ελέγχους για την κατανάλωση αλκοόλ από οδηγούς. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

34. Πιστεύεις ότι οι έλεγχοι για αλκοόλ και ταχύτητα γίνονται με δίκαιο τρόπο; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

35. Πιστεύεις ότι οι αγροτικές περιοχές λαμβάνουν λιγότερη υποστήριξη για την οδική ασφάλεια σε σύγκριση με τις αστικές περιοχές; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

36. Έχουν γίνει διαμαρτυρίες για βελτίωση του οδικού δικτύου (πχ ανακατασκευή δρόμων, εκπαίδευση για την ασφαλή οδήγηση) από την κοινότητα της περιοχής σου; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- ☐ Διαφωνώ απόλυτα
- ☐ Μάλλον διαφωνώ
- ☐ Ούτε διαφωνώ ούτε συμφωνώ
- ☐ Μάλλον συμφωνώ
- ☐ Συμφωνώ απόλυτα

Αξιολόγησε από 1 έως 5 όπου 1= Διαφωνώ απόλυτα , 2= Διαφωνώ, 3=Ουδέτερος , 4=Συμφωνώ και 5= Συμφωνώ απόλυτα

37. Η κουλτούρα οδήγησης στην περιοχή μου επηρεάζει το πόσο τηρώ τους κανόνες οδικής συμπεριφοράς *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- 1 2 3 4 5
-
- Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα
-

38. Είναι σημαντική η επιρροή της τοπικής νοοτροπίας στις παραβάσεις που αφορούν την κατανάλωση αλκοόλ πριν την οδήγηση; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

- 1 2 3 4 5
-
- Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα
-

39. Η κοινότητα σου δεν ενθαρρύνει την κατανάλωση αλκοόλ πριν την οδήγηση. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα

40. Η κοινότητά σου αγνοεί συχνά τους κανόνες κυκλοφορίας; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα

41. Εάν παρατηρηθεί ότι ένας οδηγός της περιοχής σου οδηγά επικίνδυνα και παραβιάζει τον ΚΟΚ η κοινότητα αντιδρά αρνητικά. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα

42. Εάν παρατηρηθεί ότι ένας οδηγός της περιοχής σου είναι ανήλικος, η κοινότητα το κατακρίνει ή αντιδρά έντονα αρνητικά; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα

43. Υπάρχουν προγράμματα υποστήριξης και εκπαίδευσης από μέρους της κοινότητας της περιοχής σου για την μείωση παραβάσεων ΚΟΚ; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα

44. Στην κοινότητα της περιοχής σου θεωρείται προσωπική ευθύνη η παράβαση ΚΟΚ και όχι ευθύνη της κοινότητας. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα

45. Πιστεύεις υπάρχει διαφορά στην αντιμετώπιση ενός παραβάτη ανάλογα με την παράβαση μικρότερης κλίμακας (πχ. Παράνομη στάθμευση σε θέση για Αμεα) η μεγαλύτερης κλίμακας (οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ) από την κοινότητα της περιοχής σου; *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα

46. Οι νέοι αντιμετωπίζονται με μεγαλύτερη υποστήριξη για κοινωνική υποστήριξη στην περιοχή σου σε σύγκριση με τους μεγαλύτερους. *

Να επισημαίνεται μόνο μία έλλειψη.

1 2 3 4 5

Διαφ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ Συμφωνώ απόλυτα