

5<sup>ο</sup> ΓΥΜΝΑΣΙΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΟΙΚΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

**ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ  
ΟΔΙΚΗ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ**



**ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ ΜΑΡΙΑ**  
*B 4*

## **Εισαγωγή:**

Τα τροχαία ατυχήματα αποτελούν ένα παγκόσμιο πρόβλημα . Στην Ελλάδα όμως το πρόβλημα της οδικής κυκλοφορίας εμφανίζεται εντονότερο. Παρά τις προσπάθειες, τα αποτελέσματα δεν είναι αυτά που θέλουμε και σε κάθε περίπτωση η χώρα απέχει σημαντικά από το να χαρακτηριστεί το επίπεδο της οδικής ασφάλειας ικανοποιητικό. Η κυκλοφοριακή αγωγή και η οδική συμπεριφορά αποτελεί σημαντικό παράγοντα , στην ποιότητα ζωής και τον πολιτισμό ενός κράτους.

## **Παραβατικότητα:**

### ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΛΚΟΟΛ

Τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων είναι πολλά όμως το σημαντικότερο είναι η ανθρώπινη συμπεριφορά και συγκεκριμένα η κατανάλωση αλκοόλ. Τα περισσότερα από αυτά τα ατυχήματα αφορούν τους νέους οι οποίοι λόγω της ηλικίας τους οδηγούν ριψοκίνδυνα ενώ είναι άπειροι και πίνουν πολύ περισσότερο από το επιτρεπόμενο της ηλικίας τους και ιδιαίτερα τα Σαββατοκύριακα.

Τα τροχαία ατυχήματα, λόγω του μεγάλου αριθμού τους και λόγω των συνεπειών τους, αποτελούν το βασικότερο είδος ατυχημάτων. Οι επιπτώσεις τους επιβαρύνουν πολλαπλά την ανθρώπινη δραστηριότητα. Τα τροχαία ατυχήματα, επειδή συμβαίνουν πιο συχνά στις νεαρότερες ηλικίες, προκαλούν απώλεια περισσότερων χρόνων ζωής από οποιαδήποτε άλλη αιτία θανάτου. Εκτός από τον αβάσταχτο ανθρώπινο πόνο που προκαλούν, τα οδικά δυστυχήματα είναι και αιτία τεράστιας οικονομικής επιβάρυνσης για την κοινωνία.

## **Νοοτροπία:**

Η λέξη νοοτροπία είναι ντεμοντέ- όταν, όμως, αυτή χρησιμοποιείται δίπλα στο επίθετο «κακή» (για να περιγράψει τον τρόπο που οδηγούν οι Έλληνες), τότε μάλλον πετυχαίνει διάνα. Το πώς οδηγούν οι Έλληνες γνωρίζουν όσοι ζουν ή έχουν, απλώς, περάσει έστω και για λίγο από τη χώρα. Δηλαδή, αντίθετα από το γράμμα του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αντίθετα από τους κανόνες της ασφαλούς οδήγησης αλλά και της ευγένειας, αντίθετα από την έννοια της στοιχειώδους λογικής, πετυχαίνουντας έτσι να βάζουν καθημερινά σε κίνδυνο ζωές και να προκαλούν πολλαπλές επιπτώσεις στην κοινωνία και την οικονομία.

## **Σήμανση:**

Η σήμανση ενός οδικού δικτύου, αποτελεί απαραίτητο στοιχείο για τη μετάδοση μηνυμάτων προς τον οδηγό (χρήστη), της οδού. Ο σκοπός της σήμανσης, είναι:

- Η διασφάλιση συνθηκών ασφάλειας για την κίνηση πεζών και οχημάτων
- Η ρύθμιση – οργάνωση της κυκλοφορίας, ώστε να τηρείται ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ)
- Η μετάδοση μηνυμάτων προς τους οδηγούς, που σχετίζονται με προειδοποίηση

για κινδύνους σε διάφορα τμήματα του δικτύου, την οργάνωση των κυκλοφοριακών ρευμάτων, τα γεωμετρικά στοιχεία της οδού, την επιλογή κατεύθυνσης κλπ.

Η σήμανση ενός οδικού δικτύου, διαχωρίζεται σε δύο κύριες κατηγορίες, ανάλογα με την γωνία - θέση τοποθέτησής της. Έτσι, διαχωρίζεται σε:

α. Κατακόρυφη σήμανση, όπου τα μηνύματα προς τους χρήστες της οδού αναγράφονται σε ειδικές πινακίδες, κατάλληλων διαστάσεων, τοποθετημένες κατάλληλα είτε παράπλευρα της οδού είτε με πλαίσια πάνω από τα ρεύματα κυκλοφορίας.

Οι πινακίδες οριζόντιας σήμανσης, δηλαδή η αναγραφή μηνυμάτων ή συμβολών σε πινακίδες ειδικών διαστάσεων, τοποθετούνται στο τέλος του καταστρώματος της οδού σε απόσταση που εξαρτάται από την κατηγορία της οδού και σκοπεύουν στην ενημέρωση των χρηστών ανά κατεύθυνση κίνησης. Επίσης, σε ορισμένες περιπτώσεις τοποθετούνται σε πλαίσιο σε μια διατομή μιας οδού.

Οι πινακίδες οριζόντιας σήμανσης, κατηγοριοποιούνται ανάλογα το σκοπό του μηνύματος ή του συμβόλου επί της πινακίδας. Έτσι, διακρίνονται οι παρακάτω κατηγορίες:

#### A. Αναγγελίας Κινδύνου (K)

Είναι πινακίδες δηλωτικές κάποιου κινδύνου και τοποθετούνται για να επιστούν την προσοχή των χρηστών της οδού για κινδύνους, που υπάρχουν προς την κατεύθυνση κίνησης τους, ώστε να λαμβάνουν έγκαιρα τα κατάλληλα μέτρα.

Ανάλογα τον πιθανό κίνδυνο, διακρίνονται οι παρακάτω ομάδες:

- Επικίνδυνων θέσεων
- Προσβάσεων οδικών κόμβων
- Προσβάσεων ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων

Οι πινακίδες αναγγελίας κινδύνου, είναι 46 διαφορετικές πινακίδες σύμφωνα με τον ΚΟΚ για την Ελλάδα και συμβολίζονται με το γράμμα (K).

#### B. Ρυθμιστικές Κυκλοφορίας (P)

Οι ρυθμιστικές πινακίδες της κυκλοφορίας, τοποθετούνται για να πληροφορούν τους χρήστες για ειδικές υποχρεώσεις, περιορισμούς ή απαγορεύσεις, με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνονται. Ανάλογα το είδος ρύθμισης, διακρίνονται οι παρακάτω ομάδες:

- Προτεραιότητας Σήμανση Οδικού Δικτύου 293
- Απαγορεύσεων ή περιορισμών
- Υποχρεώσεων

Οι πινακίδες ρύθμισης κυκλοφορίας, είναι 82 διαφορετικές πινακίδες σύμφωνα με τον ΚΟΚ για την Ελλάδα και συμβολίζονται με το γράμμα (P).

#### Γ. Πληροφοριακές (Π)

Οι ρυθμιστικές πινακίδες της κυκλοφορίας, τοποθετούνται για την παροχή πληροφοριών στους χρήστες και διευκολύνουν στον εντοπισμό της κατεύθυνσης του προορισμού τους. Στην ομάδα αυτή περιλαμβάνονται οι πινακίδες που δηλώνουν την κατεύθυνση, την αρίθμηση και χιλιομέτρηση της οδού, τοπωνυμίες, ειδικές παρόδιες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης κλπ. Ανάλογα το είδος της πληροφορίας, διακρίνονται οι παρακάτω ομάδες:

- Προειδοποίησης κατευθύνσεων
- Κατευθύνσεων
- Αρίθμησης οδών και χιλιομετρήσεων
- Τοπωνυμίων
- Επιβεβαιώσεων
- Χρήσιμων πληροφοριών για τους οδηγούς οχημάτων και
- Εγκαταστάσεων

Οι πληροφοριακές πινακίδες, είναι 106 διαφορετικές πινακίδες σύμφωνα με τον ΚΟΚ για την Ελλάδα και συμβολίζονται με το γράμμα (Π).

Δ. Πρόσθετες (Πρ.)

Οι πρόσθετες πινακίδες, τοποθετούνται σε συνδυασμό πάντοτε με άλλες (κύριες πινακίδες), για να δηλώσουν απόσταση, μήκος ή άλλα διευκρινιστικά στοιχεία ισχύος των άλλων πινακίδων. Για τις παραπάνω ομάδες σημάτων, επιτρέπεται ο συνδυασμός ρυθμιστικής και πρόσθετης πινακίδας, με τον οποίο η ρύθμιση περιορίζει (ή εξαιρεί) τους χρήστες της οδού, που περιγράφονται στην πρόσθετη πινακίδα.

Οι πρόσθετες πινακίδες, είναι 24 διαφορετικές πινακίδες, οι οποίες χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με τις παραπάνω ομάδες και 17 διαφορετικές πινακίδες που συμβολίζουν τους τύπους οχημάτων που κυκλοφορούν στο Ελληνικό δίκτυο, σύμφωνα με τον ΚΟΚ. Η ομάδα αυτή σημάτων συμβολίζεται με τα γράμματα (Πρ).

Το σχήμα, η μορφή, τα χρώματα και οι αντίστοιχες αναγραφές των γραμμάτων και σχεδίων, καθώς και τα υλικά κατασκευής τους καθορίζονται από προδιαγραφές του ΥΠΕΧΩΔΕ, ανάλογα την κατηγορία, την ομάδα και την κατηγορία της οδού.



(K-1a)  
Επικίνδυνη Αριστερή  
Στροφή



(K-1δ)  
Επικίνδυνη δεξιά  
Στροφή



(K-2a)  
Επικίνδυνες δύο  
αντίρροπες ή  
διαδοχικές (συνεχείς)  
στροφές - η πρώτη  
αριστερά.



(K-2δ)  
Επικίνδυνες δύο  
αντίρροπες ή  
διαδοχικές (συνεχείς)  
στροφές - η πρώτη  
δεξιά



(K-3)  
Επικίνδυνη  
κατωφέρεια, (με κλίση  
όπως η αναγραφόμενη  
στην πινακίδα)



(K-4)  
Επικίνδυνη  
ανωφέρεια, (με κλίση  
όπως η  
αναγραφόμενη στην  
πινακίδα)



(K-5)  
Επικίνδυνη στένωση  
οδοστρώματος και στις



(K-6a)  
Επικίνδυνη στένωση  
οδοστρώματος στην



(K-6δ)  
Επικίνδυνη στένωση  
οδοστρώματος στη

δύο πλευρές



(K-7)  
Κινητή Γέφυρα

αριστερή πλευρά



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

δεξιά πλευρά



(K-9)  
Επικίνδυνο ανώμαλο  
οδόστρωμα, σε κακή  
κατάσταση, με  
λάκκους κ.λ.π.



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



(K-11)  
Επικίνδυνο κάθετο  
ρείθρο (αυλάκι) ή  
απότομη κοίλη αλλαγή  
της κατά μήκος κλίσης  
της οδού



(K-12)  
Ολισθηρό οδόστρωμα



(K-13)  
Επικίνδυνη εκτίναξη  
χαλίκων, (ασύνδετο  
αμμοχάλικο)



(K-14)  
Κίνδυνος απο πτώση  
βράχων και απο την  
παρουσία τους στο  
οδόστρωμα



(K-15)  
Κίνδυνος λόγω  
διάβασης πεζών



(K-16)  
Κίνδυνος λόγω συχνής  
κίνησης παιδιών  
(Σχολεία , Γήπεδα  
κ.λ.π)



(K-17)  
Κίνδυνος λόγω συχνής  
εισόδου ή διάβασης  
ποδηλατιστών



(K-18)  
Κίνδυνος απο  
διέλευση οικοσίτων  
ζώων



## Τροχαία Ατυχήματα:

Τα τροχαία αποτελούν παγκοσμίως την πρώτη αιτία ακούσιου θανάτου από τραυματισμό. Στην Ελλάδα κάθε χρόνο τραυματίζονται 30.000 άνθρωποι. Από αυτές τις περιπτώσεις οι 2000 είναι καταληκτικές.

Μία σημαντική παράμετρος του προβλήματος των τραυματισμών από τροχαία, με ιδιαίτερη σημασία, είναι ότι ο μεγαλύτερος αριθμός θυμάτων (40%) είναι μεταξύ 15-34 ετών. Δηλαδή πλήττεται κυρίως η πιο παραγωγική ηλικία της χώρας μας που αποτελεί το μέλλον και τις ελπίδες μας.

Άλλο ένα σημαντικό στοιχείο που προκύπτει από την ανάλυση των στοιχείων είναι ότι ανάμεσα στους χρήστες των οδών υπάρχουν ευπαθείς ομάδες, δηλαδή ομάδες υψηλού κινδύνου: οι πεζοί, οι δικυκλιστές, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με αναπηρία.

Στην Ελλάδα τα παιδιά εμπλέκονται σε τροχαία ατυχήματα κυρίως ως πεζοί σε ποσοστό 45%, αποτελώντας έτσι μια ιδιαίτερος ευπαθή ομάδα.

Αντίστοιχα πάνω από τα δύο τρίτα των ατυχημάτων που συμβαίνουν σε έφηβους και νέους είναι ως οδηγοί η επιβάτες δικύκλων. Να σημειωθεί εδώ ότι μόνο ένας στους πέντε δικυκλιστές φοράει κράνος.

Οι αιτίες των ατυχημάτων συνοψίζονται σε τρεις κύριες κατηγορίες:

1. όχημα
2. οδός και περιβάλλον.
3. ανθρώπινος παράγοντας (χρήστες της οδού)

Σε κάθε κατηγορία έχουμε τη φάση πριν από το ατύχημα, τη φάση κατά τη διάρκεια του ατυχήματος και τη φάση αφού έχει συμβεί το ατύχημα. 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 μας 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 μας 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.

Όσον αφορά την ανθρώπινη συμπεριφορά στην πρώτη φάση, δηλαδή πριν από το ατύχημα – που είναι και το πιο σημαντικό σημείο– έχουμε ως στόχο την εκπαίδευση του χρήστη για την απόκτηση σωστής οδικής συμπεριφοράς και κυκλοφοριακής παιδείας. 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 μας 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. Εκπαιδεύοντας χρήστες της οδού με πλήρη επίγνωση των συνεπειών ενός τροχαίου ατυχήματος είναι πιθανόν στο μέλλον να μην έχουμε θύματα από αυτή τη μάλιστα η οποία τείνει να αποκτήσει διαστάσεις επιδημίας.

Είναι πλέον κοινός στόχος η μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά 50% έως το 2010. Αυτή την απόφαση έχει πάρει η Ε.Ε. Επιπλέον φέτος (2004) για πρώτη φορά θα συνεδριάσει ο Ο.Η.Ε με θέμα την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων. Έτσι η πρόληψη τραυματισμού από τροχαίο ατύχημα είναι προτεραιότητα για την Π.Ο.Υ

Αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι η χρήση ζώνης και κράνους οδηγούν σε μείωση κατά 20% των τραυματισμών, η οδήγηση χωρίς την προηγούμενη κατανάλωση αλκοόλης σε μείωση

10%, και σε μείωση 70% των παιδικών ατυχημάτων η σωστή χρήση του κατάλληλου καθίσματος, για να συνειδητοποιήσει τη σημασία δημιουργίας εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων.

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 (με όριο 50 km/h) 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 προσδεδεδεμένοι οι επιβάτες. Το μήνυμα λοιπόν είναι: φοράμε ζώνη ασφαλείας σε ΚΑΘΕ μετακίνηση. Τα επιβατικά αυτοκίνητα είναι σχεδιασμένα για τις διαστάσεις των ενηλίκων και το ίδιο ισχύει και για τον εξοπλισμό ασφαλείας τους. Έτσι ένα παιδί μικρής ηλικίας δεν πρέπει να φοράει τη ζώνη ασφαλείας του ενηλίκου καθώς το διαγώνιο μέρος της πιέζει τον τράχηλό του ενώ το οριζόντιο συγκρατεί το στομάχι και όχι την πύελό του.

- Παιδιά ηλικίας < 5 ετών πρέπει να προσδένονται σε ειδικό κάθισμα (εάν αυτό δεν είναι διαθέσιμο, το παιδί ΔΕΝ πρέπει να ταξιδέψει).
- Παιδιά 5-7 ετών πρέπει να τοποθετούνται σε ειδικό κάθισμα κατά προτίμηση ή να προσδένονται με τη ζώνη ενηλίκων εάν δεν υπάρχει κάθισμα.
- Άνω των 7 ετών, το παιδί είναι υποχρεωτικό να φοράει ζώνη ασφαλείας. Αν το όχημα δεν διαθέτει ζώνες, πρέπει υποχρεωτικά να καθίσει πίσω.

Αν τα παιδιά 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!

Ως οδηγός, το παιδί συνήθως εμπλέκεται σε ατύχημα καθώς ποδηλατεί. Σπανιότερα είναι τα ατυχήματα με το παιδί οδηγό σε μοτοσικλέτα αλλά παραμένει μια πραγματικότητα καθώς πολλοί έφηβοι οδηγούν δίκυκλο παράνομα. 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 κράνος για το παιδί θα πρέπει να εφαρμόζει σωστά στο κεφάλι του. Δεν έχει νόημα να αγοραστεί μεγαλύτερο ώστε να του ταιριάζει και μετά από μερικά χρόνια: το κρανίο δεν αυξάνεται σε διάμετρο μετά τη σύγκλιση των πηγών του, ενώ παράλληλα το κρανίο προσφέρει ασφάλεια μόνο όταν έχει ακριβώς τις διαστάσεις της



κεφαλής. Τα ποδηλατικά κράνη έχουν γίνει ένα είδος μόδας τα τελευταία χρόνια και δεν θα δυσκολευτούμε να πείσουμε το παιδί να το φοράει. Παροτρύνεται να διαλέξει το κράνος που του αρέσει και προτιμούμε έντονα χρώματα που τραβούν την προσοχή των οδηγών. Καθ' όλη τη διάρκεια της ποδηλασίας το κράνος θα πρέπει να είναι δεμένο στο πιγούνι του, αλλιώς ενδέχεται να φύγει από το κεφάλι κατά τη διάρκεια της σύγκρουσης, αναιρώντας την ασφάλεια που παρέχει. Εκτός από το κράνος, υπάρχουν και άλλα εξαρτήματα που συμβάλλουν στην παθητική ασφάλεια του αναβάτη:

- Επιγονατίδες, προστατευτικά αγκώνα.
- Ανακλαστικό σήμα στο οπίσθιο τμήμα του ποδηλάτου, καλύτερα χρώματος κόκκινου, επιφάνειας τουλάχιστον 35 τετραγωνικών cm.
- Ανακλαστικά σήματα κίτρινου χρώματος στην πρόσθια και οπίσθια επιφάνεια των πεταλιών.
- Ανακλαστικές λωρίδες στα ρούχα του αναβάτη.
- Καλά φρένα στον πρόσθιο και οπίσθιο τροχό.

Ειδικότερα, για την οδήγηση τη νύχτα:

- Κόκκινο φως στο οπίσθιο τμήμα που να αναβοσβήνει, ορατό από 100 m.
- Λευκό σταθερό φως εμπρός ορατό από 100 m.

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 ενηλίκων 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. Η μέγιστη επιτρεπόμενη συγκέντρωση αλκοόλης στο αίμα στη χώρα μας είναι 50 mg/dl: πάνω από τη συγκέντρωση αυτή, το άτομο προοδευτικά αρχίζει να έχει υπέρ-εμπιστοσύνη στις ικανότητές του (50-100 mg/dl), σύγχυση και συγχρονισμό κινήσεων (100-200 mg/dl) μέχρι εκσεσημασμένη ελάττωση των αντανακλαστικών σε συγκεντρώσεις άνω των 200 mg/dl. Είναι σημαντικό να αντιληφθεί ο έφηβος ότι το όριο των 50 mg/dl είναι σχετικά χαμηλό και εύκολα το παραβιάζει κανείς π.χ. με 2 μπύρες (περισσότερες πληροφορίες για τα όρια στις προτεινόμενες δραστηριότητες).

Τα τροχαία ατυχήματα, λόγω του μεγάλου αριθμού τους και λόγω των συνεπειών τους, αποτελούν το βασικότερο είδος ατυχημάτων. Οι επιπτώσεις τους επιβαρύνουν πολλαπλά την ανθρώπινη δραστηριότητα.

Τα τροχαία ατυχήματα, επειδή συμβαίνουν πιο συχνά στις νεαρότερες ηλικίες, προκαλούν απώλεια περισσότερων χρόνων ζωής από οποιαδήποτε άλλη αιτία θανάτου. Εκτός από τον αβάσταχτο ανθρώπινο πόνο που προκαλούν, τα οδικά δυστυχήματα είναι και αιτία τεράστιας οικονομικής επιβάρυνσης για την κοινωνία.

## **Στατιστικά Στοιχεία:**

ΕΚΑΒ Κρήτης ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (1995 – 2005)  
Τραυματίες από τροχαίο ατύχημα (1996 – 2005)

Κάθε μέρα 9,4 Τραυματίες το 2006  
Σύνολο τραυματιών 18.001

1996: 730  
1997: 931  
1998: 1066  
1999: 1429  
2000: 1661  
2001: 1453  
2002: 2115  
2003: 1619  
2004: 1713  
2005: 2869  
2006: 2415

### **Ηλική κατανομή τραυματιών :**

Από 1-9 2%  
Από 10-16 5%  
Από 17-28 41%  
Από 29-49 30%  
Από 50-69 16%  
Από 70-100 6%

### **Φύλο τραυματιών – νεκρών (1995-2005):**

ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ: Γυναίκες 28%, Άντρες 72%  
ΝΕΚΡΟΙ: Γυναίκες 20%, Άντρες 80%

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

1243 νεκροί , 4680 βαριά τραυματίες , 13400 ελαφριά τραυματίες οι περισσότεροι παθόντες από 17 – 40 ετών.

## Μέτρα Προστασίας:

1. Πληροφόρηση από τα Μ.Μ.Ε.
2. Υποχρεωτικά μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία
3. Κοινωνικά προγράμματα οδικής ασφάλειας
4. Βελτίωση οδικού δικτύου
5. Κατασκευή υπόγειων διαβάσεων
6. Έλεγχος των οδηγών-χρηστών για χρήση αλκοόλ

Κάθε βελτίωση που γίνεται σε κάθε ένα από τους παρακάτω παράγοντες έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Βελτίωση του οδικού περιβάλλοντος

1. Βελτίωση οδοστρωμάτων
2. Βελτίωση ηλεκτροφωτισμού
3. Σύνταξη και τήρηση κανονισμών

Βελτίωση του οχήματος

1. Απόκτηση εξοπλισμού ασφαλείας
2. Αυτόματα συστήματα αποφυγής σύγκρουσης

Βελτίωση της αντιμετώπισης μετά το ατύχημα

1. Άμεση περίθαλψη στα νοσοκομεία
2. Εκπαίδευση των Βαθμοφόρων της Τροχαίας
3. Απόκτηση εξοπλισμού μονάδων επέμβασης

Στους έφηβους και νέους σημαντικές θα ήταν παρεμβάσεις για αποφυγή οδήγησης υπό την επήρεια ψυχοτρόπων ουσιών και αλκοόλ, παρεμβάσεις σχετικά με τη χρήση του κράνους και της ζώνης ασφαλείας, καθώς και σχετικά με την αποφυγή ατόμων με ριψοκίνδυνη συμπεριφορά.

Η οικογένεια, επίσης παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην πρόληψη τέτοιων ατυχημάτων. Οι γονείς έχουν τεράστια ευθύνη στο να μορφώσουν τα παιδιά τους από πολύ νωρίς στους κινδύνους του οδικού δικτύου, στην απόκτηση οδικής συνείδησης και στην υποχρέωση υπεύθυνης οδήγησης. Οι νέοι, είναι εξαιρετικά σημαντικό να καταλάβουν ότι από δικά τους λάθη ή ανεύθυνη συμπεριφορά στο δρόμο, ως πεζοί, οδηγοί ή επιβάτες, είναι δυνατόν να αφαιρέσουν τη ζωή άλλων ή να χάσουν τη δική τους.

Όλα αυτά πρέπει να θεωρηθούν σημαντικά καθώς:

- Η ετήσια επίπτωση στα παιδιά (0-14 ετών) ήταν 720 ανά 100.000 άτομα, ενώ στους εφήβους και νέους (15-24 ετών) ήταν οκταπλάσια (5.600 ανά 100.000 άτομα).
- Σε όλες τις ηλικιακές ομάδες έως τα 25 έτη, τα αγόρια ξεπερνούν τα κορίτσια στη θνησιμότητα από τροχαία ατυχήματα, ενώ αυτή η διαφορά γίνεται ιδιαίτερα αισθητή στους εφήβους και τους νέους.
- Στις μεγαλύτερες ηλικιακές ομάδες (15-24 ετών), οι τραυματισμοί αφορούν κυρίως χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων (70%), η πλειοψηφία των οποίων (60%) οδηγούσαν το δίκυκλο.
- Τα τροχαία ατυχήματα είναι η κύρια αιτία θανάτου για παιδιά ηλικίας 12 - 16 ετών.
- 20% των παιδιών και εφήβων είχαν ή παρ' ολίγο να έχουν τροχαίο ατύχημα, κατά την επιστροφή τους από το σχολείο.
- Μόνο 4% των εφήβων απάντησαν ότι τους απασχολεί η οδική ασφάλεια όταν κυκλοφορούν ως πεζοί.
- Οι έφηβοι, ειδικά όταν βαδίζουν σε παρέες, φαίνεται να είναι περισσότερο αφηρημένοι.
- Επίσης, αφηρημένοι είναι όταν βαδίζουν και ταυτόχρονα μιλούν στο κινητό τηλέφωνο ή ακούνε μουσική με ακουστικά.

Τα τροχαία ατυχήματα είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων όπως το ανθρώπινο λάθος, η αμέλεια, η περιφρόνηση του κινδύνου, η απερισκεψία και η άγνοια.

## Ο ΔΕΚΑΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΚΑΛΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

1. Φοράω πάντα την ζώνη ασφαλείας
2. Δεν οδηγώ υπό την επήρεια αλκοόλ
3. Κρατάω αποστάσεις ασφαλείας
4. Δεν ξεπερνώ το όριο ταχύτητας στην πόλη
5. Ξεκουράζομαι στις μεγάλες αποστάσεις
6. Παρακολουθώ συνεχώς την κυκλοφορία
7. Δεν μιλώ στο κινητό ενώ οδηγώ
8. Μεταφέρω παιδιά μόνο στο ειδικό κάθισμα
9. Φοράω πάντα κράνος όταν οδηγώ δίκυκλο
10. Προσέχω και σέβομαι τους πεζούς

