

# Ανάπτυξη Σχεδίου Αναβάθμισης του Συστήματος Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών στην Ελλάδα

**Γ. Μίντσης, Χ. Ταξιλτάρης, Σ. Μπάσμπας**

*Τομέας Συγκοινωνιακών και Υδραυλικών Έργων  
Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών - Πολυτεχνική Σχολή  
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης*

## Περίληψη

Η εργασία αυτή πραγματεύεται το ζήτημα της οδικής ασφάλειας μέσα από τη διαδικασία υποστήριξης και διαπίστευσης της οδηγικής ικανότητας, τόσο των υποψηφίων, όσο και των τακτικών οδηγών. Αναφέρεται στην ανάπτυξη και ένταξη στην τακτική διαδικασία εκπαίδευσης και εξέτασης των οδηγών, ειδικών, κλειστών υποδομών, στις οποίες εφαρμόζονται προγράμματα, θεωρητικής, πρακτικής υποστήριξης και κατάρτισης των οδηγών, με βασικό στόχο την ανάπτυξη των ικανοτήτων τους και τη διαμόρφωση ασφαλούς οδηγικής συμπεριφοράς. Αναφέρονται οι διαπιστώσεις σχετικά με την υφιστάμενη Ευρωπαϊκή πρακτική και παρουσιάζονται οι προτάσεις της ερευνητικής ομάδας μεταφορών του Τ.Α.Τ.Μ.-Α.Π.Θ. για το σχεδιασμό κέντρων εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών.

## Plan Development for the Upgrade of the Driver Education and Examination System in Greece

**G. Mintsis, C. Taxiltaris, S. Basbas**

*Department of Transportation & Hydraulic Engineering  
Faculty of Rural & Surveying Engineering - School of Technology  
Aristotle University of Thessaloniki*

## Abstract

This paper deals with the problem of road safety through the consideration of procedures concerning support and accreditation of driving ability of candidate and regular drivers. More precisely, it concerns the development and integration of special, controlled infrastructure establishments, where supportive theoretical and practical training programs are implemented, servicing the ultimate goal of enhancing driving abilities through the configuration of a safe driving behaviour. Within the paper, findings concerning the existing European practice are presented together with the proposals of the transport research team of Faculty of Rural & Surveying, Engineering, A.U.Th, concerning the design of driving education and examination centres in Greece.

## 1. Εισαγωγή

Η διεθνής εμπειρία των τελευταίων ετών καταδεικνύει με τον καλύτερο τρόπο ότι η άσκηση συγκροτημένης και ορθολογικής πολιτικής για την πρόληψη των οδικών ατυχημάτων, η οποία υποστηρίζεται από την απαραίτητη και διαρκή έρευνα και την εφαρμογή συγκροτημένων και συνεκτικών πρακτικών, αποτελεί τον καλύτερο τρόπο για την αντιμετώπιση του μεγάλου κοινωνικού ζητήματος, όπως είναι η ασφάλεια στις μεταφορές και συγκεκριμένα στις οδικές μεταφορές, με ανυπολόγιστες επιπτώσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή του τόπου. Καθίσταται φανερό ότι όλη η προσπάθεια, πλέον, συγκεντρώνεται, από πλευράς αρμοδίων φορέων, στις εξής κατευθύνσεις:

- βελτίωση της διαδικασίας εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών με ιδιαίτερη έμφαση στην ευαισθητοποίηση σε ζητήματα οδικής ασφάλειας,
- συνεχής κατάρτιση οδηγών με έμφαση και πάλι σε ζητήματα οδικής ασφάλειας,
- ευαισθητοποίηση των λοιπών χρηστών των οδών σχετικά με ασφαλέστερους τρόπους συνύπαρξης με το σύνολο των, επί της οδού, μεταφορικών μέσων,
- βελτίωση των συστημάτων πληροφόρησης των οδηγών σχετικά με τις κατάντη κυκλοφοριακές συνθήκες και τα έκτακτα περιστατικά που εν δυνάμει αποτελούν σημεία με αυξημένη επικινδυνότητα,
- υποβοήθηση της οδηγικής ικανότητας και συμπεριφοράς του οδηγού με τη βοήθεια της ηλεκτρονικής τεχνολογίας.

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας παρουσιάζονται τα αποτελέσματα έρευνας που αφορούσε στα εθνικά προγράμματα εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών και σε ειδικές υποδομές (κέντρα υποστήριξης οδηγικής ικανότητας) που χρησιμοποιούνται για την υποστήριξη των υποψηφίων και των τακτικών οδηγών. Παρουσιάζονται προτάσεις σχεδιασμού ειδικών υποδομών, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν στην Ελλάδα, εντασσόμενες σε ολοκληρωμένα προγράμματα ενίσχυσης και διαπίστευσης της οδηγικής ικανότητας των οδηγών, καθώς και ευαισθητοποίησης-κατάρτισης τους σε θέματα οδικής ασφάλειας, γενικότερα. Η εργασία συγκροτείται με βάση τα αποτελέσματα ερευνητικών προγραμμάτων με θέμα την οδική ασφάλεια και τις ειδικές υποδομές υποστήριξης της οδηγικής ικανότητας, τα οποία υλοποιήθηκαν από την ερευνητική ομάδα μεταφορών του Τμήματος Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Α.Π.Θ. και χρηματοδοτήθηκαν από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

## 2. Παρουσίαση ευρωπαϊκών εκπαιδευτικών συστημάτων

Η διεθνής εμπειρία αποδεικνύει ότι τα τελευταία χρόνια αναδύονται δύο σχολές αντίληψης σχετικά με την «παραγωγή» άρτια εκπαιδευμένων οδηγών (Μίντσης, 1998): η πρώτη προκρίνει τη βελτίωση του ελέγχου και της ποιότητας της εκπαίδευσης που παρέχουν οι σχολές οδήγησης και η δεύτερη τείνει να μειώσει την σημασία της θεσμοθετημένης εκπαιδευτικής διαδικασίας, αποδίδοντας μεγαλύτερη βαρύτητα στην πρακτική της οδήγησης. Ανεξαρτήτως σχολής, φαίνεται ότι υφίσταται σημαντικό έλλειμμα σε επίπεδο εγκεφαλικής και συμπεριφορικής λειτουργίας του οδηγού. Ορόσημο στον τομέα της εκπαίδευσης των οδηγών αποτελεί η Ευρωπαϊκή Οδηγία 91/439/ΕΟΚ (Ευρωπαϊκή Οδηγία, 1991), η οποία ορίζει ότι άδεια οδήγησης δεν χορηγείται παρά μόνο στους υποψηφίους που πέτυχαν σε εξέταση οδηγικής ικανότητας και συμπεριφοράς τους, όπως και σε εξέταση θεωρίας της οδήγησης, ενώ επιπλέον οι υποψήφιοι πρέπει να ανταποκρίνονται και στα ιατρικά κριτήρια περί ικανότητας. Γενικότερα πάντως αρκετές χώρες δεν τηρούν όλες τις διατάξεις της οδηγίας, ενώ οι ιατρικοί όροι περί ικανότητας οδήγησης ποικίλουν από χώρα σε χώρα, με απαραίτητο, όμως, παντού στοιχείο τον έλεγχο της όρασης. Πέρα όμως από τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, ήδη από την δεκαετία 1980 - 1990 εφαρμόστηκαν τα εξής επιπλέον στοιχεία (Μίντσης, 1998):

- Σύστημα δοκιμαστικής άδειας οδήγησης στη Γερμανία.
- Σύστημα συνοδευόμενης οδήγησης στη Γαλλία.
- Αναθεώρηση (ολοκληρωμένη θεώρηση θεωρίας/πρακτική της οδήγησης) στη Δανία.
- Εκπαίδευση δύο σταδίων που εισήχθη το 1981 στη Φιλανδία και περιλαμβάνει υποχρεωτική εκπαίδευση μετά την επιτυχία στην εξέταση της πρακτικής της οδήγησης, με στόχο τον περιορισμό των κινδύνων.
- Υποχρεωτική διάρκεια θεωρητικής εκπαίδευσης 8 ωρών στην Ελβετία, με προσπάθεια ανάπτυξης των εγκεφαλικών λειτουργιών του οδηγού.
- Αλλαγή συστήματος στη Νορβηγία, όπου δίδεται μεγαλύτερη σημασία στην αξιολόγηση της εκπαίδευσης παρά στην επιβολή υποχρεωτικής εκπαίδευσης.
- Σύστημα σταδιακής χορήγησης άδειας οδήγησης στην Αυστραλία, τη Νέα Ζηλανδία και ιδίως στον Καναδά, με πρόβλεψη δεύτερης εξέτασης ενόψει της οριστικοποίησης της ισχύος της άδειας οδήγησης.

Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 91/439/ΕΟΚ, αν και διαμόρφωσε το πλαίσιο που διέπει τις άδειες οδήγησης και τις διαδικασίες απόδοσης αυτών, έπρεπε να εναρμονιστεί με τις σύγχρονες εξελίξεις, ενώ «οι δοκιμασίες οδήγησης πρέπει να επανεξεταστούν με βάση την επιστημονική και τεχνολογική πρόοδο στο δεδομένο πεδίο», όπως αναφέ-

ρεται στην Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/56/ΕΚ (Ευρωπαϊκή Οδηγία, 2000), η οποία αποτελεί τροποποίηση της Οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 97/26/ΕΚ. Σύμφωνα με την Οδηγία 2000/56/ΕΚ, «οι ελάχιστες απαιτήσεις θεωρητικής και πρακτικής εξέτασης πρέπει να είναι υψηλότερου επιπέδου με άμεσο στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας». Επομένως, το σύνολο των Ευρωπαϊκών Εκπαιδευτικών Συστημάτων Οδηγών διέπεται πλέον από τις βασικές αρχές της τελευταίας Οδηγίας, προδιαγράφοντας τις κατευθυντήριες γραμμές προς την αναβάθμιση των συστημάτων αυτών σε εθνικό επίπεδο. Η διαδικασία απόκτησης αδειών οδήγησης και συναφών θεμάτων στην Ελλάδα, αναφορικά με όλες τις κατηγορίες αδειών καθορίζεται κυρίως από τις διατάξεις των εξής νομοθετικών εγγράφων (Απόφαση Οικ. υπ' αριθ. 58930/480, 1999):

- Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ. 19 (ΦΕΚ 15/31.01.1995)
- Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ. 404 (ΦΕΚ 271/11.12.1996)
- Νόμος 2696/1999 (ΦΕΚ 57/23.03.1999) – Κ.Ο.Κ.
- Απόφαση Αριθμ. Οικ. υπ' αριθ. 58930/480 (ΦΕΚ 526/03.05.1999)
- Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθ. 208 (ΦΕΚ 194/23.08.2002)
- Απόφ. 67754/8330/2002 (ΦΕΚ 1510/Β/3.12.2002) - Σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων (Σ.Ε.Σ.Ο.).
- Απόφ. Αριθ. 47919/5195/2003 (ΦΕΚ 1205/Β/26.8.2003) - Προσαρμογή της νομοθεσίας προς την οδηγία 2000/56/ΕΚ της Επιτροπής της 14.09.2000 για την τροποποίηση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, για την άδεια οδήγησης.

### **3. Χώροι ελεγχόμενης προστατευμένης υποδομής οδήγησης και οδική ασφάλεια**

Σύμφωνα με σχετικές εκθέσεις του ΟΟΣΑ (OCDE, 1975 & OCDE, 1990) η εξάσκηση οδηγών σε ειδική προστατευμένη υποδομή θεωρείται προτιμότερη παιδαγωγική μέθοδος σε σχέση με προσομοίωση σε υπολογιστή, λόγω των πλεονεκτημάτων που παρουσιάζει:

- δυνατότητα συνεχούς επανάληψης των ασκήσεων,
- πλήρης και σχεδόν άμεση υπευθυνοποίηση των εκπαιδευομένων.

Η παραπάνω διαπίστωση δεν αποτελεί απλά επιστημονική καταγραφή, αλλά αποδεικνύεται από το γεγονός ότι κατά τη διάρκεια των δεκαετιών '90 και '00 υλοποιήθηκαν, και συνεχίζουν ακόμη να εγκαθίστανται σε αρκετές χώρες του κόσμου, ιδιαίτερα στην Ευρώπη, ειδικές προστατευμένες υποδομές, όπου οι οδηγοί, ανεξαρτήτως επιπέδου και ικανοτήτων οδήγησης, μπορούν να εκπαιδεύονται, να εξετάζονται ή/και

απλά να εξασκούνται στην οδήγηση, με κλιμακούμενης δυσκολίας και επιδεξιότητας ασκήσεις. Οι χώροι αυτοί απαντώνται με διάφορους τίτλους (Κέντρο Κυκλοφοριακής Ασφάλειας, Κέντρο Οδηγών, Κέντρο Κυκλοφοριακής Αγωγής, Κέντρο Εκπαίδευσης στην Οδική Ασφάλεια, Κέντρο εκπαίδευσης και εξέτασης οδηγών κ.λπ.), αντικατοπτρίζοντας τις μικρές ή μεγάλες διαφοροποιήσεις των λειτουργιών που επιτελούνται στις εγκαταστάσεις τους, σε κάθε περίπτωση όμως κοινό παρονομαστή αποτελεί η οδική ασφάλεια και η προώθηση αυτής.

#### **4. Γενική παρουσίαση ευρωπαϊκών πάρκων / Κέντρων εκπαίδευσης ή / και Εξέτασης οδηγών**

Στην Ελλάδα η έρευνα υπάρχουσας εμπειρίας, στον τομέα των Ευρωπαϊκών Πάρκων / Κέντρων Εκπαίδευσης ή / και Εξέτασης Οδηγών, ξεκίνησε το 1997, στα πλαίσια του ερευνητικού προγράμματος «Προσδιορισμός δομικών και λειτουργικών στοιχείων Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής και Κέντρων Εκπαίδευσης / Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών», το οποίο εκπονήθηκε από διατμηματική ομάδα της Πολυτεχνικής Σχολής του Α.Π.Θ. Η έρευνα αφορούσε στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, μέσα από σχετικούς οργανισμούς και ινστιτούτα, και κατέδειξε ότι σχετική εμπειρία υφίσταται κύρια στις εξής χώρες:

- Γαλλία (πάρκα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών, κέντρα εξέτασης οδηγών και πάρκα επανεκπαίδευσης τακτικών οδηγών).
- Βέλγιο (πάρκα επανεκπαίδευσης τακτικών οδηγών).
- Λουξεμβούργο (πάρκο εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών και υποχρεωτικής επανεκπαίδευσης τακτικών οδηγών).
- Αυστρία (πάρκα εκπαίδευσης υποψηφίων και επανεκπαίδευσης τακτικών οδηγών).
- Ελβετία (πάρκα επανεκπαίδευσης τακτικών οδηγών).
- Μεγ. Βρετανία (πάρκα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών).

Σημειώνεται ότι οι υπάρχουσες σημαντικές διαρθρωτικές διαφορές μεταξύ των εξετασθέντων περιπτώσεων δεν επιτρέπουν μια αντικειμενική και συστηματική αξιολόγηση, αλλά κυρίως μια κριτική θεώρηση μεμονωμένων στοιχείων που μπορούν να αξιοποιηθούν στη διαμόρφωση των εναλλακτικών σεναρίων. Πολλά στοιχεία των κέντρων αυτών έχουν καθαρά εμπορικούς προσανατολισμούς και αποτελούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα για το καθένα, δίχως απαραίτητα να συμβάλλουν στη βελτίωση της οδηγικής συμπεριφοράς. Αντίθετα, σε ορισμένες περιπτώσεις αποτελούν και αντικείμενα αρνητικού σχολιασμού ή διατύπωσης επιφυλάξεων από τους ερευνητές αφού φαίνεται να συμβάλλουν στην απόκτηση μιας «ψευδούς» εντύπωσης αυξη-

μένης ικανότητας για τη διαχείριση καταστάσεων, οι οποίες ξεπερνούν τις συνήθεις ικανότητες και ανταποκρίσεις των οδηγών, με αποτέλεσμα την εκδήλωση επικίνδυνων οδικών συμπεριφορών. Τα κύρια συμπεράσματα της ερευνητικής ομάδας, μετά από επεξεργασία των συλλεγθεισών πληροφοριών και των επιτόπιων επισκέψεων είναι:

- Με εξαίρεση το Λουξεμβούργο, τα κέντρα υποστήριξης οδικής ικανότητας δεν εντάσσονται στο επίσημο κρατικό σύστημα εκπαίδευσης ή εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, αλλά αποτελούν ιδιωτικές ή ημικρατικές πρωτοβουλίες υποστήριξης της οδικής συμπεριφοράς των οδηγών (υποψηφίων ή τακτικών).
- Στο Λουξεμβούργο υπάρχει σχέδιο νόμου που δίδει άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας ενός κέντρου πρακτικής εκπαίδευσης, για νέους κυρίως οδηγούς, με στόχο τη δημιουργία ενός συμπληρωματικού εργαλείου διδασκαλίας, η οποία παραδοσιακά παρέχεται από τις σχολές οδήγησης.
- Τα λειτουργούντα κέντρα υποστήριξης οδικής ικανότητας διακρίνονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: κέντρα εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών και κέντρα εκπαίδευσης τακτικών οδηγών δίχως βέβαια να αποκλείονται και οι συνδυασμοί τους.
- Πρόκειται κυρίως για ιδιωτικές πρωτοβουλίες, με επιχειρηματικούς στόχους, τις οποίες αρχίζει να πλησιάζει επιφυλακτικά η κρατική μηχανή για την προσαρμογή τους στα προγράμματα εκπαίδευσης και εξέτασης των υποψηφίων οδηγών και ευαισθητοποίησης των τακτικών οδηγών.

Από την εξέταση των κύριων χαρακτηριστικών των Κέντρων εκπαίδευσης ή/ και εξέτασης οδηγών στην Ευρώπη, τα οποία αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας, διαπιστώνεται ότι, πλέον των συμβατικών δοκιμασιών (πέδηση, ελιγμοί, κίνηση υπό κλίση, πορεία, στάση, οπισθοπορεία), δίνεται βαρύτητα και σε εξειδικευμένες ασκήσεις νυκτερινής οδήγησης, υδρολίσθησης, αποφυγής εμποδίων και γενικότερα αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών κατά την οδήγηση. Δημιουργώντας συνθήκες οριακά ανασφαλούς οδήγησης, προσομοιώνοντας παράγοντες που προκαλούν καθημερινά ένα ατύχημα (π.χ. ανάγκη αιφνίδιας πέδησης), με κατάλληλα συστήματα εκτόξευσης νερού και δημιουργίας τεχνητού εμποδίου, υποκινεί τους οδηγούς στην υιοθέτηση μιας συμπεριφοράς, η οποία είναι μακράν της συνήθους αυτοπεποίθησης και των αυθόρμητων αντανάκλαστικών, που μπορούν να οδηγήσουν σε ατύχημα.

## 5. Βασικές αρχές κέντρων ελεγχόμενης προστατευμένης υποδομής οδήγησης

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η εκπαίδευση στην οδήγηση μπορεί να περιλαμβάνει ασκήσεις σε αποκλειστική ειδική υποδομή. Η οδήγηση σε ειδική υποδομή δεν πρέπει να συγχέεται με την εκπαίδευση για αντιμετώπιση ακραίων καταστάσεων, όπως η εκτροπή, η οδήγηση σε παγωμένο δρόμο ή, ακόμη, και το λεγόμενο (ελεγχόμενο, έστω) *tête-à-queue*. Ωστόσο κάποιοι βασικοί ελιγμοί έκτακτης ανάγκης πρέπει να διδάσκονται, διότι ο οδηγός πρέπει να γνωρίζει πως να αντιδράσει σε περιπτώσεις π.χ. έκτακτης ανάγκης πέδησης σε υγρό ή και στεγνό οδόστρωμα, καθώς επίσης να γνωρίζει την αποτελεσματική χρήση του συστήματος ABS, τις αποστάσεις ασφαλείας, τις συνέπειες της μη προσαρμογής της ταχύτητας στα ασφαλή (και όχι μόνο στα νόμιμα) όρια του Κ.Ο.Κ., τους ελιγμούς αποφυγής εμποδίου στο τέλος της πέδησης, τις συνέπειες χαλάρωσης της προσοχής, κ.λπ. Για προφανείς λόγους, δεν είναι δυνατή η εκπαίδευση σε τέτοια θέματα μέσα στη γενική κυκλοφορία. Είναι συνεπώς λογικό να δοθεί η δυνατότητα εκπαίδευσης στις συνθήκες αποκλειστικής υποδομής. Οι βασικές αρχές, στις οποίες βασίζεται η πρόταση δημιουργίας Κέντρων ελεγχόμενης προστατευμένης υποδομής οδήγησης, διατυπώνουν ουσιαστικά το πλαίσιο οργάνωσης και λειτουργίας μιας πρότυπης υποστηρικτικής δομής σε ζητήματα οδηγικής συμπεριφοράς και οδικής ασφάλειας εν γένει. Συγκεκριμένα:

- Το κέντρο δεν αποτελεί αυτοδύναμη δομή εκπαίδευσης και εξέτασης οδηγών και κατ' επέκταση έκδοσης αδειών οδήγησης, αλλά παρεμβαίνει συμπληρωματικά στην υφιστάμενη διαδικασία, στον τομέα της θεωρητικής εκπαίδευσης και της πρακτικής άσκησης, μέσα από τις κατάλληλες υποδομές και το απαραίτητο υλικό.
- Το κέντρο και οι λειτουργίες του απευθύνονται τόσο σε υποψήφιους οδηγούς - εκπαίδευση και εξέταση - όσο και σε τακτικούς οδηγούς, οι οποίοι, στα πλαίσια δυνατικών ή υποχρεωτικών διαδικασιών, επανέρχονται για επανεκπαίδευση και ευαισθητοποίηση σε ζητήματα οδηγικής συμπεριφοράς και οδικής ασφάλειας.
- Διασφαλίζεται συμβατότητα των παροχών και λειτουργιών του κέντρου με τις διαδικασίες εκπαίδευσης και εξέτασης που ορίζουν οι εθνικοί/ κοινοτικοί κανονισμοί.
- Διασφαλίζονται, κατά το δυνατό, ρεαλιστικές περιβαλλοντικές συνθήκες - γεωμετρία, οδοστρωσία, σήμανση και εξοπλισμός - της πίστας, καθώς και παρουσία ειδικών εκπαιδευτών και εμπειρών εξεταστών προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η διαδικασία εκπαίδευσης, και εξέτασης. Βασική προϋπόθεση αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονου και τεκμηριωμένου εκπαιδευτικού υλικού.
- Το κέντρο δομείται λειτουργικά, έτσι ώστε να προβάλλει προς όλους τους επισκέπτες και χρήστες, το ζήτημα της οδικής ασφάλειας, ως μοναδικού στοιχείου που θα πρέπει να διαμορφώσει την οδηγική συμπεριφορά.

- Με δεδομένη τη συμπληρωματικότητά του στη διαδικασία εκπαίδευσης και εξέτασης των οδηγών, το κέντρο λειτουργεί αυτόνομα με δική του διοίκηση, διαχείριση καθώς και σώμα ειδικά καταρτισμένων εξεταστών και επιθεωρητών εξέτασης, προκειμένου να διασφαλίζεται ποιότητα και αποτελεσματικότητα στην εξέταση, αλλά και τη γενικότερη λειτουργία του.
- Το κέντρο τελεί υπό καθεστώς ειδικής θεσμοθέτησης ως κέντρο οδικής ασφάλειας, με λειτουργίες που αφορούν την εκπαίδευση, την ευαισθητοποίηση καθώς και την εξέταση οδηγών. Η βιωσιμότητά του προκύπτει μέσα από την εξυπηρέτηση της εξεταστικής διαδικασίας, της εκπαιδευτικής διαδικασίας υποψηφίων οδηγών καθώς και της διαδικασίας επανεκπαίδευσης τακτικών οδηγών - δηλαδή συμμετοχή δημόσιου τομέα, ιδιωτών και νομικών προσώπων άμεσα εμπλεκομένων σε ζητήματα χρήσης δικτύων και συστημάτων μεταφοράς, καθώς και οδικής ασφάλειας.
- Το κέντρο φιλοξενεί στα πλαίσια τόσο της εκπαιδευτικής όσο και της εξεταστικής διαδικασίας, επιβατικά αυτοκίνητα, μηχανοκίνητα δίκυκλα, καθώς και φορτηγά και λεωφορεία, ακόμα και αυτά με διαστάσεις μεγαλύτερες από τις προβλεπόμενες στους αντίστοιχους κανονισμούς εξέτασης.

Η παρούσα εργασία προβαίνει στην παρουσίαση δύο πιθανών μορφών κέντρων προστατευμένης υποδομής οδήγησης, τα οποία, αν και διέπονται από τις ίδιες βασικές αρχές σχεδιασμού, διαφοροποιούνται σε επίπεδο επιμέρους λειτουργιών, συναρτήσει των κατηγοριών των χρηστών, στους οποίους απευθύνονται.

### **5.1. Κέντρα εκπαίδευσης και εξέτασης υποψηφίων οδηγών**

Όπως προκύπτει από τον τίτλο, ο προσανατολισμός των Κέντρων αυτής της μορφής αφορά κυρίως στη χορήγηση αδειών οδήγησης και στην υποβοήθηση των επιμέρους συνιστωσών της θεωρητικής/ πρακτικής εκπαίδευσης και εξέτασης, τα οποία απαρτίζουν την εθνική θεσμοθετημένη διαδικασία χορήγησης αδειών οδήγησης. Συνεπώς, ομάδα-στόχο των συγκεκριμένων Κέντρων αποτελούν οι υποψήφιοι οδηγοί, όλων των κατηγοριών αδειών, χωρίς να αποκλείονται οι τακτικοί οδηγοί, για τους οποίους προβλέπονται επιπλέον ορισμένες συνθετότερες λειτουργίες και δοκιμασίες στο χώρο του Κέντρου. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί πως ο χαρακτήρας των Κέντρων επιβάλλει τη θεώρηση του απαιτούμενου χώρου με γνώμονα τη μέγιστη κάλυψη των απαιτούμενων αναγκών ποικιλομορφίας δοκιμασιών εκπαίδευσης/εξέτασης των υποψηφίων οδηγών, γεγονός που οδηγεί σε εγκαταστάσεις ιδιαίτερα υψηλών απαιτήσεων σε έκταση. Ένα Κέντρο Εκπαίδευσης και Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.) περιλαμβάνει τα εξής επιμέρους πεδία:

- Οδικό δίκτυο, το οποίο απεικονίζει όσο το δυνατόν ρεαλιστικότερα τις πιθανές γεωμετρικές διαμορφώσεις οδών/κόμβων, που απαντώνται στη γενική κυκλοφορία.



- Πεδίο ελιγμών επιβατικών αυτοκινήτων και μηχανοκίνητων δικύκλων.
- Πεδίο ελιγμών και στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων.
- Πεδίο ελιγμών μηχανοκίνητων δικύκλων.
- Πεδίο ελιγμών και στάθμευσης βαρέων οχημάτων (φορτηγών και λεωφορείων).
- Κτίριο διοίκησης, το οποίο περιλαμβάνει αίθουσες θεωρητικής εκπαίδευσης/εξέτασης υποψηφίων οδηγών, αμφιθέατρο και λοιπούς χώρους, όπου μπορούν να φιλοξενοούνται δραστηριότητες και εκδηλώσεις προώθησης της οδικής ασφάλειας.
- Χώρο αναμονής στο στίβο, όπου βρίσκεται και ο πύργος ελέγχου του Κέντρου.
- Χώρο στάθμευσης επισκεπτών.

## 5.2. Κέντρα οδικής ασφάλειας

Τα Κέντρα Οδικής Ασφάλειας (Κ.Ο.Α.) αποτελούν ουσιαστικά παραλλαγές των Κ.Ε.Ε.Υ.Ο., διαφοροποιούμενα σε ό,τι αφορά τον προσανατολισμό και τις ομάδες-στόχο, στις οποίες απευθύνονται. Συγκεκριμένα, ο προσανατολισμός των Κέντρων αυτών είναι η οδική ασφάλεια, πέρα όμως από τα στενά πλαίσια των διαδικασιών χορήγησης αδειών οδήγησης. Συνεπώς, οι υποψήφιοι οδηγοί δεν αποτελούν την κυρίαρχη ομάδα-στόχο, αλλά η διαμόρφωση των χώρων εστιάζεται κατά βάση στις ανάγκες των τακτικών οδηγών, συνδυάζοντας και στοιχεία που υποβοηθούν υποτομείς της διαδικασίας εκπαίδευσης υποψηφίων οδηγών. Αποτελούν, δηλαδή, ενδιαφέρουσες λύσεις σε προβλήματα αρχικής εκπαίδευσης αλλά κυρίως μπορούν να συμβάλουν και στην επανεκπαίδευση του μη άπειρου οδηγού όπως του «προβληματικού» οδηγού (π.χ. συστηματικός παραβάτης) και του οδηγού επιχείρησης.

Η παρακολούθηση κάποιου προγράμματος στα Κέντρα αυτά μπορεί να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια εθελοντικής (π.χ. μεμονωμένοι οδηγοί) ή υποχρεωτικής, θεσμοθετημένης (π.χ. Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών) ή μη θεσμοθετημένης (π.χ. βελτίωση οδικών ικανοτήτων επαγγελματιών οδηγών, στα πλαίσια εταιρικής πολιτικής) προσέλευσης. Ένα Κ.Ο.Α. πρέπει να συνδυάζει τη θεωρητική εκπαίδευση σε αίθουσες και την πρακτική εκπαίδευση σε ειδική πίστα. Μόνο έτσι μπορεί να επιτευχθεί ο στόχος της επίδρασης της συμπεριφοράς του οδηγού, συνδυάζοντας την αναλυτική παρουσίαση του μηχανισμού και των συνθηκών που παράγουν ατύχημα με το αναπαραγόμενο βίωμα. Ο εξοπλισμός ενός Κ.Ο.Α. μπορεί να ποικίλλει, ωστόσο θα έπρεπε να περιλαμβάνει τουλάχιστον:

- Κτιριακές εγκαταστάσεις (υποδοχή εκπαιδευομένων, αίθουσες διδασκαλίας και ασκήσεων, γραφεία και βοηθητικούς χώρους).
- Πίστες άσκησης σε στεγνό ή υγρό οδόστρωμα, υπό κλίση ή οριζόντιες, με ευθύγραμμο και καμπύλο τμήματα, για στροφή μέχρι και 180°.

- Υλικό εξοπλισμό (π.χ. μπάλες, κούκλες-ομοιώματα πεζών, κ.λπ.) ή/ και ειδικά συστήματα (π.χ. πίδακες νερού κ.λπ.) προσομοίωσης αιφνίδιας εμφάνισης εμποδίου και αναπαραγωγής συνθηκών ατυχήματος.

## 6. Συμπεράσματα

Η φιλοσοφία προώθησης της οδικής ασφάλειας αποτελεί πάγια προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω δράσεων βελτίωσης των εκπαιδευτικών τεχνικών, δίδοντας ιδιαίτερη σημασία στις εγκεφαλικές λειτουργίες του οδηγού (π.χ. αντίληψη, αναγνώριση και εκτίμηση των κινδύνων). Η ανάπτυξη της αντίληψης και της ευαισθησίας για την ασφάλεια σημαίνει ουσιαστικά ανάπτυξη της θέλησης των οδηγών για υιοθέτηση ενός τρόπου οδήγησης ασφαλούς και συνειδητού ως προς τους κινδύνους που επιφυλάσσει ο δρόμος. Πρόκειται, δηλαδή, για μια συνεχή διαδικασία όπου επιχειρείται η διαρκής εγρήγορση του οδηγού σε ζητήματα οδικής συμπεριφοράς ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανότητες πρόκλησης ατυχήματος από άγνοια των κανόνων, υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων και χρήση του οχήματος σε καταστάσεις μη απολύτου συστηματικού και νοητικού ελέγχου. Σημειώνεται ότι τα Κ.Ε.Ε.Υ.Ο. και τα Κ.Ο.Α. αποτελούν ολοκληρωμένες προτάσεις Κέντρων αποκλειστικής ελεγχόμενης υποδομής οδήγησης για την υποστήριξη της οδηγικής ικανότητας, χωρίς όμως να αποκλείονται και άλλες προσεγγίσεις φυσικού και λειτουργικού σχεδιασμού χώρων τέτοιας μορφής, οι οποίοι μπορούν να προκύψουν ως αποτέλεσμα διαφορετικών συνδυασμών των εξής κατευθυντήριων παραμέτρων: εκπαίδευση υποψηφίων οδηγών, εξέταση υποψηφίων οδηγών, συνοδευτική οδήγηση, υποστήριξη οδηγικής ικανότητας αρχαρίων οδηγών, επανακατάρτιση-ευαισθητοποίηση οδηγών που ελέγχονται από το σύστημα ελέγχου συμπεριφοράς οδηγών, κατάρτιση τακτικών οδηγών σε ζητήματα ασφαλούς οδήγησης και γενικότερα οδικής ασφάλειας (ερασιτέχνες και επαγγελματίες οδηγοί), κατάρτιση οδηγών ειδικών οχημάτων και στόλων (π.χ. Ε-ΚΑΒ, Αστυνομία.) σε θέμα ασφαλούς και επείγουσας μετακίνησης στο δίκτυο, υποστήριξη της οδηγικής ικανότητας ειδικών ομάδων χρηστών (ανάπηροι, ηλικιωμένοι κ.λπ.), ανάληψη πρωτοβουλιών, οργάνωση καμπανιών και εκδηλώσεων με θέμα την ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των χρηστών των δικτύων και συστημάτων μεταφοράς σε θέματα οδικής ασφάλειας.

Καθίσταται, βέβαια, σαφές ότι ένα τέτοιο Κέντρο, οποιασδήποτε μορφής, δεν μπορεί από μόνο του να διασφαλίσει την επάρκεια της ικανότητας και της γνώσης των οδηγών, αλλά εντάσσεται σε μια γενικότερη δομή και ένα ευρύτερο σύστημα, όπου απαραίτητα συνιστώσες του αποτελούν η διασφάλιση της οδηγικής ικανότητας, η ευαισθητοποίηση των οδηγών σε θέματα οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς, γενικότερα, και η αντικειμενικότητα, με την πρέπουσα σοβαρότητα και αυστηρότητα, στην εξεταστική διαδικασία.

## Βιβλιογραφία

1. Μίντσης, Γ., Ταξιλάρης, Χ., Τσώχος, Γ., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ., Βούγιας, Σ. και Παπαϊωάννου Π., 1998, *Προσδιορισμός δομικών και λειτουργικών στοιχείων Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής (Π.Κ.Α.) και Κέντρων Εκπαίδευσης / Εξέτασης Υποψηφίων Οδηγών (Κ.Ε.Ε.Υ.Ο.)*. Ενδιάμεση Έκθεση Ερευνητικού έργου διατμηματικής ομάδας Πολυτεχνικής Σχολής Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης.
2. Ευρωπαϊκή Οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου, 1991. *Οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης*, Ευρωπαϊκό Συμβούλιο.
3. Ευρωπαϊκή Οδηγία 2000/56/ΕΚ της Επιτροπής, 2000. *Τροποποίηση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή.
4. Απόφαση Οικ. υπ' αριθ. 58930/480, 1999. *Άδειες οδήγησης αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών και τετρακύκλων*. ΦΕΚ 526/3-5-1999. Εθνικό Τυπογραφείο.
5. OCDE, 1975. *Principes pour la formation des conducteur*. OCDE.
6. OCDE, 1990. *Adaptations du comportement aux changement dans le système des transports routier*. Recherches en matière de route et de transports routiers. OCDE.