

Παιδί και κυκλοφοριακή αγωγή - Συμβουλές προς τους γονείς

Όλοι μας θέλουμε τα παιδιά μας να πηγαίνουν και να επιστρέφουν από τα σχολεία τους ασφαλή. Να θυμάστε ότι οι γονείς είναι εκείνοι που δίνουν τα πρώτα μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής στο παιδί.

Γι αυτό:

Αναζητήστε την πιο ασφαλή διαδρομή, που πρέπει να ακολουθεί το παιδί σας, για να φθάσει και να επιστρέψει από το σχολείο του.

Η πιο σύντομη διαδρομή δεν είναι απαραίτητα και η πιο ακίνδυνη. Ελέγξτε πολλές φορές το δρομολόγιο για το σχολείο του παιδιού σας. Όταν καταλήξετε στην πιο κατάλληλη διαδρομή, φροντίστε να τη διανύσετε πολλές φορές μαζί του, έτσι ώστε να του αποτυπωθεί σωστά.

Ακολουθώντας καθημερινά την ίδια διαδρομή, θα μπορεί σιγά-σιγά να γνωρίσει όλες τις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες του δρομολογίου και κατά συνέπεια τους ενδεχόμενους κινδύνους.

Το παιδί πρέπει να μάθει να σταματά στην άκρη του πεζοδρομίου, πριν περάσει στην απέναντι πλευρά του δρόμου. Πρέπει να μάθει να ελέγχει προσεκτικά αριστερά και δεξιά το δρόμο και να τον διασχίζει μόνο όταν θα είναι απόλυτα σίγουρο ότι δεν περνούν οχήματα.

Μάθετε στο παιδί σας να αντιλαμβάνεται σωστά πότε ένα όχημα είναι μακριά ή κοντά του. Μια κακή εκτίμηση μπορεί να οδηγήσει σε ατύχημα. Κρατάτε πάντα από το χέρι το παιδί σας που πρέπει να βαδίζει στην εσωτερική πλευρά του πεζοδρομίου.

Μάθετε στο παιδί σας ότι ακόμα και στις διαβάσεις των πεζών πρέπει να είναι εξίσου προσεκτικό. Και στην περίπτωση αυτή ισχύει ο προσεκτικός έλεγχος του δρόμου δεξιά και αριστερά.

Ιδίως τις βραδινές ώρες, το κίτρινο χρώμα στα ρούχα του παιδιού ή τα αντανακλαστικά αυτοκόλλητα, βοηθούν τους οδηγούς να αντιληφθούν καλύτερα την παρουσία του στο δρόμο.

Αν στο σχολείο ή τη διαδρομή υπάρχει έλλειψη ή φθορές σε σηματοδότες ή πινακίδες (οδικά σήματα), ενημερώστε άμεσα τους αρμόδιους φορείς.



Δραστηριότητα «Πράσινο φανάρι, φίλε μου»

Άρθρα και έρευνες

Οι οδηγοί υψηλού κινδύνου

Η απειρία, η υπερβολική αυτοπεποίθηση, η επιπολαιότητα των νέων και η μεγάλη προσοχή των ηλικιωμένων

Τα σοβαρά τροχαία ατυχήματα που προκαλούν νεαροί οδηγοί είναι διπλάσια από τον μέσο όρο αυτών που την ευθύνη φέρουν οδηγοί άλλων ηλικιών. Το ποσοστό αυτό αυξάνεται δραματικά όταν οι συνεπιβάτες του ανεύθυνου, νεαρού οδηγού είναι συνομήλικοι του που τον συμβουλεύουν να επιδείξει τις ανύπαρκτες ικανότητές του. Ακόμη, εξαιρετικά επικίνδυνοι οδηγοί, παρά την εικόνα των προσεκτικών, συντηρητικών σοφέρ που έχει το κοινό γι' αυτούς, είναι οι ηλικιωμένοι οι οποίοι ρέπουν προς συγκεκριμένο, καταγραφόμενο τύπο ατυχημάτων. Ακόμη, οι άνδρες και οι γυναίκες, οι πλούσιοι και οι φτωχοί έχουν τη δική τους «ιστορία» στη συμμετοχή σε τροχαία ατυχήματα.

Οι ηλικιακές, κοινωνικές, οικονομικές, ακόμη και ψυχολογικές παραμέτρους που επηρεάζουν τη συμπεριφορά του οδηγού - υπεύθυνου τροχαίου ατυχήματος προσδιορίζονται σε αναλυτική έρευνα καθηγητών πανεπιστημίου. Τα συμπεράσματα της μελέτης αναδεικνύουν τη μικρή, τραγική «ιστορία» που υποκρύπτουν τα τροχαία ατυχήματα. Ορίζοντας τις ομάδες υψηλού κινδύνου αλλά και την κατανομή των «κοινωνικών» ομάδων στον χάρτη ευθύνης στα ζητήματα οδικής ασφάλειας. Όπως και τους συνδυασμούς των επιβατών, κυρίως της ίδιας νεαρής ηλικίας, του οχήματος που «παράγουν» τα τραγικά συμβάντα.

Οι «τρομοκράτες» της ασφάλτου

Από την επεξεργασία των στοιχείων στην Ελλάδα, τα τροχαία συμβάντα για τα οποία ευθύνονται οι νέοι κάτω των 22 ετών είναι κατά 75% περισσότερο από το μέσο όρο. Παγκόσμια οι νέοι έχουν περίπου διπλάσια συμμετοχή από τον μέσο όρο στα τροχαία ατυχήματα. Δηλαδή αν οι υπόλοιπες ηλικίες προκαλούν κατά μέσο όρο 100 ατυχήματα, στην Ελλάδα οι νέοι μεταξύ 18 - 22 ετών προκαλούν 175 σοβαρά τροχαία ατυχήματα και σε διεθνές επίπεδο 200. Εμπλέκονται σε ατυχήματα λόγω παραβιάσεων του ΚΟΚ και κυρίως της υπέρβασης του

ορίου ταχύτητας. Και όπως έχει διαπιστωθεί από τις μελέτες των ειδικών, καθοριστικό ρόλο σε αυτή την «επιθετική» συμπεριφορά των νεαρών οδηγών

έχουν οι «εκκρίσεις» ορισμένων ουσιών, των επονομαζόμενων νευροδιαβιβαστών. Ορισμένοι εξ αυτών, όπως η ντοπαμίνη, η νεροπινεφρίνη και η σεροτονίνη, ουσιαστικά οδηγούν τον... οδηγό. Η ντοπαμίνη παροτρύνει την εξερεύνηση για νέες και έντονες καταστάσεις, μια αύξηση της διέγερσης, ενώ η σεροτονίνη την ανταγωνίζεται τείνοντας να παρεμποδίσει συμπεριφορές οι οποίες εμπεριέχουν κίνδυνο. Φυσικά θριαμβεύει η ντοπαμίνη.

Ενδεικτικό της... υπερβολικής αυτοπεποίθησης και της υπερεκτίμησης των ικανοτήτων από τους νεαρούς οδηγούς είναι ότι σύμφωνα με τις σφυγμομετρήσεις το 70% εξ αυτών κατατάσσουν τους εαυτούς τους στους 70 καλύτερους οδηγούς σε κάποια υποθετική κλίμακα αξιολόγησης της οδηγικής ικανότητας. Ολοι θεωρούν εαυτούς άσους του βολάν. Μάλιστα χώρες όπως η Νορβηγία, η Σουηδία και η Νέα Ζηλανδία έχουν υιοθετήσει μέτρα όπως το εξής: οι νεαροί οδηγοί δεν επιτρέπεται να οδηγούν μόνοι τους για περίοδο δύο χρόνων αφότου πάρουν το δίπλωμά τους. Το σύστημα έχει αποδώσει στη μείωση των ατυχημάτων κατά 6% ως 15%. Όπως σημειώνει όμως ο καθηγητής του ΑΠΘ κ. Κόκκαλης, εκ των συμμετεχόντων στην έρευνα, «τα σχετικά περιοριστικά μέτρα είναι πολύ προχωρημένα και αναμφιβόλως ανεφάρμοστα στην ελληνική πραγματικότητα». Ακόμη, από τις μελέτες των συγκοινωνιολόγων προέκυψε ότι επιρρεπείς σε τροχαία ατυχήματα είναι όσοι νέοι ενδιαφέρονται υπερβολικά για τα αυτοκίνητα, όσοι οδηγούν για ευχαρίστηση ή επίδειξη και όσοι προέρχονται από προβληματικές οικογένειες.

Οι μοιραίοι συνεπιβάτες

Από τις έρευνες των πανεπιστημιακών διαπιστώθηκε ότι στην ηλικία των 18 - 20 ο δείκτης ατυχημάτων είναι διπλάσιος από ό,τι στις άλλες ηλικίες, όταν υπάρχει συνομήλικος συνεπιβάτης. Η επιρροή αυτή είναι ακόμα μεγαλύτερη αν υπάρχουν περισσότεροι από ένας νεαροί συνεπιβάτες, γιατί τότε όπως σημειώνεται στην πανεπιστημιακή έρευνα υπάρχουν μάρτυρες που θα διαδώσουν την καλή ή κακή επίδοση στην οδήγηση του νεαρού οδηγού. Αυτοί είναι που θα τον παροτρύνουν στο ρίσκο της οδήγησης, αυτών την άποψη θα φοβάται στις νεανικές παρέες ο... εξεταζόμενος νεαρός οδηγός. Και αλίμονο αν τον πουν φρόνιμο και φοβητσιάρη...



Ακόμη η οδήγηση από νεαρούς με τέτοια παρέα, σε νυκτερινές ώρες, θεωρείται συνδυασμός υψίστου κινδύνου, αφού πλέον εκτός των κακών παραινέσεων υπάρχει και ο χείριστος σύμβουλος οδήγησης: το οινόπνευμα! Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις των μελετητών, οι ίδιοι οδηγοί αυτής της ηλικίας οδηγούν με υπερβολική προσοχή και ασφάλεια όταν συνοδεύονται από τους γονείς τους. Σε χώρες όπως ο Καναδάς και η Νέα Ζηλανδία απαγορεύεται η νυκτερινή οδήγηση ασυνόδευτων από ανθρώπους μεγάλης ηλικίας, νεαρών οδηγών. Αντιθέτως, η παρουσία συνομήλικων συνεπιβατών δεν επηρεάζει τον δείκτη ατυχήματος σε ηλικιακή ομάδα 22 - 30 ετών και μειώνει τα ατυχήματα για τους μεγαλύτερους των 30 ετών επιβάτες.

Η επικίνδυνη «προσοχή»

Στη μελέτη αναδεικνύεται ένα σημαντικό πρόβλημα: τα ατυχήματα και η εσφαλμένη οδήγηση των ανθρώπων της τρίτης ηλικίας. Το πρόβλημα που σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των μελετητών θα φανεί εντονότερο στο μέλλον είναι η συνεχώς αυξανόμενη συμμετοχή των ηλικιωμένων οδηγών σε τροχαία συμβάντα. Από ένα ποσοστό 12% που είναι σήμερα οι οδηγοί πάνω από 65 ετών, αναμένεται να φθάσει στο 25% το 2020.

Και οι αριθμοί που προκύπτουν είναι εντυπωσιακοί: οι ηλικιωμένοι (άνω των 65 ετών) έχουν 1,5 φορά μεγαλύτερη συμμετοχή από τον μέσο όρο στα τροχαία ατυχήματα. Δηλαδή αν ο μέσος όρος είναι 100 ατυχήματα και οι νέοι προκαλούν 175, οι ηλικιωμένοι έστω και με τη συντηρητική οδήγησή τους ευθύνονται για 150 ατυχήματα.

Αυξημένη κατά 180% του μέσου όρου είναι η συμμετοχή ηλικιωμένων οδηγών στα ατυχήματα που εμφανίζονται σε αριστερές στροφές και αυτό γιατί είναι μάλλον μια πολύπλοκη μανούβρα, αφού απαιτείται στροφή σε συνδυασμό με υπολογισμό της απόστασης και της ταχύτητας του επερχόμενου ατυχήματος. Αντίθετα, μειώνεται σε ποσοστό 80% του μέσου όρου η πιθανότητα εμπλοκής του ηλικιωμένου σε νωτιαιομετωπικές συγκρούσεις, λόγω της πιο προσεκτικής οδήγησής τους. Όπως όμως επισημαίνεται στην έρευνα των πανεπιστημιακών, «οι ηλικιωμένοι υιοθετώντας πρακτικές του τύπου " στην οδήγηση σιγά - σιγά και όλα γίνονται με ασφάλεια ", καταντούν να αγνοούν προτεραιότητες και κανόνες του ΚΟΚ, ίσως για να αποτινάξουν τμήμα του διανοητικού φορτίου της οδήγησης, με αποτέλεσμα να δημιουργούν γύρω τους αυξημένο δυναμικό τροχαίων συμβάντων».

Οι άνδρες και οι γυναίκες

Οι μεγαλύτερες διαφορές μεταξύ ανδρών και γυναικών είναι στην ηλικία μεταξύ 18 - 22 ετών, αφού οι κοπέλες οδηγοί και με την αναγωγή του μικρότερου αριθμού τους εμπλέκονται κατά 25% λιγότερο σε τροχαία ατυχήματα από τους συνομηλικούς τους. Στα 100 ατυχήματα των νεαρών ανδρών οι κοπέλες έχουν μόνο εμπλοκή σε 75 ατυχήματα. Ακόμη οι νεαρές γυναίκες έχουν μόλις 1,5 φορά μεγαλύτερη συμμετοχή, από τον μέσο όρο των γυναικών οδηγών. Οι άνδρες έχουν υπερσυμμετοχή στα υπεραστικά ατυχήματα και στις νωτιαιομετωπικές



συγκρούσεις, λόγω της επιθετικής οδήγησής τους. Ακόμη ατυχήματα που οφείλονται σε μη τήρηση αποστάσεων ασφαλείας, μη πλήρους ακινητοποίησης σε STOP προκαλούνται κατά συντριπτική πλειονότητα, σύμφωνα με τους υπολογισμούς των ειδικών, από άνδρες οδηγούς. Οι γυναίκες δεν παρουσιάζουν καμιά ιδιαίτερη «ροπή» προς συγκεκριμένου τύπου ατυχήματα ή τροχαίες παραβιάσεις. Εντυπωσιάζει όμως το γεγονός ότι οι ηλικιωμένες γυναίκες έχουν μεγαλύτερο ποσοστό από το αντίστοιχο των ανδρών της τρίτης ηλικίας, γεγονός που σημαίνει ότι υπερκαλύπτεται με το πέρασμα των χρόνων το έλλειμμα ωριμότητας και προσοχής των ανδρών οδηγών.

Ο ανθρώπινος παράγοντας

Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι κατά 65% αποκλειστικά υπεύθυνος των τροχαίων ατυχημάτων. Οι οδηγοί υποτιμούν την πιθανότητα να συμβεί σε αυτούς ατύχημα κατά περίπου 30% από ό,τι είναι, βάσει στατιστικών, πιθανόν. Οι οδηγοί κινούνται κατά μέσο όρο με ταχύτητα 20% μεγαλύτερη της ασφαλούς. Το στυλ οδήγησης που υπερβαίνει το όριο ταχύτητας κατά 67% σε επικίνδυνες στροφές συσχετίζεται με κατά 100% αυξημένη πιθανότητα εμπλοκής σε τροχαίο ατύχημα. *Ποιοι έκαναν την έρευνα:*

Εντυπωσιακά αριθμητικά και ποιοτικά στοιχεία για τη σκιαγράφηση της εικόνας του «επικίνδυνου οδηγού» αλλά και τα... κοινωνικά αίτια των θανατηφόρων ατυχημάτων περιέχονται σε πανεπιστημιακή έρευνα η οποία παρουσιάστηκε στο 2ο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας στον Βόλο. Η μελέτη αυτή περιέχει στοιχεία από άλλες σχετικές έρευνες στον διεθνή και ελληνικό χώρο για τη σχέση οδηγού - ατυχήματος, καθορίζοντας τον ακριβή ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στο τροχαίο ατύχημα.

Η πολυσέλιδη έρευνα του επίκουρου καθηγητή στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Δημοκρίτειου Πανεπιστημίου Θράκης κ. Α. Κόκκαλη, του επίκουρου καθηγητή στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης κ. Π. Παπαϊωάννου, του διδάσκοντος στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας κ. Σ. Μπάσμπα και της ψυχιάτρου - ψυχαναλύτριας κυρίας Α. Μαστρογιάννη προσδιορίζει τις ομάδες «υψηλού κινδύνου» που είναι επιρρεπείς σε σοβαρά τροχαία ατυχήματα, συγκεκριμένου μάλιστα και προσδιοριζόμενου τύπου αλλά και αυτές που ουσιαστικά θεωρούνται «περιορισμένης συμμετοχής» σε συγκρούσεις οχημάτων με οδυνηρές συνέπειες.



Δραστηριότητα «Πράσινο φανάρι, φίλε μου»

Άρθρα και έρευνες

Κυκλοφοριακή Αγωγή: Οδηγός εκπαίδευσης σε κανόνες ασφαλούς οδικής συμπεριφοράς (για γονείς, εκπαιδευτικούς και οδηγούς)

Η ευαισθητοποίηση των γονέων και των εκπαιδευτικών για την πρόληψη των τροχαίων, είναι ο σημαντικότερος παράγοντας για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στο ελάχιστο, κατά την ΕΛΠΑ. Για το λόγο αυτό, καλεί τους γονείς, τους εκπαιδευτικούς και τους οδηγούς να αναλάβουν και να υιοθετήσουν όλες εκείνες τις επιμέρους πρωτοβουλίες και τα μέτρα, που στοχεύουν στον περιορισμό των κάθε είδους ατυχημάτων. Η ΕΛΠΑ συμβουλεύει, γενικότερα:

- Τους γονείς, να περπατήσουν μαζί με τους μικρούς μαθητές στις διαδρομές και διαβάσεις προς και από το σχολείο, από τις οποίες η μετάβαση και η αποχώρησή τους γίνονται με ασφάλεια, χωρίς να διατρέξουν κίνδυνο. Επίσης, να ενεργοποιήσουν και να ενισχύσουν- και μέσω των τοπικών τους συλλόγων- το θεσμό του «Σχολικού Τροχονόμου». Ακόμη, στις περιπτώσεις όπου η μετακίνηση των μαθητών γίνεται με σχολικά λεωφορεία, οι γονείς θα πρέπει να λάβουν τη διαβεβαίωση ότι αυτά είναι απολύτως κατάλληλα (πρόσφατα ελεγμένα, διαθέτουν ζώνες ασφαλείας, πυροσβεστικά μέσα, συνοδό κ.ά.), προκειμένου να εξασφαλίζονται οι ασφαλείς συνθήκες μεταφοράς.
- Τους νηπιαγωγούς, δασκάλους και καθηγητές, να μηύσουν τους μαθητές στους απλούς κανόνες της ασφαλούς οδικής συμπεριφοράς, όπως στην αποκλειστική χρήση των διαβάσεων και των σηματοδοτών και στην αποφυγή επικίνδυνων παιχνιδιών μέσα και έξω από το σχολείο και στο δρόμο.
- Τους οδηγούς, όταν διέρχονται έξω από παιδικούς σταθμούς, νηπιαγωγεία, σχολεία και γυμνάσια, παιδικές χαρές και πάρκα όπου κυκλοφορούν, συχνάζουν και παίζουν μαθητές και μικρά παιδιά, να οδηγούν με αυξημένη προσοχή και μικρότερη ταχύτητα, προκειμένου να ελαχιστοποιούνται οι περιπτώσεις ατυχήματος. Επίσης, όταν μεταφέρουν μικρά παιδιά και μαθητές, να χρησιμοποιούν το πίσω κάθισμα και τα ειδικά καθίσματα ή/και τις ζώνες ασφαλείας.

Η ΕΛΠΑ έχει καταρτίσει σε συνεργασία με το βρετανικό τμήμα «Teaching Children Road Safety» πρακτικό οδηγό με απλές και πρακτικές συμβουλές σε τέσσερις ηλικιακές κατηγορίες παιδιών (1-4, 5-6, 7-9 και 10-15 ετών), προκειμένου να διδαχθούν από τους γονείς και τους εκπαιδευτικούς κάθε βαθμίδας, τους βασικούς κανόνες οδικής ασφάλειας και ασφαλούς συμπεριφοράς.

Ηλικία 1-4 ετών: «Προστατέψτε το παιδί σας»

- Τα παιδιά αυτής της ηλικίας δεν έχουν την ικανότητα να αντιμετωπίσουν την κυκλοφορία. Ποτέ μην τα αφήνετε, λοιπόν, μόνα τους, ακόμη και όταν είναι παρέα με μεγαλύτερα παιδιά.
- Επιλέξτε το μέρος που θα είναι ασφαλές για να παίζουν. Ποτέ στο πεζοδρόμιο ή στο δρόμο, ακόμη κι αν είναι ήσυχος. Αν δεν υπάρχει, όμως, άλλο μέρος για παιχνίδι, τότε να είναι μαζί τους ενήλικας, να τα προσέχει.
- Όταν βγαίνετε μαζί τους έξω, βεβαιωθείτε ότι το παιδί αυτής της ηλικίας περπατά στην πλευρά του πεζοδρομίου που είναι μακρύτερα από την κυκλοφορία (εσωτερικά δηλαδή), ακόμη κι αν του κρατάτε το χέρι.
- Δώστε το καλό παράδειγμα. Εξηγείστε του, τί είναι η κυκλοφορία. Πείτε του για τα φανάρια, γιατί πρέπει να σταματάμε και να ελέγχουμε το δρόμο, πριν τον διασχίσουμε. Εξηγείστε του τη διαφορά μεταξύ δρόμου και πεζοδρομίου. Εξηγείστε του ακόμη ότι, πολλές φορές, τα αυτοκίνητα και οι μοτοσικλέτες ανεβαίνουν και στο πεζοδρόμιο για διάφορους λόγους, συνεπώς και εκεί πρέπει να προσέχουμε.

Ηλικία 5-6 ετών: «Διδάσκοντας το παιδί»

- Όποτε βγαίνετε μαζί με το παιδί σας στο δρόμο, πείτε του τι πρόκειται να κάνετε και γιατί. Εξηγείστε στο παιδί τα βασικά σημεία για να διασχίσετε μια διασταύρωση: α) Να σκέπτεται (Βρες ένα ασφαλές σημείο να σταθείς) β) Να σταματά σε σημείο που θα είναι ορατό από τους διερχόμενους οδηγούς γ) Να επιλέγει (Απόφυγε να περάσεις μεταξύ σταματημένων αυτοκινήτων) δ) Να περιμένει (Μέχρι να είναι σίγουρο ότι θα περάσει με ασφάλεια) ε) Να ξεκινά στο σωστό χρόνο (Όταν δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος) στ) Να περνά γρήγορα απέναντι (Χωρίς να σταματά, να έχει το νου του, την ώρα που διασχίζει τον δρόμο, μόνο σε αυτό).
- Κάντε του πρακτική, σε ήσυχους δρόμους κοντά στο σπίτι. Πρώτα, δείξτε του τί να κάνει. Μετά, αφήστε το να σας οδηγήσει εκείνο να περάσετε απέναντι. Αργότερα, αφήστε το να έλθει σε εσάς προσεκτικά, όταν το περιμένετε εσείς στο απέναντι πεζοδρόμιο.
- Στην ηλικία αυτή, το παιδί δεν είναι πραγματικά έτοιμο να διασχίσει το δρόμο. Βεβαιωθείτε ότι πάντα ένας ενήλικας θα είναι κοντά του.
- Τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται όταν το παιδί αρχίζει το σχολείο και δεν συνοδεύεται από ενήλικα. Προσπαθήστε να συνδυάσετε τις ώρες σχολείου με κάποιον άλλο γονέα για να πάρει το παιδί σας από το σχολείο, αν δεν μπορείτε εσείς οι ίδιοι.

- Επιλέξτε την πιο ασφαλή διαδρομή σχολείο- σπίτι, κάντε τη μαζί με το παιδί σας και εξηγήστε του γιατί. Όπου υπάρχει κοντινή διασταύρωση με σηματοδότη χρησιμοποιείστε τη.

Ηλικίες 7-9 ετών: «Διέλευση σε σταυροδρόμι, χωρίς φανάρια»

- Εξηγήστε στο παιδί σας τα στάδια που χρειάζονται για να διασχίσει με ασφάλεια ένα δρόμο χωρίς σηματοδότη.
- Αφού βεβαιωθείτε ότι το παιδί έχει κατανοήσει τα παραπάνω, κάντε του πρακτική εξάσκηση, ξεκινώντας από ήσυχους δρόμους, που στο παρελθόν έχετε διασχίσει μαζί. Παρακολουθείστε το και βεβαιωθείτε, πριν το αφήσετε μόνο του να το κάνει. Δοκιμάστε το ίδιο αργότερα, σε πιο πολυσύχναστους δρόμους. Κάντε το μαζί του πολλές φορές, πριν το αφήσετε μόνο του.
- Πολλά παιδιά (όπως και ενήλικες) δεν είναι ικανά να κρίνουν την ταχύτητα με την οποία κινούνται τα αυτοκίνητα, καθώς και την απόσταση (πόσο μακριά είναι). Εξ άλλου, η ηλικία που τα παιδιά κατανοούν τα θέματα αυτά, διαφέρει από παιδί σε παιδί. Όλα τα παιδιά μαθαίνουν από το παράδειγμα των γονέων τους. Αυτό, μην το ξεχνάτε ποτέ.
- Να ντύνετε το παιδί σας με λαμπερά χρώματα (ή χρώματα που «τραβούν το μάτι» των οδηγών) και βέβαια όχι με μαύρα ρούχα, έστω κι αν είναι της μόδας, ειδικά με μουντό ή συννεφιασμένο καιρό. Θυμηθείτε, όμως, ότι και τα πιο λαμπερά χρώματα δεν φωσφορίζουν το βράδυ σε σκοτεινούς δρόμους. Εξηγήστε στο παιδί γιατί το ντύνετε με ανοικτά χρώματα, ειδικά το βράδυ.

Ηλικίες 10-15 ετών: «Μάθετε στα παιδιά σας να σκέπτονται για τον εαυτό τους».

Είναι οι ηλικίες που τα παιδιά χρειάζονται και απαιτούν σταδιακά την ανεξαρτησία τους. Μπορεί μάλιστα να φύγουν και κάποια διαστήματα μακριά από το σπίτι, π.χ. για να επισκεφθούν φίλους τους. Το μεγαλύτερο ποσοστό συμμετοχής παιδιών σε ατυχήματα με αυτοκίνητο είναι ηλικίας από 12 έως 15 ετών. Είναι η ηλικία που το παιδί νομίζει ότι «τα ξέρει όλα». Είναι στο δικό σας χέρι να το κάνετε να δει με σοβαρότητα τα θέματα της οδικής ασφάλειας.

- Συνεχίστε να του μιλάτε για τους κινδύνους της κυκλοφορίας. Υπενθυμίστε του να περιμένει να σταματήσει η κίνηση για να διασχίσει ένα δρόμο, να χρησιμοποιεί τις διαβάσεις πεζών, να μην διασχίζει δρόμους κάνοντας «ζιγκ-ζαγκ», ενώ αν υπάρχει νησίδα στη μέση λεωφόρου τότε να διασχίζει τη λεωφόρο σαν να πρόκειται για δύο ξεχωριστούς δρόμους, σταματώντας και περιμένοντας πάνω στη νησίδα.
- Συζητήστε με το παιδί σας τους κινδύνους για κάθε διαδρομή που πρόκειται εκείνο να κάνει (κυρίως αυτή του σχολείου).
- Ελέγξτε αν το παιδί σας μπορεί να κρίνει σωστά την ταχύτητα και την απόσταση των αυτοκινήτων σε έναν πολυσύχναστο δρόμο και συζητήστε μαζί του για τα ασφαλή περάσματα.

- Επιμείνετε ότι ποτέ δεν πρέπει να διασχίσει ένα δρόμο ακολουθώντας τυφλά τους φίλους του ή άλλους. Πάντα πρέπει να σκέπτεται και να προσέχει εκείνο τον εαυτό του.
- Πάνω από όλα, οδηγείστε το παιδί με το παράδειγμα σας, τόσο σαν πεζοί όσο και σαν οδηγοί- αναβάτες (ζώνες- κράνος).



Δραστηριότητα «Πράσινο φανάρι, φίλε μου»

Άρθρα και έρευνες

Εσείς πότε λέτε να ξεκινήσετε ποδήλατο;

Ακούμε συνεχώς δικαιολογίες του τύπου «η Ελλάδα δεν είναι για ποδήλατο» ή «ο Έλληνας θέλει το μπριζολάκι του» ή «εμείς δεν έχουμε κουλτούρα», αλλά, αν ήταν έτσι, δεν θα κυκλοφορούσαν όλο και περισσότερα ποδήλατα στους ελληνικούς δρόμους.

Από την Καρδίτσα ως το Μεσολόγγι κι από την Καλαμάτα ως τη Λάρισα, στο κέντρο της Αθήνας και στη Θεσσαλονίκη, συντελείται μια μικρή επανάσταση στην αστική μετακίνηση.

Γιατί; Επειδή το να χρησιμοποιήσεις το ποδήλατο για τις μικρές σου μετακινήσεις είναι η πιο απλή, λογική και πρακτική απόφαση που μπορείς να πάρεις στη ζωή σου.

Σε όλες τις έρευνες, σε όλο τον κόσμο, που έχουν ως θέμα το «γιατί δεν χρησιμοποιείς ποδήλατο», δύο είναι οι αιτίες που υπερτερούν: η άγνοια και η ανασφάλεια. Όσο κι αν θέλουμε να νιώθουμε διαφορετικοί, το ίδιο ισχύει και στην Ελλάδα.

Δείτε, λοιπόν, 12 συμβουλές για το πώς να σας επηρεάζουν όσο το δυνατόν λιγότερο οι αιτίες αυτές στην επιλογή σας να χρησιμοποιήσετε το ποδήλατο, και ίσως σας φανεί πιο εύκολο και πιο λογικό να το εντάξετε στην καθημερινότητά σας:

- Σχεδιάστε τη διαδρομή σας: Μπορεί ο προορισμός να είναι ο ίδιος, αλλά άλλον δρόμο θα ακολουθήσετε με το ποδήλατο απ' ότι είχατε συνηθίσει έως τώρα με το αυτοκίνητο. Επιλέξτε δρόμους με χαμηλότερο κυκλοφοριακό φόρτο, πιο ήσυχους και με μικρότερες κλίσεις. Καμιά φορά μπορεί να είναι λιγότερο σύντομη η νέα σας διαδρομή, θα είναι όμως πιο ασφαλής και ευχάριστη. Θυμηθείτε: άλλο μέσο, άλλη διαδρομή! Εννοείται πως αν στην περιοχή σας υπάρχει ποδηλατόδρομος, θα επιλέξετε τον ποδηλατόδρομο!
- Γνωρίστε το ποδήλατό σας: Τι ποδήλατο έχετε; Τι μάρκα είναι; Τι μέγεθος ελαστικών φοράει; Τι είδους φρένα; Δεν πρόκειται για «ερώτηση παγίδα» αλλά για απλές πληροφορίες που δείχνουν ότι γνωρίζετε το ποδήλατό σας.
- Η σχέση «ποδηλάτου – αναβάτη» είναι πιο στενή από τη σχέση «οδηγού – αυτοκινήτου», εξαιτίας της φύσης του μέσου. Το να γνωρίζετε περισσότερα για το ποδήλατό σας, σας βοηθάει να εξοικειωθείτε περισσότερο με το μέσο, άρα και να αισθάνεστε πιο ασφαλείς.
- Φροντίστε το ποδήλατό σας. Το ποδήλατο πρέπει να είναι πάντα καλά ρυθμισμένο, τα ελαστικά φουσκωμένα και τα φρένα να λειτουργούν σωστά. Επίσης, η σέλα πρέπει να είναι ρυθμισμένη στο σωστό ύψος. Ένα καλό ποδηλατάδικο θα σας βοηθήσει σε όλα τα παραπάνω. Αν δεν σας βοηθήσει... αλλάξτε μαγαζί! Ένα πλήρες σέρβις ποδηλάτου (απαιτείται μία φορά τον χρόνο) δεν θα κοστίσει πάνω από 20 ευρώ. Δεν αξίζει τον κόπο; Επίσης, το σκασμένο λάστιχο -ο φόβος και ο τρόμος του χρήστη ποδηλάτου- οφείλεται κυρίως σε φθαρμένα ελαστικά και λάθος φούσκωμα. Στο πλάι των ελαστικών αναφέρεται σε PSI η ενδεδειγμένη πίεση των ελαστικών. Άρα, ξέρετε πόσο πρέπει να τα φουσκώνετε!
- Απαραίτητα αξεσουάρ: Μια καλή κλειδαριά, αν πρόκειται να το αφήσετε κάπου, κι ένα σετ καλά φώτα για εμπρός πίσω είναι τα πρώτα αξεσουάρ που πρέπει να αποκτήσετε. Επίσης, μια τρόμπα δαπέδου με μανόμετρο θα σας λύσει το πρόβλημα των ξεφούσκωτων ελαστικών. Για μια καλή κλειδαριά πρέπει να επενδύσετε όσο για ένα γέμισμα ρεζερβουάρ (60-80 ευρώ) και για φωτάκια όσο τρεις φορές στο parking (περίπου 30-40 ευρώ).
- Εσείς ξέρετε πού πηγαίνετε. Οι άλλοι το γνωρίζουν; Εξοικειωθείτε με την οδήγηση του ποδηλάτου σε μικρές αποστάσεις στη γειτονιά σας. Σε κάθε αλλαγή κατεύθυνσης συνηθίστε να κάνετε το αντίστοιχο σήμα. Σηκώνετε το αριστερό χέρι αν πρόκειται να στρίψετε αριστερά και το δεξί για τις δεξιές στροφές ή αν πρόκειται να σταματήσετε.

- Να έχετε μάτια παντού! Τα «καθρεφτάκια» δεν λειτουργούν στο ποδήλατο. Αφήστε τα καλύτερα στην τσάντα, για να χτενίζετε μετά τη βόλτα... Συνηθίστε να ρίχνετε κλεφτές ματιές πίσω, πάνω από τον ώμο σας, ειδικά πριν αλλάξετε κατεύθυνση, και κάθε φορά που ακούτε κάτι περίεργο ή που δεν ακούτε τίποτα και νομίζετε πως είστε μόνοι στον δρόμο.
- Μην κολλάτε στο πεζοδρόμιο. Οδηγούμε δεξιά αλλά όχι «πάνω» στις υδρορροές. Αφήστε όσο χώρο χρειάζεται -συνήθως 1 μέτρο είναι αρκετό- για να μπορείτε να κάνετε και λίγο πιο δεξιά αν χρειαστεί και, φυσικά, για να μη σας εμποδίζουν τα φρεάτια στην οδήγηση.
- Τηρείτε τον ΚΟΚ. Ισχύει για όλους. Πρέπει να τον τηρείτε με ευλάβεια. Χωρίς εξαιρέσεις. Επίσης να σας θυμίσουμε πως απαγορεύεται από τον ΚΟΚ να οδηγείτε με ακουστικά. Το πρόστιμο είναι 80 ευρώ.
- Προσοχή στους πεζούς. Τα αυτοκίνητα πρέπει να προσέχουν εσάς κι εσείς τους πεζούς! Δίνετε πάντα προτεραιότητα στους πεζούς στις διαβάσεις, μη χρησιμοποιείτε ποτέ τα πεζοδρόμια, και στους πεζόδρομους -εκεί όπου επιτρέπεται η χρήση ποδηλάτου- διατηρήστε την ταχύτητά σας χαμηλή. Ο ΚΟΚ προβλέπει πως τα ποδήλατα μπορούν να κινούνται σε πεζόδρομους (όπου δεν απαγορεύεται με ειδικό σήμα) αλλά με ταχύτητα πεζού.
- Συνδυάστε τα μέσα. Αν ο προορισμός σας είναι πιο μακριά από 5-6 χιλιόμετρα, χρησιμοποιήστε συνδυαστικά ποδήλατο και τρένο ή μέτρο. Αν έχετε διπλωτό ποδήλατο, μπορείτε ακόμη και να χρησιμοποιήσετε ταξί και να το βάλετε στο πορτ μπαγκάζ. Απίστευτα βολικό για να γλιτώσετε αυτήν τη μεγάλη ανηφόρα που σας αποθαρρύνει.
- Το ποδήλατο είναι σαν το περπάτημα, αλλά σε πάει πιο μακριά. Είμαστε τυχεροί που πλέον έχουμε τόσες επιλογές στη μετακίνησή μας. Ανάλογα με την επιθυμία, τη διάθεση ή τον προορισμό μας, μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε τα πόδια μας, το ποδήλατο, το ταξί, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το αυτοκίνητο ή τη μοτοσυκλέτα μας. Το καθένα έχει τα πλεονεκτήματά και τα μειονεκτήματά του. Η εμπειρία έχει αποδείξει πως για μετακινήσεις έως 5-6 χιλιόμετρα, όταν η μορφολογία του εδάφους το επιτρέπει, το ποδήλατο αποτελεί την πρακτικότερη, πιο γρήγορη, πιο οικονομική και πιο φιλική στο περιβάλλον και την πόλη λύση.



- Αν ιδρώνετε όταν κάνετε ποδήλατο, απλώς πηγαίνετε πιο γρήγορα απ' όσο χρειάζεται! Το ποδήλατο πρέπει να είναι απόλαυση. Όπως δεν τρέχετε όταν περπατάτε, έτσι και δεν ζορίζεστε όταν ποδηλατείτε. Διαφορετικά θα φτάνετε πάντα μούσκεμα στον προορισμό σας και θα νιώθετε δυσάρεστα. Σε αυτή την περίπτωση και πάλι δεν θα φταίει το ποδήλατο αλλά ο τρόπος που το χρησιμοποιείτε!

Πηγές:

<http://www.kathimerini.gr/>

<http://www.astynomia.gr/>

<http://www.tovima.gr/>

www.agelioforos.gr

