

## **"Τροχαία Ατυχήματα, προς και από το χώρο της εργασίας: Δράσεις - Ενημέρωση και Πρόληψη"**

Βασίλειος Γ. Σταματόπουλος, Τόνυ Μπόουις, Ευγένιος Πετούμενος, Μαλαματένια Περδικούρη,  
Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά  
Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας "Πάνος Μυλωνάς"

### **Περίληψη**

Οι οδικές μεταφορές αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας με τραγικές όμως συνέπειες σε ότι αφορά στους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς από τα τροχαία. Μεγάλο ποσοστό αυτών των ατυχημάτων σχετίζονται άμεσα με την εργασία. Υπολογίζεται ότι στην Ευρώπη έξι στα δέκα θανατηφόρα εργατικά ατυχήματα προκαλούνται από τροχαία συμβάντα.

Η παρούσα εργασία επικεντρώνεται στα ατυχήματα από μη επαγγελματίες οδηγούς κατά τη διαδρομή προς και από το χώρο της εργασίας. Σε πολλές χώρες τα εργατικά τροχαία είναι η κυριότερη αιτία θανατηφόρων εργατικών ατυχημάτων και τα ατυχήματα προς και από την εργασία αποτελούν ένα πολύ σημαντικό ποσοστό του συνόλου. Στην Ελλάδα παρά τα ελλιπή στοιχεία διαφαίνεται ότι η κατάσταση είναι το ίδιο ή περισσότερο σοβαρή.

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.

Προτείνονται συγκεκριμένες δράσεις για τη μείωση των ατυχημάτων κατά τη διαδρομή των εργαζομένων προς και από την εργασία για να βοηθηθούν οι επιχειρήσεις να εφαρμόσουν ολοκληρωμένες στρατηγικές για την οδική ασφάλεια αλλά και τη γενικότερη κουλτούρα ασφαλείας εντός του Οργανισμού. 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.

Επίσης παρουσιάζεται το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας "Πάνος Μυλωνάς" και οι δράσεις του οι οποίες αντιμετωπίζουν το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων στη γενική του διάσταση. Στα πλαίσια του συγχρηματοδοτούμενου από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προγράμματος AVENUE, το Ι.Ο.Α.Σ. «Πάνος Μυλωνάς» καθώς και Οργανισμοί Οδικής Ασφάλειας κρατών-μελών της Ε.Ε., εργάζονται από κοινού, μεταξύ άλλων, πάνω σε στρατηγικές και δράσεις κυκλοφοριακής αγωγής προσαρμοσμένες στη μείωση των ατυχημάτων που σχετίζονται με την εργασία.

### **"Commuting Road Accidents; Actions, Information and Prevention"**

Vasileios G. Stamatopoulos, Tony Bowis, Evgenios Petoumenos, Malamatenia Perdikouri,  
Vassiliki Danelli-Mylona  
Road Safety Institute "Panos Mylonas"

### **Abstract**

Road transport is an integral part of the global economy but with tragic consequences in terms of deaths and serious injuries resulting from road accidents. A large percentage of these accidents are directly related to employment. It is estimated that in Europe, six in ten fatal occupational accidents are caused by work related traffic incidents.

This paper focuses on accidents involving non-professional drivers whilst travelling to and from the workplace. In many countries work related road incidents are the main cause of fatal occupational accidents, a large proportion of which are commuting accidents. In Greece, despite the lack of concrete data, the situation appears to be similar or more severe.

High-risk groups are also pointed out. The problem is exacerbated by the lack of a clear legal framework for non-professional drivers. The same general types of high risk behaviors associated with the overall risk of traffic accidents, also apply for commuting accidents, but differentiate with respect to the extent that these types of behaviors contribute to the problem.

The study proposes specific actions to reduce commuting accidents by helping companies to implement corporate policies for road safety and enhance the overall safety culture within the organisation. It also illustrates the multiple benefits resulting from increased work related road safety for the worker as well as for the organisation.

The Road Safety Institute "Panos Mylonas" and its actions are also presented. Within the European Commission co-funded program "AVENUE", together with prominent European road safety organisations, the

Road Safety Institute "Panos Mylonas" is working towards developing and applying strategies and actions for road safety, including actions specifically tailored to reduce accidents related to work.

## Εισαγωγή

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. Σύμφωνα με μία πρόσφατη μελέτη των Ηνωμένων Εθνών μέχρι το 2030 οι τροχαίοι τραυματισμοί θα είναι η πέμπτη αιτία θανάτων, ξεπερνώντας το HIV/AIDS καθώς και την φυματίωση, φτάνοντας τους 2,4 εκατομμύρια νεκρούς το χρόνο<sup>1</sup>.

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 μείωση της παραγωγικότητας. Τα άτομα που υφίστανται ατυχήματα, πέραν της πιο σοβαρής επίπτωσης τον θάνατο, παραμένουν πολλές φορές με σημαντικές αναπηρίες και ψυχολογικό τραύμα 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 προσπαθούσαμε να αποτυπώσουμε το κόστος των ατυχημάτων στην Ε.Ε., αυτό υπολογίζεται σε δισεκατομμύρια Ευρώ<sup>2</sup>. Για παράδειγμα, έχει υπολογιστεί ότι οι βλάβες που προκαλούνται σε τροχαία επιβαρύνουν τον προϋπολογισμό της Ε.Ε. με περίπου 45 δις Ευρώ<sup>3,4</sup>.

Μέτρα για την καταπολέμηση των ατυχημάτων απέδωσαν για το σύνολο των μελών της ΕΕ μείωση για το 2009 κατά 36% σε σχέση με το 2001<sup>5</sup>. Παρόλα αυτά το 2009, περισσότεροι από 35.000 άνθρωποι βρήκαν το θάνατο στους δρόμους της Ε.Ε. Το 2009 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.

<sup>1</sup> <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/ga10920.doc.htm>

<sup>2</sup> Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τη Δημόσια Υγεία, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Ατυχήματα, 2008 - 2012

<sup>3</sup> Petridou, E., Alexe, DM, McDaid, D, Segui-Gomez, M, and the Task Force on Burden of Injuries (BOI) of the European Commission Working Party on Accidents and Injuries (WP-AI) (2005) Burden Of Fatal Injuries In The European Union. Report, prepared for the European Commission, DG SANCO. Athens, Greece.

<sup>4</sup> Roberts, I. (2004) Injury and globalization. Inj Prev. 10, pp. 65-66.

<sup>5</sup> The Road Safety Performance Index (PIN) Programme. 3rd PIN Annual Report, [www.etsc.eu/PIN-publications.php](http://www.etsc.eu/PIN-publications.php)

## Τροχαία Ατυχήματα προς και από το χώρο εργασίας

Υπολογίζεται ότι στην Ευρώπη έξι στα δέκα θανατηφόρα εργατικά ατυχήματα είναι τροχαία ατυχήματα. Από τους 35.000 νεκρούς από τροχαία στην Ευρώπη ένα μεγάλο ποσοστό συνέβη κατά τη διάρκεια της εργασίας καθώς και τη διάρκεια της μετακίνησης προς και από το χώρο εργασίας. Η χρήση των δρόμων καθίσταται απαραίτητο κομμάτι της καθημερινότητας όλο και περισσότερο. Ταυτόχρονα, και για αυτό το λόγο αυτό, το επίπεδο του κινδύνου αυτού είναι υψηλό και φυσικά μη αποδεκτό. Επίσης τα φιλόδοξα σχέδια της ΕΕ για μείωση των ατυχημάτων επιβάλλουν την καταγραφή των αιτίων αυτών των ατυχημάτων καθώς και επιβολή αποτελεσματικών μέτρων για την μείωση τους.

Υπάρχουν 5 κύριες κατηγορίες εργασίας σχετιζόμενες με τη χρήση του οδικού δικτύου<sup>6</sup>:

- Επαγγελματικές μεταφορές
- Οδηγοί οχημάτων συντήρησης επισκευής οδικού δικτύου
- Ελεύθεροι επαγγελματίες, τεχνικοί, παροχή υπηρεσιών
- Ταχυδιανομείς
- Μετακινούμενοι προς και από την εργασία

Η παρούσα έρευνα θα επικεντρωθεί στις τρεις τελευταίες ως άνω κατηγορίες οι οποίες συνήθως περιλαμβάνουν μη επαγγελματίες οδηγούς και τις διαδρομές τους προς και από το χώρο της εργασίας, και οι οποίοι συνήθως οδηγούν τα δικά τους επιβατικά οχήματα, ή χρονομισθωμένα εταιρικά 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. Η πολιτεία Queensland στην Αυστραλία έχει συμπεριλάβει σχετική ερώτηση στο δελτίο συμβάντος ατυχήματος. Με βάση ανάλυση στοιχείων του ερωτηματολογίου στη συγκεκριμένη περιοχή, το ένα τέταρτο των θανατηφόρων ατυχημάτων και το ένα έκτο των ατυχημάτων που οδήγησαν σε εισαγωγή σε νοσοκομείο σχετιζόταν με την εργασία<sup>7</sup>.

Στην Αγγλία όπου έχουν εμπεριστατωμένα γίνει ανάλογες εκτιμήσεις, το ζήτημα μπορεί να αφορά πάνω από 20 θανατηφόρα συμβάντα και 250 θανατηφόρους τραυματισμούς την εβδομάδα (σημειώνεται ότι η Αγγλία είναι η χώρα με το χαμηλότερο δείκτη τροχαίων στη Ε.Ε – 38 νεκροί ανά εκατομμύριο πληθυσμού, όταν στην Ελλάδα και στη Ρουμανία ο αντίστοιχος αριθμός είναι 130)<sup>8</sup>. Τα τροχαία ατυχήματα σε πολλές χώρες είναι η κύρια αιτία εργατικών θανάτων ακόμα και όταν τα ατυχήματα προς και από την εργασία δεν υπολογίζονται. Σύμφωνα με μελέτες ανέρχονται σε ποσοστό επί των εργατικών ατυχημάτων, στο 20-25% στις ΗΠΑ, 30% στον Καναδά και περίπου 25% στην Δανία Σουηδία και Φινλανδία. Στη Γαλλία αυτό το ποσοστό ανέρχεται στο 40% και φτάνει το 60% εάν συνυπολογισθούν τα ατυχήματα προς και από την εργασία<sup>9</sup>. Στη Φινλανδία όπου επίσης τα τροχαία ατυχήματα είναι η μεγαλύτερη κατηγορία θανατηφόρων εργατικών ατυχημάτων έχει υπολογιστεί ότι τροχαία ατυχήματα που σχετίζονται με την εργασία έχουν κόστος 2-6 φορές περισσότερο από άλλα εργατικά ατυχήματα.

Τα σχετιζόμενα με την εργασία τροχαία ατυχήματα στη Νέα Ζηλανδία που κατά την περίοδο 1985-1998 αποτέλεσαν το 29% των θανατηφόρων εργατικών ατυχημάτων. Ο δείκτης για οδήγηση κατά

<sup>6</sup> Reducing Road Safety Risk Driving for Work and To Work in the EU; An Overview, European Transport Safety Council, 2010

<sup>7</sup> Murray W and Sheppard P. (2006) Work-related road safety in New Zealand. AA Driver

<sup>8</sup> Introduction to health and safety at work; Managing occupational road safety, 2009, Phil Hughes

<sup>9</sup> Work-related road crashes. What do we know? What are the research needs?, Young Researchers' Seminar 2003, European Conference of Transport Researchers Institute, C Bernard - ectri.org

την διάρκεια της εργασίας ήταν 1,1 νεκροί ανά 100.000 εργαζόμενους ενώ δείκτης για εργαζόμενους προς και από την εργασία ήταν 0,9 ανά 100.000 εργαζόμενους. Τα θύματα ήταν κατά κύριο λόγο άντρες. Και στη νέα Ζηλανδία τα θανατηφόρα τροχαία είναι η πολυπληθέστερη κατηγορία θανατηφόρων εργατικών ατυχημάτων<sup>10</sup>.

Στην Ελλάδα σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έκθεσης του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας (Σ.Ε.Π.Ε.) για το 2009, δηλώθηκαν στο Σ.Ε.Π.Ε. 6.381 εργατικά ατυχήματα και από αυτά, το 18% ήταν τροχαία. Επί του συνόλου των δηλωθέντων εργατικών ατυχημάτων, τα 113 ήταν θανατηφόρα χωρίς όμως σε αυτά να συμπεριλαμβάνονται τα τροχαία, τα οποία δεν καταγράφονται<sup>11</sup>. Λόγω του ότι το Σ.Ε.Π.Ε. δεν διενεργεί αυτοψίες, τα νοσοκομεία δεν έχουν ηλεκτρονικό ιατρικό φάκελο, η Τροχαία δεν καταγράφει το σκοπό της μετακίνησης και πολλοί εργοδότες δεν καταγράφουν τα συμβάντα ως όφειλαν, πιστεύεται ότι ο πραγματικός αριθμός τροχαίων ατυχημάτων και νεκρών σχετιζόμενων με την εργασία είναι πολύ μεγαλύτερος απ' αυτόν που καταγράφεται.

Εκτιμάται ότι η πρόσφατη οικονομική κρίση έχει επηρεάσει αρνητικά τις συνήθειες των επαγγελματιών και μη οδηγών. Μπορεί μεγαλύτερη ανεργία να συνεπάγεται λιγότερη κίνηση και οδηγούς στο δρόμο αλλά:

- Λιγότερη κίνηση στο δρόμο σημαίνει μεγαλύτερες ταχύτητες κυκλοφορίας μέσα στην πόλη
- Λιγότερες ευκαιρίες εργασίας εξαναγκάζουν σε εύρεση εργασίας μακριά από τον τόπο διαμονής
- Ανάλυση περισσότερων της μίας θέσης εργασίας μερικής απασχόλησης συνεπάγονται την μετακίνηση μεταξύ αυτών σε συνθήκες πίεσης χρόνου.
- Περισσότερες ώρες εργασίας και μικρότερα διαλείμματα, χωρίς στο χρόνο εργασίας να συμπεριλαμβάνονται οι ώρες της οδήγησης προς και από το σπίτι, επιβαρύνουν τον εργαζόμενο/οδηγό σε ότι άφορα την κόπωση
- Υπάρχει εντατικοποίηση εργασίας ακόμα και κατά τη διάρκεια της οδήγησης με τη χρήση κινητού τηλεφώνου.
- Η λιγότερο τακτική συντήρηση και έλεγχος των οχημάτων και των ελαστικών, λόγω οικονομικής στενότητας, αυξάνει τα ατυχήματα λόγω της κατάστασης των οχημάτων.

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. Υπάρχουν όμως ομάδες υψηλού κινδύνου όπως για παράδειγμα οι εργαζόμενοι στους τομείς της ταχυδιανομής καθώς και οι εργαζόμενοι με κυκλικό ωράριο εργασίας.

Επτά στα δέκα τροχαία εργατικά ατυχήματα συμβαίνουν σε δικυκλιστές εργαζομένους στους τομείς των ταχυδιανομής (εξωτερικοί υπάλληλοι, κούριερ, ταχυμεταφορείς, διανομείς, ντελίβερ, εισπράκτορες, κλητήρες), σύμφωνα με στοιχεία του Σ.Ε.Π.Ε. με 1 στους 4 εργαζομένους αυτής της κατηγορίας να δηλώνουν ότι έχουν υποστεί ατύχημα στην εργασία τους<sup>12</sup>. Ως αιτίες τέτοιων ατυχημάτων καταγράφονται οι πτώσεις από το δίκυκλο και τα χτυπήματα από αυτοκίνητα. Η κακή συντήρηση των μοτοσυκλετών, η απουσία εξοπλισμού και εκπαίδευσης, οι κυκλοφοριακές συνθήκες, αλλά πάνω απ' όλα το άγχος του διανομέα ως αποτέλεσμα της εντατικοποίησης της εργασίας είναι βασικές παράμετροι του προβλήματος. Οι διανομείς στα εστιατόρια κατά κανόνα εργάζονται, τις βραδινές ώρες κυρίως, με συμβάσεις μερικής απασχόλησης με εξαιρετικά χαμηλές αποδοχές, ή ανήκουν στην κατηγορία της αδήλωτης εργασίας. Μόνο μία στις τέσσερις επιχειρήσεις παρέχει κράνος στους εργαζόμενους, η κατάσταση των δίκυκλων στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι καλή. Δεν δίνεται κάποια έμφαση στην εκπαίδευσή τους ή τους παρέχει, όπως οφείλει σύμφωνα με το νόμο, εξοπλισμό ασφαλείας (γάντια, περιβραχιόνια, μπότες, αδιάβροχα μπουφάν με φθορίζουσα επισήμανση, με ανάκλαση κ.λπ.).

<sup>10</sup> McNoe B, Langley J, Feyer A. (2005) Work-related fatal traffic crashes in New Zealand: 1985–1998. New Zealand Medical Journal, 118 (1227), [www.nzma.org.nz/journal/118-1227/1783/](http://www.nzma.org.nz/journal/118-1227/1783/)  
National Institute for Occupational Safety and Health

<sup>11</sup> Έκθεση πεπραγμένων 2009, Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας (Σ.Ε.Π.Ε.)

<sup>12</sup> Έκθεση πεπραγμένων 2002, Σώμα Επιθεώρησης Εργασίας (Σ.Ε.Π.Ε.)

Ομάδα υψηλού κινδύνου επίσης θεωρούνται οι εργαζόμενοι οι οποίοι έχουν κυκλικό ωράριο εργασίας<sup>13</sup> όπως για παράδειγμα το ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό, οι νυκτοφύλακες και άλλες ομάδες εργαζομένων. Το κυκλικό ωράριο εργασίας παραβιάζει το φυσιολογικό κύκλο των βιολογικών ρυθμών μέρας νύχτας, έχοντας ως συνέπεια επιπτώσεις στη σωματική και στην ψυχική υγεία των εργαζομένων, ενώ παράλληλα αυξάνει τον κίνδυνο των εργατικών ατυχημάτων, των επαγγελματικών λαθών και των προσωπικών ατυχημάτων. Το προσωπικό που εκτίθεται καθημερινά και για μεγάλο χρονικό διάστημα στο κυκλικό ωράριο εργασίας, αποτελεί ομάδα υψηλού κινδύνου και για τα τροχαία ατυχήματα.

Έρευνα σε νοσηλευτικό προσωπικό που εργαζόταν σε κυκλικό ωράριο βρέθηκε ότι είχε 30% υψηλότερο κίνδυνο εμπλοκής σε τροχαίο ατύχημα, κατά τη μετακίνησή του προς και από την εργασία, σε σχέση με τους εργαζόμενους (διοικητικό, νοσηλευτικό προσωπικό) σε πρωινό ωράριο. Ο κίνδυνος αυτός σχεδόν τετραπλασιαζόταν για την κατεύθυνση εργασία-σπίτι με τα περισσότερα ατυχήματα να συμβαίνουν μετά από τη λήξη του πρωινού και του νυκτερινού ωραρίου. Οι κυριότερες αναφερόμενες αιτίες που προκάλεσαν τα τροχαία ατυχήματα ήταν η έλλειψη προσοχής, η κόπωση και η υπνηλία. Φαίνεται ότι το κυκλικό ωράριο εργασίας, λόγω της κόπωσης και της υπνηλίας, αυξάνει τον κίνδυνο εμπλοκής του νοσηλευτικού προσωπικού σε τροχαίο ατύχημα. Είναι προφανής η ανάγκη τα προγράμματα εργασίας να καταρτίζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να προκαλείται η μικρότερη δυνατή διαταραχή των βιολογικών ρυθμών μέρας-νύχτας.

Για τους μη επαγγελματίες οδηγούς δεν υπάρχει σαφές νομικό πλαίσιο σε σχέση με περιορισμούς στο χρόνο εργασίας και οδήγησης καθώς επίσης και στο κατά πόσον το ατύχημα θεωρείται εργατικό ατύχημα, ιδιαίτερα για τα ατυχήματα προς και από το χώρο εργασίας και μεταξύ εργασιών. Ακόμα και στην περίπτωση όπου χρησιμοποιείται εταιρικό όχημα, πολλοί εργαζόμενοι και στελέχη επιχειρήσεων πιστεύουν, λανθασμένα, ότι εφ' όσον συμμορφώνονται με συγκεκριμένες νομικές προϋποθέσεις π.χ: τεχνικό έλεγχο του εταιρικού οχήματος και νόμιμη άδεια για τους οδηγούς, αυτό αρκεί για την ασφάλεια των εργαζομένων και των άλλων που κινούνται στο δρόμο.

Στην Γαλλία και σε αρκετές άλλες ευρωπαϊκές χώρες, τα ατυχήματα υπαλλήλων προς και από την εργασία αναγνωρίζονται ως εργατικά. Στην Ιταλία και την Πορτογαλία αναγνωρίζονται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις. Στην Ολλανδία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Δανία τη Νορβηγία, τις ΗΠΑ και τον Καναδά τα ατυχήματα προς και από την εργασία δεν αναγνωρίζονται ως εργατικά. Έτσι σε πολλές στατιστικές αυτά τα ατυχήματα δεν λαμβάνονται υπόψη. Παρόλα αυτά τα τροχαία ατυχήματα στις περισσότερες χώρες είναι η κύρια αιτία εργατικών θανάτων ακόμα και όταν τα ατυχήματα προς και από την εργασία δεν υπολογίζονται ως εργατικά.

Στην Ελλάδα ως εργατικό ατύχημα θεωρείται κάθε ζημιογόνο για την υγεία του ασφαλισμένου βίαιο συμβάν, κατά την εκτέλεση εργασίας ή συνδεδεμένο με αυτή<sup>14</sup>. 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. Εργατικό ατύχημα θεωρείται το ατύχημα που αν και δεν είναι μεν άμεση συνέπεια της παρεχόμενης εργασίας, δεν έχει συμβεί στο χώρο εργασίας του μισθωτού ή κατά το ωράριο απασχόλησής του, αλλά συνδέεται με αυτή σε σχέση αίτιου και αποτελέσματος, για το λόγο ότι εξαιτίας της εργασίας δημιουργήθηκαν οι ιδιαίτερες εκείνες αναγκαίες συνθήκες για το ατύχημα<sup>15</sup>. 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<sup>16</sup>. 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. Επίσης δεν

<sup>13</sup> Κυκλικό Ωράριο Εργασίας και Τροχαία Ατυχήματα στο Νοσηλευτικό Προσωπικό; Μαρία Γκριζιώτη, Αθανάσιος Μαστροκόστας, Άννα-Μπεττίνα Χάιδικς, Εύχαρις Παναγοπούλου, Αλέξιος Μπένος, Νοσηλευτική 2010, 49(3): 305-314

<sup>14</sup> Με βάση τις συνδυασμένες διατάξεις των άρθρων 8, παρ. 4 και 34, παρ. 1 του Α.Ν.1846/1951

<sup>15</sup> Α.Π.299/1977 και 530/1978

<sup>16</sup> Πρωτοδικείο Αθηνών: 4388/1979

γνωρίζουν τις προθεσμίες δήλωσης του ατυχήματος (από 5 μέρες έως δύο χρόνια ανάλογα με τις συνθήκες και την κατάσταση της υγείας του εργαζόμενου).

### **Αίτια τροχαία ατυχημάτων**

Ορισμένοι τύποι συμπεριφοράς αυξάνουν σημαντικά τον κίνδυνο ατυχήματος και τραυματισμού:

- Υπέρβαση του ορίου ταχύτητας
- Κατανάλωση οινοπνεύματος και ουσιών
- Παραβίαση σήμανσης και 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<sup>17</sup>.

Είναι πολύ σημαντικό οι εταιρείες να εισάγουν την κουλτούρα της οδικής ασφαλείας στους εργαζόμενους τους. Ο πιο αποτελεσματικός τρόπος είναι η ενσωμάτωση σχετικής εκπαίδευσης ενημέρωσης στο εταιρικό εκπαιδευτικό πρόγραμμα, και τη γενικότερη πολιτική ασφαλείας της εταιρείας. Η εκπαίδευση θα πρέπει να προσφέρει γνώσεις σχετικές με τις αιτίες κινδύνων, τις έμμεσες και άμεσες επιπτώσεις των ατυχημάτων σε προσωπικό, εταιρικό αλλά και εθνικό επίπεδο, επιτυγχάνοντας τη συνειδητοποίηση και επαγρύπνηση των εργαζομένων 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 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 αυτοκίνητων και μοτοσυκλετών κλπ. μπορούν να έχουν σημαντική συμβολή στο θέμα.

Το περιεχόμενο της εκπαίδευσης θα πρέπει να ενσωματώνει περισσότερη και καλύτερη πληροφόρηση, εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών, διαχείριση της οδικής ασφαλείας εντός της εταιρείας. Για παράδειγμα η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία σε σχέση με την ισχύουσα κατάσταση όπως για παράδειγμα 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.ΕΠ.Ε., 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 εκστρατείες συνειδητοποίησης είναι επίσης ένα σημαντικό εργαλείο με χαμηλό σχετικά κόστος ανά εργαζόμενο σε σχέση με την εκπαίδευση. Περιλαμβάνουν μαζικές καμπάνιες εντός και εκτός

<sup>17</sup>

Work related road safety: special initiatives for Spain, Brussels, May 6th, 2010, Dirección General de Tráfico

της εταιρείας, κατά τη διάρκεια εταιρικών 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 εταιρικές εκδόσεις για το προσωπικό της εταιρείας και τους πελάτες της, όπως επίσης και ειδική αναφορά στον εσωτερικό αλλά και το εξωτερικό διαδικτυακό τόπο της εταιρείας (intranet site-internet site).

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 τουλάχιστο 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% (Eivik 1997). Η αστυνόμευση όμως σε καμία περίπτωση δεν είναι επαρκής για να διασφαλίσει από μόνη της την προσήλωση στον ΚΟΚ.

Ένας αριθμός δράσεων επιτρέπει οι βέλτιστες πρακτικές σε σχέση με την οδική συμπεριφορά να διαδοθούν με άμεσο τρόπο μεταξύ των εργαζομένων. Οι πιο αποτελεσματικοί τρόποι απαιτούν την οργάνωση workshops και εξειδικευμένης εκπαίδευσης από ειδικούς της οδικής ασφάλειας, από εθελοντές εντός και εκτός της εταιρείας οι οποίοι έχουν παρακολουθήσει εκπαίδευση "train the trainers". Η εκπαίδευση θα πρέπει να έχει τόσο θεωρητικό μέρος το οποίο θα περιλαμβάνει κινδύνους για τον οδηγό, το όχημα τις υποδομές καθώς και το ταξίδι, όσο πρακτικό μέρος το οποίο θα καταδεικνύει στη πράξη τους παραπάνω κινδύνους, είτε στο δρόμο, είτε σε κλειστή πίστα. Η εκπαίδευση θα πρέπει να επαναλαμβάνεται σε σταθερά χρονικά διαστήματα πχ κάθε 18 μήνες ή 2 χρόνια. Το κόστος αυτών των δράσεων είναι αρκετά αυξημένο σε σχέση με τις υπόλοιπες.

Οι εταιρείες επίσης θα πρέπει να ενθαρρυνθούν να είναι χορηγοί δράσεων, για την οδική ασφάλεια, ή να μετέχουν ως εταίροι σε σχετικές ΜΚΟ, ως ένδειξη κοινωνικής ευθύνης. Αυτό το μήνυμα θα πρέπει να διαδίδεται τόσο εντός της εταιρείας τόσο και εκτός αυτής. Είναι πολύ σημαντικό οι εταιρείες να βοηθηθούν να σχεδιάσουν και να εφαρμόσουν ολοκληρωμένες εταιρικές στρατηγικές για την οδική ασφάλεια αλλά και τη γενικότερη κουλτούρα ασφαλείας εντός του Οργανισμού.

Οι εταιρείες επίσης θα πρέπει να κατανοήσουν ότι πολύ σημαντικός παράγοντας είναι οι συνθήκες εργασίας ιδιαίτερα σε ομάδες υψηλού κινδύνου όπως είναι οι εργαζόμενοι που απασχολούνται σε κυκλικά ωράρια καθώς και οι υπάλληλοι ταχυδιανομής. 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 διανομής, ή να προκαλείται η μικρότερη δυνατή διαταραχή των βιολογικών ρυθμών στους εργαζόμενους κυκλικού ωραρίου. Ασύρματα ακουστικά (hands free) θα πρέπει να παρέχονται μαζί με τα εταιρικά κινητά και να ενθαρρύνεται η χρήση τους μόνο για επείγουσες ανάγκες (χωρίς να παραβλέπεται το γεγονός ότι η χρήση των ασύρματων ακουστικών δεν εξαλείφει τον κίνδυνο απόσπασης προσοχής).

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, αν και έρευνες έχουν δείξει ότι ο βαθμός της συσχέτισης αυτής διαφέρει αρκετά από εταιρεία σε εταιρεία.

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

Τα οφέλη από τη διαχείριση της οδικής ασφάλειας που σχετίζεται με την εργασία είναι πολλαπλά. Αντίθετα με την κοινή αντίληψη, κατά κανόνα τα πραγματικά κόστη των ατυχημάτων για τους Οργανισμούς 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:

- λιγότερες εργατοημέρες απώλειας 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 και επιχειρηματικές ευκαιρίες και κατά συνέπεια , μείωση κινδύνου να ζημιωθεί η “καλή φήμη” των επιχειρήσεων

Η προώθηση των πρακτικών ασφαλούς οδήγησης για την υγεία και ασφάλεια στην εργασία μπορεί να επεκταθεί και στην οδήγηση στην ιδιωτική ζωή, προκειμένου έτσι 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.

### **Το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας “Πάνος Μυλωνάς” και οι δράσεις του.**

Το «Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη & Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων “Πάνος Μυλωνάς”<sup>18</sup> συστάθηκε στις 12 Μαΐου 2005. Αποτελεί μη κερδοσκοπικό Οργανισμό με ιδρυτικά μέλη του Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, Επιχειρηματικούς φορείς, Ελεγκτική Εταιρεία και φυσικά πρόσωπα. Αφορμή για την ίδρυση του αποτέλεσε η τραγική άδικη απώλεια του Πάνου Μυλωνά ενός νέου φοιτητή του Τμήματος Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών και συντάκτη του ειδικού Τύπου του αυτοκινήτου που έχασε τη ζωή του σε ηλικία 22 ετών σε τροχαίο ατύχημα το μεσημέρι της 22ας Μαρτίου 2004 ενώ πήγαινε να παρακολουθήσει τα μαθήματά του στην Πάτρα. Αιτία για την ίδρυση του Ινστιτούτου είναι το γεγονός ότι έχουμε τη θλιβερή πρωτιά στα τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη τα οποία αποτελούν και την πρώτη αιτία θανάτου για τους νέους μας στην Ελλάδα.

Κύριος σκοπός του Ινστιτούτου είναι η υποστήριξη και προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, τη μελέτη, έρευνα, ενημέρωση και εκπαίδευση στοχεύοντας κατ’ εξοχήν στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών και των αρμόδιων φορέων σε θέματα ενημέρωσης και προάσπισης της οδικής ασφάλειας αλλά και η παραπέρα ενίσχυση, ενδυνάμωση και στήριξη της πολιτείας στην ανάληψη και τήρηση ουσιαστικών μέτρων και πολιτικών στη χώρα μας σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής, οδικής ασφάλειας και μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων, αποτελούν βασικούς στόχους του Ινστιτούτου.

Ιδρυτικά μέλη του Ινστιτούτου αποτελούν Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, επιλεγμένοι φορείς του επιχειρηματικού κόσμου και Ελεγκτική Εταιρεία και ευαισθητοποιημένοι πολίτες και στα νέα μέλη συγκαταλέγονται φορείς του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα. Συνεργαζόμενους φορείς αποτελούν ενώσεις και Οργανισμοί του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ενώ το Ινστιτούτο είναι ενεργό μέλος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC).

Οι στρατηγικοί άξονες του Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς» εστιάζουν στα εξής:

- Γενική Πολιτική Οδικής Ασφάλειας  
Συμβολή στη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών. Βελτίωση-υποστήριξη του συντονισμού όλων των δημοσίων φορέων που ασχολούνται με τα θέματα της οδικής ασφάλειας, συστηματική καταγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση των στοιχείων & των εφαρμοζόμενων μέτρων οδικής ασφάλειας
- Οδηγική Συμπεριφορά  
Εκπαίδευση & συστηματική ενημέρωση με στόχο τη βελτίωση της συμπεριφοράς των οδηγών, εφαρμογή του νόμου και την προστασία των ευπαθών χρηστών του δρόμου (πεζοί, Α.μ.Ε.Α., δικυκλιστές)
- Υποδομές  
Εφαρμογή διεθνών πρακτικών για τη συντήρηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και υλοποίηση έργων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση των επικίνδυνων θέσεων του οδικού δικτύου

<sup>18</sup>



Κυριότερες δράσεις που αναπτύσσει το Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς» τα τελευταία έτη είναι οι εξής:

- Εκστρατείες ενημέρωσης με ραδιοφωνικά και τηλεοπτικά μηνύματα, αφίσες και καταχωρήσεις  
Στόχος είναι η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα οδικής ασφάλειας και πρόληψης των τροχαίων συμβάντων, όπως η χρήση ζώνης και κράνους, η μη κατανάλωση αλκοόλ πριν την οδήγηση, η διαχείριση της ταχύτητας και η προστασία των παιδιών στο αυτοκίνητο
- Πρόγραμμα Κυκλοφοριακής Αγωγής για παιδιά «Κυκλοφορώ με Ασφάλεια»  
Ήδη μέχρι το Μάιο του 2010 το Ι.Ο.ΑΣ. έχει εκπαιδεύσει περισσότερα από 10.000 παιδιά δημοτικών σχολείων της Αττικής και της Περιφέρειας
- Ευρωπαϊκή Νύχτα Χωρίς Ατυχήματα  
Πραγματοποιείται κάθε 2<sup>ο</sup> Σάββατο του Οκτωβρίου σε όλες τις χώρες της Ε.Ε. και στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας με συμμετοχή εθελοντών του Ι.Ο.ΑΣ.
- Δρόμοι στο Μέλλον - Συμμαχία για την Ασφάλεια και τον Πολιτισμό στο Δρόμο  
Συστράτευση και ένωση δυνάμεων φορέων του ιδιωτικού και του δημόσιου φορέα για τη μείωση και πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων σε συγκεκριμένους άξονες δράσεις
- Πανελλαδική Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας  
Το Ι.Ο.ΑΣ. σε συνεργασία με το Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων διοργανώνει κάθε χρόνο (18-24 Μαρτίου) την Πανελλαδική Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας με δράσεις σε όλη την Ελλάδα για την ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών στο θέμα της Οδικής Ασφάλειας και καμπάνιες για την «Ευγένεια στο Δρόμο»
- Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα AVENUE (Actions for Vulnerable, Elderly, Novice drivers and road Users in Europe) for Traffic Safety

Στις μελλοντικές δράσεις του Ι.Ο.ΑΣ. προτεραιότητα έχει δοθεί στο πρόγραμμα AVENUE-for traffic safety, το οποίο συμπεριλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο Πρόγραμμα Δράσεων για την ενημέρωση και την κυκλοφοριακή αγωγή καθώς και τη δημιουργία Κέντρων Αναφοράς (NESTs – Networks & Education for Safety in Traffic) για τους πολίτες και τους φορείς στα θέματα Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα και την Ευρώπη.

### **Συμβολή του Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς» στη μείωση των ατυχημάτων προς και από την εργασία.**

Οι δράσεις του Ινστιτούτου εδραιωμένες σους στρατηγικούς του άξονες, αντιμετωπίζουν το πρόβλημα των ατυχημάτων προς και από την εργασία στη γενική του διάσταση σε ότι αφορά τους κυριότερους τύπους συμπεριφοράς που αυξάνουν σημαντικά τον κίνδυνο ατυχήματος και τραυματισμού. Στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος AVENUE το Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς», το Πανεπιστήμιο Πατρών καθώς και Οργανισμοί Οδικής Ασφάλειας κρατών-μελών της Ε.Ε., θα εργαστούν από κοινού προκειμένου να σχεδιάσουν, να υλοποιήσουν και να εφαρμόσουν εκτεταμένα στρατηγικές και δράσεις κυκλοφοριακής αγωγής προσαρμοσμένες στις ανάγκες των εταιρειών για τη μείωση των ατυχημάτων προς και από αλλά και κατά τη διάρκεια της εργασίας.

### **Συμπέρασμα**

Τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα είναι ο συνήθως μεγαλύτερος παρόντας θανατηφόρος εργατικών ατυχημάτων και αφορά τόσο τους επαγγελματίες όσο και τους ερασιτέχνες οδηγούς που μετακινούνται προς και από την εργασία. Σε αυτή την εργασία παρουσιάστηκε συνοπτικά το πρόβλημα των τροχαίων ατυχημάτων προς και από την εργασία, καθώς και προτάσεις και ιδέες για την αντιμετώπιση του. Επίσης παρουσιάστηκαν τα οφέλη που θα προκύψουν μέσω των συντονισμένων δράσεων σε ατομικό, εταιρικό αλλά και εθνικό επίπεδο για την προώθηση της ασφαλούς οδήγησης. Η προώθηση των πρακτικών ασφαλούς οδήγησης για την υγεία και ασφάλεια των επαγγελματιών οδηγών είναι μια από τις υψηλές προτεραιότητες του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς». Μελλοντικές δράσεις θα προσαρμοσθούν και θα αναπτυχθούν ειδικά για να καλύψουν εξειδικευμένα και την κατηγορία των ατυχημάτων προς και από την εργασία. Οι πρακτικές μπορεί και πρέπει να επεκταθούν και στην οδήγηση στην ιδιωτική ζωή, προκειμένου έτσι να μειώνονται οι πιθανότητες τραυματισμού σε τροχαία οδικά συμβάντα και εκτός του ωραρίου και του χώρου της εργασίας, συμβάλλοντας έτσι σημαντικά στην περαιτέρω προώθηση της μείωσης των τροχαίων ατυχημάτων συνολικά και στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας και της ποιότητας ζωής για όλους μας.