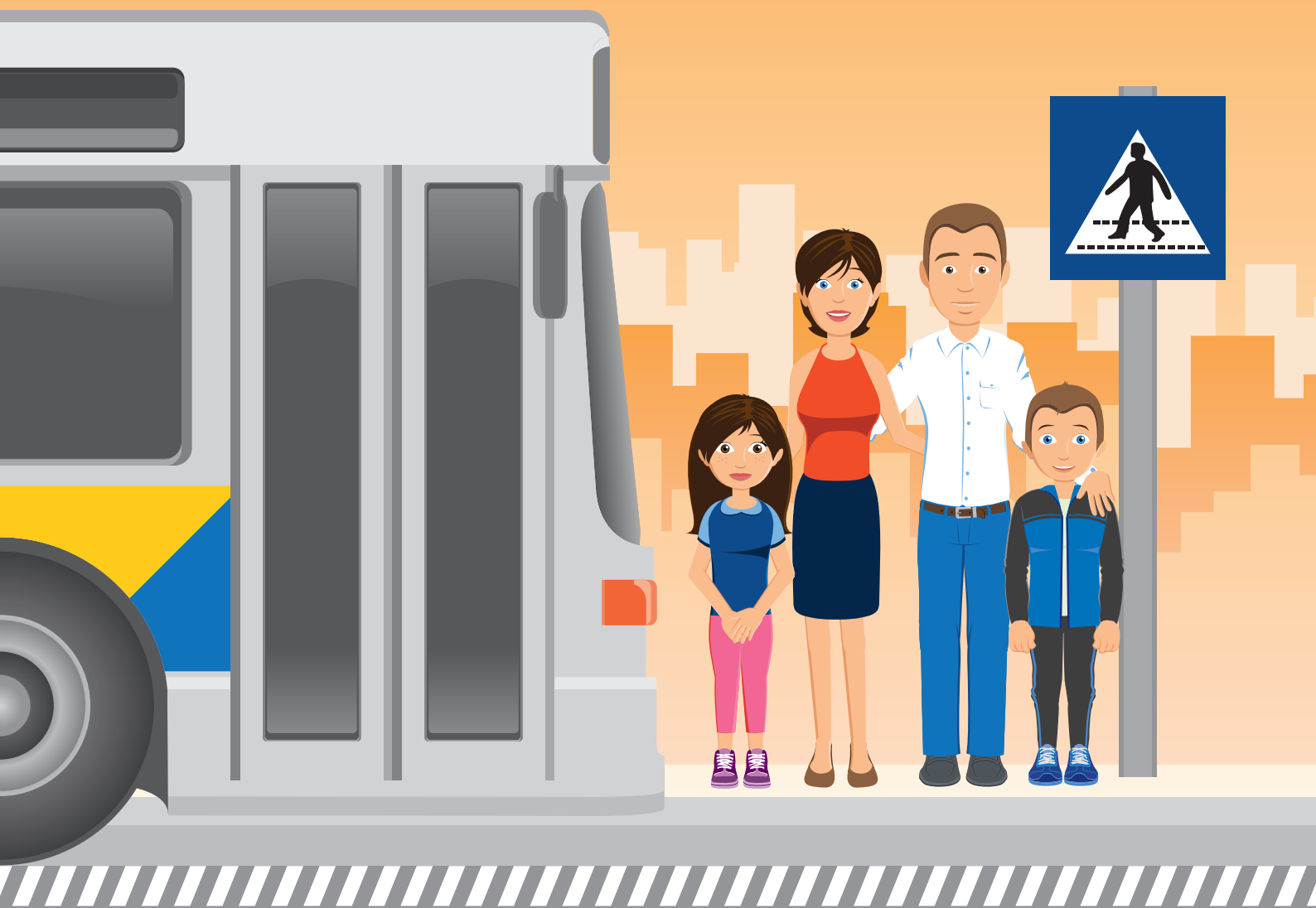


Βιβλίο Δασκάλου



Μαθητές Α' - ΣΤ' Δημοτικού



ΓΕΝΙΚΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΟΔΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

eDRIVE
Academy

www.edrive.yme.gov.gr

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



Συμβουλευτικός οδηγός για
Δασκάλους στο «ΟιΔικές
μου Συμβουλές»

Οκτώβριος 2015

Copyright: Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων

www.edrive.yme.gov.gr



Δικτυώνουμε το Μέλλον



**ΓΕΝΙΚΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΟΔΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ**

Ακρωνύμια

Ελληνικά Ακρωνύμια

Ακρωνύμιο	Περιγραφή
ΑμεΑ	Άτομα με Αναπηρία
ΔΕΠΠΣ	Διαθεματικό Ενιαίο Πλαίσιο Προγράμματος Σπουδών
Ε&Κ	Ευρωπαϊκή Έρευνα και Καινοτομία
Ε.Σ.Ο.Α	Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΙΧ	Όχημα Ιδιωτικής Χρήσεως
Κ.Ο.Κ.	Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας
ΚΕΕΛΠΝΟ	Κέντρο Ελέγχου & Πρόληψης Νοσημάτων
κλπ.	και τα λοιπά
Λ.Ε.Α	Λωρίδα Έκτακτης ανάγκης
ΜΜΜ	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
π.χ.	παραδείγματος χάριν
χλμ.	Χιλιόμετρα

Αγγλικά Ακρωνύμια

Ακρωνύμιο	Περιγραφή
ASSR	School Road Safety Certificate
CO	Μονοξείδιο του Άνθρακα
ETSC	European Transport Safety Council
FERSI	Forum of European Road Safety Research Institutes
sms	Short Message Service

Πίνακας περιεχομένων

A.1	Εισαγωγή	4
A.1.1	Σκοπός του βιβλίου αυτού.....	4
A.1.2	Επιμέρους στόχοι.....	4
A.1.3	Η διαδικτυακή πλατφόρμα eDrive Academy	6
A.2	Οδική Ασφάλεια	7
A.2.1	Στόχος του κεφαλαίου	7
A.2.2	Η Οδική Ασφάλεια στην Ευρώπη και παγκοσμίως	7
A.2.2.1	Η πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια	8
A.2.2.2	Ευρωπαϊκά όργανα και οργανισμοί οδικής ασφάλειας.....	10
A.2.2.3	Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας	12
A.2.3	Η οδική ασφάλεια στην Ελλάδα	13
A.2.3.1	Στατιστικά για οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα	13
A.2.3.2	Η πολιτική της Ελλάδας για την οδική ασφάλεια	15
A.2.3.3	Δομή οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα	16
A.2.4	Παράγοντες οδικών ατυχημάτων	19
A.2.4.1	Άνθρωπος.....	20
A.2.4.2	Όχημα	20
A.2.4.3	Οδός/ οδικό περιβάλλον	21
A.2.4.4	Παράγοντες εμπλοκής των παιδιών σε οδικά ατυχήματα	21
A.2.5	Στατιστικά στοιχεία για την εμπλοκή παιδιών σε οδικά ατυχήματα	22
A.2.5.1	Τα πιο επικίνδυνα μέσα μεταφοράς παιδιών	24
A.3	Κυκλοφοριακή αγωγή.....	29
A.3.1	Στόχος του κεφαλαίου	29

A.3.2	Ορισμός και στόχοι της Κυκλοφοριακής Αγωγής	29
A.3.2.1	Συσχετισμός κυκλοφοριακής αγωγής με τη λοιπή σχολική εκπαίδευση	30
A.3.3	Χρήστες του Κυκλοφοριακού Δικτύου	31
A.3.3.1	Άνθρωπος	32
A.3.3.2	Όχημα	32
A.3.3.3	Οδός	32
A.3.4	Τι κάνουμε σε περίπτωση ατυχήματος	34
A.4	Ο ρόλος του σχολείου στην εκμάθηση της Κυκλοφοριακής Αγωγής και οι τρόποι διδασκαλίας ..	37
A.4.1	Στόχος του κεφαλαίου	37
A.4.2	Ανάπτυξη Παιδείας Οδικής Ασφάλειας διαμέσου του σχολείου	37
A.4.3	Οδηγίες διδασκαλίας για την πρωτοβάθμια εκπαίδευση.....	38
A.5	Τρόποι διδασκαλίας του μαθήματος Κυκλοφοριακής Αγωγής	44
A.5.1	Στόχος του κεφαλαίου	44
A.5.2	Δομή και προτεινόμενος τρόπος χρήσης των βιβλίων των μαθητών	44
A.5.2.1	Διαθεματικές ή οριζόντιες δεξιότητες στην Κυκλοφοριακή Αγωγή.....	45
A.5.3	Παρουσίαση του βιβλίου των μαθητών	46
B.1	Εισαγωγή	50
B.2	Κεφάλαιο 1: Ενεργός Τρόπος Μετακίνησης	52
B.2.1	Παίζω & Μαθαίνω: Ξέρεις πόσο ωφελεί την υγεία σου η ενεργή μετακίνηση;	54
B.3	Κεφάλαιο 2: Μαθαίνω να προσανατολιζομαι.....	56
B.3.1	Παίζω & Μαθαίνω: Ξέρω να προσανατολιζομαι;	58
B.4	Κεφάλαιο 3: Μαθαίνω τις πινακίδες	59
B.4.1	Παίζω & Μαθαίνω: Ξέρω τις πινακίδες σήμανσης;	61

B.5 Κεφάλαιο 4: Μαθαίνω να περπατώ με ασφάλεια	62
B.5.1 Παίζω & Μαθαίνω: Ξέρω να περπατώ με ασφάλεια;	65
B.6 Κεφάλαιο 5: Ποδηλατώ με ασφάλεια.....	70
B.6.1 Παίζω & Μαθαίνω: Ξέρω να ποδηλατώ με ασφάλεια;	73
B.7 Κεφάλαιο 6: Μαθαίνω τα Μέσα Μεταφοράς	2
B.7.1 Παίζω & Μαθαίνω: Ξέρω τα μέσα μεταφοράς και πώς να τα χρησιμοποιώ σωστά;	5
B.8 Κεφάλαιο 7: Κυκλοφορώ ως συνεπιβάτης σε ΙΧ... 10	
B.8.1 Παίζω & Μαθαίνω: Είμαι καλός συνεπιβάτης στο ΙΧ;	12
B.9 Κεφάλαιο 8: Μετακινούμαι με Σχολικό.....	16
B.9.1 Παίζω & Μαθαίνω: Είμαι καλός συνεπιβάτης στο σχολικό;.....	18

Λίστα πινάκων

Πίνακας 1: Κατάταξη των αιτιών θανάτου παιδιών κάτω των 18 ετών σε όλο τον κόσμο (Πηγή: <i>World Health Organizations, Global Health Estimates, 2014</i>).	23
Πίνακας 2 : Αριθμός θανάτων για παιδιά ηλικίας <14 ανά χώρα για την περίοδο 2004-2013 (Πηγή: <i>CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015</i>).	26
Πίνακας 3: Αριθμός παιδιών θανάτων παιδιών από οδικά ατυχήματα ανά χώρα, φύλο και ομάδες ηλικιών, κατά το 2013 ή το τελευταίο διαθέσιμο έτος (Πηγή: <i>CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015</i>).	28

Λίστα εικόνων

Εικόνα 1: Μείωση θανάτων από οδικά ατυχήματα στην Ε.Ε. (2001-2014) και ο στόχος για περαιτέρω μείωση ως το 2020.....	9
Εικόνα 2: Οδικά ατυχήματα και παθόντα από αυτά πρόσωπα για το διάστημα Ιανουαρίου - Νοεμβρίου, των ετών 2013, 2014 και 2015.....	14
Εικόνα 3: Παραβάσεις ανά είδος στο ελληνικό οδικό δίκτυο (σύγκριση 2014-2015).....	14
Εικόνα 4: Βασικοί παράγοντες οδικών ατυχημάτων...	19
Εικόνα 5: Ποσοστά θανάτων παιδιών από οδικά ατυχήματα, ανά κατηγορία χρήστη της οδού στις χώρες της ΕΕ για το έτος 2013 ή το τελευταίο διαθέσιμο έτος ανά χώρα (Πηγή: CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015).....	25
Εικόνα 6: Αριθμός θανάτων παιδιών και το ποσοστό του συνόλου των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων, ΕΕ, 2004-2013 ή κατά το τελευταίο διαθέσιμο έτος (Πηγή: CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015).	27
Εικόνα 7: Διαφορά οπτικού εύρους μεταξύ παιδιών και ενηλίκων.	39
Εικόνα 8: Βιβλία Μαθητών Δημοτικού «ΟιΔικές μου Συμβουλές» για παιδιά 6-8 και 9-12 ετών αντίστοιχα...	46
Εικόνα 9: Η φιγούρα της Βάγιας που πρωταγωνιστεί στα βιβλία των μαθητών Δημοτικού και τους μαθαίνει τους κανόνες Οδικής Ασφάλειας.....	47
Εικόνα 10: Παράδειγμα ενότητας «Παίζω & Μαθαίνω» από τα βιβλία των μαθητών Δημοτικού.	48

Πρόλογος

Το βιβλίο αυτό αποτελεί ένα συμβουλευτικό οδηγό για τη διδασκαλία του βιβλίου «ΟιΔικές μου Συμβουλές» για μαθητές Δημοτικού 6-12 ετών, το οποίο έχει ως στόχο να μάθει στους μαθητές αυτής της ηλικιακής ομάδας τους βασικούς κανόνες οδικής ασφάλειας και να τους βοηθήσει να αναπτύξουν μια σωστή και ασφαλή συμπεριφορά ως χρήστες του οδικού δικτύου, είτε ως πεζοί και ποδηλάτες ή ως επιβάτες ΜΜΜ, ΙΧ και σχολικού λεωφορείου.

Το υλικό και οι πληροφορίες που παρέχονται στους μαθητές χωρίζονται σε 2 ηλικιακές υπο-ομάδες (6-8 και 9-12 ετών) όπως άλλωστε και τα βιβλία των παιδιών «ΟιΔικές μου συμβουλές», λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες και τις δυνατότητες των παιδιών στην κάθε υπο-ομάδα.

Ο συμβουλευτικός οδηγός για τους δασκάλους που έχετε στα χέρια σας, χωρίζεται σε 2 μέρη:

Στο **Α' μέρος** περιλαμβάνονται γενικές αλλά και ειδικότερες πληροφορίες που αφορούν στους κινδύνους που μπορεί να αντιμετωπίσουν τα παιδιά 6-12 ετών στο οδικό δίκτυο αλλά και πληροφορίες σχετικές με την οδική ασφάλεια στη χώρας μας και παγκοσμίως. Παράλληλα, επισημαίνεται ο καθοριστικός ρόλος του σχολείου στην εκμάθηση Κυκλοφοριακής Αγωγής και στην ανάπτυξη κυκλοφοριακής συνείδησης των μαθητών και παρουσιάζονται κάποιες ενδεικτικές οδηγίες διδασκαλίας του βιβλίου αυτού, σε συνδυασμό με όλο το υλικό της πλατφόρμας του eDrive (www.edrive.yme.gov.gr) που έχει αναπτυχθεί από το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (www.yme.gr).

Στο **Β' μέρος** περιλαμβάνεται η αναλυτική παρουσίαση κάθε κεφαλαίου από το βιβλίο του μαθητή, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών όρων που παρουσιάζονται στο εκάστοτε κεφάλαιο και των δεξιοτήτων που αναμένεται να αποκτήσουν οι μαθητές από αυτό, ενώ παράλληλα προτείνονται και επιπρόσθετες δραστηριότητες και ασκήσεις που μπορείτε να χρησιμοποιήσετε για την καλύτερη αφομοίωση των περιεχομένου του κάθε κεφαλαίου από τους μαθητές σας αλλά και την πιο διασκεδαστική και ενδιαφέρουσα παρουσίαση του.

Α' ΜΕΡΟΣ

A.1 Εισαγωγή

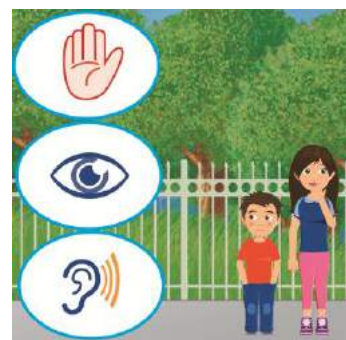
A.1.1 Σκοπός του βιβλίου αυτού

Το θέμα της Οδικής Ασφάλειας και ειδικά η εξασφάλιση της ασφάλειας των παιδιών και η πρόληψη των ατυχημάτων και σχετιζόμενων θανάτων αποτελεί βασική προτεραιότητα του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων (www.vme.gr) και ειδικότερα της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του υπουργείου αυτού. Γι' αυτό το λόγο, το βιβλίο αυτό επιδιώκει να σας βοηθήσει να οργανώσετε και να διδάξετε, με όσο το δυνατόν καλύτερο τρόπο, στα παιδιά του Δημοτικού τους Κανόνες Οδικής Ασφάλειας, μαθαίνοντας τους πώς να κυκλοφορούν με ασφάλεια στο δρόμο και πώς να αντιμετωπίζουν κάποιες από τις ιδιαιτερότητες του Ελληνικού οδικού δικτύου, ως πεζοί, ως ποδηλάτες ή/και ως επιβάτες αυτοκινήτου, ΜΜΜ και σχολικών λεωφορείων.

A.1.2 Επιμέρους στόχοι

Κάποιοι από τους στόχους που επιδιώκει να επιτύχει ο συγκεκριμένος συμβουλευτικός οδηγός, είναι οι παρακάτω

- Εφαρμογή μαθησιακών δραστηριοτήτων με στόχο την εξοικείωση των μαθητών με στοιχεία, έννοιες και συμπεριφορές που προωθούν την οδική ασφάλεια και την πρόληψη των οδικών ατυχημάτων.
- Προώθηση της αυτονομίας και της προσωπικής ασφάλειας των μαθητών μέσα από εκπαιδευτικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων και μαθητών με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες.
- Προώθηση της οργάνωσης όλων των μελών της εκπαιδευτικής κοινότητας, με σκοπό να παρέμβει άμεσα και ενεργά στην ανάπτυξη της οδικής ασφάλειας.
- Ανάπτυξη θετικής στάσης σε κάθε μέλος της εκπαιδευτικής κοινότητας, σχετικά με την υιοθέτηση ή/και αλλαγή συμπεριφορών που ενισχύει την ασφαλή μετακίνησή τους.
- Παροχή σωστής εκπαίδευσης στους μαθητές, δίνοντάς τους τη δυνατότητα να λειτουργούν και να συμπεριφέρονται σωστά στο κοινό, ως υπεύθυνοι πολίτες, γνωρίζοντας τα δικαιώματά τους.



Σκοπός του βιβλίου αυτού είναι να παράσχει στους δασκάλους των μαθητών των τάξεων του Δημοτικού (ηλικίας 6-12 ετών) κάποια βασικά επιπλέον εφόδια, έτσι ώστε να μπορέσουν να διδάξουν αποτελεσματικότερα και πιο μεθοδικά τους κανόνες οδικής ασφάλειας, όπως πρέπει να εφαρμόζονται στους ελληνικούς δρόμους, έτσι ώστε οι μαθητές να υιοθετήσουν και να εφαρμόζουν σωστή και ασφαλή συμπεριφορά όταν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο.

Μέσα σε αυτό το βιβλίο επιπλέον θα βρείτε:

- Ανάλυση των πληροφοριών και των Κανόνων Οδικής Ασφάλειας που περιλαμβάνονται στο βιβλίο των μαθητών, ανά κεφάλαιο.
- Προτεινόμενη οργάνωση του χρόνου διδασκαλίας του κάθε κεφαλαίου.
- Το στόχο και τα επιδιωκόμενα οφέλη από τη διδασκαλία του εκάστοτε κεφαλαίου.
- Προτεινόμενες δραστηριότητες που μπορούν να συνοδεύσουν την παρουσίαση της πληροφορίας με σκοπό την καλύτερη κατανόησή και αφομοίωσή της από τους μαθητές.

Το Ελληνικό Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (www.yme.gr), με αυτό το βιβλίο στοχεύει να ενισχύσει, με την πολύτιμη βοήθεια των δασκάλων, τις γνώσεις των μαθητών σχετικά με την οδική ασφάλεια αλλά και το αίσθημα της υπευθυνότητάς τους ως χρήστες της οδού, τόσο ως πεζοί, ποδηλάτες, συνεπιβάτες αυτοκινήτου, επιβάτες ΜΜΜ και σχολικού λεωφορείου.

Για την καλύτερη αξιοποίηση αυτού του βιβλίου προτείνεται να εφαρμοστούν όσο το δυνατόν περισσότερες δραστηριότητες από αυτές που περιγράφονται στα επόμενα κεφάλαια. Με αυτόν τον τρόπο θα συνδυαστεί η διδασκαλία του εκπαιδευτικού με την πρακτική εξάσκηση που θα δώσει την ευκαιρία στα παιδιά να κατανοήσουν καλύτερα αλλά και να εφαρμόσουν σωστά τους κανόνες οδικής ασφάλειας και να εμπεδώσουν την ορθή συμπεριφορά στο δρόμο.

Προτείνεται επίσης, να διερευνηθούν όλες οι δυνατές συνεργασίες με κατάλληλους σχετικούς φορείς της τοπικής κοινότητας, οι οποίες μπορεί να προσδώσουν ακόμα μεγαλύτερο ενδιαφέρον κατά τη διάρκεια της εφαρμογής και υλοποίησης των δραστηριοτήτων αυτών (π.χ. μέσω επισκέψεων σε Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής).

Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το Γενικό Πλαίσιο Αναλυτικού Προγράμματος Ειδικής Αγωγής (Π.Δ. 301/96, ΦΕΚ 208 Α', 29.08.1996), η κυκλοφοριακή αγωγή αποτελεί βασική επιδίωξη της εκπαίδευσης των παιδιών με ειδικές ανάγκες και εντάσσεται στην περιοχή της κοινωνικής προσαρμογής, αυξάνοντας την αυτονομία (προφύλαξη από κινδύνους) και την προσαρμογή τους στο περιβάλλον.

A.1.3 Η διαδικτυακή πλατφόρμα eDrive Academy

Το παρόν εγχειρίδιο αποτελεί ένα μικρό μόνο μέρος της ηλεκτρονικής πλατφόρμας eDrive Academy (www.edrive.yme.gov.gr/)

Η πλατφόρμα eDrive Academy, που έχει αναπτυχθεί από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (www.yme.gr) προσφέρει, εκτός των άλλων, στους δασκάλους των τάξεων του Δημοτικού τη δυνατότητα να μεταδώσουν στους μαθητές τους (ηλικίας 6-12 ετών) τις απαραίτητες γνώσεις αλλά και την ευαισθητοποίηση που απαιτείται για να μπορούν να προστατεύουν τον εαυτό τους όταν κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο.



Πιο συγκεκριμένα, οι εκπαιδευτικοί μέσω της πλατφόρμας του eDrive μπορούν να βοηθήσουν τα παιδιά:

1. Να κατανοήσουν και να μάθουν να αναγνωρίζουν τους κινδύνους με τους οποίους μπορεί να έρθουν αντιμέτωποι στο οδικό δίκτυο.
2. Να φροντίζουν ώστε να παραμένουν ασφαλή, είτε από μόνα τους είτε ζητώντας τη βοήθεια ανθρώπων που μπορούν να τους προστατεύσουν.
3. Να μάθουν να κάνουν πιο σωστές επιλογές που να διασφαλίζουν την ασφάλειά τους.
4. Να αποκτήσουν αυτοπεποίθηση και αυτοεκτίμηση σχετικά με τις δυνατότητες και τις ικανότητες τους.



A.2 Οδική Ασφάλεια

A.2.1 Στόχος του κεφαλαίου

Μέσω του κεφαλαίου αυτού καλείστε να κατανοήσετε τη σημασία και τη σπουδαιότητα της οδικής ασφάλειας ως εθνικό αλλά και παγκόσμιο ζήτημα, το οποίο απασχολεί όλες τις κοινωνίες καθώς υπάρχει επιτακτική ανάγκη για προστασία των πολιτών εξαιτίας του μεγάλου αριθμού οδικών ατυχημάτων που συμβαίνουν καθημερινά.

Το κεφάλαιο αυτό σας βοηθάει επίσης να κατανοήσετε την πολυπλοκότητα του θέματος της οδικής ασφάλειας, τους τρόπους αντιμετώπισής της αλλά και την ανάγκη σχετικής ευαισθητοποίησης των παιδιών για το θέμα αυτό. Καλείστε λοιπόν να βοηθήσετε τους μαθητές να καταλάβουν ότι το θέμα της οδικής ασφάλειας αφορά όλους και όλοι έχουμε ευθύνη για την τήρηση των κανόνων της.

A.2.2 Η Οδική Ασφάλεια στην Ευρώπη και παγκοσμίως

Το θέμα της οδικής ασφάλειας αποτελεί ένα παγκόσμιο φαινόμενο, το οποίο δεν αποτελεί πρόβλημα μόνο της Ελλάδος αλλά όλων των χωρών. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (World Health Organization):

- Περισσότεροι από 1,2 εκατομμύρια άνθρωποι πεθαίνουν σε οδικά ατυχήματα κάθε χρόνο.
- Περίπου 50 εκατομμύρια άνθρωποι τραυματίζονται ή μένουν ανάπηροι από οδικά ατυχήματα κάθε χρόνο.
- Τα μισά σχεδόν από τα θύματα αυτά είναι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου όπως είναι οι πεζοί, τα παιδιά, οι ποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές.
- Το κόστος των οδικών ατυχημάτων αναλογεί σχεδόν στο 4% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος της κάθε χώρας.

Τα παιδιά είναι οι πιο ευπαθείς χρήστες της οδού. Λόγω της σωματικής τους διάπλασης, αλλά και της συμπεριφοράς τους στο δρόμο, είναι δύσκολο να γίνουν αντιληπτά από τους οδηγούς και πολλές φορές καταλήγουν να είναι θύματα τραγικών ατυχημάτων.

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat, περισσότερα από 1.000 ατυχήματα έχουν σημειωθεί από το 2008 έως το 2012 με εμπλοκή παιδιών.

Με βάση στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας και του Ευρωβαρομέτρου¹, τα πιο πολλά δυστυχήματα με θύματα παιδιά συμβαίνουν από τις 4 το απόγευμα έως τις 8 το βράδυ (34%) και από τις 12 το μεσημέρι έως τις 4 το απόγευμα (26%). Οι πιο επικίνδυνες ημέρες της εβδομάδας είναι το Σάββατο (20%) και η Κυριακή (16%), κυρίως την άνοιξη και το καλοκαίρι (την περίοδο Μαΐου - Ιουνίου συμβαίνει το 20% των ατυχημάτων, ενώ την περίοδο Ιουλίου - Αυγούστου το 25% αυτών).

Από τους παραπάνω αριθμούς, γίνεται σαφής η αναγκαιότητα για τη λήψη πρωτοβουλιών και μέτρων για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και την ενημέρωση και κατάρτιση των πολιτών σχεδόν σε όλες τις χώρες σε ευρωπαϊκό αλλά και παγκόσμιο επίπεδο.

A.2.2.1 Η πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια

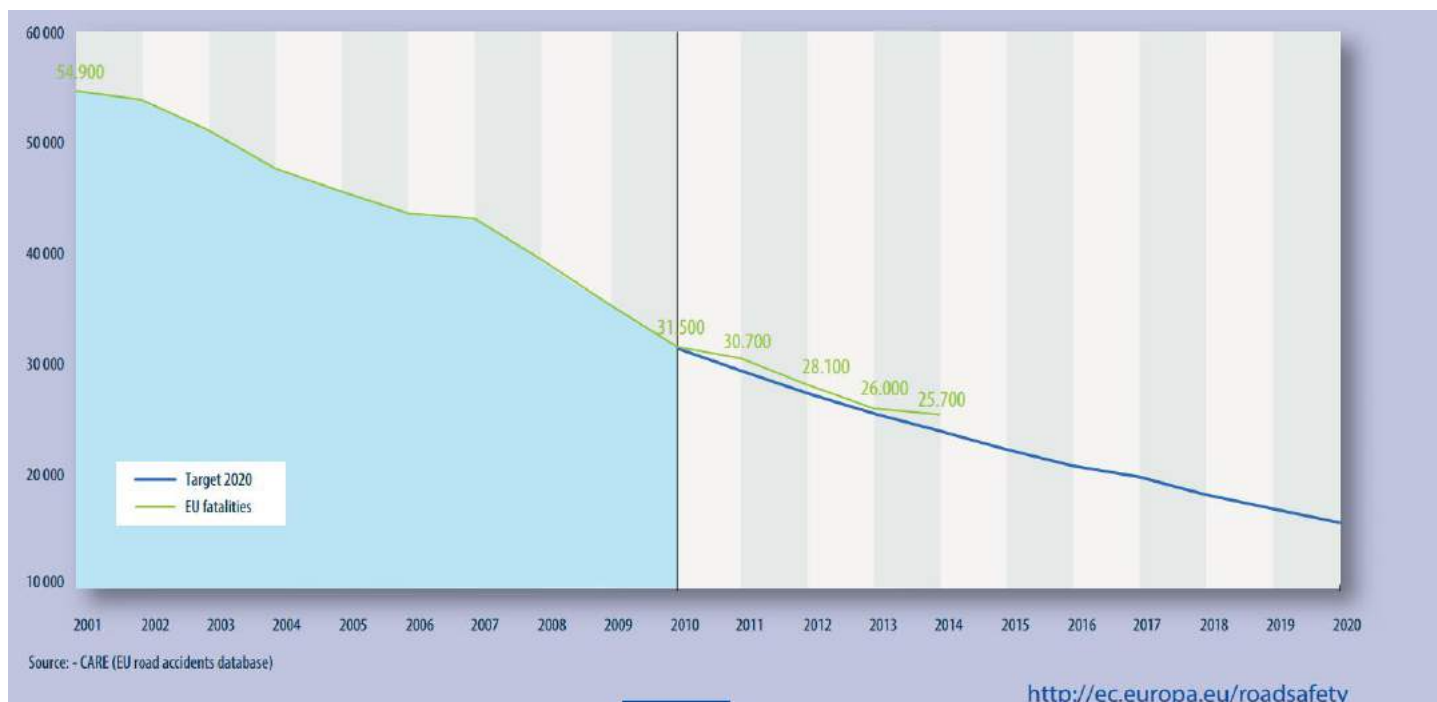
Παρά τις προσπάθειες των προηγούμενων προγραμμάτων της Ε.Ε., οι ευρωπαϊκοί δρόμοι εξακολουθούν να μην είναι ασφαλείς: τα αριθμητικά στοιχεία δείχνουν ότι οι θάνατοι από οδικά ατυχήματα το 2014 και στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ έφτασαν τις 25.700. Παρόλο που είναι κατά 5700 λιγότεροι από ό, τι το 2010, υπολείπονται ωστόσο του στόχου που είχε καθορισθεί.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για την οδική ασφάλεια στοχεύουν στη μείωση των θανάτων από οδικά ατυχήματα στους δρόμους της Ευρώπης κατά 50% μέχρι το 2020 έτσι ώστε να ενισχυθεί το στοιχείο της ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου, των οχημάτων και των σχετικών υποδομών.

Για την επίτευξη του στόχου της μείωσης των θανάτων από οδικά ατυχήματα στους δρόμους της Ευρώπης κατά 50% μέχρι το 2020, επιδιώκεται η λήψη των εξής μέτρων:

- Εθνική συνεργασία
- Ανταλλαγή υποδειγματικών πρακτικών.
- Έρευνα και μελέτες.
- Εκστρατείες ευαισθητοποίησης του κοινού και
- Θέσπιση

¹<http://www.europarl.gr/el/quick-look-at-ep/eurobarometer.html;jsessionid=D2C5F2ED304A8EFD51599F22C705EA15>



Εικόνα 1: Μείωση θανάτων από οδικά ατυχήματα στην Ε.Ε. (2001-2014) και ο στόχος για περαιτέρω μείωση ως το 2020.

• Λευκή Βίβλος και οι 7 στρατηγικοί στόχοι

Οι στόχοι της Λευκής βίβλου είναι κυρίως οι ακόλουθοι:

1. Βελτιωμένα μέτρα ασφάλειας φορητών και αυτοκινήτων.
2. Κατασκευή ασφαλέστερων οδών.
3. Ανάπτυξη ευφύστερων οχημάτων.
4. Αυστηρότεροι κανόνες για την άδεια και την εκπαίδευση οδήγησης.
5. Καλύτερη επιβολή του νόμου.
6. Εστίαση στους τραυματισμούς.
7. Νέα επικέντρωση στους μοτοσικλετιστές.

Οι Λευκές Βίβλοι που εκδίδει η Επιτροπή είναι έγγραφα που περιέχουν προτάσεις για δράση της ΕΕ σε ένα συγκεκριμένο τομέα.

Τον Ιούνιο του 2003 η Επιτροπή δημοσίευσε το **«Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Δράσης για την οδική ασφάλεια 2003-2010»**. Αυτό το πρόγραμμα δράσης είχε ως στόχο να μειώσει κατά το ήμισυ τον αριθμό των θανάτων λόγω οδικών ατυχημάτων στην Ε.Ε., πριν από το τέλος του 2010. Ακόμη και αν ο στόχος αυτός δεν επετεύχθη εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, η Επιτροπή έκανε θετικό απολογισμό ως προς τον αριθμό των θυμάτων λόγω οδικών ατυχημάτων.

Με τη λευκή βίβλο της 28^{ης} Μαρτίου 2011, αναβάλλεται για το 2020 ο στόχος της μείωσης κατά το ήμισυ των θανατηφόρων ατυχημάτων στους δρόμους και προβλέπεται η προσέγγιση του στόχου του μηδενισμού του αριθμού των θανατηφόρων ατυχημάτων για το 2050. Η Επιτροπή ορίζει επίσης, στο πλαίσιο των πολιτικών της προσανατολισμών, επτά στόχους για τους οποίους σκοπεύει να λάβει μέτρα σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

A.2.2.2 Ευρωπαϊκά όργανα και οργανισμοί οδικής ασφάλειας

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει μεγάλη βαρύτητα σε θέματα οδικής ασφάλειας παρέχοντας χρηματοδότηση και κονδύλια για ερευνητικά προγράμματα που ενισχύουν τον τομέα αυτό αλλά και για την ανάπτυξη προϊόντων και της σχετικής βιομηχανίας. Για το λόγο αυτό, έχουν δημιουργηθεί, μέσα στα πλαίσια της Ε.Ε., διάφορα όργανα οδικής ασφάλειας με διαφορετικές αρμοδιότητες, τα οποία όμως δραστηριοποιούνται παράλληλα και συνεργάζονται με σκοπό την ανάπτυξη του τομέα της οδικής ασφάλειας στην Ευρώπη και τη μείωση των οδικών ατυχημάτων. Ενδεικτικά, κάποια από αυτά παρουσιάζονται παρακάτω:

- **Ευρωπαϊκά όργανα**

1. Γενική Γραμματεία Κινητικότητας και Μεταφορών (Directorate General for Mobility and Transport)

Ο στόχος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι να προωθήσει μια κινητικότητα που να είναι αποτελεσματική, ασφαλής και φιλική προς το περιβάλλον και να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για μια ανταγωνιστική βιομηχανία που προωθεί την ανάπτυξη και την απασχόληση. Τα ζητήματα και οι προκλήσεις που συνδέονται με την οδική ασφάλεια απαιτούν δράση σε Ευρωπαϊκό ή ακόμη και σε διεθνές επίπεδο καθώς καμία εθνική κυβέρνηση δεν μπορεί να τις αντιμετωπίσει μεμονωμένα.

Η Γενική Γραμματεία Κινητικότητας και Μεταφορών εργάζεται σε συνεργασία με τα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την Ευρωπαϊκή βιομηχανία, τους πολίτες και όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς για εκπόνηση σχετικών κοινών Ευρωπαϊκών Στρατηγικών Μέτρων και την υιοθέτηση Ευρωπαϊκών Οδηγιών επί του θέματος, όπως για παράδειγμα η οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την άδεια οδήγησης (αναδιатύπωση), ο Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την ανάπτυξη του συστήματος eCall σε οχήματα και η Οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες οδηγίες μεταφοράς εμπορευμάτων.

2. Γενική Διεύθυνση Έρευνας και Καινοτομίας (Directorate-General for Research and Innovation)

Η Γενική Διεύθυνση Έρευνας και Καινοτομίας καθορίζει και εφαρμόζει την πολιτική της Ευρωπαϊκής Έρευνας και Καινοτομίας (E&K), με σκοπό την επίτευξη των στόχων του Στρατηγικού Ευρωπαϊκού Σχεδίου 2020 (http://ec.europa.eu/europe2020/europe-2020-in-a-nutshell/index_el.htm) και των εμβληματικών πρωτοβουλιών του.

Για να γίνει αυτό, η Γενική Διεύθυνση Έρευνας και Καινοτομίας ασχολείται με την ανάλυση των εθνικών πολιτικών Έρευνας και Καινοτομίας, αξιολογώντας τις δυνάμεις και τις αδυναμίες τους και διατυπώνοντας συγκεκριμένες συστάσεις για κάθε χώρα, όπου είναι αναγκαίο. Παρακολουθεί και συμβάλλει στην υλοποίηση των πρωτοβουλιών και της ολοκλήρωσης της έρευνας. Επίσης, χρηματοδοτεί την Έρευνα και την Καινοτομία μέσω των προγραμμάτων-πλαισίων υιοθετώντας μια στρατηγική προσέγγιση προγραμματισμού.

Ένα τμήμα της αφορά στην έρευνα σχετικά με τις τεχνολογίες και μέτρα Οδικής Ασφάλειας, όπως μπορείτε να δείτε και στην παρακάτω ηλεκτρονική διεύθυνση: http://ec.europa.eu/research/transport/index_en.htm

- **Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί**

- 1. European Transport Safety Council (ETSC) - <http://etsc.eu/>**

Το ETSC αποτελεί μια ανεξάρτητη μη-κερδοσκοπική οργάνωση, με έδρα τις Βρυξέλλες, σκοπός της οποίας είναι η μείωση του αριθμού των θανάτων και των τραυματισμών στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη.

Επιδιώκει να προσδιορίσει και να προωθήσει αποτελεσματικά μέτρα βάσει της διεθνούς επιστημονικής έρευνας και βέλτιστων πρακτικών σε τομείς που προσφέρουν τις μεγαλύτερες δυνατότητες για μείωση των οδικών ατυχημάτων. Παρέχει συγκεκριμένες πληροφορίες με τη μορφή επιστημονικών εκθέσεων και ενημερωτικών δελτίων για την υποστήριξη των υψηλών προτύπων ασφαλείας στον τομέα της εναρμόνισης της Ε.Ε., ασχολείται με την υιοθέτηση και διάχυση των βέλτιστων πρακτικών έρευνας στο χώρο της ασφάλειας των μεταφορών, ενώ παράλληλα διοργανώνει και πολλά εθνικά και διεθνή συνέδρια κάθε χρόνο.

2. Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI) - www.fersi.org

Το FERSI αποτελεί μια μη-κερδοσκοπική οργάνωση η οποία αποτελείται από εταιρίες από 21 ευρωπαϊκές χώρες, που έχουν εντολή από τις κυβερνήσεις τους να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν έρευνα για την οδική ασφάλεια. Αυτό σημαίνει ότι οι συμμετέχοντες φορείς του FERSI ασχολούνται με την ανάπτυξη λύσεων για την οδική ασφάλεια, οι οποίες πρόκειται να ενσωματωθούν στη νομοθεσία, ενώ παράλληλα προσφέρει συμβουλευτικές υπηρεσίες στις εθνικές και ευρωπαϊκές αρχές για την οδική ασφάλεια κατά την εφαρμογή αυτών των λύσεων και την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους.

A.2.2.3 Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας

Κανένα μεμονωμένο μέτρο δεν μπορεί να αντιμετωπίσει επαρκώς το ευρύ φάσμα των κινδύνων για τα παιδιά στο δρόμο. Ωστόσο, υπάρχουν μέτρα που μπορεί να λάβει κάθε οικογένεια, κάθε κοινότητα και χώρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας για τα παιδιά. Οι χώρες στις οποίες έχει παρατηρηθεί η μεγαλύτερη μείωση των θανάτων και των τραυματισμών από οδικά ατυχήματα, είναι αυτές στις οποίες παρατηρούνται οι αυστηρότεροι νόμοι, η αυστηρότερη επιβολή τους καθώς και βελτιώσεις στην ασφάλεια των δρόμων και των οχημάτων.

Το Παγκόσμιο Σχέδιο για τη Δεκαετία Δράσης για την Οδική Ασφάλεια 2011- 2020 αναδεικνύει όλα όσα χρειάζονται για να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια για όλους. Αυτό περιλαμβάνει τη θέσπιση νομοθεσίας γύρω από τους βασικούς κινδύνους (όπως είναι η υπερβολική ταχύτητα, η ταυτόχρονη κατανάλωση αλκοόλ και οδήγηση, τα κράνη, οι ζώνες ασφαλείας, τα συστήματα συγκράτησης για παιδιά), η κατασκευή δρόμων και η παραγωγή οχημάτων με τα κατάλληλα χαρακτηριστικά ασφαλείας, η λειτουργία συστημάτων για την παροχή άμεσης επείγουσας περίθαλψης για τους τραυματίες, κλπ.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (World Health Organization), **κάθε τέσσερα λεπτά ένα παιδί χάνεται πρόωρα στους δρόμους αυτού του κόσμου, ενώ πολύ περισσότερα τραυματίζονται σοβαρά** (WHO, Ten strategies for keeping children safe on the road).

Α.2.3 Η οδική ασφάλεια στην Ελλάδα

Α.2.3.1 Στατιστικά για οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα

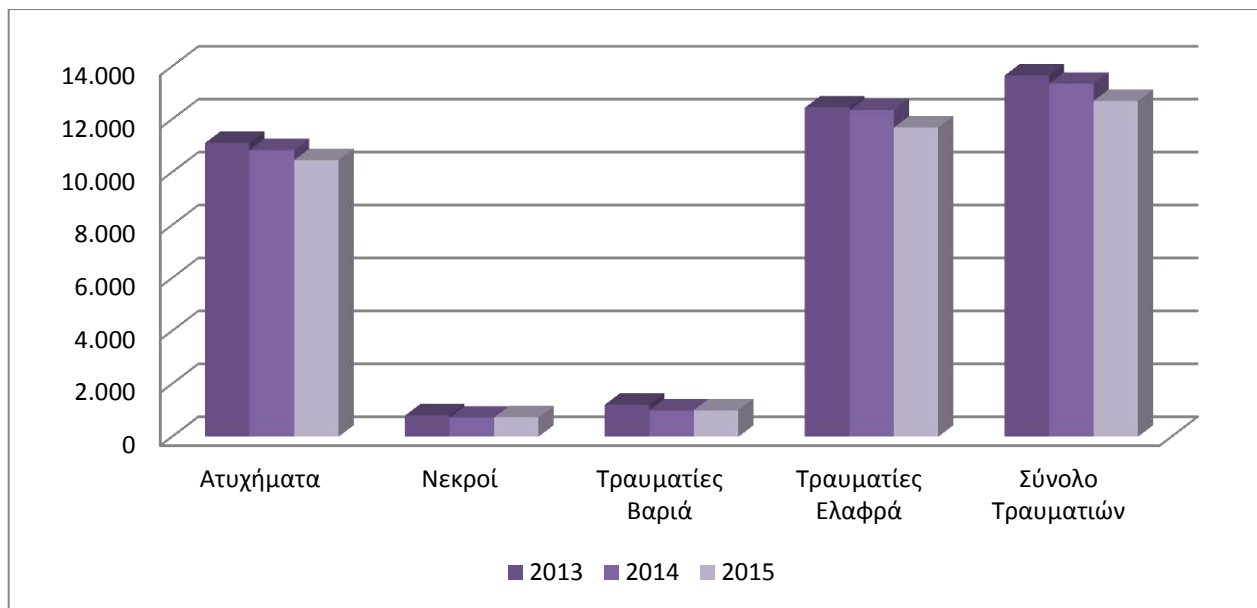


Σύμφωνα με τον ορισμό που αναφέρεται από την International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), με τον όρο «οδικό ατύχημα» εννοούμε το ατύχημα που συμβαίνει σε δημόσιο δρόμο ή χώρους ανοιχτούς στην κυκλοφορία οχημάτων, με αποτέλεσμα το θάνατο ή τον τραυματισμό ενός ή περισσοτέρων ατόμων και την εμπλοκή τουλάχιστον ενός οχήματος. Δεν περιλαμβάνονται ατυχήματα που ως συνέπεια έχουν αποκλειστικά υλικές ζημιές.

Όπως διευκρινίζεται και στο στόχο του συγκεκριμένου κεφαλαίου, πρέπει να καταστεί σαφές ότι το θέμα της οδικής ασφάλειας αποτελεί ένα ζήτημα ζωτικής σημασίας για την κοινωνία με πολλές προεκτάσεις και συνέπειες.

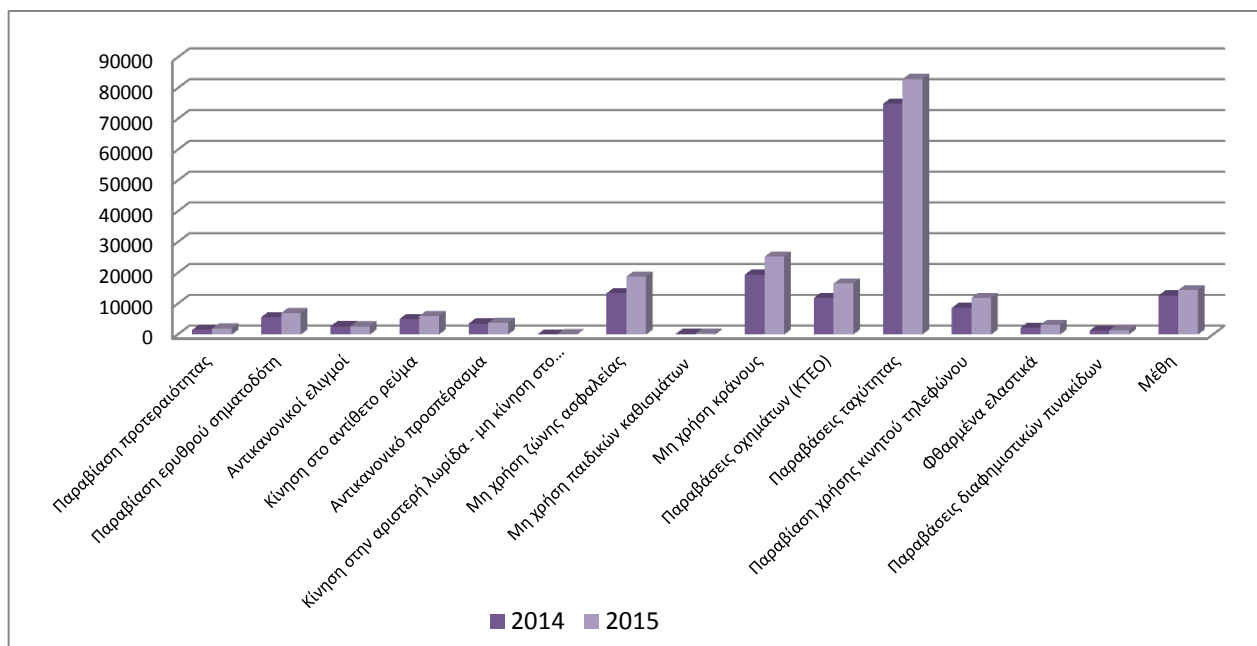
Για παράδειγμα, σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή – ΕΛΣΤΑΤ (<http://www.statistics.gr/>) κατά το μήνα Νοέμβριο του έτους 2015, τα οδικά ατυχήματα, που συνέβησαν σε ολόκληρη τη χώρα και προκάλεσαν το θάνατο ή τον τραυματισμό ατόμων, αυξήθηκαν κατά 15,0% σε σύγκριση με τον αντίστοιχο μήνα του 2014 (1.028 τον Νοέμβριο του 2015, έναντι 894 τον Νοέμβριο του 2014). Από τα παθόντα πρόσωπα των οδικών ατυχημάτων, κατεγράφησαν 57 νεκροί, 76 βαριά τραυματίες και 1.175 ελαφρά τραυματίες, έναντι 63 νεκρών, 70 βαριά τραυματιών και 992 ελαφρά τραυματιών, τον Νοέμβριο του 2014, παρουσιάζοντας μείωση κατά 9,5% σε νεκρούς, αύξηση κατά 8,6% σε βαριά τραυματίες και αύξηση κατά 18,4% σε ελαφρά τραυματίες.

Βέβαια, πάλι βάσει στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ, ο συνολικός αριθμός των οδικών ατυχημάτων για το διάστημα Ιανουαρίου – Νοεμβρίου 2015 έχει μειωθεί κατά 3,6% σε σχέση με το ίδιο διάστημα του 2014. Πιο αναλυτικά στοιχεία περιγράφονται στο παρακάτω γράφημα (Εικόνα 2).



Εικόνα 2: Οδικά ατυχήματα και παθόντα από αυτά πρόσωπα για το διάστημα Ιανουαρίου - Νοεμβρίου, των ετών 2013, 2014 και 2015.

Παράλληλα, βάσει στοιχείων που έχουν δημοσιοποιηθεί από την Υπηρεσία της Τροχαίας οι συχνότερες παραβάσεις που καταγράφονται στο ελληνικό οδικό δίκτυο είναι η οδήγηση υπό την επήρεια μέθης, οι παραβάσεις των ορίων ταχύτητας, η μη χρήση της ζώνης ασφαλείας, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση, το αντικανονικό προσπέρασμα κλπ. Οι παραβάσεις ανά είδος συγκριτικά για το πρώτο εξάμηνο τους 2014 και του έτους 2015 διαμορφώνονται ως εξής:



Εικόνα 3: Παραβάσεις ανά είδος στο ελληνικό οδικό δίκτυο (σύγκριση 2014-2015).

A.2.3.2 Η πολιτική της Ελλάδας για την οδική ασφάλεια

Στόχοι Γ' Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020:

- Βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου.
- Αύξηση της ικανότητας επιβολής των Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας.
- Ασφαλέστερη οδική υποδομή.
- Ασφαλέστερα οχήματα.
- Προώθηση της χρήσης σύγχρονης τεχνολογίας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- Βελτίωση των υπηρεσιών παροχής πρώτων βοηθειών και μετατραυματικής περίθαλψης.
- Προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.
- Αποτίμηση της εφαρμογής των προηγούμενων Στρατηγικών Σχεδίων οδικής ασφάλειας.
- Καταγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση των κρίσιμων παραγόντων οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.

Συγκεκριμένα στην Ελλάδα, τα τελευταία 15 χρόνια εκπονήθηκαν στρατηγικά σχέδια οδικής ασφάλειας από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για λογαριασμό του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, τα οποία εισήγαγαν την ανάγκη για έναν πιο οργανωμένο τρόπο αντιμετώπισης της οδικής ασφάλειας στη χώρα. Στο πλαίσιο των δύο πρώτων σχεδίων (2001, 2005) υλοποιήθηκαν αρκετές δράσεις, εντούτοις η συνολική εφαρμογή τους ήταν πλημμελής.

Στο Γ' Στρατηγικό Σχέδιο 2011-2020 (<http://www.nrso.ntua.gr/geyannis/images/stories/ge/Publications/Papers-Conferences/geyannis-pc136.pdf>), το οποίο εκπονήθηκε και υλοποιείται, υιοθετήθηκε ο ευρωπαϊκός στόχος της μείωσης κατά 50% του αριθμού των νεκρών εξαιτίας οδικών ατυχημάτων έως το 2020, προτάθηκε μία νέα δομή διαχείρισης των προτεινόμενων μέτρων οδικής ασφάλειας και εισήχθη για πρώτη φορά στην Ελλάδα η έννοια της παιδείας Οδικής Ασφάλειας.

Αυτή τη στιγμή πραγματοποιείται η επικαιροποίηση του Στρατηγικού Σχεδιασμού για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας 2014-2020.

Για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων, ένα από τα μέτρα άμεσης προτεραιότητας που έχουν προβλεφθεί, είναι και η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών αλλά και καθιέρωση ως υποχρεωτικού του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής.

Το βιβλίο αυτό αποτελεί το πρώτο και πολύ βασικό βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση, παρέχοντας την ευκαιρία στους δασκάλους να θέσουν τις βάσεις για την ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των παιδιών του Δημοτικού σχετικά με τους κινδύνους του οδικού δικτύου και κυρίως σχετικά με τους κανόνες και τις συμπεριφορές που πρέπει να υιοθετήσουν και να ακολουθούν, έτσι ώστε να είναι ασφαλή τα ίδια αλλά και οι υπόλοιποι χρήστες αυτού.

A.2.3.2.1 Σύμβαση της Βιέννης

Η Σύμβαση της Βιέννης σχετικά με την οδική κυκλοφορία αποτελεί μια διεθνή σύμβαση σχεδιασμένη για να διευκολύνει τη διεθνή οδική κυκλοφορία και για να αυξήσει την οδική ασφάλεια με την καθιέρωση

ομοιόμορφων κανόνων κυκλοφορίας μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Αυτή η σύμβαση υπεγράφη κατά τη διάρκεια της διάσκεψης της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής Ηνωμένων Εθνών για την Οδική Κυκλοφορία (7 Οκτωβρίου - 8 Νοεμβρίου, 1968). Αυτή η διάσκεψη παρήγαγε επίσης και τη Σύμβαση της Βιέννης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση βάσει της οποίας καθιερώθηκαν τα οδικά σύμβολα που χρησιμοποιούνται στις περισσότερες χώρες του κόσμου. Η Σύμβαση της Βιέννης έχει ενσωματωθεί στο Ελληνικό Δίκαιο με τον ν. 4266/14 (ΦΕΚ 135 Α', 10.06.2014) και υπερισχύει του ΚΟΚ.

A.2.3.2.2 Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) περιέχει το σύνολο των κανονισμών που καθορίζουν τη συμπεριφορά όλων όσων χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο, ορίζει τους κανόνες κυκλοφορίας στην Ελλάδα και έχει βασιστεί στη Σύμβαση της Βιέννης για την Οδική Κυκλοφορία. Ένα τέτοιο κείμενο οφείλει να είναι κατανοητό από όλους, ενώ παράλληλα θα πρέπει να είναι πλήρως προσαρμοσμένο στις σύγχρονες ανάγκες.

Σήμερα έχει εφαρμογή ο νόμος 2696/99 (ΦΕΚ 57 Α', 23.03.1999), «Κύρωση του ΚΟΚ», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει. Στο διάστημα μεταξύ του 1999 έως τώρα, πολλές από τις συνθήκες κυκλοφορίας στις οδούς αλλά και οι καθημερινές ανάγκες έχουν μεταβληθεί. Βασικός στόχος των τροποποιήσεων είναι η μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και λειτουργικότητα των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., ώστε αυτές να καλύπτουν τις σύγχρονες ανάγκες.

Τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας μπορείτε να τον βρείτε ηλεκτρονικά στο site του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

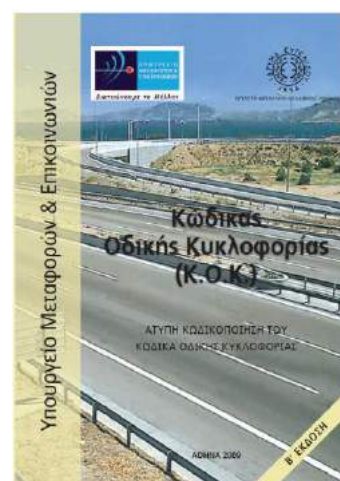
<http://www.yme.gr/index.php?getwhat=1&oid=249&id=&id=24>).

A.2.3.3 Δομή οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα

Η οδική ασφάλεια είναι σαφώς ένα ζήτημα πολύ σημαντικό για την κοινωνία μας και γι' αυτό το λόγο έχουν συσταθεί και δημιουργηθεί διάφοροι σχετικοί φορείς, έργο των οποίων είναι η γενικότερη εξυγίανση της κατάστασης του ελληνικού οδικού δικτύου, η προώθηση και υιοθέτηση της οδικής ασφάλειας ως έννοιας και ως συνολικής συμπεριφοράς των χρηστών του δικτύου αλλά και η προσαρμογή των ελληνικών κανόνων, των αρχών και των

Στόχοι Γ' Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020 (συνέχεια):

- Καταγραφή, ανάλυση και αξιολόγηση των ευρωπαϊκών και διεθνών εξελίξεων στην οδική ασφάλεια.
- Καθορισμός στρατηγικού σκοπού και ποσοτικών στόχων.
- Διαμόρφωση δομής του Στρατηγικού Σχεδίου και ανάπτυξη επιμέρους προγραμμάτων οδικής ασφάλειας.
- Ανάπτυξη πλαισίου εφαρμογής, παρακολούθησης και αξιολόγησης του Στρατηγικού Σχεδίου.



σχετικών διαδικασιών με το Ευρωπαϊκό πλαίσιο. Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικά κάποιοι από τους σχετικούς φορείς και οι αρμοδιότητές τους.

- **Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας**

Το έργο της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας αποτελεί η διαμόρφωση εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια και την εξέταση των θεμάτων που αφορούν στην οδική ασφάλεια της χώρας, η κατάρτιση σχετικών βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προγραμμάτων και η παρακολούθηση της εφαρμογής τους, ο συντονισμός των αρμόδιων υπηρεσιών για τη συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών στοιχείων και τη λήψη μέτρων, με σκοπό τον περιορισμό των οδικών ατυχημάτων και την εμπέδωση της οδικής ασφάλειας, καθώς και η παρακολούθηση της εφαρμογής της εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, η εποπτεία των επιμέρους δράσεων και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων τους.

Στη Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας συμμετέχουν τα παρακάτω Υπουργεία:

1. **Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων**, το οποίο αποτελεί τον κατεξοχήν αρμόδιο φορέα της του προβλήματος και στην προώθηση συντονισμένων δράσεων για τη βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας. Κυρίαρχη μονάδα του υπουργείου αυτού που υπηρετεί την εθνική προσπάθεια για μείωση των οδικών ατυχημάτων και των συνεπειών τους είναι η Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας, οι Στρατηγικοί Σκοποί της οποίας είναι οι ακόλουθοι:
 - ο Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη ολοκληρωμένης δράσης δημόσιας πολιτικής για την ασφαλή κυκλοφορία του συνόλου των χρηστών της οδού, καθώς και τη μείωση των οδικών ατυχημάτων.
 - ο Ο συντονισμός δράσεων οδικής ασφάλειας όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
 - ο Η ανάπτυξη, παρακολούθηση και αξιολόγηση των προγραμμάτων οδικής ασφάλειας.

- ο Η προαγωγή της οδικής ασφάλειας μέσω της διαμόρφωσης του ρυθμιστικού πλαισίου που αφορά στο σύνολο των χρηστών της οδού.

Η Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας συγκροτείται από τις ακόλουθες οργανικές μονάδες:

- ο Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας,
- ο Διεύθυνση Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων,
- ο Διεύθυνση Τεχνολογίας Οχημάτων.

2. Υπουργείο Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, το οποίο ασχολείται με τη διάχυση των αποφάσεων και την επιβολή των μέτρων που αφορούν στην οδική ασφάλεια σε επίπεδο Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

3. Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη, το οποίο μεριμνά και οργανώνει την επιβολή των μέτρων αστυνόμευσης της οδικής κυκλοφορίας καθώς και τους τρόπους αντιμετώπισης των παραβιάσεων των κανόνων ορθής κυκλοφορίας και οδικής ασφάλειας από το σύνολο των χρηστών της οδού και το οποίο αποτελεί μέρος του Υπουργείου Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης.

4. Υπουργείο Υγείας, το οποίο έχει την αρμοδιότητά της καταγραφής και αντιμετώπισης των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων.

5. Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, το οποίο έχει την ευθύνη για την προώθηση της γνώσης που αφορά στην κυκλοφοριακή αγωγή και στην ανάπτυξη της οδικής παιδείας των παιδιών μέσω της ενσωμάτωσης του κατάλληλου υλικού και της διδασκαλίας του στα σχολικά προγράμματα.

Της Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας προεδρεύει ο Πρωθυπουργός της χώρας, με αντιπρόεδρο τον Αντιπρόεδρο της κυβέρνησης και συμμετέχουν ως μέλη όλοι οι συναρμόδιοι Υπουργοί, όπως φαίνεται στον πίνακα.

• **Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (Ε.Σ.Ο.Α)**

Το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας είναι μία από τις δράσεις του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και

Σύσταση Διυπουργικής Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας
Ο Πρωθυπουργός της Ελλάδας, ως Πρόεδρος
Ο Αντιπρόεδρος της Κυβέρνησης, ως Αντιπρόεδρος.
Ο Υπουργός Οικονομικών, ως μέλος
Ο Υπουργός Εθνικής Άμυνας, ως μέλος
Ο Υπουργός Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης, ως μέλος
Ο Υπουργός Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, ως μέλος
Ο Υπουργός Υγείας, ως Μέλος
Ο Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, ως μέλος
Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ως μέλος
Ο Αναπληρωτής υπουργός αρμόδιος για θέματα Προστασίας του Πολίτη, ως μέλος
Ο Υπουργός Τουρισμού, ως μέλος
Ο Υφυπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, αρμόδιος για θέματα Οδικής Ασφάλειας, ως μέλος

Δικτύων και αποτελεί ένα θεσμικό όργανο επικοινωνίας και διαβούλευσης μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων και των εμπλεκόμενων επιστημονικών και κοινωνικών εταίρων που προτείνει, επεξεργάζεται και αξιολογεί μελέτες και σχέδια δράσεων απαραίτητα για την ανάδειξη της γνώσης στον τομέα της οδικής ασφάλειας ενώ παράλληλα διενεργεί και τις αξιολογήσεις των δράσεων αυτών.

Ο ρόλος του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας στην προαγωγή της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας θεωρείται ιδιαίτερα κρίσιμος και αποτελεί το θεσμικό όργανο επικοινωνίας και διαβούλευσης μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων και των εμπλεκόμενων επιστημονικών και κοινωνικών εταίρων. Η λειτουργία του συμβάλλει σημαντικά στην επίλυση καιρίων ζητημάτων προς την κατεύθυνση της μείωσης των οδικών ατυχημάτων στη χώρα μας.

Το Ε.Σ.Ο.Α έχει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- Υποβάλει προτάσεις και εισηγήσεις προς τη Διυπουργική Επιτροπή.
- Συνεργάζεται με τις αρμόδιες για την οδική ασφάλεια αρχές άλλων χωρών και διεθνών οργανισμών ανταλλάσσοντας πληροφορίες για την εφαρμογή σύγχρονων και καλών πρακτικών που ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες συνθήκες της Ελλάδας.
- Φροντίζει για την προβολή θεμάτων οδικής ασφάλειας και εκπονεί ετήσια έκθεση πεπραγμένων προς τη Διυπουργική Επιτροπή.

A.2.4 Παράγοντες οδικών ατυχημάτων



Εικόνα 4: Βασικοί παράγοντες οδικών ατυχημάτων.

Οι κυριότεροι συντελεστές του τροχαίου ατυχήματος είναι ο άνθρωπος, το όχημα και το οδικό περιβάλλον (Εικόνα 4).

Η λήψη ενδεδειγμένων μέτρων για την πρόληψη και τη μείωση των οδικών ατυχημάτων, προϋποθέτει την ορθή και πλήρη διερεύνηση τους για τον ακριβή εντοπισμό των αιτιών τους.

Το οδικό ατύχημα αποτελεί συνδυασμό γεγονότων και καταστάσεων, που οδηγούν τελικά σε αυτό. Η ενοχοποίηση ενός μόνο παράγοντα σαν αιτία του ατυχήματος, εγκυμονεί σοβαρούς κινδύνους για λάθος εκτιμήσεις και εσφαλμένα συμπεράσματα.

A.2.4.1 Άνθρωπος

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, η ανθρώπινη συμπεριφορά αποτελεί αποκλειστική αιτία του 60% των οδικών ατυχημάτων, ενώ συμμετέχει σημαντικά στο 80% του συνόλου τους και στο 95% των ατυχημάτων με ανθρώπινα θύματα.

Ο σημερινός οδηγός αδυνατεί, πολλές φορές, να ανταποκριθεί στις ανάγκες της σύγχρονης κυκλοφορίας και έτσι βρίσκεται συχνά υποχρεωμένος να ξεπεράσει τις δυνατότητές του. Τα αποτελέσματα αυτού του φαινομένου αποτυπώνονται καθημερινά στο μεγάλο αριθμό των οδικών ατυχημάτων.

Πολύ σημαντικοί παράγοντες στην πρόκληση ατυχημάτων από τη μεριά του οδηγού αποτελούν και οι σοβαρές παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως οι παρακάτω:

- Υπερβολική ταχύτητα.
- Παραβίαση προτεραιότητας.
- Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη.
- Αντικανονική προσπέραση.
- Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας.
- Μη χρήση ζώνης – κράνους.
- Επιθετική - επιδεικτική οδήγηση.
- Επιδεικτικοί αντικανονικοί ελιγμοί.

Ευθύνες όμως δεν έχουν μόνο οι οδηγοί αλλά και όλοι οι άλλοι χρήστες της οδού (π.χ. πεζοί, ποδηλάτες) που κάποιες φορές επίσης παραβιάζουν τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ.

A.2.4.2 Όχημα

Ένας ακόμα παράγοντας που συμβάλλει στην πρόκληση οδικών ατυχημάτων είναι το όχημα. Η περίπτωση του οχήματος συνδέεται επίσης με τον οδηγό, καθώς αφορά κυρίως στη συντήρησή του από αυτόν. Ενδεικτικά αίτια αναφέρονται:

- Η μεγάλη ηλικία του οχήματος.
- Η κακή ή ανεπαρκής συντήρηση (π.χ. φθαρμένα φρένα, ελαστικά κλπ.).
- Μηχανικές και άλλες βλάβες.

Κάποια ενδεικτικά χαρακτηριστικά του οδηγού τα οποία επηρεάζουν τη συμπεριφορά του στο είναι τα παρακάτω:

- Η φυσική κατάσταση του οδηγού, η οποία σχετίζεται με:
 - Όραση
 - Ακοή
 - Χρόνος απόκρισης
 - Κόπωση
 - Ηλικία
- Εξωγενείς παράγοντες
 - Αλκοόλ
 - Φάρμακα
 - Ώρα και περιβάλλον οδήγησης
 - Απόσπαση προσοχής από χρήση κινητού τηλεφώνου, φαγητό, κάπνισμα, κλπ.

- Το υπέρβαρο και οι παραβάσεις ως προς τη φόρτωση και τις διαστάσεις του φορτίου.
- Ο μη τακτικός τεχνικός έλεγχος.
- Έλλειψη φώτων – αντικανονική χρήση φώτων.
- Διαρροή φορτίου (χαλίκι, μπετό, πετρέλαιο).

A.2.4.3 Οδός/ οδικό περιβάλλον

Το οδικό περιβάλλον αλλά και οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν μπορούν επίσης να προκαλέσουν ή να αυξήσουν τις πιθανότητες για την πρόκληση ενός οδικού ατυχήματος.

Κάποια χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος που μπορούν να συμβάλλουν στην πρόκληση ατυχημάτων είναι τα παρακάτω:

- Ανεπαρκή γεωγραφικά χαρακτηριστικά (π.χ. λωρίδες κυκλοφορίας με ανεπαρκές πλάτος, κακή διαμόρφωση κόμβων).
- Χαμηλά πρότυπα κατασκευής.
- Κακή μελέτη, τοποθέτηση και κατασκευή παρόδιων στοιχείων (διαφημιστικές πινακίδες, στηθαία).
- Κακή οργάνωση της κυκλοφορίας.
- Πλήρης έλλειψη ή ανεπάρκεια οδικού φωτισμού.
- Ανεπαρκής έλεγχος και σήμανση κατά τη διάρκεια εργασιών στο οδόστρωμα.
- Δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες (π.χ. πάγος, βροχή, ομίχλη).

A.2.4.4 Παράγοντες εμπλοκής των παιδιών σε οδικά ατυχήματα

Όσον αφορά στα οδικά ατυχήματα στα οποία εμπλέκονται παιδιά, οι παράγοντες που τα επηρεάζουν σχετίζονται με τα εξής:

- Με το ίδιο το παιδί, την ηλικία του και τις φυσικές αδυναμίες της (το χαμηλό ανάστημα, το μικρότερο οπτικό πεδίο, τη συμπεριφορική του ανωριμότητα, την αδυναμία γνώσης των σημάτων, απρόβλεπτη συμπεριφορά, κλπ.).

- Η ακοή στα μικρά παιδιά επίσης δεν έχει αναπτυχθεί πλήρως. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην είναι σε θέση να εντοπίσουν την κατεύθυνση των ήχων με ακρίβεια.
- Τα παιδιά είναι μικρά σε διάπλαση και δε γίνονται εύκολα και άμεσα αντιληπτά από τους οδηγούς, όταν βρίσκονται πίσω από εμπόδια που υπάρχουν στο δρόμο.
- Το περιβάλλον του παιδιού, όπως για παράδειγμα τους γονείς και τους δασκάλους του, την επίβλεψη αλλά και την εκπαίδευση που του παρέχουν.
- Την κατάσταση του οδικού δικτύου της χώρας.
- Τις αδυναμίες και τα λάθη των οδηγών (έτσι όπως αναφέρονται παραπάνω).
- Τα παιδιά χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να αντιληφθούν την απόσταση των οχημάτων και να εκτιμήσουν την ταχύτητα και την επιτάχυνσή τους, σε σχέση με έναν ενήλικα.
- Η προσοχή τους αποσπάται εύκολα από φίλους τους ή διάφορα ζώα που κυκλοφορούν στο δρόμο.
- Έχουν από τη φύση τους ανεπτυγμένη περιέργεια με αποτέλεσμα και πάλι να αποσπάται ευκολότερα η προσοχή τους από άλλα ερεθίσματα του περιβάλλοντος.

A.2.5 Στατιστικά στοιχεία για την εμπλοκή παιδιών σε οδικά ατυχήματα

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, 186.300 παιδιά πεθαίνουν κάθε χρόνο σε οδικά ατυχήματα σε όλο τον κόσμο, το οποίο αντιστοιχεί σε περισσότερα από 500 παιδιά κάθε μέρα.

Σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα, η πρόκληση τραυματισμών από οδικά ατυχήματα κατατάσσεται μεταξύ των 4 κορυφαίων αιτιών θανάτου για παιδιά ηλικίας άνω των 5 ετών.

Κατά- ταξη #	<5 χρονών	5-9 χρονών	10-14 χρονών	15-17 χρονών
1	Πρόωρα παιδιά με επιπλοκές κατά τον τοκετό	Διαρροϊκές ασθένειες (που οφείλονται στην κατανάλωση μη ασφαλούς πόσιμου νερού)	HIV/AIDS	Οδικά ατυχήματα
2	Λοιμώξεις του κατώτερου αναπνευστικού	Λοιμώξεις του κατώτερου αναπνευστικού	Διαρροϊκές ασθένειες (λόγω κατανάλωσης μη ασφαλούς πόσιμου νερού)	Αυτοτραυματισμός
3	Ασφυξία / τραύμα κατά τη γέννηση	Μηνιγγίτιδα	Οδικά ατυχήματα	Διαπρωστική βία
4	Διαρροϊκές ασθένειες (που οφείλονται στην κατανάλωση μη ασφαλούς πόσιμου νερού)	Οδικά ατυχήματα	Λοιμώξεις του κατώτερου αναπνευστικού	HIV/AIDS

Πίνακας 1: Κατάταξη των αιτών θανάτου παιδιών κάτω των 18 ετών σε όλο τον κόσμο (Πηγή: World Health Organizations, Global Health Estimates, 2014).

Τα παιδιά όλων των ηλικιών διατρέχουν τον κίνδυνο να εμπλακούν σε ατύχημα στο οδικό δίκτυο. Οι θάνατοι αγοριών από οδικά ατυχήματα είναι σχεδόν διπλάσιοι από τους αντίστοιχους θανάτους κοριτσιών σε όλο τον κόσμο. Αυτός ο αυξημένος κίνδυνος για τα αγόρια πιστεύεται ότι οφείλεται στη μεγαλύτερη έκθεσή τους στην κυκλοφορία, καθώς και στην τάση των αγοριών, ειδικά των εφήβων, να αναλαμβάνουν περισσότερα ρίσκα και να εμπλέκονται περισσότερο σε επικίνδυνες καταστάσεις συγκριτικά με τα κορίτσια.

Γενικά ο δρόμος αποτελεί πολύπλοκο περιβάλλον που προϋποθέτει τη χρήση πολλών διαφορετικών δεξιοτήτων

έτσι ώστε οι χρήστες να παραμένουν ασφαλείς σε αυτό. Τα παιδιά, ειδικά της ηλικιακής ομάδας 6-8 ετών, δεν έχουν ακόμα αναπτύξει αυτές τις δεξιότητες ενώ η ασφαλής συμπεριφορά δεν είναι κάτι που λειτουργεί σε αυτά πάντα ενστικτωδώς, καθώς έχουν μερική άγνοια κινδύνου.

A.2.5.1 Τα πιο επικίνδυνα μέσα μεταφοράς παιδιών

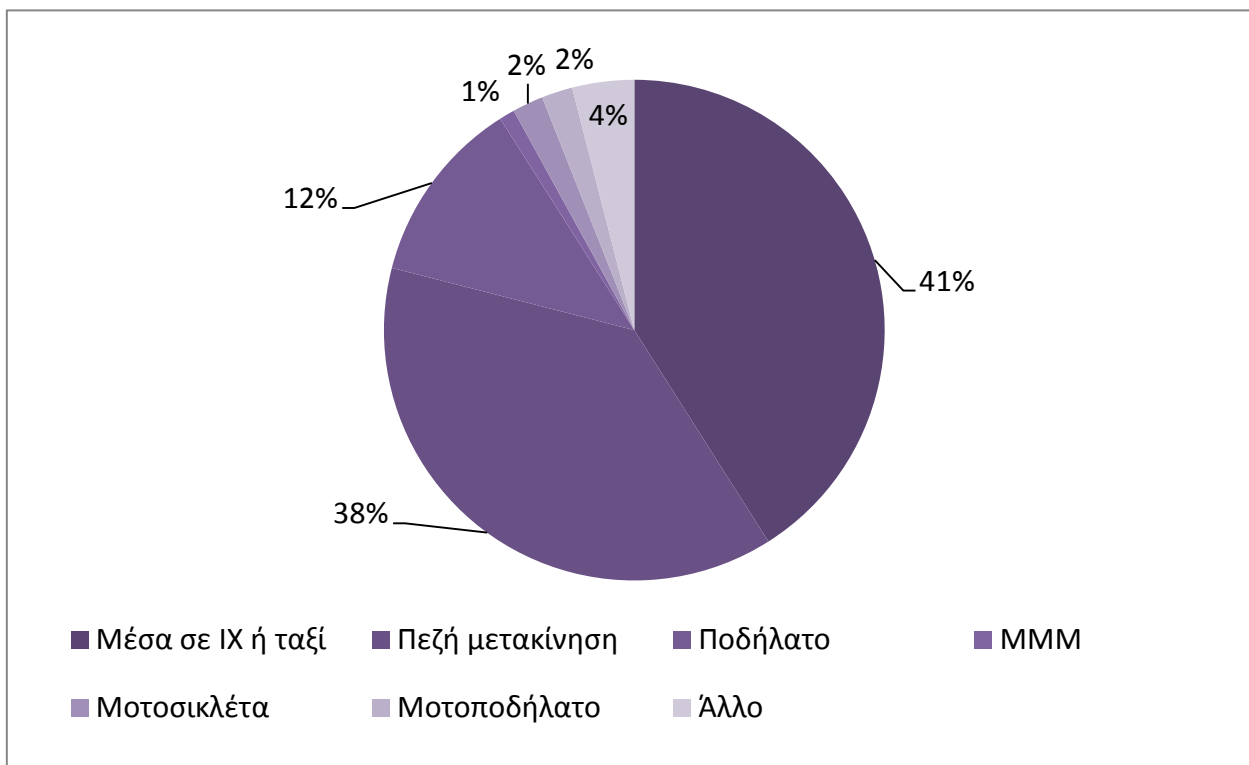
Θα μπορούσε να αποτελεί έκπληξη ότι από τα παιδιά που τραυματίζονται ή σκοτώνονται στους δρόμους σε όλο τον κόσμο κάθε χρόνο, το 28% είναι πεζοί. Στις χώρες χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος, όπου οι θάνατοι αυτοί συμβαίνουν πιο συχνά, τα παιδιά κυκλοφορούν πεζά σε ένα οδικό περιβάλλον όπου κινούνται διάφορα μέσα μεταφοράς, ορισμένα από τα οποία με μεγάλη ταχύτητα, και η υποδομή, όπως τα πεζοδρόμια, οι διασταυρώσεις και τα στηθαία ασφαλείας είναι ανύπαρκτη.

Τα παιδιά που κυκλοφορούν ως συνεπιβάτες με το αυτοκίνητο αποτελούν ακόμα ένα 49% των θυμάτων οδικών ατυχημάτων. Τα περισσότερα από αυτά τα παιδιά προέρχονται από χώρες υψηλού εισοδήματος. Αυτά βρίσκονται σε μεγαλύτερο κίνδυνο, τόσο στο μπροστινό όσο και στο πίσω κάθισμα του οχήματος όταν δε φορούν ζώνη ασφαλείας. Όταν τα παιδιά επιβαίνουν σε αυτοκίνητο, διατρέχουν πάρα πολύ μεγάλο κίνδυνο εάν δεν φορούν ζώνη. Περισσότερο από το 1/3 των παιδιών κάτω των 13 ετών που τραυματίστηκαν θανάσιμα σε αυτοκινητικό ατύχημα το 2011 στην Ελλάδα, δεν φορούσαν ζώνη ασφαλείας. Η ζώνη μειώνει τον κίνδυνο θανάτου σε περίπτωση ατυχήματος κατά 71% στα βρέφη (<1 έτους), κατά 54% στα παιδιά ηλικίας 1-4 ετών και στο μισό για τα μεγαλύτερα παιδιά. Σχεδόν το 40% των παιδιών που δε φορούσαν ζώνη σε κάποιο ατύχημα, βρέθηκαν σε όχημα που δε φορούσε ζώνη ούτε ο ενήλικας (είτε ο οδηγός είτε ο συνοδηγός).

Το υπόλοιπο ποσοστό των παιδιών που σκοτώνονται στους δρόμους κάθε χρόνο κυκλοφορούν με ποδήλατο ή μοτοσικλέτα, συχνά χωρίς κράνη, ή είναι επιβάτες Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Τα παιδιά, ως ποδηλάτες, τις περισσότερες φορές που εμπλέκονται σε ατύχημα χτυπούν στο κεφάλι ή στον αυχένα. Σύμφωνα με έρευνα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η χρήση του κράνους από παιδιά ποδηλάτες μπορεί να μειώσει από 63% έως 88% τον κίνδυνο

τραυματισμού στο κεφάλι ή στον αυχένα του παιδιού, σε περίπτωση εμπλοκής του σε κάποιο σοβαρό ατύχημα.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η κατανομή των θανάτων παιδιών ηλικίας έως 14 ετών ανά μέσο μεταφοράς, στις 28 χώρες-μέλη της ΕΕ για το έτος 2013 (ή το τελευταίο διαθέσιμο έτος ανά χώρα).



Εικόνα 5: Ποσοστά θανάτων παιδιών από οδικά ατυχήματα, ανά κατηγορία χρήστη της οδού στις χώρες της ΕΕ για το έτος 2013 ή το τελευταίο διαθέσιμο έτος ανά χώρα (Πηγή: CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015).

Οι πιο επικίνδυνες καταστάσεις με τα παιδιά στο δρόμο είναι όταν:

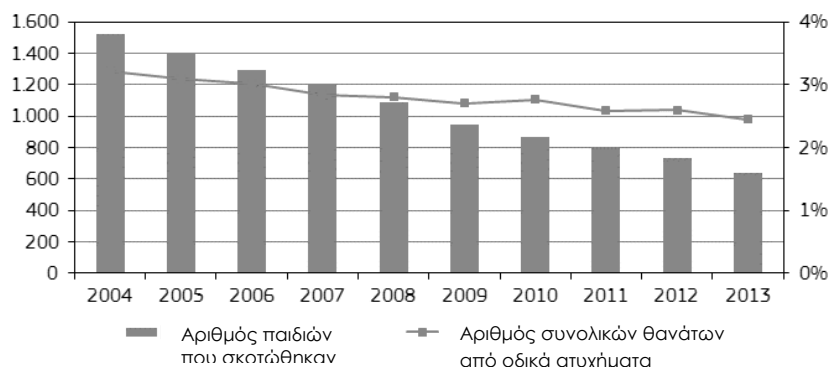
- επιχειρούν να περάσουν ένα δρόμο μεταξύ σταθμευμένων οχημάτων ή άλλων εμποδίων.
- κατεβαίνουν από το λεωφορείο (σχολικό ή αστικό) και πρέπει να διασχίσουν το δρόμο.

Παρά το γεγονός ότι ο αριθμός των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται παιδιά έχει μειωθεί, το πρόβλημα εξακολουθεί να είναι μεγάλο. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τον αριθμό των παιδιών που σκοτώθηκαν στις 28 χώρες-μέλη της ΕΕ από το 2004 έως το 2013.

Συμβουλευτικός οδηγός για δασκάλους

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
BE	26	37	32	30	35	16	23	35	16	18
BG	–	–	–	–	–	30	–	–	–	–
CZ	27	41	32	25	19	16	17	12	15	11
DK	20	13	13	20	19	10	9	9	7	13
DE	153	159	136	111	102	90	104	86	73	58
EE	–	12	6	6	3	4	–	–	–	–
IE	7	9	15	15	18	10	6	7	2	2
EL	43	44	36	42	35	43	30	22	21	17
ES	127	120	109	99	83	61	79	43	53	46
FR	175	130	120	150	114	122	130	128	115	97
HR	–	–	–	26	20	24	12	14	8	10
IT	124	131	110	95	85	71	70	61	52	55
CY	4	–	–	4	1	4	1	1	0	1
LV	6	10	14	11	12	7	9	5	6	7
LT	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
LU	0	4	0	2	0	6	0	1	1	2
HU	38	34	42	37	24	22	20	12	20	7
MT	–	3	0	0	0	1	1	–	–	–
NL	35	31	37	36	23	23	16	18	24	8
AT	22	25	23	13	12	15	10	13	8	10
PL	228	167	151	156	146	128	112	102	90	91
PT	48	31	22	27	23	23	18	19	14	11
RO	163	152	145	117	137	125	95	83	90	76
SI	9	10	9	6	4	2	2	6	3	3
SK	–	19	13	28	23	9	11	–	–	–
FI	13	21	5	14	8	6	7	8	7	6
SE	14	10	16	10	6	9	9	10	7	4
UK	147	125	147	96	110	69	42	52	56	41
IS	3	0	1	1	0	0	0	2	0	2
NO	10	4	9	10	8	8	3	7	4	4
CH	20	14	16	14	10	21	8	10	31	12

Πίνακας 2 : Αριθμός θανάτων για παιδιά ηλικίας <14 ανά χώρα για την περίοδο 2004-2013 (Πηγή: CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015).



Εικόνα 6: Αριθμός θανάτων παιδιών και το ποσοστό του συνόλου των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων, ΕΕ, 2004-2013 ή κατά το τελευταίο διαθέσιμο έτος (Πηγή: CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015).

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει στοιχεία σχετικά με την ηλικία και το φύλο από θανάτους παιδιών από οδικά ατυχήματα. Ενώ τα κορίτσια αντιπροσωπεύουν περίπου τα δύο πέμπτα των θανάτων έως δεκατεσσάρων ετών, οι γυναίκες αποτελούν λιγότερο από το ένα τέταρτο των ενηλικών θανάτων. Για τα αγόρια, περισσότερα παιδιά ηλικίας 10-14 ετών σκοτώθηκαν από ό, τι για τις ηλικιακές ομάδες 0-4 ή 5-9, ενώ για τα κορίτσια, οι περισσότεροι θάνατοι αφορούν στην ηλικιακή ομάδα 5-9.

	Κορίτσια			Αγόρια			Σύνολο
	0-4	5-9	10-14	0-4	5-9	10-14	
BE	3	3	2	1	2	7	18
BG	3	1	4	7	6	9	30
CZ	-	-	-	-	-	-	-
DK	2	4	0	3	0	4	13
DE	2	13	15	11	6	11	58
EE	0	0	1	0	1	1	4
IE	1	0	0	0	1	0	2
EL	2	0	4	1	4	6	17
ES	7	7	5	6	9	11	46
FR	13	15	7	20	20	22	97
HR	1	3	0	1	2	3	10
IT	10	3	5	13	8	16	55
CY	0	0	0	0	0	1	1
LV	0	0	2	2	2	1	7
LT	-	-	-	-	-	-	-
LU	0	0	0	1	0	1	2
HU	0	2	2	1	1	1	7
MT	0	0	1	0	0	0	1
NL	1	1	1	1	2	2	8

	Κορίτσια			Αγόρια			Σύνολο
	0-4	5-9	10-14	0-4	5-9	10-14	
AT	0	1	2	1	1	5	10
PL	8	13	12	10	17	31	91
PT	1	1	2	3	3	1	11
RO	8	14	9	11	18	16	76
SI	0	1	0	0	1	1	3
SK	-	-	-	-	-	-	-
FI	1	0	1	0	2	2	6
SE	0	1	0	1	1	1	4
UK	5	1	8	6	8	13	41
EU	68	84	83	100	115	166	618
IS	1	0	0	0	0	1	2
NO	0	0	1	1	0	2	4
CH	3	0	1	3	4	1	12

Πίνακας 3: Αριθμός παιδιών θανάτων παιδιών από οδικά ατυχήματα ανά χώρα, φύλο και ομάδες ηλικιών, κατά το 2013 ή το τελευταίο διαθέσιμο έτος (Πηγή: CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015).

A.3 Κυκλοφοριακή αγωγή

A.3.1 Στόχος του κεφαλαίου

Το κεφάλαιο αυτό έχει σκοπό να παρουσιάσει τον όρο της Κυκλοφοριακής Αγωγής καθώς και τη σημασία που έχει για τους χρήστες του οδικού δικτύου για την εξασφάλιση της ασφάλειάς τους. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην Κυκλοφοριακή Αγωγή, ως μέρος του εκπαιδευτικού προγράμματος των σχολείων και των πλεονεκτημάτων της ενσωμάτωσής της στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τη γενικότερη ανάπτυξη της προσωπικότητας και των ικανοτήτων των μαθητών. Επιπλέον, δίνονται κάποιες πιο αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τα είδη των χρηστών του κυκλοφοριακού δικτύου αλλά και οδηγίες σχετικά με τη σωστή και ασφαλή συμπεριφορά σε περίπτωση εμπλοκής σε κάποιο οδικό ατύχημα.

A.3.2 Ορισμός και στόχοι της Κυκλοφοριακής Αγωγής



Με τον όρο «Κυκλοφοριακή Αγωγή» εννοούμε τη σχετική διαπαιδαγώγηση, η οποία είναι απαραίτητη για όλους τους ανθρώπους, ως χρήστες του οδικού δικτύου. Η διαπαιδαγώγηση αυτή αφορά στην ευαισθητοποίηση όλων των χρηστών της οδού καθώς και στην εκμάθηση και υιοθέτηση των σωστών συμπεριφορών τους όταν κυκλοφορούν στο δρόμο, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η σωστή και κυρίως η ασφαλής αλληλεπίδρασή τους.

Όσον αφορά στην Κυκλοφοριακή Αγωγή ως μέρος του εκπαιδευτικού προγράμματος των σχολείων, σκοπός του μαθήματος αυτού είναι η προετοιμασία των μαθητών για να μπορούν να αντιμετωπίσουν καταστάσεις κινδύνου σε σχέση με τη μετακίνησή τους. Επίσης, σκοπός του μαθήματος είναι να μην προκαλούν τα ίδια τα παιδιά επικίνδυνες καταστάσεις που θα μπορούσαν να εξελιχθούν ακόμα και σε θανατηφόρα ατυχήματα.



Πολύ σημαντικός στόχος της διδασκαλίας του μαθήματος αυτού για τους μαθητές είναι η ανάπτυξη της αντίληψης του αποτελέσματος της συμπεριφοράς του πεζού και του οδηγού στο δρόμο. Του γεγονότος δηλαδή ότι κάθε συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου οδηγεί σε ένα αποτέλεσμα, το οποίο μπορεί να επηρεάσει και πολλούς άλλους χρήστες.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου απαιτείται διδασκαλία του θέματος με έμφαση στην ανάλυση και επεξήγηση της ορθής και εσφαλμένης ενέργειας αλλά και στην αύξηση του ενδιαφέροντος των μαθητών μέσω παραδειγμάτων, εικόνων, ερωτήσεων και συζητήσεων που θα τους βοηθήσουν να κατανοήσουν, αλλά κυρίως να αφομοιώσουν, τις παρεχόμενες πληροφορίες, μετατρέποντας την καινούργια γνώση σε συνήθεια.

Η ενσωμάτωση του μαθήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής στο διδακτικό πρόγραμμα των σχολείων είναι ζήτημα μείζονος σημασίας. Μέσω της Κυκλοφοριακής Αγωγής υιοθετείται και εφαρμόζεται η πρόληψη των οδικών ατυχημάτων, έτσι ώστε τα παιδιά που κυκλοφορούν στους δρόμους ως πεζοί, ποδηλάτες, συνεπιβάτες σε αυτοκίνητα ή επιβάτες στα ΜΜΜ να γνωρίζουν και να μπορούν να αναγνωρίσουν τον κίνδυνο για αυτά, αλλά και να γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν κάθε φορά για να τον αποφύγουν. Η γνώση από μικρή ηλικία και η αφομοίωση όλων των πληροφοριών θα οδηγήσει τα παιδιά στην εξέλιξη τους σε ώριμους και υπεύθυνους χρήστες της οδού.

A.3.2.1 Συσχετισμός κυκλοφοριακής αγωγής με τη λοιπή σχολική εκπαίδευση

Όπως φαίνεται και από τα παραπάνω, η ένταξη της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα σχολεία αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα για την ανάπτυξη της σωστής Παιδείας Οδικής Ασφάλειας, έναν τομέα στον οποίο η χώρα μας πρέπει να εξελιχθεί, καθώς μέχρι πρόσφατα η σχετική διαπαιδαγώγηση στην Ελλάδα αφορούσε μόνο στην απλή παρουσίαση των κανόνων κυκλοφορίας για πεζούς στα σχολεία.

Με τον όρο «Σωστή Οδική Διαπαιδαγώγηση» αναφερόμαστε κυρίως στην υιοθέτηση εκ μέρους των παιδιών σωστής και ασφαλούς συμπεριφοράς στην κυκλοφορία. Παρακάτω παρουσιάζονται κάποια ενδεικτικά παραδείγματα επιτυχημένων πρακτικών που έχουν υιοθετηθεί από άλλες χώρες της Ευρώπης, κυρίως στο πλαίσιο της πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Για παράδειγμα, στην Ολλανδία, για τις ηλικιακές ομάδες 4-12 και 12-18, το αντίστοιχο Υπουργείο Παιδείας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Από όλους τους υποχρεωτικούς εκπαιδευτικούς στόχους για τα δημοτικά

σχολεία, υπάρχουν δύο στόχοι που ασχολούνται με την οδική ασφάλεια και είναι οι ακόλουθοι:

- Τα παιδιά θα πρέπει να γνωρίζουν τους κανόνες οδικής συμπεριφοράς και την ερμηνεία των πινακίδων και γενικότερων σημάνσεων, ενώ θα πρέπει να είναι σε θέση να εφαρμόσουν αυτή τη γνώση σε συνθήκες κανονικής κυκλοφορίας που αντιμετωπίζουν καθημερινά.
- Τα παιδιά θα πρέπει να είναι σε θέση να συμμετέχουν με ασφάλεια στην κυκλοφορία, ως πεζοί, ποδηλάτες αλλά και ως ανεξάρτητοι χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Στη Γαλλία, η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι επίσημα μέρος της διδακτέας ύλης στην πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, στην ηλικία των 12, όλοι οι μαθητές υποχρεούνται να δώσουν εξετάσεις για ένα Πιστοποιητικό Οδικής Ασφάλειας (ASSR), το οποίο αφορά στους πεζούς και στους δικυκλιστές, ενώ στην ηλικία των 16, καλούνται να αποκτήσουν ένα ακόμα πιστοποιητικό, που καλύπτει την ευρύτερη οδική ασφάλεια.

Στην Ισπανία, από το 1991, η εκπαίδευση για την οδική ασφάλεια είναι υποχρεωτική στα σχολεία της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Αντί να διδάσκονται χωριστά, τα θέματα της οδικής ασφάλειας έχουν ενσωματωθεί στο σχολικό πρόγραμμα και διδάσκονται από έναν εξειδικευμένο δάσκαλο.

Στις Σκανδιναβικές χώρες, η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας οργανώνεται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών που εκδίδονται από τις αρχές, αλλά στην πράξη, είναι οι τοπικές αρχές που αποφασίζουν σχετικά με την έκτασή της. Το ίδιο ισχύει και για την εκπαίδευση της οδικής ασφάλειας στα σχολεία, ενώ δηλαδή αποτελεί τμήμα του επίσημου σχολικού προγράμματος, κάθε σχολείο αποφασίζει σχετικά με την έκτασή της.



A.3.3 Χρήστες του Κυκλοφοριακού Δικτύου

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται λεπτομέρειες σε σχέση με το κυκλοφοριακό δίκτυο. Οι λεπτομέρειες αυτές καλύπτουν τα είδη των χρηστών του κυκλοφοριακού

δικτύου, τα οχήματα που το χρησιμοποιούν, καθώς και τα διαφορετικά είδη των οδών που το αποτελούν.

A.3.3.1 Άνθρωπος

- **Πεζοί**

Πεζοί ονομάζονται οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο χωρίς κάποιο όχημα, είτε ιδιωτικό είτε Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, αλλά απλά το χρησιμοποιούν περπατώντας.

- **Επιβάτες**

Επιβάτες ονομάζουμε τους χρήστες του οδικού δικτύου που χρησιμοποιούν κάποιο όχημα, είτε ιδιωτικό είτε Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, χωρίς όμως να το οδηγούν οι ίδιοι.

- **Οδηγοί**

Οδηγοί ονομάζονται οι χρήστες της οδού που κυκλοφορούν με κάποιο όχημα, οδηγώντας το οι ίδιοι.

- **Δικυκλιστές**

Δικυκλιστές αποκαλούνται οι χρήστες του οδικού δικτύου που χρησιμοποιούν δίτροχο όχημα κατά τη μετακίνησή τους, όπως για παράδειγμα ποδήλατο, μοτοσικλέτα, κλπ.

A.3.3.2 Όχημα

Τα οχήματα που κυκλοφορούν στο οδικό δίκτυο μπορούμε να τα διακρίνουμε σε:

- Μηχανοκίνητα, όπως για παράδειγμα τα ΜΜΜ, φορτηγά, ΙΧ, μοτοσικλέτες και
- Μη μηχανοκίνητα, όπως για παράδειγμα τα ποδήλατα.

A.3.3.3 Οδός

- **Αστικοί δρόμοι**

Αστικός θεωρείται ένας δρόμος όταν διέρχεται από μια αστική περιοχή (πόλη).

Οι αστικοί δρόμοι κατά κανόνα ακολουθούν το σχεδιασμό των οικοπέδων. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι ορίζονται από τον ενδιάμεσο χώρο που υπάρχει μεταξύ των οικοπέδων μιας πόλης. Ο χαρακτηρισμός ενός δρόμου ως αστικού προκύπτει από το αν αυτός ανήκει στο σχέδιο πόλης.

Οι κατηγορίες των αστικών δρόμων είναι:

- Αστικοί αυτοκινητόδρομοι.
- Αστικές οδοί ταχείας κυκλοφορίας.
- Αστικές αρτηρίες με βασική λειτουργία τη σύνδεση, που διακρίνονται σε δύο υποκατηγορίες αρτηρίας, αυτές που εξυπηρετούν και αυτές που έχουν περιορισμούς στην εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών.
- Αστικές συλλεκτήριες οδοί με βασική λειτουργία τη σύνδεση, που διακρίνονται επίσης σε δύο υποκατηγορίες αρτηρίας, αυτές που εξυπηρετούν και αυτές που έχουν περιορισμούς στην εξυπηρέτηση των παρόδιων ιδιοκτησιών.
- Συλλεκτήριες οδοί με βασική λειτουργία την πρόσβαση.
- Τοπικές οδοί με βασική λειτουργία την πρόσβαση.

Στις κατοικημένες περιοχές το όριο ταχύτητας ορίζεται σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. στα 50 χλμ/ώρα, εκτός αν ορίζεται με διαφορετική ειδική σήμανση. Στους περισσότερους αστικούς δρόμους κατά κανόνα αναπτύσσονται μικρές ταχύτητες που δεν υπερβαίνουν το όριο των 50 χλμ/ώρα. Ωστόσο υπάρχουν τμήματα του αστικού δικτύου που το όριο ταχύτητας είναι αρκετά μικρότερο (30 χλμ/ώρα), όπως σε περιοχές με πολλά εμπόδια ή αυξημένη επικινδυνότητα (π.χ. έξω από σχολεία) ή και αστικούς πεζοδρόμους που επιτρέπεται η κίνηση αυτοκινήτων με όριο 10 χλμ/ώρα αλλά και τμήματα μέσα στο αστικό δίκτυο με υψηλότερες ταχύτητες, όπως στην περίπτωση ενός αστικού αυτοκινητόδρομου ή μιας αστικής οδού ταχείας κυκλοφορίας.

• Επαρχιακοί δρόμοι

Επαρχιακός θεωρείται ένας δρόμος όταν διέρχεται από επαρχιακές εκτάσεις (εκτάσεις εκτός σχεδίου πόλης).

Οι επαρχιακοί δρόμοι είναι κατασκευασμένοι κατά κανόνα με τέτοιο τρόπο ώστε να ακολουθούν τη γεωμετρία παλαιότερων μονοπατιών. Υπάρχουν ωστόσο και επαρχιακοί δρόμοι που αποτελούν παρακάμψεις πόλεων και δημιουργήθηκαν για το λόγο αυτό μεταγενέστερα. Ένας επαρχιακός δρόμος δεν ανήκει στο σχέδιο πόλης και διακρίνεται στις παρακάτω κατηγορίες:

- ο Αυτοκινητόδρομος.
- ο Οδός μεταξύ νομών/επαρχιών.
- ο Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών.
- ο Οδός μεταξύ μικρών οικισμών - Συλλεκτήρια Οδός.
- ο Δευτερεύουσα οδός-Αγροτική οδός.
- ο Τριτεύουσα οδός-Δασική οδός.

• Οδοί ταχείας κυκλοφορίας

Οι οδοί ταχείας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, είναι οδοί ειδικής μελέτης και κατασκευής που δεν εξυπηρετούν τις συνορεύουσες με την οδό αυτή ιδιοκτησίες, παρά μόνο με παράπλευρες

βοηθητικές οδούς και κόμβους. Η ταχύτητα για τα επιβατηγά οχήματα ορίζεται στα 110 χλμ/ώρα.

Οι οδοί ταχείας κυκλοφορίας διατρέχουν κατά κανόνα περιοχές εκτός σχεδίου (υπεραστικές), με βασική λειτουργία τη σύνδεση τους και με περιορισμούς στην εξυπηρέτηση παρόδιων ιδιοκτησιών.

• Αυτοκινητόδρομος

Οι αυτοκινητόδρομοι είναι κατασκευασμένοι για γρήγορη και ταυτόχρονα ασφαλή κυκλοφορία οχημάτων. Οι αυτοκινητόδρομοι αποτελούν μια ειδική κατηγορία οδών, όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες και δεν εξυπηρετούν τη σύνδεση με τις παρόδιες ιδιοκτησίες. Είναι κατά κανόνα οι συντομότεροι δρόμοι για μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων και κατά μήκος των οδών αυτών συναντάμε διόδια. Οι αυτοκινητόδρομοι έχουν ειδική σήμανση και χώρους στάσεων και στάθμευσης.

Η κυκλοφορία στον αυτοκινητόδρομο γίνεται σε ξεχωριστά για κάθε κατεύθυνση κυκλοφορίας οδοστρώματα που χωρίζονται μεταξύ τους από ένα κεντρικό διάζωμα. Στους αυτοκινητόδρομους δεν υπάρχει ισόπεδη διασταύρωση με καμία άλλη οδό. Η είσοδος στον αυτοκινητόδρομο γίνεται με τη βοήθεια μιας λωρίδας προσβάσεως που ακολουθείται από μία λωρίδα επιτάχυνσης.

Η έξοδος από τον αυτοκινητόδρομο γίνεται μέσω λωρίδας επιβράδυνσης, που ακολουθείται από τη λωρίδα εξόδου.

Στο δεξιό μέρος του οδοστρώματος του αυτοκινητόδρομου υπάρχει η λωρίδα έκτακτης ανάγκης (Λ.Ε.Α.), που οριοθετείται με ειδική διαγράμμιση (συνεχή γραμμή). Δικαίωμα χρήσης της Λ.Ε.Α. έχει ένα όχημα μόνο σε περιπτώσεις άμεσης ανάγκης (τεχνικό πρόβλημα, ατύχημα, κλπ.) εφόσον είναι αναγκασμένο να ακινητοποιηθεί. Σε αυτές τις περιπτώσεις θα πρέπει ο οδηγός να τοποθετήσει την κατ' άρθρο 81 του Κ.Ο.Κ τριγωνική πινακίδα σε απόσταση 100 τουλάχιστον μέτρων πίσω από το όχημα ή την ειδική προειδοποιητική συσκευή σε κατάλληλη θέση και κατά τη νύχτα να έχει αναμμένα τα φώτα.

A.3.4 Τι κάνουμε σε περίπτωση ατυχήματος

Όπως αναφέρεται και στο βιβλίο του μαθητή ηλικίας 9-12 ετών και συγκεκριμένα στο κεφάλαιο «Μαθαίνω να

περπατώ με ασφάλεια», σε περίπτωση που κάποιος εμπλακεί σε κάποιο τροχαίο ατύχημα, είτε ως οδηγός, είτε ως επιβάτης είτε ακόμα και ως απλός μάρτυρας, το πιο σημαντικό είναι να διατηρήσει την ψυχραιμία του γιατί διαφορετικά μπορεί να επιδεινωθεί μία ήδη κακή κατάσταση.

Σε περίπτωση που εμπλακείτε ως οδηγός σε κάποιο ατύχημα, θα πρέπει να παραμείνετε στον τόπο του ατυχήματος. Σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ θα πρέπει να κάνετε τα παρακάτω:

- Να σταθμεύσετε αμέσως στον τόπο του ατυχήματος χωρίς να δημιουργήσετε πρόσθετους κινδύνους στην κυκλοφορία.
- Να λάβετε μέτρα κυκλοφοριακής ασφάλειας στον τόπο του ατυχήματος και, αν δεν μπορείτε, να ειδοποιήσετε για το ατύχημα την πλησιέστερη Αστυνομική Αρχή.
- Να δώσετε τα στοιχεία της ταυτότητάς σας και κάθε χρήσιμη σχετική με το όχημά σας πληροφορία, αν οι εμπλακέντες στο ατύχημα τα ζητήσουν.

Αν τώρα επήλθε από το οδικό ατύχημα θάνατος ή σωματική βλάβη, κάθε οδηγός ή άλλος που χρησιμοποιεί την οδό, ο οποίος ενεπλάκη με οποιοδήποτε τρόπο στο ατύχημα, σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ υποχρεούται επιπλέον:

- Να δώσει την αναγκαία βοήθεια και συμπαράσταση στους παθόντες.
- Να ειδοποιήσει την πλησιέστερη Αστυνομική Αρχή και να παραμείνει στον τόπο του ατυχήματος μέχρι την άφιξή της, εκτός αν είναι αναγκαία η απομάκρυνση του για την ειδοποίηση της Αστυνομίας ή για την περίθαλψη των τραυματιών ή του ίδιου. Και στην περίπτωση αυτήν ο οδηγός υποχρεούται να αναγγείλει το ατύχημα στην Αστυνομική Αρχή το ταχύτερο δυνατόν.
- Να αποτρέψει οποιαδήποτε μεταβολή στον τόπο του ατυχήματος, η οποία θα μπορούσε να δυσκολέψει το έργο της Αστυνομίας με εξαίρεση τις ενέργειές του εκείνες οι οποίες αποβλέπουν στην αποκατάσταση της τυχόν διακοπείσας κυκλοφορίας.

Στην περίπτωση λοιπόν που γίνετε μάρτυρας ενός ατυχήματος το καλύτερο που μπορείτε να κάνετε είναι να πάρετε τηλέφωνο και να καλέσετε βοήθεια, αν θεωρείτε ότι κάτι τέτοιο χρειάζεται ή αν σας ζητηθεί από τους εμπλεκόμενους στο τροχαίο ατύχημα. Σε περίπτωση τραυματισμού καλέστε άμεσα το ΕΚΑΒ 166 και στην συνέχεια την Τροχαία 100 και την Πυροσβεστική 199 (σε περίπτωση πυρκαγιάς ή εγκλωβισμού επιβαίνοντος εντός του οχήματος).

Απαγορεύεται να μετακινήσετε τους τραυματίες ή ακόμα και θραύσματα που έχουν προκληθεί από το ατύχημα, καθώς κάτι τέτοιο θα μπορούσε να καταστήσει την κατάσταση χειρότερη αλλά και να δυσκολέψει το έργο της Αστυνομίας. Για παράδειγμα, η μετακίνηση ενός τραυματισμένου από κάποιον άνθρωπο που δεν έχει την απαραίτητη κατάρτιση (π.χ. γιατρό, τραυματιοφορέα, κλπ.) θα μπορούσε να επιδεινώσει την κατάστασή του, ακόμα και να αποβεί μοιραία.

A.4 Ο ρόλος του σχολείου στην εκμάθηση της Κυκλοφοριακής Αγωγής και οι τρόποι διδασκαλίας

A.4.1 Στόχος του κεφαλαίου

Στο κεφάλαιο αυτό δίνεται έμφαση στο ρόλο που διαδραματίζει το σχολείο και κυρίως ο εκπαιδευτικός στη μετάδοση των γνώσεων και των σωστών κανόνων συμπεριφοράς Οδικής Ασφάλειας στην ανάπτυξη της γενικότερης σχετικής παιδείας στα παιδιά του Δημοτικού. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στο ρόλο που μπορούν και πρέπει να διαδραματίσουν οι γονείς και κηδεμόνες των παιδιών στην προσπάθεια αυτή αλλά και στον ιδιαίτερο τρόπο διδασκαλίας που πιθανώς να πρέπει να υιοθετηθεί για παιδιά με ειδικές ανάγκες.

A.4.2 Ανάπτυξη Παιδείας Οδικής Ασφάλειας διαμέσου του σχολείου

Όπως αναφέρεται και αναλύεται και στο προηγούμενο κεφάλαιο, η Κυκλοφοριακή Αγωγή και η ανάπτυξη παιδείας που να σχετίζεται με την Οδική Ασφάλεια αποτελεί ένα πολύ βασικό εφόδιο για τη σωστή ανάπτυξη και διαπαιδαγώγηση των παιδιών καθώς και εχέγγυο για την ασφάλειά τους.

Ο ρόλος του σχολείου είναι απαραίτητος σε αυτή τη διαμόρφωση της «Παιδείας Οδικής Ασφάλειας», η οποία να περιλαμβάνει την πρόληψη των οδικών συμβάντων και ατυχημάτων μέσω κατάλληλων εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων. Γι' αυτό το λόγο οργανώνονται πρωτοβουλίες από τα αρμόδια Ελληνικά Υπουργεία (π.χ. από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και το Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων), που συντελούν προς αυτήν την κατεύθυνση και ενισχύουν αυτήν την προσπάθεια.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο έχει αναπτυχθεί και η Πλατφόρμα του e-Drive (www.edrive.yme.gov.gr) και όλο το εκπαιδευτικό υλικό που αφορά στους μαθητές όλων των εκπαιδευτικών βαθμίδων.

A.4.3 Οδηγίες διδασκαλίας για την πρωτοβάθμια εκπαίδευση

Το υλικό όμως αυτό που δημιουργήθηκε από τους ειδικούς για την εκπαίδευση της Κυκλοφοριακής Αγωγής στα σχολεία δεν είναι αρκετό αν δε συνδυαστεί κατάλληλα με τη σωστή διδασκαλία από την πλευρά των εκπαιδευτικών. Ο τρόπος διεξαγωγής του μαθήματος αυτού διαδραματίζει ίσως το σημαντικότερο ρόλο στην αφομοίωση της επιθυμητής πληροφορίας από τους μαθητές, ειδικά στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση όπου οι μαθητές έρχονται πιθανώς για πρώτη φορά σε επαφή με τους όρους Οδική Ασφάλεια και Κυκλοφοριακή Αγωγή αλλά και με τους κανόνες που τα διέπουν, ενώ παράλληλα είναι η αρχή της ανάπτυξης της κυκλοφοριακής τους συνείδησης.

Για τη σωστή και ολοκληρωμένη διδασκαλία των κανόνων Οδικής Ασφάλειας, ο εκπαιδευτικός πρέπει να λαμβάνει υπόψη του κάθε φορά και τα χαρακτηριστικά των εκάστοτε μαθητών, έτσι ώστε η διδασκαλία να βασίζεται σε πιο εξατομικευμένους παράγοντες και δραστηριότητες, όπως:

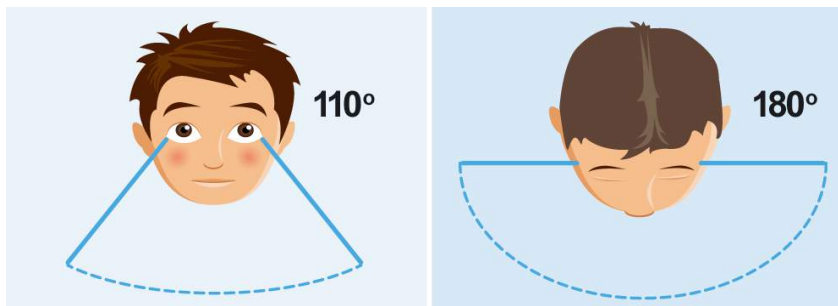
- **Οι προσωπικές εμπειρίες των παιδιών**

Κάθε παιδί έχει βιώματα και εμπειρίες που σχετίζονται με τη χρήση του οδικού δικτύου είτε ως πεζός μόνο, είτε ως (συν) επιβάτης ΙΧ και άλλων μέσων μεταφοράς. Είναι επιθυμητό λοιπόν το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής να συνδέεται με τις εμπειρίες των μαθητών, μέσω συζήτησης με τον εκπαιδευτικό και ζητώντας από τα παιδιά να περιγράψουν κάποια περιστατικά τα οποία έχουν βιώσει και τους έχουν κάνει εντύπωση. Η μέθοδος αυτή του εκπαιδευτικού βοηθά τους μαθητές να κατανοήσουν καλύτερα και ευκολότερα τις σωστές και λάθος συμπεριφορές των χρηστών της οδού καθώς μπορούν να τις συνδέσουν με πραγματικά περιστατικά τα οποία έχουν ζήσει και οπτικοποιήσει.

- **Η εξελικτική ανάπτυξη του παιδιού**

Το παιδί από τη στιγμή που γεννιέται μέχρι και την ολοκλήρωση της εφηβείας του (περίπου στο 18ο έτος) βρίσκεται σε φάση ανάπτυξης, τόσο βιολογικής όσο και γνωστικής, γλωσσικής, ψυχοκοινωνικής και της προσωπικότητας του.

Έτσι, τα παιδιά της ηλικιακής ομάδας που εξετάζουμε (6-12 ετών) έχουν περιορισμένη φυσική, γνωστική και κοινωνική ανάπτυξη, με αποτέλεσμα να είναι πιο ευάλωτα στην οδική κυκλοφορία από τους ενήλικες. Λόγω του μικρού αναστήματός τους, μπορεί να είναι δύσκολο για τα παιδιά να δουν πλήρως τη γύρω κυκλοφορία αλλά και για τους



Εικόνα 7: Διαφορά οπτικού εύρους μεταξύ παιδιών και ενηλίκων.

οδηγούς και τους άλλους χρήστες της οδού να δουν και να αντιληφθούν την παρουσία των παιδιών. Αυτό συμβαίνει επειδή τα παιδιά έχουν μικρότερο οπτικό εύρος από τους ενήλικες. Ενώ λοιπόν ένας ενήλικας έχει οπτικό πεδίο 180°, ένα παιδί έχει μόνο 110°. Αυτό σημαίνει ότι χάνει τα ακραία τμήματα της περιφερειακής του όρασης.

Επιπρόσθετα, σε περίπτωση που εμπλακούν σε κάποιο οδικό ατύχημα, είναι πιο επιρρεπή σε σοβαρό τραυματισμό στο κεφάλι, μιας που το κρανίο τους είναι πολύ μαλακό ακόμα.

Επιπλέον, τα μικρότερα παιδιά μπορεί να αντιμετωπίζουν δυσκολίες ερμηνείας των διάφορων σημάτων του οδικού δικτύου αλλά και των ήχων, γεγονός το οποίο ενδέχεται να επηρεάσει την κρίση τους όσον αφορά στην εγγύτητα, στην ταχύτητα και στην κατεύθυνση της κίνησης των οχημάτων. Τα μικρότερα παιδιά είναι επίσης πιο παρορμητικά και δυσκολεύονται να εστιάσουν την προσοχή τους, με αποτέλεσμα να μην μπορούν εύκολα να αντιμετωπίσουν περισσότερες από μία προκλήσεις ταυτόχρονα.

- **Η προσαρμογή στο κοινωνικό-πολιτιστικό περιβάλλον**

Το ίδιο φυσικά ισχύει και για το κοινωνικό-πολιτιστικό περιβάλλον των παιδιών. Στην ηλικία αυτή τα παιδιά ακόμα μαθαίνουν το περιβάλλον μέσα στο οποίο ζουν και κινούνται, με αποτέλεσμα να μην έχει επέλθει η πλήρης

εξοικειώσή τους με αυτό. Αυτό μπορεί να καταστήσει ακόμα πιο δύσκολη την κατανόηση και την ασφαλή αλληλεπίδρασή τους με το κυκλοφοριακό δίκτυο και να απαιτεί μεγαλύτερη προσπάθεια από την πλευρά του εκπαιδευτικού.

• Τα παιδιά με ειδικές ανάγκες:

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στα παιδιά με ειδικές ανάγκες, είτε πρόκειται για άτομα με κινητική ή άλλου είδους αισθητηριακή αναπηρία είτε για παιδιά με κάποια νοητική διαταραχή. Η διδασκαλία της Κυκλοφοριακής Αγωγής γι' αυτούς τους μαθητές πρέπει να προσαρμόζεται ανάλογα με την εκάστοτε περίπτωση και ανάγκη, τόσο σχετικά με το περιεχόμενό της αλλά και όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίο παρουσιάζεται στους μαθητές.

Οι εκπαιδευτικοί πρέπει να γνωρίζουν τα χαρακτηριστικά όλων των μαθητών, συμπεριλαμβανομένων αυτών με ειδικές εκπαιδευτικές ανάγκες, που σχετίζονται με την αναπηρία, το επίπεδο της υποστήριξης που τους παρέχεται από την οικογένεια και το κοινωνικοπολιτισμικό πλαίσιο στο οποίο λειτουργούν, για τον κατάλληλο εκπαιδευτικό σχεδιασμό. Συστήνεται να είναι ευέλικτοι, προσαρμόζοντας τις μεθοδολογικές τους προσεγγίσεις στις ανάγκες του μαθητή, στην προσωπική του εμπειρία, και να είναι πρόθυμοι να τις αλλάξουν, εάν τα αποτελέσματα δεν είναι τα αναμενόμενα.

Παράλληλα, συστήνεται να χρησιμοποιηθεί και μια όσο το δυνατόν πιο διαδραστική μέθοδος μέσα στην τάξη (π.χ. διάλογος, ανταλλαγή εμπειριών και απόψεων, κλπ.), η οποία θα ενισχύσει την όλη διαδικασία και θα την καταστήσει πιο ενδιαφέρουσα για τα παιδιά. Επιπλέον, επιθυμητό είναι να ενθαρρύνεται και η ανάπτυξη της σχετικής κριτικής ικανότητας των μαθητών, η οποία θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση των πραγματικών περιστατικών. Πολύ σημαντική και αποτελεσματική, επίσης, κρίνεται και η χρήση των ομαδικών παιχνιδιών τα οποία κεντρίζουν το ενδιαφέρον και βοηθούν στην επιπλέον κατανόηση του πώς πρέπει να κινούνται στο δρόμο.

Τέλος, είναι πολύ σημαντικό στην όλη αυτή προσπάθεια να συμμετέχουν και οι γονείς και κηδεμόνες των μαθητών αφενός επειδή έχουν πολύ μεγάλη ευθύνη σε ότι αφορά στη ανάπτυξη της Παιδείας Οδικής Ασφάλειας των παιδιών

τους αλλά και εξαιτίας του γεγονότος ότι είναι πολύ πιθανό να μην γνωρίζουν κάποια από τα βασικά θέματα που τίγονται ή να έχουν κάποιες εσφαλμένες αντιλήψεις ή/και γνώσεις.

Γενικά, η εκπαίδευση σε θέματα οδικής ασφάλειας είναι ένα θέμα που θα πρέπει να συμπεριλάβει τους γονείς, ειδικά εφόσον έχουν παιδιά στο δημοτικό, αφού κατά το χρονικό αυτό διάστημα, και ειδικά στις πρώτες τάξεις του δημοτικού σχολείου, η παρουσία τους είναι συνήθως πιο ενεργή και πιο κοντά στην εκπαιδευτική διαδικασία των παιδιών τους. Οι γονείς είναι εκείνοι που θα συμμετέχουν, ενισχύσουν και δημιουργήσουν νέες εμπειρίες για τα παιδιά τους, βάσει των όσων έμαθαν μέσα στην τάξη, των πληροφοριών και κινήτρων που τους δόθηκαν σχετικά με την οδική ασφάλεια. Σχετικό εγχειρίδιο έχει δημιουργηθεί για τους γονείς από το Υ.ΜΕΤ. στα πλαίσια του έργου eDrive (www.edrive.yme.gov.gr/).

Ένας τρόπος για να δημιουργήσει ο δάσκαλος προβληματισμό και ευαισθητοποίηση σε θέματα οδικής ασφάλειας είναι να χρησιμοποιεί τις αίθουσες του σχολείου, και γενικά τους χώρους που γίνονται οι συναντήσεις του συλλόγου γονέων και κηδεμόνων και οι συναντήσεις ενημέρωσης προόδου των μαθητών, επιλέγοντας θέματα που θα λαμβάνουν υπόψη την πραγματικότητα της τάξης και του σχολείου. Επίσης, ο δάσκαλος (ή/ και διαμέσου του συλλόγου δασκάλων του σχολείου) μπορεί να συνεργαστεί με το σύλλογο γονέων και κηδεμόνων, με το Δήμο και άλλους σχετικούς φορείς. Αυτό θα του δώσει τη δυνατότητα καλύτερης επίτευξης των στόχων του, ιδιαίτερα μέσω της συνεργασίας του με τους γονείς που ψάχνουν τρόπους να:

- Ενθαρρύνουν τα παιδιά τους να τηρούν τους κανόνες ασφαλούς μετακίνησης.
- Ενισχύσουν τις δραστηριότητες οδικής ασφάλειας των παιδιών που πραγματοποιήθηκαν στο σχολείο τους.

Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι η συμμετοχή και η δέσμευση των γονέων που έχουν παιδιά με ειδικές ανάγκες στις συναντήσεις αυτές είναι ακόμα περισσότερο ζωτικής σημασίας, δεδομένου ότι συμβάλλουν στην ενίσχυση της αυτονομίας και της προσωπικής ασφάλειας των παιδιών

τους, επιτρέποντας τους μια καλύτερη πρόοδο ως ασφαλείς και έμπειροι χρήστες του οδικού δικτύου.

Κατά τη διάρκεια των συναντήσεων των εκπαιδευτικών με τους γονείς και κηδεμόνες θα πρέπει να συζητηθούν όλα τα θέματα εκείνα που θίγονται στο βιβλίο των μαθητών και που αφορούν στην οδική ασφάλεια αυτών, ενώ παράλληλα μπορεί να δοθεί έμφαση σε κάποιες βασικές εμπειρίες οδικής ασφάλειας και σχετικές δραστηριότητες, που μπορούν να οργανωθούν σε αυτές τις συναντήσεις και έτσι να ενισχυθεί αυτή η εκπαιδευτική δραστηριότητα προς όφελος των παιδιών. Κάποιες από τις δραστηριότητες αυτές αναφέρονται παρακάτω (ενδεικτικά):

- Εξασφάλιση σχολικού τροχονόμου για το εκάστοτε σχολείο, ο οποίος ρυθμίζει την κυκλοφορία σε ορισμένο σημείο της οδού, πολύ κοντά στην είσοδο του σχολείου, διακόπτοντας τη ροή οχημάτων σε διατομή της οδού, όπου υπάρχει διάβαση πεζών. Για το σκοπό αυτόν είναι εφοδιασμένος με φορητή πινακίδα STOP και αντανακλαστικό γιλέκο και φέρει την ένδειξη "σχολικός τροχονόμος". Οι σχολικοί τροχονόμοι ορίζονται από το διευθυντή του σχολείου, μπορεί να προέρχονται είτε από το προσωπικό του σχολείου είτε να προτείνονται από το σύλλογο γονέων και κηδεμόνων και εξοπλίζονται με μέριμνα του σχολείου.
- Οργάνωση ομάδων για την ασφαλή μεταφορά των παιδιών από το σπίτι στο σχολείο και το αντίστροφο. Οι ομάδες αυτές μπορεί να αποτελούνται από μια ομάδα παιδιών με τα πόδια ή με το ποδήλατο και έναν ή περισσότερους ενήλικες. Μπορεί να προγραμματιστεί ανεπίσημα, όταν δύο ή τρεις οικογένειες αναλαμβάνουν εκ περιτροπής το περπάτημα ή το ποδήλατο με τα παιδιά τους στο σχολείο ή μπορεί να οργανωθεί με πιο επίσημο τρόπο και οργανωμένο πρόγραμμα, με συγκεκριμένες στάσεις, από το σχολείο ή το Σύλλογο Γονέων και Κηδεμόνων. Για περισσότερες λεπτομέρειες και ιδέες μπορείτε να απευθυνθείτε και στο <http://www.hastebc.org/resources/walking-school-bus-bicycle-train>.
- Οργάνωση επίσκεψης στο κοντινότερο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΚΑ) με σκοπό την

εξάσκηση των μαθητών στους Κανόνες Οδικής Ασφάλειας που διδάσκονται στο σχολείο, προσομοιώνοντας το φυσικό οδικό δίκτυο χωρίς όμως τους κινδύνους του. Τα Π.Κ.Α αποτελούν μια εξαιρετική ευκαιρία για τα παιδιά να εφαρμόσουν και να κατανοήσουν πολύ καλύτερα όλα όσα περιέχονται στο Βιβλίο των Μαθητών.

A.5 Τρόποι διδασκαλίας του μαθήματος Κυκλοφοριακής Αγωγής

A.5.1 Στόχος του κεφαλαίου

Στο κεφάλαιο αυτό αποτυπώνονται οι βασικές αρχές που προτείνεται να διέπουν τη διδασκαλία του παρόντος μαθήματος στα παιδιά του Δημοτικού, εμπνευσμένες από τις γενικές αρχές που ισχύουν και εφαρμόζονται από τους εκπαιδευτικούς κατά τη διδασκαλία όλων των μαθημάτων του Προγράμματος των συγκεκριμένων τάξεων αλλά και προσαρμοσμένες στο ειδικό πνεύμα που πρέπει να ακολουθεί και να χαρακτηρίζει το ιδιαίτερα ευαίσθητο ζήτημα της Οδικής Ασφάλειας.

A.5.2 Δομή και προτεινόμενος τρόπος χρήσης των βιβλίων των μαθητών

Σύμφωνα με το Διαθεματικό Ενιαίο Πλαίσιο Προγράμματος Σπουδών (ΔΕΠΠΣ), σε αντίθεση με την ακαδημαϊκή πρακτική κατάτμησης της γνώσης σε τομείς και εξειδικεύσεις, που τα τελευταία χρόνια και αυτή αμφισβητείται, η σχολική γνώση, για λόγους ψυχολογικούς και διδακτικούς, θα πρέπει:

- να διδάσκεται σε ενιαία μορφή για να προσφέρει μια ολοκληρωμένη εικόνα της πραγματικότητας, και
- να συνδέεται με τις εμπειρίες των Μαθητών, για να είναι κατανοητή, ενδιαφέρουσα και σχετική με την πραγματικότητα που αυτοί βιώνουν.

Το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής αποτελεί ένα αντικείμενο το οποίο από τη φύση του είναι διαθεματικό και προσφέρει πολλές ευκαιρίες για οριζόντιες (από μάθημα σε μάθημα στην ίδια τάξη) και κάθετες διασυνδέσεις (από τάξη σε τάξη στο ίδιο μάθημα), αλλά και για ανάπτυξη διαθεματικών και διαδραστικών δραστηριοτήτων, όπως για παράδειγμα τη δεξιότητα επίλυσης προβληματικών καταστάσεων, τη δεξιότητα λήψης αποφάσεων, τη δεξιότητα της συνεργασίας με άλλα άτομα σε ομαδικές εργασίες, κλπ.

Οι μεθοδολογικές κατευθυντήριες γραμμές που προτείνονται στο βιβλίο αυτό ανταποκρίνονται στις στρατηγικές διδασκαλίας που σχετίζονται με τους λοιπούς

Στο μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στα παρακάτω:

- Τη δεξιότητα της επικοινωνίας (ομιλία, ακρόαση, ανάγνωση, γραφή, επιχειρηματολογία, διάλογος, κ.λπ.).
- Τη δεξιότητα της συνεργασίας με άλλα άτομα σε ομαδικές εργασίες.
- Τη δεξιότητα/ικανότητα της χρήσης ποικίλων πηγών και εργαλείων πληροφόρησης και επικοινωνίας.
- Τη δεξιότητα/ικανότητα της κριτικής επεξεργασίας πληροφοριών, αξιών και παραδοχών.
- Τη δεξιότητα επίλυσης προβληματικών καταστάσεων.
- Τη δεξιότητα λήψης αποφάσεων καθώς και τις δεξιότητες μεταγνώσης και αυτορρύθμισης.

τομείς εκπαίδευσης που παρέχεται στα σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης της χώρας μας, και έχει την ακόλουθη δομή:

Τίτλος: παρακινεί και εμπνέει τους μαθητές και σχετίζεται άμεσα με τους στόχους της διδακτικής ενότητας.

Εισαγωγή: μετά τον τίτλο γίνεται μια σύντομη εισαγωγή στη διδακτική ενότητα, στο τι περιέχει, στο τι προτείνει για εκμάθηση σε σχέση με τα προβλήματα και την ανάγκη αντιμετώπισής τους διαμέσου της Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας.

Διαθεματικές δεξιότητες: αναφέρονται οι διάφορες δεξιότητες που σχετίζονται με την Εκπαίδευση Οδικής Ασφάλειας, και οι οποίες σχετίζονται με τον τομέα σπουδών τους ή περιοχές που εμπλέκονται (οι δάσκαλοι) στο σχολείο.

Εκπαιδευτική διαδικασία: αποτελεί το σύνολο των διαδικασιών και δραστηριοτήτων που επιτρέπουν την επίτευξη των στόχων της κάθε διδακτικής ενότητας.

Χρόνος: αναφέρεται στον κατά προσέγγιση χρόνο που απαιτείται εντός της τάξης για την ανάπτυξη της διδακτικής ενότητας.

Σχετικοί όροι/παιζω & μαθαίνω: οι «σχετικοί όροι» αποτελούν λέξεις-κλειδιά που συνδέονται με το περιεχόμενο του κάθε κεφαλαίου, ενώ το «παιζω & μαθαίνω» περιέχει ασκήσεις και προτεινόμενες δραστηριότητες για την αφομοίωση των πληροφοριών και των κανόνων οδικής ασφάλειας από την πλευρά των μαθητών.

A.5.2.1 Διαθεματικές ή οριζόντιες δεξιότητες στην Κυκλοφοριακή Αγωγή

Το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής μέσα από κατάλληλες δραστηριότητες δίνει τη δυνατότητα για ανάπτυξη των διαθεματικών δεξιοτήτων.

Ο όρος «μεταγνώση» χρησιμοποιείται για να περιγράψει τη γνώση που έχει ένα άτομο για τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνεται, θυμάται σκέφτεται και ενεργεί. Οι μεταγνωστικές διεργασίες είναι σημαντικές για την παραγωγή νέας γνώσης, διότι βοηθούν τα άτομα να παρακολουθούν και να ρυθμίζουν αποτελεσματικά τη μάθησή τους. Τα τελευταία χρόνια δίνεται ιδιαίτερη έμφαση από τους ερευνητές που δουλεύουν στο χώρο της σχολικής ψυχολογίας στην αυτορρύθμιση της μάθησης, δηλαδή στην παρακολούθηση, τον έλεγχο και τη ρύθμιση της μάθησης από το ίδιο το εκπαιδευόμενο άτομο.

A.5.3 Παρουσίαση του βιβλίου των μαθητών

Για τους μαθητές του Δημοτικού έχουν δημιουργηθεί 2 ξεχωριστά βιβλία. Το πρώτο απευθύνεται στους μαθητές των πρώτων τάξεων του Δημοτικού (6-8 ετών) και το δεύτερο σε αυτούς των 3 τελευταίων τάξεων του Δημοτικού (9-12 ετών), παρέχοντας πληροφορίες και συμβουλές στα παιδιά ανάλογα με την ηλικιακή ομάδα που ανήκουν. Το Βιβλίο του Μαθητή (και για τις 2 ηλικιακές ομάδες) απαρτίζεται από κεφάλαια που διαρθρώνονται σε υποενότητες. Η συγγραφή του κειμένου αλλά και οι επιλογή των πληροφοριών που περιέχονται σε κάθε κεφάλαιο έγινε με γνώμονα την προσέγγιση των βασικών εννοιών της αντίστοιχης ενότητας αλλά και των διαθεματικών εννοιών, τόσο σε επίπεδο δραστηριοτήτων όσο και σε επίπεδο κειμένων. Επίσης, δόθηκε έμφαση στην υλοποίηση δραστηριοτήτων που στοχεύουν στην άσκηση των μαθητών στις δεξιότητες και γνώσεις που καλούνται να αποκτήσουν σε κάθε κεφάλαιο, μαζί με διαθεματικές δεξιότητες και συνεργατική διερεύνηση.

Στο κάθε βιβλίο πρωταγωνιστεί μια οικογένεια με 2 παιδιά ηλικίας αντίστοιχης με των παιδιών στα οποία απευθύνεται το εν λόγω βιβλίο.



Εικόνα 8: Βιβλία Μαθητών Δημοτικού «Οι Δικές μου Συμβουλές» για παιδιά 6-8 και 9-12 ετών αντίστοιχα.

Βασικός στόχος των κειμένων των κεφαλαίων του βιβλίου είναι η παρουσίαση των απαιτούμενων πληροφοριών και της απαραίτητης σχετικής γνώσης με τρόπο απλό, και ευχάριστο, έτσι ώστε να αποτυπώνεται και να αφομοιώνεται από τους μαθητές πιο εύκολα, ενώ η δημιουργία ηρώων αντίστοιχων με τους μαθητές τους οποίους απευθύνεται το κείμενο (ίδιας ηλικίας αλλά και νοοτροπίας), συνεισφέρει στην ταύτιση των μαθητών με αυτούς, καθώς σίγουρα θα αναγνωρίσουν μέσα από τις περιπέτειες τους και δικές τους λανθασμένες συμπεριφορές και θα μάθουν τον τρόπο να τις διορθώσουν.

Έμφαση στη διδασκαλία του υλικού αυτού θα πρέπει να δοθεί στο ρόλο της Βάγιας. Πιο συγκεκριμένα, και στα 2 βιβλία των μαθητών (βιβλίο για μαθητές 6-8 ετών και βιβλίο για μαθητές 9-12 ετών) έχει δημιουργηθεί η φιγούρα της Βάγιας, μια μικρής αλλά σοφής κουκουβάγιας, η οποία εμφανίζεται κάθε φορά που τα παιδιά-πρωταγωνιστές των βιβλίων χρειάζονται τη βοήθειά της ή κάθε φορά που βρίσκονται σε κίνδυνο για να τους μάθει ή να τους υπενθυμίσει τους Κανόνες Οδικής Ασφάλειας και σωστής συμπεριφοράς στο οδικό δίκτυο. Η Βάγια αποτελεί δηλαδή μια φίλη-σύμμαχο των μικρών μαθητών στην προσπάθειά τους αυτή να γνωρίσουν, να κατανοήσουν και κυρίως να υιοθετήσουν τη σωστή συμπεριφορά που επιβάλλεται να έχουν ως χρήστες του Οδικού Δικτύου, έτσι ώστε να παραμένουν πάντα ασφαλείς.



Εικόνα 9: Η φιγούρα της Βάγιας που πρωταγωνιστεί στα βιβλία των μαθητών Δημοτικού και τους μαθαίνει τους κανόνες Οδικής Ασφάλειας.

Στο τέλος του κάθε κεφαλαίου υπάρχει η ενότητα «Παίζω και Μαθαίνω», όπου εκεί με τρόπο ευχάριστο και απλό εξετάζεται η κατανόηση του περιεχομένου του κεφαλαίου, ενώ δίνεται και η δυνατότητα διόρθωσης από το ίδιο το παιδί.

Παίζω & Μαθαίνω



Να συμπληρώσεις στο κείμενο τις λέξεις που λείπουν:
(περιβάλλον, κόκκαλο, περπάτω, καυσάεριο, καρδιά)

Όσο πιο πολύ _____ ή κυκλοφορώ με το ποδήλατό μου τόσο μεγαλύτερο καλό κάνω στον οργανισμό μου! Το περπάτημα και το ποδήλατο μπορούν να κάνουν την _____ μου πιο δυνατή και τα _____ μου πιο υγιή. Επίσης, με το περπάτημα και το ποδήλατό μου κάνω καλό και στο _____. Όσο λιγότερα αυτοκίνητα κυκλοφορούν στους δρόμους, τόσο περισσότερο μειώνεται το _____. Έτσι αναπνέουμε καλύτερα!

(από βιβλίο "Κοιμήσου, γλυκύ μου ύπνο, και θα μάθω" (2012))

Να χωρίσεις τις παρακάτω εικόνες σε αυτά που μας κάνουν καλό και σε αυτές που μας κάνουν κακό. Βάλε ένα χαμογελαστό ανθρωπάκι στις εικόνες που μας κάνουν καλό και ένα στεναχωρημένο ανθρωπάκι στις εικόνες που μας κάνουν κακό.










Παίζω και Μαθαίνω

Στην εικόνα που ακολουθεί, να βρεις ποιες πινακίδες δηλώνουν τα παρακάτω:

A. Επιτρέπονται μόνο τα ποδήλατα

B. Απαγορεύεται η αριστερή στρόφιη

Γ. Διάβαση πεζών

Δ. Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα

Ε. Υποχρεωτική διακοπή πορείας



Σελίδα επόμενης σελίδας: Α-Β-Γ-Δ-Ε-Ζ-Η-Θ-Ι-Κ-Λ-Μ-Ν-Ξ-Ο-Π-Ρ-Σ-Τ-Υ-Φ-Χ-Ψ-Ω

24

Εικόνα 10: Παράδειγμα ενότητας «Παίζω & Μαθαίνω» από τα βιβλία των μαθητών Δημοτικού.

Β' ΜΕΡΟΣ

B.1 Εισαγωγή

Τα βιβλία των μαθητών – και για τις 2 ηλικιακές ομάδες – απαρτίζονται από 7 κεφάλαια:

- Ενεργός Τρόπος Μετακίνησης
- Μαθαίνω να προσανατολιζομαι
- Μαθαίνω τις πινακίδες
- Μαθαίνω να περπατώ με ασφάλεια
- Ποδηλατώ με ασφάλεια
- Μαθαίνω τα Μέσα Μεταφοράς
- Κυκλοφορώ ως συνεπιβάτης σε ΙΧ αυτοκίνητο
- Μετακινούμαι με Σχολικό

Επίσης, το κάθε βιβλίο μαθητή διαθέτει και 2 Παραρτήματα. Στο βιβλίο της ηλικιακής ομάδας 6-8 υπάρχουν τα Παραρτήματα «Ο κύριος ΚΟΚ», στο οποίο ανακεφαλαιώνονται οι βασικές συμβουλές οδικής ασφάλειας, και «το Τραγούδι της Οδικής Ασφάλειας», ενώ στο βιβλίο της ηλικιακής ομάδας 9-12 υπάρχει επίσης «Ο κύριος ΚΟΚ» καθώς και μια μεγαλύτερη και πιο λεπτομερής λίστα Πινακίδων Σήμανσης.

Στο τέλος κάθε κεφαλαίου υπάρχει η υπο-ενότητα «Παίζω & Μαθαίνω» που δίνει στους μαθητές την ευκαιρία να διαπιστώσουν πόσο έχουν καταλάβει και αφομοιώσει όσα τους δίδαξε το κεφάλαιο!

Σε αυτό το Β' μέρος του Συμβουλευτικού Οδηγού για τους Δασκάλους, παρουσιάζεται αναλυτικά το περιεχόμενο κάθε κεφαλαίου από τα αντίστοιχα βιβλία των μαθητών του Δημοτικού και για τις 2 ηλικιακές ομάδες. Πιο συγκεκριμένα:

- ο στόχος του εκάστοτε κεφαλαίου.
- οι δεξιότητες που καλούνται ν' αναπτύξουν οι μαθητές κάθε ηλικιακής ομάδας σχετικά με το περιεχόμενο του κεφαλαίου,
- οι προτεινόμενες δραστηριότητες που θα μπορούσαν οι εκπαιδευτικοί να ακολουθήσουν για την καλύτερη κατανόηση και αφομοίωση των πληροφοριών, ανά ηλικιακή ομάδα,
- καθώς και επιπλέον ασκήσεις για την επιβεβαίωση της κατανόησης του κεφαλαίου.

B.2 Κεφάλαιο 1: Ενεργός Τρόπος Μετακίνησης

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές θα γνωρίσουν την έννοια του ενεργού τρόπου μετακίνησης. Θα πρέπει να ενθαρρύνεται η ενεργή μετακίνηση, όχι μόνο για λόγους μεταφοράς αλλά κυρίως για λόγους υγείας αλλά και να επισημανθούν τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν τόσο σε ατομικό επίπεδο, για το σώμα και την υγεία του κάθε ανθρώπου αλλά και σε επίπεδο κοινωνικού συνόλου (π.χ. μεγαλύτερη ασφάλεια στο οδικό δίκτυο λόγω λιγότερων αυτοκινήτων, προστασία περιβάλλοντος λόγω λιγότερων καυσαερίων, κλπ.).

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας:

2 διδακτικές ώρες

Σχετικοί όροι:

Περπάτημα, ποδηλατώ, σώμα και υγεία, μυαλό και υγεία, γυμναστική, μείωση παχυσαρκίας, υγιή κόκκαλα, προστασία περιβάλλοντος, ασφάλεια στο δρόμο, φίλοι, διασκέδαση, μείωση του άγχους, δημιουργικός χρόνος.

Διαθεματικές δεξιότητες 6-8 & 9-12

- Να γνωρίσουν και να κατανοήσουν τον όρο «ενεργός τρόπος μετακίνησης».
- Να διδαχθούν ποιοι είναι οι τρόποι ενεργής μετακίνησης (π.χ. περπάτημα, ποδηλασία) και τι προσφέρει ο καθένας.
- Να μάθουν όλα τα οφέλη που μπορεί να προσφέρει η υιοθέτησή του (αυτά που φαίνονται και αυτά που δεν μπορούν να δουν).
- Να βρουν τρόπους να συνδυάσουν την ενεργή μετακίνηση με τις καθημερινές τους δραστηριότητες.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 6-8 ετών

- Πριν από το διάβασμα του κεφαλαίου από το βιβλίο του μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - Να ονομάσουν τρόπους ενεργούς μετακίνησης.
 - Να περιγράψουν σε τι πιστεύουν ότι κάνει καλό η ενεργή μετακίνηση.
- Μετά την ανάγνωση του κεφαλαίου από το βιβλίο του μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - Να φτιάξουν ζωγραφιές σχετικές με τον ενεργό τρόπο μετακίνησης και τα οφέλη της (προτεινόμενο στις 2 πρώτες τάξεις του δημοτικού).
 - Να γράψουν ένα μικρό κείμενο για να πείσουν τους γονείς τους να περπατούν περισσότερο και να χρησιμοποιούν το ποδήλατο πιο πολύ και το αυτοκίνητο λιγότερο.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 9-12 ετών

- Ο εκπαιδευτικός μπορεί να ζητήσει από τους μαθητές να σκεφτούν και να πουν στην τάξη ποιες διαδρομές που πραγματοποιούν καθημερινά ή συχνά, και στις οποίες χρησιμοποιούν οχήματα, θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν με περπάτημα ή με τη χρήση ποδηλάτου.
- Οργάνωση ομάδων συμμαθητών που μένουν κοντά και θα μπορούσαν να μετακινούνται όλοι μαζί προς και από το σχολείο, με την επίβλεψη πάντα κάποιου ενήλικα, ο οποίος θα μπορεί να εναλλάσσεται.
- Προβολή στην τάξη εκπαιδευτικών βίντεο που να περιγράφουν τη σημασία της άσκησης για τη σωματική και ψυχική υγεία ή και σχετικών άρθρων.
- Ο εκπαιδευτικός μπορεί να πάρει πληροφορίες σχετικά με το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα « Walking School Bus & Bike Train» (<http://www.hastebc.org/resources/walking-school-bus-bicycle-train>) και να βοηθήσει στην εφαρμογή του και στο δικό του σχολείο, σε συνεργασία πάντα με τη διεύθυνση του σχολείου αλλά και με το Σύλλογο Γονέων και Κηδεμόνων.

Β.2.1 Παίζω & Μαθαίνω: Ξέρεις πόσο ωφελεί την υγεία σου η ενεργή μετακίνηση;

Άσκηση 1

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
1. Οχήματα ονομάζονται μόνο τα αυτοκίνητα και οι μοτοσυκλέτες. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος	
2. Όταν περπατάω και όταν κάνω ποδήλατο κάνω καλό στην υγεία μου. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος	
3. Και το περπάτημα και τα παιχνίδια στον υπολογιστή κάνουν το ίδιο καλό στην υγεία μου. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος	
4. Λιγότερα αυτοκίνητα στους δρόμους σημαίνει λιγότερα καυσαέρια. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος	

Αξιολόγηση άσκησης 1

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
1. Οχήματα ονομάζονται μόνο τα αυτοκίνητα και οι μοτοσυκλέτες. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος	Οχήματα ονομάζονται όλα εκείνα τα μέσα που μπορώ να χρησιμοποιήσω για να μετακινηθώ από ένα μέρος σε ένα άλλο, όπως για παράδειγμα τα αυτοκίνητα, οι μοτοσυκλέτες, τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και τα ποδήλατα.
2. Όταν περπατάω και όταν κάνω ποδήλατο κάνω καλό στην υγεία μου. <input checked="" type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος	
3. Και το περπάτημα και τα	Το περπάτημα αλλά και η

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>παιχνίδια στον υπολογιστή κάνουν το ίδιο καλό στην υγεία μου.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>ποδηλασία κάνουν πολύ καλό στην υγεία μου. Όταν όμως βρίσκομαι συνέχεια μπροστά στον υπολογιστή αυτό δεν με βοηθάει καθόλου! Δεν κάνει καθόλου καλό στην καρδιά μου και στα κόκκαλα μου.</p>
<p>4. Λιγότερα αυτοκίνητα στους δρόμους σημαίνει λιγότερα καυσαέρια.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	

B.3 Κεφάλαιο 2: Μαθαίνω να προσανατολιζομαι

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές θα γνωρίσουν την έννοια του προσανατολισμού και τα τέσσερα σημεία του ορίζοντα.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας:

2 διδακτικές ώρες

Σχετικοί όροι:

4 σημεία του ορίζοντα, Βορράς, Νότος, Ανατολή, Δύση, προσανατολισμός.

Διαθεματικές δεξιότητες 6-8:

- Να γνωρίσουν τα 4 σημεία του ορίζοντα.
- Να γνωρίσουν και να κατανοήσουν την έννοια του προσανατολισμού.
- Να μάθουν πώς να προσανατολίζονται χρησιμοποιώντας τα 4 σημεία του ορίζοντα.

Διαθεματικές δεξιότητες 9-12:

- Να θυμηθούν τα 4 σημεία του ορίζοντα και τι σημαίνει «προσανατολιζομαι».
- Να μάθουν να ορίζουν ένα μέρος χρησιμοποιώντας παραπάνω από ένα από αυτά τα σημεία (π.χ. βορειοδυτικά ή νοτιοανατολικά).

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 6-8 ετών

- Ο εκπαιδευτικός μπορεί να ζητήσει από τους μαθητές να βρουν τα σημεία του ορίζοντα στο προαύλιο του σχολείου ή σε κάποια κοντινή εκδρομή στην εξοχή στο πλαίσιο μιας ευρύτερης δραστηριότητας (π.χ. κυνήγι θησαυρού, κλπ.).
- Πραγματοποίηση άσκησης μέσα στην τάξη όπου ο δάσκαλος μπορεί να ζητήσει από τους μαθητές να πουν που βρίσκονται κάποιες πόλεις της Ελλάδας σε σχέση με τα σημεία του ορίζοντα.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 9-12 ετών

- Επίδειξη στην τάξη του πώς χρησιμοποιείται η πυξίδα αλλά και πώς «διαβάζουμε» σωστά το χάρτη.
- Πραγματοποίηση άσκησης μέσα στην τάξη όπου ο δάσκαλος μπορεί να ζητήσει από τους μαθητές να πουν που βρίσκονται κάποιες πόλεις της Ελλάδας σε σχέση με τα σημεία του ορίζοντα. Σε αυτήν την ηλικιακή ομάδα, ο δάσκαλος μπορεί να ζητήσει και πιο σύνθετες κατευθύνσεις (π.χ. νοτιοανατολικά ή βορειοδυτικά)

B.3.1 Παίζω & Μαθαίνω: Ξέρω να προσανατολίζομαι;

Άσκηση 1

Ζητήστε από τους μαθητές να τοποθετηθούν στο χώρο και να ακολουθήσουν κάποιες κατευθύνσεις πορείας.

Οι διαδρομές αυτές συστήνεται να πραγματοποιηθούν τόσο σε εσωτερικό όσο και σε εξωτερικό χώρο.

Αξιολόγηση άσκησης 1

Με αυτό τον τρόπο σκοπός σας είναι να εξετάσετε κατά πόσο τα παιδιά διαχωρίζουν τις έννοιες αριστερά και δεξιά καθώς και τα τέσσερα σημεία του ορίζοντα.

Άσκηση 2

Πάρτε μια πυξίδα και ζητήστε από τους μαθητές να πραγματοποιήσουν μια διαδρομή από την αίθουσα της τάξης έως ένα άλλο σημείο (π.χ. την έξοδο του σχολείου) σημειώνοντας κάθε φορά τις κατευθύνσεις (B, N, ΒΔ, ΝΑ, κλπ). Η άσκηση αυτή ενδείκνυται κυρίως για του μαθητές των μεγαλύτερων τάξεων του Δημοτικού.

Αξιολόγηση άσκησης 2

Σκοπός αυτής της άσκησης είναι να διαπιστώσετε κατά πόσο οι μαθητές έχουν κατανοήσει και μάθει να χρησιμοποιούν τα τέσσερα σημεία του ορίζοντα αλλά και αν μπορούν να χρησιμοποιήσουν σωστά και επαρκώς την πυξίδα.

Β.4 Κεφάλαιο 3: Μαθαίνω τις πινακίδες

Σχετικοί όροι:

Πινακίδες σήμανσης,
Πάρκο Κυκλοφοριακής
Αγωγής (ΠΚΑ),
φανάρια, τροχονόμος,
σχολικός τροχονόμος.

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές θα πραγματοποιήσουν και μια πρώτη γνωριμία με τις πινακίδες οδικής σήμανσης, τα φανάρια και τις εντολές τους αλλά και με το έργο του τροχονόμου.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας:

2 διδακτικές ώρες

Διαθεματικές δεξιότητες 6-8:

- Να μάθουν να διαβάζουν και ερμηνεύουν τις βασικότερες πινακίδες σήμανσης.
- Να μάθουν να ερμηνεύουν τα χρώματα στα φανάρια για να μπορούν έτσι ν' ακολουθούν τις εντολές τους.
- Να γνωρίσουν τη δουλειά και τις αρμοδιότητες του τροχονόμου αλλά και του σχολικού τροχονόμου.

Διαθεματικές δεξιότητες 9-12:

- Να θυμηθούν πώς να διαβάζουν και να ερμηνεύουν τις βασικότερες πινακίδες σήμανσης αλλά και να μάθουν την ερμηνεία ακόμα περισσότερων οδικών πινακίδων.
- Να μάθουν τι σημαίνουν τα σήματα των τροχονόμων που συναντούν στο δρόμο (κυρίως για τα οχήματα).

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 6-8 ετών

- Να οργανωθεί επίσκεψη στο κοντινότερο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΚΑ) με σκοπό τη μεγαλύτερη εξοικείωση των μαθητών με τις πινακίδες οδικής σήμανσης και τις εντολές των φωτεινών σηματοδοτών (<http://www.yme.gr/index.php?tid=708>).
- Διοργάνωση στο χώρο του σχολείου δραστηριοτήτων που να ενισχύουν την εξοικείωση των παιδιών με τις πινακίδες οδικής σήμανσης και την πλήρη κατανόηση τουλάχιστον αυτών που συναντώνται συχνότερα.
- Οργάνωση επίσκεψης από κάποιον τροχονόμο ή σχολικό τροχονόμο (ή και από εκπροσώπους και των δύο ειδικοτήτων), που θα μιλήσει στα παιδιά για τη δουλειά τους και θα απαντήσει σε τυχόν ερωτήσεις τους.

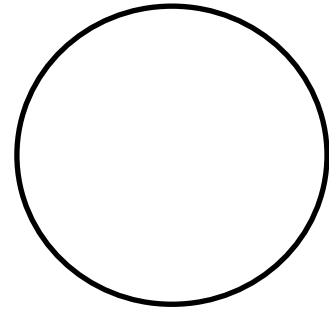
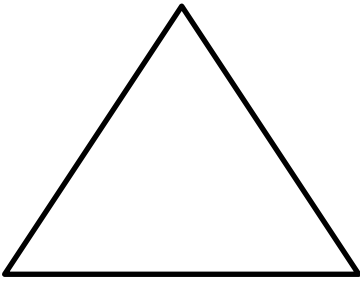
Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 9-12 ετών

- Επίσκεψη στο κοντινότερο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΚΑ) με σκοπό τη μεγαλύτερη εξοικείωση των μαθητών με τις πινακίδες οδικής σήμανσης, όπου οι μαθητές θα μπορούν να κυκλοφορήσουν με μεγαλύτερη ελευθερία και να διδαχτούν από τα λάθη τους, καθώς οι χώροι αυτοί είναι προστατευμένοι και ασφαλείς (<http://www.yme.gr/index.php?tid=708>).
- Δημιουργία ασκήσεων που θα «προσομοιώνουν» περιστατικά που μπορεί οι μαθητές να συναντήσουν στο οδικό περιβάλλον. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με την μορφή γραπτών ή προφορικών ασκήσεων που θα πραγματοποιηθούν μέσα στην τάξη ή με τη μορφή σεναρίων που μπορεί να υλοποιηθούν στο προαύλιο χώρο του σχολείου (π.χ. θέματα προτεραιότητας, διάσχισης διασταυρώσεων, κλπ.).

**Β.4.1 Παιζω & Μαθαίνω: Ξέρω τις πινακίδες
σήμανσης;**

Άσκηση 3

Γράψε κάτω από την κάθε πινακίδα τι εκφράζει η κάθε πινακίδα (κίνδυνο, απαγόρευση, πληροφόρηση). Στη συνέχεια χρωμάτισέ τη με το σωστό χρώμα.



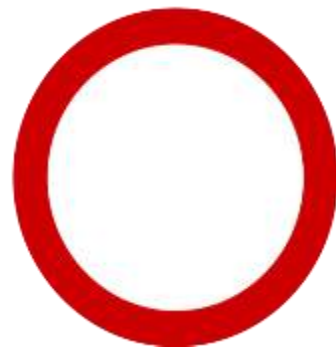
Αξιολόγηση άσκησης 3



Κίνδυνος



Πληροφόρηση



Απαγόρευση

B.5 Κεφάλαιο 4: Μαθαίνω να περπατώ με ασφάλεια

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές θα μάθουν πώς πρέπει να κυκλοφορούν με ασφάλεια στο δρόμο. Θα μάθουν να διασχίζουν το δρόμο από σημείο με διάβαση ή με φανάρι αλλά και από σημείο χωρίς κανένα από τα παραπάνω.

Επίσης, θα δοθούν πληροφορίες αλλά και οδηγίες στους μαθητές για το πώς πρέπει να κυκλοφορούν το βράδυ ή όταν έχει κακοκαιρία αλλά και πώς να αντιμετωπίζουν κάποιες πιο ασυνήθιστες καταστάσεις που μπορεί να γίνουν επικίνδυνες (π.χ. πώς να περπατούν σε δρόμο που δεν έχει πεζοδρόμιο).

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας:

2 διδακτικές ώρες

Σχετικοί όροι:

Πεζοδρόμιο, διάβαση, φανάρι, ΣΤΑΚΑ, τροχονόμος, διασταύρωση, σιδηροδρομική διάβαση, κακοκαιρία, επικίνδυνες καταστάσεις, διασχίζω το δρόμο.

Διαθεματικές δεξιότητες 6-8:

- Να γνωρίσουν πώς πρέπει να περπατούν με ασφάλεια στο δρόμο, με έμφαση στο γεγονός ότι πρέπει να περπατούν μόνο στην εσωτερική πλευρά του πεζοδρομίου.
- Να γνωρίσουν και να εμπεδώσουν τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να διασχίζουν με ασφάλεια το δρόμο σε όλες τις πιθανές περιπτώσεις που θα συναντήσουν, δηλαδή όταν υπάρχει διάβαση, φανάρι ή τροχονόμος ή ακόμα και χωρίς κανένα από αυτά.
- Να γνωρίσουν τον τρόπο που πρέπει να διασχίζουν μια σιδηροδρομική διάβαση σε περίπτωση που τη συναντήσουν, γεγονός που αφορά κυρίως στις κωμοπόλεις και τα χωριά.
- Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στο ΣΤΑΚΑ (Σταματάω, Κοιτάω, Ακούω) ως τη συμπεριφορά που πρέπει ν' ακολουθούν όταν διασχίζουν το δρόμο.
- Να μάθουν πως πρέπει να συμπεριφέρονται σε περιπτώσεις που είναι πιο ιδιαίτερες αλλά τις συναντάμε στους ελληνικούς δρόμους, όπως για παράδειγμα όταν βρίσκονται σε δρόμους που δεν υπάρχει πεζοδρόμιο.

Διαθεματικές δεξιότητες 9-12:

- Να θυμηθούν τους βασικούς κανόνες που πρέπει να ακολουθούν ώστε να κυκλοφορούν με ασφάλεια στο δρόμο αλλά και να μάθουν καινούργιους.

- Να μάθουν πώς πρέπει να συμπεριφερθούν όταν έρθουν αντιμέτωποι με συγκεκριμένες επικίνδυνες καταστάσεις, συχνές στους ελληνικούς δρόμους.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 6-8 ετών

- Επίσκεψη στο κοντινότερο Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής (Π.Κ.Α) με σκοπό τη μεγαλύτερη εξοικείωση των μαθητών με το οδικό δίκτυο και τη σωστή συμπεριφορά σε αυτό. Τα Π.Κ.Α αποτελούν μια πολύ καλή ευκαιρία για τους μαθητές να εφαρμόσουν τις γνώσεις που έλαβαν χωρίς όμως τους κινδύνους των πραγματικών δρόμων (www.yme.gr/index.php?tid=708).
- Προσομοίωση απλών στοιχείων ενός οδικού δικτύου στο περιβάλλον του σχολείου (π.χ. αναπαράσταση μιας διάβασης καθώς και μια διασταύρωσης χωρίς διάβαση ή φανάρι με σκοπό να εξασκηθούν τα παιδιά, ακόμα και με τη διοργάνωση διαγωνισμών στην εφαρμογή των κανόνων που συμπεριλαμβάνονται στο κεφάλαιο).
- Να οργανωθεί από τους υπεύθυνους δασκάλους όλων των τμημάτων μια συνεργατική προσπάθεια ή ένας διαγωνισμός μεταξύ των μαθητών των πρώτων τάξεων του Δημοτικού για τη δημιουργία μια καμπάνιας οδικής ασφάλειας, με βάση όλα αυτά που διδάχθηκαν.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 9-12 ετών

- Διοργάνωση δημιουργικών δραστηριοτήτων σχετικές με την ασφάλεια των παιδιών στο οδικό δίκτυο, όπως για παράδειγμα η υλοποίηση μιας καμπάνιας Οδικής Ασφάλειας σε επίπεδο ενδοσχολικό (συνεργασία μεταξύ Δημοτικών σχολείων του ίδιου Δήμου).
- Χρήση ενός ήδη υπάρχοντος επιτραπέζιου παιχνιδιού που θα σχετίζεται με την Οδική Ασφάλεια, με το οποίο θα μπορούν οι μαθητές να ασχοληθούν και να εξασκηθούν στην εφαρμογή των Κανόνων Οδικής Ασφάλειας κατά τη διάρκεια της Ευέλικτης Ώρας, πάντα υπό την επίβλεψη κάποιου εκπαιδευτικού.
- Δημιουργία ενός αντίστοιχου επιτραπέζιου παιχνιδιού, το οποίο θα φτιάξουν οι μαθητές με τη βοήθεια και καθοδήγηση του εκπαιδευτικού. Για παράδειγμα, οι εκπαιδευτικοί με τη βοήθεια των μαθητών (σε επίπεδο τμήματος, σε επίπεδο τάξης ή ακόμα και σε συνεργατικό επίπεδο μεταξύ των τελευταίων τάξεων του Δημοτικού)

μπορούν να χρησιμοποιήσουν και να μεταφράσουν αντίστοιχα παιχνίδια που κυκλοφορούν στο εξωτερικό (π.χ. www.saferoads.com/streetsafe/).

B.5.1 Παιζω & Μαθαίνω: Ξέρω να περπατάω με ασφάλεια;

Άσκηση 1:

Σημειώστε με ένα κύκλο το γράμμα που περιγράφει καλύτερα τι κάνετε στο δρόμο ως πεζοί:

1. Διασχίζω το δρόμο, όταν το φανάρι είναι:

- α. πορτοκαλί
- β. κόκκινο
- γ. πράσινο

2. Όταν διασχίζω το δρόμο:

- α. έχω σταματήσει να παίζω
- β. κοιτάω από όλες τις κατευθύνσεις του δρόμου πριν περάσω απέναντι
- γ. αποφεύγω τα αυτοκίνητα που περνάνε

3. Όταν περπατώ κατά μήκος του δρόμου:

- α. δεν με ενδιαφέρει η κατεύθυνση των αυτοκινήτων
- β. περπατάω όπως κινούνται τα αυτοκίνητα
- γ. περπατάω αντίθετα με την κίνηση των αυτοκινήτων

Αξιολόγηση άσκησης 1

1. Διασχίζω το δρόμο, όταν το φανάρι είναι:

- α. πορτοκαλί
- β. κόκκινο
- ✓ γ. πράσινο

2. Όταν διασχίζω το δρόμο:

α. έχω σταματήσει να παίζω

✓ κοιτάω προς όλες τις κατευθύνσεις του δρόμου πριν περάσω απέναντι

γ. αποφεύγω τα αυτοκίνητα που περνάνε

3. Όταν περπατώ κατά μήκος του δρόμου:

α. δεν με ενδιαφέρει η κατεύθυνση των αυτοκινήτων

β. περπατάω όπως κινούνται τα αυτοκίνητα

✓ περπατάω αντίθετα με την κίνηση των αυτοκινήτων

Άσκηση 2

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1. Όταν γνωρίζω καλά τη διαδρομή δεν χρειάζεται να προσέχω όταν περπατάω στο δρόμο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>2. Εάν κάποιος μεγαλύτερος με συνοδεύει στο σχολείο δεν χρειάζεται να προσέχω εγώ στο δρόμο αφού προσέχει εκείνος/η. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>3. Ακόμα και αν έχω αργήσει για το σχολείο δεν πρέπει να τρέχω στο δρόμο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>4. Δεν πρέπει να παίζω με τους φίλους μου όταν προχωράω στο δρόμο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	

Αξιολόγηση άσκησης 2

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1. Όταν γνωρίζω καλά τη διαδρομή δεν χρειάζεται να προσέχω όταν περπατάω στο δρόμο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Όταν περπατάω στο δρόμο, όσο και αν γνωρίζω τη διαδρομή και όπου και να πηγαίνω προσέχω πάντα και ακολουθώ τους κανόνες συμπεριφοράς που πρέπει.</p>
<p>2. Εάν κάποιος μεγαλύτερος με συνοδεύει στο σχολείο δεν χρειάζεται να προσέχω εγώ στο δρόμο αφού προσέχει εκείνος/η. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Όταν περπατάω στο δρόμο, πάντα προσέχω πολύ, ακόμα και αν με συνοδεύει κάποιος μεγαλύτερος. Ακολουθώ τους κανόνες συμπεριφοράς που πρέπει και δεν αφαιρούμαι ποτέ.</p>
<p>3. Ακόμα και αν έχω αργήσει για το σχολείο δεν πρέπει να τρέχω στο δρόμο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>4. Δεν πρέπει να παίζω με τους φίλους μου όταν προχωράω στο δρόμο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	

Άσκηση 3

Στις παρακάτω εικόνες μόνο ένα παιδί συμπεριφέρεται σωστά. Βρείτε ποιο είναι αυτό και περιγράψτε τι λάθος κάνουν τα άλλα παιδιά.



Αξιολόγηση άσκησης 3

Παιδί 1: Ποτέ δεν παίζουμε στο δρόμο γιατί είναι πολύ επικίνδυνο να πεταχτούμε ξαφνικά στη μέση του δρόμου και να μας χτυπήσει κάποιο όχημα.

Παιδί 2: Όταν υπάρχει διάβαση πάντα διασχίζουμε το δρόμο από εκεί. Δεν τον διασχίζουμε από κάποιο τυχαίο σημείο. ΑΝ δεν υπάρχει διάβαση, φανάρι ή τροχονόμος τότε διασχίζουμε το δρόμο από κάποιο ασφαλές σημείο με καλή ορατότητα και όχι κοντά σε στροφή γιατί οι οδηγοί δεν βλέπουν τι υπάρχει μετά τη στροφή.

Παιδί 3: Πάντα διασχίζουμε το δρόμο όταν το φανάρι είναι πράσινο για τους πεζούς.

B.6 Κεφάλαιο 5: Ποδηλατώ με ασφάλεια

Στο κεφάλαιο αυτό τα παιδιά θα μάθουν κάποιες βασικές πληροφορίες που αφορούν στο ποδήλατο και τη σωστή χρήση του.

Στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι οι μαθητές να γνωρίσουν πώς να επιλέγουν το σωστό ποδήλατο και τον κατάλληλο εξοπλισμό ασφαλείας καθώς και να μάθουν τους βασικούς κανόνες που πρέπει να ακολουθούν όταν κυκλοφορούν με το ποδήλατο τους, έτσι ώστε να παραμένουν ασφαλείς οι ίδιοι αλλά και οι υπόλοιποι χρήστες του οδικού δικτύου.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας:

2 διδακτικές ώρες

Σχετικοί όροι:

Ποδήλατο, κράνος, επιγονατίδες, επιαγκωνίδες, σημαία, φωσφορίζον γιλέκο, φώτα και ανακλαστήρες, κουδούνι ή κόρνα, αντανακλαστική ταινία, φρένα, τιμόνι, αλυσίδα, αέρας στα λάστιχα.

Διαθεματικές δεξιότητες 6-8:

- Να μάθουν τα μέρη του ποδηλάτου και τι εξυπηρετεί το καθένα.
- Να μάθουν πώς να επιλέγουν το σωστό ποδήλατο ανάλογα με την ηλικία και το ύψος τους.
- Να μάθουν τι πρέπει να φορούν πάντα για να παραμένουν προστατευμένοι αλλά και τί πρέπει να έχουν πάντα στο ποδήλατό τους για να γίνονται αντιληπτοί από του υπόλοιπους χρήστες του οδικού δικτύου.
- Δίνονται συμβουλές σχετικά με το τι επιβάλλεται να ελέγχει ο κάθε ποδηλάτης πριν χρησιμοποιήσει το ποδήλατό του για να είναι σίγουρο ότι μπορεί να κυκλοφορήσει χωρίς πρόβλημα.
- Να γνωρίσουν τους βασικούς κανόνες για το σωστό χειρισμό του ποδηλάτου τους.
- Να γνωρίσουν ποιοι είναι οι κίνδυνοι που πιθανώς να αντιμετωπίσουν αλλά και τους τρόπους με τους οποίους θα τους αποφύγουν.

Διαθεματικές δεξιότητες 9-12:

- Να θυμηθούν πώς πρέπει να επιλέγουν το κατάλληλο ποδήλατο για την ηλικία και το σωματότυπό τους.
- Να θυμηθούν ποιος είναι ο απαραίτητος εξοπλισμός για την ασφάλειά τους και να μάθουν τί και πώς πρέπει να ελέγχουν στο ποδήλατό τους πριν το χρησιμοποιήσουν.
- Να θυμηθούν τους βασικούς κανόνες αλλά και να μάθουν νέους για το σωστό χειρισμό του ποδηλάτου

τους για να αποφεύγουν όλους τους πιθανούς κινδύνους.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 6-8 ετών

- Αναφορά σε μορφή συζήτησης με τους μαθητές σχετικά με τους κινδύνους που οι ίδιοι έχουν συναντήσει χρησιμοποιώντας το ποδήλατό τους και τι μέτρα παίρνουν οι ίδιοι για να τους αντιμετωπίσουν. Μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές να εντοπίσουν και να προτείνουν (με τη βοήθεια των γονιών ή κηδεμόνων τους) κατάλληλα μέρη στη γειτονιά τους ή γενικότερα τα οποία είναι ασφαλή και κατάλληλα για τη χρήση ποδηλάτων.
- Οργάνωση εκδηλώσεων στο σχολείο αφιερωμένες στην ποδηλασία, με πληροφοριακές ημερίδες, δραστηριότητες και παιχνίδια στο χώρο του σχολείου ή και διοργάνωση εκδρομών σε κοντινά μέρη (με τη συμμετοχή γονέων και κηδεμόνων) όπου θα παροτρύνεται και θα επιβραβεύεται η τήρηση των κανόνων ασφαλούς χειρισμού του ποδηλάτου από τους μαθητές, σε συνεργασία και με ποδηλατικές οργανώσεις που υπάρχουν σε όλες σχεδόν τις πόλεις της Ελλάδας (π.χ. Ελληνική Ομοσπονδία Ποδηλασίας- www.hellenic-cycling.gr, ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ - www.podilates.gr, Cities For Cycling (Πόλεις για το Ποδήλατο) - www.mbike.gr).

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 9-12 ετών

- Πρόσκληση ομιλητών, που είναι πιο ειδικοί στο θέμα του ποδηλάτου, όπως κάποιος αθλητής ποδηλασίας. Σχετικές πληροφορίες μπορεί ν' αναζητήσει ο εκπαιδευτικός από κάποιο ποδηλατικό σύλλογο της περιοχής του.
- Οργάνωση, μετά την ολοκλήρωση του σεμιναρίου, ποδηλατικών διαδρομών που θα έχουν καθοριστεί από πριν, έτσι ώστε να διαπιστωθεί αν τα παιδιά (αλλά και οι γονείς) κατανόησαν και εφαρμόζουν όσα έμαθαν.
- Παρουσίαση videos, με συμβουλές που περιέχονται στο βιβλίο του μαθητή πιο διαδραστικά, με σκοπό την καλύτερη κατανόησή τους από τα παιδιά (π.χ. www.thebikeguru.gr/?page_id=25).
- Τέλος, για την καλύτερη πληροφόρηση αλλά και

οργάνωση σχετικών δραστηριοτήτων, ο εκπαιδευτικός μπορεί, επίσης, να συμβουλευτεί το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα «Walking School Bus & Bike Train» (www.hastebc.org/resources/walking-school-bus-bicycle-train).

Β.6.1 Παιζω & Μαθαίνω: Ξέρω να ποδηλατώ με ασφάλεια;

Άσκηση 1

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1. Όταν κάνεις ποδήλατο με τους φίλους σου μπορείτε να είστε ο ένας πίσω από τον άλλον ή ο ένας δίπλα στον άλλο.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>2. Τα σήματα και τα φανάρια δεν είναι μόνο για τ' αυτοκίνητα πρέπει να τα προσέχεις και εσύ όταν οδηγείς το ποδήλατό σου.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>3. Να φοράς πάντα το κράνος σου! ΑΝ δεν έχεις εσύ μπορείς να δανειστείς από τους γονείς σου ή από τα μεγαλύτερα αδέρφια σου.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>4. Όταν περνάς με το ποδήλατο σου δίπλα από παρκαρισμένα αυτοκίνητα χρειάζεται να προσέχεις. Μπορεί ξαφνικά ν' ανοίξει μια πόρτα και να τραυματιστείς.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>5. Αν θες να στρίψεις απλά πήγαινε προς την κατεύθυνση που θες. Το ποδήλατο δεν έχει να βγάλεις φλας όπως το αυτοκίνητο.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	

Αξιολόγηση άσκησης 1

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1. Όταν κάνεις ποδήλατο με τους φίλους σου μπορείτε να είστε ο ένας πίσω από τον άλλον ή ο ένας δίπλα στον άλλο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Όταν κάνεις ποδήλατο με τους φίλους σου, πρέπει να είστε πάντα ο ένας πίσω από τον άλλον και ποτέ δίπλα δίπλα γιατί διαφορετικά υπάρχει κίνδυνος να συγκρουστείτε μεταξύ σας και να τραυματιστείτε.</p>
<p>2. Τα σήματα και τα φανάρια δεν είναι μόνο για τ' αυτοκίνητα πρέπει να τα προσέχεις και εσύ όταν οδηγείς το ποδήλατό σου. <input checked="" type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>3. Να φοράς πάντα το κράνος σου! ΑΝ δεν έχεις εσύ μπορείς να δανειστείς από τους γονείς σου ή από τα μεγαλύτερα αδέρφια σου. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Να φοράς πάντα το κράνος σου. Πρέπει να είναι στο μέγεθος του κεφαλιού σου και σωστά δεμένο. Γι' αυτό το λόγο, δεν πρέπει να φοράτε ποτέ το κράνος κάποιου άλλου που μπορεί να είναι μικρότερο ή μεγαλύτερο.</p>
<p>4. Όταν περνάς με το ποδήλατο σου δίπλα από παρκαρισμένα αυτοκίνητα χρειάζεται να προσέχεις. Μπορεί ξαφνικά ν' ανοίξει μια πόρτα και να τραυματιστείς. <input checked="" type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>5. Αν θες να στρίψεις απλά πήγαινε προς την κατεύθυνση που θες. Το ποδήλατο δεν έχει να βγάλεις φλας όπως το αυτοκίνητο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Πριν στρίψεις, πρέπει να σηκώσεις το χέρι σου προς την κατεύθυνση που θέλεις να στρίψεις για να ενημερώσεις και να προειδοποιήσεις και τα υπόλοιπα οχήματα γύρω σου.</p>

Άσκηση 2

Αντιστοίχισε κάθε πινακίδα με τη σημασία της.

1.		A.	Απαγορεύεται η διέλευση ποδηλάτων.
2.		B.	Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα.
3.		Γ.	Τέλος δρόμου υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων.
4.		Δ.	Απαγορεύεται η στροφή δεξιά.
5.		Ε.	Οδός υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων.
6.		ΣΤ.	Υποχρεωτική διακοπή πορείας και παραχώρηση προτεραιότητας σε όλα τα άλλα οχήματα.

Αξιολόγηση άσκησης 2

1-Ε		Οδός υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων.
2-Δ		Απαγορεύεται η στροφή δεξιά.
3-ΣΤ		Υποχρεωτική διακοπή πορείας και παραχώρηση προτεραιότητας σε όλα τα άλλα οχήματα.
4-Γ		Τέλος δρόμου υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων.
5-Α		Απαγορεύεται η διέλευση ποδηλάτων.
6-Β		Απαγορεύεται η είσοδος σε όλα τα οχήματα.

Β.7 Κεφάλαιο 6: Μαθαίνω τα Μέσα Μεταφοράς

Στο κεφάλαιο αυτό τα παιδιά θα γνωριστούν με τα Μέσα Μεταφοράς, το τι εννοούμε με τον όρο αυτό, τις κατηγορίες στις οποίες χωρίζονται και τα είδη τους.

Επίσης, στη συνέχεια τα παιδιά καλούνται να γνωρίσουν και τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM) καθώς και τους βασικούς κανόνες που πρέπει να ακολουθούνται όταν τα χρησιμοποιούμε.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας:

2 διδακτικές ώρες

Σχετικοί όροι:

Μέσα Μεταφοράς, Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM), χειρσαίες μεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές, εναέριες μεταφορές, ηλεκτρικό αυτοκίνητο, περιπολικό, ασθενοφόρο, πυροσβεστικό όχημα, δημόσιες συγκοινωνίες, επικύρωση εισιτηρίου, συρμός, επιβάτες, οδηγός, στάση/σταθμός, όχημα.

Διαθεματικές δεξιότητες 6-8:

- Να μάθουν τι και ποια είναι τα Μέσα Μεταφοράς και τις κατηγορίες στις οποίες χωρίζονται.
- Να γνωρίσουν τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για ειδικούς σκοπούς (π.χ. περιπολικά, ασθενοφόρα και πυροσβεστικά οχήματα, κλπ.).
- Να μάθουν κάποιες πληροφορίες για την ιστορική εξέλιξη των μέσων μεταφοράς.
- Να γνωρίσουν τί είναι και πώς χρησιμοποιούμε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM).
- Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στους βασικούς κανόνες που πρέπει ν' ακολουθούνται όταν χρησιμοποιούμε τα MMM, έτσι ώστε να παραμένουμε ασφαλείς και να είναι πιο εύκολη η εξυπηρέτηση όλων των επιβατών.
- Να μάθουν και να κατανοήσουν τους κανόνες που πρέπει να ακολουθούν στην περίπτωση που χρησιμοποιήσουν κάποιο από τα MMM χωρίς συνοδεία ενήλικα.

Διαθεματικές δεξιότητες 9-12:

- Να θυμηθούν ποια είναι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM).
- Να μάθουν τους κανόνες συμπεριφοράς και ασφάλειας κατά τη χρήση των MMM (κατά την αναμονή, επιβίβαση/αποβίβαση και όσο βρίσκονται μέσα στο εκάστοτε όχημα).

- Να μάθουν και να κατανοήσουν τους κανόνες που πρέπει να ακολουθούν στην περίπτωση που χρησιμοποιήσουν κάποιο από τα ΜΜΜ χωρίς συνοδεία ενήλικα.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 6-8 ετών

- Ο εκπαιδευτικός μπορεί να ζητήσει από τους μαθητές να φτιάξουν ζωγραφιές επιλέγοντας κάποιο ή κάποια Μέσα Μεταφοράς (για τις πρώτες 2 τάξεις του Δημοτικού) ή να ψάξουν να βρουν πληροφορίες και να παρουσιάσουν την ιστορική αναδρομή κάποιου από τα Μέσα μεταφοράς (για την 3^η τάξη του Δημοτικού).
- Ο εκπαιδευτικός μπορεί να ζητήσει από τους μαθητές να φτιάξουν μια λίστα / πίνακα που να περιέχει τους βασικότερους κανόνες που πρέπει να ακολουθούν όταν χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ και να το αναρτήσουν στην τάξη έτσι ώστε να το βλέπουν καθημερινά και να λειτουργεί ως υπενθύμιση (προτεινόμενη δραστηριότητα κυρίως για τις 2 πρώτες τάξεις του Δημοτικού).
- Δημιουργία ενός φυλλαδίου το οποίο θα περιέχει τους κανόνες αυτούς, το οποίο να τυπωθεί και να μοιραστεί σε όλα τα παιδιά του σχολείου (ή της τάξης) με σκοπό να φτάσει και στα χέρια των γονέων και κηδεμόνων (προτεινόμενη δραστηριότητα κυρίως για τη τρίτη τάξη του Δημοτικού).

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 9-12 ετών

- Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων που να περιέχουν τους κανόνες ασφαλείας που διέπουν τη χρήση των ΜΜΜ, φτιαγμένα από τα ίδια τα παιδιά για τα παιδιά αλλά και για τους γονείς.
- Οργάνωση μιας ενημέρωσης των μαθητών αλλά και των γονέων που να σχετίζεται με αυτό το θέμα. Έμφαση πρέπει να δοθεί στους κανόνες που πρέπει να ακολουθούν όταν χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ χωρίς συνοδεία, αφού τονιστεί ότι αυτό είναι κάτι που δεν πρέπει να συμβαίνει παρά μόνο αν είναι επείγουσα ανάγκη. Πιο συγκεκριμένα, πρέπει να παρουσιαστούν:
 - ο Η προετοιμασία που είναι απαραίτητο να γίνει από το σπίτι, πριν φύγει το παιδί, για να χρησιμοποιήσει τα ΜΜΜ.

- Οι κανόνες τους οποίους το παιδί πρέπει όχι μόνο να γνωρίζει αλλά και έχει κατανοήσει και αφομοιώσει και που αφορούν στον πώς πρέπει να συμπεριφέρεται καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής του.
- Τι πρέπει να κάνει και πού είναι ασφαλές ν' απευθυνθεί στην περίπτωση που χρειαστεί κάτι.

Β.7.1 Παιζω & Μαθαίνω: Ξέρω τα μέσα μεταφοράς και πώς να τα χρησιμοποιώ σωστά;

Άσκηση 1

Να τοποθετήσεις τις παρακάτω εικόνες σε ζευγάρια που δείχνουν τη σωστή και λάθος συμπεριφορά κατά τη χρήση των ΜΜΜ και να περιγράψεις το λάθος.



Αξιολόγηση άσκησης 1

Λάθος συμπεριφορά	Σωστή συμπεριφορά	Περιγραφή
A	2	Όταν περιμένουμε κάποια συγκοινωνία δεν παίζουμε με τους φίλους μας γιατί υπάρχει κίνδυνος κάποιος από εμάς να πεταχτεί στο δρόμο και να τραυματιστεί. Όταν περιμένουμε τα ΜΜΜ στο σταθμό/στάση τους, είμαστε πολύ προσεκτικοί! Δεν κατεβαίνουμε ποτέ από το πεζοδρόμιο. Στεκόμαστε πριν από το κράσπεδο του πεζοδρομίου, ενώ στη στάση του μετρό και του τρένου δεν πλησιάζουμε ποτέ το κενό. Στεκόμαστε πάντα πίσω από τη γραμμή της αποβάθρας.
B	3	Όταν μπαίνουμε στο όχημα, είτε αυτό είναι λεωφορείο, τρένο, μετρό, τρόλεϊ, τραμ, προαστιακός κλπ., το προτιμότερο είναι να καθίσουμε, αν υπάρχει θέση διαθέσιμη. Αν δεν μπορούμε να καθίσουμε θα πρέπει να κρατιόμαστε από κάποιο σταθερό σημείο για να διατηρούμε την ισορροπία μας.
Γ	1	Όταν μπαίνουμε στο όχημα, είτε αυτό είναι λεωφορείο, τρένο, μετρό, τρόλεϊ, τραμ, προαστιακός κλπ., δεν πρέπει να βιαζόμαστε. Περιμένουμε πρώτα να κατέβουν οι επιβάτες και μετά μπαίνουμε μέσα χωρίς να σπρώχνουμε τους υπόλοιπους.

Άσκηση 2

Ποιες από τις παρακάτω ασκήσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1. Όταν περιμένουμε κάποια συγκοινωνία μπορούμε να παίζουμε με τους φίλους μας μέχρι να έρθει γιατί έτσι περνάει πιο εύκολα η ώρα.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>2. Όταν δούμε το λεωφορείο, το τραμ ή το τρόλεϊ να περνάει και εμείς δεν έχουμε φτάσει στη στάση τρέχουμε γρήγορα να το προλάβουμε για να μην αργήσουμε εκεί που θέλουμε να πάμε.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>3. Δεν μπαίνουμε στα βαγόνια του μετρό, του τρένου, του τραμ και του προαστιακού όταν ακούμε τον χαρακτηριστικό ήχο του κλεισίματος των θυρών. Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να μην προλάβουμε να μπούμε και να τραυματιστούμε από τις πόρτες.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>4. Όταν βρισκόμαστε σε κάποιο από τα μέσα μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ), όπως το μετρό, στα οποία υπάρχουν ανακοινώσεις, οπτικές και ακουστικές, προσέχουμε πάντα μήπως ακουστεί κάτι που μας ενδιαφέρει.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	

Αξιολόγηση άσκησης 2

<p>Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;</p>	<p>Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος</p>
<p>1. Όταν περιμένουμε κάποια συγκοινωνία μπορούμε να παίξουμε με τους φίλους μας μέχρι να έρθει γιατί έτσι περνάει πιο εύκολα η ώρα. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Όταν περιμένουμε κάποια συγκοινωνία δεν παίζουμε με τους φίλους μας γιατί υπάρχει κίνδυνος κάποιος από εμάς να πεταχτεί στο δρόμο και να τραυματιστεί.</p>
<p>2. Όταν δούμε το λεωφορείο, το τραμ ή το τρόλεϊ να περνάει και εμείς δεν έχουμε φτάσει στη στάση τρέχουμε γρήγορα να το προλάβουμε για να μην αργήσουμε εκεί που θέλουμε να πάμε. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Όταν το όχημα ετοιμάζεται να φύγει δεν τρέχουμε να το προλάβουμε γιατί μπορεί να είναι επικίνδυνο. Το επόμενο δεν θ' αργήσει να έρθει.</p>
<p>3. Δεν μπαίνουμε στα βαγόνια του μετρό, του τρένου, του τραμ και του προαστιακού όταν ακούμε τον χαρακτηριστικό ήχο του κλεισίματος των θυρών. Υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να μην προλάβουμε να μπούμε και να τραυματιστούμε από τις πόρτες. <input checked="" type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>4. Όταν βρισκόμαστε σε κάποιο από τα μέσα μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ), όπως το μετρό, στα οποία υπάρχουν ανακοινώσεις, οπτικές και ακουστικές, προσέχουμε πάντα μήπως ακουστεί κάτι που μας ενδιαφέρει. <input checked="" type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	

Άσκηση 3

Να παρατηρήσετε την παρακάτω εικόνα και να σημειώσετε αν τα παιδιά έχουν σωστή συμπεριφορά και να δικαιολογήσετε την απάντησή σας.



Αξιολόγηση άσκησης 3

Όταν κατεβαίνουμε από το λεωφορείο, το τραμ ή το τρόλεϊ και θέλουμε να διασχίσουμε το δρόμο τότε:

- Περιμένουμε οπωσδήποτε να φύγει το όχημα. ΠΟΤΕ δεν περνάμε μπροστά από το σταθμευμένο όχημα, γιατί μπορεί να ξεκινήσει σε χρόνο που δεν το περιμένουμε και να μας χτυπήσει. **ΠΟΤΕ** όμως δεν περνάμε και πίσω από το σταματημένο όχημα, γιατί σε αυτήν την περίπτωση δεν είμαστε ορατοί από τους άλλους οδηγούς και υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να μας χτυπήσουν.
- Αν υπάρχει διάβαση κοντά, διασχίζουμε το δρόμο πάντα από εκείνο το σημείο, τηρώντας τους κανόνες που ήδη γνωρίζουμε.
- Αν δεν υπάρχει διάβαση (ή φανάρι) κοντά σε εκείνο το σημείο, περνάμε απέναντι πολύ προσεκτικά, αφού Σταματήσουμε, Κοιτάξουμε αριστερά- δεξιά και πάλι αριστερά και Ακούσουμε μήπως έρχεται κάποιο όχημα (ΣΤΑΚΑ).

Β.8 Κεφάλαιο 7: Κυκλοφορώ ως συνεπιβάτης σε ΙΧ

Στο κεφάλαιο αυτό τα παιδιά καλούνται να γνωρίσουν τους κανόνες που πρέπει να ακολουθούν, έτσι ώστε να είναι σωστοί συνεπιβάτες στο αυτοκίνητο εξασφαλίζοντας τόσο την ασφάλεια όσο και την άνεση όλων των επιβατών.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας:

2 διδακτικές ώρες

Σχετικοί όροι:

ΙΧ αυτοκίνητο, συνεπιβάτης, ζώνη ασφαλείας, πίσω κάθισμα, παράθυρο, πόρτα, ασφάλεια, σωστή συμπεριφορά.

Διαθεματικές δεξιότητες 6-8 & 9-12:

- Να κατανοήσουν ότι πρέπει να έχουν συγκεκριμένη συμπεριφορά όταν βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο:
 - ο για να μην ενοχλούν τον οδηγό και του αποσπούν την προσοχή από το δρόμο με κίνδυνο να προκληθεί κάποιο ατύχημα,
 - ο για να γίνεται η διαδρομή πιο ευχάριστη για όλους τους επιβάτες και να μην προκαλείται κούραση και εκνευρισμός,
 - ο για να μην προκαλείται κούραση και εκνευρισμός στον οδηγό αλλά και σε όλους τους επιβάτες του οχήματος.
- Παρουσιάζεται επίσης η σωστή συμπεριφορά που πρέπει ν' ακολουθούν τα παιδιά όταν επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται από το αυτοκίνητο έτσι ώστε να παραμένουν ασφαλή.
- Να μάθουν ποιοι είναι αυτοί οι κανόνες που πρέπει να ακολουθούν στο αυτοκίνητο και τι εξυπηρετεί η κάθε συμπεριφορά.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 6-8 ετών

- Δημιουργία λίστας/ πίνακα που να περιέχει τους βασικότερους κανόνες που πρέπει να ακολουθούν όταν βρίσκονται στο αυτοκίνητο και να το αναρτήσουν στην τάξη έτσι ώστε να το βλέπουν καθημερινά και να λειτουργεί ως υπενθύμιση (προτεινόμενη δραστηριότητα κυρίως για τις 2 πρώτες τάξεις του Δημοτικού).
- Δημιουργία φυλλαδίου το οποίο θα περιέχει τους κανόνες αυτούς, το οποίο να τυπωθεί και να μοιραστεί σε όλα τα παιδιά του σχολείου (ή της τάξης) με συνεργασία του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων (προτεινόμενη δραστηριότητα κυρίως για τη τρίτη τάξη του Δημοτικού).
- Δημιουργία ενός απλού επιτραπέζιου παιχνιδιού που να αφορά στη σωστή συμπεριφορά των παιδιών όταν βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο (π.χ. με κάρτες ερωτήσεων πολλαπλής επιλογής ή σωστού λάθους). Ένα τέτοιο παιχνίδι μπορεί να δημιουργηθεί και για το σύνολο των πληροφοριών που περιέχονται στο βιβλίο του μαθητή, αφού ολοκληρωθεί η διδασκαλία του στους μαθητές.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 9-12 ετών

- Δημιουργία ενός φυλλαδίου το οποίο θα περιέχει όλους τους βασικούς κανόνες που αφορούν στη μετακίνηση με το αυτοκίνητο. Το φυλλάδιο αυτό μπορεί να τυπωθεί και να μοιραστεί σε όλα τα παιδιά του σχολείου (ή ακόμα και σε όλα τα σχολεία της περιοχής, με τη συνεργασία όλων των Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων).
- Δημιουργία ενός επιτραπέζιου παιχνιδιού, αντίστοιχο με αυτό που περιγράφεται στο Κεφάλαιο 3 (www.saferoads.com/streetsafe/), το οποίο θα φτιάξουν οι μαθητές με τη βοήθεια και καθοδήγηση του/των εκπαιδευτικού/ων.
- Διοργάνωση μιας ομιλίας κάποιου ειδικού σε θέματα ασφάλειας στο αυτοκίνητο (π.χ. κάποιος τροχονόμος), ο οποίος μπορεί να παρουσιάσει με ήπιο τρόπο και χωρίς πολλές λεπτομέρειες στους μαθητές, τους κινδύνους που μπορεί να κρύβει η μη σωστή συμπεριφορά στο όχημα για τους επιβάτες.

Β.8.1 Παίζω & Μαθαίνω: Είμαι καλός συνεπιβάτης στο ΙΧ;

Άσκηση 1

Από τις παρακάτω εικόνες να σημειώσεις ποιες συμπεριφορές είναι λάθος και να περιγράψεις γιατί.



Αξιολόγηση άσκησης 1

Λάθος συμπεριφορές:

Εικόνα 1: Τα παιδιά κάθονται πάντα και μόνο στο πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου. Ποτέ δεν πρέπει να επιτρέπεται σ' ένα παιδί να κάθεται στο αυτοκίνητο ούτε στη θέση του συνοδηγού και φυσικά ποτέ στη θέση του οδηγού (στα πόδια του οδηγού δηλαδή), καθώς κάτι τέτοιο είναι πολύ επικίνδυνο.

Εικόνα 2: Τα παιδιά μέσα στο αυτοκίνητο φορούν πάντα ζώνη ασφαλείας (όπως και οι υπόλοιποι επιβάτες). Δεν πρέπει να σηκώνονται ποτέ όσο το αυτοκίνητο βρίσκεται σε κίνηση γιατί είναι πολύ επικίνδυνο και για τα ίδια τα παιδιά (π.χ. σε περίπτωση φρεναρίσματος) αλλά και γιατί έτσι ενοχλούν τον οδηγό.

Εικόνα 4: Δεν βγάζουμε έξω από το παράθυρο τα χέρια, το κεφάλι μας ή ο,τιδήποτε άλλο γιατί είναι πάρα πολύ επικίνδυνο να τραυματιστούμε εμείς ή/και άλλοι χρήστες της οδού.

Άσκηση 2

Συμπλήρωσε τα κενά στις παρακάτω προτάσεις (κάποιες λέξεις χρησιμοποιούνται παραπάνω από 1 φορές)

(αυτοκίνητο, πεζοδρόμιο, κεφάλι, ζώνη ασφαλείας, παράθυρο, μοτοσικλετιστής, πίσω πόρτα, ειδικό καθισματάκι)

1. Τα παιδιά που βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο πρέπει οπωσδήποτε να κάθονται είτε σε ή να φορούν
2. Είναι πολύ επικίνδυνο να βγάζεις το έξω από το του αυτοκινήτου γιατί μπορεί να τραυματιστείς.
3. Ο πατέρας της Μαρίας φρέναρε απότομα και η Μαρία πετάχτηκε στο μπροστινό κάθισμα γιατί δεν φορούσε
4. Ένα μπουκαλάκι νερό που πετάχτηκε από το του μπροστινού αυτοκινήτου χτύπησε το κράνος του
5. Για να μπορούμε στο χρησιμοποιούμε μόνο την και πάντα από την πλευρά του

Αξιολόγηση άσκησης 2

1. Τα παιδιά που βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο πρέπει οπωσδήποτε να κάθονται είτε σε **ειδικό καθισματάκι** ή να φορούν **ζώνη ασφαλείας** .
2. Είναι πολύ επικίνδυνο να βγάζεις το **κεφάλι** έξω από το **παράθυρο** του αυτοκινήτου γιατί μπορεί να τραυματιστείς.
3. Ο πατέρας της Μαρίας φρέναρε απότομα και η Μαρία πετάχτηκε στο μπροστινό κάθισμα γιατί δεν φορούσε

ζώνη ασφαλείας.

4. Ένα μπουκαλάκι νερό που πετάχτηκε από το παράθυρο του μπροστινού αυτοκινήτου χτύπησε το κράνος του μοτοσικλετιστή.
5. Για να μπορούμε στο αυτοκίνητο χρησιμοποιούμε μόνο την πίσω πόρτα και πάντα από την πλευρά του πεζοδρομίου.

Άσκηση 3

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1. Όταν είμαστε μέσα στο αυτοκίνητο, έχουμε πάντα δεμένη τη ζώνη σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>2. Κατεβαίνουμε από το αυτοκίνητο από όποια πόρτα βρίσκεται πιο κοντά σ' εμάς και μας βολεύει καλύτερα.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>3. Αν βαρεθούμε κατά τη διάρκεια της διαδρομής με το αυτοκίνητο μπορούμε να παίξουμε κάτι ή να αρχίζουμε να πειράζουμε τον οδηγό ή/και το συνοδηγό για να περάσει πιο ευχάριστα η ώρα μας.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>4. Δεν βγάζουμε έξω από το παράθυρο τα χέρια, το κεφάλι μας ή οτιδήποτε άλλο.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>5. Αν φάμε ή πιούμε κάτι κατά τη διάρκεια της διαδρομής δεν πειράζει να πετάξουμε το κουτάκι ή τα σκουπίδια από το παράθυρο.</p> <p><input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	

Αξιολόγηση άσκησης 3

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1. Όταν είμαστε μέσα στο αυτοκίνητο, έχουμε πάντα δεμένη τη ζώνη σε όλη τη διάρκεια της διαδρομής. <input checked="" type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>2. Κατεβαίνουμε από το αυτοκίνητο από όποια πόρτα βρίσκεται πιο κοντά σ' εμάς και μας βολεύει καλύτερα. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Κατεβαίνουμε από το αυτοκίνητο μόνο από την πόρτα που βρίσκεται στη μεριά του πεζοδρομίου για να μην κινδυνεύσουμε να μας χτυπήσει κάποιο όχημα και πάντα με προσοχή.</p>
<p>3. Αν βαρεθούμε κατά τη διάρκεια της διαδρομής με το αυτοκίνητο μπορούμε να παίξουμε κάτι ή να αρχίζουμε να πειράζουμε τον οδηγό ή/και το συνοδηγό για να περάσει πιο ευχάριστα η ώρα μας. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Δεν φωνάζουμε, δεν κλαίμε, δεν γκρινιάζουμε, ούτε χτυπάμε τον οδηγό κατά τη διάρκεια της διαδρομής γιατί αυτό μπορεί να του αποσπάσει την προσοχή και να προκληθεί ατύχημα.</p>
<p>4. Δεν βγάζουμε έξω από το παράθυρο τα χέρια, το κεφάλι μας ή οτιδήποτε άλλο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>5. Αν φάμε ή πιούμε κάτι κατά τη διάρκεια της διαδρομής δεν πειράζει να πετάξουμε το κουτάκι ή τα σκουπίδια από το παράθυρο. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Δεν πετάμε πράγματα ή σκουπίδια από το παράθυρο γιατί αυτό είναι επικίνδυνο και μπορεί να προκαλέσει ατύχημα αλλά και γιατί έτσι μολύνουμε το περιβάλλον.</p>

B.9 Κεφάλαιο 8: Μετακινούμαι με Σχολικό

Στο κεφάλαιο αυτό τα παιδιά καλούνται να μάθουν τους κανόνες συμπεριφοράς που πρέπει να θυμούνται και ν' ακολουθούν όταν χρησιμοποιούν το σχολικό λεωφορείο για τη μεταφορά τους προς και από το σχολείο.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας:

1 διδακτική ώρα

Σχετικοί όροι:

Σχολικό λεωφορείο, στάση, ζώνη ασφαλείας, ΣΤΑΚΑ.

Διαθεματικές δεξιότητες 6-8 & 9-12:

- Να ενημερωθούν για τους κινδύνους που υπάρχουν αν δεν υιοθετούν τη σωστή συμπεριφορά όταν χρησιμοποιούν το σχολικό λεωφορείο.
- Να μάθουν πώς πρέπει να συμπεριφέρονται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση από το σχολικό λεωφορείο.
- Να μάθουν πώς πρέπει να συμπεριφέρονται και μέσα στο σχολικό λεωφορείο και να μην παρασύρονται από το γεγονός ότι είναι πολλά παιδιά συγκεντρωμένα μαζί στο λεωφορείο.
- Έμφαση πρέπει να δοθεί, επίσης, στην εφαρμογή του κανόνα ΣΤΑΚΑ, κατά την αποβίβαση των μαθητών από το σχολικό λεωφορείο, σε περίπτωση που χρειαστεί να διασχίσουν το δρόμο.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 6-8 ετών

- Πρέπει να τονιστούν τα παρακάτω σημεία τα οποία είναι πολύ σημαντικά για την ασφάλεια των παιδιών:
 - Ποτέ δεν πρέπει να τρέχουν για να προλάβουν το σχολικό! Πρέπει να βρίσκονται στη στάση τουλάχιστον 5' νωρίτερα από την προκαθορισμένη ώρα.
 - Δεν πρέπει να σπρώχνονται ή να παίζουν στη στάση με τα άλλα παιδιά περιμένοντας το σχολικό.
 - Δεν πρέπει ποτέ να περνούν μπροστά ή πίσω από το σχολικό λεωφορείο πριν ή μετά την αποβίβασή τους από αυτό. Πρέπει να περιμένουν πρώτα αυτό να απομακρυνθεί.
 - Όσο βρίσκονται μέσα στο σχολικό πρέπει πάντα να φορούν τις ζώνες ασφαλείας (εφόσον υπάρχουν) και δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να σηκώνονται όρθια.
- Σε περίπτωση που το σχολείο διαθέτει την υπηρεσία των σχολικών λεωφορείων ή συνεργάζεται με κάποια αντίστοιχη υπηρεσία, θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί μια «προσομοίωση» διαδρομής, έτσι ώστε να έχουν την ευκαιρία οι μαθητές να εφαρμόσουν τους κανόνες αυτούς σε μορφή παιχνιδιού ή ακόμα και διαγωνισμού.

Προτεινόμενες δραστηριότητες για μαθητές 9-12 ετών

- Δημιουργία ενός φυλλαδίου το οποίο θα περιέχει όλους τους βασικούς κανόνες που αφορούν στη μεταφορά με το σχολικό λεωφορείο. Το φυλλάδιο αυτό μπορεί να τυπωθεί και να μοιραστεί σε όλα τα παιδιά του σχολείου (ή ακόμα και σε όλα τα σχολεία της περιοχής, με τη συνεργασία όλων των Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων). Στο τέλος της διδασκαλίας αυτού του βιβλίου, οι μαθητές, οι εκπαιδευτικοί και τα μέλη του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων μπορούν να συγκεντρώσουν όλο το ενημερωτικό υλικό που έχει δημιουργηθεί στα πλαίσια αυτού του μαθήματος και να φτιάξουν ένα ολοκληρωμένο εγχειρίδιο Οδικής Ασφάλειας για παιδιά (και όχι μόνο).
- Πραγματοποίηση μιας διαδρομής όλων των μαθητών με σχολικό λεωφορείο (το οποίο αν δεν διατίθεται από το σχολείο, μπορεί να νοικιαστεί), με σκοπό τη εφαρμογή όλων των κανόνων που διδάχθηκαν σε αυτό το κεφάλαιο και την καλύτερη κατανόησή τους από τους μαθητές.

Β.9.1 Παίζω & Μαθαίνω: Είμαι καλός συνεπιβάτης στο σχολικό;

Άσκηση 1

Από τις παρακάτω εικόνες να σημειώσεις ποιες συμπεριφορές είναι λάθος και να περιγράψεις γιατί.



1



2



3

Αξιολόγηση άσκησης 1

Εικόνα 1: Για να μπούμε στο λεωφορείο περιμένουμε τη σειρά μας, δεν τρέχουμε και δεν σπρωχνόμαστε με τους φίλους μας για το ποιος θα μπει πρώτος.

Εικόνα 3: Μέσα στο λεωφορείο καθόμαστε στη θέση μας και βάζουμε τη ζώνη ασφαλείας. Δεν σηκώνόμαστε, δεν γυρίζουμε πίσω να μιλήσουμε με τον φίλο μας, δεν ανοίγουμε το παράθυρο και δεν βγάζουμε έξω το χέρι μας.

Άσκηση 2

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1 Όταν έρχεται το σχολικό τρέχουμε να μπούμε μέσα για να πιάσουμε θέση. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>2 Όταν βρισκόμαστε μέσα στο σχολικό δεν πειράζει να σηκωθούμε για ν' αλλάξουμε θέση ή για να μιλήσουμε σε κάποιο φίλο μας. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>3 Όταν έρθει η ώρα να κατέβουμε από το λεωφορείο, βγάζουμε τη ζώνη και πριν αυτό σταματήσει μαζευόμαστε στην πόρτα για να κατέβουμε πρώτοι. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	
<p>4 Δεν μιλάμε ποτέ στον οδηγό του σχολικού λεωφορείου. <input type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος</p>	

Αξιολόγηση άσκησης 2

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<p>1 Όταν έρχεται το σχολικό τρέχουμε να μπούμε μέσα για να πιάσουμε θέση. <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος</p>	<p>Για να μπούμε στο λεωφορείο περιμένουμε τη σειρά μας, δεν τρέχουμε και δεν σπρωχνόμαστε με τους φίλους μας για το ποιος θα μπει πρώτος.</p>
<p>2 Όταν βρισκόμαστε μέσα στο σχολικό δεν πειράζει να σηκωθούμε για ν' αλλάξουμε θέση ή για να μιλήσουμε σε κάποιο φίλο μας.</p>	<p>Μέσα στο λεωφορείο καθόμαστε στη θέση μας και βάζουμε τη ζώνη ασφαλείας. Δεν σηκωνόμαστε και δεν γυρίζουμε πίσω να μιλήσουμε</p>

Ποιες από τις παρακάτω προτάσεις σου φαίνονται σωστές;	Διόρθωσε τις προτάσεις που νομίζεις ότι είναι λάθος
<input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος	με τους φίλους μας.
<p>3 Όταν έρθει η ώρα να κατέβουμε από το λεωφορείο, βγάζουμε τη ζώνη και πριν αυτό σταματήσει μαζευόμαστε στην πόρτα για να κατέβουμε πρώτοι.</p> <input type="checkbox"/> Σωστό <input checked="" type="checkbox"/> Λάθος	Όταν πρέπει να κατέβουμε από το λεωφορείο, βγάζουμε τη ζώνη και αφού σταματήσει, περιμένουμε υπομονετικά τη σειρά μας για να σηκωθούμε.
<p>4 Δεν μιλάμε ποτέ στον οδηγό του σχολικού λεωφορείου.</p> <input checked="" type="checkbox"/> Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος	

Άσκηση 3

Να επιλέξετε για κάθε περίπτωση τη σωστή συμπεριφορά και να δικαιολογήσετε την επιλογή σας (μπορεί παραπάνω από μια επιλογές να είναι σωστές).

1. Ο Κώστας φεύγει από το σπίτι του για να πάει στο σχολείο. Όταν φτάνει στη στάση του σχολικού βρίσκει το φίλο του τον Ανδρέα. Πώς μπορούν να περάσουν την ώρα τους μέχρι να έρθει το σχολικό;
 - i. Να παίξουν με την μπάλα που έχει μαζί του ο Κώστας.
 - ii. Να παίξουν με τα ηλεκτρονικά τους, ο καθένας μόνος του.
 - iii. Να περιμένουν στη στάση ήσυχα συζητώντας.
 - iv. Να πειράξουν την Κατερίνα που κάθεται πιο πέρα και είναι μικρότερη.
2. Το σχολικό έρχεται και τα παιδιά ανεβαίνουν πάνω. Στη συνέχεια:
 - i. Τρέχουν μέσα να προλάβουν να καθίσουν μαζί με τους φίλους τους που τους έχουν κρατήσει θέσεις στα τελευταία καθίσματα.
 - ii. Περπατούν και κάθονται στην πρώτη θέση που βρίσκουν διαθέσιμη.
 - iii. Κάθονται στη θέση τους και γυρίζουν πίσω για να μιλήσουν με τους φίλους τους.
 - iv. Κάθονται στις θέσεις τους και βάζουν τις ζώνες ασφαλείας τους.
 - v. Αφού κάθονται όλοι οι μαθητές ξεκινούν να τραγουδούν όλοι μαζί για να περάσει η ώρα τους.

Αξιολόγηση άσκησης 3

1. → iii

Δικαιολόγηση:

Όταν περιμένουμε το σχολικό λεωφορείο πρέπει να καθόμαστε φρόνιμα και να μην παίζουμε/σπρώχνουμε τους φίλους μας, γιατί υπάρχει κίνδυνος να προκληθεί ατύχημα με τα άλλα οχήματα που κυκλοφορούν στο δρόμο.

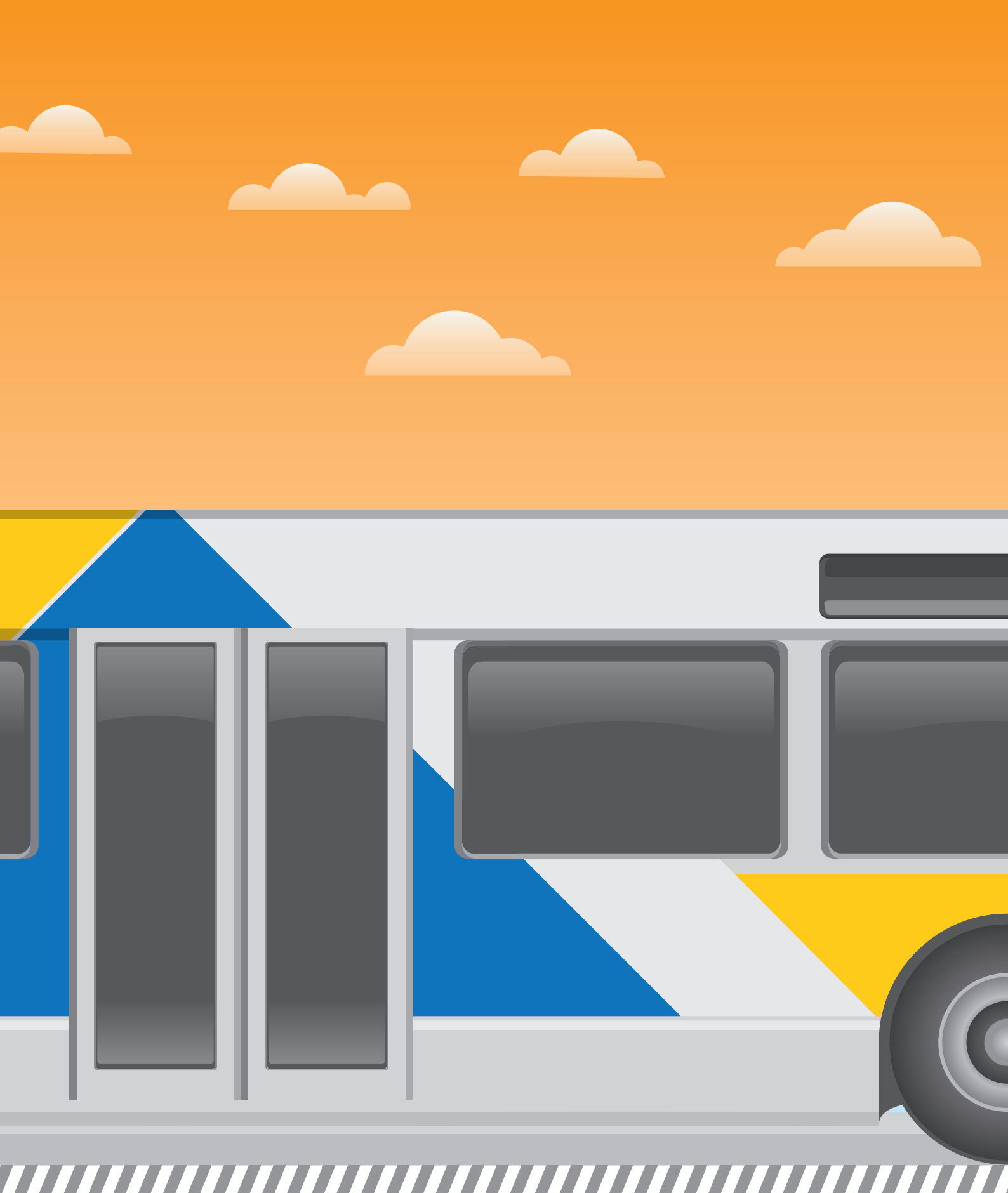
2. ii, iv.

Δικαιολόγηση:

Μέσα στο λεωφορείο δεν τρέχουμε για να πιάσουμε την καλύτερη θέση. Περπατάμε και καθόμαστε στην πρώτη θέση που βρίσκουμε διαθέσιμη και μόλις καθίσουμε βάζουμε τη ζώνη ασφαλείας μας. Δεν συζητάμε όρθιοι με τους φίλους μας και δεν αλλάζουμε θέση.

Βιβλιογραφία

- CARE EU road accidents database, 2010.
- Centres of Disease Control and Prevention, Injury Prevention & Control: Motor Vehicle Safety, available at: http://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/child_passenger_safety/cps-factsheet.html.
- A Parents Guide to Kidsafe Roads a publication of the Child Accident Prevention Foundation of Australia (Kidsafe). Updated & Reprinted for National Kidsafe Day 2011.
- <http://www.roadwise.co.uk/children/road-safety/statistics>
- Kids on the move, information for teachers and schools. Victoria's Road Safety department
- Pace J. F., et al. (2012) Basic Fact Sheet "Pedestrians", Deliverable D3.9 of the EC FP7 project DaCoTA.
- Assessment methodologies for forward looking Integrated Pedestrian and further extension to Cyclists Safety – AsPeCSS project No. 285106. D1.1 Scenarios and weighting factors for pre-crash assessment of integrated pedestrian safety systems, 2013.
- Safeway2School project No. 233967, D1.4 Accident analysis report, 2010.
- Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020, European Commission, Brussels, 20.7.2010
- (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)
- http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm
- Centres of Disease Control and Prevention, Injury Prevention & Control: Motor Vehicle Safety, available at: http://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/child_passenger_safety/cps-factsheet.html
- How safety conscious are European Countries towards children, available at:
- <http://asirt.org/initiatives/informing-road-users/road-safety-facts/road-crash-statistics>.
- <http://www.childsafetyeurope.org/publications/info/child-safety-report-cards-europe-summary-2012.pdf>.
- Road safety matters, THINK campaign, Guidance for parents of children aged 7–11. UK Department for Transport, 2009.
- Traffic Safety Basic Facts 2015 – Children. European Road Safety Observatory (www.erso.eu).



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο
Περιφερειακής
Ανάπτυξης



ψηφιακή Ελλάδα
Όλα είναι δυνατά
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
"Ψηφιακή Σύγκλιση"



ΚΤΠ ΑΕ
Κοινωνία της Πληροφορίας ΑΕ



Ποιότητα ζωής για όλους

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης