

Αξιολόγηση των δράσεων για την κυκλοφοριακή αγωγή και την εκπαίδευση οδηγών

Χρίστος Ταξιλάρης, Γεώργιος Μίντσης, Σωκράτης Μπάσμπας, Αντωνία Τσουκαλά

Τομέας Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων,

Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.
transp@edessa.topo.auth.gr

Περίληψη: Η ερευνητική ομάδα των Συγκοινωνιακών Έργων του Α.Π.Θ. συμμετείχε από το 1997 στις δράσεις που ανέπτυξε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (Υ.Μ.Ε.) με αντικείμενο τη υλοποίηση υποδομών, εκπαιδευτικού χαρακτήρα, στις οποίες είναι δυνατή η εφαρμογή προγραμμάτων κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας, στα πρότυπα αντίστοιχων κατασκευών σε χώρες της Ευρώπης. Ο σχεδιασμός των εν λόγω προγραμμάτων βασίστηκε στη δημιουργία ενός δικτύου στην χώρα, με κοινά χαρακτηριστικά σχεδιασμού /κατασκευής και λειτουργίας, προκειμένου να διασφαλιστεί το ενιαίο πλαίσιο διαχείρισης των υποδομών αυτών και η καθολική και κοινότροπη εφαρμογή των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων. Η συμβολή της ερευνητικής ομάδας στη διάρκεια υλοποίησης των προγραμμάτων του Υ.Μ.Ε. σχετίζεται με την παροχή τεχνικής υποστήριξης σε ζητήματα σχεδιασμού και κατασκευής των υποδομών, στην κατάρτιση των βασικών αρχών και κατευθύνσεων οργάνωσης των μονάδων, στη σύνταξη εκπαιδευτικών εγχειριδίων για τον καθορισμό των εκπαιδευτικών διαδικασιών στους χώρους αυτούς καθώς και στην κατάρτιση του προσωπικού που επιφορτίστηκε με τη διαχείρισή τους. Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας αφορά στην αποτίμηση και αξιολόγηση του βαθμού εφαρμογής και αποτελεσματικότητας των εν λόγω προγραμμάτων του Υ.Μ.Ε., μετά την παρέλευση δέκα (10) και πλέον ετών από την έναρξη υλοποίησής τους.

1. Εισαγωγή

Στα τέλη της δεκαετίας του '90 το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (Υ.Μ.Ε.) συγκρότησε το Εθνικό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας, υιοθετώντας το πλαίσιο των προτάσεων του Στρατηγικού Σχεδίου για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας 2001 – 2005, συμπεριλαμβάνοντας δράσεις που σχετιζόταν με τη θεματική ενότητα “Ασφάλεια του χρήστη της οδού και ασφαλή οχήματα”, και δη, με τη βελτίωση της εκπαίδευσης αναφορικά με το ζήτημα της οδικής ασφάλειας. Σε αυτό το πλαίσιο αποφασίστηκε η αξιοποίηση του ερευνητικού έργου με τίτλο: “*Προσδιορισμός δομικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής και Εξεταστικών Κέντρων Υποψηφίων Οδηγών*” σε επίπεδο εφαρμογής, επιχειρώντας τη δημιουργία μονάδων που να παρέχουν κυκλοφοριακή διαπαι-

δαγώγηση και εκπαίδευση στην οδική ασφάλεια, με τη χρήση της υποδομής τους. Αποτέλεσμα του ερευνητικού έργου ήταν τα πρότυπα σχέδια Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής (Π.Κ.Α.) και Κέντρου Εξέτασης και Εκπαίδευσης Υποψηφίων Οδηγών (Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.), που, εν συνεχεία, μετεξελίχθηκε σε Πίστα Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (Π.Ε.Υ.Ο.).

Αμφότερα τα πλάνα εφαρμογής των προγραμμάτων, τόσο των Π.Κ.Α. όσο και των Π.Ε.Υ.Ο., αφορούν κέντρα εκπαιδευτικού χαρακτήρα, ο σχεδιασμός των οποίων βασίζεται στα πρότυπα σχέδια (προδιαγραφές), μέσα από τα οποία απορρέουν τα βασικά στοιχεία υποδομής, που συνιστούν το κοινό πλαίσιο του συνόλου των μονάδων που υλοποιήθηκαν. Βασικό χαρακτηριστικό των σχεδιαστικών επιλογών των εν λόγω εκπαιδευτικών χώρων είναι η κατασκευή τους με τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η «κλειστού τύπου» λειτουργία (ειδικά κατασκευασμένη και προστατευμένη υποδομή), συνιστώντας αυτόνομες εκπαιδευτικές μονάδες, που παρέχουν συγκεκριμένο έργο στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης. Κοινό στοιχείο των προγραμμάτων υλοποίησης αμφοτέρων των εκπαιδευτικών μονάδων αποτελεί ο τρόπος χρηματοδότησης (κεντρική διοίκηση – Υ.Μ.Ε.) καθώς και η προσπάθεια γεωγραφικής κάλυψης της Επικράτειας, διαμέσου της συνεργασίας φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Δήμοι, Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις).

Η εφαρμογή των προγραμμάτων βασίζεται σε προσαρμογή στους διατιθέμενους χώρους του πρότυπου σχεδίου (σχεδιαστική προδιαγραφή) της εκπαιδευτικής μονάδας (Π.Κ.Α., Π.Ε.Υ.Ο.), με τρόπο ώστε να ενσωματώνεται το σύνολο των δομικών στοιχείων που συνθέτουν το αρχικό πλάνο. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται το κοινό πλαίσιο σχεδιασμού και λειτουργίας όλων των εκπαιδευτικών κέντρων, επιτρέποντας την κατάρτιση και την εφαρμογή ενιαίων προγραμμάτων κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης (κυκλοφοριακή αγωγή νέων, εκπαίδευση-εξέταση υποψηφίων οδηγών).

Τα προγράμματα των Π.Κ.Α. και των Π.Ε.Υ.Ο. αποτέλεσαν αντικείμενο σειράς περαιτέρω ερευνητικών έργων έως και το 2008 με ανάδοχο την ερευνητική ομάδα Συγκοινωνιακών Έργων του ΤΑΤΜ-ΑΠΘ, που επιφορτίστηκε με την τεχνική υποστήριξή τους.

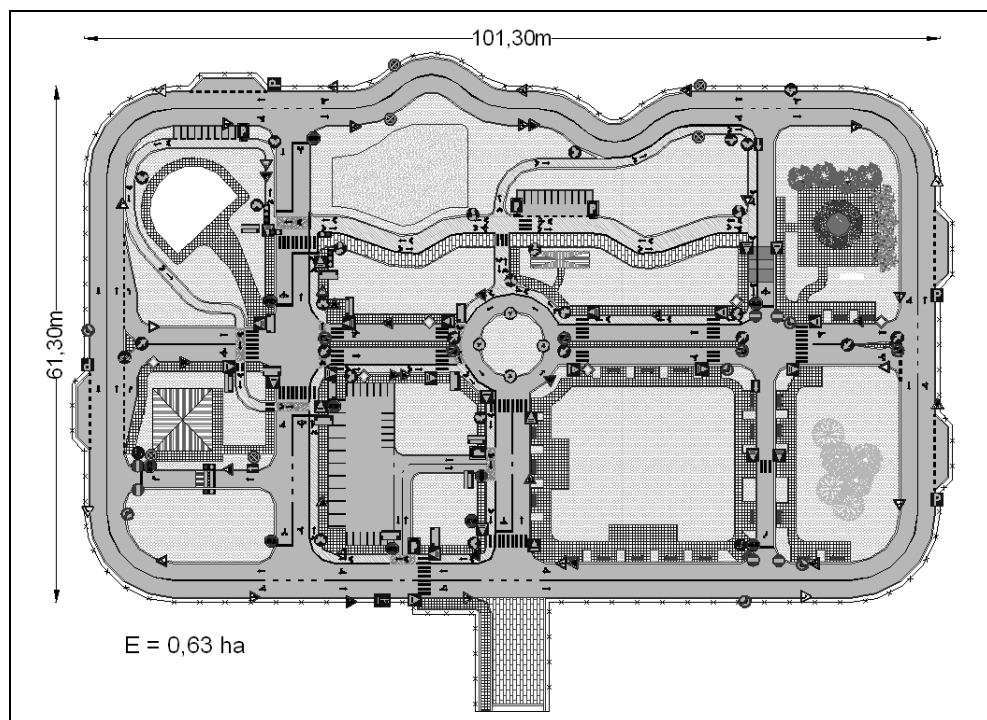
2. Παρουσίαση των δράσεων του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών

2.1. Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής

Το πρόγραμμα κατασκευής και λειτουργίας Π.Κ.Α. αφορά στη δημιουργία μονάδων κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης με φορείς υλοποίησης τους Ο.Τ.Α., που επιλέχθηκαν με πληθυσμιακά και γεωγραφικά κριτήρια. Οι Ο.Τ.Α. είναι επιφορτισμένοι με το σχεδιασμό και την κατασκευή του Π.Κ.Α. με τρόπο συμβατό με το

πρότυπο σχέδιο (master plan) Π.Κ.Α. καθώς και με τη λειτουργία του, στη βάση ενός ενιαίου πλαισίου οργάνωσης και διαχείρισης.

Η κύρια ομάδα στόχευσης των Π.Κ.Α. είναι οι νέοι ηλικίας 7 έως 12 ετών (μαθητές Δημοτικής Εκπαίδευσης), που βρίσκονται σε στάδιο διάπλασης του χαρακτήρα τους, με αποτέλεσμα η διαπαιδαγώγησή τους σε ζητήματα που άπτονται της κυκλοφορίας και της ασφάλειας στην οδό, να παρουσιάζει αυξημένο βαθμό αφομοίωσης και αποδοχής. Σκοπός των Π.Κ.Α. είναι η δημιουργία ενός εκπαιδευτικού περιβάλλοντος, που ομοιάζει με τυπικό οδικό δίκτυο μίας πόλης υπό κατάλληλη σμίκρυνση, όπου είναι δυνατή η διδασκαλία κυκλοφοριακής αγωγής, στα πρότυπα της βιωματικής μάθησης, μεθοδολογία που ακολουθείται σε αντίστοιχα εκπαιδευτικά προγράμματα σε χώρες του εξωτερικού (www.imtt.pt, www.aisico.it, New York City Department of Transportation, 2008). Στα κύρια οδικά στοιχεία ενός Π.Κ.Α. περιλαμβάνονται περιφερειακός δακτύλιος με χαρακτηριστικά περιαστικής οδού, αστικού τύπου οδικό δίκτυο με πεζοδρόμια, διαβάσεις πεζών, ισόπεδους κόμβους (με ή χωρίς νησίδες διαχωρισμού), φωτεινούς σηματοδότες, αλλά και ποδηλατικό δίκτυο, πεζόδρομο, κ.λπ. Η υποδομή πλαισιώνεται και από την κατάλληλη κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση (Σχήμα 1). Τέλος, τη φυσική υποδομή του Π.Κ.Α. συνοδεύει τροχαίο υλικό, που συνίσταται από ποδήλατα και ηλεκτρο-



Σχήμα 1. Κάτοψη Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής (Π.Κ.Α.)

κίνητα αυτοκινητάκια, με τον απαραίτητο συνοδευτικό εξοπλισμό (κράνη, γιλέκα κ.λπ.).

Η ερευνητική ομάδα του ΤΑΤΜ-ΑΠΘ, ως Τεχνικός Σύμβουλος του Υ.Μ.Ε., συνέδραμε στην εφαρμογή του προγράμματος μέσω πληθώρας υποστηρικτικών δράσεων, μεταξύ των οποίων είναι η σύνταξη του Σχεδίου Οργάνωσης και Λειτουργίας των Π.Κ.Α. (βασικές αρχές και κατευθύνσεις του κοινού πλαισίου διαχείρισης των Π.Κ.Α.), η κατάρτιση κατάλληλου εκπαιδευτικού υλικού, προκειμένου να προσδιοριστεί και να υποστηριχθεί η εκπαιδευτική διαδικασία στο Π.Κ.Α. (Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής) καθώς και η παρακολούθηση και η αξιολόγηση του συνολικού έργου των Π.Κ.Α.

Έως σήμερα έχουν κατασκευαστεί εκατό (100) Π.Κ.Α. σε ισάριθμους Ο.Τ.Α. της χώρας, ενώ το καλοκαίρι του 2008 έχει εκκινήσει νέο πρόγραμμα με τη συμμετοχή τριάντα έξι (36) νέων Ο.Τ.Α., επιχειρώντας την αποτελεσματικότερη διασπορά Π.Κ.Α. με γεωγραφικά και πληθυσμιακά κριτήρια. Σύμφωνα με στοιχεία που έχει συγκεντρώσει η ερευνητική ομάδα (Ταξιλάρης, 2009) εκτιμάται ότι 58 Π.Κ.Α. έχουν εκκινήσει τη δραστηριοποίησή τους, εκ των οποίων 30 λειτουργούν με τρόπο συστηματικό και μεθοδικό, ενώ τα 28 παρουσιάζουν μία περισσότερο περιστασιακή λειτουργία.

2.2. Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής

Ο Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής (Μίντσης, 2009), αποτέλεσμα διεπιστημονικής συνεργασίας της ερευνητικής ομάδας του Τ.Α.Τ.Μ.-Α.Π.Θ. με επιστήμονες διαφόρων ειδικοτήτων, στοχεύει στην υποβοήθηση της εκπαιδευτικής διαδικασίας που επιτελείται στα Π.Κ.Α., συνιστώντας ένα εκπαιδευτικό εγχειρίδιο, που απευθύνεται στους λειτουργούς του Π.Κ.Α., που είναι επιφορτισμένοι με το εκπαιδευτικό έργο (“εκπαιδευτές”). Πρόκειται για ολοκληρωμένο εκπαιδευτικό υλικό (kit pédagogique), το οποίο περιλαμβάνει το κυρίως τεύχος και το συνοδευτικό υλικό. Στο κυρίως τεύχος προσδιορίζεται και περιγράφεται με σαφήνεια η προτεινόμενη εκπαιδευτική διαδικασία, η οποία αφορά μαθητές Δημοτικού Σχολείου (Α΄ έως Στ΄ Δημοτικού), που επισκέπτονται το Π.Κ.Α. με τη σχολική τους τάξη. Επίσης αναφέρεται ο τρόπος οργάνωσης και διενέργειας του εκπαιδευτικού έργου, μέσα από κατάλληλες οδηγίες, κατευθύνσεις και υποδείξεις προς τον εκπαιδευτή. Παράλληλα παρέχονται οι απαιτούμενες πληροφορίες και γνώσεις, που διασφαλίζουν το θεωρητικό υπόβαθρο του εκπαιδευτή σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης και κυκλοφορίας. Ο σχεδιασμός και η δόμηση του κυρίως τεύχους οργανώθηκε κυρίως βάσει ξενόγλωσσου εκπαιδευτικού υλικού κυκλοφοριακής αγωγής (Renault, 2002), κατόπιν τροποποίησης και προσαρμογής στις ανάγκες του εκπαιδευτικού έργου που επιτελείται στα Π.Κ.Α.

Πέραν του κυρίως τεύχους, το υλικό περιλαμβάνει “Φύλλο αξιολόγησης εκπαιδευτή”, στο οποίο ο εκπαιδευτής συμπληρώνει στοιχεία σχετικά με την ταυτότητα της

εκπαιδευτικής διαδικασίας και ταυτόχρονα αξιολογεί την επίδοση του τμήματος των μαθητών και αποτιμά το δικό του εκπαιδευτικό έργο. Επιπροσθέτως υπάρχει “Φύλλο αξιολόγησης μαθητών”, δηλαδή δίφυλλο εικονογραφημένων ερωτήσεων και ασκήσεων, τις οποίες κάθε μαθητής καλείται να επιλύσει για την αξιολόγηση της αποκτηθείσας θεωρητικής του γνώσης. Η ενεργή συμμετοχή των μαθητών στην εκπαιδευτική διαδικασία επιβραβεύεται, αλλά και πιστοποιείται με το “Δίπλωμα Κυκλοφοριακής Αγωγής” (που περιλαμβάνεται στο συνολικό υλικό), το οποίο επιδίδεται σε κάθε μαθητή, με την αποχώρησή του από το Π.Κ.Α.

Το Υ.Μ.Ε. επιλήφθηκε την ανατύπωση και τη διανομή του Οδηγού σε όλα τα κατασκευασμένα Π.Κ.Α. της χώρας και παράλληλα αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα του, σε ελεύθερη διάθεση. Επιπροσθέτως, υπό την αιγίδα του Υπουργείου, διεξήχθησαν επιμορφωτικά σεμινάρια (Ιούνιος 2008) από την ερευνητική ομάδα Συγκοινωνιακών Έργων του Τ.Α.Τ.Μ.-Α.Π.Θ. με αντικείμενο την προτεινόμενη εκπαιδευτική διαδικασία, αλλά και τον τρόπο χρήσης του Οδηγού σε 105 εκπαιδευτές Π.Κ.Α. 36 Δήμων της χώρας.

Η περιγραφόμενη εκπαιδευτική διαδικασία βασίζεται στο πρότυπο της βιωματικής μάθησης, επιδιώκοντας την πρακτική εκπαίδευση των μαθητών στους κανόνες της ασφαλούς μετακίνησης, πρωτίστως των πεζών, των ποδηλατών και των επιβατών οχημάτων, δηλαδή των κατηγοριών των χρηστών του συστήματος μετακινήσεων, που σχετίζονται άμεσα με την ηλικιακή ομάδα – στόχο του Π.Κ.Α. και, δευτερευόντως, των οδηγών οχημάτων.

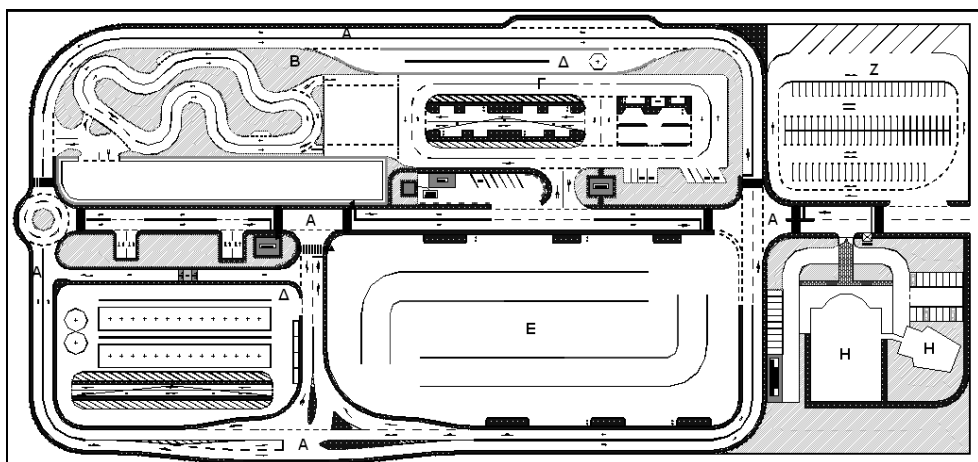
Η εκπαιδευτική διαδικασία συγκροτείται από πέντε επιμέρους στάδια, που οδηγούν τους εκπαιδευόμενους από τη θεωρητική κατάρτιση στα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας και την πρακτική εκπαίδευση στους κυριότερους κανόνες ασφαλούς κίνησης πεζών ή/και οχημάτων, στην πρακτική εξάσκηση μέσα στην υποδομή του Π.Κ.Α. και τέλος στην αξιολόγηση. Η προτεινόμενη εκπαιδευτική διαδικασία χαρακτηρίζεται από ευελιξία, καθώς δύναται και ταυτοχρόνως απαιτείται, να προσαρμοστεί καταλλήλως βάσει της ηλικίας των μαθητών, της αντιληπτικής τους ικανότητας, του γνωστικού τους επιπέδου, αλλά και σύμφωνα με τη μορφή, τα δομικά στοιχεία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε Π.Κ.Α.

Σημαντικό στοιχείο της εκπαιδευτικής διαδικασίας είναι η αντιπαράθεση μεταξύ των θεωρητικών κανόνων κυκλοφορίας και των συνθηκών που επικρατούν ορισμένες φορές στο πραγματικό οδικό δίκτυο και αντιτίθενται στους κανόνες σωστής οδικής συμπεριφοράς. Ο εκπαιδευτής διδάσκει μεν τους ενδεδειγμένους κανόνες κυκλοφορίας αλλά ταυτόχρονα αναφέρεται και στις πραγματικές συνθήκες, υποδεικνύοντας παράλληλα τις κατάλληλες αντιδράσεις και ενέργειες από μέρους των μαθητών, σε αντίστοιχες περιπτώσεις. Στόχος είναι δηλαδή και η απόκτηση σωστής κυκλοφοριακής συνείδησης και συμπεριφοράς, αλλά ταυτοχρόνως και η ικανότητα μετακίνησης των παιδιών με ασφάλεια στις καθημερινές τους μετακινήσεις.

2.3. Πίστες Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών

Η υλοποίηση υποδομών που σχετίζονται με διαδικασίες εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων (και τακτικών) οδηγών, αποτέλεσαν προτεραιότητα του Υ.Μ.Ε., στο πλαίσιο αξιοποίησης του πρότυπου σχεδίου Κέντρου Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.). Η εφαρμογή του προγράμματος εγκατάστασης μονάδων Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. παρουσίασε κοινά στοιχεία με τη Δράση κατασκευής και λειτουργίας Π.Κ.Α.: Η εφαρμογή του προγράμματος βασίστηκε στη συμμετοχή φορέων Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις) που εκδήλωσαν σχετικό ενδιαφέρον και στην αξιοποίηση του πρότυπου σχεδίου Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. που συντάχθηκε από την ερευνητική ομάδα του Τ.Α.Τ.Μ.-Α.Π.Θ., αποτελώντας σχεδιαστική προδιαγραφή για την υλοποίηση των επιμέρους μονάδων (Μίντσης 2005).

Το Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. συνιστά ένα οδικό δίκτυο αστικού και περιαστικού τύπου, που αναπτύσσεται σε κλειστό χώρο, περιλαμβάνοντας αντιπροσωπευτικά στοιχεία οδικής υποδομής. Ο σχεδιασμός του χώρου έχει πραγματοποιηθεί με γνώμονα την ενσωμάτωση των δομικών στοιχείων που επιτρέπουν τη διενέργεια εκπαιδευτικών και εξεταστικών διαδικασιών για την απόκτηση άδειας οδήγησης, σε εναρμόνιση με τη σχετική νομοθεσία της χώρας (Προεδρικό Διάταγμα, 1996). Επιπλέον, η οδική υποδομή παρέχει τη δυνατότητα διεξαγωγής εκπαιδευτικών προγραμμάτων με αποδέκτες τακτικούς οδηγούς, με κυρίαρχο στοιχείο την ασφαλή οδήγηση. Στο Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. περιλαμβάνονται Οδικό δίκτυο (Α), Πεδίο ελιγμών επιβατικών αυτοκινήτων και μηχανοκίνητων δικύκλων (Β), Πεδίο ελιγμών και στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων (Γ), Πεδίο ελιγμών μηχανοκίνητων δικύκλων (Δ), Πεδίο ελιγμών και στάθμευσης βαρέων οχημάτων (φορτηγών και λεωφορείων) (Ε) (Σχήμα 2). Τέλος, εντός του λειτουργικού χώρου του Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. έχει προβλεφθεί η εγκατάσταση κατάλληλης κτιριακής υποδομής, όπου είναι δυνατή η διεξαγωγή διαδι-



Σχήμα 2. Κάτοψη Κέντρου Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.)

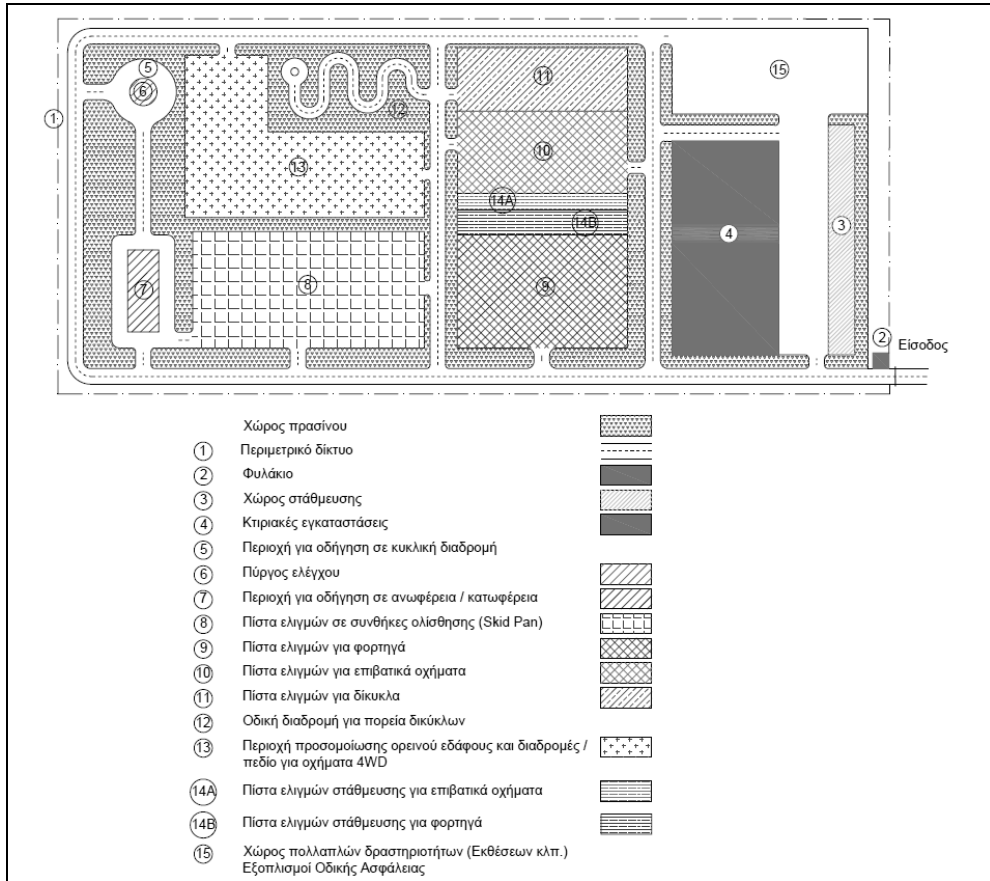
κασιών θεωρητικής εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών (καθώς και άλλων συναφών δράσεων) σε συνδυασμό με τη διοίκηση του Κέντρου.

Η συνδρομή της ερευνητικής ομάδας του Τ.Α.Τ.Μ.-Α.Π.Θ. σε ό,τι αφορά την τεχνική υποστήριξη των συμμετεχόντων φορέων περιελάμβανε, μεταξύ άλλων, τον έλεγχο καταλληλότητας και νομιμότητας του χώρου εγκατάστασης του Κ.Ε.Ε.Υ.Ο., την προσαρμογή του πρότυπου σχεδίου Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. στη διατιθέμενη έκταση κ.λπ.

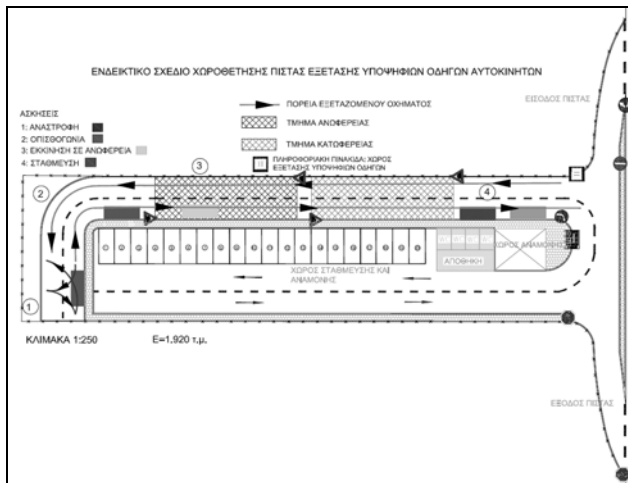
Η υλοποίηση του προγράμματος ξεκίνησε το 2003 σε πιλοτικό επίπεδο, με τη συμμετοχή οκτώ (8) Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων που εκδήλωσαν ενδιαφέρον και επιλέχθηκαν με κριτήρια ωριμότητας κυρίως (ύπαρξη κατάλληλης έκτασης για την εγκατάσταση Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.). Έως τις αρχές του 2004 είχαν αποπερατωθεί οι μελέτες εφαρμογής δύο (2) Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων (Αιτωλοακαρνανίας και Ηρακλείου) ενώ μία (1) βρισκόταν σε στάδιο εκπόνησης (Λάρισας).

Τον Απρίλιο του 2004 ανεστάλη η πορεία του προγράμματος κατασκευής των Κ.Ε.Ε.Υ.Ο., με συνέπεια τη διαφοροποίηση του αντικειμένου του ερευνητικού έργου, σε συμφωνία με το Υ.Μ.Ε., προς την κατεύθυνση συγκρότησης ολοκληρωμένου πλάνου σχεδιασμού και λειτουργίας ενός Κέντρου Οδικής Ασφάλειας (Κ.Ο.Α.) (2005), στα πρότυπα αντίστοιχων μονάδων πολλών ευρωπαϊκών χωρών. Η τελική πρόταση υποβλήθηκε το Φθινόπωρο του 2006 από την ερευνητική ομάδα στο Υ.Μ.Ε. Η οδική υποδομή ενός Κ.Ο.Α. παρέχει τη δυνατότητα διενέργειας εκπαιδευτικών δράσεων οδικής ασφάλειας, σε ένα ευρύτερο φάσμα σε σχέση με το Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. Το προτεινόμενο Κ.Ο.Α. περιελάμβανε, πέρα από την πίστα διεξαγωγής δοκιμασιών για την εκπαίδευση και εξέταση υποψηφίων οδηγών (φυσικός σχεδιασμός του Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.) επιπρόσθετα πεδία, όπως πεδίο για ελιγμούς σε συνθήκες ολίσθησης (Skid Pan), περιοχή για οδήγηση σε κυκλική διαδρομή, περιοχή για οδήγηση σε ανωφέρεια και κατωφέρεια, οδική διαδρομή για πορεία δικύκλων, διαδρομές (Road Circuit) για πορεία οχημάτων υπό κανονικές και απρόβλεπτες συνθήκες, περιοχή προσομοίωσης ορεινού εδάφους & διαδρομές/πεδίο (πίστα) για οχήματα 4WD, κ.ά. (Σχήμα 3).

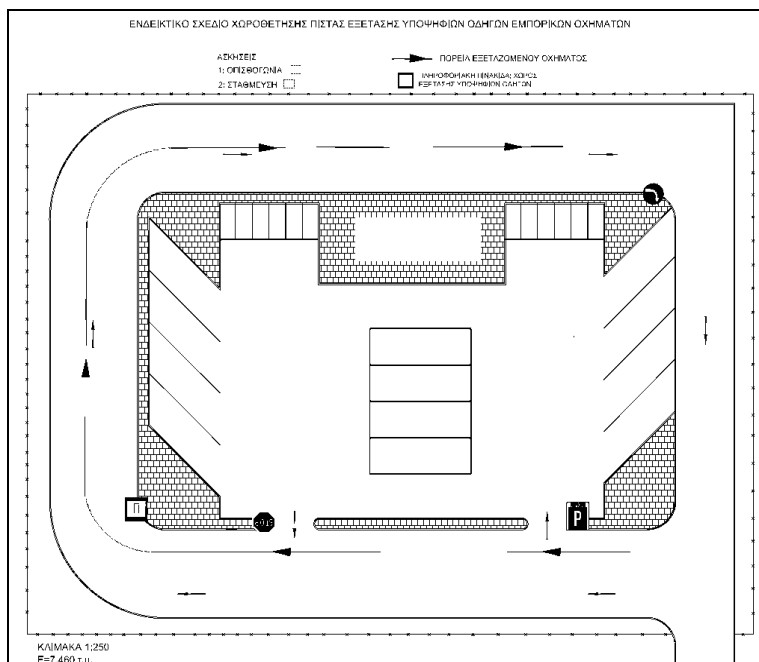
Παράλληλα, μετά από σχετικό αίτημα του Υ.Μ.Ε., η ερευνητική ομάδα προχώρησε στο σχεδιασμό ενός μοναδιαίου οδικού διαδρόμου, που περιελάμβανε τα απαραίτητα στοιχεία ούτως ώστε να καθίσταται δυνατή η διεξαγωγή συγκεκριμένων δοκιμασιών της εξεταστικής διαδικασίας για την απόκτηση άδειας οδήγησης επιβατικού οχήματος (Σχήμα 4). Πρόκειται για την άσκηση οπισθογωνίας, την άσκηση αναστροφής καθώς και τη στάθμευση παράλληλα με το κράσπεδο. Επιπροσθέτως, συμπεριλήφθηκε τμήμα ανωφέρειας, προκειμένου να μπορεί να διενεργηθεί η δοκιμασία της εκκίνησης του οχήματος σε ανηφορικό οδικό τμήμα. Συμπληρωματικά, σχεδιάστηκε και αντίστοιχο πεδίο για τα εμπορικά οχήματα (Σχήμα 5). Οι εν λόγω μοναδιαίοι διάδρομοι αποτέλεσαν τη βάση για το σχεδιασμό χώρων διεξαγωγής εξεταστικών δοκιμασιών, για την απόκτηση αδειών οδήγησης επιβατικών και εμπορικών οχημάτων (Πίστες Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών – Π.Ε.Υ.Ο.).



Σχήμα 3. Ενδεικτικός φυσικός σχεδιασμός Κέντρου Οδικής Ασφάλειας (Κ.Ο.Α.)



Σχήμα 4: Μοναδιαίος διάδρομος εξέτασης οδηγών επιβατικών οχημάτων



Σχήμα 5. Μοναδιαίος διάδρομος εξέτασης οδηγών εμπορικών οχημάτων

Το Υ.Μ.Ε. προχώρησε στην υλοποίηση δικτύου Π.Ε.Υ.Ο., με συμμετέχοντες φορείς τις Νομαρχιακές Αυτοδιοικήσεις που δήλωσαν ανάλογο ενδιαφέρον (2006 – 2010), σε πλήρη αντιστοιχία με το πρόγραμμα κατασκευής και λειτουργίας Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. (2003). Η διαδικασία που ακολουθήθηκε είναι πανομοιότυπη με το προαναφερθέν πρόγραμμα: έλεγχος καταλληλότητας και νομιμότητας του προτεινόμενου χώρου και προσαρμογή των μοναδιαίων διαδρόμων στην έκταση που διατίθεται από την εκάστοτε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση. Επιπροσθέτως, υπήρχε μέριμνα για το σχεδιασμό του εσωτερικού οδικού δικτύου του χώρου και των χώρων στάθμευσης, προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι μετακινήσεις των χρηστών. Τέλος, προκειμένου να διασφαλιστούν οι βέλτιστες συνθήκες εύρυθμης λειτουργίας του χώρου προβλέπεται η προσθήκη κτιριακών εγκαταστάσεων (χώρος γραφείου, αποθήκη, χώροι υγιεινής). Η σύνθεση των επιμέρους χώρων (αριθμός μοναδιαίων διαδρόμων) πραγματοποιούνταν με γνώμονα την έκταση του διατιθεμένου χώρου καθώς και τον ετήσιο αριθμό εξεταζόμενων υποψήφιων οδηγών βάσει στοιχείων της οικείας Διεύθυνσης Μεταφορών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ενέργειες που ανατέθηκαν από το Υ.Μ.Ε. στην ερευνητική ομάδα του Τ.Α.Τ.Μ.-Α.Π.Θ. (2006 – 2009). Στην χρονική περίοδο 2006 – 2010 συντάχθηκαν οι μελέτες σχεδιασμού δεκατεσσάρων (14) χώρων, εκ των οποίων οι έξι (6) ολοκληρώθηκαν κατασκευαστικά και είναι σε θέση να λειτουργήσουν (2009 – 2010). Σημειώνεται ότι κανένας χώρος Π.Ε.Υ.Ο. δεν έχει ξεκινήσει τη συστηματική λειτουργία του έως σήμερα, δεδομένης της απουσίας σχετικού θεσμικού πλαισίου στη χώρα.

3. Αξιολόγηση των δράσεων των ερευνητικών έργων

3.1. Αξιολόγηση των Π.Κ.Α.

3.1.1. Κριτική προσέγγιση – Απόψεις της ερευνητικής ομάδας

Η σειρά των προγραμμάτων των Π.Κ.Α. με τις εμπειρεχόμενες δράσεις τους κρίνεται από την ερευνητική ομάδα ΤΑΤΜ-ΑΠΘ πολύ σημαντική με ιδιαίτερα θετική συνεισφορά και συμβολή στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη χώρα μας. Η κυκλοφοριακή αγωγή δεν βρίσκεται μεταξύ των υποχρεωτικών διδασκόμενων αντικειμένων στο πρόγραμμα της σχολικής εκπαίδευσης (Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση) στην Ελλάδα (Ταξιλιτάρης, 2005), έχοντας ενταχθεί μόνον στο σχολικό πρόγραμμα στο πλαίσιο των μαθημάτων της Αγωγής Υγείας (1996). Ως εκ τούτου καθίσταται σαφές ότι τα Π.Κ.Α. είναι ουσιαστικά ο μοναδικός τρόπος κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης διαμέσου δημόσιας και θεσμοθετημένης δράσης. Ο σημαντικός αυτός ρόλος των Π.Κ.Α. αποδυναμώνεται από τη ελλιπή ενημέρωση των πολιτών ως προς το ρόλο τους, οδηγώντας σε εσφαλμένη θεώρηση αναφορικά με το σκοπό τους. Ευρέως διαδεδομένη είναι η άποψη ότι τα Π.Κ.Α. προορίζονται για την εκπαίδευση των παιδιών στην οδήγηση μηχανοκίνητων οχημάτων, παραπλάνηση στην οποία συμβάλλει και η γενικότερη ελλιπής αντίληψη των πολιτών σε ζητήματα κινητικότητας.

Κυρίαρχο στοιχείο της συγκρότησης των εκπαιδευτικών προγραμμάτων αποτελεί ο σχεδιασμός των Π.Κ.Α., που απορρέει από το πρότυπο σχέδιο, που εγκρίθηκε από το Υ.Μ.Ε. βάσει της πρότασης του Α.Π.Θ. Τα φυσικά δομικά του στοιχεία συνθέτουν ένα οδικό αστικό περιβάλλον σε σμίκρυνση (προσεγγιστική κλίμακα 1:1), κατάλληλο για την κυκλοφοριακή διαπαιδαγώγηση με πρακτική εξάσκηση, στηριζόμενη δηλαδή στο πρότυπο της βιωματικής μάθησης, μέθοδο άλλωστε ενδεικνυόμενη διεθνώς για διδασκαλία σε τέτοιου τύπου ειδικά κατασκευασμένες και προστατευμένες υπαίθριες υποδομές (O.C.D.E., 1990).

Υπάρχουν όμως επικριτές του σχεδιασμού του Π.Κ.Α., οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η κυκλοφοριακή διαπαιδαγώγηση δεν είναι αποτελεσματική όταν πραγματοποιείται σε προστατευμένο περιβάλλον, διότι τα παιδιά δεν αντιμετωπίζουν τις συνθήκες και τους κινδύνους που επικρατούν στο πραγματικό οδικό δίκτυο και δεν μαθαίνουν τον τρόπο να τους αντιμετωπίσουν. Στην άποψη αυτή αντιπαρατίθεται η μεθοδολογία της προτεινόμενης εκπαιδευτικής διαδικασίας των Π.Κ.Α., κατά την οποία οι μαθητές διδάσκονται τόσο τους σωστούς θεωρητικούς κανόνες, όσο και την αντιπαράθεσή τους με ενδεχόμενες λανθασμένες συνθήκες και συμπεριφορές στην πράξη, αντιβαίνουσες προς αυτούς, καθώς και τον τρόπο αντιμετώπισής τους.

Ο σχεδιασμός όλων των κατασκευασμένων Π.Κ.Α. βρίσκεται σε συμφωνία με το πρότυπο σχέδιο, όπως πιστοποιήθηκε τόσο από ελέγχους των μελετών εφαρμογής των Π.Κ.Α. όσο και από επιτόπια αυτοψία στα κατασκευασμένα Π.Κ.Α. Ακόμα και στις περιπτώσεις που ο διατιθέμενος χώρος για την κατασκευή του Π.Κ.Α. δεν

είχε τις κατάλληλες διαστάσεις για την ακριβή τοποθέτηση του πρότυπου σχεδίου, η αναγκαστική προσαρμογή του απαιτούσε τη διατήρηση των προδιαγραφών του πρότυπου και των κυριότερων απαραίτητων φυσικών οδικών στοιχείων του. Ο ενιαίος σχεδιασμός αποτελεί βασικό εχέγγυο για τη λειτουργία των Π.Κ.Α. υπό το πλαίσιο κοινών προσανατολισμών.

Ως προς το δίκτυο Π.Κ.Α. διαπιστώνεται ικανοποιητικός βαθμός κάλυψης των γεωγραφικών ενοτήτων της χώρας, με περιορισμένες εξαιρέσεις, επιτρέποντας σε σημαντικό ποσοστό του μαθητικού πληθυσμού να εξυπηρετηθεί από τις υφιστάμενες εκπαιδευτικές μονάδες, (όμοροι Δήμοι ή και όμοροι Νομοί). Το δίκτυο των Π.Κ.Α. στην Επικράτεια μπορεί να θεωρηθεί πλήρες, σε πρώτο επίπεδο, με σημειακές μόνο εξαιρέσεις, κυρίως στο νησιωτικό τμήμα της, που συνδυαζόμενη με την αντικειμενική δυσκολία συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των νησιών, καθιστά σημαντικά αποδυναμωμένη τη δυνατότητα επίσκεψης σε Π.Κ.Α. Σε δεύτερο επίπεδο, καθοριστικό παράγοντα περιορισμού της λειτουργικότητας του υπάρχοντος δικτύου της χώρας αποτελεί το μειωμένο ποσοστό των Π.Κ.Α. που επιδεικνύουν τακτική και οργανωμένη λειτουργία σε σχέση με το σύνολο των κατασκευασθέντων (λίγο μεγαλύτερο του 50%) (Ταξιλάρης, 2009).

Τέλος, πολύ ικανοποιητική είναι η υπαγωγή των, εν λειτουργία, Π.Κ.Α. στους πρωταρχικούς στόχους που έχουν τεθεί από το Υ.Μ.Ε., διατηρώντας τον εκπαιδευτικό χαρακτήρα των χώρων (επισκεψιμότητα Δημ. Σχολείων, εφαρμογή εκπαιδευτικών διαδικασιών με τις αρχές και κατευθύνσεις του Οδηγού Εκπαίδευσης). Η απουσία θεσμοθετημένου πλαισίου οργάνωσης και λειτουργίας των Π.Κ.Α. (αριθμός ελάχιστων εκπαιδευτών, ωράριο λειτουργίας, οικονομική ενίσχυση, συνεργαζόμενοι φορείς) δυσκολεύει τη σωστή λειτουργία αρκετών Π.Κ.Α., αλλά και δεν μπορεί να προσανατολίσει σωστά παρεκκλίνουσες ενέργειες.

3.1.2. Αξιολόγηση των Π.Κ.Α. βάσει αποτελεσμάτων έρευνας ερωτηματολογίου προς τους λειτουργούς τους

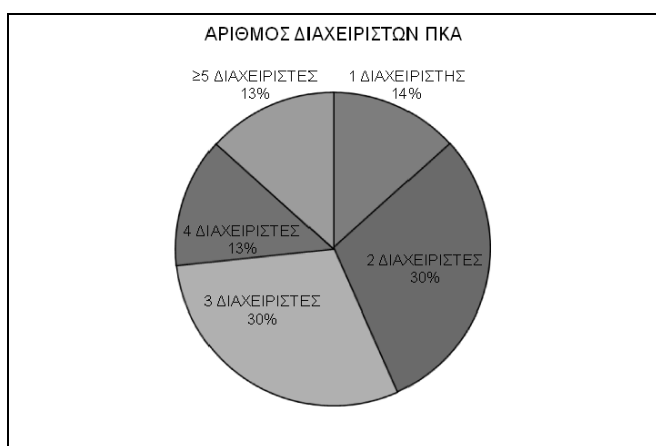
Η ερευνητική ομάδα του Α.Π.Θ., επιχειρώντας τη συνολική αξιολόγηση του προγράμματος κατασκευής και λειτουργίας Π.Κ.Α., διενήργησε έρευνα ερωτηματολογίου με αποδέκτες το σύνολο των συμμετεχόντων Ο.Τ.Α. (Ταξιλάρης, 2009). Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στο χρονικό διάστημα 2006 – 2007, κατά το οποίο το πρόγραμμα του Υ.Μ.Ε. βρισκόταν σε πλήρη εξέλιξη, επιδιώκοντας τη λήψη πληροφοριών για το σύνολο της προόδου του έργου, είτε πρόκειται για Π.Κ.Α. που υλοποιούνται (στάδιο σχεδιασμού ή κατασκευής) είτε πρόκειται για Π.Κ.Α. που κατασκευάστηκαν και βρίσκονται σε φάση λειτουργίας. Τα ερωτηματολόγια υποβλήθηκαν το 2006 σε 129 Ο.Τ.Α. (συνολικός αριθμός συμμετεχόντων) ταχυδρομικά, συνοδευόμενα από οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωσή τους. Συνολικά επιστράφηκαν σαράντα επτά (47) συμπληρωμένα ερωτηματολόγια, εκ των οποίων τα τριάντα τρία (33) αφορούσαν κατασκευασμένα Π.Κ.Α. που βρισκόταν, εν δυνάμει,

σε καθεστώς λειτουργίας, ενώ τα λοιπά δεκατέσσερα (14) υποβλήθηκαν από Ο.Τ.Α, τα Π.Κ.Α. των οποίων βρισκόταν σε στάδιο υλοποίησης. Τα εν λόγω δεδομένα συμπληρώθηκαν με αντίστοιχες πληροφορίες από ερωτηματολόγια που διανεμήθηκαν στο πλαίσιο διεξαγωγής σεμιναρίων κατάρτισης προσωπικού των Π.Κ.Α. (Αθήνα/ Θεσσαλονίκη 2008, Ηράκλειο 2009) προκειμένου να εμπλουτιστούν τα δεδομένα και να διευρυνθεί το δείγμα.

Η στατιστική επεξεργασία των πρωτογενών δεδομένων ακολούθησε τη μεθοδολογική προσέγγιση που υπαγορεύεται από το είδος των πληροφοριών, οι οποίες παρουσιάζουν περισσότερο ποιοτικά παρά αριθμητικά χαρακτηριστικά. Η ποσοτικοποίηση των δεδομένων επιδιώκει την εξαγωγή συμπερασμάτων για το πλήθος των μονάδων που ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένα πρότυπα λειτουργικότητας καθώς και για την ποσοστιαία κατανομή των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι Ο.Τ.Α. στη δραστηριοποίηση του Π.Κ.Α. Τα πλέον χαρακτηριστικά αποτελέσματα της έρευνας συνοψίζονται ακολούθως:

Διαχείριση Π.Κ.Α.

Τα χαρακτηριστικά της ομάδας που έχει αναλάβει τη διαχείριση του Π.Κ.Α. αποτελούν βασική παράμετρο που επιδρά στην οργάνωση και την αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του. Δεδομένης της απουσίας προδιαγραφών σε ό,τι αφορά τη σύνθεση των ομάδων Π.Κ.Α., (αριθμός μελών, τύπος ενασχόλησης - αποκλειστικής ή περιστασιακής), προκύπτουν επιμέρους μοντέλα που έχουν υιοθετηθεί από τους Ο.Τ.Α., που παρουσιάζουν ανάλογη διαφοροποίηση στο βαθμό λειτουργικότητας του προγράμματος εκπαίδευσης στα Π.Κ.Α. Ουσιαστικός παράγοντας που καθορίζει τον τύπο των ομάδων διαχείρισης είναι το πλήθος των μελών τους. Στο Σχήμα 6 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα αναφορικά με τη σύνθεση της ομάδας διαχείρισης του Π.Κ.Α. (αριθμός μελών). Η συντριπτική πλειοψηφία των Π.Κ.Α. λειτουργούν με ομάδες διαχείρισης δύο και τριών ατόμων (61%). Επίσης από τις



Σχήμα 6: Αριθμός διαχειριστών Π.Κ.Α.

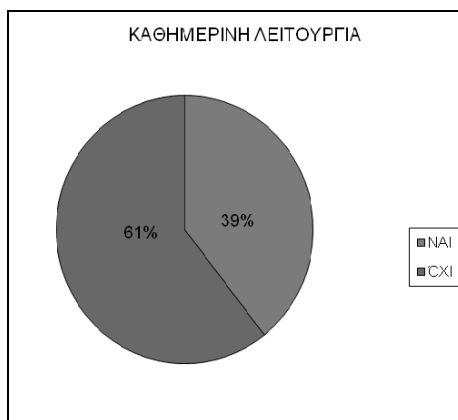
σχετικές απαντήσεις διεξάγεται ότι το 36% των Ο.Τ.Α. απασχολεί το προσωπικό του αποκλειστικά στο Π.Κ.Α.

Στοιχεία Οργάνωσης των Π.Κ.Α.

Αναφορικά με την οργάνωση και λειτουργία των Π.Κ.Α. τα ερωτηματολόγια περιλάμβαναν σειρά ερωτημάτων που επεδίωκαν την κατανόηση του καθεστώτος διαχείρισης των Π.Κ.Α., με τον προσδιορισμό των βασικών παραμέτρων που διέπουν την εν λόγω δραστηριότητα (ωράριο λειτουργίας, περίοδος λειτουργίας, ύπαρξη τακτικού προγράμματος επισκεψιμότητας, κ.λπ.). Η πλειοψηφία των Π.Κ.Α. παρουσιάζει στοιχεία οργανωμένης και τακτικής, με χρονικούς όρους, λειτουργίας. Το 82% των Ο.Τ.Α. υποδέχεται σχολικές τάξεις στο Π.Κ.Α. που διαπαιδαγωγούνται στην ορθή κυκλοφοριακή συμπεριφορά εφαρμόζοντας προκαθορισμένα εκπαιδευτικά προγράμματα, με τρόπο μεθοδικό και οργανωμένο (Σχήμα 7). Σε ό,τι αφορά στο εβδομαδιαίο ωράριο διαφαίνεται ότι το 61% έχει υιοθετήσει καθημερινή δραστηριοποίηση του Π.Κ.Α., υλοποιώντας το μέγιστο δυνατό χρονικό εύρος λειτουργίας (Σχήμα 8).



Σχήμα 7. Εφαρμογή τακτικού προγράμματος επισκέψεων στο Π.Κ.Α.



Σχήμα 8. Εφαρμογής καθημερινής λειτουργίας του Π.Κ.Α.

Επισκεψιμότητα των Π.Κ.Α.

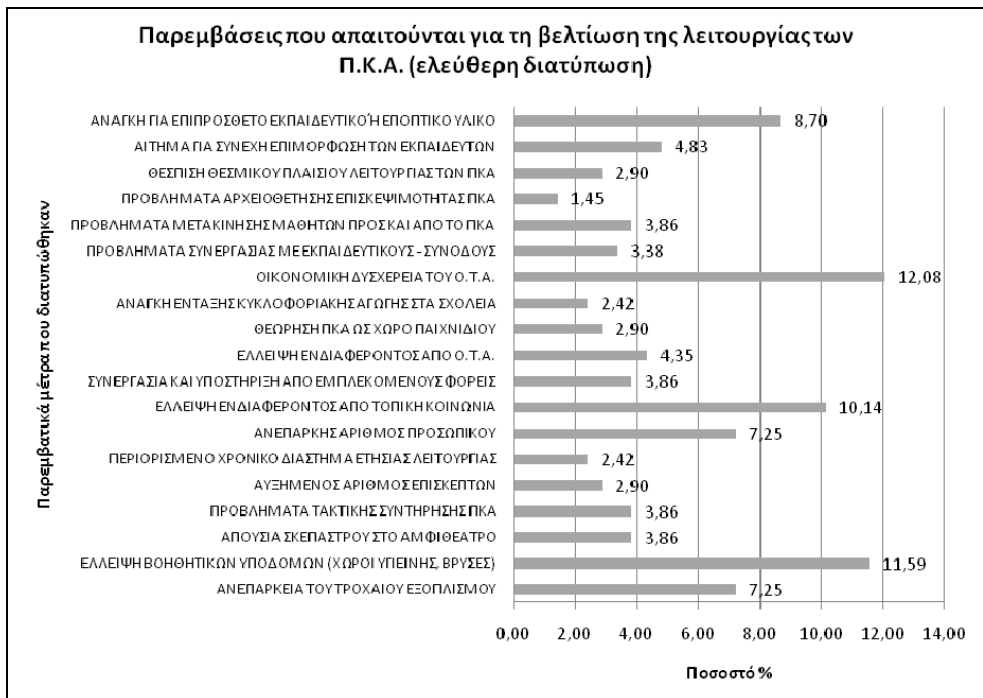
Οι πληροφορίες σχετικά με το πλήθος των σχολείων που έχουν επισκεφθεί το Π.Κ.Α. είναι καθοριστικές για την αξιολόγηση του προγράμματος, αφού προσδιορίζουν το βαθμό αποτελεσματικότητας και αποδοτικότητάς του. Βασική παράμετρος που πρέπει να συνεκτιμηθεί είναι το χρονικό διάστημα που έχει μεσολαβήσει από την έναρξη της λειτουργίας του Π.Κ.Α., επιχειρώντας τον καθορισμό της μέσης τιμής των επισκέψεων σχολείων ανά έτος λειτουργίας του Π.Κ.Α., ώστε τα μεγέθη να είναι συγκρίσιμα. Από την κατανομή των δηλωθέντων επισκέψεων σε κάθε Π.Κ.Α. και από το μεσοδιάστημα από την έναρξη λειτουργίας (σε έτη) εξή-

χθηκε ότι ο μέσος αριθμός των σχολείων που επισκέπτεται τα Π.Κ.Α. ανέρχεται στα δέκα (10) ετησίως. Ο αντίστοιχος μέσος αριθμός μαθητών που επισκέφτηκαν τα Π.Κ.Α., σε πλήρη αντιστοιχία, ανέρχεται στους 2800 περίπου ανά έτος.

Αντιμετώπιση Προβλημάτων στη λειτουργία των Π.Κ.Α.

Καίριο πεδίο των ερωτηματολογίων είναι τα ζητήματα που αφορούν το είδος των δυσχερειών που αντιμετωπίζουν τα Π.Κ.Α., στο επίπεδο της λειτουργίας τους. Η λήψη πληροφοριών αυτού του τύπου είναι καταλυτική για την αποτίμηση του προγράμματος, επιτρέποντας τον προσδιορισμό των αιτιάσεων που εμποδίζουν την εύρυθμη λειτουργία του συνολικού δικτύου Π.Κ.Α. καθώς και των αναγκαίων βελτιωτικών παρεμβάσεων, που πρέπει να ληφθούν για την άρση τους.

Σε κατάλληλο πεδίο του ερωτηματολογίου διδόταν η δυνατότητα ελεύθερης διατύπωσης των προβλημάτων που παρουσιάζει η λειτουργία του Π.Κ.Α. και των παρεμβάσεων που απαιτούνται. Τα δεδομένα που λήφθηκαν παρουσιάζουν αυξημένη ποικιλότητα, στοιχείο που σε ορισμένες περιπτώσεις σχετίζεται με τις ιδιαίζουσες συνθήκες λειτουργίας του εκάστοτε Π.Κ.Α. Στο Σχήμα 9 παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των παρεμβατικών μέτρων που διατυπώθηκαν επί του συνόλου των απαντήσεων. Τα προβλήματα που παρουσιάζουν αυξημένη επαναληπτικότητα είναι η οικονομική δυσκολία του Ο.Τ.Α. να αντεπεξέλθει στη λειτουργία



Σχήμα 9. Ελεύθερη διατύπωση παρεμβάσεων για τη βελτίωση της λειτουργίας των Π.Κ.Α.

του Π.Κ.Α. (12,08% επί του συνόλου των απαντήσεων), η έλλειψη βοηθητικών υποδομών στο χώρο του Π.Κ.Α. (χώροι υγιεινής, κρήνες πόσιμοι νερού, κ.λπ.) (11,59% επί του συνόλου των απαντήσεων), η αδιαφορία των τοπικών φορέων για τη λειτουργία του Π.Κ.Α. (10,14% επί του συνόλου των απαντήσεων), καθώς και ανάγκη για επιπρόσθετο εκπαιδευτικό (ή και εποπτικό) υλικό (8,70% επί του συνόλου των απαντήσεων) και η ανεπάρκεια του αριθμού των ανθρώπων που στελεχώνουν την ομάδα του Π.Κ.Α. (7,25% επί του συνόλου των απαντήσεων).

3.2. Αξιολόγηση του Οδηγού Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής

Ο Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής αποτελεί ολοκληρωμένο εκπαιδευτικό εγχειρίδιο που επιτρέπει τη συγκρότηση ενός συνολικού προγράμματος διδασκαλίας, παρέχοντας τα απαραίτητα εφόδια για την ορθή συγκρότηση και την αποτελεσματική διεκπεραίωση του εκπαιδευτικού έργου στο Π.Κ.Α., υπό κοινό πλαίσιο αρχών, προσανατολισμών και κατευθύνσεων. Επιπροσθέτως, ο προσεγγμένος συνολικός σχεδιασμός του (δόμηση κυρίως τεύχους, χρωματικός διαχωρισμός κ.λπ.), τον καθιστά λειτουργικό και εύχρηστο εγχειρίδιο αναβαθμισμένης αισθητικής και ιδιαίτερα φιλικό προς τον χρήστη του.

Στα θετικά γνωρίσματα του Οδηγού προσμετρείται το ότι δεν πρόκειται για εξειδικευμένο εγχειρίδιο κυκλοφοριακής αγωγής, η κατανόηση του οποίου δεν προϋποθέτει την ύπαρξη γνώσεων πάνω στο ζήτημα αυτό. Αντιθέτως, απευθύνεται σε οποιονδήποτε έχει τη διάθεση να διδάξει κυκλοφοριακή αγωγή στο Π.Κ.Α., ακόμη κι αν δεν έχει ασχοληθεί ποτέ με το συγκεκριμένο αντικείμενο, όπως συμβαίνει με αρκετούς εκπαιδευτές. Το περιεχόμενο και οι πληροφορίες που παρατίθενται στο Οδηγό βοηθούν στην απόκτηση του απαραίτητου και θεωρητικού υποβάθρου σε ικανοποιητικό βαθμό για την επιτυχή διεκπεραίωση του εκπαιδευτικού έργου.

Η προτεινόμενη εκπαιδευτική διαδικασία του Οδηγού Εκπαίδευσης χαρακτηρίζεται από ευελιξία και δυναμικότητα, που πέραν των υποχρεωτικών τροποποιήσεων (ανάλογα με την ηλικία των μαθητών, τα χαρακτηριστικά κάθε Π.Κ.Α. κ.λπ.), είναι καλό να προσαρμοσθεί και στην ιδιοσυγκρασία κάθε εκπαιδευτή και τον τρόπο με τον οποίο διδάσκει. Τα βοηθήματα διδασκαλίας αναμφισβήτητα είναι χρήσιμα, αλλά πάντοτε τον κυρίαρχο ρόλο κατέχει ο εκπαιδευτής, από τον οποίο εξαρτάται η επιτυχία του εκπαιδευτικού έργου. Το συγκεκριμένο εγχειρίδιο, λοιπόν, είναι ένας κατευθυντήριος οδηγός του εκπαιδευτικού έργου, από τον οποίο πρέπει να διατηρηθούν οι κυριότεροι προσανατολισμοί και υποδείξεις, ώστε να μην υπάρξει παρέκκλιση από τον πρωταρχικό στόχο της εκπαιδευτικής διαδικασίας. Επιτρέπει όμως την ελευθερία τροποποίησης και προσαρμογής πολλών στοιχείων, δίχως να εγκλωβίζει και να περιορίζει το χρήστη. Από την άλλη, η προτεινόμενη εκπαιδευτική διαδικασία περιγράφεται λεπτομερώς, υποβοηθώντας όσους επιλέγουν την πιστή εφαρμογή της.

Στον αντίποδα ο Οδηγός περιλαμβάνει περιορισμένη παράθεση παιδαγωγικών

ζητημάτων και κυρίως παιδαγωγικών κατευθύνσεων, που θα μπορούσαν να προσφέρουν περαιτέρω βοήθεια στον τρόπο διεξαγωγής της εκπαιδευτικής διαδικασίας, στην προσέγγιση των μαθητών, καθώς και στην καλύτερη αφομοίωση του μαθήματος. Η ανάγκη αυτή προκύπτει κυρίως από το γεγονός ότι μεταξύ αυτών που έχουν επιφορτισθεί με την εκπόνηση του εκπαιδευτικού έργου στα Π.Κ.Α. σπανίζει η ειδικότητα των εκπαιδευτικών, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανασφάλεια σχετικά με την ικανότητά τους για ορθή διδασκαλία.

3.3. Αξιολόγηση των Πιστών Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών

Η υλοποίηση κέντρων εκπαίδευσης/εξέτασης σε ζητήματα που άπτονται της διαδικασίας απόκτησης άδειας οδήγησης αποτέλεσε κυρίαρχο στοιχείο των προτεινόμενων εκπαιδευτικών χώρων που υποβλήθηκαν στο Υ.Μ.Ε. το 1998 από την ερευνητική ομάδα. Η στοχοθεσία έγκειται στην ενίσχυση των υφιστάμενων διαδικασιών εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και τη διεξαγωγή δράσεων με αντικείμενο την ασφαλή οδήγηση, επιχειρώντας τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στη Ελλάδα. Η μορφή των μονάδων που εν τέλει δημιουργήθηκαν αποτελεί υποβάθμιση των αρχικών προβλέψεων και προσδοκιών.

Οι Π.Ε.Υ.Ο. συνιστούν χώρους που εξυπηρετούν την τέλεση συγκεκριμένων δοκιμασιών/ ασκήσεων που περιλαμβάνονται στο σχετικό θεσμικό πλαίσιο (Προεδρικό Διάταγμα, 1996) για την απόκτηση άδειας οδήγησης, επιτρέποντας τη διενέργεια των εν λόγω εξετάσεων σε κατάλληλη οδική υποδομή που παρέχει ασφάλεια, άνεση και ισονομία για το σύνολο των υποψηφίων. Οι διάδρομοι διενέργειας των δοκιμασιών είναι πανομοιότυποι στο σύνολο των υλοποιηθεισών πιστών, με όρους διαστασιολόγησης και σχεδιασμού, γεγονός που διασφαλίζει την ίση και αντικειμενική μεταχείριση των εξεταζομένων. Η δομή των διαδρόμων εξέτασης έχει σχεδιαστεί με τρόπο ώστε να εξυπηρετεί αλλά και να περιορίζει τους υποψήφιους οδηγούς, σύμφωνα με το πνεύμα του Νόμου (πλάτος οδού, ακτίνα καμπυλότητας συναρμογής, κατά μήκος κλίση τμήματος ανωφέρειας, κ.λπ.). Η υλοποίηση των εν λόγω μονάδων εξέτασης υποψηφίων οδηγών δεν αποτελεί, σε καμία περίπτωση, εκπλήρωση των επιδιώξεων των προτάσεων της ερευνητικής ομάδας (1998), ήτοι η δημιουργία κέντρων διενέργειας εκπαιδευτικών και εξεταστικών ρουτινών με στόχο την πλήρη κάλυψη των διαδικασιών απόκτησης άδειας οδήγησης αλλά και επιπρόσθετων δοκιμασιών (ανάπτυξη χειρισμών/ δεξιοτήτων, οδήγηση με ασφάλεια, υποχωρητική οδήγηση, οδήγηση σε ακραίες και επικίνδυνες συνθήκες, κ.λπ.), εισάγοντας προγράμματα μετεκπαίδευσης για τους τακτικούς οδηγούς με κεντρικό θέμα την οδική ασφάλεια (παρακολούθηση μαθημάτων ασφαλούς οδήγησης για οδηγούς που συμπληρώνουν συγκεκριμένο αριθμό βαθμών ποινής – Σ.Ε.Σ.Ο.).

Οι προϋποθέσεις αυτές δεν ικανοποιούνται από τις Π.Ε.Υ.Ο., το έργο των οποίων περιορίζεται στη διενέργεια συγκεκριμένων ασκήσεων, σημειακού τύπου, κατά την εξεταστική διαδικασία για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης, ενώ και η

χρήση των υποδομών για εκπαιδευτικούς σκοπούς (μαθήματα εκπαίδευσης οδήγησης) δεν είναι θεσμοθετημένη. Ως εκ τούτου η συμβολή των εν λόγω κέντρων στη συνολική αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της χώρας είναι σαφώς περιορισμένη, δεδομένου ότι ουσιαστικά διαιωνίζουν το υπάρχον πλαίσιο απόκτησης άδειας οδήγησης, δίχως να συνεισφέρουν στη διεύρυνση της κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης των ελλήνων οδηγών, που αποτελεί πρωταρχική προϋπόθεση για τη βελτίωση της λειτουργίας του οδικού συστήματος.

4. Συμπεράσματα

Οι τρεις αρχικές δράσεις (Π.Κ.Α., Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής, Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.) εκκίνησαν έχοντας ενιαία βάση και στόχο, αντανακλώντας ολιστική διάσταση ως προς τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Στην κοινή λογική τους κάθε δράση θα έπρεπε να υποβοηθά και να συμπληρώνει την άλλη, που στην πράξη ισχύει μόνον για τις δύο δράσεις (Π.Κ.Α., Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής) που είναι αλληλένδετες μεταξύ τους και άμεσα συνυφασμένες. Το δεκαετές πρόγραμμα υλοποίησης των Π.Κ.Α. παρουσιάζει υψηλό βαθμό πλήρωσης των αρχικών προτάσεων και προβλέψεων (1998). Η εφαρμογή του προγράμματος κατασκευής και λειτουργίας Π.Κ.Α. ακολούθησε τις βασικές αρχές και κατευθύνσεις του αρχικού πλαισίου, σε ό,τι αφορά την οδική υποδομή (σχεδιασμός – κατασκευή Π.Κ.Α. βάσει του πρότυπου σχεδίου), την οργάνωση/ λειτουργία, καθώς και τη συγκρότηση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων στο Π.Κ.Α. (Οδηγός Εκπαίδευσης Κυκλοφοριακής Αγωγής).

Στον αντίποδα των Π.Κ.Α., οι Πίστες Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών δεν ικανοποιούν τις προβλέψεις των εισηγήσεων της ερευνητικής ομάδας του Α.Π.Θ. Οι στοχεύσεις των εν λόγω μονάδων περιορίζονται στην τέλεση συγκεκριμένων δοκιμασιών που περιλαμβάνονται στην εξεταστική διαδικασία για την απόκτηση άδειας οδήγησης, επιβατικού ή εμπορικού οχήματος. Η εφαρμογή εκπαιδευτικών δράσεων μόνον εμμέσως δύναται να πραγματοποιηθεί στους χώρους αυτούς, περιστελλοντας ένα κυρίαρχο στοιχείο των αρχικών προθέσεων και επιδιώξεων του ερευνητικού έργου. Η πρόσφατη αποπεράτωση των πρώτων, ούτως ή άλλως λιγοστών, Π.Ε.Υ.Ο., δεν επιτρέπει τη εξαγωγή ασφαλών συμπερασμάτων σχετικά με την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητά τους, στο πλαίσιο του έργου που καλούνται να επιτελέσουν.

Βιβλιογραφία

- New York City Department of Transportation (2008), *Safety City, A Program for NYC School Children*, Strategic Plan for the New York City Department of Transportation.
- Renault (2002), *Ο Δρόμος και εγώ*, Παιδαγωγικό υλικό οδικής ασφάλειας.

- O.C.D.E. (1990), *Adaptations du comportement aux changements dans le système des transports routiers*, série “Recherches en matière de route et de transports routiers”.
- Μίντσης Γεώργιος, Ταξιλάρης Χρίστος, Μπάσμπας Σωκράτης, Φυλακτάκης Αναστάσιος, Σπάνδου Μαρία (2005), Ανάπτυξη σχεδίου αναβάθμισης του συστήματος εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών στην Ελλάδα, *Πρακτικά 3^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Οδικής Ασφάλειας* (δεν έχουν σελιδοποίηση τα πρακτικά).
- Μίντσης Γεώργιος, Ταξιλάρης Χρίστος, Μπάσμπας Σωκράτης, Φυλακτάκης Αναστάσιος, Τσουκαλά Αντωνία (2009), Οδηγός εκπαίδευσης Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής, *Πρακτικά 4^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Οδικής Ασφάλειας*, σελ. 216-224.
- Προεδρικό Διάταγμα Υπ. Αριθ. 404, ΦΕΚ 271, 11 Δεκεμβρίου 1996.
- Ταξιλάρης Χρίστος, Μίντσης Γεώργιος, Μπάσμπας Σωκράτης, Φυλακτάκης Αναστάσιος, Τσουκαλά Αντωνία (2005), Ένταξη κυκλοφοριακής αγωγής στην υποχρεωτική εκπαίδευση στην Ελλάδα, *Πρακτικά 3^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Οδικής Ασφάλειας* (δεν έχουν σελιδοποίηση τα πρακτικά).
- Ταξιλάρης Χρίστος, Μπάσμπας Σωκράτης, Φυλακτάκης Αναστάσιος, Τσουκαλά Αντωνία, Μίντσης Ευάγγελος (2009), Αξιολόγηση της λειτουργίας των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής, *Πρακτικά 4^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Οδικής Ασφάλειας*, σελ. 225-233.
- www.aisico.it, *L' AISICO - Associazione Italiana per la Sicurezza della Circolazione, Italia*.
- www.imtt.pt/sites/IMTT/English/Pages/IMTTHome.aspx, *Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, IMTT, Portugal*.