

Γ ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ

ΑΙΤΙΕΣ, ΠΡΟΛΗΨΗ &  
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ

# ΦΡΕΝΟ ΣΤΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



**ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ :**

Νίκος Κεράστας  
Έλενα Μπαούση

**ΜΑΘΗΤΕΣ :**

Έφη Κουτσοπούλου  
Βιολέτα Λικέρη  
Σάντρα Γούλα

Αναστάσης Κόκκορης  
Διονύσης Τζάφας

Χαρά Νέννε

Κατερίνα Μίχου

Μαργιάννα Γούλα

Ασημίνα Φουντά

Ανέστ Φιράϊ

Γιώργος Κασίμας

Αλέξανδρος Νταλιάνης

## Πρόλογος

Από την παιδική μας ηλικία εμείς οι νέοι είμαστε χρήστες του οδικού δικτύου. Τα πρώτα χρόνια της ζωής μας, μας συνόδευαν οι γονείς μας. Αυτό σημαίνει ότι μετά από κάποια ηλικία οι γονείς μας άρχισαν να μας εμπιστεύονται θεωρώντας ότι γνωρίζουμε τους κανόνες. Έρευνες δείχνουν ότι, παρόλο που οι νέοι πάνω από 15 ετών γνωρίζουν καλύτερα τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας από τα μικρότερα παιδιά, εμπλέκονται συχνά σε τροχαία ατυχήματα. Σήμερα, καθημερινά στους ελληνικούς δρόμους γίνεται ένας ανελέητος και ατελείωτος πόλεμος. Γι' αυτό είναι πολύ σημαντικό τα παιδιά από μικρή ηλικία να αναγνωρίζουν τους οδικούς κινδύνους και να μαθαίνουν πώς να τους αποφεύγουν. Χάρη σε αυτά τα καθημερινά προβλήματα η **Γ' γυμνασίου Αγίου Γεωργίου** ετοίμασε μία εργασία με θέμα την καθημερινή μας προστασία στους δρόμους.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο**

### **1.1) ΤΡΟΧΑΙΑ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ**

Κάθε ημέρα στην Ε.Ε. γίνονται πολλά τροχαία ατυχήματα, και αυτή είναι η αιτία για τον θάνατο σχεδόν 120 Ευρωπαίων. Στην Ελλάδα τα οδικά τροχαία έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια περίπου στα 20.000 το χρόνο , με 2.500 τραυματισμούς και θανάτους . Δυστυχώς η χώρα μας , παρουσιάζει ένα από τους υψηλότερους δείκτες τροχαίων ατυχημάτων και θανάτων στην Ευρώπη που δικαιολογείται κατά κύριο λόγο από τα παρακάτω αίτια:

### **1.2) ΑΙΤΙΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ**

#### **ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ**

- A) υπερβολική ταχύτητα
- B) είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας
- Γ) οδήγηση σε κατάσταση μέθης
- Δ) μη χρήση ζώνης
- E) παραβίαση προτεραιότητας
- ΣΤ) παραβίαση ερυθρού σηματοδότη
- Z) επιθετική – επιδεικτική οδήγηση
- H) απόσπαση προσοχής – κόπωση οδηγού
- Θ) επιδεικτικοί αντικανονικοί ελιγμοί

#### **ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΧΗΜΑ**

- A) Η μεγάλη ηλικία του οχήματος
- B) Η κακή ή ανεπαρκής συντήρηση
- Γ) μηχανικές και άλλες βλάβες
- Δ) ο μεγάλος αριθμός κυκλοφορούντων δικύκλων
- E) το υπέρβαρο και οι παραβάσεις φόρτωσης – διαστάσεις φορτίου
- ΣΤ) ο μη τακτικός τεχνικός έλεγχος
- Z) η κυκλοφορία μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων και αγροτικών
- H) έλλειψη φώτων – αντικανονική χρήση φώτων
- Θ) διαρροή φορτίου ( χαλίκι , μπετόν , πετρέλαιο, κλπ)

#### **ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

- A) κακή κατάσταση του οδικού δικτύου
- B) ανεπαρκής σήμανση και σηματοδότηση

- Γ) πλήρης έλλειψη ή ανεπάρκεια οδικού φωτισμού
- Δ) χαμηλά πρότυπα κατασκευής
- Ε) ανεπαρκή γεωμετρικά
- ΣΤ) ελλιπής σήμανση κατά την διάρκεια κατασκευών
- Η) δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες

Τι μπορείτε να κάνετε για να προστατέψετε τους εαυτούς σας ? Πρώτα-πρώτα , θα πρέπει να αρχίσετε να σκέφτεστε ότι περισσότερο από τον καθένα είσαστε εσείς υπεύθυνοι για την ασφάλεια σας . Γι' αυτό θα πρέπει , για την πρόληψη των ατυχημάτων με οχήματα να ακολουθείται συγκεκριμένους κανόνες οι οποίοι βρίσκονται παρακάτω:

### **1.3) ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ**

- Α) ΦΟΡΑΩ ΤΗΝ ΖΩΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ και είμαι υπεύθυνος για όλους τους επιβάτες
- Β) ΣΕΒΟΜΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΩΝ γιατί έχουν θεσπιστεί για τη δική μας προστασία
- Γ) ΕΛΕΓΧΩ ΤΑ ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΜΟΥ, την κατάστασή τους και την πίεση ακόμα και στη ρεζέρβα
- Δ) ΥΠΑΚΟΥΩ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ. Το αυτοκίνητό μου είναι κατασκευασμένο από μέταλλο, οι πεζοί και τα παιδιά όχι
- Ε) ΟΔΗΓΩ ΝΗΦΑΛΙΟΣ γιατί όταν είμαι μεθυσμένος ή υπό την επήρεια ουσιών , είμαι επικίνδυνος
- ΣΤ) ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΩ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΜΟΥ έχοντάς τα ασφαλισμένα στα καθίσματα του αυτοκινήτου
- Ζ) ΠΡΟΣΕΧΩ γιατί το να γράφω μηνύματα και να μιλάω στο κινητό με καθιστά επικίνδυνο
- Η) ΣΤΑΜΑΤΑΩ ΟΤΑΝ ΕΙΜΑΙ ΚΟΥΡΑΣΜΕΝΟΣ γιατί το να φτάνω αργά είναι καλύτερο από το να μη φτάνω καθόλου
- Θ) ΕΙΜΑΙ ΥΠΟΧΩΡΗΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΕΥΓΕΝΙΚΟΣ γιατί ο σεβασμός προς τους άλλους οδηγούς είναι παιδεία

Ι) Τα παιδιά πρέπει να κάθονται στο πίσω κάθισμα, σωστά δεμένα ανάλογα με το ύψος και το βάρος τους.

Κ) Να μη γίνεται χρήση αλκοολούχων ποτών. Αν πρόκειται να πούμε, επιλέγουμε τον οδηγό της παρέας που δεν πίνει για να μας οδηγήσει με ασφάλεια στο σπίτι.

Λ) Πριν από το ταξίδι φροντίζουμε να έχουμε κοιμηθεί καλά, ενώ κατά τη διάρκειά του πρέπει να κάνουμε κάθε 2-3 ώρες στάσεις για ξεκούραση ή ξεμούδιασμα.

Μ) Να μη χρησιμοποιείται η Λωρίδα Εκτάκτου Ανάγκης (ΛΕΑ).

### 1.3) ΤΟ ΠΑΙΔΙ ΩΣ ΕΠΙΒΑΤΗΣ

#### ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΕΤΕ

- Το ποσοστό χρήσης παιδικού καθίσματος στη Β. Ευρώπη φθάνει το 85%, ενώ στις ΗΠΑ το 97%. Στην Ελλάδα μόνο το 25% περίπου των γονέων χρησιμοποιούν παιδικό κάθισμα.
- Έχει υπολογιστεί ότι τα παιδικά καθίσματα αυτοκινήτου, όταν χρησιμοποιούνται σωστά, αποτρέπουν κατά 71% τα θανατηφόρα ατυχήματα και κατά 67% τους βαρείς τραυματισμούς.
- Σε μια πρόσκρουση με 30 χλμ./ώρα, ένα παιδί 10 κιλών φεύγει από την αγκαλιά ενός προσδεμένου ενήλικα με δύναμη 300 κιλών!!

#### ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

**ΘΥΜΗΘΕΙΤΕ... Η ΠΡΟΛΗΨΗ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΑΝ!** Για την ασφαλή μεταφορά των παιδιών υπάρχουν ορισμένοι βασικοί κανόνες:

Σταματήστε σε ασφαλές σημείο το όχημά σας και φροντίστε τα έως ότου μπορέσετε να συνεχίσετε ήσυχοι την οδήγηση.

- **Τα παιδιά θα πρέπει να κάθονται πάντοτε πίσω, στο ειδικό κάθισμα ασφαλείας, με την ειδική ζώνη ασφαλείας.** Υπολογίζεται ότι αν όλα τα παιδιά ταξίδευαν δεμένα στα ειδικά παιδικά καθίσματα, οι θάνατοι από τροχαία θα μπορούσαν να μειωθούν κατά 71% και οι τραυματισμοί κατά 67%. Τα παιδιά (μέχρι 13 ετών) πρέπει να κάθονται πάντα στα πίσω καθίσματα του αυτοκινήτου. Στατιστικές δείχνουν ότι 35% των παιδιών ηλικίας από 13 ετών και μικρότερα, που σκοτώθηκαν σε αυτοκινητιστικό δυστύχημα, κάθονταν στο μπροστινό κάθισμα. Ο κίνδυνος για τα παιδιά στο μπροστινό κάθισμα είναι μεγάλος και προέρχεται από δύο πηγές: Σε περίπτωση σύγκρουσης η μπροστινή θέση είναι η περισσότερο επικίνδυνη. Επιπρόσθετα, ο αερόσακος που θα ανοίξει στο μπροστινό κάθισμα μπορεί να προκαλέσει σοβαρές κακώσεις ή και να σκοτώσει το παιδί, ακόμη και σε περίπτωση ατυχήματος που θα συμβεί σε χαμηλές ταχύτητες.

- **Χρησιμοποιήστε κάθισμα κατάλληλο για την ηλικία και το βάρος του παιδιού, που φέρει το σήμα ECE R 4403 στη συσκευασία.** Δυστυχώς μέχρι σήμερα, παιδικά καθίσματα αυτοκινήτου αγοράζουν μόνο 58% των γονιών που μένουν στην Αθήνα και έχουν αυτοκίνητο, και ακόμα λιγότεροι (32%) στην επαρχία, ενώ, μόνο 0,5-1% αγοράζουν πιο σύγχρονων προδιαγραφών κάθισμα ασφαλείας, που είναι ειδικό για το βάρος, την ηλικία, το ύψος του παιδιού και παρέχει ικανοποιητική προστασία.
- **Ποτέ στο πορτμπεμπέ, στην καλαθούνα, στα γόνατα ή στην αγκαλιά κάποιου.** Αναφέρεται ότι το 90% των επιβατών που κρατούσαν παιδιά στην αγκαλιά τους σε τροχαίο ατύχημα και σώθηκαν, σώθηκαν επειδή το παιδί λειτούργησε ως ασπίδα.
- **Ποτέ 2 παιδιά μαζί σε μία ζώνη ασφαλείας.**
- **Ακόμη και για τις πιο σύντομες διαδρομές, ασφαλίστε τα παιδιά σας στα παιδικά καθίσματα.** Μην ξεχνάτε το 75% των θανατηφόρων ατυχημάτων συμβαίνουν μέσα στην πόλη.
- **Ποτέ μην τοποθετείτε το παιδικό κάθισμα σε κάθισμα με ενεργοποιημένο αερόσακο.** Σε περίπτωση πρόσκρουσης, ο αερόσακος μπορεί να σκοτώσει το παιδί.
- **Φοράτε και εσείς ζώνη ασφαλείας.** Το παράδειγμα είναι η καλύτερη εκπαίδευση. Επιπλέον, οι επιβάτες που δεν είναι δεμένοι, σε περίπτωση πρόσκρουσης μπορεί όχι μόνο να τραυματιστούν οι ίδιοι, αλλά και να τραυματίσουν τους συνεπιβάτες τους.
- **Μην αφήνετε τα παιδιά σας να ανοίγουν τα παράθυρα και να βγάζουν τα χέρια ή το κεφάλι τους έξω,** ακόμα και αν το αυτοκίνητο είναι ακινητοποιημένο.
- **Οι πόρτες του αυτοκινήτου πρέπει να είναι ασφαλισμένες και να ανοίγουν μόνο από έξω.** Πολλά παιδιά τραυματίζονται θανάσιμα πέφτοντας έξω κατά τη διάρκεια παιχνιδιού.
- **Φροντίστε εκ των προτέρων να έχετε κάποια απασχόληση** για το παιδί σας στο αυτοκίνητο (μαλακά παιχνίδια, μικρά παραμύθια).
- **Εάν τα παιδιά γκρινιάζουν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, συνήθως έχουν κάποιο λόγο.** Μπορεί να διψούν, να κρυώνουν ή να ζεσταίνονται ή να έχουν ζαλιστεί από τον ήλιο.
- **Μην αφήνετε τα παιδιά σας μέσα στο αυτοκίνητο ούτε για ελάχιστο χρονικό διάστημα.** Η έκθεση του αυτοκινήτου στο ηλιακό φως σε μέρες με ήπιες θερμοκρασίες, μπορεί μέσα σε μισή ώρα να αυξήσει τη θερμοκρασία στην καμπίνα τόσο, που να προκαλέσει το θάνατο! Τα βρέφη και τα παιδιά είναι πιο ευάλωτα στην αύξηση της θερμοκρασίας. Χάνουν αναλογικά περισσότερο νερό λόγω θερμότητας, η θερμοκρασία του σώματός τους αυξάνεται γρηγορότερα και κινδυνεύουν περισσότερο από θερμοπληξία.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο**

### **ΤΡΟΧΑΙΑ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ**

#### **2.1) ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ**

Σήμερα, πάρα πολλοί Έλληνες και Ελληνίδες χρησιμοποιούν το μοτοποδήλατο και την μοτοσικλέτα στις καθημερινές τους μετακινήσεις. Οι χρήστες όμως των μηχανοκίνητων δικύκλων υπερεκπροσωπούνται στην ομάδα αυτών που θα υποστούν τις συνέπειες ενός τροχαίου ατυχήματος. Εκρηκτικό και ριψοκίνδυνο συνδυασμό αποτελεί η χρήση μηχανοκίνητου δικύκλου από νεαρά άτομα.

#### **2.2) ΑΙΤΙΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ**

Οι πιο σημαντικές αιτίες ατυχήματος με μηχανοκίνητα δίκυκλα είναι η ελαττωμένη ικανότητα οδήγησης και η ριψοκίνδυνη συμπεριφορά του αναβάτη, η έλλειψη υπευθυνότητας των οδηγών αυτοκινήτων, ενώ ο βαθμός ευαισθητοποίησης και υπευθυνότητας της Πολιτείας και της οικογένειας παίζει επίσης σημαντικό ρόλο.

##### **A) Παράμετρος "οδηγός"**

Η οδήγηση του δικύκλου αποτελεί μία σύνθετη διαδικασία, η οποία απαιτεί άριστες ικανότητες και γνώσεις, καθώς και φυσικό συντονισμό. Κατά συνέπεια, παράμετρο της αυξημένης επικινδυνότητας των δικυκλιστών αποτελεί και η μειωμένη ικανότητα στην οδήγηση η οποία μπορεί να οφείλεται σε συγκεκριμένα φυσιολογικά αίτια όπως περιορισμένα αντανακλαστικά .

Μία άλλη παράμετρος της αυξημένης επικινδυνότητας των δικυκλιστών οφείλεται στην οδική τους συμπεριφορά. Πιο συγκεκριμένα, οι δικυκλιστές έχουν την τάση να οδηγούν σε υψηλότερες ταχύτητες από τους οδηγούς των υπολοίπων οχημάτων και να προσπερνούν συχνότερα άλλα οχήματα. Η υψηλή επικινδυνότητα των δικύκλων αυξάνεται στις νέες ηλικίες η οποία επιβεβαιώνεται τόσο από τα στατιστικά στοιχεία ατυχημάτων όσο και από ψυχολογικές έρευνες στις οποίες διαπιστώνεται μεγαλύτερη συσχέτιση μεταξύ της συμπεριφοράς των δικυκλιστών και της ηλικίας τους σε σχέση με άλλες κατηγορίες οδηγών.

Ειδικότερα, οι νέοι δικυκλιστές χρησιμοποιούν το δίκυκλο ως μέσο αυτοπροβολής στους συνομηλίκους τους και ως μέσο διαφυγής τους προς την ελευθερία, στοιχείο το οποίο διαμορφώνει την οδική τους συμπεριφορά.

Παράλληλα, ενώ οι δικυκλιστές γενικότερα έχουν επίγνωση του αυξημένου κινδύνου οδήγησης δίκυκλου, οι νέοι δικυκλιστές υποτιμούν τους κινδύνους της κυκλοφορίας στην κίνηση και συγχρόνως υπερεκτιμούν τις ικανότητές τους να αντιμετωπίσουν επικίνδυνες καταστάσεις. Επιπλέον, παρατηρείται αυξημένη επικινδυνότητα των νέων δικυκλιστών εξαιτίας διάπραξης παραβάσεων του αστικού κώδικα, όπως παραβίαση κόκκινης ένδειξης φωτεινού σηματοδότη και σήματος "STOP".

Τέλος, παρατηρείται συσχέτιση μεταξύ του φύλου του δικυκλιστή και της επικινδυνότητάς του. Γενικότερα, η συμπεριφορά των ανδρών δικυκλιστών ενέχει υψηλές ταχύτητες οδήγησης και την τάση να συναγωνίζονται μεταξύ τους στο δρόμο σε μεγαλύτερο βαθμό από αυτή των γυναικών.

## **B) Παράμετρος "όχημα"**

Το δίκυκλο είναι ένα όχημα με ειδικά χαρακτηριστικά τα οποία, ανεξάρτητα από την οδική συμπεριφορά του οδηγού του, αποτελούν παραμέτρους της αυξημένης επικινδυνότητάς του. Πιο συγκεκριμένα, η ανυπαρξία διαχωρισμού του δικυκλιστή από το υπόλοιπο περιβάλλον έχει ως αποτέλεσμα την αυξημένη σοβαρότητα των ατυχημάτων των δικυκλιστών και, κατά συνέπεια, την αυξημένη επικινδυνότητά τους. Βασική παράμετρο της αυξημένης επικινδυνότητας των δικυκλιστών αποτελεί και η δυσκολία και πολυπλοκότητα της λειτουργίας της πέδησης τόσο σε σχέση με τις ικανότητες του δικυκλιστή και τη σταθερότητα του ίδιου του δίκυκλου (κίνηση σε 2 τροχούς αντί για 4) όσο και σε σχέση με το οδόστρωμα (ολισθηρότητα, κακή κατασκευή), τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου (στροφές) και τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου (διαφορετικοί κανόνες επιτάχυνσης και επιβράδυνσης ισχύουν για τα δίκυκλα σε σχέση με τα υπόλοιπα οχήματα).

Επιπλέον χαρακτηριστικό του δίκυκλου είναι η πιθανή μειωμένη ορατότητα εξαιτίας της θέσης των καθρεπτών σε σχέση με τη θέση του οδηγού. Το χαρακτηριστικό αυτό δύναται να αποτελέσει παράμετρο της επικινδυνότητας του δικυκλιστή. Παράλληλα, το είδος των ελαστικών του δίκυκλου αποτελεί σημαντική παράμετρο της επικινδυνότητας των δικυκλιστών. Τα ελαστικά που απαιτούνται είναι υψηλής κατασκευαστικής ποιότητας σε σχέση με τα υπόλοιπα οχήματα.



## **Γ) Παράμετρος "οδικό περιβάλλον"**

.Ως οδικό περιβάλλον του δικύκλου ορίζονται οι συνθήκες που επικρατούν στο οδόστρωμα και στο οδικό δίκτυο γενικότερα. Πιο συγκεκριμένα εξετάζονται οι εξής παράμετροι: οδόστρωμα, οδική υποδομή γενικότερα και οι φωτεινοί σηματοδότες του οδικού δικτύου.

Η κατάσταση του οδοστρώματος αποτελεί σημαντική παράμετρο της επικινδυνότητας των δικυκλιστών. Το δίκυκλο εξαιτίας της δυναμικής του είναι σημαντικά πιο ευαίσθητο σε σχέση με τα υπόλοιπα οχήματα σε κακές συνθήκες οδοστρώματος. Συνθήκες όπως βροχή, χαλάζι ή πάγος, διαρροή λαδιών ή βενζίνης και "μπαλώματα", λακκούβες, διαγραμμίσεις του οδοστρώματος αυξάνουν τον κίνδυνο οδήγησης των δικυκλιστών.

## **Δ) Παράμετρος "υπόλοιποι χρήστες οδικού δικτύου"**

Στην παρούσα ενότητα εξετάζεται το αν και με ποιο τρόπο οι οδηγοί των ΙΧ αυτοκινήτων αντιλαμβάνονται την ύπαρξη δικύκλων γύρω τους. Τα δίκυκλα παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες σε σύγκριση με τα ΙΧ αυτοκίνητα όσον αφορά στο μέγεθος και στον τρόπο κίνησής τους. Το μέγεθος και ο τρόπος κίνησης των δικύκλων έχουν ως αποτέλεσμα τη δυσκολία αντίληψης των δικύκλων από τους οδηγούς των υπολοίπων οχημάτων. Η δυσκολία αυτή έχει ως αποτέλεσμα την αυξημένη επικινδυνότητα των δικυκλιστών.

Επιπλέον, η σοβαρότητα ατυχήματος μεταξύ ΙΧ αυτοκινήτου και δικύκλου, όσον αφορά στις επιπτώσεις στο ΙΧ και τους επιβαίνοντες σε αυτό θα είναι μικρότερη από ότι ατύχημα ΙΧ αυτοκινήτου με ΙΧ. Κατά συνέπεια ως υποσυνείδητο αποτέλεσμα αυτού οι οδηγοί ΙΧ αυτοκινήτων είναι πιθανό να μη δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στα δίκυκλα.

## **2.3) ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ**

Ο καλύτερος τρόπος για να αποφύγετε τα ατυχήματα με μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα και τις νομικές του συνέπειες, είναι η καλή ενημέρωση για τις ειδικές υποχρεώσεις και την προστασία των δικυκλιστών.

## **A. Νομοθεσία**

Ένα θέμα που αφορά στη νομοθεσία η θεσμοθέτηση κοινού ορίου ηλικίας οδήγησης δικύκλου για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το όριο αυτό κυμαίνεται από 14-16 ετών και για την Ελλάδα είναι 16 ετών. Το όριο ηλικίας οδήγησης δικύκλου χαμηλού κυβισμού <50cc διαφέρει από χώρα σε χώρα και ορίζεται με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των οδηγών της εκάστοτε χώρας, τη γενικότερη νομοθεσία της και τις στατιστικές ατυχημάτων. Με βάση τον ήδη υψηλό δείκτη επικινδυνότητας των νέων δικυκλιστών σε σχέση με τις υπόλοιπες ηλικίες δικυκλιστών η μείωση του θεσμοθετημένου ορίου ηλικίας οδήγησης στην Ελλάδα δεν κρίνεται κατάλληλη.

Ένα άλλο θέμα της εξεταζόμενης κατηγορίας μέτρων αποτελεί η νομιμοποίηση της κίνησης των δικύκλων μεταξύ των ορίων των λωρίδων κυκλοφορίας. Τέλος, κατηγορία μέτρων που συσχετίζεται με τη νομοθεσία αποτελούν και τα συστήματα του διπλώματος οδήγησης. Τα μέτρα αυτά απευθύνονται σε νέους δικυκλιστές και κατά συνέπεια εξετάζονται εκτενώς στην αντίστοιχη ενότητα.

## **B. Ειδικά μέτρα για τους νέους δικυκλιστές**

Τα μέτρα τα οποία προτείνονται στη συγκεκριμένη ενότητα αφορούν στην αντιμετώπιση της επικινδυνότητας των δικυκλιστών η οποία οφείλεται σε παράγοντες που αφορούν σε συνδυασμό των χαρακτηριστικών του δικύκλου και της ηλικίας του οδηγού. Τα βαθμονομημένα συστήματα διπλώματος οδήγησης αποτελούν μέτρο το οποίο έχει εφαρμοστεί για την αντιμετώπιση της αυξημένης επικινδυνότητας τόσο των νέων οδηγών γενικότερα όσο και των νέων δικυκλιστών σε χώρες της Ευρώπης. Με βάση τα βαθμονομημένα συστήματα διπλώματος οδήγησης ο νέος οδηγός περνάει από ενδιάμεσες φάσεις μέχρι την απόκτηση του τελικού διπλώματος. Βασικός όρος για την απόκτηση του τελικού διπλώματος είναι να μην έχει παραβιάσει τον αστικό οδικό κώδικα. Επιπλέον, στην εφαρμογή του συστήματος για τους νέους οδηγούς η βαθμονόμηση πραγματοποιείται με βάση την ηλικία του οδηγού και αφορά στο μέγεθος του δικύκλου (κυβικά) που επιτρέπεται να οδηγήσει ο χρήστης σε κάθε επιμέρους δίπλωμα. Το μέτρο αυτό γενικότερα δύναται να βελτιώσει την επικινδυνότητα των νέων δικυκλιστών.

Η θεσμοθέτηση συστήματος δοκιμαστικού διπλώματος οδήγησης αποτελεί προσαρμογή του βαθμονομημένου συστήματος διπλώματος οδήγησης. Σύμφωνα με το προτεινόμενο μέτρο το αρχικό δίπλωμα δίνεται στον δικυκλιστή μετά από εξετάσεις και το τελικό δίπλωμα μετά από μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο 1-2 έτη με την προϋπόθεση ότι ο οδηγός δεν έχει παραβεί τον αστικό κώδικα. Σε αντίθετη περίπτωση ο δικυκλιστής είναι υποχρεωμένος να παρακολουθήσει επιπλέον μαθήματα οδήγησης. Το μέτρο αυτό αποσκοπεί κυρίως στη μείωση των ατυχημάτων τα οποία οφείλονται στις παραβάσεις του αστικού κώδικα.

## **Γ. Μέτρα σχετικά με το όχημα**

Η αυξημένη επικινδυνότητα των δικύκλων οφείλεται και στην υιοθέτηση υψηλών ταχυτήτων. Μία από τις παραμέτρους της αυξημένης επικινδυνότητας των δικυκλιστών αποτελεί η ιδιομορφία της πέδησης των δικύκλων σε σχέση με τα υπόλοιπα οχήματα. Εξειδικευμένη εκπαίδευση των δικυκλιστών ώστε να μειώσουν τα λάθη τους κατά την εφαρμογή πέδησης του δικύκλου είναι πιθανό να μειώσει την επικινδυνότητα των δικυκλιστών. Ταυτόχρονα απαιτείται ενημέρωση των δικυκλιστών για τα πλεονεκτήματα της νέας τεχνολογίας πέδησης ως αντιμετώπιση της αρνητικής στάσης των δικυκλιστών απέναντι σε τέτοιου είδους συστήματα.

Στα δίκυκλα μικρής ιπποδύναμης παρατηρείται το φαινόμενο της παράνομης "αναβάθμισης" τους. Προτεινόμενο μέτρο το οποίο δύναται να αντιμετωπίσει το φαινόμενο αυτό αποτελεί η καταγραφή των δικύκλων σε συνδυασμό με τον συχνό έλεγχό τους

## **Δ. Μέτρα σχετικά με το οδικό περιβάλλον**

Στη συγκεκριμένη κατηγορία ανήκουν κυρίως μέτρα τα οποία αφορούν στη βελτίωση της κατάστασης του οδοστρώματος. Τα μέτρα αυτά εφαρμόζονται με έλεγχο της ολισθηρότητας της επιφάνειας του οδοστρώματος κυρίως σε περιοχές με διαγραμμίσεις, με τη σωστή επικάλυψη λακκουβών με κατάλληλο υλικό και τρόπο, και αναμένεται να μειώσουν την επικινδυνότητα των δικυκλιστών.

Ένα σημαντικό μέτρο το οποίο ανήκει στην εξεταζόμενη κατηγορία μέτρων συσχετίζεται με τη διέλευση των δικύκλων ανάμεσα στις λωρίδες κυκλοφορίας. Γενικότερα προτείνεται η δημιουργία ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας για τα δίκυκλα οι οποίες είναι ανάμεσα στις λωρίδες κίνησης των οχημάτων. Τα δίκυκλα κυκλοφορούν ανάμεσα στις λωρίδες κυκλοφορίας χωρίς η κίνηση αυτή να έχει νομιμοποιηθεί. Η δημιουργία των ειδικών λωρίδων αποσκοπεί στον διαχωρισμό της κίνησης των δικύκλων από τα οχήματα των υπολοίπων κατηγοριών και στην αύξηση της αντίληψης των υπολοίπων οδηγών για την κίνηση των δικύκλων. Υιοθέτηση του συγκεκριμένου μέτρου και κίνηση των δικύκλων ανάμεσα από τα οχήματα έχει ως αποτέλεσμα την κίνησή τους με υψηλότερες ταχύτητες και κατά συνέπεια την αύξηση της σταθερότητάς τους.

## **Ε. Μέτρα σχετικά με τους υπόλοιπους χρήστες του δικτύου**

Μεγάλο τμήμα των ατυχημάτων των δικύκλων αποτελείται από ατυχήματα, στα οποία εμπλέκεται άλλο όχημα διαφορετικό από το δίκυκλο. Κατά συνέπεια, τα μέτρα που αφορούν στους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου αναμένεται να μειώσουν την επικινδυνότητα των δικυκλιστών.

Βασική παράμετρος της αυξημένης επικινδυνότητας των δικυκλιστών αποτελεί η δυσκολία αντίληψής τους από τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου. Η υποχρεωτική χρήση των φώτων πορείας για τους δικυκλιστές κατά τη διάρκεια της ημέρας είναι ένα μέτρο το οποίο έχει εφαρμοστεί σε χώρες τις Ευρώπης και αναμένεται να επιφέρει μείωση των ατυχημάτων μεταξύ ΙΧ αυτοκινήτων και δικύκλων, και αναμένεται να επιφέρει μείωση της επικινδυνότητάς τους.

## **Στ. Άλλα μέτρα**

Στην εξεταζόμενη κατηγορία περιγράφονται μέτρα, τα οποία στοχεύουν στην προστασία του δικυκλιστή μέσω εξαρτημάτων του δικύκλου και εξοπλισμού του δικυκλιστή. Τα μέτρα αυτά δεν αναμένεται να έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων, αλλά στοχεύουν στη μείωση των συνεπειών τους και κατά συνέπεια της σοβαρότητας των ατυχημάτων. Προτεινόμενο μέτρο αποτελεί η μείωση του ΦΠΑ για αγορά ειδών σχετικών με την ασφάλεια του δικυκλιστή και ειδικότερα κράνους οδήγησης.

Δυστυχώς πάνω από ένα αιώνα μετά, περισσότεροι από 1,2 εκατομμύρια άνθρωποι πεθαίνουν και 50 εκατομμύρια τραυματίζονται ετήσια στους δρόμους. 6 άνθρωποι κατά μέσο όρο καθημερινά χάνουν την ζωή τους στη χώρα μας από τροχαία ατυχήματα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο**

### **ΤΡΟΧΑΙΑ ΜΕ ΠΕΖΟΥΣ**

#### **3.1) ΑΙΤΙΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΜΕ ΠΕΖΟΥΣ**

- Τις περισσότερες φορές οι πεζοί περνούν το δρόμο χωρίς να κοιτάζουν εάν έρχεται κάποιο αυτοκίνητο με αποτέλεσμα να υπάρχουν σοβαροί τραυματισμοί
- Περνούν το δρόμο χωρίς να έχει ανάψει ο πράσινος σηματοδότης.
- Δεν κατευθύνονται αντίθετα από τη φορά των αυτοκινήτων.
- Χαζεύουν στο δρόμο, με αποτέλεσμα να γίνονται θύματα σε ατυχήματα.
- Τις περισσότερες φορές δεν περνούν από τις διαβάσεις πεζών.
- Το 50% των πεζών δεν περπατάνε στο πεζοδρόμιο.

#### **3.2) ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΠΕΖΟΥΣ**

Ως πεζοί μπορείτε να προστατευθείτε μόνο αν έχετε γνώσεις κυκλοφοριακής αγωγής. Καθημερινά, πρέπει να θυμάσαι και να εφαρμόζεις τα εξής :

- Είναι σημαντικό να φοράς σε όλες τις περιπτώσεις (ημέρα ή νύχτα) ανοιχτόχρωμα ή αντανακλαστικά ρούχα για να είσαι ορατός εύκολα στους οδηγούς των οχημάτων.
- Όταν υπάρχει πεζοδρόμιο, βάδισε σε αυτό. Προσπάθησε να μη βρίσκεσαι κοντά στην κίνηση.
- Όταν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, βάδισε αντίθετα από τη φορά των αυτοκινήτων ώστε να μπορείς να προφυλάγεις.
- Όταν είσαι με κάποιον άλλο και δεν υπάρχει πεζοδρόμιο βαδίστε ο ένας πίσω από τον άλλο.
- Επίσης, όταν βαδίζεις σε στενούς δρόμους χωρίς πεζοδρόμιο, να προσέχεις τις στροφές και ειδικά τις δεξιές, αφού το αυτοκίνητο ή η μοτοσυκλέτα που στρίβει, δε σε βλέπει.
- Αν κυκλοφορείς στο δρόμο με ένα μικρότερό σου, να τον κρατάς πάντα από το χέρι, προσέχοντας να βαδίζει προς το μέρος του πεζοδρομίου.
- Να προτιμάς ρούχα ή υποδήματα με αντανακλαστικό υλικό.
- Να προσέχεις περισσότερο τη νύχτα που ο κίνδυνος είναι μεγαλύτερος και ειδικά όταν δεν υπάρχει φωτισμός στους δρόμους να κρατάς φακό.

## ΕΡΕΥΝΑ

Το τμήμα μας αποφάσισε να διενεργήσει μια στατιστική έρευνα σχετικά με τη συμπεριφορά τόσο των εφήβων συμμαθητών μας όσο και των ενηλίκων γονέων μας, μοιράζοντας ερωτηματολόγια σε μαθητές, με σκοπό τη συγκέντρωση πληροφοριών σχετικών με την ενημέρωση αλλά και την ειδικότερη οδική και κυκλοφοριακή αγωγή μεγάλων αλλά και νεαρών συμπολιτών μας.

## ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΠΑΙΔΙΑ

Φύλο: αγόρι  κορίτσι

Ηλικία: ...

1. Πιστεύετε ότι είναι επαρκής η κυκλοφοριακή αγωγή που λαμβάνουν σήμερα οι συνομήλικοί σας;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

2. Περνάτε από διάβαση πεζών όταν διασχίζετε κάθετα τον δρόμο;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ / ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ

3. Παραβιάζεται τον σηματοδότη σε μία διασταύρωση ή σ' ένα δρόμο;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ / ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ

4. Περπατάτε πάντοτε από την αριστερή πλευρά του δρόμου, αντίθετα από την φορά των αυτοκινήτων;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ / ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ

5. Φοράτε ζώνη όταν κάθεστε στο μπροστινό κάθισμα;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ / ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ

6. Φοράτε ζώνη όταν κάθεστε στο πίσω κάθισμα;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ / ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ

7. Έχετε γίνει ποτέ μάρτυρας, θύμα ή θύτης σε ατύχημα;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

8. Προφυλάσσεσαι πάντα με τον κατάλληλο εξοπλισμό ως συνεπιβάτης ή εάν οδηγείτε ο/η ίδιος/α;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

9. Έχετε φίλους ή γνωστούς κάτω των 18 που οδηγούν;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

10. Οδηγείτε παράνομα;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

11. Εάν ναι:

Από πόσο χρονών οδηγείτε;

.....

12. Τι είδους οχήματα οδηγείτε;

α) αυτοκίνητο

β) αγροτικό όχημα

γ) μηχανοκίνητο δίκυκλο

13. Έχετε παρακολουθήσει ποτέ ή έχετε συμμετάσχει σε παράνομο αγώνα ταχύτητας;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

14. Θα οδηγούσατε χωρίς την συγκατάθεση του ιδιοκτήτη του οχήματος;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

15. Θα παίρνατε την ευθύνη να οδηγήσετε με ανήλικο επιβάτη;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

### **Όσον αφορά τους γονείς:**

16. Έχετε παρατηρήσει λανθασμένες συμπεριφορές σχετικά με τον τρόπο οδήγησης των γονιών σας;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

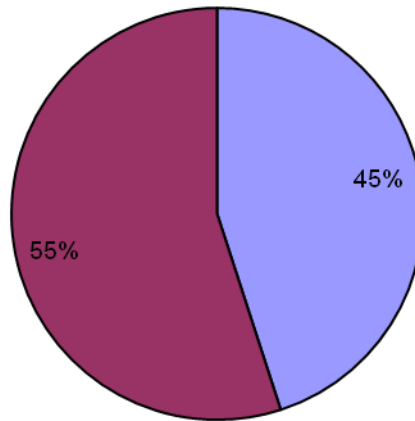
17. Όταν ταξιδεύετε μαζί, παρακολουθείτε την οδήγηση ή έχετε τυφλή εμπιστοσύνη σ' αυτούς;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

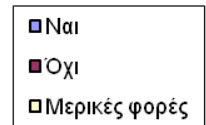
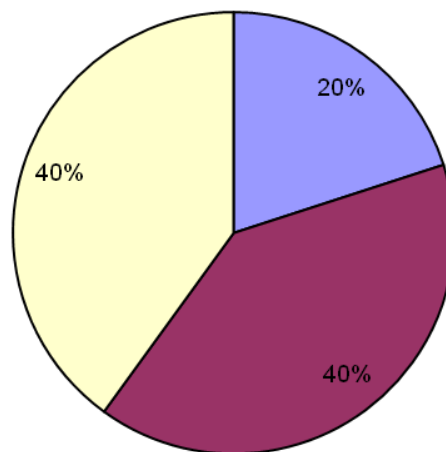
18. Θα τους κάνατε ποτέ παρατηρήσεις όσον αφορά τον τρόπο οδήγησης;

- ΝΑΙ / ΟΧΙ

Πιστεύετε ότι είναι επαρκής η κυκλοφοριακή αγωγή που λαμβάνουν σήμερα οι συνομιλικοί σας;

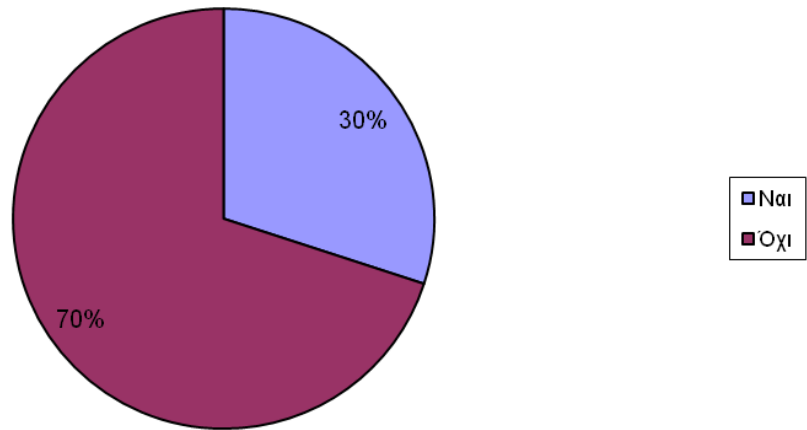


Περνάτε από διάβαση πεζών όταν διασχίζετε τον δρόμο;

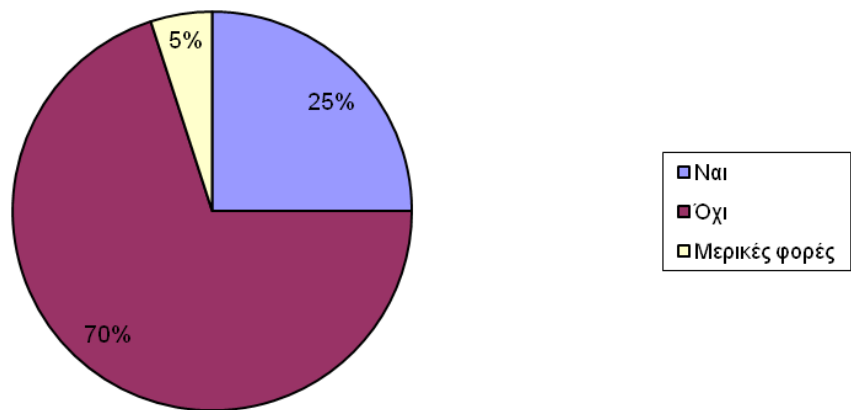




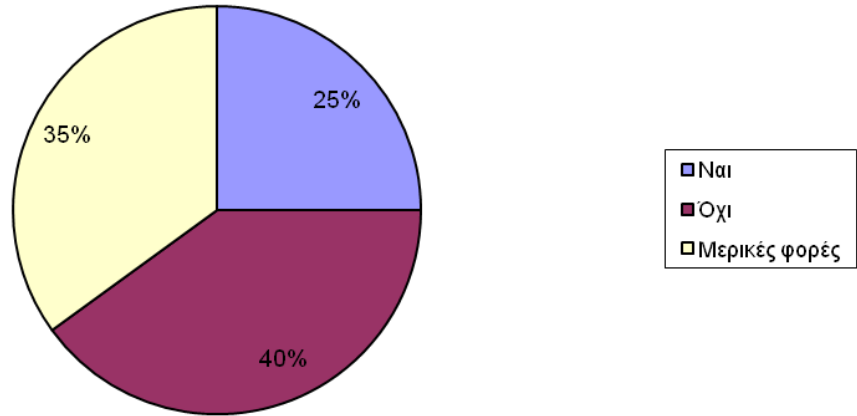
Έχετε γίνει μαρτυρας, θύμα ή θύτης σε ατύχημα;



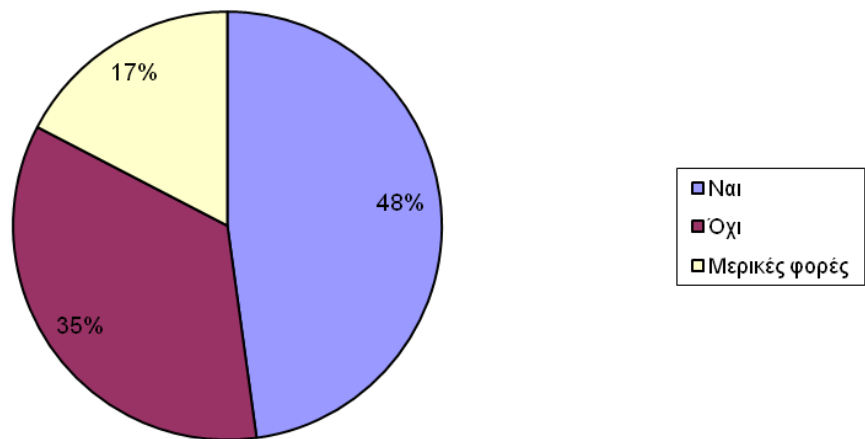
Παραβιάζετε τον φωτεινό σηματοδότη σε μία διασταύρωση ή δρόμο;



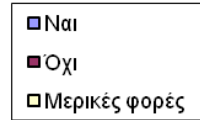
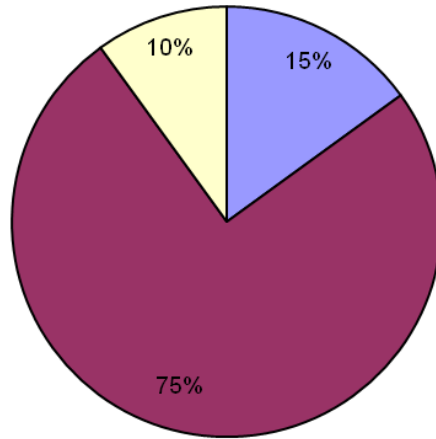
Περπατάτε πάντα στην αριστερή πλευρά του δρόμου, αντίθετα από τα αυτοκίνητα;



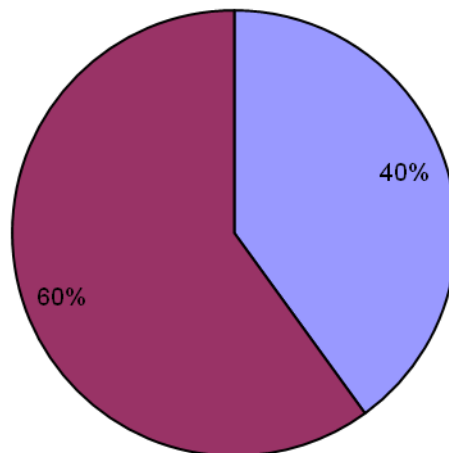
Φοράτε ζώνη όταν κάθεστε στο μπροστινό κάθισμα;



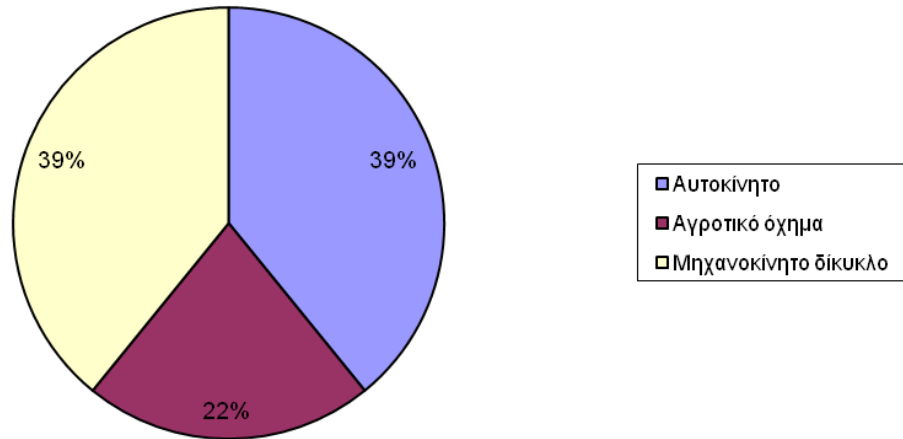
Φοράτε ζώνη όταν κάθεστε στο πίσω κάθισμα;



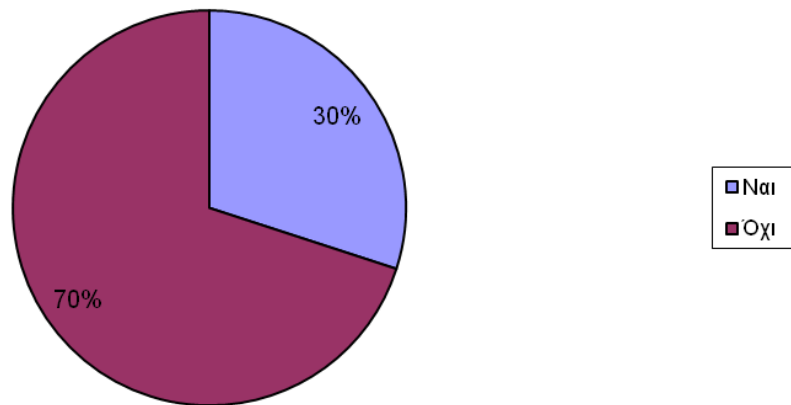
Οδηγείτε παράνομα;



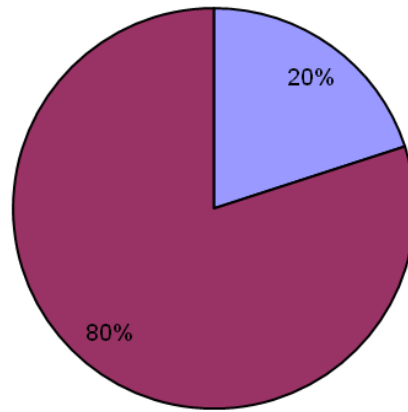
Τι είδους οχήματα οδηγείτε;



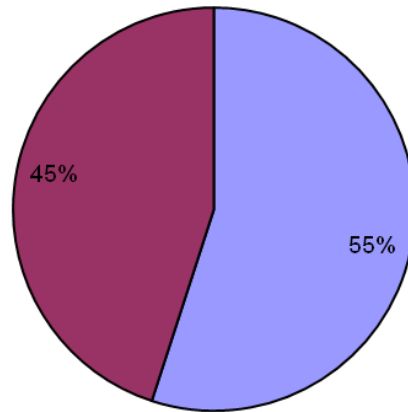
Έχετε παρακολουθήσει ποτέ ή έχετε συμμετάσχει σε παράνομο αγώνα ταχύτητας;



Θα οδηγούσατε χωρίς την συγκατάθεση του ιδιοκτήτη του οχήματος;

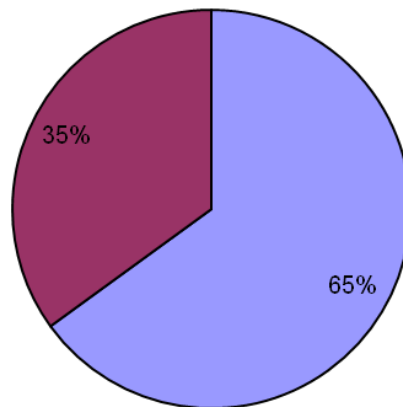


Έχετε παρατηρήσει λανθασμένες συμπεριφορές σχετικά με τον τρόπο οδήγησης των γονιών σας;



■ Ναι  
■ Όχι

Όταν ταξιδεύετε με τους γονείς σας έχετε τυφλή εμπιστοσύνη σ'αυτούς;



■ Ναι  
■ Όχι

## **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

Η οδήγηση , όπως και κάθε άλλη δραστηριότητα, διέπεται από φυσικούς νόμους . Ακόμα και ο πιο γρήγορος και έμπειρος οδηγός δεν μπορεί να αποφύγει τα ατυχήματα. Τις περισσότερες φορές, δεν θέλουμε να πιστέψουμε ότι κάτι σοβαρό μπορεί να συμβεί σε εμάς ή στους δικούς μας ανθρώπους. Όμως καθημερινά στον τόπο μας νέοι άνθρωποι τραυματίζονται ή σκοτώνονται σε τροχαία ατυχήματα. Πρέπει λοιπόν να θυμόμαστε όλοι ότι οι συνέπειες από τα τροχαία ατυχήματα μπορεί να είναι σοβαρές και πολλές φορές μη ανατρέψιμες. Τα ατυχήματα είναι συχνές καταστάσεις και μπορεί να συμβούν στον καθένα μας. Μπορεί να εμπλακούμε σ' ένα τροχαίο ατύχημα είτε ως θύματα, είτε ως θύτες ή ακόμα ως μάρτυρες. Άλλωστε όπως αποδεικνύεται από τη στατιστική μας έρευνα, το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων κατοίκων της περιοχής μας στην έρευνα, τόσο νέων όσο και των μεγαλύτερων εξακολουθούν να διαπράττουν πολύ σοβαρά παραπτώματα ή παραβάσεις που μπορούν να αποβούν μοιραία για όλους μας!!!! Ας μην επιτρέψουμε στους εαυτούς μας ή στους δικούς μας ανθρώπους τέτοια λάθη. Ας ζήσουμε!!!!!!!!!!!! Πιστεύουμε πως, αν ακολουθήσουμε τις οδηγίες που ήδη έχουν αναφερθεί παραπάνω θα γίνουμε συνειδητοποιημένοι οδηγοί και ασφαλείς χρήστες του δρόμου.

### **ΟΙ ΜΑΘΗΤΕΣ ΤΗΣ Γ' ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ :**

**Σάντρα Γούλα**

**Μαργιάννα Γούλα**

**Ασημίνα Φουντά**

**Χαρούλα Νέννε**

**Έφη Κουτσοπούλου**

**Βιολέτα Λικέρι**

**Κατερίνα Μίχου**

**Γιώργος Κασίμας**

**Αναστάσης Κόκκορης**

**Αλέξανδρος Νταλιάνης**

**Διονύσης Τζάφας**

**Ανέστ Φιράι**