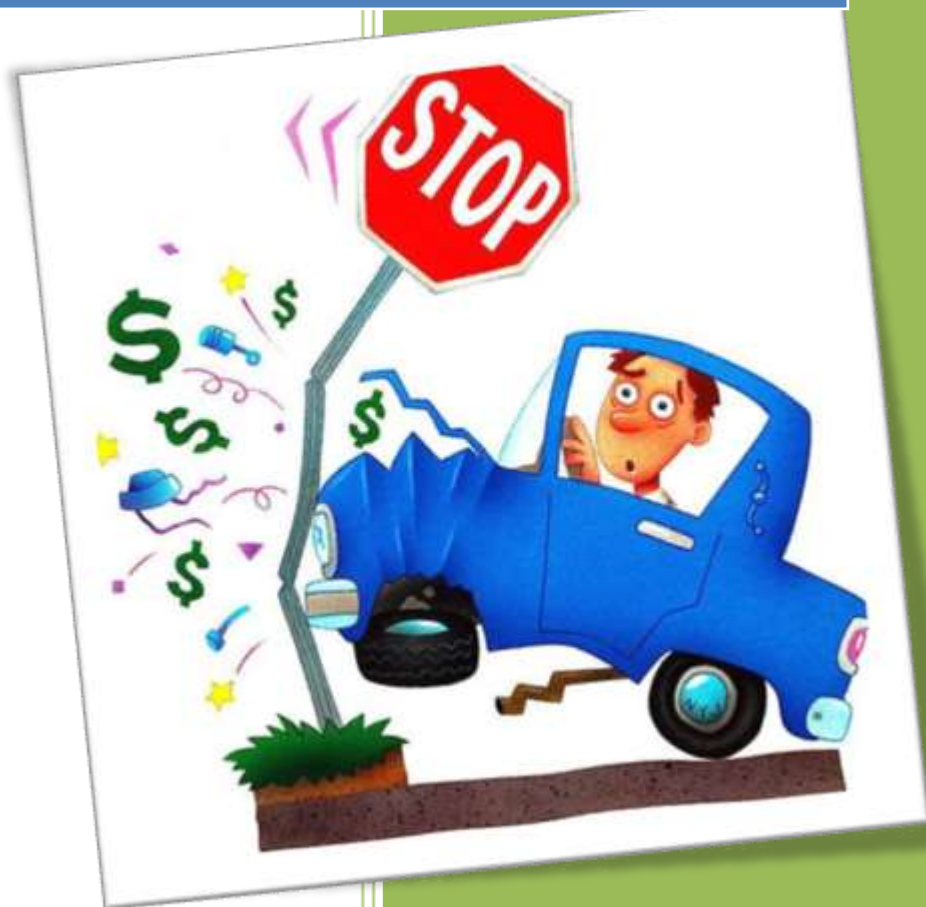


Ερευνητική Εργασία για τα Τροχαία Δυστυχήματα



1. ΑΙΤΙΕΣ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ

Οι πιο σημαντικές αιτίες δυστυχημάτων με μηχανοκίνητα δίκυκλα αφορούν τις παραμέτρους «οδηγός», «οδικό περιβάλλον» και τους υπόλοιπους χρήστες οδικού δικτύου.

Βέβαια και οι γονείς φέρουν μεγάλη ευθύνη που επιτρέπουν στα παιδιά να οδηγούν χωρίς δίπλωμα ή τις νυχτερινές ώρες και όταν υποκύπτουν στην πίεση που ασκούν τα παιδιά για απόκτηση μηχανοκίνητων δικύκλων μικρού ή μεγάλου κυβισμού, ενώ ακόμα αυτοί είναι νέοι και άπειροι οδηγοί..

1.1 Παράμετρος «οδηγός»

Η οδήγηση του δικύκλου αποτελεί μία σύνθετη διαδικασία, η οποία απαιτεί άριστες ικανότητες και γνώσεις, καθώς και φυσικό συντονισμό.

Κατά συνέπεια, παράμετρο της αυξημένης επικινδυνότητας των δικυκλιστών αποτελεί και η μειωμένη ικανότητα στην οδήγηση η οποία μπορεί να οφείλεται σε συγκεκριμένα φυσιολογικά αίτια όπως περιορισμένα αντανακλαστικά.

Μία άλλη παράμετρος της αυξημένης επικινδυνότητας των δικυκλιστών οφείλεται στην οδική τους συμπεριφορά. Πιο συγκεκριμένα, οι δικυκλιστές έχουν την τάση να οδηγούν σε υψηλότερες ταχύτητες από τους οδηγούς των υπολοίπων οχημάτων και να προσπερνούν συχνότερα άλλα οχήματα. Η υψηλή επικινδυνότητα των δικύκλων αυξάνεται στις νέες ηλικίες η οποία επιβεβαιώνεται τόσο από τα στατιστικά στοιχεία ατυχημάτων όσο και από ψυχολογικές έρευνες στις οποίες διαπιστώνεται μεγαλύτερη συσχέτιση μεταξύ της συμπεριφοράς των δικυκλιστών και της ηλικίας τους σε σχέση με άλλες κατηγορίες οδηγών.

Ειδικότερα, οι νέοι δικυκλιστές χρησιμοποιούν το δίκυκλο ως μέσο αυτοπροβολής στους συνομηλικούς τους και ως μέσο διαφυγής τους προς την ελευθερία, στοιχείο το οποίο διαμορφώνει την οδική τους συμπεριφορά.

Πιο συγκεκριμένα, οι νέοι δικυκλιστές παρουσιάζουν τάση να επιδεικνύουν τις ικανότητές τους στην οδήγηση στους υπόλοιπους χρήστες του δικτύου υιοθετώντας επικίνδυνη οδική συμπεριφορά. Παράλληλα με την επικίνδυνη συμπεριφορά, οι νέοι δικυκλιστές δεν έχουν την απαιτούμενη εμπειρία οδήγησης και υποτιμούν τους κινδύνους που η συμπεριφορά τους ενέχει.

Επιπλέον, παρατηρείται αυξημένη επικινδυνότητα των νέων δικυκλιστών εξαιτίας διάπραξης παραβάσεων του αστικού κώδικα, όπως παραβίαση κόκκινης ένδειξης φωτεινού σηματοδότη και σήματος «STOP».

Τέλος, παρατηρείται συσχέτιση μεταξύ του φύλου του δικυκλιστή και της επικινδυνότητας του. Γενικότερα, η συμπεριφορά των ανδρών δικυκλιστών ενέχει υψηλές ταχύτητες οδήγησης και την τάση να συναγωνίζονται μεταξύ τους στο δρόμο σε μεγαλύτερο βαθμό από αυτή των γυναικών.

Χαρακτηριστικά προσωπικότητας ριψοκίνδυνων οδηγών

«Τα κοινωνικά, ψυχολογικά και συμπεριφορικά χαρακτηριστικά του ατόμου ευθύνονται για το 20% περίπου των μεταβλητών που σχετίζονται με την εμπλοκή σε ατύχημα λόγω ριψοκίνδυνης οδικής συμπεριφοράς. Από αυτό το 20%, το 35% αφορά οδηγούς νεαρής ηλικίας». (Beirness, 1996).

Οι Smith & Heckert (1998) επιχειρούν να μελετήσουν τα προσωπικά χαρακτηριστικά που σχετίζονται με την οδήγηση διερευνώντας τον βαθμό βίας που εκδηλώνεται από φοιτητές κολεγίων στα πλαίσια της σχολής.

Διαπιστώθηκε ότι η επικίνδυνη οδήγηση, όπως και άλλες διακινδυνευμένες συμπεριφορές, προσφέρουν στο άτομο αίσθηση δύναμης, εξουσίας και αναγνώριση των παραπάνω δύο από τον περίγυρο τους (Masten, 2004).

Σε αυτό το σημείο εξηγείται και η άρνηση χρήσης κράνους. Ο νέος ρισκάρει την ίδια του την ζωή για να νιώσει πως έχει τον έλεγχο της στα χέρια του. Του αρέσει η αίσθηση της αυξημένης αδρεναλίνης και θέλει να βιώνει τον φόβο χωρίς προστασία. Πέρα από αυτό βέβαια, ο νέος παρουσιάζει αυθορμητισμό, αφέλεια και συμπεριφορές μίμησης. Δηλαδή μπορεί ο κίνδυνος που διατρέχει η ζωή του χωρίς την χρήση κράνους να μην περνάει καν στο συνειδητό του και να παραβλέπει την σημαντικότητα του. Επιπλέον οι μιμητικές συμπεριφορές είναι εξαιρετικά δυνατές. Για παράδειγμα, κάποιο μεγαλύτερο μέλος της οικογένειας (γονιός) δεν χρησιμοποιούσε κράνος ή δεν κούμπωνε την προστατευτική ζώνη στο αυτοκίνητο με αποτέλεσμα το παιδί να αναπτύξει την ίδια συμπεριφορά.

Οι Jessor et al, 1997 αναφέρονται και αυτοί στην αγάπη της αίσθησης κινδύνου που παρουσιάζουν οι νέοι καθώς και στην σύνδεση μιας γενικότερα αντισυμβατικής στάσης απέναντι στην ζωή με την ριψοκίνδυνη οδική συμπεριφορά.

«Ο ριψοκίνδυνος τρόπος ζωής των νέων ανθρώπων και η ριψοκίνδυνη οδική συμπεριφορά συνδέεται με την εν λόγω θεωρία». (Jessor & Jessor, 1977).

Οι Jessor & Jessor δημιούργησαν την Θεωρία Προβληματικής Συμπεριφοράς με σκοπό την προώθηση ψυχολογικής εξήγησης για την ανορθόδοξη συμπεριφορά κάποιων εφήβων μέσω της εφηβικής ανάπτυξης και αποτίμησης της επιρροής που προκαλεί το lifestyle (Machin & Shankey, 2007).

Η θεωρία σημείωσε σημαντική πρόοδο όταν συμπεριέλαβε την «διακινδυνευμένη οδήγηση σαν ένα ακόμη πρόβλημα της εφηβικής συμπεριφοράς». (Jessor, 1987).

Η θεωρία της προβληματικής συμπεριφοράς τονίζει ότι πολλά προβλήματα συμπεριφοράς, συμπεριλαμβανόμενου και της ριψοκίνδυνης οδικής συμπεριφοράς, αλληλοσχετίζονται και αντικατοπτρίζουν μια τάση προς την παραβατική συμπεριφορά ή μια αποκλίνουσα στάση ζωής.

Σύμφωνα πάντα με την θεωρία η πιθανότητα ότι το πρόβλημα συμπεριφοράς είναι υπαρκτό, καθορίζεται από τους εξής ψυχολογικούς παράγοντες που οδηγούν στο ρίσκο:

- ✓ **Προσωπικότητα:** αξίες, απόψεις, αισθήματα
- ✓ **Περιβάλλον:** αίσθημα του ανήκειν, οικογενειακό και σχολικό περιβάλλον
- ✓ **Συμπεριφορά:** προβληματική, συμβατική/αντισυμβατική

Η προβληματική συμπεριφορά πολλές φορές είναι αποτέλεσμα εκμάθησης και άλλες αποτελεί μέσω για την επίτευξη στόχων – σκοπών. (Jessor, 1987).

Η ριψοκίνδυνη οδήγηση, σαν άλλες διακινδυνευμένες συμπεριφορές εξυπηρετεί το άτομο στα εξής:

- ✓ Έκφραση εναντίωσης στην εξουσία των ενηλίκων
- ✓ Ανησυχία, ανυπομονησία
- ✓ Απόδειξη ενηλικίωσης
- ✓ Αίσθηση αποδοχής
- ✓ Υπέρβαση προσωπικών ορίων
- ✓ Επιβεβαίωση ανεξαρτησίας

(Jessor et al, 1997)

1.2 Παράμετρος «οδικό περιβάλλον»

Ως οδικό περιβάλλον του δικύκλου ορίζονται οι συνθήκες που επικρατούν στο οδόστρωμα και στο οδικό δίκτυο γενικότερα. Πιο συγκεκριμένα εξετάζονται οι εξής παράμετροι οδόστρωμα, οδική υποδομή γενικότερα και οι φωτεινοί σηματοδότες του οδικού δικτύου.

Η κατάσταση του οδοστρώματος αποτελεί σημαντική παράμετρο της επικινδυνότητας των δικυκλιστών. Το δίκυκλο εξαιτίας της δυναμικής του είναι σημαντικά πιο ευαίσθητο σε σχέση με τα υπόλοιπα οχήματα σε κακές συνθήκες οδοστρώματος. Συνθήκες όπως βροχή, χαλάζι ή πάγος, διαρροή λαδιών ή βενζίνης και «μπαλώματα», λακκούβες, διαγραμμίσεις του οδοστρώματος αυξάνουν τον κίνδυνο οδήγησης των δικυκλιστών.

Στοιχεία του οδικού περιβάλλοντος τα οποία εξυπηρετούν τη διαχείριση της κυκλοφορίας των οχημάτων γενικότερα είναι δυνατό να επιβαρύνουν την κίνηση των δικυκλιστών. Παράδειγμα αποτελεί η τοποθέτηση κάγκελων και μικρών στύλων στο κράσπεδο για την απαγόρευση της στάθμευσης των οχημάτων επί του κρασπέδου. Το μέτρο αυτό είναι πιθανό οδηγήσει σε τραυματισμό δικυκλιστή ο οποίος χάνοντας την ισορροπία του προσκρούει σε αυτό (Βλαστός [30]). Ένα άλλο παράδειγμα σχεδιασμού της κυκλοφορίας με βάση τα χαρακτηριστικά των ΙΧ οχημάτων αποτελεί ο υπολογισμός των χρόνων σηματοδότησης. Τα δίκυκλα παρουσιάζουν διαφορετικές τιμές επιτάχυνσης και επιβράδυνσης ειδικότερα σε δυσμενείς συνθήκες οδοστρώματος. Αυτό έχει αποτέλεσμα ο χρόνος μεταξύ της αλλαγής των ενδείξεων του σηματοδότη από πράσινο σε κόκκινο να μην είναι πάντα αρκετός για την ικανή επιβράδυνση του δικύκλου που πλησιάζει στον κόμβο.

1.3 Παράμετρος «υπόλοιποι χρήστες οδικού δικτύου»

Στην παρούσα ενότητα εξετάζεται το αν και με ποιο τρόπο οι οδηγοί των ΙΧ αυτοκινήτων αντιλαμβάνονται την ύπαρξη δικύκλων γύρω τους. Τα δίκυκλα παρουσιάζουν ιδιαιτερότητες σε σύγκριση με τα ΙΧ αυτοκίνητα όσον αφορά στο μέγεθος και στον τρόπο κίνησής τους. Το μέγεθος και ο τρόπος κίνησης των δικύκλων έχουν ως αποτέλεσμα τη δυσκολία αντίληψης των δικύκλων από τους οδηγούς των υπολοίπων οχημάτων (Wulf et

al., Valent et al.). Η δυσκολία αυτή έχει ως αποτέλεσμα την αυξημένη επικινδυνότητα των δικυκλιστών.

Επιπλέον, η ύπαρξη μικρού αριθμού δικύκλων στο οδικό δίκτυο (αυτή η παράμετρος δεν ισχύει για μεσογειακές χώρες ή χώρες της Ασίας όπου το ποσοστό δικύκλων στη συνολική κυκλοφορία είναι σημαντικό) έχει ως αποτέλεσμα οι οδηγοί των υπολοίπων κατηγοριών οχημάτων να μην είναι προετοιμασμένοι να "δουν" δίκυκλο και αντιλαμβάνονται την ύπαρξή του δυσκολότερα (Wulf et al.).

Επιπλέον, η σοβαρότητα ατυχήματος μεταξύ ΙΧ αυτοκινήτου και δικύκλου, όσον αφορά στις επιπτώσεις στο ΙΧ και τους επιβαίνοντες σε αυτό θα είναι μικρότερη από ότι ατύχημα ΙΧ αυτοκινήτου με ΙΧ. Κατά συνέπεια ως υποσυνείδητο αποτέλεσμα αυτού οι οδηγοί ΙΧ αυτοκινήτων είναι πιθανό να μη δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στα δίκυκλα.

2. ΠΡΟΛΗΨΗ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ

Οι υποχρεώσεις που αποτελούν προστασία φυσική και νομική δικυκλιστών είναι οι παρακάτω:

1. Έγγραφα → Οι οδηγοί θα πρέπει να έχουν πάντα μαζί τους την άδεια κυκλοφορίας, την άδεια οδήγησης, την ασφάλεια και το σήμα τελών κυκλοφορίας.

2. Προστευτικά εξαρτήματα → Κράνος και γυαλιά αν το κράνος δεν έχει προστατευτικό κάλυμμα, και αν η μηχανή είναι μεγάλη κυβισμού πρέπει να υπάρχουν γάντια και μπουφάν.

3. Τήρηση του Κ.Ο.Κ → Ο οδηγός πρέπει να τηρεί **ΠΑΝΤΑ** τα όρια ταχύτητας

Παρακάτω θα δείτε κάποιους κανόνες του Κ.Ο.Κ σχετικά με τα μηχανοκίνητα δίκυκλα:

Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων

1. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων, απαγορεύεται:

α) Να ρυμουλκούνται από άλλο όχημα.

β) Να ρυμουλκούν ή ωθούν διάφορα αντικείμενα.

γ) Να μεταφέρουν αντικείμενα, τα οποία εμποδίζουν την οδήγηση του οχήματός τους ή εκθέτουν σε κίνδυνο τους λοιπούς χρήστες της οδού.

δ) Να κινούνται ανά δύο ή και πλείονες παράλληλα.

ε) Να σύρουν μαζί τους ζώα δεμένα με λουρί.

ζ) Να χρησιμοποιούν εν κινήσει κινητό τηλέφωνο το οποίο δεν είναι τοποθετημένο σε ειδική θέση για ανοικτή ακρόαση.

2. Οι οδηγοί ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων υποχρεούνται, όταν οδηγούν, να κρατούν το τιμόνι και με τα δύο τους χέρια, εκτός αν δίνουν σήμα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Κώδικα.

2.1 Το κράνος ως μέσο πρόληψης

Έχει επιβεβαιωθεί από διεθνείς έρευνες ότι τα κράνη προσφέρουν υψηλή προστασία σε ατυχήματα χρηστών δικύκλων (Petridou et al,1998). Σε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα, φαίνεται ότι ο κίνδυνος του θανάτου που σχετιζόταν με τη χρήση κράνους, έχει μειωθεί κατά 36%. Η υψηλή συσχέτιση των ατυχημάτων χρηστών δικύκλων και της μη χρήσης κράνους, δείχνει υψηλά επίπεδα επικινδυνότητας, λόγω του ότι η χρήση δικύκλου είναι πολύ συχνή, ειδικά σε μεγάλες πόλεις όπως η Αθήνα, αλλά και σε απομονωμένα μέρη των ελληνικών νησιών ή άλλων αστικών συγκροτημάτων (Petridou et al., 1999).

Η μη χρήση κράνους όμως, είναι ένα φαινόμενο που δεν εμφανίζεται μόνο στην Ελλάδα. Στις Η.Π.Α για παράδειγμα, έρευνα που διεξήχθη το 2001 έδειξε ότι μόνο οι μισοί από όσους τραυματίστηκαν θανάσιμα, έκαναν χρήση κράνους (NCSA, 2001), παρά το ότι υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η χρήση κράνους μειώνει την πιθανότητα σοβαρών τραυματισμών στο κεφάλι και θανάτων (Deuterman, 2004; NCSA, 1996 ; NHTSA, 2003; Sass and Zimmerman, 2000)

Και στην Ελλάδα όμως, η χρήση κράνους είναι πολύ περιορισμένη και αφορά λιγότερο από το 1/3 των χρηστών δικύκλων, τουλάχιστον κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, παρότι υπάρχουν προς το παρόν περίπου 600.000 δίκυκλα στην Αθήνα, τα περισσότερα χαμηλού κυβισμού και κυρίως νεαρών χρηστών. Είναι λυπηρό γιατί, για παράδειγμα, στις Σκανδιναβικές χώρες έχουν επιτύχει σχεδόν απόλυτη χρήση κράνους απ' όλους τους οδηγούς δικύκλων και θέλουν τώρα να επεκτείνουν τη χρήση κράνους και στους οδηγούς ποδηλάτων.

2.2 Μέτρα πρόληψης τροχαίων δυστυχημάτων

1. Από το άτομο

- ✓ Να σέβεται τη δική του ζωή και τη ζωή των άλλων δείχνοντας αίσθημα κοινωνικής ευθύνης και συνείδησης
- ✓ Να ακολουθεί πιστά τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είτε ως οδηγός, είτε ως πεζός (σηματοδότες, στοπ, ζώνες ασφαλείας, τήρηση προτεραιότητας κ.λπ.).
- ✓ Να οδηγεί όταν αισθάνεται ικανός κι όχι όταν η σωματική κυρίως κόπωση μειώνει τα αντανακλαστικά του.
- ✓ Να απαιτεί πλήρη και ουσιαστική εκπαίδευση για κυκλοφοριακή αγωγή καθώς και για την απόκτηση άδειας οδήγησης.
- ✓ Να ελέγχει τακτικά την κατάσταση του οχήματός του και να μην αναβάλλει τυχόν επιδιορθώσεις του ούτε για ελάχιστο χρόνο.
- ✓ Να φοράει ζώνη ασφαλείας και κράνος, έστω και για την πιο μικρή διαδρομή.

2. Από την Πολιτεία

- ✓ Να εφαρμόζει συγκοινωνιακή πολιτική τέτοια που να προλαμβάνει τα τροχαία ατυχήματα και να αναπτύσσει στα μέλη της κυκλοφοριακή συνείδηση.
- ✓ Να ελέγχει αυστηρά την τήρηση των προδιαγραφών στην κατασκευή των οδοστρωμάτων, τη σήμανση, την κατασκευή στηθαίων, διαζωμάτων κ.λπ.

- ✓ Να εκπαιδεύει τα μέλη της όσο γίνεται πιο αποτελεσματικά μέσω μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής, θέσπισης κανονισμών και νόμων, ποινών και προστίμων για τους παραβάτες.
- ✓ Να διαθέτει πλήρες και οργανωμένο σύστημα επείγουσας ιατρικής παρέμβασης, αερομεταφορών κ.λπ., με στόχο τη σωτηρία των τραυματιών.
- ✓ Με τα έσοδα από τα διόδια και τη φορολογία να φροντίζει για τη συντήρηση οδοστρώματος.
- ✓ Να επεμβαίνει στα σημεία που παρατηρείται αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων
- ✓ Να θεσπίσει αυστηρή νομοθεσία και να προχωρά στην επιβολή αυστηρών προστίμων στους παραβάτες του κώδικα οδικής συμπεριφοράς, προς το σκοπό του συνετισμού των οδηγών

3. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Για το άτομο

- απώλεια της ανθρώπινης ζωής
- τραυματισμοί, αναπηρίες
- ψυχολογικά τραύματα
- ψυχικός πόνος για ολόκληρη την οικογένεια

Για την κοινωνία:

- απώλεια ανθρώπινου δυναμικού, ιδίως νέων ανθρώπων, με αποτέλεσμα την αποδυνάμωση του κοινωνικού συνόλου
- δημογραφική συρρίκνωση
- απώλεια εργατικών χεριών
- οικονομική επιβάρυνση για περίθαλψη και σύνταξη του θύματος
- Προβλήματα στην κυκλοφορία των πολιτών, ενίσχυση εκνευρισμού, υποβάθμιση ποιότητας Ζωής

3.1 Συνέπειες της μη χρήσης κράνους

Κάποιοι αναβάτες οι οποίοι αρνούνται να φορούν κράνος, υποστηρίζουν ότι τα ατυχήματα με μοτοσικλέτες αντιπροσωπεύουν το μικρότερο ποσοστό των ατυχημάτων, αφού αυτές αποτελούν το μικρότερο ποσοστό των οχημάτων. Θεωρούν δηλαδή ότι κατατάσσονται στην οδική ομάδα χαμηλού κίνδυνου ατυχήματος που καθιστά το κράνος λιγότερο σημαντικό από όσο παρουσιάζεται.

Ένα ποσοστό από τους παραπάνω υποστηρίζει πως τα κράνη δεν αποτελούν προστατευτικό μέσο για τον μοτοσικλετιστή, αλλά ότι μπορούν να προκαλέσουν σε οποιαδήποτε πιθανή πτώση τραυματισμούς στον αυχένα και στο κρανίο. Επιπλέον, από ορισμένους, προβάλλεται ιδεολογική αντίρρηση ως αιτία μη χρήσης κράνους του τύπου ότι η νομοθεσία υποχρεωτικής χρήσης περιορίζει την ατομική ελευθερία του ατόμου και το δικαίωμα της επιλογής (ριψοκίνδυνη συμπεριφορά).

Στην πραγματικότητα, η μη χρήση κράνους παρέχει την ελευθερία στο μοτοσικλετιστή να ρισκάρει και να παίζει με τον κίνδυνο του θανάτου ή την αναπηρία. Αυτό ίσως που δεν λαμβάνεται υπόψη είναι το ερώτημα, αν οι οικογένειες των τραυματισμένων και η κοινωνία αντέχουν το τεράστιο οικονομικό και ψυχολογικό κόστος. Η απώλεια τόσων

ζωών επιβαρύνει την κοινωνία και την οδηγεί στην αναζήτηση ανακούφισης. Από τη στιγμή του ατυχήματος η κοινωνία παρέχει ιατρική περίθαλψη, δίνει άδεια από την εργασία για το χρόνο αποκατάστασης της βλάβης του τραυματισμένου και αν ο τραυματισμός προκαλέσει μόνιμη αναπηρία, έχει ισόβια την ευθύνη του.

Είναι αδιανόητο λοιπόν να κατανοούμε κάποιον που σκέφτεται ότι ένας τέτοιος νόμος αφορά μόνο τον ίδιο τον οδηγό και όχι όλα αυτά που τον περιβάλλουν. Όλοι οι ισχυρισμοί που στρέφονται γύρω από την μη χρήση κράνους καταρρίπτονται από τις στατιστικές. Τα ποσοστά είναι ενδεικτικά της κατάστασης που επικρατεί:

- Η κρανιοεγκεφαλική κάκωση είναι η κύρια αιτία θανάτου σε ατυχήματα με μοτοσικλέτες. Το 80% των μοτοσικλετιστών που σκοτώνονται σε τροχαίο ατύχημα υπολογίζεται ότι έχουν υποστεί κρανιοεγκεφαλική κάκωση η οποία συνδέεται άμεσα με την χρήση ή μη προστατευτικού κράνους.
- Μοτοσικλετιστές που δε φορούν κράνος έχουν διπλάσιες πιθανότητες να υποστούν κρανιοεγκεφαλική κάκωση σε μια σύγκρουση σε σχέση με όσους το χρησιμοποιούν.
- Περισσότερα από 4 στα 5 ατυχήματα με μοτοσικλέτα καταλήγουν σε τραυματισμό ή θάνατο του μοτοσικλετιστή.
- Νόμος που αφορά στη χρήση κράνους είναι ο 2696 και ισχύει από το 1999 τροποποίηση αυτού είναι ο Νόμος 3542/2007. Όταν οι νόμοι για τα κράνη δεν εφαρμόζονται, οι θάνατοι από ατυχήματα με μοτοσικλέτα αυξάνονται κατά 20-30%.
- Για κάθε 1,5 χλμ. οδήγησης, ένας μοτοσικλετιστής κινδυνεύει 16 φορές περισσότερο να πεθάνει σε μια σύγκρουση από ότι ο οδηγός ενός άλλου οχήματος.
- Όποιος χρησιμοποιεί το κράνος, μειώνει τον κίνδυνο στο 1/3.

4. ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ

Η έγκαιρη αφαίρεση κράνους από κάποιον αναβάτη που έχει εμπλακεί σε ατύχημα μπορεί να του σώσει την ζωή.

Απλώς πρέπει να γίνει γρήγορα και με τον σωστό τρόπο.

Παλιότερα πίστευαν ότι η αφαίρεση του κράνους μοτοσικλετιστή που έχει εμπλακεί σε ατύχημα έπρεπε να γίνεται αποκλειστικά από έμπειρους γιατρούς και νοσηλευτές πρώτων βοηθειών και όχι από τους παρευρισκόμενους στον τόπο του ατυχήματος.

Ο κύριος λόγος γι' αυτό είναι το ρίσκο να προκληθεί σοβαρός τραυματισμός της σπονδυλικής στήλης στην περιοχή του αυχένα από την επιτόλαιο προσπάθεια κάποιου να αφαιρέσει το κράνος ενός αναβατή που έχει χάσει τις αισθήσεις του.

Πρόσφατες έρευνες όμως των επιστημόνων που ασχολούνται με τις συνθήκες και τις επιπτώσεις διαφόρων ατυχημάτων δείχνουν ότι το σωστό είναι να αφαιρείται άμεσα το κράνος από κάποιον που έχει εμπλακεί σε ατυχημάτων.

Φυσικά αυτό πρέπει να γίνει από τους άμεσα παρευρισκόμενους στον τόπο του ατυχήματος, αφού ο χρόνος που θα περάσει μέχρι την άφιξη του ασθενοφόρου, μπορεί να αποβεί εις βάρος του παθόντα.

Οι πιθανότητες πνιγμού από αίμα λόγω εσωτερικής αιμορραγίας ή ακόμη από κατάποση σπασμένων τμημάτων του προσώπου είναι πολύ μεγαλύτερες, ενώ δεν μπορεί να του δοθεί το «φιλί της ζωής» σε περίπτωση που έχει σταματήσει η αναπνοή.

Όλα αυτά ισχύουν και στην περίπτωση διαιρούμενου κράνους, στο οποίο το εμπρός τμήμα του ανασηκώνεται ή κράνους τύπου Jet.

Δυστυχώς, η πλειονότητα των Ελλήνων οδηγών βρίσκονται εντελώς απροετοίμαστοι και χωρίς καμιά εξοικείωση στην θέα ενός μοτοσικλετιστή στην άσφαλτο και αρκούνται μόνο στο να καλέσουν την Τροχαία ή τις Πρώτες Βοήθειες.

Στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες είναι σχεδόν υποχρεωτική η στοιχειώδης εκπαίδευση όλων των οδηγών στην παροχή πρώτων βοηθειών, με τρία μαθήματα που γίνονται δωρεάν από τον Ερυθρό Σταυρό ή από αντίστοιχα ιδρύματα, κάτι που δεν ισχύει στην χώρα μας.

Τμήμα της εκπαίδευσης, είναι και η αφαίρεση του κράνους, δείχνοντας με τις φωτογραφίες πως πρέπει να χειριστούμε σωστά μια τέτοια περίπτωση.

5. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ-ΕΡΕΥΝΕΣ

Στοιχεία σοκ για τις επιπτώσεις της μη χρήσης κράνους από τους δικυκλιστές, που οδηγούν σε θανατηφόρα ατυχήματα

Σύμφωνα με μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, 80% των θανάτων των δικυκλιστών, που έχουν εμπλακεί σε τροχαίο είναι αποτέλεσμα κρανιοεγκεφαλικής κάκωσης. Οι δε δικυκλιστές που δεν χρησιμοποιούν κράνος αντιμετωπίζουν διπλάσιες πιθανότητες να υποστούν κρανιοεγκεφαλική κάκωση.

Όπως προκύπτει από τη μελέτη, το 1/3 των τροχαίων ατυχημάτων, που γίνονται στην Ελλάδα, αφορά δικυκλιστές, ενώ 25% των οδηγών δε φορούν κράνος. Το ποσοστό για το αστικό δίκτυο ανέρχεται σε 27%, ενώ εμφανίζεται σημαντικά μειωμένο στο υπεραστικό δίκτυο, όπου καταγράφεται μη χρήση κράνους για 4% των δικυκλιστών. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι το ποσοστό της συγκεκριμένης παράβασης ανέρχεται σε 30% μεταξύ των γυναικών οδηγών δικύκλων. Ανησυχητικά είναι τα στοιχεία για τους συνεπιβάτες δικύκλων, καθώς περισσότεροι από τους μισούς (54%) και ιδίως γυναίκες, δεν φορούν κράνος.

Είναι, επίσης, χαρακτηριστικό ότι αυξημένο ποσοστό χρήσης κράνους από τους οδηγούς δικύκλων παρατηρείται κατά τις καθημερινές και τις πρωινές ώρες (10 π.μ. - 2μ.μ.) και το Σάββατο τις μεσημεριανές ώρες (4 μ.μ. - 6 μ.μ.), όταν είναι εντονότερη η αστυνόμευση. Ενθαρρυντικό, πάντως, είναι το γεγονός ότι, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τροχαίας, για τα έτη 2009 - 2010 υπάρχει μείωση των επικίνδυνων παραβάσεων, που αφορούν στη μη χρήση κράνους κατά 34,3%.

Με τα μέτρα που έχει λάβει η πολιτεία, κατέστη δυνατόν να μειωθεί στη δεκαετία 2000-2010, κατά 20%, ο αριθμός των θυμάτων από τροχαία ατυχήματα. Μάλιστα, σε ό,τι αφορά τη χρήση κράνους, που στην αρχή του 2000 ήταν σε μηδενικά επίπεδα, ο στόχος του σχεδιασμού ήταν η επίτευξη χρήσης σε ποσοστό 70%. «Σήμερα, είμαστε στο 75% και συνεχίζουμε τις προσπάθειες»

Η Οδική Ασφάλεια αποτελεί μείζον παγκόσμιο κοινωνικό θέμα και ειδικά για την Ευρώπη μάλιστα με τεράστιες κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις. Το 2009 περισσότεροι από 35.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τουλάχιστον 1.500.000 άτομα τραυματίστηκαν. Το πρόβλημα στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα έντονο, δεδομένου ότι κάθε χρόνο χάνονται στην άσφαλτο περίπου 1.300 ανθρώπινες ζωές, ενώ το κοινωνικοοικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων εκτιμάται σε πάνω από 5 δισ. ευρώ ετησίως.

- Η υπερβολική ταχύτητα και η παραβίαση προτεραιότητας αναφέρονται ως δύο από τις βασικότερες αιτίες τροχαίων δυστυχημάτων με θύματα οδηγούς δικύκλων (μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τροχαίας, από την αρχή του έτους μέχρι το τέλος Ιουλίου, 203 οδηγοί μοτοσικλετών τραυματίστηκαν θανάσιμα σε δυστυχήματα που συνέβησαν σε ολόκληρη την επικράτεια.

Στο 22,6% των περιπτώσεων, τα δυστυχήματα αποδίδονται στις δύο αυτές αιτίες, δίχως ωστόσο να αποσαφηνίζεται εάν υπαίτιοι ήταν οι ίδιοι οι δικυκλιστές ή οδηγοί Ι. Χ. που τυχόν ενεπλάκησαν στα τροχαία δυστυχήματα. Στο 44% του συνόλου των περιπτώσεων, πάντως, ο οδηγός του δικύκλου φέρεται να τραυματίζεται θανάσιμα από σύγκρουσή του με άλλο όχημα, συχνότερα αυτοκίνητο. Το ποσοστό των θανάσιμα τραυματισθέντων δικυκλιστών αντιστοιχεί στο 35% του συνόλου των οδηγών που στο ίδιο διάστημα του 2011 έχασαν τη ζωή τους στην άσφαλο (ανέρχονται σε 587).

Υψηλό ποσοστό των θανάσιμα τραυματισθέντων οδηγών είναι νέοι, ηλικίας μέχρι 25 ετών. Συγκεκριμένα, το διάστημα Ιανουαρίου – Ιουλίου τα θύματα ηλικίας έως 25 ετών ανήλθαν σε 57, αριθμός που αντιστοιχεί στο 28% του συνόλου.

Από τα θύματα, 16 ήταν παιδιά κάτω των 17 ετών. Τα περισσότερα τροχαία δυστυχήματα με θύματα οδηγούς μοτοσικλετών σημειώθηκαν σε κατοικημένες περιοχές και συγκεκριμένα στο Λεκανοπέδιο της Αττικής. Ειδικότερα, από το σύνολο των περιπτώσεων, 86 (ποσοστό 42,3%) καταγράφηκαν σε κατοικημένες περιοχές, ενώ στην Αττική καταγράφηκε το 32% των συμβάντων.

Συνολικά, σε τροχαία ατυχήματα στο εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας έχασαν τη ζωή τους το επτάμηνο 35 άτομα, ήτοι το 17,2% του συνόλου των θανάσιμα τραυματισθέντων μοτοσικλετιστών. Αντίστοιχα, ιδιαίτερα μεγάλος αριθμός δυστυχημάτων καταγράφηκε το ίδιο διάστημα και στην περιφέρεια. Στα νησιά ενεπλάκησαν σε τροχαία και έχασαν τη ζωή τους 37 μοτοσικλετιστές.

Μεγαλύτερος είναι ο φόρος αίματος σε Κρήτη, Κέρκυρα, Κω και Ρόδο, όπου κατά τους καλοκαιρινούς μήνες συγκεντρώνεται ιδιαίτερα μεγάλος αριθμός τουριστών, οι οποίοι διαχρονικά νοικιάζουν δίκυκλα δίχως καν να διαθέτουν την απαραίτητη άδεια οδήγησης. Από τα στατιστικά στοιχεία της Τροχαίας προκύπτει συγκεκριμένα ότι στα Χανιά έχασαν τη ζωή τους σε τροχαία 11 μοτοσικλετιστές. Στην Εύβοια αντίστοιχα ο αριθμός τους ανήλθε σε 10. Στην ηπειρωτική Ελλάδα, στους πλέον επικίνδυνους συγκαταλέγονται οι νομοί Ηλείας, Μεσσηνίας και Ξάνθης.

Συγκριτικά με άλλες χώρες της Ε.Ε. η Ελλάδα καταγράφεται ως η χώρα με τα περισσότερα δίκυκλα ανά οδηγό στην Ευρώπη, αλλά ταυτόχρονα χώρα με τη μεγαλύτερη αναλογία θανάσιμα τραυματισθέντων δικυκλιστών ανά κάτοικο. Αυτό προκύπτει από τα επίσημα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Συγκεκριμένα, στην Ελλάδα σε κάθε 1.000 κατοίκους αντιστοιχούν 100 μοτοσικλέτες, η μεγαλύτερη αναλογία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ταυτόχρονα, όμως, οι στατιστικές καταγράφουν 39 νεκρούς οδηγούς δίτροχου ανά ένα εκατομμύριο κατοίκους.

Ο αριθμός είναι σημαντικά μεγαλύτερος σε σχέση με την Ιταλία, όπου καταγράφονται 23 νεκροί δικυκλιστές ανά 1 εκατομμύριο κατοίκους, την Πορτογαλία (17), τη Γαλλία (17,3) και την Ισπανία (14,7). Η Ελλάδα κατέχει, μάλιστα, το θλιβερό προνόμιο της χώρας με τους περισσότερους νεκρούς μοτοσικλετιστές ηλικίας 18 – 24 ετών. Ο αριθμός τους το 2009 ανήλθε σε 275 και ακολουθούν η Πολωνία και η Ρουμανία.

Σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα δυστυχήματα με θύματα μοτοσικλετιστές αντιστοιχούν στο 17,7% του συνόλου των θανατηφόρων τροχαίων. Στην Ελλάδα, αντίθετα,

το αντίστοιχο ποσοστό αγγίζει το 40%, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι η Ελλάδα είναι η πιο «επικίνδυνη» για μοτοσικλετιστές χώρα στην Ευρώπη. Κατά τα λοιπά, τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής επιβεβαιώνουν ότι τα περισσότερα θανατηφόρα τροχαία καταγράφονται τους καλοκαιρινούς μήνες (Ιούλιο και Αύγουστο) και μέσα σε κατοικημένες περιοχές, ενώ ως μία από τις βασικές αιτίες των θανατηφόρων τροχαίων αναφέρεται και η «απόσπαση της προσοχής του οδηγού».

Στην Ελλάδα οι οδηγοί δικύκλων παρουσιάζουν αυξημένη επικινδυνότητα σε σχέση με τους οδηγούς ΙΧ, ενώ η διαφορά είναι ιδιαίτερα έντονη όσον αφορά στους οδηγούς δικύκλων >50 κ.ε. (έως και 10 φορές πιο επικίνδυνοι).

Ομοίως, στην Ελλάδα οι νέοι οδηγοί (<25 ετών) παρουσιάζουν ιδιαίτερα αυξημένη επικινδυνότητα σε σχέση με τους μεγαλύτερης ηλικίας οδηγούς. Αυξημένη επικινδυνότητα παρουσιάζουν επίσης οι ηλικιωμένοι οδηγοί (>55 ετών).

- Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι ο συνδυασμός νέων οδηγών και δικυκλιστών αντιστοιχεί σε πολύ υψηλούς δείκτες επικινδυνότητας (έως και 25 φορές πιο επικίνδυνοι).
- Η επικινδυνότητα τόσο των νέων οδηγών όσο και των οδηγών δικύκλων είναι αυξημένη εντός κατοικημένης περιοχής σε σχέση με τους οδηγούς ΙΧ, πιθανότατα εξαιτίας του χαμηλού ποσοστού υπεραστικών μετακινήσεων που αντιστοιχούν στις συγκεκριμένες κατηγορίες οδηγών.
- Ο συνδυασμός νέων σε εμπειρία οδηγών και δικυκλιστών αντιστοιχεί επίσης σε πολύ αυξημένους δείκτες επικινδυνότητας.
- Αυξημένη επικινδυνότητα εμφανίζουν τόσο οι δικυκλιστές όσο και οι οδηγοί ΙΧ που οδηγούν οχήματα ηλικίας <3 ετών.
- Οι άνδρες οδηγοί εμφανίζουν ιδιαίτερα αυξημένη επικινδυνότητα σε σχέση με τις γυναίκες, ιδιαίτερα όταν οδηγούν δίκυκλα.

6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

[30] Βλαστος (Θ.), "Το δίκυκλο στην αυριανή ελληνική πόλη: η πραγματικότητα, οι στόχοι και οι πολιτικές", Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, 2003.

[31] Wulf (G.), Hancock (P.A.), Rahimi (M.), "Motorcycle conspicuity: and evaluation and synthesis of influential factors", Journal of Safety Research 20, Issue 4, 1989.

[32] Valent (F.), Schiava (F.), Savonitto (C.), Gallo (T.), Brusaferrò (S.), Barbone (F.), "Risk factors for fatal road traffic accidents in Udine, Italy", Accident Analysis & Prevention, Volume 34, Issue 1, pp 71-84, January 2002.

1.http://library.tee.gr/digital/m2100/m2100_spiropoulou.pdf

2.[://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/seyp/ker/2009/AgritelisIoannis,DoufliaEumorfia,SouladakiAnna/attached-document-1279103791-715511-4585/Agritelis2009.pdf](http://nefeli.lib.teicrete.gr/browse/seyp/ker/2009/AgritelisIoannis,DoufliaEumorfia,SouladakiAnna/attached-document-1279103791-715511-4585/Agritelis2009.pdf)

3.<http://www.skai.gr/news/auto/article/165631/to-25-ton-odigon-dikuklon-den-foroun-kranos/>

7. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Ghost riders Δίκυκλα-Μηχανάκια

Μέλη:

- 1.Σαριδάκης Παναγιώτης
- 2.Παπαδάκης Μιχάλης
- 3.Φυντικάκης Βασίλης
- 4.Τσάππο Μαρία
- 5.Ποποδάκη Άντζελα



Κύριοι Άξονες

1.Πρόληψη

- 1.1 Προστατευτικά εξαρτήματα
- 1.2 Τήρηση Κ.Ο.Κ.
- 1.3 Έγγραφα
- 1.4 Συνετή οδήγηση και πεζοί

2.Αιτίες

- 2.1 Ο ανθρώπινος παράγωντας
- 2.2. Κατάσταση οχήματος
- 2.3. Οδός και περιβάλλον

3.Επιπτώσεις

- 3.1 Σωματικές επιπτώσεις(τραυματισμοί,Θάνατος)
- 3.2 Κοινωνικές
- 3.3 Συναισθηματικές, Ψυχολογικές



Πρόληψη



1. Προστατευτικά εξαρτήματα

1.1 Κάθε αναβάτης δικύκλου πρέπει να είναι σωστά εξοπλισμένος.

Ο εξοπλισμός είναι: Κράνος, Γάντια, Μπουφάν, Μπότες

2. Τήρηση Κ.Ο.Κ.

Ο Κ.Ο.Κ πρέπει να τηρείται πάντοτε ώστε να αποφευχθούν τα διάφορα ατυχήματα (σοβαρά ή μη)

3. Έγγραφα

(Δίπλωμα, Άδεια, Κτεο)

4. Συνετή οδήγηση και πεζοί

Πρέπει να οδηγούμε πάντα σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ άσχετα από την ψυχολογική μας κατάσταση και βέβαια πρέπει να προσέχουμε και τους πεζούς.

Αιτίες



1. Ο ανθρώπινος παράγοντας

Στρες, νευρική κατάσταση, ψυχολογική κατάσταση, υπερβολική χαρά, υπό την επήρεια αλκοόλ.

2. Κατάσταση οχήματος

Το όχημα πρέπει να βρίσκεται σε τέλεια κατάσταση και να περνάει κάθε χρόνο από ΚΤΕΟ.

3. Οδός και περιβάλλον

Το κράτος πρέπει να φροντίζει ώστε οι δρόμοι να βρίσκονται σε καλή κατάσταση και να υπάρχουν φανάρια και δρόμοι ειδικό για ποδηλάτες.

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ



1.Σωματικές επιπτώσεις

Τραυματισμοί (Σοβαροί και μη),θάνατος, αναπηρία,κρανιοεγκεφαλικές κακώσεις

2.Κοινωνικές

Πένθος, απώλεια, μείωση πληθυσμού

3.Συναισθηματικές,Ψυχολογικές

Κατάθλιψη, απομόνωση, φόβος, ψυχικό τραύμα.



Τα κράνη....Μύθοι και αλήθειες

Μύθος 1ος: Τα κράνη προκαλούν τραυματισμούς στον αυχένα

Πραγματικότητα:

Έρευνες δείχνουν ότι τα κράνη μειώνουν τους τραυματισμούς στο κρανίο και τη συχνότητα σοβαρών τραυματισμών του αυχένα. Τα κράνη ευθύνονται μόνο για τους 4 στους 100 τραυματισμούς κρανίου και αυχένα που είναι συνήθως μικρής βαρύτητας. Η ανάλυση αυτών των τραυματισμών δείχνει ότι η χρήση του κράνους είχε ως αποτέλεσμα την προστασία από ένα θανατηφόρο ατύχημα με μόνο αντάλλαγμα μια απλή θλάση ή μωλωπισμό.

Μύθος 2: Τα κράνη μειώνουν την ορατότητα.

Πραγματικότητα:

Τα κράνη που τηρούν τις προδιαγραφές παρέχουν 2100 ορατότητα, ποσοστό που ισοδυναμεί με τη φυσιολογική περιφερική όραση. Στην πραγματικότητα, λιγότερο από 3% της περιφερικής όρασης περιορίζεται από ένα κράνος. Ακόμη και σε αυτήν την περίπτωση οι περισσότεροι μοτοσυκλετιστές απλά στρέφουν το κεφάλι τους λίγο παραπάνω αν χρειαστεί, για να ελέγξουν την κίνηση.



Μύθος 3: Τα κράνη μειώνουν την ακουστική οξύτητα

Πραγματικότητα:



Ένας μοτοσυκλετιστής που φοράει κράνος ακούει το ίδιο καλά ή ακόμα καλύτερα από κάποιον που δεν φοράει. Ο θόρυβος του ανέμου ή της μηχανής είναι ισχυρός, και αλλά σημαντικά ηχητικά μηνύματα πρέπει να είναι πιο δυνατά για να ακουστούν από κάποιον που δεν φοράει κράνος. Αυτό σημαίνει ότι, οποιοδήποτε ήχος μπορεί να ακουστεί πάνω από τον αέρα και τη μηχανή χωρίς το κράνος, μπορεί να ακουστεί και αν φοράει το κράνος.

Μύθος 4: Τα ατυχήματα με μοτοσικλέτες αντιπροσωπεύουν το μικρότερο ποσοστό των ατυχημάτων, αφού οι μοτοσικλέτες αποτελούν το μικρότερο ποσοστό των οχημάτων.

- **Πραγματικότητα**

Οι μοτοσικλέτες αποτελούν στη χώρα μας το 37% όλων των κυκλοφορούντων οχημάτων (επιβατικά, λεωφορεία, φορτηγά κλπ), ενώ τα θανατηφόρα ατυχήματα με μοτοσικλέτες ξεπερνούν το 20% ποσοστό κατά πολύ μεγαλύτερο σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

- Επίσης, ο κίνδυνος θανατηφόρου ατυχήματος υπολογίζεται ότι είναι 20 φορές μεγαλύτερος στους μοτοσικλετιστές από ότι στους επιβάτες αυτοκινήτων.

