

Γενικό Λύκειο Γαζίου Ερευνητική εργασία

„Μαθαίνω να κυκλοφορώ“



Σχ. έτος 2012-13

Τμήμα Β3

Υπεύθυνη καθηγήτρια: Φουκαράκη Χρυσούλα (ΤΕ19)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας	4
1.1.	Εισαγωγή.....	4
1.2.	Σήμανση των οδών με πινακίδες.....	4
	Α) Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου	4
	Β) Ρυθμιστικές Πινακίδες	7
	Γ) Πληροφοριακές (Π), δηλωτικές.....	11
2.	Ζώα -Πεζοί- Ποδήλατα- Παιδιά-ΑΜΕΑ.....	14
2.1.	Ζώα & Μετακίνηση.....	14
	Ζώα & Ατυχήματα μέρος 1ο	16
	Ζώα & Ατυχήματα μέρος 2ο	17
2.2.	Πεζοί και ποδήλατα	20
	Ποδήλατα.....	20
	Πεζοί.....	21
	Το παιδί πεζός.....	23
	Συμβουλές ασφάλειας.....	24
2.3.	Παιδιά.....	24
	Παιδικά καθίσματα αυτοκινήτου και ασφάλεια	24
	Κανόνες ασφαλείας.....	25
	Τύποι παιδικών καθισμάτων για το αυτοκίνητο.	26
2.4.	Τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία σύμφωνα με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας.....	30
3.	Τροχαία ατυχήματα.....	35
3.1.	Η Ελλάδα σε ποσοστό τροχαίων ατυχημάτων	35
3.2.	Αίτια τροχαίων ατυχημάτων σχετικά με τον άνθρωπο	43
3.3.	Αίτια-Συνέπειες-συμβουλές προς αποφυγήν τροχαίων ατυχημάτων	46

3.4.	Θέση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση	52
	Ευρωπαϊκή άδεια οδήγησης.....	53
	Νέες κατηγορίες διπλωμάτων	56
	Οδήγηση στο εξωτερικό	57
	Παράξενοι και αστείοι νόμοι από όλο τον κόσμο.....	63
3.5.	Προβλήματα δρόμων στην χώρα μας.....	65
	Τα όρια ταχύτητας.....	67
4.	ΕΡΕΥΝΑ	69
4.1.	Σχολιασμός απαντήσεων	69
4.2.	ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	72
4.3.	Απαντήσεις ερωτηματολογίων.....	73
5.	Παραβάσεις-Πρόστιμα	82
5.1.	Πως είναι οι δρόμοι σήμερα, πως πρέπει να είναι;	82
5.2.	Πρόστιμα.....	85
5.3.	Παραβάσεις για παράνομο παρκάρισμα.....	87
5.4.	Προϋποθέσεις για ένα σωστό οδηγό	89
6.	Προβολή ταινιών μικρού μήκους.....	91
7.	Επίσκεψη από τον κ. Γ. Λιονάκη	92
8.	Φωτογραφικό υλικό από την περιοχή του δήμου μας	92
9.	Παράρτημα	94

ΟΜΑΔΑ 1 (Τρίκυκλο)

- Ζαμπετάκη Άννα-Μαρία
- Μουάτσου Χρύσα
- Χριστοδουλάκη Μιχαέλα

1. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

1.1. Εισαγωγή

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι το νομοθέτημα που ρυθμίζει τη δημόσια κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και ζώων στο οδικό δίκτυο και σε ορισμένους άλλους χώρους. Ο νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας τέθηκε σε ισχύ στις 23 Μαΐου το 1999 και έκτοτε έχει τροποποιηθεί το 2007 και το 2008.

Στο κομμάτι αυτό της εργασίας ασχοληθήκαμε με ένα μέρος του Κ.Ο.Κ. που αφορά στη σήμανση των οδών με πινακίδες. Οι για τη σήμανση των οδών τοποθετούμενες πινακίδες είναι κατά κατηγορίες οι εξής:

- Αναγγελίας κινδύνου (Κ), δηλωτικές.
- Ρυθμιστικές της κυκλοφορίας (Ρ), δηλωτικές.
- Πληροφοριακές (Π), δηλωτικές.
- Πρόσθετες (Πρ).

1.2. Σήμανση των οδών με πινακίδες

Α) Πινακίδες αναγγελίας κινδύνου

Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου τοποθετούνται για να εφιστούν την προσοχή αυτών που χρησιμοποιούν τις οδούς για τους κινδύνους που υπάρχουν στην οδό προς την κατεύθυνση της κίνησής τους, ώστε να λαμβάνουν έγκαιρα τα κατάλληλα μέτρα και σε περίπτωση ανάγκης να μειώνουν την ταχύτητα πορείας τους για να τους αποφεύγουν. Χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες:

1. Επικίνδυνων θέσεων
2. Προσβάσεων οδικών κόμβων
3. Προσβάσεων ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων ή διαβάσεων τροχιοδρόμου

ΣΧΕΔΙΑ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΙΝΔΥΝΟΥ(Κ1-41)



(Κ - 1α)
Επικίνδυνη αριστερή
στροφή.



(Κ - 1β)
Επικίνδυνη δεξιά
στροφή.



(Κ - 2α)
Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή
διαδοχικές (συνεχείς) στροφές-
η πρώτη αριστερά.



(Κ - 2β)
Επικίνδυνες δύο αντίρροπες ή
διαδοχικές (συνεχείς) στροφές-
η πρώτη δεξιά.



(Κ - 3)
Επικίνδυνη κατωφέρεια,
(με κλίση όπως η αναγραφόμενη
στην Πινακίδα).



(Κ - 4)
Απότομη ανωφέρεια, (με
κλίση όπως η αναγραφόμενη
στην Πινακίδα).



(Κ - 5)
Επικίνδυνη στένωση οδοστρώ-
ματος και στις δύο πλευρές.



(Κ - 6α)
Επικίνδυνη στένωση οδο-
στρώματος στην αριστερή
πλευρά.



(Κ - 6β)
Επικίνδυνη στένωση οδοστρώ-
ματος στην δεξιά πλευρά.



(Κ - 7)
Κινητή γέφυρα.



(Κ - 8)
Η οδός οδηγεί σε αποβάθρα
ή όχθη ποταμού.



(Κ - 9)
Επικίνδυνο ανώμαλο οδόστρω-
μα, σε κακή κατάσταση, με
λάικους κ.λπ..



(Κ - 10)
Επικίνδυνα υπερυψωμένο
οδόστρωμα ή απότομη κυρτή
αλλαγή της κατά μήκος
κλίσης της οδού.



(Κ - 11)
Επικίνδυνο κάθετο ρεϊθρο
(αυλάκι) ή απότομη κοίλη
αλλαγή της κατά μήκος
κλίσης της οδού.



(Κ - 12)
Ολισθηρό οδόστρωμα.



(Κ - 13)
Επικίνδυνη εκτίναξη χαλίκων,
(ασύνδετο αμιμογάλικο).



(Κ - 14)
Κίνδυνος από πτώση βράχων
και από την παρουσία τους
στο οδόστρωμα.



(Κ - 15)
Κίνδυνος λόγω
διάβασης πεζών.



(Κ - 16)
Κίνδυνος λόγω συχνής κίνησης
παιδιών (Σχολεία, Γήπεδα
κ.λπ.).



(Κ - 17)
Κίνδυνος λόγω συχνής εισόδου
ή διάβασης ποδηλατιστών.



(Κ - 18)
Κίνδυνος από διέλευση
οικοσίτων ζώων.



(Κ - 19)
Κίνδυνος από διέλευση
αγρίων ζώων.



(Κ - 20)
Κίνδυνος λόγω εκτελουμένων
εργασιών στην οδό.



(Κ - 21)
Προσοχή, κόμβος ή θέση όπου
η κυκλοφορία ρυθμίζεται με
τρίχρωμη φωτεινή σημα-
τοδότηση.



(Κ - 22)
Κίνδυνος λόγω χαμηλής
πτήσης προσγειούμενων ή
απογειούμενων αεροσκαφών.



(Κ - 23)
Κίνδυνος λόγω συχνού ισχυρού
 ανέμου (όπως δείχνει η
κατεύθυνση του ανεμουρίου).



(Κ - 24)
Προαναγγελία διπλής
κυκλοφορίας.



(Κ - 25)
Προσοχή άλλοι κίνδυνοι (μη
δηλούμενοι στις πινακίδες Κ-1
έως Κ-24).



(Κ - 26)
Προσοχή, διασταύρωση
όπου ισχύει η από δεξιά
προτεραιότητα.



(Κ - 27)
Διασταύρωση με οδό, οι
επί της οποίας κινούμενοι
οφείλουν να παραχωρήσουν
προτεραιότητα.



(Κ - 28α)

Διακλάδωση με κάθετη οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(Κ - 28δ)

Διακλάδωση με κάθετη οδό δεξιά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(Κ - 29α)

Διακλάδωση με λοξή οδό αριστερά, οι επί της οποίας κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(Κ - 29δ)

Διακλάδωση με λοξή οδό δεξιά, πάνω στην οποία κινούμενοι οφείλουν να παραχωρήσουν προτεραιότητα.



(Κ - 30)

Προσέγγιση σε κυκλική υποχρεωτική πορεία.



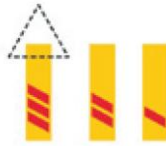
(Κ - 31)

Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης ή διάβασης τροχιοδρόμου με κινητά φράγματα.



(Κ - 32)

Κίνδυνος λόγω ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης χωρίς κινητά φράγματα.



(Κ - 33) (Κ - 34) (Κ - 35)

Πρόσθετες επαναληπτικές Πινακίδες στις προσβάσεις ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων ή κινητών γεφυρών, οι οποίες δηλώνουν προσέγγιση σ' αυτές.



(Κ - 36)

Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης ή διάβασης τροχιοδρόμου, χωρίς κινητά φράγματα μονής σιδηροδρομικής γραμμής.



(Κ - 37)

Κίνδυνος λόγω άμεσης γειτονίας ισόπεδης σιδηροδρομικής διάβασης ή διάβασης τροχιοδρόμου, χωρίς κινητά φράγματα διπλής ή πολλαπλής σιδηροδρομικής γραμμής.



(Κ - 38α)

Επικίνδυνο έρεισμα αριστερά.



(Κ - 38δ)

Επικίνδυνο έρεισμα δεξιά.



(Κ - 39)

Συχνή κυκλοφοριακή συμφόρηση.



(Κ - 40)

Σήραγγα.



(Κ - 41)

Κίνδυνος λόγω ισόπεδης διάβασης τροχιοδρόμου χωρίς κινητά φράγματα.

Ζαμπετάκη Άννα-Μαρία

Β) Ρυθμιστικές Πινακίδες

Οι ρυθμιστικές της κυκλοφορίας πινακίδες τοποθετούνται για να πληροφορούν αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς για τις ειδικές υποχρεώσεις, περιορισμούς ή απαγορεύσεις, προς τις οποίες πρέπει αυτοί να συμμορφώνονται.

Οι σημαντικότερες από αυτές είναι:



(P - 1)
Υποχρεωτική παραχώρηση
προτεραιότητας.



(P - 2)
Υποχρεωτική διακοπή
πορείας.



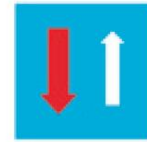
(P - 3)
Οδός προτεραιότητας.



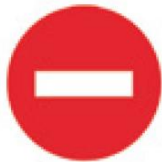
(P - 4)
Τέλος οδού προτεραιότητας.



(P - 5)
Προτεραιότητα της αντι-
θέτως ερχόμενης κυκλοφο-
ρίας λόγω στενότητας
οδοστρώματος.



(P - 6)
Προτεραιότητα έναντι
επερχόμενης κυκλοφορίας
(λόγω στενότητας οδοστρώ-
ματος).



(P - 7)
Απαγορεύεται η είσοδος σε
όλα τα οχήματα.



(P - 8)
Κλειστή οδός για όλα τα
οχήματα και προς τις δύο
κατευθύνσεις.



(P - 9)
Απαγορεύεται η είσοδος σε
μηχανοκίνητα οχήματα εκτός
των διτρώγων μοτοσικλετών.



(P - 10)
Απαγορεύεται η είσοδος στις
μοτοσικλέτες.



(P - 11)
Απαγορεύεται η είσοδος στα
ποδήλατα.



(P - 12)
Απαγορεύεται η είσοδος στα
μοτοποδήλατα.



(P - 13)
Απαγορεύεται η είσοδος σε
φορτηγά αυτοκίνητα.



(P - 14)
Απαγορεύεται η είσοδος
σε μηχανοκίνητο όχημα το
οποίο σύρει ρυμουλκούμενο
πλην ημρυμουλκούμενου ή
ρυμουλκούμενου ενός άξονα.



(P - 15)
Απαγορεύεται η είσοδος σε
πεζούς.



(P - 19)
Απαγορεύεται η είσοδος σε μηχανοκίνητα οχήματα.



(P - 20)
Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ορισμένων κατηγοριών (π.χ. σε μηχανοκίνητα και ζωήλατα οχήματα).



(P - 21)
Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού πλάτους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 2) μέτρα.



(P - 22)
Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού ύψους που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 3,5) μέτρα.



(P - 23)
Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα συνολικού βάρους που υπερβαίνει τους ... (π.χ. 5) τόνους.



(P - 25)
Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων μήκους, που υπερβαίνει τα ... (π.χ. 10) μέτρα.



(P - 26)
Απαγορεύεται η οδήγηση οχήματος σε απόσταση μικρότερη των ... (π.χ. 70) μέτρων από του προηγούμενου.



(P - 27)
Απαγορεύεται η αριστερή στροφή.



(P - 28)
Απαγορεύεται η δεξιά στροφή.



(P - 29)
Απαγορεύεται η αναστροφή (στροφή κατά 180°).



(P - 30)
Απαγορεύεται το προσπέρασμα μηχανοκίνητων οχημάτων, πλην των διτρόχων μοτοσικλετών χωρίς κάνιστρο.



(P - 31)
Απαγορεύεται στους οδηγούς φορτηγών αυτοκινήτων μεγίστου επιτρεπομένου βάρους, που υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, να προσπερνούν άλλα οχήματα.



(P - 32)
Η μέγιστη ταχύτητα περιορίζεται στον αναγραφόμενο αριθμό των ... (π.χ. 50) χλμ/ώρα.



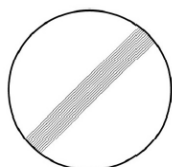
(P - 33)
Απαγορεύεται η χρήση ηχητικών οργάνων προειδοποίησης (εκτός για αποφυγή δυστυχήματος).



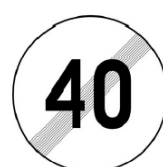
(P - 34)
Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ του Τελωνείου.



(P - 35)
Απαγορεύεται η διέλευση χωρίς στάση προ σταθμού Διοδίων.



(P - 36)
Τέλος όλων των τοπικών απαγορεύσεων, που έχουν επιβληθεί με απαγορευτικές πινακίδες στα κινούμενα οχήματα.



(P - 37)
Τέλος ορίου ταχύτητας, που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα (π.χ. 40 χλμ/ώρα).



(P - 38)
Τέλος απαγόρευσης προσπεράσματος, που έχει επιβληθεί με απαγορευτική πινακίδα.



(P - 39)
Απαγορεύεται η στάθμευση.



(P - 40)
Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση.



(P - 41)
Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους μονούς μήνες.



(P - 42)
Απαγορεύεται η στάθμευση επί της πλευράς της πινακίδας κατά τους ζυγούς μήνες.



(P - 47)
Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά.



(P - 48)
Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα δεξιά.



(P - 49)
Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα εμπρός.



(P - 50α)
Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή αριστερά.



(P - 50δ)
Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας με στροφή δεξιά.



(P - 51α)
Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή αριστερά.



(P - 51δ)
Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας εμπρός ή δεξιά.



(P - 52α)

Υποχρεωτική διέλευση μόνο από την αριστερή πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.



(P - 52δ)

Υποχρεωτική διέλευση μόνο από τη δεξιά πλευρά της νησίδας ή του εμποδίου.



(P - 53)

Κυκλική υποχρεωτική διαδρομή.



(P - 54)

Οδός υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων οχημάτων).



(P - 55)

Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών, (απαγορευμένης της διέλευσης άλλων εκτός από πεζών, οχημάτων άμεσης ανάγκης και οχημάτων για την είσοδο-έξοδο σε παρόδιες ιδιοκτησίες).



(P - 57)

Υποχρεωτική ελαχίστη ταχύτητα που αναγράφεται με λευκούς αριθμούς σε (π.χ. 30 χλμ/ώρα).



(P - 58)

Τέλος υποχρεωτικής ελαχίστης ταχύτητας, που έχει επιβληθεί με την πινακίδα P-57.



(P - 71)

Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ), ύστερα από ειδική άδεια.



(P - 70)

Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων π.χ. ταξί.



(P - 69)

Χώρος ελεγχόμενης στάθμευσης.

Μουάτσου Χρύσα

Γ) Πληροφοριακές (Π), δηλωτικές.

Οι πληροφοριακές πινακίδες τοποθετούνται για να μας δίνουν πληροφορίες σχετικά με τους δρόμους και για τη διευκόλυνση αυτών που τους χρησιμοποιούν.



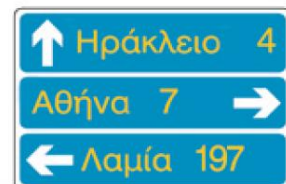
(Π - 1)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διασταυρώσεων με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



(Π - 2)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων η οποία τοποθετείται στις οδούς ταχείας κυκλοφορίας προ διακλαδώσεων με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



(Π - 3)

Προειδοποιητική κατευθύνσεων για συνήθεις οδούς με αναγραφές κατευθύνσεων και χιλιομετρικών αποστάσεων.



(Π - 8γ)

Κατεύθυνση για περισσότερες της μιας τοπωνυμίες με μορφή βέλους.



(Π - 18)

Τέλος κατοικημένης περιοχής.



(Π - 17)

Αρχή κατοικημένης περιοχής.



(Π - 4)

Προειδοποιητική για αδιέξοδο.



(Π - 23)

Μονόδρομος.



(Π - 21)

Διάβαση πεζών.



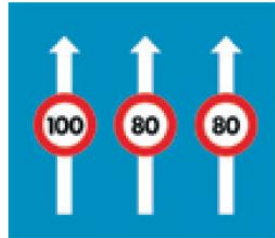
(Π - 22)

Νοσοκομείο (για αποφυγή ή μείωση οποιουδήποτε μη αναγκαίου θορύβου).



(Π - 28)

Στάση Λεωφορείου ή Τρόλλεϋ.



(Π - 67)

Ανώτατα όρια ταχυτήτων ανά λωρίδα κυκλοφορίας.



(Π - 25)

Οδός αδιέξοδη.



(Π - 26)

Οδός ταχείας κυκλοφορίας.



(Π - 31)

Χώρος επιτρεπόμενης στάθμευσης.



(Π - 32)

Σταθμός Πρώτων Βοηθειών.



(Π - 59)

Τέλος περιοχής κατοικίας.



(Π - 60)

Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ).



(Π - 93)

Ρύθμιση κυκλοφορίας από σχολικό τροχονόμο.



(Π - 24)

Μονόδρομος.



(Π - 94)
Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση. Τα οχήματα των παραβατών μετακινούνται.



(Π - 75)
Διαδοχικά βέλη κατεύθυνσης τοποθετούμενα σε επικίνδυνες καμπύλες κυρίων αρτηριών.



(Π - 86)
Κατεύθυνση εξόδου από τον αυτοκινητόδρομο.



(Π - 89)
Κατεύθυνσης εισόδου στον αυτοκινητόδρομο.



(Π - 74)
Κατεύθυνσης-επισήμανσης επικινδύνων καμπυλών.

Χριστοδουλάκη Μιχαέλα

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΗΓΗ:

<http://www.sefeaa.gr/downloads/2009/KOK.pdf>

ΟΜΑΔΑ 2 (Α.Μ.Ε.Α.)

- Μπεκιάη Ανίσα
- Σερλιδάκη Άννα-Μαρία
- Σκουραδάκη Μοσχούλα
- Σπαχή Ειρήνη

2. Ζώα -Πεζοί- Ποδήλατα- Παιδιά-ΑΜΕΑ

2.1. Ζώα & Μετακίνηση

Τα ζώα έχουν πολύ σημαντικό ρόλο στην ζωή των ανθρώπων. Διατηρούν αυτόν τους τον ρόλο εδώ και εκατοντάδες χρόνια. Από την πρώτη εμφάνιση πάνω στην γη, άνθρωποι και ζώα προσπαθούν να συνυπάρξουν αρμονικά. Με τον καιρό ο άνθρωπος βρήκε τρόπους και εξημέρωσε τα ζώα και καθώς η τεχνολογία προχωράει, γίνονται μεγάλες προσπάθειες να μην μείνει κανένας πίσω.

Η τεχνολογία εφηύρε τρόπους να πηγαίνουμε πιο γρήγορα, ασφαλέστερα και με λιγότερη κούραση σε προορισμούς που χρειάζεται ή απλά έχουμε ανάγκη να πάμε, είτε είναι πολύ μακριά, είτε ελαφρώς πιο κοντά. Όμως δεν υπήρχε λόγος να μείνουν πίσω τα αγαπημένα μας κατοικίδια.

Αλλά αν τα αγαπάμε όσο λέμε πρέπει και να τους παρέχουμε ασφάλεια. Γι' αυτό ότι κατοικίδιο και να έχουμε πρέπει να ψάξουμε να βρούμε τον σωστό τρόπο μεταφοράς του. Πιστέψτε με όσο ψάχνει κανείς βρίσκει.

*Αν έχει κάποιος κάποιο πτηνό σπίτι του, για παράδειγμα παπαγαλάκια ή και μεγάλο παπαγάλο και θέλει να τον μεταφέρει δεν μπορεί να το κάνει χωρίς κλουβί. Γιατί αυτό είναι ανεύθυνο, καθώς και επικίνδυνο.



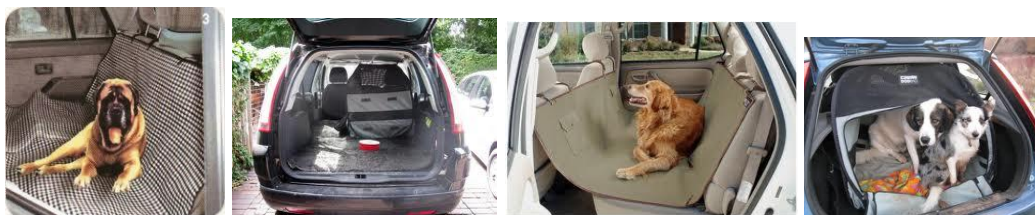
*Το ίδιο ισχύει και για τα άλλα ζώα όπως ο σκύλος. Το ταξίδι με το αυτοκίνητο μπορεί να αποδειχθεί επικίνδυνο για το σκύλο όπως και για την οικογένεια. Αν φρενάρετε απότομα ο σκύλος, που απονήρευτος χαζεύει στο πίσω κάθισμα, μπορεί να μετατραπεί σε επικίνδυνη τορπίλη. Γι' αυτό και έχουν εφευρεθεί κάποιοι τρόποι μεταφοράς:

1. **Κλουβί μεταφοράς:** Η ασφαλέστερη και ευκολότερη θέση για τον σκύλο, αν έχετε μεγάλο αυτοκίνητο, είναι σε ειδικό κλουβί (πλαστικό ή μεταλλικό). Το καλύτερο είναι ένα κλουβί με αεροπορικές προδιαγραφές, ούτως ώστε να μην χρειάζεστε άλλο αν χρειαστεί να μεταφέρετε τον σκύλο σας με αεροπλάνο. Για τους μεγάλους σκύλους προτιμότερο είναι ένα κλουβί που ανοίγει στο πλάι, που να μην χρειάζεται να σηκώνετε το κλουβί μαζί με το σκύλο. Προσέξτε όμως το κλουβί να είναι αρκετά σταθερό μέσα στο αυτοκίνητο, γιατί είναι να τρομοκρατηθεί με τις στροφές ή τυχόν υπάρχουν στον δρόμο. ανάμεσα στο να πάρετε μεταλλικό ή ξέρετε ότι το μεταλλικό είναι πάντα

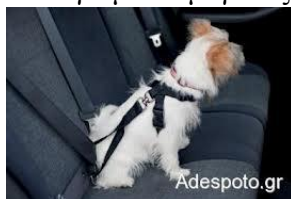


πιθανόν ο σκύλος σας τις λακκούβες που Επίσης αν είστε πλαστικό κλουβί να πιο δροσερό.

2. **Διαχωριστικό κιγκλίδωμα:** Τοποθετείται στο χώρο αποσκευών, όπου ταξιδεύει ο σκύλος, και στα πίσω καθίσματα. Πρέπει να στηριχθεί καλά για να μην υποχωρήσει αν υπάρχει φρενάρισμα όταν ο σκύλος θα πέσει πάνω του με δύναμη.



3. **Ζώνη ασφαλείας:** Λειτουργεί όπως η κανονική ζώνη ασφαλείας για παιδιά, Δεν επιτρέπεται να κάθεται στο μπροστινό κάθισμα και πρέπει να έχει κατάλληλο μέγεθος ανάλογα με το μέγεθος του σκυλιού.



4. **Καθίσματα της μπροστινής θέσεις:**



*Οι γάτες επίσης μπορούν να κάνουν ζημιά ελεύθερες μέσα στο αμάξι. Βέβαια δεν υπάρχουν πολλές επιλογές παρά μόνο το κλουβί. Αλλά είναι πολύ ασφαλές αν έχει τοποθετηθεί σωστά και μπορεί να μπει και σε αεροπλάνο.



Αυτά ήταν μερικά παραδείγματα για το πώς να προστατέψετε τα αγαπημένα σας κατοικίδια αλλά και τον ίδιο σας τον εαυτό.

Ζώα & Ατυχήματα μέρος 1ο



Όταν βρισκόμαστε στο αυτοκίνητο πρέπει να είμαστε ασφαλείς. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να φορούν όλοι όσοι είναι εντός ζώνη. Γιατί αυτό να μην ισχύει και για τα κατοικίδια ζώα που βρίσκονται στο αμάξι; Υπάρχουν τόσοι τρόποι για να προστατευθούν αυτά τα πλασματάκια (βλέπε προηγούμενο κεφάλαιο) γιατί να μην διαλέξουμε έναν για να τα προστατέψουμε και αυτά; Το κύριο θέμα είναι ότι προστατεύοντας αυτά προστατεύουμε και τον ίδιο μας τον εαυτό. Γιατί λοιπόν να μην κάνουμε κάτι;

Καθημερινά γύρο μας υπάρχουν ατυχήματα κυρίως με αυτοκίνητα, δεν πιστεύω κανέναν που να μην γνωρίζει ένα το λιγότερο και αδύνατο να είναι μόνο ένα. Μήπως έχετε αναρωτηθεί ποτέ αν έφταιγε κάποιο ζώο;

Αν οδηγείτε για παράδειγμα νύχτα και είστε απόλυτα απορροφημένος σ' αυτό που κάνετε και αρχίσει να γαβγίζει ο αγαπημένος σας σκύλος πιστεύετε ότι δεν θα τρομάξετε; Η αν η γατούλα σας αρχίσει να τρίβεται στα πόδια σας;

Αν αγαπάτε την ζωή σας, τις ζωές τις οικογένειάς σας αλλά και των κατοικίδιων σας καλό θα ήταν τα φροντίσετε να είναι δεμένα.



Ζώα & Ατυχήματα μέρος 2ο

Ατυχήματα λόγο ζώων δεν γίνονται μόνο με τα ζώα εντός του αυτοκινήτου αλλά πολλά γίνονται και όταν τα ζώα είναι εκτός αμαξιού, ελεύθερα στον δρόμο. Μερικοί από μας πιστεύουν είτε ότι τα ζώα δεν έχουν ψυχή είτε ότι έχουν την ελευθερία να αφαιρούν ζωές χωρίς να λογοδοτούν σε κανέναν. Λοιπόν, κατά την γνώμη μου κάνουνε λάθος και στα δύο. Γιατί και τα δύο έχουν ένα αποτέλεσμα που είναι λανθασμένο, ότι το να σκοτώνεις δεν είναι κακό. Και αν αρχίσεις να σκέφτεσαι έτσι με τα ζώα ποιος μου εγγυάται εμένα ότι κάποια στιγμή δεν θα θελήσεις να δολοφονήσεις και άνθρωπο.

Αλλά το θέμα μας είναι τα ζώα που καθημερινά πεθαίνουν στους δρόμους από ασυνείδητους οδηγούς που δεν τα σκέφτονται. Συγκρούσεις με ζώα και ιδιαίτερα ελάφια αντιπροσωπεύουν πάνω από το 4% των ατυχημάτων των Η.Π.Α. κ σκοτώθηκαν 111 άνθρωποι το 1995. Ενώ ένα πρακτορείο ειδήσεων αναφέρει 275.000 συγκρούσεις με ελάφια και το Ινστιτούτο Ασφαλιστικών Πληροφοριών αναφέρει 500.000 συγκρούσεις τον χρόνο ενώ η κάθε σύγκρουση κοστολογείται περίπου 2.000 δολάρια. 2.000 δολάρια είναι πολλά χρήματα για μια μόνο σύγκρουση, είναι 2.613 ευρώ που σύμφωνα με τα νέα δεδομένα ένας άνθρωπος που παίρνει τον κατώτερο μισθό (586ευρώ) θα χρειαστεί 5 μήνες εργασίας για να καταφέρει να πληρώσει. Γι' αυτό θα ήταν καλό να προσέχουμε λιγάκι.

Στην Εγνατία Οδό υπάρχουν πάρα πολλά περιστατικά. Η Εγνατία Οδός είναι ένας αυτοκινητόδρομος της Ελλάδας με μήκος 670 χλμ. Ξεκινάει από την Ηγουμενίτσα, διασχίζει ολόκληρη τη βόρεια Ελλάδα, και καταλήγει στα Ελληνοτουρκικά σύνορα στους Κήπους. Από την αρχή που φτιάχτηκε δεν είχαν σκεφτεί την πανίδα των περιοχών που διασχίζει. Ο προστατευτικός φράκτης που υπάρχει δεν έχει το κατάλληλο ύψος, ενώ δεν είναι και καλά στερεωμένος (σύμφωνα με τις περιβαλλοντικές οργανώσεις) με αποτέλεσμα τα ζώα ανίδα τον περνάνε χωρίς πολλές φορές γυρισμό. Όμως στην προσπάθειά τους να προστατέψουν τα ζώα και τον άνθρωπο έβαλαν ταμπέλες, πολύ σωστά, τουλάχιστον να υπενθυμίζει στους οδηγούς να προσέχουν.



Πολλές φορές τα ζώα αυτά που σκοτώνουμε μετά πρέπει να τα προστατέψουμε από τον αφανισμό τους όπως για παράδειγμα τους λύκους. Στην ορεινή Ελλάδα ζουν περίπου 700 λύκοι και είναι χαρακτηριστικό ότι το 25% του πληθυσμού του χάνεται εξαιτίας του ανθρώπου. Μήπως θα έπρεπε να τους προσέχουμε τώρα που υπάρχουν πριν αφανιστούν;



Εκτός από λύκους συχνό φαινόμενο στην Εγνατία είναι και τα πτώματα αρκούδων. Οι αρκούδες στον ελληνικό χώρο εκτιμάται ότι είναι τουλάχιστον 190-260 άτομα.





Ευτυχώς υπάρχουν και κάποιοι άνθρωποι που μαζεύουν τα καημένα τα ζώακια από τον δρόμο.



Πηγές

Internet:

- www.interpet.gr/nea/recent_2005/neo2_170104.htm
- www.smartmotorist.com/traffic-and-safety-guideline/crashes-with-animals.html
- <http://www.inegsee.gr/ereynes-meletes/ekthesh/Ethsia-Ekthesh-2012-H-ellnikh-oikonomia-kai-h-apasxolhsh.html>
- http://www.arcturos.gr/el/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=154&Itemid=0
- <http://blogs.sch.gr/stpapakis/archives/2215>
- <http://www.laikoyra.gr/archives/9807>
- <http://www.egnatia.eu/page/default.asp?la=1&id=49>
- http://www.lifextra.it/index.php?option=com_content&view=article&id=64&Itemid=71&lang=el

Σερλιδάκη Άννα-Μαρία

2.2. Πεζοί και ποδήλατα

Ποδήλατα

Πριν Ξεκινήσεις:

- Προτού οδηγήσεις ένα ποδήλατο, πρέπει να δεις αν είναι κατάλληλο για το ύψος σου. Δεν πρέπει να είναι ούτε πολύ μεγάλο ούτε πολύ μικρό.
- Πρέπει να σιγουρευτείς ότι δεν έχει καμία βλάβη.
- Τα φρένα πρέπει να λειτουργούν σωστά και τα λάστιχα να είναι σε καλή κατάσταση και φουσκωμένα όσο χρειάζεται.
- Η αλυσίδα να είναι στο κατάλληλο ύψος ρυθμισμένη και λαδωμένη.
- Πρέπει να φοράς ειδικό κράνος για ποδήλατο για να σε προστατέψει από ατύχημα.



Μη φοράς σκούρα ρούχα αλλά ανοιχτόχρωμα ή αντανακλαστικά, για να είσαι ορατός στους οδηγούς των οχημάτων και την ημέρα αλλά και τη νύχτα.



Δεν πρέπει να ακούς μουσική με ακουστικά γιατί δεν θα αντιλαμβάνεται τι γίνεται γύρω σου και η προσοχή σου θα είναι μειωμένη.

Αν Πρόκειται Να Μεταφέρεις Κάτι:



Όταν θέλεις να μεταφέρεις κάτι με το ποδήλατό, καλό θα είναι να χρησιμοποιήσεις σακίδιο πλάτης ή να το δέσεις στη σχάρα, αν το ποδήλατο σου διαθέτει.

Είναι επικίνδυνο να μεταφέρεις τσάντες πάνω στο τιμόνι του ποδηλάτου γιατί δεν είναι πάντα σταθερό και μπορεί να χάσεις την ισορροπία σου.

Όταν Σταθμεύεις το ποδήλατο:

Δεν πρέπει να σταθμεύεις το ποδήλατό σου σε χώρους όπου θα εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των οχημάτων. Επίσης, όταν το αφήνεις έξω, θα πρέπει να το κλειδώνεις.



Όταν Κυκλοφορείς:

- Να κρατάς σφιχτά και με τα δύο χέρια το τιμόνι, για να έχεις πάντα τον έλεγχο.
- Να τηρείς τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.
- Να παρακολουθείς το δρόμο μπροστά σου και να είσαι σε ετοιμότητα για να χρησιμοποιήσεις τα φρένα, όταν χρειαστεί.

- Μη μεταφέρεις επιβάτη αν δεν υπάρχει θέση στο ποδήλατό σου.
- Όταν θέλεις να στρίψεις δεξιά ή αριστερά, κοίταξε πρώτα πίσω σου προς τη μεριά που θέλεις να στρίψεις, για να βεβαιωθείς ότι δεν έρχεται κανένα όχημα.
- Ποτέ μη δένεις κατοικίδιο στο ποδήλατό σου για να το πας βόλτα.
- Να κινείσαι πάντα στην άκρη της δεξιάς λωρίδας για να μην εμποδίζεις την κυκλοφορία και για να είσαι πιο ασφαλής.
- Να προσέχεις πάντα τους πεζούς που θέλουν να διασχίσουν το δρόμο και να είσαι προσεκτικός όταν υπάρχουν αυτοκίνητα σταματημένα και οι επιβάτες ανοίγουν τις πόρτες τους.



Πεζοί

Αν και το περπάτημα είναι πολύ ευεργετικό για την υγεία και το περιβάλλον - και κατάλληλο για ηλικιωμένους και παιδιά - οι πεζοί κινδυνεύουν από ατυχήματα πολύ περισσότερο από τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

Κανόνες κυκλοφορίας για πεζούς

Μπορεί να θεωρείται αυτονόητο, αλλά στο οδόστρωμα πρέπει να βαδίζετε μόνον όταν δεν έχετε άλλη επιλογή, δηλαδή όταν δεν υπάρχουν πεζοδρόμια ή κράσπεδα.

Στην περίπτωση αυτή, βαδίστε στην άκρη του δρόμου, εφ' ενός ζυγού και αντίθετα προς το ρεύμα κυκλοφορίας.



Οι κανόνες για την κυκλοφορία των πεζών είναι βασικοί κανόνες και αφορούν τη σωματική μας ακεραιότητα και τη ζωή μας.

Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οδός είναι ολόκληρη η επιφάνεια που προορίζεται για την δημόσια κυκλοφορία και πεζοδρόμιο το υπερυψωμένο ή άλλως διαχωριζόμενο τμήμα της οδού που προορίζεται για τους πεζούς. Ο πεζός όταν βαδίζει σε κάποια οδό και υπάρχει πεζοδρόμιο, πρέπει πάντοτε να περπατάει πάνω σ' αυτό διότι του παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια, σε περίπτωση που κάποιος οδηγός χάσει τον έλεγχο του αυτοκινήτου του. Όταν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο, πρέπει να βαδίζει στην άκρη του οδοστρώματος αλλά αντίθετα με την κίνηση των αυτοκινήτων, για να μπορεί να δει κάποια λάθος κίνηση οδηγού.



Κατά την διάρκεια του βαδίσματος ο πεζός παίρνει με τις αισθήσεις του κάποια μηνύματα, ακουστικά και οπτικά. Ακουστικά λέγονται τα μηνύματα που παίρνει ο πεζός με την αίσθηση της ακοής, όπως π.χ. ο θόρυβος από τον κινητήρα ενός αυτοκινήτου που πλησιάζει προς το μέρος του. Από τον θόρυβο αυτό και την έντασή

του, ο πεζός μπορεί να καταλάβει τι όχημα είναι(π.χ. επιβατικό, μοτοσυκλέτα, φορτηγό, λεωφορείο). Τα οπτικά μηνύματα, αυτά δηλαδή που λαμβάνει με την αίσθηση της όρασης, του επιτρέπουν να αντιληφθεί την απόσταση ενός κινούμενου οχήματος από αυτόν, τον φωτεινό σηματοδότη για τη διέλευση των πεζών, τη σήμανση για τη διάβαση των πεζών, τα σήματα που κάνει ο τροχονόμος, κ.ά.

Σε περίπτωση που το πεζοδρόμιο είναι βρεγμένο, παγωμένο ή έχει χιόνι, ο πεζός δεν πρέπει να βαδίζει με τα χέρια στις τσέπες, για να μπορεί να κρατήσει καλύτερα την ισορροπία του αν γλιστρήσει.

Όταν δε, ο πεζός χρειασθεί να κατέβει από το πεζοδρόμιο στο οδόστρωμα θα πρέπει να προσέξει τα ακόλουθα:

(α) Αν στο οδόστρωμα υπάρχει διάβαση πεζών οπωσδήποτε να την διασχίσει κάθετα, σύντομα και βαδίζοντας στο μέσον αυτής.

(β) Αν στη διάβαση πεζών την οποία πρόκειται να χρησιμοποιήσει υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες για πεζούς, να συμμορφώνεται με τα σήματά τους.



(γ) Αν στη διάβαση δεν υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες πεζών, αλλά η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες οχημάτων ή από τροχονόμους και δίνεται σήμα να προχωρήσουν τα οχήματα, να μην κατεβαίνει στο οδόστρωμα.

(δ) Σε διαβάσεις που η κυκλοφορία τόσο των πεζών όσο και των οχημάτων δεν ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες, να μην κατεβαίνει στο οδόστρωμα πριν λάβει υπόψη του την απόσταση και την ταχύτητα των οχημάτων τα οποία πλησιάζουν.

(ε) Σε ισόπεδους οδικούς κόμβους, στους οποίους η κυκλοφορία ρυθμίζεται με φωτεινούς σηματοδότες οχημάτων ή τροχονόμους, να διασχίζει το οδόστρωμα βαδίζοντας παράλληλα με τα κινούμενα οχήματα.

(στ) Να διασχίζει το οδόστρωμα κάθετα χωρίς να βραδυπορεί ή να σταματά σε αυτό αδικαιολόγητα.

Θανατηφόρα ατυχήματα πεζών

Περίπου το 21% των ατόμων που χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ είναι πεζοί. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι άνω των 65 ετών. Τα αγόρια κάτω των 19 ετών έχουν διπλάσια πιθανότητα να υποκύψουν μετά από τραυματισμό τους σε τροχαίο από ότι τα κορίτσια της ίδιας ηλικιακής ομάδας.

Στόχος η μείωση του αριθμού των θανάτων

Ο αριθμός των συγκρούσεων στις οποίες εμπλέκονται πεζοί μπορεί να μειωθεί με τα ακόλουθα μέτρα:

- επιβολή ορίων ταχύτητας σε κάθε περιοχή

- μη διακοπτόμενα πεζοδρόμια
- κατάλληλος φωτισμός των δρόμων
- χρησιμοποίηση ανακλαστικών ρούχων και αξεσουάρ (φωσφορίζοντα)
- κατάλληλος σχεδιασμός του μπροστινού μέρους των αυτοκινήτων (ώστε να ελαχιστοποιείται η σοβαρότητα των τραυματισμών).

Σχέδια χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ για την προστασία των πεζών

Το σύστημα αισθητήρων μικρής εμβέλειας Watch-over ανιχνεύει πότε το αυτοκίνητο πρόκειται να χτυπήσει πεζό, ούτως ώστε ο οδηγός να αλλάξει απότομα πορεία ή να φρενάρει.

Στο πλαίσιο προγραμμάτων, όπως το APROSYS, έχει μελετηθεί πώς μπορούν να περιοριστούν οι σωματικές βλάβες σε πεζό χάρη στην αλλαγή του σχήματος του μπροστινού μέρους του αυτοκινήτου.

Το παιδί πεζός

Το 30% των νεκρών από τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα είναι πεζοί και κυρίως παιδιά και έφηβοι. Το παιδί ως πεζός μειονεκτεί σημαντικά σε σχέση με τους ενηλίκους εξαιτίας φυσικών αδυναμιών, γι' αυτό χρειάζεται εκπαίδευση και επιτήρηση.

Το παράδειγμα των ενηλίκων είναι το καλύτερο εκπαιδευτικό εργαλείο. Καλό είναι να διδάσκονται τα παιδιά από πολύ μικρά τους κανόνες κυκλοφοριακής αγωγής και να μάθουν σιγά-σιγά να αναγνωρίζουν τα σήματα της Τροχαίας. Σημαντική είναι και η κατανόηση των εννοιών απόσταση, ταχύτητα και ήχος, που όμως προϋποθέτει νευρολογική ωριμότητα, η οποία αποκτάται βαθμιαία. Κρατάμε, λοιπόν, πάντα το χέρι των παιδιών που συνοδεύουμε και περπατάμε σωστά, πάντα στο πεζοδρόμιο και έχοντας το παιδί από την εσωτερική πλευρά, σεβόμενοι όλους τους κανόνες. Για παράδειγμα, δεν διασχίζουμε το δρόμο στις διαβάσεις πεζών αν δεν ανάψει πράσινο, ακόμα κι αν ο δρόμος είναι έρημος. Αν δεν υπάρχει φωτεινός σηματοδότης, σταματάμε στην άκρη του πεζοδρομίου, βρίσκουμε ένα ασφαλές σημείο, ελέγχουμε οπτικά και ακουστικά προς όλες τις κατευθύνσεις για οχήματα και, όταν ο δρόμος είναι ελεύθερος, τον διασχίζουμε γρήγορα και κάθετα.



Ειδικότερα ως προς τις ηλικίες των παιδιών:

- **Παιδιά μικρότερα των 8 χρόνων** δεν πρέπει να κυκλοφορούν ποτέ μόνα τους στους δρόμους και έχουν ανάγκη από αυστηρή και συνεχή επιτήρηση.
- **Παιδιά μεγαλύτερα των 9 χρόνων**, μετά από καλή εκπαίδευση, μπορούν να κυκλοφορούν μόνα τους ή και να διασχίζουν γνωστούς και όχι πολυσύχναστους δρόμους ή δρόμους πολυσύχναστους που έχουν καλή σηματοδότηση.
- **Παιδιά άνω των 12 χρόνων** -αλλά όχι μικρότερα- διαθέτουν πια τις δυνατότητες να συμπεριφέρονται στους δρόμους σωστά, όπως και οι ενήλικες.

Συμβουλές ασφάλειας

- Προσπαθήστε να μάθετε στα παιδιά σας τους κανόνες κυκλοφοριακής αγωγής όσο νωρίτερα γίνεται.
- Περπατάτε κρατώντας τα παιδιά πάντα από το χέρι, εξηγώντας στην πορεία στο παιδί, καθετί που βλέπετε και κάνετε στο δρόμο.
- Μάθετε στο παιδί πώς να χρησιμοποιεί την όραση και την ακοή του όταν βρίσκεται στο δρόμο και με τη μορφή παιχνιδιού εξετάστε εάν έχει κατανοήσει.
- Επισημάνετε και άλλους κινδύνους που πρέπει να προσέχει (πχ, όταν κινείται στο πεζοδρόμιο μπορεί να βγει κάποιο αυτοκίνητο από ένα γκαράζ, ή λόγω εμποδίου να χρειαστεί να βγει για λίγο στο δρόμο.
- Δώστε το καλό παράδειγμα. Ποτέ μην παραβιάζετε τον ΚΟΚ, ειδικά όταν είστε με το παιδί σας, καθώς τα παιδιά τείνουν να αντιγράφουν τη συμπεριφορά των γονιών σε διάφορες περιστάσεις.



ΠΗΓΕΣ

- http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/pedestrians/index_el.htm
- <http://www.aodos.gr/services.asp?catid=20253>
- http://www.firmani.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=1097:2012-02-03-10-04-46&catid=56:2012-01-27-16-55-42&Itemid=352

Σκουραδάκη Μοσχούλα

2.3. Παιδιά

Παιδικά καθίσματα αυτοκινήτου και ασφάλεια



Κάθε χρόνο πολλά παιδιά πεθαίνουν ή τραυματίζονται σε οδικά δυστυχήματα. Σε μια σύγκρουση με ταχύτητα 50 χιλιομέτρων την ώρα ένα παιδί που δεν είναι ορθά προσδεμένο, μπορεί να εκτιναχθεί με δύναμη ίση με 30 μέχρι 60 φορές το βάρος του. Στην Ευρώπη δύο περίπου παιδιά μικρότερα του ενός έτους βρίσκουν κάθε μέρα τον θάνατο σε τροχαία ατυχήματα.

Η κυριότερη αιτία θανάτου ή τραυματισμού είναι είτε η έλλειψη ενός συστήματος πρόσδεσης του παιδιού, είτε η λανθασμένη χρήση του.

Η σωστή επιλογή και η σωστή χρήση του παιδικού καθίσματος και των ζωνών ασφαλείας μπορούν να μειώσουν μέχρι και 70% τους θανάτους και τους τραυματισμούς από τροχαία ατυχήματα. Τα παιδιά πρέπει πάντοτε να ταξιδεύουν σε εγκεκριμένου τύπου παιδικά καθίσματα έστω και αν η απόσταση που θα διανυθεί είναι μικρή. Το 40% των θανατηφόρων ατυχημάτων συμβαίνουν σε διαδρομές μικρότερες των 3 χιλιομέτρων.

Η χρήση παιδικού καθίσματος είναι υποχρεωτική δια νόμου.

Άλλες ενδείξεις όπως RESTRICTED, SEMI-UNIVERSAL και VEHICLE-SPECIFIC προειδοποιούν ότι το κάθισμα δεν μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε κάθε όχημα, γι' αυτό διερευνείστε κατά πόσον είναι συμβατό με το δικό σας αυτοκίνητο.

Οι έλεγχοι ασφάλειας του παιδικού καθίσματος που γίνονται περιλαμβάνουν εκτός των άλλων, μετωπική και οπίσθια σύγκρουση καθώς και δοκιμασία ανατροπής του καθίσματος και γίνονται από την ISO (International Standard Organization) και την GRSP στην οποία εκπροσωπούνται τα Υπουργεία Μεταφορών, οι κατασκευαστές και προμηθευτές εξοπλισμού αυτοκινήτων και οργανώσεις των καταναλωτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κανόνες ασφαλείας

► Χρησιμοποιείτε πάντοτε το κατάλληλο παιδικό κάθισμα στο αυτοκίνητο σας αρχίζοντας από τη μέρα που φεύγετε από το μαιευτήριο.



► Όλα τα παιδιά κάτω των 13 ετών πρέπει να κάθονται στο πίσω κάθισμα.

► Η πιο ασφαλής θέση είναι το μέσον του πίσω καθίσματος.

► Εάν έχετε δύο ή περισσότερα παιδιά πρέπει απαραίτητα να εφαρμόσετε ξεχωριστό κάθισμα για κάθε παιδί ανάλογα πάντοτε με το βάρος και τη ηλικία του όπως φαίνεται στη φωτογραφία.

► Είναι ασφαλέστερο να τοποθετείτε το παιδικό κάθισμα στα πίσω καθίσματα του αυτοκινήτου, αλλά αν χρειαστεί να τοποθετήσετε παιδικό κάθισμα που βλέπει προς τα πίσω στο μπροστινό κάθισμα (του συνοδηγού) απενεργοποιείτε τον αερόσακο του αυτοκινήτου σας (ιδίως τον πλαϊνό). Τα πιο πολλά αυτοκίνητα φέρουν φωτεινή σήμανση απενεργοποίησης του αερόσακου. Μερικοί κατασκευαστές αυτοκινήτων κατασκευάζουν και τα δικά τους παιδικά καθίσματα για την ηλικία 0-12 μηνών. Το πλεονέκτημα τους είναι ότι με την εφαρμογή τους στο μπροστινό κάθισμα απενεργοποιείται αυτόματα ο αερόσακος.



► Μην αφήνετε το παιδί σας μόνο του στο αυτοκίνητο χωρίς επιτήρηση. Υπάρχει κίνδυνος θερμοπληξίας ή ατυχήματος.

► Μην αφήνετε το παιδί σας μέσα στο κάθισμα του αυτοκινήτου περισσότερο από μιάμιση ώρα. Σε μακρινά ταξίδια είναι καλύτερα να κάνετε ενδιάμεσους σταθμούς.

► Οι κλειδαριές ασφαλείας για τα παιδιά πρέπει πάντα να είναι ενεργοποιημένες.

► Η χειρότερη θέση για να ταξιδεύει το παιδί είναι στην αγκαλιά σας ή στα γόνατα σας στη θέση του συνοδηγού. Σε περίπτωση σύγκρουσης το παιδί θα στριμωχτεί μεταξύ του σώματος σας και του εσωτερικού του οχήματος με σοβαρότατο κίνδυνο για τη ζωή του. Ακόμα και αν χρησιμοποιείτε τη ζώνη ασφαλείας σας το παιδί θα εκσφενδονιστεί από τα χέρια σας, όσο και αν προσπαθήσετε να το κρατήσετε. Μη το χρησιμοποιείται σαν αερόσακο.



► Φορείτε πάντοτε την ζώνη ασφαλείας σας και επιμένετε να τη φορούν όλοι. Έτσι δίνετε το καλό παράδειγμα στα παιδιά σας.

► Μη φοράτε όμως τη ζώνη ασφαλείας γύρω σας μαζί με το παιδί σας ή να βάζετε τη ζώνη ασφαλείας γύρω από δύο παιδιά.

► Μην πιείτε ποτό εάν θα οδηγήσετε και μην οδηγήσετε αν έχετε πει είτε έχετε παιδιά στο αυτοκίνητο σας είτε όχι.

► Μην κάνετε πράγματα που αποσπούν τη προσοχή σας (π.χ. χρήση κινητού τηλεφώνου)

► Τηρείτε πάντοτε το όριο ταχύτητας. Να θυμάστε πάντα ότι μια βίαιη πρόσκρουση με ταχύτητα 60 χιλ. την ώρα αντιστοιχεί με πτώση από τον 3ο όροφο ενός κτιρίου.

Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς της Ε.Ε και της Αμ. Ακαδ. Παιδίατρων που δημοσιεύθηκαν τον Μάρτιο του 2011 τα βρέφη / νήπια πρέπει να ταξιδεύουν σε κάθισμα που βλέπει προς τα πίσω για όσο το δυνατό περισσότερο διάστημα και εν πάση περιπτώσει όχι λιγότερο από 2 χρόνια. Μπορούν να αρχίσουν να ταξιδεύουν σε κάθισμα που βλέπει μπροστά όταν το κεφάλι τους είναι πιο ψηλά από το πάνω μέρος του καθίσματος, ή όταν βάρος τους υπερβαίνει το βάρος για το οποίο είναι κατασκευασμένο το κάθισμα. (Δεν πειράζει αν τα πόδια τους είναι λυγισμένα).

Τύποι παιδικών καθισμάτων για το αυτοκίνητο.

1. Κάθισμα που βλέπει προς τα πίσω (βρεφική ηλικία 0-12 μηνών)



Όλα τα βρέφη πρέπει να ταξιδεύουν σε καθίσματα που βλέπουν προς τα πίσω μέχρι την ηλικία των 12 μηνών ή μέχρι το βάρος τους να είναι 10 κιλά. Εάν ένα παιδί είναι πάνω από 10 κιλά πριν την ηλικία των 12 μηνών θα πρέπει να συνεχίσει να ταξιδεύει σε κάθισμα που βλέπει προς τα πίσω μέχρι να γίνει 12 μηνών. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στο μπροστινό και στο πιασινό κάθισμα με κλίση 45°.

Υπάρχουν δύο ειδών παιδικά καθίσματα που βλέπουν προς τα πίσω.

Αυτά που είναι κατασκευασμένα για να βλέπουν μόνο προς τα πίσω και αυτά που μετατρέπονται και βλέπουν και προς τα εμπρός για μεγαλύτερες ηλικίες. Και τα δύο είναι μικρά και φέρουν χειρολαβές για εύκολη μεταφορά του παιδιού.

Χρησιμοποιούνται μέχρι τα παιδιά να φθάσουν τα 10-15 κιλά ανάλογα με το μοντέλο.

Αρκετά παιδικά καθίσματα έχουν ειδική βάση η οποία μπορεί να παραμείνει μόνιμα στο αυτοκίνητο. Το κάθισμα κλειδώνει σε ειδική υποδοχή της βάσης και έτσι δεν χρειάζεται να τοποθετείτε τη βάση του κάθε φορά που ταξιδεύετε.



2. Μετατρέπόμενο κάθισμα (νηπιακή-προσχολική ηλικία)



Αρκετά από τα κλασικά καθίσματα που βλέπουν προς τα πίσω μπορούν να μετατραπούν σε καθίσματα που βλέπουν προς τα εμπρός για παιδιά πάνω από 12 μηνών ή πάνω από 10 κιλά αφού ακολουθήσετε τα εξής βήματα:

1. Μετακινήστε τις ζώνες του καθίσματος στις ψηλότερες σχισμές ούτως ώστε να είναι στο ύψος ή πάνω από τους ώμους του παιδιού σας.
2. Μετακινήστε τη θέση του καθίσματος από την πλαγιαστή στην όρθια θέση. Ακολουθήστε τις οδηγίες του κατασκευαστή.
3. Βεβαιωθείτε ότι έχετε περάσει τις ζώνες του αυτοκινήτου δια μέσου των προσθίων σχισμών του καθίσματος όπως αναφέρεται στις οδηγίες του κατασκευαστή

3. Κάθισμα που βλέπει μπροστά (νηπιακή-προσχολική ηλικία)

Όταν το παιδί σας φθάσει στην ηλικία των 12 μηνών ή τα 10 κιλά είναι αρκετά μεγάλο και μπορεί να ταξιδεύει καθιστό βλέποντας μπροστά. Το κάθισμα που βλέπει προς τα εμπρός φέρει πλευρική προστασία για το κεφάλι, μένει μόνιμα στο αυτοκίνητο και προσφέρεται και για μεγάλα ταξίδια. Τα πιο πολλά φέρουν μηχανισμό που επιτρέπει στο κάθισμα να γίνεται πιο πλαγιαστό για πιο μακρινά ταξίδια ή όταν το παιδί θέλει να κοιμηθεί.

Χρησιμοποιείται για παιδιά από 10-18 κιλά, ή 12 μηνών μέχρι 5 χρονών.



Για την κατηγορία αυτή (1-5 χρονών ή 10-18 κιλά) μπορεί να χρησιμοποιηθούν συστήματα συγκράτησης των παιδιών νέας γενεάς βάσει του προτύπου Isofix (Κανονισμός 44 Φεβρουάριος 2004). Από τον Φεβρουάριο του 2006 όλοι οι κατασκευαστές αυτοκινήτων είναι υποχρεωμένοι να εξοπλίζουν τα οχήματα τους με σύστημα Isofix.



Το σύστημα αυτό παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια τόσο κατά την τοποθέτηση όσο και σε περίπτωση σύγκρουσης και εγκαθίσταται στο αυτοκίνητο χωρίς να απαιτείται η χρήση των ζωνών ασφαλείας. Το σύστημα αποτελείται από 3 σταθερά σημεία πρόσδεσης αλλά το παιδικό κάθισμα θα πρέπει οπωσδήποτε να είναι συμβατό με το σύστημα. Γίνονται ενέργειες όπως το σύστημα εφαρμοστεί για όλες τις ηλικίες.

4. Ανυψωτικό κάθισμα (προσχολική-σχολική ηλικία)



Τα ανυψωτικά καθίσματα έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να ανυψώνουν το παιδί σε τέτοιο ύψος για να μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι ζώνες του αυτοκινήτου όπως ακριβώς χρησιμοποιούνται από τους ενήλικες. Αυτό σημαίνει ότι η πάνω ζώνη πρέπει να περνά από το μέσο του ώμου και του στήθους, η δε κάτω ζώνη από το πάνω μέρος των μηρών του παιδιού.

Τα καθίσματα αυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις ηλικίες των 4-8 ετών.

Κάθισμα που βλέπει μπροστά και μετατρέπεται σε ανυψωτικό (νηπιακή-προσχολική-σχολική ηλικία)

Αυτά τα καθίσματα φέρουν δικές τους ζώνες, πρέπει όμως απαραίτητα να ασφαλιζονται σφικτά στο κάθισμα του αυτοκινήτου. Χρησιμοποιούνται από την ηλικία των 12 μηνών μέχρι 4 ετών. Όταν το παιδί φθάσει τα 18-20 κιλά ή την ηλικία των 4 ετών οι ζώνες του καθίσματος αφαιρούνται και χρησιμοποιούνται οι ζώνες ασφαλείας του αυτοκινήτου, όπως ακριβώς στο ανυψωτικό κάθισμα.

5. Ανυψωτικά μαξιλάρια

Όπως και τα ανυψωτικά καθίσματα, χρησιμοποιούνται για παιδιά που έχουν μεγαλώσει, και χρησιμοποιούν τις ζώνες ασφαλείας του αυτοκινήτου. Προορίζονται για παιδιά βάρους 22 μέχρι 36 κιλών (ηλικίας περίπου 6-13 ετών). Πολλά από τα νέα αυτοκίνητα φέρουν ενσωματωμένα παιδικά καθίσματα στο μέσο του πίσω καθίσματος. (build in).



Παιδιά μέχρι την ηλικία των 13 ετών θα πρέπει να ταξιδεύουν πάντοτε στο πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου. Σε περίπτωση που είναι απόλυτη ανάγκη να καθίσουν στο μπροστινό κάθισμα θα πρέπει να μετακινήσουν το κάθισμα του αυτοκινήτου όσο πιο μακριά μπορούν από τον ανεμοθώρακα του αυτοκινήτου και να φορέσουν τις ζώνες ασφαλείας. Από την ηλικία των 8-10 ετών ή το ύψος των 140 εκατοστών και άνω τα παιδιά μπορούν να χρησιμοποιούν τις κανονικές ζώνες ασφαλείας του αυτοκινήτου.

Όταν χρησιμοποιείτε παιδικό κάθισμα να θυμάστε πάντα

- Το κάθισμα πρέπει να στερεωθεί σφικτά στο αυτοκίνητο με τις ζώνες να περνούν από τις κατάλληλες υποδοχές και να μην επιτρέπεται η μετακίνηση του στα πλάγια πάνω από 2 εκατοστά.



- Το παιδικό κάθισμα πρέπει να βλέπει στην σωστή κατεύθυνση ανάλογα με τις προδιαγραφές, την ηλικία και βάρος του παιδιού.

- Το παιδί πρέπει να τοποθετηθεί εφαρμοστά και άνετα στο παιδικό κάθισμα. Τους χειμερινούς μήνες είναι καλύτερα να αφαιρέσετε χοντρά παλτουδάκια για καλύτερη άνεση.

- Το κάθισμα πρέπει να είναι αρκετά πλαγιαστό για μεγαλύτερη ασφάλεια του κεφαλιού του παιδιού. Τα πιο πολλά καθίσματα έχουν ρυθμιστές για αλλαγή της θέσης.



- Τα υποστηρίγματα κεφαλής (head restraints) πρέπει να είναι ορθά ρυθμισμένα.

- Βεβαιωθείτε ότι η ζώνη ασφαλείας μέσης ευρίσκεται στο άνω μέρος των μηρών και όχι στην κοιλιά (στομάχι) γιατί σε περίπτωση ατυχήματος υπάρχει κίνδυνος εσωτερικής αιμορραγία.

- Βεβαιωθείτε ότι η ζώνη ασφαλείας ώμου δεν βρίσκεται κάτω από την μασχάλη του παιδιού αλλά στο μέσο του ώμου.

- Βεβαιωθείτε ότι οι ζώνες του παιδικού καθίσματος και οι ζώνες του αυτοκινήτου είναι επίπεδες και τεντωμένες (δεν έχουν συστραφεί).



- Σε περίπτωση μεταφοράς προώρου βρέφους το κάθισμα πρέπει να είναι αρκετά πλαγιαστό και καλύτερα ένας ενήλικας να ευρίσκεται στο πίσω κάθισμα μαζί με το βρέφος.

- Εάν το αυτοκίνητο σας έχει αερόσακους, θα πρέπει να απενεργοποιηθούν ή θα πρέπει το παιδικό κάθισμα να τοποθετηθεί στο πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου. Ακόμα και σε συγκρούσεις με μικρές ταχύτητες μπορεί οι αερόσακοι να ενεργοποιηθούν με ταχύτητα που φθάνει και τα 200 μίλια την ώρα και να προκαλέσουν σοβαρό τραυματισμό στον αυχένα ή τον εγκέφαλο του βρέφους που βρίσκεται στο μπροστινό κάθισμα σε παιδικό κάθισμα που βλέπει προς τα πίσω.



- Σε περίπτωση που το αυτοκίνητο φέρει πλαϊνούς αερόσακους είναι προτιμότερο το παιδικό κάθισμα να τοποθετηθεί στο μέσο του πίσω καθίσματος.

Το αυτοκίνητο δεν είναι
για αγκαλιές
και παιχνίδια

Τα παιδιά στα
καθίσματά τους



ΠΗΓΕΣ:

- <http://www.paidiatros.com/children/Child-car-seats-safety/>

Μπεκιάη Ανίσα

2.4. Τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία σύμφωνα με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας



**Όλοι διαφορετικοί
Όλοι ίσοι**

Στο πλαίσιο του project Κυκλοφοριακή αγωγή η ομάδα μου ανέλαβε να αναζητήσει πληροφορίες για τα άτομα με αναπηρίες, τα ζώα στο δρόμο και στο αυτοκίνητο, τους πεζούς καθώς και τα παιδιά στο δρόμο. Στο πλαίσιο της εργασίας αυτής μου ζητήθηκε να βρω τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία σύμφωνα με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Άρθρα 1,2

Πεδίο εφαρμογής του κώδικα

Για την εφαρμογή του παρόντος κώδικα νοούνται ως: Όχημα οδικό: Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ). Δεν θεωρούνται ως οδικά οχήματα αυτά που κινούνται επί σιδηροτροχιών, για τα οποία όμως εφαρμόζονται κανόνες κυκλοφορίας του κώδικα.

Θεωρούνται ως πεζοί τα πρόσωπα που σπρώχνουν ή σύρουν καθίσματα ασθενών ή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ)

Άρθρο 4

Σήμανση οδών με πινακίδες

Οι ρυθμιστικές της κυκλοφορίας πινακίδες τοποθετούνται για να πληροφορούν αυτούς που χρησιμοποιούν τις οδούς για τις ειδικές υποχρεώσεις, περιορισμούς ή απαγορεύσεις, προς τις οποίες πρέπει αυτοί να συμμορφώνονται.



- P-71 Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με αναπηρίες (ΑμεΑ), ύστερα από ειδική άδεια.



- P-72 Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρίες (ΑμεΑ), ύστερα από ειδική άδεια και με αριθμό κυκλοφορίας

Οι πληροφοριακές πινακίδες τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών σχετικά με τις οδούς, για τη διευκόλυνση των χρηστών των οδών. Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:



- Π-60 Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ)
- Π-71 Εγκαταστάσεις υγιεινής για Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ)



Οι πρόσθετες πινακίδες τοποθετούνται σε συνδυασμό πάντοτε με άλλες (κύριες) πινακίδες σήμανσης για να δηλώνουν απόσταση, μήκος και λοιπά διευκρινιστικά στοιχεία ισχύος των κυρίων πινακίδων. Η σημασία των πινακίδων αυτών είναι:

- Πρ-4δ Επιτρέπεται μόνο για οχήματα Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) ύστερα από ειδική άδεια.
- Πρ-4ε Εξαιρούνται μόνο οχήματα Ατόμων με Αναπηρίες



(ΑμεΑ), ύστερα από ειδική άδεια. Ως αναπηρικά οχήματα νοούνται αυτά των Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ), τα οποία φέρουν στο άνω δεξιό μέρος του πίσω κρυστάλλου το ειδικό σήμ α, το οποίο χορηγείται από το Υπουργείο

Υγείας και Πρόνοιας.

Άρθρο 7α

Ειδική σήμανση, σηματοδότηση και διαμόρφωση των χώρων κυκλοφορίας για τα άτομα με αναπηρίες (ΑμεΑ)

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων ορίζεται κάθε θέμα σχετικά με την εγκατάσταση ειδικών μέσων σήμανσης και σηματοδότησης και τη δημιουργία ειδικής διαμόρφωσης των χώρων κυκλοφορίας για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ).

Τα ειδικά αυτά μέτρα περιλαμβάνουν ιδίως συσκευές εκπομπής ηχητικών σημάτων, δημιουργία ανάγλυφων σημείων επί των χώρων δημόσιας κυκλοφορίας και κάθε άλλο κατάλληλο μέσο, σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων.

Άρθρο 12

Γενικές διατάξεις

Οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή, να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή στα Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ) και γενικώς στα πρόσωπα που χρειάζονται βοήθεια και να μην προκαλούν γενικά με τη συμπεριφορά τους τρόμο, ανησυχία ή παρενόχληση στους λοιπούς χρήστες των οδών, στους παρόδιους ή στους κατοικούντες πλησίον αυτών.

Άρθρο 13

Οδηγοί

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, οι νομάρχες, κατά περίπτωση, ή οι από αυτούς εξουσιοδοτούμενες αρχές μπορούν να επιβάλλουν την επανεξέταση κατόχου άδειας ικανότητας οδηγού, αν ανακλύουν αμφιβολίες για την ικανότητά του προς οδήγηση ή την ιατρική επανεξέτασή του, αν ανακλύουν αμφιβολίες για τη σωματική ή πνευματική του κατάσταση.

Στις περιπτώσεις αυτές η άδεια ικανότητας οδήγησης του παραπεμπόμενου για επανεξέταση οδηγού αφαιρείται μετά την έκδοση της απόφασης για επανεξέταση και αποδίδεται μόνο αν αυτός κριθεί ικανός. Τα του τρόπου και της διαδικασίας επανεξέτασης των οδηγών, ως και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου αυτής, καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, προκειμένου δε για τα μοτοποδήλατα του Υπουργού Δημόσιας Τάξης.

Οι αιτούντες αναπηρική σύνταξη και κάτοχοι άδειας οδήγησης υποχρεούνται, εντός τριών μηνών από την υποβολή της αίτησής τους, να προσέλθουν στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης του τόπου κατοικίας τους, προκειμένου να εξεταστούν από την αρμόδια Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή αναφορικά με την πλήρωση των ελάχιστων προϋποθέσεων σωματικής και ψυχοδιανοητικής ικανότητας οδηγών. Οι ασφαλιστικοί φορείς υποχρεούνται να ενημερώνουν σχετικά τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων του τόπου κατοικίας των αιτούντων, με κάθε πρόσφορο τρόπο.

Οι αιτούντες αναπηρική σύνταξη που δεν κατέχουν άδεια οδήγησης υποχρεούνται να καταθέσουν, μεταξύ των άλλων δικαιολογητικών, όπως ισχύει, περί μη κατοχής άδειας οδήγησης, στον ασφαλιστικό φορέα. Οι ασφαλιστικοί φορείς υποχρεούνται να ενημερώνουν σχετικά τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων του τόπου κατοικίας των αιτούντων, με κάθε πρόσφορο τρόπο.

Όλοι οι μέχρι σήμερα δικαιούχοι αναπηρικής σύνταξης, καθώς και εκείνοι των οποίων η σχετική αίτηση εκκρεμεί και είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης, υποχρεούνται εντός δύο ετών από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, να προσέλθουν στην Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης του τόπου κατοικίας τους, προκειμένου να εξεταστούν από την αρμόδια Δευτεροβάθμια Ιατρική Επιτροπή αναφορικά με την πλήρωση των ελάχιστων προϋποθέσεων σωματικής και ψυχοδιανοητικής ικανότητας οδηγών. Οι ασφαλιστικοί φορείς υποχρεούνται να ενημερώνουν σχετικά όλους τους ασφαλισμένους τους, καθώς και τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων του τόπου κατοικίας των δικαιούχων, με κάθε πρόσφορο τρόπο.

Όλοι οι μέχρι σήμερα δικαιούχοι αναπηρικής σύνταξης, καθώς και εκείνοι των οποίων η σχετική αίτηση εκκρεμεί και δεν κατέχουν άδεια οδήγησης, υποχρεούνται να καταθέσουν σχετική υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 παράγραφος 1 του ν. 1599/1986, όπως ισχύει, στον ασφαλιστικό τους φορέα, εντός μηνός από την ημερομηνία της σχετικής ειδοποίησης από τον φορέα. Οι ασφαλιστικοί φορείς υποχρεούνται να ενημερώνουν σχετικά τις Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων του τόπου κατοικίας των δικαιούχων με κάθε πρόσφορο τρόπο.

Οι παραπάνω διατάξεις δεν επηρεάζουν το συνταξιοδοτικό δικαίωμα των ενδιαφερομένων. Οι ΔΙΕ συνέρχονται και αποφασίζουν άμεσα και κατά προτεραιότητα για τις παραπάνω περιπτώσεις, οι δε κατεχόμενες άδειες οδήγησης συνεχίζουν να ισχύουν, περιορίζονται, αφαιρούνται ή ανακαλούνται, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις περί ελαχίστων προϋποθέσεων σωματικής και ψυχοδιανοητικής ικανότητας οδηγών. Οι συνεδριάσεις των ΔΙΕ για την εξέταση των παραπάνω οδηγών δεν υπολογίζονται στον ανώτατο προβλεπόμενο αριθμό συνεδριάσεων ανά μήνα. Οι συνεδριάσεις για την ιατρική εξέταση αιτούντων ή δικαιούχων αναπηρικής σύνταξης δεν μπορούν να υπερβαίνουν τις τρεις ανά μήνα.

Σε περίπτωση μη τήρησης των παραπάνω υποχρεώσεων ή ψευδούς δήλωσης από τους ενδιαφερομένους, οι άδειες οδήγησης αφαιρούνται για τρεις μήνες και για την επαναχορήγησή τους μετά την παρέλευση του τριμήνου, απαιτείται η ιατρική εξέτασή τους από ΔΙΕ. Σε περίπτωση που οι ενδιαφερόμενοι παρουσιάζουν προβλήματα κινητικότητας ή ακρωτηριασμού άκρου - άκρων ή μικτού τύπου (ορθοπεδικά νευρολογικά) προβλήματα, η παραπάνω ιατρική εξέταση δύναται να γίνεται, αντί της ΔΙΕ, από εξειδικευμένο Κρατικό Ίδρυμα, όπως είναι το Εθνικό Ίδρυμα Αποκατάστασης Αναπήρων του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης ή από άλλο ισότιμο προς τη ΔΙΕ όργανο.

Άρθρο 34

Στάση και στάθμευση

Η στάση ή στάθμευση οχήματος απαγορεύεται:

- Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ).
- Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ).
- Σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ)

Αυτός που παραβαίνει τις παραπάνω διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα ευρώ, πλην των περιπτώσεων ιστ' και ιη' για την παράβαση των οποίων τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο εκατόν πενήντα ευρώ

Άρθρο 35

Κανόνες χρήσης φώτων εντοπισμού θέσης

Τα αμαξίδια βρεφών και Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) ως και άλλα μικρά οχήματα χωρίς μηχανή, τα οποία σύρονται ή προωθούνται από τους πεζούς, εκτός και αν κυκλοφορούν τη νύκτα εκτός κατοικημένης περιοχής, οπότε υποχρεούνται να φέρουν αντανακλαστικά στοιχεία χρώματος λευκού ή κίτρινου. Αυτός που παραβαίνει τη διάταξη του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο ογδόντα ευρώ.

Άρθρο 37

Ηχητικές και φωτεινές προειδοποιήσεις

Ο οδηγός σχολικού λεωφορείου ή οχήματος μεταφοράς Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) οφείλει να έχει αναμμένο το σύστημα φωτεινού συναγερμού, όσο χρόνο διαρκεί η επιβίβαση ή αποβίβαση. Αυτός που παραβαίνει τη διάταξη του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο είκοσι ευρώ.

Άρθρο 38

Κανόνες κυκλοφορίας πεζών

Οι πεζοί υποχρεούνται να χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια ή τα ειδικά γι' αυτούς ερείσματα. Κατ' εξαίρεση, μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα, αφού λάβουν τις αναγκαίες προφυλάξεις:

- Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ) τα οποία κινούνται σε αναπηρικά καθίσματα.
- Οι πεζοί που χρησιμοποιούν το οδόστρωμα υποχρεούνται να βαδίζουν αντίθετα με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας και όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο άκρο του οδοστρώματος, εκτός αν κατ' αυτόν τον τρόπο κινδυνεύουν ή δεν το επιτρέπουν ειδικές περιστάσεις.

- Κατ' εξαίρεση, πρόσωπα που ωθούν ή σύρουν χειράμαξες, ωθούν ποδήλατο, μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα, Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ), που κινούνται σε αναπηρικά καθίσματα ως και ομάδες πεζών, όταν σχηματίζουν πομπή ή οδηγούνται από ειδικά επιφορτισμένο πρόσωπο, υποχρεούνται να βαδίζουν πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος.

Άρθρο 39

Συμπεριφορά των οδηγών προς τους πεζούς

Να σταματούν πριν από τη διάβαση, όταν απαγορεύεται σε αυτούς με σήμα να προχωρήσουν ή όταν τυφλοί χρησιμοποιούν και επιδεικνύουν το λευκό μπαστούνι τους, για να δείξουν ότι πρόκειται να διασχίσουν την οδό ή όταν τα Άτομα με Αναπηρίες (ΑμεΑ) πρόκειται να διασχίσουν την οδό. Όταν επιτραπεί να προχωρήσουν, να μη διακόπτουν ή παρεμποδίζουν τη διέλευση των πεζών, τυφλών ή των Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ), οι οποίοι έχουν ήδη εισέλθει και προχωρούν στη διάβαση.

Άρθρο 41

Ειδικοί κανόνες για συνοδείες, πομπές και κίνηση αμαξιδίων Ατόμων με Αναπηρίες ή βρεφών

Για την κίνηση αμαξιδίων Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ), τα οποία προωθούνται από τους ίδιους ή τους συνοδούς τους και αμαξιδίων βρεφών, επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται τα πεζοδρόμια, οι πεζόδρομοι ή κατάλληλα ερείσματα. Αυτός που παραβαίνει τη διάταξη του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο σαράντα ευρώ.

Άρθρο 52

Μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας

Καθορίζονται, σε κατοικημένες περιοχές, πεζόδρομοι ή περιοχές μόνο για την κυκλοφορία πεζών ή Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Όπου από τις αποφάσεις αυτές επηρεάζονται οι υπηρεσίες οδικής μαζικής μεταφοράς. Στις μελέτες, βάσει των οποίων εκδίδονται οι σχετικές αποφάσεις, θα περιλαμβάνεται και ο κανονισμός λειτουργίας του πεζόδρομου

Άρθρο 102

Ειδικό σήμα αναγνώρισης οδήγησης ατόμων με αναπηρία

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών δύναται να επιβάλλεται η υποχρεωτική τοποθέτηση ειδικών σημάτων αναγνώρισης, σε οποιοδήποτε μηχανοκίνητο όχημα, αν αυτό οδηγείται από Άτομο με Αναπηρίες (ΑμεΑ) ή είναι ειδικά διασκευασμένο για τη μεταφορά του. Με απόφαση των ίδιων Υπουργών καθορίζονται τα χαρακτηριστικά του σήματος, ο τρόπος τοποθέτησής του, καθώς και κάθε άλλη λεπτομέρεια αναγκαία για την εφαρμογή της διάταξης αυτής. Η κοινωνία φροντίζει ώστε τα άτομα με ειδικές ανάγκες να αντιμετωπίζονται όπως όλοι οι πολίτες και να έχουν ίσες ευκαιρίες αλλά και δικαιώματα με όλους τους συμπολίτες τους.

ΠΗΓΕΣ:

- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

ΟΜΑΔΑ 3 (Τα στρουμφάκια)

- Βατσινά Ντίνα
- Βοσκάκη Φαίη
- Γεμιστός Στέλιος
- Κατσαρού Ειρήνη
- Πλαϊτής Νίκος

3. Τροχαία ατυχήματα

Τροχαία ατυχήματα: ένας όρος που για πολλά χρόνια απασχολεί νέους αλλά και μεγάλους ανθρώπους. Υπήρξαν και υπάρχουν άπειρες συζητήσεις, προλήψεις, συνεδριάσεις γι' αυτό και συνεχίζονται μέχρι και σήμερα. Η σημασία του τεράστια! Η συναισθηματική επίσης. Ένα απλό τηλεφώνημα χρειάζεται για να μάθεις ότι ένας δικός σου άνθρωπος έφυγε από τροχαίο και τότε όλα αλλάζουν.

Ήξερες ότι κάθε χρόνο 1,3 εκατ. Ζωές από όλο τον κόσμο χάνονται σε τροχαία ατυχήματα;

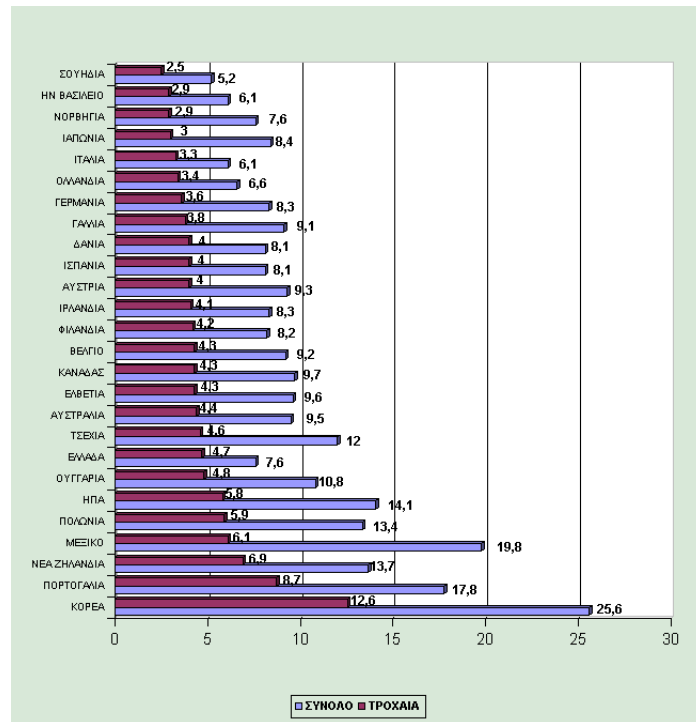
Γιατί λοιπόν να μην είσαι ενήμερος, να προφυλάσσεσαι και να αποφεύγεις τέτοιου είδους καταστάσεις; Η ομάδα μου λοιπόν αυτό το διάστημα έχει ασχοληθεί με τα τροχαία ατυχήματα. Ένας όρος ο οποίος έχει πάρα πολλά να εξηγήσεις, να πεις, να ασχοληθείς κι εμείς φροντίσαμε να καλύψουμε ένα μέρος του. Το δικό μου κομμάτι αφορά μερικές στατιστικές τροχαίων ατυχημάτων όσο αφορά την Ελλάδα, την Κρήτη και το Ηράκλειο Κρήτης.

3.1. Η Ελλάδα σε ποσοστό τροχαίων ατυχημάτων

Στην Ελλάδα κάθε χρόνο χάνονται 1500 ζωές από τροχαία ατυχήματα.

Στην παρακάτω εικόνα βλέπουμε την Ελλάδα να βρίσκεται σε μια αρκετά σημαντική θέση στον πίνακα αυτόν. Τη βλέπουμε να είναι πάνω από τη Τσεχία και κάτω από την Ουγγαρία με ένα σημαντικό ποσοστό.

Υπάρχουν διάφορες πηγές οι οποίες κατατάσσουν την Ελλάδα ανάμεσα σε διάφορες χώρες σε ποσοστό για τα τροχαία ατυχήματα. Συνέχεια τη βλέπουμε να έχει ένα από τα μεγαλύτερα ποσοστά. Το μόνο σίγουρο όμως είναι ότι κατέχει σχεδόν την πρώτη θέση παγκοσμίως. Μια δυσάρεστη πρωτιά για την Ελλάδα μας αφού τη βλέπουμε συχνά να έχει ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό στα τροχαία ατυχήματα.

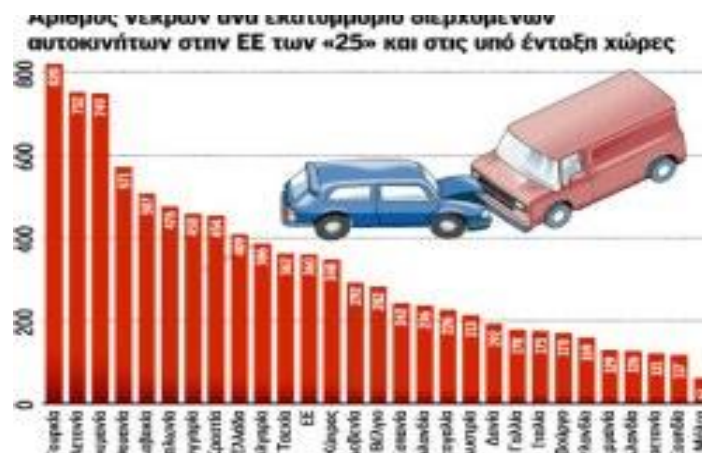


Μία άλλη πηγή λέει...

Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε η κοιμισιόν (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκτελεστικό όργανο, με αρμοδιότητα στη διαχείριση και εκτέλεση του προϋπολογισμού της Ένωσης) η Ελλάδα κατέχει όπως χαρακτηρίζει μια θλιβερή πρωτιά στον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων μαζί με τη Ρουμανία. Επίσης εμφανίζει 130 νεκρούς ανά εκατ. Κατοίκων!

Από τις 27 χώρες τις Ευρωπαϊκής Ένωσης η Ελλάδα έχει την πρώτη θέση ενώ με τη σειρά η ανατολική Μακεδονία, η Θράκη, η Δυτική Μακεδονία η Πελοπόννησος και τέλος η Στερεά Ελλάδα είναι από τις πιο «θανατηφόρες περιοχές της χώρας μας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στην εικόνα που ακολουθεί βλέπουμε την Ελλάδα να βρίσκεται ανάμεσα στην Αλβανία και την Ουγγαρία με επίσης μεγάλο ποσοστό.



Μερικά στοιχεία για τη χώρα μας:

- Από το 1965 έως και το 2008 είχαμε 150.000 νεκρούς και 1,5 εκατ. τραυματίες.
- Κάθε χρόνο, κατά μέσο όρο, έχουμε 3.650 νεκρούς, περισσότερους από 10.000 παραπληγικούς, 45.000 τραυματίες και περίπου 2.500 μικρά παιδιά να συνεχίζουν τη ζωή τους με μόνιμες αναπηρίες.
- Καθημερινά χάνουν τη ζωή τους κατά μέσο όρο 10 άνθρωποι, ενώ κάθε μήνα περισσότεροι από 3.600 άνθρωποι τραυματίζονται σε τροχαία.
- Το 82% των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνει μέσα στις πόλεις με μέσο όρο ταχύτητας τα 60 χλμ./ώρα.
- Ελλάδα και Ρουμανία είναι οι δυο χώρες με το υψηλότερο αριθμό θανάτων από τροχαία ανά εκατομμύριο κατοίκων. Συγκεκριμένα, 130 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους ανά εκατομμύριο στη χώρα μας, όταν ο μέσος ευρωπαϊκός όρος είναι 69 άνθρωποι.

ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟ

Σύμφωνα με την έρευνα του **ΕΣΥΠΡΟΤΑ** (2010-2011)

Δυσάρεστη η πρωτιά για το Ηράκλειο μας.

Το **52%** των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων του **2011** σημειώθηκαν στο νομό Ηρακλείου, το **29%** στο νομό Χανίων, το **13%** στο νομό Ρεθύμνης και το **6%** στο νομό Λασιθίου.

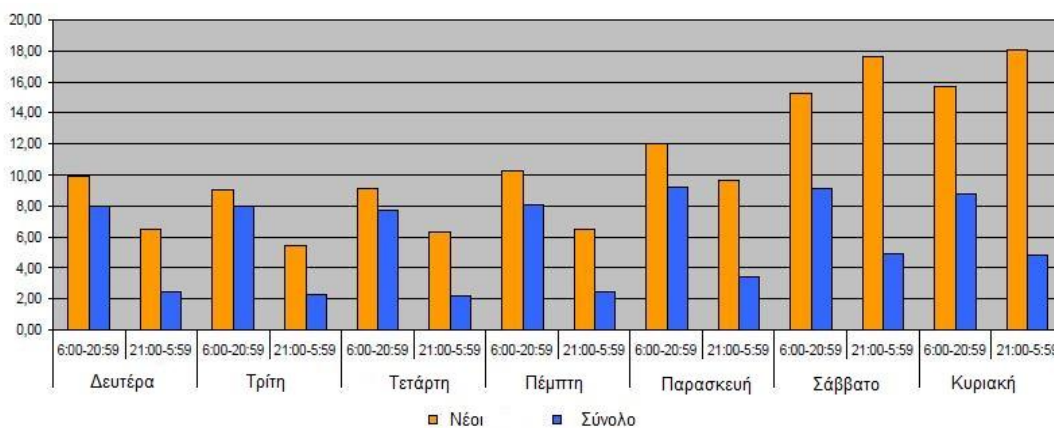
Τα άτομα ηλικίας έως 30 ετών σε ποσοστό **52%** κατέχουν την πρωτιά στα τροχαία ατυχήματα στην Κρήτη. Ακολουθούν σε ποσοστό **26%** τα άτομα ηλικίας 60 ετών και άνω και στη συνέχεια σε ποσοστό **22%** άτομα που η ηλικία τους ήταν από 30 μέχρι 60 ετών.

Στο εθνικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο σημειώθηκαν τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα με ποσοστό **40%** αντίστοιχα, ενώ εντός πόλεων καταγράφηκε το **20%** των τροχαίων του 2011.

Σε επίπεδο φύλου, οι άντρες, όπως αναμενόταν άλλωστε, και σε ποσοστό **84%** "κερδίζουν" τις γυναίκες στην θλιβερή μάχη της ασφάλτου.

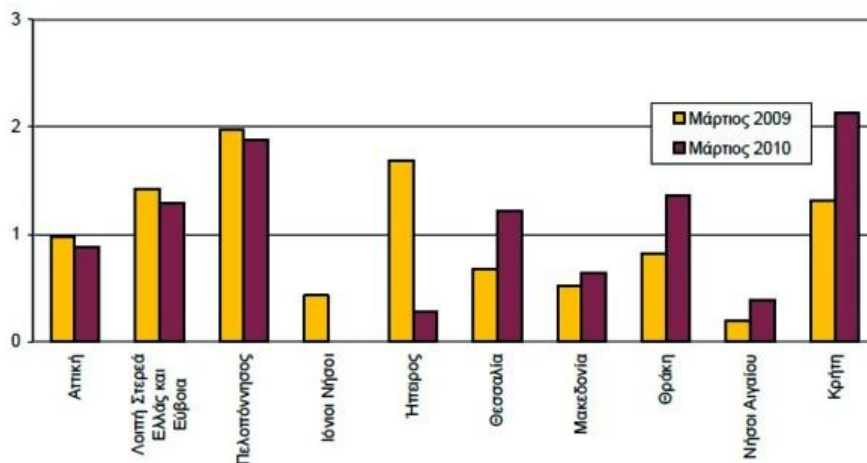
ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ ΜΕΡΕΣ-ΩΡΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (2011 ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ)

Σάββατο ήταν η ημέρα με τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα του **2011** με ποσοστό στο **26%** και ακολουθούν η Κυριακή με ποσοστό **20%**, η Δευτέρα με **14%**, η Παρασκευή με **11%**, η Πέμπτη και η Τρίτη από **10%** και η Τετάρτη με **9%**. Όσο αναφορά τις ώρες με τα περισσότερα τροχαία ατυχήματα με ποσοστό **52%** το 2:00πμ με 10:00πμ κρίνεται ως η πιο "επικίνδυνη ώρα" και ακολουθούν το 10:00πμ έως 8:00μμ με ποσοστό **26%** και το 8:00μμ-2:00πμ με ποσοστό **22%**.



Η ημέρα με τα περισσότερα ατυχήματα παρατηρούμε ότι είναι η Κυριακή με ποσοστό που αγγίζει το 18.Ακολουθούν το Σάββατο με 17,8 από τις ώρες 21:00-5:59.Έπειτα βλέπουμε ότι μεγάλο επίσης ποσοστό έχει η Παρασκευή αφού από τις 6:00-20:59 βρίσκεται στο 12.Ακολουθεί η Πέμπτη με 10,2,η Δευτέρα με 10 η Τρίτη με 8,6 και η Τετάρτη με τα λιγότερα 8,7.

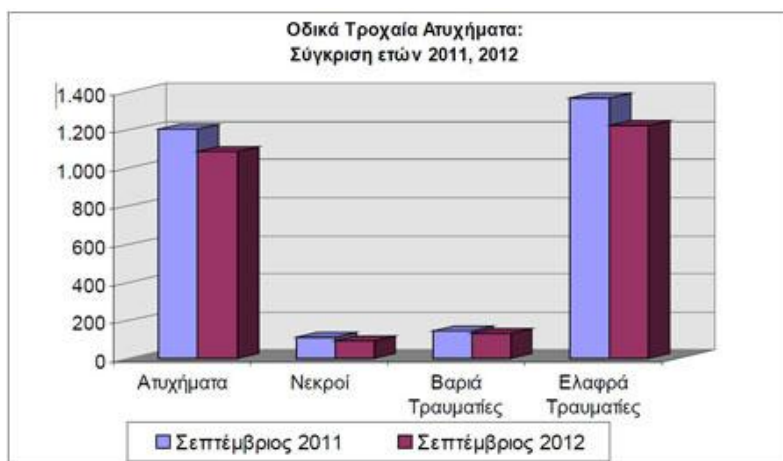
Μερικά ποσοστά για την Κρήτη σε σχέση με άλλους νομούς της Ελλάδας.



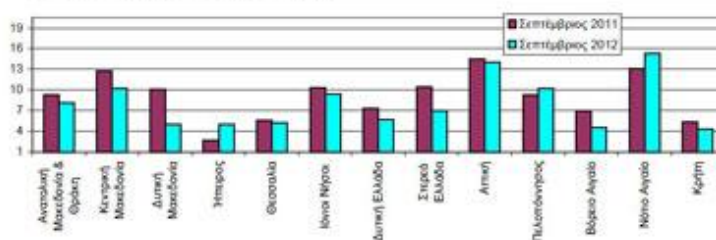
Δυστυχώς τα πράγματα είναι διαφορετικά στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Κατά το μήνα Μάρτιο του έτους 2010, τα οδικά τροχαία ατυχήματα, που συνέβησαν σε ολόκληρη τη Χώρα και προκάλεσαν το θάνατο ή τον τραυματισμό ατόμων, αυξήθηκαν κατά 8,5% σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2009, ανήλθαν δε σε 1.312 έναντι 1.209 τον Μάρτιο του 2009, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής.

Όμως σημαντικά μειωμένα είναι τα τροχαία ατυχήματα στην Κρήτη αφού σύμφωνα με τα στοιχεία που δόθηκαν στη δημοσιότητα η Ελληνική Στατιστική Αρχή, τον Σεπτέμβριο του 2012, σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2011, στο νησί καταγράφεται μείωση 23,3%, αφού πέρσι συνέβησαν 30 ατυχήματα, ενώ φέτος 23.

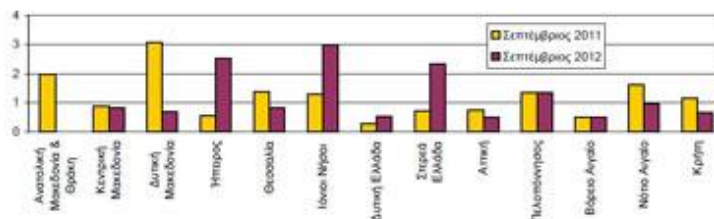
ΜΕΙΩΜΕΝΑ ΤΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΠΕΡΣΙΝΕΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΕΣ



Γράφημα 1: Ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους



Γράφημα 2: Νεκροί ανά 100.000 κατοίκους



Παρατηρούμε ότι τα ποσοστά έχουν μειωθεί αρκετά αφού υπάρχει αρκετή διαφορά στα διαγράμματα ανάμεσα στους αντίστοιχους μήνες. Πιο μεγάλη διαφορά όμως βλέπουμε στον τελευταίο πίνακα αφού τα ποσοστά φαίνεται να έχουν τεράστια κάθοδο σε σύγκριση με τα ποσοστά του 11. Ελπίζουμε να συνεχιστεί αυτή η κάθοδος και το ερχόμενο έτος αφού ξεκίνησε έτσι.

ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ





ΕΝΑ ΓΕΓΟΝΟΣ ΠΟΥ ΣΥΓΚΛΟΝΙΣΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Χαρακτηριστική η ημέρα της Τετάρτης 12/12/12 θα μείνει για πάντα χαραγμένη στις ψυχές πολλών ανθρώπων αφού έχασαν τη ζωή τους 2 άνθρωποι του ΕΚΑΒ.

Μια απλή καθημερινή ημέρα ήταν γι αυτούς τους ανθρώπους γυρνώντας από αποστολή του Ρεθύμνου. Τραγικό δυστύχημα σημειώθηκε περίπου στις 8:40 στην εθνική οδό Ηρακλείου-Ρεθύμνου, στο ύψος της Αγίας Πελαγίας. Σημειώθηκε περίπου ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ εξετράπη της πορείας του και ανετράπη, αφού προηγουμένως είχε συγκρουστεί με ΙΧ στο οποίο επέβαιναν δύο νεαρές γυναίκες, οι οποίες οδηγήθηκαν στο νοσοκομείο εκτός κινδύνου. Της σύγκρουσης ακολούθησαν τρεις εκρήξεις από φιάλες οξυγόνου που υπήρχαν μέσα στο ασθενοφόρο. Επί τόπου έσπευσε άλλο ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ, καθώς και δύο οχήματα της πυροσβεστικής. Έπεσαν στο κατήκον όπως χαρακτηρίστηκαν αυτοί οι 2 άνθρωποι Δημήτρης Βουρβαχάκης διευθυντής του ΕΚΑΒ και ο διασώστης εκπρόσωπος των εργαζόμενων Βαγγέλης Κελαράκης. Υπήρξε ένας διασώστης ο οδηγός του ασθενοφόρου ο Νίκος Μυρωδιάς που κατάφερε να απεγκλωβιστεί γρήγορα με τη βοήθεια διερχόμενος οδηγών, ενώ ο Δημήτρης, που βρισκόταν στη μέση και ο Βαγγέλης στη δεξιά πλευρά του αυτοκινήτου εγκλωβισμένοι ζητούσαν βοήθεια. Μία βοήθεια που όμως δεν μπόρεσε κανένας να τους προσφέρει, αφού μέσα σε δευτερόλεπτα έγινε η πρώτη έκρηξη και το όχημα τυλίχτηκε στις φλόγες για να ακολουθήσουν και άλλες δύο εκρήξεις... Οι φλόγες σβήστηκαν γρήγορα από τη δύναμη της Πυροσβεστικής που έσπευσε στο σημείο, ωστόσο ήταν ήδη πολύ αργά για τους δύο άνδρες. Οι 2 αυτοί άτυχοι άνθρωποι φώναζαν «βοήθεια λίγο πριν την έκρηξη»!





Πηγές:

- http://www.google.gr/imgres?hl=el&client=firefox-a&hs=5Ew&sa=X&tbo=d&rls=org.mozilla:el:official&channel=np&biw=978&bih=617&tbm=isch&tbnid=RdyVvpod3vOVjM:&imgrefurl=http://www.unicef.gr/reports/injury.php&docid=pwcSWbi-tkG6oM&imgurl=http://www.unicef.gr/reports/injury_img/injury04.gif&w=652&h=674&ei=sDBUNOtIITsgaCqYDIBg&zoom=1&iact=hc&vpx=716&vpy=184&dur=90&hovh=228&hovw=221&tx=155&ty=108&sig=107644474329170757719&page=2&tbnh=138&tbnw=142&start=12&ndsp=16&ved=1t:429%2cr:27%2cs:0%2ci:168
- <http://www.astynomia.gr/newsite.php?&lang=>
- http://troxokinisi.blogspot.gr/2008/12/blog-post_6626.html
- <http://www.kolivas.de/archives/34610>
- <http://www.cretalive.gr>
- <http://www.sansimera.gr/worldays/214#ixzz2HKJZoiFP>

Το υλικό των φωτογραφιών πάρθηκε από αποσπάσματα του Google.

Βασιανά Ντίνα

3.2. Αίτια τροχαίων ατυχημάτων σχετικά με τον άνθρωπο

Τα τροχαία ατυχήματα ως γνωστό αποτελούν μία από τις κυριότερες αιτίες θανάτου σε όλες τις ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες χώρες. Τα τροχαία έχουν άμεση σχέση με την ανθρώπινη συμπεριφορά απέναντι στην πρόληψη του κινδύνου. Η πρόληψη και η απαγόρευση δεν είναι αρκετά για την αποτροπή των τροχαίων. Το τροχαίο ατύχημα και ειδικότερα το οδικό τροχαίο ατύχημα αποτελεί ως γνωστόν ένα από τα φλέγοντα προβλήματα της Ελληνικής πραγματικότητας. Το γεγονός αυτό, λίγοι το έχουν συνειδητοποιήσει και από αυτούς οι περισσότεροι είτε διότι οι ίδιοι, είτε διότι κάποιο στενό συγγενικό ή φιλικό τους πρόσωπο έτυχε να εμπλακεί σε ατύχημα.

1. ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ

Η μεγαλύτερη αιτία των οδικών ατυχημάτων είναι η απόσπαση προσοχής, ο νούμερο ένα λόγος ατυχημάτων στην Ευρώπη και στην Αμερική. Αυτή οφείλεται συνήθως στην ομιλία στο κινητό τηλέφωνο, στην αποστολή γραπτών μηνυμάτων, όπως και στην κατανάλωση φαγητού ή καφέ κατά τη διάρκεια της οδήγησης.



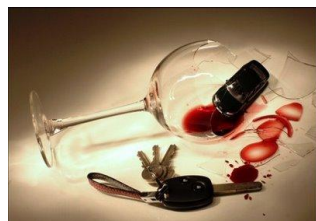
2. ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

Δεν είναι λίγες οι φορές που θα έχεις δει οδηγούς να κινούνται με υπερβολική ταχύτητα. Πολλοί αγνοούν το όριο ταχύτητας και το υπερβαίνουν κατά πολύ. Η ταχύτητα μπορεί να σκοτώσει είτε τον ίδιο τον οδηγό, είτε τους συνεπιβάτες του, είτε τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου. Όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα, τόσο μεγαλύτερη γίνεται η απόσταση ακινητοποίησης με αποτέλεσμα να είναι δυσκολότερο να αποφευχθεί ένα πιθανό ατύχημα.



3. ΑΛΚΟΟΛ

Όταν πίνεις, χάνεις τη μέγιστη ικανότητα επιδεξιότητας στην οδήγηση και οι αντιδράσεις σου γίνονται πολύ πιο αργές, με αποτέλεσμα να αυξάνουν οι πιθανότητες εμπλοκής σου σε ατύχημα. Ο χρόνος αντιδράσεώς σου αυξάνεται κατά πολύ με αποτέλεσμα να αυξάνεται και η απόσταση ακινητοποίησής σου. Οπότε, αν πεις δώσε το αυτοκίνητο να το οδηγήσει κάποιος που είναι νηφάλιος και έχει δίπλωμα οδήγησης.



4. ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΙΣ

Η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη ενδέχεται να προκαλέσει τροχαίο ατύχημα. Όταν περνάς ένα κόκκινο φανάρι, διατρέχεις τον κίνδυνο σοβαρού

ατυχήματος. Οι πινακίδες STOP δεν πρέπει ποτέ να αγνοούνται. Όταν όμως αυτό συμβαίνει, η εμπλοκή σε ατύχημα είναι πολύ πιθανή! Κάθε χρόνο χιλιάδες ατυχήματα συμβαίνουν γι' αυτό το λόγο.



5. ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ

Δεν είναι μόνο το αλκοόλ που επηρεάζει τον ανθρώπινο οργανισμό κατά την οδήγηση αλλά και τα ναρκωτικά, είτε νόμιμα (φάρμακα) είτε παράνομα. (ινδική κάνναβη, αμφεταμίνες, ecstasy, κοκαΐνη κ.α.) Όλα αυτά προκαλούν καταστολή του κεντρικού νευρικού συστήματος, με αποτέλεσμα την ελλιπή αντίδραση, την υπνηλία καθώς και την έλλειψη αυτοσυγκέντρωσης.

6. ΘΥΜΟΣ



Ο καθένας μπορεί να οργιστεί από κάποιον άλλο χρήστη της οδού και μάλιστα μερικοί οδηγοί επιτρέπουν στο θυμό τους να υπερβεί τα όριά τους. Σ' αυτή την περίπτωση βγαίνουν απερίσκεπτα για προσπέραση, επιταχύνουν δυνατά, μπαίνουν μπροστά του και φρενάρουν απότομα.

7. ΚΟΝΤΡΕΣ

Επηρεασμένοι πολλές φορές από τις κινηματογραφικές ταινίες, όπως το Fast & The Furious, πολλοί οδηγοί προσπαθούν να μιμηθούν τους κασκαντέρ της ταινίας προσπαθώντας να πραγματοποιήσουν τις ίδιες τακτικές. Προκαλούνται από τις κόντρες και σχεδιάζουν αντίστοιχες σε δημόσιους δρόμους. Οι κόντρες είναι μια παράνομη κουλτούρα που αν δημιουργηθεί ατύχημα ενδέχεται να είναι θανατηφόρο. Με κινητήρες v-tec, τούρμπο και φιάλες νίτρου τα αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα να κινούνται με πραγματικά γρήγορους ρυθμούς και πολλές φορές μη ελεγχόμενους.



Βλέπουμε λοιπόν ότι δεν είναι καθόλου δύσκολο να εμπλακούμε σε ένα τροχαίο ατύχημα. Η Ελλάδα είναι μια από τις χώρες με τα περισσότερα ατυχήματα ετησίως. Πρέπει λοιπόν να είμαστε πιο προσεκτικοί οδηγοί, αυτό θα οφελήσει και εμάς και τους συνανθρώπους μας!!! Μερικές ακόμη φωτογραφίες με βάση πραγματικά γεγονότα





ΠΗΓΕΣ:

- http://www.google.gr/search?hl=el&q=%CE%B1%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%91+%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%B9%CF%89%CE%BD+%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CF%89%CE%BD&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.&bpcl=40096503&biw=1024&bih=550&wrapid=tlif135755608648410&um=1&ie=UTF-8&tbm=isch&source=og&sa=N&tab=wi&ei=fanqUIrONo_HtAbGw4GwBA
- http://www.lsamaras.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=64:-25-&catid=18:2011-01-27-20-42-18&Itemid=61
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A4%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1_%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%AE%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1
- http://images.google.com/search?num=10&hl=el&site=&tbm=isch&source=hp&biw=1024&bih=550&q=%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1+%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD+%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CF%80%CE%B5%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CE%B1+2012&oq=%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1+%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD+%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CE%B1+%CF%80%CE%B5%CE%BB%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CE%B1+2012&gs_l=img.3...2547.15140.0.15343.30.16.0.14.14.0.281.2045.2-8.8.0...0.0...1ac.1.i0zYbY7rOfc#hl=el&tbo=d&tbm=isch&sa=1&q=%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1+%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD+%CE%BA%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%B7+12.12.12&oq=%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1+%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD+%CE%BA%CF%81%CE%B7%CF%84%CE%B7+12.12.12&gs_l=img.3...13531.22922.0.23109.20.5.0.0.0.0.625.1906.4-3j1.4.0...0.0...1c.1.7S3w_wEooCQ&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.&bvm=bv.1357316858,d.Yms&fp=6202fe24d314c896&biw=1024&bih=550

Βοσκάκη Φαίη

3.3. Αίτια-Συνέπειες-συμβουλές προς αποφυγήν τροχαίων ατυχημάτων

Υπεύθυνοι για τα ατυχήματα είναι τόσο οι οδηγοί όσο και οι πεζοί.

Αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς είναι η υπερβολική ταχύτητα, το αντικανονικό προσπέρασμα, η παραβίαση του σηματοδότη και κυρίως το ότι οδηγούν αφού πρώτα έχουν καταναλώσει μεγάλες ποσότητες αλκοόλ. Αξιοσημείωτο είναι να αναφέρουμε εδώ ότι με 40 γραμμάρια αιθυλικής αλκοόλης ένα άτομο βάρους 70 κιλών καθίσταται **ΑΝΙΚΑΝΟ** για οδήγηση.



Αίτια αναφερόμενα σε πεζούς είναι ότι δεν υπακούν είτε σε σήμα τροχονόμου είτε σε σήμα φωτεινού σηματοδότη, δε βαδίζουν στο πεζοδρόμιο ή στις διαβάσεις.

Συνοπτικά οι αιτίες πρόκλησης σοβαρών τροχαίων δυστυχημάτων είναι:

- **Οδήγηση σε κατάσταση μέθης** ...Οδήγηση υπό την επίρεια αλκοόλ.. Όταν πίνεις, χάνεις τη μέγιστη ικανότητα επιδεξιότητας στην οδήγηση και οι αντιδράσεις σου γίνονται πολύ πιο αργές, με αποτέλεσμα να αυξάνουν οι πιθανότητες εμπλοκής σου σε ατύχημα. Ο χρόνος αντιδράσεώς σου αυξάνεται κατά πολύ με αποτέλεσμα να αυξάνεται και η απόσταση ακινητοποίησής σου. Οπότε, αν πεις δώσε το αυτοκίνητο να το οδηγήσει κάποιος που είναι νηφάλιος και έχει δίπλωμα οδήγησης.
- **Υπερβολική ταχύτητα..** Δεν είναι λίγες οι φορές που θα έχεις δει οδηγούς να κινούνται με υπερβολική ταχύτητα. Πολλοί αγνοούν το όριο ταχύτητας και το υπερβαίνουν κατά πολύ. Η ταχύτητα μπορεί να σκοτώσει είτε τον ίδιο τον οδηγό, είτε τους συνεπιβάτες του, είτε τους υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου. Όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα, τόσο μεγαλύτερη γίνεται η απόσταση ακινητοποίησης με αποτέλεσμα να είναι δυσκολότερο να αποφευχθεί ένα πιθανό ατύχημα.
- **Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας..** Ο καθένας έχει αδυναμίες και περιορισμένη ικανότητα κρίσης. Όταν βρίσκεσαι πίσω από το τιμόνι, κάτι τέτοιο μπορεί να είναι θανάσιμο. Προσοχή στους μονόδρομους! Προσοχή στις κόκκινες πινακίδες με την άσπρη παύλα μέσα. Ποτέ μην κινηθείς αντίθετα από τη ροή κυκλοφορίας. Είναι θανάσιμο λάθος. Ούτε για λίγα μέτρα επειδή ο προορισμός είναι λίγο πιο κάτω, ούτε κατά λάθος. Είναι έγκλημα.
- **Παραβίαση του σήματος STOP** ..Παραβίαση πινακίδας διακοπής πορείας (**STOP**). Οι πινακίδες **STOP** δεν πρέπει ποτέ να αγνοούνται. Όταν της αυτό συμβαίνει, η εμπλοκή σε ατύχημα είναι πολύ πιθανή! Κάθε χρόνο χιλιάδες ατυχήματα συμβαίνουν γι' αυτό



το λόγο. Πρέπει πάντα να ελέγχεις αν υπάρχει πινακίδα STOP και να σταματάς για προσεκτικό έλεγχο της διασταύρωσης.

- **Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη...** Η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη ενδέχεται να προκαλέσει τροχαίο ατύχημα. Όταν περνάς ένα κόκκινο φανάρι, διατρέχεις τον κίνδυνο σοβαρού ατυχήματος. Για να αποφύγεις ένα πιθανό ατύχημα πρόβλεψε και έλεγξε τη διασταύρωση έστω κι αν περνάς με πράσινο!
- **Επικίνδυνοι ελιγμοί..** Ο Κ.Ο.Κ. μας εξηγεί ακριβώς πώς να κινούμαστε στους δρόμους. Οι σχολές οδηγών τηρώντας τον εξηγούν στους υποψήφιους οδηγούς πώς να οδηγούν. Στρίβοντας σε δρόμους όπου οι σημάσεις το απαγορεύουν, χωρίς φλας, παίρνοντας λανθασμένη τροχιά (ανοιχτές δεξιές, κλειστές αριστερές) με μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη ταχύτητα, η εμπλοκή σε ατύχημα είναι σχεδόν βέβαιη.
- **Χρήση εκτυφλωτικών φώτων**
- **Απόσπαση προσοχής του οδηγού**
- **Κούραση οδηγού**

Συμβουλές για όποιον αγαπάει την ζωή του....

Δεν οδηγούμε ποτέ, όταν έχουμε καταναλώσει μεγάλη ποσότητα οινοπνευματωδών ποτών, ούτε επιτρέπουμε στον οδηγό της παρέας μας να οδηγήσει, αν έχει καταναλώσει μεγάλη ποσότητα αλκοόλ. Στο 40% περίπου των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων οι υπαίτιοι οδηγοί είχαν κάνει χρήση αλκοόλ. Σεβόμαστε τα όρια ταχύτητας. Οι μεγάλες ταχύτητες σκοτώνουν. Οδηγούμε με ασφάλεια σημαίνει. Δεν περνάμε με κόκκινο, σταματάμε στο **STOP** και δίνουμε προτεραιότητα. Αποφεύγουμε τα αντικανονικά προσπεράσματα. Υπακούμε στα σήματα των τροχονόμων. Κρατάμε τις κανονικές αποστάσεις από τα προπορευόμενα οχήματα.

Όταν οδηγούμε πρέπει να είμαστε συγκεντρωμένοι. Επίσης, δεν οδηγούμε ποτέ όταν είμαστε κουρασμένοι ή νυσταγμένοι.

Φοράμε ζώνες ασφαλείας ακόμη και σε κοντινές αποστάσεις μέσα στην πόλη και βάζουμε τα παιδιά στα ειδικά καθίσματα ή στα πίσω καθίσματα με ζώνη ασφαλείας.

Δεν αλλάζουμε λωρίδες κυκλοφορίας απότομα και χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση.

Τέλος, πρέπει να μάθουμε να οδηγούμε υποχωρητικά. Ας μη βλέπομε το διπλανό οδηγό σαν ανταγωνιστή μας.

Τα αποτελέσματα εάν είμαστε απρόσεκτοι οδηγοί.....

Τροχαίο ατύχημα σημειώθηκε πρωινές ώρες, στο Δημοτικό Διαμέρισμα Αρκαλοχωρίου του Δήμου Μίνωα Πεδιάδος, όταν Ι.Χ.Φ. αυτοκίνητο οδηγούμενο από 49χρονο ημεδαπό, συγκρούστηκε πλαγιομετωπικά με αγροτικό μηχάνημα (τετράτροχο σκαπτικό μηχάνημα) οδηγούμενο από 87χρονο ημεδαπό, με αποτέλεσμα τον σοβαρό τραυματισμό του 87χρονου οδηγού. Ο 87χρονος νοσηλεύεται σε κρίσιμη κατάσταση....



Δύο τροχαία ατυχήματα σημειώθηκαν στην διάρκεια της νύχτας στην ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου, για τα οποία χρειάστηκε και η παρέμβαση της Πυροσβεστικής, καθώς τα εμπλεκόμενα οχήματα τυλίχθηκαν στις φλόγες...



Ένα άτομο, οδηγός ενός δικύκλου φέρεται να τραυματίστηκε στο τροχαίο ατύχημα που σημειώθηκε λίγο πριν τις 15.00, στη Μεσσαρά κοντά στο χωριό Μητρόπολη του Νομού Ηρακλείου...

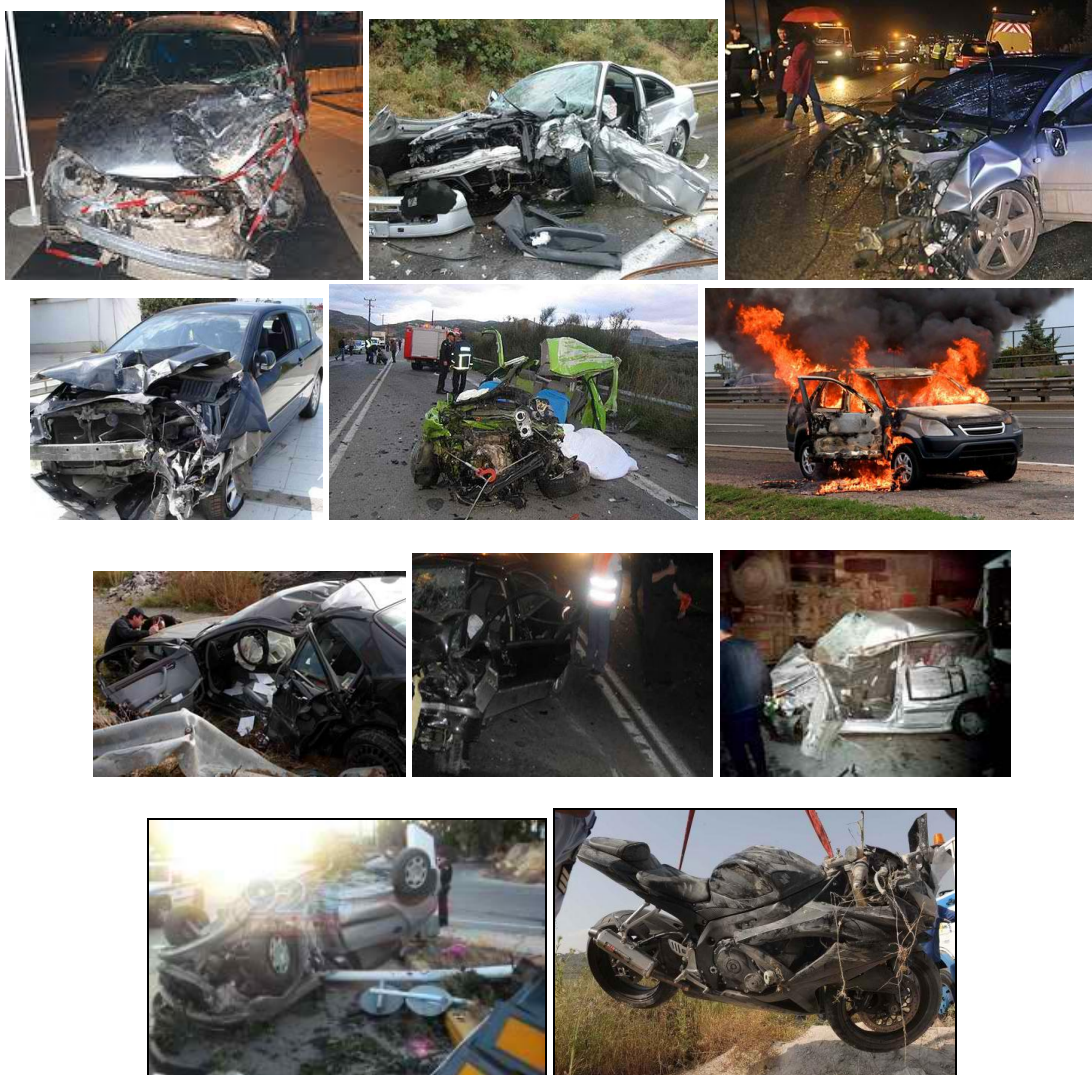
Από θαύμα σώθηκε ανήμερα του Δεκαπενταύγουστου ο οδηγός ενός αυτοκινήτου ο οποίος έπεσε σε γκρεμό βάθους 150 μέτρων. Το τροχαίο ατύχημα συνέβη στις 7 το πρωί και ενώ ο 25χρονος Έλληνας οδηγός κινητό στην οδό Ηρακλείου - Μοιρών. Άγνωστο πως, ο οδηγός έχασε τον έλεγχο του αυτοκινήτου με αποτέλεσμα να καταγκρεμιστεί στο βάθος μιας χαράδρας. Όμως, σχεδόν χωρίς την παραμικρή γρατζουνιά.



Μερικά πρωτοσέλιδα εφημερίδων:

...Ηράκλειο Κρήτης τροχαίο με τέσσερα ανήλικα.....Τροχαίο στο νομό Ρεθύμνου... Κρήτη "τραυματισμός οδηγού σε τροχαίο"..... Τροχαίο ατύχημα στη Δυρραχίου.... Τροχαίο στο Αρκαλοχώρι... Ηράκλειο: Τραυματίστηκαν σε τροχαίο ατύχημα, η μάνα με τα 4 παιδιά της!...Σοβαρό τροχαίο με δύο τραυματίες στο Ηράκλειο Κρήτης.... Θανατηφόρο εργατικό ατύχημα στο Ηράκλειο με πτώση από τα 6 μέτρα.... Ηράκλειο: Αιματηρή βόλτα ανηλίκων με μηχανή...





Πηγές:

- http://www.google.gr/imgres?start=192&hl=el&client=firefox-a&hs=StO&sa=X&tbo=d&rls=org.mozilla:el:official&channel=np&biw=978bih=617&tbm=isch&tbnid=VD47hY2XkqZxiM:&imgrefurl=http://greekreality.blogspot.com/2010_10_24_archive.html&docid=7M0-g-4K4GDdJM&imgurl=http://www.zougla.gr/Image.ashx%253Ffid%253D263294%2526w%253D400%2526h%253D300%2526q%253D80&w=400&h=300&ei=X4a4UOKCOI_Bswac24DAAQ&zoom=1&iact=rc&dur=506&sig=117191994763007799238&page=12&tbnh=117&tbnw=151&ndsp=19&ved=1t:429,r:2,s:200,i:10&tx=36&ty=49
- <http://www.newsbomb.gr/koinwnia/story/108888/sovaro-trohaio-me-dyo-traymaties-sto-irakleio-kritis#ixzz2DnHXdIKv>
- http://www.google.gr/imgres?start=301&hl=el&tbo=d&biw=1024&bih=674&tbm=isch&tbnid=7hbh4aymI7eB5M:&imgrefurl=http://thefabweb.com/12294/the-spirit-of-christmas-review-of-creative-christmas-advertising/&docid=cQZjY34LXgAzbM&imgurl=http://thefabweb.com/wp-content/uploads/2011/12/christmas-ads4.jpg&w=600&h=422&ei=woe4UK2CI4_Isgajk4GQDw&zoom=1&iact=hc&vpx=713&vpy=354&dur=46&hovh=188&hovw=268&tx=179&ty=179&sig=11585

- [9939030908411670&page=13&tbnh=149&tbnw=200&ndsp=23&ved=1t:429,r:18,s:300,i:58](http://www.google.gr/imgres?start=206&num=10&hl=el&client=firefox-a&tbo=d&rls=org.mozilla:el:official&channel=np&biw=978&bih=617&tbn=isch&tbnid=ZipSBdd_dmOUMM:&imgrefurl=http://amfiloxia-news.blogspot.com/2009/11/blog-post_18.html&docid=8KFcVj6JMXWiCM&imgurl=http://1.bp.blogspot.com/_xxFaKjI204A/SwPzoej6t4I/AAAAAAAAABSE/80AIH5EBNW/s1600/amwuxbbwfv4adb40a95ca3b.jpg&w=450&h=338&ei=Alm4UOyYGsjYsgajrICYCg&zoom=1&iact=hc&vpx=12&vpy=116&dur=1240&hovh=156&hovw=216&tx=80&ty=95&sig=117191994763007799238&page=14&tbnh=152&tbnw=212&ndsp=16&ved=1t:429,r:14,s:200,i:46)
- http://www.google.gr/imgres?start=206&num=10&hl=el&client=firefox-a&tbo=d&rls=org.mozilla:el:official&channel=np&biw=978&bih=617&tbn=isch&tbnid=ZipSBdd_dmOUMM:&imgrefurl=http://amfiloxia-news.blogspot.com/2009/11/blog-post_18.html&docid=8KFcVj6JMXWiCM&imgurl=http://1.bp.blogspot.com/_xxFaKjI204A/SwPzoej6t4I/AAAAAAAAABSE/80AIH5EBNW/s1600/amwuxbbwfv4adb40a95ca3b.jpg&w=450&h=338&ei=Alm4UOyYGsjYsgajrICYCg&zoom=1&iact=hc&vpx=12&vpy=116&dur=1240&hovh=156&hovw=216&tx=80&ty=95&sig=117191994763007799238&page=14&tbnh=152&tbnw=212&ndsp=16&ved=1t:429,r:14,s:200,i:46
 - http://www.google.gr/imgres?start=44&num=10&hl=el&client=firefox-a&tbo=d&rls=org.mozilla:el:official&channel=np&biw=978&bih=617&tbn=isch&tbnid=hgQzTC_Ybhn1iM:&imgrefurl=http://www.e-maistros.gr/main/2012/04/06/%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25AF%25CF%2589%25CF%2583%25CE%25B7-%25CF%2584%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2587%25CE%25B1%25CE%25AF%25CF%2589%25CE%25BD-%25CE%25B1%25CF%2584%25CF%2585%25CF%2587%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25AC%25CF%2584%25CF%2589%25CE%25BD-%25CE%25BA%25CE%25B1%25CE%25B9-%25CF%2580%25CE%25B1%25CF%2581%25CE%25B1%25CE%25B2/&docid=fUWgRi5cVGCmPM&imgurl=http://www.e-maistros.gr/main/wp-content/uploads/2012/04/%2525CE%2525A4%2525CF%252581%2525CE%2525BF%2525CF%252587%2525CE%2525B1%2525CE%2525AF%2525CE%2525B1%2525CF%252584%2525CF%25258D%2525CF%252587%2525CE%2525B7%2525CE%2525BC%2525CE%2525B1-1.jpg&w=320&h=240&ei=QYi4UKy7Oumt4AS7zYGoCQ&zoom=1&iact=hc&vpx=208&vpy=311&dur=1566&hovh=192&hovw=256&tx=136&ty=92&sig=117191994763007799238&sqi=2&page=4&tbnh=146&tbnw=210&ndsp=17&ved=1t:429,r:50,s:0,i:94
 - <http://www.google.gr/imgres?num=10&hl=el&tbo=d&biw=1366&bih=632&tbn=isch&tbnid=R7hIwvS5F97tHM:&imgrefurl=http://www.zago.gr/more/troxaiia.htm&docid=2vVWkIcWZJdu5M&imgurl=http://www.zago.gr/more/images/776.jpg&w=400&h=265&ei=JZ36UMXIMYuRhQefjoD4Cw&zoom=1&iact=hc&vpx=872&vpy=4&dur=3865&hovh=183&hovw=276&tx=138&ty=66&sig=111115634752735214375&page=1&tbnh=146&tbnw=219&start=0&ndsp=18&ved=1t:429,r:10,s:0,i:123>
 - http://www.google.gr/imgres?q=%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1+%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1&num=10&hl=el&sa=G&tbo=d&biw=1366&bih=630&tbn=isch&tbnid=LO2LdiLpLs-qvM:&imgrefurl=http://www.zago.gr/more/troxaiia.htm&docid=2vVWkIcWZJdu5M&imgurl=http://www.zago.gr/more/images/burning_car_500_2.jpg&w=500&h=315&ei=oKL6UKG6FIO30QWLyocQDQ&zoom=1
 - http://www.google.gr/imgres?q=%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1+%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1&num=10&hl=el&sa=G&tbo=d&biw=1366&bih=630&tbn=isch&tbnid=PoS7Ivk7_2mC9M:&imgrefurl=http://tro-ma-ktiko.blogspot.com/2013/01/blog-post_7320.html&docid=bBHUZJ9eBm4g7M&imgurl=http://1.bp.blogspot.com/-

[lrOSqLAJavI/UOgMV5JxkMI/AAAAAAAHOyI/Cz30OM8YdUc/s1600/tromaktiko.jpg&w=450&h=290&ei=oKL6UKG6FIO30QWLyoCQDQ&zoom=1](http://www.google.com/imgres?imgrefurl=http://www.vatolakkotis.blogspot.com/2012/11/1990.html&docid=7PvK2iOKQvRGXM&imgurl=http://4.bp.blogspot.com/-E1CirR159Kk/ULcRJikLrI/AAAAAAAAAgdw/yLowfFzRJKQ/s1600/252525CF%25252584%252525CF%25252581%252525CE%252525BF%252525CF%25252587%252525CE%252525B1%252525CE%252525B9%252525CE%252525BF2.jpg&w=480&h=318&ei=AqT6UJeoA7GN0wXruoHIDA&zoom=1&iact=hc&vpx=4&vpy=264&dur=138&hovh=183&hovw=276&tx=135&ty=73&sig=111976073096059567633&page=2&tbnh=140&tbnw=222&start=18&ndsp=24&ved=1t:429,r:30,s:0,i:175)

- <http://www.google.com/imgres?q=%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1+%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1&num=10&hl=el&sa=X&tbo=d&biw=1366&bih=630&tbnh=140&tbnw=222&start=18&ndsp=24&ved=1t:429,r:30,s:0,i:175>
- <http://www.google.com/imgres?num=10&hl=el&tbo=d&biw=1366&bih=632&tbnh=146&tbnw=225&start=0&ndsp=18&ved=1t:429,r:9,s:0,i:120>
- <http://www.google.com/imgres?num=10&hl=el&tbo=d&biw=1366&bih=632&tbnh=146&tbnw=219&start=0&ndsp=18&ved=1t:429,r:10,s:0,i:123>
- <http://www.google.com/imgres?q=%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1+%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1&num=10&hl=el&sa=X&tbo=d&biw=1366&bih=630&tbnh=138&tbnw=209&start=0&ndsp=18&ved=1t:429,r:4,s:0,i:91>
- <http://www.google.com/imgres?q=%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1+%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1&start=94&num=10&hl=el&sa=X&tbo=d&biw=1366&bih=630&tbnh=138&tbnw=171&ndsp=27&ved=1t:429,r:4,s:100,i:16>
- <http://www.google.com/imgres?q=%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1+%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1&start=94&num=10&hl=el&sa=X&tbo=d&biw=1366&bih=630&tbnh=138&tbnw=171&ndsp=27&ved=1t:429,r:4,s:100,i:16>

[2012/05/trochea-atichimata-stin-patra/&docid=uANLYoyidHsKuM&imgurl=http://www.moriasnews.gr/wp-content/uploads/2012/05/trochaio.jpg&w=480&h=318&ei=aqX6UMS_MI3M0AXy9ICIDQ&zoom=1&iact=hc&vpx=353&vpy=223&dur=68&hovh=183&hovw=276&tx=116&ty=115&sig=111976073096059567633&page=5&tbnh=138&tbnw=192&nds p=27&ved=1t:429,r:2,s:100,i:10](http://www.moriasnews.gr/wp-content/uploads/2012/05/trochaio.jpg&w=480&h=318&ei=aqX6UMS_MI3M0AXy9ICIDQ&zoom=1&iact=hc&vpx=353&vpy=223&dur=68&hovh=183&hovw=276&tx=116&ty=115&sig=111976073096059567633&page=5&tbnh=138&tbnw=192&nds p=27&ved=1t:429,r:2,s:100,i:10)

- http://www.google.gr/imgres?q=%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1+%CE%B1%CF%84%CF%85%CF%87%CE%B7%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1&start=121&num=10&hl=el&sa=X&tbo=d&biw=1366&bih=630&tbm=isch&tbnid=hgQzTC_Ybhn1iM:&imgrefurl=http://www.e-maistros.gr/main/2012/04/06/%25CE%25BC%25CE%25B5%25CE%25AF%25CF%2589%25CF%2583%25CE%25B7-%25CF%2584%25CF%2581%25CE%25BF%25CF%2587%25CE%25B1%25CE%25AF%25CF%2589%25CE%25BD-%25CE%25B1%25CF%2584%25CF%2585%25CF%2587%25CE%25B7%25CE%25BC%25CE%25AC%25CF%2584%25CF%2589%25CE%25BD-%25CE%25BA%25CE%25B1%25CE%25B9-%25CF%2580%25CE%25B1%25CF%2581%25CE%25B1%25CE%25B2/&docid=fUWgRi5cVGCmPM&imgurl=http://www.e-maistros.gr/main/wp-content/uploads/2012/04/%25CE%2525A4%2525CF%252581%2525CE%2525BF%2525CF%252587%2525CE%2525B1%2525CE%2525AF%2525CE%2525BF-%2525CE%2525B1%2525CF%252584%2525CF%25258D%2525CF%252587%2525CE%2525B7%2525CE%2525BC%2525CE%2525B1-1.jpg&w=320&h=240&ei=aqX6UMS_MI3M0AXy9ICIDQ&zoom=1&iact=hc&vpx=4&vpy=229&dur=414&hovh=192&hovw=256&tx=55&ty=141&sig=111976073096059567633&page=6&tbnh=141&tbnw=182&ndsp=28&ved=1t:429,r:21,s:100,i:67
- http://library.tee.gr/digital/m2229/m2229_koursoubas.pdf
- <http://gym-petrous.dra.sch.gr/drastiriotites/ay/entipo.htm>

Κατσαρού Ειρήνη

3.4. Θέση της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Σύμφωνα με στοιχεία από τη βάση δεδομένων Τροχαίων Ατυχημάτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 40.000 ζώες χάνονται κάθε χρόνο στην ΕΕ, και επιπλέον τραυματίζονται ακόμη 1,7 εκατομμύρια άτομα.

Οι αριθμοί ποικίλλουν σε μεγάλο βαθμό μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ. Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν την κύρια αιτία θανάτου για την ηλικιακή ομάδα κάτω των 50 ετών.

Τα άμεσο και έμμεσο κόστος στην ΕΕ των 27 χωρών είναι περίπου 200 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, που αντιπροσωπεύει το 2% του ΑΕΠ της ΕΕ. Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν σε όλο τον κόσμο σοβαρότατα προβλήματα δημόσιας υγείας. Στην Ελλάδα οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα είναι σχεδόν δύο φορές πιο συχνόι απ' ότι παγκοσμίως. Έχουμε 2.000 θανάτους, 4.000 βαριά και 30.000 ελαφρά τραυματισμένους κατά μέσο όρο το χρόνο. Από τους νεκρούς και τους τραυματίες το 1/3 είναι παιδιά. Το τραγικό αυτό γεγονός γίνεται ακόμα χειρότερο αν υπολογίσει

κανένας ότι πέρα από τους θανάτους πολλοί από τους τραυματίες μένουν ανάπηροι, και μάλιστα σε μικρή ηλικία. Παρά την σημαντική βελτίωση που έχει καταγραφεί την τελευταία δεκαετία στον τομέα των τροχαίων ατυχημάτων, η Ελλάδα κατέχει το θλιβερό προνόμιο να είναι στην κορυφή μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τους περισσότερους νεκρούς από τροχαία. Σύμφωνα με τα στοιχεία, το 2000 η Ελλάδα ήταν στη δεύτερη θέση με 180 νεκρούς ανά ένα εκατομμύριο κατοίκων, το 2005 πέρασε στην τρίτη θέση με 150 νεκρούς, ενώ με τα στοιχεία του 2010 βρέθηκε, δυστυχώς, στην **πρώτη** θέση με 110 νεκρούς, ανά εκατομμύριο κατοίκων. Το σύνολο των θανάτων από τροχαία ατυχήματα θα αυξηθεί κατά 66% τα επόμενα είκοσι χρόνια, παρουσιάζοντας τη μεγαλύτερη άνοδο στις αναπτυσσόμενες χώρες, γεγονός που θα επιβαρύνει σημαντικά το οικονομικό και το κοινωνικό κόστος, προειδοποιούν οι επιστήμονες.

Την άμεση αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων, που αποτελούν την 11η αιτία θανάτου στον κόσμο με 1,2 εκατομμύρια νεκρούς το 2002, ζητούν οι επιστήμονες τονίζοντας πως τα ατυχήματα αυτά είναι πιθανόν να γίνουν η 3η αιτία θανάτου μέχρι το 2020, ειδικά στις φτωχές ή λιγότερο πλούσιες χώρες.

Ο αριθμός των νεκρών από τα τροχαία ατυχήματα μειώνεται σημαντικά στις πλούσιες χώρες, αλλά για την πλειοψηφία του πληθυσμού της Γης το οικονομικό και κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων αυξάνεται σημαντικά. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Παγκόσμιας Τράπεζας από τους 1,2 εκατομμύρια νεκρούς το 2002, οι περισσότεροι δεν βρίσκονταν μέσα σε αυτοκίνητα, επισημαίνουν οι ερευνητές. Τα τροχαία δυστυχήματα έχουν προκαλέσει τον τραυματισμό 50 εκατομμυρίων ανθρώπων σε όλον τον κόσμο το 2002 και στοίχισαν συνολικά 518 δισεκατομμύρια δολάρια, σύμφωνα με έκθεση της ΠΟΥ του 2004 που οδήγησε τον ΟΗΕ στη υιοθέτηση νέας απόφασης για την οδική ασφάλεια.

Ευρωπαϊκή άδεια οδήγησης

Η **ευρωπαϊκή άδεια οδήγησης** είναι μια άδεια οδήγησης η οποία θα αντικαταστήσει όλες τις άδειες που υπάρχουν σε κυκλοφορία στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η ενιαία ευρωπαϊκή άδεια θα έχει τη μορφή πλαστικής πιστωτικής κάρτας. Στην κάρτα, για όσα κράτη-μέλη θέλουν, θα μπορεί να ενσωματωθεί και ένα μικροτσίπ με τα στοιχεία του οδηγού. Οι νέες άδειες θα μπορούν να χρησιμοποιηθούν επίσης σε πολλές περιπτώσεις και ως ταυτότητες. Τον Μάρτιο του 2006 το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ενέκρινε τα σχέδια για την δημιουργία κοινής άδειας οδήγησης για να αντικαταστήσει τα 110 διαφορετικά μοντέλα αδειών που υπάρχουν σήμερα στην ΕΕ. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε την τελική έγκριση τον Δεκέμβριο του 2006 για το πανευρωπαϊκό δίπλωμα οδήγησης.

Η άδεια έχει μορφή πιστωτικής κάρτας, είναι πλαστικοποιημένη και είναι πολύ δύσκολο να την πλαστογραφήσει κάποιος. Αυτή η άδεια θα πρέπει να ανανεώνεται κάθε 10 με 15 χρόνια. Τα κράτη μέλη έχουν το δικαίωμα να προσθέσουν ένα μικροτσίπ το οποίο θα περιέχει τα στοιχεία του οδηγού. Αυτό είναι εξαιρετικά χρήσιμο καθώς η αστυνομία κάθε κράτους θα μπορεί να δει τα

στοιχεία στην δική της γλώσσα, λύνοντας έτσι και το πρόβλημα των διαφορετικών αλφαβήτων (Λατινικό αλφάβητο, Ελληνικό αλφάβητο και Κυριλλικό αλφάβητο) που χρησιμοποιούνται στην ΕΕ. Επίσης το κάθε μέρος της άδειας είναι αριθμημένο βοηθώντας την αστυνομία να καταλαβαίνει το κάθε στοιχείο χωρίς ηλεκτρονική πρόσβαση.

Η ευρωπαϊκή άδεια οδήγησης είναι ήδη σε κυκλοφορία και τα διπλώματα παλαιού τύπου θα αντικατασταθούν μέχρι το 2033. Για μερικές κατηγορίες όπως η C και η D θα χορηγούνται άδειες μόνο για 5 χρόνια, ενώ όταν λήξουν οι άδειες θα χρειάζεται ιατρικός έλεγχος για να ανανεωθούν για άλλα 5 χρόνια. Στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες ένα άτομο πρέπει να είναι μεταξύ 17 και 18 χρονών για να του χορηγηθεί άδεια οδήγησης.



Κατηγορίες που ισχύουν σε όλες τις Ευρωπαϊκές χώρες

Τύπος	περιγραφή	ηλικία απόκτησης	προϋποθέτει
AM (M)	Δίκυκλα ή τρίκυκλα οχήματα με ανώτατη κατασκευαστική προδιαγραφή ταχύτητας μέχρι 45 χιλιόμετρα ανά ώρα.	16 χρονών (15 χρονών στην <u>Φινλανδία</u> , 14 χρονών στην <u>Ισπανία</u> και την <u>Ιταλία</u>)	
A1	Μοτοσυκλέτες με κυλινδρική χωρητικότητα που δεν υπερβαίνει τα 125 κυβικά εκατοστά, με ισχύ που δεν υπερβαίνει τα 11kW και με ισχύ/βάρος που δεν υπερβαίνει τα 0,1 kW/kg και τα τρίκυκλα με ισχύ που δεν υπερβαίνει τα 15 kW.	16 χρονών	—
A3	Μοτοσυκλέτες με ισχύ που δεν υπερβαίνει τα 50kW.	16 χρονών	—

A	Μοτοσυκλέτες και τρίκυκλα με ισχύ που υπερβαίνει τα 15 kW.	Η ελάχιστη ηλικία για την κατηγορία A είναι 20 χρονών (19 στο <u>Ηνωμένο Βασίλειο</u>). Ωστόσο, η χορήγηση άδειας μοτοσυκλέτας για αυτή την κατηγορία πρέπει να περιλαμβάνει εμπειρία δύο χρόνων σε μοτοσυκλέτες μικρότερες της κατηγορίας A2. Η ελάχιστη ηλικία για τρίκυκλα που υπερβαίνουν τα 15 kW είναι 21 χρονών.	A2
B	Αυτοκίνητα με μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τα 3500 <u>κιλά</u> και σχεδιασμό και κατασκευή για την μεταφορά το πολύ 8 επιβατών μαζί με τον οδηγό. Τα αυτοκίνητα σε αυτή την κατηγορία μπορούν να συνδυαστούν με ρυμουλκούμενο με μάζα που δεν υπερβαίνει τα 750 κιλά.	18 χρονών (17 χρονών στο <u>Ηνωμένο Βασίλειο</u> , στην <u>Γερμανία</u> και την <u>Ιρλανδία</u>).	—
BE	Συνδυασμός οχημάτων που περιλαμβάνει ρυμουλκούμενο της κατηγορίας B και ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο που η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα δεν υπερβαίνει τα 3500 κιλά.	18 χρονών (17 χρονών στο <u>Ηνωμένο Βασίλειο</u> , στην <u>Γερμανία</u> και την <u>Ιρλανδία</u>).	B
C	Οχήματα μεγαλύτερα των 3,5 <u>τόνων</u> και με λιγότερες από 8+ 1 θέσεις, με ρυμουλκούμενο μέγιστης μάζας 750 κιλών.	21 χρονών	B
C1	Ελαφρύ φορτηγό με μάζα που δεν ξεπερνά τους 7,5 τόνους και με ρυμουλκούμενο μέγιστης μάζας 750 κιλών.	18 χρονών	B
CE	Συνδυασμός οχημάτων όπου το όχημα ελκυστήρας είναι στην κατηγορία C και το ρυμουλκούμενο ή ημιρυμουλκούμενο έχει μέγιστη επιτρεπτή μάζα άνω των 750 κιλών.	21 χρονών	C
C1E	Άλλα ρυμουλκούμενα που είναι βαρύτερα των 750 κιλών.	18 χρονών	C1
D	Οχήματα με περισσότερες	21 χρονών	B

	από 8 + 2 θέσεις (λεωφορεία).		
D1	Ελαφριά λεωφορεία με μέγιστη χωρητικότητα 16 + 1 θέσεων	21 χρονών	B
DE	Συνδυασμός οχημάτων όπου ο ελκυστήρας ανήκει στην κατηγορία D και το ρυμουλκούμενο έχει μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 κιλών.	21 χρονών	D
D1E	Συνδυασμός οχημάτων όπου ο ελκυστήρας ανήκει στην κατηγορία D1 και το ρυμουλκούμενο έχει μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα άνω των 750 κιλών.	21 χρονών	D1

Οι υπεύθυνοι σχεδιασμού της Ε.Ε. για τα νέα διπλώματα, θεωρούν (σωστά) πως όταν ο αναβάτης ανεβαίνει σταδιακά την κλίμακα των κυβικών και της ιπποδύναμης, η εκμάθηση είναι πιο ασφαλής, και τα ατυχήματα λιγότερα.

Για ποιον χτυπάει η καμπάνα;

Τα νέα διπλώματα (AM, A1, A2, A) θα ισχύουν για όσους περάσουν τις εξετάσεις μετά από την 19η Ιανουαρίου του 2013. Δηλαδή αυτό σημαίνει πως όσοι έχουν ήδη βγάλει δίπλωμα μεγάλης μοτοσικλέτας δεν θα έχουν τίποτα να ανησυχούν.

Με δίπλωμα B (αυτοκινήτου) τα μεγάλα ATV

Τα μικρά ATV (ελαφρά τετράκυκλα με τελική έως 45χλμ/ώρα και βάρος μικρότερο των 350kg) θα οδηγούνται με δίπλωμα AM ή A (μοτοσικλέτας). Αντίθετα, τα μεγάλα ATV θα συνεχίσουν να απαιτούν δίπλωμα B, αυτοκινήτου.

Νέες κατηγορίες διπλωμάτων

Μοτοποδήλατα

Μιλάμε για παπιά, scooter, δίκυκλα, τρίκυκλα, ή ακόμα και μικρά ATV, με μέγιστο κυβισμό τα 50κ.εκ., και μέγιστη τελική ταχύτητα τα 50χλμ./ώρα. Αν έχετε ήδη δίπλωμα μοτοποδηλάτου, δεν το χάνετε, απλώς αλλάζουν τα ονόματα των κατηγοριών.

Κατηγορία P

Όπως το δίπλωμα AM, με περιορισμό τελικής ταχύτητας τα 50χλμ./ώρα. Κατηγορία που ισχύει στην υπόλοιπη Ε.Ε..

Κατηγορία Q

Όπως το δίπλωμα AM, με περιορισμό τελικής ταχύτητας τα 25χλμ./ώρα. Κατηγορία που ισχύει στην υπόλοιπη Ε.Ε.

Νέοι αναβάτες μοτοποδηλάτων μετά τις 19/1/2013

Ο υποψήφιος θα πρέπει να περάσει πρακτική εκπαίδευση σε σχολή οδηγών, θεωρητικό τεστ, και πρακτικό τεστ οδήγησης.

Κατηγορία A1

Μικρά δίκυκλα/τρίκυκλα/τετράκυκλα –125κ.εκ. με ισχύ έως 11kW. Ελάχιστη ηλικία αναβάτη, τα 18 έτη. Τα 18 έτη είναι ελληνική επιλογή, αφού σε όλη την υπόλοιπη Ε.Ε. η ελάχιστη ηλικία είναι τα 17.

Κατηγορία A2

Μεσαία δίκυκλα ανεξαρτήτως κυβικών με ισχύ έως 35kW και με μέγιστο λόγο ισχύος προς βάρος μικρότερο από 0,2 kW (0,268Hp)/kg, που δεν προέρχονται από διασκευή άλλης μοτοσυκλέτας, ισχύος μεγαλύτερης του διπλάσιου της ισχύος της διασκευασθείσας μοτοσυκλέτας» και τρίκυκλα/τετράκυκλα έως 15kW. Ελάχιστη ηλικία αναβάτη, τα 20 έτη. Στην υπόλοιπη Ε.Ε. χρειάζεται να είσαι μόλις 19 ετών για να πάρει το A2.

Το A2 μπορεί να το πάρει κανείς είτε κατευθείαν, εάν είναι 20 ετών, είτε προοδευτικά, αν κατέχει ήδη δίπλωμα A1 για 2 έτη (πρέπει όμως να περάσει πάλι 7 ώρες τεστ).

Κατηγορία A

Μεγάλα δίκυκλα/τρίκυκλα ανεξαρτήτως κυβισμού και ιπποδύναμης. Ελάχιστη ηλικία αναβάτη, τα 22 έτη, αν κατέχει ήδη δίπλωμα A2 για 2 έτη, και τα 24 έτη αν πάρει κατευθείαν το δίπλωμα.

Ανανέωση κάθε 15 χρόνια

Όλα τα διπλώματα θα χρειάζονται ανανέωση κάθε 15 χρόνια (μόνο με ιατρικές εξετάσεις). Από τα 65 χρόνια και μετά, η ανανέωση γίνεται κάθε 3 χρόνια.

Οδήγηση στο εξωτερικό

Αν η πινακίδα σας δε φέρει το διακριτικό GR με τα αστεράκια της ΕΕ στην αριστερή της πλευρά, θα χρειαστείτε οπωσδήποτε ένα αυτοκόλλητο GR –με ή χωρίς τα αστεράκια, διαστάσεων 175 x 115mm. Στα χαρτιά σας θα πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνεται μία πράσινη κάρτα από την ασφαλιστική σας εταιρεία –διαφορετικά πληρώνετε ένα ποσό της τάξεως των 50-100 ευρώ για ασφάλιση κάθε φορά που περνάτε σύνορα– και ένα διεθνές δίπλωμα από την ΕΛΠΙΑ, αν πρόκειται να ταξιδέψετε σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης –Σερβία, Μαυροβούνιο, Βοσνία, Τουρκία, Ουκρανία, Ρωσία κλπ.

Τηλέφωνο ανάγκης

Σε όλη την Ευρώπη, ο αριθμός κλήσης έκτακτης ανάγκης είναι το **112** (από κινητό τηλέφωνο).

Αλκοόλ

Το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο οινοπνεύματος, στο αίμα, κυμαίνεται από 0,2 έως 0,9 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος, στις περισσότερες ευρωπαϊκές, χώρες. Σε ορισμένες, όμως, χώρες απαγορεύεται, εντελώς, η ύπαρξη οινοπνεύματος, στο αίμα, κατά την οδήγηση.

Στην Ελλάδα, απαγορεύεται η οδήγηση κάθε οδικού οχήματος, από οδηγό, ο οποίος, κατά την οδήγηση του οχήματος, βρίσκεται, υπό την επίδραση οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, που σύμφωνα με τις οδηγίες χρήσης τους, ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού. Ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται ότι βρίσκεται, υπό την επίδραση οινοπνεύματος, όταν το ποσοστό αυτού, στον οργανισμό, είναι από 0,50 γραμμάρια και άνω, ανά λίτρο αίματος (0,50 g/l), μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου και άνω, ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα, όταν η μέτρηση γίνεται, στον εκπνεόμενο αέρα, με αντίστοιχη συσκευή αλκοολομέτρου. Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υγείας και Πρόνοιας, Δημόσιας Τάξης και Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορεί να ορισθεί και μικρότερο ποσοστό από το προαναφερόμενο, να καθοριστούν ειδικές κατηγορίες οδηγών, με μικρότερα ποσοστά, να εξειδικεύονται τα όρια τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, που ενδέχεται να επηρεάζουν την ικανότητα του οδηγού και να καθορίζονται οι επιστημονικοί τρόποι και η διαδικασία διαπίστωσης της χρήσης οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων καθώς και κάθε σχετική λεπτομέρεια.

Τα αρμόδια αστυνομικά και λιμενικά όργανα μπορούν, κατά περίπτωση, να ασκούν έλεγχο, για τη διαπίστωση ύπαρξης, στον οργανισμό των οδηγών, οινοπνεύματος, τοξικών ουσιών ή φαρμάκων, οι δε οδηγοί υποχρεούνται να δέχονται τον έλεγχο αυτόν Προσοχή: Η οδήγηση γίνεται, στην αριστερή πλευρά του δρόμου, στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία, την Κύπρο και τη Μάλτα.

Διόδδια

Σε πολλές χώρες όπως στην Αυστρία, στην Ελλάδα, στη Γαλλία, στο Ηνωμένο Βασίλειο, στην Ισπανία, στην Ιταλία, στην Ουγγαρία, στην Πολωνία, στην Πορτογαλία, στη Σλοβενία και στη Δημοκρατία της Τσεχίας, υπάρχουν διόδδια. Οι οδηγοί, που χρησιμοποιούν τους αυστριακούς αυτοκινητοδρόμους και τις οδούς «Α» πρέπει να τοποθετούν, σε εμφανές σημείο του οχήματός, το σήμα καταβολής διοδίων. Τα σήματα αυτά μπορούμε να τα αγοράσουμε, σε όλους τους μεγάλους μεθοριακούς σταθμούς, στην Αυστρία και σε αρκετά πρατήρια καυσίμων. Στη Δημοκρατία της Τσεχίας, ισχύει παρεμφερές σύστημα αυτοκόλλητης ετικέτας (επικολλάται στο παρμπρίζ).

Όρια ταχύτητας

Το όριο ταχύτητας, στους αυτοκινητοδρόμους, είναι 110, 120 ή 130 χλμ/ώρα και το όριο, στις κατοικημένες περιοχές, είναι 50 ή 60 χλμ/ώρα. Κοιτάμε, προσεκτικά, τις πινακίδες, για να είμαστε σίγουροι, για το μέγιστο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας και για τους άλλους ειδικούς όρους, που ισχύουν. Σε ορισμένες χώρες, τα όρια είναι χαμηλότερα, όταν οι καιρικές συνθήκες είναι κακές ή όταν πρόκειται, για νέους οδηγούς.

Περισσότερες πληροφορίες

Χρήσιμες πληροφορίες, για όσους πρόκειται να ταξιδέψουν, με αυτοκίνητο (είτε το δικό τους, είτε να ενοικιάσουν), στις χώρες της Ευρώπης, δίνει η ΕΛΠΑ, στην προσπάθεια διευκόλυνσης των οδηγών. Παρά το ότι έχουν καταργηθεί οι έλεγχοι, στα σύνορα, μεταξύ των περισσότερων κρατών της Ε.Ε. (συνθήκη Σένγκεν), πρέπει να έχουμε μαζί μας, διαβατήριο ή ταυτότητα νέου τύπου, που μπορεί να μας ζητηθούν, για να αποδείξουμε στοιχεία της ταυτότητάς μας. Τα παιδιά πρέπει να έχουν δικό τους διαβατήριο ή ταυτότητα, εκτός αν το όνομά τους είναι

καταχωρημένο στο δικό μας διαβατήριο. Καλό είναι, επίσης, να έχουμε, μαζί μας, την Ευρωπαϊκή Κάρτα Ασφάλισης (εκδίδεται από το φορέα ασφάλισής μας).

Όταν ταξιδεύουμε, εντός της Ε.Ε., ως υπήκοος χώρας της Ε.Ε., της Ισλανδίας, του Λιχτενστάιν και της Νορβηγίας, δε χρειάζεται θεώρηση του διαβατηρίου μας (VISA). Υπάρχουν πολλές άλλες χώρες, των οποίων οι υπήκοοι δε χρειάζονται θεώρηση διαβατηρίου, όταν επισκέπτονται χώρα της Ε.Ε., για μέγιστο διάστημα τριών μηνών. Μεταξύ αυτών των χωρών, συγκαταλέγονται η Αυστραλία, ο Καναδάς, η Ιαπωνία, η Νέα Ζηλανδία και οι Ηνωμένες Πολιτείες. Περισσότερες πληροφορίες θα βρούμε, στο Τουριστικό Τμήμα της ΕΛΠΑ ή στην προξενική αρχή της χώρας, που θέλουμε να επισκεφθούμε.

Στις περισσότερες χώρες, εκτός από την έγκυρη άδεια οδήγησης, πρέπει να έχουμε μαζί μας και την άδεια κυκλοφορίας του αυτοκινήτου. Η άδεια οδήγησης, που έχει εκδοθεί, σε χώρα της Ε.Ε., ισχύει σε όλη την Ε.Ε. Στις περισσότερες χώρες, δεν επιτρέπεται η οδήγηση, σε άτομα κάτω των 18. Εάν είμαστε νεώτεροι δεν θα μπορέσουμε να οδηγήσουμε, σε αυτές τις χώρες, ακόμη και εάν είμαστε κάτοχοι έγκυρης άδειας οδήγησης, από άλλη χώρα, όπου επιτρέπεται η οδήγηση κάτω των 18 ετών.

Προσοχή: Το κατώτατο όριο ηλικίας, για ενοικίαση αυτοκινήτου, είναι συνήθως το 20ο έτος ηλικίας.

Σε όλες τις χώρες της Ε.Ε., η ασφαλιστική μας εταιρεία μας παρέχει, αυτόματα, χωρίς επιπλέον κόστος, την ελάχιστη κάλυψη αστικής ευθύνης, που ορίζει η νομοθεσία. Αυτό ισχύει και στην Ισλανδία, στη Νορβηγία και στην Ελβετία. Εάν έχουμε πλήρη ασφαλιστική κάλυψη, στη χώρα μας, πρέπει να ελέγξουμε, κατά πόσον η κάλυψη αυτή ισχύει και στις μετακινήσεις μας, σε άλλες χώρες.

Η «πράσινη κάρτα» της ασφάλειας δεν είναι απαραίτητη, όταν ταξιδεύουμε, στην Ε.Ε. Χρησιμεύει, όμως, ως διεθνώς αναγνωρισμένη απόδειξη ασφάλειας και διευκολύνει, στην περίπτωση ατυχήματος, την απαίτηση αποζημίωσης. Εάν δεν έχουμε μαζί μας «πράσινη κάρτα», πρέπει να έχουμε το πιστοποιητικό ασφάλισής μας. Το σύστημα της «πράσινης κάρτας» καλύπτει περισσότερες από 43 χώρες και το διαχειρίζεται στη χώρα μας η Ένωση Ασφαλιστικών Εταιρειών. Από τον ασφαλιστή μας μπορούμε να ζητήσουμε το Ευρωπαϊκό Έντυπο Δήλωσης Ατυχήματος, δηλαδή το τυποποιημένο έγγραφο, σε πολλές γλώσσες, το οποίο, σε περίπτωση ατυχήματος διευκολύνει τη «δήλωση επιτόπου». Στην Ε.Ε. έχουν θεσπιστεί νέοι κανόνες, οι οποίοι εξασφαλίζουν γρήγορη αποζημίωση των οδηγών αυτοκινήτου, για ατυχήματα, που υφίστανται, σε οποιαδήποτε περιοχή της Ε.Ε. Οι κανόνες αυτοί προβλέπουν τη βελτίωση της πληροφόρησης, την απλούστευση των διαδικασιών και την ταχύτερη ικανοποίηση των απαιτήσεων, καθώς και την επιβολή προστίμων σε περίπτωση καθυστέρησης των πληρωμών. Η νομοθεσία αυτή δεν εφαρμόζεται, μόνο σε ατυχήματα, που συμβαίνουν, στο έδαφος της Ε.Ε., αλλά επίσης και σε ατυχήματα, που συμβαίνουν, σε τρίτη χώρα, μεταξύ δύο συμβαλλομένων μερών της Ε.Ε., υπό τον όρο ότι η χώρα αυτή έχει υιοθετήσει το σύστημα της «πράσινης κάρτας».

Οδηγώ με Ασφάλεια στην Ιταλία

Αν και η οδήγηση στην Ιταλία δε θα έπρεπε να παρουσιάζει ιδιαίτερες αποκλίσεις από την Ελλάδα αφού και στις δύο περιπτώσεις έχουμε εφαρμογή κοινών

οδηγιών της Ε.Ε, η πραγματικότητα απέχει πολύ και ειδικά όταν αναφερόμαστε στην περιοχή της Νάπολης όπου η εμπειρία έχει δείξει ότι ο Κ.Ο.Κ υφίσταται μόνο ως ιστορικό κείμενο.

- Οι οδηγοί απαιτείται να έχουν στην κατοχή τους πέραν του αυθεντικού διπλώματος οδήγησης και θεωρημένη από το Pass & ID Office μετάφραση του στην Ιταλική για να το επιδεικνύουν σε κάθε περίπτωση στις αρχές (Ακόμα και αν έχουν το νέο δίπλωμα το οποίο είναι κοινό για την Ε.Ε). Εκτός από το δίπλωμα απαραίτητα θα πρέπει να έχουν την αυθεντική άδεια οδήγησης του αυτοκινήτου καθώς και αποδεικτικό ασφάλισης σε ισχύ.
- Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή άλλων τοξικών ουσιών αποτελεί σημαντική παραβίαση του Κ.Ο.Κ στην Ιταλία. Ένα επίπεδο αλκοόλ στο αίμα άνω του 0,05 αποτελεί θετική ένδειξη οδήγησης σε κατάσταση μέθης. Άρνηση εκτέλεσης αλκοτέστ θα έχει σαν συνέπεια την άμεση παρακράτηση του διπλώματος οδήγησης για 6 μήνες και πιθανό πρόστιμο από τις αρχές.
- Μην παραλαμβάνεται άτομα που κάνουν ότο-στοπ.
- Οι οδηγοί στην Ιταλία και ειδικότερα στην Νότια έχουν ιδιαίτερα "επιθετική" στάση οδήγησης και συχνά (ειδικά στον αστικό ιστό) παραβιάζονται πινακίδες προτεραιότητας και φωτεινοί σηματοδότες. Καλό θα ήταν κατά την διάρκεια της παραμονής σου να μην υιοθετήσεις αυτόν τον τρόπο καθημερινής οδήγησης.
- Σε πολλές διασταυρώσεις δεν υφίστανται πινακίδες καθορισμού προτεραιότητας ή σηματοδότες, οπότε να έχεις υπόψη σου ότι αυτός που κινείται στο δεξί σου χέρι έχει πάντα προτεραιότητα.
- Η χαμηλή σκάλα στα φώτα απαιτείται από τον Νόμο στους αυτοκινητόδρομους και σε σημεία με χαμηλό φωτισμό. Φώτα πορείας υποχρεωτικά στα τούνελ. Μη συμμόρφωση μπορεί να έχει σαν συνέπεια την επιβολή προστίμου 35 Ευρώ.
- Στην Ιταλία χρησιμοποιούνται συχνά τα στοπ προκειμένου να ειδοποιήσει ο προπορευόμενος οδηγός ότι υπάρχει κάποιο πρόβλημα στην κυκλοφορία.
- Χρησιμοποιείται τους δείκτες πορείας (φλας) για αλλαγή κατεύθυνσης.
- Όταν αυτοκίνητο που έπεται αναβοσβήνει τα φώτα μεγάλης σκάλας (προβολείς) μετακινήσου σε λωρίδα δεξιά όταν αυτό είναι δυνατό.
- Προσοχή στη συχνή αλλαγή λωρίδας που απροειδοποίητα χρησιμοποιούν οι οδηγοί στη Νάπολη αδικαιολόγητα πολλές φορές προκειμένου να κερδίσουν ελάχιστα μέτρα. Ιδιαίτερη προσοχή στους δικυκλιστές που εμφανίζονται από όλες τις κατευθύνσεις.
- Αν και η χρήση κόρνας σε πολλές Ιταλικές πόλεις δεν επιτρέπεται, εντούτοις η χρησιμοποίησή της σε πολλές περιπτώσεις κρίνεται αναγκαία για την αφύπνιση και ενημέρωση οδηγών και πεζών. Οι Ιταλοί χρησιμοποιούν την κόρνα και τους προβολείς τη νύχτα όταν προσεγγίζουν διασταυρώσεις.

- Στη Νάπολη οι πεζοί συμπεριφέρονται όπως και οι οδηγοί, δηλαδή με περιορισμένη συμμόρφωση στον Κ.Ο.Κ. Θυμήσου την προτεραιότητα των πεζών στις διαγραμμισμένες για αυτούς διαβάσεις. Δώσε προτεραιότητα σε Α.Μ.Ε.Α και μητέρες με παιδιά. Στο κέντρο της πόλης προσοχή ιδιαίτερη όταν λεωφορεία γραμμής πραγματοποιούν στάση. Οι επιβάτες πολλές φορές περνάνε αμέσως μπροστά από το λεωφορείο.
- Η Ιταλική αστυνομία συνήθως εκδίδει τα πρόστιμα επί τόπου, αλλά είναι δυνατό και να κρατήσει το νούμερο πινακίδας και να σου αποστείλει το πρόστιμο με ταχυδρομείο. Μην αγνοείς το πρόστιμο καθώς το ποσό τριπλασιάζεται μετά από 15 ημέρες από την αποστολή του.
- Αν αστυνομικό όργανο στην άκρη του δρόμου σου κάνει νόημα να σταματήσεις, συμμορφώσου και δείξε υπομονή.
- Αν σου αποδοθεί πρόστιμο μην δείχνεις δυσφορία και αν είναι αδύνατο να συνεννοηθείς τότε επικοινωνήσε με το γραφείο των Carabinieri στη βάση. Τα πρόστιμα μπορούν να πληρωθούν και επιτόπου, οπότε ο αστυνομικός θα σου αποδώσει απόδειξη πληρωμής.
- Για πολύ σοβαρές παραβάσεις τα πρόστιμα δεν μπορούν να εξοφληθούν στο σημείο αλλά συνήθως επιφέρουν ποινικές ευθύνες. Σε τέτοια περίπτωση ενημέρωσε και ζήτη τη συμβουλή του Legal Advisor .
- Σε περίπτωση μικρού ατυχήματος, ανταλλάξτε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες με τον/ τους άλλους εμπλεκόμενους (άδεια οδήγησης, όνομα και διεύθυνση, ασφάλεια/αριθμό συμβολαίου, αριθμό πινακίδων). Μην εγκαταλείπεται ποτέ τον χώρο του ατυχήματος μέχρι να ολοκληρώσετε την διαδικασία. Προσπάθησε αν είναι δυνατό να κρατήσεις στοιχεία μαρτύρων. Ανέφερε το ατύχημα στην ασφαλιστική σου εταιρεία μέσα στις επόμενες 48 ώρες. Θα πρέπει να αναφερθεί το συμβάν στο Ελληνικό γραφείο. Αν στο ατύχημα εμπλέκονται υλικά ή μέσα Δημόσιας Περιουσίας (σήματα, σηματοδότες κλπ) ανέφερε το περιστατικό στα όργανα ασφαλείας στη Βάση. Γενικότερα ατυχήματα αυτής της κατηγορίας απασχολούν τους ιδιοκτήτες και τις ασφαλιστικές τους εταιρείες. ΠΡΟΣΟΧΗ η ασφάλεια του άλλου οχήματος να είναι σε ισχύ.
- Σε περίπτωση σοβαρού τροχαίου ατυχήματος μην εγκαταλείπεις ποτέ τη σκηνή και εφόσον είναι δυνατό διευκόλυνε τις αρχές. Αναζήτησε στοιχεία μαρτύρων, υποστήριξε τους τραυματίες, ειδοποίησε το Ελληνικό γραφείο και την αστυνομική αρχή στην Βάση, ζήτησε την επέμβαση αστυνομικής αρχής και κάλεσε ασθενοφόρο για την διακομιδή. Χρησιμοποίησε το τρίγωνο για την σήμανση και τοποθέτησε το σε ικανή απόσταση. Φόρεσε το γιλέκο ασφαλείας το οποίο βάσει νόμου οφείλεις να έχεις στο αυτοκίνητο σου. Ειδοποίησε εντός 48 ωρών την ασφαλιστική σου εταιρεία έχοντας υπόψη ότι σε αντίθετη περίπτωση μπορεί να αρνηθεί την αποζημίωση.
- Ενδεικτικά πρόστιμα παραβίασης κανόνων του Κ.Ο.Κ, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ελάχιστο 260 Ευρώ, υπέρβαση ανώτατου ορίου οδήγησης (πάνω από 20χαω) ελάχιστο 140 Ευρώ, παράνομη στάθμευση ελάχιστο 35

Ευρώ, χρήση κινητού τηλεφώνου ελάχιστο 70 Ευρώ, παράνομη προσπέραση ελάχιστο 70 Ευρώ.

Οδήγηση στη Γαλλία

- Υποχρεωτικά πρέπει να έχετε μαζί σας το προειδοποιητικό τρίγωνο και ένα αντανακλαστικό μπουφάν –όπως τα κίτρινα που φοράνε οι τροχονόμοι– για την περίπτωση ατυχήματος. Το πρόστιμο, αν σας κάνουν έλεγχο και δεν τα έχετε, ανέρχεται στα 90 ευρώ, ενώ τα παιδιά κάτω των 10 ετών που ταξιδεύουν στο μπροστινό κάθισμα του αυτοκινήτου θα σας κοστίσουν άλλα 135 ευρώ.
- Τα όρια ταχύτητας χωρίζονται σε στεγνό και βρεγμένο δρόμο, και ανέρχονται σε 50 χιλιόμετρα μέσα στην πόλη, 90 χιλιόμετρα στην εξοχή και 130 χιλιόμετρα στους αυτοκινητόδρομους, και 10% χαμηλότερα από αυτά σε βρεγμένο δρόμο. Στον περιφερειακό του Παρισιού, το όριο είναι μόλις 80 χιλιόμετρα την ώρα.
- Τα πρόστιμα κόβονται επί τόπου, και κυμαίνονται από 68 ευρώ αν τρέχετε με λιγότερα από 20 χιλιόμετρα πάνω από το όριο έως και 1.500 ευρώ για παραβίαση 50 χιλιομέτρων άνω του ορίου ταχύτητας. Η πληρωμή γίνεται μόνο με μετρητά, τα οποία αν δε διαθέτετε μπορείτε να αναζητήσετε σε κοντινό ATM –μέχρι να επιστρέψετε, η γαλλική αστυνομία έχει την καλοσύνη να «προσέχει» το αυτοκίνητό σας. Αν ξεπεράσετε το όριο παραπάνω από 50 χιλιόμετρα την ώρα, ο νόμος προβλέπει ακόμη και κατάσχεση του αυτοκινήτου σας.

Υπάρχουν, όμως, και καλά νέα: αν το φλας της κάμερας αστράψει πίσω σας, αλλά



δεν υπάρχει αστυνομικός τριγύρω για να σας κόψει το πρόστιμο, το πιθανότερο είναι ότι δε θα χρειαστεί ποτέ να το πληρώσετε –το σύστημα δεν έχει ακόμη διεθνοποιηθεί. Τέλος, ξεχάστε την αριστερή λωρίδα. Θυμάστε το νέο μας ΚΟΚ, που έλεγε ότι θα τη χρησιμοποιούσαμε μόνο για προσπεράσεις; Ε, οι Γάλλοι το ψήφισαν και το εφάρμοσαν

κιάλας –και το πρόστιμο για τη χρήση της ανέρχεται στα 135 ευρώ.

Στην Πορτογαλία

- Η χρήση φώτων διασταύρωσης είναι υποχρεωτική σε κακή ορατότητα τη διάρκεια της ημέρας και σε σήραγγες
- Είναι μια νομική απαίτηση στην Πορτογαλία ότι ο καθένας φέρει φωτογραφική απόδειξη της ταυτότητας ανά πάσα στιγμή
- Είναι παράνομη η μεταφορά ποδηλάτων στο πίσω μέρος ενός επιβατικού αυτοκινήτου.

- Στις αστικές περιοχές, απαγορεύεται να ηχήσει η κόρνα κατά τη διάρκεια των ωρών του σκοταδιού, εκτός από την περίπτωση άμεσου κινδύνου.

Στη Γερμανία

- Στους οδηγούς συνιστάται η χρήση φώτων διασταύρωσης ανά πάσα στιγμή. Τα φώτα είναι υποχρεωτικά κατά τη διάρκεια της ημέρας, αν ομίχλη, χιόνι ή βροχή περιορίζουν την ορατότητα. Οδήγηση με πλαινά φώτα (φώτα στάθμευσης) από μόνη της δεν επιτρέπεται. Τα οχήματα πρέπει να έχουν τα φώτα τους αναμμένα όταν βρίσκονται για σε σήραγγες.

Στην Ελβετία

- Η χρήση των φώτων διασταύρωσης κατά τη διάρκεια της ημέρας συνιστάται για όλα τα οχήματα και είναι υποχρεωτική όταν διέρχονται από σήραγγες, ακόμη και αν είναι καλά φωτισμένο. Πρόστιμο μπορεί να επιβληθεί για τη μη συμμόρφωση.
- Είναι υποχρεωτικό να σβήνετε τη μηχανή σας, ενώ περιμένετε στην σταθερή κίνηση.

Στην Κύπρο

- Τα φώτα του οχήματος πρέπει να χρησιμοποιούνται μεταξύ μισή ώρα μετά τη δύση και μισή ώρα πριν από την ανατολή του ηλίου. Οι προβολείς απαγορεύονται.
- Οι πινακίδες ορίου ταχύτητας είναι σε χιλιόμετρα και όχι μίλια ανά ώρα. Να είστε ιδιαίτερα προσεκτικοί από τα όρια ταχύτητας κατά την οδήγηση μέσα σε χωριά κεντρικούς δρόμους.
- Η χρήση της σειρήνας αυτοκινήτου απαγορεύεται από 22:00 έως 06:00 και στη περιοχή των νοσοκομείων.

Παράξενοι και αστείοι νόμοι από όλο τον κόσμο

- Στην πρώτη θέση του καταλόγου με τους «πιο παράξενους νόμους για την οδική ασφάλεια» φιγουράρει η **Κύπρος**, λόγω της απαγόρευσης κατανάλωσης ακόμα και νερού κατά την οδήγηση. Είναι απαγορευμένο να πιεις νερό οδηγώντας και μπορεί να σου προσκομιστεί ένα πρόστιμο μέχρι 85 ευρώ.
- Ο δεύτερος πιο περίεργος νόμος για την οδική ασφάλεια, υπάρχει στην **Καλιφόρνια** των Ηνωμένων Πολιτειών, όπου δεν επιτρέπεται στις γυναίκες να οδηγούν φορώντας βραδινή τουαλέτα!
- Την τρίτη θέση καταλαμβάνουν από κοινού η **Ρωσία** και η **Ρουμανία**, στις οποίες είναι παράνομο να οδηγεί κάποιος λερωμένο όχημα.

- Τέταρτη έρχεται η **Ισπανία**, όπου, βάσει νομοθεσίας, οι οδηγοί που φορούν γυαλιά μυωπίας, πρέπει να έχουν μαζί τους στο αυτοκίνητο ένα έξτρα ζευγάρι.
- Στη **Μόσχα** είναι παράνομο να οδηγείτε βρώμικο αυτοκίνητο.
- Στη **Γερμανία**, αν μείνετε από βενζίνη στον αυτοκινητόδρομο δε θα σας φτάνει η κακή σας τύχη, θα έχετε να αντιμετωπίσετε και το νόμο, που τιμωρεί την απερισκεψία σας ως παράνομη.
- Στη **Μανίλα** των Φιλιππινών, τα αυτοκίνητα των οποίων οι πινακίδες τελειώνουν με το 1 ή 2 δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν στους δρόμους την Δευτέρα, με το 3 ή 4 απαγορεύονται την Τρίτη, με το 5 και 6 την Τετάρτη και ούτω καθεξής, μεταξύ των ωρών 7π.μ. έως 7μ.μ.
- Οι **Ελβετοί** έχουν μια ιδιαίτερη νοοτροπία ενάντια στους ανθρώπους που πλένουν τα αυτοκίνητά τους την Κυριακή.
- Στην **Καλιφόρνια** υπάρχει νόμος που απαγορεύει να πηδήξει κάποιος από ένα αυτοκίνητο που ταξιδεύει σε 65mph. Ως εκ τούτου, αν είστε γυναίκα, να θυμάστε ότι στην Καλιφόρνια είναι ενάντια στο νόμο να φορούν ρόμπα κατά την οδήγηση ή η οδήγηση ημίγυμνη στην Ταϊλάνδη μπορεί να οδηγήσει σε ένα ωραίο πρόστιμο.
- Στη **Δανία** θυμηθείτε να ελέγχετε πάντα, πριν πάρετε το αυτοκίνητο, αν υπάρχουν παιδιά κρυμμένα κάτω, όπως ο νόμος σας αναγκάζει να το κάνετε αυτό.
- Στη **Φινλανδία**, το δικαστήριο έκρινε ότι οι οδηγοί ταξί δεν επιτρέπεται να παίζουν μουσική από το ραδιόφωνο, ενώ μεταφέρουν ένα ναύλο, αλλιώς θα πρέπει να πληρώσουν πνευματικά δικαιώματα.
- Στη **Μαλαισία**, οι μεθυσμένοι οδηγοί οδηγούνται στη φυλακή. Αντίστοιχα, στο Ελ Σαλβαδόρ οι μεθυσμένοι οδηγοί μπορεί να τιμωρηθούν με θάνατο από εκτελεστικό απόσπασμα.
- Στη **Νότια Αφρική**, είναι τα ζώα που έχουν το δικαίωμα στους δρόμους. Βοσκοί διασχίζουν συχνά τους δρόμους με χοίρους, αιγοπρόβατα, βοοειδή, μουλάρια ή οποιοδήποτε άλλο ζώο. Αν δεν σταματήσει και τα ζώα συνεχίζουν την πορεία τους τιμωρούνται με πρόστιμα μέχρι και \$ 535. Ως εκ τούτου, αξίζει να δίνετε τη θέση σας εκτός και αν θέλετε ένα σημαντικό βαθούλωμα στην τσέπη σας
- Στην **Ιαπωνία**, οι οδηγοί μπορούν να πάρουν ένα πρόστιμο 65 δολαρίων για το πιτσίλισμα έναν πεζό με λασπωμένο νερό.
- Στην **Καλιφόρνια** είναι παράνομο να πυροβολούν τα άγρια θηράματα από ένα κινούμενο όχημα.
- Η **Σαουδική Αραβία** είναι γνωστή για τους κανόνες



και τους κανονισμούς που θεωρούνται παρωχημένες στον υπόλοιπο κόσμο και η οδήγηση δεν αποτελεί εξαίρεση. Στις γυναίκες ενώ δόθηκε το δικαίωμα ψήφου, ακόμα δεν επιτρέπεται να οδηγούν σε δημόσια οδό.

- **Βόρια Αμερική** τα φώτα πρέπει να χρησιμοποιηθούν και την αυγή, στη χαμηλή σκάλα. Εάν συναντήσετε τυχαία ένα σχολικό λεωφορείο που έχει σταματήσει με τη λάμψη φώτων του, πρέπει να σταματήσετε, ακόμα κι αν ταξιδεύετε από την άλλη κατεύθυνση. Επίσης, υπάρχει ένα πρόστιμο \$1000 σε Καλιφόρνια για τη ρίψη των απορριμμάτων από ένα όχημα - συμπεριλαμβανομένων των ακρών τσιγάρων.

Πηγές:

- http://www.mototriti.gr/data/news/preview_news/92459.asp
- <http://ec.europa.eu>
- <http://hikebikettravel.com/11526/10-bizarre-driving-laws-world/>
- <http://www.esyprota.gr/>
- <http://azweird.com>
- <http://www.ukfuelcards.co.uk>
- <http://www.gotravel24.com/>
- <http://travelwyse.hubpages.com>
- <http://www.in2life.gr/>
- <http://www.dolceta.eu>
- <http://el.wikipedia.org>
- <http://ec.europa.eu>
- <http://www.esyprota.gr/>
- <http://el.wikipedia.org>

Πλαϊτης Νίκος

3.5. Προβλήματα δρόμων στην χώρα μας

Θα σας μιλήσω για τα προβλήματα των δρόμων που κατά υψηλό ποσοστό αν δεν είναι προσεκτικοί οι οδηγοί θα δημιουργηθεί κάποιο τροχαίο.

- Δεν υπάρχουν σήματα στους δρόμους με αποτέλεσμα αν κάποιος δρόμος έχει στοπ και πολύ απλά δεν υπάρχει το σήμα στον δρόμο, κάποιος αμέριμνος οδηγός μη γνωρίζοντας ότι εκεί υπήρχε κάποιο, να περάσει τον δρόμο και να τρακάρει με κάποιον άλλο επερχόμενο οδηγό

- Η έλλειψη φαναριών είναι ένα άλλο μεγάλο πρόβλημα στους δρόμους ,σε πολλούς δρόμους έχει παρατηρηθεί να μην υπάρχουν φανάρια η ακόμα και αν υπάρχουν να μην δουλεύουν με αποτέλεσμα κάποιος οδηγός να περάσει από το φανάρι και αυτό είτε να μην υπάρχει ή να υπάρχει και να μην δουλεύει και να τρακάρει κάποιον πεζό η με κάποιο άλλο επερχόμενο όχημα και έτσι να έχουμε ένα θανατηφόρο ατύχημα.
- Άλλο σημαντικό πρόβλημα στους δρόμους είναι η πολλές λακκούβες που είναι ιδιαίτερα πολλές στους δρόμους πολλών επαρχιών της Ελλάδας. Το πρόβλημα που δημιουργούν οι λακκούβες είναι ότι όταν βρέχει γεμίζουν νερό και όταν κάποιος οδηγός τρέχει με ιλιγγιώδη ταχύτητα και πέσει μέσα στην λακκούβα τα νερά θα εκτοξευτούν στο παρμπρίζ κάποιου άλλου επερχομένου αυτοκίνητου με αποτέλεσμα ο οδηγός να χάσει τον έλεγχο του οχήματος του και να τρακάρει .
- Στους δρόμους δεν υπάρχουν πεζοδρόμια με αποτέλεσμα οι πεζοί να μην έχουν κάπου να περπατήσουν όταν πηγαίνουν κάπου και κάποιος αμέριμνος οδηγός μπορεί να μην τους δει και να έχουμε ένα τροχαίο ατύχημα
- Επίσης στους δρόμους δεν υπάρχουν διαχωριστικές λωρίδες παραμονής στις εθνικές οδούς με αποτέλεσμα οι οδηγοί να μην ξέρουν προς τα που "πηγαίνουν" και έτσι να υπάρχει μια κυκλοφοριακή σύγχυση που πολλές φορές θα οδηγήσει σε κάποιο τροχαίο ατύχημα

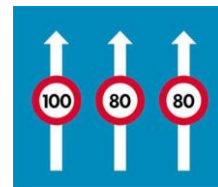
Είδη δρόμων

1. Λοιπόν υπάρχουν οι αυτοκινητόδρομοι η όποιοι αποτελούνται κυρίως από 3 η 4 λωρίδες κυκλοφορίας και μια κατεύθυνσης με διαζώματα στο κέντρο και στις πλευρές.
2. Επίσης, υπάρχουν οι εθνικές οδοί, οι όποιες δεν διαφέρουν και πολύ από τους αυτοκινητοδρόμους. Έχουν 2 λωρίδες κυκλοφορίας μια για κάθε κατεύθυνση και είναι χωρίς διαζώματα.
3. Υπάρχουν οι πεζόδρομοι, οι όποιοι φτιαχτήκαν κυρίως για διευκόλυνση των πεζών. Εκεί μπορούν να κινούνται με πιο πολύ άνεση χωρίς τον φόβο των αυτοκινήτων.
4. Επίσης, υπάρχουν οι λεωφορειόδρομοι, στους οποίους κινούνται τα λεωφορεία για γρηγορότερη μετακίνηση των ανθρώπων που δεν έχουν αυτοκίνητα και δουλεύουν μακριά από το σπίτι τους.
5. Και τέλος υπάρχουν οι ποδηλατοδρόμοι, που φτιαχτήκαν κυρίως για της ανάγκες των νέων ή ακόμα και των οικολόγων που δεν χρησιμοποιούν αμάξι, άλλα ποδήλατο. Με τη χρήση των ποδηλατοδρόμων και καλό στον πλανήτη μας κανουμε και "ελαφρύνουμε" την κυκλοφορία.

Τα όρια ταχύτητας

Για να διατηρείτε πάντα τον απόλυτο έλεγχο του οχήματός σας οφείλετε να σέβεστε τα όρια ταχύτητας, αλλά και να προσαρμόζετε την ταχύτητά σας στις συνθήκες που συναντάτε (καιρικές συνθήκες, κατάσταση του δρόμου κλπ.).

Σύμφωνα με το Πόρισμα της Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για τη μελέτη του προβλήματος των Τροχαίων Ατυχημάτων, στην Ελλάδα το 73% των ατυχημάτων συμβαίνουν σε κατοικημένες περιοχές. Στην Ευρώπη, αλλά και στη χώρα μας, σημαντικός αριθμός νεκρών από τροχαία ατυχήματα καταγράφονται στις μεγάλες οδικές (υπεραστικές και αστικές) αρτηρίες, εκ των οποίων τα δύο τρίτα είναι θανατηφόρα, κυρίως λόγω των υψηλών ταχυτήτων.



Όλοι οι οδηγοί οφείλουν να σέβονται τα ανώτερα όρια ταχύτητας του Κ.Ο.Κ., που ισχύουν για την κάθε κατηγορία οχήματος εντός ή εκτός κατοικημένων περιοχών. Τα ανώτερα όρια ταχύτητας κατά τον Κ.Ο.Κ. παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ				
ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΚΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ			ΕΝΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
	Σε Αυτοκινητόδρομο	Σε Οδό ταχείας Κυκλοφορίας	Σε άλλο Οδικό δίκτυο	
Επιβατικά αυτοκίνητα	130	110	90	50
Επιβατικά με ελαφρό ρυμουλκούμενο.	100	90	80	50
Επιβατικά με ρυμουλκούμενο.	90	80	80	50
Λεωφορεία.	100	90	80	50
Λεωφορεία με ελαφρό ρυμουλκούμενο.	80	80	80	50
Αρθρωτά λεωφορεία.	70	70	70	50
Διώροφα Λεωφορεία.	80	80	70	50
Λεωφορεία μεταφοράς μαθητών.	80	80	60	50
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μεγίστου βάρους μέχρι 3.500χλγ.	100	90	80	50
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μεγίστου βάρους μέχρι 3.500χλγ. με ελαφρύ ρυμουλκούμενο	85	85	80	50
Φορτηγά αυτοκίνητα επιτρεπόμενου μεγίστου βάρους μέχρι 3.500χλγ. με ρυμουλκούμενο.	80	80	70	50
Φορτηγά αυτοκίνητα μεγίστου	85	80	80	50

βάρους μεγαλύτερου των 3.500χλγ.				
Φορτηγά αυτοκίνητα μέγιστου βάρους μεγαλύτερου των 3.500χλγ. με ελαφρό ρυμουλκούμενο ή ρυμουλκούμενο	80	70	70	50
Συνδυασμός φορτηγών.	80	70	70	50
Μοτοσυκλέτες πάνω από 125 κ.κ	130	110	90	50
Μοτοσυκλέτες μέχρι 125 κ.ε	80	80	70	50
Μοτοσυκλέτες με καλάθι.	70	70	60	50
Μοτοποδήλατα.	40	40	40	40
Αγροτικά μηχανήματα.	40	40	40	40
Μηχανήματα Έργων.	40	40	40	40

Κάποια στατιστικά για τα τροχαία

- Το 80% των τροχαίων οφείλονται στον παράγοντα άνθρωπο
- Το 3% των τροχαίων οφείλονται στον παράγοντα όχημα
- Το 6% των τροχαίων οφείλονται στον παράγοντα οδικό δίκτυο
- Και το 11% των τροχαίων οφείλονται στον παράγοντα καιρικές συνθήκες.

Καλούς τρόπους για την αντιμετώπιση των τροχαίων στους δρόμους

- 1) εντοπισμό επικίνδυνων σημείων και βελτίωση των οδικών δικτύων
- 2) διαρκής αστυνόμευση των δρόμων και κυρίως στα επικίνδυνα σημεία
- 3) αύξηση της ηλεκτρονικής αστυνόμευσης με την τοποθέτηση ραντάρ
- 4) εκπαίδευση μαθητών σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής

ΠΗΓΕΣ:

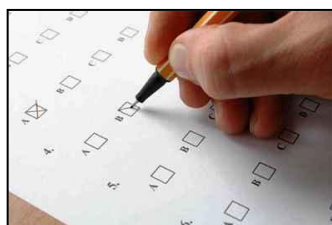
- <http://www.policenet.gr/portal/ext/oria-taxititas.html>
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%85%CF%84%CE%BF%CE%BA%CE%B9%CE%BD%CE%B7%CF%84%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82>
- <http://www.driveland.gr/index.php?/theoria-aytokinhtou/theoreia-4.1-ta-oria-taxytas.php>

Γεμιστός Στέλιος

ΟΜΑΔΑ 4 (Μικροί ερευνητές)

- Κτιστάκη Ραφαέλα
- Μαρκάκη Κατερίνα
- Συνολλάκη Άννα
- Φραγκιαδάκη Βαρβάρα

4. ΕΡΕΥΝΑ



Για τις ανάγκες του project, το οποίο αφορά την κυκλοφοριακή αγωγή, μοιράσαμε σχετικά ερωτηματολόγια στους μαθητές του σχολείου μας. Μέσα από αυτά μάθαμε πόσοι από αυτούς οδηγούν αλλά και τον τρόπο με τον οποίο κυκλοφορούν. Το ερωτηματολόγιο χωριζόταν σε δύο κατηγορίες η μια για αυτούς που οδηγούν και η δεύτερη για αυτούς που δεν οδηγούν. Υπήρχε επίσης μια κατηγορία ερωτήσεων που έπρεπε να απαντηθούν από όλους.

4.1. Σχολιασμός απαντήσεων

- Τα παρακάτω αποτελέσματα αφορούν τους μαθητές που οδηγούν

Σύμφωνα με το ερωτηματολόγιο για τους μαθητές οι οποίοι οδηγούν το 18% έχει δίπλωμα ενώ το 82% δεν έχει. Η δεύτερη ερώτηση αφορούσε την ηλικία από την οποία ξεκίνησαν να οδηγούν, το 2% οδηγάει από την ηλικία των 10, κάτι που μας έκανε μεγάλη εντύπωση, το 6% από την ηλικία των 12, το 10% από τα 13 τους, το 12% από τα 14, το 27% από την ηλικία των 15, το 39% από την ηλικία των 16 και τέλος το 4% από την ηλικία των 17. Σύμφωνα με τις απαντήσεις των μαθητών καταλαβαίνουμε ότι οι περισσότεροι έπιασαν το τιμόνι στα χέρια τους στην ηλικία των 16.

Τα αποτελέσματα της τρίτης ερώτησης μας έδειξαν ότι το 24% των μαθητών οδηγάει αυτοκίνητο, το 39% μηχανάκι ενώ το 37% και τα δύο. Στην επόμενη ερώτηση το 56% απάντησε ότι φοράει ζώνη ή κράνος ενώ το 44% ότι δεν φοράει.

Στην ερώτηση αν έχουν οδηγήσει υπό την επήρεια αλκοόλ το 27% απάντησε ναι και το 78% όχι. Το επόμενο ερώτημα αφορούσε αν παίρνουν άλλα άτομα στο μηχανάκι ή αμάξι τους, το 28% απάντησε ναι και το 72% όχι.

Οι δύο τελευταίες ερωτήσεις αφορούσαν “το ευαγγέλιο της ασφάλτου” όπως το αποκαλούν οι ειδικοί, δηλαδή τον Κ.Ο.Κ. Το 80% τον γνωρίζει και το 20% όχι. Στην τελευταία ερώτηση για το αν τον ακολουθούν το 83% απάντησε ναι και το 17% όχι.

- **Σχολιασμός των απαντήσεων που δόθηκαν στο ερωτηματολόγιο από όσους δεν οδηγούν.**

Οι μισοί από τους μαθητές χρησιμοποιούν το λεωφορείο συχνότερα. Ακολουθούν αυτοί που χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο με 48%, ενώ η μειοψηφία προτιμά το μηχανάκι με μόλις 2%.Κανείς από τους μαθητές δεν χρησιμοποιεί το ταξί, πιθανότατα λόγω του κόστους. Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι το κόστος επηρεάζει την επιλογή του μέσου που θα χρησιμοποιήσουν οι νέοι.

Η πλειοψηφία των οικογενειών διαθέτει 1-2 μέσα μεταφοράς. Ακολουθούν αυτοί που έχουν 3-4 με το ποσοστό των 34%. Μόνο το 5% διαθέτει περισσότερα από 4 μέσα, ενώ δεν υπάρχει οικογένεια που να μην διαθέτει κάποιο μέσο μεταφοράς. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι το μεταφορικό μέσο τις μέρες μας κρίνεται απαραίτητο γι’ αυτό το λόγο και όλες οι οικογένειες διαθέτουν τουλάχιστον ένα.

Το μεγαλύτερο ποσοστό κρίνει το αυτοκίνητο το πιο ασφαλές μέσο με 73%. Ακολουθεί το 22% που θεωρεί το λεωφορείο το ασφαλέστερο μέσο, ενώ μόνο το 4% πιστεύει ότι το ταξί είναι το πιο ακίνδυνο. Η μειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησαν πως κρίνουν το μηχανάκι ως το πιο ασφαλές με μόνο 1%.Το συμπέρασμα είναι ότι παρόλο που γνωρίζουν τον κίνδυνο που διατρέχουν όταν χρησιμοποιούν το μηχανάκι αρκετοί εξακολουθούν να το χρησιμοποιούν και μάλιστα χωρίς τις απαραίτητες προφυλάξεις.

Η συντριπτική πλειοψηφία του 81% δηλώνει ότι έχει ανέβει σε μηχανάκι/έχει μπει σε αυτοκίνητο φίλου του αφηφώντας το γεγονός ότι δεν έχει δίπλωμα, ενώ μόνο το 19% δεν έχει κάνει αυτήν την επιλογή γνωρίζοντας τις πιθανές συνέπειες της επιλογής τους. Από τις απαντήσεις καταλήγουμε στο ότι οι μαθητές συχνά λόγω απεισκευσίας καταλήγουν σε πράξεις που θέτουν τη σωματική τους ακεραιότητα σε κίνδυνο, κάτι τρομακτικό μιας και καθημερινά χάνουν τη ζωή τους εκατοντάδες νέοι. Για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων θα πρέπει ο έλεγχος στους δρόμους να είναι αυστηρότερος.



Οι περισσότεροι φροντίζουν να προφυλάσσονται από τον κίνδυνο φορώντας ζώνη ή κράνος, ενώ η μειοψηφία αγνοεί τις συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν. Το γεγονός ότι η πλειοψηφία φοράει ζώνη ή κράνος είναι αισιόδοξο, όμως δεν αρκεί μιας και θα πρέπει να τηρούνται όλοι οι κανόνες οδικής κυκλοφορίας έτσι ώστε να μειωθεί όσο γίνεται ο κίνδυνος ατυχημάτων.

- **Οι απαντήσεις των μαθητών στις γενικές ερωτήσεις για το δήμο μας.**

Η πλειοψηφία των μαθητών πιστεύει ότι οι οδηγοί ευθύνονται για το κυκλοφοριακό πρόβλημα, ενώ το 30% απάντησε πως η κατάσταση των δρόμων είναι υπαίτια για το πρόβλημα. Η μειοψηφία έκρινε υπεύθυνο τον δήμο με το ποσοστό των 25%. Συμπερηνούμε ότι υπεύθυνοι για το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι οι οδηγοί και γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να τηρούν τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας να επιλυθεί το πρόβλημα.



Η πλειοψηφία των μαθητών έκρινε κακή την κατάσταση των δρόμων, ενώ το 41% την αξιολόγησε ως μέτρια. Το 4% απάντησε πως οι δρόμοι είναι καλή, ενώ κανένας μαθητής δεν τους κρίνει αρκετά καλούς. Καταλήγουμε λοιπόν στο συμπέρασμα ότι

θα πρέπει να βελτιωθούν οι δρόμοι στο δήμο μας.

Η πλειοψηφία των μαθητών νιώθει κίνδυνο όταν περπατάει στους δρόμους του δήμου μας, ενώ το 43% το αντιμετωπίζει αδιάφορα. Αντίθετα η μειοψηφία αισθάνεται ασφαλής. Το συμπέρασμα είναι ότι θα πρέπει να διαμορφωθούν οι κατάλληλοι δρόμοι ώστε να κυκλοφορούν με πλήρη ασφάλεια οι κάτοικοι του δήμου.



Η συντριπτική πλειοψηφία των μαθητών βλέπει την ιδέα δημιουργίας ποδηλατοδρόμου θετικά ενώ, μόνο το 4% το αντιμετωπίζει αρνητικά. Από την άλλη πλευρά μόλις το 14% παραμένει αδιάφορο στην ιδέα δημιουργίας του ποδηλατοδρόμου. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι οι περισσότεροι επιθυμούν την υλοποίηση αυτού του έργου.

Ακολουθεί το ερωτηματολόγιο, καθώς και τα αποτελέσματα της έρευνας σε μορφή διαγραμμάτων (η επεξεργασία των δεδομένων έγινε με το πρόγραμμα Microsoft Excel).

4.2. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Αν ναι συνέχισε εδώ, αν όχι συνεχίστε δίπλα...

1. Έχεις δίπλωμα;

Ναι
Όχι

2. Απο ποιά ηλικία οδηγείς;

.....

3. Οδηγείς αμάξι ή μηχανάκι;

Αμάξι
Μηχανάκι
Και τα 2

4. Φοράς ζώνη/κράνος;

Ναι
Όχι

5. Έχεις οδηγήσει υπό την επήρεια αλκοόλ;

Ναι
Όχι

6. Παίρνεις και άλλα άτομα στο μηχανάκι/αμάξι σου;

Ναι
Όχι

7. Γνωρίζεις τον Κ.Ο.Κ.;

Ναι
Όχι

8. Αν ναι, τον ακολουθείς;

Ναι
Όχι

Οδηγείτε;

1. Ποιά από τα παρακάτω μέσα μαζικής μεταφοράς χρησιμοποιείτε πιο συχνά;

Αυτοκίνητο
Μηχανάκι
Λεωφορείο
Ταξί

2. Πόσα μέσα μαζικής μεταφοράς διαθέτει η οικογένειά σας;

1-2
3-4
Παραπάνω
Κανένα

3. Ποιά μέσο μαζικής μεταφοράς θεωρείτε πιο ασφαλές;

Αυτοκίνητο
Μηχανάκι
Λεωφορείο
Ταξί

4. Έχεις ανέβει σε μηχανάκι/έχεις μπει σε αμάξι φίλου σου (που δεν έχει δίπλωμα);

Ναι
Όχι

5. Φοράς ζώνη ή κράνος ως συνοδηγός;

Ναι
Όχι

Οι ερωτήσεις Α, Β, Γ, Δ να απαντηθούν από ΟΛΟΥΣ (είτε οδηγείτε, είτε όχι)

Α. Ποιος θεωρείς πως έχει την ευθύνη για το κυκλοφοριακό πρόβλημα στο Γάζι;

1. Ο Δήμος
2. Οι οδηγοί
3. Η κατάσταση των δρόμων

Β. Πως βλέπεις την κατάσταση των δρόμων στο δήμο σου;

1. Αρκετά καλή
2. Καλή
3. Μέτρια
4. Κακή

Γ. Ως πεζός, νιώθεις όταν περπατάς στους δρόμους του Δήμου σου:

1. Ασφάλεια
2. Κίνδυνο
3. Αδιάφορα

Δ. Πως βλέπεις της δημιουργία ποδηλατόδρομου στο Δήμο σου;

1. Θετικά
2. Αρνητικά
3. Αδιάφορα

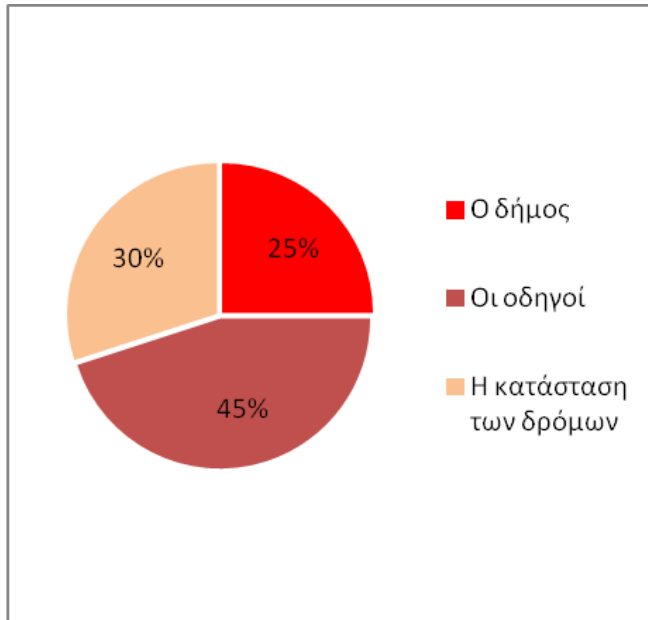
M.M.M

4.3. Απαντήσεις ερωτηματολογίων

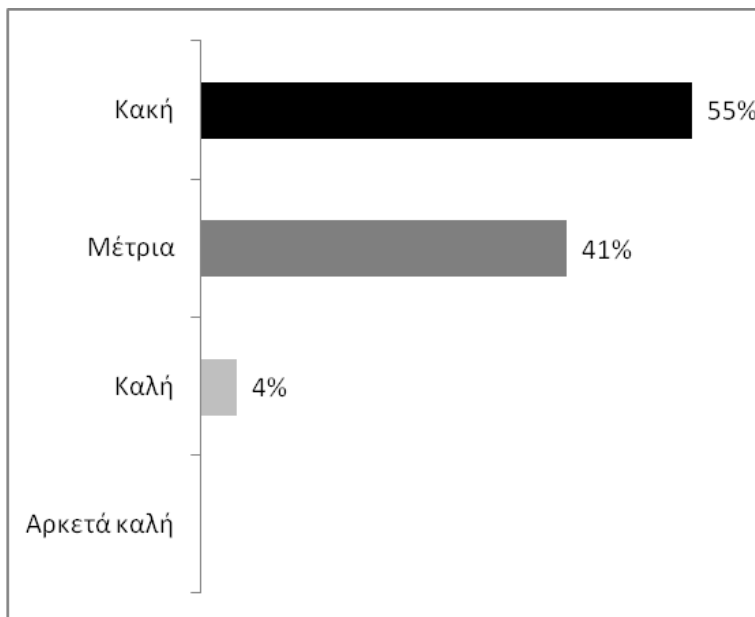


Γενικές ερωτήσεις

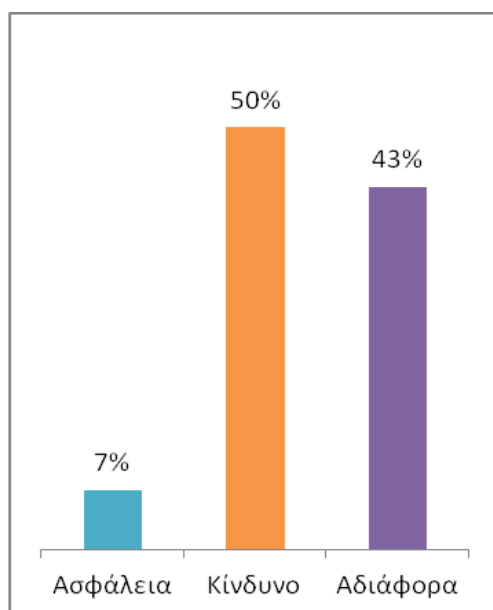
A. Ποιος θεωρεί πως έχει την ευθύνη για το κυκλοφοριακό πρόβλημα στο Γάζι;



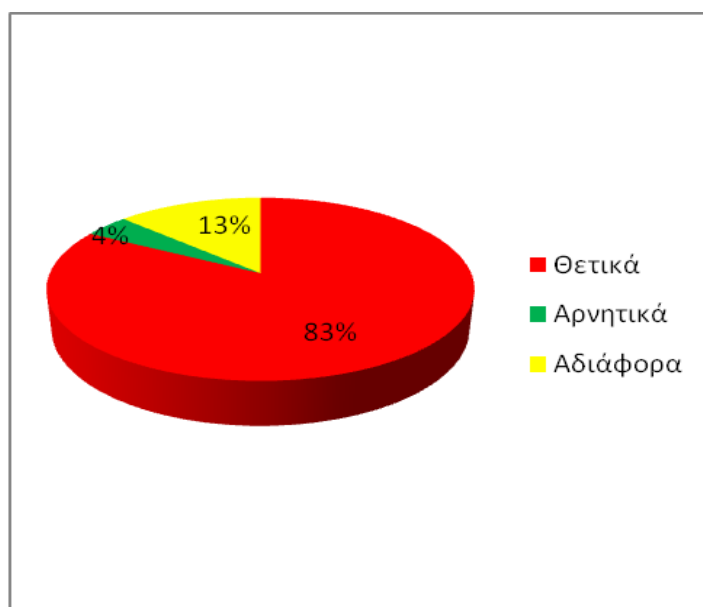
B. Πως βλέπεις την κατάσταση των δρόμων στο δήμο σου;



Γ. Ως πεζός, νιώθεις όταν περπατάς στους δρόμους του δήμου σου;

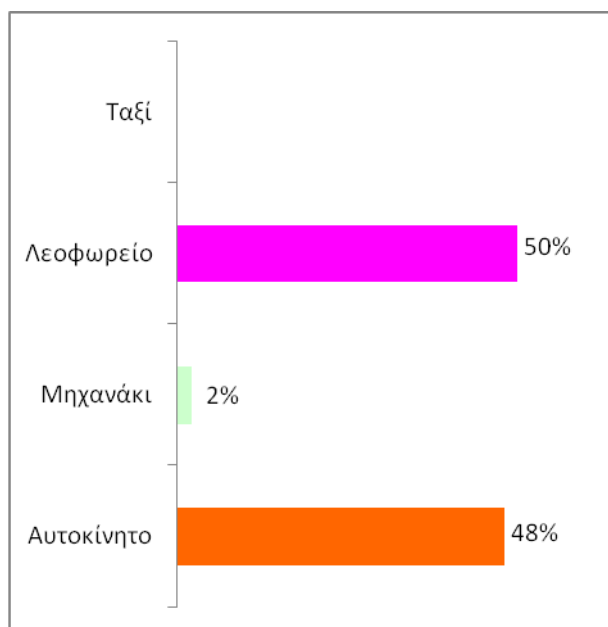


Δ. Πως βλέπεις τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου στο δήμο σου;

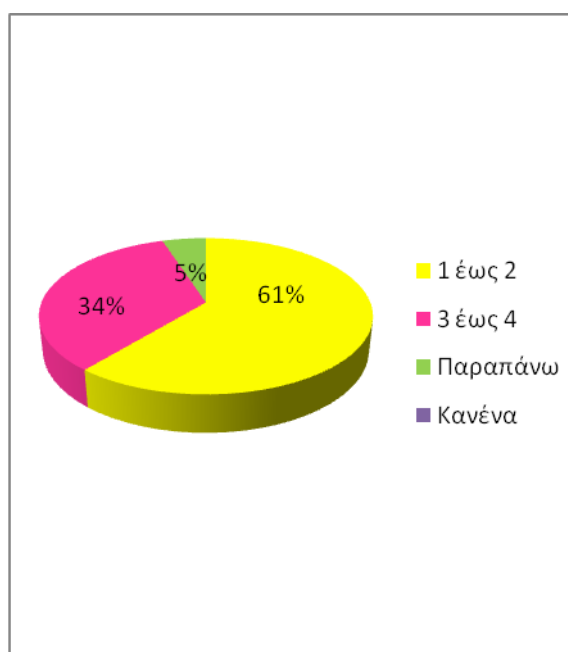


Δεν οδηγώ

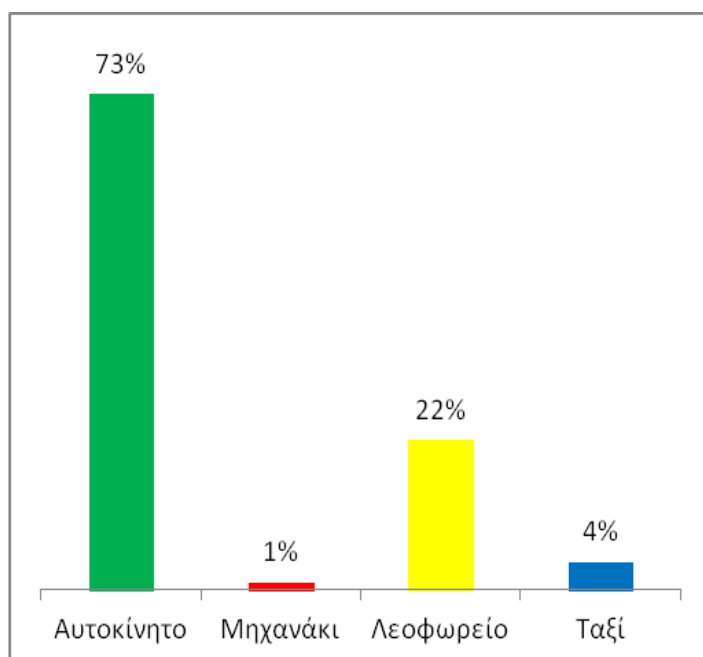
1. Ποιο από τα παρακάτω Μ.Μ.Μ. χρησιμοποιείς πιο συχνά;



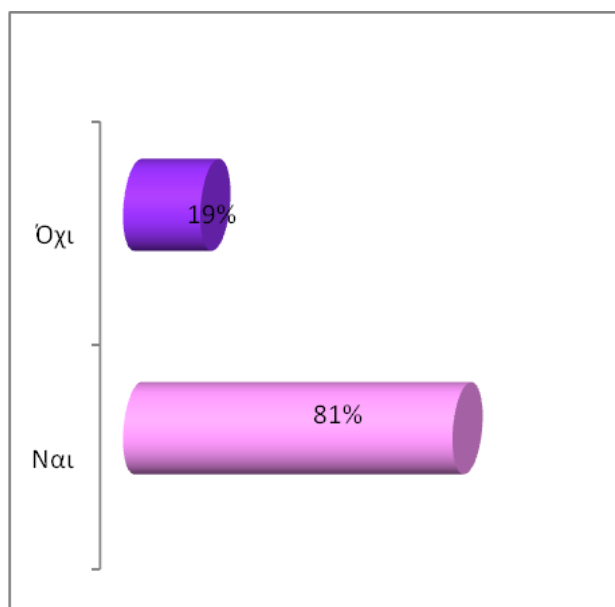
2. Πόσα μέσα μεταφοράς διαθέτει η οικογένειά σας;



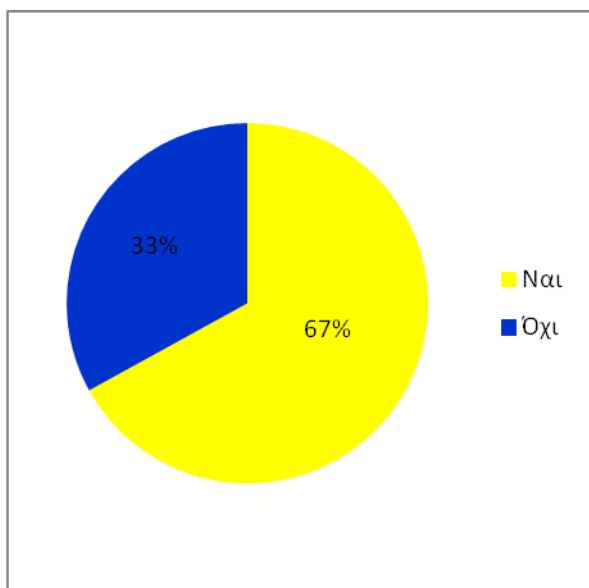
3. Ποιο μεταφορικό μέσο θεωρείτε πιο ασφαλές;



4. Έχεις ανέβει σε μηχανάκι/έχεις μπει σε αμάξι φίλου σου (που δεν έχει δίπλωμα);

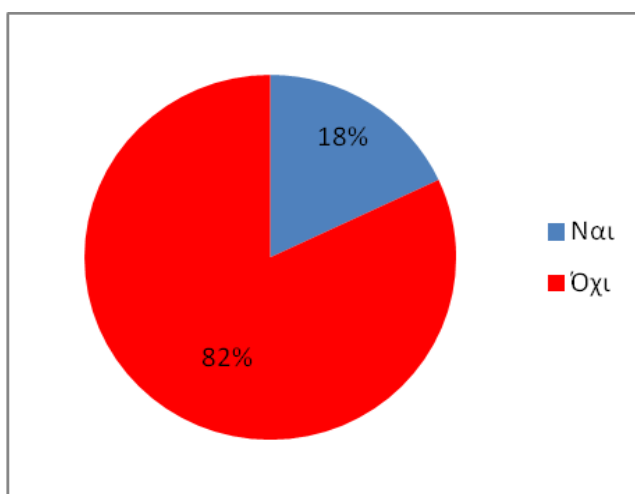


5. Φοράς ζώνη ή κράνος ως συνοδηγός;

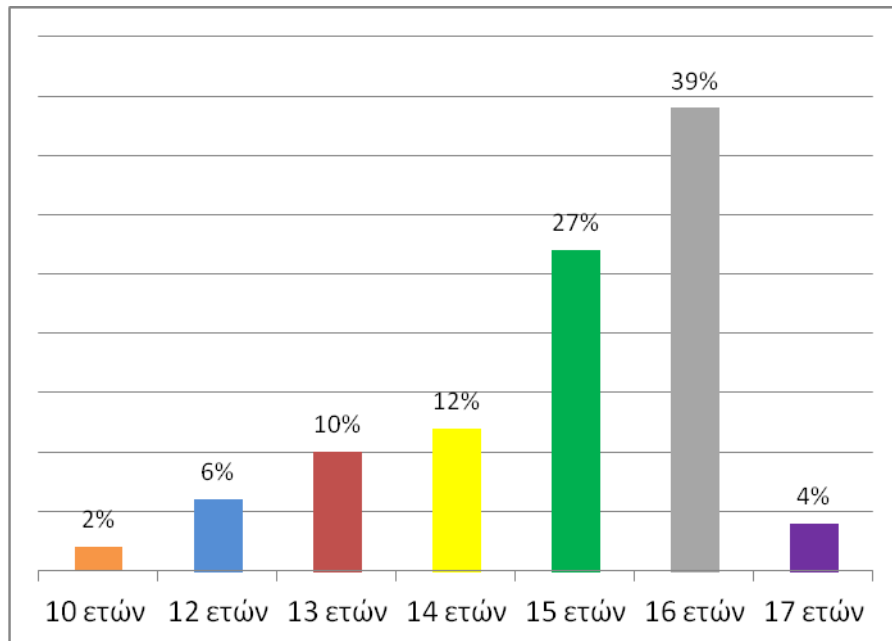


Οδηγώ

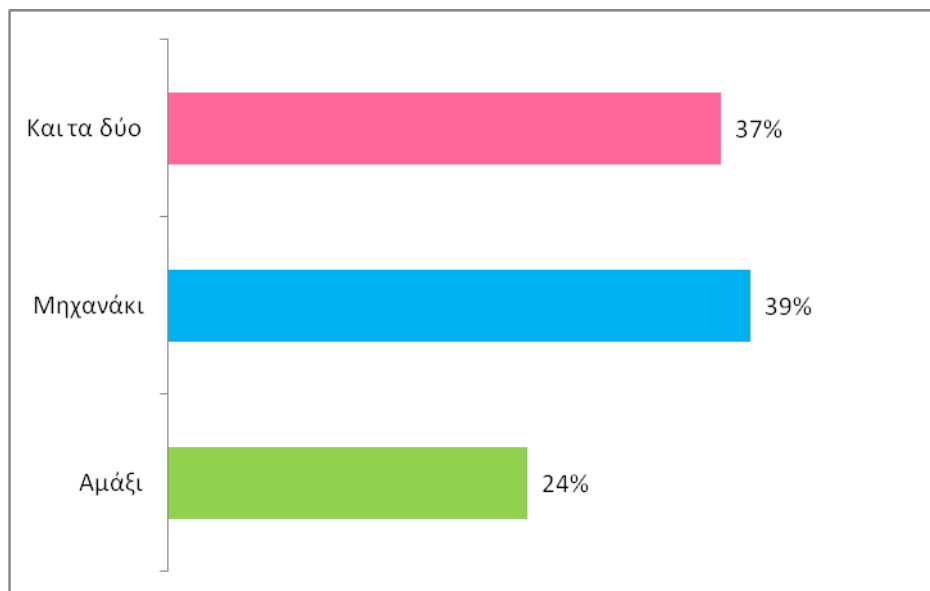
1. Έχεις δίπλωμα;



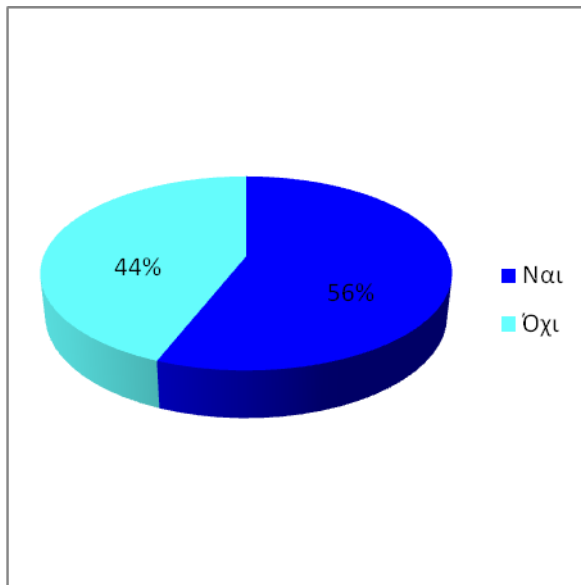
2. Από ποια ηλικία οδηγείς;



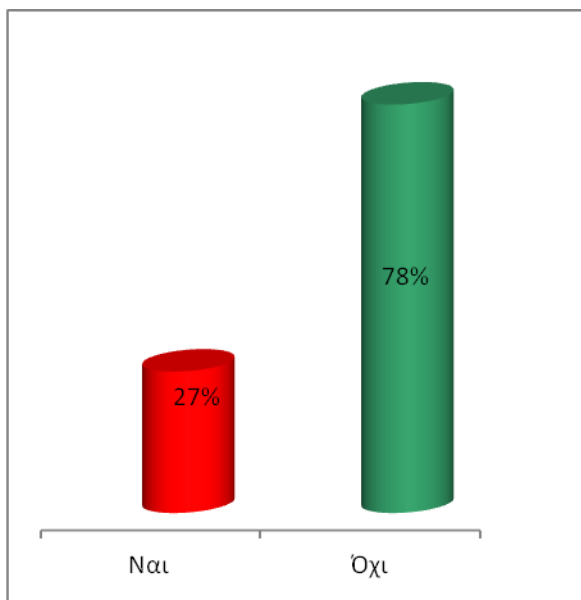
3. Οδηγείς αμάξι ή μηχανάκι;



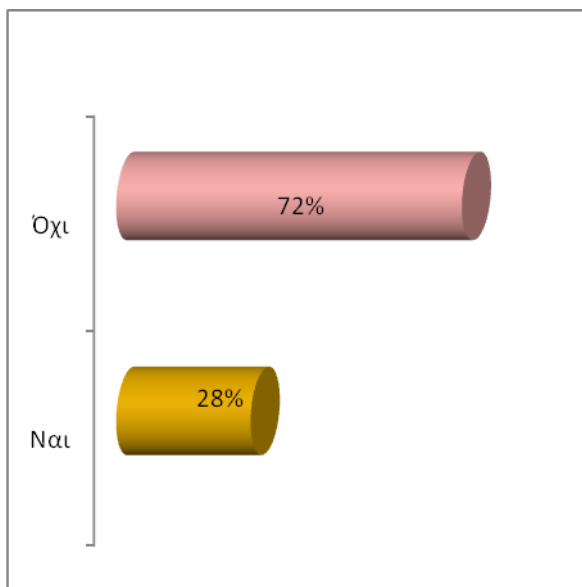
4. Φοράς ζώνη/κράνος;



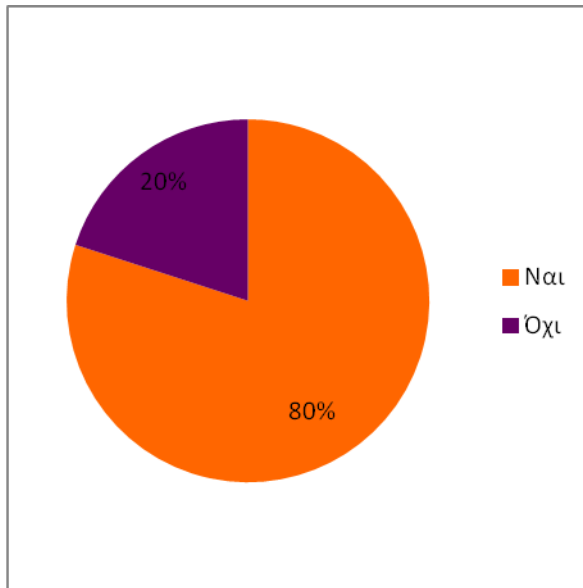
5. Έχεις οδηγήσει υπό την επήρεια αλκοόλ;



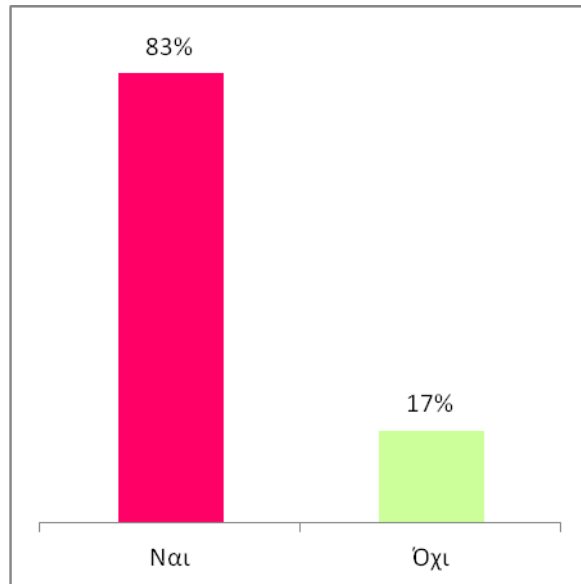
6. Παίρνεις και άλλα άτομα στο μηχανάκι/αμάξι σου;



7. Γνωρίζεις τον Κ.Ο.Κ.;



8. Αν ναι, τον ακολουθείς;



ΟΜΑΔΑ 5

- Δαμιανάκη Ιωάννα
- Δαφέρμου Δάφνη
- Μαυράκη Αλεξάνδρα
- Νιώτη Ελένη

5. Παραβάσεις-Πρόστιμα

5.1. Πως είναι οι δρόμοι σήμερα, πως πρέπει να είναι;

Τραγική είναι κυριολεκτικά η κατάσταση που επικρατεί στους δρόμους του Ηρακλείου από τις διάσπαρτες λακκούβες οι οποίες προκαλούν σοβαρότατα προβλήματα στην κυκλοφορία των οχημάτων τα οποία υφίστανται καταστροφές συχνά μάλιστα σοβαρές. Τα προβλήματα αυτά δεν παρουσιάζονται μόνο σε περιφερειακούς δρόμους πολλοί από τους οποίους είναι πλήρως εγκαταλελειμμένοι, αλλά και σε κεντρικούς οδούς που εμφανίζουν μια εικόνα εντελώς απαράδεκτη. Σε ένα απέραντο λακκουβοδρόμιο έχει μετατραπεί το Ηράκλειο. Καθημερινός «πονοκέφαλος» για χιλιάδες οδηγούς αποτελούν οι λακκούβες που εμφανίζονται σαν τα... μανιτάρια στα περισσότερα σημεία της πόλης, ακόμη και σ' αυτά που μόλις πρόσφατα έχουν ασφαλτοστρωθεί.



Παρά τις συνεχείς προσπάθειες της Δημοτικής Αρχής Ηρακλείου και της Διεύθυνσης Τεχνικών Έργων, με τις νέες εργολαβίες για το κλείσιμο των λακκουβών, ολοένα και περισσότερα νέα σημεία εμφανίζονται «λαβωμένα», τόσο στο κέντρο του Ηρακλείου όσο και περιφερειακά, με πολλές λακκούβες να μετατρέπονται σε... παγίδες για τους διερχόμενους οδηγούς, καθώς με την πρώτη βροχή γεμίζουν με νερό.

Οι δρόμοι πλέον είναι πολύ στενοί καθώς το πλήθος των αυτοκινήτων είναι πλέον τόσο μεγάλο σε σχέση με κάποιες δεκαετίες πριν κατά τις οποίες είχαν κατασκευαστεί οι δρόμοι. Η αμέλεια του κράτους είναι μεγάλη καθώς θα έπρεπε να μεριμνήσει επί του θέματος και με τον καιρό καθώς είναι χρόνιο πρόβλημα να είχε λυθεί. Οι δρόμοι θα έπρεπε να έχουν τις λωρίδες οι οποίες με το χρόνο έχουν σβήσει και έτσι οι άνθρωποι δεν γνωρίζουν αν επιτρέπεται η προσπέραση και έτσι δημιουργούνται ατυχήματα που θα μπορούσαν να είχαν εξλειφθεί εάν το κράτος ενδιαφερόταν για τους πολίτες.



Τα φανάρια τώρα στους δρόμους έχουν κατά κάποιον τρόπο ρόλο διακοσμητικό καθώς πάλι το κράτος δεν μεριμνά για την άμεση διόρθωση των βλαβών που έχουν, με αποτέλεσμα οι οδηγοί να περνάνε τους δρόμους χωρίς να ελέγχουν και έτσι τα τροχαία ατυχήματα να πληθαίνουν κι άλλο.

Ως **κύριοι δρόμοι της Ελλάδας** εννοούνται οι οδικοί άξονες με σημαντική αξία για τις οδικές μεταφορές σε εθνικό επίπεδο: οι αυτοκινητόδρομοι και οι εθνικές οδοί. Οι δύο αυτές κατηγορίες δρόμων είναι διακριτές ως προς τις προδιαγραφές κατασκευής τους.

Οι αυτοκινητόδρομοι ακολουθούν κατά κανόνα κατασκευαστικά πρότυπα υψηλότερης ποιότητας σε σχέση με τις εθνικές οδούς. Για παράδειγμα, ένας τυπικός αυτοκινητόδρομος αποτελείται από τέσσερις ή τρεις λωρίδες (τρεις ή δύο κυκλοφορίας και μία εκτάκτου ανάγκης σε κάθε κατεύθυνση), με διαζώματα στο κέντρο και στις πλευρές.



Σε αντίθεση ένας εθνικός δρόμος, αν και σημαντικότερος από έναν τοπικό, μπορεί να είναι όμοιος κατασκευαστικά με αυτόν, π.χ. δύο λωρίδων, μίας για κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας, χωρίς διαζώματα.



Επιπρόσθετα όσον αφορά στις διαφορές στην λειτουργία και συντήρηση μεταξύ των δύο τύπων, οι αυτοκινητόδρομοι συντηρούνται συχνά, με ένα αυστηρό πρόγραμμα και σε προληπτική βάση, από μία διαμορφωμένη ειδικά για αυτό το σκοπό αρχή.

Εν αντιθέσει για την καλή κατάσταση των εθνικών οδών άμεσος υπεύθυνος είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α, πρώην Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε) ή οι επιμέρους νομαρχίες από τις οποίες διέρχεται ο δρόμος.

Εικόνες του πως πρέπει να είναι οι δρόμοι:



Σε τι κατάσταση βρίσκονται σήμερα:



ΠΗΓΕΣ:

- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CF%8D%CF%81%CE%B9%CE%BF%CE%B9_%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CE%B9_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%95%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1%CF%82
- <http://www.patris.gr/articles/218955#.UP73Xyf57QM>
- <http://www.patris.gr/articles/54445/18591?PHPSESSID=#.UP73mCf57QM>

Δαφέρμου Δάφνη

5.2. Πρόστιμα

Στην εποχή μας έχουμε πολλά και ακριβά πρόστιμα γιατί μερικοί δεν υπακούουν στους κανόνες και έτσι πληρώνουν κάποια πρόστιμα μήπως και "φοβηθούν" και υπακούσουν στους κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ). Τα περισσότερα πρόστιμα γίνονται συνήθως για κάποιους λόγους απλούς αλλά κοστίζουν πολλά χρήματα αλλά κυρίως ίσως κοστίζει και ζωές. Τα πιο σημαντικά πρόστιμα αναφέρονται παρακάτω με την τιμή τους.



- Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας, (Υποχρεωτική διακοπή πορείας (STOP). πρόστιμο: 700 €
- Απαγορεύεται δεξιά, αριστερή στροφή, αναστροφή κ.λ.π. πρόστιμο: 200 €
- Παραβίαση μιας διακεκομμένης γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής παραχώρησης προτεραιότητας. πρόστιμο: 400 €
- Υπέρβαση συνεχούς γραμμής κατά πλάτος σε περίπτωση υποχρεωτικής διακοπής πορείας. πρόστιμο: 80 €
- Παραβίαση κίτρινης διαγράμμισης - Ζιγκ-Ζαγκ /Τεθλασμένης. πρόστιμο:80 €
- Παραβίαση Ερυθρού. πρόστιμο:700 €
- Παραβίαση κίτρινου σηματοδότη. πρόστιμο: 80 €
- Παράλειψη τοποθέτησης ειδικών πινακίδων σήμανσης σε εκτελούμενα έργα. πρόστιμο: 1500 €
- Οδηγός που πετάει έξω από το όχημά του τσιγάρο ή άλλο αντικείμενο, (όπως υπολείμματα φαγητού κ.λ.π) που μπορεί να προκαλέσει πυρκαγιά ή ρύπανση. πρόστιμο: 200 €
- Μη χρήση ζώνης, κράνους ή μη χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης από μεταφερόμενα ανήλικα κάτω των 12 ετών. πρόστιμο: 350 €
- Οδήγηση οχήματος για επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμό, ανταγωνισμό ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων. πρόστιμο: 700 €
- Παρενόχληση άλλων χρηστών της οδού, παρόδιων με θορύβους από ηχητικά συστήματα. πρόστιμο: 200 €
- Οδηγεί σε πλατείες, πεζοδρόμια, πεζόδρομους, νησίδες ή ερείσματα, τα οποία προορίζονται για κυκλοφορία των πεζών, εκτός από περιπτώσεις απόλυτης ανάγκης ή όταν αυτό επιτρέπεται με ειδική ρύθμιση. πρόστιμο: 200 €

- Κίνηση αντίθετα σε μονόδρομο. πρόστιμο: 200 €
- Ενεργεί προσπέρασμα προπορευόμενου οχήματος, χωρίς να προειδοποιήσει έγκαιρα με τους δείκτες κατεύθυνσης ή με σήμα του χεριού του. πρόστιμο: 80 €
- Ενεργεί προσπέρασμα κατά το χρόνο που ο προπορευόμενος, στην ίδια λωρίδα, οδηγός είχε δώσει σήμα προσπεράσματος. πρόστιμο: 700 €
- Ενεργεί προσπέρασμα αμέσως προ ή πάνω σε διάβαση πεζών, που ορίζεται με σήμανση. πρόστιμο: 700 €
- Μη χρήση αλυσίδων σε οδό με χιόνια ή πάγο. πρόστιμο: 80 €



- Μη μείωση ταχύτητας, παρόλο που αυτό επιβαλλόταν λόγω προσέγγισης σε σχολείο. πρόστιμο: 80 €

- Συναγωνισμός οδηγών στην ταχύτητα. πρόστιμο: 100 €
- Παραβίαση προτεραιότητας άλλου οχήματος που έρχεται σε κόμβο, παρόλο που αυτή ορίζεται με σήμανση. πρόστιμο: 350 €
- Παραβίαση προτεραιότητας άλλου οχήματος που έρχεται από δεξιά σε κόμβο, χωρίς σήμανση. πρόστιμο: 350 €
- Οδήγηση υπό την επίδραση οινοπνεύματος «μέτρηση με συσκευή αλκοτέστ αναπνοής – αλκοολόμετρο». πρόστιμο: 700 €



- Άρνηση ελέγχου οινοπνεύματος ή φαρμάκων είτε διά αιμοληψίας είτε με τη χρήση συσκευής αλκοολόμετρου. πρόστιμο: Φυλάκιση (2) μηνών τουλάχιστον και χρηματική ποινή (1.200) €
- Δίνει ψευδή στοιχεία ταυτότητας ή ψευδή σχετικά με την κυκλοφορία του οχήματος. πρόστιμο: κράτηση μέχρι έξι (6) μηνών και πρόστιμο μέχρι τριών χιλιάδων (3.000) €
- Στέρηση ή μη λειτουργία φώτων Πορείας (μεγάλα). πρόστιμο: 150 €
- Στέρηση ή μη λειτουργία φώτων Διασταύρωσης (μεσαία). πρόστιμο: 150 €
- Στέρηση ή μη λειτουργία φώτων Θέσεως (εμπρός-πίσω). πρόστιμο: 150 €
- Στέρηση φώτων Ομίχλης (εμπρός-πίσω). πρόστιμο: 40 €
- Στέρηση φώτων Οπισθοπορίας. πρόστιμο: 40 €
- Στέρηση ή μη λειτουργία φώτων Φλας-αλάρμ. πρόστιμο: 150 €

- Στέρηση φώτων Μοτοσικλετών-μοτοποδηλάτων. πρόστιμο: 150 €
- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 5 μέτρων από διάβαση πεζών ή επάνω σε αυτές. πρόστιμο: 80 €
- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 12 μέτρων από στάση μέσων μαζικής μεταφοράς. πρόστιμο: 80 €
- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 10 μέτρων από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος . πρόστιμο: 80 €
- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 12 μέτρων από πινακίδα STOP. πρόστιμο: 80 €
- Σε είσοδο-έξοδο πεζόδρομου ως και πάνω σε αυτόν. πρόστιμο: 40 €
- Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ) ή σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ). πρόστιμο: 150 €
- Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων Ατόμων με Αναπηρίες (ΑμεΑ). πρόστιμο: 80 €



Πηγές

- <http://www.policenet.gr/portal/ext/parabaseis.html>
- http://www.autotriti.gr/xrhsima/xrhsima.asp?motoimpo_id=24&ID_CATEGOR_Y=10
- http://www.autotriti.gr/xrhsima/xrhsima.asp?motoimpo_id=25&ID_CATEGOR_Y=10
- <http://www.glavopoulos.gr/kok/poines.php>

Νιώτη Ελένη

5.3. Παραβάσεις για παράνομο παρκάρισμα



- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 5 μέτρων από διάβαση πεζών μαζικής μεταφοράς.
- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 12 μέτρων από στάση μαζικής μεταφοράς.

- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 12 μέτρων από πινακίδα STOP.
- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 20 μέτρων από φωτεινό σηματοδότη.
- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 5 μέτρων από τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών.
- Στάθμευση σε απόσταση μικρότερη των 5 μέτρων από πυροσβεστικό κρουνό.
- Προ εισόδου κλινικής-Νοσοκομείου-Οχημάτων παρόδιου ιδιοκτησίας και έναντι αυτών αν παρεμποδίζετε ή ελεύθερη είσοδος-έξοδος.
- Σε είσοδο-έξοδο κόμβου και σε απόσταση μικρότερη από 10 μέτρα από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.
- Σε πεζοδρόμιο ή πλατεία ή ειδικά ερείσματα που προορίζονται για πεζούς ως και ποδηλατοδρόμους εκτός αν επιτρέπεται σε αυτούς η στάθμευση με ειδική σήμανση.
- Πάνω ή κάτω από γέφυρα εκτός αν υπάρχουν χώροι για στάθμευση ειδικά προορισμένοι.
- Σε κυρτή αλλαγή στροφή με ανεπαρκή ορατότητα.
- Επί νησίδων ασφάλειας ή διαχωριστικών νησίδων.



- Σε αυτοκινητόδρομο ή οδό ταχείας κυκλοφορίας.
- Σε λωρίδα επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης.
- Σε οδό που δεν επαρκεί χώρος για ελεύθερη κυκλοφορία.
- Σε θέση που παρεμποδίζει είσοδο-έξοδο σταθμευμένου οχήματος.
- Σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο(ράμπα) διάβασης ατόμων με αναπηρίες(ΑΜΕΑ)ή σε χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ατόμων με αναπηρίες.
- Σε είσοδο-έξοδο πεζοδρόμου ως και πάνω σε αυτόν.
- Αν το ελεύθερο μέρος μεταξύ οχήματος και της απαγορευτικής γραμμής υπέρβασης είναι μικρότερο των 3 μέτρων.



- Σε χώρο στάθμευσης ΤΑΞΙ.
- Σε ειδικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων ατόμων με αναπηρίες κυρτή αλλαγή στροφή με ανεπαρκή ορατότητα.

Πηγές

- <http://www.tempo.gr/ston-kosmo-mas/ellada/246-aytokolliti-antidراسi-sto-paranomo-parkarisma>

Μαυράκη Αλεξάνδρα

5.4. Προϋποθέσεις για ένα σωστό οδηγό

Ένας οδηγός για να είναι σωστός θα πρέπει να εφαρμόζει τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Θα πρέπει να βλέπει τα σήματα και να τα τηρεί για ασφάλεια δική του, των άλλων οδηγών και πεζών. Θα πρέπει να ελέγχει τον δρόμο προτού περάσει και να παρκάρει σε χώρους που είναι δεκτοί. Επίσης να κοιτάει τα φανάρια και ανάλογα να κινείται. Να φοράει ζώνη ασφαλείας ή κράνος και το όχημά του να είναι ασφαλισμένο, να έχει περάσει από Κ.Τ.Ε.Ο., να πληρώνει τα τέλη κυκλοφορίας και άλλα. Πράγμα δύσκολο βέβαια για τις μέρες μας. Θα πρέπει ένας σωστός οδηγός για να ενοικιάσει ένα όχημα Α, Β ή C να είναι 23 ετών. Σε περίπτωση που ο ενοικιαστής οδηγός επιθυμεί να ενοικιάσει ένα όχημα εκτός των παραπάνω αναφερομένων κατηγοριών, θα πρέπει να είναι άνω των 25 ετών. Επίσης κάτι ακόμα απαραίτητο είναι όταν θέλει να στρίψει σε μια διασταύρωση να ανάβει το φλας, για να ειδοποιήσει τον οδηγό που ακολουθεί, αλλά και τον πεζό που πρόκειται να περάσει στη διάβαση. Θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιεί το κάθισμα αυτοκινήτου για το μωρό και όχι να κρατάει το μωρό στο δικό του κάθισμα.



Οι οδηγοί σήμερα όμως παρκάρουν τα οχήματά τους όπου βρουν, δίχως να σκεφτούν εάν ενοχλεί και εάν επιτρέπεται. Δεν βλέπουν τα σήματα απλά πηγαίνουν στο δρόμο "χαζεύοντας" και μιλώντας στο κινητό. Δεν ελέγχουν, απλά περνάνε με αποτέλεσμα να τρακάρουν. Κοιτάνε το συμφέρον τους, για παράδειγμα ενώ έχει προτεραιότητα ο άλλος, εκείνος θέλει να περάσει, διότι μπορεί να έχει ενδεχομένως ραντεβού και δεν θέλει να αργήσει, ή απλά δεν έχει υπομονή να περιμένει, γεγονός που πολύ συχνά γίνεται. Έτσι λογοδοτούν βρίζοντας ο ένας τον άλλο. Δεν ανάβουν το φλας όπου προκαλούν τροχαίο ατύχημα. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να υπολογίσουμε την απόσταση του αυτοκινήτου που μας πλησιάζει, ώστε να μην του κόψουμε την ταχύτητα και τον αναγκάσουμε να σταματήσει με απότομο φρενάρισμα. Και επίσης ενώ απαγορεύεται να πίνουν μέχρι ένα όριο εκείνοι το ξεπερνούν, προκαλώντας έτσι τη ζωή τους σε θάνατο και το λιγότερο βέβαια πληρώνοντας πρόστιμο.

Για αυτό όλοι μας θα πρέπει να εφαρμόζουμε τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας διότι είναι προς συμφέρον μας.

ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΚΟΚΚΙΝΟΥ



ΑΠΛΗΡΩΤΑ ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Δαμιανάκη Ιωάννα

6. Προβολή ταινιών μικρού μήκους



Στα πλαίσια της ερευνητικής εργασίας την Τρίτη 30/10/2012 τα παιδιά παρακολούθησαν στην αίθουσα πολλαπλών εκδηλώσεων του σχολείου μας, ταινίες μικρού μήκους που αφορούσαν στην κυκλοφοριακή αγωγή. Κάποια από αυτά κατέγραψαν τα συναισθήματά τους μετά το τέλος της προβολής.

«Παρακολουθήσαμε κάποια βιντεάκια από τροχαία ατυχήματα που έχουν συμβεί στο παρελθόν. Αυτά τα βίντεο όποιος τα παρακολουθήσει θα καταλάβει το πόσο σημαντικό είναι να φοράει κάποιος το κράνος του ή την ζώνη το. Κατά την γνώμη μου λοιπόν μετά από αυτά που είδα πιστεύω πως πρέπει όλοι μας να ενημερωνόμαστε με τέτοια παραδείγματα ώστε να προσέχουμε περισσότερο τον εαυτό μας και τους γύρω μας.»

Κατερίνα Μαρκάκη

«Είναι τραγικό να βλέπουμε για ένα κράνος ή για μια απροσεξία να χάνονται ζωές έτσι άδικα. Τα βιντεάκια που παρακολουθήσαμε ήταν όλα αληθινότητα...Κατά την κρίση μου η πιο συγκλονιστική σκηνή ήταν στο σημείο που μετά το ατύχημα είχε μείνει μόνο του ένα μωρό να κλαίει, άλλα δεν το άκουγε κανένας γιατί οι γονείς του ήταν νεκροί. Επίσης μια άλλη δυνατή σκηνή ήταν όταν τράκαρε κάποιος και δεν κατάφερε να παραμείνει στη ζωή, οι αντιδράσεις της οικογένειας του και το δράμα που πέρασαν στη συνέχεια ήταν τραγικό! Βλέπουμε ότι ο χρόνος που μπορεί να συμβεί κάτι τέτοιο είναι ασύλληπτα γρήγορος που τις περισσότερες φορές για μια απροσεξία της στιγμής μπορεί να κοστίζει πολύ περισσότερο!»

Βοσκάκη Φαίη

«Τα ατυχήματα που παρακολουθήσαμε στα βίντεο προκαλούν λύπη. Οι εικόνες με τους οδηγούς μηχανών που εκτοξεύονταν αρκετά μακριά από το σημείο της σύγκρουσης ήταν σοκαριστικές. Πολύ λυπηρό ήταν το βίντεο που μας έδειχνε ότι είναι τεράστια ανάγκη να φοράνε όλοι οι οδηγοί μηχανών κράνος. Επειδή σε αυτό το βίντεο είδαμε διάφορα κράνη μετά από δυστυχήματα που είχαν πάθει μεγάλες ζημιές ή ακόμα είχαν κοπεί στα δύο μας έκανε να καταλάβουμε ότι σίγουρα δεν θα θέλαμε το κεφάλι μας να βρισκόταν σε αυτή τη θέση.»

Μουάτσου Χρύσα

Παρακολουθώντας το βίντεο σχετικά με τις παραβιάσεις που κάνουν ορισμένοι οδηγοί και τα ατυχήματα που συνεχώς αυξάνεται ο αριθμός τους, ένιωσα θλίψη, αλλά και οργή. Είναι λυπηρό γεγονός να χάνονται άδικα ζωές ανθρώπων, μικρών και μεγάλων, αλλά και εξοργιστικό το γεγονός ότι κάποιοι αδιαφορούν και παραβιάζουν τους νόμους, χωρίς να αναλογιστούν τις συνέπειες! Προφανώς λοιπόν αδιαφορούν για το κακό που μπορούν να προκαλέσουν στον εαυτό τους και στον συνάνθρωπο! Αυτό πρέπει ν' αλλάξει! Είναι στο χέρι μας!

Ζαμπετάκη Άννα-Μαρία

7. Επίσκεψη από τον κ. Γ. Λιονάκη

Στα πλαίσια της ερευνητικής εργασίας προσκαλέσαμε και στις 27/11/2012 πραγματοποιήθηκε Ενημερωτική συνάντηση στο χώρο του σχολείου με τον κο Λιονάκη Γιάννη (περιφερειακός διευθυντής της ΕΛΠΑ στην Κρήτη και πρόεδρος του συλλόγου Ε.ΣΥ.ΠΡΟ.Τ.Α).



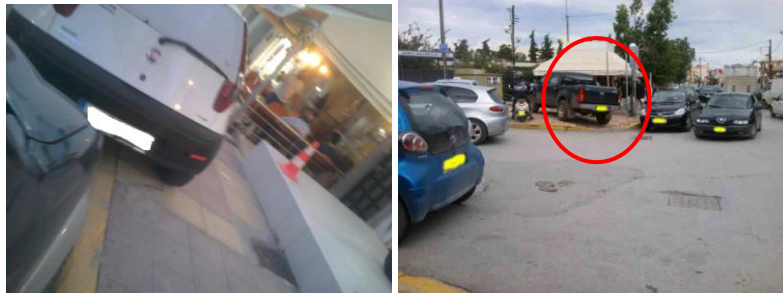
8. Φωτογραφικό υλικό από την περιοχή του δήμου μας

Ακολουθούν μερικές φωτογραφίες από την περιοχή του Δήμου Γαζίου, όπως τις τράβηξαν οι ίδιοι οι μαθητές.

- Κακή κατάσταση των δρόμων



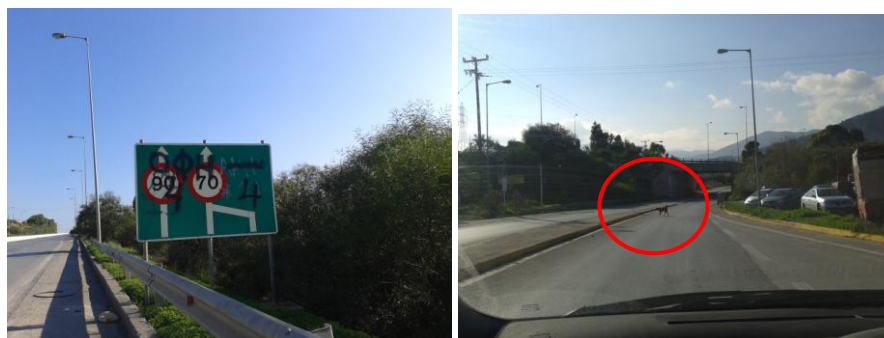
- Παράνομα παρκαρίσματα



- Μεταφορά ανθρώπων και αντικειμένων χωρίς τα απαραίτητα μέτρα ασφαλείας (ανοικτές πόρτες κατά την κίνηση του οχήματος)



- Λερωμένες πινακίδες & Αδέσποτα στους δρόμους



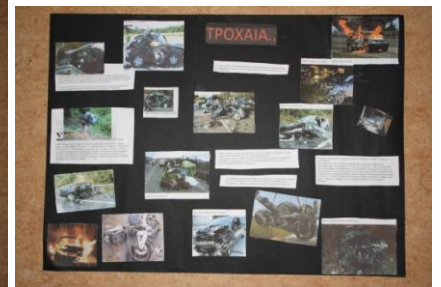
9. Παράρτημα

Στα πλαίσια της ερευνητικής εργασίας τα παιδιά του Β3 κατασκεύασαν:



- ημερολόγιο για το έτος 2013 με φωτογραφίες και «συνθήματα-μηνύματα» της επιλογής τους
- δισέλιδο φυλλάδιο με συμβουλές για πεζούς και οδηγούς
- θεματικά ταμπλώ με φωτογραφίες και συνθήματα
- ολιγόλεπτα βίντεο με τη βοήθεια του προγράμματος Windows movie maker

Τέλος, παρουσίασαν (σε μορφή power point) την εργασία τους στους συμμαθητές τους μέσα στο εργαστήριο πληροφορικής. Ακολουθούν οι φωτογραφίες από τα ταμπλώ και την ομάδα εργασίας, το φυλλάδιο, καθώς και το ημερολόγιο.



Συμβουλές για πεζούς:

- ✓ Περνώ το δρόμο πάντα από τη διαδαση πεζών και τα φανάρια
- ✓ Για να περάσω στο απέναντι πεζοδρόμιο πρώτα σταματώ και κοιτώ
- ✓ Χρησιμοποιώ το πεζοδρόμιο όπου υπάρχει
- ✓ Όπου δεν υπάρχει



Road Safety

πεζοδρόμιο

περπατώ στην άκρη του δρόμου και αντίθετα με τη φορά των οχημάτων

- ✓ Το βράδυ φοράω ανοιχτόχρωμα ρούχα

Συμβουλές για οδηγούς:

- ✓ Εφαρμόζω τον Κ.Ο.Κ.
- ✓ Φοράω πάντα ζώνη ασφαλείας ή κράνος



- ✓ Δεν παραβιάζω τον κόκκινο σηματοδότη
- ✓ Δεν οδηγώ όταν έχω καταναλώσει οινοπνευματώδη ποτά



- ✓ Σέβομαι τα όρια ταχύτητας
- ✓ Δεν κάνω αντικανονικά προσπεράσματα
- ✓ Δεν χρησιμοποιώ το κινητό τηλέφωνο κατά την διάρκεια την οδήγησης



- ✓ Σέβομαι τους χώρους στάθμευσης για τα Α.Μ.Ε.Α





Γενικό Λύκειο Γαζίου

Ημερολόγιο 2013

Project: "Μαθαίνω να κυκλοφορώ"

Τμήμα: Β3

«όταν έχουμε δρόμο μπροστά μας,
δεν πίνουμε...»



ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
	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	31			

...βγάλε τη μάσκα

και

βάλε το κράνος...!!!!



ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
				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			

...χωρίς
λόγια...



ΜΑΡΤΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
				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	31

...τσουγκρίστε αυγά

και

όχι τα κεφάλια

σας...!!!!



ΑΠΡΙΛΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16 1	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

...μη βαφτεί
 άλλος ένας μάης
 κόκκινος....



ΜΑΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17 2	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

...μπορεί να ήρθε
καλοκαίρι και να είσαι
ελεύθερος από όλα,
όμως μη ξεχνάς ότι
μπορεί να στερήσεις
την ελευθερία του
άλλου!
...φοράμε πάντα ζώνη!



ΙΟΥΝΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
					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

το καλοκαίρι είναι
 τόσο ωραίο...
 μην το χαλάτε...
 απολαύστε το!!!



ΙΟΥΛΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
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	31				

...καλύτερα να κολυμπάς,
παρά να οδηγάς...



ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
			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	31	

...τα σχολεία ξεκινούν,
τα παιδιά από τη διάβαση
περνούν...!!



ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
						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						

Ο δρόμος γλιστράει και εσύ...

...”πέρα βρέχει”...

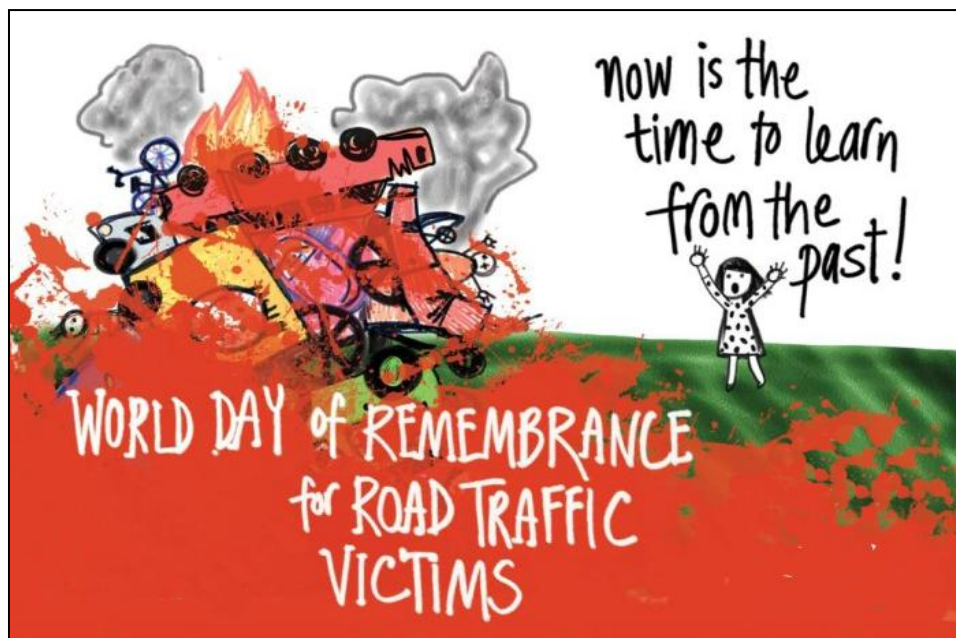


ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
	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	31			

«Παγκόσμια Ημέρα
Μνήμης Θυμάτων
Ατυχημάτων»

(2^η Κυριακή του
Νοέμβρη)



ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
				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	

Χρόνια Πολλά

...βγάλτε τα σκουφάκια
και βάλτε το κράνος σας!



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ

ΔΕΥΤΕΡΑ	ΤΡΙΤΗ	ΤΕΤΑΡΤΗ	ΠΕΜΠΤΗ	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΣΑΒΒΑΤΟ	ΚΥΡΙΑΚΗ
						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 ³	26	27	28	29
30	31					