

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ

Βιβλίο Καθηγητή

Μετακινούμαι Ασφαλώς

Μαθητές Γυμνασίου



ΓΕΝΙΚΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ
ΟΔΙΚΗΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

eDRIVE
Academy

www.edrive.yme.gov.gr

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ



Βιβλίο Καθηγητή
«Μετακινούμαι ασφαλώς»
Μαθητές Γυμνασίου

Οκτώβριος 2015

Copyright: Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων

www.edrive.yme.gov.gr



Ακρωνύμια

Ελληνικά Ακρωνύμια

Ακρωνύμιο	Περιγραφή
ΑμεΑ	Άτομα με Αναπηρία
Βλ.	Βλέπε
δηλ.	δηλαδή
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΛΣΤΑΤ	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΗΠΑ	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
ΙΧ	Όχημα Ιδιωτικής Χρήσεως
ΚΕΕΛΠΝΟ	Κέντρο Ελέγχου & Πρόληψης Νοσημάτων
κλπ.	και τα λοιπά
ΜΜΜ	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
π.χ.	παραδείγματος χάριν

Αγγλικά Ακρωνύμια

Ακρωνύμιο	Περιγραφή
GPS	Global Positioning System

Πίνακας περιεχομένων

Ακρωνύμια.....	vi
Ελληνικά Ακρωνύμια.....	vi
Αγγλικά Ακρωνύμια	vi
Πίνακας περιεχομένων	viii
A1. Εισαγωγή.....	1
A1.1. Επιμέρους στόχοι	1
A1.2. Η διαδικτυακή πλατφόρμα eDrive Academy	3
A2. Οδική Ασφάλεια.....	4
A2.1. Γιατί είναι σημαντική η παιδεία οδικής ασφάλειας στην ηλικία 13-15 ετών;	4
A2.1.1. Τα πιο επικίνδυνα μέσα μεταφοράς παιδιών	6
A2.2. Η οδική ασφάλεια στην Ευρώπη και παγκοσμίως.....	11
A2.2.1. Ευρωπαϊκά όργανα και οργανισμοί οδικής ασφάλειας.....	11
A2.2.2. Η πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια.....	13
A2.2.3. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας	14
A2.3. Η πολιτική της Ελλάδας για την οδική ασφάλεια.....	15
A2.3.1. Στατιστικά για οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα	15
A2.3.2. Γ' Στρατηγικό Σχέδιο	17
A2.3.3. Σύμβαση της Βιέννης	18
A2.3.4. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας	19
A2.3.5. Οργανωτική δομή οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα.....	19
A2.4. Παράγοντες οδικών ατυχημάτων	22
A2.4.1. Άνθρωπος.....	22
A2.4.2. Όχημα.....	23
A2.4.3. Οδός/ οδικό περιβάλλον	24
A3. Κυκλοφοριακή αγωγή.....	25
A3.1. Ορισμός και στόχοι της κυκλοφοριακής αγωγής	25
A3.1.1. Συσχετισμός κυκλοφοριακής αγωγής με την λοιπή σχολική εκπαίδευση	26
A3.2. Χρήστες του Κυκλοφοριακού Δικτύου.....	28
A3.2.1. Άνθρωπος.....	29
A3.2.2. Όχημα.....	29
A3.2.3. Οδός.....	29

A3.3. Τι κάνουμε σε περίπτωση ατυχήματος.....	31
A4. Ο ρόλος του σχολείου στην εκμάθηση της Κυκλοφοριακής αγωγής και οι τρόποι διδασκαλίας.....	33
A4.1. Ανάπτυξη Παιδείας Οδικής Ασφάλειας διαμέσου του σχολείου	33
A4.2. Οδηγίες διδασκαλίας για τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση	34
A5. Τρόποι διδασκαλίας του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής.....	40
A5.1. Δομή και προτεινόμενος τρόπος χρήσης των βιβλίων των μαθητών .40	
A.5.1.1.1 Διαθεματικές ή οριζόντιες δεξιότητες στη Κυκλοφοριακή Αγωγή	41
A5.2. Παρουσίαση του βιβλίου των μαθητών	41
B1. Κεφάλαιο 1: Τα μέσα μαζικής μεταφοράς και βιώσιμη κινητικότητα	45
B1.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)	47
B2. Κεφάλαιο 2: Κινούμαι με σεβασμό στο περιβάλλον	50
B2.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)	51
B3. Κεφάλαιο 3: Κινούμαι με ασφάλεια	53
B3.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)	55
B4. Κεφάλαιο 4: Κινούμαι με ασφάλεια ως πεζός.....	57
B4.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)	58
B5. Κεφάλαιο 5: Κινούμαι με ασφάλεια ως ποδηλάτης.....	60
B5.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)	61
B6. Κεφάλαιο 6: Κινούμαι με ασφάλεια ως επιβάτης.....	63
B6.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)	64
B7. Κεφάλαιο 7: Κινητικότητα για όλους.....	67
B7.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)	68
Βιβλιογραφία	88

Λίστα εικόνων

Εικόνα 1: Ποσοστά θανάτων παιδιών από τροχαία 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). .8

Εικόνα 2: Αριθμός θανάτων παιδιών και το ποσοστό του συνόλου των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, ΕΕ, 2004-2013 ή κατά το τελευταίο διαθέσιμο έτος (Πηγή: CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015)...9

Εικόνα 3: Οδικά τροχαία ατυχήματα και παθόντα από αυτά πρόσωπα για το διάστημα Ιανουαρίου - Νοεμβρίου, των ετών 2013, 2014 και 2015. 16

Εικόνα 4: Παραβάσεις ανά είδος στο ελληνικό οδικό δίκτυο (σύγκριση 2014-2015). 16

Εικόνα 5: Βασικοί παράγοντες τροχαίων ατυχημάτων.22

Λίστα πινάκων

Πίνακας 1: Αριθμός θανάτων για παιδιά ηλικίας <14 ανά χώρα για την περίοδο 2004-2013 (Πηγή: CARE Database / Δεδομένα διαθέσιμα το Μάιο 2015).9

Πίνακας 2: 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)... 10

Πρόλογος

Το βιβλίο αυτό αποτελεί ένα συμβουλευτικό οδηγό για τη διδασκαλία του βιβλίου «Μετακινούμαι Ασφαλώς» για τους μαθητές των τάξεων του Γυμνασίου, το οποίο έχει ως στόχο να βοηθήσει τους μαθητές αυτής της ηλικιακής ομάδας να αφομοιώσουν και συνειδητά να υιοθετήσουν τους βασικούς κανόνες οδικής ασφάλειας, οδηγώντας τους έτσι στην ανάπτυξη μιας σωστής και ασφαλούς συμπεριφοράς ως χρήστες του οδικού δικτύου.

Ο παρών συμβουλευτικός οδηγός για τους εκπαιδευτικούς, χωρίζεται σε 2 μέρη:

Στο **Α' μέρος** περιλαμβάνονται γενικές αλλά και ειδικότερες πληροφορίες που αφορούν στους κινδύνους που μπορεί να αντιμετωπίσουν τα παιδιά αυτής της ηλικίας χρησιμοποιώντας το οδικό δίκτυο αλλά και πληροφορίες σχετικές με την οδική ασφάλεια στη χώρας μας και παγκοσμίως. Παράλληλα, επισημαίνεται ο καθοριστικός ρόλος του σχολείου στην ανάπτυξη κυκλοφοριακής συνείδησης των μαθητών και παρουσιάζονται κάποιες ενδεικτικές οδηγίες διδασκαλίας του υλικού 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. Παράλληλα προτείνονται και επιπρόσθετες δραστηριότητες και ασκήσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τον εκάστοτε Καθηγητή για την καλύτερη αφομοίωση των περιεχομένου του κάθε κεφαλαίου από τους μαθητές αλλά και την πιο ενδιαφέρουσα παρουσίαση του.

Α' ΜΕΡΟΣ: Γενικά Στοιχεία

A1. Εισαγωγή

Σκοπός του βιβλίου αυτού

Το θέμα της Οδικής Ασφάλειας και ειδικά η εξασφάλιση της ασφάλειας των παιδιών Γυμνασίου και η πρόληψη των ατυχημάτων και σχετιζόμενων θανάτων αποτελεί βασική προτεραιότητα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (www.yme.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 τον καλύτερο δυνατό τρόπο στους μαθητές του Γυμνασίου τους Κανόνες Οδικής Ασφάλειας, επιβεβαιώνοντας ότι γνωρίζουν 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 και Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

A1.1. Επιμέρους στόχοι

- Εφαρμογή μαθησιακών δραστηριοτήτων για 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 προσφέρει στον καθηγητή των τάξεων του Γυμνασίου (ηλικίες 13-15 ετών) κάποια βασικά επιπλέον εφόδια για να μπορέσει να διδάξει αποτελεσματικότερα και πιο μεθοδικά τους κανόνες οδικής ασφάλειας, όπως πρέπει να εφαρμόζονται στους ελληνικούς δρόμους και με τρόπο τέτοιο ώστε οι μαθητές Γυμνασίου 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 του Γυμνασίου, ανά κεφάλαιο.
- Προτεινόμενη οργάνωση του χρόνου διδασκαλίας του κάθε κεφαλαίου.
- Στόχος και 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 καθηγητών, τις γνώσεις των μαθητών Γυμνασίου σχετικά με την οδική ασφάλεια αλλά και το αίσθημα της υπευθυνότητάς τους ως χρήστες της οδού, τόσο ως πεζοί, συνεπιβάτες αυτοκινήτου, επιβάτες Μέσων Μαζικής Μεταφοράς ή ποδηλάτες.

Για την καλύτερη αξιοποίηση αυτού του βιβλίου προτείνεται να εφαρμοστούν όσο το δυνατόν περισσότερες δραστηριότητες από αυτές που περιγράφονται στα επόμενα κεφάλαια, έτσι ώστε να συνδυαστεί η διδασκαλία του εκπαιδευτικού με την πρακτική εξάσκηση που θα δώσει την ευκαιρία στους μαθητές 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 στην υλοποίηση των δραστηριοτήτων αυτών (π.χ. συνεργασία με τοπικές οργανώσεις ή με δημοτικούς συλλόγους). Κάθε μάθημα μπορεί να συνοδεύεται από μια σύντομη ομιλία ενός προσκεκλημένου ομιλητή με εξειδικευμένες γνώσεις του εκάστοτε αντικείμενου μελέτης, ώστε τα παιδιά Γυμνασίου να έχουν την ευκαιρία να συνομιλήσουν, ανταλλάξουν απόψεις με ειδικούς επιστήμονες και να λύσουν τυχόν απορίες τους.

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 και των παιδιών με ειδικές ανάγκες και εντάσσεται στην περιοχή της κοινωνικής



προσαρμογής, ενισχύοντας την αυτονομία τους (προφύλαξη από κινδύνους) και την προσαρμογή τους στο περιβάλλον.

A1.2. 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 προσφέρει, εκτός των άλλων, στους καθηγητές των τάξεων του Γυμνασίου τη δυνατότητα να προσφέρουν στους μαθητές τους (ηλικίες 13-15 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 τους μαθητές του Γυμνασίου:

- 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 ασφαλείς και να μην υπερεκτιμούν τις δυνατότητες τους θέτοντας τον εαυτό τους σε κίνδυνο.*
- 3. Να μάθουν ότι δεν πρέπει να παρασύρονται από τους συνομηλικούς τους αλλά και γενικότερα από άλλους ανθρώπους σε επικίνδυνες επιλογές και συμπεριφορές.*
- 4. Να μάθουν να κάνουν πιο σωστές επιλογές που να διασφαλίζουν την ασφάλειά τους και να προάγουν παράλληλα τη Βιώσιμη Κινητικότητα.*
- 5. Να αποκτήσουν αυτοπεποίθηση και αυτοεκτίμηση σχετικά με τις δυνατότητες και ικανότητες τους.*
- 6. Να μάθουν να σέβονται όλους τους χρήστες της οδού και ταυτόχρονα να διασφαλίζουν την κινητικότητα των ΑμεΑ.*

A2. Οδική Ασφάλεια

Στόχος του κεφαλαίου

Με τα στοιχεία που παρατίθενται στο κεφάλαιο αυτό επιδιώκεται να παρουσιαστεί η 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 όλων των πολιτών εξαιτίας του μεγάλου αριθμού τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν καθημερινά. Το κεφάλαιο αυτό έχει στόχο να σας βοηθήσει επίσης να κατανοήσετε την πολυπλοκότητα του θέματος της οδικής ασφάλειας, τους τρόπους αντιμετώπισής του αλλά και την ανάγκη ευαισθητοποίησης των παιδιών αυτής της ηλικιακής ομάδας 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.

A2.1. Γιατί είναι σημαντική η παιδεία οδικής ασφάλειας στην ηλικία 13-15 ετών;



Τα παιδιά αυτής της ηλικιακής ομάδας (13-15 ετών) είναι πιθανότερο να εμπλακούν σε κάποιο οδικό ατύχημα από τα παιδιά μικρότερης ηλικίας, εξαιτίας του γεγονότος ότι πραγματοποιούν μεγαλύτερες διαδρομές χωρίς τη συνοδεία κάποιου μεγαλύτερου (π.χ. προς και από το σχολείο, φροντιστήριο, φίλους κλπ.). Παράλληλα, επειδή η συμπεριφορά των παιδιών αυτών συχνά είναι παρορμητική, απρόβλεπτη και κάποιες φορές ενεργούν χωρίς να σκεφτούν τις συνέπειες, καταλήγουν πολλές φορές θύματα οδικών ατυχημάτων.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (World Health Organization) 186.300 παιδιά¹ πεθαίνουν κάθε χρόνο σε τροχαία ατυχήματα σε όλο τον κόσμο. Αυτό αντιστοιχεί σε περισσότερα από 500 παιδιά κάθε μέρα (World Health Organization). Στην πραγματικότητα, η πρόκληση τραυματισμών από οδικά ατυχήματα κατατάσσεται μεταξύ των τεσσάρων (4) κορυφαίων αιτιών θανάτου για παιδιά ηλικίας άνω των πέντε ετών.

¹ Παιδί θεωρείται κάθε άτομο κάτω από την ηλικία των 18 χρόνων, όπως ορίζεται από τη Σύμβαση για τα Δικαιώματα του Παιδιού.

Κατάταξη #	<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	Τροχαία ατυχήματα
2	Λοιμώξεις του κατώτερου αναπνευστικού	Λοιμώξεις του κατώτερου αναπνευστικού	Διαρροϊκές ασθένειες (που οφείλονται στην κατανάλωση μη ασφαλούς πόσιμου νερού)	Αυτοτραυματισμός
3	Ασφυξία / τραύμα κατά τη γέννηση	Μηνιγγίτιδα	Τροχαία ατυχήματα	Διαπροσωπική βία
4	Διαρροϊκές ασθένειες (που οφείλονται στην κατανάλωση μη ασφαλούς πόσιμου νερού)	Τροχαία ατυχήματα	Λοιμώξεις του κατώτερου αναπνευστικού	HIV/AIDS

Οι βασικοί παράγοντες που αυξάνουν την πιθανότητα εμπλοκής ατόμων αυτής της ηλικιακής ομάδας σε οδικό ατύχημα είναι η ηλικία και το φύλο. Αυτοί οι παράγοντες λειτουργούν συμπληρωματικά σε εκείνους που αφορούν σε όλους τους χρήστες της οδού, όπως για παράδειγμα οι ανεπαρκείς υποδομές.

Όσον αφορά στον παράγοντα της ηλικίας, είναι αποδεδειγμένο ότι τα παιδιά στην περίοδο της εφηβείας, δεν μπορούν να εκτιμήσουν σωστά τους κινδύνους που τα περιβάλλουν, συχνά υποτιμώντας τους ή αντιθέτως υπερεκτιμώντας τις δικές τους δυνατότητες. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με το ότι τους αρέσει να δοκιμάζουν τα όριά τους και να αναζητούν νέες εμπειρίες, τα καθιστά ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.

Ένας επιπλέον παράγοντας που αυξάνει το ποσοστό επικινδυνότητας για τα παιδιά αυτής της ηλικιακής ομάδας να εμπλακούν σε κάποιο οδικό ατύχημα είναι ότι σε μεγάλο βαθμό επηρεάζονται από τους συνομήλικους τους, ακολουθώντας και αντιγράφοντας συχνά επικίνδυνες συμπεριφορές.

Όσον αφορά στον παράγοντα του φύλου, ιδιαίτερα σε αυτήν την ηλικιακή ομάδα, τα αγόρια είναι προθυμότερα και πιο επιρρεπή να εμπλακούν σε επικίνδυνες καταστάσεις. Γι' αυτό το λόγο είναι μέχρι και 3 φορές πιθανότερο να τραυματιστούν ή ακόμα και να αποτελέσουν θύματα θανατηφόρου ατυχήματος συγκριτικά με τα κορίτσια της ίδιας ηλικίας. Η διαφορά αυτή ανάμεσα στα δύο φύλα



μπορεί να ερμηνευτεί κοινωνικά, καθώς εξακολουθεί να υπάρχει το πρότυπο που θέλει τα αγόρια να πρέπει να είναι πιο «γενναία» από τα κορίτσια, αλλά και βιολογικά αφού τα διαφορετικά επίπεδα τεστοστερόνης εξηγούν εν μέρει τη διαφορετική συμπεριφορά μεταξύ αγοριών και κοριτσιών.

Η ηλικία και το φύλο αποτελούν τους κρισιμότερους παράγοντες που καθιστούν τα παιδιά της ηλικιακής ομάδας 12-15 ετών ευπαθείς χρήστες της οδού.



Επιπρόσθετα, είναι πολύ σημαντικό να επισημανθεί ότι όταν αναφερόμαστε στα παιδιά ως χρήστες του οδικού δικτύου, δεν λαμβάνουμε υπόψη μας μόνο την ιδιότητά τους ως πεζούς. Τα παιδιά αυτής της ηλικίας κυκλοφορούν επίσης και ως ποδηλάτες χωρίς συνοδεία, μιας και βρίσκονται στην ηλικία που απαιτούν και κερδίζουν σιγά σιγά την ανεξαρτησία τους, κάνοντας τα πρώτα τους βήματα προς αυτή, ενώ δεν πρέπει καθόλου να παραβλέπεται και η ιδιότητα τους ως επιβάτες αυτοκινήτων και δικύκλων, καθώς και των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ).

A2.1.1. Τα πιο επικίνδυνα μέσα μεταφοράς παιδιών

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό για την Οδική Ασφάλεια (<http://www.grsproadsafety.org/>):

- Κάθε 30 δευτερόλεπτα ένα άτομο σκοτώνεται σε οδικό ατύχημα - πάνω από 3300 ανά ημέρα - και πάνω από 1,2 εκατομμύρια άτομα ετησίως πεθαίνουν σε οδικά ατυχήματα σε όλο τον κόσμο. Επίσης, ως 50 εκατομμύρια άτομα τραυματίζονται.
- Οι ευάλωτοι χρήστες της οδού βρίσκονται σε μεγαλύτερο κίνδυνο, ιδιαίτερα τα παιδιά. 500 παιδιά πεθαίνουν κάθε μέρα σε οδικά ατυχήματα. Σε πολλές χώρες της Ασίας, της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής μεταξύ 40% και 50% των ανθρώπων που σκοτώθηκαν ως αποτέλεσμα ενός οδικού ατυχήματος ήταν πεζοί.
- Το ποσοστό των παιδιών κάτω των 15 ετών που σκοτώνονται σε οδικά ατυχήματα στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι σχεδόν τρεις φορές υψηλότερο από ότι σε στις ανεπτυγμένες βιομηχανικές χώρες.

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.

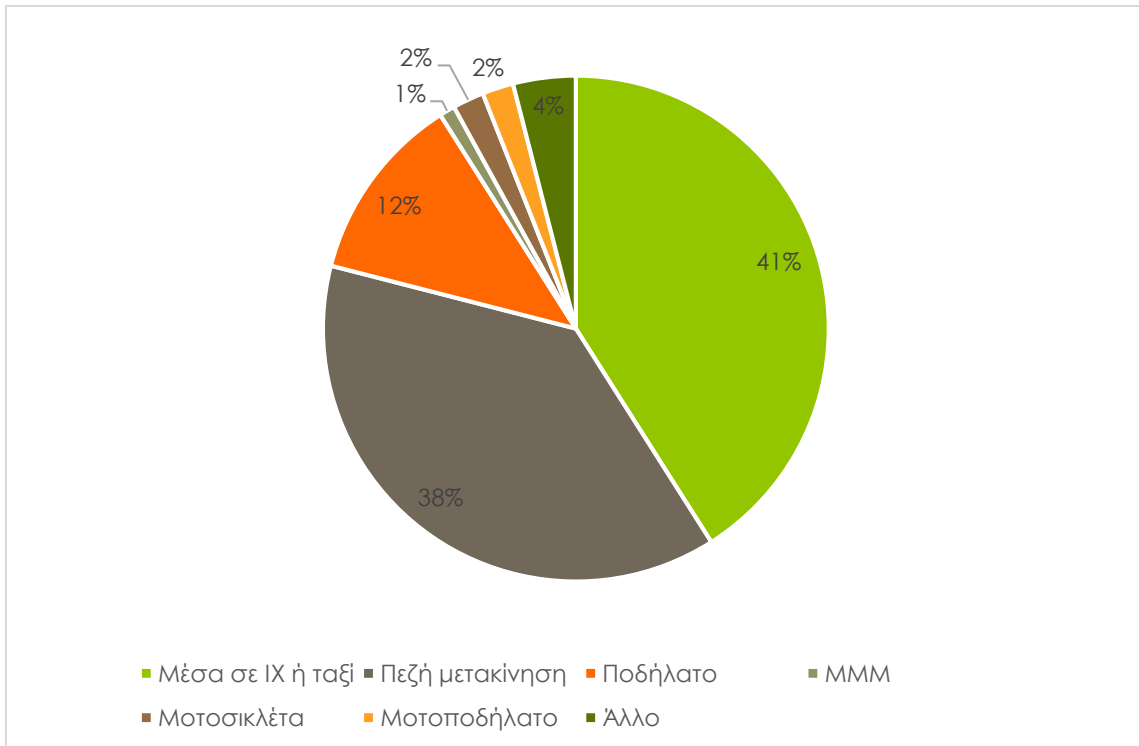
Μεγάλο ποσοστό των παιδιών που είναι θύματα οδικών ατυχημάτων κυκλοφορούν ως συνεπιβάτες με το αυτοκίνητο. Τα περισσότερα από αυτά τα παιδιά προέρχονται από χώρες υψηλού εισοδήματος. Αυτά βρίσκονται σε μεγαλύτερο κίνδυνο, τόσο στο μπροστινό όσο και στο πίσω κάθισμα του οχήματος όταν δε φορούν ζώνη ασφαλείας. 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.

Όταν τα παιδιά επιβαίνουν σε αυτοκίνητο, διατρέχουν πάρα πολύ μεγάλο κίνδυνο εάν δεν φορούν ζώνη. 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 δεν φορούσε ζώνη ούτε ο ενήλικας (είτε ο οδηγός είτε ο συνοδηγός).

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 1: Ποσοστά θανάτων παιδιών από τροχαία 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).

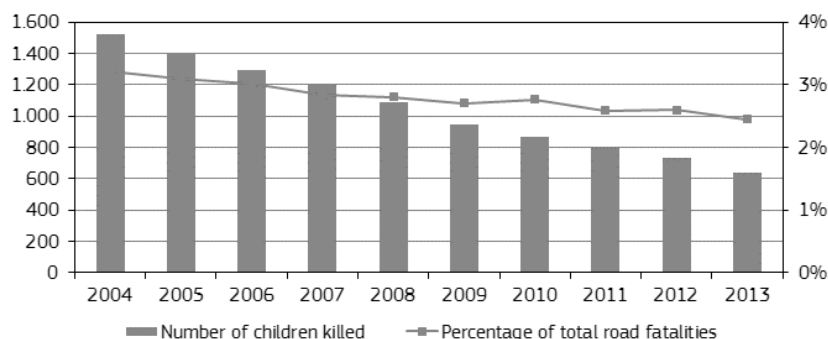
Οι πιο επικίνδυνες καταστάσεις με τα παιδιά στο δρόμο είναι όταν:

- 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.

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



Εικόνα 2: Αριθμός θανάτων παιδιών και το ποσοστό του συνόλου των θανατηφόρων τροχαίων 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 ενηλίκων 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
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 2: 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).

A2.2. 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 τροχαίων ατυχημάτων αναλογεί σχεδόν στο 4% του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος της κάθε χώρας.

A2.2.1. Ευρωπαϊκά όργανα και οργανισμοί οδικής ασφάλειας

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δίνει μεγάλη βαρύτητα σε θέματα οδικής ασφάλειας χρηματοδοτώντας ερευνητικά προγράμματα που ενισχύουν τον τομέα αυτό. Για το λόγο αυτό, έχουν δημιουργηθεί, μέσα στα πλαίσια της ΕΕ, 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 τροχαίων ατυχημάτων. Ενδεικτικά, κάποια από αυτά παρουσιάζονται παρακάτω:



I. Ευρωπαϊκά όργανα

- **Γενική Γραμματεία κινητικότητας και μεταφορών (Directorate General for Mobility and Transport)**

Ο τομέας των Μεταφορών επηρεάζει άμεσα όλους τους πολίτες στην Ευρώπη. 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 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 Διεύθυνση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Κινητικότητα και τις Μεταφορές 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 (αναδιατύπωση), 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.

- **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 και των εμβληματικών πρωτοβουλιών του.

Προκειμένου να επιτευχθεί 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

II. Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί

- **European Transport Safety Council (ETSC)**

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 σε τροχαία ατυχήματα και τις μεταφορές. Παρέχει συγκεκριμένες πληροφορίες με τη μορφή επιστημονικών εκθέσεων, ενημερωτικών δελτίων για την υποστήριξη των υψηλών προτύπων ασφαλείας στον τομέα της εναρμόνισης της ΕΕ, 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.

- **Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI)**

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.

A2.2.2. Η πολιτική της ΕΕ για την οδική ασφάλεια

Παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται μέσω των προαναφερόμενων προγραμμάτων της ΕΕ, οι ευρωπαϊκοί δρόμοι εξακολουθούν να μην είναι εντελώς ασφαλείς: τα αριθμητικά στοιχεία δείχνουν ότι οι θάνατοι από τροχαία ατυχήματα το 2014 και στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ έφτασαν τις 25.700.

Οι νέες κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για την οδική ασφάλεια στοχεύουν στη μείωση των θανάτων από τροχαία στους δρόμους της Ευρώπης κατά 50% μέχρι το 2020.

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 ρυθμίσεων.

Με τον τρόπο αυτόν, θα ενισχυθεί το στοιχείο της ασφάλειας των χρηστών του οδικού δικτύου, των οχημάτων και των σχετικών υποδομών.

Οι «λευκές βίβλοι» που εκδίδει η Ευρωπαϊκή 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 τροχαίων ατυχημάτων στην ΕΕ, μέχρι το τέλος του 2010. Ακόμη και αν ο στόχος αυτός δεν επετεύχθη εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας, ο απολογισμός της Επιτροπής ήταν θετικός ως προς τον αριθμό των θυμάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων.

Με τη λευκή βίβλο της 28ης 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.

A2.2.3. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας

Κάθε 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 των νόμων αυτών 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

Οι κύριοι στόχοι της Λευκής βίβλου είναι οι ακόλουθοι:

- ο Βελτιωμένα μέτρα ασφαλείας φορητών και αυτοκινήτων.
- ο Κατασκευή ασφαλέστερων οδών.
- ο Ανάπτυξη ευφυέστερων οχημάτων.
- ο Αυστηρότεροι κανόνες για την άδεια και την εκπαίδευση οδήγησης.
- ο Καλύτερη επιβολή του νόμου.
- ο Εστίαση στους τραυματισμούς.
- ο Νέα επικέντρωση στους μοτοσικλετιστές.

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).

A2.3. Η πολιτική της Ελλάδας για την οδική ασφάλεια

A2.3.1. Στατιστικά για οδικά ατυχήματα στην Ελλάδα

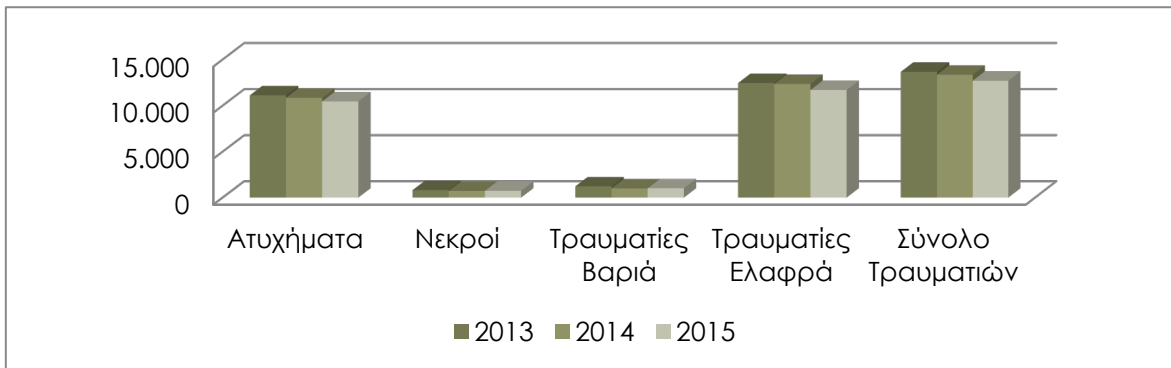
Σύμφωνα με τον ορισμό που αναφέρεται από την International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), με τον όρο «οδικό ατύχημα» εννοούμε το ατύχημα που συμβαίνει σε δημόσιο δρόμο ή χώρους ανοιχτούς στην κυκλοφορία οχημάτων, με αποτέλεσμα το θάνατο ή τον τραυματισμό ενός ή περισσότερων ατόμων και την 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 Τροχαία 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 τροχαίων 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

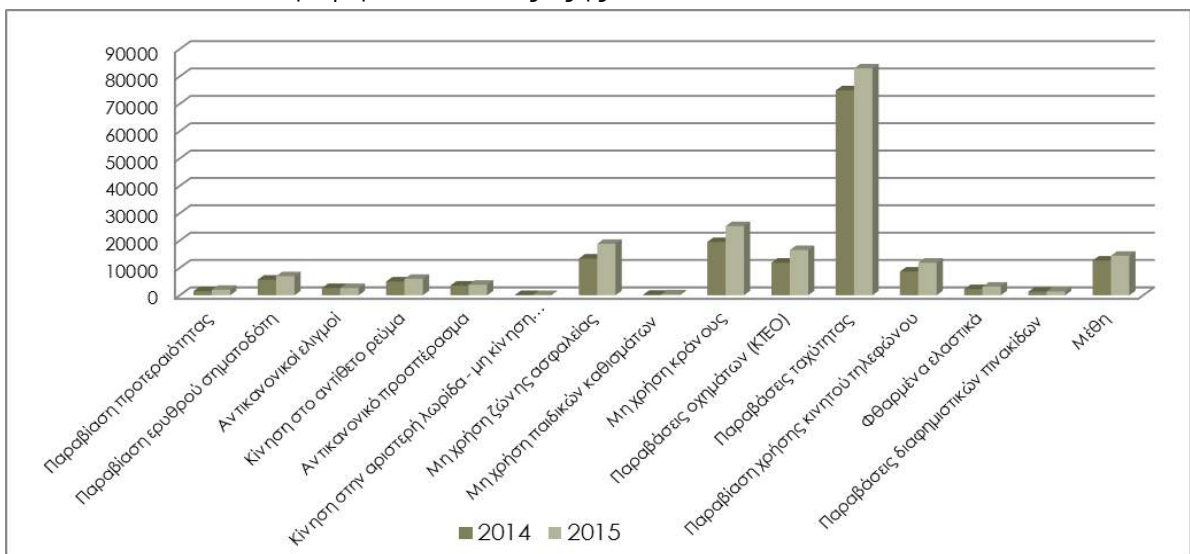
2014, παρουσιάζοντας μείωση κατά 9,5% σε νεκρούς, αύξηση κατά 8,6% σε βαριά τραυματίες και αύξηση κατά 18,4% σε ελαφρά τραυματίες.

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 3).



Εικόνα 3: Οδικά τροχαία 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 4: Παραβάσεις ανά είδος στο ελληνικό οδικό δίκτυο (σύγκριση 2014-2015).

A2.3.2. Γ' Στρατηγικό Σχέδιο

Στην Ελλάδα, τα τελευταία 15 χρόνια έχουν εκπονηθεί τρία 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 στην χώρα. Στο πλαίσιο των δύο πρώτων σχεδίων (2001, 2005) υλοποιήθηκαν αρκετές δράσεις, εντούτοις η συνολική εφαρμογή τους δεν έφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Στο Γ' Στρατηγικό Σχέδιο 2011-2020, το οποίο εκπονήθηκε και υλοποιείται, έχει υιοθετηθεί ο Ευρωπαϊκός στόχος της μείωσης κατά 50% του αριθμού των νεκρών από οδικά ατυχήματα έως το 2020, προτείνεται μία νέα αποτελεσματική δομή διαχείρισης των προτεινόμενων μέτρων οδικής ασφάλειας, εισάγεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα η έννοια της παιδείας Οδικής Ασφάλειας.

Πιο αναλυτικά, οι στόχοι του Γ' Στρατηγικού Σχεδίου 2011-2020 είναι οι παρακάτω:

- 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.
- 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.

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

Για την επίτευξη κάποιων από τους στόχους που αναφέρονται παραπάνω, όπως η βελτίωση της εκπαίδευσης και της κατάρτισης των χρηστών του οδικού δικτύου αλλά και η προστασία των ευάλωτων χρηστών αυτού, ένα από τα μέτρα άμεσης προτεραιότητας που έχουν προβλεφθεί, είναι και η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών αλλά και η καθιέρωση της κυκλοφοριακής αγωγής ως υποχρεωτικό μάθημα.

Ο οδηγός που κρατάτε στα χέρια σας ένα πρώτο και πολύ βασικό βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση, παρέχοντας την ευκαιρία στους καθηγητές να ενισχύσουν και να υποστηρίξουν την κατάρτιση των μαθητών του Γυμνασίου σχετικά με τις διάφορες προεκτάσεις του ζητήματος της Οδικής Ασφάλειας, έτσι ώστε να υιοθετήσουν και να καθιερώσουν συμπεριφορές, οι οποίες διασφαλίζουν τόσο την ασφάλεια των ίδιων όσο και των υπόλοιπων χρηστών του οδικού δικτύου.

A2.3.3. 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 παράγαγε 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.

A2.3.4. 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.

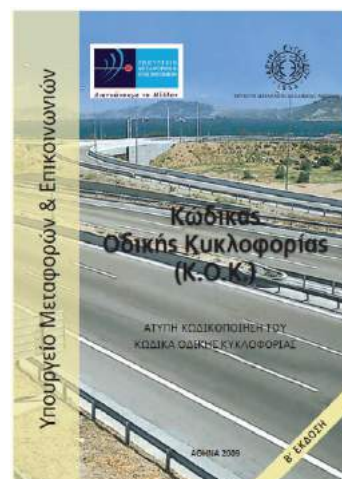
Τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας μπορείτε να τον βρείτε ηλεκτρονικά στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (<http://www.yme.gr/index.php?getwhat=1&oid=249&id=&tid=24>).

A2.3.5. Οργανωτική 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 σχετικών διαδικασιών με το Ευρωπαϊκό πλαίσιο. Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικά κάποιοι από τους σχετικούς φορείς και οι αρμοδιότητές τους.

- **Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας**

Όπως αναφέρεται στην παρ.2, άρθρο1 της υπ' αριθμ. οικ. 26516/3725/15.05.2014/ΦΕΚ 366 Β' υ.α, η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας έχει ως έργο:



- τη διαμόρφωση εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια και την εξέταση των θεμάτων που αφορούν στην οδική ασφάλεια της χώρας,
- την κατάρτιση σχετικών βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προγραμμάτων και την παρακολούθηση της εφαρμογής τους,
- το συντονισμό των αρμόδιων υπηρεσιών για τη συγκέντρωση και επεξεργασία στατιστικών και άλλων στοιχείων και τη λήψη μέτρων, με σκοπό τον περιορισμό των τροχαίων ατυχημάτων και την εμπέδωση της οδικής ασφάλειας,
- την παρακολούθηση της εφαρμογής της εθνικής πολιτικής για την οδική ασφάλεια, την εποπτεία των επιμέρους δράσεων και την 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 τροχαίων ατυχημάτων και των συνεπειών τους είναι η Γενική Διεύθυνση Οδικής Ασφάλειας, οι Στρατηγικοί Σκοποί της οποίας είναι οι ακόλουθοι:
 - 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 συντονισμός δράσεων οδικής ασφάλειας όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
 - Η ανάπτυξη, παρακολούθηση και αξιολόγηση των προγραμμάτων οδικής ασφάλειας.
 - 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 τροχαίων 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 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

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

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 η λειτουργία του συμβάλει σημαντικά στην επίλυση καιρίων ζητημάτων προς την κατεύθυνση της μείωσης των οδικών τροχαίων 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.

αποτελεσματικότητα και λειτουργικότητα των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., ώστε αυτές να καλύπτουν τις σύγχρονες ανάγκες.



Εικόνα 5: Βασικοί παράγοντες τροχαίων ατυχημάτων.

A2.4. Παράγοντες οδικών ατυχημάτων

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.

Οι κυριότεροι συντελεστές του τροχαίου ατυχήματος είναι ο άνθρωπος, το όχημα και το οδικό περιβάλλον (Εικόνα 5).

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

A2.4.1. Άνθρωπος

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, η ανθρώπινη συμπεριφορά αποτελεί αποκλειστική αιτία του 60% των

τροχαίων ατυχημάτων, ενώ συμμετέχει σημαντικά στο 95% των ατυχημάτων με ανθρώπινα θύματα και στο 80% του συνόλου των οδικών ατυχημάτων.

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.

A2.4.2. Όχημα

Ένας ακόμα παράγοντας που συμβάλλει στην πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων είναι το όχημα. Βέβαια, 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.
- 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).

Κάποια ενδεικτικά χαρακτηριστικά του οδηγού τα οποία επηρεάζουν τη συμπεριφορά του στο δρόμο και μπορεί να οδηγήσουν στην πρόκληση ή την αποφυγή ατυχήματος 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 παράγοντες όπως η χρήση του κινητού τηλεφώνου, το φαγητό, το κάπνισμα, κλπ.

A2.4.3. 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:

Πιο συγκεκριμένα, το οδικό δίκτυο και περιβάλλον μπορεί συνεισφέρει σε οδικό ατύχημα λόγω (ενδεικτικά):

- ο Κακής κατάστασης του οδικού δικτύου.
 - ο Ανεπαρκούς σήμανσης και σηματοδότησης.
 - ο Πλήρους έλλειψης ή ανεπάρκειας οδικού φωτισμού.
 - ο Χαμηλών πρότυπων κατασκευής.
 - ο Ανεπαρκών γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού (πολύ απότομη ή αντίθετη κλίση οδού).
 - ο Ελλιπούς σήμανσης κατά τη διάρκεια κατασκευών.
 - ο Δυσμενών περιβαλλοντολογικών συνθηκών.
- 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).

A3. Κυκλοφοριακή αγωγή

Στόχος του κεφαλαίου:

Το κεφάλαιο αυτό έχει σκοπό να παρουσιάσει τη χρησιμότητα της Κυκλοφοριακής Αγωγής καθώς και τη σημασία που έχει για τους χρήστες του οδικού δικτύου και την εξασφάλιση της ασφάλειάς τους. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στα πλεονεκτήματα της ενσωμάτωσής της Κυκλοφοριακής Αγωγής στο ωρολόγιο πρόγραμμα των σχολείων, με στόχο τόσο την ευαισθητοποίηση των μαθητών του Γυμνασίου στα ζητήματα της οδικής ασφάλειας όσο και την συνειδητοποίηση από αυτούς των κινδύνων που μπορεί να συναντήσουν στο οδικό δίκτυο, συμβάλλοντας ταυτόχρονα στη γενικότερη ανάπτυξη της προσωπικότητάς τους.

A3.1. 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 αλληλεπίδραση τους.

Η ενσωμάτωση της Κυκλοφοριακής Αγωγής ως μέρος του ωρολόγιου προγράμματος της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης είναι εξίσου κρίσιμης σημασίας με την ένταξή της στο πρόγραμμα της Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, καθώς κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης σε αυτή τη βαθμίδα, διαμορφώνεται ένα ολοκληρωμένο πλέον άτομο, το οποίο ως μέλος της κοινωνίας καλείται να είναι και ένας υπεύθυνος χρήστης του οδικού δικτύου.

Σκοπός του μαθήματος είναι η ενίσχυση και ο εμπλουτισμός του γνωστικού υπόβαθρου των μαθητών στις έννοιες των θεματικών που έχουν ήδη διδαχθεί στο Δημοτικό αλλά και η ανάπτυξη δεξιοτήτων, η αλλαγή στάσεων και η διαμόρφωση ορθολογικού τρόπου σκέψης.

Στο πλαίσιο του σκοπού αυτού, επιδιώκεται η περαιτέρω ανάπτυξη της αντίληψης του μαθητή, ότι κάθε

συμπεριφορά των χρηστών του οδικού δικτύου οδηγεί σε ένα αποτέλεσμα, το οποίο μπορεί να επηρεάσει και πολλούς άλλους χρήστες. Επομένως, είναι πολύ σημαντικό να γίνει κατανοητό από τα παιδιά αυτής της ηλικιακής ομάδας ότι η δική τους παρορμητική συμπεριφορά και οι δικές τους απερίσκεπτες ενέργειες στο οδικό δίκτυο είναι πιθανό να προκαλέσουν επικίνδυνες καταστάσεις που θα μπορούσαν να εξελιχθούν ακόμα και σε θανατηφόρα ατυχήματα.

Η ενσωμάτωση του μαθήματος της Κυκλοφοριακής Αγωγής στο διδακτικό πρόγραμμα των σχολείων είναι ζήτημα μείζονος σημασίας. Γιατί μέσω της Κυκλοφοριακής Αγωγής υιοθετείται και εφαρμόζεται η πρόληψη των οδικών ατυχημάτων, έτσι ώστε οι έφηβοι που κυκλοφορούν στους δρόμους ως πεζοί, ποδηλάτες, συνεπιβάτες σε αυτοκίνητα/μοτοσικλέτες ή επιβάτες στα ΜΜΜ να κατανοούν και να μπορούν να αναγνωρίσουν τον κίνδυνο, αλλά και να γνωρίζουν τι πρέπει να κάνουν κάθε φορά για να αποφεύγουν επικίνδυνες καταστάσεις. Η γνώση και η υιοθέτηση σωστής και ασφαλούς συμπεριφοράς από αυτήν την ηλικία θα οδηγήσει στην εξέλιξη τους σε ώριμους και υπεύθυνους οδηγούς.

A3.1.1. Συσχετισμός κυκλοφοριακής αγωγής με την 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.

Στην περίπτωση της Ιταλίας, η ενσωμάτωση της Κυκλοφοριακής Αγωγής στο πλαίσιο της σχολικής

εκπαίδευσης ξεκίνησε το 1992, με την έκδοση απόφασης για υποχρεωτική εφαρμογή προγραμμάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής σε όλες τις βαθμίδες της σχολικής εκπαίδευσης. Η Κυκλοφοριακή Αγωγή πραγματοποιείται σε όλες τις βαθμίδες των ιταλικών σχολείων, από το Νηπιαγωγείο μέχρι και τη Μέση Εκπαίδευση.

Στη Γαλλία, η εκπαίδευση οδικής ασφάλειας είναι επίσημο 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. Επιπλέον, η πολιτική εκπαίδευσης της οδικής ασφάλειας που τηρείται στη Γαλλία περιλαμβάνει και την υποχρεωτική ενσωμάτωση, στο μέτρο του δυνατού, στοιχείων της οδικής ασφάλειας σε όλα τα μαθήματα του σχολικού προγράμματος (π.χ. στα μαθηματικά, στην αγωγή του πολίτη ή στην τεχνολογία).

Η διαπαιδαγώγηση των μαθητών σε θέματα οδικής ασφάλειας αποτελεί σημαντικό ζήτημα και στην Πορτογαλία. Από το 1997 μία επιτροπή συγκροτούμενη από αντιπροσώπους του Υπουργείου Εσωτερικών, του Υπουργείου Παιδείας και της Εθνικής Επιτροπής της Ένωσης Γονέων, ασχολείται με τα θέματα που αφορούν στην ενσωμάτωση της οδικής ασφάλειας στο επίσημο εκπαιδευτικό σύστημα της χώρας, καλύπτοντας όλα τα επίπεδα εκπαίδευσης. Πρέπει να επισημανθεί, ότι οι εκπαιδευτικοί εξοπλίζονται με τα απαραίτητα εφόδια που είναι απαραίτητα για να μπορούν να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις της διδασκαλίας του αντικειμένου αυτού, μέσω ενημερωτικών και εκπαιδευτικών προγραμμάτων οδικής ασφάλειας.

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 βασίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές 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.

A3.2. 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.

A3.2.1. Άνθρωπος

- **Πεζοί**

Πεζοί ονομάζονται οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο χωρίς κάποιο όχημα, είτε ιδιωτικό είτε μέσω μαζικής μεταφοράς, αλλά απλά το χρησιμοποιούν περπατώντας.

- **Επιβάτες**

Επιβάτες ονομάζουμε τους χρήστες του οδικού δικτύου που χρησιμοποιούν κάποιο όχημα, είτε ιδιωτικό είτε μέσω μαζικής μεταφοράς, χωρίς όμως να το οδηγούν οι ίδιοι.

- **Οδηγοί**

Οδηγοί ονομάζονται οι χρήστες της οδού που κυκλοφορούν

- **Δικυκλιστές**

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

A3.2.2. 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.

A3.2.3. Οδός

- **Αστικοί δρόμοι**

Αστικός θεωρείται ένας δρόμος όταν διέρχεται από μια αστική περιοχή (πόλη) ενώ επαρχιακός όταν διέρχεται από επαρχιακές εκτάσεις (εκτάσεις εκτός σχεδίου πόλης).

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.

Στις κατοικημένες περιοχές το όριο ταχύτητας ορίζεται σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. στα 50 χλμ/ώρα, εκτός ορίζεται διαφορετικά με ειδική σήμανση. Στους περισσότερους αστικούς δρόμους, κατά κανόνα, αναπτύσσονται μικρές



Οι κατηγορίες των αστικών δρόμων είναι:

- ο Αστικοί αυτοκινητόδρομοι.
- ο Αστικές οδοί ταχείας κυκλοφορίας.
- ο 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.
- ο 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.
- ο Συλλεκτήριες οδοί με βασική λειτουργία την πρόσβαση.
- ο Τοπικές οδοί με βασική λειτουργία την πρόσβαση.

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), σε περιοχές με πολλά εμπόδια ή αυξημένη επικινδυνότητα (π.χ. έξω από σχολεία) ή και αστικοί πεζόδρομοι που επιτρέπεται η κίνηση αυτοκινήτων με όριο 10 χλμ/ώρα αλλά και δρόμοι μέσα στο αστικό δίκτυο με υψηλότερες ταχύτητες, όπως στην περίπτωση ενός αστικού αυτοκινητόδρομου ή μιας αστικής οδού ταχείας κυκλοφορίας.

• Επαρχιακοί δρόμοι

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:

- Αυτοκινητόδρομος
- Οδός μεταξύ νομών/επαρχιών
- Οδός μεταξύ επαρχιών/οικισμών
- Οδός μεταξύ μικρών οικισμών-Συλλεκτήρια Οδός
- Δευτερεύουσα οδός-Αγροτική οδός
- 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 κατά τη νύχτα να έχει αναμμένα τα φώτα.

A3.3. 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 εμπλεκόμενοι 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.

A4. Ο ρόλος του σχολείου στην εκμάθηση της Κυκλοφοριακής αγωγής και οι τρόποι διδασκαλίας.

Στόχος του κεφαλαίου

Στο κεφάλαιο αυτό δίνεται έμφαση στο ρόλο που διαδραματίζει το σχολείο και κυρίως ο εκπαιδευτικός στη μετάδοση των γνώσεων και των κανόνων σωστής και ασφαλούς οδικής συμπεριφοράς στα παιδιά του Γυμνασίου. 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.

A4.1. Ανάπτυξη Παιδείας Οδικής Ασφάλειας διαμέσου του σχολείου

Όπως αναφέρεται και αναλύεται και στο προηγούμενο κεφάλαιο, η Κυκλοφοριακή Αγωγή και η ανάπτυξη Παιδείας Οδικής Ασφάλειας αποτελεί ένα πολύ βασικό εφόδιο για την προώθηση προτύπων συμπεριφοράς που προάγουν την ασφάλεια των νέων. Οι μαθητές, μέσω πρακτικών που θα διδαχθούν θα βοηθηθούν να εντοπίσουν τους παράγοντες που οδηγούν σε ατυχήματα στο οδικό δίκτυο και να προστατεύσουν τον εαυτό τους, υιοθετώντας μια στάση πρόληψης απέναντι στους κινδύνους που τους περιτριγυρίζουν.

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 Πολιτισμού, Παιδείας 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 και όλο το εκπαιδευτικό υλικό που αφορά στους μαθητές όλων των εκπαιδευτικών βαθμίδων.

A4.2. Οδηγίες διδασκαλίας για τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση

Το εκπαιδευτικό υλικό της Πλατφόρμας του e-Drive θα πρέπει να συνδυαστεί με την κατάλληλη διδασκαλία από την πλευρά του εκπαιδευτικού. Ο τρόπος διεξαγωγής του μαθήματος αυτού διαδραματίζει ίσως το σημαντικότερο ρόλο στην αφομοίωση της επιθυμητής πληροφορίας από τους μαθητές, οι οποίοι έχουν ήδη αποκτήσει σχετικές γνώσεις στην προηγούμενη εκπαιδευτική βαθμίδα και έχουν γνωρίσει τους βασικούς κανόνες που διέπουν την ασφαλή μετακίνηση. Εντούτοις, έχουν έρθει σε μεγαλύτερη επαφή με την παρατήρηση παραβατικών συμπεριφορών στους δρόμους και σε κάποιες περιπτώσεις είναι πολύ πιθανό να έχουν αποκτήσει διαστρεβλωμένη άποψη σχετικά με κάποια ζητήματα.

Ένας επιπλέον παράγοντας που καθιστά επιτακτική την ανάγκη σωστής εκπαίδευσης των μαθητών Γυμνασίου σε θέματα οδικής ασφάλειας, αποτελεί και το γεγονός ότι τα παιδιά αυτής της ηλικιακής ομάδας είναι περισσότερο επιρρεπή στην εμφάνιση παρορμητικών συμπεριφορών καθώς και στην υιοθέτηση λανθασμένων προτύπων και συμπεριφορών που αντιγράφουν από συνομηλίκους ή μεγαλύτερους ανθρώπους του περιβάλλοντος τους.

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 μαθητών:**

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 ή έχουν δει. Η μέθοδος αυτή του εκπαιδευτικού βοηθά τους μαθητές να κατανοήσουν καλύτερα και ευκολότερα τις σωστές και λάθος συμπεριφορές των χρηστών της οδού αλλά και να αντιληφθούν τους κινδύνους που μπορεί να αντιμετωπίσουν στην περίπτωση που δεν λάβουν τη σωστή απόφαση ή δράσουν απερίσκεπτα και παρορμητικά.

- **Η εξελικτική ανάπτυξη του εφήβου:**

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

Για πολλούς ειδικούς η ηλικία 12-18 ετών, η οποία είναι γνωστή ως εφηβική ηλικία, αποτελεί μια κρίσιμη και δύσκολη αναπτυξιακή περίοδο, καθώς οι αλλαγές, τις οποίες βιώνει το παιδί είναι πολλές και ραγδαίες τόσο όσον αφορά στην εμφάνισή του αλλά κυρίως στη συμπεριφορά του. Επίσης, η εξελικτική αυτή περίοδος του παιδιού είναι και η τελευταία που βιώνει πριν την μετάβασή του στην ενηλικίωση.

Πώς αναπτύσσεται ο εγκέφαλος κατά τη διάρκεια της εφηβείας;

Οι έρευνες σχετικά με την ανάπτυξη του εγκεφάλου υποδεικνύει ότι η περίοδος της εφηβείας συνδέεται με σημαντικές αλλαγές στη δομή του εγκεφάλου. Πιο συγκεκριμένα, τα κύτταρα στον προμετωπιαίο και στον βρεγματικό φλοιό υφίστανται αυξημένη μυελίνωση (ή μόνωση), με αποτέλεσμα η μετάδοση στους νευρώνες να γίνεται ταχύτερη. Αυτές οι αλλαγές αντανακλώνται σε αύξηση στη λευκή ουσία του εγκεφάλου. Ταυτόχρονα, ο αριθμός των συνδέσεων και συνάψεων μεταξύ των νευρώνων στους μετωπιαίους λοβούς πρώτα αυξάνονται και μετά σταδιακά μειώνονται, έτσι ώστε συνδέσεις που χρησιμοποιούνται συχνά να διατηρούνται, ενώ άλλες να

χάνονται. Αυτές οι αλλαγές αντικατοπτρίζονται σε αλλαγές στην πυκνότητα της φαιάς ουσίας.

Αυτές οι διαδικασίες πραγματοποιούνται σε μεγάλο χρονικό διάστημα. Η ανάπτυξη του εγκεφάλου μπορεί να μην έχει ολοκληρωθεί πριν από την ηλικία των 30. Κάποιες μελέτες υποδεικνύουν διαφορές στην ανάπτυξη της λευκής και της φαιάς ουσίας μεταξύ αγοριών και κοριτσιών, αλλά δεν είναι ξεκάθαρο αν οι διαφορές αυτές είναι σημαντικές.

Πώς η διαδικασία αυτή επηρεάζει τον τρόπο που σκέφτονται οι νέοι άνθρωποι;

Οι περιοχές όπου συμβαίνουν οι πιο εντυπωσιακές αλλαγές είναι οι μετωπιαίοι λοβοί, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τις εκτελεστικές λειτουργίες. Εκτελεστική λειτουργία είναι η ικανότητα μας να συντονίζουμε και να ελέγχουμε τις σκέψεις και τη συμπεριφορά μας. Ο προγραμματισμός είναι μια σημαντική εκτελεστική λειτουργία, όπως επίσης και η ικανότητα να φιλτράρουμε άσχετες πληροφορίες και να μπορούμε να αναστέλλουμε παρορμητικές συμπεριφορές. Το καθένα από αυτά απαιτεί συγκεκριμένες ικανότητες, όπως επιλεκτική προσοχή, λήψη αποφάσεων, βραχυπρόθεσμη μνήμη και αναστολή εκούσιων αντιδράσεων.

Οι νευροεπιστήμονες πιστεύουν ότι καθεμία από αυτές τις λειτουργίες αναπτύσσονται σε διαφορετικά ποσοστά ανάλογα με το επίπεδο των αλλαγών στη φαιά και λευκή ουσία του εγκεφάλου. Για παράδειγμα, κάποια τεστ, όπως ο έλεγχος των παρορμήσεων, αποκαλύπτουν ότι οι έφηβοι δεν έχουν τόσο καλή επίδοση όσο τα μικρότερα παιδιά. Τεστ που συνδυάζονται με εγκεφαλογραφήματα δείχνουν ότι οι εγκεφαλοι των εφήβων χρειάζονται ενίσχυση/ανταμοιβή μεγαλύτερου επιπέδου για να φτάσουν στο ίδιο επίπεδο εγκεφαλικής δραστηριότητας με τους ενήλικες. Αποτελέσματα από τεστ σχετικά με τη λήψη αποφάσεων αποκαλύπτουν ότι οι έφηβοι χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να πάρουν μια απόφαση από τους ενήλικες όταν αντιμετωπίζουν το ίδιο επικίνδυνο σενάριο. Οι ψυχολόγοι διαφωνούν μεταξύ τους για το αν αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι ενήλικες χρησιμοποιούν την οπτική απεικόνιση και την εμπειρία τους, ενώ οι έφηβοι βασίζονται στην λογική για να λάβουν μια απόφαση.

Συμβουλή προς Εκπαιδευτικούς:

Θα ήταν προτιμότερο να μην μοιραστείτε αυτήν την πληροφορία, σχετικά με την ανάπτυξη του εγκεφάλου, με τους μαθητές. Δεν θα θέλαμε οι μαθητές να φτάσουν στο λανθασμένο συμπέρασμα ότι είναι «θύματα» της ανάπτυξης τους και ότι δεν μπορούν να ελέγξουν τη συμπεριφορά τους σε περιπτώσεις που αφορούν στην οδική ασφάλεια.

Ένα ακόμα πολύ βασικό χαρακτηριστικό αυτής της αναπτυξιακής περιόδου, το οποίο επίσης καθιστά κρίσιμη την ανάγκη για σωστή και ολοκληρωμένη εκπαίδευση σε θέματα που αφορούν στην ασφάλεια του παιδιού, είναι ότι αυτό αντιστέκεται πολύ περισσότερο στην όποια προσπάθεια για συμμόρφωση, αμφισβητεί πολύ έντονα πράγματα και γνώμες, ενώ πλέον αναπτύσσει και τα δικά του κριτήρια για το τι είναι «καλό» και τι «κακό», ενώ σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί και να αναπτύξει έντονο αίσθημα εγωκεντρισμού οδηγώντας το συχνά σε ριψοκίνδυνες συμπεριφορές. Γι' αυτό το λόγο, χρειάζεται πολύ μεγάλη προσοχή και προσπάθεια από το εκπαιδευτικό να καταφέρει να βοηθήσει το μαθητή σε αυτή την ηλικία να κατανοήσει, να αποδεχτεί αλλά και να αφομοιώσει τις απαιτούμενες γνώσεις και κυρίως συμπεριφορές που θα του εξασφαλίσουν την ασφάλεια του στο οδικό δίκτυο.

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

Το ίδιο ισχύει και για το κοινωνικό-πολιτιστικό περιβάλλον των παιδιών. Η σημασία του περιβάλλοντος εξακολουθεί να διαδραματίζει βασικό ρόλο για την ανάπτυξη του εφήβου, ενώ καλείται να προσαρμοστεί σε αυτό, να έρθει σ' επαφή και να αποδεχτεί ή να απορρίψει νέες ιδέες και αξίες για τον κόσμο που το περιβάλλει.

- **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

περιεχόμενο 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 δραστηριοτήτων τα οποία κεντρίζουν το ενδιαφέρον και διατηρούν για περισσότερο χρόνο αμείωτο το ενδιαφέρον των μαθητών αυτής της ηλικιακής ομάδας.

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 στην 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 σχετικά με αυτά. Επίσης, είναι πολύ σημαντική και η συνεργασία μεταξύ εκπαιδευτικών και γονέων ή κηδεμόνων, έτσι ώστε να καταφέρουν να βρουν τον πιο ενδεδειγμένο τρόπο για να προσεγγίσουν τα παιδιά αλλά και να τους μεταδώσουν σωστά και αποτελεσματικά τις απαραίτητες γνώσεις σχετικά με τα θέματα οδικής ασφάλειας.

Σχετικό ξεχωριστό εγχειρίδιο έχει δημιουργηθεί για τους γονείς από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και

Δικτύων στα πλαίσια του έργου eDrive (www.edrive.yme.gov.gr).

Ένας τρόπος για να δημιουργήσει ο καθηγητής 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 εκπαιδευτικός (ή/ και διαμέσου του συλλόγου καθηγητών 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, και ιδιαίτερα στους 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 τίγονται 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.

Οι έφηβοι συχνά θεωρείται ότι παίρνουν πολλά ρίσκα. Η λήψη ρίσκων μπορεί ν' αποτελεί ένα υγιές κομμάτι της ανάπτυξης και του γεγονότος ότι μεγαλώνουν. Παρόλα αυτά, οι νέοι άνθρωποι συχνά δε συνειδητοποιούν το πόσο ευάλωτοι είναι, με αποτέλεσμα να παίρνουν περιττά ρίσκα που συχνά οδηγούν σε επικίνδυνες καταστάσεις.

A5. Τρόποι διδασκαλίας του μαθήματος κυκλοφοριακής αγωγής

Στόχος του κεφαλαίου:

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

A5.1. 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 χρησιμοποιήθηκαν για την ολοκλήρωση του βιβλίου αυτού ανταποκρίνονται στις στρατηγικές που σχετίζονται με τους λοιπούς τομείς εκπαίδευσης που παρέχεται στα σχολεία της χώρας μας, ώστε το γνωστικό περιεχόμενο να

οργανώνεται σε θεματικές ενότητες. Με βάση την εννοιολογική προσέγγιση της γνώσης, οι πληροφορίες συσχετίζονται μεταξύ τους και οργανώνονται σε ενότητες με κύριο στόχο τη νοηματική συγγένεια του περιεχομένου και των διαθεματικών εννοιών από τις οποίες αποτελείται.

A.5.1.1.1 Διαθεματικές ή οριζόντιες δεξιότητες στη 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.

A5.2. Παρουσίαση του βιβλίου των μαθητών

Το Βιβλίο Μαθητή απαρτίζεται από κεφάλαια που διαρθρώνονται σε υποενότητες. Η συγγραφή του κειμένου αλλά και οι επιλογές 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.

Βασικός στόχος των κειμένων των κεφαλαίων του βιβλίου είναι η παρουσίαση των απαιτούμενων πληροφοριών και της απαραίτητης σχετικής γνώσης με τρόπο απλό, έτσι ώστε να αποτυπώνεται και να αφομοιώνεται από τους μαθητές πιο εύκολα.

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
- Δεξιότητες μεταγνώσης και αυτορρύθμισης.

Η δομή που ακολουθεί το Βιβλίο Μαθητή είναι η εξής:

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

Στόχος: μετά τον τίτλο ακολουθεί ο στόχος της διδακτικής ενότητας και γίνεται μια πολύ σύντομη παρουσίαση σχετικά με το τι επιδιώκει να επιτύχει και να προσφέρει η συγκεκριμένη ενότητα στους μαθητές.

Τι να θυμάμαι: αποτελεί μια πρώτη και πολύ σύντομη παρουσίαση των εννοιών που πρόκειται να αναλυθούν στο συγκεκριμένο κεφάλαιο.

Ανάλυση: περιέχει αναλυτικά όλη την πληροφορία που το παιδί αυτής της ηλικιακής ομάδας χρειάζεται να λάβει σχετικά με το θέμα που πραγματεύεται η εκάστοτε διδακτική ενότητα, συχνά μαζί με χρήσιμες συμβουλές προς τους μαθητές.

Σύνοψη: συγκεντρώνονται και αναφέρονται οι βασικές έννοιες και γνώσεις που καλείται να συγκρατήσει ο μαθητής από τη συγκεκριμένη διδακτική ενότητα.

Ερωτήσεις-Ασκήσεις: περιέχονται ερωτήσεις που βοηθούν τον μαθητή να κατανοήσει και να αφομοιώσει αποτελεσματικότερα τις γνώσεις που του προσφέρονται στο εκάστοτε κεφάλαιο.

Θέλω να μάθω περισσότερα...: πηγές στις οποίες μπορεί ο μαθητής να αναζητήσει περισσότερες σχετικές πληροφορίες.

Στο Β' μέρος του βιβλίου που ακολουθεί, παρουσιάζεται αναλυτικά το περιεχόμενο κάθε κεφαλαίου του Βιβλίου Μαθητή. Πιο συγκεκριμένα:

- Ο στόχος του,
- Οι δεξιότητες που καλούνται ν' αναπτύξουν οι μαθητές Γυμνασίου σχετικά με το περιεχόμενο του κεφαλαίου,
- Προτεινόμενες δραστηριότητες που θα μπορούσαν οι εκπαιδευτικοί να ακολουθήσουν για την καλύτερη κατανόηση και αφομοίωση των πληροφοριών, καθώς και
- Επιπλέον ασκήσεις για την επιβεβαίωση της κατανόησης του κεφαλαίου.

Β' ΜΕΡΟΣ: Οδηγίες
διδασκαλίας του βιβλίου
«Μετακινούμαι ασφαλώς»

Β1. Κεφάλαιο 1: Τα μέσα μαζικής μεταφοράς και βιώσιμη κινητικότητα

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές Γυμνασίου θα γνωρίσουν τα είδη και τις κατηγορίες των Μέσων Μεταφοράς και ιδιαίτερα τις Δημόσιες Συγκοινωνίες καθώς και τους κανόνες συμπεριφοράς και ασφαλούς μετακίνησης με αυτές. Θα πρέπει να ενθαρρύνεται η μετακίνηση με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και να τονίζονται τα πλεονεκτήματα της χρήσης τους για το άτομο, την κοινωνία και το περιβάλλον. Επίσης, θα γνωρίσουν την έννοια και τα μέσα της Βιώσιμης Κινητικότητας και θα ενημερωθούν για τα μέτρα προώθησής της.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας: 2 διδακτικές ώρες

Διαθεματικές δεξιότητες

- Να κατανοήσουν και να μάθουν να διακρίνουν τα είδη και τις κατηγορίες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- Να διδαχθούν τα οφέλη από τη χρήση ΜΜΜ και να ευαισθητοποιηθούν στο βαθμό που θα τα επιλέγουν έναντι του Ι.Χ. μελλοντικά.
- Να ενημερωθούν για τις λωρίδες ή τους διαδρόμους αποκλειστικής κίνησης ΜΜΜ.
- Να ενημερωθούν για τις πολυτροπικές μετακινήσεις.
- Να γνωρίζουν το ρόλο των κέντρων διαχείρισης κυκλοφορίας.
- Να μπορούν να χρησιμοποιούν μια εφαρμογή πλοήγησης με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς από ένα επιλεγμένο σημείο έναρξης σε ένα σημείο προορισμού.
- Να μάθουν όλους τους βασικούς κανόνες ασφαλούς χρήσης των ΜΜΜ.
- Να βρουν τρόπους χρήσης των ΜΜΜ για τις δικές τους καθημερινές μετακινήσεις καθώς και για τις μετακινήσεις ενός μέλους της οικογένειάς τους που χρησιμοποιεί Ι.Χ.
- Να γνωρίσουν την Βιώσιμη Κινητικότητα και τα μέτρα προώθησής της.

Προτεινόμενες δραστηριότητες

- Πριν από την ανάγνωση του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:

Σχετικοί όροι:

- ο Χερσαία, εναέρια και θαλάσσια Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, κανόνες συμπεριφοράς και ασφάλειας στα ΜΜΜ, περιβαλλοντικά οφέλη, βιώσιμη αστική κινητικότητα, μέτρα προώθησης βιώσιμης κινητικότητας, πρακτικές συμβουλές.

- Να ονομάσουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς που γνωρίζουν.
 - Να εκτιμήσουν τα οφέλη που θεωρούν ότι έχει η χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
 - Να γράψουν μια παράγραφο περιγράφοντας μια μετακίνηση τους με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αναφέροντας με αναφορά στο μέσο που χρησιμοποίησαν, το σκοπό της μετακίνησης, το σημείο έναρξης και προορισμού καθώς και 5 αρνητικά και 5 θετικά στοιχεία που αναγνώρισαν σε αυτή τους τη μετακίνηση. Στην περίπτωση που κάποιος μαθητής Γυμνασίου τυχαίνει να μην έχει χρησιμοποιήσει ποτέ κάποιο ΜΜΜ τότε μπορεί να περιγράψει μια μετακίνηση που έχει δει να κάνει κάποιος στο δρόμο και να αναφέρει τα θετικά και αρνητικά στοιχεία που έκρινε.
 - Κάθε παιδί θα διαβάσει δυνατά στην τάξη το κείμενο που έγραψε και ο Καθηγητής θα σημειώνει στον πίνακα με λέξεις κλειδιά τα θέματα που εντόπισαν οι μαθητές Γυμνασίου μέσα από τα κείμενά τους και σχετίζονται με την Βιώσιμη κινητικότητα.
- Μετά την ανάγνωση του κεφαλαίου από το από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - Να συγκρίνουν τα οφέλη από τη χρήση των ΜΜΜ έναντι ενός Ι.Χ. στη διαδρομή από το σπίτι στο σχολείο.
 - Να γράψουν ένα μικρό κείμενο για να πείσουν τους γονείς τους ότι θα πρέπει να τους πηγαίνουν στον σχολείο με τα ΜΜΜ και όχι με το Ι.Χ.
 - Να χρησιμοποιήσουν μια εφαρμογή πλοήγησης με ΜΜΜ για μια διαδρομή που θα επιλέξουν και να περιγράψουν πως αυτή λειτουργεί και ποιες πληροφορίες τους παρέχει.
 - Να φτιαχτεί στην τάξη ένας μεγάλος πίνακας από χαρτόνι και κάθε μαθητής θα κολλάει αυτοκόλλητο τύπου post-it πάνω σε αυτόν γράφοντας έναν δικό του ορισμό για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, λαμβάνοντας υπόψη όλα όσα έχουν συζητηθεί στην τάξη σχετικά.

Β1.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)

Άσκηση 1

Συμπληρώστε τις προτάσεις επιλέγοντας από τη παρένθεση:

A) Χερσαία μέσα μεταφοράς μη σταθερής τροχιάς είναι αυτά που _____ (μπορούν, δεν μπορούν) να κινηθούν σε οποιαδήποτε επιφάνεια του εδάφους χωρίς να χρειάζονται ράγες που να ορίζουν τη διαδρομή τους. Αυτά είναι _____ (το λεωφορείο, το τρόλεϊ, το τραμ, το ταξί, το τρένο, οι μοτοσικλέτες, το ποδήλατο, τα αυτοκίνητα, το μετρό)

B) Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι οι _____ (κοινόχρηστες, ιδιωτικής χρήσης) υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Στην Ελλάδα έχουμε _____ (αστικές, υπεραστικές, αστικές και υπεραστικές) συγκοινωνίες, ιδιοκτήτες των οποίων μπορεί να είναι _____ (το κράτος, ιδιώτες, το κράτος ή ιδιώτες ή και συνδυασμός αυτών).

Στις Αστικές Συγκοινωνίες ανήκουν _____ (το λεωφορείο, τα αεροπλάνα, οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις, το υπεραστικό τρένο, το προαστιακό τρένο, το τραμ, το μετρό/ηλεκτρικός, το τρόλεϊ) ενώ στις Υπεραστικές Συγκοινωνίες _____ (το λεωφορείο, τα αεροπλάνα, οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις, το υπεραστικό τρένο, το προαστιακό τρένο, το τραμ, το μετρό/ηλεκτρικός, το τρόλεϊ).

Αξιολόγηση άσκησης 1

A) Χερσαία μέσα μεταφοράς μη σταθερής τροχιάς είναι αυτά που **μπορούν** να κινηθούν σε οποιαδήποτε επιφάνεια του εδάφους χωρίς να χρειάζονται ράγες που να ορίζουν τη διαδρομή τους. Αυτά είναι **το λεωφορείο, το τρόλεϊ, το ταξί, οι μοτοσικλέτες, το ποδήλατο, τα αυτοκίνητα.**

B) Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι οι **κοινόχρηστες** υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Στην Ελλάδα έχουμε **αστικές και υπεραστικές** συγκοινωνίες, ιδιοκτήτες των οποίων μπορεί να είναι **το κράτος ή ιδιώτες ή και συνδυασμός αυτών.**

Στις Αστικές Συγκοινωνίες ανήκουν **το λεωφορείο, το τραμ, το μετρό/ηλεκτρικός, το τρόλεϊ** ενώ στις Υπεραστικές Συγκοινωνίες **τα αεροπλάνα, οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις, το υπεραστικό τρένο, το προαστιακό τρένο.**

Άσκηση 2

Επιλέξτε Σωστό η Λάθος

1. Τα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως το Μετρό, ο Ηλεκτρικός και το Τραμ, μπορούν να έχουν σταθερό χρόνο διαδρομής, καθώς δεν «μοιράζονται» το δρόμο τους με άλλα οχήματα.

Σωστό Λάθος

2. Οι θέσεις καθημένων σε ένα λεωφορείο πρέπει πρωτίστως να παραχωρούνται σε επιβάτες που ανήκουν σε ευπαθείς ομάδες, όπως ηλικιωμένοι, έγκυοι, άνθρωποι με αναπηρία, άνθρωποι που συνοδεύουν μικρά παιδιά, κλπ.

Σωστό Λάθος

3. Όταν έρχεται το λεωφορείο περιμένω πρώτα να κατεβούν οι επιβάτες και μετά επιβιβάζομαι.

Σωστό Λάθος

4. Όταν βλέπω το λεωφορείο να έρχεται και δεν έχω φτάσει στη στάση, τρέχω όσο πιο γρήγορα μπορώ για να το προλάβω.

Σωστό Λάθος

Αξιολόγηση άσκησης 2

1. Τα μέσα σταθερής τροχιάς, όπως το Μετρό, ο Ηλεκτρικός και το Τραμ, μπορούν να έχουν σταθερό χρόνο διαδρομής, καθώς δεν «μοιράζονται» το δρόμο τους με άλλα οχήματα.

Σωστό Λάθος

2. Οι θέσεις καθημένων σε ένα λεωφορείο πρέπει πρωτίστως να παραχωρούνται σε επιβάτες που ανήκουν σε ευπαθείς ομάδες, όπως ηλικιωμένοι, έγκυοι, άνθρωποι με αναπηρία, άνθρωποι που συνοδεύουν

μικρά παιδιά, κλπ. ✓ Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος
3. Όταν έρχεται το λεωφορείο περιμένω πρώτα να κατεβούν οι επιβάτες και μετά επιβιβάζομαι. ✓ Σωστό <input type="checkbox"/> Λάθος
4. Όταν βλέπω το λεωφορείο να έρχεται και δεν έχω φτάσει στη στάση, τρέχω όσο πιο γρήγορα μπορώ για να το προλάβω. <input type="checkbox"/> Σωστό ✓ Λάθος

Άσκηση 3:

Αναφέρετε τα μέτρα ενίσχυσης της Βιώσιμης Κινητικότητας

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

Αξιολόγηση άσκησης 3

1. Μετακίνηση με ανθρώπινη ενέργεια
2. Χρήση των ΜΜΜ
3. Χρήση «πράσινων» οχημάτων
4. Υψηλός δείκτης πληρότητας ΙΧ
5. Σύγχρονες τεχνολογίες διαχείρισης της κυκλοφορίας & πληροφόρησης.

B2. Κεφάλαιο 2: Κινούμαι με σεβασμό στο περιβάλλον

Σχετικοί όροι:

- ο Κινούμαι χωρίς να ρυπαίνω, κύριοι ατμοσφαιρικοί ρύποι και επιπτώσεις τους, χρήση καθαρών τεχνολογιών αυτοκίνησης, «πράσινα» ή «καθαρά» οχήματα, αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας και σωστή πληροφόρηση των πολιτών για τις μετακινήσεις τους.

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές πάρουν βασικές γνώσεις για τις επιπτώσεις της αυτοκίνησης στο περιβάλλον και θα ενημερωθούν για τους κυριότερους ρύπους και τις επιπτώσεις τους. Παράλληλα, θα ενημερωθούν και τη χρήση καθαρών τεχνολογιών αυτοκίνησης καθώς και για τις νέες τεχνολογίες διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφόρησης των μετακινουμένων.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας: 2 διδακτικές ώρες

Διαθεματικές δεξιότητες

- Να γνωρίσουν τους κυριότερους ρύπους και να ευαισθητοποιηθούν σχετικά με τις δυσμενείς επιπτώσεις από την αλόγιστη χρήση του Ι.Χ..
- Να μάθουν και να επιλέγουν να κινούνται οικολογικά με σεβασμό στο περιβάλλον.
- Να ενημερωθούν για τα «καθαρά» οχήματα και για τις νέες τεχνολογίες διαχείρισης της κυκλοφορίας και πληροφόρησης των πολιτών σχετικά με τις μετακινήσεις τους.

Προτεινόμενες δραστηριότητες

- Πριν από το διάβασμα του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - ο Να συζητήσουν για τις επιπτώσεις της χρήσης αυτοκίνητων στο περιβάλλον. Ποιες από αυτές είναι ορατές και ποιες δεν μπορούμε να τις καταλάβουμε με «γυμνό» μάτι.
 - ο Να γράψουν μια έκθεση σχετικά με το τι μπορεί να κάνει ο καθένας από εμάς για να μειώσει την επιβάρυνση του περιβάλλοντος από την αυτοκίνηση.
- Μετά την ανάγνωση του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - ο Να εντοπίσουν τα θέματα που δεν καλύφθηκαν από τις εκθέσεις που έγραψαν πριν την ανάγνωση του βιβλίου και να τα σημειώσουν και αυτά.
 - ο Να συμμετάσχουν σαν τάξη στο ECOMOBILITY (www.ecomobility.gr) ή να κάνουν ένα υποθετικό έργο συμμετοχής τους

και αφού χωριστούν σε ομάδες να παρουσιάσουν από ένα θέμα της επιλογής τους.

B2.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)

Άσκηση 1

Αναφέρετε τις βασικές κατηγορίες καθαρών οχημάτων

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

Αξιολόγηση άσκησης 1

1. Ηλεκτροκίνητα
2. Υβριδικά
3. Φυσικού αερίου
4. Εναλλακτικών καυσίμων (κυρίως βιοκαυσίμων)
5. Ενεργειακών στοιχείων υδρογόνου

Άσκηση 2

Επιλέξτε Σωστό η Λάθος

1. Το νέφος αποτελείται από βλαβερές ουσίες και μολύνει το νερό που πίνουμε.

Σωστό Λάθος

2. Το Μονοξείδιο του Άνθρακα (CO) είναι ένα άοσμο και άχρωμο αέριο, το οποίο εκπέμπεται από τις εξατμίσεις των μηχανών εσωτερικής καύσης.

Σωστό Λάθος

3. Και τα ηλεκτρικά οχήματα εκπέμπουν καυσαέρια, απλά εκπέμπουν λιγότερα από τα βενζινοκίνητα οχήματα.

Σωστό Λάθος

4. Το φυσικό αέριο δεν ανήκει στα εναλλακτικά καύσιμα.

Σωστό Λάθος

Αξιολόγηση άσκησης 2

1. Το νέφος αποτελείται από βλαβερές ουσίες και μολύνει το νερό που πίνουμε.

Σωστό Λάθος

2. Το Μονοξείδιο του Άνθρακα (CO) είναι ένα άοσμο και άχρωμο αέριο, το οποίο εκπέμπεται από τις εξατμίσεις των μηχανών εσωτερικής καύσης.

Σωστό Λάθος

3. Και τα ηλεκτρικά οχήματα εκπέμπουν καυσαέρια, απλά εκπέμπουν λιγότερα από τα βενζινοκίνητα οχήματα.

Σωστό Λάθος

4. Το φυσικό αέριο δεν ανήκει στα εναλλακτικά καύσιμα.

Σωστό Λάθος

Β3. Κεφάλαιο 3: Κινούμαι με ασφάλεια

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές Γυμνασίου θα έρθουν σε επαφή με βασικές γνώσεις για την ασφαλή κινητικότητα και με τις βασικές έννοιες της οδικής ασφάλειας. Επίσης, θα γνωρίσουν τις κύριες αιτίες ατυχημάτων ανά κατηγορία χρήστη και θα κληθούν να συνειδητοποιήσουν ότι η τήρηση των κανόνων κυκλοφορίας είναι ευθύνη όλων των χρηστών της οδού.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας: 2 διδακτικές ώρες

Σχετικοί όροι:

- Οδική ασφάλεια, ασφαλής κινητικότητα, αιτίες τροχαίων ατυχημάτων, απόσπαση προσοχής, θέματα προτεραιότητας.

Διαθεματικές δεξιότητες

- Να γνωρίσουν τι είναι η οδική ασφάλεια και ποιοι είναι οι παράγοντες που την επηρεάζουν.
- Να γνωρίσουν ποιες είναι οι κύριες αιτίες ατυχημάτων ανά κατηγορία χρήστη οδού.
- Να γνωρίσουν βασικά θέματα που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια όπως η απόσπαση προσοχής και οι προτεραιότητες κίνησης.

Προτεινόμενες δραστηριότητες

- Πριν από το διάβασμα του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - Να χωριστούν στην τάξη σε 10 μελής ομάδες στρογγυλής τραπέζης. Θα γράψουν συνεργατικά ένα κείμενο που θα αναφέρουν τις κατηγορίες μετακινούμενων και θα αναπτύσσουν σενάρια πιθανής εμπλοκής σε ατύχημα ανά κατηγορία μετακινούμενου.
 - Στη συνέχεια οι ομάδες θα ανταλλάξουν μεταξύ τους κείμενα και τώρα η κάθε μία ομάδα θα πρέπει να διαβάσει τα σενάρια που της δόθηκαν από την άλλη ομάδα, να εντοπίσει τις ενέργειες που θα έπρεπε να γίνουν και να γράψει τα διορθωτικά σενάρια περιγράφοντας την ενέργεια που θα έπρεπε να κάνει ο χρήστης ώστε να μην εμπλακεί στο περιγραφόμενο ατύχημα.

Παράδειγμα προτεινόμενης δραστηριότητας:

Ομάδα Α:

Ένας νεαρός οδηγός μοτοσικλέτας που πρόσφατα πήρε δίπλωμα οδηγεί χωρίς κράνος. Στην πρώτη διασταύρωση πετάγεται μπροστά του μια μπάλα από ένα παιδί που παίζει και δεν προλαβαίνει να ακινητοποιήσει τη μοτοσικλέτα του καθώς τρέχει με μεγάλη ταχύτητα με αποτέλεσμα να χάσει το έλεγχο της μοτοσικλέτας και να πέσει χτυπώντας στο κεφάλι.

Ομάδα Β:

Εντοπισμός ενεργειών που πρέπει να γίνουν: Ο νεαρός οδηγός μοτοσικλέτας θα πρέπει να φοράει πάντα κράνος όπως όλοι οι οδηγοί δικύκλων. Θα πρέπει να σέβεται τα όρια ταχύτητας και επειδή είναι νέος οδηγός να οδηγεί με μικρότερη ταχύτητα. Θα πρέπει, επίσης, να διατηρεί μεγάλες αποστάσεις ασφαλείας και να προβλέπει τις συνθήκες μπροστά του.

Διορθωτικό σενάριο: Ο νεαρός οδηγός μοτοσικλέτας πριν ξεκινήσει τη μετακίνησή του φοράει το κράνος του. Γνωρίζει το όριο ταχύτητας και κινείται με μικρότερη ταχύτητα από αυτό προσεκτικά και διατηρώντας μεγαλύτερες αποστάσεις ασφαλείας ώστε να έχει τον χρόνο να αντιδράσει σε περίπτωση συμβάντος. Πριν την πρώτη διασταύρωση ελέγχει προσεκτικά τις συνθήκες κυκλοφορίας μπροστά του και βλέπει από μακριά το παιδί που παίζει με την μπάλα του στο πεζοδρόμιο της διασταύρωσης. Μειώνει ταχύτητα. Όταν βλέπει την μπάλα να φεύγει από τα χέρια του παιδιού είναι ήδη σε μεγάλη απόσταση και προλαβαίνει να ακινητοποιήσει τη μοτοσικλέτα του σε ασφαλές σημείο, χωρίς να παρεμποδίζει την υπόλοιπη κυκλοφορία.

- Μετά την ανάγνωση του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές να επιλέξουν ένα βίντεο που σχετίζεται με την οδική ασφάλεια από αυτά που γυρίστηκαν στα πλαίσια του eDrive Academy και να κάνουν κριτική αξιολόγηση σενάρια που παρουσιάζονται σε αυτό, περιγράφοντας το περιβάλλον και τις συνθήκες κινητικότητας, τυχόν ιδιαίτερες ανάγκες των χρηστών, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κάθε μετακίνησης καθώς και πιθανή συνέχεια του σεναρίου στην αρνητική και θετική έκβαση της ιστορίας και τους λόγους που οφείλεται το καθένα.

Β3.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)

Άσκηση 1

Συμπληρώστε τις προτάσεις:

1) Η οδική ασφάλεια εξαρτάται/ επηρεάζεται από τρεις βασικούς παράγοντες: τους _____, το _____ και το _____.

2) Πιθανά αίτια πρόκλησης ατυχημάτων για τους οδηγούς Ι.Χ.

είναι _____

_____, για τους

επιβάτες

είναι _____

_____, για τους

ποδηλάτες

είναι _____

_____, για τους

πεζούς

είναι

_____.

Αξιολόγηση άσκησης 1

1) Η οδική ασφάλεια εξαρτάται/ επηρεάζεται από τρεις βασικούς παράγοντες: τους **χρήστες της οδού**, το **όχημα** και το **οδικό περιβάλλον**.

2) Πιθανά αίτια πρόκλησης ατυχημάτων α) για τους οδηγούς Ι.Χ. είναι **η υπερβολική ταχύτητα, η χρήση του κινητού, οι κόντρες/ αγώνες ταχύτητας, η επικίνδυνη προσπέραση, η μη χρήση ζώνης, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ/ φαρμάκων, κόπωση**, β) για τους

επιβάτες είναι η μη χρήση ζώνης, η ενθάρρυνση του οδηγού να κάνει κόντρες, η απόσπαση της προσοχής του οδηγού, γ) για τους ποδηλάτες είναι η μη χρήση κράνους, η μη χρήση ανακλαστικών ρούχων και ανακλαστικού εξοπλισμού ποδηλάτου, η κακή συντήρηση ποδηλάτου (φρένα, λάστιχα), η έλλειψη προσοχής κατά τη διάσχιση διαβάσεων, δ) για τους πεζούς είναι η έλλειψη προσοχής κατά τη διάσχιση διαβάσεων, η διάσχιση διάβασης τρέχοντας, η διάσχιση οδού διαμέσου σταθμευμένων οχημάτων, η μη χρήση ανακλαστικών ρούχων τη νύχτα, το περπάτημα στη μέση της οδού, το περπάτημα γράφοντας sms, το περπάτημα και σπρώξιμο/ παιχνίδι επί της οδού.

B4. Κεφάλαιο 4: Κινούμαι με ασφάλεια ως πεζός

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές θα θυμηθούν, με σκοπό να εμπεδώσουν, τους κανόνες σωστής συμπεριφοράς των πεζών και τις αντίστοιχες πινακίδες σήμανσης, θα γνωρίσουν και καινούργιες πινακίδες, ενώ παράλληλα θα μάθουν και πώς πρέπει να κυκλοφορούν το βράδυ έτσι ώστε να γίνονται αντιληπτοί από τους οδηγούς και να παραμένουν ασφαλείς.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας: 2 διδακτικές ώρες

Διαθεματικές δεξιότητες

- Να μάθουν να μετακινούνται με ασφάλεια ως πεζοί τηρώντας κάποιους βασικούς κανόνες συμπεριφοράς.
- Να θυμηθούν πώς πρέπει να διασχίζουν το δρόμο, ώστε να μην κινδυνεύουν από τα οχήματα.
- Να θυμηθούν τους βασικούς κανόνες σήμανσης και σηματοδότησης.
- Να μάθουν ότι τα σήματα των τροχονόμων υπερισχύουν πάντα οποιασδήποτε άλλης σηματοδότησης και σήμανσης.
- Να μάθουν τους κανόνες που πρέπει ν' ακολουθούν όταν κυκλοφορούν βραδινές ώρες.

Σχετικοί όροι:

- Πεζή μετακίνηση, ασφαλής κυκλοφορία, κανόνες σωστής συμπεριφοράς πεζών, κίνηση παράλληλα/κάθετα στο δρόμο, σήμανση, φωτεινοί σηματοδότες, σήματα τροχονόμων, διαβάσεις τραμ.

Προτεινόμενες δραστηριότητες

- Πριν από την ανάγνωση του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - Να περιγράψουν, ο καθένας ξεχωριστά, ποια βήματα ακολουθούν όταν διασχίζουν το δρόμο.
 - Να περιγράψουν επικίνδυνες καταστάσεις που έχουν βιώσει κατά τη μετακίνησή τους ως πεζοί ή έχουν ακούσει από άλλους.
 - Να προτείνουν λύσεις για το πώς πιστεύουν ότι θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί οι παραπάνω επικίνδυνες καταστάσεις.
- Μετά την ανάγνωση του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - Να επισημάνουν ποιες λάθος συμπεριφορές ακολουθούσαν και με ποιες πρέπει να τις

αντικαταστήσουν για να παραμένουν ασφαλείς ενώ μετακινούνται πεζοί.

- ο Να περιγράψουν ποιες πινακίδες έχουν συναντήσει που δεν γνωρίζουν τι σημαίνουν και να εργαστούν σε ομάδες ώστε να βρουν την ερμηνεία τους.

B4.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)

Άσκηση 1

Συμπληρώστε τις προτάσεις:

- 1) Όταν διασχίζουμε το δρόμο ως πεζοί, η σειρά που ελέγχουμε είναι _____

_____. Όταν γνωρίζουμε τη φορά που έρχονται τα οχήματα, η πρώτη κίνηση του κεφαλιού γίνεται προς _____. Ακόμη και όταν διασχίζουμε μονόδρομο είναι ασφαλέστερο να ελέγχουμε

_____.

- 2) Διασχίζουμε τις γραμμές του τραμ πάντα από _____. Δεν πατάμε τις γραμμές του τραμ γιατί _____.

Αξιολόγηση άσκησης 1

- 1) Όταν διασχίζουμε το δρόμο ως πεζοί, η σειρά που ελέγχουμε είναι **αριστερά – δεξιά – πάλι αριστερά**. Όταν γνωρίζουμε τη φορά που έρχονται τα οχήματα, η πρώτη κίνηση του κεφαλιού γίνεται προς **τη φορά που έρχονται τα οχήματα**. Ακόμη και όταν διασχίζουμε μονόδρομο είναι ασφαλέστερο να ελέγχουμε **και τις δύο πλευρές για τυχόν όχημα που κινείται παρανόμως αντίθετα**.

- 2) Διασχίζουμε τις γραμμές του τραμ πάντα από **τις ειδικές διαβάσεις πεζών**. Δεν πατάμε τις γραμμές του τραμ γιατί **μπορεί να γλιστρήσουμε**.

Άσκηση 2

Επιλέξτε Σωστό η Λάθος

1. Τα σήματα των τροχονόμων πάντα υπερισχύουν οποιασδήποτε άλλης σηματοδότησης και σήμανσης.

Σωστό Λάθος

2. Σε μια σιδηροδρομική διάβαση, για να διασχίσει ένα όχημα ή ένας πεζός τη διάβαση, πρέπει να περιμένει μέχρι να σβήσει το κόκκινο φανάρι, το οποίο αναβοσβήνει, και να έχουν ανυψωθεί εντελώς οι δοκοί.

Σωστό Λάθος

3. Οι νησίδες, τα στηθαία και τα κιγκλιδώματα αποτελούν διακοσμητικά στοιχεία του οδοστρώματος.

Σωστό Λάθος

4. Η ορατότητα κατά τις βραδινές ώρες είναι ίδια με την ορατότητα τις πρωινές ώρες.

Σωστό Λάθος

Αξιολόγηση άσκησης 2

1. Τα σήματα των τροχονόμων πάντα υπερισχύουν οποιασδήποτε άλλης σηματοδότησης και σήμανσης.

Σωστό Λάθος

2. Σε μια σιδηροδρομική διάβαση, για να διασχίσει ένα όχημα ή ένας πεζός τη διάβαση, πρέπει να περιμένει μέχρι να σβήσει το κόκκινο φανάρι, το οποίο αναβοσβήνει, και να έχουν ανυψωθεί εντελώς οι δοκοί.

Σωστό Λάθος

3. Οι νησίδες, τα στηθαία και τα κιγκλιδώματα αποτελούν διακοσμητικά στοιχεία του οδοστρώματος.

Σωστό Λάθος

4. Η ορατότητα κατά τις βραδινές ώρες είναι ίδια με την ορατότητα τις πρωινές ώρες.

Σωστό Λάθος

B5. Κεφάλαιο 5: Κινούμαι με ασφάλεια ως ποδηλάτης

Σχετικοί όροι:

- ο Ασφαλής κυκλοφορία με ποδήλατο, πρόβλεψη κινδύνων, ποδηλατόδρομος, νεκρές γωνίες, μετάδοση πληροφορίας, εξοπλισμός και συντήρηση ποδηλάτου.

Στο κεφάλαιο αυτό τα παιδιά Γυμνασίου θα θυμηθούν τις βασικές γνώσεις - και θα αποκτήσουν περισσότερες - σχετικά με την ασφαλή κυκλοφορία τους στο δρόμο με ποδήλατο. Θα μάθουν τις βασικές αρχές οδήγησης, πρόβλεψης κινδύνων και θα λάβουν συμβουλές για την κίνηση με το ποδήλατο.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας: 2 διδακτικές ώρες

Διαθεματικές δεξιότητες

- Να θυμηθούν τους βασικούς κανόνες για την σωστή και ασφαλή κυκλοφορία τους με το ποδήλατο.
- Να μάθουν τις βασικές αρχές οδήγησης και πώς να προβλέπουν τις επικίνδυνες καταστάσεις ώστε να τις αποφεύγουν.
- Να μάθουν πώς να επικοινωνούν με τους άλλους χρήστες της οδού (ειδικά τους οδηγούς), με σκοπό να δηλώσουν τις προθέσεις τους για τις επόμενες κινήσεις τους.
- Να μάθουν ποιος είναι ο βασικός εξοπλισμός με τον οποίο θα πρέπει να εφοδιάζεται ένας υπεύθυνος ποδηλάτης.
- Να μάθουν τη σημασία της σωστής συντήρησης του ποδηλάτου τους καθώς και τα απαραίτητα βήματα που πρέπει ν' ακολουθούν γι' αυτό.

Προτεινόμενες δραστηριότητες

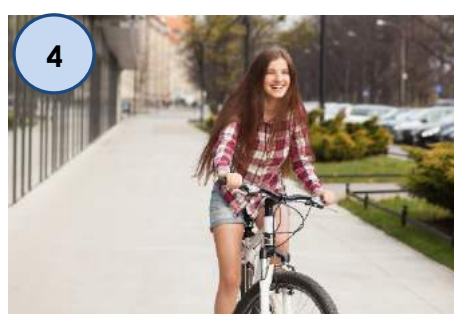
- Πριν από το διάβασμα του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - ο Να περιγράψουν τι εξοπλισμό χρησιμοποιούν όταν κυκλοφορούν με το ποδήλατο τους και τι ελέγχους πραγματοποιούν σε αυτό κάθε φορά πριν ξεκινήσουν
 - ο Να περιγράψουν επικίνδυνες καταστάσεις που έχουν βιώσει κατά τη μετακίνησή τους με τους ποδήλατο ή έχουν ακούσει από άλλους.
 - ο Να προτείνουν λύσεις για το πώς πιστεύουν ότι θα μπορούσαν να έχουν αποφευχθεί οι παραπάνω επικίνδυνες καταστάσεις.
- Μετά την ανάγνωση του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:

- ο Να επισημάνουν ποιες λάθος συμπεριφορές ακολουθούσαν και με ποιες πρέπει να τις αντικαταστήσουν για να παραμένουν ασφαλείς ενώ μετακινούνται με το ποδήλατό τους.
- ο Να οργανώσουν μια ημερίδα σχετικά με τα οφέλη της χρήσης του ποδηλάτου καθώς και με τη σωστή και ασφαλή χρήση του με τη συνεργασία κάποιου ποδηλατικού συλλόγου της περιοχής τους.

B5.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)

Άσκηση 1

Εντοπίστε τα λάθη που τυχόν υπάρχουν στις παρακάτω εικόνες και δώστε τους κανόνες οδικής ασφάλειας που αντιστοιχούν στην κάθε μία από αυτές:



Αξιολόγηση άσκησης 1

Εικόνα 1:

Λάθος: Το παιδί δεν έχει τα πόδια του στα πεντάλς του ποδηλάτου.

Κανόνες Οδικής Ασφάλειας: Πάντα έχουμε τα χέρια μας και τα πόδια μας στο ποδήλατο, δεν κάνουμε επικίνδυνους ελιγμούς γιατί μπορεί να χάσουμε τον έλεγχο, να πέσουμε και να τραυματιστούμε.

Εικόνα 2:

Λάθος: Το παιδί μεταφέρει ένα ακόμα άτομο με το ποδήλατό του.

Κανόνες Οδικής Ασφάλειας: Οι οδηγοί ποδηλάτων απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες στα οχήματά τους. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων (πεντάλης) και διαθέτει, από κατασκευή, μόνιμο πρόσθετο κάθισμα.

Εικόνα 3:

Λάθος: Δεν υπάρχει λάθος σε αυτή την εικόνα. Μπήκε σκόπιμα για να αναπτύξουν οι μαθητές Γυμνασίου την ικανότητα να ελέγχουν όλες τις συνθήκες ασφαλούς κυκλοφορίας με το ποδήλατο.

Κανόνες Οδικής Ασφάλειας: Πάντα φοράμε το ειδικό προστατευτικό κράνος όταν κυκλοφορούμε με το ποδήλατό μας.

Εικόνα 4:

Λάθος: Η κοπέλα κυκλοφορεί με το ποδήλατό της χωρίς να φορά τον απαραίτητο προστατευτικό εξοπλισμό.

Κανόνες Οδικής Ασφάλειας: Φοράμε πάντα το βασικό εξοπλισμό όταν χρησιμοποιούμε το ποδήλατο μας είτε ως μέσο μετακίνησης, είτε ως μέσο άθλησης (π.χ. ποδηλατικό κράνος και ειδικά γάντια ποδηλάτου κλπ.)

Β6. Κεφάλαιο 6: Κινούμαι με ασφάλεια ως επιβάτης

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές θα ενημερωθούν για τη σωστή συμπεριφορά που πρέπει να έχουν μέσα στο όχημα ως επιβάτες σε Ι.Χ. ή σε ταξί ώστε να παραμένουν ασφαλείς αλλά και να μην παρενοχλούν τον οδηγό. Επίσης, θα διδαχθούν την κρισιμότητα της χρήσης ζώνης ασφαλείας μέσα στα οχήματα αυτά, η οποία διασφαλίζει τόσο την δική τους ασφάλεια αλλά και των υπόλοιπων επιβατών του οχήματος.

Σχετικοί όροι:

- Ι.Χ., ταξί, επιβίβαση/αποβίβαση, ζώνη ασφαλείας, αερόσακος, απόσπαση προσοχής οδηγού.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας: 2 διδακτικές ώρες

Διαθεματικές δεξιότητες

- Να μάθουν να μετακινούνται με ασφάλεια ως επιβάτες σε Ι.Χ., ταξί και στα ΜΜΜ (σταθερής τροχιά ή μη).
- Να μάθουν πώς πρέπει να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από το όχημα.
- Να κατανοήσουν πόσο κρίσιμη είναι η σημασία της χρήσης ζώνης ασφαλείας, τόσο για τους ίδιους αλλά και για τους υπόλοιπους επιβάτες του οχήματος.
- Να μάθουν πώς, κατά τη διάρκεια της διαδρομής, πρέπει να παραμένουν ήσυχτοι ώστε να μην αποσπάται η προσοχή του οδηγού.
- Να κατανοήσουν ότι δεν πρέπει να επιβαίνουν σε οχήματα όταν δεν είναι σίγουροι ότι ο οδηγός είναι ικανός να τους μεταφέρει με ασφάλεια.

Προτεινόμενες δραστηριότητες

- Πριν από το διάβασμα του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - Να γράψουν ένα κείμενο με τους κανόνες που ακολουθούν όταν βρίσκονται συνεπιβάτες σε κάποιο ΙΧ. Για παράδειγμα, να πουν πώς μπαίνουν/βγαίνουν από όχημα και από ποια πόρτα, αν φορούν ζώνη ασφαλείας, πώς περνούν το χρόνο τους μέσα στο όχημα σε περιπτώσεις μεγάλων διαδρομών, κλπ.
 - Να γράψουν ένα κείμενο με τους κανόνες που ακολουθούν κατά την επιβίβαση και αποβίβαση σε ΜΜΜ και κατά τη διάρκεια της διαδρομής.
- Μετά την ανάγνωση του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:

- ο Να επανέλθουν στα παραπάνω κείμενα, με σκοπό να εντοπίσουν και να συζητήσουν τυχόν λάθος συμπεριφορές που θα μπορούσαν να τους εκθέσουν σε κίνδυνο και θα πρέπει να αλλαχθούν.
- ο Να δημιουργήσουν ένα φυλλάδιο που θα αφορά στη σωστή και ασφαλή χρήση του ΙΧ, το οποίο θα μπορούν να το διανείμουν στους κατοίκους της περιοχής τους, με τη συνεργασία και του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων.

Β6.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)

Άσκηση 1

Συμπληρώστε τις προτάσεις:

- 1) Ως επιβάτης σε Ι.Χ. ή ταξί και κατά την επιβίβαση/αποβίβαση μας πρέπει να προσέχουμε ώστε να επιβιβαζόμαστε/αποβιβαζόμαστε πάντα από την πλευρά του _____ και όχι του _____ .
- 2) Η χρήση του αερόσακου απαιτεί και προϋποθέτει τη χρήση _____ .
- 3) Η _____ της προσοχής του οδηγού, μπορεί να δημιουργήσει συνθήκες για ατύχημα.

Αξιολόγηση άσκησης 1

- 1) Ως επιβάτης σε Ι.Χ. ή ταξί και κατά την επιβίβαση/αποβίβαση μας πρέπει να προσέχουμε ώστε να επιβιβαζόμαστε/αποβιβαζόμαστε πάντα από την πλευρά του **πεζοδρομίου** και όχι του **δρόμου**.
- 2) Η χρήση του αερόσακου απαιτεί και προϋποθέτει τη χρήση **της ζώνης ασφαλείας**.
- 3) Η **απόσπαση** της προσοχής του οδηγού, μπορεί να δημιουργήσει συνθήκες για ατύχημα.

Άσκηση 2

Τι δεν πρέπει να κάνουμε για να μην προκαλέσουμε την απόσπαση προσοχής του οδηγού ενός αυτοκινήτου (δώστε κάποια παραδείγματα):

- 1) _____
- 2) _____
- 3) _____
- 4) _____

Αξιολόγηση άσκησης 2

1. Να μην κάνουμε ιδιαίτερη φασαρία στο όχημα.
2. Να μην βγάζουμε έξω από τα παράθυρα το κεφάλι μας, τα χέρια μας ή διάφορα αντικείμενα.
3. Να μην μιλάμε στον οδηγό ενώ αυτός οδηγεί.
4. Να μην ακούμε πολύ δυνατά μουσική μέσα στο όχημα, κλπ.

Άσκηση 3

Συμπληρώστε τις προτάσεις:

1. Δεν κατεβαίνουμε στις γραμμές του _____, του _____ ή του _____, όταν μας πέσει κάποιο αντικείμενο, αλλά καλούμε τον _____ για να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες.
2. Καθόμαστε πάντα _____ στις κυλιόμενες σκάλες.
3. Σεβόμαστε πάντα και δεν παραβιάζουμε ποτέ τις περιοχές στις οποίες απαγορεύεται να εισέλθουμε και διατηρούμε τη θέση μας _____ από τις επιτρεπτές _____ και _____.
4. Δεν τρέχουμε για να προλάβουμε όχημα έτοιμο να _____.
5. Ακούμε τυχόν οδηγίες που ανακοινώνονται από τα _____ και τις τηρούμε.

Αξιολόγηση άσκησης 2

1. Δεν κατεβαίνουμε στις γραμμές του **μετρό**, του **τραμ** ή του **σιδηροδρόμου**, όταν μας πέσει κάποιο αντικείμενο, αλλά καλούμε τον **υπεύθυνο ασφαλείας** για να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες.
2. Καθόμαστε πάντα **δεξιά** στις κυλιόμενες σκάλες.
3. Σεβόμαστε πάντα και δεν παραβιάζουμε ποτέ τις περιοχές στις οποίες απαγορεύεται να εισέλθουμε

και διατηρούμε τη θέση μας **πίσω** από τις επιτρεπτές **περιοχές** και **γραμμές**.

4. Δεν τρέχουμε για να προλάβουμε όχημα έτοιμο να **αναχωρήσει**.
5. Ακούμε τυχόν οδηγίες που ανακοινώνονται από τα **μεγάφωνα** και τις τηρούμε.

B7. Κεφάλαιο 7: Κινητικότητα για όλους

Στο κεφάλαιο αυτό οι μαθητές θα μάθουν να σέβονται και να διευκολύνουν την κινητικότητα των ατόμων με οποιαδήποτε δυσκολία κίνησης, ώστε να μπορούν όλοι να κινούνται αρμονικά. Οι μαθητές Γυμνασίου θα κατανοήσουν ποια άτομα θεωρούνται εμποδιζόμενα, θα μάθουν να σέβονται και να διευκολύνουν την κινητικότητα αυτών των ατόμων και θα ευαισθητοποιηθούν σχετικά με θέματα συμπεριφοράς και παραχώρησης προτεραιότητας στα άτομα που έχουν μεγαλύτερη ανάγκη.

Σχετικοί όροι:

- ο Εμποδιζόμενα άτομα, σεβασμός ΑμεΑ, διευκόλυνση κινητικότητας εμποδιζόμενων ατόμων, παροχή προτεραιότητας σε ΑμεΑ.

Προτεινόμενος χρόνος διδασκαλίας: 2 διδακτικές ώρες

Διαθεματικές δεξιότητες

- Να μάθουν τα σέβονται όλους τους χρήστες της οδού.
- Να μάθουν ποια είναι τα εμποδιζόμενα άτομα και ποιες οι ανάγκες τους.
- Να μάθουν να διευκολύνουν την κινητικότητα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.
- Να ευαισθητοποιηθούν σχετικά με τις ράμπες και τις θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ και θέματα παραχώρησης προτεραιότητας σε αυτά τα άτομα στα ΜΜΜ και σε κάθε πτυχή κινητικότητας.
- Να μάθουν να ακολουθούν βασικές αρχές συμπεριφοράς με ευγένεια και σεβασμό στους άλλους μετακινούμενους, να συμπεριφέρονται στα «εμποδιζόμενα άτομα» όπως και σε όλους τους άλλους μετακινούμενους, και να φροντίζουν να μη δημιουργούν εμπόδια στην κίνησή τους και αν υπάρχουν να βοηθάνε στην απομάκρυνσή τους.

Προτεινόμενες δραστηριότητες

- Πριν από το διάβασμα του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:
 - ο Να δουν το βίντεο του e-Drive Academy σχετικά με τα ΑμεΑ και να γράψουν έναν κριτικό σχολιασμό. Στη συνέχεια, όλες οι απαντήσεις θα διαβαστούν στην τάξη και θα γίνει ανοιχτός διάλογος για τις ανάγκες αυτών των ατόμων.
- Μετά την ανάγνωση του κεφαλαίου από το Βιβλίο Μαθητή μπορεί να ζητηθεί από τους μαθητές:

- ο Να επισκεφτούν με το σχολείο ένα κέντρο/σύλλογο ΑμεΑ (σχολή τυφλών ή άλλο) και να συζητήσουν μαζί τους τα προβλήματα κινητικότητας που αντιμετωπίζουν. Στο τέλος κάθε μαθητής θα γράψει μια έκθεση για τα προβλήματα που σκεφτόταν ότι μπορεί να αντιμετωπίζει αυτό το άτομο και τα προβλήματα που τελικά κατέγραψε ως προς την κινητικότητα. Στην έκθεση θα πρέπει να υπάρχει κριτικός σχολιασμός καθώς και προτεινόμενες λύσεις από τους μαθητές ώστε να διευκολύνουν την κινητικότητα των ατόμων με τα οποία συζήτησαν.

B7.1. Αξιολόγηση (επιπλέον του Βιβλίου Μαθητή)

Άσκηση 1

Συμπληρώστε τα κενά:

1. Σε διαβάσεις και κατά την κίνησή μας επί του οδοστρώματος, δίνουμε πάντα προτεραιότητα σε «εμποδιζόμενα άτομα» και βοηθάμε στην ομαλή κίνησή τους, αφού όμως πρώτα _____.
2. Κατά τη στάθμευση είναι πολύ σημαντικό ο οδηγός _____, για να μην εμποδίζει τη διέλευση αναπηρικών αμαξιδίων από κάποια βοηθητική ράμπα στο πεζοδρόμιο.

Αξιολόγηση άσκησης 1

1. Σε διαβάσεις και κατά την κίνησή μας επί του οδοστρώματος, δίνουμε πάντα προτεραιότητα σε «εμποδιζόμενα άτομα» και βοηθάμε στην ομαλή κίνησή τους, αφού όμως πρώτα **ζητήσουμε την άδειά τους**.
2. Κατά τη στάθμευσή είναι πολύ σημαντικό ο οδηγός **να ελέγχει το χώρο στον οποίο αφήνει το όχημά του**, για να μην εμποδίζει τη διέλευση αναπηρικών αμαξιδίων από κάποια βοηθητική ράμπα στο πεζοδρόμιο.

Άσκηση 2

Αναφέρετε τι σημαίνουν οι παρακάτω πινακίδες:



Αξιολόγηση άσκησης 2



Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για συγκεκριμένο όχημα ΑμεΑ, ύστερα από ειδική άδεια και με αριθμό κυκλοφορίας N...



Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ΑμεΑ.



Εγκαταστάσεις υγιεινής ΑμεΑ.

Παράρτημα 1: Λύσεις
Ερωτήσεων-Ασκήσεων
του βιβλίου μαθητών
Γυμνασίου «Μετακινούμαι
Ασφαλώς»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. Ποιες είναι οι βασικές κατηγορίες μέσωσ μεταφοράς; Δώστε παραδείγματα για κάθε μία.

Οι βασικές κατηγορίες μέσωσ μεταφοράς είναι:

- Τα χερσαία μέσα μεταφοράς μη σταθερής τροχιάς όπως το λεωφορείο.
- Τα χερσαία μέσα μεταφοράς σταθερής τροχιάς όπως το τρένο.
- Τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς όπως το ferry boat.
- Τα ποτάμια μέσα μεταφοράς όπως ποταμόπλοιο.
- Τα εναέρια μέσα μεταφοράς όπως το αεροπλάνο.

2. Τι εννοούμε με τον όρο «Μέσα Μαζικής Μεταφοράς»;

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM) είναι οι κοινόχρηστες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών για χρήση από το ευρύ κοινό. Στην Ελλάδα έχουμε αστικές και υπεραστικές συγκοινωνίες, ιδιοκτήτες των οποίων μπορεί να είναι το κράτος (Δήμος, Περιφέρεια, Κρατικοί οργανισμοί), ιδιώτες ή και συνδυασμός αυτών (ένα μέρος να ανήκει στο κράτος και ένα σε ιδιώτες).

3. Αναφέρετε τουλάχιστον τέσσερις λόγους για τους οποίους θα πρέπει να προτιμάμε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς για τις μετακινήσεις μας.

Πρέπει να προτιμάμε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς για τις μετακινήσεις μας γιατί συμβάλουν στη βελτίωση της ατμόσφαιρας της πόλης, στη μείωση του αστικού θορύβου, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και σε έναν πιο υγιή τρόπο ζωής, μειώνουν τη συμφόρηση και το χρόνο των μετακινήσεων, συμβάλουν στην απελευθέρωση ενός μεγαλύτερου ποσοστού ελεύθερου αστικού χώρου, στην εξοικονόμηση ενέργειας και είναι οικονομικότερες.

4. Ποια είναι τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ελλάδας; Αναφέρετε τουλάχιστον τρία.

Τα σημαντικότερα Ελληνικά λιμάνια είναι του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας,

του Ηρακλείου, των Χανίων, της Καβάλας,
του Βόλου, του Λαυρίου, της Ρόδου και
της Κέρκυρας.

5. Τι εννοούμε με τον όρο «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα» και ποια είναι τα βασικά χαρακτηριστικά αυτής;

Ο όρος Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα αναφέρεται στην παροχή ενός υψηλού επιπέδου μεταφορικών υπηρεσιών στους μετακινούμενους σε ένα αστικό περιβάλλον, οι οποίες να εξυπηρετούν στο μέγιστο το δικαίωμα στην κινητικότητα με σεβασμό παράλληλα στο περιβάλλον, στην πολιτιστική ζωή, στους κοινωνικούς, πολιτικούς, θεσμικούς και οικονομικούς παράγοντες.

Τρία είναι τα βασικά χαρακτηριστικά της βιώσιμης αστικής κινητικότητας:

- Ικανότητα να υποστηρίζει τις ανάγκες μετακίνησης του σύγχρονου ανθρώπου, προσφέροντας τις καλύτερες - από οικονομικής απόψεως - λύσεις (κριτήριο οικονομικής βιωσιμότητας).
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής (εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης - ηχορύπανσης, διασφάλιση της υγείας) χωρίς να περιορίζεται όμως η δυνατότητα πρόσβασης σε όλους τους πιθανούς προορισμούς ενός μετακινούμενου (κριτήριο περιβαλλοντικής βιωσιμότητας).
- Εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, χρονικά αξιόπιστης, ασφαλούς και ευέλικτης μετακίνησης ισότιμα για όλα τα μέλη της κοινωνίας, προσβασιμότητα στην εργασία, σε βασικές δημόσιες υπηρεσίες (νοσοκομεία, διοικητικές αρχές, κτλ), περιβαλλοντική «ισότητα» (κριτήριο κοινωνικής βιωσιμότητας).

6. Ποια είναι τα χαρακτηριστικά των πόλεων ελεύθερης ροής;

Πόλεις ελεύθερης ροής σημαίνει πόλεις όπου προωθείται και επιβραβεύεται η χρήση ήπιων μεταφορικών μέσων (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση,

Δημόσιες συγκοινωνίες) και προτρέπονται οι βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης (δημιουργία μεγάλων πεζοδρομών και ποδηλατοδρόμων, επέκταση των συστημάτων Δημοσίων Συγκοινωνιών, διασύνδεση μεταφορικών μέσων, κ.α.).

7. Ποια είναι τα πλεονεκτήματα των χερσαίων μέσων σταθερής τροχιάς σε σχέση με τα αντίστοιχα μη σταθερής τροχιάς;

Τα χερσαία μέσα σταθερής τροχιάς σε σχέση με τα αντίστοιχα μη σταθερής τροχιάς παρέχουν μεγαλύτερη ταχύτητα, άνεση, ασφάλεια και ακρίβεια, λόγω της τεχνολογικής υπεροχής τους αλλά και του ανεξάρτητου διαδρόμου κίνησής τους και του κεντρικού ελέγχου στον οποίο υπόκεινται κατά τη λειτουργία τους. Διαθέτουν επίσης αυξημένη μεταφορική ικανότητα ενώ παρέχουν και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους μετακινούμενους.

8. Δώστε τον ορισμό του μετρό και αναφέρετε τα βασικά χαρακτηριστικά του.

Το μετρό είναι ένα υπόγειο (κατά κύριο λόγο) σιδηροδρομικό σύστημα που λειτουργεί σε αστική περιοχή. Τα βασικά χαρακτηριστικά του είναι η υψηλή ταχύτητα και χωρητικότητα των συρμών του καθώς και η υψηλή συχνότητα των δρομολογίων του.

Το μετρό είναι εντελώς διαχωρισμένο από την υπόλοιπη κυκλοφορία οχημάτων και πεζών. Κινείται συνήθως σε σήραγγες (τούνελ) ή ακόμη και στην επιφάνεια του εδάφους αλλά και πάλι διαχωρισμένο από την υπόλοιπη κυκλοφορία.

9. Τι είναι οι πολυμεσικές μετακινήσεις;

Με τον όρο αυτό εννοούνται οι μετακινήσεις κατά τις οποίες ο μετακινούμενος χρησιμοποιεί περισσότερα του ενός μέσα μεταφοράς, δημόσια ή ιδιωτικά, π.χ. λεωφορείο και μετρό, ΙΧ και λεωφορείο, μετρό και ποδήλατο, τρένο, λεωφορείο και μετρό, κλπ.

10. Τι είναι τα κέντρα διαχείρισης κυκλοφορίας και πως σχετίζονται με τα κέντρα αστικής κινητικότητας;

Τα Κέντρα Διαχείρισης Κυκλοφορίας παρακολουθούν σε πραγματικό χρόνο το οδικό δίκτυο και παρέχουν στον μετακινούμενο πληροφορίες σχετικά με την κυκλοφοριακή κατάσταση και τους οδικούς άξονες που πρέπει να αποφύγει. Στις πληροφορίες αυτές στηρίζονται και τα κέντρα αστικής κινητικότητας τα οποία ενημερώνουν τον μετακινούμενο για όλα τα εναλλακτικά μέσα που μπορεί να χρησιμοποιήσει για να φτάσει στον προορισμό του καθώς και για το χρόνο και το κόστος κάθε επιλογής. Η παροχή δεδομένων πραγματικού χρόνου και τα συστήματα επικοινωνίας του οχήματος με τις διάφορες υποδομές αποτελούν το βασικό εξοπλισμό που χρησιμοποιεί ένα κέντρο διαχείρισης κυκλοφορίας και μέσω αυτών ο επιβάτης μπορεί να έχει ολοκληρωμένη πληροφόρηση για τη θέση του οχήματος και τυχόν καθυστερήσεις της κάθε γραμμής.

11. Τι είναι η πράσινη πόλη και ποια τα χαρακτηριστικά της;

Πράσινες πόλεις σημαίνει πόλεις όπου χρησιμοποιούνται καθαρές και ενεργειακά αποδοτικές τεχνολογίες στις αστικές συγκοινωνίες (π.χ. η υλοποίηση για τη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων), προωθείται η οικολογική οδήγηση (eco-driving), η οδήγηση δηλαδή με τη μικρότερη κατανάλωση καυσίμου και εκπομπών ρύπων, ενώ δημιουργούνται Πράσινες Ζώνες, περιοχές δηλαδή όπου απαγορεύεται η χρήση ιδιωτικών οχημάτων και επικρατούν τα πάρκα, οι πεζόδρομοι και οι ποδηλατόδρομοι.

12. Που συμβάλει και γιατί είναι σημαντική η κατασκευή πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων σε μια πόλη;

Οι πεζόδρομοι και οι ποδηλατοδρόμοι που σήμερα κατασκευάζονται όλο και περισσότερο στα αστικά κέντρα, προσφέρουν προστασία, ασφάλεια και άνεση στην κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων, ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος ενώ

συμβάλλουν στην αναθεώρηση του τρόπου μετακίνησης και στην ενθάρρυνση της χρήσης άλλων μέσων μετακίνησης εκτός του ΙΧ αυτοκινήτου. Συγχρόνως, όλο και περισσότερες Ευρωπαϊκές (μεταξύ αυτών και ελληνικές) πόλεις εγκαθιστούν σύγχρονα συστήματα ενοικίασης ποδηλάτων, ώστε να μπορεί ο κάτοικος ή ο επισκέπτης να χρησιμοποιήσει το συγκεκριμένο τρόπο μετακίνησης με ασφάλεια και άνεση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

1. Ποιες είναι οι δύο μορφές του «νέφους» και πότε παρουσιάζεται η καθεμία;

Το νέφος διακρίνεται σε:

- Νέφος Αιθαλομίχλης, το οποίο σχηματίζεται όταν υπάρχει υψηλή συγκέντρωση ρύπων, όπως το διοξείδιο του θείου και τα αιωρούμενα σωματίδια (αιθάλη, κλπ.), σε συνδυασμό με σχετικά χαμηλή θερμοκρασία και μεγάλη σχετική υγρασία και σε
- Φωτοχημικό Νέφος, το οποίο οφείλεται σε μεγάλες συγκεντρώσεις οξειδίων του αζώτου, μονοξειδίου του άνθρακα και υδρογονανθράκων (και των δευτερογενών προϊόντων τους) σε συνδυασμό με υψηλές θερμοκρασίες και μικρά επίπεδα υγρασίας στην ατμόσφαιρα.

2. Αναφέρετε τους βασικότερους ατμοσφαιρικούς ρύπους (ονομαστικά)

Οι βασικότεροι ατμοσφαιρικοί ρύποι είναι:

- Το Όζον (O₃)
- Το Μονοξείδιο του Άνθρακα (CO)
- Το Διοξείδιο του Αζώτου (NO₂)
- Τα Αιωρούμενα Σωματίδια
- Το Διοξείδιο του Θείου (SO₂)
- Ο Μόλυβδος (Pb)
- Οι Τοξικοί Αέριοι Ρύποι

3. Ποιες είναι οι ευρύτερες επιπτώσεις στο περιβάλλον από τα οχήματα;

Η χρήση των οχημάτων έχει και κάποιες ευρύτερες επιπτώσεις στο περιβάλλον που είναι:

- Η Μείωση του Στρατοσφαιρικού όζοντος
- Τα Αέρια του Θερμοκηπίου
- Η Όξινη Βροχή
- Η Ηχορρύπανση

4. Ποια είναι τα βασικά μέτρα της βιώσιμης διαχείρισης της κυκλοφορίας;

Οι αρχές και τα μέτρα βιώσιμης διαχείρισης της κυκλοφορίας αφορούν σε μια σειρά ενεργειών και τεχνολογιών που συνδυασμένες προωθούν τη χρήση των ήπιων μεταφορικών μέσων. Πρώτη και σημαντικότερη παράμετρος παραμένει η αλλαγή στη συμπεριφορά των πολιτών, που μπορεί να επιτευχθεί με κατάλληλη εκπαίδευση και πληροφόρηση. Στην Ελλάδα του σήμερα, πολλά νοικοκυριά χρησιμοποιούν δύο ή και παραπάνω Ι.Χ., η πεζή μετακίνηση έχει αντικατασταθεί με τη χρήση αυτοκινήτου ακόμα και για πολύ μικρές αποστάσεις και η χρήση ποδηλάτου θεωρείται σχεδόν απαγορευτική για λόγους οδικής ασφάλειας. Η εφαρμογή λοιπόν, της βιώσιμης κινητικότητας στηρίζεται πλέον στη νέα γενιά και στην ευαισθητοποίησή της ως προς την οικολογική μετακίνηση.

5. Ποιες είναι οι κατηγορίες των «πράσινων» οχημάτων;

- Ηλεκτρικά
- Υβριδικά
- Φυσικού αερίου
- Εναλλακτικών καυσίμων (κυρίως βιοκαυσίμων)
- Υδρογόνου

6. Αναφέρετε τουλάχιστον 3 συμβουλές για να συμβάλλουμε όλοι στη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Πρέπει:

- Να επιλέγουμε το περπάτημα αντί για το Ι.Χ. μας.

- Να μετακινούμαστε με το ποδήλατο και πάντα με κατάλληλο εξοπλισμό.
- Χρησιμοποιούμε τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
- Ενημερωνόμαστε για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, τις στάσεις και τα δρομολόγια τους και να προμηθευόμαστε κάρτα απεριορίστων διαδρομών.
- Συνδυάζουμε διαφορετικά ΜΜΜ για να φτάσουμε στον προορισμό μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

1. Ποιοι είναι οι παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια και πώς;

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια είναι τρεις: οι χρήστες της οδού, το όχημα και η οδός/ οδικό περιβάλλον. Οι χρήστες της οδού είμαστε όλοι εμείς που χρησιμοποιούμε τους δρόμους είτε ως οδηγοί ή επιβάτες, είτε ως πεζοί, και είναι ο παράγοντας που εμπλέκεται περίπου στο 90% των ατυχημάτων. Τα ατυχήματα αυτά συμβαίνουν λόγω κακής εκπαίδευσης, απροσεξίας και ανευθυνότητας. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ακόμη κι αν η οδός ή το όχημα παρουσιάζουν προβλήματα, η σωστή και υπεύθυνη συμπεριφορά του χρήστη μπορεί να συμβάλλει στην αποφυγή ή τη μείωση της σφοδρότητας ενός ατυχήματος.

2. Γιατί στην Ελλάδα συμβαίνουν πολλά ατυχήματα;

Ο βασικός λόγος που στην Ελλάδα συμβαίνουν πολλά ατυχήματα είναι οι παραβάσεις των κανόνων κυκλοφορίας από όλους (οδηγούς, πεζούς, ποδηλάτες, δικυκλιστές, κλπ). Ωστόσο και πολλοί άλλοι λόγοι συμβάλλουν στο φαινόμενο αυτό, όπως:

- Χαμηλό ποσοστό κυκλοφορίας δικύκλων.
- Ελλιπής επιτήρηση των κανόνων του Κ.Ο.Κ.
- Κακή κατάσταση του οδικού δικτύου.
- Μεγάλη ηλικία και κακή συντήρηση των οχημάτων.
- Μεγάλο ποσοστό φορτηγών και αγροτικών

μηχανημάτων.

3. Ποιες είναι οι κύριες αιτίες οδικών ατυχημάτων ανά κατηγορία χρήστη;

Στους οδηγούς:

- Υπερβολική ταχύτητα, κόντρες/ αγώνες ταχύτητας, επικίνδυνη προσπέραση, μη χρήση ζώνης, οδήγηση και αλκοόλ/ μέθη/ φάρμακα/ κινητό, οδήγηση κουρασμένος.

Στους επιβάτες:

- Μη χρήση ζώνης, ενθάρρυνση του οδηγού να κάνει κόντρες, απόσπαση της προσοχής του οδηγού.

Στους πεζούς:

- Έλλειψη προσοχής ή αυξημένη ταχύτητα κίνησης κατά τη διάσχιση διαβάσεων, κίνηση σε οδό διαμέσου σταθμευμένων οχημάτων, μη χρήση αντανakλαστικών ρούχων τη νύχτα, περπάτημα στη μέση της οδού, περπάτημα γράφοντας sms, περπάτημα και σπρώξιμο/ παιχνίδι.

Στου ποδηλάτες:

- Μη χρήση κράνους, μη χρήση αντανakλαστικών ρούχων και αντανakλαστικού εξοπλισμού ποδηλάτου, κακή συντήρηση ποδηλάτου (φρένα, λάστιχα), έλλειψη προσοχής περνώντας τη διάβαση.

4. Ποιες συμπεριφορές θεωρούνται επικίνδυνες και πρέπει να αποφεύγονται όταν διασχίζουμε κάποιο δρόμο;

- Όταν διαβάζουμε ή είμαστε απορροφημένοι σε συζήτηση ενώ περπατάμε.
- Όταν «πειράζουμε» κάποιον από την παρέα μας και σπρωχνόμαστε.
- Όταν τηλεφωνούμε ενώ περπατάμε ή οδηγούμε.
- Όταν στέλνουμε ή λαμβάνουμε μηνύματα από το κινητό μας τηλέφωνο.
- Όταν κοιτάμε τις διαφημιστικές πινακίδες.

- Όταν βιαζόμαστε να πάμε στο σχολείο επειδή έχουμε αργήσει και τρέχουμε.
- Όταν έχουμε «συναγωνισμό», ιδίως με τα ποδήλατα, για να φτάσουμε γρήγορα στον προορισμό μας ή για παιχνίδι.

5. Ποιοι είναι οι συνηθέστεροι παράγοντες πρόκλησης οδικών ατυχημάτων στους πεζούς;

Έλλειψη προσοχής ή αυξημένη ταχύτητα κίνησης κατά τη διάσχιση διαβάσεων, κίνηση σε οδό διαμέσου σταθμευμένων οχημάτων, μη χρήση αντανakλαστικών ρούχων τη νύχτα, περπάτημα στη μέση της οδού, περπάτημα γράφοντας sms, περπάτημα και σπρώξιμο/ παιχνίδι

6. Ποιοι είναι οι συνηθέστεροι παράγοντες πρόκλησης οδικών ατυχημάτων στους επιβάτες;

Μη χρήση ζώνης, ενθάρρυνση του οδηγού να κάνει κόντρες, απόσπαση της προσοχής του οδηγού και απρόσεκτη επιβίβαση ή αποβίβαση σε οχήματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

1. Με ποια σειρά ελέγχω την κυκλοφορία πριν περάσω έναν δρόμο;

Όταν διασχίζουμε το δρόμο ως πεζοί, η πρώτη κίνηση του κεφαλιού για τον έλεγχο γίνεται προς τη φορά που έρχονται τα οχήματα και πάντα ελέγχουμε και από την αντίθετη πλευρά. Ακόμη και όταν διασχίζουμε μονόδρομο, οφείλουμε να ελέγχουμε και τις δύο πλευρές για τυχόν όχημα που κινείται παρανόμως αντίθετα.

2. Σε ποια περίπτωση δεν υπακούμε στην ένδειξη του φωτεινού σηματοδότη;

Όταν υπάρχει τροχονόμος.

3. Πώς κινούμαστε πεζοί στο δρόμο όταν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο;

Σε περίπτωση που δεν υπάρχει πεζοδρόμιο ή κάτι αντίστοιχο, η κίνηση στο δρόμο πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να είμαστε όσο το δυνατόν πιο κοντά στην άκρη του δρόμου. Η κίνησή μας στην

άκρη της οδού πρέπει να γίνεται (αν αυτό είναι εφικτό) αντίθετα με τη φορά κίνησης των οχημάτων επί της οδού, έτσι ώστε να υπάρχει πάντα οπτική επαφή με τα κινούμενα στο δρόμο οχήματα.

4. Σε μια διάβαση που υπάρχει σηματοδότης αλλά και τροχονόμος, σε ποιον πρέπει να υπακούμε;

Στον τροχονόμο. Τα σήματα των τροχονόμων ΠΑΝΤΑ υπερισχύουν οποιασδήποτε άλλης σήμανσης και σηματοδότησης και σε αυτά θα πρέπει να υπακούμε.

5. Τι πρέπει να θυμόμαστε όταν διασχίζουμε τις γραμμές του τραμ;

Θα πρέπει πάντα να θυμόμαστε τα παρακάτω:

- Διασχίζουμε τις γραμμές του τραμ πάντα από τις διαβάσεις πεζών.
- Δεν πατάμε τις γραμμές του τραμ γιατί μπορεί να γλιστρήσουμε, αφού αποτελούνται από γυμνό λειασμένο μέταλλο
- Δεν πλησιάζουμε τις γραμμές του τραμ πιο κοντά από 2 βήματα.
- Δίνουμε ιδιαίτερη προσοχή στους φωτεινούς σηματοδότες του τραμ, που είναι διαφορετικοί από αυτούς των δρόμων.
- Περιμένουμε πάντα στο χώρο αναμονής που υπάρχει στις διαβάσεις πεζών πριν περάσουμε τις γραμμές.

6. Τι συμβολίζουν τα παρακάτω σήματα;



Διάβαση πεζών



Κίνδυνος λόγω διάβασης πεζών



Οδός υποχρεωτικής διέλευσης πεζών



Σήμανση προσοχής—διέλευση τρένου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

1. Δώστε τους ορισμούς του ποδηλάτου και του ποδηλατόδρομου.

Ποδήλατο: Το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών το οποίο κινείται με τη μυϊκή δύναμη εκείνων που επιβαίνουν. Υπάρχουν ποδήλατα στα οποία η μυϊκή δύναμη υποβοηθείται από ηλεκτρικό κινητήρα και μπορεί να υποβοηθείται με βοηθητικό ηλεκτροκινητήρα (μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος 0,25 kW) και τα οποία φτάνουν ταχύτητες έως 25 χλμ/ώρα.

Ποδηλατόδρομος: Οδός ή τμήμα οδού αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων.

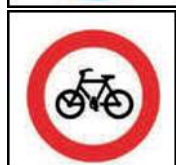
2. Τι σημαίνουν τα παρακάτω σήματα;



Κίνδυνος λόγω συχνής εισόδου ή διάβασης ποδηλατιστών



Οδός υποχρεωτικής διέλευσης ποδηλάτων και Ι.Χ.(απαγορευμένης της διέλευσης άλλων οχημάτων)



Απαγορεύεται η είσοδος στα ποδήλατα

3. Τι πρέπει να κάνουμε ώστε να είμαστε ασφαλείς με το ποδήλατο;

Για να είμαστε ασφαλείς όταν οδηγούμε ποδήλατο θα πρέπει ΠΑΝΤΑ να φροντίζουμε: α) να προβλέπουμε πιθανές επικίνδυνες καταστάσεις και β) να γινόμαστε αντιληπτοί και ορατοί από όλους και να δηλώνουμε ξεκάθαρα τις προθέσεις μας. Ένας υπεύθυνος ποδηλάτης προκειμένου να είναι ασφαλής πρέπει να εξοπλίζει τόσο το ποδήλατό του όσο και τον εαυτό του με τον απαραίτητο εξοπλισμό. Ας δούμε αρχικά ποιος είναι ο βασικός εξοπλισμός του ποδηλάτου.

- Φώτα: Τα ποδήλατα πρέπει να έχουν ένα λευκό φως μπροστά, ένα ερυθρό φως πίσω, καθώς και ανακλαστήρες σε κάθε ρόδα. Τα

φώτα και οι ανακλαστήρες μας προστατεύουν σε περίπτωση ποδηλασίας στο σκοτάδι ή στην ομίχλη, αφού βοηθούν να μας αντιληφθούν οι οδηγοί των αυτοκινήτων και των μοτοσικλετών.

- Φρένα: Τα ποδήλατα επιβάλλεται να είναι εφοδιασμένα με δύο συστήματα τροχοπέδησης (φρένα), ανεξάρτητα μεταξύ τους, άμεσης και αποτελεσματικής ενέργειας, από τα οποία το ένα θα επενεργεί στο μπροστινό και το άλλο στον πίσω τροχό.
- Κουδουνάκι: Το τοποθετούμε στο ποδήλατο και το χρησιμοποιούμε εγκαίρως, ειδοποιώντας τους άλλους χρήστες του δρόμου.
- Μαλακές λαβές τιμονιού: Προτιμούμε να είναι από σιλικόνη για την αποφυγή κάλων και μούδιασματος των χεριών μας (όταν ποδηλατούμε αρκετή ώρα).

Όμως, πέρα από τα παραπάνω, θα πρέπει να εξοπλιστούμε και οι ίδιοι με τα παρακάτω:

- Κράνος ποδηλάτου: Το κράνος σώζει ζωές. Έρευνες έχουν δείξει ότι η χρήση κράνους μπορεί να μειώσει σοβαρό και θανάσιμο τραυματισμό κατά 40 – 80%. Συνιστάται το κράνος να είναι ανοιχτόχρωμο, ώστε να είμαστε ορατοί κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Θυμόμαστε πάντα να δέσουμε το λουράκι του κράνους μας. Αν δεν το δέσουμε, σε περίπτωση ατυχήματος, το κράνος θα βγει από το κεφάλι μας και έτσι δε θα μας προστατέψει. Για να είμαστε πλήρως ασφαλείς, συνιστάται η τοποθέτηση φωτός στην πίσω πλευρά του κράνους μας.
- Γάντια ποδηλάτου: Τα φοράμε για την προστασία των χεριών μας από τις καιρικές συνθήκες, το μούδιασμα, τους κάλους και τους τραυματισμούς.
- Κατάλληλη ενδυμασία: Φοράμε τα κατάλληλα ρούχα ώστε να ποδηλατούμε ελεύθερα, άνετα και ξεκούραστα, χωρίς να εμποδίζεται η κίνησή μας και η οδήγηση του ποδηλάτου. Για τις νυχτερινές ώρες συνιστώνται ρούχα με αντανακλαστικά στοιχεία.
- Ειδικά παπούτσια: Τα ειδικά παπούτσια για ποδήλατο εκτός από το ότι δεν αφήνουν τα

πόδια μας να γλιστρήσουν από τα πεντάλ του ποδηλάτου, μας επιτρέπουν να ποδηλατούμε 50% γρηγορότερα και να γυμναζόμαστε καλύτερα, αφού τη στιγμή που πατάμε το πεντάλ με το ένα πόδι, έλκουμε με το άλλο.

- Κινητό τηλέφωνο: Έχουμε μαζί μας κινητό τηλέφωνο για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, ποτέ όμως δεν το χρησιμοποιούμε όταν ποδηλατούμε.

Επίσης πρέπει να γίνεται έλεγχος σε:

- ελαστικά: τακτικός, ανά εβδομάδα, έλεγχος πίεσης
- ακτίνες: έλεγχος από ειδικό και ακτινολόγηση, όποτε αυτό κριθεί σκόπιμο για τη σωστή στάθμιση της ζάντας στην οποία βρίσκεται το ελαστικό
- φρένα: έλεγχος αποτελεσματικότητας κάθε φορά που ξεκινάμε, ώστε να είναι όσο δυνατά χρειάζεται
- τιμόνι: έλεγχος ευθυγράμμισης και σταθερότητας
- ανακλαστήρες και φώτα: πρέπει να είναι σε άριστη κατάσταση κάθε φορά που θα το οδηγήσουμε.

4. Σε ποιες από τις παρακάτω περιπτώσεις είμαστε σε θέση να οδηγήσουμε με ασφάλεια το ποδήλατό μας:

- α) έχοντας καταναλώσει αλκοόλ
- β) σε κατάσταση κόπωσης
- γ) σε κατάσταση υπνηλίας
- δ) μετά από ξενύχτι
- ε) βγάζοντας βόλτα το κατοικίδιο μας, αφού το δέσουμε με το λουράκι του στο ποδήλατο
- στ) σε καμία από τις παραπάνω περιπτώσεις.

Σωστή απάντηση είναι η στ).

5. Τι κάνουμε όταν ενώ ποδηλατούμε συναντάμε μπροστά μας εμπόδιο;

Κάνουμε στην άκρη, κατεβαίνουμε από το ποδήλατο και μετακινούμαστε ως πεζοί μαζί με το ποδήλατο μέχρι το επόμενο σημείο που θα μπορούμε να οδηγήσουμε το ποδήλατό μας με ασφάλεια.

6. Μπορούμε να έχουμε επιβάτες στο ποδήλατό μας, και αν ναι σε ποιες περιπτώσεις και πόσους;

Κατά εξαίρεση, επιτρέπεται η μεταφορά ενός μόνο επιβάτη σε ποδήλατο που έχει δύο ζεύγη ποδοστροφάλων (πεντάλς) και διαθέτει μόνιμο πρόσθετο κάθισμα.

7. Τι πρέπει να προσέχουμε κατά τη νυχτερινή ποδηλασία;

Φροντίζουμε πάντα να είμαστε ορατοί από τους υπόλοιπους χρήστες της οδού, λαμβάνοντας υπόψη και τις καιρικές συνθήκες. Πρέπει να φοράμε λαμπιέρα, χρωματιστά ρούχα, γιλέκο ασφαλείας και κράνος. Δεν οδηγούμε ποτέ το ποδηλατό μας τη νύχτα εφόσον δε λειτουργεί ο φωτισμός του ποδηλάτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

1. Τι πρέπει να προσέχω ως επιβάτης ΙΧ;

Ως επιβάτης ΙΧ πρέπει προσέχω ιδιαίτερα την επιβίβαση και αποβίβασή μου στο όχημα, να φοράω ζώνη μέσα στο όχημα και να μην αποσπώ την προσοχή του οδηγού. Οι κανόνες που πρέπει να ακολουθούμε για ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση είναι:

- Πριν την έξοδό μας από το αυτοκίνητο, στρέφουμε το κεφάλι και ελέγχουμε για διερχόμενα οχήματα!
- ΠΡΟΣΟΧΗ! Τα δίκυκλα είναι λιγότερο ορατά από τα αυτοκίνητα, αφενός διότι είναι μικρότερα σε όγκο και αφετέρου επειδή, όντας πιο ευέλικτα, μπορεί να πλησιάζουν το όχημά μας από διάφορες πλευρές και γωνίες, με αποτέλεσμα να μη γίνονται εύκολα αντιληπτά.
- Όταν η κίνηση σταματήσει και ο χώρος γύρω από το όχημά μας είναι ελεύθερος, ανοίγουμε την πόρτα με το κεφάλι πάντα γυρισμένο προς την πλευρά της ροής των οχημάτων.

- Ανοίγουμε γρήγορα και αποβιβαζόμαστε.
- Φυσικά, θα ήταν προτιμότερο να μην αποβιβαστούμε/ επιβιβαστούμε καθόλου εντός της κυκλοφορίας!

2. Τι προϋποθέτει η χρήση του αερόσακου;

Τη χρήση της ζώνης ασφαλείας.

3. Πως πρέπει να επιβιβάζομαι/ αποβιβάζομαι από ένα όχημα ως επιβάτης, ώστε να είμαι ασφαλής;

Η επιβίβαση και η αποβίβαση από αυτοκίνητα πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη προσοχή, αφού υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος αν γίνει απερίσκεπτα. Όταν ανοίγει η πόρτα ενός αυτοκινήτου, τα οχήματα που διέρχονται πρέπει να έχουν αρκετό χρόνο να αντιληφθούν την επιβίβαση ή την αποβίβαση, ώστε να καταφέρουν να σταματήσουν ή να αλλάξουν πορεία έγκαιρα, χωρίς να προκληθεί ατύχημα. Στα Μέσα Μαζική Μεταφοράς:

- Περιμένουμε πρώτα να αποβιβαστούν οι επιβάτες του οχήματος και στη συνέχεια επιβιβαζόμαστε. Δημιουργούμε μια σειρά καθώς ανεβαίνουμε ή κατεβαίνουμε. Αφήνουμε τα ευπαθή άτομα να επιβιβαστούν ή αποβιβαστούν κατά προτεραιότητα.
- Σε καμία περίπτωση δεν κατεβαίνουμε στις γραμμές του μετρό, του τραμ ή του σιδηροδρόμου, όταν μας πέσει κάποιο αντικείμενο, αλλά καλούμε τον υπεύθυνο ασφαλείας για να προβεί στις απαραίτητες ενέργειες.
- Πηγαίνουμε στη θέση μας (αν υπάρχει) αμέσως μόλις επιβιβαστούμε. Καθόμαστε εκεί και σηκωνόμαστε όταν το όχημα πλησιάσει στη στάση (για αστικά μέσα μεταφοράς) ή όταν το όχημα σταματήσει εντελώς (στην περίπτωση υπεραστικής ή σχολικής μεταφοράς).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

1. Ποιους εννοούμε όταν αναφερόμαστε σε «εμποδιζόμενα άτομα»;

Όταν λέμε «εμποδιζόμενα άτομα» εννοούμε τους ανθρώπους με αναπηρίες, όπως άτομα με κινητική αναπηρία, μειωμένη ή παντελή έλλειψη όρασης και

ακοής, αλλά και τους ηλικιωμένους, τις εγκύους και τα μικρά παιδιά. Τα άτομα αυτά έχουν κάποιους περιορισμούς στην κινητικότητά τους και γι'αυτό και οφείλουμε να προσέχουμε ιδιαίτερα ώστε να μη δυσχεραίνεται ακόμη περισσότερο η δυνατότητά τους να μετακινηθούν αυτόνομα και κατά το δυνατό χωρίς εμπόδια.

2. Τι σημαίνουν οι παρακάτω πινακίδες;



Χώρος στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, ύστερα από ειδική άδεια.



Εγκαταστάσεις υγιεινής για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



Επιτρέπεται μόνο για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ύστερα από ειδική άδεια.

3. Πόσο επιπλέον χώρο περίπου χρειάζεται για να επιβιβαστεί/αποβιβαστεί ένας οδηγός/επιβάτης αυτοκινήτου σε αναπηρικό αμαξίδιο;

Το αναπηρικό αμαξίδιο, αναδιπλούμενου συνήθως τύπου, τοποθετείται στο πίσω ή στο διπλανό κάθισμα οπότε απαιτείται επιπλέον χώρος από την αριστερή μεριά του αυτοκινήτου, ώστε να εισέλθει ο οδηγός στο αυτοκίνητό του. Ο επιπλέον αυτός χώρος που απαιτείται έχει πλάτος τουλάχιστον 80 εκατοστά. Θα πρέπει λοιπόν οι υπόλοιποι οδηγοί να είναι προσεκτικοί όταν σταθμεύουν δίπλα σε χώρο στάθμευσης για ανθρώπους με αναπηρία, ώστε να

επιτρέπουν τον απαραίτητο χώρο για την άνετη επιβίβαση/ αποβίβαση από τα οχήματά τους.

4. Αναφέρατε 3 γενικές αρχές καλής συμπεριφοράς απέναντι σε ανθρώπους με αναπηρία.

- ✓ Όταν ένας άνθρωπος με μειωμένη κινητικότητα χρειάζεται τη βοήθειά μας στο δρόμο, του τη δίνουμε, σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες του. Είτε τον βοηθάμε να περάσει με προσοχή από τις διαβάσεις ακολουθώντας πάντα τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών εφόσον υπάρχουν, είτε να ανεβεί/ κατεβεί κάποια σκαλιά. Αν πάλι κινείται με αναπηρικό αμαξίδιο, τον διευκολύνουμε να περάσει μια ράμπα ή ένα εμπόδιο (εφ' όσον όμως μας ζητήσει βοήθεια και μόνο τότε!).
- ✓ Δεν υψώνουμε τον τόνο της φωνής μας όταν συνομιλούμε με ένα άτομο με προβλήματα όρασης. Η απώλεια όρασης δε συνεπάγεται και απώλεια ακοής.
- ✓ Αν συνοδεύουμε κάποιο άτομο με προβλήματα όρασης, αφήνουμε αυτόν να μας πιάσει πάνω από τον αγκώνα, ενώ εμείς προχωράμε μισό βήμα πιο μπροστά. Όταν φτάσουμε στο σημείο απ' όπου θα συνεχίσει μόνος του φροντίζουμε να τον πληροφορήσουμε για το πού βρίσκεται.

Βιβλιογραφία

1. CARE EU road accidents database, 2010.
2. 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.
3. A Parents Guide to Kidsafe Roads a publication of the Child Accident Prevention Foundation of Australia (Kidsafe). Updated & Reprinted for National Kidsafe Day 2011.
4. <http://www.roadwise.co.uk/children/road-safety/statistics>
5. Kids on the move, information for teachers and schools. Victoria's Road Safety department
6. Pace J. F., et al. (2012) Basic Fact Sheet "Pedestrians", Deliverable D3.9 of the EC FP7 project DaCoTA.
7. 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.
8. Safeway2School project No. 233967, D1.4 Accident analysis report, 2010.
9. 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)
10. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm
11. 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
12. How safety conscious are European Countries towards children , available at:
13. <http://asirt.org/initiatives/informing-road-users/road-safety-facts/road-crash-statistics>.

14. <http://www.childsafetyeurope.org/publications/info/child-safety-report-cards-europe-summary-2012.pdf>.
15. Traffic Safety Basic Facts 2015 – Children. European Road Safety Observatory (www.erso.eu).
16. Facts and Figures of a Global Crisis , available at:
<http://www.grsproadsafety.org/our-knowledge/facts-and-figures-global-crisis>.



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Ταμείο
Περιφερειακής
Ανάπτυξης



ψηφιακή **επανάδα**
Όλα είναι δυνατά
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
"Ψηφιακή Σύγκλιση"



ΚΤΠ ΑΕ
Κοινωνία της Πληροφορίας ΑΕ



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης