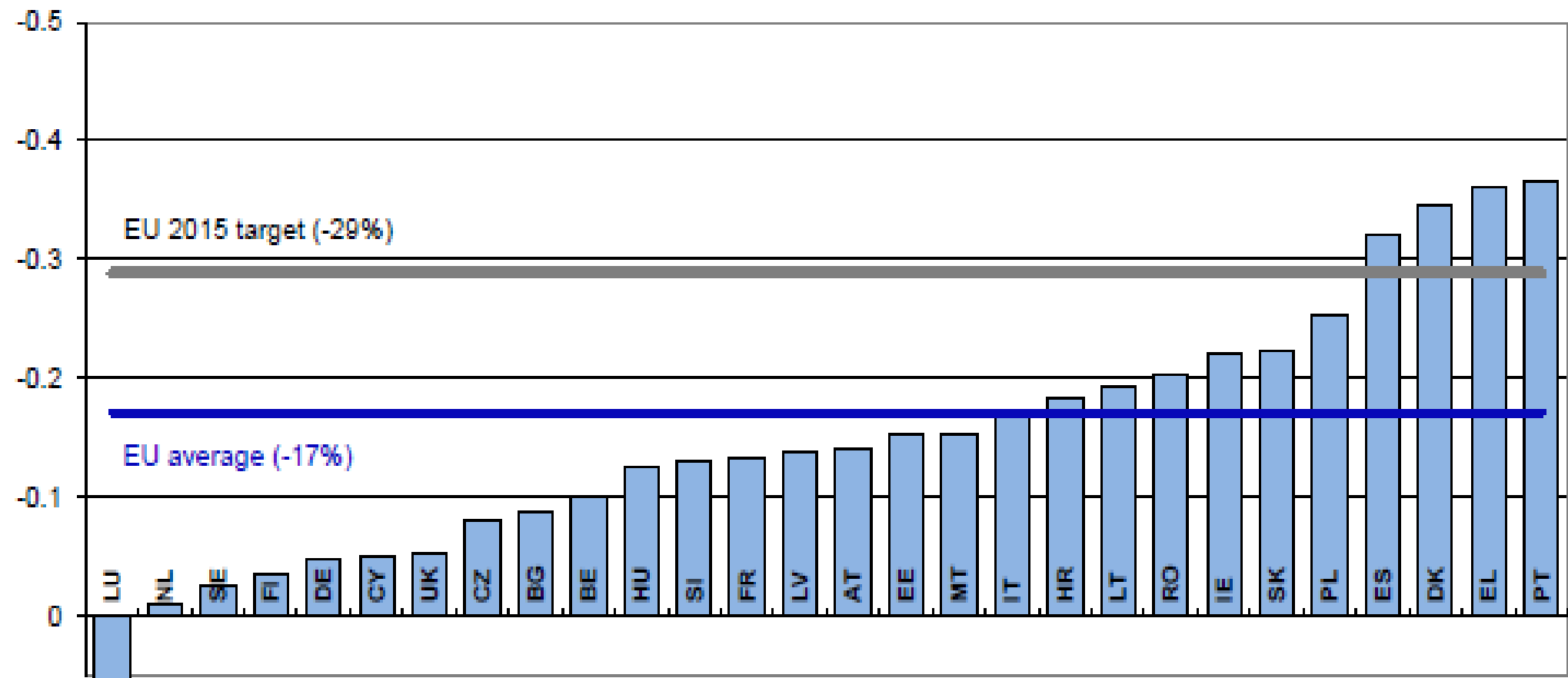


**ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΣΩΜΑΤΕΙΩΝ
ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΥΠΕΧΩΔΕ
(Π.Ο.Σ.Ε.Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.)
ΗΜΕΡΙΔΑ: «ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ»**

Πολιτική Οδικής Ασφάλειας και Εκπαίδευση

Ιωάννης Αλεξάκης
Προϊστάμενος Τμήματος Οδικής Ασφάλειας &
Κανόνων Κυκλοφορίας
Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας & Ασφάλειας
Γεν. Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας



Εξέλιξη ποσοστιαίας μεταβολής θανάτων στην Ε.Ε. 2010 – 2015 (Πηγή: CARE)

Στόχος Οδικής Ασφάλειας για την Ελλάδα

(με έτος βάση το 2010, μείωση θανάτων κατά 50% ως το 2020)

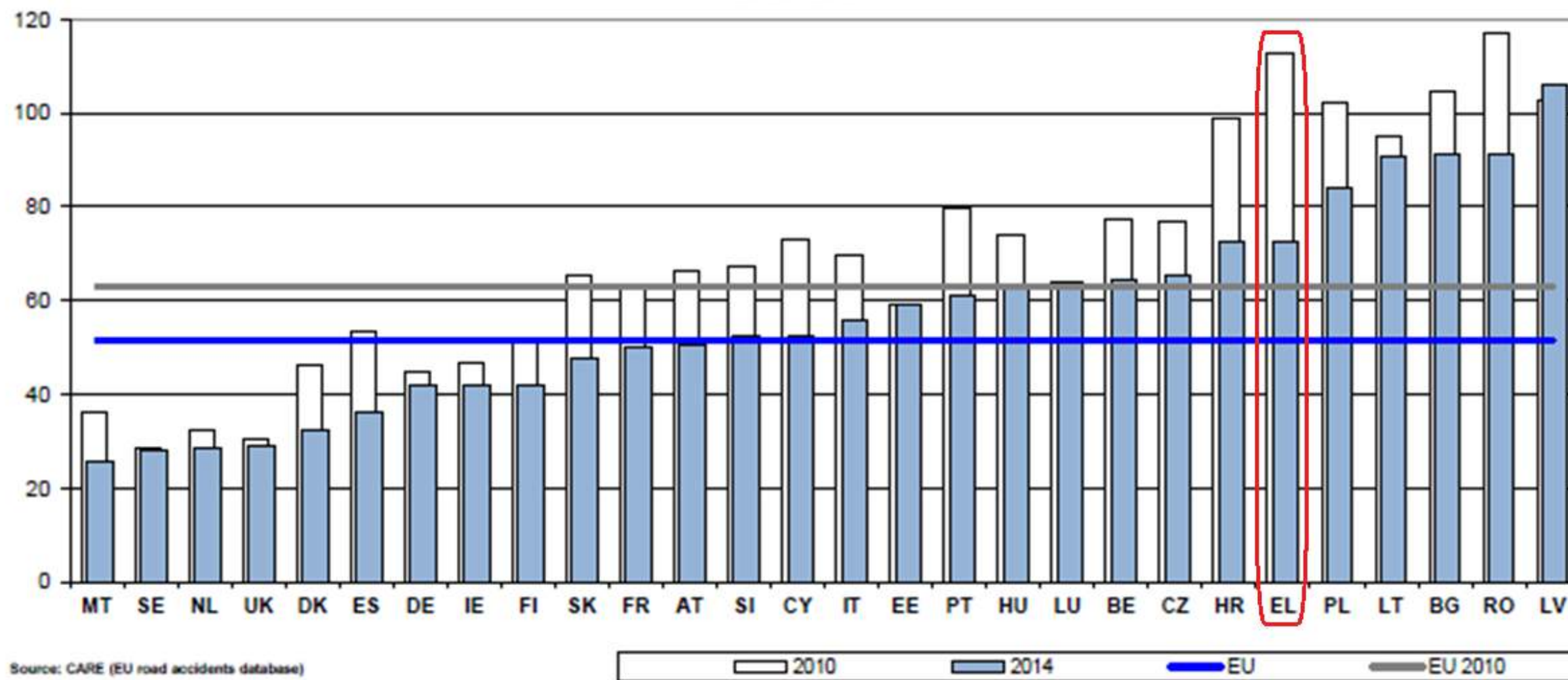
- 2015: 880
- 2020: 640

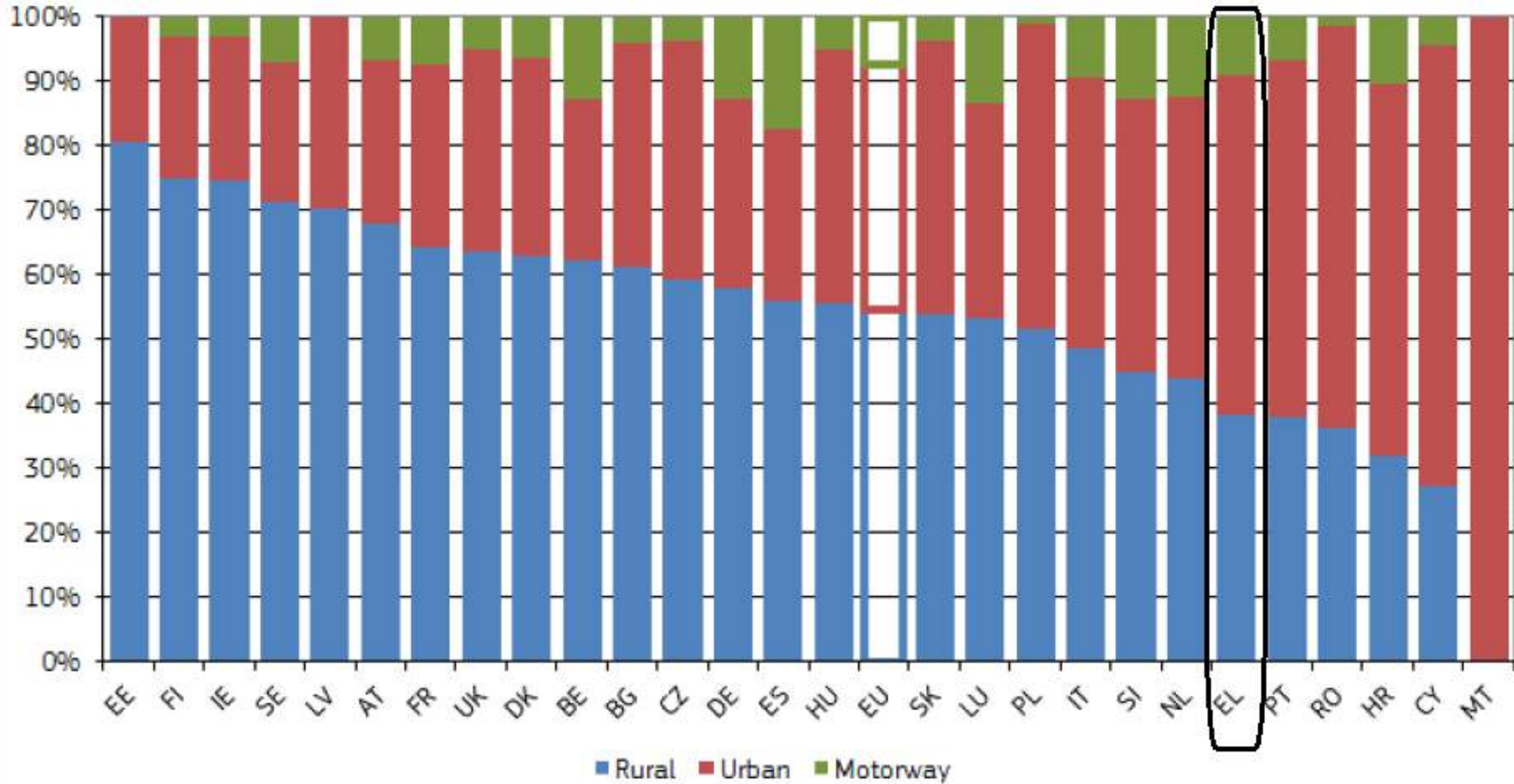
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2016/2006
Injury Road accidents	16.019	15.499	15.083	14.789	15.032	13.849	12.398	12.109	11.690	11.440	11.439	-29%
Fatalities	1.657	1.612	1.553	1.456	1.258	1.141	988	879	795	793	807	-51%
Serious Injuries	2.021	1.821	1.872	1.676	1.709	1.626	1.399	1.212	1.016	999	850	-58%
Slight Injuries	18.654	17.945	17.138	16.965	17.399	15.633	14.241	13.963	13.548	13.097	12.945	-31%
Vehicle Fleet (x1000)	6.996	7.380	7.729	7.911	8.062	8.087	8.070	8.035	8.048	8.076	8.173	17%
Fatalities per million vehicles	237	218	201	184	156	141	122	109	99	98	99	-58%
Speed infringements	307.763	353.133	349.417	330.186	263.382	238.033	186.675	178.816	156.892	173.476		-44%
Drink & drive infringements	44.848	45.668	47.257	45.901	38.033	34.992	30.707	30.853	29.597	29.191		-35%
Seat belt infringements	142.152	107.112	86.353	77.274	49.703	37.120	33.722	35.478	34.526	29.611		-79%
Helmet infringements	144.251	97.953	94.530	78.453	51.526	47.250	47.736	58.122	54.354	52.783		-63%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΕΛ.ΑΣ.

Επεξεργασία: Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας ΕΜΠ

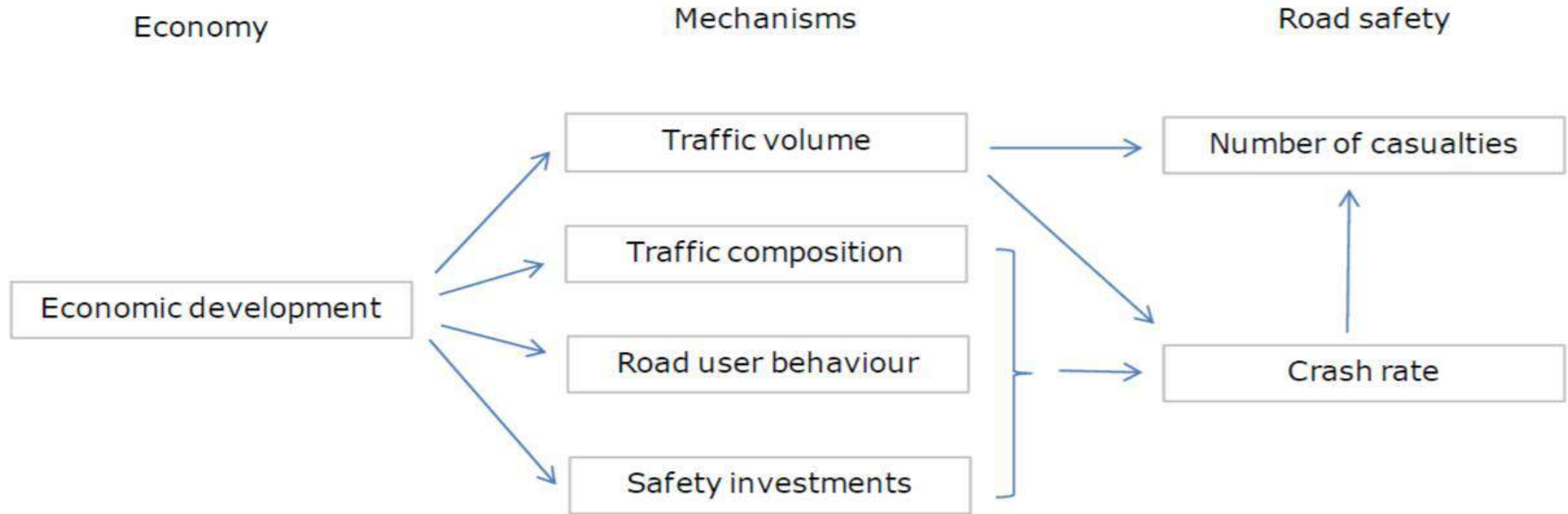
Fatalities by population
2010- 2014





Κατανομή θανάτων από οδικά ατυχήματα στην ΕΕ, ανά χώρα και είδος οδού

Ανάλυση της σχέσης μεταξύ οικονομικού κύκλου και τροχαίων ατυχημάτων



Πηγή: ITF (2015)

Ευρωπαϊκό και εθνικό πλαίσιο στρατηγικής για την Οδική Ασφάλεια

Ευρωπαϊκό Περίγραμμα
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 1: Βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 2: Αύξηση της ικανότητας επιβολής των κανόνων οδικής κυκλοφορίας
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 3: Ασφαλέστερη οδική υποδομή
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 4: Ασφαλέστερα οχήματα
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 5: Προώθηση της χρήσης σύγχρονης τεχνολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 6: Βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης
ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 7: Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου

Εθνικό Πλαίσιο Στρατηγικής (Προγράμματα)
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 1: Βελτιστοποίηση του συστήματος Εκπαίδευσης Οδικής Ασφάλειας
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2: Βελτιστοποίηση της Επιτήρησης της κυκλοφορίας για την οδική ασφάλεια
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 3: Ενίσχυση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στις οδικές υποδομές
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 4: Ενέργειες για τη δημιουργία Ασφαλών Οχημάτων
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 5: Υιοθέτηση λύσεων σύγχρονης τεχνολογίας για την προώθηση της οδικής ασφάλειας
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 6: Προσφορά συνθηκών Άμεσης βοήθεια παθόντων
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 7: Δημιουργία περιβάλλοντος για Ασφαλείς χρήστες της Οδού

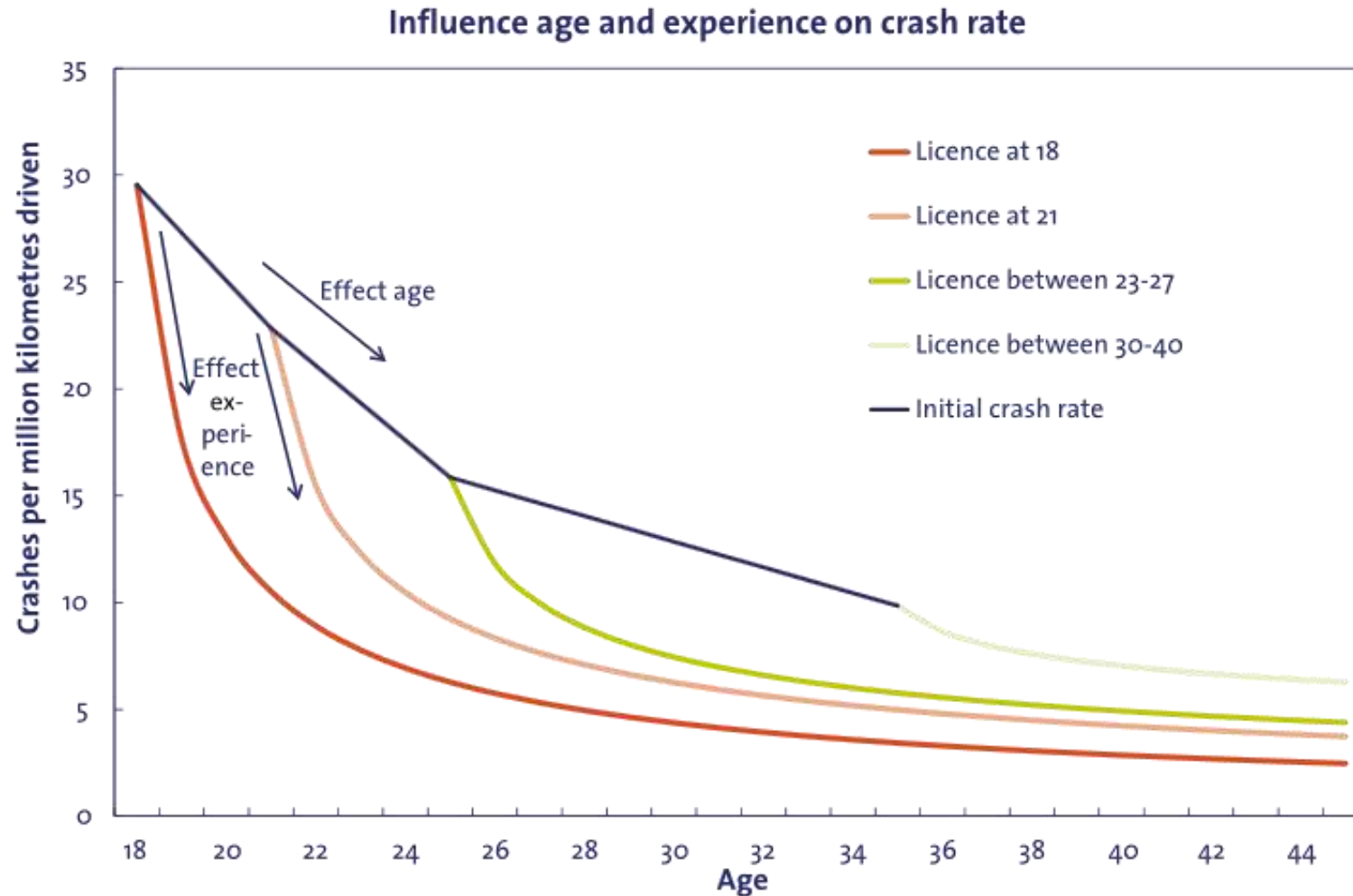
Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας

- Έμφαση σε
 - Εμπλουτισμό της γνώσης και στην κατανόηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας (ποια είναι επικίνδυνη συμπεριφορά, ποιες οι συνέπειές της για τη ζωή και την υγεία)
 - Βελτίωση των δεξιοτήτων με την εξάσκηση και την εμπειρία (μετασχηματισμός γνώσεων και ικανοτήτων σε ασφαλή συμμετοχή στην κυκλοφορία)
 - Ενίσχυση ή/και αλλαγή των στάσεων για την οδική ασφάλεια, ευαισθητοποίηση
- Έμφαση στα παιδιά, αλλά αφορά όλες τις κατηγορίες χρηστών της οδού
 - Τα παιδιά μαθαίνουν από εκείνους που εμπιστεύονται
 - Όσο αυξάνεται η ηλικία μεταβάλλεται η επίδραση των
 - Γονέων
 - Εκπαιδευτικών
 - Κοινωνικού περιγύρου (φίλοι, παρέες)

Οδική ασφάλεια και παιδιά

- Τα παιδιά υστερούν των ενηλίκων στην αντιμετώπιση των κινδύνων του οδικού περιβάλλοντος, λόγω μη πλήρως ανεπτυγμένων βιοσωματικών, γνωστικών, γλωσσικών και ψυχοσωματικών χαρακτηριστικών τους. Σημαντικός αριθμός δεξιοτήτων δεν έχει ακόμη αναπτυχθεί
 - Προσοχή
 - Οπτική αντίληψη και επίγνωση
 - Άλλες δεξιότητες αναγκαίες για την ασφαλή συμμετοχή στην κυκλοφορία
- Ως αποτέλεσμα:
 - Στις ηλικίες 4-14 ετών το 50% δεν μπορεί να εντοπίσει εγκαίρως την παρουσία άλλων χρηστών της οδού
 - Ως τα 9 έτη, δεν μπορούν να διακρίνουν μια ασφαλή από μια μη ασφαλή διάβαση
 - Ως τα 7 έτη, αδυναμία εκτίμησης, αξιολόγησης της πληροφορίας στο συγκεκριμένο περιβάλλον
 - Μειωμένο αίσθημα ευθύνης, ως τα 14 μόνο το 50% αναγνωρίζει τις συνέπειες των σφαλμάτων του

Ο ρόλος της ηλικίας και της εμπειρίας του οδηγού στην οδική ασφάλεια



Εθνικό Πρόγραμμα Κυκλοφοριακής Αγωγής και Οδικής Ασφάλειας

- Συνέργειες δημοσίου και ιδιωτικών φορέων
- Υποχρεωτική ένταξη στην τυπική εκπαίδευση (σχολικό πρόγραμμα). Δεν αρκούν οι μεμονωμένες παρεμβάσεις.
- 20 ώρες / έτος σε Νηπιαγωγεία, Δημοτικά και Γυμνάσια
- Ως ξεχωριστό μάθημα, καθώς και διαθεματικά
- Στόχος: η ανάπτυξη δεξιοτήτων για πεζούς, ποδηλάτες, οδηγούς δικύκλων, μελλοντικούς οδηγούς και επιβάτες και η εμπέδωση κουλτούρας οδικής ασφάλειας

Ανάπτυξη και Λειτουργία Ηλεκτρονικής Ακαδημίας Οδήγησης “e-Drive Academy”

edrive.yme.gov.gr

Το **e-Drive Academy** παρέχει
όλες τις απαιτούμενες υπηρεσίες εκπαίδευσης
με σκοπό την ανάπτυξη μιας **ώριμης οδικής κουλτούρας**
και **ασφαλούς μετακίνησης** για όλους τους χρήστες της οδού
(ανεξάρτητα από ηλικία, καθολική υπηρεσία)

Στόχος

*Επιδίωξη είναι οι πολίτες
να αποκομίσουν τις απαραίτητες γνώσεις
ώστε να διαμορφώσουν
ασφαλή και οικολογική οδική συνείδηση
αλλά και να ενημερωθούν και ευαισθητοποιηθούν
ώστε να **αλλάξουν τη συμπεριφορά τους**
στην οδήγηση και στις μετακινήσεις τους.*

Εργαλεία Πλατφόρμας 1/2

- **Διαδραστικό Portal**
- Ηλεκτρονική Πλατφόρμας Εκπαίδευσης (**eLearning**)
- Συνεργατικά Εργαλεία κοινότητας (**Social Tools**)
- **Δυναμικό Σύστημα Αξιολόγησης** - Υπηρεσίες αυτοαξιολόγησης και αξιολόγησης του εκπαιδευτικού περιεχομένου και της εκπαιδευτικής διαδικασίας (μεμονωμένα ή ομάδες/ τάξεις/ σχολεία)
- **Ανάπτυξη στοχευμένου περιεχομένου** (βιβλία, φυλλάδια για όλες τις ηλικίες και για όλους τους χρήστες της οδού, συμβουλευτικοί οδηγοί για γονείς και δάσκαλους/καθηγητές, έμφαση σε ειδικές ομάδες και ευπαθείς χρήστες, π.χ. ηλικιωμένους, διανομείς, δικυκλιστές, ποδηλάτες)
- **Εργαλείο Συγγραφής και Δημοσίευσης Εκπαιδευτικού Υλικού** με δυνατότητα ευελιξίας ανάπτυξης και εμπλουτισμού των μαθημάτων

Εργαλεία Πλατφόρμας 2/2

- **Δυναμικός Προσομοιωτής Οδήγησης**
 - Οδηγικά σενάρια σε διαφορετικό κυκλοφοριακό περιβάλλον
- **Βιντεοσκοπήσεις σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης**
- **Διαδραστικά εκπαιδευτικά παίγνια**
- **Ηλεκτρονικά διαδραστικά μαθήματα για εκπαίδευση και αξιολόγηση** που ενσωματώνουν ποικιλία πολυμέσων (πρόγραμμα Captivate/ SCORM Compliant)
- **Ηλεκτρονικά εκπαιδευτικά βιβλία και έντυπα**
- Συμβατότητα με όλους τους φυλλομετρητές (browsers) και τερματικές συσκευές όλων των λειτουργικών συστημάτων (pc, smart phone, tablet)

Εκπαιδευτικό Υλικό

- 17 ηλεκτρονικά βιβλία / οδηγοί
- 7 ηλεκτρονικά φυλλάδια
- 111 ηλεκτρονικά εκπαιδευτικά μαθήματα
- 44 εκπαιδευτικά παιχνίδια

Portal



Portal - Υλικό

Σύνδεση

Διεύθυνση το Μέλιος

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΚΟ ΕΠΙΧΕΙΡΙΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

Ε-DRIVE ΠΟΙΟΝ ΑΦΟΡΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΕΧΟΜΕΝΟΥ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΝΕΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Ποιόν Αφορά

Αρχική » Ποιόν Αφορά

Ποιον Αφορά

- » Μαθητές
 - » Μαθητές Δημοτικού Ηλικίας 6-12 ετών (Ένιαίο)
 - » Μαθητές Δημοτικού Ηλικίας 6-8 ετών
 - » Μαθητές Δημοτικού Ηλικίας 9-12
 - » Μαθητές Γυμνασίου Ηλικίας 13-15 ετών
 - » Μαθητές Λυκείου Ηλικίας 16-18 ετών
- » Γονείς
- » Δάσκαλοι - Καθηγητές
- » Ευπαθείς χρήστες της οδού
- » ΑΜΕΑ
- » Ηλικιωμένοι Οδηγοί
- » Πεζοί
- » Ποδηλάτες
- » Μotosκυκετατίες
- » Οδηγοί
- » Άπτεριροι
- » Έπαγγελματίες
- » Δημιουργία Οδήγησης
- » Οικονομική - Οικολογική Οδήγησης
- » Μotosκυκετατίες
- » Εκπαιδευτές Οδήγησης

Βιβλία

Οι Δικές μου Συμβουλές - Παιδιά 6-8 ετών

Οι Δικές μου Συμβουλές - Παιδιά 9-12 ετών

Οικονομική Οικολογική Οδήγηση & Ποδηλάτο

Μαθήματα

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Μετακίνηση παιδιών ηλικίας μικρότερης των 12 ετών με ΜΜΜ που έχουν άδεια μετακίνησης

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Κυκλοφορώ ασφαλέως στο δρόμο περιβάλλον ως πεζός

Σύνδεση





E-DRIVE ΠΟΙΟΝ ΑΦΟΡΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΕΡΙΧΟΜΕΝΟΥ ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΧΡΗΣΙΜΟΙ ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΝΕΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Κυκλοφορώ με ασφάλεια στο οδικό περιβάλλον ως πεζός - Α

ΔΗΜΟΦΙΛΕΣΤΕΡΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ

- Οι Δικές μου Συμβουλές - Παιδιά 6-8 ετών
- Οι Δικές μου Συμβουλές - Παιδιά 9-12 ετών
- Οικονομική & Οικολογική Οδήγηση ΠΟΔΗΛΑΤΩ
- Κυκλοφορώ με ασφάλεια στο οδικό περιβάλλον ως πεζός - Α

Αρχική » Μαθήματα

Εκμάθηση τρόπων βελτίωσης του προσανατολισμού

- 4 σημεία του ορίζοντα
- Πώς προσανατολιζόμαστε
- Σήμανση & Προτεραιότητα
- Βασικά Θέματα Οδικής Ασφάλειας
- Ατύχημα
- Κυριότερες αιτίες ατυχημάτων, με έμφαση σε αυτά όπου εμπλέκονται παιδιά (Στατιστική Ατυχημάτων)
- § Βασικοί κανόνες κυκλοφορίας και δεξιότητες
- § Αναγνώριση σωστής συμπεριφοράς στο δρόμο
- Φωτεινίδια σηματοδότες
- Διαβάσεις τύπου «ζέβρα»
- Τροχονόμος που ρυθμίζει την κυκλοφορία
- § Σήμανση & Προτεραιότητα
- Τροχονόμος
- Φωτεινίδια σηματοδότες
- § Ορθοί τρόποι ανίχνευσης της κυκλοφορίας θα παρουσιαστούν κι αναλυθούν, με έμφαση σε:
- Πολλαπλό έλεγχο στην αρχή
- Συνεχή έλεγχο ενώ διασχίζω.
- § Βασικά σημεία διέλευσης μιας διασταύρωσης
- Το παιδί πρέπει να βρει ένα ασφαλές σημείο να σταθεί
- Το παιδί πρέπει να μπορεί να συνδυάσει και να εκτιμήσει ταυτόχρονα πολλούς παράγοντες (π.χ., οχήματα που έρχονται από διαφορετικές κατευθύνσεις με διαφορετική ταχύτητα)
- Το παιδί πρέπει να περιμένει μέχρι να είναι σίγουρο ότι θα περάσει με ασφάλεια
- Το παιδί πρέπει να ξεκινά στο σωστό χρόνο (όταν δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος)
- Το παιδί πρέπει να περνά γρήγορα απέναντι (χωρίς να σταματά, να έχει το νου του την ώρα που διασχίζει τον δρόμο μόνο σε αυτό)



Κατηγορία Περιεχομένου: Μαθήματα
Ποιον Αφορά: Μαθητές Δημοτικού Ηλικίας 6-8 ετών
 Πηγαίνει στο Μάθημα

E-DRIVE ACADEMY

Το e-Drive Academy είναι μία Καινοτόμος Εκπαίδευση Διαδραστική Πλατφόρμα για Έξυπνη, Ασφαλή, Οικολογική Μετακίνηση Οδήγησης.

E-DRIVE BLOG


 Εναρξη της Ηλεκτρονικής 19 Αυγ 2015


 Πλήρης υλικό εκπαιδείας για 22 Ιουν 2015

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

- Μαθητές
- Οδηγοί / Μотоσυλλεκτιστές
- Ευπαθείς Χρήστες της Δοού
- Εμπειρικές Οδηγήσεις
- Γενείς

FOLLOW E-DRIVE ACADEMY

f Facebook
 v Twitter
 In LinkedIn
 @ Dribbble
 Flickr
 YouTube
 RSS

eLearning

Ελληνικά (el) ▾

IOANNA IOANNIDOU  ▾



Ηλεκτρονική Ακαδημία Οδήγησης e-Drive Academy

Ηλεκτρονική Ακαδημία Οδήγησης e-Drive Academy
Καινοτόμος Εκπαιδευτική Διαδικτυακή Πλατφόρμα για

Ασφαλή

Έξυπνη

Οικολογική

Μετακίνηση και Οδήγηση

Το e-Drive Academy παρέχει όλες τις απαιτούμενες υπηρεσίες εκπαίδευσης με σκοπό την ανάπτυξη μιας ώριμης οδικής κουλτούρας και ασφαλούς μετακίνησης για όλους τους χρήστες της οδού (ανεξάρτητα από ηλικία, μορφωτικό ή οικονομικό επίπεδο)

Διαθέσιμα Μαθήματα

Κυκλοφορώ με ασφάλεια με τα μέσα μαζικής μεταφοράς - Κατανόηση ηχητικών και οπτικών σχημάτων και πλάνων στάσεων



α Κατανόηση οπτικών σχημάτων και πλάνων στάσεων στο μετρό

Κυκλοφορώ ως συνεπιβάτης σε ΙΧ αυτοκίνητο



Μετακίνηση με σχολικό



Πλοήγηση



Η αρχική μου

■ Αρχική σελίδα ιστοτόπου

► Σελίδες ιστοτόπου

► Μαθήματα

Configurable Reports



Course grading report

=====

e-drive. (moodle e-learning platform)

Calendar



« Νοέμβριος 2015 »

Κυρ	Δευ	Τρι	Τετ	Πεμ	Παρ	Σαβ
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

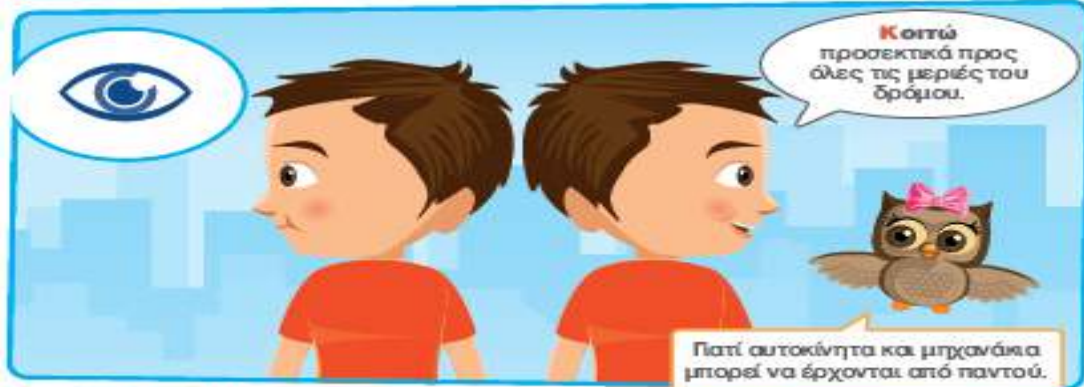
Ομάδες Στόχος

Αμυντική Οδήγηση

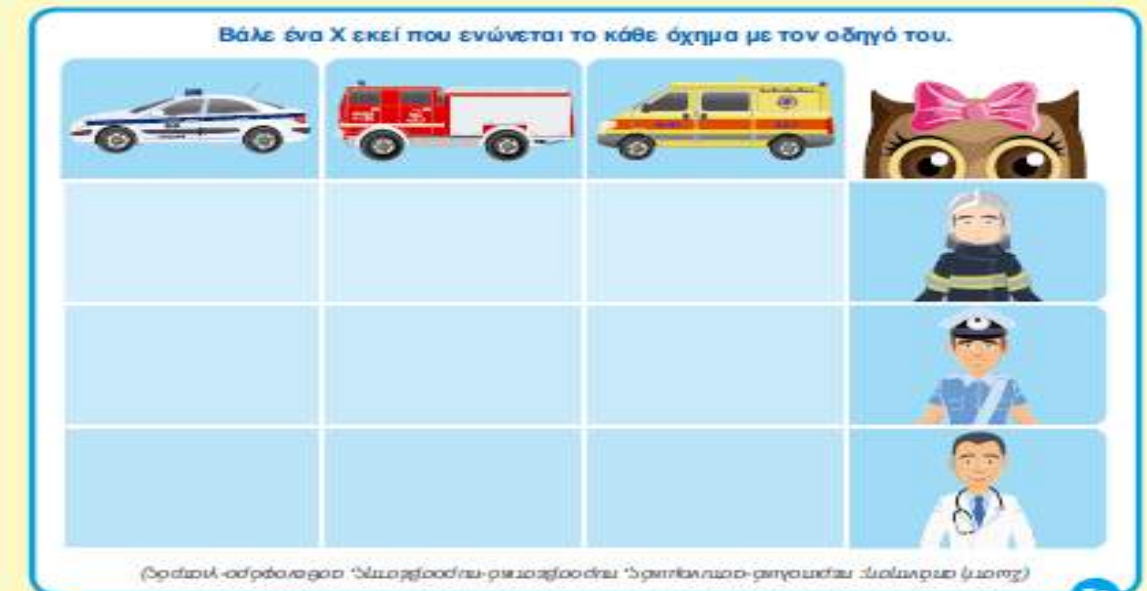
- Μαθητές
 - ✓ Ηλικία 6-8
 - ✓ Ηλικία 9-12
 - ✓ Ηλικία 13-15
 - ✓ Ηλικία 16-18
- Οδηγοί
 - ✓ Αρχάριοι
 - ✓ Μεγαλύτερης Ηλικίας
 - ✓ Επαγγελματίες
 - ✓ Οδηγοί Λεωφορείων
 - ✓ Οδηγοί Φορτηγών
 - ✓ Οδηγοί Ταξί
 - ✓ Διανομείς Μοτοσικλετιστές
- Ευπαθείς Χρήστες της οδού
 - Πεζοί
 - Ηλικιωμένοι πεζοί
 - Μοτοσικλετιστές
 - Ποδηλάτες
 - ΑμεΑ
- Γονείς
- Δάσκαλοι / Καθηγητές
- Εκπαιδευτές Οδήγησης

Οικονομική – Οικολογική Οδήγηση

Ενδεικτικά eBook layout – Παιδιά 6-8



Ενδεικτικά eBook layout – Παιδιά 6-8



Multimedia scenarios – Παιδιά 6-8

Αξιολόγηση

Κατανοώ τα ηχητικά και οπτικά σχήματα και τα πλάνα στάσεων

Άσκηση 1 από 2

Άγ.Μαρίνα

Αιγάλεω

Ελαιώνας

Σταθμός Λαρίσης

Μεταξουργείο

Θησείο

Ρέντης

Λεύκα

Πειραιάς

Φάληρο

Ν.Φάληρο

Δέλτα Φαλήρου

Σεπόλια

Άγ.Αντώνιος

Αττική

Βικτώρια

Ομόνοια

Πανεπιστήμιο

Κεραμικός

Μοναστηράκι

Ακρόπολη

Συγγρού-Φιξ

Νέος Κόσμος

Μπακνανά

Αιγαίου

Άγ.Φωτεινή

Μ.Αλεξάνδρου

Άγ.Παρασκευή

Μηδείας-Μυκάλης

Ευαγγελική Σχολή

Άγ.Νικόλαος

Εθν.Άμυνα

Ζαπτείο

Α.Βουλιαγμένης

Φιξ

Κασομούνη

Ν.Κόσμος

Άγ.Ιωάννης

Αγοούλης

Ας δούμε τώρα στο χάρτη του Μετρό, που πρέπει να σταματήσουμε.

Ποια απ' όλες τις γραμμές κοιτάζω;

Την κόκκινη. Αυτή μας εξυπηρετεί τώρα.

Μπαμπά, τι είναι όλες αυτές οι γραμμές, οι κουκίδες και τα σήματα στο χάρτη;

Συνέχεια...

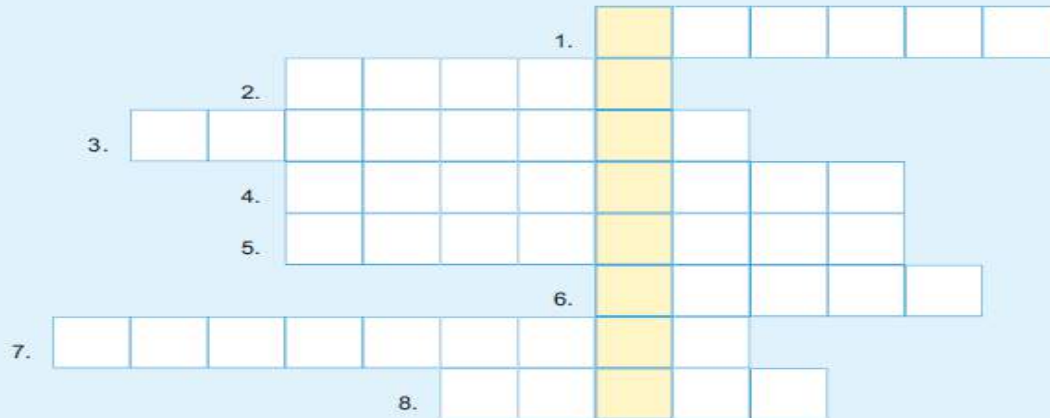
▶ ◀ ▶▶

TOC ✕

▶ ◀ ▶▶

TOC ✕

Παιδιά 9-12



Παίζω και Μαθαίνω

Προσπάθησε να λύσεις την ακροστοχίδα

1. Για να είμαι υγιής μπορώ να κάνω κάποιο όπως το ποδόσφαιρο.
2. Η άσκηση με κάνει να ξεχνάω το του σχολείου.
3. Ένας ακόμα τρόπος για να είμαι υγιής είναι να προσέχω τη μου.
4. Το πιο εύκολο βέβαια απ' όλα είναι να για να πάω από το ένα μέρος στο άλλο.
5. Ή να χρησιμοποιώ το μου.
6. Είναι πολύ καλό για το σώμα μου αλλά και για το μυαλό μου να πηγαίνω εκδρομές στην
7. Όσο λιγότερο χρησιμοποιούν οι άνθρωποι τα αυτοκίνητα τόσο λιγότερο υπάρχει στην ατμόσφαιρα.
8. Όταν περπατάω ή κάνω ποδήλατο βοηθάω πάρα πολύ και το μου.

(Στοιμή ανδρική)
1. Άγχιος, 2. Άλγος, 3. Διατροφή,
4. Περπατάω, 5. Ποδήλατο,
6. Εξοχή, 7. Κουσάρερ, 8. Μυαλό



Προσανατολίζομαι

Έρθε η ώρα να μάθουμε μερικά πράγματα για το προσανατολισμό και για το πώς εμείς μπορούμε να προσανατολιζόμαστε όπου και αν βρισκόμαστε.

- Τα 4 σημεία του οριζοντα είναι: ο Βορράς, ο Νότος, η Ανατολή και η Δύση.
- Όταν το δεξί μας χέρι δείχνει την Ανατολή, το αριστερό μας χέρι δείχνει τη Δύση. Τότε, μπροστά μας βρίσκεται ο Βορράς και πίσω μας ο Νότος. Τα 4 σημεία του οριζοντα τα χρειαζόμαστε για να προσανατολιζόμαστε αλλά και για να βρίσκουμε το δρόμο μας.



- Ο ήλιος μπορεί να μας βοηθήσει να βρούμε και μόνοι μας τα σημεία του οριζοντα! Όταν είναι πρωί, ο ήλιος βρίσκεται στην Ανατολή. Άρα αν δείξουμε την Ανατολή με το δεξί μας χέρι, αμέσως μπροστά μας βρίσκεται ο Βορράς, πίσω μας ο Νότος και στο αριστερό μας χέρι η Δύση.
- Όταν είναι απόγευμα, ο ήλιος βρίσκεται στην Δύση. Άρα αν δείξουμε την Δύση με το αριστερό μας χέρι, αμέσως μπροστά μας βρίσκεται ο Βορράς, πίσω μας ο Νότος και στο δεξί μας χέρι η Ανατολή.

Γυμνάσιο (13-15)

4.3



Ρά

Επίση



Χώρος

1.2.5 Κέντρα Διαχείρισης Κυκλοφορίας

Τα Κέντρα Διαχείρισης Κυκλοφορίας παρακολουθούν σε πραγματικό χρόνο το οδικό δίκτυο και παρέχουν στον μετακινούμενο πληροφορίες σχετικά με την κυκλοφοριακή κατάσταση και τους άξονες που πρέπει να αποφύγει. Στις πληροφορίες αυτές στηρίζονται και τα κέντρα αστικής κινητικότητας τα οποία ενημερώνουν τον μετακινούμενο για όλα τα εναλλακτικά μέσα που μπορεί να χρησιμοποιήσει για να φτάσει στον προορισμό του καθώς και το χρόνο και κόστος κάθε επιλογής. Η παροχή δεδομένων πραγματικού χρόνου και τα συστήματα επικοινωνίας του οχήματος με τις διάφορες υποδομές αποτελούν το βασικό εξοπλισμό που χρησιμοποιεί ένα κέντρο διαχείρισης και μέσω αυτών ο επιβάτης μπορεί να έχει ολοκληρωμένη πληροφόρηση για τη θέση του οχήματος και τυχόν καθυστερήσεις της κάθε γραμμής.

Στη Θεσσαλονίκη λειτουργεί από τα μέσα του 2011 το Κέντρο Αστικής Κινητικότητας του Δήμου, όπου η συνέργεια όλων των φορέων της πόλης παρέχει στους μετακινούμενους μια ηλεκτρονική πλατφόρμα, όπου μπορούν σε πραγματικό χρόνο να πληροφορηθούν για τις συνθήκες στο οδικό δίκτυο, το χρόνο διαδρομής από το ένα σημείο της πόλης στο άλλο με όλα τα μεταφορικά μέσα αλλά και για ό,τι άλλο αφορά στη μετακίνησή τους στην πόλη.



Εικόνα 1.20: Εξυπνη στάση



Εικόνα 1.21: Διαδικτυακή πλατφόρμα πληροφόρησης μετακινούμενων

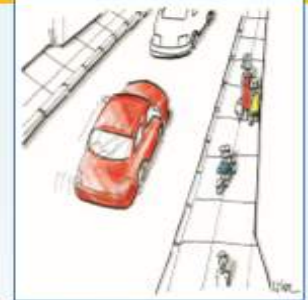


Εικόνα 1.22: Ηλεκτρονικό εισιτήριο

1.3 Βασικοί κανόνες & συμβουλές για τις μετακινήσεις με λεωφορεία/ τρόλεϊ/ σχολικά

1.3.1 Περπατώντας προς τη στάση

- ⇒ Περπατάμε πάντα πάνω στο πεζοδρόμιο και δεν τρέχουμε. Αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, περπατάμε αντίθετα προς την κατεύθυνση των οχημάτων.
- ⇒ Αν γνωρίζουμε την ώρα αναχώρησης του οχήματος, πηγαίνουμε τουλάχιστον πέντε λεπτά νωρίτερα στη στάση. Περιμένουμε ήσυχα εκεί, σεβόμενοι τον κόσμο που περιμένει μαζί μας. Στεκόμαστε σε ασφαλή θέση στο πεζοδρόμιο κρατώντας απόσταση από την άκρη του κρασπέδου, όπου θα σταματήσει το λεωφορείο.



Εικόνα 1.23: Οι πεζοί πρέπει να πορεύονται πάντα πάνω στο πεζοδρόμιο

1.3.2 Κατά την επιβίβαση και αποβίβαση

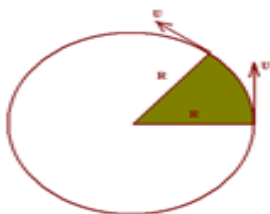
- ⇒ Περιμένουμε να αποβιβαστούν οι επιβάτες του οχήματος και στη συνέχεια ξεκινάει η επιβίβαση. Δημιουργούμε μια σειρά καθώς ανεβαίνουμε ή κατεβαίνουμε. Αφήνουμε τα ευπαθή άτομα να επιβιβαστούν ή αποβιβαστούν κατά προτεραιότητα.
- ⇒ Πηγαίνουμε στη θέση μας (αν υπάρχει) αμέσως μόλις επιβιβαστούμε. Καθόμαστε εκεί και σηκωνόμαστε όταν το όχημα πλησιάζει στη στάση (για αστικά δημόσια μέσα) ή όταν το όχημα σταματήσει εντελώς (στην περίπτωση υπεραστικής ή σχολικής μεταφοράς).
- ⇒ Τοποθετούμε τα προσωπικά μας αντικείμενα κοντά μας και βεβαιωνόμαστε ότι δεν ενοχλούν αυτούς που κάθονται ή στέκονται δίπλα μας αλλά ούτε κλείνουμε τις εξόδους ή το διαδρόμους που κινούνται οι επιβάτες.



Εικόνα 1.24: Αποβίβαση και επιβίβαση επιβατών από λεωφορεία. Πρώτα γίνεται η αποβίβαση και μετά η επιβίβαση

Λύκειο (16-18)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΟΙ ΝΟΜΟΙ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ



Εικόνα 2.7: Η στροφή του οχήματος, αν φανταστούμε ότι διέπουμε την πορεία του από ψηλά

Οι δύο πρώτες δυνάμεις έχουν συνισταμένη μηδέν (εφόσον κινούμαστε σε οριζόντιο επίπεδο). Επιπλέον η τριβή T που ασκείται από το έδαφος στους τροχούς θα πρέπει να έχει φορά προς το κέντρο της κυκλικής τροχιάς και να είναι οριζόντια. Η τριβή δηλαδή στην περίπτωση αυτή παίζει το ρόλο της κεντρομόλου.

Αναλύοντας τώρα τους τύπους των δυνάμεων, παρατηρούμε ότι:

⇒ Η τριβή T δίνεται από το γνωστό τύπο:

$$T = Mg\mu, \quad (8)$$

όπου M είναι η μάζα του οχήματος, g η επιτάχυνση της βαρύτητας και μ ο συντελεστής τριβής μεταξύ οδοστρώματος και ελαστικού.

⇒ Η κεντρομόλος δύναμη F_c δίνεται από τον τύπο που δέπει την ομαλή κυκλική κίνηση:

$$F_c = M \frac{v^2}{R} \quad (9)$$

όπου R =ακτίνα καμπυλότητας (μεγάλη R – ανοιχτή στροφή, μικρή R – κλειστή στροφή)

Αν παρατηρήσουμε τις παραπάνω σχέσεις, θα διαπιστώσουμε ότι κατά τη διάρκεια της στροφής, το μόνο μέγεθος που μπορεί να επηρεάσει ο οδηγός είναι η ταχύτητα του οχήματός του.

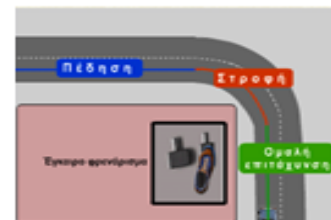
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΟΙ ΝΟΜΟΙ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ

Είναι φανερό ότι όσο μεγαλύτερη η ταχύτητα του αυτοκινήτου τόσο μεγαλύτερη και η κεντρομόλος δύναμη που απαιτείται για να συγκρατηθεί στη στροφή με ασφάλεια, δηλαδή η τριβή. Στην ουσία, δηλαδή, όταν το όχημα κινείται σε τμήμα κυκλικής τροχιάς (στροφή δρόμου), απαιτείται κεντρομόλος δύναμη για να μην εκτραπεί από αυτή. Όσο μεγαλύτερη ταχύτητα αναπτύσσουμε, τόσο μεγαλύτερη κεντρομόλο δύναμη χρειαζόμαστε. Το ρόλο της κεντρομόλου δύναμης παίζει η δύναμη της τριβής ανάμεσα στα ελαστικά του οχήματος και το οδοστρώμα και εξαρτάται από την κατάσταση στην οποία βρίσκονται αυτοί οι δύο παράγοντες. Κακός παράγοντας της τριβής είναι το βρεγμένο οδοστρώμα καθώς γεμίζει το νερό την τραχύτητα του οδοστρώματος και το διαμορφώνει σε πιο λείο (γέμισμα ανωμαλιών με φιλμ νερού), γεγονός που μειώνει τη στατική τριβή που έχουμε ανάγκη για την κύλιση και όχι για την ολίσθηση των τροχών του οχήματος.

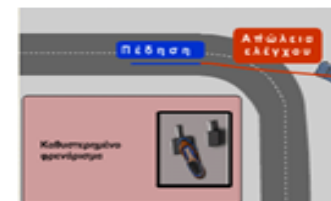
Αντικαθιστώντας λοιπόν στις παραπάνω σχέσεις προκύπτει:

$$v \leq \sqrt{\mu g R} \quad (10)$$

Αυτή η σχέση καθορίζει τη μέγιστη ταχύτητα εισόδου του οχήματος σε στροφή. Αν η ταχύτητα εισόδου είναι μεγαλύτερη από αυτή, τότε η κεντρομόλος θα είναι μεγαλύτερη από την τριβή και άρα το αυτοκίνητο θα εκτραπεί από το δρόμο. Όπως βλέπουμε, η μέγιστη ταχύτητα εισόδου για να μην υπάρχει εκτραπή εξαρτάται από την καμπυλότητα της στροφής (πόσο απότομη είναι) και από το συντελεστή τριβής μεταξύ ελαστικών και οδοστρώματος.



Εικόνα 2.8: Έγκαιρη πέδηση.



Εικόνα 2.9: Καθυστερημένη πέδηση

Οδηγοί Μεγαλύτερης Ηλικίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

2.1. Οι αλλαγές στην όραση

2.2. Οι αλλαγές στην ακοή

2.3. Ευκινησία και δύναμη

2.4. Χρόνος αντίδρασης και
ικανότητα συγκέντρωσης

2.5. Άλλα θέματα υγείας

2.6. Αποκατάσταση και
αποθεραπεία



Σελίδα 13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ



85 - 100%

Μπράβο! Είσατε σε καλό επίπεδο! Ποτέ μην παραμελείτε να συμβουλευέστε το γιατρό σας και μην αμελείτε τις συχνές εξετάσεις.



60-75%

Καλά! Θα χρειαστεί να επιστήσετε την προσοχή σας σε κάποια θέματα που παρουσιάζονται καθώς μεγαλώνετε. Συζητήστε το με το γιατρό σας σύντομα!



Κάτω από 50%

Προσοχή! Θα χρειαστεί να επισκεφτείτε άμεσα το γιατρό σας. Θα ήταν καλύτερα να χρησιμοποιείτε τα μέσα μαζικής μεταφοράς ή να σας μεταφέρει κάποιος δικός σας.



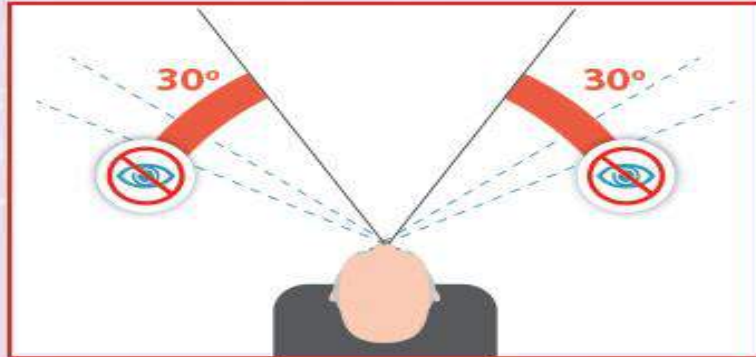
Σελίδα 34

Οδηγοί Μεγαλύτερης Ηλικίας (SCORM)

Οδηγοί μεγαλύτερης ηλικίας

Αλλαγές που συμβαίνουν καθώς μεγαλώνετε και πώς μπορεί να επηρεάσουν την οδηγική σας ικανότητα (3 από 3)

Η περιορισμένη περιφερική όραση συνδέεται **με διπλάσια ατυχήματα** σε σύγκριση με άτομα που έχουν κανονική περιφερική όραση.



Στους οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας **μειώνεται γενικότερα η ικανότητα να εκτιμήσουν την απόσταση από ένα σημείο ή ένα άλλο όχημα**. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μη μπορούν να υπολογίσουν σωστά **την ταχύτητα των οχημάτων** που τους πλησιάζουν και να **δυσκολεύονται στις αριστερές στροφές**.

eDRIVE
Academy



Ευπαθείς - Πεζοί

Χρήσιμες Συμβουλές..

Όταν περπατάμε:

01. Σεβόμαστε τους κανόνες και τους φωτεινούς σηματοδότες που υπάρχουν για την ασφαλή μετακίνηση αλλά και την καλή χρήση των δρόμων από όλους τους χρήστες της οδού.
02. Είμαστε προσηνητικοί και ποτέ σίγουροι ότι οι οδηγοί των οχημάτων μας έχουν δει. Πάντα αναζητούμε την οπτική επαφή με τον οδηγό προτού διασχίσουμε το δρόμο.
03. Κοιτάζουμε προς όλες τις κατευθύνσεις πριν διασχίσουμε ένα δρόμο ακόμα και αν η κυκλοφορία έχει μόνο μία κατεύθυνση. Διασχίζουμε το δρόμο κάθετα και ποτέ διαγώνια.
04. Διασχίζουμε τους δρόμους από τις διαβάσεις, όπου αυτές υπάρχουν. Σε δρόμους χωρίς διάβαση, διασχίζουμε το δρόμο από σημεία που έχουμε καλή ορατότητα, αλλά και που οι οδηγοί μπορούν να μας εντοπίσουν.
05. Περπατάμε αντίθετα από τη φορά της κίνησης των οχημάτων και όσο το δυνατό πιο μακριά από την κυκλοφορία εάν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο.

17.1%

των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα αφορούν σε παράσυρση πεζού (στοιχεία 2014).

06. Δεν διασχίζουμε δρόμους ανάμεσα από σταθμευμένα οχήματα ή από συστάδες θάμνων, μπροστά από λεωφορεία ή σε κλειστές στροφές, καθώς δεν είμαστε ορατοί από τα διερχόμενα οχήματα.
07. Προσέχουμε τα οχήματα που εισέρχονται/εξέρχονται από χώρους στάθμευσης. Δε στακόμαστε ποτέ πίσω από οχήματα που κάνουν όπισθεν, καθώς τις περισσότερες φορές δεν είμαστε ορατοί στον οδηγό.
08. Δεν τρέχουμε! Όταν τρέχουμε δεν μπορούμε να σωρώσουμε πλήρως την κυκλοφορία και να αποφύγουμε τον κίνδυνο.
09. Δεν αποσπάμε την προσοχή μας και κυρίως τα μάτια και τα αυτιά μας από το δρόμο με τη χρήση ηλεκτρονικών συσκευών ή/και κινητών τηλεφώνων.
10. Αποφεύγουμε τη χρήση μαύρων ή σκοθρών ρούχων κατά τις νυκτερινές ώρες όπου ο φωτισμός είναι ελλιπής ή περιορισμένος. Επιλέγουμε ένδυση/ υποδήση σε λευκά ή φωτεινά χρώματα και αν είναι δυνατό με ανακλαστικά αναδασσά στο ρούχο.

>65 έτη

Οι ηλικιωμένοι πεζοί άνω των 65 ετών αποπνέουν την υψηλότερη ομάδα κινδύνου, με ποσοστό 44% του συνόλου των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Ε.Ε.

Ευπαθείς - Πεζοί με Αναπηρία



Μετακίνηση με το λεωφορείο, τρόλεϊ ή άλλων τύπων δημοτικά οχήματα (τύπου vans ή mini-vans)

Πολλά λεωφορεία διαθέτουν στη μέση του οχήματος, χώρο για ΑμεΑ που χρησιμοποιούν αναπηρικό αμαξίδιο.



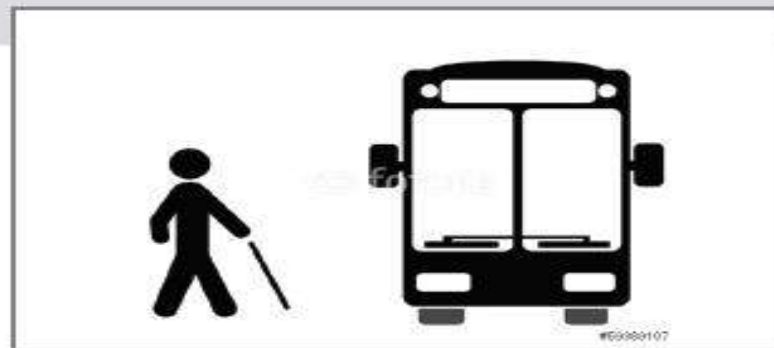
Απαιτείται επίσης στο χώρο μπροστά από το αναπηρικό αμαξίδιο χειρολαβή (ή ανάλογο σύστημα) έτσι ώστε ο χρήστης να μπορεί να κρατιέται με ευκολία από αυτή καθώς και κατάλληλο σύστημα πρόσδεσης. Το αμαξίδιο πρέπει πάντα να τοποθετείται στη σωστή κατεύθυνση με την πλάτη στον οδηγό, ενώ το σύστημα φρένων του πρέπει να είναι κλειδωμένο και για τους δύο τροχούς.



Είναι επίσης πολύ σημαντικό ο χώρος αυτός να παραμένει ελεύθερος και οι υπόλοιποι επιβάτες να μην τοποθετούν εκεί τις αποσκευές τους ή ο,τιδήποτε άλλο θα μπορούσε να εμποδίσει την χρήση του χώρου αυτού από άτομα με αναπηρικό αμαξίδιο.



Όταν στη στάση βρίσκεται άτομο με οπτική αναπηρία (με ή χωρίς σκύλο οδηγό), είναι σημαντικό να μην εμποδίζεται η πρόσβασή του στο όχημα (να του ανοίγουμε χώρο) αλλά και να του παρέχεται βοήθεια, και μόνο αν το ζητήσει.



Ευπαθείς – Ποδηλάτες

Κανένας ποδηλάτης δεν πρέπει ποτέ να ποδηλατεί χωρίς κράνος. Το κράνος στο ποδήλατο είναι όπως η ζώνη στο αυτοκίνητο, σώζει ζωές.

Το **74%** των θανάτων ποδηλατιστών από ατύχημα συνέβη λόγω χτυπήματος στο κεφάλι. Φορώντας κράνος μειώνονται οι πιθανότητες για τραυματισμό στο κεφάλι κατά **85%**.

Βέβαια πρέπει να φοράτε το κράνος σωστά.



Το κράνος πρέπει να απέχει 2 δάχτυλα από τα φρύδια.



Το λουρί του κράνους πρέπει να είναι πάντα δεμένο, ούτε πολύ σφιχτά ούτε πολύ χαλαρά. Να χωράνε 2 δάχτυλα μεταξύ αυτού και του σαγονιού.



Το μέγεθος του κράνους πρέπει να είναι σωστό ώστε να μην κουνιέται μέσα το κεφάλι.

Χρήσιμος εξοπλισμός είναι επίσης και τα ποδηλατικά γάντια, τα οποία προστατεύουν από οποιαδήποτε πτώση, η οποία θα συμβεί κάποτε σε κάθε ποδηλάτη!



Ποδήλατο και άλλα μέσα

Στην Ελλάδα το ποδήλατο σπανίως έχει το δικό του χώρο, καθώς οι αμειβώς ποδηλατόδρομοι σπανίζουν. Οι ποδηλάτες λοιπόν χρησιμοποιούν συχνά τον ίδιο δρόμο είτε με τα οχήματα είτε με τους πεζούς (ποδηλατο-πεζοδρομίες).



Όσο αφορά τους πεζούς πρέπει πάντα να τους δίνεται προτεραιότητα και να έχετε οπτική επαφή μαζί τους. Καλό είναι επίσης σε περίπτωση που έρχεστε από πίσω τους να χρησιμοποιείτε το κουδουνάκι για να αντηχηθούν έγκαιρα την παρουσία σας.



Και μην ξεχνάτε: Δεν ποδηλατώ ποτέ στο πεζοδρόμιο! Αυτό είναι μέρος για να περπατάνε αποκλειστικά οι πεζοί.

Ποδηλατώντας στο δρόμο μαζί με τα υπόλοιπα οχήματα, θα πρέπει να τηρείτε κατά γράμμα τον ΚΟΚ, όπως και τα λοιπά οχήματα με τα οποία κυκλοφορείτε μαζί.



Ποδηλατείτε πάντα στην ίδια φορά με τα οχήματα.

Ποδηλατείτε στα δεξιά των οχημάτων, αλλά εντός της λωρίδας κυκλοφορίας και όχι πάρα πολύ στην άκρη, ώστε να αποφεύγεται τα παρκαρισμένα οχήματα ή πιθανά εμπόδια που υπάρχουν κοντά στο πεζοδρόμιο, καθώς και τυχόν πόρτες των παρκαρισμένων οχημάτων που μπορεί να ανοίξουν σε ανυποψίαστο χρόνο.



Ευπαθείς - Ποδηλάτες (SCORM)

Κινούμαι με ασφάλεια με το ποδήλατο

Ποδήλατο



Το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών το οποίο κινείται με τη μυϊκή δύναμη εκείνων που επιβαίνουν

- και μπορεί να υποβοηθείται με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος 0,25 KW
- και η ισχύς του οποίου μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται όταν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 χλμ/ώρα ή νωρίτερα, εάν σταματήσει η ποδηλάτηση.

Ποδηλατόδρομος: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων.

Στατιστικά για ατυχήματα με ποδήλατο:

- Το 70% των θανατηφόρων και σοβαρών ατυχημάτων με ποδήλατα συμβαίνουν σε αστικές περιοχές
- Το 76% των ατυχημάτων συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της ημέρας
- Τα κράνη μειώνουν τον κίνδυνο τραυματισμού του εγκεφάλου επίσης κατά 69%, και τον κίνδυνο του σοβαρού τραυματισμού του εγκεφάλου κατά 79%
- Περίπου τα δύο τρίτα των σοβαρών τραυματισμών ποδηλατών απαιτούν νοσηλεία και τα τρία τέταρτα των θανάτων ποδηλατών οφείλονται σε κακώσεις της κεφαλής.
- Το 21% των ποδηλατών που τραυματίζονται ή πεθαίνουν είναι παιδιά



DRIVE Academy

Συνέχεια...

Κινούμαι με ασφάλεια με το ποδήλατο

Κυκλοφορία (δεν είναι υποχρεωτικό από τον ΚΟΚ, προτείνεται για λόγους ασφαλείας)

Ειδοποίησε τους γύρω σου για την πρόθεσή σου να μετακινηθείς.

Αν παρεκκλίνεις από την πορεία σου για οποιοδήποτε ελιγμό, δήλωσέ το με τα χέρια σου.



Αριστερά Δεξιά Δεξιά Στάση

DRIVE Academy

Συνέχεια...

Ευπαθείς - Μοτοσικλετιστές



Νεκρές γωνίες

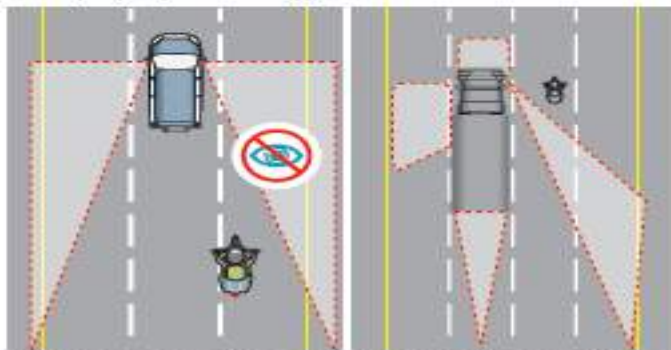
Η ορατότητα του μοτοσικλετιστή από τα υπόλοιπα οχήματα στο οδικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό παράγοντα της οδικής ασφάλειας.

Οι πιο επικίνδυνες περιπτώσεις σχετίζονται με την τοποθέτηση του μοτοσικλετιστή στα «τυφλά» σημεία διερχόμενων οχημάτων (αυτοκινήτων, ημιφορηγών και φορηγών).

Ως «τυφλά» σημεία ορίζονται τα σημεία τα οποία δεν είναι ορατά από τους καθρέπτες των οχημάτων και είναι διαφορετικά ανάλογα με τον τύπο του οχήματος.

Για να μπορέσει ένας οδηγός τετράτροχου οχήματος να εντοπίσει ένα μοτοσικλετιστή που βρίσκεται σε «τυφλό» σημείο θα πρέπει να ελέγξει με επιπλέον κινήσεις του κεφαλιού του την κυκλοφορία πριν την αλλαγή λωρίδας, γεγονός που όπως αντιλαμβανόμαστε δε συμβαίνει συχνά στο καθημερινό οδικό περιβάλλον και επιπλέον είναι πολύ δύσκολο για τα μεγάλα οχήματα (φορτηγά, νταλίκες, κλπ).

- Προσέξτε τις διαφορές στα τυφλά σημεία για τα αυτοκίνητα και τα μεγάλα φορτηγά! Τα μεγάλα φορτηγά δεν έχουν καλή ορατότητα στο πίσω μέρος του οχήματος που φθάνει μέχρι και τα 60 μέτρα, ανάλογα με το μέγεθος του οχήματος!
- Η ορατότητά σας από τους οδηγούς των οχημάτων δείχνει τόσο την τρέχουσα πρόθεσή σας για τυχόν αλλαγή της θέσης σας στο δρόμο, όσο και εμποδίζει τις απρόβλεπτες αλλαγές λωρίδας από τους οδηγούς των άλλων οχημάτων.



Κίνδυνοι σε Διασταυρώσεις

Οι διασταυρώσεις αποτελούν το μεγαλύτερο κίνδυνο για τους μοτοσικλετιστές. Στατιστικές μελέτες δείχνουν ότι 54% των τροχαίων ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται μοτοσικλετιστές συμβαίνουν σε διασταυρώσεις, με ποσοστό 60% εξ αυτών, μεταξύ μοτοσικλετών και Ι.Χ. αυτοκινήτων. Στην Ευρώπη, το 28% των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων μοτοσικλετιστών συμβαίνει σε διασταυρώσεις, ενώ το αντίστοιχο ποσοστό για τους επιβάτες Ι.Χ. οχημάτων ανέρχεται σε μόλις 18%.

Τα πιο κρίσιμα σενάρια σύγκρουσης μοτοσικλέτας με άλλο όχημα σε διασταύρωση είναι:



- Η μοτοσικλέτα σε ευθεία κίνηση με το άλλο όχημα να στρίβει αριστερά στη διασταύρωση: αναγνωρίζεται ως το σενάριο υψηλότερου κινδύνου από τους αναλυτές. Οι οδηγοί τείνουν να μην έχουν καλή ορατότητα της μοτοσικλέτας ή/και να μην υπολογίζουν σωστά τον ελιγμό λόγω του μικρότερου μεγέθους της.



- Η μοτοσικλέτα σε ευθεία κίνηση με το άλλο όχημα να στρίβει δεξιά στη διασταύρωση. Σε τέτοιες περιπτώσεις η ευθύνη αποδίδεται συχνότερα στο μοτοσικλετιστή ο οποίος δεν υπολογίζει σωστά τον ελιγμό.

Επαγγελματίες – Ταξί

Ασφαλής οδήγηση

11.

Θέση οδήγησης: Ρυθμίστε την θέση οδήγησης ώστε να κάθεστε αναπαυτικά, να έχετε καλή ορατότητα και να φτάνετε όλα τα όργανα χειρισμού. Να ακουμπάτε καλά στη πλάτη του καθίσματος ώστε να μην καταπονείτε η σπονδυλική σας στήλη. Ρυθμίστε τους καθρέφτες ώστε να έχετε καλή ορατότητα. Τα χέρια σας να τα έχετε πάντα στο τιμόνι ώστε να είστε προετοιμασμένοι να αντιδράσετε πιο γρήγορα.

12.



Οικολογική οδήγηση: Η οδήγηση σε κανονικές ταχύτητες πώλης καθώς και η αποφυγή απότομων αυξομειώσεων της ταχύτητας μπορεί να σας βοηθήσουν στην εξοικονόμηση καυσίμου καθώς και στη μείωση καυσαερίων. Η χρήση αυτοκινήτων ΤΑΞΙ πρόσφατης κατασκευής καθώς και νέας τεχνολογίας όπως υβριδικά ή ηλεκτρικά οχήματα, μπορούν να μειώσουν περαιτέρω το κόστος χρήσης.

13.



Ζώνη ασφαλείας: Η χρήση ζώνης ασφαλείας από τον οδηγό ΤΑΞΙ μπορεί να μην είναι υποχρεωτική από τον νόμο αλλά είναι υποχρεωτική αν ενδιαφέρεστε για την υγεία σας σε περίπτωση ατυχήματος. Ο αερόσακος είναι μόνο συμπληρωματικό μέτρο στη ζώνης ασφαλείας και όχι επαρκές. Για τα παιδιά χρησιμοποιήστε ειδικό κάθισμα. Φορώντας την ζώνη ασφαλείας δίνετε παράδειγμα επαγγελματισμού στους πελάτες σας.

14.



Απόσπαση προσοχής: Η οδήγηση ΤΑΞΙ απαιτεί την αμέριστη προσοχή σας. Όταν οδηγείτε δεν πρέπει να αγχώνεστε και να βιάζεστε για να ολοκληρώσετε το δρομολόγιο αλλά να οδηγείτε με προσοχή. Η χρήση κινητού χωρίς ανοιχτή ακρόαση ή ασύρματα ακουστικά απαγορεύεται, ωστόσο αποφεύγετε τη χρήση ακόμη και με ακουστικά. Αποφεύγετε τη χρήση ηλεκτρονικών συσκευών και το κάπνισμα ενώ οδηγείτε. Προτιμήστε να σταματήσετε μεταξύ δρομολογίων για να πραγματοποιήσετε τις παραπάνω ενέργειες.

15.

Κανόνες Κ.Ο.Κ.: Ακολουθείτε τους κανόνες Κ.Ο.Κ. Ο Κ.Ο.Κ. υπάρχει για να προστατεύει εσάς και τους άλλους χρήστες του δρόμου. Ο Κ.Ο.Κ. δεν είναι τιμωρητικός αλλά σας προστατεύει από άσχημες συνέπειες.

16.

Άλλοι χρήστες του δρόμου: Φροντίστε για την ασφάλεια των άλλων. Κατά την οδήγηση αλλά ιδιαίτερα κατά τη στάθμευση και το ξεκίνημα της διαδρομής προσέχετε για παιδιά, πεζούς και μοτοσυκλέτες γύρω σας και κυρίως στις νεκρές γωνίες. Φροντίστε για την ασφαλή επι-/αποβίβαση των πελατών χωρίς να θέτετε σε κίνδυνο άλλους χρήστες του δρόμου από άνοιγμα πόρτας ή αντικανονική στάση/αποβίβαση.

Κρίσιμες καταστάσεις

17.

Εγκληματικότητα: Ποτέ μην κάνετε χρηματικές συναλλαγές σε δημόσια θέα. Την νύχτα προσέχετε σε ποιες περιοχές κινηστείτε, να θυμάστε ότι είστε μόνος. Ενδέχεται αυτές τις ώρες να συναντήσετε μεθυσμένους ή βίαιους οδηγούς και πελάτες γι αυτό να είστε ιδιαίτερα προσεκτικοί στην οδήγηση και μετρημένοι στη συμπεριφορά σας.

18.



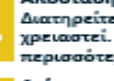
Προσπεράσεις: Μην προσπερνάτε όταν δεν είστε σίγουροι για την κατάσταση μπροστά σας και δεν έχετε επαρκή ορατότητα. Ο πελάτης θα εκτιμήσει περισσότερο να φτάσετε στον προορισμό του χωρίς ατύχημα παρά μερικά λεπτά νωρίτερα.

19.



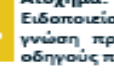
Καιρικές συνθήκες και περιορισμένη ορατότητα: Μειώστε ταχύτητα όταν κινείστε σε ολισθηρό οδόστρωμα λόγω βροχής ή χιονιού. Το ίδιο ισχύει σε περίπτωση ομίχλης, το σούρουπο ή την αυγή.

20.



Απόσταση ασφαλείας: Διατηρείτε επαρκή απόσταση ασφαλείας ώστε να προλάβετε να σταματήσετε αν χρειαστεί. Μεγαλύτερη ταχύτητα και ολισθηρό οδόστρωμα σημαίνει ότι χρειάζεστε περισσότερη απόσταση ασφαλείας.

21.



Ατύχημα: Ευδοποιείτε αμέσως την τροχαία και το ΕΚΑΒ (166) αν υπάρχει τραυματισμός. Η γνώση πρώτων βοηθειών είναι ουσιώδους σημασίας για τους επαγγελματίες οδηγούς που μεταφέρουν επιβάτες.

Επαγγελματισμός

Το επάγγελμα οδηγού ΤΑΞΙ ενέχει πολλούς κινδύνους, λόγω της πιθανότητας τροχαίων ατυχημάτων, λόγω εγκληματικότητας, αλλά και λόγω καθιστικής εργασίας. Ο οδηγός ΤΑΞΙ μπορεί να αντιμετωπίσει αυτούς τους κινδύνους με τον επαγγελματισμό του, τον υγιεινό τρόπο ζωής και την ενημέρωσή του.

Επαγγελματίες – Διανομείς



Παραδόσεις με μοτοσικλέτα

Οι μοτοσυκλότες επιτρέπουν την οικονομική και γρήγορη μετακίνηση μέσα στην πόλη. Αυτά τα δύο χαρακτηριστικά τους είναι σημαντικά στην αποτελεσματική παράδοση αποστολών. Ωστόσο δεν έχουν πολλούς χώρους για αποθήκευση φορτίου, ενώ είναι σημαντικό η τοποθέτηση του φορτίου να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην επηρεάζει την ευστάθεια του οχήματος. Δυστυχώς στην Ελλάδα τα ατυχήματα με μοτοσυκλότες έχουν τη μεγαλύτερη αναλογία θανατηφόρων τροχαίων σε σχέση με τις άλλες χώρες της Ε.Ε. και με μεγάλη διαφορά μάλιστα. Ένας σημαντικός λόγος είναι, η μη χρήση κράνους όταν στις περισσότερες χώρες της Ε.Ε. το ποσοστό χρήσης κράνους πλησιάζει το 100%.

Καταλληλότητα οχήματος και εξοπλισμού

01.



Κράνος: Τα τραύματα στο κεφάλι είναι ο πιο συχνός τραυματισμός σε θανατηφόρα ατυχήματα. Η χρήση κράνους είναι η πιο σημαντική ενέργεια για να προστατέψετε την ζωή σας. Το κράνος πρέπει να είναι πιστοποιημένο και να έχει κατάλληλο μέγεθος. Φοριέται με κλειστό το λουράκι. Προτιμήστε κράνη κλειστού τύπου για καλύτερη προστασία του προσώπου. Σε περίπτωση κράνους ανοικτού τύπου πρέπει να φοράτε ειδικά γυαλιά οδήγησης μοτοσυκλέτας, τα γυαλιά ηλίου ή μωυπίας δε θα σας προστατέψουν από σκόνη, πέτρες ή έντομα που θα βρεθούν μπροστά σας.

02.

Ρούχα, γάντια και μπότες: Η χρήση ειδικού ρουχισμού οδήγησης μοτοσυκλέτας θα σας προστατέψει από τις καιρικές συνθήκες αλλά κυρίως σε περίπτωση πτώσης από κακώσεις και γδαρσίματα. Τα γάντια και οι μπότες προστατεύουν από τραυματισμούς των άκρων που συμβαίνουν σε 80% των ατυχημάτων.

03.



Τεχνικός έλεγχος μοτοσυκλέτας: Στην αρχή της ημέρας πρέπει να ελέγχετε τα παρακάτω στοιχεία της μοτοσυκλέτας: πίεση και φθορά ελαστικών, διαρροές κάτω από τη μοτοσυκλέτα, στάθμη λαδιού, υγρού φρένων και ψυκτικού υγρού, λειτουργία εμπρός και πίσω φώτων και δεικτών πορείας, λειτουργία φώτων φρένων, στάθμη καυσίμου, δοκιμή της κόρνας, δοκιμή φρένων με προσπάθεια κίνησης της μοτοσυκλέτας. Κρατάτε σημειώσεις από ελέγχους και επισκευές για να εντοπίζετε έγκαιρα βλάβες.

04.



Μεταφορά φορτίου: Οι μοτοσυκλότες μπορούν να μεταφέρουν μόνο μικρά φορτία αν τοποθετηθούν και προσδεθούν κατάλληλα. Συμβουλευτείτε το εγχειρίδιο οδηγών του κατασκευαστή για τις δυνατότητες χώρων αποθήκευσης και το μέγιστο μεταφερόμενο φορτίο. Το φορτίο θα πρέπει να τοποθετείται σε χαμηλό ύψος, να είναι πλευρικά ζυγισμένο και το δυνατόν πάνω από τον πίσω άξονα. Μην τοποθετείτε αιχμηρά αντικείμενα χωρίς συμπαγή συσκευασία γιατί κινδυνεύετε σε περίπτωση ατυχήματος.

Ικανότητες μοτοσυκλετιστή

05.



Εκπαίδευση:

Η οδήγηση μοτοσυκλέτας απαιτεί ειδικές ικανότητες και γνώσεις που πρέπει να τις ανανεώνετε και μετά την απόκτηση της άδειας οδήγησης. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί παρακολουθώντας μαθήματα, με τη συνεχή ενημέρωση για την οδική ασφάλεια αλλά και με την περιοδική ανάγνωση του εγχειριδίου υποψήφιου οδηγού μοτοσυκλέτας.

06.

Απαραίτητα έγγραφα:

Τα απαραίτητα έγγραφα που πρέπει να διαθέτετε για την οδήγηση μοτοσυκλέτας είναι: άδεια οδήγησης, άδεια κυκλοφορίας, ασφαλιστήριο συμβόλαιο, τέλη κυκλοφορίας και το πιστοποιητικό ΚΤΕΟ. Τα έγγραφα αυτά θα πρέπει να είναι διαθέσιμα σε περίπτωση ατυχήματος ή αν σας ζητηθούν από τις αρχές.

07.

Γνώση της περιοχής:

Σημαντικό είναι να γνωρίζετε την περιοχή που εργάζεστε. Μπορείτε έτσι να επιλέξετε την πιο σύντομη και ασφαλή διαδρομή και να αποφεύγετε περιοχές που μπορεί να συμβούν εγκληματικές ενέργειες, κυρίως όταν εργάζεστε την νύχτα.

08.



Αλκοόλ και φάρμακα:

Το όριο αλκοόλ σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. για την οδήγηση μοτοσυκλέτας είναι 0.2 g/l. Ακόμη και ένα ποτήρι μπορεί να είναι αρκετό για να ξεπεράσετε το όριο αλλά και να έχετε ατύχημα. Δεν πρέπει να οδηγείτε όταν ακολουθείτε ιατρική συνταγή με φάρμακα που επηρεάζουν το νευρικό σύστημα αλλά και αυτά που προκαλούν υπνηλία. Διαβάστε τις οδηγίες χρήσης τυχόν φαρμάκων που λαμβάνετε και/ή συμβουλευτείτε τον γιατρό σας.

09.



Απόσπαση προσοχής:

Η οδήγηση μοτοσυκλέτας χρειάζεται την απερίσπαστη προσοχή μας. Κατά την οδήγηση ο μοτοσυκλετιστής πέρα από την ισορροπία του οχήματος πρέπει να αντιληφτεί και να προβλέψει πιθανούς κινδύνους. Όταν οδηγείτε δεν πρέπει να αγχώνεστε και να βιάζεστε για να προλάβετε αλλά να οδηγείτε με προσοχή. Μη χρησιμοποιείτε ποτέ κινητό τηλέφωνο ούτε με ακουστικά. Αν χρειαστεί, σταματήστε στην άκρη του δρόμου και μιλήστε.

10.



Ωράριο και κόπωση:

Κανονίστε το ωράριο σας ώστε να μη ξεκινάτε κουρασμένοι τη βάρδιά σας. Φροντίστε να κοιμάστε αρκετές ώρες, η καφεΐνη δεν υποκαθιστά τον ύπνο. Κάντε διαλείμματα μεταξύ δρομολογίων και ξεπιαστείτε.

Επαγγελματίες – Οικολογική

1. Βιώσιμη ή «Πράσινη» Αστική Κινητικότητα

“Ο όρος **Βιώσιμη ή «Πράσινη» Αστική Κινητικότητα** αναφέρεται στην παροχή ενός υψηλού επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών στους μετακινημένους στα πλαίσια αστικού περιβάλλοντος, οι οποίες να εξυπηρετούν στο μέγιστο το δικαίωμα στην κινητικότητα, σεδόμενες παράλληλα το περιβάλλον, την πολιτιστική ζωή καθώς και τους κοινωνικούς, πολιτικούς, θεσμικούς και οικονομικούς παράγοντες, διασφαλίζοντας ένα υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής και δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για να κληρονομηθεί αυτό στις επόμενες γενιές.”

Η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα προβλέπει πόλεις με τέτοιο τρόπο διαμορφωμένες ώστε να μπορούν να λειτουργούν άριστα μέσα από ένα οργανωμένο σύστημα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), να υπάρχει ασφαλές και ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων και ταυτόχρονα να προωθείται η πεζή μετακίνηση με την ανάπλαση πεζοδρόμων και πλατειών.

Η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στοχεύει να μετατρέψει τα αστικά κέντρα σε πόλεις ελεύθερης ροής, πράσινες πόλεις, με έξυπνες, προσβάσιμες και ασφαλείς αστικές συγκοινωνίες.

Η λύση για τη βιώσιμη κινητικότητα δε βασίζεται απαραίτητα σε δαπανηρά μέτρα υποδομών (τραμ, μετρό, καθαρά οχήματα, κλπ.), αλλά πρώτα και πάνω απ' όλα στην αλλαγή συνείδησης και συμπεριφοράς του πολίτη γύρω από τη χρήση οχήματος και την κινητικότητά του στο σύνολό της.

Αν θέλουμε να είμαστε πραγματικά «πράσινοι» και «βιώσιμοι», μπορούμε...

- Να μοιραζόμαστε τα αυτοκίνητά μας ή να μη χρησιμοποιούμε ιδιόκτητα αυτοκίνητα.



5. «Καθαρά» οχήματα

5.1. «Καθαρά» Οχήματα

«Καθαρά» οχήματα ονομάζουμε τα οχήματα που κινούνται με εναλλακτικές μορφές ενέργειας, αποφεύγοντας την καύση του πετρελαίου και της βενζίνης. Αυτά τα οχήματα ολοένα και περισσότερο κατακλύζουν την παγκόσμια αγορά κι αποτελούν ένα σημαντικό βοήθ στην Οικονομική/ Οικολογική Οδήγηση.

Στην Ελλάδα, η προσπάθεια αυτή ξεκίνησε με τη χρήση 610 θερμικών λεωφορείων της Ο.ΣΥ. Α.Ε., που κινούνται με συμπιεσμένο φυσικό αέριο στην Αθήνα και τα οποία συνιστούν έναν από τους μεγαλύτερους στόλους λεωφορείων φυσικού αερίου στην Ευρώπη.

Με την κίνηση αυτή, η Ελληνική Πολιτεία προσπάθησε να περάσει τη νοοτροπία στους πολίτες ότι η χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας κίνησης είναι εφικτή και προσοδοφόρα.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προσπαθεί με τις προτάσεις της να ωθήσει τις κυβερνήσεις των κρατών μελών της, να ερευνήσουν και να χρησιμοποιήσουν νέες τεχνολογίες οχημάτων. Η Ε.Ε. ορίζει ότι ένα ποσοστό της ολικής ενέργειας κίνησης (διαρκώς αυξανόμενο με το χρόνο) πρέπει να προέρχεται από εναλλακτικά καύσιμα.

Αλλά ποιά είναι αυτά τα εναλλακτικά καύσιμα και οι μορφές ενέργειας στις νέες τεχνολογίες οχημάτων που τα κάνει να ονομάζονται «καθαρά»;

5.2. Κατηγορίες «Καθαρών» Οχημάτων

✓ Ηλεκτροκίνητα οχήματα

Ηλεκτροκίνητο όχημα, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2014/94/ΕΕ της 22.10.2014, είναι «κάθε μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης της κίνησης το οποίο περιέχει τουλάχιστον μία μη περιφερειακή ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας με ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο



Πηγή: Michailidis et al. (2003)

Multimedia scenarios – Οικολογική

Χρήση Cruise Control

Προβληματικά Σημεία του Συστήματος Ελέγχου Πορείας

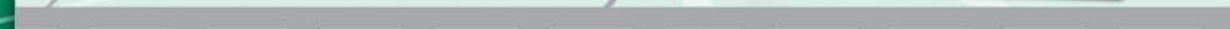


Παρατηρήθηκε ότι οι οδηγοί επαφίονταν στο Σύστημα Ελέγχου Πορείας και δε φρέναραν έγκαιρα σε περιπτώσεις που πλησίαζαν σε αργά κινούμενα οχήματα, σε σταθμούς διοδίων, σε άλλα απρόσμενα εμπόδια, κλπ.



Χρήση Cruise Control

Τι είναι το Προσαρμοζόμενο Σύστημα Ελέγχου Πορείας και γιατί είναι καλύτερο



Εμπορικά είναι γνωστό ως **Adaptive Cruise Control**.

Τα προβλήματα που δημιουργήθηκαν με το Σύστημα Ελέγχου Πορείας σχετικά με την μη έγκαιρη πέδηση ξεπεράστηκαν με το **Προσαρμοζόμενο Σύστημα Ελέγχου Πορείας**.

Η ουσιαστική διαφορά από την προηγμένη εκδοχή του συστήματος είναι ότι δε διατηρείται μόνο η ταχύτητα που έχει προκαθοριστεί, αλλά εξασφαλίζεται, από το σύστημα, και η τήρηση της απόστασης ασφαλείας με τα προπορευόμενα οχήματα.

Στα καινούρια οχήματα διατίθεται πλέον μόνο αυτό και όχι η αρχική, πιο απλή εκδοχή του.



Multimedia scenarios – Αμυντική

Θέση καθίσματος και τιμόνευση

Χρήση ζώνη ασφαλείας

Τη φοράμε διαγώνια, σε επαφή με το θώρακα και την λεκάνη

Ρυθμίζουμε το ύψος, ώστε να πέφτει περίπου στο μισό της απόστασης ανάμεσα της άκρης του ώμου και του λαιμού.

Τοποθετούμε το άγκιστρο στην υποδοχή της πόρτης.

Ασφαλίζουμε (ένδειξη ένας μεταλλικός ήχος «κλικ»).

Για να βεβαιωθούμε ότι έχει δεθεί σωστά, τραβάμε απότομα με το χέρι μας τη ζώνη, στο ύψος του θώρακα.

Ένδειξη μη ασφαλισμένης ζώνης ασφαλείας



Academy

TOC X

Ενδεικτικά Simulation Videos



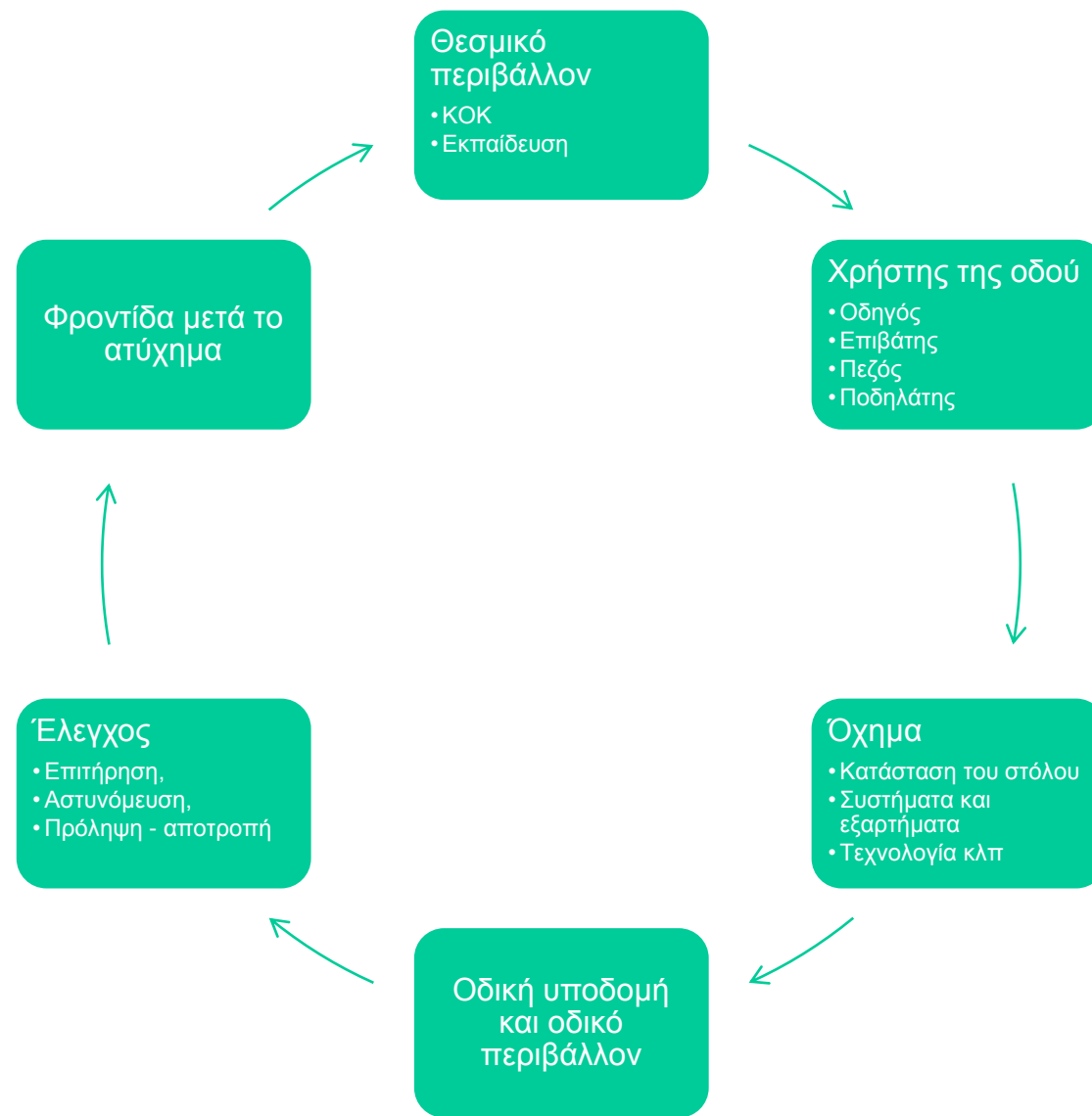
Βίντεο σε πραγματικές συνθήκες



Εκπαιδευτικά Παιχνίδια



Προς μία ολιστική παρέμβαση..- «Αλυσίδα» οδικής ασφάλειας



Ευχαριστούμε για την προσοχή σας...