

# Δομή

- Εισαγωγή – Στατιστικά στοιχεία
- Ο ανθρώπινος παράγοντας
- Στρατηγικό Σχέδιο 2011-2020 –  
Σημασία της εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης
- Συμβολή του Εργαστηρίου



Ινστιτούτο Βιώσιμης Κινητικότητας  
και Δικτύων Μεταφορών (ΙΜΕΤ)

ΠΑΙΔΕΥΣΗΣ-ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ

της ασφάλειας και ο  
τινος παράγοντας:  
του Εργαστηρίου  
κής Τεχνικής ΑΠΘ

ΜΑΓΔΑ ΠΙΤΣΙΑΒΑ-ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ  
ηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής ΑΠΘ

1/12/2014

# Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας διεθνώς

**1.24 εκ.** άτομα  
σκοτώνονται κάθε χρόνο

**50 εκ.** άτομα  
τραυματίζονται κάθε χρόνο  
βαριά ή ελαφριά

Αποτελούν την πρώτη αιτία  
θανάτου στις ηλικίες  
**15-29**

Άτομα των ηλικιών  
15-44 ευθύνονται για το  
**59%** των ατυχημάτων

Οι ευάλωτοι χρήστες της  
οδού εμπλέκονται στο  
**50%** των θανατηφόρων  
τροχαίων ατυχημάτων

**92%** των θανατηφόρων  
τροχαίων ατυχημάτων  
συμβαίνουν σε χώρες με  
χαμηλό και μεσαίο εισόδημα

# Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη

Από το 1970, **1.65 εκ.**  
άτομα έχασαν τη ζωή τους

**40.000** άτομα  
σκοτώνονται κάθε χρόνο

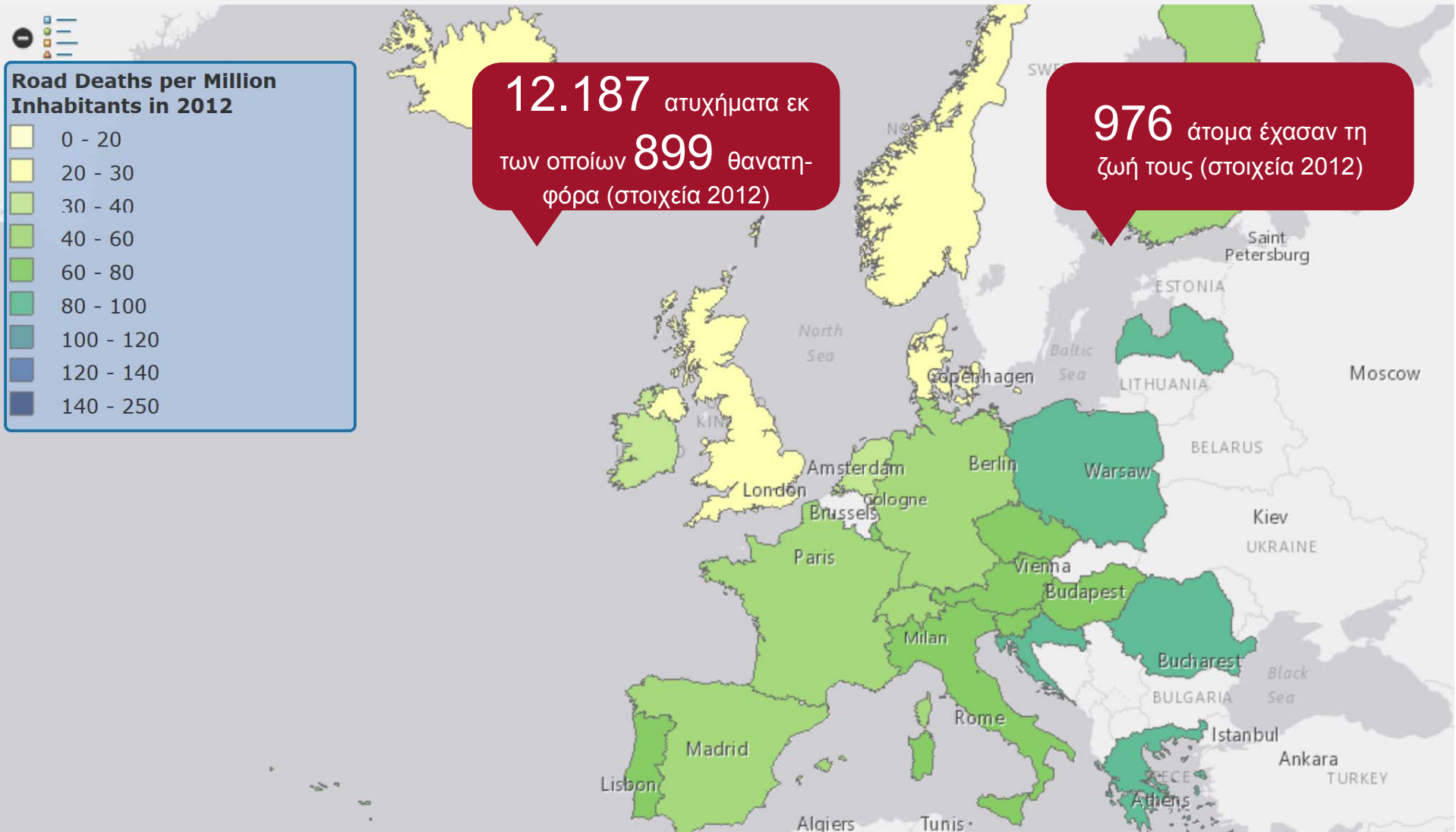
**1.7 εκ.** άτομα  
τραυματίζονται κάθε χρόνο

**1 στα 3** άτομα στην  
Ε.Ε. θα τραυματισθεί σε  
τροχαίο ατύχ. στη διάρκεια  
της ζωής του

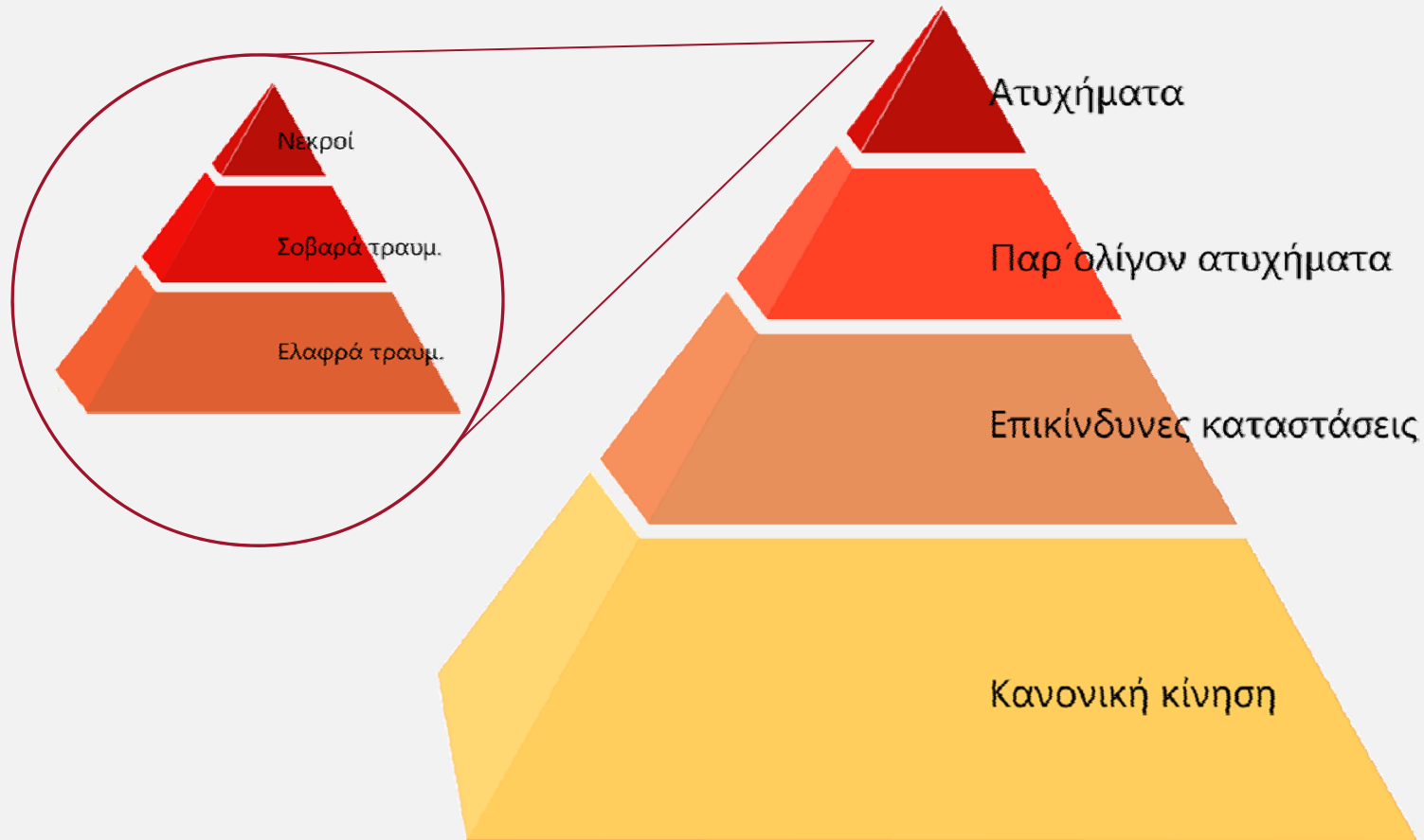
Άμεσο κόστος:  
**45 δις €**  
Έμμεσα κόστη: 3-4 φορές  
μεγαλύτερα

Συνολικό ετήσιο κόστος για  
την Ε.Ε.  
**160 δις €** (2% του  
ΑΕΠ των κρατών μελών)

# Το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

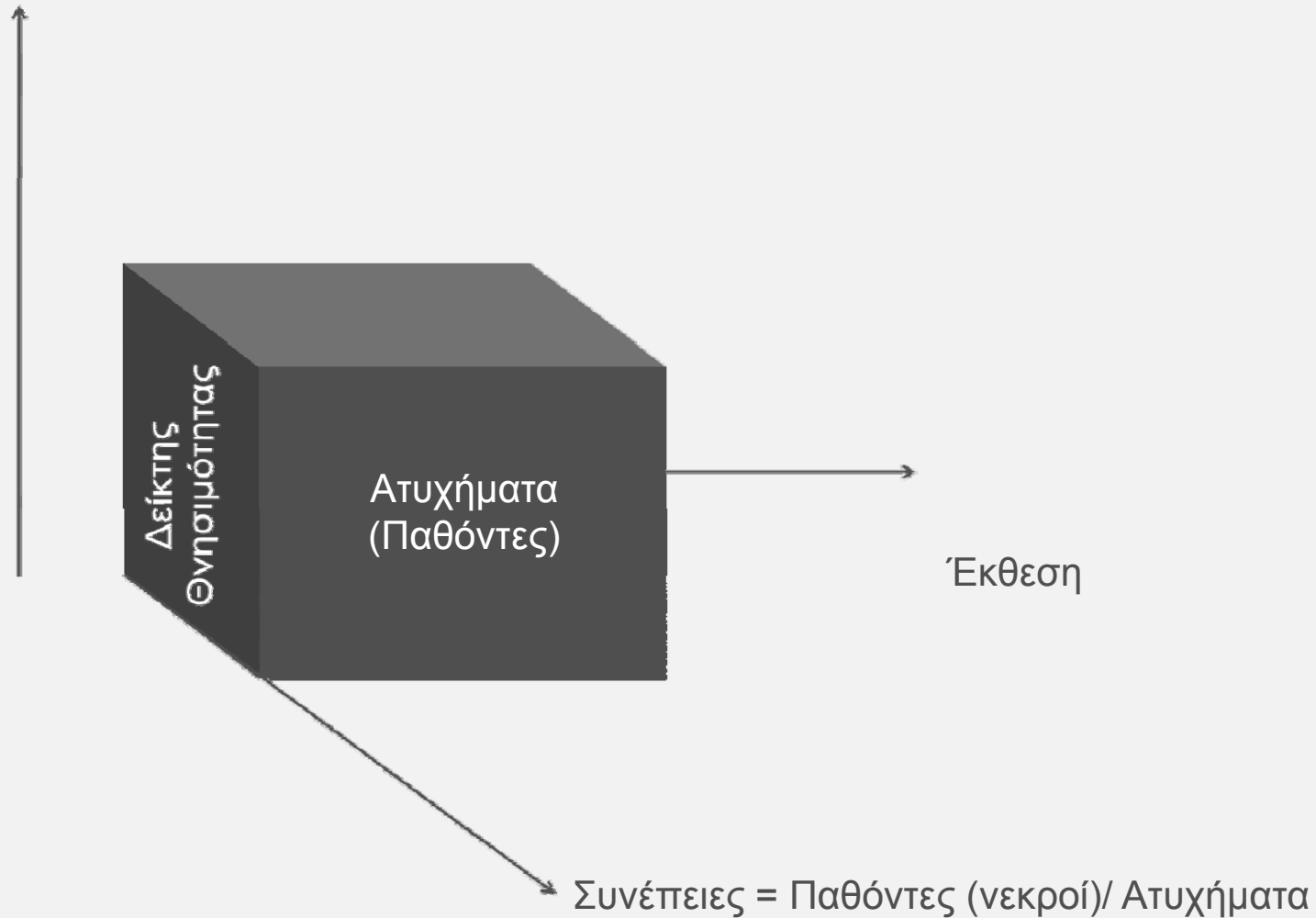


# Η πυραμίδα των ατυχημάτων



# Ο κύβος της οδικής ασφάλειας

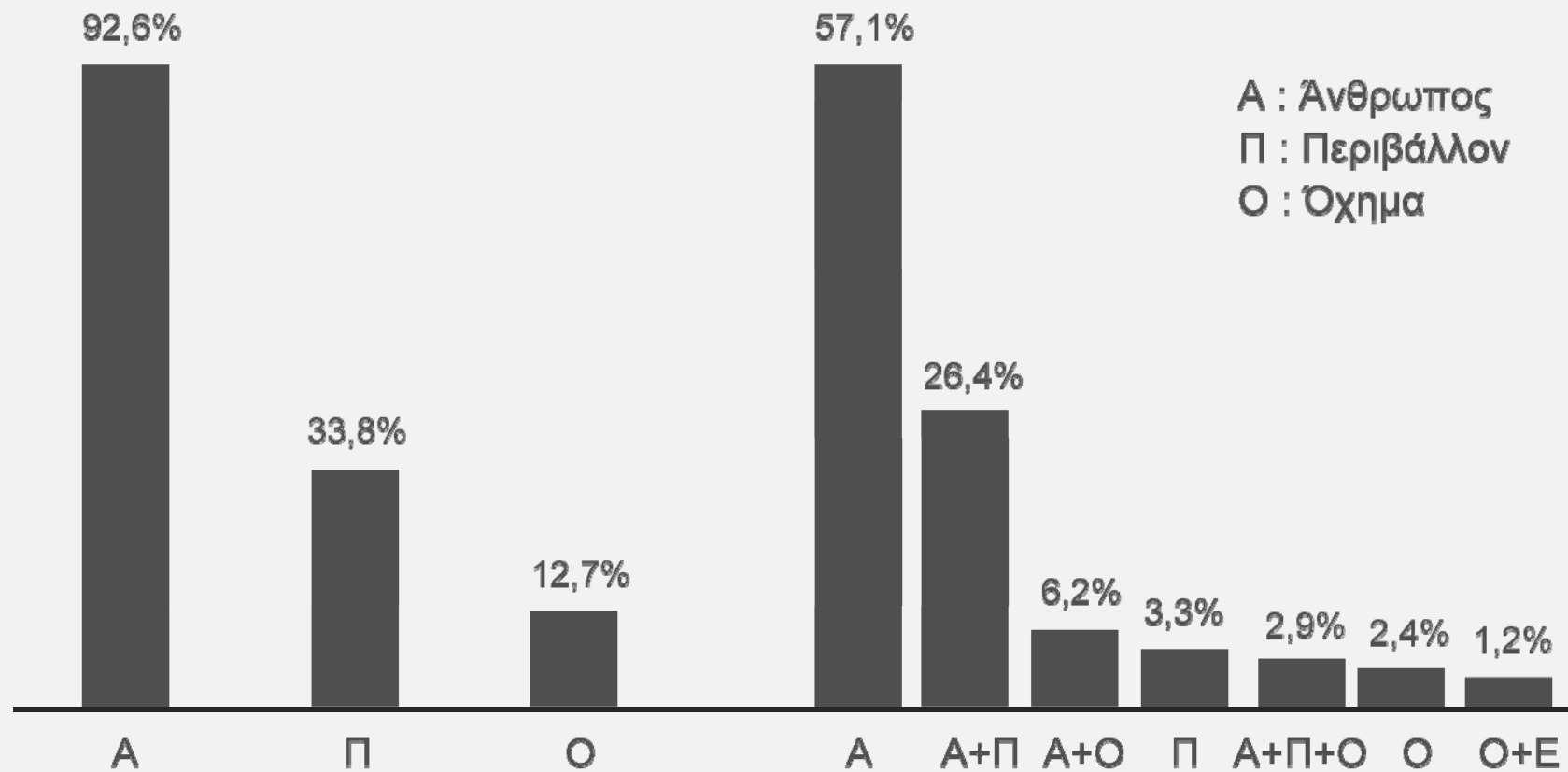
$$\text{Ρίσκο} = \text{Ατυχήματα (παθόντες)} / \text{Έκθεση}$$



# Παράγοντες της οδικής ασφάλειας



# Συμμετοχή των διαφόρων παραγόντων στα τροχαία ατυχήματα





# Ο ανθρώπινος παράγοντας: Συμπεριφορά



# Ο ανθρώπινος παράγοντας: Συμπεριφορά

Οι μεταβλητές που καθορίζουν τη συμπεριφορά είναι αρκετά γενικές και δύσκολα προσδιορίσιμες όπως:

- Το κοινωνικό περιβάλλον, τα χαρακτηριστικά του και οι επικρατούσες κοινωνικές αξίες
- Η νοοτροπία και η στάση των χρηστών οδού κατά τη συμμετοχή τους στο οδικό περιβάλλον αλλά και ο τρόπος συμμετοχής του σε αυτό (συνήθειες, επιλογή μέσου)
- Οι επίσημοι και ανεπίσημοι κανόνες που ρυθμίζουν ή ελέγχουν τις μετακινήσεις και τους μετακινουμένους
- Το προσωπικό ιστορικό του χρήστη σε σχέση με την κυκλοφορία και η εμπειρία του
- Ο τρόπος που οδηγεί ή μετακινείται σε σχέση με τις ικανότητές του
- Η δυνατότητα επίτευξης του σκοπού μετακίνησης με βάση τις πραγματικές συνθήκες στην οδό
- Επιπλέον προσδιοριστικοί παράγοντες όπως:



η ηλικία



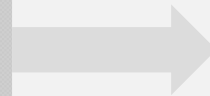
το φύλο



προσωπικότητα, αντιληπτικές  
και φυσικές ικανότητες

# Ο ανθρώπινος παράγοντας: Ηλικία

- Έλλειψη συναίσθησης της αδυναμίας
- Εξασθένηση ικανότητας υπολογισμού ταχύτητας
- Εξασθένηση ικανότητας υπολογισμού αποστάσεων
- Μείωση περιφερειακής όρασης
- Αύξηση χρόνου αντίδρασης
- Μείωση οπτικής οξύτητας



- Μείωση ακρίβειας εντοπισμού άλλου οχήματος στο οπτικό πεδίο
- Συχνή εμπλοκή σε ατυχήματα στις διασταυρώσεις
- Συχνή εμπλοκή σε ατυχήματα με μοτοσικλέτες
- Απώλεια σημαντικού χρόνου κατά τη διέλευση από διασταυρώσεις
- Υπερβολική αυτοπεποίθηση

# Ο ανθρώπινος παράγοντας: Συμπεριφορά

Οι μεταβλητές που καθορίζουν τη συμπεριφορά είναι αρκετά γενικές και δύσκολα προσδιορίσιμες όπως:

- Το κοινωνικό περιβάλλον, τα χαρακτηριστικά του και οι επικρατούσες κοινωνικές αξίες
- Η νοοτροπία και η στάση των χρηστών οδού κατά τη συμμετοχή τους στο οδικό περιβάλλον αλλά και ο τρόπος συμμετοχής του σε αυτό (συνήθειες, επιλογή μέσου)
- Οι επίσημοι και ανεπίσημοι κανόνες που ρυθμίζουν ή ελέγχουν τις μετακινήσεις και τους μετακινουμένους
- Το προσωπικό ιστορικό του χρήστη σε σχέση με την κυκλοφορία και η εμπειρία του
- Ο τρόπος που οδηγεί ή μετακινείται σε σχέση με τις ικανότητές του
- Η δυνατότητα επίτευξης του σκοπού μετακίνησης με βάση τις πραγματικές συνθήκες στην οδό
- Επιπλέον προσδιοριστικοί παράγοντες όπως:



η ηλικία

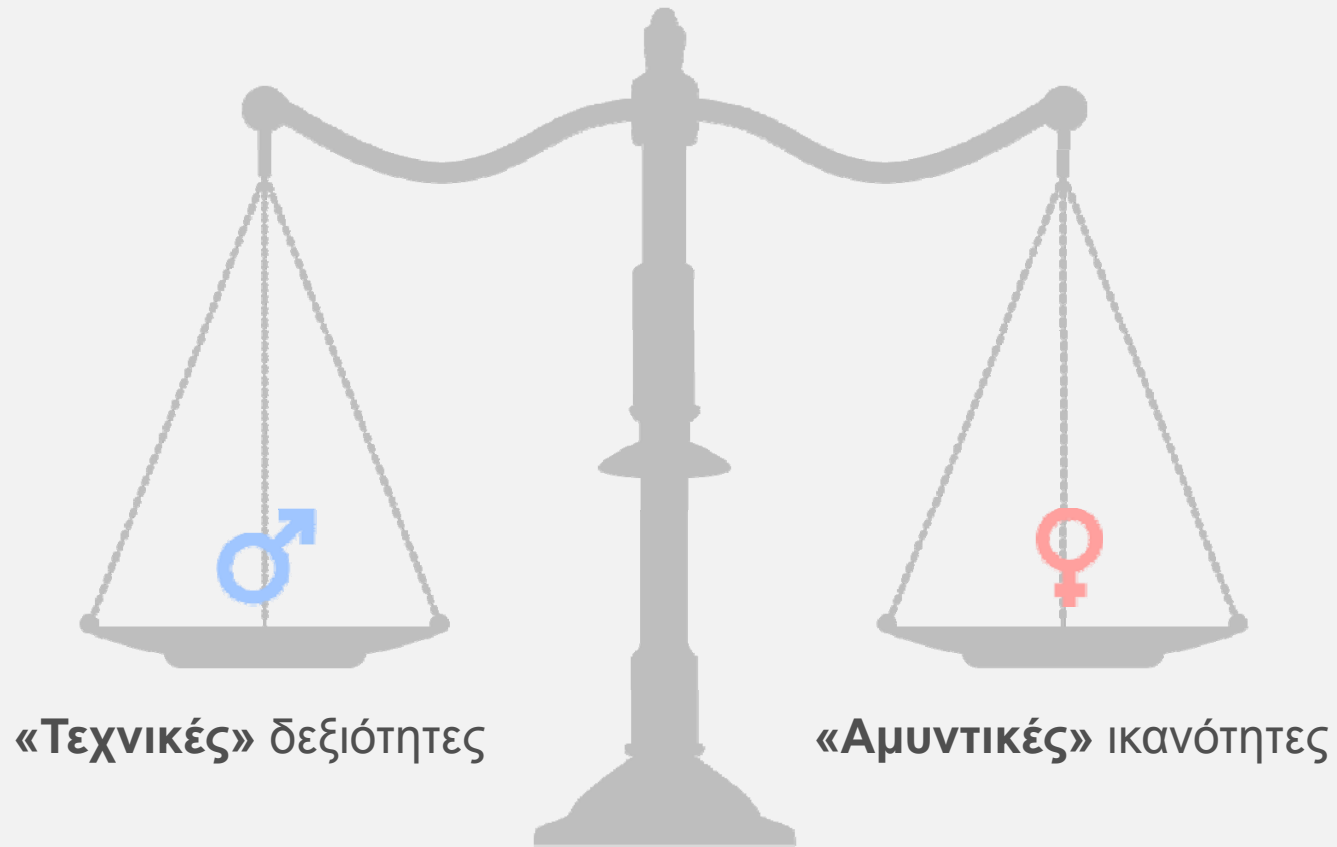


το φύλο



προσωπικότητα, αντιληπτικές  
και φυσικές ικανότητες

# Ο ανθρώπινος παράγοντας: Φύλο



# Ο ανθρώπινος παράγοντας: Συμπεριφορά

Οι μεταβλητές που καθορίζουν τη συμπεριφορά είναι αρκετά γενικές και δύσκολα προσδιορίσιμες όπως:

- Το κοινωνικό περιβάλλον, τα χαρακτηριστικά του και οι επικρατούσες κοινωνικές αξίες
- Η νοοτροπία και η στάση των χρηστών οδού κατά τη συμμετοχή τους στο οδικό περιβάλλον αλλά και ο τρόπος συμμετοχής του σε αυτό (συνήθειες, επιλογή μέσου)
- Οι επίσημοι και ανεπίσημοι κανόνες που ρυθμίζουν ή ελέγχουν τις μετακινήσεις και τους μετακινουμένους
- Το προσωπικό ιστορικό του χρήστη σε σχέση με την κυκλοφορία και η εμπειρία του
- Ο τρόπος που οδηγεί ή μετακινείται σε σχέση με τις ικανότητές του
- Η δυνατότητα επίτευξης του σκοπού μετακίνησης με βάση τις πραγματικές συνθήκες στην οδό
- Επιπλέον προσδιοριστικοί παράγοντες όπως:



η ηλικία

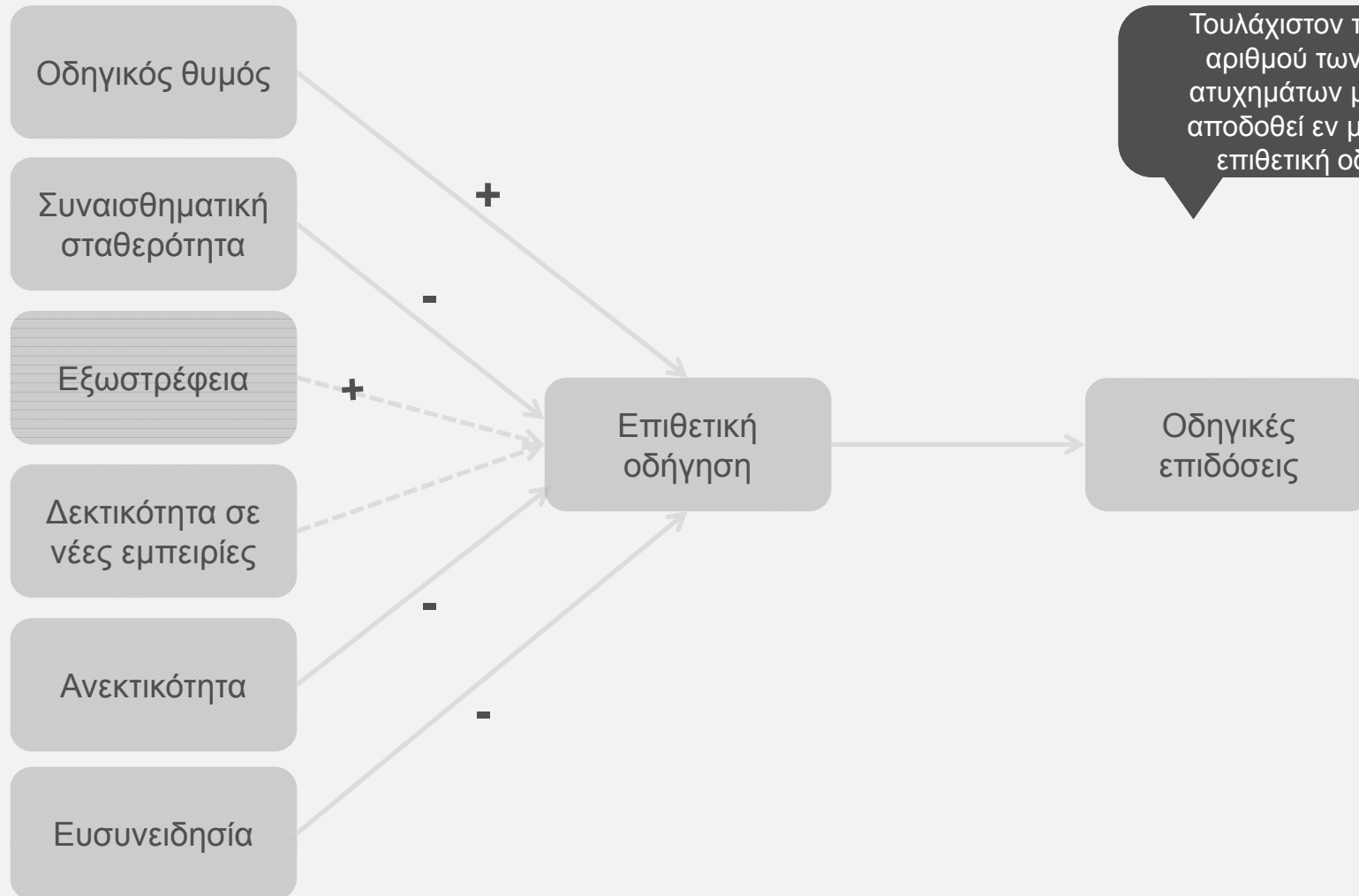


το φύλο

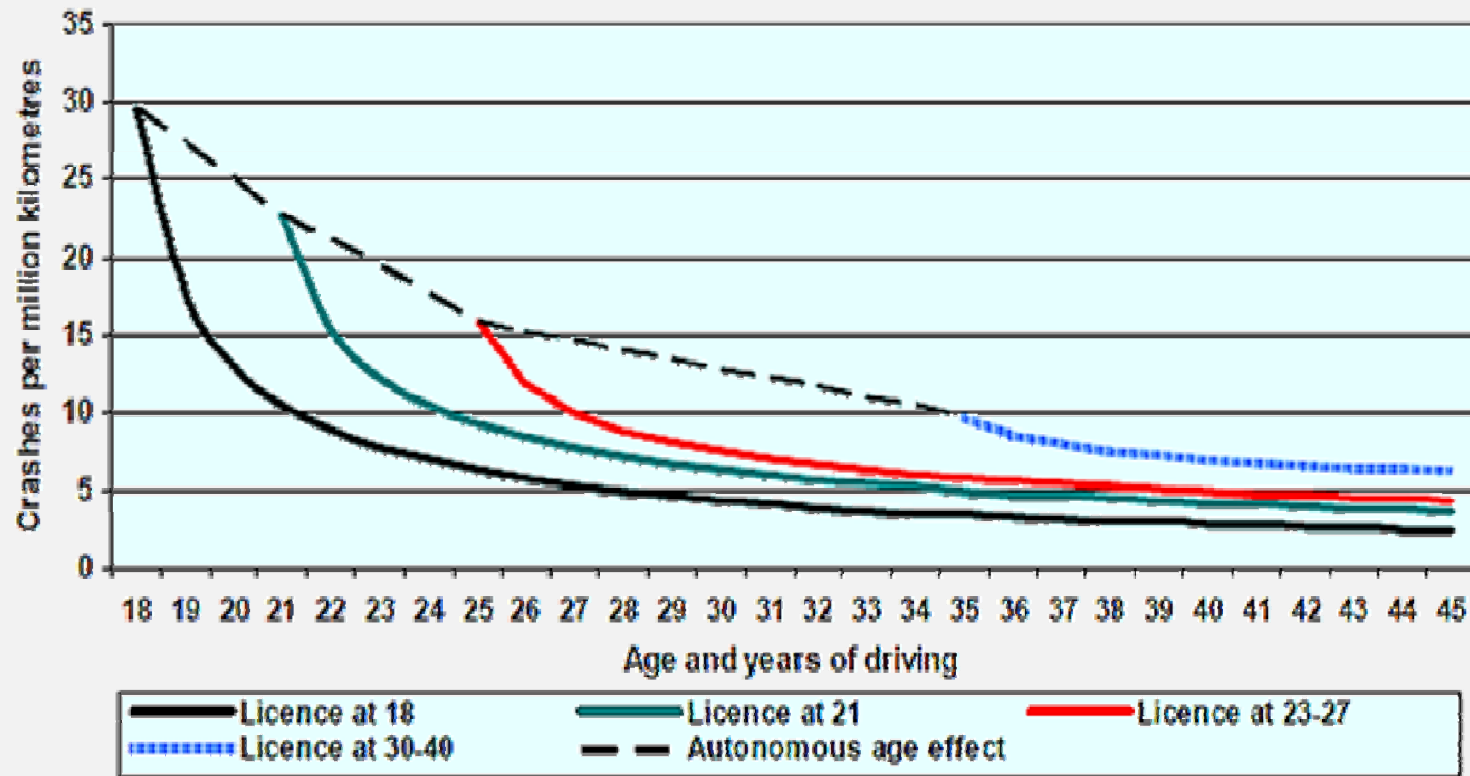


προσωπικότητα, αντιληπτικές  
και φυσικές ικανότητες

# Ο ανθρώπινος παράγοντας: Προσωπικότητα



# Ο ανθρώπινος παράγοντας: Οδηγική εμπειρία



Πηγή: OECD, 2006



# Ο ανθρώπινος παράγοντας

## Ανθρώπινος παράγοντας



Εκστρατείες ενημέρωσης  
ευαισθητοποίησης

Αστυνόμηση

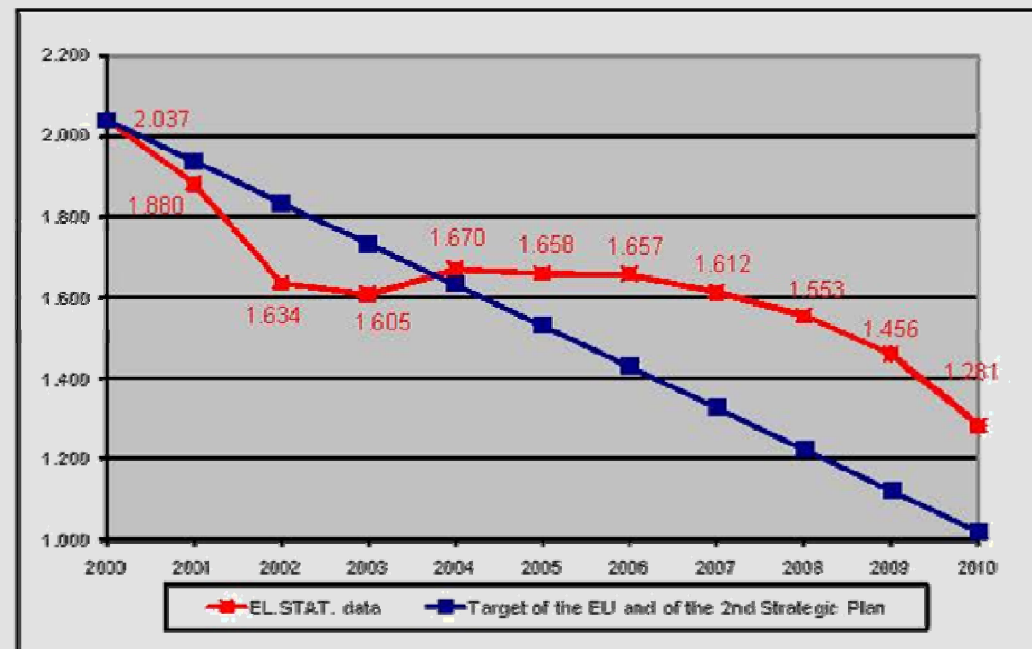
Εκπαίδευση



# Βασικές αδυναμίες στην αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα

- Δεν έχει γίνει κατανοητό ότι η οδική ασφάλεια είναι επιστήμη
- Χαμηλό επίπεδο παιδείας οδικής ασφάλειας
- Αποτυχία στην ουσιαστική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών
- Αναποτελεσματική εφαρμογή των δύο προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων (2001-2005 και 2006-2010)
- Ανεπαρκής επιτήρηση της κυκλοφορίας
- Ανεπαρκής συντήρηση του οδικού δικτύου, ιδιαίτερα του αστικού και του επαρχιακού
- Ανεπαρκής χρηματοδότηση

# Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2011-2020



**Figure 1.** Evolution of road fatalities in Greece, 2000 – 2010 and target of the European Union and of the 2<sup>nd</sup> Strategic Plan (2006 - 2010)  
(Source: EL.STAT., ETSC Processing: D.T.P.E. / N.T.U.A.)

# Στρατηγικό Σχέδιο για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα 2011-2020

## ΜΕΤΡΑ ΑΜΕΣΗΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

- **Ενίσχυση της επιτήρησης της κυκλοφορίας**
- Παρεμβάσεις χαμηλού κόστους σε θέσεις υψηλού κινδύνου στο οδικό δίκτυο
- **Καταγραφή, παρακολούθηση και αξιολόγηση των μέτρων και δράσεων οδικής ασφάλειας**
- **Καθιέρωση ως υποχρεωτικού του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής**
- **Αναβάθμιση της εκπαίδευσης και των εξετάσεων των υποψηφίων οδηγών**
- **Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών**

# Εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

- Στοχεύουν στο να πληροφορήσουν, να πείσουν ή να παρακινήσουν αλλαγές στη νοοτροπία και τη συμπεριφορά σχετικά με την οδική ασφάλεια συγκεκριμένης ομάδας ή ενός μεγάλου τμήματος του πληθυσμού συνήθως σε μακροχρόνιο διάστημα (πχ. 2 έτη, 5 έτη). Πρέπει:
  - \_ Να εστιάζονται σε συγκεκριμένες συμπεριφορές και νοοτροπίες και να μην αντιμετωπίζονται ως μεμονωμένες προσπάθειες αλλά να αποτελούν συμπληρωματικά στοιχεία άλλων μέτρων όπως η αστυνόμευση και οι νέες νομοθετικές ρυθμίσεις
  - \_ Να υλοποιούνται με τη βοήθεια οργανωμένων δράσεων επικοινωνίας, με τη χρήση διάφορων μέσων και να πλαισιώνονται από την υποστήριξη διάφορων φορέων ή προσώπων

# Σχεδιασμός εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

Ο σχεδιασμός μίας εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις απαντήσεις στα ακόλουθα ερωτήματα:



## **Γιατί;**

Καθορίζεται ο κύριος στόχος της εκστρατείας



## **Σε ποιον;**

Καθορίζονται οι αποδέκτες της εκστρατείας, δηλαδή η ομάδα-στόχος



## **Από ποιον;**

Καθορίζεται ο υπεύθυνος φορέας που αναλαμβάνει την εκστρατεία (τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές, οι κυβερνητικές οργανώσεις, οι ΜΚΟ κλπ.)

# Στοιχεία/ Στάδια σχεδιασμού εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

Προσδιορισμός του προβλήματος

Καθορισμός του τύπου της εκστρατείας

Καθορισμός του ρόλου της εκστρατείας

Επιλογή μέσου και ενισχυτικών δραστηριοτήτων

Χαρακτηριστικά των μηνυμάτων

Καθορισμός των στόχων

Χρονικός προγραμματισμός

Προϋπολογισμός

Υλοποίηση

# Σχεδιασμός εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

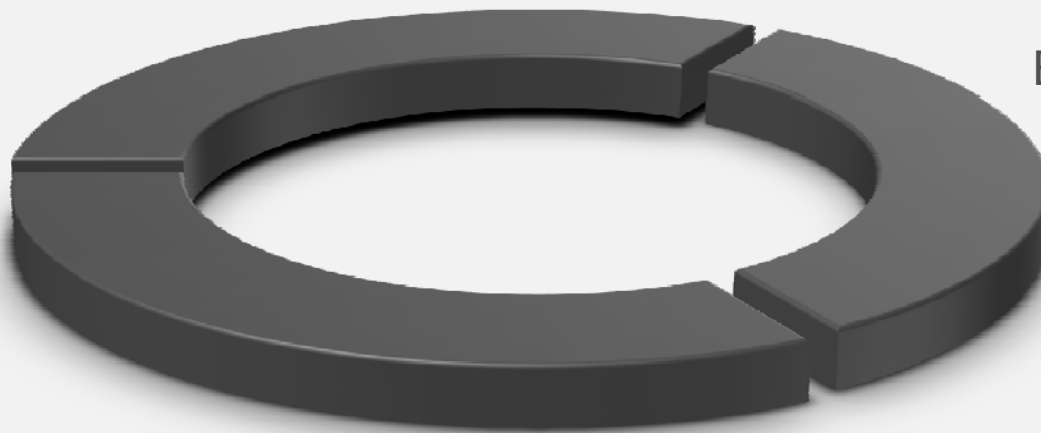
Ο σχεδιασμός των εκστρατειών οδικής ασφάλειας απαιτεί τη σύμπραξη επιστημόνων διαφόρων ειδικοτήτων:

Ειδικοί ψυχολόγοι	Εκπαιδευτικοί	Κοινωνιολόγοι	Συγκοινωνιολόγοι μηχανικοί
Αστυνομία	Νομικοί	Οικονομολόγοι	Διαφημιστές



# Κατηγορίες εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

Εκστρατείες βασισμένες  
στους αποδέκτες



Εκστρατείες βασισμένες  
στο περιεχόμενο

Εκστρατείες βασισμένες στη  
γεωγραφική έκταση

# Αποδέκτες των εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών



# Θέματα εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

Την ταχύτητα

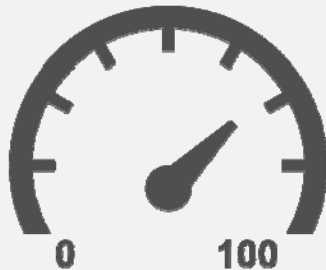
Τα προστατευτικά μέσα (ζώνη ασφαλείας, προστατευτικό κράνος)

Την κατανάλωση αλκοόλ

Τη χρήση του κινητού τηλεφώνου



# Στατιστικά στοιχεία



**5%** μείωση της μέσης ταχύτητας μπορεί να επιφέρει..



**30%** μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων

Η μείωση της ταχύτητας στις αστικές περιοχές είναι απαραίτητη για την προστασία των πεζών και των ποδηλατιστών



**30**  
km/h

**114** χώρες έχουν επιβάλει ως όριο ταχύτητας στις αστικές περιοχές τα 50 km/h

**100** χώρες επιτρέπουν μέσω της νομοθεσίας τους στις τοπικές αρχές να μειώνουν το όριο ταχύτητας πχ. σε 30 km/h γύρω από τα σχολικά συγκροτήματα

# Θέματα εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

Την ταχύτητα

Τα προστατευτικά μέσα (ζώνη ασφαλείας, προστατευτικό κράνος)

Την κατανάλωση αλκοόλ

Τη χρήση του κινητού τηλεφώνου



# Στατιστικά στοιχεία

Η ζώνη ασφαλείας μπορεί να μειώσει την πιθανότητα ενός θανατηφόρου τροχαίου ατυχήματος μέχρι:

**50%**

για τους επιβάτες των εμπρός καθισμάτων



**75%**

για τους επιβάτες των πίσω καθισμάτων



Η πλειοψηφία των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων με μηχανές προκύπτουν από τραυματισμούς στο κεφάλι

Το κράνος ασφαλείας μπορεί να συμβάλλει κατά:

**40%** στην μείωση του ρίσκου των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων

**70%** στην μείωση του ρίσκου των τροχαίων ατυχημάτων με τραυματισμό

# Θέματα εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

Την ταχύτητα

Τα προστατευτικά μέσα (ζώνη ασφαλείας, προστατευτικό κράνος)

Την κατανάλωση αλκοόλ

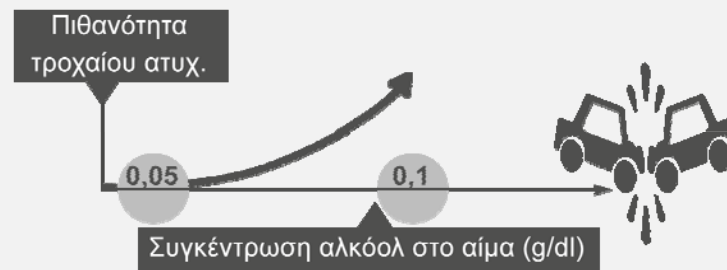
Τη χρήση του κινητού τηλεφώνου



# Στατιστικά στοιχεία

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκόολ αυξάνει την πιθανότητα ενός τροχαίου ατυχήματος

Για συγκεντρώσεις αλκόολ στο αίμα μεγαλύτερες από 0,05 g/dl η πιθανότητα ενός τροχαίου ατυχήματος αυξάνεται σημαντικά



Σε 135 χώρες διενεργούνται αλκοολτεστ



Η αυστηρή εφαρμογή του νόμου μπορεί να μειώσει τον αριθμό των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά 20%

20%



# Θέματα εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

Την ταχύτητα

Τα προστατευτικά μέσα (ζώνη ασφαλείας, προστατευτικό κράνος)

Την κατανάλωση αλκοόλ

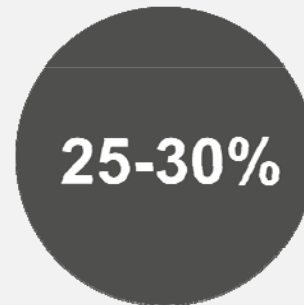
Τη χρήση του κινητού τηλεφώνου



# Στατιστικά στοιχεία

Η οδήγηση είναι ένα έργο το οποίο περιλαμβάνει ταυτόχρονη εκτέλεση πολλαπλών καθηκόντων και άρα τεταμένη προσοχή

(πχ. ταξιδεύοντας με 30 m/sec ή 110 km/h αρκεί μία μικρή απροσεξία για να βρεθεί κάποιος κάτω από ένα φορτηγό ή να παρασύρει έναν πεζό)



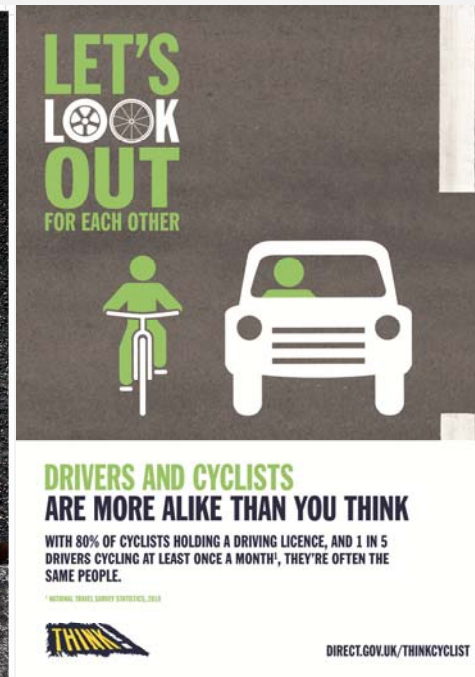
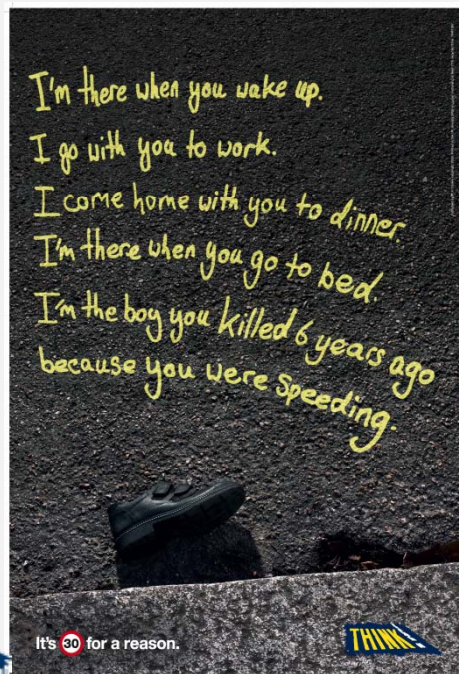
των ατυχημάτων δημιουργούνται από την απόσπαση της προσοχής του οδηγού


Η αναγνώριση της απόσπασης προσοχής και ο ρόλος της στη συντριβή μπορεί πολύ δύσκολα να εντοπιστεί



# Παράδειγμα εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

- Η εκστρατεία THINK! ξεκίνησε το 2000 με στόχο την παρακίνηση των χρηστών της οδού να λαμβάνουν συνεχώς υπόψη τα ζητήματα οδικής ασφάλειας
- Η βασική προσέγγιση της εκστρατείας είναι η δημοσιότητα με τη χρήση ενός μίγματος συναισθηματικού ύφους, στατιστικών στοιχείων και γεγονότων που ενισχύουν τη σημασία της οδικής ασφάλειας



Drive tired and you may never wake up. 

# Εκπαίδευση

- Από τους διάφορους τρόπους για να επηρεαστεί ο ανθρώπινος παράγοντας, όπως η αστυνόμευση, οι καμπάνιες ενημέρωσης κτλ. η εκπαίδευση παραμένει ο κύριος τρόπος για τον επηρεασμό των νέων αρχάριων οδηγών
- Οι νέοι, και ακόμη περισσότερο οι άρρενες, φαίνεται πως έχουν μια τάση υπερεκτίμησης των ικανοτήτων τους (αντίδραση σε καμπάνιες ενημέρωσης για κινδύνους με το «δεν αφορά εμένα»)
- Η λήψη μέτρων και η βελτίωση της εκπαίδευσης των αρχάριων οδηγών είναι ζήτημα που απασχολεί σοβαρά την Ε.Ε. τα τελευταία χρόνια και σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες έχουν ληφθεί σχετικά μέτρα (επιτήρηση, επανεκπαίδευση, περιορισμοί ταχύτητας και κατανάλωσης αλκοόλ για αρχάριους οδηγούς)
- Όσον αφορά την Ελλάδα, δεν έχουν θεσπιστεί μέτρα για τους αρχάριους οδηγούς, υπό την έννοια της παρακολούθησής τους επί συγκεκριμένο χρονικό διάστημα ή της επανεκπαίδευσής τους

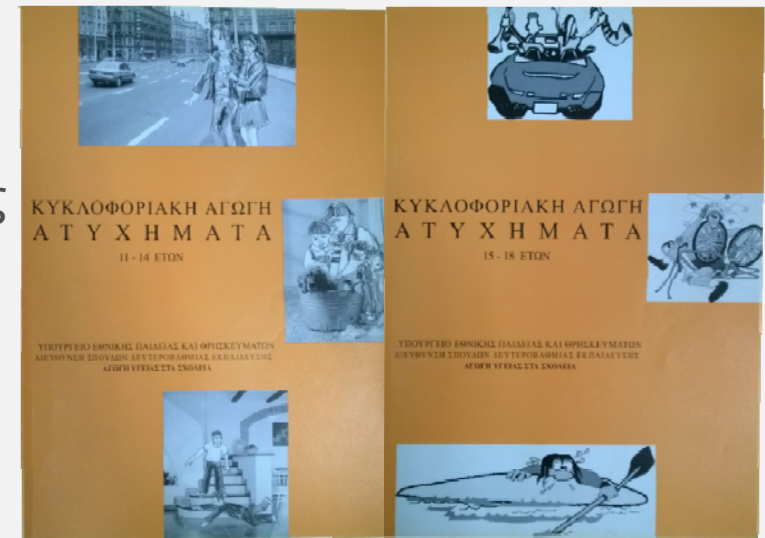
# Εκπαίδευση – Προσομοιωτές οδήγησης

- Οι προσομοιωτές οδήγησης χρησιμοποιούνται στην εκπαιδευτική διαδικασία διεθνώς για όλες τις κατηγορίες αδειών οδήγησης
- Δεν αντικαθιστούν την εκπαίδευση στην οδήγηση στην πραγματική κυκλοφορία και την οδήγηση σε Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.
- Χρησιμεύουν στην προκαταρκτική αξιολόγηση των ικανοτήτων του εκπαιδευόμενου πριν την έναρξη της πρακτική εξάσκησης στο πραγματικό περιβάλλον και στην αποτίμηση της αντιληπτικής ικανότητας και του ρυθμού εκμάθησης του υποψηφίου καθώς και την εξάσκηση σε δυσμενείς συνθήκες οι οποίες δε συναντώνται εύκολα στο πεδίο
- Χρησιμοποιούνται ακόμη σε περιπτώσεις επανεκπαίδευσης οδηγών και για ευαισθητοποίηση σχετικά με το αλκοόλ



# Η συμβολή του Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής

- Εκπαίδευση σε προπτυχιακό και μεταπτυχιακό επίπεδο σε θέματα οδικής ασφάλειας
- Βασική έρευνα στο πλαίσιο διπλωματικών εργασιών (σε προπτυχιακό και μεταπτυχιακό επίπεδο) και διδακτορικών διατριβών
- Εφαρμοσμένη έρευνα στο πλαίσιο ερευνητικών προγραμμάτων (DUMAS, TRAINER, COST κλπ.)
- Διοργάνωση/ συνδιοργάνωση ημερίδων και συνεδρίων σε θέματα οδικής ασφάλειας
- Επιπλέον συμμετοχή μελών του Εργαστηρίου
  - \_ στη διαμόρφωση του Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020
  - \_ στη συγγραφή βιβλίων κυκλοφοριακής αγωγής
  - \_ στο σχεδιασμό πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής
  - \_ στην εκπαίδευση στη Σχολή Μετεκπαίδευσης και Επιμόρφωσης Ελληνικής Αστυνομίας (Αστυνομική Ακαδημία)



# Η συμβολή του Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής

- Διαχρονική Ανάλυση Τροχαίων Ατυχημάτων στην Ελλάδα
- Επεξεργασία και ανάλυση των στοιχείων των ατυχημάτων για την πόλη της Θεσσαλονίκης με τη χρήση γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών (GIS)
- Υπολογισμός της αξίας της ανθρώπινης ζωής
- Ανάλυση ατυχημάτων σε σχέση με ειδικές χρήσεις γης στην πόλη της Θεσσαλονίκης με τη βοήθεια γεωγραφικών συστημάτων πληροφοριών
- Διερεύνηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας κατά μήκος του βασικού οδικού δικτύου (δικτύων διαφυγής σε περίπτωση σεισμού) της πόλης της Θεσσαλονίκης
- Διερεύνηση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Ελλάδας για τα έτη 2000 έως 2006 με χρήση GIS
- Η χρήση των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στη διαμόρφωση μιας πολιτικής στη Διαχείριση της ταχύτητας. Η περίπτωση της Ιεράρχησης του Οδικού Δικτυού του Δήμου Πυλαίας
- Λειτουργική αναδιαμόρφωση περιαστικών οδών μέσω της υλοποίησης μέτρων διαχείρισης της ταχύτητας. Η περίπτωση του οδικού τμήματος Θεσσαλονίκης-Περαίας
- Η ασφάλεια (αστυνόμευση) στα συστήματα μεταφορών-Μέσα μεταφοράς και λειτουργικές εγκαταστάσεις
- Ποιοτική αξιολόγηση οδικής ασφάλειας και κινητικότητας των πεζών στο κέντρο της Θεσσαλονίκης
- Διερεύνηση της επιρροής της συνομιλίας με επιβάτη στην οδηγική συμπεριφορά σε εθνικό οδικό δίκτυο
- Αξιολόγηση της επιρροής του ανθρώπινου παράγοντα στην οδηγική συμπεριφορά

# Κάποια γενικά συμπεράσματα

- Η διερεύνηση της συμπεριφοράς των οδηγών κάτω από συγκεκριμένα ερεθίσματα και περισπασμούς (σε έρευνα πεδίου με τη βοήθεια ειδικού εξοπλισμού), κατέδειξε τη σημασία των Σύγχρονων Συστημάτων Υποστήριξης Οδηγών, της υφιστάμενης νομοθεσίας και της επιβολής της καθώς και του σχεδιασμού των οδών στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- Ενισχύθηκε η άποψη ότι η εφαρμογή των ελέγχων οδικής ασφάλειας (Road Safety Audits) στο αστικό οδικό δίκτυο είναι εξίσου σημαντική με αυτή του υπεραστικού οδικού δικτύου
- Επισημάνθηκε η συμβολή της εφαρμογής των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας στη διαμόρφωση ασφαλέστερων συνθηκών κίνησης



# Συμπεράσματα σχετικά με τις εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών

- Μεγαλύτερη επίδραση έχουν οι εκστρατείες με πειστικό προσανατολισμό και αυτές που χρησιμοποιούν περισσότερο συναισθηματικές παρά λογικές εκκλήσεις
- Αντίθετα οι εκστρατείες που βασίζονται στην παροχή πληροφοριών και έχουν εκπαιδευτικό ύφος παρουσιάζουν μικρότερη αποτελεσματικότητα
- Η χρήση θεωρητικών υποδειγμάτων και η ποιοτική ή ποσοτική έρευνα πριν την εφαρμογή της εκστρατείας με σκοπό την παροχή πληροφοριών για την ανάπτυξη των μηνυμάτων παρέχουν αύξηση της αποτελεσματικότητας της εκστρατείας
- Παράλληλα με τη δημοσιότητα η νομοθεσία και η επιβολή της αποτελούν βασικά στοιχεία μιας εκστρατείας οδικής ασφάλειας της οποίας το αντικείμενο είναι συνήθως παραβατικές συμπεριφορές

# Συμπεράσματα σχετικά με την εκπαίδευση

- Επισημάνθηκε η συμβολή των νέων τεχνολογιών (πολυμέσα, προσομοιωτές) στην εκπαίδευση των υποψηφίων οδηγών
- «Η εκπαίδευση από τα λάθη είναι πολύ πιο αποτελεσματική από την κλασσική εκπαίδευση στην οποία τα λάθη αποφεύγονται» (Ivancic & Hesketh, 2000) και εκπαίδευση με σοβαρά λάθη στην οδήγηση μπορεί να γίνει μόνο με τη χρήση εκπαιδευτικού προσομοιωτή οδήγησης
- Το ζητούμενο δεν είναι τόσο η απόκτηση των ικανοτήτων χειρισμού για να είναι σε θέση ο οδηγός να οδηγεί επικίνδυνα, αλλά η μείωση των επιπέδων υπερεκτίμησης δυνατοτήτων ούτως ώστε ο οδηγός να αποφεύγει τις επικίνδυνες καταστάσεις

**ROAD SAFETY**

~~**WEEK**~~

~~**MONTH**~~

**FOR LIFE**



ONE SECOND  
CAN CHANGE  
YOUR LIFE



Be aware.  
Move with care.  
[watchtheroad.org](http://watchtheroad.org)



Make your speed  
more pedestrian.



road accidents kill more people than H1N1 virus.  
drive more safely.



HEADLIGHTS CAN BE REPLACED.  
HEADS CAN'T.  
DRIVE AWARE.



THANK YOU  
FOR NOT RUNNING  
PEDESTRIANS OVER.  
IT'S ROAD SAFETY, NOT ROCKET SCIENCE.



LIFE COUNTS  
FOR MUCH.  
SLOW DOWN.



PUT. DOWN. PHONE.  
PLEASE AND THANK YOU.  
IT'S ROAD SAFETY, NOT ROCKET SCIENCE.



Sami, 34 years.  
He was looking  
forward to his  
new born son. His  
seat-belt was not  
fastened.



There are enough angry faces on the road.

Drive friendly.



Πάν. Θυρίδα 436, 54124 Θεσσαλονίκη, Ελλάδα  
T: +30 2310 995835  
Φ: +30 2310 995789  
[mpitsiav@civil.auth.gr](mailto:mpitsiav@civil.auth.gr)

Εργαστήριο Συγκοινωνιακής  
Τεχνικής @ Web

