

## Ερευνητική Εργασία

Θέμα: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ - Ασφαλώς κυκλοφορώ!



## Περιεχόμενα

Κεφάλαιο 1	1.1 Εισαγωγή στην Κυκλοφοριακή Αγωγή.....	3
Κεφάλαιο 2	2.1 Στατιστικά τροχαίων την χώρα μας.....	4
	2.2 Αίτια τροχαίων στην χώρα μας.....	4
	2.3 Θλιβερά πρώτη στην Ε.Ε. στα τροχαία ατυχήματα η Ελλάδα	6
	2.4 Κόστος τροχαίων ατυχημάτων.....	7
Κεφάλαιο 3	3.1 Συνήθειες των μαθητών και των πολιτών.....	8
	3.2 Ερωτηματολόγια στους μαθητές του σχολείου μας.....	8
	3.3 Ερωτηματολόγια στους πολίτες της περιοχής μας.....	18
Κεφάλαιο 4	4.1 Αίτια τροχαίων ατυχημάτων .....	24
Κεφάλαιο 5	5.1 Πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων.....	31
Παράρτημα Α	Ερωτηματολόγιο της έρευνας για την κοινωνία	33
Παράρτημα Β	Ερωτηματολόγιο της έρευνας για το σχολείο	36
Παράρτημα Γ	Πηγές – Βιβλιογραφία	40
Παράρτημα Δ	Συντελεστές ερευνητικής ομάδας	41

# Κεφάλαιο 1

## 1.1 Εισαγωγή στην Κυκλοφοριακή Αγωγή

Η παντελής απουσία ελληνικής βιβλιογραφίας που να πραγματεύεται θέματα που αφορούν την κυκλοφοριακή αγωγή καθώς και οι ελάχιστες πηγές ενημέρωσης σε ζητήματα οδικής προστασίας, είναι οι σημαντικότεροι λόγοι για τους οποίους η κυκλοφοριακή αγωγή δε γίνεται κατανοητή σε όλο της το εύρος. Είναι ένας όρος πολυχρησιμοποιημένος αλλά με πολλές διαφορετικές νοηματοδοτήσεις που δυσκολεύουν τη λειτουργία της κωδικοποίησης και αποκωδικοποίησης των μηνυμάτων μεταξύ των επικοινωνούντων. Δοσμένη με πιο απλά λόγια ορίζουμε ως κυκλοφοριακή αγωγή μια πράξη/διαδικασία που αποβλέπει στον έμμεσο προσανατολισμό του ατόμου προς την ομαδική βούληση, για εξασφάλιση ενός βιώσιμου και ασφαλούς κυκλοφοριακού συστήματος, μέσα από την αποδοχή ενός κανονιστικού πλαισίου που οριοθετεί την οδική συμπεριφορά των ατόμων και έχει παγκόσμια χαρακτηριστικά.

Σε αντίθεση με την κοινή άποψη, ότι η οδική διαπαιδαγώγηση, δηλαδή η συνειδητοποίηση της ορθής συμπεριφοράς στην κυκλοφορία, περιορίζεται ουσιαστικά στην απλή εκμάθηση των κανόνων κυκλοφορίας σε οδηγούς στα πλαίσια σχολών οδήγησης, υπάρχει και η άποψη για την ύπαρξη μιας σειράς παραγόντων που αλληλεπιδρούν και διαμορφώνουν την κυκλοφοριακή συνείδηση και οδική συμπεριφορά του κάθε ανθρώπου.

Ένας από αυτούς τους παράγοντες είναι η **οικογένεια**. Ο άνθρωπος από τη νηπιακή κιόλας ηλικία διαμορφώνει την προσωπική του ταυτότητα μέσω μιας σταθερής σύγκρισης με το περιβάλλον του, αποκτώντας την αυτονομία του μέσα από την εσωτερική αναδιοργάνωση της εμπειρίας και την αναδημιουργία της αληθείας. Ως εκ τούτου το οικογενειακό του περιβάλλον θα πρέπει να αγωνίζεται συνεχώς για τη διαπότιση του ατόμου με όλες εκείνες τις αρχές, που πέρα από την απλή ενημέρωση για τους κανόνες συμβίωσης, θα διαμορφώσουν στην ίδια του τη συνείδηση τις τάσεις συμπεριφοράς που θα του επιτρέψουν να λειτουργεί ατομικά και συλλογικά μέσα σε μια κοινωνία. Αν και οι γονείς / κηδεμόνες μπορούν να έχουν μια γνήσια επικοινωνία με τα παιδιά και γι' αυτό διαθέτουν αρκετό δυναμισμό στην επιρροή τους προς αυτά, δεν είναι αλάνθαστοι, ούτε μπορούν να διαδραματίσουν όλους τους ρόλους τους με επάρκεια. Γι' αυτό το λόγο χρειάζονται τη συνδρομή της πολιτείας, ιδιαίτερα σε θέματα στα οποία δεν έχουν εκπαιδευτεί, όπως είναι η οδική ασφάλεια.

**Η πολιτεία** επομένως είναι ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας που, διεξάγοντας προγράμματα που θα στοχεύουν στη σωστή ενημέρωση των πολιτών σε θέματα οδικής κυκλοφορίας, αλλά και με την βοήθεια των σχολείων και των εκπαιδευτικών, θα μπορέσει να συμβάλει δραστικά στο να αποκτήσουν τα παιδιά οδική συνείδηση. Ήδη τα τελευταία χρόνια, με την πρωτοβουλία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών, ξεκίνησε η λειτουργία Πάρκων Κυκλοφοριακής Αγωγής τα οποία στοχεύουν στην προσαρμογή και γνωριμία των παιδιών με το περιβάλλον του οδικού δικτύου και των βασικών κανόνων κυκλοφορίας. Τέλος θα ήταν αξιόλογο επισήμανσης ότι στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα πρότυπα του εξωτερικού, σχεδιάζεται και η ένταξη του μαθήματος τη κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία, με σκοπό την προώθηση προτύπων συμπεριφοράς που προάγουν την υγεία των νέων, μέσω μεθόδων και πρακτικών που βοηθούν τους μαθητές να εντοπίσουν τους παράγοντες που προκαλούν ατυχήματα και να προστατεύουν τον εαυτό τους, υιοθετώντας μια ενεργή τάση πρόληψης έναντι των κίνδυνων που τους περιτριγυρίζουν.

# Κεφάλαιο 2

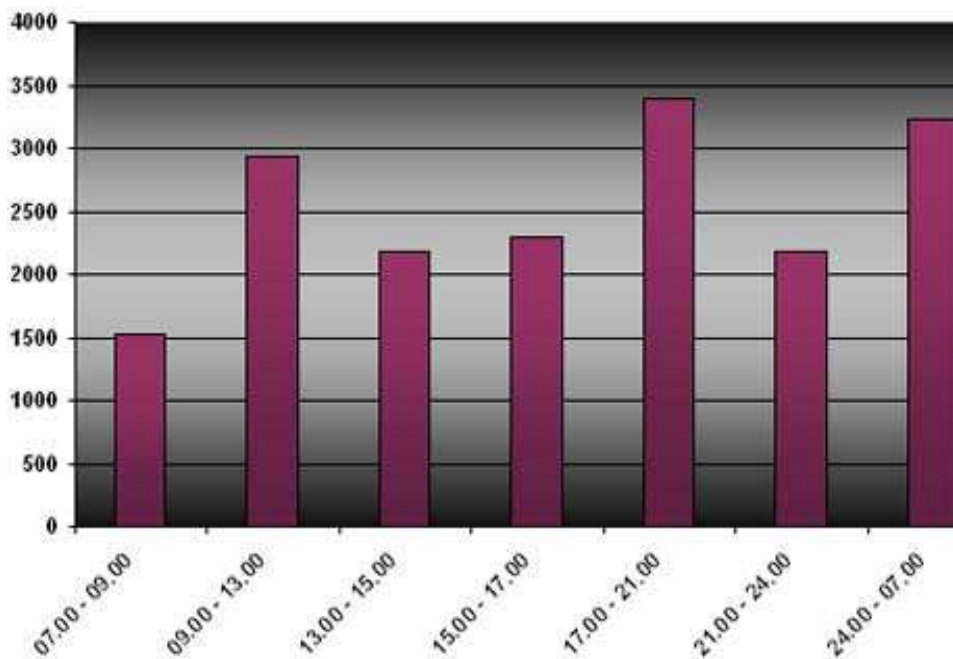
## 2.1 Στατιστικά τροχαίων την χώρα μας.

Στους δρόμους αιμορραγεί η Ελλάδα, με πάνω από 1.500 νεκρούς ετησίως από τροχαία δυστυχήματα. Τα πρόστιμα που επιβάλλονται μοιάζουν περισσότερο με φοροεισπρακτικά μέτρα, χωρίς να μπορούν να αντιμετωπίσουν ουσιαστικά την εθνική τραγωδία που συντελείται καθημερινά.

Περισσότεροι από 1.600 άνθρωποι σκοτώνονται κάθε χρόνο στους δρόμους και τουλάχιστον 20.000 τραυματίζονται, πολλοί από αυτούς βαριά και μένουν μόνιμα ανάπηροι, σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσίασε το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Σύμφωνα με αναλυτικά στοιχεία της Τροχαίας, το έτος 2006 καταγράφηκαν 1.493 θάνατοι και πάνω από 2.000 σοβαροί τραυματισμοί σε τροχαία. Στις εθνικές οδούς καταγράφηκαν 519 θάνατοι και 525 σε επαρχιακούς. Συνολικά, τα ατυχήματα υπολογίζονται στα 15.652, δηλαδή περίπου 43 ανά εικοσιτετράωρο. Τα 8.490 είναι συγκρούσεις κινούμενων οχημάτων, 2.282 συγκρούσεις με πεζούς, 1.820 είναι προσκρούσεις, 1.392 εκτροπή οχήματος, 1230 ανατροπή οχήματος, 27 σύγκρουση με ζώο και 411 δεν έχουν διευκρινιστεί

Κατανομή ατυχημάτων βάσει ώρας  
(από Ιανουάριο 2006 έως Φεβρουάριο 2007)



## 2.2 Αίτια τροχαίων στην χώρα μας

Όσον αφορά στα αίτια των ατυχημάτων που έχουν εξακριβωθεί (από 19.352 συνολικά αίτια στα 15.652 ατυχήματα) καταγράφονται τα εξής: Τα 15590 οφείλονται στους οδηγούς (απόσπαση προσοχής, υπερβολική ταχύτητα, κίνηση σε αντίθετο ρεύμα, παραβίαση προτεραιότητας, μη τήρηση αποστάσεων ασφαλείας κ.ά.). Τα 1651 οφείλονται σε εξωτερικές συνθήκες (βρεγμένο οδόστρωμα, χαμηλή ορατότητα, προβλήματα δρόμου ή σήμανσης κ.ά.). Τα 1606 αφορούν παραβάσεις των πεζών, κυρίως απότομες διασχίσεις δρόμων σε ακατάλληλα σημεία. Τα θύματα των τροχαίων είναι όλων των ηλικιών, όμως, όπως προκύπτει από τα στοιχεία, οι μισοί απ' αυτούς είναι 20 με 40 ετών.

ΑΙΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (Υπολογίζονται όλα τα γνωστά αίτια)	Αριθμός ατυχημάτων
Απόσπαση της προσοχής του οδηγού	2828
Παραβίαση προτεραιότητας γενικώς	2453
Υπερβολική ταχύτητα γενικώς	1379
Κίνηση στο αντίθετο ρεύμα	1289
Λοιπές παραβιάσεις σημάτων εν γένει	897
Παραβίαση σηματοδότη	757
Παράλειψη σήμ. πρόθεσης στροφ. ή αλλαγ. πορείας	570
Μη τήρηση απόστασης ασφαλείας	564
Εσφαλμένη αποφευκτική ενέργεια	361
Οδήγηση σε κατάσταση μέθης	328
Ανκανονικό προσπέρασμα	285
Μη οδήγηση στο άκρο δεξιό της οδού	162
Επιδεκτικοί ελιγμοί στη μέση της οδού	63
Αδικοιολόγητη τροχοπέδηση	58
Έλλειψη ή μη κανονική χρήση φώτων	58
Χρήση εκτυφλωτικών φώτων	16

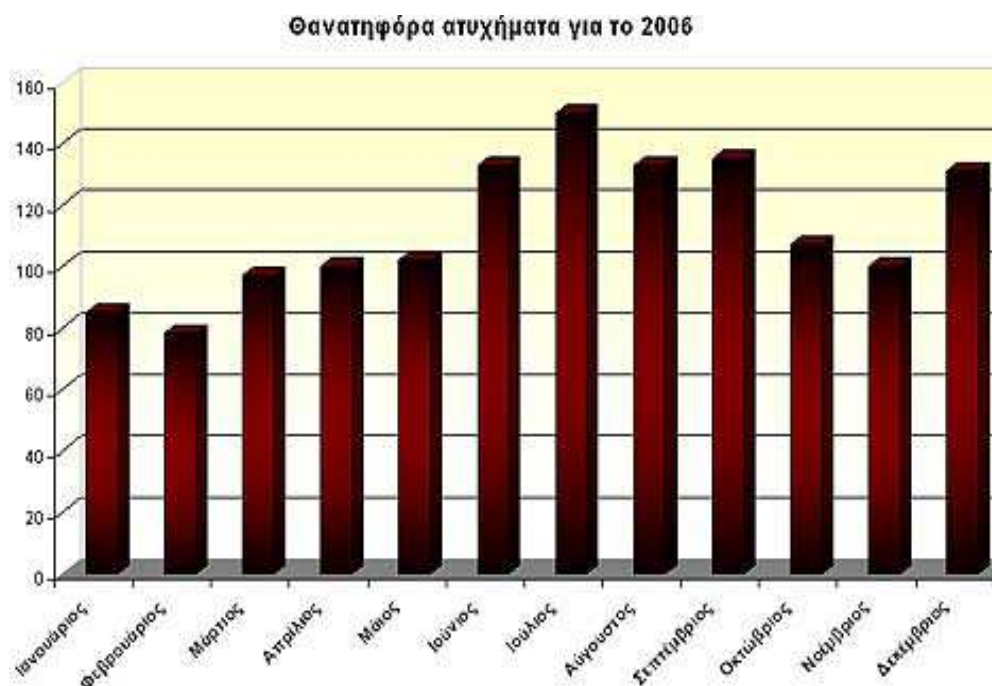
Πάνω από 2.000 νεκροί το χρόνο



Σύμφωνα με τα στοιχεία της τροχαίας, έξι συνάνθρωποί μας χάνουν τη ζωή τους καθημερινά στους δρόμους

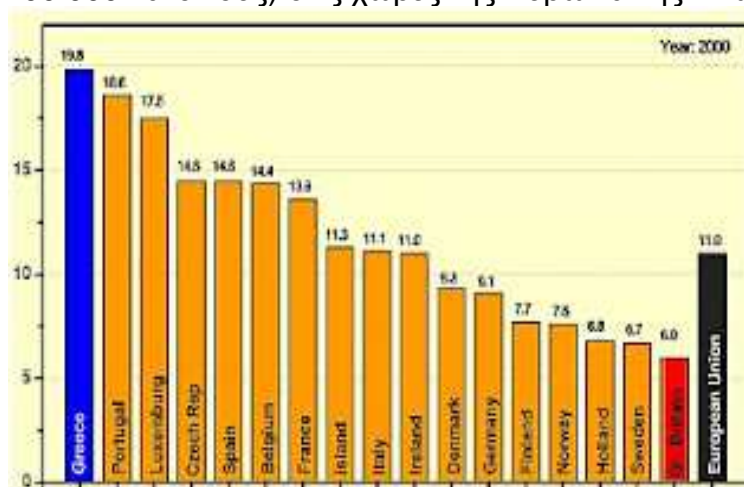


Το χειρότερο συμπέρασμα που μπορούν να έχουν οι στατιστικές παρατηρήσεις τέτοιου είδους είναι όταν παραμένουν απλώς... στατιστικές παρατηρήσεις. Για όσο καιρό η κοινή γνώμη και η Πολιτεία παραμένουν αδιάφορες για το μείζον εθνικό πρόβλημα των τροχαίων δυστυχημάτων, οι 1.500 με 2.000 νεκροί το χρόνο παραμένουν... αριθμοί. Αυτό βέβαια χωρίς να ξέρουμε το ποιος θα είναι ο επόμενος.



## 2.3 Θλιβερά πρώτη στην Ε.Ε. στα τροχαία ατυχήματα η Ελλάδα

Η χώρα μας εμφανίζει την μικρότερη θνησιμότητα στην Ευρωπαϊκή Ένωση από χρόνια νοσήματα, παρουσιάζει όμως έναν από τα μεγαλύτερα ποσοστά οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Είναι γεγονός ότι αν και τα τελευταία τρία χρόνια παρατηρήθηκαν μειωτικές τάσεις στον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων (ποσοστό μείωσης το 2002, 14.9%), η Ελλάδα διατηρεί ακόμη το υψηλότερο ποσοστό θανατηφόρων ατυχημάτων μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης όταν αυτά αναλύονται με βάση τον πληθυσμό ή τα οχηματο-χιλιόμετρα. Στο παρακάτω γράφημα παρουσιάζεται η συχνότητα των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (θανατηφόρα ατυχήματα ανά 100.000 κατοίκους) στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.



Αυτά τα ατυχήματα, εκτός από την ανθρώπινη τραγωδία έχουν ένα πολύ σημαντικό κοινωνικό και οικονομικό κόστος. Έχει εκτιμηθεί ότι το συνολικό ετήσιο

κόστος των τροχαίων ατυχημάτων, το οποίο περιλαμβάνει το «κόστος» της «απώλειας» της ανθρώπινων ζωών, τις δαπάνες που προκύπτουν από υλικές ζημιές στα οχήματα και στο οδικό δίκτυο, τα έξοδα ιατρικής περίθαλψης, και το κόστος ενασχόλησης της τροχαίας και άλλων εμπλεκόμενων φορέων, αγγίζει το 2% του ΑΕΠ στις χώρες της Ε.Ε.

## 2.4 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 νοσήλια, 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.

# Κεφάλαιο 3

## 3.1 Συνήθειες των μαθητών και των πολιτών

Στα πλαίσια του νέου μαθήματος της Ερευνητικής Εργασίας και κατά τη διάρκεια αυτής της εργασίας με θέμα την κυκλοφοριακή αγωγή πραγματοποιήσαμε έρευνα με ερωτηματολόγια (βλέπε παράρτημα Α και Β) για να μπορέσουμε να διαπιστώσουμε πόσα γνωρίζουν οι δημότες μας και οι μαθητές του σχολείου μας, σχετικά με την κυκλοφοριακή αγωγή και ποιες είναι οι συνήθειές τους. Τα στοιχεία που συλλέξαμε από την έρευνα αναγράφονται παρακάτω.

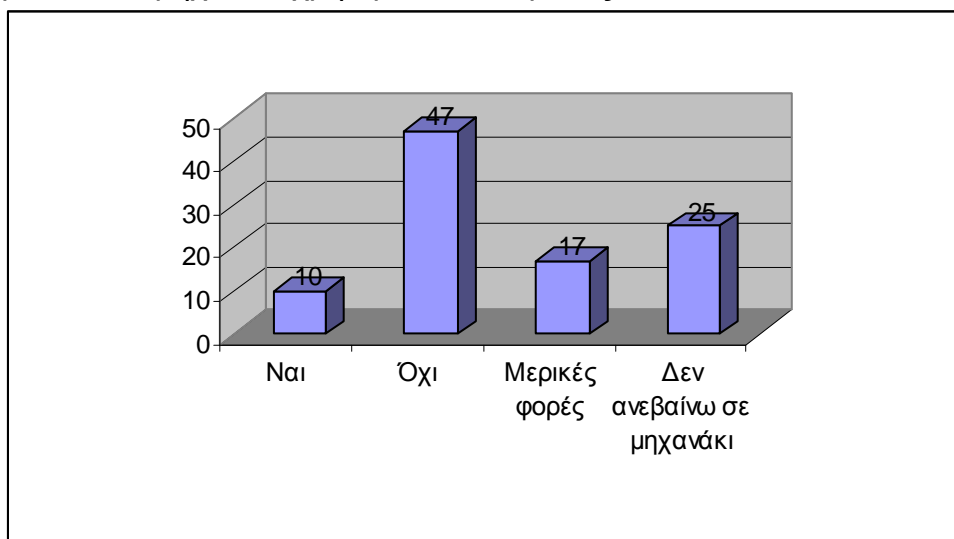
## 3.2 Ερωτηματολόγια στους μαθητές του σχολείου μας.

Σύνολο ερωτηματολογίων: 99

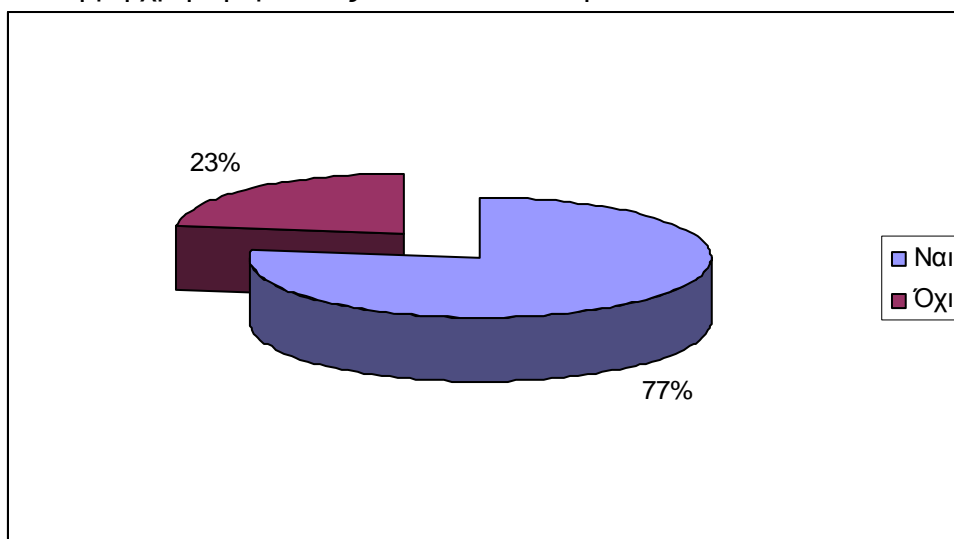
### Φύλο

Αγόρια	40
Κορίτσια	59

Όταν επιβαίνετε σε μηχανάκι χρησιμοποιείτε κράνος;

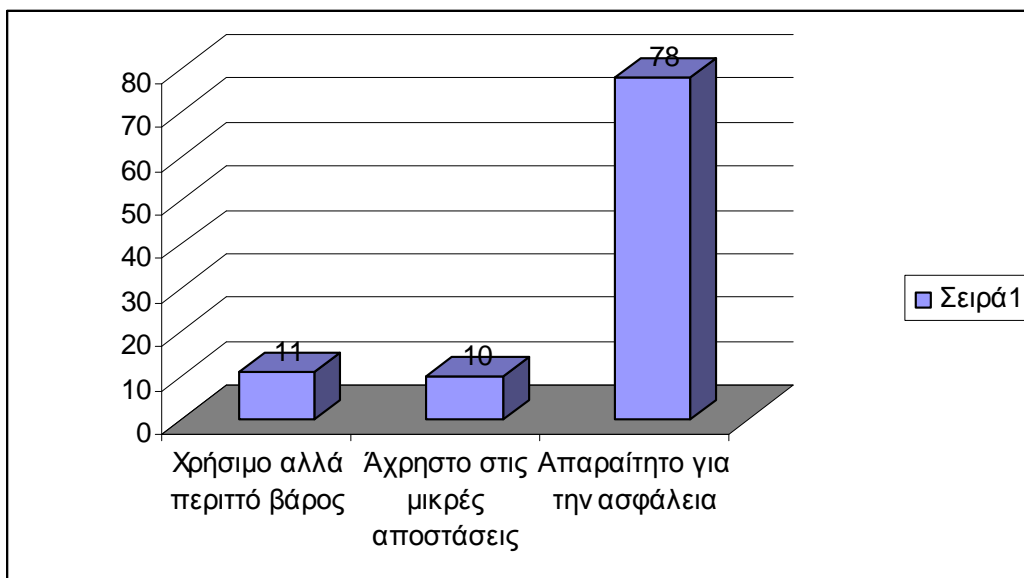


Πιστεύετε ότι η μη χρήση κράνους είναι επικίνδυνη;



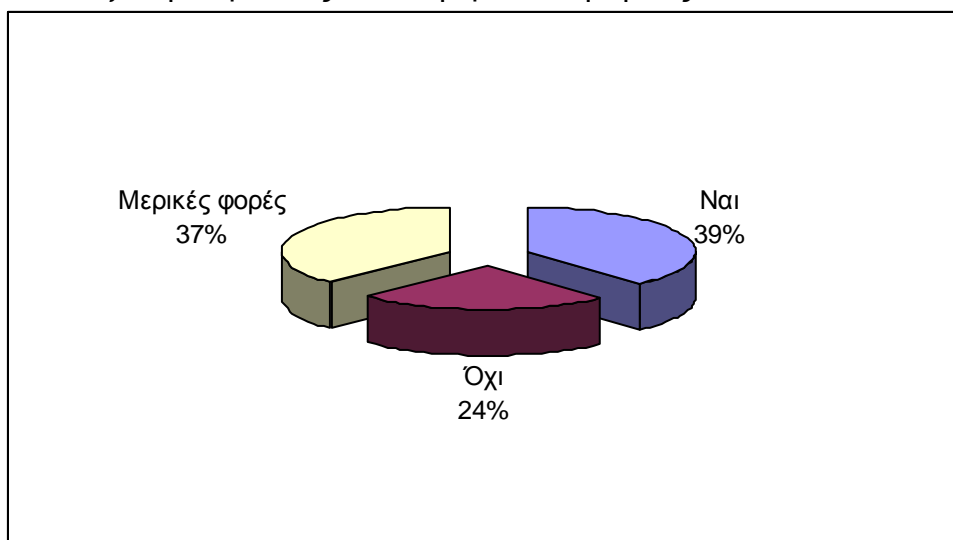


Θεωρείτε ότι το κράνος είναι:

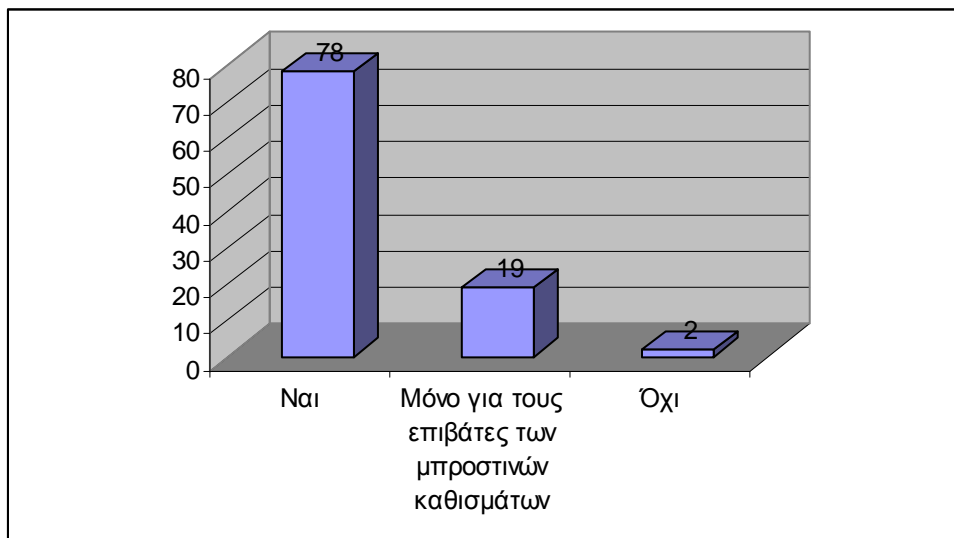


Το μεγαλύτερο ποσοστό των μαθητών αναφέρει πως έχει επιβιβαστεί σε μηχανάκι χωρίς κράνος. Παρόλα αυτά, οι περισσότεροι από τους μαθητές πιστεύουν ότι η μη χρήση του κράνους είναι επικίνδυνη σε ποσοστό της τάξεως του 77%, καθώς και ότι το κράνος αποτελεί απαραίτητο μέσο για την ασφάλεια τους. Επιπλέον, αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό των μαθητών οι οποίοι δεν ανεβαίνουν σε μηχανάκι, ενώ αρκετό είναι και το ποσοστό αυτών που χρησιμοποιούν κράνος είτε μερικές φορές είτε πάντα. Τέλος, από λίγους μαθητές θεωρείται πως η μη χρήση κράνους δεν καθίσταται επικίνδυνη ενώ ένα μικρό ποσοστό το χαρακτηρίζει άχρηστο στις μικρές αποστάσεις, ενώ ένα επίσης μικρό ποσοστό το θεωρεί χρήσιμο αλλά περιττό βάρος.

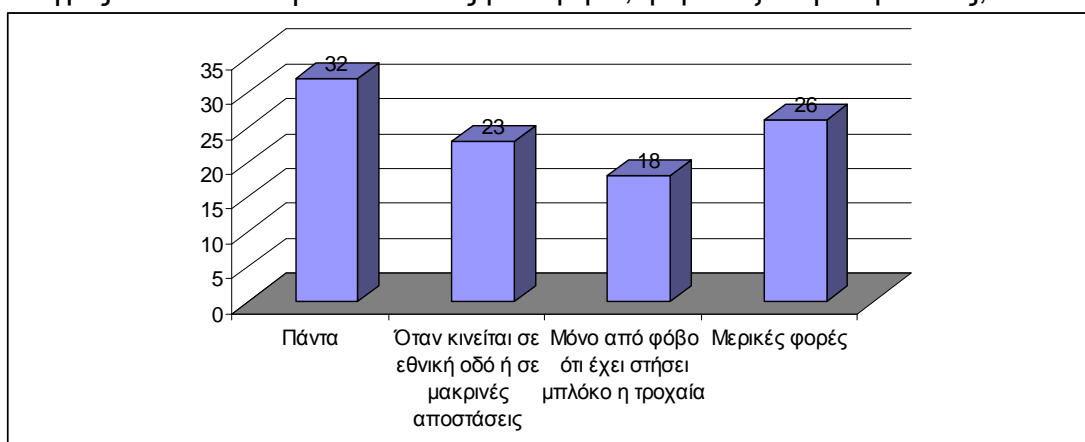
Χρησιμοποιείτε ζώνη ασφαλείας κατά την μετακίνησή σας;



Πιστεύετε ότι η ζώνη ασφαλείας είναι απαραίτητη;

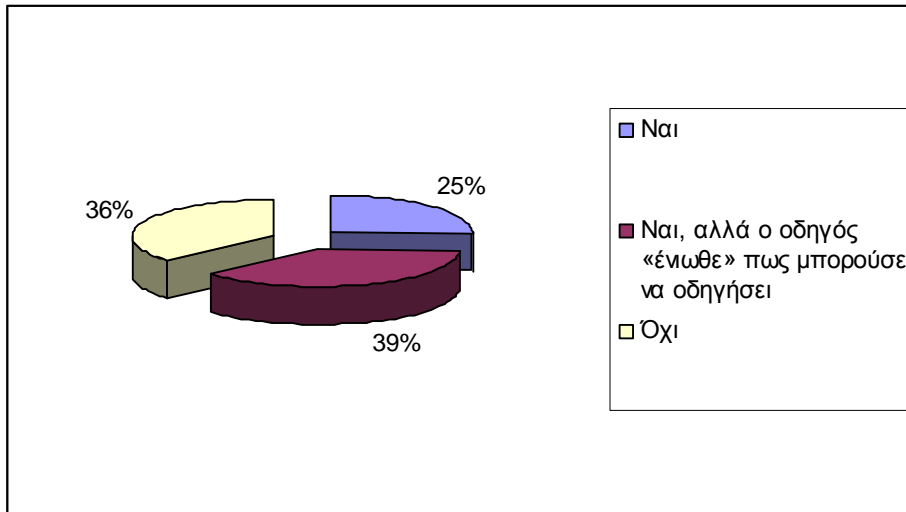


Ο/Η οδηγός του αυτοκινήτου που σας μεταφέρει, φοράει ζώνη ασφαλείας;

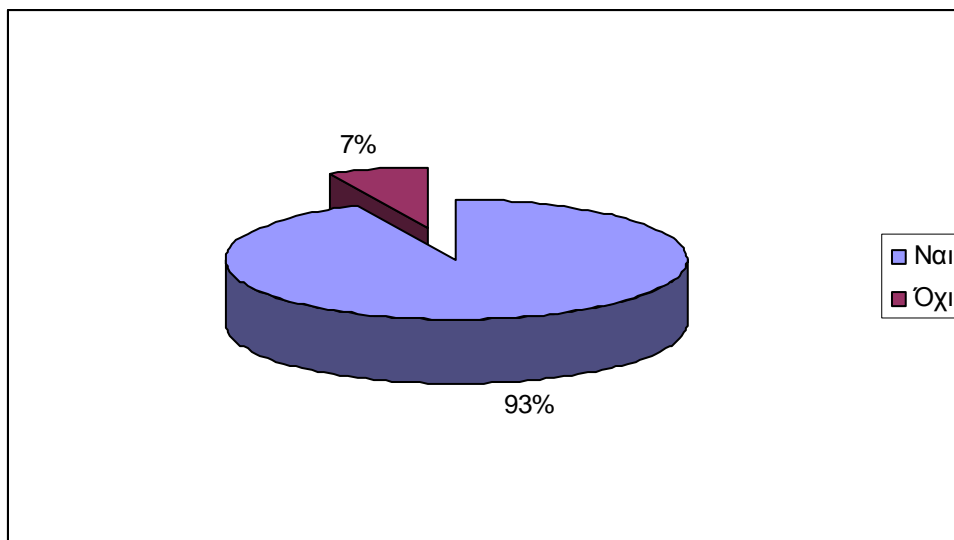


Από την παραπάνω έρευνα παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο μέρος των μαθητών χρησιμοποιεί πάντα και αρκετά συχνά ζώνη ασφαλείας όπως και ο οδηγός του αυτοκινήτου στο οποίο επιβαίνει, καθώς θεωρείται απαραίτητη από την πλειοψηφία. Στη συνέχεια, ένα ποσοστό της τάξεως του 24% δηλώνει πως δεν κάνει χρήση ζώνης ασφαλείας κατά τη μετακίνησή του. Επιπλέον μεγάλη μερίδα των μαθητών θεωρεί πως η ζώνη ασφαλείας είναι απαραίτητη μόνο για τους επιβάτες των μπροστινών καθισμάτων και ότι έχει επιβιβαστεί σε αυτοκίνητο όπου ο οδηγός φοράει ζώνη ασφαλείας όταν κινείται σε εθνική οδό και μακρινές αποστάσεις ή από φόβο ότι έχει στήσει μπλόκο η τροχαία (41%).

Έχετε μετακινηθεί από οδηγό ο οποίος έχει καταναλώσει αλκοόλ;

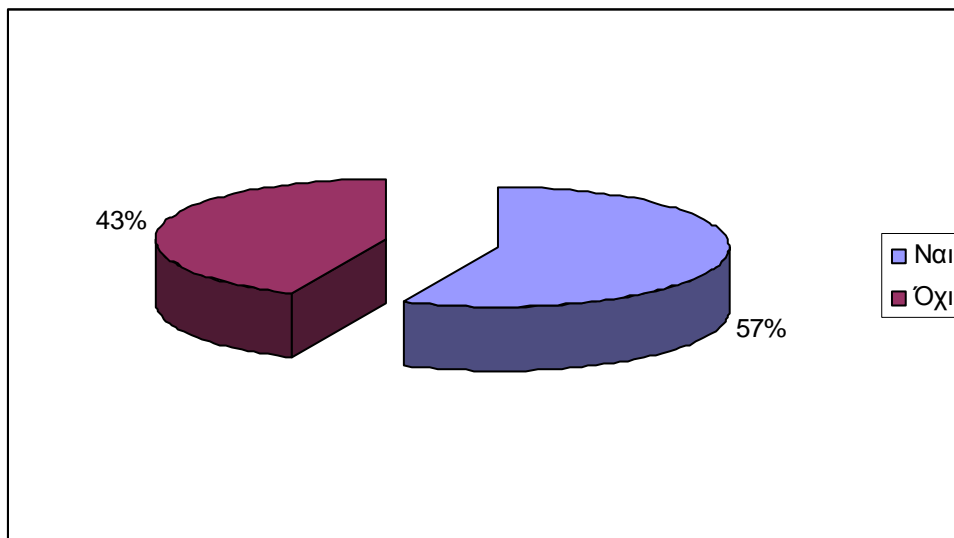


Πιστεύετε ότι η χρήση αλκοόλ επηρεάζει τις ικανότητες του οδηγού;

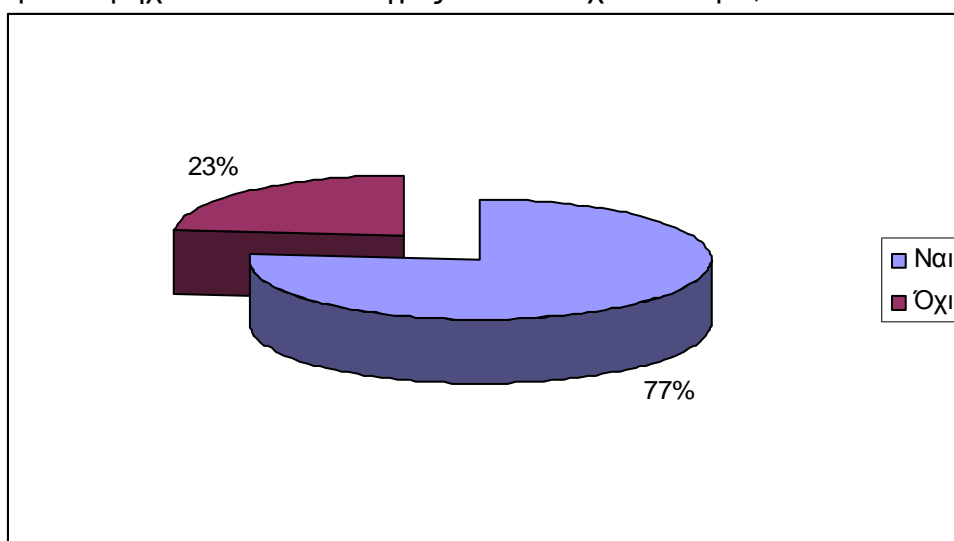


Σύμφωνα με τα παραπάνω αποτελέσματα, η μεγαλύτερη μερίδα των μαθητών έχει μετακινηθεί από οδηγό ο οποίος έχει καταναλώσει αλκοόλ αλλά δήλωνε πως μπορούσε να οδηγήσει. Ταυτόχρονα, πιστεύεται πως η χρήση αλκοόλ, επηρεάζει τις ικανότητες του οδηγού σε ποσοστό της τάξεως του 93%. αξίζει να σημειωθεί ιδιαίτερα πως το 36% των μαθητών έχει μετακινηθεί από οδηγό ο οποίος δεν έχει κάνει χρήση αλκοόλ. Τέλος, το 7% των μαθητών υποστηρίζει ότι η χρήση αλκοόλ δεν επηρεάζει τις ικανότητες του οδηγού στην οδήγηση.

Έχετε οδηγήσει όχημα χωρίς δίπλωμα;

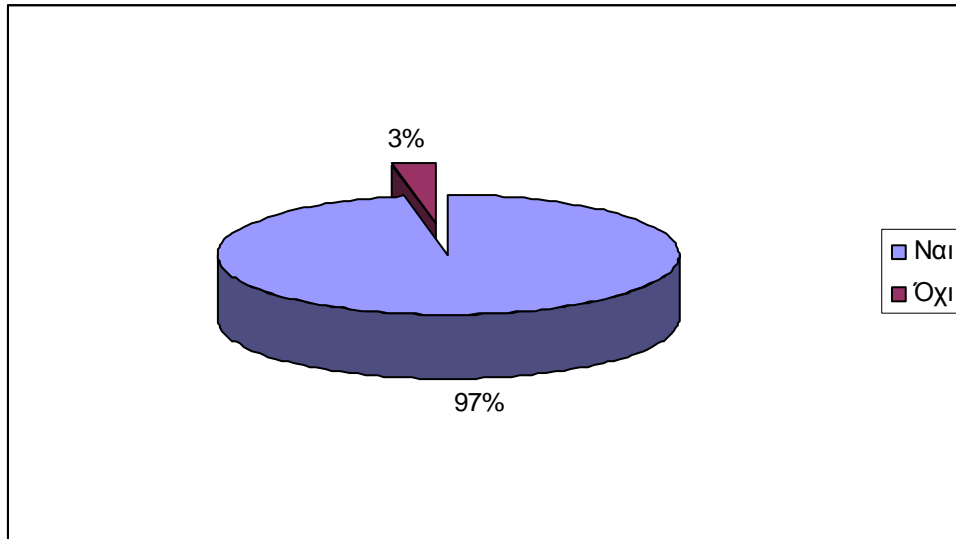


Έχετε ανέβει σε μηχανάκι που ο οδηγός του δεν είχε δίπλωμα;

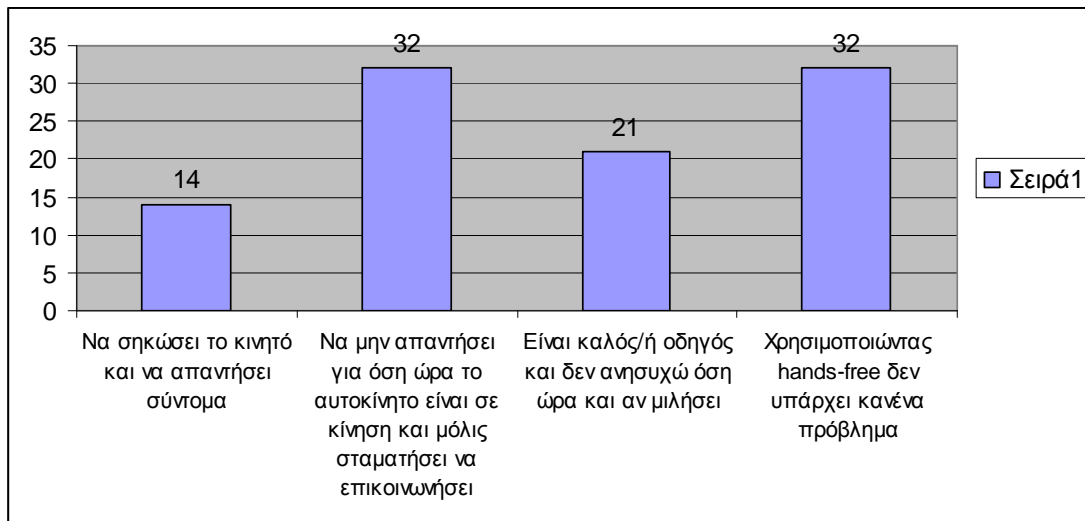


Από τα αποτελέσματα, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι η πλειοψηφία (77%) των μαθητών έχει ανέβει σε μηχανάκι που ο οδηγός δεν έχει δίπλωμα καθώς και στο συμπέρασμα ότι έχουν οδηγήσει και οι ίδιοι όχημα (57%) χωρίς δίπλωμα.

Έχετε υπάρξει επιβάτης οχήματος, όπου ο οδηγός του έκανε χρήση κινητού τηλεφώνου;




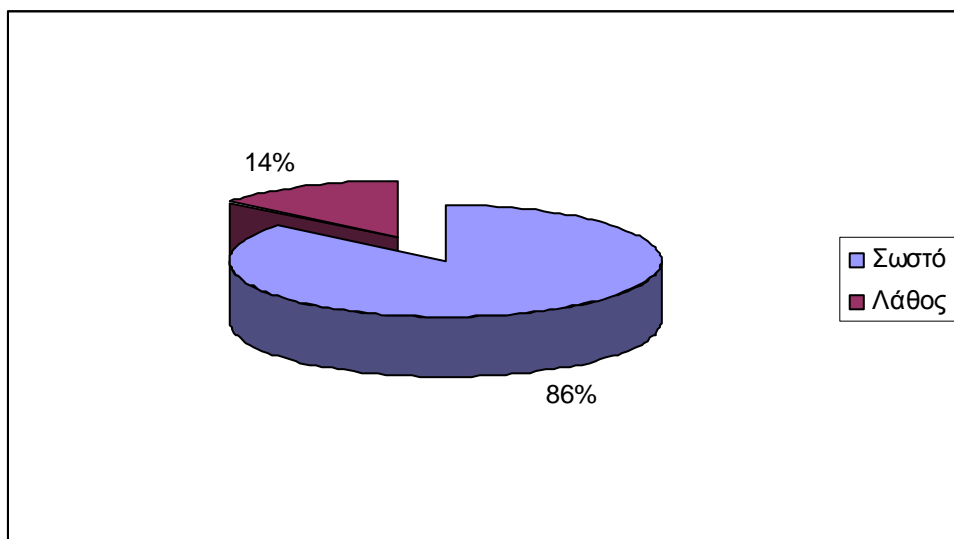
Μετακινείστε με αυτοκίνητο και χτυπάει το κινητό τηλέφωνο. Τι θεωρείτε πως πρέπει να κάνει ο/η οδηγός;




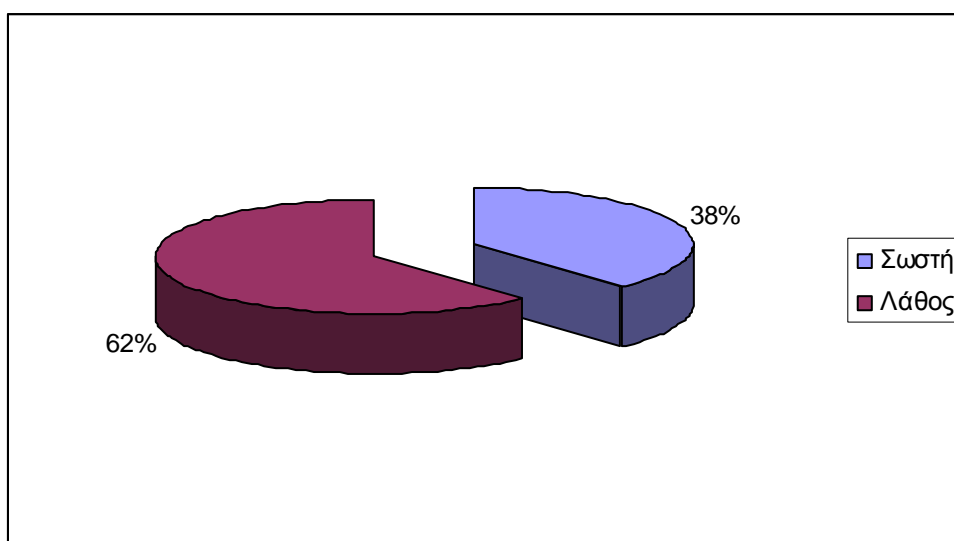
Μέσα από τις απαντήσεις των μαθητών φαίνεται πως η συντριπτική πλειοψηφία (97%) έχει υπάρξει επιβάτης οχήματος όπου ο οδηγός έκανε χρήση κινητού τηλεφώνου. Υπάρχει ποικιλία απόψεων για τη σωστή αντίδραση του οδηγού, αν χτυπήσει το κινητό τηλέφωνο κατά τη διάρκεια της οδήγησης. 14 άτομα πιστεύουν πως είναι ακίνδυνο ο οδηγός να απαντήσει σύντομα, 32 πως δεν πρέπει να απαντήσει όσο το όχημα είναι σε κίνηση, 21 πως θα ήταν ακίνδυνο να μιλήσουν για όση ώρα επιθυμούν, ενώ μόλις 32 άτομα νομίζουν πως, χρησιμοποιώντας hands-free δεν υπάρχει πρόβλημα.


13. Τι σημαίνουν τα παρακάτω σήματα; Επιλέξτε την σωστή απάντηση.

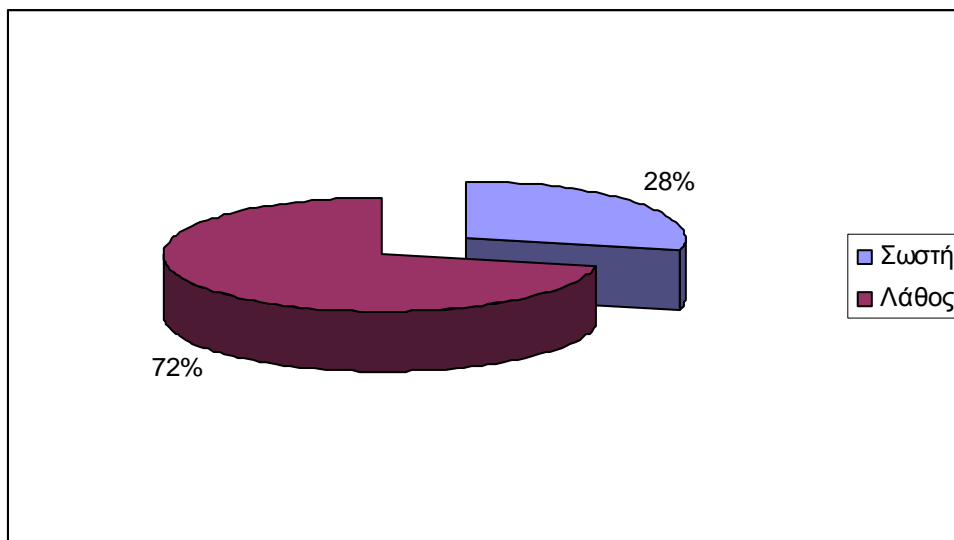
	Απαγορεύεται η είσοδος κατά τις νυχτερινές ώρες	3
	Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα και πεζούς	7
	Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα	85
	Απαγορεύεται η κίνηση οχημάτων στους γύρω δρόμους	4




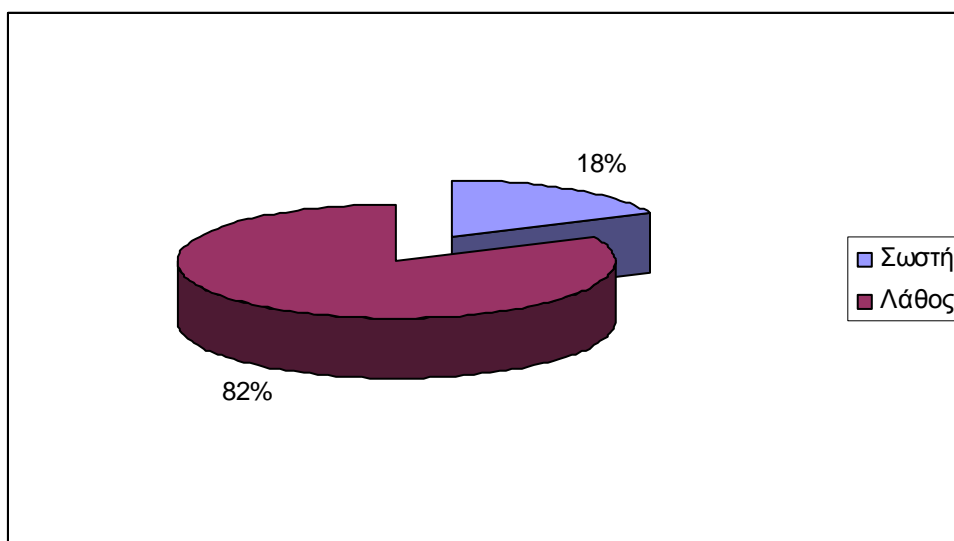
	Απαγορεύεται η στάθμευση στον δρόμο που η πινακίδα έχει τοποθετηθεί	37
	Απαγορεύεται το προσπέρασμα μέχρι να βρεθεί σήμα άρσης του περιορισμού	11
	Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας. Οι οδηγοί πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στα οχήματα, τα οποία κινούνται στην άλλη οδό	38
	Απαγορεύεται η στάση στον δρόμο που η πινακίδα έχει τοποθετηθεί	13




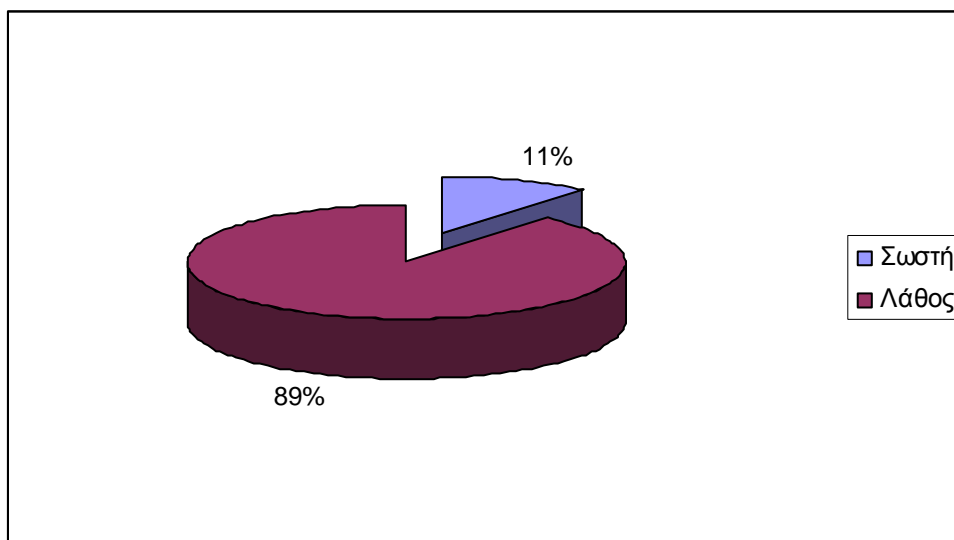
	Απαγορεύεται η διέλευση ποδηλάτων.	8
	Προσοχή, αυξημένη κίνηση ποδηλάτων.	45
	Κίνδυνος λόγω συχνής εισόδου ή διαβάσεως ποδηλατιστών.	28
	Δρόμος αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων.	18




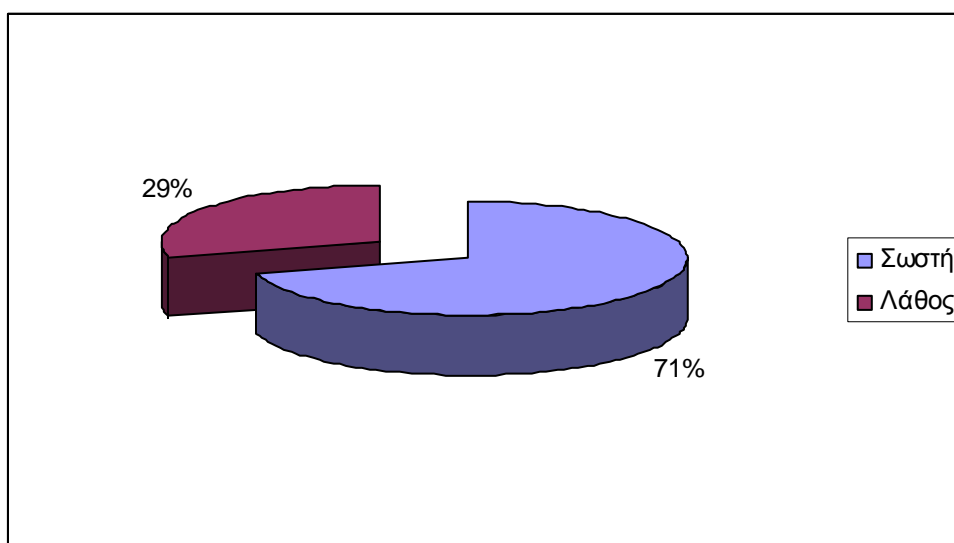
	Απαγορεύεται η στάθμευση μοτοποδηλάτων.	21
	Υποχρεωτική διακοπή πορείας μοτοποδηλάτων.	6
	Απαγορεύεται η είσοδος στα μοτοποδήλατα.	18
	Δρόμος αποκλειστικής διέλευσης μοτοποδηλάτων.	54




	Στοπ. Απαγορεύεται η είσοδος στον συγκεκριμένο δρόμο.	28
	Υποχρεωτική ελάττωση ταχύτητας, ώστε να ελεγχθεί αν διέρχεται όχημα από τον διασταυρούμενο δρόμο.	59
	Υποχρεωτική διακοπή πορείας. Το όχημα πρέπει να ακινητοποιηθεί. Προτεραιότητα στους πεζούς.	11
	Απαγορεύεται η στάση οχημάτων.	1





	Απαγορεύεται η πορεία προς τα αριστερά	4
	Δρόμος αδιέξοδος προς τα αριστερά	21
	Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά	70
	Κύριος εθνικός δρόμος προς τα αριστερά. Υποχρεωτική κίνηση μεγάλων και βαρέων οχημάτων προς τα αριστερά.	4



Στην ερώτηση για τη γνώση των διάφορων σημάτων της οδικής κυκλοφορίας, τα αποτελέσματα έδειξαν ότι η πλειοψηφία των μαθητών δεν γνωρίζει ακόμη και τα βασικά σήματα. Το σήμα  γνωρίζει το 86% των μαθητών. Αυτό ίσως οφείλεται



στο γεγονός ότι το σήμα συναντάται αρκετά συχνά στη καθημερινότητα. Παρόλα αυτά δεν συμβαίνει το ίδιο και με άλλα ίδιας σημασίας και συχνότητας όπως αυτό . Τα αποτελέσματα δείχνουν πως οι μαθητές αγνοούν την ακριβή σημασία του σήματος

καθώς 11% μόνο απάντησε σωστά. Επίσης, ακόμα και για το σήμα  πλειοψηφία (72%) των μαθητών απάντησαν λανθασμένα, μη γνωρίζοντας ακόμα και αυτό το σημαντικό σήμα, παρόλο που, οι περισσότεροι χρησιμοποιούν ποδήλατο. Συνεπώς είμαστε σε θέση να κατανοήσουμε πως οι περισσότεροι μαθητές δεν γνωρίζουν τα σήματα οδικής κυκλοφορίας παρόλο που σύμφωνα με προηγούμενα αποτελέσματα, πολλοί από αυτούς οδηγούν μοτοσικλέτα, ποδήλατο ή ακόμα και αυτοκίνητο. Συμπεραίνουμε λοιπόν πως η γνώση τους είναι ελλιπής και θα πρέπει να γίνει κάποια ενημέρωση στους μαθητές, προκειμένου να είναι σε θέση να αναγνωρίζουν τα σήματα.

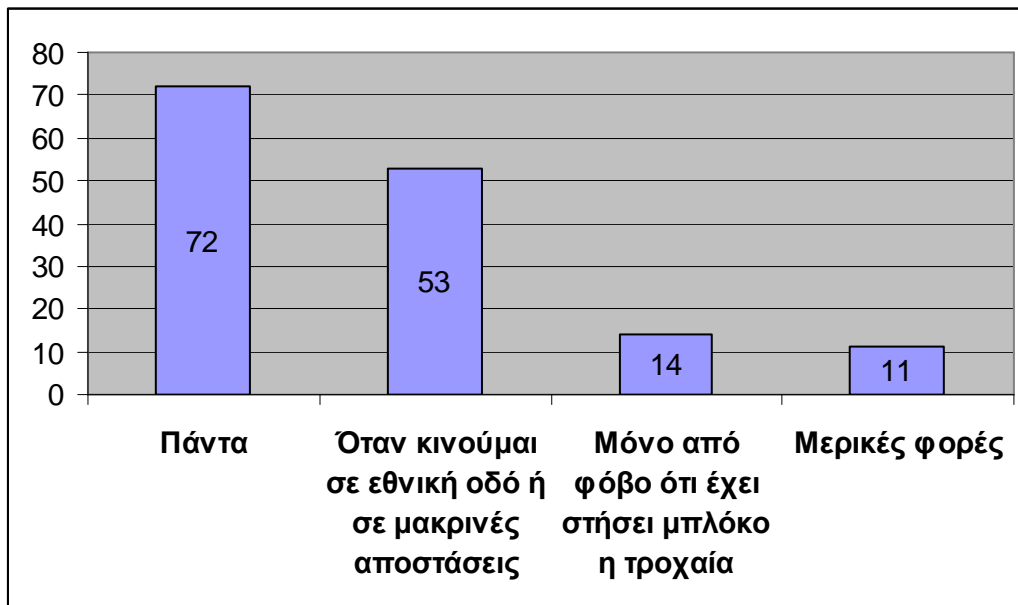
### 3.3 Ερωτηματολόγια στους πολίτες της περιοχής μας

Σύνολο ερωτηματολογίων: 150

#### Φύλο

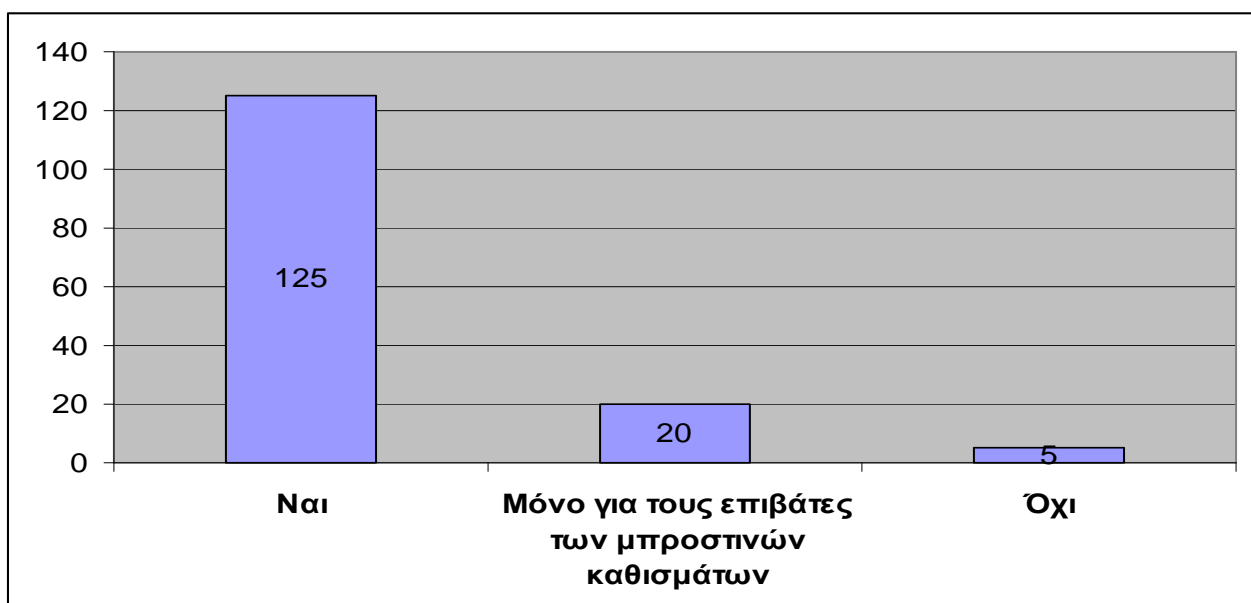
Άντρες	82
Γυναίκες	68

Χρησιμοποιείτε ζώνη ασφαλείας κατά την μετακίνησή σας;



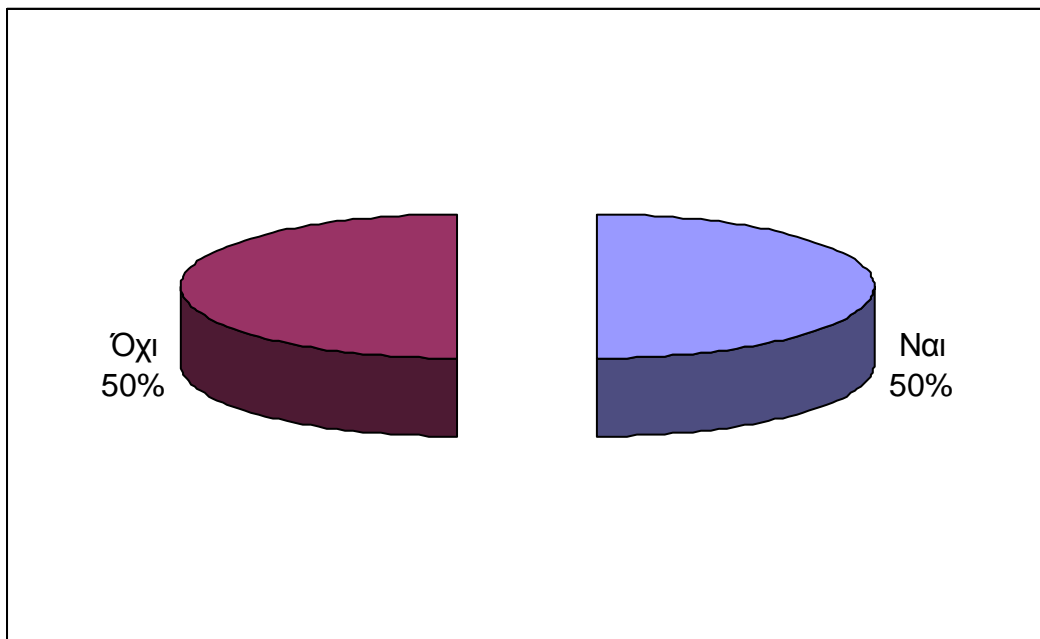
Η επικρατέστερη άποψη δείχνει πως σχεδόν πάντα οι οδηγοί φορούν τη ζώνη ασφαλείας. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλοί ερωτηθέντες απάντησαν πως χρησιμοποιούν μεν τη ζώνη ασφαλείας, αλλά μόνο σε μακρινές αποστάσεις ή από φόβο για τυχόν μπλόκο της τροχαίας. Αυτή η συνήθεια είναι η πλέον επικίνδυνη, καθώς έχει παρατηρηθεί ότι μεγάλο ποσοστό τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν σε ακτίνα 50 χλμ από το σπίτι του καθενός.

Πιστεύετε ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι απαραίτητη;

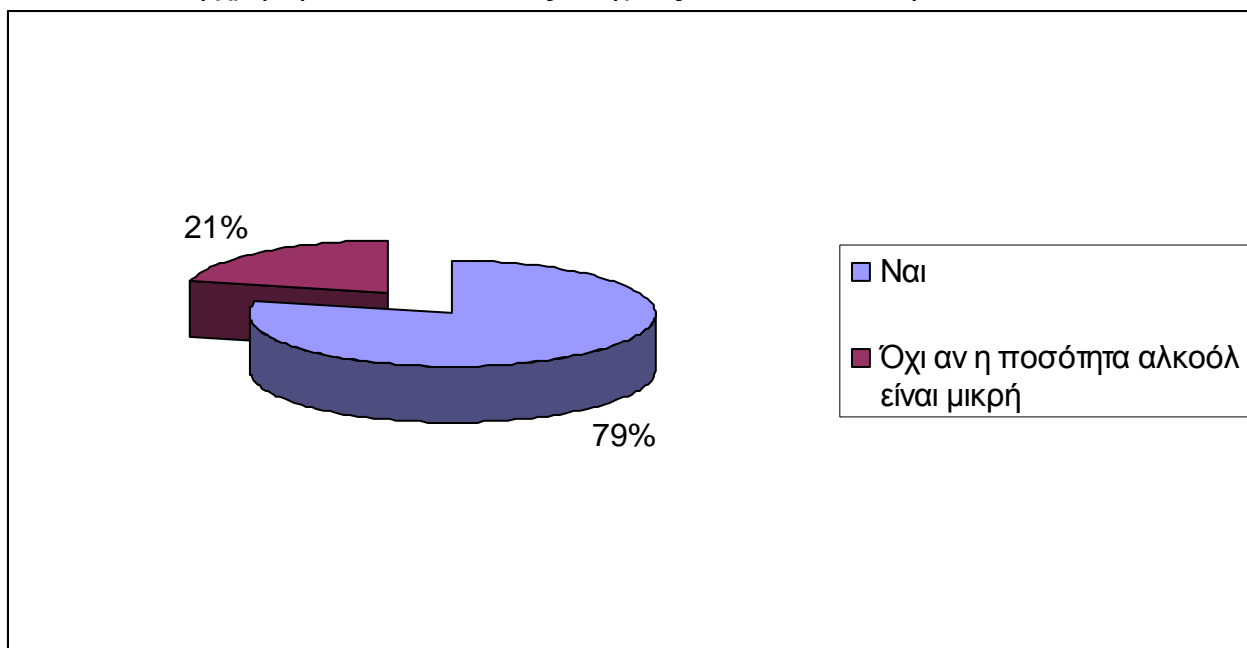


Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό της κοινωνίας κρίνει απαραίτητη τη ζώνη ασφαλείας έστω για τους επιβάτες τουλάχιστον των μπροστινών καθισμάτων. Στατιστικές, ωστόσο, έχουν δείξει ότι εξίσου μεγάλο κίνδυνο διατρέχουν και οι επιβάτες των πίσω καθισμάτων.

Έχετε οδηγήσει αφού καταναλώσατε αλκοόλ;

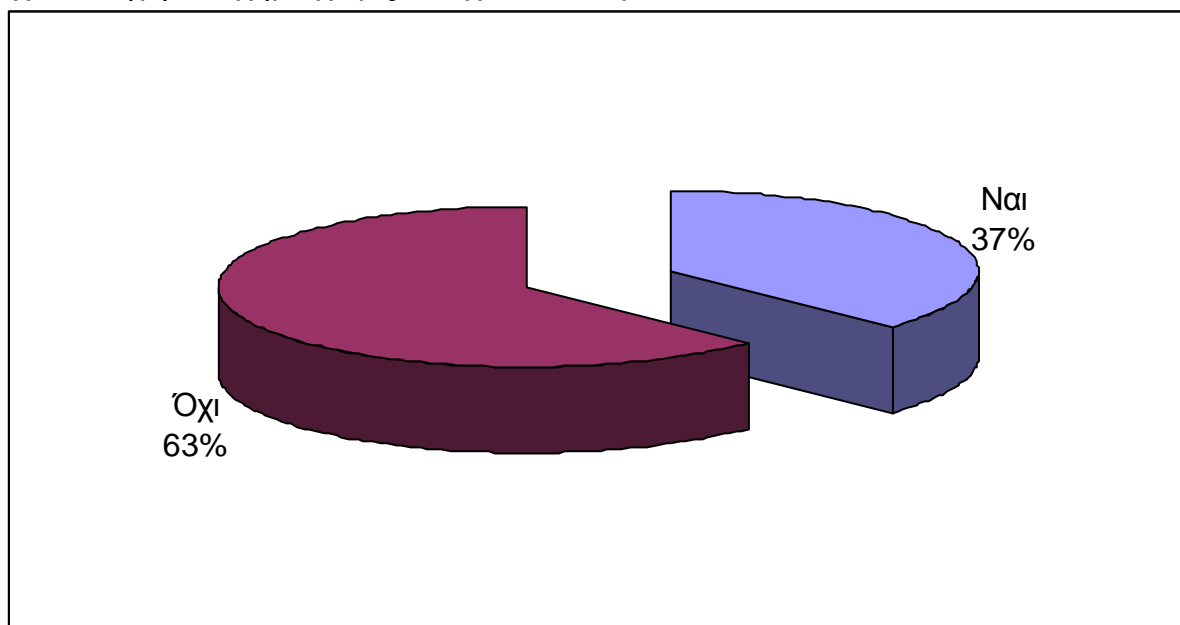


Πιστεύετε ότι η χρήση αλκοόλ από τους οδηγούς είναι επικίνδυνη;



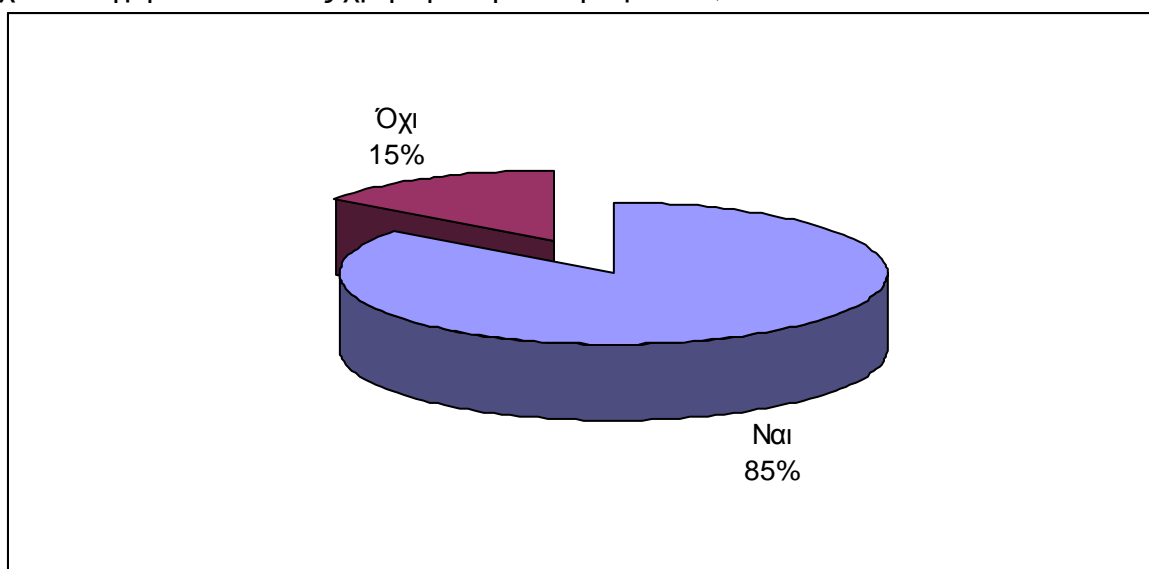
Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων απάντησαν πως η κατανάλωση αλκοόλ από τους οδηγούς είναι επικίνδυνη και το μικρότερο πως δεν είναι, αν η ποσότητα αλκοόλ είναι μικρή.

Έχετε οδηγήσει όχημα χωρίς να έχετε δίπλωμα;



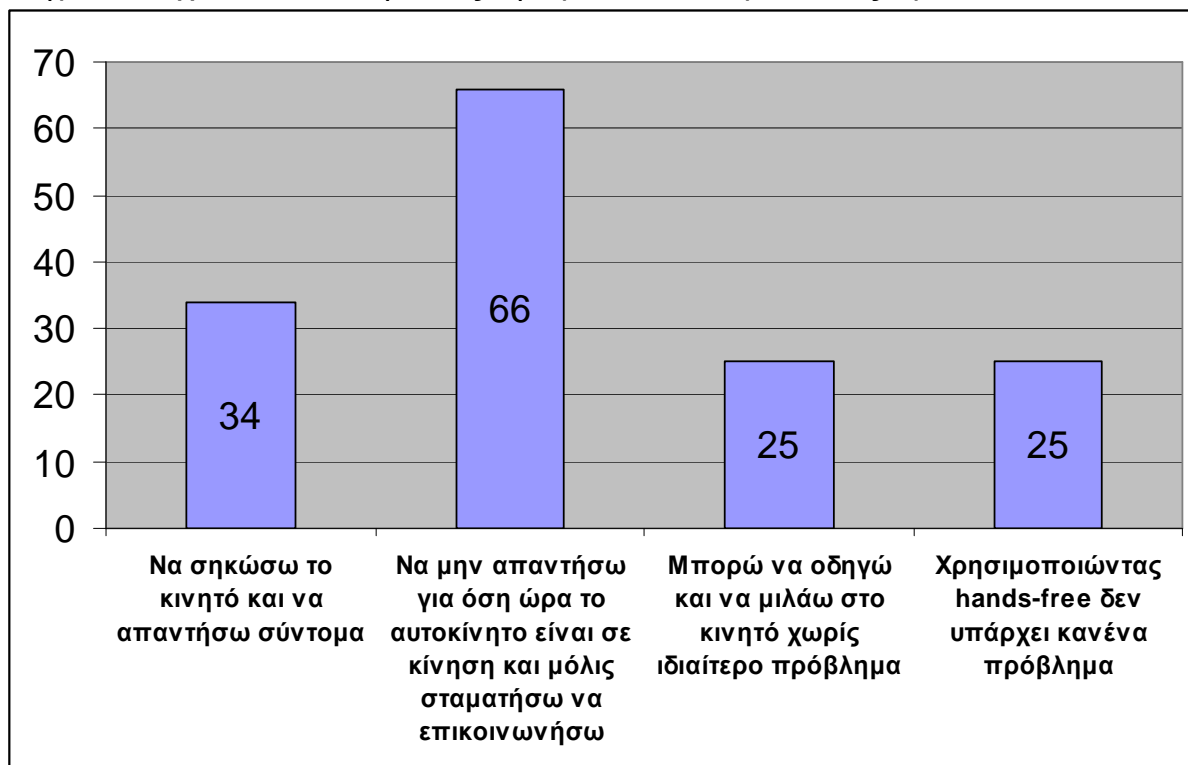
Πλειοψηφικά οι πολίτες έχουν απαντήσει πως δεν έχουν οδηγήσει χωρίς να έχουν δίπλωμα. Έτσι, γίνεται αντιληπτή η συνήθεια των πολιτών να μην οδηγούν χωρίς δίπλωμα οδήγησης.

Έχετε οδηγήσει κάνοντας χρήση κινητού τηλεφώνου;



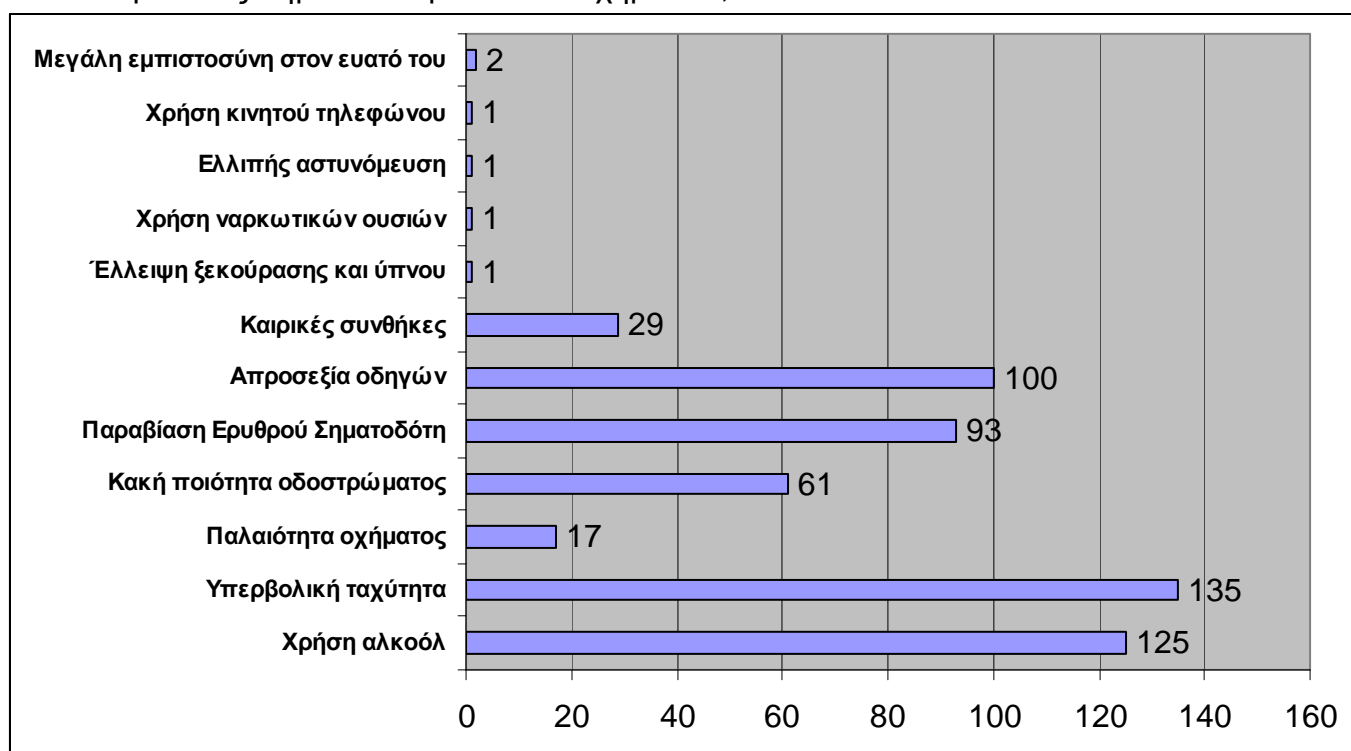
Εκπληκτικά μεγάλο το ποσοστό των πολιτών που απάντησαν πως έχουν οδηγήσει κάνοντας χρήση κινητού τηλεφώνου, στατιστικό συμπέρασμα που ανταποκρίνεται και στην πραγματικότητα.

Οδηγείτε και χτυπάει το κινητό σας τηλέφωνο. Τι θεωρείτε πως πρέπει να κάνετε;



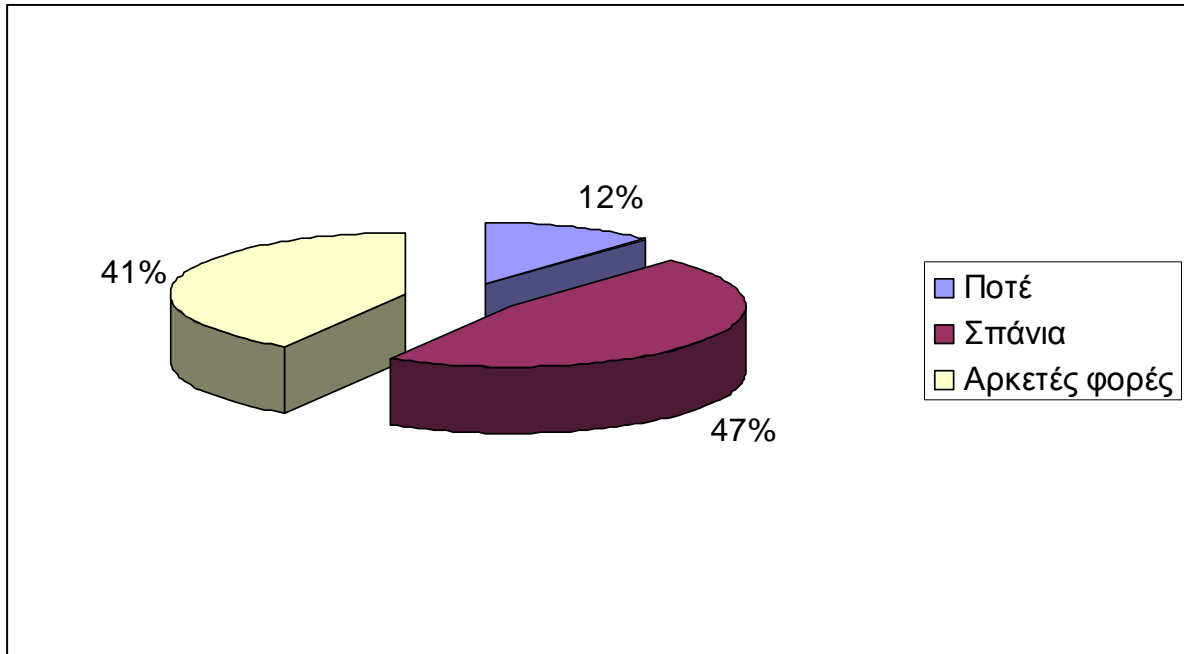
Είναι εμφανές πως οι περισσότεροι θεωρούν σωστό να μην απαντήσουν για όση ώρα το αυτοκίνητο είναι εν κινήσει και να επικοινωνήσουν αφού σταματήσει το όχημα.

Ποια θεωρείτε ως σημαντικότερα αίτια ατυχημάτων;



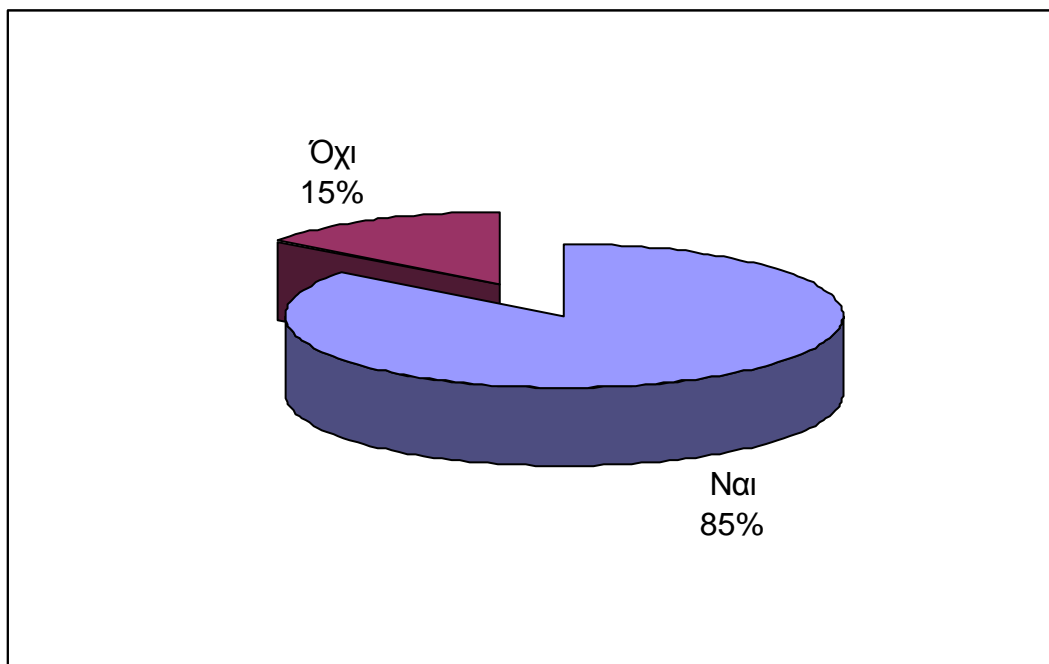
Το στατιστικό συμπέρασμα έδειξε πως τα πλέον σημαντικά αίτια των τροχαίων ατυχημάτων είναι η υπερβολική ταχύτητα, η κατανάλωση αλκοόλ, η απροσεξία των οδηγών και ακολουθούν η παραβίαση του ερυθρού σηματοδότη και η κακή ποιότητα του οδοστρώματος.

Έχετε παραβεί το όριο ταχύτητας;



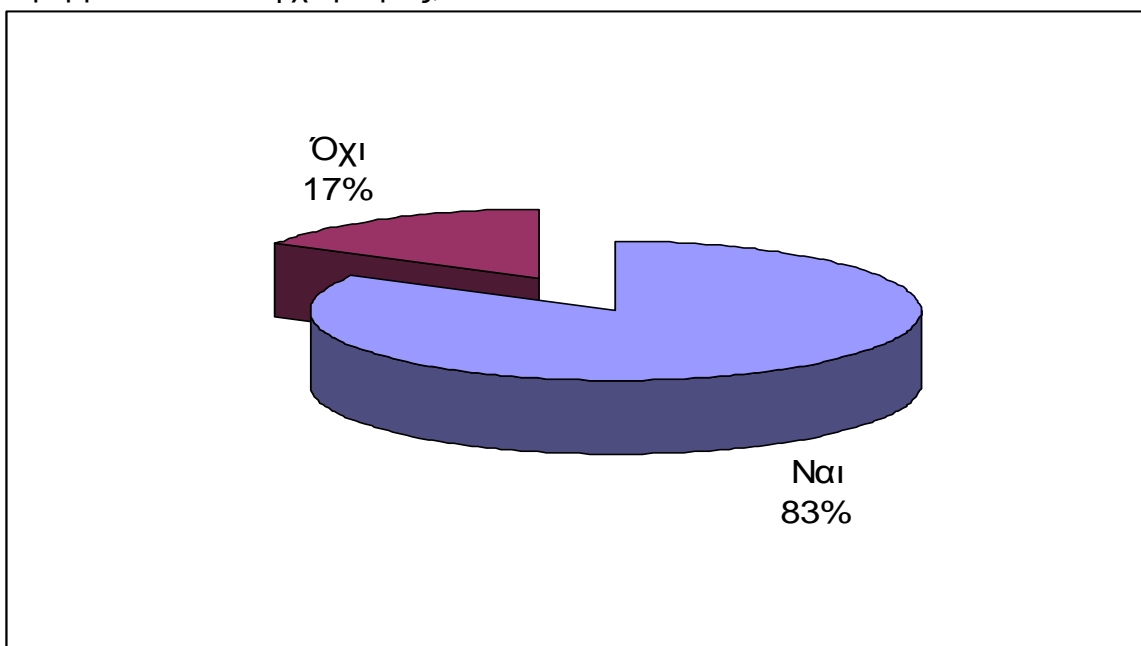
Πολλοί έχουν παραβεί το όριο ταχύτητας αρκετές φορές ή ακόμη και σπάνια. Το ποσοστό του «ποτέ» είναι πολύ μικρό και γίνεται εμφανής η συνήθεια των Ελλήνων οδηγών να παραβιάζουν των Κ.Ο.Κ.

Πιστεύετε ότι η ελλιπής αστυνόμευση συμβάλει στην αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων;



Οι περισσότεροι θεωρούν ως βασικό αίτιο για την αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων την ελλιπή αστυνόμευση στη χώρα μας.

Σε αρκετές χώρες της Ευρώπης (π.χ. Βουλγαρία) για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης, είναι απαραίτητη η γνώση πρώτων βοηθειών. Πιστεύετε πως αυτό πρέπει να εφαρμοστεί και στη χώρα μας;



Οι περισσότεροι έχουν απαντήσει ότι θα ήθελαν να αποτελέσει προϋπόθεση για την απόκτηση του διπλώματος και στη χώρα μας η γνώση πρώτων βοηθειών. Αυτό δείχνει πως είναι ανοικτοί σε μια νέα ιδέα και θα μπορούσαν να την υιοθετήσουν. Μικρό είναι το ποσοστό εκείνων που απάντησαν πως δε θα ήθελαν να εφαρμοστεί κάτι τέτοιο, γιατί δε το θεωρούν σημαντικό.

# Κεφάλαιο 4

## 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.

#### **ΑΙΤΙΑ ΑΠΟΣΠΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΧΗΣ:**

##### 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

Άναμμα τσιγάρου



## ζ) Διάφορα

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, τα όρια 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' οδήγημα 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 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 σημάσεις το απαγορεύουν, χωρίς φλας, παίρνοντας λανθασμένα 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 ζωντανίας. 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 σχέσεως 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**

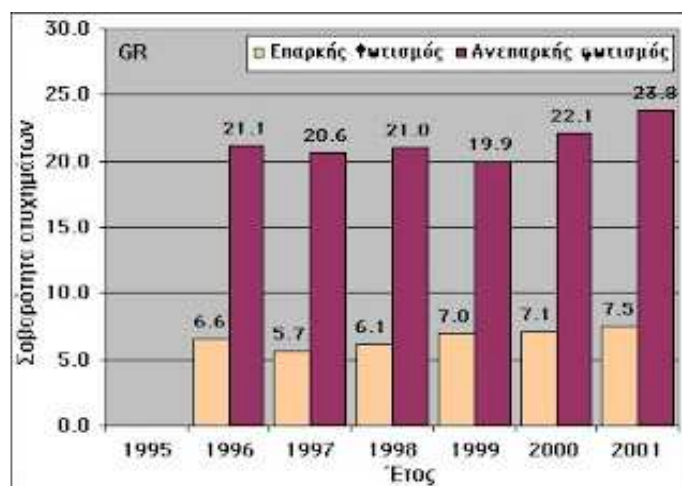
Επηρεασμένοι πολλές φορές από τις κινηματογραφικές ταινίες (όπως το Fast & The Furious), πολλοί οδηγοί προσπαθούν να μιμηθούν τους κασκαντέρ της ταινίας προσπαθώντας να πραγματοποιήσουν τις ίδιες τακτικές. Προκαλούνται από τις κόντρες και σχεδιάζουν παρόμοιες σε δημόσιους δρόμους. Οι κόντρες είναι μια 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 μοτοσικλετιστών 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 στην «σοβαρότητα» μεταξύ μη φωτισμένων και φωτισμένων δρόμων είναι σχεδόν η ίδια και στην 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.

# Κεφάλαιο 5

## 5.1 Πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων

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 Ερευνάς και Πρόληψης Παιδικών Ατυχημάτων δημιούργησαν την ανάγκη σχεδιασμού ενός εκπαιδευτικού προγράμματος για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν στα παιδιά. Ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα που λαμβάνει υπόψη του την παρακάτω θεωρία βασίζεται τόσο στην εξατομικευμένη όσο και την ομαδοσυνεργατική μέθοδο διδασκαλίας. 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.

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 κατανόηση 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. Τέλος, 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. Ακόμη προσπάθειες πρέπει να γίνουν και από την πλευρά των γονιών οι οποίοι πρέπει να περπατούν μαζί με τα παιδιά στις διαδρομές και διαβάσεις προς και από το σχολείο από τις οποίες η μετάβαση και η αποχώρησή τους γίνεται με ασφάλεια.

Από την άλλη πλευρά μεγάλο μερίδιο ευθύνης έχει η κοινωνία. Άρα και αυτή από την πλευρά της πρέπει να ευαισθητοποιηθεί παίρνοντας ορισμένα από τα ακόλουθα μέτρα.

- Να ενεργοποιηθεί και να ενισχυθεί ο θεσμός του «σχολικού τροχονόμου», ο οποίος λειτουργεί τα τελευταία χρόνια σε πολλά σχολεία, πετυχαίνοντας έτσι την καλύτερη εποπτεία των παιδιών όταν διασχίζουν τον δρόμο.
- Στις περιπτώσεις που η μετακίνηση των μαθητών γίνεται με σχολικά λεωφορεία, να βεβαιωθούν ότι αυτά έχουν ελεγχθεί πρόσφατα, διαθέτουν ζώνες ασφαλείας, πυροσβεστικά μέσα και βεβαίως συνοδό.
- Τοποθέτηση νησίδων στο κέντρο οδών με μεγάλη κυκλοφορία.
- Μεγαλύτερος χρόνος ρύθμισης του κόκκινου σηματοδότη.
- Αύξηση πεδίου ορατότητας για τους οδηγούς.
- Θέσπιση νομοθεσίας για περιορισμό του ποσοστού αλκοόλης στο αίμα των οδηγών.
- Τοποθέτηση μπαριέρων μεταξύ οδεύσεων πεζών και δρόμων, γέφυρες πεζών πάνω από οδούς με μεγάλη κυκλοφορία κλπ.
- Χαμηλότερο όριο ταχύτητας σε οδούς με μεγάλη κυκλοφορία πεζών.

Τον πιο σημαντικό ρόλο βέβαια παίζουν οι οδηγοί οι οποίοι δεν πρέπει να παραβιάζουν τον κ.ο.κ. και μην να οδηγούν κάτω από συνθήκες οι οποίες θα προκαλούσαν κάποιο ατύχημα. Για παράδειγμα :

- Ο οδηγός να διαθέτει και να έχει μαζί του όταν οδηγεί την άδεια οδήγησης και την άδεια κυκλοφορίας του οχήματός του.
- Να αποφεύγει την υπερβολική ταχύτητα και τα αντικανονικά και επικίνδυνα προσπεράσματα.
- Να μην παραβιάζει τις πινακίδες σήμανσης των δρόμων και να σέβεται την προτεραιότητα των άλλων οδηγών.
- Να μην παραβιάζει το κόκκινο σήμα του φωτεινού σηματοδότη και τη διπλή διαχωριστική γραμμή και να μην κινείται στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας.
- Να φοράει τη ζώνη ασφαλείας ή το κράνος του και να αποφεύγει τη χρήση των αλκοολούχων ποτών πριν και κατά την οδήγηση.
- Να μην αναπτύσσει υπερβολική ταχύτητα και να προσαρμόζει αυτή ανάλογα με τις επικρατούσες καιρικές και οδικές συνθήκες.
- Να συγκρατεί με σύστημα κατάλληλο για την ηλικία, το ύψος & το βάρος τα μικρά παιδιά (*ειδικό κάθισμα, ζώνη ασφαλείας κλπ*).
- Να μη μιλάει στο κινητό τηλέφωνο, εκτός κι αν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση ανοικτής ακρόασης ή χρησιμοποιούν ακουστικό ασύρματης επικοινωνίας ( Bluetooth ).

Τέλος, οι πεζοί να σέβονται και αυτοί από το μέρος τους, τους σηματοδότες, να διασχίζουν το οδόστρωμα στα σημεία που υπάρχουν διαβάσεις και όπου δεν υπάρχουν αυτές να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί στην κυκλοφορία των οχημάτων.



# ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ

## Ασφαλώς Κυκλοφορώ !

### Ερωτηματολόγιο



### Σκοπός ερωτηματολογίου

Σκοπός του είναι να καταγράψουμε τις συνήθειες των πολιτών σε σχέση με την ασφαλή οδήγηση, την σημερινή κατάσταση στους Ελληνικούς δρόμους και την παιδεία που «κουβαλάμε» όταν οδηγούμε και όταν κινούμαστε ως πεζοί, έτσι ώστε να βρούμε γιατί είμαστε «πρωταθλητές» της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα τροχαία ατυχήματα. Γι' αυτό σας παρακαλούμε οι απαντήσεις σας να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα έτσι ώστε τα στοιχεία που θα προκύψουν από την έρευνα να είναι πραγματικά για να αναδείξουμε το πραγματικό μέγεθος του προβλήματος

**ΦΥΛΟ**

Άντρας

Γυναίκα

1. Χρησιμοποιείτε ζώνη ασφαλείας κατά την μετακίνησή σας;

Πάντα

Όταν κινούμαι σε εθνική οδό ή σε μακρινές αποστάσεις

Μόνο από φόβο ότι έχει στήσει μπλόκο η τροχαία

Μερικές φορές

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

2. Πιστεύετε ότι η χρήση ζώνης ασφαλείας είναι απαραίτητη;

Ναι

Μόνο για τους επιβάτες των μπροστινών καθισμάτων

Όχι

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

3. Έχετε οδηγήσει αφού καταναλώσατε αλκοόλ;

Ναι

Όχι

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

4. Πιστεύετε ότι η χρήση αλκοόλ από τους οδηγούς είναι επικίνδυνη;

Ναι

Όχι αν η ποσότητα αλκοόλ είναι μικρή

Όχι

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

5. Έχετε οδηγήσει όχημα χωρίς να έχετε δίπλωμα;

Ναι

Όχι

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

6. Έχετε οδηγήσει κάνοντας χρήση κινητού τηλεφώνου;

Ναι

Όχι

<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>

7. Οδηγείτε και χτυπάει το κινητό σας τηλέφωνο. Τι θεωρείτε πως πρέπει να κάνετε;

Να σηκώσω το κινητό και να απαντήσω σύντομα

Να μην απαντήσω για όση ώρα το αυτοκίνητο είναι σε κίνηση και μόλις σταματήσω να επικοινωνήσω

Μπορώ να οδηγώ και να μιλάω στο κινητό χωρίς ιδιαίτερο πρόβλημα

Χρησιμοποιώντας hands-free δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα


8. Ποια θεωρείτε ως σημαντικότερα αίτια ατυχημάτων;

(Σημειώστε μέχρι 4 επιλογές)

Χρήση αλκοόλ

Υπερβολική ταχύτητα

Παλαιότητα οχήματος

Κακή ποιότητα οδοστρώματος

Παραβίαση Ερυθρού Σηματοδότη

Απροσεξία οδηγών

Καιρικές συνθήκες

Άλλο .....


9. Έχετε παραβεί το όριο ταχύτητας;

Ποτέ

Σπάνια

Αρκετές φορές


10. Πιστεύετε ότι η ελλιπής αστυνόμευση συμβάλει στην αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων;

Ναι

Όχι


11. Σε αρκετές χώρες της Ευρώπης (π.χ. Βουλγαρία) για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης, είναι απαραίτητη η γνώση πρώτων βοηθειών. Πιστεύετε πως αυτό πρέπει να εφαρμοστεί και στην χώρα μας;

Ναι

Όχι


Σας ευχαριστούμε

# ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ

## Ασφαλώς Κυκλοφορώ !

### Ερωτηματολόγιο



### Σκοπός ερωτηματολογίου

Σκοπός του είναι να καταγράψουμε τις συνήθειες των πολιτών σε σχέση με την ασφαλή οδήγηση, την σημερινή κατάσταση στους Ελληνικούς δρόμους και την παιδεία που «κουβαλάμε» όταν οδηγούμε και όταν κινούμαστε ως πεζοί, έτσι ώστε να βρούμε γιατί είμαστε «πρωταθλητές» της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα τροχαία ατυχήματα. Γι ' αυτό σας παρακαλούμε οι απαντήσεις σας να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα έτσι ώστε τα στοιχεία που θα προκύψουν από την έρευνα να είναι πραγματικά για να αναδείξουμε το πραγματικό μέγεθος του προβλήματος

ΦΥΛΟ

Αγόρι

Κορίτσι

1. Όταν επιβαίνετε σε μηχανάκι χρησιμοποιείτε κράνος;

Ναι

Όχι

Μερικές φορές

Δεν ανεβαίνω σε μηχανάκι

2. Πιστεύετε ότι η μη χρήση κράνους είναι επικίνδυνη;

Ναι

Όχι

3. Θεωρείς ότι το κράνος είναι:

Χρήσιμο αλλά περιττό βάρος

Άχρηστο στις μικρές αποστάσεις

Απαραίτητο για την ασφάλεια

4. Χρησιμοποιείτε ζώνη ασφαλείας κατά την μετακίνησή σας;

Ναι

Όχι

Μερικές φορές

5. Πιστεύετε ότι η ζώνη ασφαλείας είναι απαραίτητη;

Ναι

Μόνο για τους επιβάτες των μπροστινών καθισμάτων

Όχι

6. Ο/Η οδηγός του αυτοκινήτου που μεταφέρεσαι, φοράει ζώνη ασφαλείας;

Πάντα

Όταν κινείται σε εθνική οδό ή σε μακρινές αποστάσεις

Μόνο από φόβο ότι έχει στήσει μπλόκο η τροχαία

Μερικές φορές

7. Έχετε μετακινηθεί από οδηγό ο οποίος έχει καταναλώσει αλκοόλ;

Ναι

Ναι, αλλά ο οδηγός «ένιωθε» πως μπορούσε να οδηγήσει

Όχι


8. Πιστεύετε ότι η χρήση αλκοόλ επηρεάζει τις ικανότητες του οδηγού;

Ναι

Όχι


9. Έχετε οδηγήσει όχημα χωρίς δίπλωμα;

Ναι

Όχι


10. Έχετε ανεβεί σε μηχανάκι που ο οδηγός του δεν είχε δίπλωμα;

Ναι

Όχι


11. Έχετε υπάρξει επιβάτης οχήματος, όπου ο οδηγός του έκανε χρήση κινητού τηλεφώνου;

Ναι

Όχι


12. Μετακινείσαι με αυτοκίνητο και χτυπάει το κινητό τηλέφωνο. Τι θεωρείς πως πρέπει να κάνει ο/η οδηγός;


Να σηκώσει το κινητό και να απαντήσει σύντομα


Να μην απαντήσει για όση ώρα το αυτοκίνητο είναι σε κίνηση και μόλις σταματήσει να επικοινωνήσει


Είναι καλός/ή οδηγός και δεν ανησυχώ όση ώρα και αν μιλήσει


Χρησιμοποιώντας hands-free δεν υπάρχει κανένα πρόβλημα



13. Τι σημαίνουν τα παρακάτω σήματα; Επιλέξτε την σωστή απάντηση.


	Απαγορεύεται η είσοδος κατά τις νυχτερινές ώρες	
	Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα και πεζούς	
	Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα	
	Απαγορεύεται η κίνηση οχημάτων στους γύρω δρόμους	

	Απαγορεύεται η στάθμευση στον δρόμο που η πινακίδα έχει τοποθετηθεί	
	Απαγορεύεται το προσπέρασμα μέχρι να βρεθεί σήμα άρσης του περιορισμού	
	Υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας. Οι οδηγοί πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στα οχήματα, τα οποία κινούνται στην άλλη οδό	
	Απαγορεύεται η στάση στον δρόμο που η πινακίδα έχει τοποθετηθεί	

	Απαγορεύεται η διέλευση ποδηλάτων.	
	Προσοχή, αυξημένη κίνηση ποδηλάτων.	
	Κίνδυνος λόγω συχνής εισόδου ή διαβάσεως ποδηλατιστών.	
	Δρόμος αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων.	

	Απαγορεύεται η στάθμευση μοτοποδηλάτων.	
	Υποχρεωτική διακοπή πορείας μοτοποδηλάτων.	
	Απαγορεύεται η είσοδος στα μοτοποδήλατα.	
	Δρόμος αποκλειστικής διέλευσης μοτοποδηλάτων.	

	Στοπ. Απαγορεύεται η είσοδος στον συγκεκριμένο δρόμο.	
	Υποχρεωτική ελάττωση ταχύτητας, ώστε να ελεγχθεί αν διέρχεται όχημα από τον διασταυρούμενο δρόμο.	
	Υποχρεωτική διακοπή πορείας. Το όχημα πρέπει να ακινητοποιηθεί. Προτεραιότητα στους πεζούς.	
	Απαγορεύεται η στάση οχημάτων.	

	Απαγορεύεται η πορεία προς τα αριστερά	
	Δρόμος αδιέξοδος προς τα αριστερά	
	Υποχρεωτική κατεύθυνση πορείας προς τα αριστερά	
	Κύριος εθνικός δρόμος προς τα αριστερά. Υποχρεωτική κίνηση μεγάλων και βαρέων οχημάτων προς τα αριστερά.	

Σας ευχαριστούμε

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

### Πηγές – Βιβλιογραφία

[http://www.isamaras.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=64:-25-&catid=18:2011-01-27-20-42-18&Itemid=61](http://www.isamaras.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=64:-25-&catid=18:2011-01-27-20-42-18&Itemid=61)

<http://optics-optometry.blogspot.com/2010/11/e.html>

[http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_kathextra\\_9\\_29/03/2007\\_186238](http://portal.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_kathextra_9_29/03/2007_186238)

[http://news.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_economy\\_2\\_22/08/2010\\_412231](http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_economy_2_22/08/2010_412231)

<http://www.tovima.gr/society/article/?aid=378872>

ΕΣΥΕ, Τμήμα Παροχής Στατιστικής Πληροφόρησης, 2003



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

### Συντελεστές ερευνητικής ομάδας

Επιβλέποντες καθηγητές : Πριόβολος Θεοφάνης ΠΕ01  
Κάλλης Θεόδωρος ΠΕ19

Μαθητές: Αθανασίου Λάμπρος  
Αναγνώστου Βασίλης  
Γείτονα Μαρία  
Κίτσου Ελένη  
Κόκκαλης Αθανάσιος  
Ναστούλης Αναστάσιος  
Ναστούλης Θωμάς - Σπυρίδωνας  
Ρυακιωτάκη Ασπασία  
Σιαμαντά Παρθενία  
Σιαφάκα Σωτηρία  
Σιάφη Γεωργία – Ειρήνη  
Σιντόρης Δημήτριος  
Σουκουβέλου Δήμητρα  
Συμεωνίδη Δανάη  
Παπαιωάννου Φώτης  
Χουλιάρας Βασίλειος