

Γενικό Λύκειο Γαζίου Ερευνητική εργασία

«ΚΑΘ ΟΔΟΝ»



Σχ. έτος 2012-13

Τμήμα Β4

Υπεύθυνη καθηγήτρια: Λουκάκη Ηρώ (ΤΤΕ13)

Περιεχόμενα

1. Κυκλοφοριακή αγωγή	3
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
1.2 Τροχαία ατυχήματα	5
1.3 Αίτια τροχαίων ατυχημάτων	6
1.4 Κόστος τροχαίων ατυχημάτων.....	13
1.5 Συνθήματα	15
1.6. Συμπεράσματα	16
2. Τροχαία ατυχήματα.....	17
2.1.Εισαγωγή.....	17
2.2. Η ιστορία των τροχαίων ατυχημάτων.....	18
2.3. Πρόληψη για τα τροχαία ατυχήματα.....	19
2.4. Συμβουλές ασφαλούς οδήγησης	21
2.5. Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων (1990-2012).....	22
2.6. Παγκόσμια Ημέρα Μνήμης για τα Θύματα των τροχαίων δυστυχημάτων.....	25
2.7. Δράση «Νύχτα διασκέδασης χωρίς αλκοόλ.»	25
2.8. Τροχαία ατυχήματα με ποδήλατα και παιδιά	26
2.9. Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων	28
3. Έρευνα	29
3.1. Διεξαγωγή έρευνας:.....	30
Ερωτηματολόγιο:	30
3.2. Αποτελέσματα έρευνας (διαγράμματα)	32
4. Πρόληψη	42
4.1. Εισαγωγή.....	42
4.2. Πρόληψη Τροχαίων Ατυχημάτων	42
4.3. Συμπεράσματα	46
5. Επίσκεψη του διευθυντή της ΕΛΠΑ Κρήτης.....	47
6. Φωτογραφικό υλικό.....	48

ΟΜΑΔΑ 1^η

Καρτερή Λίλη

Παλαιάκη Ελευθερία

Τριγώνη Χρυσούλα

Τσακαλάκη Εύα

Τσιντάρη Ιωάννα

1. Κυκλοφοριακή αγωγή

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στα πλαίσια του πρώτου τετραμήνου της σχολικής χρονιάς 2012 η τάξη μας (Β4) ασχολήθηκε με το θέμα της κυκλοφοριακής αγωγής. Συγκεκριμένα εμείς ως ομάδα Α ασχοληθήκαμε με τον Κ.Ο.Κ (Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας) και τα τροχαία ατυχήματα.

Κυκλοφοριακή αγωγή : είναι μια διαδικασία που έχει ως στόχο την κατεύθυνση του ατόμου στην οδική ομαδική βούληση και στην εξασφάλιση ενός ασφαλούς κυκλοφοριακού συστήματος. Υπάρχει ποικιλία παραγόντων που αλληλεπιδρούν και διαμορφώνουν την κυκλοφοριακή συνείδηση και οδική του συμπεριφορά. Οι βασικότεροι από αυτούς είναι:

- Οι γονείς και κάθε ενήλικος του οικείου περιβάλλοντος
- Τοπική κοινωνία(π.χ. γείτονες)
- ΜΜΕ, νέες τεχνολογίες επικοινωνίας (π.χ. internet, ηλεκτρονικά παιχνίδια).

Επομένως, εφόσον το παιδί ζει και δραστηριοποιείται σε ένα κόσμο ενηλίκων, είναι δεδομένο ότι επηρεάζεται άμεσα από τις δικές τους στάσεις, αξίες και γνώσεις και κάθε προσπάθεια της σχολικής εκπαίδευσης στον τομέα της οδικής ασφάλειας θα χτίζεται πάνω στη δουλειά που ήδη γίνεται από άλλα κοινωνικά περιβάλλοντα. Επειδή όμως υπάρχει η πιθανότητα να δημιουργηθούν στο παιδί συγχύσεις και συγκρούσεις από τις γνώσεις και πληροφορίες που θα αποκτή από διαφορετικούς φορείς και δεδομένου ότι υπάρχει έλλειμμα κυκλοφοριακής αγωγής και συνείδησης σε εμάς τους ενήλικες, προτείνεται η εκπαίδευση και της προηγούμενης γενιάς (γονείς/κηδεμόνες), προκειμένου να διδαχτεί με ασφαλείς τρόπους και γνώσεις η επόμενη γενιά (τα παιδιά). Με την εφαρμογή προγραμμάτων εκπαίδευσης , αρχικά σε γονείς /κηδεμόνες, τα οποία θα εντάσσονται σε ένα σχέδιο προληπτικής πολιτικής οδικής ασφάλειας, ο ρόλος της τυπικής σχολικής εκπαίδευσης θα ενισχύεται, καθώς θα υπάρχουν ανοικτοί δίαυλοι επικοινωνίας ανάμεσα στο σχολείο και την οικογένεια.



Αυτή η ιδιαίτερη και πολυδιάστατη αγωγή, μέσα από βιωματικές, ενεργητικές μεθόδους μάθησης στοχεύει:

- ❖ -Στην ανάπτυξη της ικανότητας του παιδιού για «ανάγνωση» του οδικού περιβάλλοντος, την κατανόηση του ρόλου κάθε οδικού και παρόδιου στοιχείου και των αλληλεπιδραστικών σχέσεων που υπάρχουν μεταξύ τους.
- ❖ -Στην καθοδήγηση του παιδιού για πρόσληψη ολιστικών εικόνων της κυκλοφοριακής πραγματικότητας και την ανάπτυξη της δυνατότητάς του για χωρο-χρονική τοποθέτησή του στο περιβάλλον καθώς και τη διάκριση των ρόλων του ως χρήστης (οδηγός, πεζός, επιβάτης κ.τ.λ.)
- ❖ -Στην ενημέρωση του νέου ατόμου σχετικά με τη λειτουργία του οδικού περιβάλλοντος το οποίο διέπεται από συγκεκριμένους κανόνες του ΚΟΚ ο οποίος έχει παγκόσμια χαρακτηριστικά.
- ❖ -Στη βοήθεια του παιδιού για αφομοίωση, ερμηνεία και εφαρμογή των βασικών κανόνων που το αφορούν, ανάλογα με την ηλικία και τις ατομικές του δυνατότητες.
- ❖ -Στην οπτική και ακουστική εκπαίδευση για ανάπτυξη εξαρτημένων αντανakλαστικών κινήσεων κατά το βάδισμα ή την οδήγηση και τη συνειδητοποίηση των περιορισμών που θέτει το σώμα και η ηλικία τους σε σχέση με τους ενήλικες.
- ❖ -Στην πληροφόρηση του παιδιού για τις βασικές αιτίες των ατυχημάτων και τους κινδύνους που ελλοχεύουν καθώς εκτίθεται στο οδικό περιβάλλον, καθώς και στη μύησή του για παρατήρηση, πρόβλεψη, εκτίμηση και αντιμετώπιση κάθε επικίνδυνης κατάστασης που μπορεί να προκληθεί με υπαιτιότητα των άλλων.
 - ❖ Στην ανάπτυξη της ικανότητάς τους να αποφεύγουν τη δημιουργία κινδύνων για τους άλλους χρήστες και για σωστή λήψη αποφάσεων σε κρίσιμες καταστάσεις.
 - ❖ Στην άσκηση τους για αποκωδικοποίηση των μηνυμάτων που προσλαμβάνουν από τα στοιχεία του οδικού περιβάλλοντος, τη σωστή ερμηνεία τους, καθώς την προσαρμογή της συμπεριφοράς τους ανάλογα με το περιεχόμενο των μηνυμάτων.
 - ❖ Στην εκμάθηση τρόπων επικοινωνίας με τους άλλους χρήστες και τα όργανα προστασίας και αστυνόμευσης των οδών.
 - ❖ Στη μύηση των μαθητών για τρόπους αναζήτησης πληροφοριών ή ενημέρωσης σε θέματα οδικής ασφάλειας από διαφορετικές πηγές όπως το internet, οι βιβλιοθήκες, τα ΜΜΕ (ραδιόφωνο, τηλεόραση, τύπος κ.τ.λ.)
 - ❖ Στον προβληματισμό των νέων ατόμων σχετικά με τις κοινωνικές, οικονομικές, συναισθηματικές, ψυχοσωματικές, επαγγελματικές κ.ά. συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων.
 - ❖ Στην ευαισθητοποίηση κάθε χρήστη απέναντι σε θέματα προσπελασιμότητας ατόμων με μειωμένη δυνατότητα κίνησης και μεταφοράς.
 - ❖ Στην άσκηση των παιδιών να επιλέγουν ασφαλείς και κατάλληλους χώρους (π.χ. διαβάσεις πεζών, πεζοδρόμια, ειδικές λωρίδες) για την πεζή μετακίνησή τους από το ένα μέρος στο άλλο, για το παιχνίδι ή για την οδήγηση του ποδηλάτου τους.
 - ❖ Στην ενθάρρυνσή τους να διαχέουν τις γνώσεις που κατέκτησαν από την αγωγή και εκπαίδευσή τους προς άλλους χρήστες και κυρίως προς τα μέλη του οικείου περιβάλλοντος.
- ❖ Στην αλλαγή λανθασμένων και επικίνδυνων στάσεων και αξιών που μπορεί να απέκτησαν από άλλα περιβάλλοντα και την τροποποίηση επικίνδυνης συμπεριφοράς κατά το βάδισμα ή την οδήγηση.

- ❖ Στην ενθάρρυνση των παιδιών να έλθουν σε επαφή με άλλα κοινωνικά περιβάλλοντα και να γνωρίσουν διαφορετικά επικοινωνιακά συστήματα.
- ❖ Στη συνειδητοποίηση τους ότι ο τρόπος της οδικής συμπεριφοράς τους συνδέεται με την κοινωνική υπευθυνότητα που οφείλουμε να διαθέτουμε ως χρήστες των οδών και των χώρων δημόσιας κυκλοφορίας.
- ❖ Στην ενημέρωση των νέων ατόμων για τα πλεονεκτήματα της πεζής μετακίνησης σε σχέση με την εποχούμενη, καθώς και τις θετικές επιδράσεις των φιλικών προς το περιβάλλον Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- ❖ Στην πληροφόρησή τους σχετικά με το μεγάλο ποσοστό συμμετοχής των οχημάτων στη ρύπανση της ατμόσφαιρας και τις τραγικές συνέπειες στην υγεία των κατοίκων που ζουν στα αστικά κέντρα.
- ❖ Στην ενθάρρυνσή τους να φανταστούν και να σχεδιάσουν ένα μελλοντικό οδικό περιβάλλον που θα εξασφαλίζει την ποιότητα ζωής και το δικαίωμα των ανθρώπων να κινούνται με ασφάλεια και αξιοπρέπεια.
- ❖ Στην αλλαγή νοοτροπιών που ενθαρρύνουν τον ατομικισμό όσον αφορά στη χρήση των κοινόχρηστων χώρων.
- ❖ Στην προετοιμασία υπεύθυνων αυριανών πολιτών που θα μπορούν να καταστούν ασφαλείς χρήστες των οδών.
- ❖ Στην ανάπτυξη ηθικών στάσεων και υγιών συνηθειών, καθώς και στην ενίσχυση της αυτοεκτίμησης και εκτίμησης των άλλων.
- ❖ Στη συνειδητοποίησή τους ότι η ανθρώπινη συμπεριφορά είναι η κύρια αιτία των τροχαίων ατυχημάτων και αυτά μπορούν να αποφευχθούν μέσα από τη συνετή και υπεύθυνη συμπεριφορά όλων των χρηστών.
- ❖ Στην απόκτηση συνειδησης της έννοιας του πολίτη και την θετική αξιολόγηση της σημασίας των κανόνων που εφαρμόζονται στην κοινωνική ζωή.

1.2 Τροχαία ατυχήματα

Τροχαίο ατύχημα θεωρείται ένα αιφνίδιο και ζημιογόνο γεγονός που προκαλείται από την λειτουργία – κίνηση οχήματος και προξενεί βλάβη σε πρόσωπα και πράγματα. Ο προσδιορισμός του ατυχήματος ως τροχαίου εξαρτάται από το γεγονός ότι προήλθε από όχημα και συνέβη κατά τη λειτουργία αυτού. Για να θεωρηθεί ένα ατύχημα ως τροχαίο θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:



α) το όχημα να βρίσκεται σε λειτουργία – κίνηση.

β) να προκληθεί ζημιά – τραυματισμός – θάνατος και

γ) να μην υπάρχει πρόθεση (δόλος) από τους εμπλεκόμενους στο ατύχημα.

Αν μια από τις παραπάνω συνιστώσες απουσιάζει δεν συντρέχει περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Το τροχαίο ατύχημα συνθέτουν, τέσσερεις παράγοντες.

- α) Ο άνθρωπος
- β) Το όχημα
- γ) το οδικό δίκτυο
- δ) το περιβάλλον

1.3 Αίτια τροχαίων ατυχημάτων

1) Απόσπαση προσοχής

Η μεγαλύτερη αιτία των οδικών ατυχημάτων δεν είναι ούτε η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ούτε η παραβίαση ερυθρού σηματοδότη, ούτε οι κόντρες (αυτοσχέδιοι αγώνες ταχύτητας). Η απόσπαση προσοχής είναι ο νούμερο ένα λόγος ατυχημάτων στην Ευρώπη και στην Αμερική. Ο όρος "απόσπαση της προσοχής" χρησιμοποιείται για να περιγράψει οτιδήποτε κάνει έναν οδηγό να χάσει ή έστω να μειώσει την επαφή του με το οδηγικό περιβάλλον ή να μειώσει στιγμιαία την ικανότητά του να ελέγχει το αυτοκίνητο.

Αίτια απόσπασης :

- α) Εξωτερικό αντικείμενο, πρόσωπο ή γεγονός
 - Κίνηση οχημάτων στο δρόμο
 - Άτομα που περπατούν στο δρόμο
 - Άλλα αυτοκίνητα
 - Ατύχημα στο δρόμο
 - Ζώο κοντά ή πάνω στο δρόμο
 - Μεγάλες αφίσες – διαφημίσεις με εικόνα ή κείμενο
- β) Απασχόληση με ραδιόφωνο/CD
 - Ψάξιμο, αλλαγή σταθμού στο ραδιόφωνο
 - Ρύθμιση CD player
 - Ψάξιμο για κάποιο CD
- γ) Συνεπιβάτες
 - Συνομιλία με συνεπιβάτη
 - Λογομαχία με συνεπιβάτη
 - Απασχόληση με πρόβλημα/δράση παιδιού μέσα στο αυτοκίνητο

δ) Ζώα μέσα στο αυτοκίνητο

Κατοικίδιο της οικογένειας(γάτα, σκύλος)

Κάποιο έντομο(π.χ. σφήκα, μύγα)

ε) Διάβασμα – τηλεφώνημα

Διάβασμα χάρτη

Διάβασμα διαφημιστικού εντύπου

Διάβασμα εφημερίδας

Διάβασμα επαγγελματικών εγγράφων – σημειώσεων

Πληκτρολόγηση αριθμού ή μηνύματος στο κινητό

Συνομιλία στο κινητό

στ) Κάπνισμα

Άναμα τσιγάρου

Πτώση τσιγάρου

Πτώση στάχτης

ζ) Διάφορα άλλα

Ψάξιμο για το πορτοφόλι

Λεκές από φαγητό – καφέ – αναψυκτικό

2) 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.



3) Οδήγηση υπό την επήρεια 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. Το αλκοόλ έχει τις εξής αντιδράσεις στον οργανισμό:



- μείωση της στάθμης εγρήγορσης
- μείωση της ικανότητας αναγνώρισης του κινδύνου
- μείωση της ικανότητας παρακολούθησης αλλαγής των συνθηκών
- μείωση της ικανότητας συνδυασμού πληροφοριών

Οπότε, με λίγα λόγια η αιθυλική αλκοόλη (αλκοόλ) “επιβραδύνει” τον εγκέφαλο, με αποτέλεσμα τη μείωση των αντανακλαστικών, και την πιθανή πρόκληση ατυχήματος.

4) Απερίσκεπτη οδήγηση

Αν δεν οδηγείς προσεκτικά είναι πολύ πιθανό να εμπλακείς σε ατύχημα. Αυτό συμβαίνει συχνά σε απερίσκεπτους οδηγούς που αλλάζουν ξαφνικά λωρίδες κυκλοφορίας, κάνουν απότομες κινήσεις, ξεχνάνε να ανάψουν φλας κλπ... Οι απερίσκεπτοι οδηγοί είναι συχνό φαινόμενο στους δρόμους και ο καθένας θα πρέπει να είναι υποψιασμένος για την ύπαρξη τέτοιου είδους οδηγών.

5) Καιρικές συνθήκες

α) Χιόνι και πάγος

Τόσο το χιόνι όσο και ο πάγος, κάνουν την οδήγηση επικίνδυνη. Δύο είναι οι βασικοί λόγοι που η οδήγηση στο χιόνι και τον πάγο χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή. Πρώτον, το όριο του δρόμου γίνονται ασαφή και μπορεί εύκολα ο οδηγός να χάσει την ακριβή γνώση για το πού ακριβώς πατάνε οι ρόδες του. Δεύτερον, αυξάνεται πολύ η ολισθηρότητα του δρόμου και ο οδηγός μπορεί εύκολα να χάσει τον έλεγχο της πορείας του αυτοκινήτου του.

β) Βροχή

Η βροχή αυξάνει την ολισθηρότητα του δρόμου. Ειδικά στο ξεκίνημα της βροχής, οι δρόμοι μπορεί να γίνουν εξαιρετικά ολισθηροί. Η βροχή μειώνει την ορατότητα. Η δυνατή βροχή σχηματίζει μερικές φορές χειμάρρους που μπορεί να γίνουν εξαιρετικά επικίνδυνοι. Ειδικά στη νυχτερινή οδήγηση, το πέραςμα από κινούμενα νερά έχει οδηγήσει σε τραγωδίες. Στη βροχή το προσπέραςμα θέλει μεγάλη προσοχή, γιατί και ο υπολογισμός της ταχύτητας των άλλων αυτοκινήτων είναι πιο δύσκολος και η απότομη αλλαγή λωρίδας μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια του ελέγχου του αυτοκινήτου.

Τα κλειστά παράθυρα κατά τη διάρκεια της βροχής οδηγούν γρήγορα στο θάμπωμα των τζαμιών. Σε δρόμο με αρκετό νερό οι τροχοί του αυτοκινήτου μπορεί να βρεθούν να κινούνται πάνω σε ένα λεπτό στρώμα νερού όπως τα θαλάσσια σκι. Σε αυτή την περίπτωση, οι τροχοί «πλανάρουν» πάνω σε αυτό το λεπτό στρώμα νερού και η πρόσφυση των ελαστικών στο δρόμο είναι πολύ μικρή. Το φαινόμενο λέγεται «υδρολίσθηση» και μπορεί να οδηγήσει σε πλήρη απώλεια του ελέγχου.

Συνηθισμένα θύματα υδρολίσθησης είναι αυτοκίνητα που κινούνται γρήγορα σε δρόμο με νερά και αυτοκίνητα που οι οδηγοί τους έβαλαν πολύ φαρδιά λάστιχα για να τους δώσουν «αγωνιστική» εικόνα. Σε δρόμους με νερά τα φρένα μπορεί να βραχούν και να χάσουν μέρος ή και ολόκληρη την αποτελεσματικότητά τους.

γ) Ομίχλη

Η ομίχλη δεν είναι πολύ συχνό καιρικό φαινόμενο κι σ' αυτό οφείλονται τα χαμηλά στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων σ' αυτή τη κατηγορία. Η οδήγηση είναι μια δεξιότητα κατά την οποία απαιτείται καλή ορατότητα. Η ομίχλη όμως την καθιστά τόσο δύσκολη, που δε σου επιτρέπεται να βλέπεις το προπορευόμενο όχημα.

6) 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!

7) Παραβίαση πινακίδας διακοπής πορείας (STOP)

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. Πρέπει πάντα οι οδηγοί να ελέγχουν αν υπάρχει πινακίδα STOP και να σταματούν για προσεκτικό έλεγχο της διασταύρωσης.



8) Οδηγοί ηλικίας 18-24.

Οι νέοι σε ηλικία οδηγοί είναι πιο επιρρεπείς στα τροχαία ατυχήματα, αλλά με σωστή εκπαίδευση και προσεκτική οδήγηση οι πιθανότητες εμπλοκής σε ατύχημα μειώνονται κατά πολύ. Στατιστικές δείχνουν ότι οι ηλικίες 18 έως 24 έχουν μεγαλύτερα ποσοστά εμπλοκής σε ατυχήματα διότι οι νέοι είναι απερίσκεπτοι και προσπαθούν να επιδεικνύονται προκαλώντας με τις «οδηγικές τους ικανότητες». Η έλλειψη γνώσης, εμπειρίας, προσοχής και προνοητικότητας μπορεί να προκαλέσουν τροχαίο ατύχημα.

Σημαντικοί παράγοντες κινδύνου για του νέους οδηγούς:

- α) Μειωμένη ικανότητα προσοχής. Η απόσπαση της προσοχής είναι η πρώτη αιτία ατυχημάτων.
- β) Υπερβολική ταχύτητα. Η μεγάλη ταχύτητα γοητεύει τους νέους και αποτελεί την πρώτη αιτία ατυχημάτων σε περιστατικά στα οποία εμπλέκεται ένα μόνον αυτοκίνητο.
- γ) Κατανάλωση αλκοόλ και απαγορευμένων ουσιών.
- δ) Περιορισμένη χρήση ζωνών ασφαλείας.
- ε) Κόπωση. Πολλοί νέοι υπερεκτιμούν, λόγω απειρίας την αντοχή τους στην κόπωση.

Επιπλέον, πολλοί νέοι θεωρούν ότι η επίδειξη αντοχής στην κόπωση και τη νύχτα προκαλεί το θαυμασμό των μελών του κοινωνικού τους περιγύρου.

στ) Τάσεις επίδειξης σε συνομήλικους συνεπιβάτες. Έχει παρατηρηθεί διεθνώς πως, όσο περισσότεροι νέοι βρίσκονται σε ένα αυτοκίνητο, τόσο πιο συχνά είναι τα ατυχήματα.

ζ) Μη παραχώρηση προτεραιότητας. Σε διεθνές επίπεδο, οι νέοι οδηγοί είτε δε γνωρίζουν επαρκώς τους κανόνες προτεραιότητας είτε αρνούνται να τους τηρήσουν, με αποτέλεσμα πολλές πλαγιομετωπικές συγκρούσεις.

9) Νυχτερινή οδήγηση



Ακόμη και οι πιο έμπειροι οδηγοί διατηρούν τις επιφυλάξεις τους για την νυχτερινή οδήγηση. Ο βαθμός δυσκολίας είναι αρκετά μεγαλύτερος γιατί η ορατότητα περιορίζεται πολύ. Το ανθρώπινο μάτι δεν προσαρμόζεται εύκολα στις διαφοροποιημένες καταστάσεις ορατότητας (π.χ. από ένα καλά φωτιζόμενο δρόμο, σε έναν που δε φωτίζεται) κι έτσι η προσοχή πρέπει να είναι πολύ μεγάλη. Γενικά:

Στο 90% των αντιδράσεων ενός οδηγού συμμετέχει η όραση. Για το λόγο αυτό, το σκοτάδι αλλάζει δραματικά τις συνθήκες οδήγησης και απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή ακόμα και για τις πιο ομαλές συνθήκες του δρόμου. Μην ξεχνάτε πως το βράδυ βλέπουμε μέχρι εκεί που φωτίζουν τα φώτα μας, πως μπορεί να θαμπωθούμε από τους προβολείς ενός αυτοκινήτου που κινείται αντίθετα από εμάς και πως το βράδυ κυκλοφορούν περισσότεροι κουρασμένοι οδηγοί από ότι την ημέρα.

10) Ατέλειες κατά την κατασκευή οχημάτων

Κανένα προϊόν δε κατασκευάστηκε ποτέ τέλειο. Το ίδιο ισχύει και στα αυτοκίνητα. Αυτά αποτελούνται από χιλιάδες μηχανικά μέρη και είναι λογικό κάποιο από αυτά να μην έχει κατασκευαστεί τέλεια. Δεν είναι λίγες οι φορές που οι αυτοκινητοβιομηχανίες ανακαλούν πολλά μοντέλα τους για έλεγχο και αντικατάσταση αυτών των μερών.

11) Αλλαγές λωρίδας κυκλοφορίας

Κάποια στιγμή θα φτάσεις σε ένα σημείο όπου θα πρέπει να αλλάξεις θέση στο οδόστρωμα, είτε για προσπέραση, είτε για να μπεις ή να βγεις από λωρίδες επιταχύνσεως – επιβραδύνσεως, να στρίψεις κλπ. Όταν λοιπόν οι οδηγοί δε κάνουν ασφαλείς αλλαγές θέσεως στο οδόστρωμα, αυτό συχνά οδηγεί σε τροχαίο ατύχημα.

Για να αποτραπεί λοιπόν κάτι τέτοιο, οι οδηγοί να ελέγχουν καθρέπτες και νεκρές γωνίες, να ανάβουν φλας, να καταλαμβάνουν τη σωστή θέση και έπειτα να προχωρούν στην επόμενη ενέργεια.

12) Οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας

Ο καθένας έχει αδυναμίες και μπορεί κάποια στιγμή να μην εκτιμήσει σωστά τα δεδομένα. 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 και πολλές φορές έτσι προκαλούνται πολλά θανατηφόρα τροχαία.

13) Λανθασμένες στροφές

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 σημάνσεις το απαγορεύουν, χωρίς φλας, παίρνοντας λανθασμένη τροχιά (ανοιχτές δεξιές, κλειστές αριστερές) με μεγαλύτερη από την προβλεπόμενη ταχύτητα, η εμπλοκή σε ατύχημα είναι σχεδόν βέβαιη.

14) Οδήγηση σε στοίχους (ουρές)

Πολλοί οδηγοί είναι ανυπόμονοι και απερίσκεπτοι οδηγώντας τόσο κοντά στα προπορευόμενα οχήματα ώστε να μην μπορούν να αντιδράσουν εγκαίρως αν ο οδηγός του προπορευόμενου οχήματος φρενάρει ξαφνικά. Μπορεί να αποτραπούν τέτοιου είδους ατυχήματα αν τηρούμε τις σωστές αποστάσεις ασφαλείας. (Η απόσταση ασφαλείας ισούται με το διπλάσιο της απόστασης αντιδράσεως. Απόσταση αντιδράσεως ονομάζεται η απόσταση που διανύει το όχημα από τη στιγμή που θα αντιληφθείς ένα εμπόδιο μέχρι να πατήσεις φρένο).



15) Οδηγώντας υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών

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.

16) Εξοργισμός – νευρικότητα στο δρόμο

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 απότομα, μπαίνουν μπροστά του και φρενάρουν απότομα. Έχουν καταγραφεί πολλές τέτοιες περιπτώσεις που καταλήγουν σε συγκρούσεις.

17) Οδήγηση ενώ νυστάζεις

Αν ο οδηγός νιώσει χαλάρωση κι αν τα βλέφαρά του βαρύνουν, σίγουρα είναι ενδείξεις ότι δεν αντέχει άλλο ξύπνιος. Τα περισσότερα ατυχήματα που οφείλονται σ' αυτό το αίτιο, γίνονται συνήθως βράδυ. Αν λοιπόν κάποιος βρεθεί σε τέτοια κατάσταση, να προσπαθήσει να βρει άμεσα ένα χώρο για στάση τουλάχιστον μισής ώρας ακόμη κι αν βρίσκεται κοντά στον προορισμό του. Μη ξεχνάτε ότι τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται σε ακτίνα μικρότερη των 50km από την κατοικία μας.



Γενικά:

Σχεδόν όλοι οι οδηγοί γνωρίζουν πως η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ είναι εξαιρετικά επικίνδυνη. Πολύ λιγότεροι οδηγοί γνωρίζουν πως η νύστα και η κόπωση έχουν τα ίδια αποτελέσματα στο οδήγημα: μείωση της εγρήγορσης και των ανακλαστικών, μείωση της προσοχής, μείωση της σωστής αίσθησης χώρου και χρόνου και μείωση της ικανότητας πρόβλεψης και προσδιορισμού κινδύνων. Για το λόγο αυτό, η νύστα και η κόπωση αναφέρονται συχνά ως «σιωπηλοί φονιάδες».

Σύμφωνα με μελέτη της AAA (American Automobile Association) η κόπωση και η νύστα αποτελούν έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες οδικών ατυχημάτων. Ένας από τους λόγους που η νύστα και η κόπωση αποτελούν θανάσιμο κίνδυνο για τους οδηγούς είναι

ορισμένοι μύθοι που έχουν ευρεία απήχηση σε ορισμένες κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες. Οι μύθοι αυτοί προωθούν κοινωνικά πρότυπα που παράγουν επικίνδυνους οδηγούς.

Έτσι, υπάρχουν πολλοί άνθρωποι – κυρίως νέοι άρρενες – που πιστεύουν πως η επίδειξη αντοχής στην αϋπνία, στην κόπωση και στο ποτό αποτελούν απόδειξη αυξημένου ανδρισμού και ζωντάνιας. Αντιθέτως, θεωρούν πως παραδοχή της κόπωσης και της επίδρασης του ποτού αποτελεί απόδειξη μαλθακότητας και αδύνατου χαρακτήρα.

18) Σκάσιμο ελαστικού

Σε πολλές εθνικές οδούς θα δεις στην άκρη του δρόμου σκασμένα ελαστικά. Το σκάσιμο ελαστικού μπορεί να επιφέρει απώλεια ελέγχου του οχήματος και καμιά φορά τροχαία ατυχήματα. Αν ο οδηγός αισθανθεί σκάσιμο ελαστικού, να προσπαθήσει να κρατήσει δυνατά και σταθερά το τιμόνι και να μειώσει σταδιακά ταχύτητα, χωρίς δυνατό φρενάρισμα αλλά με προοδευτικό κατέβασμα ταχύτητας.



19) Θανάσιμες καμπύλες-στροφές

Μερικοί άνθρωποι τις αποκαλούν παγίδες θανάτου. Όλοι πρέπει να είναι προσεκτικοί καθώς τις πλησιάζουν. Πολλοί οδηγοί έχουν χάσει τον έλεγχο του οχήματός τους σε τέτοια κατάσταση και δυστυχώς έχασαν και τη ζωή τους. Έτσι, όταν κάποιος οδηγός πλησιάζει τις ανάλογες πινακίδες, πρέπει να μειώσει ταχύτητα και να συμμορφωθεί με τα όρια που ορίζει ο Κ.Ο.Κ. στην εκάστοτε περίπτωση.



20) Παράνομες κόντρες



Επηρεασμένοι πολλές φορές από τις κινηματογραφικές ταινίες (όπως το Fast & The Furious), πολλοί οδηγοί επιδιώκουν να μιμηθούν τους κασκαντέρ της ταινίας προσπαθώντας να πραγματοποιήσουν τις ίδιες τακτικές. Προκαλούνται από τις κόντρες και σχεδιάζουν παρόμοιες σε δημόσιους δρόμους. Οι κόντρες είναι μια παράνομη κουλτούρα που, αν προκαλέσει 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.

21) Η σημασία του οδικού φωτισμού



Όταν τα στατιστικά των οδικών ατυχημάτων αναλύονται, οδηγούν στον εντοπισμό αρκετών αιτιολογικών παραγόντων. Οι περισσότεροι από αυτούς αφορούν στην υποδομή του οδικού δικτύου και του οδικού περιβάλλοντος (π.χ. οδόστρωμα, σήμανση, φωτισμός, κλιματολογικές συνθήκες), τον τεχνικό εξοπλισμό και την μηχανολογική κατάσταση των οχημάτων, τον έλεγχο του συστήματος (π.χ. επιτήρηση, αστυνόμευση, πρόληψη, περίθαλψη) και τον ανθρώπινο παράγοντα (οδηγοί, πεζοί).

Το «ανθρώπινο λάθος» περιλαμβάνει μια σειρά από παράγοντες που αφορούν στην υπερβολική ταχύτητα, την κατανάλωση αλκοόλ, τη μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, την κούραση και την επικίνδυνη ή επιθετική οδήγηση.

Ένας παράγοντας στον οποίο δεν έχει δοθεί η απαραίτητη βαρύτητα, αν και είναι γνωστή η ύπαρξη δυσανάλογου αριθμού ατυχημάτων μεταξύ ημέρας και νύχτας, είναι τα επίπεδα περιβαλλοντικού φωτισμού των δρόμων. Πρόσφατες μελέτες που διεξήχθησαν στο Πανεπιστήμιο Κρήτης σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο του Μάντσεστερ της Μ. Βρετανίας, αποδεικνύουν ότι η απουσία οδικού φωτισμού κατά τη νυκτερινή οδήγηση αποτελεί το σημαντικότερο παράγοντα αύξησης της «σοβαρότητας» των ατυχημάτων, ιδιαίτερα αυτών που αφορούν παρασύρσεις πεζών, ποδηλατιστών και μοτοσυκλετιστών μέσα στην πόλη. Μάλιστα, το 2001, στους ελληνικούς δρόμους όπου δεν υπήρχε φωτισμός τη νύχτα, ένα στα τέσσερα ατυχήματα (το 23.8%) ήταν θανατηφόρα! Συμπεραίνεται επομένως ότι αν και σίγουρα υπάρχουν και άλλοι αιτιολογικοί παράγοντες (π.χ. η ελλιπής σήμανση, η αυξημένη κατανάλωση αλκοόλ και η κούραση των οδηγών), η σοβαρότητα των ατυχημάτων εξαρτάται άμεσα από τα επίπεδα φωτισμού των δρόμων τη νύχτα, αφού τριπλασιάζεται σε δρόμους που δεν έχουν επαρκή φωτισμό. Μάλιστα, το γεγονός ότι η αναλογία στη «σοβαρότητα» μεταξύ μη φωτισμένων και φωτισμένων δρόμων είναι σχεδόν η ίδια και στη Μεγ. Βρετανία, η οποία παρουσιάζει την μικρότερη συχνότητα θανατηφόρων ατυχημάτων στην Ε.Ε., υποδεικνύει την ύπαρξη κάποιου παράγοντα, ο οποίος δεν σχετίζεται ούτε με την ποιότητα του οδικού δικτύου και των οχημάτων ούτε με την «παιδεία» των οδηγών



1.4 Κόστος τροχαίων ατυχημάτων

Η Παγκόσμια Τράπεζα αναφέρει ότι το οικονομικό κόστος από τα τροχαία ατυχήματα ανέρχεται στο 1-3% του ΑΕΠ κάθε κράτους. Στην Ε.Ε. ετησίως διατίθεται ποσό ύψους 160 δισ. ευρώ, το οποίο ισοδυναμεί με το 2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.–15.



Στην Ελλάδα, κάθε βαριά τραυματισμένος κοστίζει περίπου 30.000 ευρώ και κάθε ελαφριά τραυματισμένος 3.000 ευρώ. Η ελληνική οικονομία επιβαρύνεται ετησίως με δαπάνες πάνω από 14 εκατ. ευρώ για την πληρωμή συντάξεων ή αποζημιώσεων για νοσηλεία, για αποκατάσταση ζημιών και σωματικών βλαβών κ.λπ. χωρίς να υπολογίσουμε την απώλεια εργατικού δυναμικού ή την επιπλέον εργασιακή απασχόληση για την αντιμετώπιση των συνεπειών των τροχαίων ατυχημάτων, δηλαδή ιατρικό

προσωπικό, νοσοκομεία τροχονόμοι, πραγματογνώμονες, δικαστικοί, ασφαλιστές, όπως και με άλλα δευτερεύοντα έξοδα π.χ. δικαστικά, οδοιπορικά κ.λπ. που θα πρέπει να συνυπολογισθούν στην επιβάρυνση της ελληνικής οικονομίας.

Η σκληρή στατιστική των τροχαίων ατυχημάτων αναφέρει ότι κάθε χρόνο αφανίζεται ένα ολόκληρο χωριό 1.600 ατόμων, περίπου, από τον χάρτη της ελληνικής επικράτειας. Το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών των ανθρώπων που χάνονται είναι νέοι άνθρωποι. Σύμφωνα με τα δεδομένα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, η Ελλάδα κατέχει την **τρίτη** υψηλότερη θέση στους δείκτες θνησιμότητας από τροχαία ατυχήματα μεταξύ παιδιών, εφήβων και νέων έως 25 ετών στην Ε.Ε. με 14 θανάτους ανά 100.000 άτομα. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, από τους 1.600 θανάτους που προαναφέραμε, ετησίως οι 450 αφορούν παιδιά και νέους έως 25 ετών.

Πρόσφατα, με βάση το Β' εθνικό στρατηγικό σχέδιο «Καθ' οδόν 2006–2010», η Ελλάδα είναι από τις λίγες χώρες της Ε.Ε. των 27 μελών που δεν έχει πετύχει σημαντικά αποτελέσματα και δεν έχει κάνει ουσιαστική προσπάθεια για την επίτευξη του στόχου της μείωσης των νεκρών από τροχαία ατυχήματα.

Τα τελευταία 12 χρόνια, το Εργαστήριο Συστημάτων Χρηματοοικονομικής Διοίκησης του Πολυτεχνείου Κρήτης, που ασχολείται με το ζήτημα των τροχαίων ατυχημάτων διαπιστώνει ότι η αστυνόμευση περιορίζει χωρίς να μειώνει δραστικά τα τροχαία ατυχήματα.

Κυκλοφοριακή αγωγή των μικρών παιδιών



Μακροπρόθεσμη και χρυσή επένδυση για την ύπαρξη συνειδητών πεζών και οδηγών στο μέλλον αποτελεί η κυκλοφοριακή αγωγή των παιδιών. Τα παιδιά λόγω της μικρής τους ηλικίας δεν έχουν την ωριμότητα των ενηλίκων για να καταλάβουν τι είναι επικίνδυνο και τι όχι.

Έχουν παρορμητική συμπεριφορά ιδιαίτερα όταν είναι με παρέα, περιορισμένο οπτικό πεδίο εξαιτίας του μικρού τους ύψους (το 1/3 λιγότερο από αυτό των ενηλίκων) και δεν μπορούν να αξιολογήσουν πόσο γρήγορα κινείται ένα αυτοκίνητο ή πόσο μακριά είναι αφού δυσκολεύονται να καταλάβουν τη σχέση μεταξύ ταχύτητας, απόστασης και μεγέθους. Επίσης θεωρούν ότι, αφού αυτά βλέπουν, τα βλέπουν και οι άλλοι, καθώς μεγάλο χρονικό διάστημα της προσχολικής και σχολικής τους ηλικίας είναι εγωκεντρικά.

Τα στατιστικά στοιχεία του Κέντρου Έρευνας και Πρόληψης Παιδικών Ατυχημάτων δημιούργησαν την ανάγκη σχεδιασμού ενός εκπαιδευτικού προγράμματος για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν στα παιδιά.

Σύμφωνα με τη θεωρία της πολλαπλής νοημοσύνης του Howard Gardner, άλλα παιδιά αντιλαμβάνονται καθαρά μέσω της αφηρημένης σκέψης, ενώ άλλα χρησιμοποιούν τις αισθήσεις και τα συναισθήματά τους. Ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα που λαμβάνει υπόψη του την παραπάνω θεωρία βασίζεται τόσο στην εξατομικευμένη όσο και την ομαδοσυνεργατική μέθοδο διδασκαλίας.

Τα τελευταία χρόνια στα σχολεία της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης υλοποιούνται συχνά προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής. Οι δραστηριότητες που τα αφορούν γίνονται στην τάξη, στην αυλή του σχολείου και στον δρόμο και αφορούν ομαδικά παιχνίδια και θεατρικά δρώμενα, αφηγήσεις, κατασκευές, χειροτεχνίες και συνεργασία με φορείς της πόλης. Πυρήνας των προγραμμάτων αυτών είναι το παιχνίδι, αφού μέσα από αυτό γνωρίζει τον εαυτό του, μαθαίνει τους ανθρώπους και τον κόσμο, αντιλαμβάνεται τα όριά του, τηρεί και σέβεται τους κανόνες.

Μέσα από τη βιωματική μάθηση παρατηρούν τόσο με τον/την εκπαιδευτικό όσο και με τους γονείς τους, τους δρόμους, τις αιτίες της ρύπανσης της πόλης, την ύπαρξη ποδηλάτων καθώς και τη συμπεριφορά των οδηγών των μεταφορικών μέσων. Παρατηρώντας καταγράφουν γραπτώς τα δεδομένα τους και τα επεξεργάζονται με προφορική συζήτηση στην τάξη. Με την εποικοδομητική κριτική της συμπεριφοράς τόσο των οδηγών όσο και των πεζών οδηγούνται στη



διερεύνηση κάποιων ψυχοκοινωνικών λόγων που κρύβονται πίσω από τη συμπεριφορά που διακρίνει τους Έλληνες, όπως είναι η έλλειψη ευγένειας, υπομονής ή οι τάσεις επίδειξης κατά την οδήγηση. Μαθαίνουν από τη μικρή ηλικία ότι, αν θεωρούμε

τους υπόλοιπους χρήστες των δρόμων ως συνανθρώπους μας και όχι ως δυνητικά αντιπάλους μας, τότε δημιουργείται περιβάλλον φιλικότητας και αλληλοσεβασμού. Καθώς είναι βέβαιο ότι οι αξίες που βιώνονται στα πρώτα χρόνια της ζωής ακολουθούν σε μεγάλο ποσοστό τις μετέπειτα αντιλήψεις του ατόμου, το πρόγραμμα της κυκλοφοριακής αγωγής αποκτά μεγάλη σημασία, αφού η θετική οδική τους συμπεριφορά θα τα βοηθήσει στην ενήλικη ζωή τους.

1.5 Συνθήματα

- Όχι αλλο αίμα στην άσφαλτο
- Τα φλας να τα ελέγχεις, καθρέπτη να κοιτάς και στους σηματοδότες, στο κόκκινο φανάρι πάντα να σταματάς.
- Πριν ξεκινήσεις να οδηγάς ούτε στιγμή να μην ξεχνάς τη ζώνη ή το κράνος πως πρέπει να φοράς.

- Είμαστε δεμένοι με τη ζωή
- Όχι στο θάνατο. Ναι στη ζωή
- Άσφαλτος: ασφάλεια και ανασφάλεια;



1.6. Συμπεράσματα

Απο την μέχρι τώρα πορεία μας στην εργασία «Καθ'οδόν» τα συμπεράσματά μας είναι ότι η κυκλοφοριακή αγωγή είναι μια διαδικασία, που έχει στόχο τον προσανατολισμό του ατόμου προς την **ομαδική βούληση για την εξασφάλιση ενός βιώσιμου και ασφαλούς κυκλοφοριακού συστήματος**. Όσο αφορά τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων το πιο βασικό αίτιο είναι η απόσπαση προσοχής των οδηγών. Η παγκόσμια Ημέρα Θυμάτων είναι η 18^η Νοεμβρίου .

ΠΗΓΕΣ

- <http://www.newsbeast.gr/car/arthro/445214/imera-mnimis-thumaton-trohaion-atuhimaton/>
- http://library.tee.gr/digital/m2100/m2100_sotirakou.pdf
- http://1lyk-filipp.pre.sch.gr/data/PROJECTS/Project_3b.pdf
- <http://www.otherside.gr/2010/02/paraxena-atyximata-aytokinitwn/>
- <http://www.newsbomb.gr/aytokinhtho/story/245085/eyropaiki-nyhta-horis-atyhimata-gia-6i-synehomeni-hronia>
- http://thesecretrealtruth.blogspot.com/2011/08/blog-post_9754.html



ΟΜΑΔΑ 2^η

Κατερίνα Καβρού

Δημήτρης Μανιούδης

Αντώνης Μανιούδης

Μάνος Βάμβουκας

Γιάννης Κανάκης

Νικήτας Μαυρομανωλάκης

Μιχάλης Γιανναδάκης

2. Τροχαία ατυχήματα

2.1.Εισαγωγή

Τα τροχαία είναι ένα κοινωνικό πρόβλημα το οποίο απασχολεί ολόκληρο τον κόσμο:

Τροχαία ατυχήματα αποκαλούνται αυτά που επισυμβαίνουν επί του οδικού δικτύου. Μπορεί να εμπεριέχουν υλικές ζημιές ή και τραυματισμό ανθρώπων ή ζώων.

Τροχαία δυστυχήματα αποκαλούνται τα ατυχήματα επί οδικού δικτύου, που απαραίτητως εμπεριέχουν και θάνατο ανθρώπων.

Παρακάτω έχουμε ασχοληθεί με την ιστορία τους, με την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων, τα στατιστικά των τροχαίων στον κόσμο(?), στη χώρα μας αλλά και ειδικότερα

στο νησί μας . Επίσης ασχοληθήκαμε με τα ατυχήματα με ποδήλατο αλλά και κάποιους τρόπους που προσπαθούν οι άνθρωποι να αποφύγουν τα τροχαία ατυχήματα(?).

2.2. Η ιστορία των τροχαίων ατυχημάτων

ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Την 17-8-1896 στην Αγγλία γίνεται το πρώτο τροχαίο ατύχημα στον κόσμο κατά το οποίο έχασε τη ζωή του ο Βρετανός αυτοκινητιστής ο οποίος έτρεχε με ταχύτητα 3,7 μιλίων την ώρα (6,9 χιλιόμετρα / ώρα)!!! Συνεπεία του ατυχήματος αυτού δημοσιεύθηκε ο νόμος της Ερυθράς Σημαίας (προηγείται του αυτοκινήτου άτομο που κρατούσε στο χέρι ερυθρά σημαία).

ΠΡΩΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το πρώτο αυτοκινητιστικό τροχαίο, και μάλιστα θανατηφόρο ατύχημα, που αναφέρεται στην Ελλάδα έγινε την Κυριακή 4 Μαρτίου 1907 και ώρα 11.30 περίπου επί της Λεωφόρου Συγγρού, μετά την Πύλη του Αδριανού στο ύψος του εργοστασίου ΦΙΞ, υπό τις ακόλουθες συνθήκες, όπως μας τις περιέγραψαν οι εφημερίδες της εποχής εκείνης.



"Ο πρίγκηψ Ανδρέας μετά της συζύγου του Αλίκης και του Υπασπιστού του Μεταξά, οδηγούσε το αυτοκίνητό του στη λεωφόρο Συγγρού για να μεταβεί στο Παλιό Φάληρο και εκείθεν εις Πειραιά. Όπισθεν και σε απόσταση 30-40 μ. ακολουθούσε το αυτοκίνητο του Νικ. Σιμόπουλου Υπουργού, Βουλευτού Φθιώτιδος. Όταν τα δυο αυτοκίνητα ευρίσκοντο προ της γέφυρας και πλησίον του Ζυθοπωλείου Φιξ, ο Σιμόπουλος ηθέλησε να υπερβεί το αυτοκίνητο του πρίγκηπος, αυξάνων κατά τι την ταχύτητα του αυτοκινήτου

του. Η οδός ήτο ελεύθερη από πεζούς και το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου αφού προσπέρασε το προπορευόμενο, κατέλαβε το δεξιό της οδού και έβαινε κανονικώς επί της λεωφόρου. Ξαφνικά μία γυναίκα ευρισκόμενη με ένα παιδί επί του πεζοδρομίου εισήλθε επί της λεωφόρου και ευρέθη αντιμέτωπη με το αυτοκίνητο του Σιμόπουλου. Αυτός βλέποντας τον προφανή κίνδυνο ηθέλησε δι' ελιγμών ν' αποφύγει την μετά της γυναικός σύγκρουση, πλην όμως η άτυχη γυναίκα φοβηθείσα δεν εσταμάτησε αλλά έτρεξε να περάσει στο απέναντι πεζοδρόμιο με αποτέλεσμα το αυτοκίνητο να την ρίξει επί του εδάφους και να περάσει από το σώμα της. Φαίνεται ότι πάνω από το σώμα της άτυχης γυναίκας διήλθε και το αυτοκίνητο του πρίγκηπος Ανδρέου, παρά το γεγονός ότι προσπάθησε να ανακόψει την ταχύτητά του. Ούτω, το πρώτο τροχαίο ατύχημα στην Αθήνα, είχε διαπραχθεί."

Το πρώτο θύμα ήτο η άτυχη γυναίκα Ευφροσύνη Βαμβακά, ηλικίας 25 ετών, καταγόμενη από το Αργοστόλι, σύζυγος του σανδαλοποιού Θεοδώρου".

2.3. Πρόληψη για τα τροχαία ατυχήματα.

1. Κυκλοφοριακή αγωγή των παιδιών.

Όσον αφορά στα παιδιά τις περισσότερες φορές δεν λειτουργεί η λογική όταν βρίσκονται στον δρόμο. Το συναίσθημα ο παιδικός ενθουσιασμός, ο αυθορμητισμός, κυριαρχούν στην συμπεριφορά τους.

Στην παιδική αλλά και εφηβική ηλικία είναι πολύ συχνό το φαινόμενο παρέες μαθητών να ξεφεύγουν από την διαδρομή σπίτι-σχολείο-σπίτι.

Η ομαδικότητα σε πολλές περιπτώσεις αποφασίζει για την γενικότερη συμπεριφορά. Σήμερα τα παιδιά επηρεάζονται πολύ πιο εύκολα, εξακολουθούν να μιμούνται τους μεγάλους και τις περισσότερες φορές νομίζουν ότι έμαθαν τον νέο τους ρόλο στην κυκλοφοριακή κοινωνία.

Παράλληλα αρχίζουν να μετακινούνται και με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Οι πρωτοβουλίες που παίρνουν είναι πολλές και φυσικά τώρα κυκλοφορούν μόνο τους στο δρόμο.

Είναι όμως έτοιμα ; Μόνο η σωστή αγωγή εκ μέρους των γονέων μπορεί να το επιβεβαιώσει.

Τι πρέπει να κάνουν οι γονείς για να εκπαιδεύσουν σωστά τα παιδιά τους ?

1. Αρχικά τα παιδιά αυτά θα πρέπει να γνωρίζουν την ακριβή διαδρομή από και προς το σχολείο. Πρέπει να τους υποδείξουν πως να κινούνται και που να προσέχουν ιδιαίτερα.
2. Τα παιδιά στην ηλικία των 7 ετών και άνω αρχίζουν να παρατηρούν την κυκλοφοριακή συμπεριφορά των μεγαλύτερων και να εντοπίζουν τα σοβαρά λάθη τους. Αυτό σημαίνει ότι οι μεγαλύτεροι που συνοδεύουν παιδιά πρέπει να είναι άψογοι στην συμπεριφορά τους. Τα παιδιά συνεχίζουν να αντιγράφουν τους μεγάλους.
3. Τώρα μαθαίνουν πως να χρησιμοποιούν τα μαζικά μέσα μεταφοράς. Θα πρέπει να μάθουν ότι αυτά ανήκουν σε όλους και πρέπει να τα προσέχουν.
4. Ήδη όμως χρησιμοποιούν σωστά τις διαβάσεις. Γνωρίζουν πως πρέπει να συμπεριφέρονται όταν κυκλοφορούν σ' αυτές στα πεζοδρόμια και γενικότερα μέσα στις πόλεις.
5. Οι γονείς θα πρέπει να φροντίζουν πάντα να δίνουν χρόνο στα παιδιά πριν ξεκινήσουν για το σχολείο. Δηλαδή να φροντίζουμε να ξεκινούν έγκαιρα από το σπίτι, για να μην βιάζονται στο δρόμο. Η βιασύνη προκαλεί την απροσεξία και αυτή με την σειρά της τα σοβαρά λάθη στο δρόμο που τις περισσότερες φορές είναι μοιραία.

6. Ακόμη το παιδί πρέπει να μάθει να κυκλοφορεί στο δρόμο με ποδήλατο. Τώρα πρέπει να του μάθουν οι γονείς τις βασικές κυκλοφοριακές αρχές. Ακόμη πως να ξεχωρίζει τους διάφορους κινδύνους, αλλά και πώς να τους αντιμετωπίζει. Πρέπει να προκαλέσουν σε κάθε παιδί το έμφυτο ένστικτο της αυτοπροστασίας.
7. Καλό είναι να τα μάθουν να πηγαινοέρχονται μόνο τους στο σχολείο. Οχι βέβαια χωρίς καμία απολύτως προστασία. Οι γονείς να τα παρακολουθούν από μακριά.
8. Κάθε γονέας θα πρέπει να μάθει στο παιδί του τον πιο σίγουρο και ασφαλή δρόμο για το σχολείο και την επιστροφή. Μπορεί να είναι πιο μακρύς. Αυτό δεν πειράζει. Φτάνει να είναι ο ασφαλέστερος. Στα πιθανά λάθη του παιδιού οι γονείς θα εντοπίσουν και θα τα συζητήσουν μαζί του κάποια άλλη στιγμή. Με τον τρόπο αυτό το παιδί καταλαβαίνει που είναι κρυμμένος ο κίνδυνος. Έτσι δεν θα το επαναλάβει.
9. Η μετακίνηση με το αυτοκίνητο σημαίνει ακόμη πίσω καθίσματα και δέσιμο με τη ζώνη ασφαλείας. Πάντα όμως το σωστό παράδειγμα πρέπει να το δίνουν οι μεγάλοι χρησιμοποιώντας την ζώνη, έστω και για μικρή απόσταση μέσα στην πόλη.
10. Τα ρούχα για το σχολείο εξακολουθούν να έχουν έντονα χρώματα. Πρέπει να δώσουν μεγάλη προσοχή στο θέμα αυτό. Το ίδιο και στην τσάντα. Θα πρέπει να είναι σίγουροι ότι το παιδί γίνεται εύκολα ορατό από μεγάλη απόσταση.
11. Πρέπει να δίνεται πρωτοβουλία στα παιδιά που κυκλοφορούν μαζί με τους γονείς στο δρόμο να αποφασίζουν αυτά από ποιά διασταύρωση θα περάσουμε. Με τον ανάλογο σε κάθε περίπτωση τρόπο φεύγουν οι φοβίες τους και γεμίζουν αυτοπεποίθηση.
12. Όλα αυτά εξοικειώνουν τα παιδιά με την εικόνα της κυκλοφοριακής κοινωνίας, στην οποία είναι βασικά μέλη.

Οι γονείς θα πρέπει με κάθε τρόπο να τα βοηθήσουν στον τομέα αυτό. Πρέπει τα παιδιά να μάθουν γράμματα, ξένες γλώσσες, μουσική, γυμναστική, μα πάνω απ' όλα προέχει η ασφάλειά τους. Δεν είναι δευτερεύον θέμα. Τώρα πρέπει να προετοιμάζεται ο αυριανός οδηγός αλλά και αναβάτης μοτοσικλέτας. Τώρα θα μάθει να σέβεται τον Κ.Ο.Κ., το κόκκινο του σηματοδότη, το ΣΤΟΠ, την προτεραιότητα, τη ζωή των άλλων οδηγών στο δρόμο. Ίσως τελικά αυτό να προηγείται της μόρφωσης.

2. Προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής: Το σχολείο, στην κύρια αποστολή του, της γενικής, πνευματικής και ψυχικής ανάπτυξης των μαθητών, επιβάλλεται όπως με κάθε τρόπο συμβάλλει στην εξασφάλιση παροχής στα παιδιά οδηγιών για την ασφάλεια της κυκλοφορίας στους δρόμους, με μορφή ώστε να μπορούν να αφομοιωθούν από αυτά.

Στόχος των προγραμμάτων αυτών είναι η ενημέρωση και η ευαισθητοποίηση των μαθητών στο μεγάλο αυτό ζήτημα και απώτερος σκοπός η μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στη χώρα μας.

Η αναγκαιότητα των ως άνω προγραμμάτων :

1. η έλλειψη κυκλοφοριακής αγωγής από την πλευρά της πολιτείας,
2. η ανάγκη ενεργοποίησης των Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής,
3. η διαρκής και συνεχώς αυξανόμενη πυκνότητα των οχημάτων,
4. η ανησυχητική αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων,
5. ο αυθορμητισμός και ο παρορμητισμός των παιδιών κυρίως στην ηλικία του Δημοτικού σχολείου, είναι κάποιοι από τους λόγους που θα έπρεπε να υλοποιούνται συνεχώς προγράμματα κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.

2.4. Συμβουλές ασφαλούς οδήγησης

Η Ελληνική Αστυνομία, ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένη στα θέματα ασφαλούς οδήγησης και οδικής ασφάλειας, με σκοπό να συμβάλει στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και δυστυχημάτων υπενθυμίζει σε όλους τους οδηγούς και τους χρήστες του οδικού δικτύου ότι **η οδική ασφάλεια είναι υπόθεση όλων μας.**

Στο πλαίσιο αυτό οι οδηγοί οφείλουν να εφαρμόζουν τις διατάξεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, να οδηγούν με σύνεση και προσοχή και να ακολουθούν τις υποδείξεις και τις συμβουλές του προσωπικού της Τροχαίας.

➤ Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι οδηγώ με ασφάλεια σημαίνει:

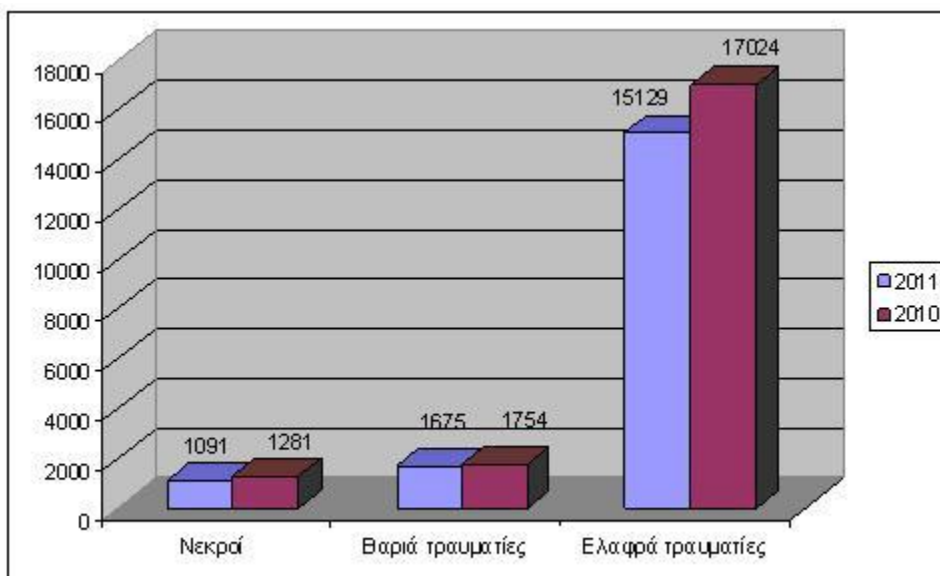
- Μαθαίνω και εφαρμόζω τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας
- Έχω διαρκώς τεταμένη την προσοχή μου στην οδήγηση και τον έλεγχο του οχήματος
- Όταν οδηγώ δεν έχω καταναλώσει οινοπνευματώδη ποτά
- Δεν παραβιάζω τα όρια ταχύτητας
- Φορώ πάντα ζώνη ασφαλείας
- Τοποθετώ τα παιδιά σε παιδικό κάθισμα στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου και τους φορώ ζώνη ασφαλείας
- Σε περίπτωση που οδηγώ ή είμαι συνεπιβάτης σε μοτοσυκλέτα φορώ πάντα κράνος
- Δεν κάνω αντικανονικά προσπεράσματα
- Δεν παραβιάζω τον κόκκινο σηματοδότη
- Σταματώ στο STOP και δίνω προτεραιότητα
- Δεν μιλώ στο κινητό όταν οδηγώ
- Δίνω προτεραιότητα στους πεζούς
- Σέβομαι τα σήματα και τις υποδείξεις των τροχονόμων.

Οι παραπάνω συμβουλές θα επαναλαμβάνονται διαρκώς με σκοπό να συμβάλλουν στην εμπέδωση της κυκλοφοριακής και οδικής κουλτούρας.

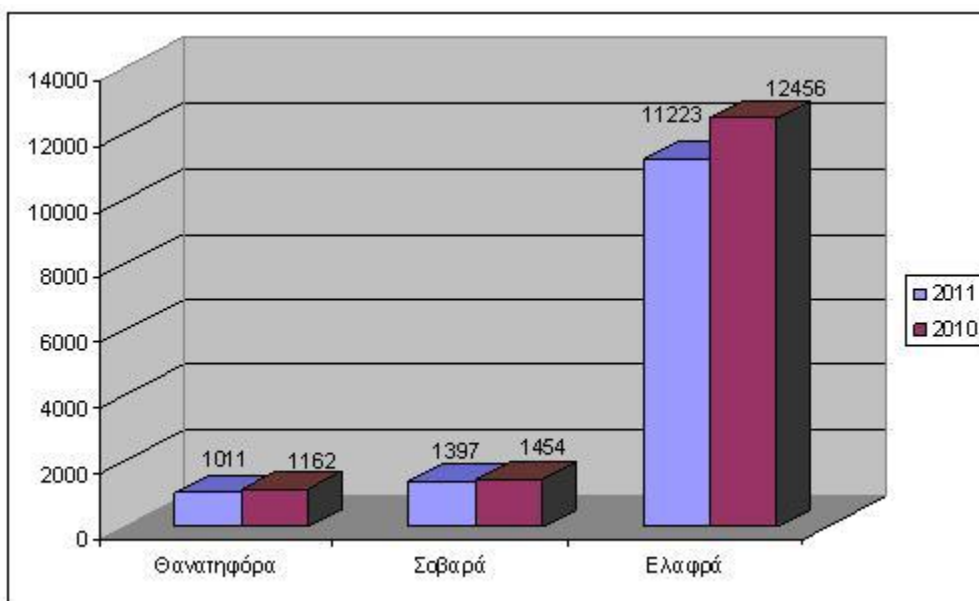
2.5. Στατιστικά τροχαίων ατυχημάτων (1990-2012)

- Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν, σε ετήσια βάση, την αιτία για περισσότερους από 1.180.000 θανάτους σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ περίπου 5.000.000 άτομα υφίστανται μόνιμες αναπηρίες.
- Ειδικότερα, όσον αφορά τα παιδιά κάτω των 15 ετών, εκτιμάται ότι κάθε χρόνο περισσότερα από 180.000 καταλήγουν σε τροχαία ατυχήματα, ενώ εκατοντάδες χιλιάδες παραμένουν ανάπηρα εφ'όρου ζωής.
- □Το 2020, εάν εξακολουθήσει η υφιστάμενη τάση, ο αριθμός των θανάτων και των αναπηριών από τροχαία ατυχήματα θα αυξηθεί περισσότερο από 60%, γεγονός που θα τα κατατάξει στην τρίτη θέση ανάμεσα στις κύριες αιτίες επιβάρυνσης της Δημόσιας Υγείας, ενώ το 1990 κατείχαν την ένατη θέση, αντίστοιχα
- Στην Ευρώπη σημειώνονται περίπου 2.400.000 τραυματισμοί και 120.000 θάνατοι σε οδικά ατυχήματα ετησίως, εκ των οποίων το 1/3 αφορά τα 15 μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου και χάνονται κάθε χρόνο περισσότερα από 1.500 Παιδιά.
- Η Ελλάδα κατέχει μια από τις υψηλότερες θέσεις στην ΕΕ, όσον αφορά τους θανάτους και τους τραυματισμούς από τροχαία ατυχήματα (Διάγραμμα 1). Στη χώρα μας, τα τροχαία αποτελούν την πρώτη αιτία χαμένων ετών αναμενόμενης ζωής σε άτομα κάτω των 70 ετών, και χαρακτηρίζονται από την πρόκληση κακώσεων υψηλότερης βαρύτητας σε σύγκριση με τις άλλες χώρες της ΕΕ.
Ειδικότερα:
- Κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, περισσότερα από 20.000 άτομα έχασαν τη ζωή τους σε τροχαίο ατύχημα, 37.000 τραυματίστηκαν σοβαρά ενώ 270.000 υπέστησαν μικρής βαρύτητας κακώσεις. Στο σύνολο των τροχαίων με θανατηφόρο κατάληξη, το 60% των θυμάτων αφορούσε τους οδηγούς των οχημάτων, το 22% τους συνεπιβάτες, ενώ το υπόλοιπο 18% των περιπτώσεων ήταν πεζός.
- Από το 1996 και μετά καταγράφεται μια πτωτική τάση της θνησιμότητας από τροχαίο ατύχημα, γεγονός που υποδηλώνει τις πολλαπλές ενέργειες που έγιναν στο συγκεκριμένο χρονικό διάστημα από τους Συμμάχους Ζωής (Διάγραμμα 2, πηγή: CARE, 2001).
- Αυξημένο κίνδυνο για εμπλοκή σε τροχαίο ατύχημα διατρέχουν κυρίως τα άτομα νεαρής ηλικίας (15 έως 34 ετών), τα οποία συνιστούν το 40% του συνόλου των τραυματιών, οι άνδρες (αναλογία ανδρών: γυναικών = 3.5 : 1) καθώς και οι ευπαθείς χρήστες οδού (πεζοί, δικυκλιστές-οδηγοί και επιβάτες σε ποδήλατα και μηχανοκίνητα δίκυκλα-, τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές δεξιότητες).

Εικόνα 1 Παθόντες τροχαίων ατυχημάτων 2010-2011 στην Ελλάδα.



Εικόνα 2 .Τροχαία ατυχήματα 2010-2011 στην Ελλάδα.



Τροχαία Ατυχήματα στην Κρήτη:

Στην εδαφική αρμοδιότητα της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Περιφέρειας Κρήτης, σημειώθηκαν 26 τροχαία δυστυχήματα (έναντι 30 το 2011). Ειδικότερα σημειώθηκαν:

- 4 θανατηφόρα ατυχήματα (έναντι 9 το 2011)
- 6 σοβαρά τροχαία ατυχήματα (έναντι 11 το 2011)
- 15 ελαφρά τροχαία ατυχήματα (έναντι 11 το 2011)

Από τα τροχαία δυστυχήματα που συνέβησαν σε αστικές και αγροτικές περιοχές των νομών καταγράφηκαν συνολικά 32 παθόντες (έναντι 45 το 2011). Ειδικότερα καταγράφηκαν:

- 4 νεκροί (έναντι 9 το 2011)
- 9 βαριά τραυματίες (έναντι 14 το 2011)
- 19 ελαφρά τραυματίες (έναντι 22 το 2011)

Τα κυριότερα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων – δυστυχημάτων, όπως προέκυψε από την αστυνομική τροχονομική έρευνα, ήταν:

- Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ
- Η παραβίαση των ορίων ταχύτητας
- Η απόσπαση προσοχής του οδηγού
- Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση
- Η παραβίαση της προτεραιότητας

β. Δράσεις Τροχονομικής αστυνόμευσης

Οι Υπηρεσίες Τροχαίας της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Περιφέρειας Κρήτης, βρίσκονται σε διαρκή ετοιμότητα, εφαρμόζοντας συγκεκριμένο σχεδιασμό, που προβλέπει μέτρα οδικής ασφάλειας και τροχονομικής αστυνόμευσης για την ασφαλή κυκλοφορία των οχημάτων και των πολιτών, καθώς και για την πρόληψη και αποτροπή ατυχημάτων και δυστυχημάτων σε όλο το οδικό δίκτυο.



Στο πλαίσιο των τροχονομικών δράσεων, το μήνα Σεπτέμβριο 2012, βεβαιώθηκαν **(6.411)** παραβάσεις ως ακολούθως:

- 235 για την παραβίαση προτεραιότητας
- 1.192 για υπερβολική ταχύτητα
- 89 για παραβίαση ερυθρού σηματοδότη
- 100 για επικίνδυνους ελιγμούς
- 167 για κίνηση στο αντίθετο ρεύμα
- 40 για αντικανονική προσπέραση

- 471 για μη χρήση της ζώνης ασφαλείας κατά την οδήγηση
- 1.135 για μη χρήση κράνους κατά την οδήγηση
- 471 για οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος (μέθη)
- 178 για παραβάσεις επαγγελματικών οχημάτων
- 137 παραβάσεις ΚΤΕΟ
- 142 για χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση
- 20 για φθαρμένα ελαστικά και
- 2.034 λοιπές παραβάσεις

2.6. Παγκόσμια Ημέρα Μνήμης για τα Θύματα των τροχαίων δυστυχημάτων.

Η Παγκόσμια Ημέρα Μνήμης για τα Θύματα των Τροχαίων Δυστυχημάτων καθιερώθηκε το 1993 από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Θυμάτων Τροχαίων Δυστυχημάτων (FEVR) και τιμάται κάθε χρόνο την τρίτη Κυριακή του Νοεμβρίου. Δώδεκα χρόνια αργότερα έλαβε παγκόσμιο χαρακτήρα, όταν υιοθετήθηκε από τη Γενική Συνέλευση του ΟΗΕ (ψήφισμα 60/5 της 26ης Οκτωβρίου 2005).

Στόχος της ημέρας αυτής είναι να φέρουμε στη μνήμη μας και να τιμήσουμε τα εκατομμύρια νεκρών και τραυματιών από τροχαία δυστυχήματα και να καταβάλουμε κάθε δυνατή προσπάθεια για την αποφυγή στο μέλλον θανάτων και τραυματισμών, που μπορούν να αποφευχθούν. Κάθε μέρα, σχεδόν 4.000 άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε όλο τον κόσμο σε τροχαία δυστυχήματα και πάνω από ένα εκατομμύριο κάθε χρόνο.

Τα στοιχεία για τη χώρα μας είναι ιδιαίτερα αποκαλυπτικά:

- 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.

2.7. Δράση «Νύχτα διασκέδασης χωρίς αλκοόλ.»

Για έκτη συνεχή χρονιά διοργανώθηκε από το Ινστιτούτο για την οδική ασφάλεια «Πάνος Μυλωνάς» και φέτος τον Οκτώβριο 2012 στη χώρα μας αλλά και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες η «Ευρωπαϊκή νύχτα διασκέδασης-Νύχτα χωρίς αλκοόλ». Πεντακόσιοι εθελοντές, 18 ως 35 χρονών, ευρίσκοντο έξω από νυχτερινά κέντρα στην Αθήνα, το Χαλάνδρι, τη Θεσσαλονίκη, τη Χαλκίδα, την Πάτρα, τη Λάρισα, το Βόλο, την Κατερίνη, τις Σέρρες, τη Χίο, τα Χανιά, τη

Φλώρινα, το Αμύνταιο, το Ναύπλιο, το Άργος, τη Ρόδο, τη Ναύπακτο και την Αμαλιάδα και ενθάρρυναν τους νέους επισκέπτες να επιλέξουν από τη συντροφιά τους τον «οδηγό της παρέας». Σύμφωνα με το πρόγραμμα όποιος αποδέχεται τον τίτλο θα είναι υποχρεωμένος να μην καταναλώσει αλκοόλ όλο το βράδυ, προκειμένου να οδηγήσει με ασφάλεια πίσω την παρέα του επιστρέφοντας από τη νυχτερινή διασκέδαση.

Για να αναγνωριστεί ως ο «οδηγός της παρέας», οι εθελοντές του/της ζητούν να φορέσει ένα ειδικό βραχιολάκι. Όταν θα είναι ώρα να φύγει από το κέντρο, θα μπορεί να κάνει με τη δική του θέληση ένα αλκοτέστ. Εάν πράγματι έχει διατηρήσει τον έλεγχο και δεν έχει πιει ο «οδηγός της παρέας» θα επιβραβεύεται. Σε άλλη περίπτωση, οι εθελοντές θα τον/την συμβουλεύουν να αφήσει το όχημα και να γυρίσει σπίτι του με ταξί.



Ο σκοπός της εκδήλωσης είναι η συνάντηση των εθελοντών με νέους στο δικό τους περιβάλλον και να συζητήσουν για την κατανάλωση αλκοόλ σε σχέση με την οδήγηση.

Στην αντίστοιχη περσινή διοργάνωση, οι συμμετέχοντες στις εκδηλώσεις ανήλθαν στους 2.500 από 24 νυχτερινά κέντρα σε 18 πόλεις.

Ποσοστό 60% των συμμετεχόντων προέβησαν σε φιλικό αλκοτέστ εκ των οποίων το 1/6 στο σύνολο των αποτελεσμάτων ήταν επάνω από το όριο, που ορίζει ο ΚΟΚ.

2.8. Τροχαία ατυχήματα με ποδήλατα και παιδιά

Σχεδόν καθημερινά είναι πλέον στο δελτίο συμβάντων της Τροχαίας Πατρών, τα τροχαία ατυχήματα με την εμπλοκή ποδηλάτων.

Οι καλοκαιρινοί μήνες βοηθούν την αυξανόμενη χρήση του, ενώ ρόλο στην αύξηση όσων χρησιμοποιούν ποδήλατο παίζει πλέον και η κρίση. Όμως τα φαινόμενα αυθαιρέτης οδήγησης εκ



μέρους των χρηστών του ποδηλάτου, κυρίως μέσα σε δρόμους της πόλης, είναι πολλά και ως αποτέλεσμα παρατηρείται, η όλο και αυξανόμενη εμπλοκή τους σε τροχαία ατυχήματα. Πρέπει να καταλάβουν οι ποδηλάτες, πως ο Κ.Ο.Κ. ισχύει και για αυτούς και πως δεν μπορούν ούτε να κυκλοφορούν ανάποδα στον μονόδρομο, ούτε να παραβιάζουν το κόκκινο σηματοδότη, ούτε να κυκλοφορούν με ταχύτητα σε πεζοδρόμια και πεζοδρόμους.

Μια άλλη παράμετρος είναι η αδιαφορία των οδηγών ΙΧ απέναντι στα ποδήλατα και γενικώς στα μικρού όγκου δίτροχα. Πρέπει οι οδηγοί να αντιληφθούν, πως πλέον υπάρχει πυκνή κυκλοφορία ποδηλάτων στους δρόμους ακόμα και του κέντρου της πόλης, με οδηγούς κάθε ηλικίας και φύλου, κυρίως το καλοκαίρι, ενώ η εμπλοκή τους σε ατύχημα με ποδήλατο, μπορεί να αποβεί μοιραία για την ζωή του ποδηλάτη και περιπετειώδης για αυτή του οδηγού.

Από την πλευρά της και η Τροχαία καλό θα ήταν να ασχοληθεί λίγο με την επισήμανση εν ώρα κίνησης προς τους ποδηλάτες, για την ορθή τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας, έστω και με την μορφή προσωπικής συμβουλής, όταν ο τροχονόμος αντιλαμβάνεται επικίνδυνους ελιγμούς και όχι να περνά απαρατήρητο το γεγονός επειδή... «δεν βαριέσαι, ένα ποδήλατο είναι»!

Η πιθανότητα να τραυματισθεί ένα παιδί στο δρόμο είναι ανάλογη με το ενδεχόμενο να νοσήσει από φυματίωση ή άλλο νόσημα. Μεγάλο ρόλο στη δημιουργία ατυχήματος στο δρόμο

παίζουν πολλοί παράγοντες. Οι σπουδαιότεροι είναι: οι οδηγοί, η κατάσταση των δρόμων, η κατάσταση των τροχοφόρων (αυτοκίνητα, ποδήλατα, μηχανάκια) και η κατάσταση του θύματος. Οι οδηγοί ευθύνονται σε πολύ μεγάλο ποσοστό για το ατύχημα. Τα αυτοκίνητα κινούνται σύμφωνα με τη βούληση των οδηγών. Επομένως, η σωματική υγεία, η ψυχική υγεία, η ηλικία, το διανοητικό επίπεδο, η δεξιότητα, η σωστή εκπαίδευση, ο σεβασμός των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, η χρήση αλκοολούχων ποτών, η κατάχρηση φαγητού παίζουν σημαντικό ρόλο για την επέλευση ή την αποφυγή τροχαίου ατυχήματος. Η ψυχοσύνθεση των οδηγών παίζει πολύ μεγάλο ρόλο στη δημιουργία του ατυχήματος. Νεαρά παιδιά ή έφηβοι ηδονίζονται να κινούνται με υπερβολική ταχύτητα με κάθε τροχοφόρο. Δεν είναι λίγες οι φορές που βλέπουμε στους δρόμους παιδιά να οδηγούν τη μοτοσυκλέτα τους ή το ποδήλατό τους στον ένα τροχό (σούζες). Έτσι, βλάπτουν τους εαυτούς τους αλλά και τους άλλους. Το αυτοκίνητο συμμετέχει πολύ συχνά στην πρόκληση ατυχημάτων σε πεζούς αλλά και σε εποχούμενους (παιδιά ή ενήλικες). Τα μικρά αυτοκίνητα είναι περισσότερο επικίνδυνα από τα μεγάλα. Η παλαιότητα ελαττώνει την αντοχή του αυτοκινήτου όπως και η φθορά των ελαστικών, των φρένων, των αμορτισέρ κλπ. αυξάνει τον κίνδυνο του ατυχήματος. Οι δρόμοι στη χώρα μας, που είναι γεμάτοι παγίδες ορατές ή αόρατες. Η άναρχη και πυκνή δόμηση στις πόλεις και η έλλειψη χώρων παιχνιδιού, εξαναγκάζουν πολλές φορές τα παιδιά να παίζουν σε πεζοδρόμια ή ανάμεσα σε αυτοκίνητα. Δεν είναι σπάνια τα ατυχήματα που συμβαίνουν όταν το παιδί «πετάγεται» ξαφνικά μπροστά στο τροχοφόρο από το πεζοδρόμιο. Κυριολεκτικά τα παιδιά «θυσιάζονται» στο Μολώχ της ασφάλτου σαν πεζοί ή σαν επιβάτες και σπάνια σαν οδηγοί ποδηλάτων ή μοτοποδηλάτων. Τα παιδιά -πεζοί αντιπροσωπεύουν το 62% των τραυματισμών από τροχαία. Περισσότερα τροχαία συμβαίνουν στις πόλεις παρά στις αγροτικές περιοχές. Στα αγόρια συμβαίνουν πολλά περισσότερα ατυχήματα απ' ό,τι στα κορίτσια. Τα τροχαία ατυχήματα στις ηλικίες 0-4 είναι λιγότερα απ' ό,τι στις ηλικίες 5-9 ετών. Ο ιδιοσυστασιακός χαρακτήρας του παιδιού συμμετέχει στη δημιουργία ατυχήματος. Το αφηρημένο, το απρόσεκτο, το απείθαρχο, το βίαιο, το υπερκινητικό, το ανήσυχο παιδί είναι πιο επιρρεπές σε ατυχήματα στο δρόμο. Τα οικογενειακά προβλήματα πολλές φορές επιδρούν στον ψυχισμό του παιδιού και το κάνουν πιο ευάλωτο στην πρόκληση ατυχήματος. Τα παιδιά σαν επιβάτες αυτοκινήτων είτε είναι νήπια, βρέφη ή μεγαλύτερα κινδυνεύουν μέσα στα αυτοκίνητα όταν δεν εφαρμόσουν τους κανόνες που τους ορίζει ο πατέρας τους ή ο οδηγός του αυτοκινήτου. Πολλές φορές έχουν εκσφενδονισθεί παιδιά από την αγκαλιά της μητέρας τους. Επίσης πολλές φορές έχουν ανοίξει τις πόρτες του αυτοκινήτου ενώ το όχημα βρίσκεται σε κίνηση.

Τα περισσότερα παιδιά ηλικίας μέχρι 14 ετών οδηγούν ποδήλατα. Από τα στατιστικά στοιχεία της αστυνομίας μόνο 35 από τα 60 παιδιά που σκοτώθηκαν οδηγούσαν το παιδοκτόνο ποδήλατο, τα υπόλοιπα 25 σκοτώθηκαν από παράνομη οδήγηση μοτοποδηλάτων, μοτοσυκλετών, αυτοκινήτων, τρικύκλων, τρακτέρ κλπ. Το ποδήλατο χρησιμοποιείται πολύ από τα παιδιά σχολικής ηλικίας για να μεταβαίνουν στο σχολείο τους ή για άσκηση, ή για ψυχαγωγία. Ο δείκτης θνησιμότητας ποδηλατιστών στην Αμερική είναι 8,3/1.000.000 παιδικού πληθυσμού. Ο αντίστοιχος δείκτης στην Ελλάδα είναι 3,2/1.000.000. Συχνές είναι οι κακώσεις της κοιλιάς (ρήξη ήπατος, σπλήνας, παγκρέατος) λόγω πτώσεις από το ποδήλατο και κάκωση του κοιλιακού τοιχώματος από το τιμόνι του ποδηλάτου. Τα εποχούμενα ποδηλάτων παιδιά κινδυνεύουν όχι

μόνο από τις παγίδες του δρόμου (λακκούβες, άλλα αυτοκίνητα, ταχύτητα κ.α.) αλλά και από τις παγίδες του πεζοδρομίου (κολόνες, μπάζα, κρουνοί, ξύλα κ.α.).

2.9. Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων



Η Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων είναι ένας Μη Κερδοσκοπικός, Μη Κυβερνητικός Οργανισμός, στο χώρο της Οδικής Ασφάλειας. Ιδρύθηκε στις 9 Ιανουαρίου 1997 στην Αθήνα από μια ομάδα πρωτοβουλίας (επιστήμονες από διάφορους χώρους, θύματα και συγγενείς θυμάτων) , αλλά και απλώς

ενδιαφερόμενα άτομα.

Ποιοι είναι οι σκοποί :

- Η υποστήριξη των θυμάτων των Τροχαίων Ατυχημάτων από ομάδα συμβούλων (νομικών, ιατρών, ειδικών εμπειρογνομόνων, συγκοινωνιολόγων, μηχανολόγων, εκπαιδευτικών, ψυχολόγων, κοινωνικών λειτουργών .
- Η ανάπτυξη αλληλεγγύης μεταξύ των θυμάτων των Τροχαίων Ατυχημάτων(ηθική υποστήριξη).
- Η οργανωμένη παρέμβαση και η κοινωνική πίεση προς τους φορείς της πολιτείας, για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.
- Η υποστήριξη η ανάληψη και προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, την έρευνα, την ενημέρωση , την ευαισθητοποίηση των πολιτών των ιδιαίτερα ευάλωτων ηλικιών (μαθητών, ηλικιωμένων).

Πηγές:

1)2lyk-evosm.thess.sch.gr/ginakop_mavridis_ay23.doc

2) <http://www.sansimera.gr/worldays/214#ixzz2CmPOvMi8>

3) <http://www.newsbomb.gr/aytokinhto/story/245085/eyropaiki-nyhta-horis-atyhimata-gia-6i-synehomeni-hronia#ixzz2AhTTict0>

4) www.esyprota.gr

5) <http://www.cretadrive.gr>

6) <http://www.efthita.gr>

7) <http://www.eaee.gr>

8) [iefimerida.gr](http://www.iefimerida.gr) <http://www.iefimerida.gr/node/29817#ixzz2C91Lax00>

9) <http://www.dipe-serron.gr>

ΟΜΑΔΑ 3^η

Βουϊδάσκης Μπάμπης

Βουϊδάσκης Θάνος

Σημιαίκης Μάνος

Παρασύρης Μάνος

Παπαδάκης Μανώλης

Άσπρης Νίκος

3. Έρευνα



3.1. Διεξαγωγή έρευνας:

Ερωτηματολόγιο:

1ΦΥΛΛΟ .

A) ΑΝΤΡΑΣ

B) ΓΥΝΑΙΚΑ

2. ΤΙ ΗΛΙΚΙΑ ΕΧΕΤΕ;

A)15-18

B)18 ΚΑΙ ΑΝΩ

3.ΕΧΕΤΕ ΔΙΠΛΩΜΑ;

α)ΝΑΙ

β) ΟΧΙ

4.ΠΟΣΟ ΧΡΟΝΩΝ ΗΣΑΣΤΑΝ ΟΤΑΝ ΟΔΗΓΗΣΑΤΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ;

A)15-18

B)18ΚΑΙ ΑΝΩ

5.ΟΤΑΝ ΟΔΗΓΗΣΑΤΕ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΕΙΧΑΤΕ ΔΙΠΛΩΜΑ;

A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

6.ΑΝ ΔΕΝ ΕΙΧΑΤΕ ΓΙΑ ΠΟΣΟ ΚΑΙΡΟ;

A)ΓΙΑ ΜΕΡΙΚΟΥΣ ΜΗΝΕΣ

B)ΓΙΑ ΠΟΛΛΑ ΧΡΟΝΙΑ

7. ΟΔΗΓΕΙΤΕ :

A)ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

B)ΜΗΧΑΝΗ

Γ)ΚΑΙ ΤΑ ΔΥΟ

8.ΑΝ ΟΔΗΓΕΙΤΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΦΟΡΑΤΕ ΖΩΝΗ

A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

9. ΑΝ ΟΔΗΓΕΙΤΕ ΜΗΧΑΝΗ ΦΟΡΑΤΕ ΚΡΑΝΟΣ;

A) ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

10.ΟΤΑΝ ΒΛΕΠΕΤΕ ΚΑΠΟΙΟΝ ΝΑ ΠΑΡΑΒΙΑΖΕΙ ΤΟΝ Κ.Ο.Κ ΤΟΝ ΚΡΙΝΕΤΕ

A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

11) ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΦΟΡΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΒΙΑΖΕΤΕ ΤΟΝ Κ.Ο.Κ ΓΙΑ ΝΑ ΓΛΥΤΩΣΕΤΕ ΚΟΠΟ;

A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

12.ΣΥΜΦΩΝΕΙΤΕ ΜΕ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ;

A)ΣΥΜΦΩΝΩ

B)ΔΙΑΦΩΝΩ

13.ΤΗΝ ΩΡΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΑΠΟΣΠΑΣΤΕ ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΥΣΙΚΗ Η ΜΙΛΑΤΕ ΣΤΟ ΚΙΝΗΤΟ

A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

14)ΠΙΝΕΤΕ ΟΤΑΝ ΟΔΗΓΕΙΤΕ;

A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

15)ΠΕΡΝΑΤΕ ΜΕ ΚΟΚΚΙΝΟ ΑΝ ΣΑΣ ΔΟΘΕΙ Η ΕΥΚΑΙΡΙΑ

A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

16)ΕΧΕΤΕ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΣΑΣ

A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

17)ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΣΑΣ ΤΟ ΕΧΕΤΕ ΠΕΡΑΣΕΙ ΑΠΟ Κ.Τ.Ε.Ο.

A)ΝΑΙ

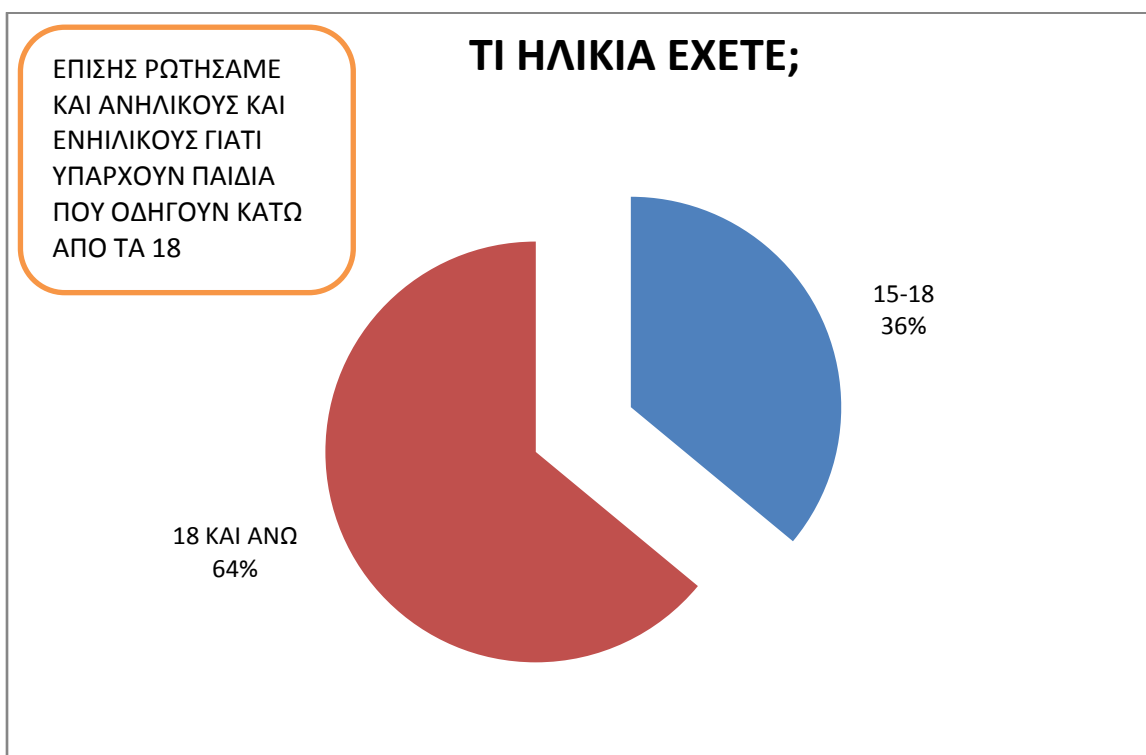
B)ΟΧΙ

18)ΚΑΝΕΤΕ SERVICE ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ ΣΑΣ

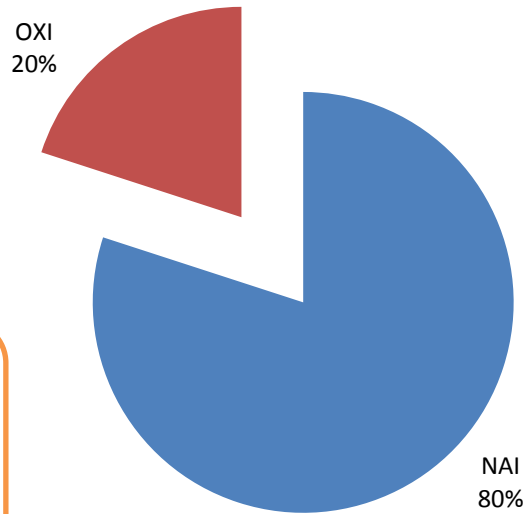
A)ΝΑΙ

B)ΟΧΙ

3.2. Αποτελέσματα έρευνας (διαγράμματα)



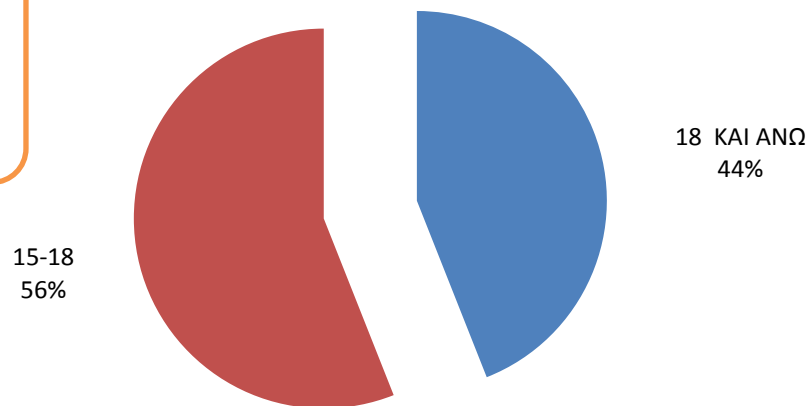
ΕΧΕΤΕ ΔΙΠΛΩΜΑ;



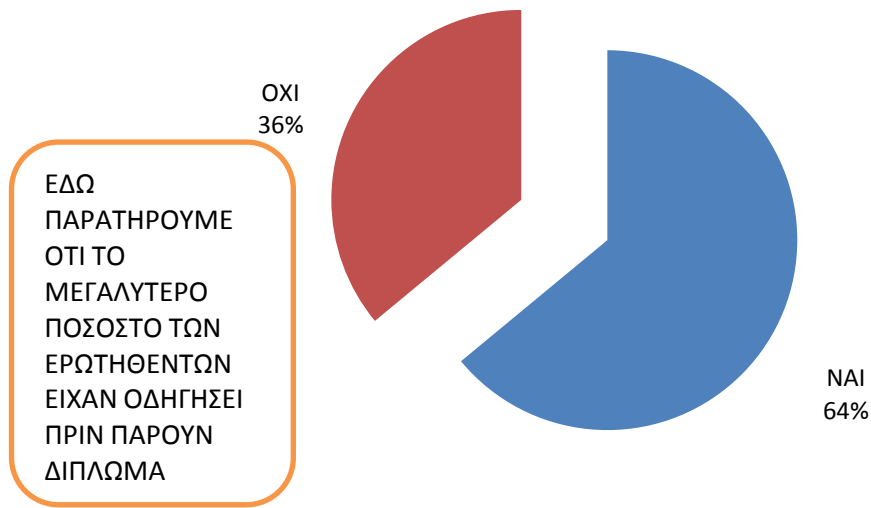
ΕΔΩ ΒΛΕΠΟΥΜΕ
ΟΤΙ ΥΠΑΡΧΟΥΝ
ΟΔΗΓΟΙ ΧΩΡΙΣ
ΔΙΠΛΩΜΑ ΣΕ
ΠΟΣΟΣΤΟ 20%

ΠΟΣΟ ΧΡΟΝΩΝ ΗΣΑΣΤΑΝ ΟΤΑΝ ΟΔΗΓΗΣΑΤΕ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ

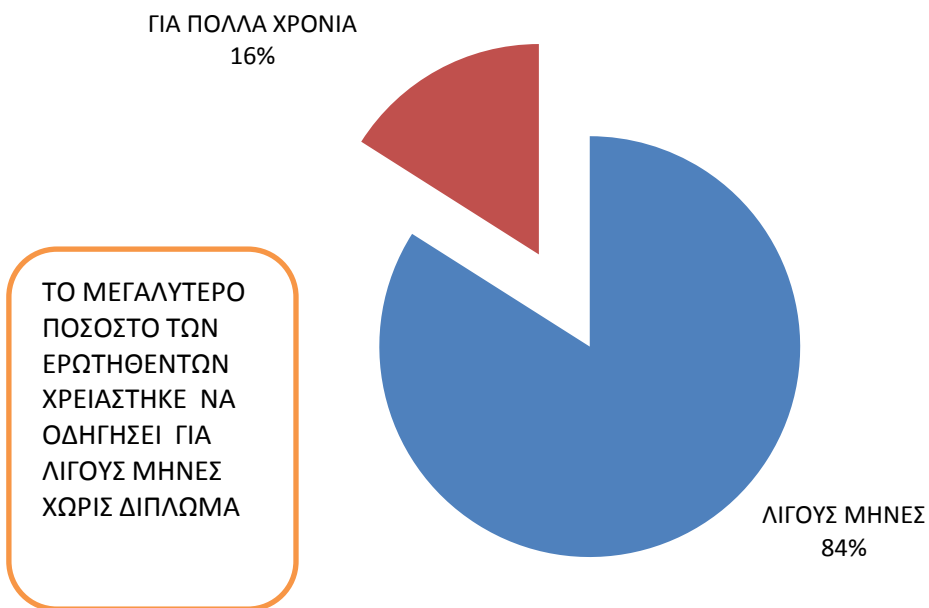
ΕΝΑ
ΜΕΓΑΛΟ
ΠΟΣΟΣΤΟ
ΤΩΝ
ΕΡΩΤΗΘΕΝ
ΩΝ ΕΙΧΑΝ
ΟΔΗΓΗΣΕΙ
ΠΡΙΝ ΤΑ 18



ΟΤΑΝ ΟΔΗΓΗΣΑΤΕ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΕΙΧΑΤΕ ΔΙΠΛΩΜΑ;



ΑΝ ΔΕΝ ΕΙΧΑΤΕ ΓΙΑ ΠΟΣΟ ΚΑΙΡΟ;



ΕΔΩ ΡΩΤΗΣΑΜΕ ΟΛΑ ΤΑ
ΕΙΔΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΟΔΗΓΕΙΤΕ;

ΚΑΙ ΤΑ ΔΥΟ
32%



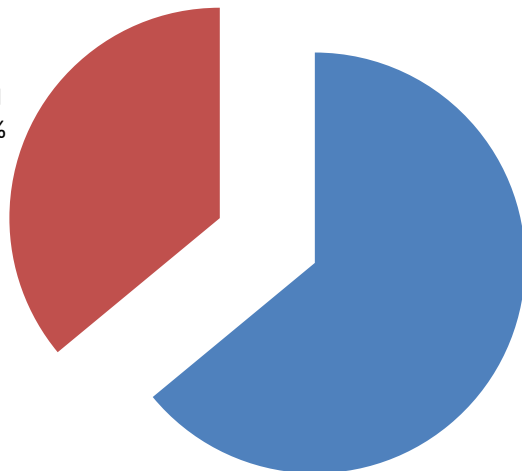
ΑΜΑΞΙ
44%

ΜΗΧΑΝΗ
24%

ΑΝ ΟΔΗΓΕΙΤΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΦΟΡΑΤΕ ΖΩΝΗ?

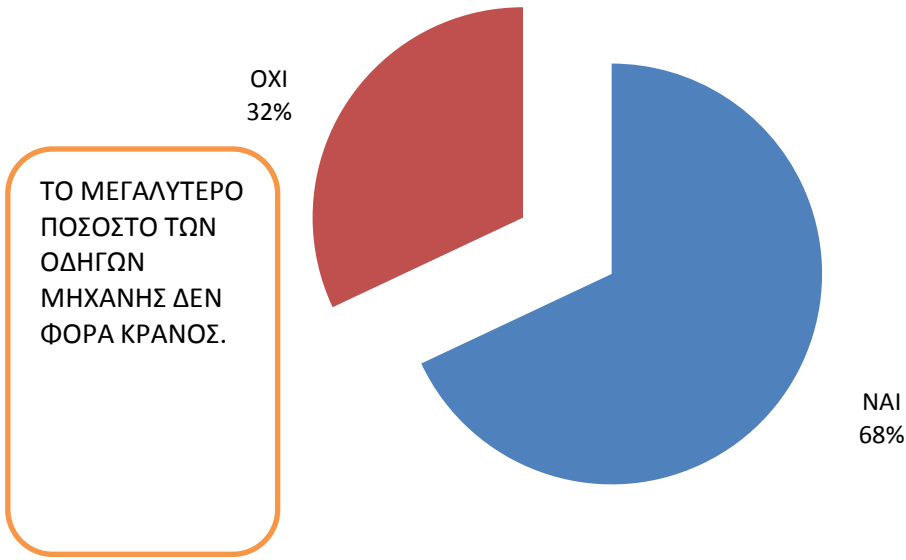
ΑΠΟ ΕΔΩ
ΒΛΕΠΟΥΜΕ
ΟΤΙ ΤΟ
ΜΕΓΑΛΥΤΕΡ
Ο ΠΟΣΟΣΤΟ
ΦΟΡΑΕΙ
ΖΩΝΗ ΑΛΛΑ
ΚΑΙ ΤΟ
ΠΟΣΟΣΤΟ
ΑΥΤΩΝ ΠΟΥ
ΔΕΝ
ΦΟΡΑΝΕ
ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΥ
ΜΕΓΑΛΟ

ΟΧΙ
36%

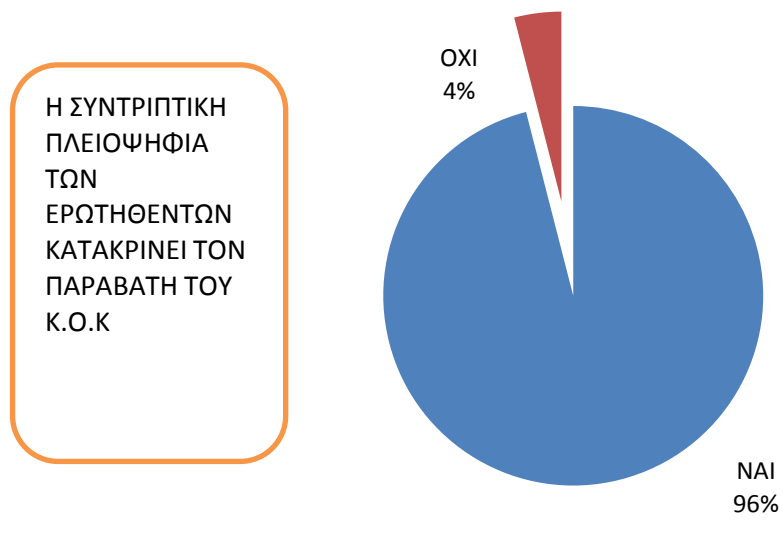


ΝΑΙ
64%

ΑΝ ΟΔΗΓΕΙΤΕ ΜΗΧΑΝΗ ΦΟΡΑΤΕ ΚΡΑΝΟΣ;

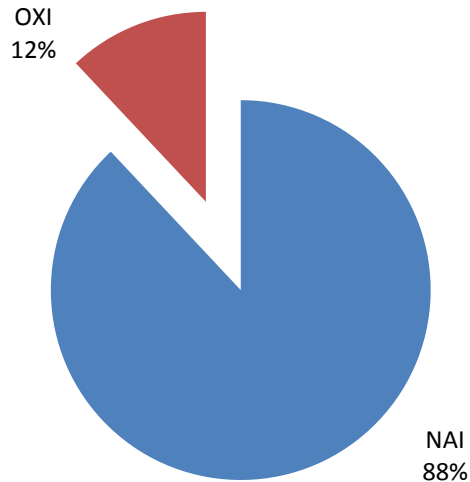


ΟΤΑΝ ΒΛΕΠΕΤΕ ΚΑΠΟΙΟΝ ΝΑ ΠΑΡΑΒΙΑΖΕΙ ΤΟΝ Κ.Ο.Κ ΤΟΝ ΚΡΙΝΕΤΕ;



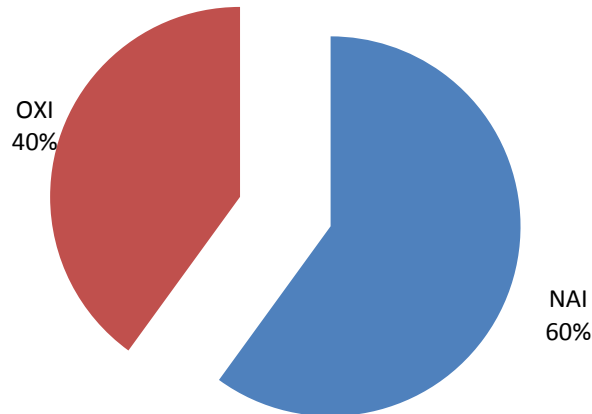
ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΦΟΡΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΑΒΙΑΖΕΤΕ ΤΟΝ Κ.Ο.Κ ΓΙΑ ΝΑ ΓΛΥΤΩΣΕΤΕ ΚΟΠΟ?

ΟΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΤΗΡΟΥΝ ΤΟΝ Κ.Ο.Κ. ΑΛΛΑ ΜΕΡΙΚΟΙ ΠΟΥ ΠΡΙΝ ΕΙΔΑΜΕ ΟΤΙ ΚΑΤΕΚΡΙΝΑΝ ΤΟΥΣ ΠΑΡΑΒΑΤΕΣ ΚΑΝΟΥΝ ΚΑΙ ΑΥΤΟΙ ΤΟ ΙΔΙΟ ΚΑΙ ΠΑΡΑΝΟΜΟΥΝ

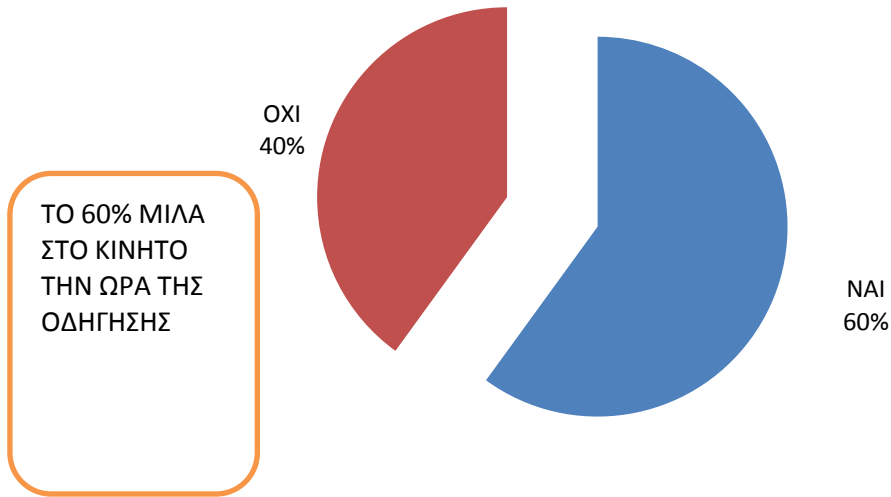


ΣΥΜΦΩΝΕΙΤΕ ΜΕ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΧΡΗΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ?

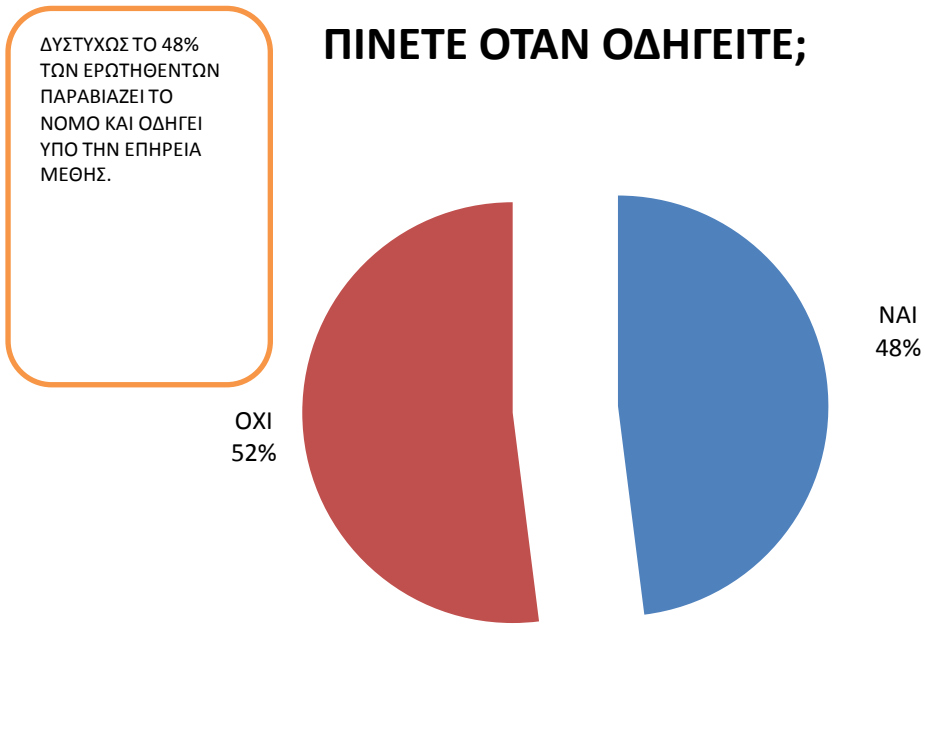
ΣΕ ΑΥΤΗ ΤΗΝ ΠΙΤΑ ΠΑΡΑΤΗΡΟΥΜΕ ΟΤΙ ΤΟ 60% ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΘΕΝΤΩΝ ΣΥΜΦΩΝΕΙ ΜΕ ΤΑ ΠΡΟΣΤΙΜΑ



ΤΗΝ ΩΡΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΑΠΟΣΠΑΣΤΕ ΑΠΟ ΤΗΝ ΜΟΥΣΙΚΗ Η ΜΙΛΑΤΕ ΣΤΟ ΚΙΝΗΤΟ;

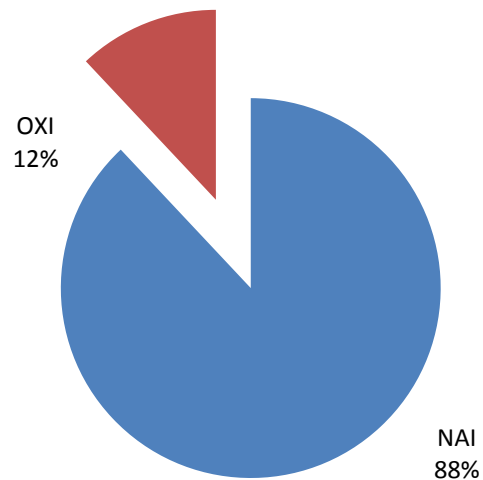


ΠΙΝΕΤΕ ΟΤΑΝ ΟΔΗΓΕΙΤΕ;



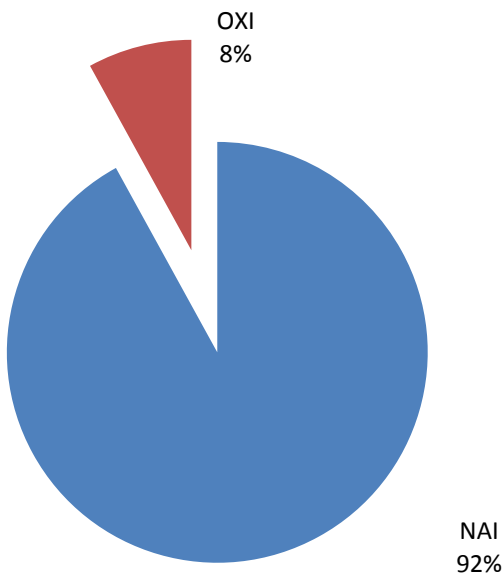
ΠΕΡΝΑΤΕ ΜΕ ΚΟΚΚΙΝΟ ΑΝ ΣΑΣ ΔΟΘΕΙ Η ΕΥΚΑΙΡΙΑ;

ΣΤΗΝ
ΕΡΩΤΗΣΗ
ΑΥΤΗ
ΒΛΕΠΟΥΜΕ
ΟΤΙ ΟΙ ΟΔΗΓΟΙ
ΕΙΝΑΙ ΣΩΣΤΟΙ
ΜΕ ΤΑ
ΦΑΝΑΡΙΑ ΚΑΙ
ΔΕΝ ΠΕΡΝΑΝΕ
ΜΕ ΚΟΚΚΙΝΟ

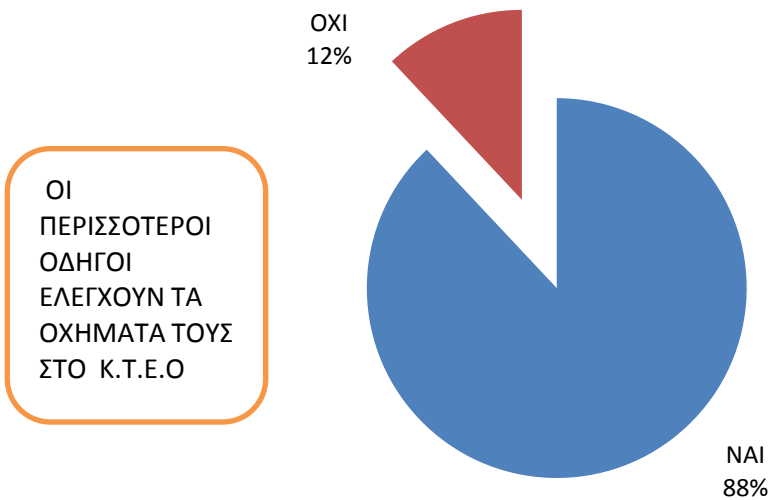


ΕΧΕΤΕ ΑΣΦΑΛΙΣΜΕΝΟ ΤΟ ΑΜΑΞΙ ΣΑΣ;

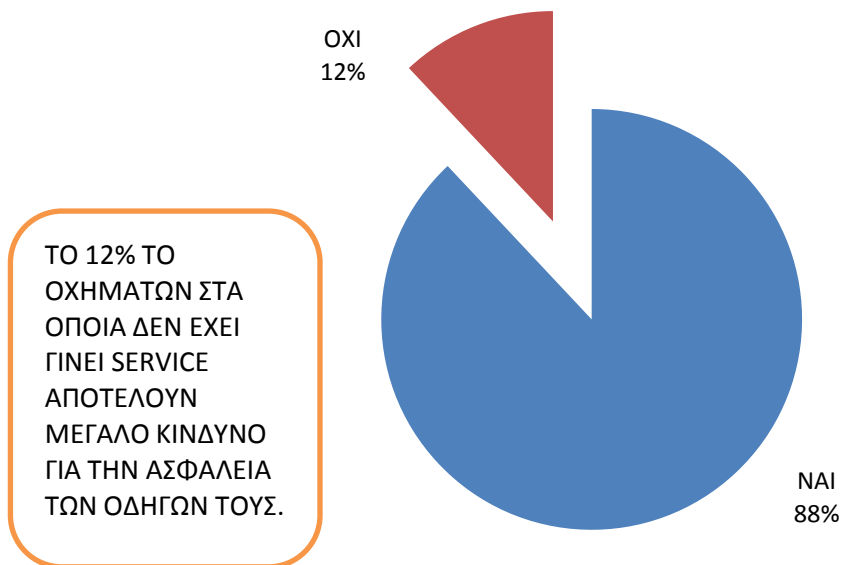
ΕΔΩ ΒΛΕΠΟΥΜΕ
ΟΤΙ ΟΙ
ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΙ ΑΝ
ΚΑΙ ΛΟΓΩ ΤΗΣ
ΚΡΙΣΗΣ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ
ΧΡΗΜΑΤΑ
ΦΡΟΝΤΙΖΟΥΝ ΝΑ
ΑΣΦΑΛΙΣΟΥΝ ΤΟ
ΑΜΑΞΙ ΤΟΥΣ



ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΣΑΣ ΤΟ ΕΧΕΤΕ ΠΕΡΑΣΕΙ ΑΠΟ ΚΤΕΟ;



ΕΧΕΤΕ ΚΑΝΕΙ SERVICE ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ ΣΑΣ;





ΟΜΑΔΑ 4^η

Αποστολάκης Γιάννης

Μακρυπόδη Γεωργία

Πασπαράκη Ελεωνόρα

Ρεράκη Μαργιάννα

Τσαχάκη Μαρία

4. Πρόληψη

4.1. Εισαγωγή

Η ερευνητική εργασίας μας έχει τον τίτλο «Καθ' οδόν» και το περιεχόμενο της όπως είναι αυτονόητο είναι η εκμάθηση βασικών κανόνων με σκοπό να αποκτήσουμε κυκλοφοριακή αγωγή. Δυστυχώς τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια αύξηση στα τροχαία ατυχήματα και ιδιαίτερα στην χώρα μας. Αυτό οφείλεται στο ότι πολλοί άνθρωποι όχι απλά δεν ακολουθούν τον Κ.Ο.Κ. αλλά ούτε καν τον γνωρίζουν. Έχει δημιουργηθεί μία αντίληψη πως για να μπορεί κάποιος να βγει στους δρόμους και να οδηγήσει δεν είναι απαραίτητο να έχει επίγνωση των βασικών νόμων οδικής κυκλοφορίας. Αυτή η άποψη μεταφέρεται από γενιά σε γενιά με αποτέλεσμα πλέον η αγνόηση του Κ.Ο.Κ. να έχει γίνει ο τρόπος ζωής μας. Αυτός είναι και ο κύριος λόγος που ο αριθμός των ατυχημάτων αυξάνεται κάθε χρόνο.



Το θέμα στο οποίο επικεντρώθηκε η ομάδα μας είναι η πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων. Τα τροχαία αποτελούν παγκοσμίως την πρώτη αιτία ακούσιου θανάτου από τραυματισμού. Με την αποφυγή των τροχαίων ατυχημάτων θα μπορούσαμε όχι απλά να μειώσουμε τον αριθμό των θανάτων και των τραυματισμών αλλά επίσης θα ενισχύσουμε την οικονομία της χώρας μας. Επίσης, συγκεντρώσαμε πληροφορίες για το «Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς». Ιδρύθηκε στις 5 Μαΐου του 2005 και κύριος σκοπός του Ινστιτούτου είναι η υποστήριξη και η προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, την μελέτη, έρευνα, ενημέρωση και εκπαίδευση στοχεύοντας κατ' εξοχήν στην πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

4.2. Πρόληψη Τροχαίων Ατυχημάτων

Μια ολοκληρωμένη στρατηγική πρόληψης περιλαμβάνει προσπάθειες βελτίωσης σε όλες τις κατηγορίες και σε όλες τις φάσεις. Σύμφωνα λοιπόν με αυτήν τη λογική, σχετικά με το όχημα στόχος είναι βελτιώσεις που έχουν σκοπό να αυξήσουν την ασφαλή οδική συμπεριφορά πριν από το ατύχημα, την αύξηση της παθητικής ασφάλειας κατά τη διάρκεια του ατυχήματος και

την δυνατότητα εύκολου απεγκλωβισμού μετά το ατύχημα. Αντίστοιχα σχετικά με την οδό και το περιβάλλον στόχος είναι η βελτίωση των δρόμων και της σήμανσης στην πρώτη φάση, η πρόκληση μικρότερης δυνατόν βλάβης κατά τη διάρκεια του ατυχήματος (προστατευτικές μπάρες) και η εύκολη πρόσβαση των οχημάτων βοήθειας αφού έχει συμβεί το ατύχημα.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ:

Όσον αφορά την ανθρώπινη συμπεριφορά στην πρώτη φάση, δηλαδή πριν από το ατύχημα – που είναι και το πιο σημαντικό σημείο στόχος είναι η εκπαίδευση του χρήστη για την



απόκτηση σωστής οδικής συμπεριφοράς και κυκλοφοριακής παιδείας. Να μάθει να κινείται σωστά ακολουθώντας τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και να συνειδητοποιήσει τη συμπεριφορά εκείνη που χαρακτηρίζεται ως ριψοκίνδυνη και αυξάνει την πιθανότητα ατυχήματος, είτε κινείται ως οδηγός είτε ως πεζός. Σχετικά με τη φάση κατά την οποία συμβαίνει το ατύχημα σκοπός είναι να συνειδητοποιήσει ο χρήστης της οδού τα μέσα

προστασίας που θα τον προφυλάξουν καλύτερα, μειώνοντας στο ελάχιστο τη σωματική βλάβη. Στην τρίτη φάση, μετά το ατύχημα, η εκπαίδευση εστιάζεται στην απόκτηση στοιχειωδών γνώσεων παροχής πρώτων βοηθειών.

Είναι γεγονός ότι η εκπαίδευση από πολύ μικρή ηλικία είναι ο μόνος σίγουρος τρόπος για τη δραστική μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. Εκπαιδευοντας χρήστες της οδού με πλήρη επίγνωση των συνεπειών ενός τροχαίου ατυχήματος είναι πιθανόν στο μέλλον να μην έχουμε θύματα από αυτή τη μάστιγα η οποία τείνει να αποκτήσει διαστάσεις επιδημίας.

ΖΩΝΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ:

Η χρήση ζώνης οδηγεί σε μείωση κατά 20% των τραυματισμών.

Η ζώνη ασφαλείας πλέον έχει καθιερωθεί ως υποχρεωτικός εξοπλισμός του αυτοκινήτου ακόμη και στο πίσω κάθισμα. Κι αυτό διότι η μηχανική της κίνησης είναι ίδια και για τους μπροστά και για τους πίσω επιβάτες και άρα η πιθανότητα και η σοβαρότητα του τραυματισμού αντίστοιχη. Επομένως δεν ισχύει η λογική της μη πρόσδεσης του παιδιού, ακόμη κι αν κάθεται πίσω. Με τη ζώνη



ασφαλείας ελαχιστοποιούμε την πιθανότητα τραυματισμού κατά 20%, αλλά ακόμα κι αν επέλθει τραυματισμός λόγω της σφοδρότητας του ατυχήματος, η πιθανότητα σοβαρού τραύματος ελαττώνεται κατά 40%.

Το παιδί από πολύ μικρή ηλικία πρέπει να μάθει ότι τη ζώνη ασφαλείας δεν τη φοράμε μόνο στα μεγάλα ταξίδια των εθνικών οδών αλλά και στις πιο απλές διαδρομές μέσα στην πόλη.

Έχει βρεθεί πως η πλειοψηφία των ατυχημάτων συμβαίνουν στο εντός πόλεως δίκτυο για τον απλό λόγο ότι οι μετακινήσεις αυτές αντιπροσωπεύουν το μεγαλύτερο κομμάτι της καθημερινής μας μετακίνησης. Άλλωστε υπολογίζεται ότι μια σύγκρουση με ταχύτητα 50 km/h και πάνω είναι δυνητικά θανατηφόρος εάν δεν είναι προσδεδεδμένοι οι επιβάτες. Το μήνυμα λοιπόν είναι: φοράμε ζώνη ασφαλείας σε ΚΑΘΕ μετακίνηση.

Όσον αφορά τα παιδιά, αν διδαχτούν από μικρή ηλικία τη χρήση της ζώνης, στο μυαλό τους θα μετατραπεί από απλή υποχρέωση σε καλή συνήθεια. Επίσης χρήσιμο είναι να τους τονίσουμε να μη δέχονται από τους μεγάλους τη λύση «γονιός και παιδί αγκαλιά στην ίδια ζώνη», διότι οι ζώνες ασφαλείας έχουν σχεδιαστεί για τη συγκράτηση ενός ατόμου και μόνο, ανεξάρτητα του βάρους. Μια συνηθισμένη δικαιολογία για την αποφυγή πρόσδεσης του παιδιού είναι ο εξοπλισμός του αυτοκινήτου με αερόσακο. Το παιδί θα πρέπει να διδαχτεί από νωρίς ότι ο αερόσακος είναι σχεδιασμένος για να λειτουργεί σε συνδυασμό με τη ζώνη ασφαλείας. Δηλαδή αφενός ενεργοποιείται μόνο σε εξαιρετικά σφοδρές συγκρούσεις (σ' αυτές που η ζώνη από μόνη της δεν αρκεί για να αποτρέψει τον τραυματισμό) και αφετέρου το μαξιλάρι φουσκώνει με τόσο μεγάλη ταχύτητα που ενδέχεται να τραυματίσει από μόνο του τον επιβάτη εάν αυτός δεν φοράει ζώνη η οποία θα περιορίσει την προς τα εμπρός του κίνηση. Θυμόμαστε επίσης ότι τα παιδικά καθίσματα δεν είναι συμβατά με τον αερόσακο – η θέση του παιδιού είναι τέτοια που το θέτει σε κίνδυνο εάν ανοίξει το μαξιλάρι. Πάντα απενεργοποιούμε τον αερόσακο όταν τοποθετούμε παιδικό κάθισμα... και θυμούμαστε να τον ενεργοποιήσουμε μετά!

ΤΟ ΚΡΑΝΟΣ:



Το κυριότερο εξάρτημα παθητικής ασφάλειας του αναβάτη είναι το κράνος. Αν και τα υπόλοιπα μέλη παραμένουν απροστάτευτα, το κεφάλι, που είναι το πιο ευπαθές και επικίνδυνο τμήμα του σώματος προστατεύεται επαρκώς. Αυτός είναι και ο λόγος που με τη χρήση του κράνους, παρόλο που δεν παρατηρείται μείωση στον αριθμό των τραυματισμένων δικυκλιστών, παρατηρείται σημαντική ελάττωση σοβαρών τραυματισμών, ιδιαίτερα στο κεφάλι.



ΤΟ ΑΛΚΟΟΛ

Το αρμόδιο υπουργείο θα πρέπει να αυξήσει τα πρόστιμα και τους έλεγχο λόγω της αυξημένης κατανάλωσης. Η κατανάλωση αλκοόλ αρχίζει να εμπλέκεται στην παθολογία του τροχαίου ατυχήματος κατά την εφηβεία και ενδιαφέρει ιδιαίτερα σε συνδυασμό με την παράνομη χρήση μοτοσικλετών που αρχίζει να παρατηρείται στην ηλικία αυτή. Οι συνήθειες του έφηβου σχετικά με το αλκοόλ επηρεάζουν την επιδημιολογία του ατυχήματος. Σε αντίθεση με ένα μεγάλο ποσοστό ενήλικων που πίνουν στο σπίτι τους, τα νεαρά άτομα συνηθίζουν να πίνουν σε πάρτι ή κατά τις νυχτερινές εξόδους. Κατά συνέπεια, χρειάζονται στη συνέχεια να μεταφερθούν στο σπίτι τους και συχνά αποφασίζουν να οδηγήσουν ενώ βρίσκονται υπό την επήρεια αλκοόλ.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΕΣ ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ

Ένας ακόμα παράγοντας πρόκλησης των τροχαίων ατυχημάτων είναι η συνεχής απόσπαση των οδηγών. Συνεπώς θα πρέπει να αφαιρεθεί κάθε είδος διαφημιστικής ταμπέλας και γενικότερα οτιδήποτε άσκοπο μπορεί να παραπλανήσει τους οδηγούς και το οποίο να μπορεί να προκαλέσει ένα ατύχημα. Τέλος, το κράτος οφείλει να βελτιώσει την κατάσταση των δρόμων και να προσθέσει αρκετές ταμπέλες, ώστε να γίνει με ελεγχόμενη ακρίβεια η ροή της κίνησης των δρόμων.

Ινστιτούτο Οδικής Οδήγησης «Πάνος Μυλωνάς»



Το «Ελληνικό Ινστιτούτο Έρευνας και Εκπαίδευσης για την Οδική Ασφάλεια και την Πρόληψη & Μείωση των τροχαίων ατυχημάτων "Πάνος Μυλωνάς"» συστάθηκε στις 12 Μαΐου 2005. Αποτελεί μη κερδοσκοπικό Οργανισμό με ιδρυτικά μέλη του Πανεπιστημιακά Ιδρύματα, Επιχειρηματικούς φορείς, Ελεγκτική Εταιρία και φυσικά πρόσωπα.

Αιτία: για την ίδρυση του Ινστιτούτου είναι το γεγονός ότι έχουμε τη θλιβερή πρωτιά στα τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη τα οποία αποτελούν και την πρώτη αιτία θανάτου για τους νέους μας στην Ελλάδα.

Αφορμή: αποτέλεσε η τραγική άδικη απώλεια του Πάνου Μυλωνά ενός νέου, με εξαιρετικό ήθος, τεταρτοετή φοιτητή του τμήματος Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών και συντάκτη του ειδικού Τύπου του αυτοκινήτου που έχασε τη ζωή του σε ηλικία 22 ετών σε τροχαίο ατύχημα το μεσημέρι της 22^{ας} Μαρτίου 2004 ενώ πήγαινε να παρακολουθήσει τα μαθήματά του στην Πάτρα. Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Πανεπιστημίου του που καθιέρωσε ήδη υποτροφία στη μνήμη του, «υπήρξε φοιτητής εξαιρετού ήθους, πολλά υποσχόμενος στο χώρο της τεχνολογίας και της δημοσιογραφίας, ιδιαίτερων ικανοτήτων, με πολλαπλά ενδιαφέροντα και η απώλειά του αποτέλεσε πλήγμα για την Πανεπιστημιακή Κοινότητα».

Στόχος του Ινστιτούτου είναι η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών, αλλά και η ενεργοποίηση όλων των δυνάμεων του ιδιωτικού αλλά και δημόσιου τομέα για να πάψει επιτέλους η χώρα μας να έχει τη θλιβερή πρωτιά σε θανάτους από τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη των οποίων, σύμφωνα με τις στατιστικές, τα περισσότερα θύματα είναι νέοι άνθρωποι.

4.3. Συμπεράσματα

Συνοψίζοντας, η ερευνητική εργασία έχει ως στόχο εύρεση τρόπων με τους οποίους ο κάθε άνθρωπος θα βοηθάει τον εαυτό του να καταφέρει να αποφύγει τροχαία ατυχήματα. Όσον αφορά την πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων σίγουρα υπάρχουν και άλλοι τρόποι εκτος από τους ως άνω όμως αν τηρήσουμε τα παραπάνω απλά βήματα, θα παρατηρηθεί μια αισθητή μείωση των ατυχημάτων στην χώρας μας. Επίσης το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς είναι από τις καλύτερες οργανώσεις καθώς έχει βοηθήσει πολλούς ανθρώπους και έχει διαπρέψει στον τομέα του.

Το πιο βασικό συμπέρασμα που βγάλαμε από αυτή την εργασία είναι πως είναι καθήκον όλων μας να αποτρέψουμε τα ατυχήματα που γίνονται καθημερινά γύρω μας, και το μόνο σίγουρο είναι ότι μπορούμε να το κάνουμε μιας και είμαστε εμείς αυτοί που τα προκαλούμε. Καθημερινά στην χώρα μας 6 άνθρωποι σκοτώνονται στους δρόμους και είναι καθαρά δική μας απόφαση αν θέλουμε να το αλλάξουμε αυτό ή όχι.

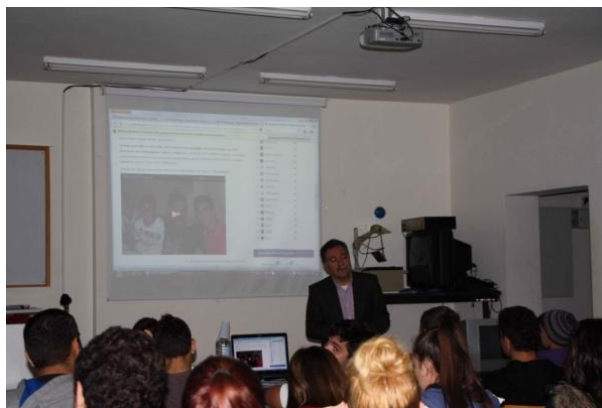


Πηγές

- http://repository.edulll.gr/edulll/bitstream/10795/787/2/787_01_%CE%A0%CE%A1%CE%9F%CE%9B%CE%97%CE%A8%CE%97%20%CE%A4%CE%A1%CE%9F%CE%A7%CE%91%CE%99%CE%A9%CE%9D%20%CE%91%CE%A4%CE%A5%CE%A7%CE%97%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%A9%CE%9D%20%CE%95%CE%99%CE%A3%CE%91%CE%93%CE%A9%CE%93%CE%97.pdf
- <http://www.ioas.gr/>

5. Επίσκεψη του διευθυντή της ΕΛΠΑ Κρήτης

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



6. Φωτογραφικό υλικό

