**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ - ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΣΕΙΡΑ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΩΝ ΔΙΑΛΕΞΕΩΝ**

**ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟΥ ΕΤΟΥΣ 2018-2019**

Ανάπτυξη μοντέλων διείσδυσης εκστρατειών οδικής ασφάλειας και εκπαιδευτικών προγραμμάτων στην οδηγική συμπεριφορά

**Δρ. Ιωάννης Αδάμος**

*Συμβασιούχος διδάσκων*

*Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών*

*Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας*

**Τετάρτη 12-12-2018, ώρα 14:00
Αίθουσα Α2, Τμήματος Πολ. Μηχανικών**

**Περίληψη:** Η κόπωση κατά την οδήγηση αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα πρόκλησης ατυχημάτων, τραυματισμών και θανάτων. Σύμφωνα με διεθνή στατιστικά στοιχεία, οι επαγγελματίες οδηγοί αποτελούν μια ιδιαίτερα ριψοκίνδυνη ομάδα χρηστών, με μεγάλη πιθανότητα εμπλοκής σε ατύχημα λόγω κόπωσης.

Στο πλαίσιο της παρούσας διάλεξης θα γίνει εισαγωγή ενός ολοκληρωμένου πλαισίου, το οποίο διευκολύνει: α) τον σχεδιασμό επεμβάσεων οδικής ασφάλειας, όπως είναι οι εκστρατείες και τα εκπαιδευτικά προγράμματα, β) την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους, γ) την εκτίμηση της διείσδυσής τους στην οδηγική συμπεριφορά και δ) την ανάπτυξη μοντέλων για την πρόβλεψη των προθέσεων και της συμπεριφοράς των οδηγών σε θέματα οδικής ασφάλειας. Το πλαίσιο επικυρώθηκε σε πανελλήνια εκστρατεία με θέμα την οδηγική κόπωση και σε εκπαιδευτικό πρόγραμμα για την κόπωση, το οποίο επιμόρφωσε 162 επαγγελματίες οδηγούς μεγάλης εταιρείας δομικών υλικών στην Ελλάδα. Εφαρμόζοντας ένα πλήρες πλάνο αξιολόγησης, έγιναν έρευνες δηλωμένων προτιμήσεων, πριν, κατά τη διάρκεια και μετά την υλοποίηση της εκστρατείας, και πριν και μετά το εκπαιδευτικό πρόγραμμα.

Επιπρόσθετα, στην περίπτωση του εκπαιδευτικού προγράμματος, συλλέχθηκαν αντικειμενικά στοιχεία (ταχύτητα, διάρκεια οδήγησης) από τους δορυφορικούς ανιχνευτές στίγματος (GPS) των φορτηγών οχημάτων των επαγγελματιών οδηγών που συμμετείχαν στην έρευνα δηλωμένων προτιμήσεων. Ο στόχος ήταν να διερευνηθεί ο βαθμός σύγκλισης μεταξύ της δηλωμένης συμπεριφοράς και της συμπεριφοράς που καταγράφεται από την πραγματική οδήγηση, όπως και ο βαθμός διείσδυσης της εκπαίδευσης στην αλλαγή της συμπεριφοράς των οδηγών προς την ασφαλή κατεύθυνση.

Διαπιστώθηκε πως οι αλλαγές στη συμπεριφορά των οδηγών δεν αντικατοπτρίζουν απευθείας την πραγματική συμμόρφωσή τους με τους κανονισμούς οδικής ασφάλειας. Για την ακριβέστερη εκτίμηση της αποτελεσματικότητας επεμβάσεων από αντικειμενικές μετρήσεις (π.χ. GPS), απαιτείται μεγαλύτερο διάστημα συλλογής δεδομένων. Από την άλλη πλευρά, οι μετρήσεις δηλωμένης συμπεριφοράς αποδεικνύεται ότι είναι πιο ευαίσθητες στις αλλαγές της συμπεριφοράς. Προτείνεται σφαιρική αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων και μειονεκτημάτων των δυο μεθόδων, πριν την εφαρμογή τους σε επεμβάσεις οδικής ασφάλειας.