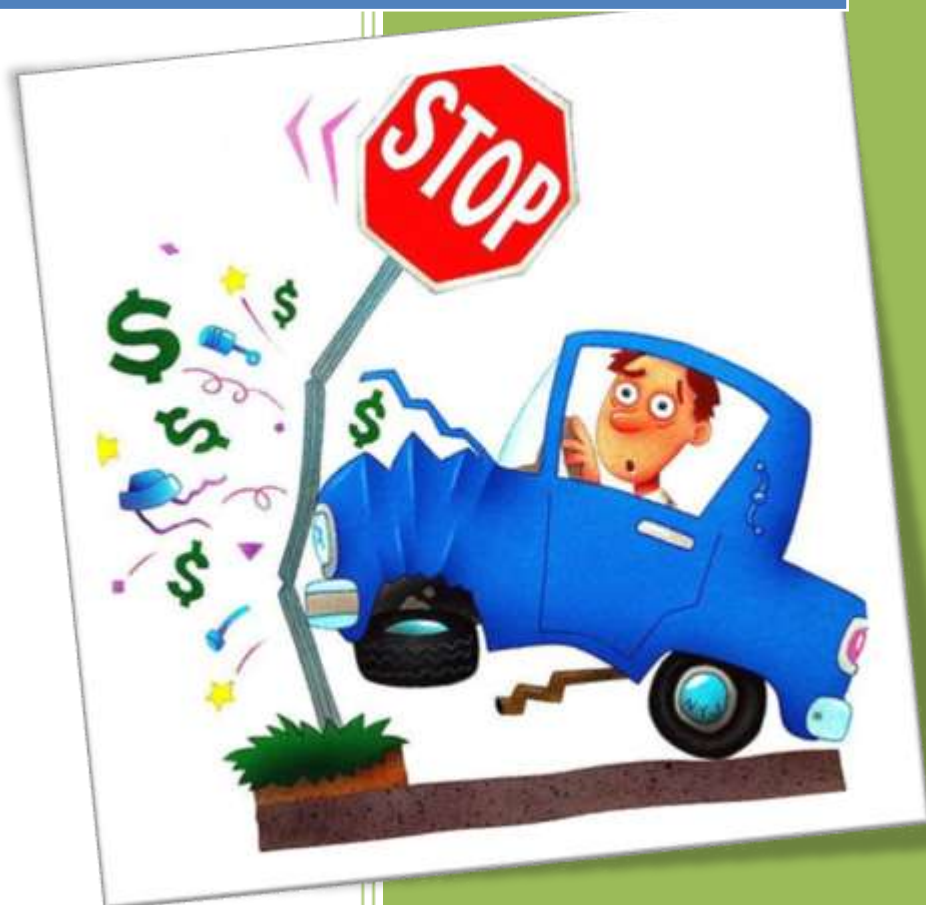


# Ερευνητική Εργασία για τα Τροχαία Δυστυχήματα



## **Κεφάλαιο 1 : Ποδήλατα**

---

### **1. ΑΙΤΙΕΣ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΑ**

#### **1.1 Ανθρώπινος Παράγοντας**

Εδώ εντάσσονται η ριψοκίνδυνη συμπεριφορά των ποδηλατών, η συμπεριφορά των οδηγών επιβατικών οχημάτων, η παραβίαση του ΚΟΚ

Ριψοκίνδυνη είναι η συμπεριφορά του ποδηλάτη που όταν οδηγεί, συνιστά κίνδυνο για τον ίδιο αλλά και για τους άλλους.

Τέτοια συμπεριφορά είναι η μη χρήση κράνους, που η πλειοψηφία των νέων θεωρεί ότι περιορίζει τη θέα και την ελευθερία κατά την οδήγηση.

Άλλη επικίνδυνη συμπεριφορά είναι η μεταφορά αντικειμένων που καθιστά ευάλωτο τον ποδηλάτη στις ανωμαλίες του οδοστρώματος ή στην ξαφνική αλλαγή του αέρα λόγω διερχομένων Ι.Χ.

Οι ελιγμοί ανάμεσα στα αυτοκίνητα είναι επίσης επικίνδυνη συμπεριφορά

#### **1.2 Η ευθύνη της πολιτείας**

Το οδικό δίκτυο της χώρας μας δεν προσφέρεται για τους ποδηλάτες που είναι πιο ευάλωτοι από άλλους οδηγούς οχημάτων, τόσο γιατί είναι μικρής ηλικίας, όσο και γιατί το ποδήλατο ως μέσο προσφέρει μικρή ασφάλεια. Σε πολλές Ευρωπαϊκές χώρες υπάρχουν ποδηλατόδρομοι ή ειδικές λωρίδες κυκλοφορίας για ποδήλατα ώστε να διαχωρίζονται οι χρήστες των μέσων και να μειώνεται ο κίνδυνος ατυχημάτων.

Στην σύγχρονη Ελλάδα οι βασικές επιλογές για τον τρόπο ανάπτυξης και λειτουργίας των οδικών έργων εξακολουθούν να αμφιταλαντεύονται ανάμεσα στην προώθηση της ταχύτητας και της ασφάλειας, με αποτέλεσμα το σύστημα οδικής κυκλοφορίας στην χώρα να εξακολουθεί να είναι το περισσότερο ανασφαλές στην Ευρώπη. Η αδυναμία στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα οφείλεται σε σειρά παραγόντων όπως εκείνοι που συνοψίζονται παρακάτω :

- Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των κάθε είδους μέτρων και έλλειψη συντονισμού ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς μειώνοντας έτσι την αποτελεσματικότητα των μέτρων και την αποδοχή τους από τους πολίτες.
- Έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου και των προβλημάτων οδικής ασφάλειας (σοβαρές μελέτες σε τακτά διαστήματα) και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων.
- Έλλειψη αστυνόμευσης του συνόλου των παραβάσεων οδικής ασφάλειας.
- Ελλείψεις του οδικού δικτύου και ανεπαρκής συντήρησή του τόσο εντός των πόλεων όσο και στο επαρχιακό και στο εθνικό οδικό δίκτυο.
- Έλλειψη ενός αποτελεσματικού συστήματος εκπαίδευσης και ενημέρωσης για την οδική ασφάλεια, καθώς και ενός αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων.
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και οργανισμούς της Πολιτείας.
- Σε αντίθεση με τους περισσότερους Ευρωπαίους, οι Έλληνες πολίτες δεν έχουν αντιληφθεί ότι μέσα στην πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, ταχύτητα και ασφάλεια δεν είναι δυνατόν να συνυπάρξουν (εξαίρεση μπορεί να αποτελέσουν τα μέσα

μαζικής μεταφοράς). Οδηγούν επιθετικά και με ταχύτητα ακατάλληλη για τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως και όλοι γύρω τους και είναι πεπεισμένοι ότι τα οδικά ατυχήματα συμβαίνουν μόνο στους άλλους.

- Καθ' ομοίωση των πολιτών και η Πολιτεία περιορίζεται σε εξαγγελίες για έργα και μέτρα που θα "λύσουν δια παντός" το πρόβλημα, χωρίς να συνειδητοποιεί ότι η κυκλοφορία και η οδική ασφάλεια αποτελούν συνεχώς μεταλασσόμενα προβλήματα που απαιτούν συνεχή εναλλαγή τρόπων αντιμετώπισης. Οι Αρχές (Κεντρική Διοίκηση και Τοπική Αυτοδιοίκηση) υπόσχονται έργα που θα επιτρέπουν τη γρήγορη και ασφαλή κυκλοφορία και αναβάλλουν την αναπόφευκτη επιλογή ανάμεσα στη γρήγορη εξυπηρέτηση και την ασφαλή μετακίνηση με συχνό αποτέλεσμα αλληλοαναιρούμενες επεμβάσεις.

Για τη μεσοπρόθεσμη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα είναι απαραίτητη η επεξεργασία και εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής οδικής ασφάλειας για την Ελλάδα. Η ολοκληρωμένη αυτή πολιτική θα πρέπει να βασίζεται στην αξιοποίηση των επιτυχημένων εμπειριών από τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά κράτη και την προσαρμογή τους στην Ελληνική πραγματικότητα. Η επιτυχία της πολιτικής αυτής εξαρτάται από την αποτελεσματική και οπωσδήποτε συνδυσασμένη προώθηση των παρακάτω αρχών:

Διαχωρισμός του συντονισμού (ετήσια κατανομή προϋπολογισμού, έλεγχος και παρακολούθηση) και της εκτέλεσης (μελέτη και εφαρμογή δράσεων) του εθνικού προγράμματος οδικής ασφάλειας. Ο συντονισμός πρέπει να είναι αρμοδιότητα φορέα επιτελικού χαρακτήρα (ανεξάρτητου από τους εκτελεστικούς φορείς) και η εκτέλεση πρέπει να είναι αποκλειστική αρμοδιότητα των επιμέρους υπηρεσιών (ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, ΥΔΤ, κλπ).

Διάθεση στις αρμόδιες υπηρεσίες σε ετήσια βάση του κατάλληλου προϋπολογισμού αποκλειστικά για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ο οποίος θα επανακαθορίζεται κάθε χρόνο με βάση θεσμοθετημένες διαδικασίες αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των δράσεων στη μείωση του αριθμού των ατυχημάτων και των συνεπειών τους.

Ύπαρξη πολιτικής βούλησης για επιβολή της κατάλληλης αστυνόμευσης, η οποία θα αφορά σωστά μελετημένο και εκλογικευμένο σύστημα προστίμων και οπωσδήποτε συνέπεια και συνέχεια που θα ελέγχεται και θα δημοσιοποιείται σε τακτά διαστήματα.

Δημιουργία δυναμικής στην Ελληνική κοινωνία για την αναστροφή της σημερινής κατάστασης με την πρόβλεψη των απαραίτητων μηχανισμών (προϋπολογισμός, θεσμοθετημένες διαδικασίες) για την ενεργή συμμετοχή και συνεργασία όλων των Κυβερνητικών και μη φορέων, καθώς και του συνόλου των πολιτών.

Συστηματική παρακολούθηση με βάση ποσοτικούς δείκτες, τόσο του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και της προόδου των δράσεων και της αποτελεσματικότητάς τους.

Τον Οκτώβριο του 2003 υπεγράφη η 'Διακήρυξη της Βερόνα' από τους Ευρωπαίους Υπουργούς Μεταφορών για τη δραστική μείωση των τροχαίων και δεσμεύτηκαν, μεταξύ άλλων:

- Να υπάρξει στενή συνεργασία των διαφόρων φορέων οδικής ασφάλειας των Κρατών-Μελών με το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας που θα συσταθεί ως εσωτερικό σώμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για να δημιουργηθούν συγκρίσιμα και πλήρη δεδομένα σε ευρωπαϊκό επίπεδο που θα βοηθήσουν στη λήψη των κατάλληλων αποφάσεων.
- Να προάγουν μια βαθμιαία εναρμόνιση των ουσιαστών κανονισμών οδικής ασφάλειας, όπως όρια ταχύτητας, εκπαίδευση των επαγγελματιών οδηγών, ώρες οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών, άδειες οδήγησης κ.λ.π.

- Να καθορίσουν τα πλέον κατάλληλα ρυθμιστικά, οργανωτικά, τεχνικά και οικονομικά μέσα για να αυξηθούν οι προδιαγραφές ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς δρόμους και να εντοπιστούν τα επικίνδυνα σημεία (black spots) σε αυτούς.
- Να ισχυροποιήσουν την επιβολή και τήρηση των ορίων ταχύτητας, τη χρήση ζωνών ασφαλείας και κράνους, καθώς και τον διαρκή και αυστηρό έλεγχο αυτών που οδηγούν υπό την επήρεια αλκοόλ και ναρκωτικών.
- Να λάβουν ιδιαίτερα προστατευτικά μέτρα για τους ευπαθείς χρήστες των οδών, όπως τους πεζούς, τους ποδηλάτες, τους νέους και ηλικιωμένους ανθρώπους.
- Να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια των οχημάτων, με την προώθηση νέων τεχνολογιών για την οδική ασφάλεια, όπως περιοριστές ταχύτητας, συσκευές καταγραφής δεδομένων (μαύρα κουτιά), συστήματα υπενθύμισης για χρήση ζωνών ασφαλείας κ.λ.π.

## 2. ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Η παρέμβαση της πολιτείας μέσω των φαναριών και των ποδηλατοδρόμων θα αποτελούσε έναν σημαντικό παράγοντα στην μείωση των τροχαίων ατυχημάτων

### 2.1 Προστατευτικά εξαρτήματα

*Πρέπει να προστατεύεις τα πάντα, και γι' αυτό υπάρχουν προστατευτικά για τα πάντα: κράνος, επιγονατίδες, επιαγκωνίδες, προστατευτικό σπονδυλικής στήλης, σορτσάκι με προστατευτικά μαξιλαράκια, προστατευτικά καρπών που καλύπτουν και την παλάμη και μάσκα το οποίο πολλοί λανθασμένα πιστεύουν ότι είναι μόνο για τον ήλιο, αλλά αντιθέτως προσφέρει και προστασία στα μάτια. Υπάρχουν ακόμα και επικαλαμίδες και προστατευτικά ώμων. Σχεδόν κανείς όμως δεν θέλει ούτε μπορεί να κυκλοφορήσει έτσι σε πόλη ή να ανέβει σε βουνό ή οποιονδήποτε αλλά ανώμαλο δρόμο και λόγω βάρους, περιορισμού κινήσεων, ζέστης και εικόνας καλύτερα αςβάλουμε προτεραιότητα στη μάσκα, κράνος, προστατευτικά καρπών και αν έχετε σχέδια για άλματα φορέστε προστατευτικό σπονδυλικής στήλης. Ειδικά για αρχάριους που πέφτουν, συχνά πιο πολύ χρήσιμα είναι οι επιγονατίδες, προστατευτικά καρπών και το σορτσάκι επειδή σχεδόν πάντα όταν πέφτουμε στηριζόμαστε στους καρπούς και στα γόνατα..*

Ένα ποσοστό ατυχημάτων θα μειωνόταν με την τήρηση του Κ.Ο.Κ., φορώντας για παράδειγμα φωσφοριζέ γιλέκο, έχοντας ενσωματώσεις στο ποδήλατο όπως κόρνα και φώτα.

### 2.2 Ο ΚΟΚ για τα ποδήλατα

1. Στο οδικό δίκτυο της χώρας ισχύει η δεξιά κατεύθυνση κυκλοφορίας. Ο οδηγός κάθε οχήματος υποχρεούται τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 12 παράγραφοι 1 και 17 παράγραφος 6 του κώδικα, να οδηγεί το όχημα του πλησίον του δεξιού άκρου του οδοστρώματος και αν ακόμη ολόκληρο το οδόστρωμα είναι ελεύθερο.

2. Ο οδηγός, με εξαίρεση την περίπτωση απολύτου ανάγκης, υποχρεούται να κινείται αποκλειστικά στις καθορισμένες για την κατηγορία του οχήματός του ειδικές οδούς, οδοστρώματα και λωρίδες κυκλοφορίας όπου υφίστανται τέτοιες. Οι οδηγοί ποδηλάτων και μη μηχανοκίνητων οχημάτων καθώς και οι οδηγοί ζώων, υποχρεούνται να κινούνται κατά μήκος οποιουδήποτε προς την κατεύθυνση της κυκλοφορίας βατού ερείσματος της οδού,

εφόσον υπάρχει και δεν προκαλείται δυσχέρεια στους χρησιμοποιούντες αυτό, αλλιώς πλησίον του άκρο δεξιού του οδοστρώματος.

3. Την νύχτα και οποτεδήποτε η ορατότητα είναι ανεπαρκής η παρουσία μηχανοκίνητων και των ρυμουλκούμενων οχημάτων που βρίσκονται σε στάση ή στάθμευση πρέπει να επισημαίνεται με τα μπρος και τα πίσω φώτα θέσης ή στάθμευσης.

- Ο οδηγός που προτίθεται να εκτελέσει ελιγμό, ωφελεί προηγουμένως ότι μπορεί να το πράξει χωρίς κίνδυνο ή παρακώλυση των λοιπών χρηστών της οδού οι οποίοι κινούνται πίσω, μπροστά ή στο πλάι του, ή ετοιμάζονται να το προσπεράσουν λαμβάνοντας υπόψη την θέση, την κατεύθυνση και την ταχύτητα του.
- Πριν από κάθε ελιγμό, ο οδηγός υποχρεούνται να καταστήσει έγκαιρα γνωστή την πρόθεση του αυτήν, χρησιμοποιώντας για τον σκοπό αυτόν τους δείκτες κατεύθυνσης αν και αυτοί δεν λειτουργούν υποχρεούται να δώσει τα ακόλουθα σήματα με το χέρι:
  - α)έκταση του βραχίονα για στροφή προς την κατεύθυνση αυτού
  - β)κάμψη του βραχίονα προς τα πάνω για στροφή προς την αντίθετη πλευρά αυτού
  - γ)κάμψη του βραχίονα προς τα κάτω για τον ελιγμό της στάθμευσης
- Η προειδοποίηση που δίνεται με τους δείκτες κατεύθυνσης επιβάλλεται να συνεχίζεται σε όλη την διάρκεια του ελιγμού και να παύει όταν ολοκληρωθεί ο ελιγμός
- Ο οδηγός που παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου αυτού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο 80 ευρώ. Αυτός που επιχειρεί στην οδό συνεχείς ή διακεκομμένους ελιγμούς και κίνηση που εγκυμονεί κίνδυνο για τους λοιπούς χρήστες της οδού τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο 700 ευρώ και επί τόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδήγησης για 30 ημέρες σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες του άρθρου 103 του παρόντος κώδικα

### **3. ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ**

Καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη της πορείας του ασθενή παίζουν τα πρώτα λεπτά μετά τον τραυματισμό. Για τον λόγο αυτόν αν υποψιαστείτε σπονδυλικό τραυματισμό, ΜΗΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΤΕ ΤΟΝ ΑΣΘΕΝΗ. Μπορεί να προκληθεί μόνιμη παράλυση ή άλλες σοβαρές επιπλοκές.

Η παροχή πρώτων βοηθειών σε ασθενείς με τραυματισμό της Σπονδυλικής Στήλης και κάκωση του Νωτιαίου Μυελού απαιτεί την μέγιστη προσοχή στην προσπάθεια για αλλαγή θέσης τους, ώστε να μειωθεί ο κίνδυνος περαιτέρω νευρολογικής βλάβης. Πριν την οποιαδήποτε μετακίνηση πρέπει να εξασφαλιστεί η σταθερότητα σε οριζόντια θέση και ελαφρά κατά μήκος έλξη. Απαγορεύεται η Σπονδυλική Κάμψη και Περιστροφή. Η μετακίνηση γίνεται τουλάχιστον με δύο διασώστες, ο ένας ελέγχει την λεκάνη και ο δεύτερος τους ώμους διατηρώντας αυτές τις δύο περιοχές όσο το δυνατόν παράλληλες. Ο ασθενής μετακινείται είτε σε ύπτια, είτε σε πρηνή θέση, ανάλογα με τις συνοχές βλάβες που έχει, πάνω σε σταθερή επιφάνεια.

Αν ο ασθενής βρεθεί μέσα στο νερό, προσπαθούμε να επιτύχουμε αυτός να επιπλέει στην επιφάνεια του νερού, υποστηριζόμενος στο κεφάλι και τους ώμους. Συνηθισμένο λάθος που γίνεται κατά την μεταφορά του στην ξηρά είναι η ελλιπής στήριξη

του κεφαλιού με αποτέλεσμα την αιώρηση του. Αντίθετα η ακινητοποίηση του σώματος μέσα στο νερό, πάνω σε σταθερή επιφάνεια, είναι ασφαλής και ευκολότερη.

Εκτιμούμε αν υπάρχει αιμορραγία ή άλλες κακώσεις στον Θώρακα, στην Κοιλιακή χώρα και τα άκρα που απαιτούν άμεση αντιμετώπιση.

Θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας ότι σε αυτή την κατηγορία των ασθενών, η θερμοκρασία του σώματος τείνει να προσαρμοστεί στην θερμοκρασία του περιβάλλοντος, προσπαθούμε λοιπόν να διατηρήσουμε την θερμοκρασία του σώματος σε κανονικά επίπεδα.

Ακόμα και χωρίς σημαντική απώλεια αίματος οι ασθενείς με κάκωση της Σπονδυλικής Στήλης παρουσιάζουν Shock, μειωμένο αερισμό των πνευμόνων, υπόταση και βραδυκαρδία. Για τον λόγο αυτόν είναι χρήσιμη η άμεση χορήγηση οξυγόνου με μάσκα, ο συνεχής έλεγχος της καρδιακής συχνότητας και της αρτηριακής πίεσης.

#### **4. ΒΙΩΜΑΤΙΚΗ ΜΑΡΤΥΡΙΑ**

**Θύμα: Χρήστος Γλεντούσης**

**Επιμέλεια Συνέντευξης: Βενετάκη Αργυρή**

**.Ο Χρήστος είχε ένα ατύχημα που παραλίγο να του κοστίσει ολόκληρη τη ζωή. Μας μιλά μέσω της συνέντευξης για αυτό το ατύχημα και μας αποκαλύπτει τι συνέβη απ όσα θυμάται.....**

**A: Χρήστο. πρώτα απ'όλα θεωρείς ότι ζεις επειδή έτυχε ή μήπως το τρακάρισμα δεν ήταν και τόσο σοβαρό;**

*X: Σήμερα, μπορώ και μιλάω μόνο και μόνο από θαύμα γιατί αν θες να σου πω την αλήθεια κανονικά έπρεπε να ήμουν κάπου ψηλά στον ουρανό...*

**A: Μπορείς να θυμηθείς τί ακριβώς έγινε;**

*X: Όχι, δεν θυμάμαι τι ακριβώς έγινε, αλλά θυμάμαι πώς προέκυψε το τρακάρισμα και τι έκανα λάθος ώστε να συμβεί αυτό το δυσάρεστο γεγονός.*

**A: Θες να μας πεις έστω ό,τι θυμάσαι από εκείνη τη νύχτα;**

*X: Ναι. Δεν μπορώ να ξεχάσω πως πήγαινα σε ενός φίλου το σπίτι. Είχα ετοιμαστεί και γενικώς ήμουν πολύ ευδιάθετος εκείνη τη νύχτα. Μέχρι κάποια διαδρομή είχα τέρμα τη μουσική, πηγαίνοντας με 150 km/h. Θυμάμαι που όσο σιγά-σιγά έφτανα ήθελα να τρέξω ακόμα πιο πολύ και ένιωθα πως με την ταχύτητα ήμουν ελεύθερος, φτάνοντας στο σπίτι του Άκη γρήγορα και χωρίς να χρονοτριβώ στα φανάρια. Μέχρι που τα πράγματα σε μια στιγμή άλλαξαν. Ξαφνικά βλέπω μπροστά μου ένα jeep, που χωρίς να ξέρω το γιατί πήγαινα προς τα πάνω του, παρόλο που πατούσα επίμονα φρένο. Ένοιωσα ένα σφίξιμο στην καρδιά και το σώμα μου έκανα άλμα, εκσφενδονίστηκε για την ακρίβεια, αφού δε φορούσα ζώνη και το σώμα μου χτυπούσε σε κλάσματα δευτερολέπτου σαν το μπαλάκι δεξιά, αριστερά. Μετά μάλλον από εκεί και πέρα ήμουν αναίσθητος γιατί δεν μπορώ να θυμηθώ απολύτως τίποτα.*

**A: Όταν ξύπνησες στο νοσοκομείο ποια ήταν η πρώτη σου αντίδραση;**

*X: Δεν ήξερα που βρισκόμουν και ήμουν σε λήθαργο, παραμιλούσα συνεχώς και μετά έπεφτα σε κόμα. Ούτε το πρόσωπο της μητέρας μου, που ήταν συνεχώς στο πλευρό μου δεν έχει μείνει στη μνήμη μου.*

**A: Λένε γιατροί και ψυχολόγοι πως οι άνθρωποι που υπήρξαν θύματα τροχαίων ατυχημάτων δεν μπορούν να θυμηθούν τι τους συνέβη γιατί δε θέλουν, διαγράφουν από**

**τη μνήμη τους, τα δυσάρεστα γεγονότα. Εσύ Χρήστο μετά που έγινες καλά έμαθες τελικά τί συνέβη;**

*Χ: Ρώτησα μετά από 2 μήνες που έγινα εντελώς καλά τον πατέρα μου και μου είπε πως οι γείτονες πράγματι με είδαν πως καρφώθηκα πάνω στο jeep και έπειτα έπεσε πάνω μου ένα τρίτο αυτοκίνητο κατευθυνόμενο από το σταυροδρόμι και τελικά το αυτοκίνητό μου έκανα 3 τούμπες, χωρίς ευτυχώς να πάρει φωτιά.*

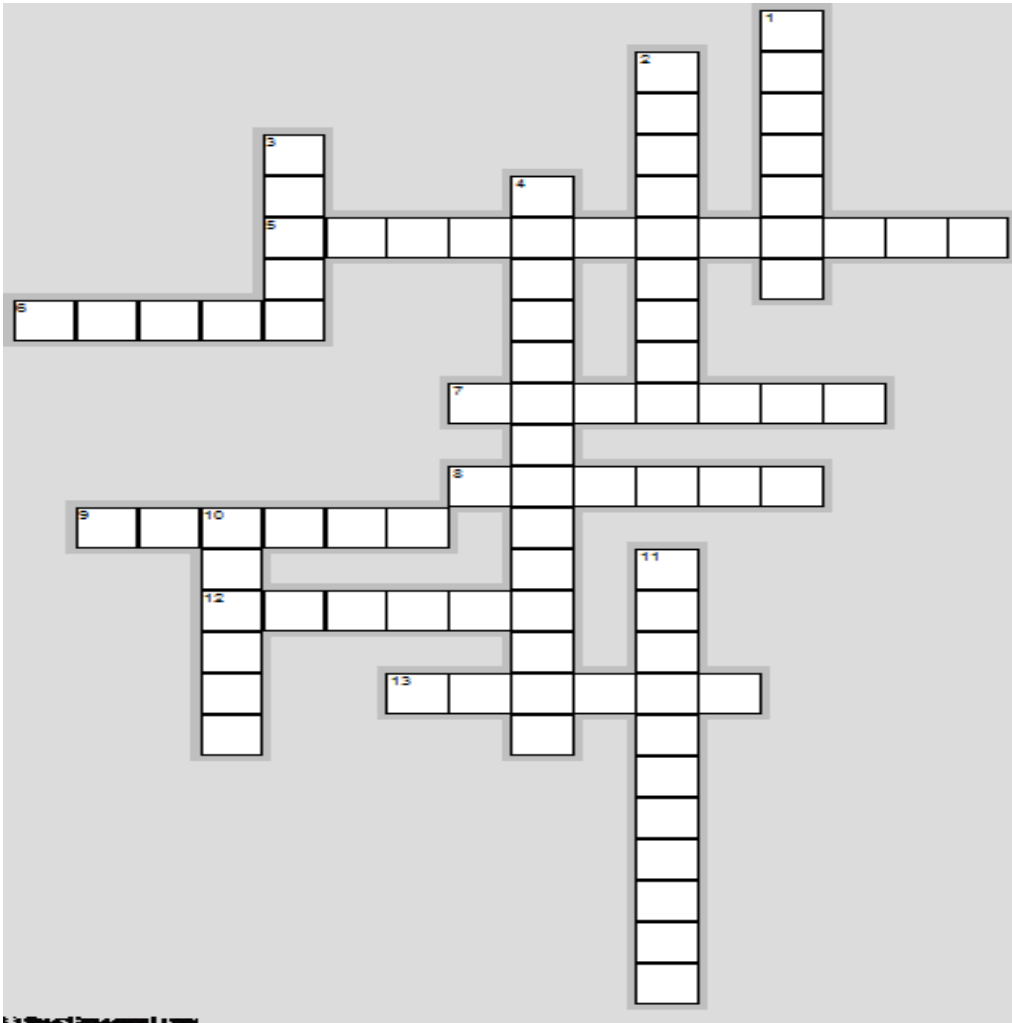
**A: Μετά από το ατύχημα η ζωή σου έχει αλλάξει;**

*Χ: Φυσικά και έχει αλλάξει. Δεν είμαι όπως πριν. Πρώτα απ' όλα δεν περπατάω εντελώς καλά παρόλο που τηρώ το πρόγραμμα φυσικοθεραπείας. Επίσης όταν είναι να οδηγήσω πολλές φορές νιώθω τα χέρια μου να τρέμουν ή να με πιάνει ταχυπαλμία. Όμως πήρα ένα πολύ μεγάλο μάθημα απ' αυτή την ιστορία. Τώρα, πλέον φοράω πάντα τη ζώνη μου και δεν πηγαίνω πάνω από 40. Επίσης έχω προληπτικά χαμηλά τη μουσική για να μην μου αποσπά την προσοχή. Είναι βέβαια αυτονόητο ότι συνέχεια συμβουλευώ τους φίλους μου να σταματήσουν να κάνουν κόντρες και γενικώς ότι τους βάζει σε κίνδυνο τη ζωή. Ευχαριστώ το θεό που μου έδωσε την ευκαιρία να ζήσω κι άλλο και να καταλάβω το λάθος μου.*

**A: Χρήστο θέλω να σ' ευχαριστήσω πολύ για την συνέντευξη που μου έδωσες και πριν τελειώσουμε θέλω να πεις στα παιδιά της τάξης, κάποιες από τις συμβουλές σου.**

*Χ: Φυσικά. Παιδιά να προσέχετε πολύ όταν οδηγείτε και να σκέφτεστε ότι ανα πάσα ώρα και στιγμή μπορείτε να πάθετε οτιδήποτε. Μην είστε αλαζόνες στην οδήγηση όπως ήμουν εγώ γιατί δεν ξέρετε αν θα σταθείτε τυχεροί, δηλαδή αν σας δοθεί η ευκαιρία ξανά να οδηγήσετε*

## 5. ΣΤΑΥΡΟΛΕΞΟ ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ



### Οριζόντια

5. Βοηθάνε στην ασφάλεια των γονάτων
6. Τη χρησιμοποιούμε για να μας ακούνε πεζοί ή άλλα οχήματα
7. Πάντα τα προσέχουμε πριν περάσουμε ένα δρόμο
8. Δεν πρέπει να κάνουμε για τη σωματική μας ασφάλεια ειδικά σε δρόμους με άλλα οχήματα
9. Προστατεύει το κεφάλι μας
12. Δεν πρέπει να το χρησιμοποιούμε διότι μας αποσπά την προσοχή
13. Πρέπει πάντα να τους τηρούμε

### Κάθετα

1. Βοηθάνε στην ορατότητα το βράδυ
2. Βοηθάνε στην απορρόφηση του ιδρώτα των χεριών
3. Σταματάει το ποδήλατο
4. Πρέπει να κυκλοφορούμε σε αυτούς
10. Δεν πρέπει να υπάρχει στο αίμα μας
11. Μας προστατεύουν τους αγκώνες



## 6. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. <http://www.podilates.gr>
2. <http://www.nikospapadatos.gr>
3. <http://www.mybike.gr>

## 7. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

# Το Γρήγορο Πετάλι ποδήλατα

Αβερκάκη Ευαγγελία  
Βενετάκη Ρούλα  
Γιαννακίδη Κατερίνα  
Κατσοχειράκη Εύα  
Λε Παζολέκ Ιουλιάννα  
Μακρογιαννάκης Μιχάλης

## Αιτίες:

### *Οδός και Περιβάλλον*

- Λακκούβες
- Αδέσποτα Ζώα
- κακό οδικό δίκτυο
- ανεπαρκής σήμανση

### *Κατάσταση οχήματος*

- Φρένα
- Λάστιχα
- Βοηθητικά φώτα

## Ανθρώπινος Παράγοντας

- Κινητά τηλέφωνα
- Ταχύτητα
- Παραβίαση προτεραιότητας
- Έλλειψη σεβασμού

## Πρόληψη ατυχημάτων

### Παρέμβαση πολιτείας

- Φανάρια
- Ποδηλατοδρόμοι

### Προστατευτικά εξαρτήματα

- Κράνος
- Επιγονατίδες
- Επικνημίδες
- Επικάρπια

## Πρόληψη ατυχημάτων

Τήρηση Κ.Ο.Κ.

- Κόρνα
- Φωσφοριζέ γιλέκο
- Φώτα
- Αντανακλαστικά



## Επιπτώσεις ατυχημάτων με ποδήλατο

- Τραυματισμός
- Στεναχώρια
- Απώλεια Ζωής
- Ψυχολογική Κατάσταση
- Αναπηρία
- Ψυχολογικά προβλήματα



## Ενδυμασία ποδηλάτη

Πρέπει πάντα να φοράς:

- ειδικό κράνος κατάλληλου μεγέθους
- κατάλληλα ρούχα ποδηλασίας
  - Ανοιχτόχρωμα ρούχα για να σε βλέπουν την μέρα
  - Αντανακλαστικά και άλλη παρελκόμενα (ζώνη, ταινία ώμου ή αστραγάλου) . για να σε βλέπουν την νυχτα.
- *Αποφύγετε να φοράτε ρούχα που μπορεί να μπλεχτούν στην αλυσίδα ή τους τροχούς του ποδηλάτου ή να σκεπάζουν τα φώτα*



## Ποδηλατόδρομοι και Ποδηλατολωρίδες

- Ποδηλατόδρομοι : Βρίσκονται δίπλα σε πεζοδρόμια και προορίζονται για αποκλειστική χρήση απο ποδηλατιστές. Σε κάποιες περιπτώσεις γίνεται κοινή χρήση απο ποδηλατιστές και πεζούς. στις περιπτώσεις αυτές απαιτείται προσοχή ιδιαίτερα όταν πρόκειται για παιδί, ηλικιωμένο ή ανάπηρο.
- Ποδηλατολωρίδες : Βρίσκονται στην άκρη του οδοστρώματος και είναι χρωματισμένες.

## απλοί κανόνες που σώζουν ζωές.

- πριν ξεκινήσετε ελέγξτε προσέκτικα τον δρόμο
- Χρησιμοποιείτε τους ποδηλατοδρόμους
- Κρατάτε το τιμόνι με τα δυο χέρια
- Δίνετε κατάλληλα σήματα με το χέρι
- Αν ποδηλατείτε μαζί με άλλους, πρέπει να είστε ο ένας πίσω απο τον άλλο
- Κρατάτε απόσταση από προπορευόμενα οχήματα
- Διατηρείτε και τα δυο πόδια στα πετάλια

## Τι ΔΕΝ πρέπει να κάνω;

- να μην στηρίζεσαι σε άλλο κινούμενο όχημα
- να μην προσπερνas απο αριστερά ή μεταξύ οχημάτων
- να μην ποδηλατείς σε αυτοκινητόδρομους ή σε δρόμους ταχείας κυκλοφορίας
- να μην ποδηλατείς πανω σε πεζοδρόμια
- να μην μεταφέρεις επιβάτες εκτός αν το ποδήλατο σου το επιτρέπει

## Πριν ξεκινήσεις σιγουρέψου ότι :

- έχεις διαλέξει το κατάλληλο μέγεθος και τύπο ποδηλάτου για την άνεση και την ασφάλεια σου
- Τα φώτα και τα αντανακλαστικά του ποδηλάτου σου
- οι ταχύτητες λειτουργούν καλά (αλλάζουν ομάλα χωρίς θόρυβο και δυσκολία)
- η αλυσίδα είναι κατάλληλα προσαρμοσμένη
- η σέλα και το τιμόνι είναι προσαρμοσμένα στο ύψος σου και βιδομένο καλά