



# ΟΔΗΓΟΣ ΥΓΙΕΙΝΗΣ & ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΑΤΡΩΝ

**Συντάχθηκε από τη Συντονιστική Επιτροπή Υγιεινής και Ασφάλειας**

- Βανταράκης Απ., Επικ. Καθηγητής, Τμήμα Ιατρικής, Συντονιστής
- Κλεπετσάνης Π., Επικ. Καθηγητής, Τμήμα Φαρμακευτικής
- Παντελιού Σ., Αναπλ. Καθηγήτρια, Τμήμα Μηχ. και Αεροναυπηγών Μηχανικών
- Παπαδοπούλου Χρ., Αναπλ. Καθηγήτρια, Τμήμα Χημείας
- Κωνσταντοπούλου Γ., Ψυχολόγος,

-ΠΑΤΡΑ 2013-

# **ΕΝΟΤΗΤΑ XIV**

## **ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**

## **14.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ**

### **Στατιστικά στοιχεία για την Ευρώπη και την Ελλάδα**

Οι μεταφορές είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας με τραγικές όμως συνέπειες, σε ότι αφορά τους θανάτους από τα τροχαία. Παγκοσμίως περισσότεροι από 1,2 εκατομμύρια άνθρωποι πεθαίνουν, ενώ 50 εκατομμύρια τραυματίζονται κάθε χρόνο στους δρόμους. Το 2004 οι τραυματισμοί από τροχαία ήταν η ένατη αιτία θανάτων του παγκοσμίου πληθυσμού, ενώ αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτων για τις ηλικίες 17-29.

Άμεσα και έμμεσα κόστη από αυτή την κατάσταση προκύπτουν και έχουν ως συνέπεια το 1-3% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος να χάνεται, επηρεάζοντας την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και ευημερία ιδιαίτερα στις οικονομικά αδύναμες χώρες. Για την Ελλάδα το ποσοστό αυτό υπολογίζεται στο 2% του ΑΕΠ. Άμεσα κόστη αποτελούν ιατρικές δαπάνες, κόστη επισκευής των οχημάτων, διαδικαστικά κόστη και κόστη επισκευής των υποδομών. Έμμεσα κόστη είναι η μείωση της ποιότητας ζωής και η μείωση της παραγωγικότητας. Τα άτομα που υφίστανται ατυχήματα (πέραν της πιο σοβαρής επίπτωσης που μπορεί να έχουν: τον θάνατο), παραμένουν πολλές φορές με σημαντικές αναπηρίες και ψυχολογικά τραύματα για όλη τη διάρκεια της ζωής τους. Ακόμα και όταν πρόκειται για τις πιο ελαφριές περιπτώσεις, όπου οι βλάβες είναι αναστρέψιμες, το κόστος για τη θεραπεία και την αποκατάσταση και την μετατραυματική υποστήριξη είναι πολύ σημαντικό, με τη συμμετοχή πολλών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των υγειονομικών υπηρεσιών και της κοινωνικής πρόνοιας. Πέραν του χρηματικού κόστους, το κόστος των ατυχημάτων σε προσωπικό, αλλά και κοινωνικό επίπεδο δεν μπορεί να αποτιμηθεί.

Στην Ευρώπη η οδική ασφάλεια αποτελεί μείζον κοινωνικό θέμα. Σε κάθε θάνατο που σημειώνεται στους δρόμους της Ευρώπης, αντιστοιχούν, κατ' εκτίμηση, τέσσερις τραυματισμοί με μόνιμη αναπηρία, όπως εγκεφαλικές κακώσεις ή βλάβη του νωτιαίου μυελού, 10 σοβαροί και 40 ελαφρότεροι τραυματισμοί. Εάν γινόταν προσπάθεια του κόστους των ατυχημάτων στην Ε.Ε., θα υπολογιζόταν σε δισεκατομμύρια Ευρώ. Για παράδειγμα, έχει υπολογιστεί ότι οι βλάβες που προκαλούνται σε τροχαία επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό της Ε.Ε. με περίπου 45 δις Ευρώ.

Το 2009, περισσότεροι από 35.000 άνθρωποι βρήκαν το θάνατο στους δρόμους της Ε.Ε. Την ίδια χρονιά στην Ελλάδα, για πρώτη φορά μετά το 1982, ο αριθμός των νεκρών βρίσκεται κάτω από τους 1.500. Σε σχέση με το 2001 οι θάνατοι μειώθηκαν από τους 172 ανά εκατομμύριο πληθυσμού στους 130 ανά εκατομμύριο, μια πτώση της τάξης του 23%, ποσοστό όμως αισθητά χαμηλότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο του 36%. Το 2009 σε σχέση με το 2008 καταγράφηκε μείωση, σε ατυχήματα και παθόντες. Στα θανατηφόρα ατυχήματα και στους νεκρούς καταγράφηκε μείωση, κατά 7,1% και 6,2%, αντιστοίχως, (100 λιγότερα ατυχήματα και 96 λιγότεροι νεκροί), σε σχέση με το 2008. Οι σοβαρά

τραυματίες μειώθηκαν κατά 11,6%, ενώ οι ελαφρά τραυματισθέντες μειώθηκαν μόνο κατά 2,7%, ο απόλυτος αριθμός όμως αυτών, παραμένει μεγάλος, 16.683 άτομα. Στο πρώτο εννεάμηνο του 2010 παρατηρήθηκε αύξηση των ατυχημάτων κατά 3,2% και αύξηση των παθόντων κατά 2,6%. Παρόλα αυτά, οι νεκροί σημείωσαν μείωση κατά 14,3%, με τους ελαφρά και βαριά τραυματίες να σημειώνουν μικρή αύξηση κατά 4,1% και 1,8% αντίστοιχα.

Επισημαίνονται ομάδες υψηλού κινδύνου για τις οποίες το πρόβλημα είναι εντονότερο. Το πρόβλημα επιτείνεται επίσης από την έλλειψη σαφούς νομικού πλαισίου για τις συνθήκες οδήγησης των μη επαγγελματιών οδηγών. Οι ίδιοι γενικά τύποι συμπεριφοράς σχετίζονται με το γενικό κίνδυνο τροχαίου ατυχήματος και κατά τη διάρκεια της διαδρομής προς και από την εργασία, με διαφοροποίηση όμως σε σχέση με τη βαρύτητα τους.

Σε ευρωπαϊκό αλλά και εθνικό επίπεδο, προτείνονται συγκεκριμένες δράσεις για τη μείωση των ατυχημάτων κατά τη διαδρομή των εργαζομένων προς και από την εργασία για να βοηθηθούν οι οργανισμοί να εφαρμόσουν ολοκληρωμένες στρατηγικές για την οδική ασφάλεια, αλλά και τη γενικότερη κουλτούρα ασφαλείας εντός των οργανισμών. Καταδεικνύονται επίσης τα πολλαπλά οφέλη που απορρέουν από τις δράσεις για την οδική ασφάλεια που σχετίζονται με την εργασία, τόσο για τον εργαζόμενο όσο και για την επιχείρηση/Οργανισμό.

Η ανάλυση που θα γίνει αφορά κυρίως μη επαγγελματίες οδηγούς και τις διαδρομές τους προς και από το χώρο της εργασίας, και οι οποίοι συνήθως οδηγούν τα δικά τους επιβατικά οχήματα. Οι παράγοντες επικινδυνότητας και τα μέτρα έχουν μελετηθεί εκτενέστερα για τους επαγγελματίες οδηγούς. Για τους οδηγούς με ερασιτεχνική άδεια οδήγησης που μετακινούνται προς και από την εργασία τους, οι παράγοντες κινδύνου που συσχετίζονται άμεσα με την εργασία δεν έχουν μελετηθεί το ίδιο διεξοδικά και ως συνέπεια δεν είναι εύκολα διακριτοί, όπως επίσης και οι δράσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Δεν υπάρχουν ικανοποιητικά δεδομένα σε σχέση με τη μετακίνηση προς και από την εργασία και την οδήγηση κατά την εργασία μη επαγγελματιών οδηγών. Αυτό συμβαίνει διότι ο σκοπός της μετακίνησης στις περισσότερες περιπτώσεις δεν καταγράφεται στα δεδομένα της Τροχαίας ή της ασφαλιστικής εταιρείας μετά το ατύχημα.

Αυτό που είναι ευρέως αποδεκτό είναι ότι η οδική συμπεριφορά του συνόλου των μη επαγγελματιών οδηγών σε ότι σχετίζεται με την εργασία, είναι ένας σημαντικός παράγοντας επικινδυνότητας.

**Η έννοια του εργατικού ατυχήματος στην Ελλάδα περιλαμβάνει και τα οδικά ατυχήματα (κατά την προσέλευση και αποχώρηση από την εργασία)**

Στην Ελλάδα ως εργατικό ατύχημα θεωρείται κάθε ζημιογόνο για την υγεία του ασφαλισμένου βίαιο συμβάν, κατά την εκτέλεση εργασίας ή συνδεδεμένο με αυτή. Έτσι, ως εργατικό ατύχημα μπορεί να νοηθεί και το βίαιο συμβάν το οποίο, αν και δεν έχει συμβεί στο χώρο εργασίας του μισθωτού ή κατά το ωράριο απασχόλησής του, εν τούτοις προκλήθηκε εξ αιτίας της παροχής εργασίας. Στην περίπτωση αυτή το ατύχημα ( το οποίο δεν είναι άμεση συνέπεια της παρεχόμενης εργασίας και δεν έχει συμβεί στο χώρο εργασίας του μισθωτού ή κατά το ωράριο απασχόλησής του), συνδέεται με αυτή σε σχέση αίτιου και αποτελέσματος (για το λόγο ότι εξαιτίας της εργασίας δημιουργήθηκαν οι ιδιαίτερες εκείνες αναγκαίες συνθήκες για το ατύχημα).

Συνεπώς ως εργατικό ατύχημα μπορεί να νοηθεί και το ατύχημα που προκαλείται σε ασφαλισμένο μισθωτό κατά τη διάρκεια της διαδρομής που ακολουθεί από την κατοικία του προς τον τόπο εργασίας του ή και αντίστροφα, με οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο κοινής χρήσης, μέσω όμως του συνήθους δρομολογίου, αρκεί να υπάρχει στον ασφαλισμένο η πρόθεση να μεταβεί στην εργασία του ή να επιστρέψει απ' αυτή. Δεν πρέπει όμως ο εργαζόμενος να έχει παρεκκλίνει από τη συνήθη διαδρομή του ή να εμπλέκεται σε δραστηριότητα μη σχετική προς τη μετάβαση ή επιστροφή. Παρόλα αυτά οι περισσότεροι εργαζόμενοι δεν γνωρίζουν ότι το τροχαίο ατύχημα προς και από την εργασία αποτελεί εργατικό ατύχημα για να διεκδικήσουν τα νόμιμα δικαιώματά τους.

## **14.2 ΑΙΤΙΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ**

### **Αίτια τροχαία ατυχημάτων**

Ορισμένοι τύποι συμπεριφοράς αυξάνουν σημαντικά τον κίνδυνο ατυχήματος και τραυματισμού:

- Υπέρβαση του ορίου ταχύτητας
- Κατανάλωση οινοπνεύματος και ουσιών
- Παραβίαση σήμανσης, ιδιαίτερα STOP και κόκκινου σηματοδότη
- Αντικανονική προσπέραση και κίνηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας
- Απόσπαση συγκέντρωσης προσοχής και χρήση κινητού τηλεφώνου
- Μη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους
- Στρες και βιασύνη
- Κούραση και υπνηλία
- Ηλικία και φαρμακευτική αγωγή
- Μη εφαρμογή των κανόνων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Οι ίδιοι γενικά τύποι συμπεριφοράς σχετίζονται με τον κίνδυνο ατυχήματος κατά τη διάρκεια της διαδρομής προς και από την εργασία, με διαφοροποίηση όμως σε ότι αφορά την επιμέρους σοβαρότητα του κάθε παράγοντα στο συνολικό αποτέλεσμα.

## **Προτεινόμενες δράσεις**

Οι κύριοι στόχοι των δράσεων για την οδική ασφάλεια θα πρέπει να είναι η πρόληψη και η σημαντική μείωση των ατυχημάτων και των θυμάτων κατά τη διαδρομή των εργαζομένων προς και από την εργασία.

Είναι πολύ σημαντικό το ίδρυμα του Πανεπιστημίου να εισάγει την κουλτούρα της οδικής ασφάλειας στους εργαζόμενους και στους εκπαιδευόμενους. Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος είναι η ενσωμάτωση σχετικής εκπαίδευσης και ενημέρωσης στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα και στη γενικότερη πολιτική ασφαλείας του ιδρύματος. Η εκπαίδευση θα πρέπει να προσφέρει γνώσεις σχετικές με τις αιτίες κινδύνων, τις έμμεσες και άμεσες επιπτώσεις των ατυχημάτων σε προσωπικό, Πανεπιστημιακό αλλά και εθνικό επίπεδο, επιτυγχάνοντας τη συνειδητοποίηση και επαγρύπνηση των εργαζομένων και των εκπαιδευόμενων σε σχέση με την οδική ασφάλεια. Η εκπαίδευση θα πρέπει να παρέχεται με βιωματικό τρόπο και θα πρέπει να ενθαρρύνει την ενεργητική συμμετοχή των εργαζομένων και των φοιτητών με ομαδικές συζητήσεις και αλληλεπίδραση.

Στη διαμόρφωση των προγραμμάτων και την παροχή της εκπαιδευτικής διαδικασίας, ιδανικά θα πρέπει να συμμετέχει ένας αριθμός φορέων, οι οποίοι θα συνεισφέρουν κατά συμπληρωματικό τόπο. Μη κυβερνητικοί Οργανισμοί όπως το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ) «Πάνος Μυλωνάς», εταιρείες παροχής εκπαίδευσης για την οδική ασφάλεια, κρατικοί φορείς, αστυνομία και πυροσβεστική, ασφαλιστικές εταιρείες, συνδικαλιστικές οργανώσεις, εταιρικά στελέχη, σύλλογοι πολιτών και εργαζομένων, σύλλογοι θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων, ιατρικές επαγγελματικές εταιρείες, σύλλογοι πεζών και ποδηλατών, λέσχες αυτοκινήτων και μοτοσικλετών κλπ. μπορούν να έχουν σημαντική συμβολή στο θέμα.

Το περιεχόμενο της εκπαίδευσης θα πρέπει να ενσωματώνει περισσότερη και καλύτερη πληροφόρηση, εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών και διαχείριση της οδικής ασφάλειας εντός του Πανεπιστημίου. Για παράδειγμα, η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία σε σχέση με την ισχύουσα κατάσταση όπως στοιχεία από τις βάσεις δεδομένων της αστυνομίας και της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.), σε βάθος αναλύσεις και αναφορές της αστυνομίας και του Σ.Ε.Π.Ε. και δεδομένα όπως το γεγονός ότι οι γυναίκες έχουν λιγότερα ατυχήματα και σοβαρούς τραυματισμούς, οι νεότεροι οδηγοί έχουν περισσότερα ατυχήματα (49% των θανάτων αφορά ηλικίες μέχρι 36 ετών), οι μερικής απασχόλησης με σύμβαση εργασίας επίσης εμπλέκονται σε περισσότερα ατυχήματα σε σχέση με τους μόνιμους υπαλλήλους, καθώς επίσης το γεγονός ότι η πλειοψηφία των ατυχημάτων (60%) συμβαίνουν στη διαδρομή προς την εργασία. Οι καμπάνιες και οι πληροφορίες μπορεί να είναι στοχευμένες σε επικίνδυνες συμπεριφορές, όπως για παράδειγμα για την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ή γενικές. Γενικά, οι δράσεις οι οποίες στοχεύουν μόνο στη συμπεριφορά είναι λιγότερο αποτελεσματικές από τις δράσεις σε συνδυασμό με επιβολή του νόμου. Έτσι, θα πρέπει να παρέχεται τουλάχιστον η πληροφορία σε σχέση με τις επιπτώσεις που επιφέρει η επιβολή του νόμου, για να ισχυροποιηθεί το μήνυμα. Έχει υπολογιστεί πως εάν ο ΚΟΚ γινόταν 100% σεβαστός ο αριθμός των τραυματιών θα μπορούσε να μειωθεί κατά 27% και ο αριθμός των νεκρών κατά 48% (Elvik 1997). Η αστυνόμευση όμως σε καμία περίπτωση δεν είναι επαρκής για να διασφαλίσει από μόνη της την προσήλωση στον ΚΟΚ.



Οι εκστρατείες συνειδητοποίησης είναι επίσης ένα σημαντικό εργαλείο με χαμηλό σχετικά κόστος ανά εργαζόμενο σε σχέση με την εκπαίδευση. Περιλαμβάνουν μαζικές καμπάνιες εντός και εκτός του πανεπιστημίου, κατά τη διάρκεια εκδηλώσεων, μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου κλπ. Αυτό επίσης μπορεί να επιτευχθεί με τη διανομή εκδόσεων και φυλλαδίων για την οδική ασφάλεια, καθώς και την εισαγωγή μηνυμάτων στις πανεπιστημιακές εκδόσεις για το προσωπικό του ιδρύματος, όπως επίσης και ειδική αναφορά στον εσωτερικό αλλά και το εξωτερικό διαδικτυακό τόπο του πανεπιστημίου.

Το Πανεπιστήμιο επίσης θα πρέπει να ενθαρρύνει δράσεις, για την οδική ασφάλεια, ή να μετέχει ως έταίρος σε σχετικές ΜΚΟ, ως ένδειξη κοινωνικής ευθύνης. Αυτό το μήνυμα θα πρέπει να διαδίδεται τόσο εντός του Πανεπιστημίου, όσο και εκτός αυτού. Είναι πολύ σημαντικό να σχεδιάζονται και να εφαρμόζονται ολοκληρωμένες στρατηγικές για την οδική ασφάλεια, αλλά και τη γενικότερη κουλτούρα ασφαλείας εντός του Οργανισμού.

Τα προγράμματα εργασίας πρέπει να καταρτίζονται έτσι ώστε να μην δημιουργούν συνθήκες στρες και βιασύνης στους εργαζόμενους, αφού για παράδειγμα θα πρέπει να υπάρχει αρκετός χρόνος για την εκτέλεση της εργασίας, ή να προκαλείται η μικρότερη δυνατή διαταραχή των βιολογικών ρυθμών στους εργαζόμενους.

Υπάρχει σαφής σχέση μεταξύ της κουλτούρας ασφαλείας, και του τρόπου συμπεριφοράς των εργαζομένων ως οδηγοί. Οποιαδήποτε βελτίωση στην μία παράμετρο θα είχε ως αποτέλεσμα θετικό αντίκτυπο και στην άλλη.

### **Οφέλη που απορρέουν από τις δράσεις για την οδική ασφάλεια που σχετίζεται με την εργασία**

Τα οφέλη από τη διαχείριση της οδικής ασφαλείας που σχετίζεται με την εργασία είναι πολλαπλά. Αντίθετα με την κοινή αντίληψη, κατά κανόνα τα πραγματικά κόστη των ατυχημάτων για τους οργανισμούς και τις εταιρίες είναι πάντα υψηλότερα από τα κόστη συντήρησης και ασφάλισης. Οι συνέπειες των ατυχημάτων όταν πρόκειται για μικρές επιχειρήσεις είναι πολύ μεγαλύτερες από αυτές των μεγάλων. Τα οφέλη από την πρόληψη και την ορθή διαχείριση της εργασίας στο βαθμό που σχετίζεται με την οδική ασφάλεια είναι ιδιαίτερα σημαντικά, ανεξάρτητα από το μέγεθος της επιχείρησης ή ενός οργανισμού. Έρευνες και μελέτες περιπτώσεων (case studies) έχουν καταδείξει ότι τα οφέλη από τη διαχείριση της εργασίας που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια και την πρόληψη – μείωση ατυχημάτων περιλαμβάνουν:

- μικρότερη απώλεια σε εργατοημέρες λόγω τραυματισμών
- μείωση κινδύνου ασθενειών
- μειωμένο stress και βελτιωμένο ηθικό
- μικρότερη ανάγκη για έρευνες και γραφειοκρατικές διαδικασίες
- απώλεια χρόνου λόγω ανακατανομής της εργασίας



- λιγότερα εταιρικά οχήματα για επισκευές
- μείωση τρέχοντος κόστους λόγω καλύτερων οδηγικών προτύπων
- λιγότερες απώλειες και συναλλαγές

Τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα είναι συνήθως ο σημαντικότερος παράγοντας θανατηφόρων εργατικών ατυχημάτων και αφορά τόσο τους επαγγελματίες όσο και τους ερασιτέχνες οδηγούς που μετακινούνται προς και από την εργασία.

Η προώθηση των πρακτικών ασφαλούς οδήγησης για την υγεία και ασφάλεια στην εργασία μπορεί να επεκταθεί και στην οδήγηση στην ιδιωτική ζωή, προκειμένου να μειώνονται οι πιθανότητες τραυματισμού σε τροχαία οδικά συμβάντα και εκτός της εργασίας, συμβάλλοντας έτσι σημαντικά στην περαιτέρω προώθηση της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων συνολικά και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας.

### **14.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΣΥΝΤΕΛΟΥΝ ΣΤΗΝ ΑΠΟΦΥΓΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ**

#### **Ενεργητική ασφάλεια**

Η έννοια της ενεργητικής ασφάλειας περιλαμβάνει τα συστήματα εκείνα του αυτοκινήτου που βοηθούν στην αποφυγή ενός ατυχήματος. Όπως είναι γνωστό η καλύτερη θεραπεία είναι η πρόληψη.

#### **Τι περιλαμβάνει:**

Η ενεργητική ασφάλεια περιλαμβάνει τις δυνατότητες του αυτοκινήτου που εξασφαλίζουν τη μικρότερη δυνατή έκθεση σε κίνδυνο. Αυτές είναι: οι καλές επιδόσεις, τα ισχυρά φρένα και το ABS, η καλή οδική συμπεριφορά, το ηλεκτρονικό σύστημα και η παρεχόμενη άνεση στην οδήγηση.

Η ενεργητική ασφάλεια παίζει σημαντικό ρόλο στο προσπέρασμα, στο φρενάρισμα και στην συμπεριφορά στις στροφές.

#### **Πρακτικές συμβουλές**

Καλή συντήρηση οχήματος (έχει άμεσο αντίκτυπο στην οδική ασφάλεια). Η κακή λειτουργία του κινητήρα μειώνει την απόδοσή του, ενώ φρένα, αμορτισέρ και ελαστικά σε κακή κατάσταση αυξάνουν την απόσταση του φρεναρίσματος και μειώνουν την ευστάθεια του οχήματος.

Το αυξημένο βάρος και η χρησιμοποίηση του κλιματισμού αυξάνει τις αποστάσεις φρεναρίσματος και τη διάρκεια προσπεράσματος, μειώνοντας την ενεργητική ασφάλεια.

Απαιτείται εξοικείωση με τη χρήση των συστημάτων του αυτοκινήτου και σωστή χρήση των φώτων (μισή ώρα μετά τη δύση του ήλιου και μισή ώρα πριν την ανατολή του ήλιου) και των δεικτών πορείας (φλας).

## **Παθητική ασφάλεια**

Η παθητική ασφάλεια περιλαμβάνει όλα τα συστήματα του αυτοκινήτου που προστατεύουν τους επιβαίνοντες σε περίπτωση ατυχήματος.

### **Τι περιλαμβάνει**

Περιλαμβάνει κυρίως τη σχεδίαση του αυτοκινήτου, με ζώνες παραμόρφωσης και διάφορες ενισχύσεις στη δομή του αμαξώματος, καθώς και τις ζώνες ασφαλείας, τους αερόσακους και την εργονομία του εσωτερικού και των υλικών του.

### **Πώς λειτουργεί**

Ολόκληρο το αμάξωμα λειτουργεί σαν μαξιλάρι κατά τη διάρκεια της πρόσκρουσης, μειώνοντας τις δυνάμεις που δέχονται οι επιβάτες. Προκειμένου να γίνει αυτό, οι επιβάτες πρέπει να παραμείνουν στη θέση τους κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης και τουλάχιστον μέχρι τη στιγμή που θα ανοίξουν οι αερόσακοι. Αυτό το εξασφαλίζει η πρόσδεσή τους με τις ζώνες ασφαλείας. Έτσι η κίνηση τους είναι ελεγχόμενη και οι αερόσακοι θα τους προστατεύσουν.

### **Πώς χρησιμοποιείται**

Η λειτουργία των συστημάτων παθητικής ασφάλειας είναι αυτόματη. Αυτό που πρέπει να κάνει ο οδηγός και οι επιβάτες είναι να έχουν προετοιμαστεί, ώστε να μην ακυρώσουν τη λειτουργία αυτών των συστημάτων. Να φορούν δηλαδή τη ζώνη ασφαλείας και να έχουν το κάθισμά τους σε αρκετά όρθια θέση. Επιπλέον να μην έχουν μέσα στο αυτοκίνητο αντικείμενα που κατά την πρόσκρουση θα κινηθούν ανεξέλεγκτα και πιθανώς θα τους τραυματίσουν.

### **Πρακτικές συμβουλές**

Ακόμη και το ασφαλέστερο αυτοκίνητο αδυνατεί σε περίπτωση ατυχήματος να προστατεύσει τον επιβάτη που δεν φοράει τη ζώνη ασφαλείας.

Οι αερόσακοι προστατεύουν μόνο σε συνδυασμό με τις ζώνες ασφαλείας. Αν δεν γίνεται χρήση τους, οι αερόσακοι θα ανοίξουν με τεράστια ταχύτητα και υπάρχει κίνδυνος να είναι αυτοί που θα προκαλέσουν τραυματισμό ή ακόμα και θάνατο. Οι έφηβοι και τα άτομα μετρίου αναστήματος καλό είναι να κάθονται στο πίσω κάθισμα. Αν είναι απαραίτητο να καθίσουν εμπρός, τότε καλό είναι το κάθισμα να σύρεται όσο γίνεται πιο πίσω.

## **Η ζώνη ασφαλείας**

### **Τι συγκρατεί:**

Η ζώνη ασφαλείας κρατά τα πόδια στο κάθισμα και τον κορμό όρθιο. Για να το κάνει αυτό πρέπει το κάθισμα να είναι σωστά ρυθμισμένο.

### **Η σωστή θέση**

Η ζώνη έρχεται πίσω από τον ώμο ακουμπώντας τον (ούτε από πολύ χαμηλά ώστε να κάμπτεται πίσω, ούτε από πολύ ψηλά ώστε να μην τον ακουμπά και να φτάνει στο λαιμό). Το κάτω τμήμα της πρέπει να περνάει πάνω από τα πόδια και κάτω από την κοιλιά. Έτσι συγκρατεί τον επιβάτη από το θώρακα και τη λεκάνη και όχι από τα μαλακά σημεία, όπως το λαιμό και την κοιλιά. Ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό πρέπει να δίνουν οι έγκυες γυναίκες.

### **Τα μαξιλαράκια των καθισμάτων**

#### **Ο ρόλος τους**

Τα μαξιλαράκια των καθισμάτων βρίσκονται εκεί για προστασία, όχι για ξεκούραση. Η ρύθμιση τους σε ύψος πρέπει να είναι τέτοια, ώστε σε περίπτωση σύγκρουσης, είτε από εμπρός, είτε (και κυρίως) από πίσω, το κεφάλι να υποστηρίζεται προφυλάσσοντας τον άνθρωπο από τραυματισμό στον αυχένα.

#### **Η σωστή θέση**

Το πάνω μέρος του μαξιλαριού πρέπει να βρίσκεται στο ύψος των αυτιών και κοντά στο κεφάλι. Ο επιβάτης καθισμένος στη θέση του, πρέπει να φέρει το μαξιλάρι με τα δυο χέρια σε αυτό το ύψος και μετά να του δώσει τη σωστή κλίση, ώστε να είναι όσο πιο κοντά του γίνεται. Ο κάθε επιβάτης φροντίζει μαζί με τη ζώνη ασφαλείας του, να ρυθμίσει και το ύψος του μαξιλαριού του.



### **Αερόσακος**

#### **Απενεργοποίηση του αερόσακου**

Ο αερόσακος μπορεί να απενεργοποιείται όταν δεν υπάρχει συνοδηγός, εφόσον όμως στο όχημα επιβαίνει συνοδηγός, πρέπει υποχρεωτικά να είναι ενεργοποιημένος.



### **Ηλεκτρονικά συστήματα για αύξηση της ασφάλειας**

Τα τελευταία χρόνια η χρήση της τεχνολογίας στα οχήματα έχει φέρει στην διάθεση των κατασκευαστών πολλά ηλεκτρονικά συστήματα, που συμβάλλουν σημαντικά στην αύξηση της ασφάλειας. Τα κυριότερα είναι τα εξής: ABS, EBD, ASR, ESP, Brake Assist, AWD.

Η επιλογή του οχήματος και του εξοπλισμού του πρέπει να πραγματοποιείται με κριτήριο την αύξηση της ασφάλειας.

### **Βοηθητικός εξοπλισμός**

Ο βοηθητικός εξοπλισμός θα πρέπει να οργανώνεται σωστά, όπως προβλέπει ο ΚΟΚ. Αυτός πρέπει υποχρεωτικά να περιλαμβάνει φαρμακείο, πυροσβεστήρα και προειδοποιητικό τρίγωνο.

### **Συντήρηση του οχήματος**

Ο σημαντικότερος ρόλος της συντήρησης, πέρα από τη διατήρηση και αύξηση της ζωής του οχήματος, είναι να διατηρεί τα συστήματα του οχήματος σε άριστη λειτουργία, παρέχοντας ασφάλεια στις μετακινήσεις.

### **Τακτικά σέρβις**

Κατά τη διάρκεια της προγραμματισμένης συντήρησης του οχήματος, ελέγχονται όλα τα συστήματα, ώστε να προληφθεί οποιαδήποτε πιθανή βλάβη. Εξασφαλίζεται έτσι η σωστή και ασφαλή λειτουργία όλων των συστημάτων του (σύστημα φρένων, διεύθυνσης, ανάρτησης, ηλεκτρικά και κινητήρας).

### **Έλεγχος, φόρτωση και σχεδιασμός για κάλυψη μεγάλων αποστάσεων**

- Έλεγχος στάθμης υγρών
- Έλεγχος ιμάντα
- Έλεγχος ελαστικών και πίεσης ελαστικών
- Καθαρισμός παμπρίζ και καθρεπτών
- Απομάκρυνση αντικειμένων από τους αερόσακους
- Σωστή φόρτωση
- Τα υγρά, τα λάστιχα και ο κλιματισμός πρέπει να προσαρμόζονται ανάλογα με την εποχή

### **Οδικό δίκτυο**

Το οδικό δίκτυο πρέπει να παρέχει την αναγκαία ασφάλεια στους οδηγούς που το χρησιμοποιούν. Πρέπει να υπάρχει καλή σχεδίαση, εκτέλεση και συντήρηση των έργων στο οδικό δίκτυο. Στα πλαίσια της προσπάθειας αυτής περιλαμβάνονται:

- η αποφυγή των πολύ κλειστών στροφών με λανθασμένη κλίση και του χαμηλού συντελεστή τριβής (αύξηση της ολισθηρότητας)
- η επισκευή των φθορών του οδοστρώματος και των λακκουβών
- η επαρκής οριζόντια και κάθετη σήμανση
- η ύπαρξη διαχωριστικών στηθαίων

Επειδή όμως αυτό δεν είναι πάντα εφικτό και συχνά παρουσιάζονται προβλήματα, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να τηρείται ο Κώδικας Οδικής Ασφάλειας και να καταβάλλεται η μέγιστη δυνατή προσοχή κατά την οδήγηση (και από τους πεζούς), ώστε να αποφεύγονται ανά πάσα στιγμή παγίδες και επικίνδυνα σημεία.

### **Ενθάρρυνση της βελτίωσης των οδικών υποδομών**

**Στόχος:** Βελτίωση των οδικών υποδομών με τον εντοπισμό και την εξάλειψη των «μελανών σημείων».

Οι βελτιώσεις στις οδικές υποδομές μπορούν να συμβάλουν στη μείωση της συχνότητας και σοβαρότητας των τροχαίων ατυχημάτων. Η έγκαιρη ανίχνευση μη ομαλών συνθηκών στην οδική κυκλοφορία και η διαβίβαση των συναφών στοιχείων στον οδηγό, συντελούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Στο πλαίσιο της ανάπτυξης των "ευφών οδών", η θέση σε λειτουργία του ευρωπαϊκού συστήματος εντοπισμού στίγματος, μέσω δορυφόρων [Galileo](#) από το 2008, θα επιτρέψει την ανάπτυξη συστημάτων πλοήγησης και κατεύθυνσης, την παροχή πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση της κυκλοφορίας ή την παρακολούθηση των οχημάτων που μεταφέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

Σύντομα πρόκειται να εφαρμοστεί οδηγία-πλαίσιο όσον αφορά την ασφάλεια των οδικών υποδομών, με στόχο την καθιέρωση εναρμονισμένου συστήματος διαχείρισης των "μελανών σημείων" και ελέγχου της οδικής ασφάλειας για τις οδικές αρτηρίες που εντάσσονται στο διευρωπαϊκό δίκτυο ([ΔΔΜ](#)).

### **Κυριότερα μέτρα:**

Πρόταση οδηγίας όσον αφορά την ασφάλεια των οδικών υποδομών, κατάρτιση τεχνικών κατευθυντηρίων γραμμών για τις μεθόδους διεξαγωγής των ελέγχων, τη διαχείριση της ασφάλειας στις αστικές περιοχές, τις τεχνικές περιορισμού της ταχύτητας, επεξεργασία οδηγού ορθής πρακτικής για τις ισόπεδες διαβάσεις, υλοποίηση έργων έρευνας και επίδειξης με θεματικό αντικείμενο τις «ευφείς οδούς», διεξαγωγή μελετών σχετικά με τον αντίκτυπο των νέων έργων στην ασφάλεια, βελτίωση του επιπέδου της ασφάλειας στις σήραγγες, κλπ.

### **Γενικοί κανόνες οδικής ασφάλειας**

- Στην Ελλάδα η πρώτη αιτία δυστυχημάτων είναι η υπερβολική ταχύτητα, για αυτό το λόγο είναι απαραίτητο να τηρούνται τα όρια ταχύτητας.
- Η διπλή διαχωριστική γραμμή προειδοποιεί για κινδύνους και απαγορεύει την προσπέραση.
  - Οι μονοδρομήσεις πρέπει να τηρούνται.
  - Η σωστή στάθμευση συμβάλλει στην ασφάλεια.
  - Η υπακοή στους σηματοδότες είναι υποχρεωτική.
  - Ιδιαίτερη προσοχή στις αφύλαχτες διαβάσεις.

## **Κίνηση μέσα στην πόλη**

- Προσοχή στις διασταυρώσεις και στην προτεραιότητα σε αυτές.
- Τα σταθμευμένα αυτοκίνητα μπορεί να κρύβουν πεζούς.
- Αυτοκίνητα κοντά στις διασταυρώσεις, κάδοι απορριμμάτων και πινακίδες περιορίζουν την ορατότητα.
- Αυτοκίνητα σταθμευμένα εκατέρωθεν του δρόμου αφήνουν στενό πέρασμα για τα διερχόμενα οχήματα.
- Οι μοτοσικλετιστές συχνά στριμώχνονται στο πλάι των αυτοκινήτων στην προσπάθειά τους να προσπεράσουν, θέτοντας σε κίνδυνο τον εαυτό τους και τους άλλους οδηγούς.
- Πεζοί και μοτοσικλετιστές συχνά έρχονται στο πλάι των αυτοκινήτων στις διασταυρώσεις, περιορίζοντας την ορατότητα περισσότερο.
- Η μικρή ορατότητα επιβάλλει πολύ χαμηλή ταχύτητα στα στενά.
- Η προτεραιότητα από δεξιά ισχύει πάντοτε, εκτός και αν ορίζει διαφορετικά η σήμανση. Σε κάθε διασταύρωση η ταχύτητα πρέπει να μειώνεται υποχρεωτικά, ακόμη και αν υπάρχει προτεραιότητα.

## **Κίνηση στις κεντρικές αρτηρίες και λεωφόρους της πόλης**

- Όπως και στις εθνικές οδούς, έτσι και στις λεωφόρους πρέπει να τηρείται ο κανόνας: οδήγηση από δεξιά και προσπέραση από αριστερά.
- Αλλαγή λωρίδας πάντα με χρήση φλας και όχι την τελευταία στιγμή.
- Η αίσθηση ότι τα αυτοκίνητα στις άλλες λωρίδες κινούνται πιο γρήγορα, είναι συνήθως ψευδής. Μένοντας στην ίδια λωρίδα κινείται κανείς με την ίδια ταχύτητα και δεν θέτει σε κίνδυνο τους μοτοσικλετιστές που περνούν ανάμεσα στα αυτοκίνητα.
- Οι προσπεράσεις την τελευταία στιγμή, εκτός του ότι δημιουργούν δυσκολίες και στα οχήματα που κατευθύνονται αλλού, είναι επικίνδυνες.
- Η κίνηση πρέπει να γίνεται ανάμεσα στις διαγραμμίσεις και όχι πάνω σε αυτές.
- Η στάση στα φανάρια πρέπει να γίνεται πίσω από τις διαβάσεις των πεζών.
- Πορτοκαλί φανάρια που αναβοσβήνουν εφιστούν την προσοχή για άλλα οχήματα και πεζούς που έχουν προτεραιότητα.
- Οι αναστροφές στις λεωφόρους απαγορεύονται.

## **Στάθμευση σε δρόμο με κίνηση**

- Όταν εντοπίζεται ο χώρος στάθμευσης πρέπει το συντομότερο να ειδοποιούνται οι άλλοι (με αλάρμ ή με τους δείκτες πορείας) για την πρόθεση στάθμευσης.
- Δεν κόβεται ποτέ κάθετα η κίνηση σε ένα δρόμο.
- Η ταχύτητα πρέπει να μειώνεται βαθμιαία και αισθητά, πάντα με τα αλάρμ αναμμένα.

- Κάνοντας τον ελιγμό στάθμευσης πρέπει πάντα να γίνεται έλεγχος αν υπάρχει πεζός στην κατεύθυνση κίνησης.
- Οι πεζοί δεν είναι απαραίτητα εξοικειωμένοι με τα φώτα της όπισθεν. Είναι απαραίτητο να γίνεται έλεγχος των προθέσεών τους και μετά να πραγματοποιείται η στάθμευση.
- Δικυκλιστές αλλά και αυτοκινητιστές συνηθίζουν αν χωρούν από δίπλα, να προσπερνούν την ώρα της στάθμευσης. Ο οδηγός του οχήματος που σταθμεύει πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός.
- Μετά τη στάθμευση, η πόρτα πρέπει να ανοίγεται με πολλή προσοχή, αφού πρώτα γίνει έλεγχος από τον καθρέφτη.
- Ξεκινώντας από θέση στάθμευσης, πρέπει πρώτα να βγαίνει φλας και να γίνεται έλεγχος για διερχόμενα αυτοκίνητα και πεζούς.

### **Κίνηση στις εθνικές οδούς**

- Η οδήγηση πρέπει να γίνεται με κεντρικό γνώμονα την ασφάλεια:
- Οδήγηση από δεξιά, προσπέραση από αριστερά.
- Διατήρηση σταθερής ταχύτητας.
- Συμμόρφωση με τα όρια ταχύτητας.
- Διατήρηση των αποστάσεων.
- Διευκόλυνση των προσπεράσεων.
- Μη χρήση της βοηθητικής λωρίδας (τελευταία δεξιά), παρά μόνο σε περίπτωση ανάγκης.
- Το φλας δεν υποχρεώνει, αλλά προειδοποιεί.
- Αλλαγή πορείας, μόνο όταν υπάρχει χώρος για αυτό.

### **Κίνηση στους επαρχιακούς δρόμους διπλής κατεύθυνσης.**

Πολλοί από τους δρόμους αυτούς χαρακτηρίζονται ως Εθνικές Οδοί π.χ. Αθηνών - Πατρών και χρειάζονται επιπλέον προσοχή.

- Οι δρόμοι αυτοί έχουν πολλές στροφές. Η ταχύτητα θα πρέπει να είναι ανάλογη με τις περιστάσεις.
- Η σήμανση για τις στροφές δεν προειδοποιεί για το πόσο κλειστές είναι.
- Πρέπει να υπάρχει μείωση της ταχύτητας πριν τη στροφή.
- Η διπλή διαχωριστική γραμμή απαγορεύει το προσπέρασμα.
- Η ορατότητα του δρόμου περιορίζεται τόσο από τις στροφές, όσο και από τις υψομετρικές μεταβολές.
- Προσπέραση μόνο όταν η διακοπτόμενη γραμμή το επιτρέπει και το αντίθετο ρεύμα είναι ελεύθερο.

- Ο υπολογισμός της απόστασης προσπεράσματος είναι πολύ δύσκολος. Αυτοκίνητα φορτωμένα, με ανοικτά παράθυρα ή με κλιματισμό σε λειτουργία, απαιτούν αυξημένη απόσταση προσπεράσματος, η οποία πρέπει να συνυπολογίζεται.
- Αν δεν υπάρχει πρόθεση προσπεράσματος, αφήνεται χώρος από το προπορευόμενο όχημα, ώστε να χωρέσει όποιος θέλει να προσπεράσει.
- Πρέπει να διευκολύνεται όποιος θέλει να προσπεράσει, ακόμη και αν παρανομεί ή εκθέτει τον εαυτό του σε κίνδυνο.
- Έντονοι πλευρικοί άνεμοι υπάρχουν σε ανοίγματα δρόμων μετά από βουνά, δενδροστοιχίες ή και σε γέφυρες. Σπάνια υπάρχει σήμανση για τους ανέμους αυτούς.

### **Κίνηση σε βρεγμένο οδόστρωμα**

- Το νερό στο οδόστρωμα μειώνει την πρόσφυση των ελαστικών. Αυτό σημαίνει πως πρέπει να υπάρχει ιδιαίτερη προσοχή.
- Το νερό στο δρόμο μπορεί να τριπλασιάσει την απόσταση ακινητοποίησης και το φρενάρισμα.
- Δεν νοείται οικονομία στη χρήση υαλοκαθαριστήρων και φώτων.
- Η χρήση των φώτων διευκολύνει την ορατότητα μεταξύ των διερχόμενων οχημάτων.
- Λιμνάζοντα νερά στο οδόστρωμα, σε συνθήκες με σχετικά μεγάλη ταχύτητα, προκαλούν το φαινόμενο της υδρολίσθησης.
- Τα λιμνάζοντα νερά μπορεί να κρύβουν λακκούβες. Οι μοτοσυκλέτες αντιμετωπίζουν ακόμη μεγαλύτερο κίνδυνο από τις λακκούβες αυτές.



### **Κίνηση σε παγωμένο και χιονισμένο δρόμο**

- Η οδήγηση σε χιόνι ή πάγο πρέπει να γίνεται μόνο αν υπάρχει άμεση ανάγκη.
- Τα θερινά ή all weather λάστιχα που έχουν τα περισσότερα αυτοκίνητα στην Ελλάδα δεν συμπεριφέρονται το χειμώνα και ειδικά σε θερμοκρασίες κάτω των 7 °C, όπως το καλοκαίρι.
- Σε χαμηλές θερμοκρασίες μπορεί να υπάρχει πάγος ακόμη και αν δεν έχει χιονίσει. Γι' αυτό πρέπει να υπάρχει ιδιαίτερη προσοχή.
- Οι κινήσεις του τιμονιού πρέπει να είναι πολύ απαλές. Απαγορεύεται η απότομη επιτάχυνση ή επιβράδυνση.



- Το αυτοκίνητο δεν σταματά εύκολα στις κατηφόρες, γι' αυτό πρέπει να αποφεύγονται. Σε αντίθετη περίπτωση, η κατάβαση πρέπει να γίνεται πολύ αργά, με πρώτη ταχύτητα στο κιβώτιο ταχυτήτων.
- Η μεγαλύτερη απόσταση ασφαλείας είναι απαραίτητη.

### **Σαμαράκια - Λακκούβες**

- Η πλημμελής συντήρηση των δρόμων δεν προλαμβάνει συχνά τη φθορά των δρόμων, με αποτέλεσμα να υπάρχουν λακκούβες και σαμαράκια στους ελληνικούς δρόμους.
- Η διάβαση των δρόμων που έχουν λακκούβες και σαμαράκια πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερα χαμηλή ταχύτητα.
- Πέφτοντας σε μια λακκούβα, το τιμόνι του αυτοκινήτου μπορεί να αντιδράσει βίαια, οπότε υπάρχει κίνδυνος να χαθεί ο έλεγχος του αυτοκινήτου και να βγει εκτός πορείας.
- Δεν πρέπει να γίνεται μείωση της ταχύτητας πριν τη λακκούβα γιατί δεν δίνεται χρόνος στον επόμενο οδηγό να αντιδράσει.
- Η διατήρηση των αποστάσεων ασφαλείας δίνει τη δυνατότητα έγκαιρης αντίδρασης σε απότομο φρενάρισμα του μπροστινού οχήματος.
- Τα σαμαράκια τοποθετούνται συνήθως μπροστά από σχολεία, παιδικές χαρές και γενικά όπου υπάρχουν πολλοί πεζοί. Στους δρόμους αυτούς η κίνηση γίνεται με πολλή προσοχή και χαμηλή ταχύτητα.
- Τα μεγάλα τσιμεντένια σαμαράκια μπορεί να απογειώσουν το όχημα, όταν υπάρχει μεγάλη ταχύτητα.

### **Πεζοδρόμια**

- Ως πεζοδρόμια θεωρούνται τα άκρα των διαβάσεων των πεζών, τουλάχιστον σε ότι έχει να κάνει με τη στάθμευση.
- Οι πεζοί οφείλουν να χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια και να μην κατεβαίνουν στο δρόμο παρά μόνο αν είναι απαραίτητο. Σ' αυτή την περίπτωση πρέπει να χρησιμοποιούν τις διαβάσεις.

### **Οδικά έργα – Καιρικά φαινόμενα**

- Αρκεί ένα σήμα που προειδοποιεί για έργα επί της οδού για να ελαττωθεί η ταχύτητα.
- Αν στενεύει ένας δρόμος με τη λωρίδα κίνησης να καταργείται, πρέπει να γίνεται είσοδος το συντομότερο δυνατό στη διπλανή, αφού προηγουμένως ελεγχθεί η κίνηση και υπάρξει προειδοποίηση με φλας.
- Σε δρόμους με κίτρινες διαγραμμίσεις διατηρείται χαμηλή ταχύτητα και δεν γίνονται προσπεράσεις.

- Αν το αυτοκίνητο πάθει βλάβη, εισέρχεται το συντομότερο στη βοηθητική λωρίδα και τοποθετείται το προειδοποιητικό τρίγωνο σε απόσταση τουλάχιστον 100 m. Καλό είναι να μην παραμένουν ο οδηγός και οι επιβάτες στο όχημα, αλλά πίσω από τις προστατευτικές μπάρες, αν φυσικά υπάρχουν.

### **Συμβουλές σε περίπτωση κακοκαιρίας**

Σε περίπτωση μετακίνησης εκτός πόλεως πρέπει να γίνεται:

- Ενημέρωση για τον καιρό και την κατάσταση του οδικού δικτύου.
- Προγραμματισμός ταξιδιού , έτσι ώστε να μη συμπέσει με την αιχμή των καιρικών φαινομένων.
- Έλεγχος για την καλή λειτουργία των συστημάτων του αυτοκινήτου.
- Έλεγχος του ρεζερβουάρ του αυτοκινήτου για καύσιμα.
- Εφοδιασμός με αντιολισθητικές αλυσίδες.
- Εφοδιασμός με κουτί πρώτων βοηθειών.

Σε περίπτωση μετακίνησης μέσα στην πόλη πρέπει να γίνεται:

- Προτίμηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- Κίνηση με ιδιαίτερη προσοχή και συμμόρφωση στις υποδείξεις των τροχονόμων.
- Αποφυγή των άσκοπων μετακινήσεων.

### **Παγωμένοι δρόμοι: συμβουλές προς οδηγούς και πεζούς**

Η Ελληνική Αστυνομία συμβουλεύει τους πολίτες, σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών φαινομένων, να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στις μετακινήσεις τους. Στο πλαίσιο αυτό συστήνει στους πεζούς:

- Να περπατούν με μεγάλη προσοχή ιδιαίτερα τις πρώτες πρωινές και νυκτερινές ώρες, καθώς υπάρχει μεγάλη πιθανότητα οι δρόμοι να είναι παγωμένοι.
- Να φροντίσουν να φορούν τα κατάλληλα υποδήματα όταν πρόκειται να μετακινηθούν.
- Να προτιμούν για τις μετακινήσεις τους τα μέσα μαζικής μεταφοράς.
- Να αποφεύγουν να περπατούν στα τμήματα των δρόμων και των πεζοδρομίων όπου υπάρχει παγετός.

### **Παράλληλα, οι οδηγοί:**

- Να φροντίζουν το όχημά τους να έχει αντιολισθητικές αλυσίδες.
- Να χρησιμοποιούν πάντα τις αντιολισθητικές αλυσίδες όπου υπάρχουν ειδικές συνθήκες κυκλοφορίας (παγετός, κλπ.).
- Να φορούν πάντα τη ζώνη ασφαλείας.
- Να ενημερώνονται για τον καιρό και την κατάσταση του οδικού δικτύου αν πρόκειται να ταξιδέψουν.
- Να ελέγχουν την καλή λειτουργία των συστημάτων του αυτοκινήτου τους.

- Να φροντίζουν ώστε να είναι εφοδιασμένοι με αρκετά καύσιμα.
- Να μειώνουν ταχύτητα και να αφήνουν αρκετή απόσταση από το προπορευόμενο όχημα για να μπορούν να σταματήσουν με ασφάλεια.
- Να μη φρενάρουν απότομα γιατί υπάρχει κίνδυνος να εκτραπούν της πορείας τους. Με τον ίδιο τρόπο να λειτουργούν και όταν πρόκειται να επιταχύνουν ή να στρίψουν.
- Να έχουν αναμμένα τα φώτα πορείας για να γίνονται πιο εύκολα αντιληπτοί, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει μεγάλη ορατότητα.
- Να διατηρούν τα φώτα και τους υαλοκαθαριστήρες του οχήματός τους πάντα καθαρούς.
- Να οδηγούν με χαμηλή ταχύτητα για να έχουν τη δυνατότητα ελέγχου του οχήματός τους.
- Να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί όταν διασχίζουν γέφυρες, ανισόπεδες διαβάσεις και δρόμους που δεν είναι πολυσύχναστοι.
- Αν οδηγούν σε επαρχιακό δρόμο, να αποφεύγουν τους χιονισμένους χωματόδρομους.
- Να έχουν στο νου τους ότι ενδεχομένως να χρειαστεί πολύ μεγαλύτερος χρόνος για να ακινητοποιήσουν το όχημά τους όταν οδηγούν σε παγωμένο δρόμο.

### **Χρήση αντιολισθητικών αλυσίδων**

Η Ελληνική Αστυνομία συμβουλεύει τους οδηγούς, σε περιπτώσεις δυσμενών καιρικών φαινομένων, να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στις μετακινήσεις τους και να χρησιμοποιούν αντιολισθητικές αλυσίδες, όπου απαιτείται η χρήση τους. Ως γνωστό, τα οχήματα δεν μπορούν να κινηθούν σε ολισθηρό οδόστρωμα, καθώς οι τροχοί γλιστρούν πάνω στη λεία επιφάνεια.

**Σχετικά με τη χρήση των αντιολισθητικών αλυσίδων οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν υπόψη τους ότι:**

- Όσο περισσότερη επιφάνεια του πέλματος του τροχού καλύπτεται με αλυσίδα, τόσο καλύτερη είναι η πρόσφυση, καθώς η επιφάνεια του τροχού που πλέον έχει αποκτήσει τα εξογκώματα της αντιολισθητικής αλυσίδας μπορεί να «πιάσει» στο χιόνι ή τον πάγο και να κινήσει το όχημα.
- Οι αντιολισθητικές αλυσίδες χρησιμοποιούνται μόνο όταν το οδόστρωμα είναι ολισθηρό. Δεν θα πρέπει να χρησιμοποιούνται όταν το όχημα κινείται σε καθαρό οδόστρωμα, καθώς προκαλούν φθορές τόσο στα ελαστικά, όσο και στο οδόστρωμα.
- Οι αντιολισθητικές αλυσίδες τοποθετούνται στους κινητήριους τροχούς. Κατά τη χρήση τους, οι κινήσεις του οδηγού πρέπει να είναι απαλές διότι μπορεί οι

κινητήριοι τροχοί να έχουν μεγαλύτερη πρόσφυση, ενώ το ίδιο δεν συμβαίνει με τους υπόλοιπους τροχούς.

- Η ταχύτητα που ενδείκνυται να κινείται ένα όχημα όταν φέρει αντιολισθητικές αλυσίδες δεν θα πρέπει να ξεπερνά τα 20 με 30 χλμ/ ανά ώρα.
- Για την τοποθέτηση και συντήρηση των αντιολισθητικών αλυσίδων οι οδηγοί θα πρέπει να συμβουλευονται αντίστοιχα τις οδηγίες τοποθέτησης και συντήρησης που διαθέτουν.
- Οι σωστά τοποθετημένες αλυσίδες πρέπει να δείχνουν και να είναι «τεντωμένες».

Σε κάθε περίπτωση οι οδηγοί οφείλουν να συμμορφώνονται με τις υποδείξεις και τις οδηγίες των τροχονόμων και να διατηρούν τη ψυχραιμία τους. Η ψυχραιμία είναι ο καλύτερος σύμμαχος σε τέτοιες περιπτώσεις.

#### **Σε περίπτωση αποκλεισμού οι οδηγοί πρέπει :**

- Να παραμείνουν στο αυτοκίνητό και να φροντίσουν να ανάβουν τη μηχανή για 10 λεπτά ανά ώρα.
- Να τοποθετήσουν στην κεραία του ραδιοφώνου ένα ύφασμα με έντονο χρώμα για τον ευκολότερο εντοπισμό τους από τις διασωστικές ομάδες.
- Να έχουν εξοπλισθεί με υλικά όπως αδιάβροχα, ομπρέλες, σφυρίχτρα, γαλότσες, φακός, κουβέρτες, νερό, πρόχειρο φαγητό, σταφίδες, σοκολάτες μπορεί να φανεί χρήσιμος.

#### **Οι «άλλοι οδηγοί»**

- Οι περισσότεροι οδηγοί οδηγούν ανταντακλαστικά. Ανιχνεύουν το δρόμο μπροστά τους και προετοιμάζονται για τις δικές τους κινήσεις και παράλληλα αποτυπώνουν μια αίσθηση για το πώς θα αντιδράσουν οι προπορευόμενοι.
- Στο δρόμο δεν πρέπει να γίνεται επίδειξη ούτε του αυτοκινήτου, ούτε των ικανοτήτων των οδηγών.
- Ο δρόμος δεν ανήκει σε κανέναν.
- Εάν ο οδηγός αντιληφθεί μια παράβαση από κάποιον άλλο, δεν σημαίνει ότι μπορεί να την κάνει και ο ίδιος.

#### **Μετά το ατύχημα**

Σε περίπτωση εμπλοκής σε ατύχημα πρέπει να γίνεται:

- Διατήρηση της ψυχραιμίας, ώστε να πραγματοποιηθούν οι ενέργειες που απαιτούνται.
- Φροντίδα για τη σήμανση του χώρου του ατυχήματος.
- Κλήση των Αρχών σε βοήθεια, αν είναι απαραίτητο (Τροχαία, ΕΚΑΒ).

- Απαγόρευση μετακίνησης τραυματιών (εκτός εύλογων περιπτώσεων όπως σε περίπτωση πυρκαγιάς).
- Φροντίδα για την παροχή πρώτων βοηθειών σε έκτακτες μόνο περιπτώσεις όπως αιμορραγία, απώλεια των αισθήσεων ή αναπνευστική ανεπάρκεια.
- Κάλυψη του τραυματία με ότι υπάρχει διαθέσιμο και παροχή ψυχολογικής υποστήριξης.
- Υποστήριξη της προσπάθειας των Αρχών για απομάκρυνση των οχημάτων ή τυχόν θραυσμάτων.
- Υποστήριξη του έργου των αστυνομικών και ασφαλιστικών αρχών για καταγραφή του συμβάντος.

#### **Τι ορίζει ο Κ.Ο.Κ. αναλυτικότερα:**

Αν συμβεί ένα οδικό τροχαίο ατύχημα ο οδηγός που εμπλέκεται σε αυτό θα πρέπει:

- Να σταματήσει αμέσως στον τόπο του ατυχήματος, χωρίς όμως να δημιουργήσει πρόσθετους κινδύνους στην κυκλοφορία.
- Να λάβει μέτρα κυκλοφοριακής ασφάλειας και να ειδοποιήσει την πλησιέστερη Αστυνομική Αρχή.
- Να ανταλλάξει τα στοιχεία της ταυτότητάς του, καθώς και κάθε χρήσιμη πληροφορία.
- Σε περίπτωση μόνον υλικών ζημιών και όταν ο ζημιωθείς δεν είναι παρών, πρέπει μέσα σε 24 ώρες να τον ενημερώσει για όλες τις σχετικές πληροφορίες με τον πιο κατάλληλο τρόπο ή μέσω του πλησιέστερου Αστυνομικού Τμήματος.

Αν από το Τροχαίο ατύχημα προκλήθηκε θάνατος ή σωματική βλάβη, κάθε οδηγός και οποιοσδήποτε άλλος που ενεπλάκη θα πρέπει:

- Να προσφέρει την αναγκαία βοήθεια και συμπαράσταση στους παθόντες.
- Να ειδοποιήσει την πλησιέστερη αστυνομική αρχή και να παραμείνει στον τόπο του ατυχήματος έως ότου φθάσουν εκεί οι αρμόδιες αρχές.
- Να εμποδίσει οποιαδήποτε μεταβολή των στοιχείων (μετακίνηση οχημάτων, εξαρτημάτων κ.α.) στον τόπο του ατυχήματος, που θα μπορούσε να δυσχεράνει το έργο της Αστυνομίας.
- Να βοηθήσει τους συνανθρώπους και την Τροχαία στο έργο της. Να κρατήσει τα στοιχεία ταυτότητας αυτοπτών μαρτύρων ή οποιαδήποτε στοιχεία μπορεί, όσων εγκαταλείπουν τον τόπο του ατυχήματος (όπως φυσιολογικά χαρακτηριστικά, αριθμό κυκλοφορίας, τύπο και χρώμα οχήματος κ.α.).

#### **Διάσωση και περίθαλψη των θυμάτων τροχαίων ατυχημάτων**

**Στόχος:** Μελέτη των βέλτιστων πρακτικών στον τομέα της ιατρικής περίθαλψης μετά από ατύχημα.

Πολλές χιλιάδες ζωές θα μπορούσαν να σωθούν στην ΕΕ εάν βελτιωνόταν η ταχύτητα επέμβασης και η διάγνωση τη στιγμή του τροχαίου ατυχήματος. Ο αριθμός κλήσης 112 παρέχει τη δυνατότητα στους φορείς εκμετάλλευσης των τηλεφωνικών δικτύων να χορηγούν στις υπηρεσίες παροχής πρώτων βοηθειών τις πληροφορίες που επιτρέπουν τον εντοπισμό της τοποθεσίας από την οποία πραγματοποιήθηκε κλήση έκτακτης ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος. Θα πρέπει επίσης να διατίθενται αναλυτικά στοιχεία όσον αφορά τη σοβαρότητα των τραυμάτων, ώστε να διαμορφωθεί σαφέστερη εικόνα των δυνατοτήτων μείωσης των ζημιών και να αξιολογηθεί η αποτελεσματικότητα των ιατρικών υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών.

#### **Κυριότερα μέτρα:**

Υλοποίηση έργων επίδειξης, στα οποία εντάσσεται η συνολική αλυσίδα παροχής πρώτων βοηθειών και μελέτη των βέλτιστων πρακτικών στον τομέα της ιατρικής περίθαλψης μετά από ατύχημα.

#### **Συγκέντρωση, ανάλυση και διάδοση των στοιχείων για τα ατυχήματα**

**Στόχος:** Βελτίωση της συγκέντρωσης και ανάλυσης των στοιχείων για τα ατυχήματα με σκοπό τον εντοπισμό των πεδίων πρωταρχικής δράσης.

Αν και τα ατυχήματα αποτελούν απρόβλεπτα συμβάντα, η γνώση των αιτιών, των περιστάσεων και των συνεπειών τους είναι απαραίτητη για να καταστεί δυνατός ο έλεγχος και η αποφυγή τους ή για να μειωθεί η σοβαρότητά τους. Οι έρευνες πρέπει να διεξάγονται σε εθνικό επίπεδο χωρίς καθυστέρηση με βάση μια ευρωπαϊκή μεθοδολογία. Τα πορίσματα θα πρέπει να κοινοποιούνται σε ομάδα ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων, η οποία θα είναι επιφορτισμένη με τη βελτίωση της νομοθεσίας και την προσαρμογή της μεθοδολογίας στις τεχνικές εξελίξεις.

Σχετικό παράδειγμα αποτελεί η βάση δεδομένων CARE ([EN](#)) που βασίζεται σε εκθέσεις της αστυνομίας και η οποία θα πρέπει να αναπτυχθεί με πνεύμα διαφάνειας.

#### **Κυριότερα μέτρα:**

Ανάπτυξη και συμπλήρωση της βάσης δεδομένων CARE, αξιολόγηση και βελτίωση των συστημάτων διασύνδεσης των στοιχείων των νοσοκομείων με τις εθνικές στατιστικές για τα τροχαία ατυχήματα, σύσταση ευρωπαϊκού παρατηρητηρίου οδικής ασφαλείας, χάραξη ευρωπαϊκής μεθοδολογίας που θα εφαρμόζεται στις ανεξάρτητες έρευνες για τα τροχαία ατυχήματα, συγκρότηση ομάδας ανεξάρτητων εμπειρογνομόνων, κλπ.

#### **Ένας ευρωπαϊκός χάρτης οδικής ασφαλείας**

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρόκειται να κινητοποιηθούν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, οι μεταφορικές επιχειρήσεις, οι αυτοκινητοβιομηχανίες, οι επιχειρήσεις εξοπλισμού των οχημάτων, οι ασφαλιστικές εταιρείες και οι οργανισμοί εκμετάλλευσης των υποδομών, οι τοπικές και περιφερειακές αρχές, καλώντας τα να συνυπογράψουν έναν ευρωπαϊκό χάρτη

οδικής ασφαλείας. Οι υπογράφωντες θα πρέπει να αναλάβουν ειδικές δεσμεύσεις οι οποίες θα δημοσιοποιηθούν, ενώ η τήρησή τους θα αποτελέσει αντικείμενο παρακολούθησης.

## **Κοινή χρήση των δρόμων με φορτηγά και λεωφορεία**

Τα φορτηγά και τα λεωφορεία είναι συνήθως αρκετά μεγαλύτερα από ένα τυπικό όχημα. Είναι μακρύτερα, βαρύτερα και πιο ισχυρά. Οι οδηγοί για να κινούνται στο δρόμο μαζί τους με ασφάλεια πρέπει να έχουν υπ' όψη τις παρακάτω βασικές αρχές:

### **Περισσότερος χώρος στα βαρέα οχήματα για να σταματήσουν**

Τα βαρέα οχήματα χρειάζονται μεγάλη απόσταση για να σταματήσουν. Αν λοιπόν το φανάρι γίνει κόκκινο και πλησιάζει ένα φορτηγό ή λεωφορείο, οδηγός του άλλου οχήματος να μην μπει στη λωρίδα κυκλοφορίας τους γιατί έτσι θα μειωθεί η απόσταση που έχουν για να σταματήσουν. Παρομοίως, σε ρέουσα κυκλοφορία, ένα βαρύ όχημα μπορεί να προσπαθεί να κρατά απόσταση ασφαλείας από κάποιο προπορευόμενο όχημα, και αν κοπεί ο δρόμος μπαίνοντας μπροστά του, μπορεί να μην έχει αρκετό χώρο για να σταματήσει με ασφάλεια.

### **Περισσότερος χώρος στα φορτηγά και τα λεωφορεία για να στρίψουν**

Τα φορτηγά και τα λεωφορεία που στρίβουν καταλαμβάνουν περισσότερο από μια λωρίδα στις γωνίες και στις κυκλικές διασταυρώσεις. Ο οδηγός πρέπει να βεβαιωθεί ότι τους αφήνει αρκετό χώρο για να στρίψουν. Δεν πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο ότι μπορούν να μείνουν εντελώς μέσα στη λωρίδα τους.

Τα ατυχήματα με λεωφορεία και φορτηγά είναι πιο πιθανό να προκαλέσουν σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο, γι' αυτό πρέπει να δωθεί ιδιαίτερη προσοχή κοντά σ' αυτά τα οχήματα.

## **Νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με την κυκλοφορία τουριστικών λεωφορείων και λεωφορείων Δ.Χ.**

- Η ελληνική νομοθεσία προβλέπει τα ακόλουθα που αφορούν στην κυκλοφορία των τουριστικών λεωφορείων και λεωφορείων Δ.Χ.:
- Σύμφωνα με το άρθρο 9 του Ν. 393/76 για κάθε διοργανωμένη εκδρομή πρέπει να καταρτίζεται αναλυτικό πρόγραμμα στο οποίο αναγράφονται λεπτομερώς μεταξύ των άλλων και τα διανυόμενα κάθε ημέρα χιλιόμετρα.
- Σύμφωνα με την υπ' αριθ. 515489/76 κοινή απόφαση τα τουριστικά λεωφορεία θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με κατάσταση επιβατών, τόσο κατά την αναχώρηση στο εξωτερικό όσο και κατά την άφιξή τους στη χώρα μας.
- Για τις εκδρομές εξωτερικού το λεωφορείο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με τα προβλεπόμενα από τους διεθνείς κανονισμούς και τα προεδρικά διατάγματα 59/56 και 83/86 έντυπα (βιβλίο ΕΟΚ ή βιβλίο ASOR), τα οποία θα πρέπει να είναι συμπληρωμένα και θεωρημένα.
- Τα λεωφορεία που πραγματοποιούν τις εκδρομές πρέπει να φέρουν τον προβλεπόμενο εξοπλισμό και να δίδεται μεγάλη προσοχή στην καθαριότητα και εμφάνισή τους, να υπάρχουν δε απαραίτητα σε κάθε λεωφορείο τα προβλεπόμενα



από το άρθρο 13 Ν. 711/77 δελτίο απογραφής και δελτίο τεχνικού ελέγχου από το οικείο ΚΤΕΟ (άρθρο 86 Κ.Ο.Κ., Π.Δ. 1387/81, Ν. 1350/83).

- Σύμφωνα με το άρθρο 10 Ν. 711/77 και Π.Δ. 237/86 όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα, κάθε Δ.Χ. τουριστικό λεωφορείο πρέπει να είναι ασφαλισμένο τόσο για το όχημα, όσο και για τους επιβάτες αυτού.
- Για τη μεταφορά υπεραρίθμων επιβατών, εφαρμογή έχουν οι διατάξεις του άρθρου 33 του Κ.Ο.Κ.. Ευνόητο τυγχάνει ότι για τους παραβάτες οδηγούς και ιδιοκτήτες των ειδικών τουριστικών λεωφορείων, εφαρμογή έχουν και οι διατάξεις του άρθρου 15 παρ. 1 και 5 του Ν. 711/77.
- Σε κάθε λεωφορείο πρέπει να υπάρχουν, σύμφωνα με την υπ' αριθ. 51266/2955/75 Απόφαση Υπουργού Απασχολήσεως όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε μεταγενέστερα, τα βιβλία δρομολογίων και εργασίας.
- Τα λεωφορεία πρέπει να είναι εφοδιασμένα με την προβλεπόμενη από το άρθρο 88 του Κ.Ο.Κ. άδεια κυκλοφορίας και για την οδήγησή τους απαιτείται άδεια ικανότητας οδηγού Δ' κατηγορίας σύμφωνα με το άρθρο 94 του Κ.Ο.Κ..
- Τέλος, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 7 του Ν. 2466/96 τα τουριστικά λεωφορεία Δημ. Χρήσης αποσύρονται της κυκλοφορίας μετά τη συμπλήρωση είκοσι τριών (23) ετών από την ημερομηνία της πρώτης κυκλοφορίας τους στην ημεδαπή ή αλλοδαπή.
- Σε περίπτωση, που κατά τον έλεγχο, διαπιστωθεί κυκλοφορία λεωφορείου μετά τη συμπλήρωση του ανωτέρω ορίου ηλικίας (ημέρα-μήνας-έτος), τότε εκτός από την καταμίνυση του υπαιτίου για παράβαση της παρ. 5 του άρθρου 15 του Ν. 711/77 (προστέθηκε με το άρθρο 23 του Ν. 1437/84), θα ενημερώνεται και ο Ε.Ο.Τ., αφενός μεν για την επιβολή των προβλεπόμενων από το άρθρο 13 του Ν. 2466/96 Διοικητικών Κυρώσεων και αφετέρου για την έκδοση υπό το Γενικού Γραμματέα του, απόφασης για την οριστική ανάκληση της άδειας κυκλοφορίας του τουριστικού λεωφορείου.
- Εάν όμως, κατά τον ανωτέρω έλεγχο, διαπιστωθεί ότι το συγκεκριμένο λεωφορείο δεν είναι εφοδιασμένο με πιστοποιητικό τεχνικού ελέγχου του ΚΤΕΟ, τότε αυτό θα ακινητοποιείται σύμφωνα με την παρ. ιδ' του άρθρου 1 της υπ' αριθ. 30870/83 κοινής απόφασης των Υπουργών Συγκοινωνιών και Δημόσιας Τάξης και θα διατάσσεται παράλληλα και έκτακτος τεχνικός έλεγχος τούτου, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 2 της ανωτέρω κοινής υπουργικής απόφασης.

#### **14.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΑΝΘΡΩΠΟΣ**

##### **Οδηγός - Οδηγικές απαιτήσεις**

##### **Δίπλωμα**

Το δίπλωμα περιλαμβάνει ουσιαστική εκπαίδευση και γνώση που αποκομίζεται κατά την διαδικασία απόκτησής του. Η απόκτηση του διπλώματος με πλάγιο τρόπο είναι ανεύθυνο και ανήθικο, αφού θέτει σε κίνδυνο τις ζωές όλων.

### **Εμπειρία – Απειρία**

Η αναγνώριση της έλλειψης εμπειρίας δεν είναι ντροπή. Η αναζήτηση βοήθειας από πιο έμπειρους οδηγούς στα δύσκολα διευκολύνει και διδάσκει.

### **Αγωγή**

Η κυκλοφοριακή αγωγή πρέπει να καθιερωθεί στο σχολείο αλλά να ενισχύεται και από το σπίτι. Στην Ελλάδα οι άνθρωποι χωρίς δίπλωμα οδήγησης δεν έχουν ποτέ εκπαιδευτεί στη χρήση των οδών και την εφαρμογή των κανόνων του ΚΟΚ. Η συνεχής εκπαίδευση των οδηγών και πεζών, διατηρεί τους χρήστες των οδών σε εναρμόνιση με την υπάρχουσα κατάσταση, την τεχνολογία και τους κινδύνους.

### **Φιλοσοφία οδήγησης**

Η εύρεση της χρυσής τομής ανάμεσα σε επιθετική και αμυντική οδήγηση επιτυγχάνεται μέσω της εμπειρίας του κάθε οδηγού. Η αμυντική οδήγηση μπορεί να αποβεί επικίνδυνη, ειδικά όταν προκαλείται από φόβο του οδηγού. Η επιθετική οδήγηση μπορεί να γίνει αιτία ατυχήματος, ιδιαίτερα αν ο οδηγός δεν έχει τον χρόνο να εκτιμήσει σωστά τις συνθήκες κίνησης ή όταν λειτουργεί αυθόρμητα.

### **Αντίληψη περιβάλλοντος**

#### **Οδηγώ για τους άλλους.**

Είναι το απόφθεγμα που συνοψίζει τη λογική κίνησης στο δρόμο. Ο οδηγός πρέπει να αντιλαμβάνεται τους δίπλα, πίσω και εμπρός του, να προβλέπει και να προλαμβάνει τους κινδύνους.

### **Ασφαλής οδήγηση**

#### **Οδήγηση χαμηλού κινδύνου**

Η οδήγηση δεν είναι ποτέ ακίνδυνη, αλλά θα πρέπει να γίνεται προσπάθεια οδήγησης «με χαμηλό κίνδυνο». Ένας οδηγός χαμηλού κινδύνου έχει καλή παρατηρητικότητα, ελέγχει την ταχύτητα και ξέρει σε ποιο σημείο του δρόμου να οδηγεί.

### **Παρατηρητικότητα**

Το κλειδί για καλή παρατηρητικότητα είναι η ανίχνευση. Ανίχνευση σημαίνει να κινούνται συνεχώς τα μάτια ελέγχοντας μια περιοχή για μερικά δευτερόλεπτα και μετά να μετακινείται το βλέμμα σε άλλη περιοχή.

Ο οδηγός πρέπει να κοιτάει:

Σε μεγάλη απόσταση.

Στο οδόστρωμα.

Αριστερά και δεξιά.

Συχνά τους καθρέπτες σας και το ταμπλό οργάνων.

Εάν ένα όχημα περάσει την κεντρική γραμμή και κατευθυνθεί προς την αντίθετη κατεύθυνση, ο οδηγός του άλλου οχήματος πρέπει να μειώσει ταχύτητα, να πάει στα δεξιά και να αναβοσβήσει τα φώτα πορείας. Εάν ένας ή δύο τροχοί ξεφύγουν από την ασφαλτο, πρέπει να μειώσει ταχύτητα σταδιακά και να ξαναμπί προσεκτικά στο δρόμο.

### **Έλεγχος ταχύτητας**

Ο οδηγός θα πρέπει να οδηγεί με ταχύτητα που είναι εντός του ορίου ταχύτητας και του επιτρέπει να αντιδρά και να σταματάει μέσα σε απόσταση που μπορεί να δει ότι είναι ελεύθερη. Όταν δει πιθανούς κινδύνους, πρέπει να μειώσει ταχύτητα και να ετοιμαστεί να σταματήσει (να ακουμπήσει το πόδι στο φρένο), για παράδειγμα όταν υπάρχουν πεζοί κοντά στο δρόμο ή όταν άλλα οχήματα μπορεί να στρίψουν μπροστά σας. Εάν δεν μπορεί να δει σε απόσταση τουλάχιστον πέντε δευτερολέπτων μπροστά, πρέπει να μειώσει ταχύτητα.

Επίσης πρέπει να μειώσει ταχύτητα σε υγρούς, παγωμένους δρόμους ή δρόμους με χαλίκι, όπου θα πάρει περισσότερη ώρα στο όχημά να σταματήσει.

### **Οδήγηση στο σωστό σημείο του δρόμου**

Ο οδηγός θα πρέπει να οδηγεί φροντίζοντας ώστε το όχημα να είναι σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη απόσταση από κινδύνους (αυτό λέγεται οριοθέτηση), για παράδειγμα πηγαίνοντας στα αριστερά καθώς ανεβαίνει προς την κορυφή ενός λόφου, να αφήσει χώρο ανάμεσα σε σας και στα οχήματα που έρχονται από την αντίθετη κατεύθυνση, ή απομακρύνοντας το όχημα από παρκαρισμένα αυτοκίνητα για να αποφύγει τυχόν πόρτες οχημάτων που ανοίγουν και πεζούς. Πρέπει να ελέγξει τους καθρέπτες πριν να κάνει κάποια αλλαγή ταχύτητας ή θέσης.

### **Αποστάσεις ασφαλείας**

Ένας οδηγός χαμηλού κινδύνου διατηρεί απόλυτη απόσταση ασφαλείας γύρω από το όχημα. Η απόσταση ασφαλείας μπορεί να ελεγχθεί ρυθμίζοντας την ταχύτητα και τη θέση του οχήματος στο δρόμο. Για να καθορίσει την απόσταση ασφαλείας στο μπροστινό τμήμα του οχήματος, πρέπει να λάβει υπόψη δύο σημαντικούς παράγοντες: το χρόνο αντανακλαστικών και το χρόνο αντίδρασης.

### **Χρόνος αντανακλαστικών**

**Ο χρόνος αντανακλαστικών** είναι ο χρόνος που ο οδηγός χρειάζεται για να:

Δει τις πληροφορίες.

Να αντιληφθεί τι σημαίνουν.

Να αποφασίσει ποια θα είναι η αντίδρασή του.

Να προκαλέσει αυτή την αντίδραση.

Ένας οδηγός με καλή φυσική κατάσταση, που είναι συγκεντρωμένος, σε ετοιμότητα και όχι υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών και που δεν είναι κουρασμένος ή αφηρημένος, χρειάζεται περίπου ενάμισι δευτερόλεπτο για να αντιδράσει.

### **Χρόνος αντίδρασης**

**Ο χρόνος αντίδρασης** είναι ο χρόνος που απαιτείται για να αναλάβει δράση ο οδηγός. Γενικά, απαιτείται ελάχιστος χρόνος ενάμισι δευτερολέπτου για να αντιδράσει. Σε πολλές περιπτώσεις, το φρενάρισμα μπορεί να είναι η μόνη δυνατή αντίδραση. Η απότομη αλλαγή κατεύθυνσης σπάνια είναι η κατάλληλη κίνηση και μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα μια πιο σοβαρή σύγκρουση, για παράδειγμα μετωπική σύγκρουση.

### **Συνεχής εγρήγορση**

Η κίνηση στους δρόμους είναι μια πολύ σύνθετη διαδικασία στην οποία ο εγκέφαλος μας πρέπει να είναι 100% συμμετοχος. Εκτός από το να ελέγχει ο οδηγός το δικό του όχημα, πρέπει να υπολογίζει την πορεία αυτού, αλλά και των υπολοίπων, να ακολουθεί την διαδρομή, να εξετάζει όλους τους κινδύνους και να ψυχολογεί τους γύρω του, μαντεύοντας πολλές φορές τις προθέσεις τους.

### **Απόσπαση της προσοχής μας από την οδήγηση**

Ο σύγχρονος τρόπος ζωής προσπαθεί να συμπυκνώσει το χρόνο και σε κάθε μονάδα του να γίνονται περισσότερα πράγματα. Όταν ο οδηγός οδηγεί όμως δεν έχει αυτή την πολυτέλεια. Δεν έχει το μυαλό του τη δυνατότητα να απορροφήσει και το σημαντικότερο, να επεξεργαστεί όλα τα σήματα των αισθήσεων του. Τα μάτια του αντιλαμβάνονται όλο το οπτικό πεδίο, αλλά είναι ο εγκέφαλος που θα διαχωρίσει τα σημαντικά από τα ασήμαντα.

Όταν η σκέψη του είναι αποσπασμένη αλλού, η όραση του μπορεί ως αίσθηση να λειτουργεί, σαν αποτελεσματικότητα όμως υστερεί σημαντικά. Τα ερεθίσματα που παίρνει από τα μάτια και τα αυτιά περνούν απαρατήρητα, πολλές φορές με μοιραίες συνέπειες. Είναι εκεί, αλλά όχι παρόν. Η απόσπαση της προσοχής από παράλληλες ασχολίες (συζητήσεις, κάπνισμα, κινητό) μειώνει αισθητά την αντίληψη και το χρόνο αντίδρασης του οδηγού. Δεν είναι λίγες οι φορές που ένας μηχανικός τρόπος οδήγησης γίνεται υποσυνείδητα ο μόνος τρόπος οδήγησης, σε σημείο που να μην θέτει καν σε λειτουργία ακόμη και τα βοηθήματα του αυτοκινήτου του, τα οποία συντελούν στη μεγιστοποίηση της επαφής του με το περιβάλλον.

### **Καθημερινή οδήγηση**

#### **Συγκέντρωση – Η επανάληψη «σκοτώνει» την προσοχή**

Υπάρχουν τουλάχιστον δύο σημεία αναφοράς για κάθε οδηγό, το σπίτι και η δουλειά του. Η διαδρομή από το ένα στο άλλο καθημερινά είναι η ίδια. Οι κινήσεις γίνονται επαναλαμβανόμενα, οι συνθήκες όμως διαφέρουν.

### **Ρουτίνα**

Ένα δρόμο που παίρνει ένας οδηγός δύο φορές την ημέρα, πέντε φορές την εβδομάδα, πενήντα δύο φορές το χρόνο, τον διασχίζει πεντακόσιες φορές το χρόνο. Οι πιθανότητες να έχει ατύχημα σε αυτό το δρόμο έναντι κάποιου άλλου είναι πολλές, ακριβώς λόγω της συχνότητας με την οποία κινείται σε αυτόν. Άρα εκεί πρέπει να δώσει τη μεγαλύτερη προσοχή.

### **Πώς αλλάζει**

Η επανάληψη κάνει την οδήγηση μηχανική και την απογυμνώνει από την προσοχή και την εγρήγορση. Κάθε ημέρα η ίδια διαδρομή πρέπει να γίνεται μια νέα διαδρομή. Εναλλακτικές διαδρομές για τον ίδιο προορισμό, εκ περιτροπής οδήγηση με συναδέλφους και η χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μειώνουν αυτές τις πιθανότητες.

### **Κόπωση**

Η κόπωση ευθύνεται για μεγάλο ποσοστό των οδικών ατυχημάτων των εργαζομένων. Η κόπωση του οδηγού είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη, γιατί επηρεάζει τους πάντες, άσχετα με το αν είναι πεπειραμένος οδηγός ή όχι. Τι είναι η κόπωση οδηγού;

Η κόπωση είναι ένας όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει το αίσθημα της «υπνηλίας», της «κούρασης» ή της «εξάντλησης». Είναι το σήμα που δίνει το σώμα ότι χρειάζεται να σταματήσει και να ξεκουραστεί ή να κοιμηθεί. Ο καλύτερος τρόπος να αποφύγει την κόπωση ο οδηγός είναι να φροντίσει να κοιμηθεί καλά πριν ξεκινήσει. Ο μόνος τρόπος να αντιμετωπίσει την κόπωση οδηγού όταν έχει ήδη αρχίσει να οδηγεί είναι να σταματήσει και να ξεκουραστεί μέχρις ότου νιώσει ξεκούραστος.

### **Στοιχεία για την κόπωση**

**1.** Η κόπωση σχετίζεται με τις ώρες που κανονικά θα κοιμόταν ο οδηγός. Ο κίνδυνος θανατηφόρου τροχαίου λόγω κόπωσης είναι τέσσερις φορές μεγαλύτερος ανάμεσα στις 10 μ.μ. και τις 6 π.μ., γιατί αυτές είναι οι ώρες που το σώμα είναι προγραμματισμένο να κοιμάται. Η θερμοκρασία του σώματός και η πίεσή πέφτουν. Έτσι, τη νύχτα και σε κάποιο βαθμό και το απόγευμα, η ικανότητά του να εκτελεί εργασίες μπορεί να μειωθεί σημαντικά, συμπεριλαμβανομένης της οδήγησης.

Ο εικοσιτετράωρος ρυθμός (ο φυσικός κύκλος ύπνου) προκαλεί αυτόν τον τύπο κόπωσης και δεν μπορεί να κάνει τίποτα για να τον σταματήσει. Έτσι, εάν ο οδηγός μετακινείται τη νύχτα ή νωρίς το πρωί, διατρέχει μεγαλύτερο κίνδυνο κόπωσης οδηγού.

**2.** Ο μέσος άνθρωπος χρειάζεται περίπου οχτώ ώρες ύπνου κάθε βράδυ για να λειτουργήσει κανονικά και οι έφηβοι χρειάζονται ακόμη περισσότερες. Όταν μειώνει τις ώρες του βραδινού ύπνου, αρχίζει να συγκεντρώνει αυτό που αποκαλείται «χρέος ύπνου». Ο μόνος τρόπος να αντιμετωπίσει την απώλεια ύπνου είναι με τον ύπνο.

**3.** Ο βαθμός της κόπωσης εξαρτάται από το πόσο χρόνο έχει μείνει ξύπνιος ο οδηγός. Όταν έχει μείνει ξύπνιος για 17 ώρες, ο κίνδυνος εμφάνισης κόπωσης οδηγού αυξάνεται σημαντικά.

4. Ο κίνδυνος να υποφέρει ένας οδηγός από κόπωση είναι μεγάλος αμέσως μόλις ξυπνήσει, όταν αισθάνεται ακόμα εξαντλημένος. Αυτό ονομάζεται 'αδράνεια ύπνου' και συνήθως διαρκεί 15 με 30 λεπτά. Πρέπει να περιμένει μέχρις ότου ξεπεράσει την αδράνεια ύπνου και μετά να οδηγήσει. Όλοι αυτοί οι παράγοντες αυξάνουν την κόπωση.

5. Ο κίνδυνος κόπωσης οδηγού αυξάνει ανάλογα με το πόση ώρα οδηγεί. Για να μειώσει την κόπωση πρέπει να έχει ως στόχο δεκαπεντάλεπτες στάσεις κάθε δύο ώρες. Προσοχή: η μόνη θεραπεία για την κόπωση είναι ένας καλός βραδινός ύπνος.

### **Σημάδια κόπωσης του οδηγού**

Η κόπωση οδηγού εμποδίζει σημαντικά τη συγκέντρωσή του και την κρίση του και καθυστερεί την αντίδρασή του. Στην πραγματικότητα, μερικές από τις επιπτώσεις της κόπωσης είναι τόσο επικίνδυνες όσο και οι επιπτώσεις του αλκοόλ στην οδήγηση. Ενόσω ο οδηγός οδηγεί θα πρέπει να έχει το νου του μήπως εμφανιστούν πρώιμα προειδοποιητικά σημάδια κόπωσης:

Χασμουρητό.

Απώλεια συγκέντρωσης.

Τα μάτια είναι κουρασμένα ή πονάνε.

Αίσθημα ανησυχίας.

Αίσθημα υπνηλίας.

Κάνει λιγότερες και μεγαλύτερες διορθώσεις στο τιμόνι.

Δεν προσέχει τα οδικά σήματα.

Δυσκολεύεται να παραμείνει στη λωρίδα του.

Εάν αισθάνεται κούραση και παρατηρεί αυτά τα σημάδια, είναι η ώρα για να σταματήσει, αναζωογονηθεί, επιβιώσει. Τα συχνά διαλείμματα κάθε δύο ώρες θα βοηθήσουν να αποφύγει την κόπωση.

### **Άγχος - Ψυχική κατάσταση**

Το άγχος είναι η μάστιγα της εποχής μας. Το άγχος δεν κρύβεται στην οδήγηση. Η έλλειψη εμπειρίας και ο φόβος αλλά και η δυσκολία αντιμετώπισης των άλλων οδηγών επιβαρύνει την κατάσταση.

### **Βιασύνη**

Η συνήθης αντίδραση σε αυτή την περίπτωση είναι η επιθετική ή η αμυντική οδήγηση, η απομάκρυνση από τη χρυσή τομή που οδηγεί στην ασφαλή οδήγηση. Η βιασύνη που προκαλεί, ακυρώνει την πρώτη προτεραιότητα των μετακινήσεών μας την ασφάλεια και προβάλλει την ταχύτητα ως πρωταρχική ανάγκη. Επιτρέπει στον εαυτό μας να διακινδυνεύσει για μερικά λεπτά χρόνου, ο οποίος βέβαια φαντάζει ως αιωνιότητα κάτω από το πρίσμα του άγχους.

### **Διάθεση**

Μαζί με το άγχος ένας οδηγός έχει να αντιμετωπίσει και την εκάστοτε ψυχική του διάθεση. Άσχετο με το αν είναι καλή ή κακή, πολλές φορές το αποτέλεσμα είναι το ίδιο: η απόσπαση της προσοχής του. Η καλή διάθεση είναι το ζητούμενο, αλλά δεν πρέπει να παρεμβάλλεται ανάμεσα στον οδηγό και το δρόμο. Η κατήφεια είναι εχθρός της ασφάλειας. Καλό είναι να μην οδηγεί κακοδιάθετος και στεναχωρημένος.

### **Συνθήκες οδήγησης**

Μπαίνοντας στο αυτοκίνητο, πρέπει να αφήνει απ' έξω οτιδήποτε του αποσπά την προσοχή, είτε αυτό προέρχεται από τον ίδιο τον οδηγό, είτε από τους συνεπιβάτες του. Τα «πάρτι» στο αυτοκίνητο αποσπούν την προσοχή και εμποδίζουν τον οδηγό. Ακόμη χειρότερα οι διαπληκτισμοί τον εκνευρίζουν και τα νεύρα του βρίσκουν διέξοδο στον τρόπο οδήγησης. Η πραγματικότητα της στιγμής πρέπει να επικρατεί κάθε άλλης, ώστε ο οδηγός να κάνει αυτό που πρέπει με ασφάλεια.

### **Κακές συνθήκες**

Ο χρόνος που αφιερώνει ένας οδηγός στις μετακινήσεις δεν είναι ελεύθερος, όταν τον περνάει μέσα στο αυτοκίνητο οδηγώντας. Έτσι, όταν οδηγεί δεν έχει την πολυτέλεια των παράπλευρων ενασχολήσεων. Τόσο η απασχόληση του ενός χεριού από φαγητό, τσιγάρο ή κινητό τηλέφωνο, όσο και η απόσπαση της προσοχής του οδηγού για να φάει, να καπνίσει ή να συνομιλήσει, μεγιστοποιούν τον κίνδυνο ατυχήματος. Αν κατά το χρόνο της μετακίνησης θέλει να χαλαρώσει, καλό θα ήταν να προτιμήσει τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ή ένα ταξί. Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση είναι η χειρότερη συνήθεια, αφού ακόμη και όταν δεν απασχολεί το χέρι, απασχολεί το μυαλό.

### **Οδήγηση και οινόπνευμα/φάρμακα**

Η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος, φαρμάκων ή άλλων ουσιών σκοτώνει. Η αντιμετώπιση του φαινομένου γίνεται με τρεις τρόπους: αστυνόμευση, τεχνολογία, παιδεία. Δεδομένης της σοβαρότητας του φαινομένου, οι ποινές, τα πρόστιμα και η συχνότητα των ελέγχων πρέπει να είναι τέτοια που πραγματικά να αποκλείουν οποιαδήποτε πιθανότητα παράβασης. Από και πέρα όμως η ευθύνη περνά στα χέρια όλων μας. Αστυνόμευση, τεχνολογία και παιδεία είναι το τρίπτυχο αντιμετώπισης της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και φαρμάκων. Ο στιγματισμός και η περιθωριοποίηση του φαινομένου από τα Μ.Μ.Ε. συμπληρώνει την πληροφόρηση και την παιδεία του κόσμου. Η υιοθέτηση αποτελεσματικών και δοκιμασμένων τρόπων μετακίνησης από τους τόπους διασκέδασης μειώνει κατακόρυφα τον κίνδυνο ατυχημάτων.

### **Φάρμακα και ναρκωτικές ουσίες χωρίς ιατρική συνταγή**

Πολλά φάρμακα που χορηγούνται με ιατρική συνταγή και μερικά που χορηγούνται χωρίς ιατρική συνταγή μπορεί να κάνουν έναν οδηγό ανίκανο να οδηγήσει. Μπορεί να επηρεάσουν τη συγκέντρωσή του, τη διάθεσή του, τον συντονισμό και τις αντιδράσεις του κατά την οδήγηση.

Ένας οδηγός δεν θα πρέπει να οδηγεί όταν παίρνει φάρμακα με προειδοποιητική ετικέτα που λέει ότι απαγορεύεται η οδήγηση.

### **Φάρμακα που επηρεάζουν την οδήγηση**

Μερικά παυσίπονα.

Μερικά φάρμακα για την πίεση, τη ναυτία, τις αλλεργίες, τις φλεγμονές και τις μυκητιάσεις.

Ηρεμιστικά, καταπραϋντικά και υπνωτικά χάπια.

Μερικά χάπια διαίτης.

Μερικά φάρμακα κατά του κρυολογήματος και της γρίπης.

### **Μείωση του κινδύνου από τη χρήση φαρμάκων**

- Ο οδηγός θα πρέπει να διαβάσει τις ετικέτες και τις πληροφορίες που δίνει το φάρμακο.
- Δεν θα πρέπει να οδηγήσει εάν παίρνει κάποιο φάρμακο που μπορεί να επηρεάσει την ικανότητα οδήγησής του.
- Απαγορεύονται τα φάρμακα που χορηγήθηκαν με ιατρική συνταγή σε τρίτο πρόσωπο, καθώς είναι άγνωστο πώς μπορεί να επηρεάσουν.
- Ο οδηγός θα πρέπει να ρωτήσει το γιατρό ή το φαρμακοποιό για το αν μπορεί να οδηγεί ενόσω παίρνει το φάρμακο.

### **Αίσθημα ευθύνης**

Το αίσθημα ευθύνης αποτρέπει συμπεριφορές που θέτουν τον εαυτό μας και τους γύρω μας. Η ασφάλεια ως προϋπόθεση μετακίνησης είναι αποτέλεσμα της ευθύνης που αναλαμβάνουν οι εμπλεκόμενοι. Η ασφάλεια ως προϋπόθεση μετακίνησης πρέπει να περάσει και στις οδικές μεταφορές με την εφαρμογή των ίδιων αρχών που έχουν καθιερωθεί και στις αεροπορικές μετακινήσεις.

### **Προσωπική ασφάλεια**

Ο οδηγός επωμίζεται όχι μόνο τη δικιά του ασφάλεια, αλλά και των επιβαινόντων στο αυτοκίνητό του. Η χρήση της ζώνης ασφαλείας, η σωστή θέση των καθισμάτων, το περιβάλλον της καμπίνας, είτε αυτό έχει να κάνει με την ορατότητα, είτε με το θόρυβο (μουσική, συζητήσεις), είναι μέλημά του σε κάθε μετακίνηση. Απαραίτητη είναι φυσικά και η ικανότητα του να διαπιστώνει πότε είναι ο ίδιος έτοιμος να οδηγήσει. Στην αντίθετη περίπτωση την οδήγηση πρέπει να την εμπιστεύεται σε κάποιον άλλο επιβάτη ή αν είναι μόνος να κινείται με εναλλακτικά μέσα.

### **Ασφάλεια επιβατών**

Οι επιβάτες πρέπει με τη σειρά τους να διευκολύνουν το έργο του οδηγού αποδεχόμενοι αδιαμαρτύρητα τη χρήση ζώνης (και οι πίσω), τη συμμόρφωση με τις υποδείξεις του καθώς και την παροχή στοιχειωδών διευκολύνσεων όπως η μη παρεμπόδιση του οπτικού πεδίου στις διασταυρώσεις ή κατά την όπισθεν και η έγκαιρη παροχή πληροφοριών ως προς την ακολουθητέα πορεία.



## **Παραμονή μέσα σε ένα όχημα**

Κανείς δεν πρέπει να ταξιδεύει με οποιοδήποτε μέρος του σώματός του έξω από το παράθυρο ή την πόρτα του οχήματος εκτός αν πρόκειται για τον οδηγό την ώρα που κάνει σήμα με το χέρι του για αλλαγή της πορείας, σταμάτημα ή μείωση ταχύτητας.

Ο οδηγός δεν πρέπει να οδηγεί με επιβάτη στο όχημα ή με οποιοδήποτε μέρος του σώματος του επιβάτη έξω από το όχημα.

## **Τρόποι συμπεριφοράς**

Η τήρηση του Κ.Ο.Κ. επιτρέπει τη σίγουρη διαπραγμάτευση των κυκλοφοριακών συνθηκών. Η λήψη όλων των μέτρων ασφαλούς οδήγησης παρέχει σιγουριά στη μετακίνησή μας. Η επίδειξη ευγένειας δημιουργεί το σωστό κλίμα στη μετακίνηση, που έτσι γίνεται ευκολότερη, ασφαλέστερη και πιο ήρεμη.

## **Κυκλοφοριακό – Εκνευρισμός, προγραμματισμός**

Χρόνος, εκνευρισμός και κίνδυνος μειώνονται αν ο οδηγός σχεδιάσει την διαδρομή πριν ξεκινήσει. Κολλημένος στην κίνηση, θα πρέπει να προσπαθήσει να ηρεμήσει και να το πάρει απόφαση πως θα αργήσει, ειδοποιώντας τους ενδιαφερόμενους.

## **Πεζός**



## **Δικαιώματα και υποχρεώσεις**

Ο πεζός είναι ο πιο ευαίσθητος χρήστης των οδών. Για το λόγο αυτό ο Κ.Ο.Κ. έχει προβλέψει να έχει ο πεζός προτεραιότητα. Η τήρηση του Κ.Ο.Κ. από τους οδηγούς εξασφαλίζει ένα ποσοστό της ασφάλειας των πεζών, όχι όμως την απόλυτη ασφάλεια τους. Ως πεζοί συμμετέχουν στην κυκλοφορία όπως τα αυτοκίνητα και οι μοτοσικλέτες.

## **Συμμετοχή στην κυκλοφορία**

Ο οδηγός πρέπει να παραχωρεί στους πεζούς την προτεραιότητα όπως ορίζει ο Κ.Ο.Κ. και να μην την καταπατά λόγω ισχύος και μεγέθους. Η χρήση των πεζοδρομίων ως χώρων στάθμευσης εξαναγκάζει τους πεζούς να περπατούν στο οδόστρωμα, εκτιθέμενοι σε άμεσο κίνδυνο. Οι πεζοί πρέπει να τηρούν τον Κ.Ο.Κ., να χρησιμοποιούν τις διαβάσεις, να συμμορφώνονται με τους φωτεινούς σηματοδότες και να περπατούν στα πεζοδρόμια.

## **Σεβασμός στους άλλους**

Όταν ο οδηγός χρησιμοποιεί τους δρόμους, πρέπει να σκέφτεται και τους άλλους και να κατανοεί ότι όλοι κάνουν λάθη. Εάν κάποιος κάνει κάτι που μπορεί να ξαφνιάσει ή ενοχλήσει, θα πρέπει να μείνει ήρεμος και διατηρήσει την ψυχραιμία του. Δεν πρέπει να αντιδράσει με απειλητικό ή επιθετικό τρόπο. Αυτό το είδος συμπεριφοράς συχνά αποκαλείται «επιθετική οδήγηση». Η επιθετική οδήγηση είναι επικίνδυνη και παράνομη. Εάν κάποιος είναι επιθετικός απέναντί στον οδηγό, θα πρέπει να παραμείνει ήρεμος και μην κάνει κάτι που μπορεί να χειροτερεύσει την κατάσταση.

### **Κοινή χρήση των δρόμων με τους πεζούς**

Οι πεζοί έχουν δικαίωμα να μοιράζονται το δρόμο μαζί με τους οδηγούς. Οι οδηγοί, απαιτείται από το νόμο να δίνουν προτεραιότητα στους πεζούς στις διαβάσεις και όταν στρίβουν σε διασταυρώσεις. Ωστόσο, θα πρέπει να είναι πάντα έτοιμοι να σταματήσουν για τους πεζούς.

Ιδιαίτερα ευάλωτοι πεζοί είναι: οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και τα άτομα που είναι υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών.

Ένας οδηγός θα πρέπει να οδηγεί αργά και να είναι έτοιμος να σταματήσει όταν οδηγεί κοντά σε περιοχές όπου κινούνται πεζοί. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό:

-Στις διαβάσεις πεζών και κοντά σ' αυτές ή στα φανάρια. Οπουδήποτε υπάρχουν παιδιά που περπατούν ή παίζουν.

-Κοντά σε ξενοδοχεία/μπαρ όπου είναι πιθανό να υπάρχουν πεζοί που πίνουν.

-Κοντά σε εμπορικά κέντρα και άλλα μέρη με κίνηση όπου είναι πιθανό να διασχίζουν το δρόμο περισσότεροι άνθρωποι.

-Κοντά σε σχολεία, ιδιαίτερα όταν φτάνουν ή φεύγουν τα παιδιά. Όπου υπάρχουν παρκαρισμένα αυτοκίνητα ή λεωφορεία που έχουν σταματήσει, ιδιαίτερα σχολικά λεωφορεία.

-Σε διασταυρώσεις όπου διασχίζουν πεζοί (οι πεζοί έχουν προτεραιότητα στο δρόμο στον οποίο στρίβετε).

### **Τρόποι συμπεριφοράς**

Το να θέτει ένας πεζός σε κίνδυνο τη ζωή του μόνο και μόνο για να κάνει χρήση των δικαιωμάτων του, δεν είναι φρόνιμο. Μπορεί να έχει προτεραιότητα στις διαβάσεις, σε κάθε περίπτωση όμως θα πρέπει να είναι σίγουρος ότι ο οδηγός του ερχόμενου αυτοκινήτου τον έχει δει. Σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.Ο.Κ. ισχύει ότι οι πεζοί που χρησιμοποιούν το οδόστρωμα υποχρεούνται να βαδίζουν αντίθετα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας. Ο λόγος της καθιέρωσης της κίνησης των πεζών αντίθετα με την κατεύθυνση κυκλοφορίας των οχημάτων είναι προφανής. Μόνο έτσι ο πεζός βλέπει τα

αυτοκίνητα που έρχονται απέναντι του και μπορεί να αντιδράσει σε περίπτωση κινδύνου. Τα σκούρα χρώματα στα ρούχα, ιδίως τη νύχτα ή όταν βρέχει κάνουν τους πεζούς «αόρατους».

### **Πότε κινδυνεύουν οι πεζοί**

Περισσότεροι από τους μισούς θανάτους πεζών συμβαίνουν στο σκοτάδι ή το σούρουπο. Θέλει ιδιαίτερη προσοχή όταν διασχίζουν το δρόμο πεζοί τις ώρες αυτές.

Θα πρέπει ένας οδηγός να οδηγεί αργά και να είναι έτοιμος να σταματήσει:

- Όταν η ορατότητα είναι χαμηλή, όπως όταν βρέχει, έχει ομίχλη, είναι νύχτα, αυγή ή σούρουπο, γιατί οι πεζοί δεν αντιλαμβάνονται πάντα πόσο δύσκολο είναι να τους δει κανείς.
- Όταν ένας οδηγός μπαίνει ή βγαίνει από γκαράζ θα πρέπει να δίνει προτεραιότητα στους πεζούς και τα άλλα οχήματα.
- Όταν προσεγγίζει σταθμευμένο λεωφορείο ή ελαφρύ όχημα συρμού από το οποίο κατεβαίνουν επιβάτες ή περνούν το δρόμο.
- Όταν οι πεζοί διασχίζουν το δρόμο μακριά από διαβάσεις.
- Όταν οι πεζοί συγκεντρώνονται σε μεγάλες ομάδες. Όταν οι πεζοί συγκεντρώνονται κοντά και γύρω από κέντρα που πωλούν ποτά ή σε κέντρα ειδικών εκδηλώσεων.
- Οι πεζοί, ιδιαίτερα τα παιδιά, διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο όταν οι οδηγοί κάνουν όπισθεν.
- Ένας οδηγός θα πρέπει να προσέχει όταν κάνει όπισθεν και δεν πρέπει να κινείται με την όπισθεν για μεγαλύτερη απόσταση απ' όσο χρειάζεται.

### **Ένας πεζός θα πρέπει να:**

- Διασχίζει το δρόμο στα κατάλληλα σημεία για τους πεζούς, όπως διαβάσεις και φανάρια.
- Δεν θα πρέπει να θεωρεί ποτέ δεδομένο ότι ένα όχημα που πλησιάζει θα σταματήσει για αυτόν.
- Θα πρέπει να αποφύγει να περνάει το δρόμο ανάμεσα σε παρκαρισμένα αυτοκίνητα ή μπροστά από λεωφορεία.
- Όταν περπατάει σε τμήματα που προορίζονται τόσο για τους ποδηλάτες όσο και για τους πεζούς, να προχωράει στην αριστερή μεριά.
- Να φοράει ρούχα με ανοιχτά ή έντονα χρώματα το βράδυ ή όταν επικρατούν συνθήκες χαμηλής ορατότητας.

- Τα παιδιά έως δέκα ετών πρέπει να είναι υπό επίβλεψη σε συνθήκες κυκλοφορίας και να κρατούν το χέρι ενηλίκου όταν περνούν το δρόμο.
- Δεν θα πρέπει να προκαλούν κυκλοφοριακούς κινδύνους και να μην παρακωλύουν χωρίς λόγο το δρόμο για τους οδηγούς ή τους άλλους πεζούς.
- Οι πεζοί πρέπει να χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια και στις λωρίδες πράσινου όπου υπάρχουν. Όπου αυτό είναι αδύνατο πρακτικά, οι πεζοί πρέπει να παραμένουν στην άκρη του δρόμου και να περπατούν προς κατεύθυνση αντίθετη από αυτήν της κυκλοφορίας των οχημάτων.
- Οι πεζοί υπό την επήρεια αλκοόλ είναι μια από τις πιο συνηθισμένες ομάδες που εμπλέκονται σε τροχαία ατυχήματα.

### **Δικυκλιστές**



### **Δικαιώματα και υποχρεώσεις**

Οι δικυκλιστές είναι εξίσου ευάλωτοι με τους πεζούς, ενώ πολλές φορές διατρέχουν πολλαπλάσιο κίνδυνο λόγω της αυξημένης ταχύτητας με την οποία κινούνται. Η κατάσταση επιδεινώνεται όταν ως δικυκλιστές δεν τηρούν τον Κ.Ο.Κ., θέτοντας σε κίνδυνο τον εαυτό τους με τις παραλείψεις, την ίδια στιγμή που –σωστά- απαιτείται αυξημένη προσοχή από τους υπολοίπους.

### **Συμμετοχή στην κυκλοφορία**

Η λογική «όπου χωράω πάω» εκτός του ότι δεν συμβαδίζει με τον Κ.Ο.Κ. θέτει σε κίνδυνο όλους τους χρήστες των δρόμων. Οι υπόλοιποι οδηγοί δεν είναι σίγουρο ότι θα αντιληφθούν τουλάχιστον έγκαιρα ένα δίκυκλο που κινείται σε σημείο του δρόμου που δεν προβλέπεται ή στα κενά ανάμεσα στα αυτοκίνητα, πόσο μάλλον στο αντίθετο ρεύμα, στο πεζοδρόμιο ή αντίθετα στην κυκλοφορία.

### **Τρόποι συμπεριφοράς**

Η απαίτηση για προσοχή από τους υπόλοιπους οδηγούς είναι λογική, η λογική όμως χάνεται όταν οι δικυκλιστές δεν σέβονται ούτε τους εαυτούς τους, μη λαμβάνοντας τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας (κράνος, γάντια), πόσο μάλλον τους γύρω τους, από τους οποίους όμως απαιτούν την αυξημένη προσοχή τους.

### **Συνοπτικά «Οδηγώ με Ασφάλεια» σημαίνει ένας οδηγός:**

- Μαθαίνει και εφαρμόζει τον Κ.Ο.Κ.

- Δεν οδηγεί όταν έχει καταναλώσει οινοπνευματώδη ποτά
- Σέβεται τα όρια ταχύτητας
- Δεν κάνει αντικανονικά προσπεράσματα
- Δεν παραβιάζει τον κόκκινο σηματοδότη
- Σταματάει στο STOP και δίνει προτεραιότητα
- Δίνει προτεραιότητα στους πεζούς και στα άτομα με ειδικές ανάγκες
- Σέβεται τα σήματα και τις υποδείξεις των τροχονόμων
- Φοράει πάντοτε ζώνη ασφαλείας
- Τοποθετεί τα παιδιά στο πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου και τους φοράει ζώνη ασφαλείας
- Σε περίπτωση που οδηγεί ή είναι συνεπιβάτης σε μοτοσικλέτα, φοράει πάντα κράνος
- Πριν ξεκινήσει για ταξίδι, ελέγχει το όχημα που θα οδηγήσει

### **Κοινή χρήση των δρόμων**

Όλοι όσοι χρησιμοποιούν τους δρόμους για να οδηγούν αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα ή να περπατήσουν έχουν υποχρέωση να τους μοιράζονται με άλλους. Δείχνοντας σεβασμό στις ανάγκες όλων όσων χρησιμοποιούν τους δρόμους, μπορούν να βοηθήσουν να γίνουν οι δρόμοι μας ασφαλέστεροι για όλους.

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:**

- ✓ <http://www.ioas.gr/uploads/files/551.pdf>
- ✓ [http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo\\_content&perform=view&id=125&Itemid=118&lang=](http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=125&Itemid=118&lang=)
- ✓ [http://ec.europa.eu/health-eu/my\\_environment/road\\_safety/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/health-eu/my_environment/road_safety/index_el.htm)