

Πρόγραμμα Αγωγής Υγείας

Βάζω κανόνες Κ.Ο.Κ.: Δίνω προτεραιότητα στη ζωή!



Μαθητική ομάδα:

ΓΚΟΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΟΣ
ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ
ΕΛΜΑΖΑΪ ΙΝΓΚΡΙΝΤ
ΚΑΒΑΛΙΕΡΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ
ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ
ΜΑΓΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΜΕΛΕΖΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΠΡΙΟΒΟΛΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ
ΣΚΟΥΡΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ
ΣΟΥΛΙΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΣΟΥΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ
ΤΖΕΛΟ ΑΜΑΡΙΛΝΤΟ
ΧΟΤΖΑ ΜΑΤΕΟ
ΧΟΤΖΑΪ ΤΖΟΥΛΙΑΝ
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ



Υπεύθυνοι καθηγητές:

Κόντος Οδυσσέας

Γκοτσοπούλου Γεωργία

ΠΕ 12.04

ΠΕ 11

Σχολικό έτος 2012-13

Πριν από 2 χρόνια ο Δουραμάνης Νίκος, μαθητής του ΕΠΑ.Λ κ Αχαΐας τα ξημερώματα Κυριακής, άφησε την τελευταία του πνοή στην άσφαλτο ύστερα από σφοδρή μετωπική σύγκρουση του αυτοκινήτου του με φορτηγό. Η βασική αιτία θέλησε να είναι η υπερβολική ταχύτητα. Μετά από κάθε τέτοιο συμβάν τα ερωτήματα και οι προβληματισμοί που έρχονται σε όλους μας είναι πολλά όπως «γιατί;», «δεν θα έπρεπε να...», «ίσως αν του έλεγαν μα μην...» Πολλές φορές όμως όλα αυτά έρχονται ως αποτέλεσμα συζήτησης κατόπιν τέτοιων περιστατικών και σπάνια πριν. Η πρόληψη – και η παιδεία – σε αρκετά θέματα υγείας της καθημερινής μας ζωής είναι ελλιπής και μερικές φορές δευτερεύουσας σημασίας. Και έτσι το συμβάν συνήθως προηγείται . Και σε ότι αφορά την οδική ασφάλεια τα συμβάντα είναι προφανώς επώδυνα.

Η ακόλουθη εργασία αφιερώνεται σ αυτόν. Με την ελπίδα να προβληματίσει και ει δυνατόν να δραστηριοποιήσει. Ο σκοπός είναι ένας: καλύτερη οδική συμπεριφορά. Αυτή η συμπεριφορά μας αφορά όλους.

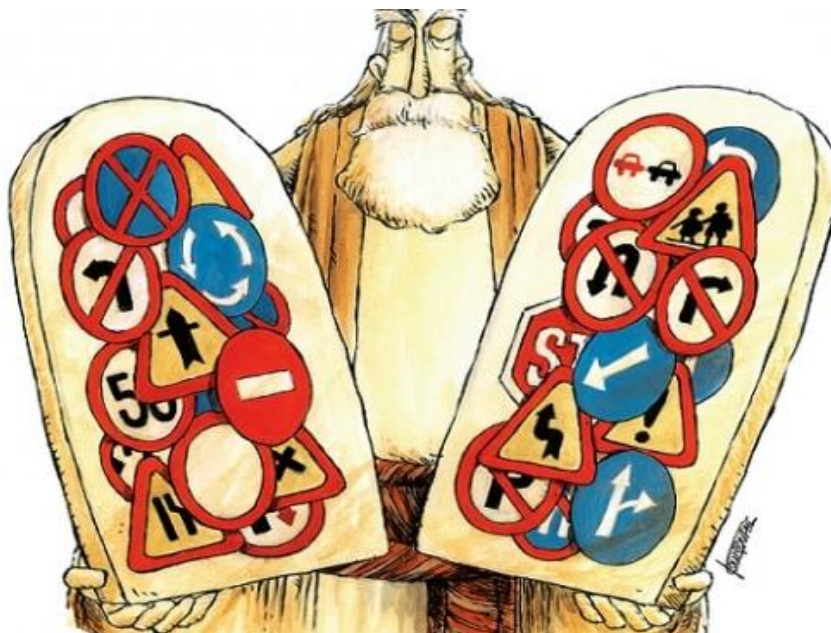
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	σελίδα
Περίληψη	4
Πρόλογος	5
Εισαγωγή	6
Το αντικείμενο και η αναγκαιότητα της εφαρμογής του προγράμματος	6
Ο σκοπός και οι στόχοι του σχεδίου εργασίας	6
Η μεθοδολογία υλοποίησης	7
Τόπος, χρόνος και επιλογή Ομάδας ενδιαφέροντος	8
Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης	9
Πεδία σύνδεσης με αναλυτικό πρόγραμμα	11
Η παρακολούθηση του προγράμματος – Υλοποίηση δραστηριοτήτων	11
Αναμενόμενα αποτελέσματα - αξιολόγηση δραστηριοτήτων και προγράμματος	16
Παράρτημα: Έρευνα οδικής συμπεριφορά των νέων οδηγών	18 -32

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρακάτω ερευνητική εργασία αφορά την οδική συμπεριφορά των νέων και ειδικότερα των μαθητών. Είναι γνωστό ότι ο αριθμός των νέων μαθητών οδηγών αυξάνεται, καθώς από μικρή ηλικία αρκετοί μαθητές χρησιμοποιούν δικό τους μεταφορικό μέσο και ειδικότερα δίκυκλο. Σκοπός μας λοιπόν είναι υπό το πρίσμα αυτής της μικρής έρευνας να εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα για την οδική τους συμπεριφορά και αξιολογώντας τα αποτελέσματα, να εστιάσουμε στους παράγοντες που την επηρεάζουν. Επιπροσθέτως οι δράσεις του όλου προγράμματος είχαν σα βασικό στόχο την ευαισθητοποίηση των εμπλεκόμενων αλλά και των αποδεκτών των δράσεων και πάνω σε θέματα οδικής ασφάλειας και οδικής συμπεριφοράς.

Χρησιμοποιήσαμε ως ερευνητική μέθοδο, ένα ερωτηματολόγιο κατασκευασμένο από εμάς, με δείγμα μαθητικό δυναμικό σε επίπεδο Α Β και Γ Λυκείου. Οι δραστηριότητες μας ήταν πολυποίκιλες και εστιάστηκαν στη δημιουργία ενός βίντεο τροχαίων ατυχημάτων με παράθεση στατιστικών στοιχείων, η κατασκευή ενός πόστερ από φωτογραφίες της περιοχής μας. Επίσης συλλέξαμε χρήσιμες πληροφορίες και γνώσεις κατά την επίσκεψη εκπροσώπου της Αστ/κης Δ/νσης κ Αχαΐας στο σχολείο μας. Τέλος η αποκομιδή εντυπώσεων και εμπειριών ολοκληρώθηκε με το Φεστιβάλ Οδικής ασφάλειας την 19.04.2013 στην Πάτρα.



1. Πρόλογος

Κάνεις δεν αμφισβητεί πόσο σημαντικό είναι το θέμα της κυκλοφοριακής αγωγής. Είναι ένα θέμα που απασχολεί την καθημερινότητα μας, την υγεία μας, την ίδια μας την ζωή και στο οποίο συμμετέχουμε όλοι. Συμμετέχουμε ως οδηγοί, ως επιβάτες οχημάτων, ως πεζοί, ως γονείς, ως ανήλικοι, ως εκπαιδευτικοί, ως μαθητές, ως υπηρεσιακοί αρμόδιοι, ως Κράτος, ως πολίτες, ως Κοινωνία. Είναι όμως φανερό πως δεν έχει δοθεί όμως η αρμόζουσα σημασία.

Κανένα τροχαίο ατύχημα δεν έχει γίνει χωρίς τη συμμετοχή των εμπλεκομένων. Όταν ένα τροχαίο γίνεται, όλοι μας συνειρμικά προσπαθούμε με το μυαλό μας να γυρίσουμε το χρόνο πίσω και να υπολογίσουμε πως το ατύχημα αυτό θα είχε αποφευχθεί. Τι θα γινόταν αν ο τάδε οδηγός δεν έτρεχε, ή δεν είχε παραβιάσει το κόκκινο, ή την προτεραιότητα, ή πρόσεχε την διάβαση πεζών. Τι θα γινόταν αν ο δείνα πεζός είχε ελέγξει το δρόμο πριν τον διασχίσει. Με λίγα λόγια, τι θα γινόταν αν όλοι αυτοί απλά πρόσεχαν;

Αυτή η προσοχή, ίσως για κάποιους να εννοείται ή να θεωρείται σαν μια φυσική και βιολογική αντίδραση αυτοσυντήρησης και αυτοπροστασίας, που δεν επιδέχεται εκπαίδευσης.

Μια τέτοια σκέψη είναι λανθασμένη. Με βάση αυτή τη λανθασμένη σκέψη και την ολιγωρία και άγνοια που προκαλείται εξ αυτής, σημειώνονται κάθε τόσο τα τροχαία ατυχήματα.

Η επίδειξη προσοχής στις οδούς, από πεζούς, οδηγούς και επιβάτες, είναι μία ικανότητα επίκτητη και απαιτεί συντονισμένη και πλήρη εκπαίδευση. Άλλωστε τα οχήματα είναι μηχανήματα, που καμία σχέση δεν έχουν με τη φύση και επιπλέον, ως μηχανήματα, απαιτούν από τον χρήστη τους την ανάλογη γνώση χρήσεως. Επειδή η χρήση των οχημάτων δεν είναι προσωπική, αλλά αλληλεπιδρά και επεκτείνεται και πέρα από το στενό προσωπικό πεδίο του οδηγού, σε ευρύτερο, κοινωνικό πλέον πλαίσιο, τότε η αναγκαιότητα της εκπαίδευσης μεταβάλλεται σε αναγκαιότητα παιδείας. Η παιδεία αυτή καλείται ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ και, με απλά λόγια, είναι άκρως σημαντική διότι η έλλειψη της σημαίνει νεκρούς και τραυματίες, ενώ η κατοχή της σημαίνει ασφαλέστερους δρόμους και ζωντανούς, αρτιμελείς συνανθρώπους μας.

2. Εισαγωγή

Η κυκλοφοριακή αγωγή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οδική συμπεριφορά. Μια σωστή οδική συμπεριφορά είναι απόρροια μιας πλήρους και σφαιρικής κυκλοφοριακής αγωγής. Οι κάθε λογής συμπεριφορές δεν είναι κάτι επίκτητο αλλά καλλιεργούνται με σωστή εκμάθηση και ολοκληρωμένη αγωγή. Η αγωγή είναι η φροντίδα, το λίπασμα και η συμπεριφορά ο καρπός. Στη δική μας περίπτωση μέσω αυτής της εργασίας θα προσεγγίσουμε την οδική συμπεριφορά σε μια ηλικία μάλιστα που χρήζει ιδιαίτερης σημασίας καθώς οριοθετεί τη μετέπειτα συμπεριφορά ενός οδηγού σε όλη την 'οδηγική ζωή' του. Θα προσπαθήσουμε να εντοπίσουμε όλους τους παράγοντες που την επηρεάζουν όπως οικογενειακούς κοινωνικούς πολιτιστικούς αλλά και ψυχολογικούς. Αυτός άλλωστε είναι και ο βασικός σκοπός της εργασίας.

3. Το αντικείμενο και η αναγκαιότητα της εφαρμογής του προγράμματος

Είναι δυστυχώς αναμφισβήτητο ότι η χώρα μας, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, βρίσκεται στις πρώτες χώρες στα τροχαία δυστυχήματα και στον αριθμό των χαμένων ανθρώπων στην ασφάλτο. Οι αιτίες είναι πολλές και οι ευθύνες πηγάζουν από πολυποίκιλες πλευρές. Το χειρότερο όλων όμως είναι ότι απλά όλοι περιοριζόμαστε στη μετάθεση ευθυνών και την έλλειψη αυτοκριτικής. Σίγουρα υπάρχει έλλειψη ενός ολοκληρωμένου σχεδίου κυκλοφοριακής αγωγής με κάποια βήματα να εφαρμόζονται την τελευταία τριετία. Σίγουρα υπάρχουν κακοτεχνίες δρόμων, ελλείψεις σημάτων, επικίνδυνα σημεία, μη ολοκληρωμένα έργα. Τι γίνεται όμως με τη δική μας οδική συμπεριφορά; Πόσα και πόσα δυστυχήματα δεν οφείλονται πέρα από τα υπόλοιπα και στην υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων μας ως οδηγών; Πόσες φορές αγνοούμε το ΚΟΚ και ορισμένοι τον εφαρμόζουμε μόνο για την αποφυγή προστίμου; Ειδικότερα στη μαθητική κοινωνία η οδική συμπεριφορά χρήζει ιδιαίτερης σημασίας. Η πλειοψηφία των μαθητών και περισσότερο των αγοριών οδηγεί δίκυκλο, σε ορισμένες περιπτώσεις χωρίς δίπλωμα, με ελλείψεις γνώσεις ΚΟΚ και οδική συμπεριφορά λαθεμένη και κάποιες φορές ακραία. Την εν λόγω συμπεριφορά κρίνουμε αναγκαίο να την εξετάσουμε μέσω του συγκεκριμένου προγράμματος το οποίο επικεντρώνεται στην οδική συμπεριφορά των εφήβων, με δείγμα από το μαθητικό δυναμικό δυο σχολείων. Μέσω της έρευνας, θα εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα και θα αναζητηθούν οι αιτίες και οι παράγοντες που επηρεάζουν την οδική συμπεριφορά των νέων. Θωρούμε σημαντική πέρα της ευαισθητοποίησης των εμπλεκόμενων, την έρευνα και καταγραφή των τάσεων οδικής συμπεριφορά στους έφηβους μαθητές και την επεξεργασία, αξιολόγηση και διάδοση των αποτελεσμάτων. Ας προστεθεί ακόμα μια προσπάθεια σε αυτό που επιθυμούμε όλοι: τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και την απώλεια ζωών

4. Ο σκοπός και οι στόχοι του σχεδίου εργασίας

Ο γενικός σκοπός ενός τέτοιου σχεδίου εργασίας είναι η ανάπτυξη κυκλοφοριακής παιδείας στους μαθητές με απώτερο σκοπό τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας.

Το θέμα που αφορά και το κύριο ερευνητικό ερώτημα του σχεδίου εργασίας είναι:

«Ποια είναι η οδική συμπεριφορά των μαθητών και γενικά των εφήβων»;

Από το κυρίως θέμα απορρέουν υποθέματα όπως:

- Ποιοι παράγοντες (κοινωνικοί, πολιτισμικοί) επηρεάζουν την οδική συμπεριφορά των νέων;
- Πώς επηρεάζουν οι τάσεις και οι συμπεριφορές της μαθητικής κοινωνίας την οδική συμπεριφορά των νέων;

Στόχοι

Με την εκπόνηση του σχεδίου εργασίας «Η ζωή βάζει τους κανόνες» επιδιώκουμε οι μαθητές:

- Να ευαισθητοποιηθούν σε θέματα που αφορούν την οδική ασφάλεια με απώτερο σκοπό και να γίνουν οι ίδιοι ενεργοί πολίτες, υιοθετώντας θετικές στάσεις και συμπεριφορές προς τους γονείς τους, τον κοινωνικό τους περίγυρο και τον κόσμο των ενηλίκων γενικότερα.
- Να εμβαθύνουν τη γνώση τους στο νέο ΚΟΚ, στα είδη σήμανσης και τις κατηγορίες πινακίδων και να μάθουν να κυκλοφορούν σωστά.
- Να έρθουν σε επαφή με θέματα κυκλοφοριακής αγωγής και ασφάλειας καθώς και τρόπους οδικής συμπεριφοράς που απορρέουν από την ερμηνεία του ΚΟΚ.
- Να συνειδητοποιήσουν τη συχνότητα και τη σοβαρότητα των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα μέσα από πίνακες, διαγράμματα, υλικό βιντεοπροβολής αλλά και επισκέψεις σε τοπικούς φορείς.
- Να βελτιώσουν την ίδια τους την οδική συμπεριφορά σε βασικούς τομείς όπως η χρήση κράνους και ζώνης, η οδήγηση χωρίς επήρεια αλκοόλ, η έλλειψη υπερβολικής ταχύτητας και υπερεκτίμηση των οδικών τους ικανοτήτων.

5. Η μεθοδολογία υλοποίησης

Οι μεθοδολογικές προσεγγίσεις που θα εφαρμοστούν, έχουν χαρακτήρα βιωματικό, ενεργητικό, ανακαλυπτικό, συμμετοχικό, συλλογικό. Το σημαντικό είναι ότι το περιεχόμενο του εν λόγω προγράμματος δεν θα πρέπει να επικεντρώνεται μόνο στη μετάδοση γνώσεων σχετικά με τον ΚΟΚ και στις στάσεις ορθής οδικής συμπεριφοράς αλλά και στον εντοπισμό μαζί με τους μαθητές των διαφόρων παραγόντων που επηρεάζουν την τελευταία, με την εισήγηση προτάσεων ή/και λύσεων και την εφαρμογή τους μέσα από μια σειρά δράσεων.

Τα θέματα προσεγγίστηκαν περισσότερο με μέθοδο Project (σχέδιο εργασίας) καθώς:

- Διαμορφώθηκε από κοινού το θέμα και το ερευνητικό ερώτημα και στη συνέχεια το πλαίσιο δράσης: Αφού τέθηκαν οι στόχοι, οι ίδιοι οι μαθητές επέλεξαν τον τρόπο με τον οποίο θα τους προσεγγίσουν.
- Δημιουργήθηκαν ομάδες (παρόμοιες με αυτές των εργαστηριακών μαθημάτων) οι οποίες ανέλαβαν συγκεκριμένες αρμοδιότητες και εργασίες (παραγωγή ερωτηματολογίου, φωτογράφιση, δημιουργία πόστερς, διοργάνωση εκπαιδευτικής επίσκεψης).
- Σε κάθε συνάντηση παρουσιάζονταν ένα θέμα του ΚΟΚ και ακολουθούσε κριτική ανταλλαγή απόψεων στην ολομέλεια.

Κυριότερες εκπαιδευτικές τεχνικές στην υλοποίηση του προγράμματος ήταν:

Η διάλεξη – συζήτηση: Αναφέρονταν τα κύρια σημεία του ΚΟΚ (βίντεο-προβολή) στα 15 πρώτα λεπτά της σχολικής ώρας και στη συνέχεια ακολουθούσε συζήτηση.

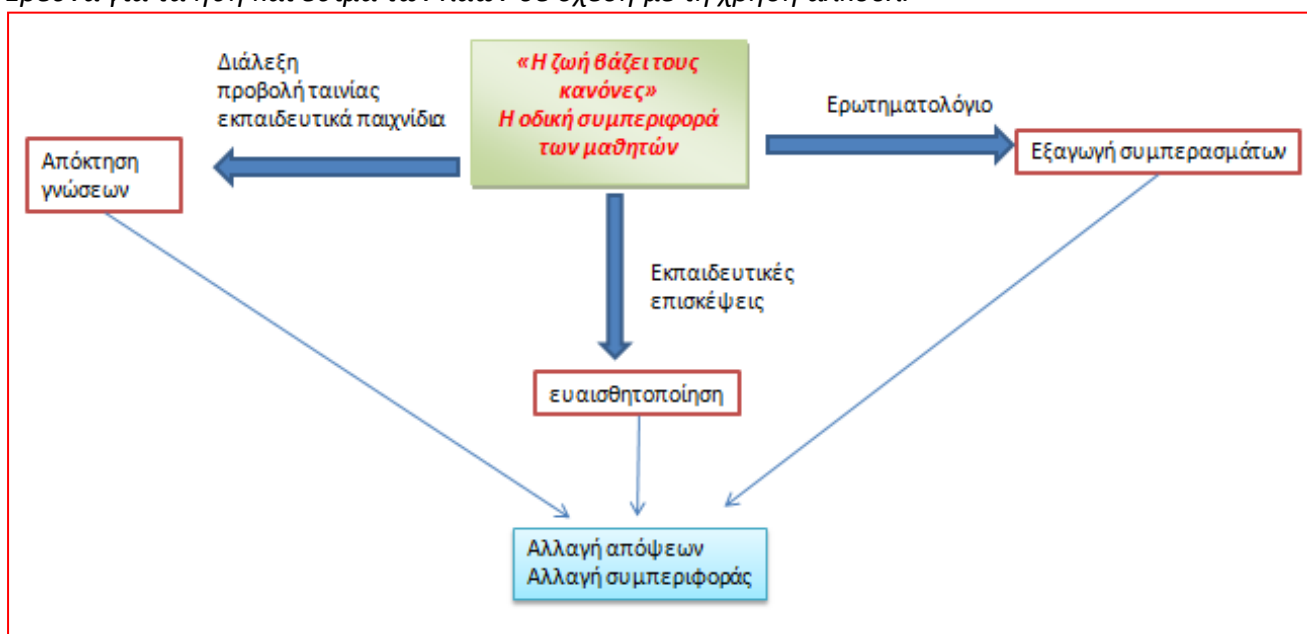
Εργασία σε ομάδες: Η κάθε ομάδα μαθητών είχε αναλάβει από μια δραστηριότητα: α/ κατασκευή πόστερς (δυο ομάδες), β/ δημιουργία ερωτηματολογίου και συλλογή στοιχείων, με επεξεργασία και καταγραφή στατιστικών δεδομένων, γ/ συλλογή και καταγραφή στοιχείων της έκθεσης (εικόνες διαγράμματα κλπ) από το διαδίκτυο. Σε αρκετές περιπτώσεις υπήρχε αλληλοεμπλοκή των ομάδων πχ η ομάδα της κατασκευής πόστερς συνέλλεγε εικόνες από όλη την ολομέλεια ή η ομάδα στατιστικής επεξεργασίας ερωτηματολογίου έδινε τα στοιχεία της στην ομάδα καταγραφής.

Τεχνική καταιγισμού ιδεών (Brainstorming). Χρησιμοποιήθηκε για την επιλογή του θέματος και το χωρισμό του σε υποθέματα. Αναφέρθηκε ο τίτλος «κυκλοφοριακή αγωγή» πάνω στον οποίο υπήρχε αυτόματη καταγραφή των απόψεων – φράσεων των μαθητών και στη συνέχεια ομαδοποίηση τους σε υποθέματα οδικής συμπεριφοράς. Η συγκεκριμένη μέθοδος εξασφαλίζει μεγάλη συμμετοχή, αξιοποιεί τη δημιουργικότητα και τα βιώματα των παιδιών, αναπτύσσει την ελεύθερη έκφραση, την κριτική σκέψη και τη συνεργασία όλων.

Παιχνίδια προσομοίωσης, αντιπαράθεσης απόψεων. Οι μαθητές δραματοποιούν μια πραγματική ή φανταστική κατάσταση, παίζοντας διάφορους ρόλους. Είναι γνωστό ότι βιωματικά παίγνια αποτελούν μια ανακαλυπτική αλλά και ευχάριστη μέθοδο απόκτησης γνώσης. Θεωρούνται καλοί «μηχανισμοί» γνώσης καθώς οδηγούν στην ανεύρεση αλλά και αποκρυστάλλωση αυτής μέσα από μια βιωματική διαδικασία. Στο πρόγραμμα εκτελέστηκαν δύο ανάλογα παιχνίδια ένα απόσπασης προσοχής και ένα εικονικής κυκλοφορίας και τήρηση κανόνων σήμανσης. Τα δύο παίγνια περιγράφονται παρακάτω.

Προτεινόμενες δραστηριότητες από ομάδες μαθητών/-τριών:

- Έρευνα με ερωτηματολόγια γύρω από την οδική συμπεριφορά και χρήση οιοπνευματωδών ποτών από συνομηλίκους και την οικογένεια.
- Δημιουργία ποστερς με τίτλο «του δρόμου τα παράξενα» με εικόνες από κακοτεχνίες ή επικινδυνότητα δρόμων από την ευρύτερη περιοχή και « οδήγα συνετά αλλιώς...» με εικόνες ατυχημάτων.
- Επίσκεψη στο ΕΚΑΒ, συζήτηση με ειδικούς και συλλογή στοιχείων για τροχαία ατυχήματα.
- Επίσκεψη στην Τροχαία και πρόσκληση ειδικού για συζήτηση του θέματος αλκοόλ και οδήγηση. Έρευνα για τα ήθη και έθιμα των λαών σε σχέση με τη χρήση αλκοόλ.



6. Τόπος, χρόνος και επιλογή Ομάδας ενδιαφέροντος

Το πρόγραμμα πραγματοποιήθηκε στο ΕΠΑ.Λ Κάτω Αχαΐας με διάρκεια από τον Οκτώβριο 2012 μέχρι τον Απρίλιο 2013. Το σχολείο μας αποτελεί κόμβο πολλών περιοχών και καθώς δεν είναι μέσα στην πόλη, πολλοί μαθητές μετακινούνται με μισθωμένα σχολικά λεωφορεία ή με δικό τους μεταφορικό μέσο, συνήθως δίκυκλο. Στην ευρύτερη περιοχή έχουν παρατηρηθεί συχνά τροχαία ατυχήματα, κάποιες φορές δυστυχώς με ανθρώπινες απώλειες. Τέλος θα πρέπει να αναφερθεί η κλειστή αγροτική κοινωνία στην οποία ανήκει το μαθητικό δυναμικό.

Η ομάδα ενδιαφέροντος αποτελείτο από 14 μαθητές. Ο βασικός λόγος της επιλογής μόνο μαθητών και όχι μαθητριών – που δεν αποτελεί σε καμία περίπτωση φυλετική διάκριση – είναι ότι τα αγόρια στην πλειοψηφία τους ως δικυκλιστές, χρίζουν περισσότερο από κάθε άλλον, μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής. Κι είναι γνωστό ότι η συμπεριφορά τους ως οδηγοί είναι πολλές φορές επικίνδυνη τόσο για τους ίδιους όσο και για τους συνοδηγούς τους.

Η όλη ομάδα αποτελείται από μαθητές ως επί το πλείστον αγροτικών περιοχών. Πρόσκειται για κλειστή κοινωνία, γεγονός που δε συνηγορεί στην απόκτηση κυκλοφοριακής συνείδησης παρ όλες τις παραινέσεις που σίγουρα υπάρχουν σε επίπεδο οικογένειας. Αυτό αποτελεί και ένα επιπλέον κίνητρο για τη συγκεκριμένη συμμετοχή στο πρόγραμμα για την παροχή όσο το δυνατό περισσότερων γνώσεων σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής.

7. Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης

Το πρόγραμμα ξεκινώντας στις αρχές Νοεμβρίου, είχε να καλύψει ένα αρκετά μεγάλο φάσμα εκπαίδευσης και δραστηριοτήτων.

Αρχικά θελήσαμε να δώσουμε έμφαση σε κανόνες του νέου ΚΟΚ ώστε οι μαθητές να αποκτήσουν υπόβαθρο και συνείδηση οδικής συμπεριφοράς. Αυτό θα μας έπαιρνε μέχρι το τέλος του 2012, με πιθανότητα επέκτασης μέχρι τα μέσα Ιανουαρίου.

Στη συνέχεια και μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου, θα υπήρχαν εκπαιδευτικές δραστηριότητες όπως (παιχνίδια εξομοίωσης σε εικονικό πάρκο, προβολή εκπαιδευτικών βίντεο, συζήτηση για δημιουργία ποστερς (τίτλος, στήσιμο κλπ) και – το βασικότερο – μελέτη και σύνταξη του ερωτηματολογίου.

Ο Φεβρουάριος κλείνει με την επίσκεψη εκπροσώπου της Αστυνομικής Διεύθυνσης Κ Αχαΐας στο σχολείο μας για ενημέρωση περί κυκλοφοριακής αγωγής με προβολή οπτικοακουστικού υλικού.

Ο Μάρτιος και προγραμματίζονται την διασπορά του ερωτηματολογίου στη και συλλογή επεξεργασία των αποτελεσμάτων και την κατασκευή των διαγραμμάτων. Παράλληλα εμπλουτίζονται τα ποστερς με ανάλογη συζήτηση των αναρτημένων φωτογραφιών.

Ο Απρίλιος προγραμματίζεται στην αξιολόγηση των συμπερασμάτων του ερωτηματολογίου και καταγραφή των συμπερασμάτων που αφορούν την απάντηση του ερευνητικού μας ερωτήματος και των υποθεμάτων που το απαρτίζουν. Το μήνα αυτό προγραμματίζεται και εκπαιδευτική επίσκεψη της ομάδας ενδιαφέροντος στο Συνεδριακό Κέντρο του Πανεπιστημίου Πατρών και επαφή – ενημέρωση από εκπρόσωπο του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) – Πάνος Μυλωνάς.

8. Ημερολόγιο προγραμματισμού δραστηριοτήτων

Ημερ/νία	Ημέρα	ώρα	Δραστηριότητα
5/11/2012	Παρασκευή	3,4	Γνωριμία με την ομάδα. Εξήγηση των σκοπών των προγραμμάτων αγωγής υγείας. Γενικές απόψεις και προβληματισμοί. Δημιουργία κατάλληλου εκπαιδευτικού κλίματος.
12/10/2012	Παρασκευή	3,4	Εύρεση τίτλου προγράμματος και θέσπιση θέματος, υποθεμάτων και στόχων. Γενικά περί κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής συμπεριφοράς. Ορολογία.
19/10/2012	Παρασκευή	3,4	ΚΟΚ. Ποιος ο σκοπός του και το κύριο σκεπτικό του ΚΟΚ. Διαφορές νέου ΚΟΚ από παλιό ΚΟΚ. Συζήτηση της στάσης των μαθητών στον ΚΟΚ.
26/10/2012	Παρασκευή	3,4	Οι κανόνες των δρόμων. Το Point system

2/11/1012	Παρασκευή	3,4	ΚΟΚ άρθρο 20: Υπέρβαση ορίου ταχύτητας
9/11/2012	Παρασκευή	3,4	ΚΟΚ άρθρο 14: Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ
16/11/2012	Παρασκευή	3,4	ΚΟΚ άρθρο 12: Χρήση ζώνης και κράνους. Συζήτηση
23/11/2012	Παρασκευή	3,4	ΚΟΚ αρθρο 17: αντικανονικό προσπέρασμα ΚΟΚ αρθρο 4: παραβίαση κόκκινου σηματοδότη
30/11/2012	Παρασκευή	3,4	ΚΟΚ άρθρο 4: Παραβίαση STOP. ΚΟΚ άρθρο 12: επικίνδυνες κόντρες και ελιγμοί.
7/12/2012	Παρασκευή	3,4	ΚΟΚ άρθρο 27: Παραβίαση σιδηροδρομικής διάβασης
14/12/2012	Παρασκευή	3,4	ΚΟΚ άρθρο 29: αναστροφή σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας
21/12/2012	Παρασκευή	3,4	Εκπαιδευτικό παιχνίδι: εφαρμογή των κανόνων ΚΟΚ σε εικονικό κυκλοφοριακό πάρκο (βίντεο-προβολή από Η/Υ)
11/1/2013	Παρασκευή	3,4	Τα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα. Επίδειξη στατιστικών δεδομένων Σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες Συζήτηση
18/1/2013	Παρασκευή	3,4	Εκπαιδευτικό παιχνίδι: μέτρηση χρόνου απόκρισης με και χωρίς παρέμβαση – απόσπαση προσοχής.
25/1/2013	Παρασκευή	3,4	Επίδειξη φωτογραφιών με τροχαία ατυχήματα και στατιστικά δεδομένα – δημιουργία βίντεο συζήτηση
1/2/2013	Παρασκευή	3,4	Συλλογή φωτογραφιών για δημιουργία πόστερς Δημιουργία βίντεο (συνέχεια)
8/2/2013	Παρασκευή	3,4	Δημιουργία πόστερς – βίντεο (συνέχεια)
15/2/2013	Παρασκευή	3,4	Δημιουργία ερωτήσεων - κατασκευή ερωτηματολογίου
22/2/2013	Παρασκευή	3,4	Κατασκευή ερωτηματολογίου (συνέχεια)
28/3/2013	Πέμπτη	3,4	Επίσκεψη εκπροσώπου Αστυνομικής Διεύθυνσης στο αμφιθέατρο του σχολείου. Προβολή βίντεο– συζήτηση .Προβολή του βίντεο που δημιούργησε μαθητής της ομάδας ενδιαφέροντος
1/3/2013	Παρασκευή	3,4	Διασπορά ερωτηματολογίου σε τμήματα του σχολείου- Καταγραφή απαντήσεων
8/3/2013	Παρασκευή	3,4	Κατασκευή διαγραμμάτων
5/4/2013	Παρασκευή	3,4	Αξιολόγηση αποτελεσμάτων του ερωτηματολογίου και συζήτηση
12/4/2013	Παρασκευή	3,4	Δημιουργία παρουσίασης δραστηριοτήτων σε power point.
19/4/2013	Παρασκευή	3,4	Παρουσίαση των δραστηριοτήτων μας σε ημερίδα του ΙΟΑΣ
26/4/2013	Παρασκευή	3,4	Αξιολόγηση του όλου προγράμματος . Αποτίμηση

9. Πεδία σύνδεσης με αναλυτικό πρόγραμμα

Το πρόγραμμα ΑΥ συνδέεται με αναλυτικά προγράμματα σπουδών συμφώνα με παρακάτω:

Γλώσσα – έκφραση: Οι μαθητές μαθαίνουν να εκφράζονται, να αναπτύσσουν την κριτική τους σκέψη σε θέματα ενδιαφέροντος και να την αποτυπώνουν γραπτώς. Αυτό συμβαίνει με την εξαγωγή των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου, την αξιολόγηση ανάλυση και καταγραφή συμπερασμάτων.

Μαθηματικά: Οι μαθητές μαθαίνουν και κατανοούν το διάγραμμα και τη γραφική παράσταση ως αποτέλεσμα χρήσης τους στην απεικόνιση των αποτελεσμάτων του ερωτηματολογίου.

Τεχνική μηχανική και αντοχή υλικών: Οι μαθητές κατανοούν έννοιες όπως «δύναμη», «αδράνεια», «τάση» «ελαστική και πλαστική παραμόρφωση», «αντοχή υλικού», «θραύση» με την αναφορά τους σε θέματα οδικής ασφάλειας και συγκεκριμένα για τα τροχαία ατυχήματα και τον τρόπο που συμβαίνουν.

10. Η παρακολούθηση του προγράμματος – Υλοποίηση δραστηριοτήτων

Το όλο πρόγραμμα εμπλουτίστηκε από πλήθος δραστηριοτήτων καθ' όλη τη διάρκεια του. Σκοπός μας δεν ήταν

μόνο να περιοριστούμε σε στείρες διαλέξεις αλλά να προσφέρουμε βιωματικές εμπειρίες

Αφού επιλέχτηκε το θέμα και τα υποθέματα ακολούθησαν διαλέξεις και συζητήσεις με διάφορα θέματα του ΚΟΚ και τα οδικά ατυχήματα. Ο σκοπός των διαλέξεων ήταν να εξοικειωθούν οι μαθητές με τις πρώτες έννοιες και να είναι ενήμεροι για διάφορα σημεία του ΚΟΚ. Πιο συγκεκριμένα αναπτύχθηκαν και συζητήθηκαν οι παρακάτω έννοιες:

- ΚΟΚ.
 - Ποιος ο σκοπός του και το κύριο σκεπτικό του ΚΟΚ.
 - Διαφορές νέου ΚΟΚ από παλιό ΚΟΚ.
 - Ποιες οι κυριότερες παραβιάσεις.
 - Τι ισχύει για τα πρόστιμα.
 - Λωρίδα έκτακτης ανάγκης .
 - Οι κανόνες των δρόμων ΚΤΕΟ.
 - Συζήτηση της στάσης των μαθητών στον ΚΟΚ.
- Το Point system
 - Σημασία του Point system
 - Κύρια σημεία του point system
- ΚΟΚ άρθρο 20: Υπέρβαση ορίου ταχύτητας
 - Ταχύτητα και πρόσκρουση. Οι έννοιες της ορμής και της αδράνειας.
 - Επίδραση ταχύτητας σε ατυχήματα με πεζούς
 - Συζήτηση
- ΚΟΚ άρθρο 14: Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ
 - Επίδραση του αλκοόλ στο νευρικό σύστημα.
 - Όρια μέτρησης αλκοόλ στο νέο ΚΟΚ
 - Συζήτηση
- ΚΟΚ άρθρο 12: Χρήση ζώνης και κράνους.
 - Υλικά κατασκευής κράνους- Γενικά περί αντοχής υλικών
 - Ο μηχανισμός συγκράτησης της ζώνης
 - Συζήτηση
- ΚΟΚ άρθρο 17: αντικανονικό προσπέρασμα
 - Συζήτηση
- ΚΟΚ άρθρο 4: παραβίαση κόκκινου σηματοδότη

- Παράγοντες που προκαλούν παραβίαση κόκκινου σηματοδότη
- Συζήτηση
- ΚΟΚ άρθρο 4: Παραβίαση STOP.
 - Παράγοντες που προκαλούν παραβίαση κόκκινου σηματοδότη
 - Συζήτηση
- ΚΟΚ άρθρο 12: επικίνδυνες κόντρες και ελιγμοί.
 - Περί τριβής και ολίσθησης. Η έννοια της πρόσφυσης
 - Παράγοντες που προκαλούν ακραία οδική συμπεριφορά
 - Συζήτηση
- ΚΟΚ άρθρο 27: Παραβίαση σιδηροδρομικής διάβασης
- Τα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα
 - Συχνότητα οδικών ατυχημάτων στη χώρα μας (γραφήματα)
 - Σύγκριση με τις άλλες χώρες της Ευρώπης (γραφήματα)
 - Κατηγορίες οδικών ατυχημάτων – Ποσοστά θνησιμότητας (γραφήματα)
 - Συζήτηση
- Παράγοντες που επηρεάζουν τα οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα
 - Η οδική συμπεριφορά
 - Το οδικό δίκτυο
 - κοινωνία
 - παιδεία -σχολείο
 - Συζήτηση

Το ερωτηματολόγιο

Το ερωτηματολόγιο αποτελεί μια καλή μέθοδο διερεύνησης παραγόντων που συνδέονται και επηρεάζουν το αντικείμενο μελέτης και οδηγούν στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων τόσο για τις αιτίες που σχετίζονται με το αντικείμενο μελέτης όσο και στους πιθανούς τρόπους βελτίωσης ή αντιμετώπισης του προβλήματος.

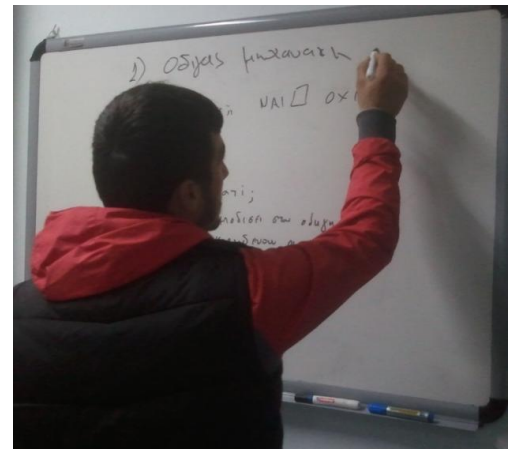
Το πρόβλημα εδώ ήταν η οδική συμπεριφορά των νέων. Αρχικά και για τη δημιουργία του ερωτηματολογίου έπρεπε να κατασκευαστούν οι ερωτήσεις. Για το σκοπό αυτό ακολουθήσαμε τη μέθοδο του καταγισμού ιδεών όπου με τη φράση «οδική συμπεριφορά» γράφονταν αυτόματα στον πίνακα κάθε αυθόρμητη έκφραση των μαθητών. Οι εκφράσεις στη συνέχεια ομαδοποιήθηκαν και

βάσει των ομάδων αυτών άρχισαν να φτιάνονται οι ερωτήσεις. Το ερωτηματολόγιο αποφασίστηκε να είναι κλειστού τύπου καθώς αυτό κατά τη γνώμη των μαθητών θα ήταν πιο εύκολα διαχωρίσιμη, και έτσι στις ερωτήσεις τοποθετήθηκαν οι πολλαπλές επιλογές.

Η τελική μορφή του ερωτηματολογίου, η στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων και η αξιολόγησή τους παρουσιάζονται παρακάτω

Βιωματικό παιχνίδι απόσπασης προσοχής:

Με το συγκεκριμένο παίγνιο, οι μαθητές κατανόησαν τις συνέπειες της απόσπασης προσοχής. Το παίγνιο είχε ως εξής: Υπήρχαν μια σειρά κομματιών – πάζλ, όπου ο μαθητής σε πρώτη φάση, έπρεπε να ταιριάζει μέσα σε ένα ορισμένο χρονικό διάστημα το οποίο και χρονομετρούταν. Στη συνέχεια και σε δεύτερη φάση, ο μαθητής έπρεπε να κάνει ακριβώς την ίδιο αλλά με συνεχή παρέμβαση ερωτήσεων από άλλους



μαθητές που ο ίδιος έπρεπε να απαντήσει. Σε κάθε μαθητή ο χρόνος στην δεύτερη φάση με την παράβαση ήταν μεγαλύτερος αυτού της πρώτης φάσης. Αρχικά οι μαθητές δεν κατάλαβαν τι έκαναν. Ο προβληματισμός τους όμως ήταν αρκετά έντονος όταν έγινε ο παραλληλισμός του παιχνιδιού με ανάλογη κατάσταση απόσπασης προσοχής εν ώρα οδήγησης. Αναφέρθηκαν όλοι οι πιθανοί τρόποι απόσπασης προσοχής εν ώρα οδήγησης, πώς αυτή επηρεάζει από την οδική ασφάλεια και τη συχνότητα των ατυχημάτων από έλλειψη προσοχής.



Βιωματικό παιχνίδι εικονικής κυκλοφορίας

Οι μαθητές δραματοποιούν μια πραγματική ή φανταστική κατάσταση, παίζοντας διάφορους ρόλους. Στο πρόγραμμα μας επιχειρήθηκε η εικονική κυκλοφορία σε μακέτα - κάτοψη από το πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής Σερρών. Η μακέτα μέσω βιντεοπροβολέα ήταν συνεχώς προβαλλόμενη στην τάξη και ο κάθε μαθητής έπρεπε να περιγράψει βήμα - βήμα και με την μεγαλύτερη δυνατή σαφήνεια μια διαδρομή από ένα σημείο Α σε ένα σημείο Β του πάρκου. Η πορεία Α → Β που θα επέλεγε έπρεπε να δικαιολογηθεί σύμφωνα με τους κανόνες ΚΟΚ ενώπιον όλων. Οι παραλήψεις και τα λάθη καταγράφονταν. Νικητής ήταν ο μαθητής με τα λιγότερα λάθη ή παραλείψεις.



Η επίσκεψη εκπροσώπου του Αστυνομικού τμήματος Κάτω Αχαΐας στο σχολείο μας.

Στις 18.03.2013 πραγματοποιήθηκε επίσκεψη του εκπροσώπου της αστυνομικής διεύθυνσης αρχιφύλακα κ Νιάρου. Στο αμφιθέατρο του σχολείου μας πραγματοποιήθηκε προβολή βίντεο με τίτλο «Ζούμε από τύχη» με παρουσίαση σοβαρών οδικών παραβάσεων και τροχαίων ατυχημάτων από τον κ Νιάρου και κριτική με τους παρευρισκόμενους μαθητές. Συγκλονιστικές ήταν οι αφηγήσεις ανθρώπων - θυμάτων τροχαίων με αναπηρίες ή σοβαρά νευρολογικά προβλήματα. Ακλούθησε η προβολή του βίντεο που ετοίμασαν οι μαθητές του προγράμματος. Στην όλη εκδήλωση παρακολούθησαν οι μαθητές της ομάδας ενδιαφέροντος του προγράμματος καθώς και μαθητές από 4 άλλα τμήματα του σχολείου μας. Η εκδήλωση είχε ανακοινωθεί στον αντίστοιχο πίνακα του σχολείου και ήταν προαιρετική.



Αξιολογώντας τη δραστηριότητα αυτή θα λέγαμε ότι προβληματίσε σε μεγάλο βαθμό τους παρευρισκόμενους. Σ αυτό συνέβαλε τόσο η ποιότητα του ομιλητή όσο και τα βίντεο τα οποία αποτύπωναν σε μεγάλο βαθμό τα τραγικά αποτελέσματα ενός τροχαίου δυστυχήματος. Ο προβληματισμός αυτός καθώς και η θετική αποδοχή της εκδήλωσης ήταν το θέμα συζήτησης της επόμενης συνεδρίας με την ομάδα ενδιαφέροντος αλλά και – όπως πληροφορηθήκαμε – της μαθητικής κοινότητας

Το πόστερ

Το πόστερ αποτελεί ένα ισχυρό εργαλείο ερευνητικής μάθησης καθώς αποτελεί αποτύπωση των γνώσεων που αναπτύχθηκαν καθ' όλη τη διεξαγωγή του προγράμματος. Οι μαθητές ύστερα από παραίνεση των υπεύθυνων εκπαιδευτικών κατασκεύασαν δύο πόστερ με τίτλο «του δρόμου τα παράξενα...»



Η βασική ιδέα ήταν ένα κολάζ από φωτογραφίες που έβγαλαν οι ίδιοι οι μαθητές και παρουσιάζουν σημεία στην περιοχή με ελλιπή ή κακή σήμανση. Κάτω από κάθε φωτογραφία υπήρχε μια έξυπνη – και παράλληλα καυστική – λεζάντα. Με τον διασκεδαστικό αυτό τρόπο οι μαθητές ευαισθητοποιήθηκαν πάνω σε θέματα οδικής ασφάλειας ως αποτέλεσμα



κακής ή ελλιπούς σήμανσης που δυστυχώς είναι πολύ συνηθισμένη στη περιοχή αλλά και γενικότερα στη χώρα μας.

Το βίντεο με στατιστικά στοιχεία και φωτογραφίες τροχαίων δυστυχημάτων

Η ιδέα ξεκίνησε γύρω στα τέλη Ιανουαρίου όταν σε μια συνεδρία παρουσιάστηκαν κάποια στατιστικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα ανά την Ελλάδα και στη συνέχεια προβολή ανάλογων φωτογραφιών. Δυο μαθητές εκδήλωσαν ενδιαφέρον στο να κατασκευάσουν ένα βίντεο που να εναλλάσσονται τα στατιστικά στοιχεία με τις εικόνες. Ο στόχος ήταν να ευαισθητοποιηθούν όλοι εκείνοι που θα παρακολουθούσαν το βίντεο αυτό. Η όλη επεξεργασία ήταν αρκετά επίπονη στην επιλογή των κειμένων, του φόντου, της μουσικής επένδυσης και του χρονισμού όπου εδώ ζητήθηκε και η συμβολή των εκπαιδευτικών. Το αποτέλεσμα ήταν ένα βίντεο 4 λεπτών όπου ο στόχος του θα ισχυριζόμασταν ότι επετεύχθη και με το παραπάνω: αποκόμισε θετικότερα σχόλια κατά την παρουσίασή του την 28.03.2013 στο αμφιθέατρο του σχολείου σε ημερίδα από εκπρόσωπο της Αστυνομικής Διεύθυνσης της περιοχής.



Η παρουσίαση σε power point

Η παρουσίαση αυτή αποτελεί και μια περίληψη του όλου προγράμματος καθώς παρουσιάζονται ο βασικός σκοπός του οι επιμέρους στόχοι του, οι μεθοδολογία που ακολουθήθηκε, οι ή όλη διαδικασία με

τις δραστηριότητες και τέλος η αξιολόγηση του όλου εγχειρήματος. Η μικρή αυτή παρουσίαση παρουσιάστηκε μαζί με το βίντεο οδικής συμπεριφοράς, στην ημερίδα οδικής ασφάλειας που διοργάνωσε το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (ΙΟΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς» σε συνεργασία με τις Διευθύνσεις Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης νομού Αχαΐας

Η εκπαιδευτική επίσκεψή μας στο φεστιβάλ οδικής ασφάλειας.

Ίσως η καλύτερη εμπειρία για τους μαθητές. Κι αυτό γιατί η ομάδα είχε την δυνατότητα να παρουσιάσει όλες τις δραστηριότητες της (βίντεο, πόστερ, παρουσίαση) παράλληλα με τη χρήση βιωματικών δρώμενων οδικής ασφάλειας. Η ικανοποίηση ήταν έκδηλη με τη απονομή του βραβείου δεύτερης καλύτερης αφίσας στο ΕΠΑ.Λ κ Αχαΐας και με την παρουσίαση του βίντεο οδικής συμπεριφοράς που απέσπασε θερμό χειροκρότημα. Συγκινητική ήταν και η αποφώνηση από τους μαθητές της ομάδας στην πρόεδρο του Ινστιτούτου κα Δανέλη Μυλωνά, η οποία εμφανώς συγκινημένη έδωσε τα καλύτερα εύσημα στην όλη εργασία μας.



Παραθέτουμε απόσπασμα από το /δελτίο /τύπου του ιστότοπου του ΙΟΑΣ.

ΦΕΣΤΙΒΑΛ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ «ΠΟΛΙΤΕΙΑ» 19-04-2013

Την Παρασκευή 19 Απριλίου πραγματοποιήθηκε το Φεστιβάλ Οδικής Ασφάλειας, στον πολυχώρο «Πολιτεία», από τις 9:00π.μ. έως τις 04:00π.μ. Διοργανωτές της εκδήλωσης ήταν το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.Α.Σ.) «Πάνος Μυλωνάς» σε συνεργασία με τα Τμήματα Αγωγής Υγείας Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, το Πανεπιστήμιο Πατρών, την Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και την Αντιδημαρχία Παιδείας - Διαύγειας & Ηλεκτρονικής Διαβούλευσης.



Σκοπός της εκδήλωσης ήταν η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση πολιτών όλων των ηλικιακών ομάδων της ευρύτερης περιοχής σε θέματα Κυκλοφοριακής Παιδείας Πολιτισμού.

Πρωταγωνιστικό ρόλο στις εκδηλώσεις του Φεστιβάλ είχαν πάνω από 700 μαθητές Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπ/σης που ήταν παρόντες, κλείνοντας έτσι τα Προγράμματα Αγωγής Υγείας του τρέχοντος σχολικού έτους με θεματική την Κυκλοφοριακή Αγωγή. Η σκηνή γέμισε από παιδιά που παρουσίασαν εκπληκτικά μουσικοχορευτικά παιχνίδια και τραγούδια σε συνεργασία με τους δασκάλους τους, οι οποίοι αγκάλιασαν με πολύ αγάπη και ενδιαφέρον το θέμα της Κυκλοφοριακής Αγωγής. Πάνω από 30 σχολεία Π/θμιας και Δ/θμιας Εκπαίδευσης συμμετείχαν ενεργά στους διαγωνισμούς φωτογραφίας, κολάζ, αφίσας, και βίντεο, όπου εκτέθηκαν όλα τα έργα σε έκθεση που στήθηκε κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης. Για ακόμα μία φορά, η ευρηματικότητα και η φαντασία των παιδιών ξεπέρασε κάθε προσδοκία. Συγκινητική ήταν η προσπάθεια που έγινε από τα παιδιά του Σχολείου Κωφών Πάτρας, όπου παρουσίασαν ένα από τα 3 καλύτερα έργα κολάζ, *καθώς το ΕΠΑΛ Κ.Αχαΐας που ετοίμασε ένα συγκλονιστικό βίντεο, εμπνευσμένο από το έργο του Ινστιτούτου*. Παράλληλα έγιναν οι απονομές των βραβείων και των επαίνων στους μαθητές που έλαβαν μέρος με τις δημιουργίες τους.



11. Αναμενόμενα αποτελέσματα - αξιολόγηση δραστηριοτήτων και προγράμματος

Σίγουρα δεν αναμένει κανείς την πλήρη βελτίωση και αλλαγή συμπεριφοράς των εμπλεκόμενων σε ένα πρόγραμμα. Ιδιαίτερα, σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής υπάρχει μια πάγια και συχνά κρυσταλλωμένη οδική συμπεριφορά που δε συνάγει με τους κανόνες οδικής ασφάλειας. Και αναζητήσουμε αιτίες σίγουρα θα ανακαλύψουμε αρκετές.

Αρχίζοντας από την οικογένεια θεωρούμε πως υπάρχει σημαντική επίδραση και μάλιστα στο αρχικό στάδιο μιας οδικής συμπεριφοράς και τήρησης κανόνων ασφαλείας στο νέου. Το κοινωνικό αλλά και μορφωτικό επίπεδο σε μια οικογένεια παίζουν σημαντικό ρόλο: Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι πολλά ατυχήματα συμβαίνουν στις αγροτικές περιοχές. Η οδική συμπεριφορά ήταν και δυστυχώς είναι— λόγω έλλειψης ανάλογης παιδείας— έννοιες δευτερεύουσας σημασίας σε αρκετές οικογένειες. Όταν συνεπώς η οδική συμπεριφορά των μεγάλων δεν είναι η πρέπουσα πως θα επιθυμούσε κανείς να υιοθετηθεί σωστή οδική συμπεριφορά από τα παιδιά; Και σίγουρα η γνωστή έκφραση «εγώ ως μην το κάνω αλλά κάνε το εσύ..» αποτελεί μάλλον δικαιολογία και παράδειγμα προς αποφυγή. Το παιδί από μικρή ηλικία πρέπει να βλέπει τον ενήλικα να εφαρμόζει οδικούς κανόνες ασφαλείας. Αυτή είναι και η πρώτη του βιωματική άσκηση.

Ο κοινωνικός περίγυρος και πιο συγκεκριμένα η μαθητική κοινωνία επίσης δρα καταλυτικά στη διαμόρφωση οδικής συμπεριφοράς. Είναι γνωστό ότι οι έφηβοι διακατέχονται από μια τάση έντονης κριτικής, ελέγχου και συχνά απόρριψης κανόνων, στερεοτύπων παγίων συμπεριφορών. Οι κανόνες οδικής ασφαλείας σίγουρα δεν αποτελούν εξαίρεση. Ο έφηβος έχοντας την έννοια της ανεξαρτησίας ριζωμένη μέσα του θεωρεί ελευθερία την αποδέσμευση του από κανόνες ακόμα κι αν αυτοί έχουν να κάνουν με τη ασφάλεια και τη ζωή του. Η κοινωνία που ανήκει συχνά αποποιείται κανόνων και υιοθετεί ένα είδος ελευθεριάζουσας συμπεριφοράς που συνεπάγεται οδήγηση χωρίς κράνος ή ζώνη, ανάπτυξη υπερβολικής ταχύτητας, και οδήγηση μετά από κατανάλωση αλκοόλ και γενικά παραβίαση βασικών κανόνων ΚΟΚ. Ας θυμηθούμε μια πολύ εύστοχη λεζάντα καμπάνιας της Τροχαίας σε διαφήμιση κράνους που είχε τον τίτλο «Μαγκιά είναι να το φοράς»: ήταν από τις πιο εύστοχες «ατάκες» καθώς άγγιζε με τον καλύτερο τρόπο την έντονη εφηβική συμπεριφορά και είχε πραγματικά συμβάλει θετικά αποτελέσματα στη χρήση κράνους κατά την διάρκεια της όλης καμπάνιας.



Το συγκεκριμένο πρόγραμμα αποτελείται από ομάδα ενδιαφέροντος μέσα από αυτή την εφηβική κοινωνία. Αξιολογώντας ένα πρόγραμμα αγωγής υγείας δεν μπορούμε να πούμε απλά ότι ένα «πέτυχε» ή «δεν πέτυχε» τους στόχους του. Δεν μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι οι νέοι που το παρακολούθησαν έγιναν ξαφνικά σωστοί οδηγοί. Σίγουρα όμως μπορούμε να αποδεχτούμε ακράδαντα ότι ο στόχος της ευαισθητοποίησης είχε πολύ ουσιαστικά αποτελέσματα. Τόσο σε επίπεδο μαθημάτων όσο και – περισσότερο – στα βιωματικά δρώμενα, η ομάδα έδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον και σίγουρα ευαισθητοποιήθηκε. Καταλυτική ήταν η ημερίδα Οδικής ασφάλειας του ΙΟΑΣ όπου εκεί είχαν όλοι την ευκαιρία να κατανοήσουν την αξία μια ζώνης (με το roll over simulation ή το κεκλιμένο επίπεδο πρόσκρουσης) την έκταση μιας σύγκρουσης (με την ζυγαριά μέτρησης του τεράστιου αδρανειακού βάρους σε σύγκρουση με διάφορα χλμ) ή το ολέθριο αποτέλεσμα μιας οδήγησης υπό μέθη (με την πορεία με γυαλιά μέθης). Υπήρχαν μαθητές που μετά τις βιωματικές ασκήσεις ακουστήκαν να λένε «...θα φρω συνέχεια ζώνη...!» Δεν είναι γνωστό αν και πόσο θα το τηρήσουν. Όμως η ευαισθητοποίηση είναι γεγονός. Και η αρχή είναι το ήμισυ του παντός. Είναι στο χέρι όλων μας να τους συμβουλέψουμε ξανά και ξανά μέχρι ο λόγος να γίνει βίωμα. Η συνέχεια, ειδικά όταν έχει γίνει μια καλή αρχή, έχει θεμελιώδη σημασία. Ας μη λησμονάμε τέλος ότι οι νέοι κατανοούν και πράττουν ανάλογα.

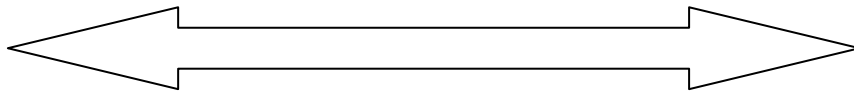
Ένας σημαντικός λόγος που το συγκεκριμένο πρόγραμμα στόχευσε είναι η βελτίωση της αυτοεκτίμησης του μαθητή. Ας μην ξεχνάμε πως μια κακή οδική συμπεριφορά (γρήγορη οδήγηση, μη χρήση κράνους ή ζώνης ή οδήγηση υπό μέθη) είναι αντιδράσεις που αποσκοπούν στην αυτοπροβολή, την καταξίωση ως αποτέλεσμα προσπάθειας δημιουργίας υψηλής αυτοεικόνας. Οι έφηβοι έχουν ανάγκη υψηλής αυτοεικόνας στην κοινωνική τους ομάδα προκειμένου να γίνουν αποδεκτοί και το εκδηλώνουν με διάφορους τρόπους ακόμα και όταν αυτοί εγκυμονούν κίνδυνο. Οι τρόποι αυτοί πηγάζουν από συχνά χαμηλή αυτοεκτίμηση που προκαλεί ως γνωστό φτωχή ή μη αποδεκτή αυτοεικόνα. Έτσι οδηγούνται σε εσφαλμένες συμπεριφορές.

Από τα παραπάνω καταλήγουμε πως πρέπει να αναπτυχθούν όλες εκείνες οι απαραίτητες προϋποθέσεις αύξησης του επιπέδου αυτοεκτίμησης μέσα από διαδικασίες που βελτιώνουν τον ψυχο συναισθηματικά κόσμο των εφήβων και προκαλούν αισθήματα ικανοποίησης. Έτσι μεγαλώνει η αυτοεκτίμηση και βελτιώνεται η αυτοεικόνα του νέου. Με την εμπλοκή τους στις βιωματικές δραστηριότητες του προγράμματος όλα τα μέλη της ομάδας ενδιαφέροντος θεωρούμε πως αύξησαν την αυτοεκτίμηση τους, ένωσαν σημαντικοί (ιδιαίτερα με τη βράβεισή τους στην ημερίδα Οδικής ασφάλειας), ικανοποιήθηκαν, και βελτίωσαν την αυτοεικόνα τους. Το αν η βελτίωση αυτή θα αλλάξει την οδική τους συμπεριφορά είναι κάτι που ίσως δεν μπορεί να εκτιμηθεί. Είναι όμως μια καλή αρχή που σίγουρα αποκρυσταλλώνεται στη μνήμη τους ,

Αξιολόγηση δραστηριοτήτων και προγράμματος

Σε ότι αφορά τη φύση των δραστηριοτήτων, το πρόγραμμα όπως φαίνεται επεκτάθηκε πέρα από διαλέξεις και ερωτηματολόγιο σε πλήθος άλλων δραστηριοτήτων όπως έχουν προαναφερθεί. Η επεξεργασία των αποτελεσμάτων και η αξιολόγηση του ερωτηματολογίου έχει τεθεί ως παράρτημα γι τον απλούστατο λόγο ότι δεν αποτελεί αυτοσκοπό του προγράμματος, αλλά μια επιμέρους δραστηριότητα που ο καθένας μπορεί να ανατρέξει. Το πρόγραμμα αγωγής υγείας «Βάζω κανόνες Κ.Ο.Κ.: Δίνω προτεραιότητα στη ζωή» με το υπόθεμα «η οδική συμπεριφορά των νέων» είναι συνδυασμός όλων των

δραστηριοτήτων που πιστεύουμε ότι η ομάδα στόχος που απευθύνθηκαν τις αποδέχτηκαν θετικά , δημιουργικά και προπαντός ευχάριστα. Σκοπός των εμπλεκόμενων εκπαιδευτικών ήταν κάθε δίκωρη συνεδρία να αποτελεί μια ευχάριστη νότα στον ήδη επιβαρυμένο μαθητικό πρόγραμμα με ταυτόχρονη παροχή γνώσης κυκλοφοριακής αγωγής και βελτίωση της συμπεριφοράς μέσα από βιωματική διδασκαλία. Θεωρούμε πως ο παραπάνω στόχος επετεύχθη και ευελπιστούμε σε συνέχεια ανάλογου προγράμματος κυκλοφοριακής αγωγής ίδιου τίτλου με διαφορετικό υπόθεμα.



Παράρτημα

Έρευνα οδικής συμπεριφορά των νέων οδηγών

Η έρευνα που ακολουθεί εκπονήθηκε από την ομάδα ενδιαφέροντος του προγράμματος και πραγματεύεται την οδική συμπεριφορά των εφήβων. Οι ερωτήσεις κατασκευάστηκαν από την ίδια την ομάδα με την συμβολή των εκπαιδευτικών. Έγινε μια συστηματική προσπάθεια να δημιουργηθούν ερωτήσεις με στόχο να εξάγουν συγκεκριμένα, σαφώς καθορισμένα και χρήσιμα συμπεράσματα. Το ερωτηματολόγιο ήταν κλειστού τύπου, για καλύτερη επεξεργασία των αποτελεσμάτων και εξαγωγή όσο το δυνατόν αντικειμενικών συμπερασμάτων αλλά σε μερικές ερωτήσεις επιτρέπεται να γραφτούν άλλοι λόγοι από αυτά που υποδηλώνονται στην ερώτηση. Στην τελευταία ερώτηση η οποία και αποτελεί ένα είδος ελέγχου και ανατροφοδότησης όλων των προηγουμένων, οι ερωτηθέντες καλούνται να ιεραρχήσουν τα αίτια που προκαλούν τροχαία ατυχήματα .

Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε ώστε να καλύπτει κάθε φάσμα όχι μόνο της μαθητικής αλλά και εφηβικής κοινωνίας καθώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε κάθε ηλικιακή ομάδα.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στο ΕΠΑ.Λ κάτω Αχαΐας. Ο χρόνος διεξαγωγής ήταν σε έναρξη σχολικής ώρας κατόπιν συνεννόησης με τον καθηγητή. Ο χρόνος απάντησης ορίστηκε σε 10 λεπτά όχι όμως σε αυστηρό πλαίσιο και η όλη διαδικασία πραγματοποιήθηκε αβίαστα, σε φιλικό κλίμα, χωρίς πίεση χρόνου ή άλλη εξωτερική παρέμβαση. Επίσης, τονίσαμε στους ερωτηθέντες προφανώς να διατηρήσουν την ανωνυμία τους, και να απαντήσουν συμφώνα με την ελικρινή τους άποψη και χωρίς ενδεχόμενο δόλο ή προσπάθεια εσκεμμένης αλλοίωσης, και ότι η εν λόγω έρευνα είναι ανεξάρτητη από τη μαθητική τους επίδοση.

Ελπίζουμε πώς τόσο τα αποτελέσματα όσο και τα συμπεράσματα που ακολουθούν να φανούν χρήσιμα για κάθε μελλοντική επεξεργασία.

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Φύλο: Αγόρι Κορίτσι
-
2. Ηλικία: 13-15 5-18 19-22 22 και άνω
3. Τόπος κατοικίας σου; Πόλη κωμόπολη χωριό
-
4. Για τις μετακινήσεις σου έχεις και οδηγείς κάποιο δικό σου μεταφορικό μέσο; ΝΑΙ ΟΧΙ
5. Αν ΝΑΙ τι μεταφορικό μέσο οδηγείς;
Αυτοκίνητο μηχανάκι και τα δύο
-
6. Πόσα χρόνια οδηγείς;
1 ως 5 5 ως 10 10 ως 13 πάνω από 13
-
7. Αν έχεις δικό σου μεταφορικό μέσο, με ποια κριτήρια το επέλεξες;
Για τη μάρκα του Για την εμφάνιση του Για την ισχύ του (ιπποδύναμη)
Επειδή το έχουν και άλλοι Μου είπαν ότι είναι καλό
Για άλλο λόγο, ο οποίος είναι.....
-
8. Το μηχανάκι (ή αυτοκίνητο) για σένα είναι:
Μεταφορικό μέσο Τρόπος έκφρασης Κάτι άλλο όπως.....
-
9. Αν οδηγείς μηχανάκι (ή αυτοκίνητο) φοράς κράνος (ή βάζεις ζώνη) ...
πάντα συχνά σπάνια ποτέ
-
10. Όταν φοράς κράνος (ή βάζεις ζώνη) το κάνεις γιατί...
Θα με προστατεύσει από ατύχημα
Θα πρέπει να συμμορφωθώ με τους κανόνες αλλιώς θα πληρώσω πρόστιμο
-
11. Όταν δε φοράς κράνος (ή δε βάζεις ζώνη) το κάνεις γιατί...
Το θεωρώ περιττό για μικρές αποστάσεις Το θεωρώ πάντα περιττό
Με ενοχλεί και με εμποδίζει στην οδήγηση
Κανείς από τους φίλους μου δε φοράει κράνος (βάζει ζώνη)
Θα θεωρηθεί 'κοροϊδευτικό' αν φορέσω κράνος (βάλω ζώνη)
Για άλλος λόγο όπως.....
-
12. Χαρακτήρισε τον τρόπο οδήγησης σου γενικά, σύμφωνα με τα παρακάτω επίθετα:
Χαλαρός Έντονος Νευρικός Γρήγορος Προστατευτικός
-
13. Αναπτύσσεις γενικά υπερβολική ταχύτητα
Ποτέ Σπάνια Αρκετές φορές

Μόνο όταν βιάζομαι Πολλές φορές Πάντα

14. Η υπερβολική ταχύτητα είναι κατά τη γνώμη σου:

Σοβαρός παράγοντας για ατύχημα Τρόπος έκφρασης

Αναγκαίος λόγος για να πάω στον προορισμό μου σύντομα

15. Έχεις οδηγήσει ποτέ υπό την επήρεια αλκοόλ;

Αρκετές φορές Κάποιες φορές Σπάνια Ποτέ

16. Υπάρχει ένας κανόνας που λέει ότι στην παρέα ο ένας (ο οδηγός) δεν πίνει. Το τηρείτε αυτό στη δική σας παρέα;

Ποτέ καμιά φορά αρκετές φορές πάντα

17. Γενικά ο έλεγχος από την αστυνομία κατά τη γνώμη σου είναι

Υποχρεωτικός αναγκαίος Περιττός

Άλλο:

18. Πως νιώθεις όταν συναντάς την αστυνομία για έλεγχο;

Φόβο Άγχος Ενοχή Τίποτα

Άλλο συναίσθημα:

19. Ο νέος Κώδικας Οδικής κυκλοφορίας (ΚΟΚ) προβλέπει αυστηρά πρόστιμα για παραβάσεις υπερβολικής ταχύτητας, αλκοόλ, ζώνης και κράνους. Συμφωνείτε με την εφαρμογή του;

ΝΑΙ ΟΧΙ Μόνο σε κάποιες από τις παραπάνω περιπτώσεις

Αναφέρατε ποιες....

20. Πως κρίνετε την εφαρμογή του Κώδικα Οδικής κυκλοφορίας (ΚΟΚ).

Σωστή Υποχρεωτική Αναγκαία

Αποτελεσματική Περιττή και Άνευ ουσίας Εσφαλμένη

Άλλο:

21. Ποιοι από τους παρακάτω λόγους θεωρείς σημαντικότερους για την ύπαρξη τροχαίων ατυχημάτων.

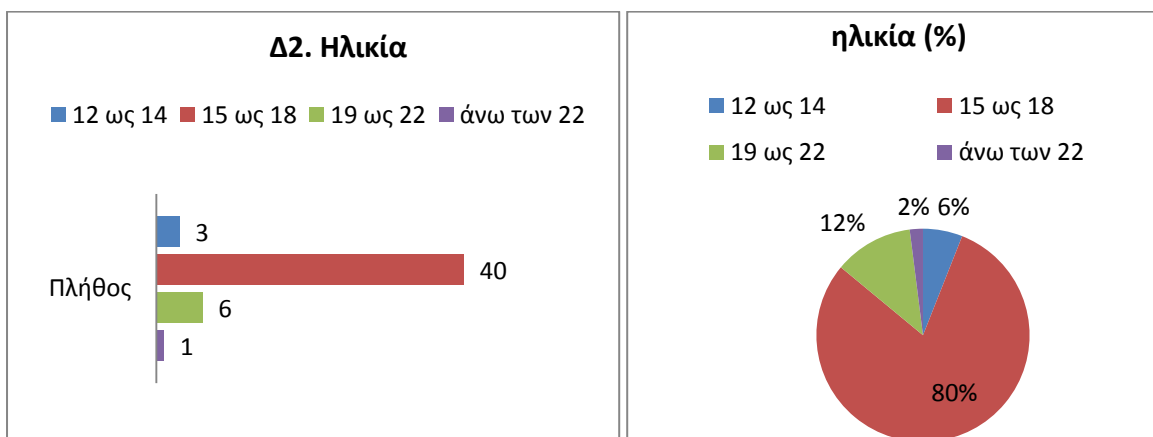
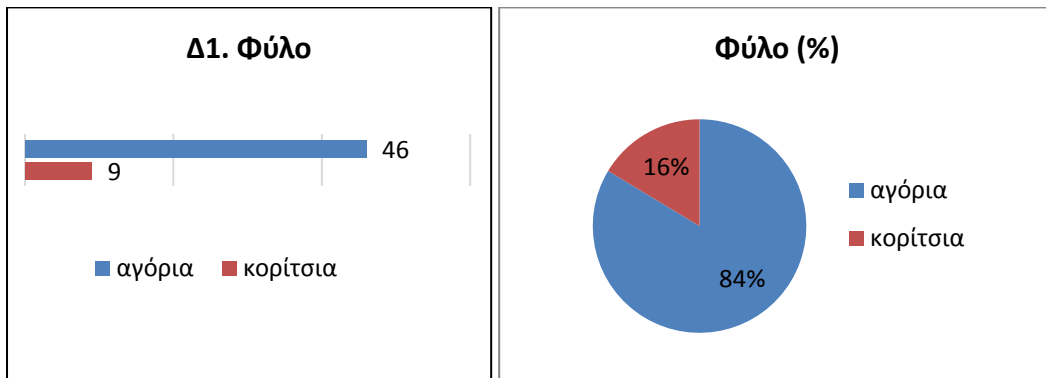
(ιεράρχησε με σειρά σπουδαιότητας αρχίζοντας από το 1 μέχρι το 7)

- Κακοτεχνία οδοστρωμάτων (γούβες, σαμαράκια κλπ)
- Επικινδυνότητα δρόμων (απότομες στροφές, στενότητα κλπ)
- Έλλειψη παιδείας κυκλοφοριακής αγωγής
- Ελλιπής ή περιορισμένη αστυνόμευση
- Υπερεκτίμηση δυνατοτήτων του οδηγού (είμαι ο καλύτερος οδηγός...)
- Υπερεκτίμηση δυνατοτήτων του οχήματος (έχω το καλύτερο μηχανάκι /αυτοκίνητο...)
- Σύγχρονος τρόπος ζωής (άγχος, βιασύνη, στρες)

Ευχαριστούμε για το χρόνο σας!

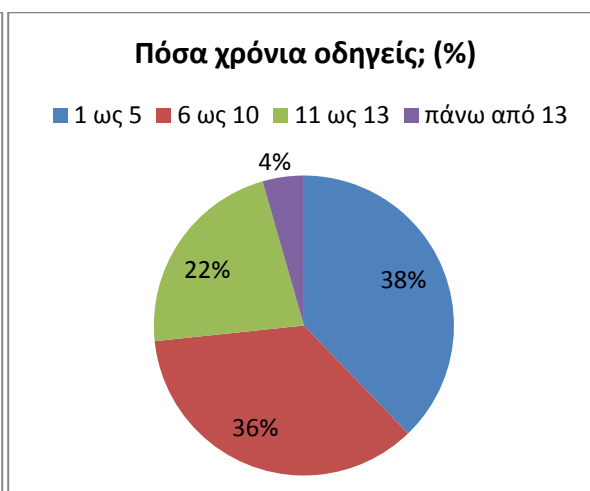
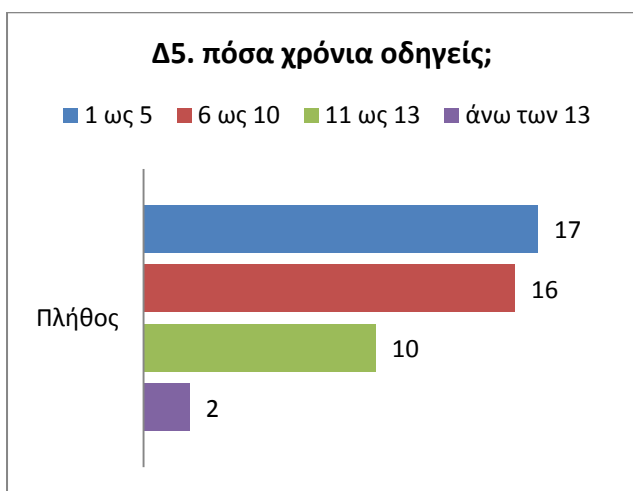
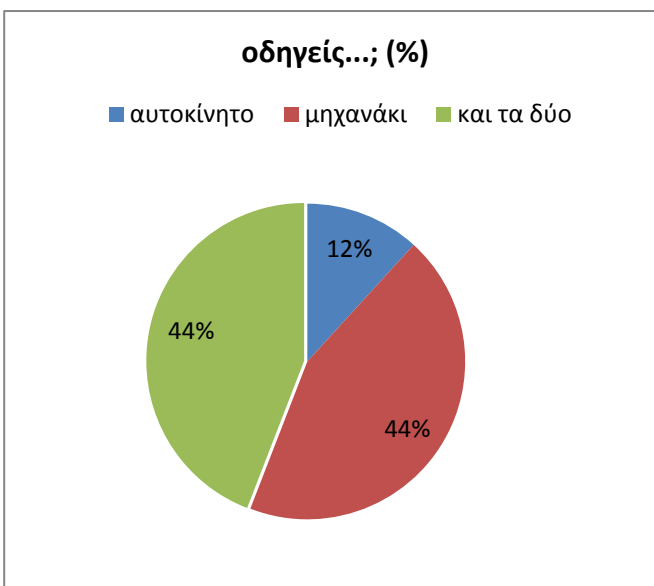
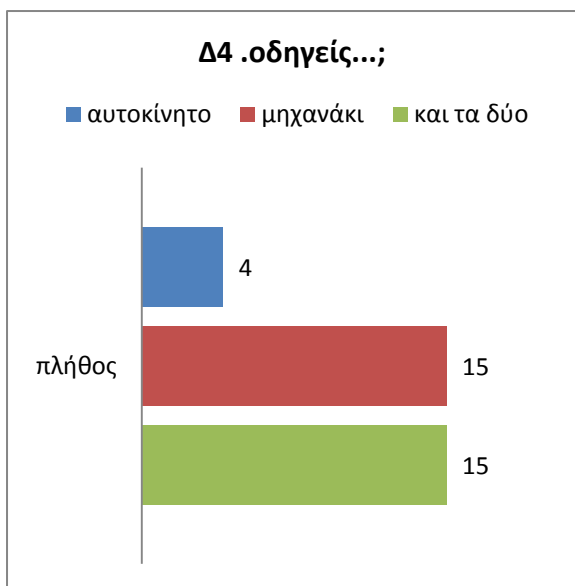
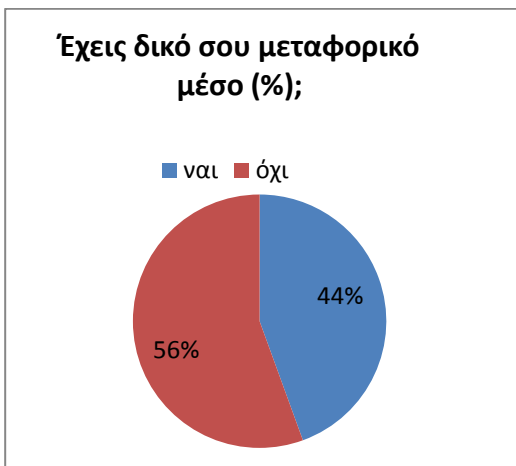
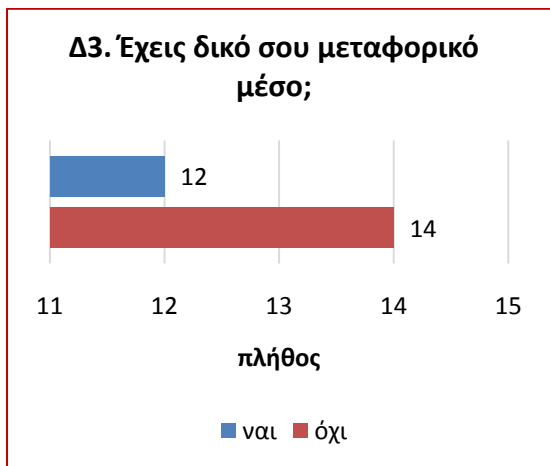
A. Το δείγμα

Το δείγμα αποτελούταν από μαθητές του ΕΠΑ.Λ κ Αχαΐας από τις 3 τάξεις κατά πλειοψηφία αγόρια ηλικίας 15 ως 18 ετών. Τα διαγράμματα που ακολουθούν σε κάθε περίπτωση είναι η κατανομή σε πλήθος (αριστερό διάγραμμα) και ποσοστιαία κατανομή (δεξιό διάγραμμα) (διαγράμματα Δ1 και Δ2)



B. Το μεταφορικό μέσο και η οδήγηση

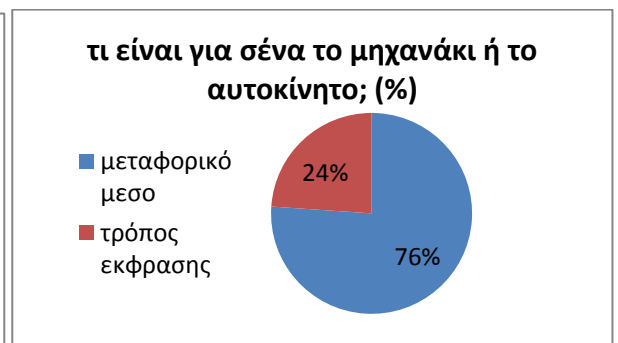
Στο ερώτημα αν έχετε κάποιο δικό σας μεταφορικό μέσο, η απάντηση ήταν σε ελαφρά πλειοψηφία αρνητική. Αρκετοί έφηβοι (56%) δεν οδηγούν δικό τους μεταφορικό μέσο. Αυτό όμως σε συνδυασμό με τις ερωτήσεις «τι μέσο οδηγείς;» και «πόσα χρόνια οδηγείς;» εκτιμώντας το πλήθος απαντήσεων, αντιλαμβανόμαστε πως η πλειοψηφία οδηγεί δίκυκλο και αυτοκίνητο όχι κατ'ανάγκη δικό τους, αλλά και για αρκετά χρόνια οδήγησης (38% οδηγεί 1-5 χρόνια και 37% 6-10 χρόνια). (διαγράμματα Δ3, Δ4, Δ5)



Στη συνέχεια και στο ερώτημα «με ποια κριτήρια επέλεξες το δικό σου μεταφορικό μέσο, οι απαντήσεις που λάβαμε κατανέμονται ως εξής:



Παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία επέλεξε το μεταφορικό μέσο με προσωπικά κριτήρια (ιπποδύναμη, εμφάνιση μάρκα) και κατόπιν δικών τους επιλογών και όχι στηριζόμενοι σε γνώμη άλλων. Το γεγονός αυτό είναι θετικό καθώς υποδηλώνει προσωπική απόφαση χωρίς κάποια εξάρτηση από άλλη γνώμη ή συνήθεια. Αυτό φαίνεται και από τους άλλους λόγους που προβλήθηκαν που είναι: 5 απαντήσεις « για να το χρησιμοποιώ στη δουλειά μου» και από μία «για να έχω κάτι μόνος μου» και ...«βαριέμαι να περπατάω». Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγουμε με την ερώτηση «τι σημαίνει το δίκυκλο ή το αυτοκίνητο για τον καθένα. Η πλειοψηφία το θεωρεί ως μέσο μεταφοράς αλλά ένα σημαντικό ποσοστό(24%) το θεωρεί τρόπο έκφρασης . Τρόπος έκφρασης ίσως όμως και να σημαίνει και χρήση (οδήγηση) που πιθανόν να αποκλίνει από βασικούς κανόνες οδικής συμπεριφοράς...

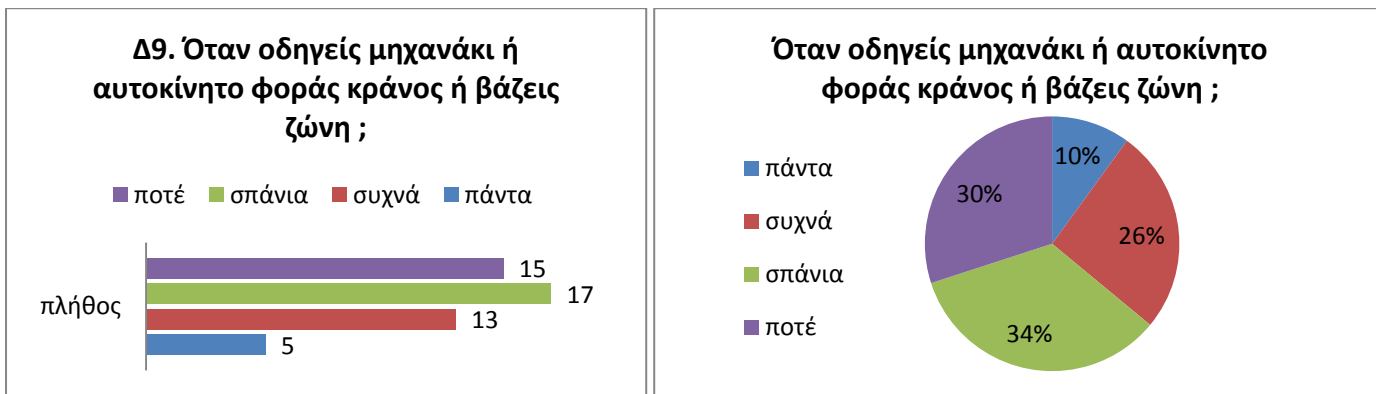


Το επόμενο διάγραμμα Δ8 απευθύνεται στον τρόπο οδήγησης. Η ευχάριστη έκπληξη είναι ότι το 34% των νέων θεωρεί προστατευτική συντηρητική την οδήγηση του ,πιστεύει δηλαδή ότι είναι συντηρητικοί οδηγοί προστατεύουν δηλαδή τον εαυτό του ή τους άλλους με την οδήγηση του. Όμως ένα σημαντικό ποσοστό (28%) παραδέχεται ότι οδηγεί γρήγορα .Αν κρίνουμε και το συνολικό ποσοστό του 15% που είναι έντονοι και νευρικοί οδηγοί, καταλαβαίνουμε ότι το αρκετά σοβαρό συνολικό ποσοστό του 43% των νέων, οδηγεί με τρόπο που δε συνάγει με την πλέον σωστή οδική συμπεριφορά.



Γ. Μελέτη οδικής συμπεριφοράς – χρήση κράνους /ζώνης

Η έρευνα αρχίζει με το βασικό ερώτημα του αν γίνεται η χρήση κράνους ή ζώνης ; Δυστυχώς στην ηλικία των 15- 18 τα αποτελέσματα είναι απογοητευτικά: Το 30% δεν χρησιμοποιεί ποτέ ζώνη ή κράνος ,ενώ το 34% τα χρησιμοποιεί σπάνια. Αν συνδέσουμε τη χρήση με το βαθμό σημαντικότητας, καταλήγουμε στο ότι ένα μεγάλο ποσοστό αρκετά (πάνω από το μισό δείγμα : 64%) δεν θεωρεί σημαντική τη χρήση ζώνης ή κράνους.. Αυτό δείχνει ότι το πρόβλημα ακόμη και στις μέρες μας (με αρκετή πληροφόρηση και εκτεταμένα προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής) παραμένει σοβαρό (διάγραμμα Δ9)

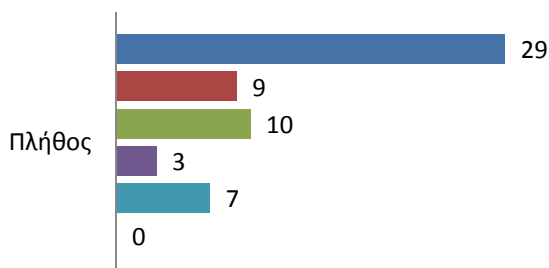


Ας δούμε τώρα το λόγο για τον οποίο οι νέοι δεν χρησιμοποιούν κράνος ή ζώνη (διάγραμμα Δ10). Οι μισοί (50%) θεωρούν τη χρήση περιττή για μικρές αποστάσεις όταν το αμέσως επόμενο ποσοστό (17%) θεωρεί τη χρήση ενοχλητική που εμποδίζει την οδήγηση. Αυτό που προκαλεί ενδιαφέρον είναι ενώ είναι μεγάλο το ποσοστό που θεωρεί περιττή τη χρήση ζώνης/κράνους για μικρές αποστάσεις , είναι σχετικά μικρό το ποσοστό (16%) που θεωρεί εντελώς περιττή τη χρήση ζώνης / κράνους.

Όλα αυτά οδηγούν στο συμπέρασμα ότι υπάρχει η αντίληψη ότι η χρήση ζώνης /κράνους ωφελεί και είναι σωστή απλά δεν γίνεται χρήση εξαιτίας περισσότερο έλλειψης παιδείας οδικής ασφάλειας (περιττό για μικρές αποστάσεις / ενοχλεί στην οδήγηση : ποσοστό 67%) και λιγότερο εξαιτίας κοινωνικής απόρριψής (κάνεις απ τους φίλους μου δε φορά / θα θεωρηθεί κοροϊδευτικό – ποσοστό 17%)

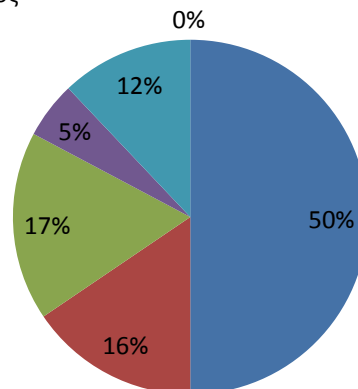
Δ10. Όταν δε φοράς κράνος ή ζώνη το κάνεις γιατί...

- το θεωρώ περιττό για μικρές αποστάσεις
- το θεωρώ πάντα περιττό
- με ενοχλεί και με εμποδίζει στην οδήγηση
- κανείς από τους φίλους μου δε φορά κράνος (ή ζώνη)
- θα θεωρηθεί κοροϊδευτικό να φορέσω κράνος (ή ζώνη)
- άλλος λογος



Όταν δε φοράς κράνος ή ζώνη το κάνεις γιατί... (%)

- το θεωρώ περιττό για μικρές αποστάσεις
- το θεωρώ πάντα περιττό
- με ενοχλεί και με εμποδίζει στην οδήγηση
- κανείς από τους φίλους μου δε φορά κράνος (ή ζώνη)
- θα θεωρηθεί κοροϊδευτικό να φορέσω κράνος (ή ζώνη)
- άλλος λογος

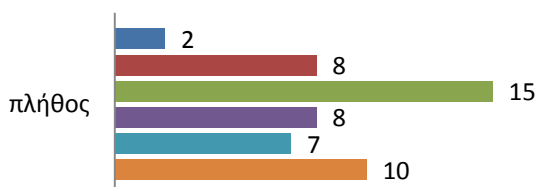


Δ. Μελέτη οδικής συμπεριφοράς – υπερβολική ταχύτητα

Στο ερώτημα «Αναπτύσσεις υπερβολική ταχύτητα;» οι απαντήσεις είναι χαρακτηριστικές και ανησυχητικές: Η απάντηση «πολλές φορές» και «πάντα» υπερίσχυσε με συνολικό ποσοστό 34% και αν προσθέσουμε το 30% αυτών που αρκετές φορές τρέχουν καταλήγουμε ότι το 64% των νέων είναι αρκετά κάλοι 'φίλοι' με την ταχύτητα. Μόλις το 20% τρέχει σπάνια ή δεν τρέχει στην οδήγηση. Το υπόλοιπο ποσοστό 16% τρέχει μόνο όταν βιάζεται αλλά αν κρίνουμε ότι δεν είναι λίγες οι φορές που βιαζόμαστε λόγω των έντονων ρυθμών της ζωής τότε μάλλον το ποσοστό αυτό θα πρέπει να προστεθεί στο ποσοστό αυτών που τρέχουν αρκετές φορές ή πάντα, δημιουργώντας το συντριπτικό ποσοστό του 80% των οδηγών που απλά αναπτύσσουν μεγάλη ταχύτητα.

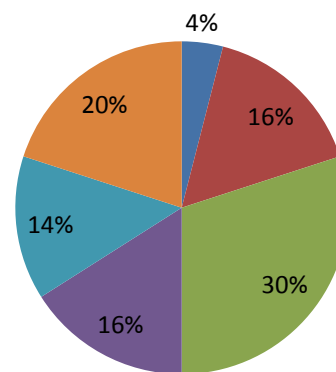
Δ11. Αναπτύσσεις υπερβολική ταχύτητα;

- ποτέ
- σπάνια
- αρκετές φορές
- μόνο όταν βιάζομαι
- πολλές φορές
- πάντα



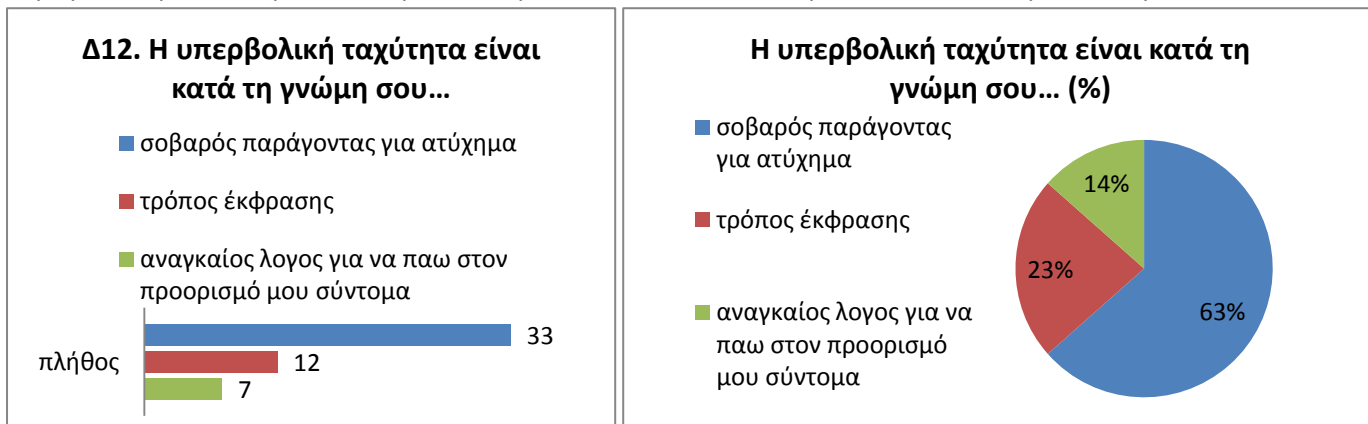
Αναπτύσσεις υπερβολική ταχύτητα; (%)

- ποτέ
- σπάνια
- αρκετές φορές
- μόνο όταν βιάζομαι
- πολλές φορές
- πάντα



Στο επόμενο ερώτημα «τι είναι για σένα η υπερβολική ταχύτητα»(διάγραμμα Δ12), οι απαντήσεις έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον: Η μεγάλη πλειοψηφία (63%) παραδέχεται ότι πραγματικά η υπερβολική ταχύτητα είναι σοβαρός

παράγοντας για ατύχημα. Ένα σημαντικό όμως ποσοστό (23%) θεωρεί την ταχύτητα τρόπο έκφρασης.



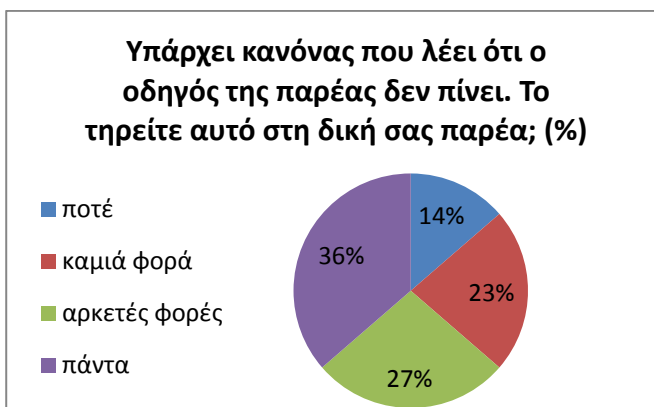
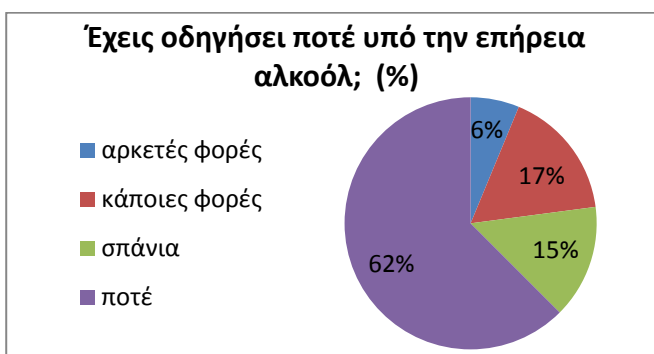
Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ενώ πράγματι οι νέοι κατανοούν την επικινδυνότητα της ταχύτητας, εντούτοις οδηγούν αρκετά γρήγορα και δηλώνουν λάτρες αυτής. Σίγουρα για κάποιους είναι τρόπος έκφρασης και σίγουρα για κάποιους είναι λόγος ανάγκης ως αποτέλεσμα βιασύνης και πίεσης. Αυτό που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ότι :

- Ο έντονος ρυθμός της ζωής έχει άμεσο αντίκτυπο και στον τρόπο οδήγησης των νέων και στην ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων
- Σίγουρα λείπουν τα ανάλογα ερεθίσματα ή οι μέθοδοι που θα πείσουν τους νέους να μην οδηγούν με μεγάλη ταχύτητα καθώς η επικινδυνότητα της ως δημιουργία ατυχήματος είναι και αποδεκτή και κατανοητή.

Ε. Μελέτη οδικής συμπεριφοράς – αλκοόλ

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ είναι επίσης σημαντικός παράγοντας τροχαίων δυστυχημάτων. Παρ όλα αυτά ενδιαφέρον έχουν οι απαντήσεις που δόθηκαν (διαγράμματα Δ13, Δ14):

Στην ερώτηση αν έχεις οδηγήσει ποτέ υπό την επήρεια αλκοόλ οι απαντήσεις είναι χαρακτηριστικές: Η συντριπτική πλειοψηφία σε ποσοστό 62% δεν έχει οδηγήσει έχοντας καταναλώσει σημαντικές ποσότητες αλκοόλ. Όμως δεν θα πρέπει να εφησυχαστεί κανείς, καθώς το ποσοστό του 6% και 17% που έχει οδηγήσει αρκετές και κάποιες φορές αντίστοιχα, υπό την επήρεια αλκοόλ, κρίνεται σοβαρό. Και αν κρίνει κανείς από το διάγραμμα Δ14 ότι ο κανόνας «ο ένας δεν πίνει» τηρείται πάντα μόνο στο 36% καταλαβαίνουμε όλοι τη σοβαρότητα του θέματος αλκοόλ – οδήγηση.



Συμπερασματικά:

- Οι νέοι κατανοούν ότι η την επικινδυνότητα της οδήγησης με κατανάλωση αλκοόλ και προσπαθούν να μην οδηγούν με τον τρόπο αυτό.
- Είναι δεδομένη η προσπάθεια εφαρμογής του κανόνα «ο ένας που οδηγεί δεν πίνει»
- Η χρήση αλκοόλ οντάς ολοένα αυξημένη στις νεαρές ηλικίες, αυξάνει το ποσοστό των νέων που οδηγούν με τον τρόπο αυτό.
- Οι τάσεις και οι συμπεριφορές που αναπτύσσονται στη μαθητική – εφηβική κοινωνία επιδρούν σε μεγάλο βαθμό σε μη αποδοχή κανόνων / στερεοτύπων ακόμα κι όταν αυτοί έχουν να κάνουν με οδική ασφάλεια.
- Υπάρχει αποτέλεσμα τόσο σε επίπεδο ενημέρωσης όσο και σε εφαρμογή ΚΟΚ για την οδήγηση υπό αλκοόλ.

ΣΤ. Ο έλεγχος από την αστυνομία και η εφαρμογή του ΚΟΚ

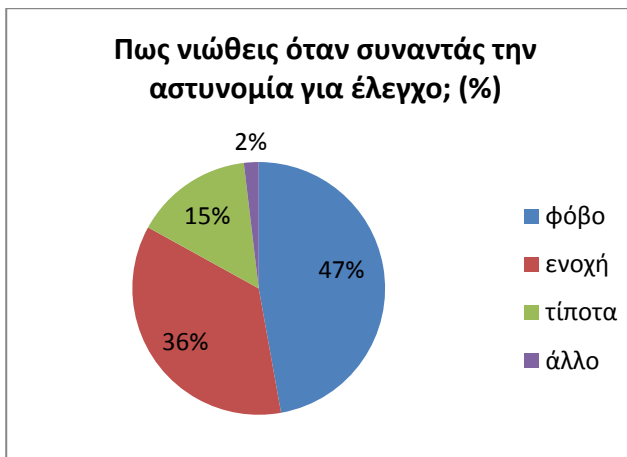
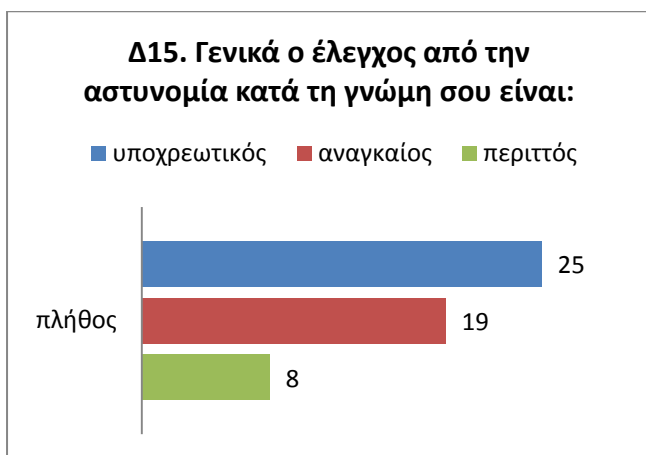
Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η στάση των νέων απέναντι στον έλεγχο από την αστυνομία. Τα ερωτήματα τέθηκαν ήταν πως κρίνουν τον αστυνομικό έλεγχο και πως νιώθουν κάθε φορά που τον συναντούν. Οι απαντήσεις χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής.

48% των εφήβων μαθητών κρίνει υποχρεωτικό τον έλεγχο όταν 37% απλά συμβιβάζεται κρίνοντας τον αναγκαίο. Σε κάθε περίπτωση μόνο το 15% τον θεωρεί περιττό.

Είναι αναμενόμενο επίσης ότι το κυρίαρχο συναίσθημα που επικρατεί (47%) είναι ο φόβος. Όμως ένα 36% νιώθει ενοχή

Τα συμπεράσματα είναι ότι :

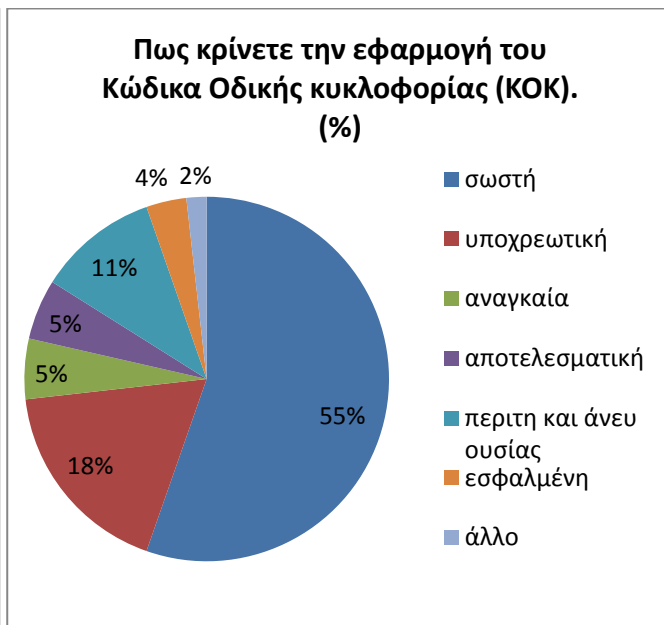
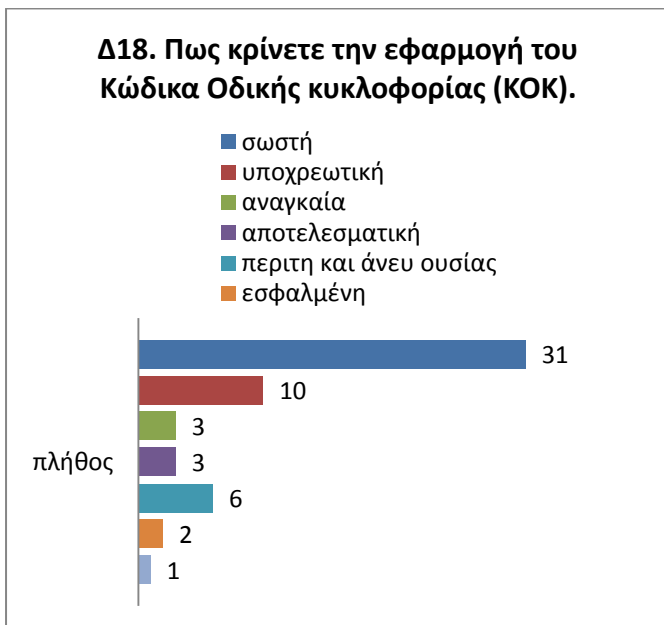
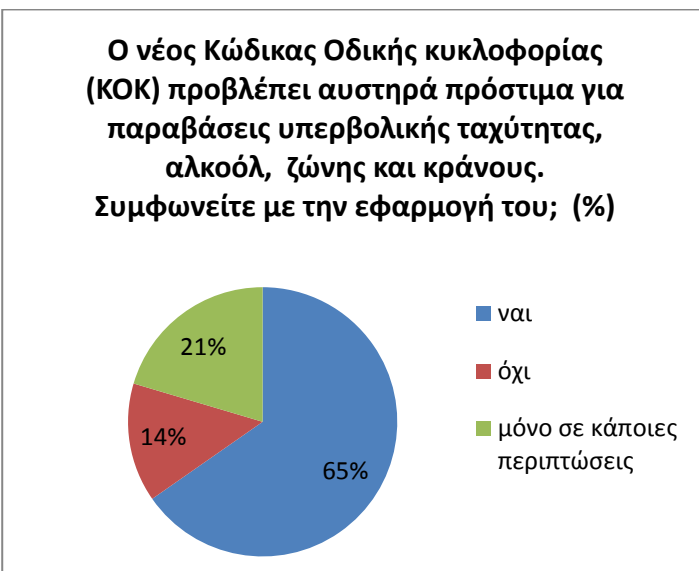
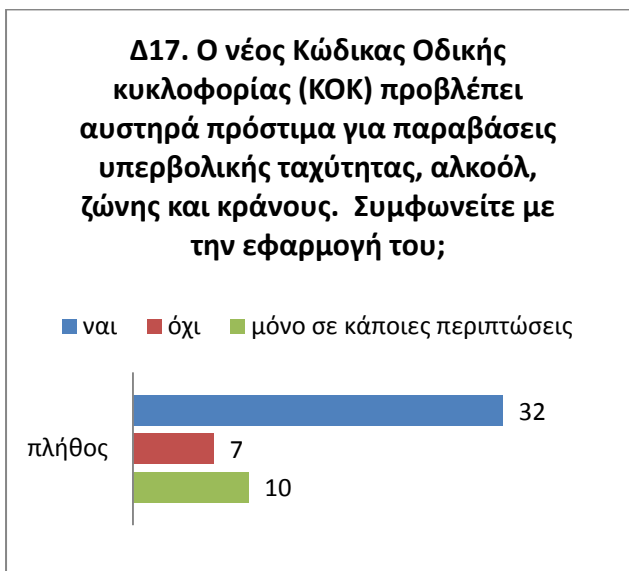
- Ο αστυνομικός έλεγχος παρ όλο που δεν είναι αρεστός πρέπει να υπάρχει, γεγονός που είναι απολύτως αποδεκτό κατά γενική ομολογία.
- Οι νέοι αντιδρούν γενικά σε κάθε απόπειρα έλεγχου όμως σε αυτή την περίπτωση φοβούνται, γιατί μην έχοντας εναλλακτική λύση, πρέπει να υπακούσουν και να υποστούν κάθε συνέπεια παρατυπίας. Παρ όλο το φόβο όμως δεν αντιδρούν αρνητικά στην εφαρμογή αστυνομικού ελέγχου.
- Η ενοχή ως συναίσθημα αποδεικνύει ότι υπάρχει σίγουρα ένα σημαντικό το ποσοστό νέων οδηγών που οδηγεί ή κάνει κάποια παρατυπία(έλλειψη απαραίτητων εγγράφων μη τήρηση κανόνων ΚΟΚ).



Στη συνέχεια επιδιώχθηκε η γνώμη για το Κώδικα Οδικής κυκλοφορίας (ΚΟΚ) ιδιαίτερα το νέο ΚΟΚ που προβλέπει αυστηρά πρόστιμα για παραβάσεις υπερβολικής ταχύτητας, αλκοόλ, ζώνης και κράνους.

Αξιοσημείωτο είναι ότι το 65% συμφωνεί με την εφαρμογή του νέου ΚΟΚ και μόλις το 14% αντιδρά αρνητικά στην εφαρμογή του..

Επίσης η πλειοψηφία και πιο συγκεκριμένα το 55% κρίνει σωστό το ΚΟΚ και το 18% υποχρεωτικό. Μόλις το 4% θεωρεί εσφαλμένο το νέο ΚΟΚ αλλά το αξιοσημείωτο 11% τον θεωρεί περιττό.



Σαν συμπέρασμα καταλήγουμε πως ο ΚΟΚ είναι γενικώς αποδεκτός, η εφαρμογή του κρίνεται κατά κανόνα σωστή και πολλοί όσο κι αν αντιδρούν φαινομενικά, εις βάθος κατανοούν πως σε μια οδική κοινωνία πρέπει να υπάρχουν οδικοί κανόνες και να εφαρμόζονται. Ίσως η αντίδραση εστιάζεται στον καθαυτό αστυνομικό έλεγχο και στις παραβάσεις του τις οι νέοι ενδόμυχα αποδέχονται ότι κάνουν. Επίσης τα αυστηρά πρόστιμα σε συνδυασμό με τη δύσκολες οικονομικές συγκυρίες πολλών

οικογενειών καθιστούν – περισσότερο τώρα από κάθε άλλη φορά – αρνητική κάθε επιβολή πρόστιμου όσο κι αν αυτή είναι δικαιολογημένη.

ΣΤ. Ποια η αιτία των τροχαίων ατυχημάτων κατά τη γνώμη σας;

Η τελική ερώτηση περιλαμβάνει μια ιεράρχηση των αιτιών που θεωρούνται σημαντικότεροι για την ύπαρξη τροχαίων ατυχημάτων. Οι αιτίες που προβάλλονται είναι οι ακόλουθες:

- Κακοτεχνία οδοστρωμάτων (γούβες, σαμαράκια κλπ)
- Επικινδυνότητα δρόμων (απότομες στροφές, στενότητα κλπ)
- Έλλειψη παιδείας κυκλοφοριακής αγωγής
- Ελλιπής ή περιορισμένη αστυνόμευση
- Υπερεκτίμηση δυνατοτήτων του οδηγού (είμαι ο καλύτερος οδηγός...)
- Υπερεκτίμηση δυνατοτήτων του οχήματος (έχω το καλύτερο μηχανάκι /αυτοκίνητο...)
- Σύγχρονος τρόπος ζωής (άγχος, βιασύνη, στρες)

Οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να ιεραρχήσουν τις παραπάνω αιτίες με σειρά σπουδαιότητας, αρχίζοντας από το 1 (σπουδαιότερη) και καταλήγοντας στο 7 (λιγότερο σημαντική). Κάποιοι ανέφεραν λιγότερο από 7 αιτίες και κάποιοι άλλοι απλά επέλεξαν αιτίες χωρίς όμως ιεράρχηση. Τα αποτελέσματα προβάλλονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πιθανές αιτίες οδικών ατυχημάτων	Βαθμολογία ιεράρχησης (1: σημαντικότερο 7: λιγότερο σημαντικό)							
	1	2	3	4	5	6	7	αναφορά
Κακοτεχνία οδοστρωμάτων	15	3	2	3	1	3	4	10
Επικινδυνότητα δρόμων	6	5	8	3	3	1	2	6
Έλλειψη παιδείας κυκλοφοριακής αγωγής	5	4	3	5	2	8	2	2
Ελλιπής ή περιορισμένη αστυνόμευση	6	4	2	3	6	7	4	5
Υπερεκτίμηση δυνατοτήτων του οδηγού	4	7	2	6	3	4	3	7
Υπερεκτίμηση δυνατοτήτων του οχήματος	4	4	6	3	5	3	2	6
Σύγχρονος τρόπος ζωής	2	4	4	5	4	2	11	8

Σύμφωνα με τις απαντήσεις οι αιτίες ιεραρχούνται ως εξής:

1. Κακοτεχνία των οδοστρωμάτων
2. Επικινδυνότητα δρόμων
3. Ελλιπής ή περιορισμένη αστυνόμευση
4. Έλλειψη παιδείας κυκλοφοριακής αγωγής
5. Υπερεκτίμηση δυνατοτήτων του οδηγού
6. Υπερεκτίμηση δυνατοτήτων του οχήματος
7. Σύγχρονος τρόπος ζωής

Κρίνοντας από τις παραπάνω απαντήσεις καταλήγουμε στα εξής συμπεράσματα:

- Διακρίνουμε ίσως μια απόπειρα υπεκφυγής από την πραγματική αιτία του προβλήματος. Σίγουρα υπάρχουν κακοτεχνίες στα ελληνικά οδοστρώματα (γούβες, σαμαράκια) αλλά σε καμιά περίπτωση δεν ευθύνονται στο μέγιστο βαθμό για τα τροχαία ατυχήματα.. Άλλωστε οι στατιστικές χρόνων τώρα είναι και σημαντικές και διαφωτιστικές: 8 στα 10 τροχαία οφείλονται σε υπαιτιότητα του οδηγού.
- Θα διαπιστώσει κανείς ότι το παράγοντας «παιδεία κυκλοφοριακής αγωγής» τοποθετήθηκε στην 4^η θέση. Παρατηρείστε όμως ότι οι επόμενοι 4 έχουν πολύ περισσότερες απλές αναφορές από αυτόν. Κι αν οι αναφορές αυτές ήταν ως κύρια αιτία, σίγουρα ο παράγοντας «παιδεία κυκλοφοριακής αγωγής» θα ήταν στην τελευταία θέση και λιγότερο σημαντικός καθώς η κυκλοφοριακή παιδεία είναι δεδομένη. Είναι όμως όντως έτσι; Είναι σίγουρο ότι για το κεφάλαιο 'παιδεία και κυκλοφοριακή αγωγή' πρέπει να γίνουν πολλά ακόμα. Μόλις τα τελευταία 3-4 χρόνια η κυκλοφοριακή αγωγή εισάγεται για τα καλά στα πρώτα σχολικά χρόνια και εξελίσσεται στη συνέχεια με προγράμματα . Αυτό σε καμιά περίπτωση δεν σημαίνει έλλειψη παιδείας. Ίσως όμως οι νέοι θεωρούν η παιδεία κυκλοφοριακής αγωγής δεν προσφέρεται με τον καλύτερο τρόπο. Ίσως ένας πιο βιωματικός και λιγότερο θεωρητικός τρόπος προσέγγισης θα ήταν περισσότερο αποδοτικός. Ίσως ένα διαφορετικό μοντέλο μάθησης που στοχεύει στην ευαισθητοποίηση και την εγρήγορση να έφερνε καλύτερα αποτελέσματα.
- Προκαλεί εντύπωση ότι ο βασικότερος των γενικών στατιστικών παράγοντας «υπαιτιότητα οδηγού – υπερεκτίμηση δυνατοτήτων» κατέχει τις τελευταίες θέσεις. Αυτό μαρτυρά για ακόμα μια φορά τον γνωστό τρόπο σκέψης του τύπου «για όλα φταίνε οι άλλοι». Αυτός ο τρόπος σκέψης της μετάθεσης ευθυνών σίγουρα δεν οδηγεί πουθενά. Δεν ισχυριζόμαστε ότι οι νέοι σκέφτονται εσφαλμένα ή μη ορθολογικά. Όμως κάποτε θα πρέπει όλοι μας να αναλάβουμε τις ευθύνες μας. Και σίγουρα οι νέοι πρέπει να αποκτήσουν και αυτοκριτική και αυτογνωσία στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Και αυτό είναι θεωρούμε το δυσκολότερο μάθημα που πρέπει να διδαχτούν, καθώς και εμείς από τη δική μας πλευρά πολλές φορές σκεφτόμαστε με τον ίδιο τρόπο.
- Υπάρχουν αρκετές αναφορές στο αίτιο «σύγχρονος τρόπος ζωής». Πραγματικά ίσως να μην είναι κατά τη γνώμη των νέων ο πλέον σημαντικός λόγος ύπαρξης τροχαίων ατυχημάτων αλλά σίγουρα λαμβάνεται σοβαρά υπ όψη. Η σύγχρονη ζωή δεν μπορεί να αφήσει ανεπηρέαστη ακόμα και την οδική συμπεριφορά. Οι αυξημένες ευθύνες, η διαρκής εγρήγορση, οδηγούν στο στρες και σε ψυχολογική πίεση που εκδηλώνεται σε κάθε ατομική δραστηριότητα και φυσικά στην οδήγηση. Αλώςτε η οδήγηση και η οδική συμπεριφορά είναι απλά η εικόνα του εαυτού μας. Και μια γρήγορη ή και επιθετική οδήγηση είναι το αποτέλεσμα της ψυχολογικής πίεσης και της 'έκρηξης' που αυτή τείνει να δημιουργήσει.

