



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ , ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΚΟΥ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ**

ΚΟΡΕΛΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ

Επιβλέπων: ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ, Καθηγητής

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	I
ΕΝΟΤΗΤΑ Α΄	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
1. ΔΕΙΚΤΕΣ - ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-	2
1.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ	5
1.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΗΘΟΥΣ ΠΑΘΟΝΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ- ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΗΛΙΚΙΑ – ΦΥΛΟ -	10
1.2.1 Γενικά	10
1.2.2 Πεζοί	11
1.2.3 Μεταφερόμενοι – Παιδιά και οδική ασφάλεια	12
1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΔΟΥ	16
1.4 ΑΙΤΙΕΣ	17
1.4.1 Χρήστης	17
1.4.2 Οδικό Περιβάλλον	19
2. Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΕΟΑ) ΣΤΗ ΕΛΛΑΔΑ	21
2.1 ΠΑΡΚΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ (ΠΚΑ)	22
2.2 «ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΟΔΩΝ»	23
3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΕΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΕΟΑ	25
3.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΑΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	27
3.1.1 Θέτοντας στόχους	27
3.1.2 Αναπτυξιακοί θεωρητικοί	29
3.1.3 Καθιέρωση των στόχων στην ΕΟΑ	31
3.1.4 Συμπεριφορά	37
3.1.5 Τεχνικές εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας	40
3.1.6 Θεωρίες της ανάπτυξης	46
3.1.7 Ανάμιξη και σημασία της Αναπτυξιακής θεωρίας στην εκπαίδευση	47
3.2 ΠΕΖΟΙ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ, ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ	52
3.3 ΔΙΚΥΚΛΙΣΤΕΣ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	77
3.3.1 Συνήθη λάθη ποδηλατιστών που προκαλούν σύγκρουση με άλλα οχήματα	79
3.3.2 Συνήθη λάθη οδηγών οχημάτων που προκαλούν σύγκρουση με τους ποδηλάτες	95
3.3.3 Κάποια πράγματα που οι οδηγοί οχημάτων θα ήθελαν να γνωρίζουν οι ποδηλάτες	105
3.4 ΟΔΗΓΟΙ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	106
4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΤΟ ΠΚΑ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΟΤΕΡΟ	124
ΕΝΟΤΗΤΑ Β΄	126
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	126
1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΠΚΑ	127
2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΝΕΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΠΚΑ	136
3. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ ΠΚΑ / ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ	148
ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	149
ΓΕΝΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	150

ΔΙΑΣΤΑΣΙΟΛΟΓΗΣΗ	151
ΣΗΜΑΝΣΗ	152
3.1 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΧΟΛΙΚΗ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ Α΄ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	153
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 1 ΣΗΜΕΙΑ ΔΙΑΣΧΙΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	155
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 2 ΣΗΜΕΙΑ ΔΙΑΣΧΙΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	156
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 3 ΣΗΜΕΙΑ ΔΙΑΣΧΙΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	157
3.1.1 <i>Ανάλυση θέσεων διάσχισης</i>	158
3.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΗΛΙΚΙΕΣ Β΄, Γ΄ ΚΑΙ Δ΄ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	167
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 1 ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΕΖΩΝ.....	169
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 2 ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΕΖΩΝ.....	170
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 3 ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΕΖΩΝ.....	171
3.2.1 <i>Ανάλυση πορειών πεζών</i>	172
<i>Περίπτωση 1</i>	172
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 1 ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΣΤΩΝ	187
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 2 ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΣΤΩΝ	188
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 3 ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΣΤΩΝ	189
3.2.2 <i>Ανάλυση πορειών ποδηλατιστών</i>	190
3.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΗΛΙΚΙΕΣ Ε΄ ΚΑΙ ΣΤ΄ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ	207
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 1 ΠΟΡΕΙΕΣ ΟΔΗΓΩΝ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ.....	208
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 2 ΠΟΡΕΙΕΣ ΟΔΗΓΩΝ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ.....	209
ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 3 ΠΟΡΕΙΕΣ ΟΔΗΓΩΝ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ.....	210
3.3.1 <i>Ανάλυση πορειών οδηγών τετράτροχων</i>	211
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ.....	223
ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	224
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	228

ΕΝΟΤΗΤΑ Α΄

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το κομμάτι της πρόληψης - ως ένα τρόπο αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων. Πιο συγκεκριμένα θα γίνει προσπάθεια για να δοθούν περεταίρω κατευθύνσεις όσον αφορά την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας στα παιδιά προσχολικής ηλικίας και δημοτικού κυρίως μέσα από την εξέλιξη του πρότυπου σχεδίου Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής(ΠΚΑ) του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης(Α.Π.Θ), σχέδιο το οποίο έχει ήδη υιοθετηθεί από το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων(ΥΠΘ).

Στην πρώτη ενότητα παρουσιάζεται η κατάσταση των τροχαίων ατυχημάτων και της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Με σκοπό να προσεγγιστεί καλλίτερα το φαινόμενο περιέχονται πίνακες δεικτών, μέσω των οποίων γίνονται σαφέστερες οι τάσεις του φαινομένου και χρησιμοποιούνται σαν βάση για περεταίρω ανάλυση των αιτιών αυτού.

Εν συνεχεία προβάλλεται η κατάσταση της Εκπαίδευσης Οδικής Ασφάλειας(ΕΟΑ) στην Ελλάδα και την θέση που κατέχει αυτή σε σχέση με άλλες χώρες στην Ευρώπη. Επειδή η ΕΟΑ προορίζεται κυρίως για νέους και συγκεκριμένα για τις προσχολικές ηλικίες και του δημοτικού, γίνεται μια προσπάθεια να προσεγγιστούν και να αναλυθούν οι μηχανισμοί αυτοί που καθιστούν ένα οδικό χρήστη ασφαλή ως προς τις ενέργειές του και για τον ίδιο αλλά και για τους άλλους και επαγωγικά τους τρόπους που μπορούν να εκπαιδευτούν ως προς αυτές τις δεξιότητες και τη δυνατότητα – λόγω ηλικίας – να τις αναπτύξουν και να τις κατοχυρώσουν.

Οι ελλοχεύοντες κίνδυνοι στο πραγματικό οδικό δίκτυο είναι πολλοί και αφορούν όλους τους οδικούς χρήστες, παρόλα αυτά δίνεται μια βαρύτητα κυρίως στους πεζούς μιας και είναι η πιο ευπαθής ομάδα των οδικών χρηστών. Δίνονται έτσι κατευθύνσεις και προτάσεις για το πώς μπορούν οι οδικοί χρήστες να προβλέπουν, να αναγνωρίζουν, να αντιμετωπίζουν και να αποφεύγουν τέτοιου είδους καταστάσεις. Γίνεται έτσι μια «καταγραφή» λαθών, συμπεριφορών, καταστάσεων και θέσεων που θα πρέπει να αποφθεχθούν και στον αντίποδα αυτού συμπεριφορές, στρατηγικές και δεξιότητες που θα πρέπει να υιοθετηθούν με σκοπό την μέγιστη οδική ασφάλεια.

Στην δεύτερη ενότητα παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά του πρότυπου ΠΚΑ και τα στοιχεία του οδικού περιβάλλοντος που θα πρέπει επίσης να περιληφθούν στο σχεδιασμό του. Προτείνεται έτσι ένας εναλλακτικός σχεδιασμός του ΠΚΑ, βάσει του προτύπου αλλά με επιπρόσθετα οδικά χαρακτηριστικά με σκοπό τα παιδιά να εκπαιδεύονται όσο το δυνατό αποτελεσματικότερα για το ρεαλιστικό οδικό περιβάλλον. Παραθέτονται εν κατακλείδι το εναλλακτικό σχέδιο του ΠΚΑ καθώς και οι διαδρομές των διάφορων οδικών χρηστών σε αυτό ανά βαθμίδα ηλικιών.

1. ΔΕΙΚΤΕΣ - ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-

Η οδική ασφάλεια αποτελεί για το σύγχρονο τεχνολογικό πολιτισμό ένα μελανό σημείο. Κάθε χρόνο εκτιμάται ότι 1,2 εκατομμύρια υγιείς άνθρωποι χάνουν τη ζωή τους σε τροχαία ατυχήματα και ένα μεγάλο ποσοστό από τα άλλα 20-50 εκατομμύρια, που τραυματίζονται, μένουν ανάπηρα για όλη την υπόλοιπη ζωή τους. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΠΟΥ το 2020 τα τροχαία ατυχήματα αναμένεται να είναι η τρίτη αιτία θανάτου. Ένα μεγάλο ποσοστό από τα θύματα αυτά της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας είναι πεζοί, παρ' όλους τους περιορισμούς και τα εμπόδια που επιφέρει αυτή στην κίνησή τους.

Μεγάλο είναι και το κόστος στην εθνική οικονομία. Υπολογίζεται ότι το κόστος των τροχαίων ατυχημάτων ανέρχεται σε 2% περίπου του εθνικού προϊόντος στις βιομηχανοποιημένες οικονομίες και 1% στις πιο υποανάπτυκτες. Είναι σημαντικό το ότι αυτή η σφαγή δεν είναι αποτέλεσμα απλής τεχνολογικής υστέρησης, που μπορεί να έχουμε ελπίδες ότι θα διορθωθεί με την “ανάπτυξη” (όπως π.χ. θα μπορούσε να υποστηρίξει κάποιος για την περίπτωση των ασθενειών, της φτώχειας κλπ), αφού πλήττει με μεγαλύτερη ίσως ένταση τις θεωρούμενες περισσότερες ανεπτυγμένες χώρες¹.

Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι μια χώρα, όσον αφορά τη δομή και τη λειτουργία της Πολιτείας, τη συμπεριφορά του πολίτη και του κοινωνικού συνόλου και εν γένει ο πολιτισμός της, κρίνεται μεταξύ άλλων από τον δείκτη των τροχαίων ατυχημάτων και συνεπαγωγικά των νεκρών – τραυματιών της. Το θέμα της οδικής ασφάλειας είναι θέμα μείζονος σημασίας μιας και έχει ιδιαίτερες επιπτώσεις τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή της χώρας. Το <<Πόρισμα για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα>> της Βουλής των Ελλήνων (1996), αναφέρει ότι, η οδική ασφάλεια αποτελεί σύστημα τεσσάρων παραγόντων:

- i. του χρήστη
- ii. του οχήματος
- iii. της οδικής υποδομής και του οδικού περιβάλλοντος
- iv. του ελέγχου του συστήματος (επιτήρηση, αστυνόμευση, πρόληψη, καταστολή, περίθαλψη, συντήρηση)²

Όσον αφορά το ζήτημα του κοινωνικό – οικονομικού κόστους των τροχαίων ατυχημάτων, μέχρι σήμερα δεν έχει βρεθεί μια πλήρης και ολοκληρωμένη απάντηση, διεθνώς. Ο όρος κοινωνικό - οικονομικό κόστος περιλαμβάνει το σύνολο των δαπανών (ή απωλειών), άμεσων ή έμμεσων, τις οποίες υφίσταται η κοινωνία λόγω των τροχαίων ατυχημάτων, έχει δε καθιερωθεί να διακρίνεται σε:

- I. οικονομικό κόστος για το μέρος που αποτιμάται χρηματικά
- II. κοινωνικό κόστος για το μη αποτιμώμενο χρηματικά μέρος

¹“Πεζοί & Οδική Ασφάλεια”, Τσουρλάκης Κων/νος, Σύλλογος ΠΕΖΗ, (“World report on road traffic injury prevention” WHO, 2004

² “Πόρισμα για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα” Βουλή των Ελλήνων (1996)

Η Οδική Ασφάλεια συνιστά έναν από τους μεγαλύτερους στόχους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την τρέχουσα δεκαετία. Στις 12 Σεπτεμβρίου 2001 η Επιτροπή εξήγγειλε την Λευκή Βίβλο για την ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών, με ορίζοντα το 2010. Ουσιαστικά ανακοίνωσε την πρόθεσή της να καταρτίσει ένα πρόγραμμα δράσης στο οποίο θα εντάσσονταν η συνολική δέσμη των εφαρμοστέων μέτρων και πρότεινε ως βασικό στόχο τη μείωση του αριθμού των νεκρών από τροχαία έως το έτος 2010 στα 15 κράτη-μέλη στο ήμισυ, δηλαδή να σώζονται σε ετήσια βάση, 20.000 ζωές. Στο διάστημα 1991-2001, στις 15 χώρες της ΕΕ, σκοτώθηκαν από τροχαία δυστυχήματα 501.774 άνθρωποι, αριθμός μεγαλύτερος από τον συνολικό πληθυσμό του Λουξεμβούργου ή περίπου όσος ο πληθυσμός της Θεσσαλίας.

Στο ίδιο διάστημα είχαν αρχίσει να εφαρμόζονται μέτρα για την ενίσχυση της Οδικής Ασφάλειας σε αρκετές χώρες που είχαν θετικά αποτελέσματα. Ενδεικτικό είναι ότι το 1991 ο αριθμός των νεκρών στις χώρες της ΕΕ ήταν 56.027 και το 2001 39.864. Είναι αξιοσημείωτο ότι σε όλη τη διάρκεια 1991-2001 είχαμε σταθερή μείωση του αριθμού των νεκρών στην ΕΕ, παρά τη μεγάλη αύξηση του μεταφορικού έργου.

Η μείωση αυτή αποδίδεται στη συνειδητοποίηση της έκτασης και των συνεπειών του προβλήματος της Οδικής Ασφάλειας και των μέτρων περιορισμού των συγκρούσεων που ελήφθησαν και αποτελεί πυξίδα για περαιτέρω εντατικοποίηση των δράσεων για την μείωση των οδικών ατυχημάτων και των συνεπειών αυτών.

Για να μπορέσει κανείς να προσεγγίσει το ζήτημα ουσιαστικά και να οδηγηθεί σε αξιόπιστα συμπεράσματα, ώστε στη συνέχεια να παρέμβει αποτελεσματικά, χρειάζεται η τεκμηριωμένη ανάλυση και αξιολόγηση όλων των δεδομένων και παραμέτρων που συμβάλλουν στα τροχαία ατυχήματα. Υπό το πρίσμα αυτό η Ελλάδα βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις της Ευρώπης, από πλευράς οδικής ασφάλειας. Το γεγονός αυτό διαπιστώνεται από τα στοιχεία και τους δείκτες ατυχημάτων. Θα πρέπει να τονίσουμε ότι, ανάλογα με τα εξεταζόμενα στοιχεία-δείκτες η συγκριτική κατάσταση κάθε χώρας (σε ευρωπαϊκό επίπεδο) μεταβάλλεται, η θέση όμως της Ελλάδας παραμένει πάντα στις τελευταίες της συνολικής κατάταξης.

Για το 1991, την καλύτερη επίδοση (αυξημένη Οδική Ασφάλεια) είχε το Ηνωμένο Βασίλειο με 82 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων και τη χειρότερη η Πορτογαλία με 326 νεκρούς, αντίστοιχα. Η Ελλάδα είχε 207 νεκρούς, ανά εκατομμύριο κατοίκων και την τέταρτη χειρότερη επίδοση. Για το 2001, το Ηνωμένο Βασίλειο εξακολουθούσε να έχει την καλύτερη επίδοση με 60 νεκρούς ανά εκατομμύριο κατοίκων, και δυστυχώς, η Ελλάδα με 180 νεκρούς βρέθηκε στη χειρότερη θέση από το σύνολο των 15 χωρών της ΕΕ.

Η δραματική αυτή κατάσταση οφείλουμε να πούμε ότι από το 2001 και μετά άρχισε να αντιστρέφεται σε όλα τα κράτη-μέλη, όπως και στη χώρα μας. Παρ' όλα αυτά το πρόβλημα εξακολουθεί να είναι μεγάλο και οι συνέπειες του τραγικές.

Επισημαίνεται ότι ενώ στα άλλα κράτη-μέλη η μείωση των τροχαίων συνεχίζεται με σταθερό ρυθμό, στην Ελλάδα, μετά από μια περίοδο σημαντικής μείωσης (όχι, ωστόσο αντίστοιχης των άλλων κρατών της ΕΕ) εμφανίζεται μια στασιμότητα. Αυτό είναι ενδεικτικό ότι τα μέτρα που πάρθηκαν μέχρι τώρα σχεδόν εξαντλήθηκαν σε ότι αφορά στην απόδοσή τους.

Τα οδικά ατυχήματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι η αιτία για το θάνατο σχεδόν 120 Ευρωπαίων πολιτών κάθε ημέρα. Μόνο στην Ελλάδα τα οδικά ατυχήματα είναι η αιτία για το

θάνατο σχεδόν πέντε πολιτών ημερησίως, ενώ σε ετήσια βάση στη χώρα συμβαίνουν 17000 οδικά ατυχήματα με θύματα (1200000 στην ΕΕ), στα οποία σκοτώνονται περισσότεροι από 1650 (38000 στην ΕΕ) οδηγοί, επιβάτες και πεζοί και τραυματίζονται περίπου 22000 (1500000 στην ΕΕ).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ο αριθμός των νεκρών από τα οδικά ατυχήματα παρουσίασε θεαματική πτώση της τάξεως του 30% (1980: 61.800 νεκροί, 2000: 38.200 νεκροί) ως αποτέλεσμα συντονισμένων πολυετών προσπαθειών. Η μοναδική χώρα από τα κράτη της ΕΕ που αποτέλεσε εξαίρεση ήταν η Ελλάδα, όπου ο αριθμός νεκρών για την ίδια περίοδο αυξήθηκε κατά 50% τοποθετώντας την σταθερά στην τελευταία θέση³.

³ Περιοδικό ΤΕΕ

1.1 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Η εξέλιξη των τροχαίων ατυχημάτων και της οδικής ασφάλειας στη χώρα μας, που παρουσιάζονται στο κεφάλαιο αυτό προέρχονται από τις κοινωνικές στατιστικές της ΕΣΥΕ και τα στοιχεία της Τροχαίας για τη χρονική περίοδο 1999-2005.

Ο αριθμός των ατυχημάτων, των νεκρών και των τραυματιών στην Ελλάδα την περίοδο 1999-2004 σημειώνει αξιοσημείωτη μείωση (πίνακες 1.1-1 και 1.1-2), η οποία σύμφωνα με προκαταρκτικές εκτιμήσεις οφείλεται αφ' ενός σε ορισμένες νέες δράσεις οδικής ασφάλειας, (κυρίως στην εντατικοποίηση της αστυνόμευσης) και αφετέρου στη σημαντική αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο της Χώρας (και τη συνεπαγόμενη μείωση των ταχυτήτων). Παρ' όλο όμως που από το 1993 ως το 2005 οι νεκροί των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα έχουν μειωθεί κατά 23,7%⁴, σύμφωνα με το Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και την ΕΣΥΕ (πίνακας 1.1-2), η ίδια πηγή επιβεβαιώνει ότι από το 1980 έως το 2005 έχουν αυξηθεί κατά 12%⁵. Η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην ΕΕ των «15», και αντίστοιχα την τρίτη θέση στην ΕΕ των «25» στα τροχαία δυστυχήματα.

Στη συνέχεια παρατίθενται, οι πίνακες (1.1-1 και 1.1-2) καθώς και τρία (3) διαγράμματα (1.1-1, 1.1-2, 1.1-3) ως προϊόν των πινάκων για την ευκολότερη και ταχύτερη αξιολόγηση της κατάστασης, δείχνοντας την πορεία των τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων στη χώρα.

⁴ ΤΕΕ 2384 (20/3/06)

⁵ «Οδική Ασφάλεια», Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Μάιος 2003

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1-1: ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑ 1993-2005

Άριθμός οδικών τροχαίων ατυχημάτων και παθόντων προσώπων. Έτη : 1993-2005

ΕΤΟΣ	Ατυχήματα			Παθόντα πρόσωπα			
	Σύνολο	Θανατηφόρα	Μη θαναφόρα	Σύνολο	Νεκροί	Τραυματίες	
						Βαριά	Ελαφρά
1993	22.165	1.634	20.531	31.740	1.830	3.116	26.794
1994	22.222	1.671	20.551	32.206	1.909	3.372	26.925
1995	22.798	1.798	21.000	33.223	2.043	3.475	27.705
1996	23.775	1.870	21.905	34.912	2.157	3.327	29.428
1997	24.295	1.837	22.458	35.569	2.105	4.288	29.176
1998	24.819	1.921	22.898	35.903	2.182	4.720	29.001
1999	24.231	1.876	22.355	34.822	2.116	4.558	28.148
2000	23.001	1.803	21.198	32.800	2.037	4.200	26.563
2001	19.671	1.669	18.002	28.216	1.880	3.238	23.098
2002	16.809	1.438	15.371	24.093	1.634	2.608	19.851
2003	15.751	1.400	14.351	22.342	1.605	2.348	18.389
2004	15.547	1.484	14.063	21.849	1.670	2.395	17.784
2005	16.914	1.482	15.432	23.706	1.658	2.270	19.778

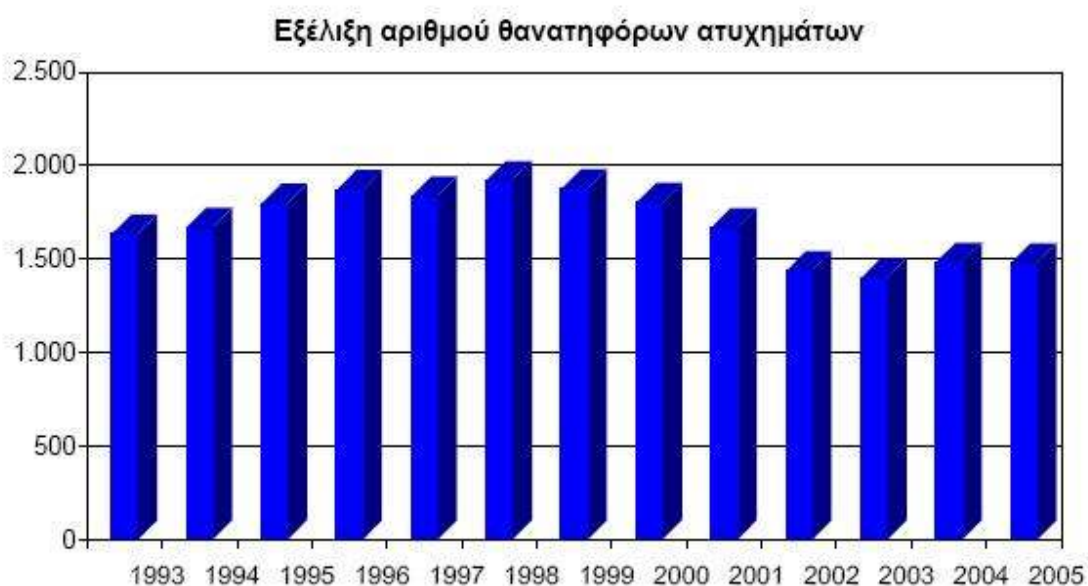
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1-2: ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑ 1993-2005

ΕΤΟΣ	ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ			
	Σύνολο	Ετήσια μεταβολή %	Θανατηφόρα	Ετήσια μεταβολή %
1993	22165		1634	
1994	22222	0,25%	1671	2,3%
1995	22798	2,59%	1798	7,6%
1996	23775	4,29%	1870	4%
1997	24295	2,2%	1837	-1,8%
1998	24819	2,2%	1921	4,6%
1999	24231	-2,4%	1876	-2,3%
2000	23001	-5%	1803	-3,9%
2001	19671	-14,5%	1669	-7,4%
2002	16809	-14,5%	1438	-13,8%
2003	15751	-6,3%	1400	-2,6%
2004	15547	-1,3%	1484	5,7%
2005	16914	+8,8%	1482	-0,1%
ΜΕΤΑΒΟΛΗ % 1993-2005	-23,7%		-9,3%	

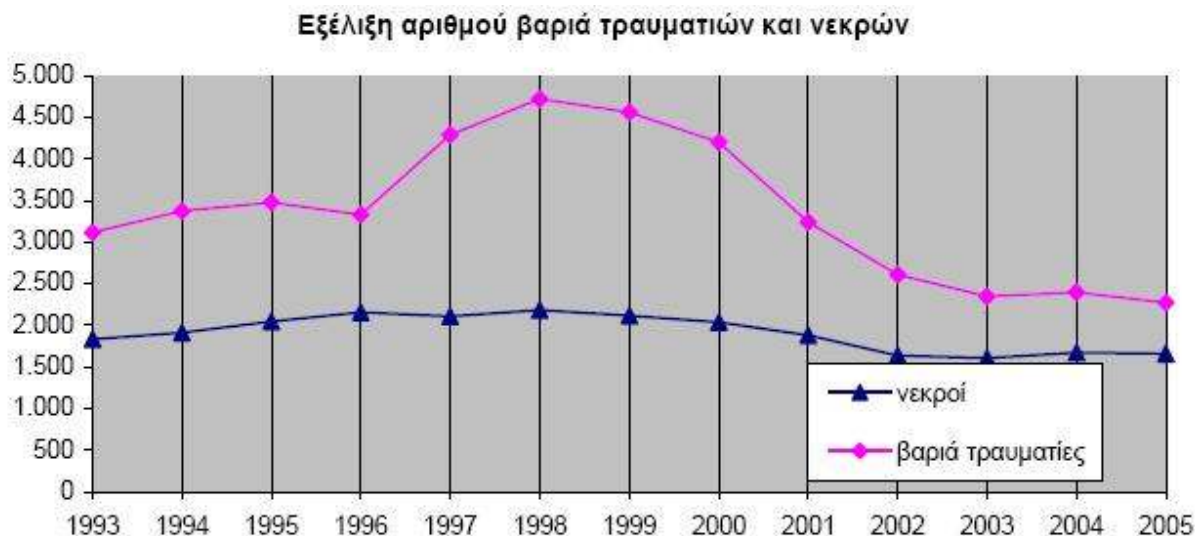
Διάγραμμα 1.1-1: Εξέλιξη αριθμού τροχαίων ατυχημάτων 1993-2005, Ελλάδα



Διάγραμμα 1.1-2: Εξέλιξη αριθμού θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων 1993-2005, Ελλάδα



Διάγραμμα 1.1-3: Εξέλιξη αριθμού βαριά τραυματιών & νεκρών 1993-2005, Ελλάδα



Φαίνεται ότι από το 2002 ως σήμερα, ο απόλυτος αριθμός των νεκρών από τροχαία ατυχήματα παραμένει περίπου σταθερός, παρόλη τη μείωση αυτών κατά την τελευταία πενταετία. Οπότε, αυτή η αντίσταση στην εμφανή περαιτέρω μείωση, πιθανώς να προκαταλαμβάνει την ανάγκη για λήψη δραστικών και συστηματικών μέτρων, στον τομέα της οδικής ασφάλειας⁶.

⁶ Περιοδικό ΤΕΕ, 2384 (20/3/06, Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας)

1.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΛΗΘΟΥΣ ΠΑΘΟΝΤΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ- ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΜΕ ΗΛΙΚΙΑ – ΦΥΛΟ -

1.2.1 Γενικά

Μια συνοπτική παρουσίαση της κατάστασης στην Ελλάδα σύμφωνα με τις κοινωνικές στατιστικές της ΕΣΥΕ για το 2005 δίνεται στον πίνακα 1.2-1. Σύμφωνα με τα δεδομένα του πίνακα 1.2-1 οι νεκροί (σύνολο πεζών, οδηγών, μεταφερόμενων) αποτελούν το 7% (δείκτης βαρύτητας- σοβαρότητας ατυχημάτων) του συνόλου των θυμάτων των τροχαίων ατυχημάτων το 2005, ενώ οι νεκροί οδηγοί το 64% του συνόλου νεκρών σε τροχαία το 2005.

Αξιοσημείωτη είναι η διαπίστωση ότι την πλειοψηφία των νεκρών οδηγών την συγκροτούν άτομα μεταξύ των 21-29 ετών, γεγονός που εξηγείται αφ' ενός λόγω απειρίας στην οδήγηση και αφ' ετέρου λόγω της παραβίασης της σωστής συμπεριφοράς του χρήστη της οδού λόγω του νεαρού της ηλικίας: υπέρβαση ορίου ταχύτητας, παραβίαση ΚΟΚ, επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών, ψυχολογικοί παράγοντες. Σύμφωνα με την Πρώτη Παγκόσμια Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας, οι οδηγοί κάτω των 25 ετών έχουν διπλάσια πιθανότητα να σκοτωθούν σε τροχαία ατυχήματα

Επίσης, όπως σε όλα τα χρόνια για τα οποία διατίθενται στατιστικά στοιχεία για τα τροχαία ατυχήματα, η συντριπτική πλειοψηφία των παθόντων είναι άντρες (72% για το 2005). Οι νέοι άντρες έχουν μέχρι τρεις φορές μεγαλύτερη πιθανότητα να εμπλακούν σε τροχαίο ατύχημα σε σχέση με τις νέες γυναίκες. Πρόσφατα στοιχεία από την Ολλανδία, τη Σουηδία και τη Μ. Βρετανία, έδειξαν ότι η επικινδυνότητα των νέων οδηγών αντρών, σε σχέση με την επικινδυνότητα των μεγαλύτερων οδηγών αυξήθηκε κατά τουλάχιστον 50 % την περίοδο 1994-2003, ενώ το ίδιο δεν συνέβη για τις νέες γυναίκες οδηγούς.

Διάγραμμα 1.2.1-1: Νεκροί οδηγοί κατά ηλικιακή ομάδα, Ελλάδα 2005



1.2.2 Πεζοί

Οι πεζοί θεωρούνται συνήθως δευτερεύον και υπολειμματικό στοιχείο της κυκλοφορίας. Αποτέλεσμα αυτής της αντιμετώπισης είναι η μειωμένη σημασία που δίνεται στα ζητήματα της ασφάλειάς τους σε σχέση με τους μηχανοκίνητους τρόπους κυκλοφορίας. Η κυριότερη μέχρι σήμερα πολιτική οδικής ασφάλειας αναφορικά με τους πεζούς συνίσταται κυρίως στην προσπάθεια διαχωρισμού των κινήσεων των πεζών από τα άλλα μηχανοκίνητα οχήματα. Συνέπεια αυτής της ιδεολογικής σύγχυσης είναι η υποτίμηση της ασφάλειας των πεζών, που υποβιβάζονται σε κάποιο είδος “οχήματος”, κατατασσόμενοι μάλιστα συλλήβδην μαζί με τα ποδήλατα και τις μοτοσικλέτες (που έχουν τελείως διαφορετική λειτουργία και ανάγκες) στους “ευάλωτους” χρήστες της οδού.

Το ποσοστό των πεζών στο σύνολο των νεκρών (14%) επιβεβαιώνει την διαπίστωση ότι «ο συντελεστής βαρύτητας των τροχαίων ατυχημάτων για τους πεζούς στην Ελλάδα είναι πολύ υψηλό⁷». Ένα μεγάλο ποσοστό ατυχημάτων με πεζούς λαμβάνει χώρα σε περιοχές ισόπεδων κόμβων (εκτιμάται ότι είναι περισσότερο από 20%). Η αλματώδης αύξηση της οδικής υποδομής στον ελληνικό χώρο δεν συνοδεύτηκε από την απαραίτητη διαρρύθμιση των προσβάσεων και των ισόπεδων συνδέσεων, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεν έχει εκτιμηθεί η επίδραση των νέων οδικών έργων στην κινητικότητα των πεζών. Αντίστοιχα, δεν έχει εκτιμηθεί η επίδραση της κατασκευής συγκεκριμένων εγκαταστάσεων που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων (π.χ. super market, εμπορικά κέντρα, πολυκινηματογράφοι, αθλητικές εγκαταστάσεις κλπ.) στις μετακινήσεις των πεζών της άμεσης περιοχής επιρροής. Οι πεζοί αγνοούνται, ενώ ακόμα δυσμενέστερη είναι η αντιμετώπιση των αναπήρων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Όσον αφορά στους πεζούς παρατηρείται:

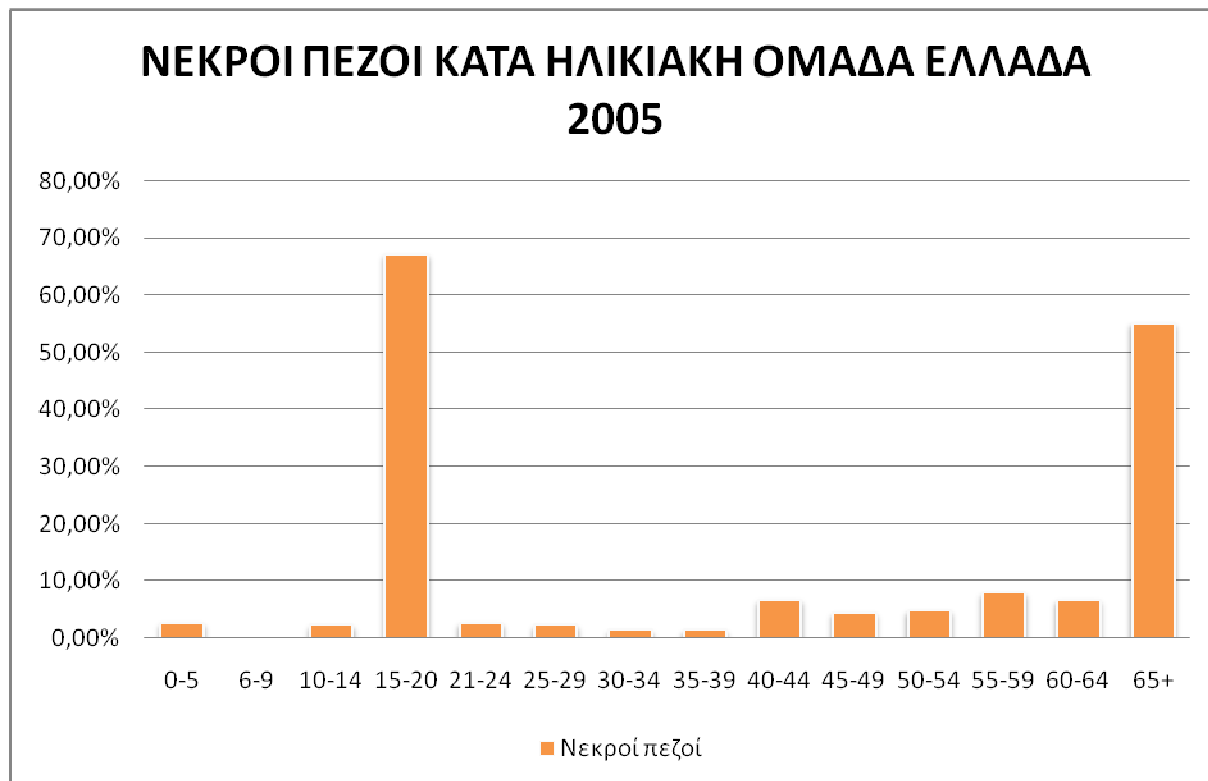
- ολοκληρωτική περιφρόνηση των πεζών από τους οδηγούς οχημάτων
- κυκλοφορία μοτοσικλετών μεταξύ πεζών στα πεζοδρόμια και τους πεζόδρομους
- ανεπάρκεια εύρους ή διαμόρφωσης πεζοδρομίων
- αυτοκίνητα που καταλαμβάνουν τα πεζοδρόμια απωθώντας τους πεζούς στο οδόστρωμα
- σβησμένες διαγραμμίσεις πεζών, που, ούτως ή άλλως, κανένας δε σέβεται
- άγνοια της προτεραιότητας του πεζού στις διαβάσεις
- παραμέληση των πεζών από αστυνομικούς που ρυθμίζουν αποκλειστικά σχεδόν μόνο την κυκλοφορία των οχημάτων

Τέλος, την πλειοψηφία των νεκρών πεζών συνιστούν τα άτομα της τρίτης ηλικίας (65+ άνω), καθώς κάνουν τη μικρότερη χρήση οχήματος ως οδηγοί και τη μεγαλύτερη ως πεζοί⁸.

⁷ «Πόρισμα για τα τροχαία ατυχήματα και την Οδική Ασφάλεια», Βουλή των Ελλήνων, Μάιος 1996

⁸ “Πεζοί & Οδική Ασφάλεια”, Τσουρλάκης Κων/νος, Σύλλογος ΠΕΖΗ

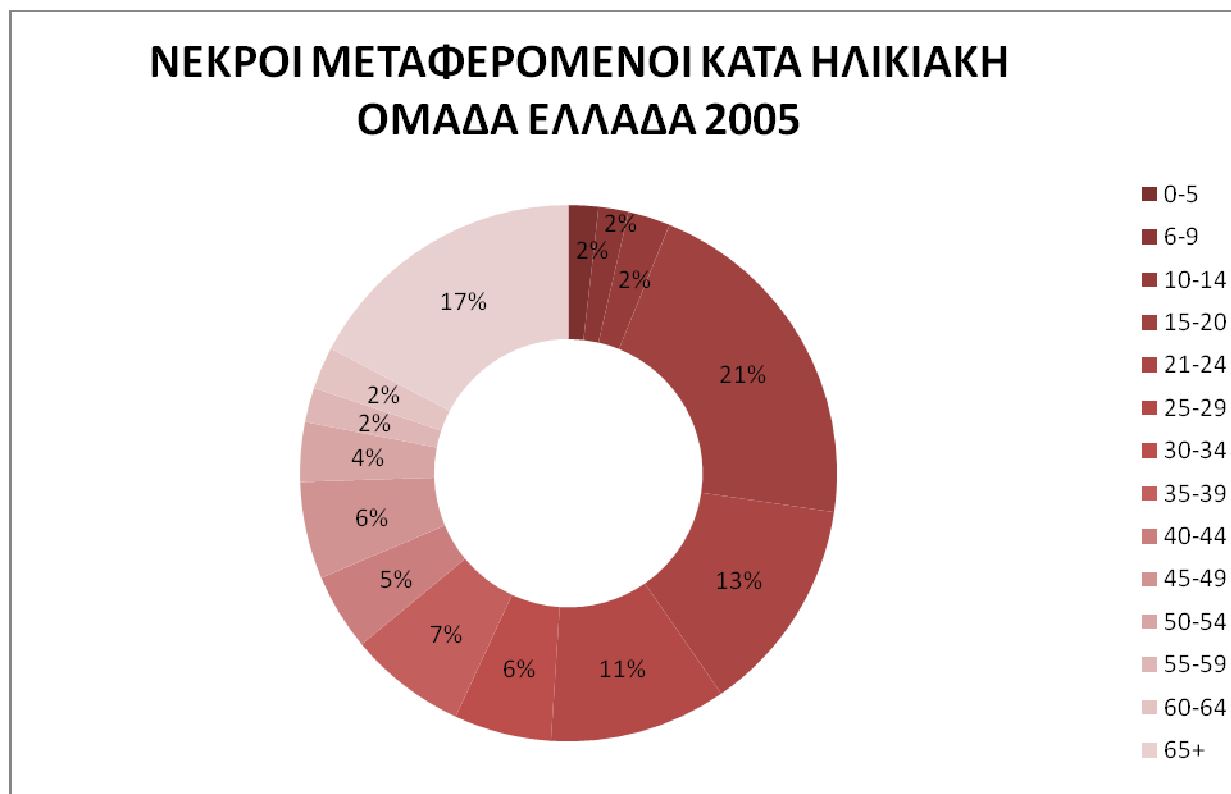
Διάγραμμα 1.2.2-1: Νεκροί πεζοί κατά ηλικιακή ομάδα, Ελλάδα 2005



1.2.3 Μεταφερόμενοι – Παιδιά και οδική ασφάλεια

Όπως γίνεται αντιληπτό από τον πίνακα 1.2-1 και το παρακάτω διάγραμμα, το μεγαλύτερο ποσοστό στο σύνολο των νεκρών επιβατών σε τροχαία ατυχήματα κατέχουν τα άτομα ηλικίας 15-20 ετών (20%) και άνω των 65 ετών (16%). Το συμπέρασμα εξηγείται από τη μικρότερη χρήση μέσων μεταφοράς που κάνουν, ως οδηγοί, τα άτομα των ηλικιακών αυτών ομάδων, σε πλήρη αντιστοιχία με τα προλεγόμενα στην περίπτωση των πεζών. Το σύνολο των ηλικιακών ομάδων 0-20 ετών, καταλαμβάνει το 27% των νεκρών μεταφερόμενων σε τροχαία ατυχήματα.

Διάγραμμα 1.2.3-1: Νεκροί μεταφερόμενοι κατά ηλικιακή ομάδα, Ελλάδα 2005



Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να γίνει αναφορά σχετικά με την οδική ασφάλεια των παιδιών, και συγκεκριμένα των μεταφερόμενων παιδιών (0-12 ετών) σε αυτοκίνητο ή δίκυκλο. Γενικά τα παιδιά (ηλικίας 0- 12 ετών) είναι πιο ευάλωτα σε περίπτωση ατυχήματος. Οι ζώνες ασφαλείας είναι σχεδιασμένες για σώματα με ύψος άνω του 1,50 μέτρου. Η ηλικία που θέτουν οι κατασκευαστές ως κατώτερη για ικανοποιητική προστασία από τη ζώνη ασφαλείας είναι τα 12 χρόνια. Παρ' όλα αυτά, είναι σύνηθες το φαινόμενο ο επιβάτης να κρατάει το παιδί στην αγκαλιά του. Το γεγονός αυτό αποτελεί εγκληματική αμέλεια, καθώς, σε μια σύγκρουση οι δυνάμεις που αναπτύσσονται είναι τόσο μεγάλες που είναι φυσικώς αδύνατο να αντιμετωπιστούν από τα ανθρώπινα χέρια. Ακόμα και αν ο επιβάτης φοράει ζώνη, σε περίπτωση σύγκρουσης είναι αδύνατο να κρατήσει το παιδί με τα χέρια του, οπότε αυτό εκτοξεύεται εξαιρούμενο από κάθε σύστημα παθητικής ασφάλειας που διαθέτει το αυτοκίνητο⁹.

⁹ Swedish National and Transport Research Institute/VTI rapport 489A • 2003/ Child safety in cars.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2-1: ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΕΚΡΩΝ ΣΕ ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΟΜΑΔΑ, ΦΥΛΟ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ-ΕΛΛΑΔΑ 2005

Ηλικίες	ΠΑΘΟΝΤΕΣ			ΟΔΗΓΟΙ		ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΠΕΖΟΙ	
	ΣΥΝΟΛΟ	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ	ΝΕΚΡΟΙ		ΝΕΚΡΟΙ		ΝΕΚΡΟΙ	
				ΣΥΝΟΛΟ	Ποσοστό %	ΣΥΝΟΛΟ	Ποσοστό %	ΣΥΝΟΛΟ	Ποσοστό %
ΣΥΝΟΛΟ	23706	16987	6646	1051	100%	371	100%	229	100%
0-5	246	139	106	0	0	7	1,9%	6	2,6%
6-9	264	154	109	3	0,29%	7	1,9%	0	0
10-14	422	247	175	6	0,57%	10	2,7%	5	2,2%
15-20	3449	2459	987	96	9,1%	83	22,4%	16	7 %
21-24	3162	2459	703	156	14,8%	51	13,8%	6	2,6%
25-29	3640	2843	796	169	16,1%	42	11,3%	5	2,2%
30-34	2449	1858	591	123	11,7%	23	6,2%	3	1,3%
35-39	2138	1625	513	104	9,9%	28	7,5%	3	1,3%
40-44	1680	1220	460	75	7,1%	18	4,9%	15	6,6%
45-49	1334	880	454	46	4,37%	23	6,2%	10	4,4%
50-54	1164	755	408	61	5,8%	14	3,8%	11	4,8%
55-59	971	627	344	54	5,1%	8	2,2%	18	7,9%
60-64	707	451	256	34	3,2%	10	2,7%	15	6,6%
65+	2536	1534	1002	128	12,2%	68	18,3%	126	55%
άγνωστη	476	276	132	5	0,5%	3	0,8%	7	3,1%
ΠΟΣΟΣΤΟ % ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	100%	72%	28%	100%	63,65%	100%	22,5%	100%	13,9%

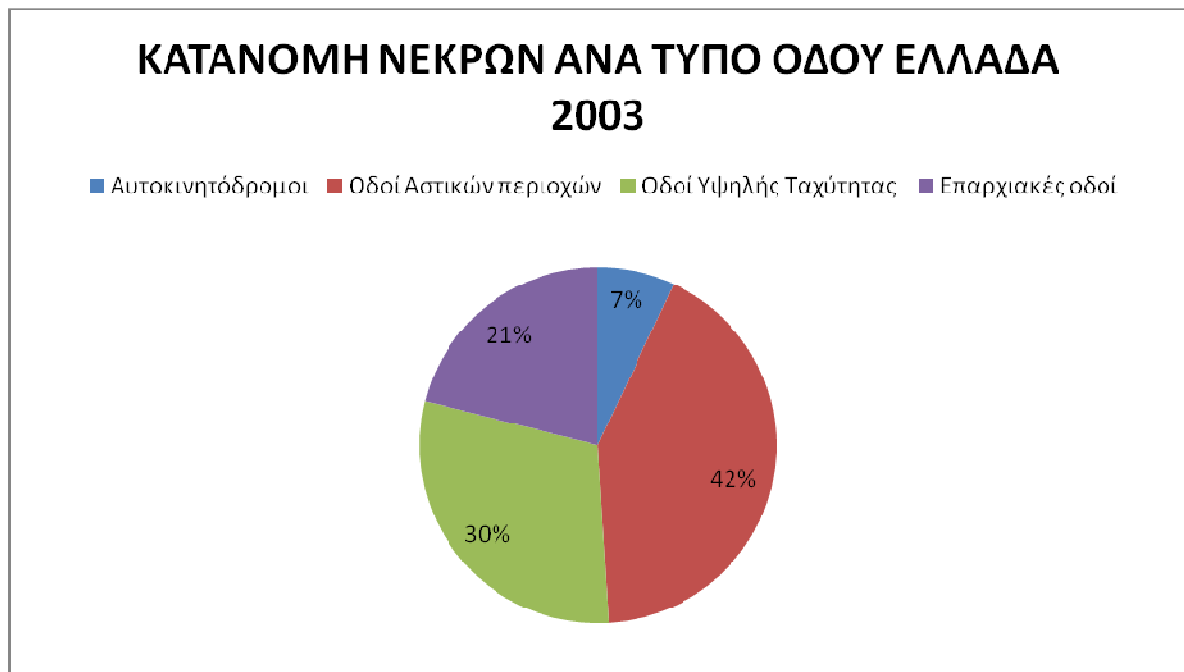
[Type text]

ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ ΣΕ ΤΡΟΧΑΙΑ	1651
ΠΟΣΟΣΤΟ % ΣΥΝΟΛΟΥ ΝΕΚΡΩΝ ΕΠΙ ΣΥΝΟΛΟΥ ΠΑΘΟΝΤΩΝ	6,96%

1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΟΔΟΥ

Σύμφωνα με στοιχεία που αντλήθηκαν από το περιοδικό του ΤΕΕ σχετικά με την κατανομή των νεκρών ανά τύπο οδού στην Ελλάδα (για το 2003), οι οδοί των αστικών περιοχών είναι αυτές στις οποίες σημειώνονται τα περισσότερα οδικά ατυχήματα (42%, γράφημα 1.5-1), ενώ οι επαρχιακοί οδικοί άξονες είναι αυτοί στους οποίους εντοπίζονται τα σοβαρότερα προβλήματα:

Διάγραμμα 1.5-1: Κατανομή νεκρών τροχαίων ατυχημάτων ανά κατηγορία οδού, 2003 Ελλάδα



[Type text]

1.4 ΑΙΤΙΕΣ

Για να μπορέσει κανείς να προσεγγίσει το ζήτημα ουσιαστικά και να οδηγηθεί σε αξιόπιστα συμπεράσματα, ώστε στη συνέχεια να παρέμβει αποτελεσματικά, χρειάζεται η τεκμηριωμένη ανάλυση και αξιολόγηση όλων των δεδομένων και παραμέτρων που συμβάλλουν στα τροχαία ατυχήματα.

Στην Ελλάδα του 2003 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 να εξακολουθεί να είναι το περισσότερο ανασφαλές στην Ευρώπη.

Τα κυριότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας επιγραμματικά μπορεί να συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία:

- Αποσπασματικότητα στην εφαρμογή των μέτρων και έλλειψη συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων.
- Ελλείψεις και ανεπαρκής συντήρηση του αστικού, επαρχιακού και εθνικού δικτύου.
- Έλλειψη αξιόπιστου συστήματος τεχνικού ελέγχου των οχημάτων και εκπαίδευσης των υποψηφίων οδηγών.
- Ανεπαρκές σύστημα μεταφοράς και περίθαλψης των τραυματιών στα οδικά ατυχήματα.
- Έλλειψη συστηματικής παρακολούθησης του επιπέδου οδικής ασφάλειας και της προόδου των προβλεπόμενων δράσεων καθώς και της κατάλληλης αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των επεμβάσεων.
- Ανεπάρκεια προϋπολογισμού για τη σοβαρή υποστήριξη των δράσεων οδικής ασφάλειας από όλες σχεδόν τις υπηρεσίες και οργανισμούς της Πολιτείας.

1.4.1 Χρήστης

Εκτός από την κρατική ευθύνη, η οδική ασφάλεια αποτελεί μέλημα και ευθύνη κυρίως του οδηγού. Άλλωστε, οι συνηθέστερες αιτίες των οδικών ατυχημάτων αποτελούν λάθη των ίδιων των οδηγών.

Πρώτα από όλα, η αιτία του 30% των θανατηφόρων τροχαίων είναι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ. Ένας μεθυσμένος οδηγός έχει πολύ αργούς χρόνους αντίδρασης, ίσως διπλάσιους και τριπλάσιους των φυσιολογικών (1 sec), καθώς επίσης και μειωμένη αντίληψη του χώρου. Το ίδιο συμβαίνει και κατά τη λήψη φαρμάκων, όπως μυοχαλαρωτικά, αντιφλεγμονώδη, αντισταμινικά, αγχολυτικά κ.α., αλλά και κατά την οδήγηση υπό συνθήκες κακής φυσικής κατάστασης, όπως υπνηλίας, κούρασης, έντονου εκνευρισμού κλπ.

Βασική αιτία των θανατηφόρων τροχαίων συνιστά η οδήγηση με υπερβολική ταχύτητα. Είναι σύνηθες πλέον το φαινόμενο των οδηγών που υπερβαίνουν τα υποδεικνυόμενα από την οδική σήμανση όρια ταχύτητας. Έτσι, σε περίπτωση ανάγκης για απότομο φρενάρισμα δε διαθέτουν το χώρο και το χρόνο για ακινητοποίηση. Για να γίνει αυτό αντιληπτό, αναφέρεται ενδεικτικά ότι, κατά την οδήγηση με 30 km/h ο οδηγός, αντιδρώντας υπό φυσιολογικές συνθήκες σε 1 sec, αρχίζει να φρενάρει μετά από 8,5 m και χρειάζεται άλλα 5,5 m ωφέλιμο φρενάρισμα για να ακινητοποιηθεί (υπό καλές συνθήκες οδοστρώματος). Άλλο παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι, η μετωπική σύγκρουση με 50 km/h (χωρίς ζώνη) ισοδυναμεί με πτώση από τον 4^ο όροφο ενός κτηρίου¹⁰.

Από τις κυριότερες αιτίες των πολύνεκρων τροχαίων είναι η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα.

Άλλοι, καθόλου δευτερεύοντες παράγοντες στην αύξηση των τροχαίων είναι η παραβίαση του Κ.Ο.Κ, οι αντικανονικές προσπεράσεις, η παραβίαση της προτεραιότητας, η μη τήρηση της απαιτούμενης απόστασης από τα προπορευόμενα οχήματα, οι επικίνδυνοι ελιγμοί και η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης, η οποία μειώνει σημαντικά την προσοχή του οδηγού.

Τέλος, αλλά όχι τελευταία, η μη χρήση ζώνης ασφαλείας σε όλες τις θέσεις ή κράνους στα δίκυκλα συντελεί στην αύξηση των θανατηφόρων τροχαίων. Ενδεικτικά μόνο αναφέρεται ότι, το 80% των θυμάτων με μηχανή χωρίς κράνος θα είχαν σωθεί σήμερα, αν χρησιμοποιούσαν κράνος, ενώ, εάν γινόταν χρήση ζώνης ασφαλείας από όλους, θα σημειώνονταν 22% λιγότεροι νεκροί στα αυτοκινητικά δυστυχήματα.

Η μείωση των θανάτων από τροχαία ατυχήματα κατά 50 %, στην οποία στοχεύει ως το 2010 το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Μεταφορών, είναι στόχος του οποίου κρίσιμη παράμετρο αποτελεί η μείωση της **επικινδυνότητας των νέων οδηγών**. Ορισμένες εξηγήσεις σχετικά με τις αιτίες που ωθούν τους νέους οδηγούς να έχουν τόσο υψηλά στατιστικά στα τροχαία ατυχήματα, είναι αρκετά προφανείς. **Καταρχήν είναι η έλλειψη εμπειρίας και η επικινδυνότητα είναι αρκετά υψηλή στην περίοδο ακριβώς μετά την κτήση του διπλώματος οδήγησης**. Κάτι τέτοιο βέβαια είναι λογικό αν αναλογιστεί κανείς ότι ουσιαστική εκπαίδευση για να πάρει κάποιος δίπλωμα οδήγησης είτε δικύκλου, είτε αυτοκινήτου δεν υφίσταται. Με δέκα (10) ώρες θεωρητικής και δέκα (10) πρακτικής εκπαίδευσης για απόκτηση διπλώματος δικύκλου και είκοσι(20) ώρες θεωρητικής και είκοσι (20) πρακτικής εκπαίδευσης για απόκτηση διπλώματος αυτοκινήτου αντίστοιχα το Υ. Μεταφορών θεωρεί ότι ένας δεκαοχτάχρονος(18) είναι ικανός να κινηθεί στο οδικό περιβάλλον. Κάτι τέτοιο βέβαια δεν ισχύει. Αυτό που ισχύει, είναι το ότι το πρόγραμμα αυτό επαρκεί για την επιτυχία τους στις εξετάσεις οι οποίες απέχουν μακράν από τις πραγματικές συνθήκες οδήγησης. Αρκεί να λάβει κανείς υπόψη ότι η πρακτική εξέταση για την απόκτηση διπλώματος δικύκλου είναι μια παρωδία, μιας και οι εξεταστές ακολουθούν τον εξεταζόμενο με αυτοκίνητο αναγκάζοντάς τον έτσι να κινηθεί επίσης σαν οδηγός αυτοκινήτου. Τίθεται έτσι το ερώτημα ως προς τι ακριβώς

¹⁰ Τα μυστικά της αφαλούς οδήγησης/ Ελληνικό Κέντρο Αφαλούς Οδήγησης (ΕΚΑΟ)

[Type text]

εξετάζεται. Βασική επίσης παράμετρο αποτελεί το φύλο. Οι νέοι άντρες έχουν μέχρι τρεις φορές μεγαλύτερη πιθανότητα να εμπλακούν σε τροχαίο ατύχημα σε σχέση με τις νέες γυναίκες. Υπάρχει και άλλο ένα φάσμα κοινών προτύπων που αξίζει να επισημανθούν. Οι νέοι οδηγοί εμφανίζουν υψηλά ποσοστά εμπλοκής σε ατυχήματα λόγω υπερβολικής ταχύτητας, σε εκείνα που συμβαίνουν τη νύχτα – ειδικά τα σαββατοκύριακα, όταν οδηγούν με νέους επιβάτες και όταν δε φορούν ζώνη. Μεγάλο ποσοστό κατέχουν και τα ατυχήματα που οφείλονται στο αλκοόλ και στα ναρκωτικά¹¹.

1.4.2 Οδικό Περιβάλλον

Ο χαρακτηρισμός του Ελληνικού Οδικού Δικτύου του 1956 είναι απόλυτα ξεπερασμένος και απαιτείται νέος χαρακτηρισμός, σύμφωνα με τα νέα αναπτυξιακά δεδομένα. Ακόμα και σήμερα δεν έχει θεσμοθετηθεί στη Χώρα μας η Λειτουργική Κατάταξη του Ελληνικού Οδικού Δικτύου (αστικού και υπεραστικού). Αποτέλεσμα είναι η αδυναμία διατύπωσης και λήψης σχετικών μέτρων διατήρησης και διαφύλαξης της σωστής λειτουργίας π.χ. των αρτηριών της χώρας, είτε αυτές είναι αστικές, είτε είναι υπεραστικές. Παρουσιάζεται μια πλήρης απουσία χαρακτηρισμένων περιοχών ως ήπιας κυκλοφορίας λόγω κατοικιών που να ακολουθούνται όμως και από τα συναφή χαρακτηριστικά. Αποτέλεσμα αυτού είναι η ανασφάλεια που δημιουργείται στον πεζό ειδικά στην περίπτωση των παιδιών μιας και λίγα μέτρα από την κατοικία τους πιθανόν να πρέπει να διασχίσουν κεντρικές αστικές αρτηρίες, με μεγάλη επικινδυνότητα για αυτούς, με σκοπό να κατευθυνθούν σε περιοχές που δραστηριοποιούνται όσον αφορά την εκπαίδευσή τους (σχολείο, φροντιστήριο κλπ), την διασκέδασή τους (αθλητικές δραστηριότητες, πάρκα κλπ). Αυτό που ισχύει μόνο είναι μια διοικητική απλά ιεράρχηση του Δικτύου με βάση το Νόμο Ν. 3155/1995 «περί Εθνικών Οδών». Το δίκτυο όμως τα τελευταία χρόνια έχει αλλάξει δραματικά, ήδη έχουν κατασκευαστεί 1.200 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων και το δίκτυο αυτό επεκτείνεται. Απαιτείται η άμεση αναθεώρηση και συμπλήρωση του νόμου. Σε ότι αφορά στη συντήρηση του οδικού δικτύου ισχύει το ΠΔ 25/28/1929 δηλ. Διάταγμα 75 χρόνων! Δεν είναι τυχαίο ότι κατά την εκτίμησή μας ο μεγάλος ασθενής σήμερα είναι η συντήρηση του οδικού δικτύου. Η συνήθης εικόνα συνίσταται σε κατεστραμμένα οδοστρώματα, σοβαρές ελλείψεις ή καταστροφές σε μεταλλικά στηθαία, επικίνδυνα στηθαία παλαιών γεφυρών, οριζόντια διαγράμμιση που έχει σβήσει κλπ.

Επίσης, η γεωμετρία του δικτύου είναι πολύ χαμηλή, αφού πρόκειται κυρίως για μετεξέλιξη χωματόδρομων. Σε πολλές περιπτώσεις η χάραξη άξονα, η μηκοτομή, τα πλάτη οδών, οι επικλίσεις δεν υπακούουν σε καμιά σύγχρονη προδιαγραφή.

Υπάρχει μια μεγάλη έλλειψη σε κανονισμούς, οδηγίες και προδιαγραφές οδοποιίας με αποτέλεσμα την ελλιπή μελέτη και κατασκευή των έργων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η περίπτωση των κόμβων. Παρ' όλο που στους κόμβους λαμβάνει χώρα ένας μεγάλος αριθμός συγκρούσεων, η χώρα μας δε διαθέτει ακόμα κανονισμούς κόμβων. Και αν μεν οι κεντρικές υπηρεσίες του ΥΠΕΧΩΔΕ συμβουλευονται καμιά φορά τις γερμανικές προδιαγραφές, τα δύσκολα βρίσκονται στις Περιφέρειες, στις Νομαρχίες και στους

¹¹ Child Road Safety/Achieving the 2010 Target/Department for Transport/UK

Δήμους όπου δεν σχεδιάζονται απλά λανθασμένοι Κόμβοι, αλλά σε πολλές περιπτώσεις και επικίνδυνοι. Μια άλλη περίπτωση είναι η Σήμανση.

Δεν υπάρχουν προδιαγραφές σήμανσης για όλα τα τμήματα του Δικτύου. Για το λόγο αυτό οι ελλείψεις που έχουμε σε πληροφοριακές σημάνσεις, πινακίδες ρυθμιστικές και επικίνδυνων θέσεων και οριζόντια διαγράμμιση είναι πολλές. Η σήμανση σε πολλές περιπτώσεις προκαλεί σύγχυση στον οδηγό ή αποσπά την προσοχή του. Εντοπίζεται σήμανση ή ασφάλιση, που όταν έχει υποστεί υλικές ζημιές δημιουργεί επικίνδυνες καταστάσεις. Ταυτόχρονα, σε επικίνδυνα σημεία υπάρχει έλλειψη οδικού φωτισμού. Παρατηρούνται ακόμη συχνές είσοδοι – έξοδοι οχημάτων σε μη θεσμοθετημένα σημεία.

Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα αναφέρεται η μη εναρμόνιση ΚΟΚ και μελετών οδοποιίας. Η χώρα μας αποκτά δίκτυο αυτοκινητοδρόμων με γέφυρες και σήραγγες. Απαιτείται επομένως ένας ΚΟΚ ο οποίος θα ρυθμίζει την ασφαλή κυκλοφορία σε σύγχρονους αυτοκινητόδρομους με τρεις ή περισσότερες λωρίδες ανά κατεύθυνση, μέσα σε σήραγγες, σε μεγάλες γέφυρες κλπ.. Δεν είναι μόνο ότι πρέπει να εισαχθεί η ΛΕΑ (Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης). Πρέπει να εισαχθεί και η έννοια της λωρίδας πολλαπλών χρήσεων (ΛΠΧ) που ο ΚΟΚ έχει ξεχάσει να ορίσει εδώ και 40 χρόνια και η οποία σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να αποτελέσει πηγή πολλών και σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων (π.χ. Κόρινθος – Πάτρα).

Η βελτίωση των οδοστρωμάτων από μόνη της, ήτοι αν δε συνοδεύεται από βελτίωση και των λοιπών παραγόντων της οδικής ασφάλειας, αφού συνεπάγεται αύξηση της ταχύτητας κυκλοφορίας και της αίσθησης ασφάλειας των οδηγών, ακόμα και όταν επιφέρει μείωση του πλήθους ατυχημάτων, έχει ως αποτέλεσμα την αυξημένη βαρύτητα των όποιων ατυχημάτων γίνονται. Η ΕΕ προτείνει στα κράτη μέλη της τη διευθέτηση της υποδομής με σκοπό την ήρεμη οδήγηση. Σημειώνεται ότι οι καιρικές, ατμοσφαιρικές, γεωγραφικές συνθήκες νοείται ότι περιλαμβάνονται – ως περιβάλλον- στον παράγοντα «οδική υποδομή και περιβάλλον» και κατ' αυτόν τον τρόπο ερευνώνται στατιστικά.

Ένα μεγάλο ποσοστό ατυχημάτων με πεζούς λαμβάνει χώρα σε περιοχές ισόπεδων κόμβων (εκτιμάται ότι είναι περισσότερο από 20%). Η αλματώδης αύξηση της οδικής υποδομής στον ελληνικό χώρο δεν συνοδεύτηκε από την απαραίτητη διαρρύθμιση των προσβάσεων και των ισόπεδων συνδέσεων, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεν έχει εκτιμηθεί η επίδραση των νέων οδικών έργων στην κινητικότητα των πεζών.

Μια άλλη διαπίστωση είναι ότι, στην τοποθέτηση διαφημίσεων (κατά μήκος των οδών, φωτεινές ή μη, σε στέγαστρα στις στάσεις λεωφορείων κλπ), δεν λαμβάνεται επαρκής πρόνοια ώστε να μην εμποδίζεται η ορατότητα στους χρήστες της οδού (οδηγούς-πεζούς). Δεν υλοποιούνται επίσης σχετικές αποφάσεις του ΣΤΕ για την απομάκρυνση διαφημίσεων που αποσπούν την προσοχή των οδηγών.

Εν κατακλείδι διαφαίνεται η ανάγκη για ουσιαστική εκπαίδευση των νέων από μικρές ηλικίες περά από το να είναι «καλοί και σωστοί πολίτες» μιας και οι αντιξοότητες και οι ελλοχεύοντες κίνδυνοι που έχουν να αντιμετωπίσουν κυρίως στον Ελλαδικό αστικό και υπεραστικό χώρο όσον αφορά τις μετακινήσεις τους είναι πολλοί.

[Type text]

2. Η ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (ΕΟΑ) ΣΤΗ ΕΛΛΑΔΑ¹²

Σύμφωνα με έκθεση, η οποία συντάχθηκε από αρμόδιους φορείς της Μ. Βρετανίας- για τα θέματα της οδικής ασφάλειας και το επίπεδο που αυτά αντιμετωπίζονται στην Ελλάδα- διαπιστώνεται ότι η θέση Εκπαίδευσης Οδικής Ασφάλειας (ΕΟΑ) στην Ελλάδα βρίσκεται δυστυχώς σε ένα φτωχό επίπεδο. Ενώ η προγραμματισμένη πολιτική για την ΕΟΑ προβλέπει την εισαγωγή και εδραίωση των θεμάτων όπως τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΚΑ) στο επίσημο εκπαιδευτικό σύστημα, έστω σαν δευτεροβάθμια κίνηση, τα επίπεδα είναι ακόμη πολύ χαμηλά σε σχέση με το αναμενόμενο.

Επίσης, η διδασκαλία της σχετικής γνώσης, στο πρακτικό και θεωρητικό επίπεδο, με τη σχετική πιστοποίηση δεν εμφανίζεται μεθοδευμένα και με υποχρεωτικό προγραμματισμό όπως συμβαίνει σε άλλες χώρες.

Η ΕΟΑ δεν είναι ένα υποχρεωτικό θέμα στην Ελλάδα. Στην πραγματικότητα η ΕΟΑ δεν καλύπτει ένα υποχρεωτικό στάδιο σε όλα τα επίπεδα ελληνικής εκπαίδευσης, όπως το προσχολικό, το δημοτικό, γυμνάσιο και λύκειο. Η ΕΟΑ στην Ελλάδα είναι κυρίως κάτω από την ευθύνη των δασκάλων. Οι τοπικές αρχές, που είναι αρμόδιες για την οργάνωση και τη συντήρηση ΠΚΑ, και επίσης οι γονείς και οι αστυνομικοί, είναι τα κύρια στοιχεία για ΕΟΑ στην Ελλάδα.

Αφ' ετέρου στην Ελλάδα έχει διοριστεί ο "σχολικός τροχονόμος". Κυρίως οι γονείς των μαθητών διαμορφώνουν αυτήν την δραστηριότητα. Είναι μια εθελοντική παράλληλη δράση με την ΕΟΑ. Μετά από μια σύντομη ενημέρωση στην τοπική έδρα αστυνομίας, οι πολίτες είναι έτοιμοι να επισκεφθούν τα σχολεία ως "σχολικοί τροχονόμοι", φορώντας ανακλαστήρες και ορατά ενδύματα κρατούν μια πινακίδα "STOP σχολικός τροχονόμος". Όλοι οι οδηγοί πρέπει να σταματήσουν και να αφήσουν τα παιδιά να διασχίσουν το δρόμο, σαν να ήταν πραγματικός αστυνομικός.

Από τώρα, η ΕΟΑ δεν καλύπτει ένα υποχρεωτικό στάδιο σε όλα τα επίπεδα ελληνικής εκπαίδευσης. Η κυβέρνηση ξέρει ότι η εισαγωγή ΕΟΑ σε ολόκληρη τη διαδικασία εκπαίδευσης είναι πολύ σημαντική για την ασφάλεια παιδιών, αλλά δυστυχώς η ΕΟΑ δεν έχει καθιερωθεί.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων υποστηρίζουν μαζί την προώθηση και την παροχή ΕΟΑ στην Ελλάδα. Εάν πρόκειται να δημιουργηθεί ένα υποχρεωτικό επίπεδο, πρέπει επίσης να δημιουργηθούν ειδικά τμήματα.

Δεδομένου ότι τώρα ο προϋπολογισμός για ΕΟΑ στα αναφερθέντα υπουργεία είναι πολύ χαμηλός, ο προϋπολογισμός για ΕΟΑ πρέπει να αυξηθεί γρήγορα, σε περίπτωση που θα θεσπιστεί ένα υποχρεωτικό επίπεδο.

Από το 2000 - 2005 δεν υπήρξε κανένας βασικός φορέας στην Ελλάδα που να

¹² www.road-safety.uk.org/country_report_greece_1en

υποστηρίζει ένα υποχρεωτικό επίπεδο ΕΟΑ στους νέους. Μόνο συγκεκριμένες ενέργειες από μερικές επιχειρήσεις αυτοκινήτων (π.χ. Renault) ή άλλες επιχειρήσεις (σχολές οδηγών) πραγματοποιήθηκαν σε όλη την Ελλάδα.

Εκτός από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και το Υπουργείο Παιδείας, η Εθνική Επιτροπή για θέματα οδικής ασφάλειας είναι η αρχή, η οποία είναι αρμόδια για την προώθηση της οδικής ασφάλειας στην Ελλάδα. Ιδιαίτερα, προτείνει την εισαγωγή ΕΟΑ ως ένα υποχρεωτικό επίπεδο στην ελληνική εκπαίδευση.

Αν και όλοι οι τομείς της έρευνας μεταφορών "καλύπτονται" από τη δραστηριότητα και το πεδίο του ιδρύματος, διαπιστώνεται ότι δίνεται ιδιαίτερη έμφαση και προτεραιότητα στην έρευνα με σκοπό την ανάπτυξη της γνώσης και της πείρας για τους ιδιαίτερους ελληνικούς όρους και τις απαιτήσεις που επηρεάζουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών και την ανάπτυξη της υποδομής του.

- I. Οι σημαντικότεροι συνδυασμοί συνεργασίας μεταξύ των δικτύων σχετικά με ΕΟΑ στην Ελλάδα είναι:
- II. Υπουργείο Παιδείας – πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση.
- III. Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών – πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση
- IV. Αστυνομία – πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση.
- V. Συγκεκριμένα επιχειρηματικά (π.χ. επιχειρήσεις αυτοκινήτων) – σχολεία, δημόσιες θέσεις.
- VI. Κέντρο για την έρευνα και την τεχνολογία/ελληνικό ίδρυμα μεταφοράς – όλα τα ανωτέρω.

Τα πρόσφατα κύρια σημεία (ενέργειες) που έχουν πραγματοποιηθεί στην Ελλάδα είναι:

2.1 ΠΑΡΚΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ (ΠΚΑ)

Ένα ΠΚΑ είναι μια " προσομοίωση " ενός οδικού δικτύου μιας αστικής και υπεραστικής περιοχής. Υπενθυμίζεται ότι ένας χαρακτηριστικός δρόμος είναι πλήρης με αυτοκίνητα, φορτηγά, μοτοποδήλατα, μοτοσικλέτες μαζί με τους πεζούς. Αυτό κάνει τη μεταφορά μια πολύ περίπλοκη και επικίνδυνη διαδικασία.

Τα ΠΚΑ έχουν σχεδιασθεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε περιλαμβάνουν χαρακτηριστικά στοιχεία ενός οδικού δικτύου μιας πόλης όπως οι οδοί, πεζοδρόμια, διασταυρώσεις, και πινακίδες σημάτων, που συνδυάζονται με τα απαραίτητα κινούμενα στοιχεία ενός δικτύου κυκλοφορίας: οχήματα, τα οποία τροφοδοτούνται κυρίως με τις ηλεκτρικές μηχανές.

Αυτή η συγκεκριμένη δράση που αρχίζει το 2002. Είναι μια τρέχουσα δράση, αλλά όχι μια υποχρεωτική διαδικασία ακόμα. Δεδομένου ότι δεν είναι μια πολύ πρόσφατη δράση,

[Type text]

ούτε σημαντικές αλλαγές στο περιεχόμενο, ούτε στη μεθοδολογία έχουν υπάρξει. Οι συστάσεις για την Ελλάδα ήταν από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών με τη βοήθεια του Υπουργείου Παιδείας για την προώθηση αυτών των ενεργειών στα σχολεία.

Τα ΠΚΑ πρέπει να περιληφθούν στη σχολική πρακτική, πρώτα μαθαίνουμε να περπατάμε ως πεζοί στις οδούς μιας πόλης και έπειτα γινόμαστε οδηγοί ή επιβάτες. Ο κύριος στόχος της ανάπτυξής τους είναι η αύξηση "αντίληψης οδικής ασφάλειας" σε κάθε παιδί από τη νεαρή ηλικία του, έτσι ώστε να μπορεί να γίνει "καλός πολίτης" με αυξανόμενα κριτήρια στο πώς μπορεί να χρησιμοποιήσει και το δρόμο και τα οχήματα με τον ασφαλέστερο τρόπο.

Ο κύριος στόχος μέσω των ΠΚΑ, είναι η ανάπτυξη μιας διαδικασίας που θα παράσχει τη βελτίωση της οδικής συμπεριφοράς και της οδικής ασφάλειας από τις μικρές ηλικίες. Η ίδια η δράση περιλαμβάνει διάφορα μέρη, όπως το θεωρητικό μέρος στην αρχή για να παρέχει βαθύτερη κατανόηση και πρόκληση του ενδιαφέροντος. Κατόπιν ακολουθεί, το ενεργό μέρος (πρακτική).

Η προπαρασκευαστική εργασία περιλαμβάνει μόνο την οργανωτική εργασία για τη συγκεκριμένη δράση κάθε φορά, λίγες ημέρες προτού να πραγματοποιηθεί η δράση.

Η ίδια η δράση περιλαμβάνει μια ανατροφοδότηση μέσα στα σχολεία μετά από το πρακτικό τμήμα. Πραγματοποιείται συζήτηση αυτού που τα παιδιά είδαν και κατάλαβαν. Συζητούνται περαιτέρω ερωτήσεις και οποιαδήποτε κρίσιμα ζητήματα.

Κάθε σχολική τάξη που διαμορφώνεται από εικοσιπέντε ή τριάντα παιδιά (25-30) παρευρίσκεται στο θεωρητικό μάθημα την πρώτη ημέρα και την επόμενη ημέρα μαζί με δύο (2) δασκάλους η τάξη επισκέπτεται το πάρκο. Ένα εκπαιδευμένο προσωπικό από τις τοπικές αρχές που είναι επίσης αρμόδιες για την οργάνωση και τη συντήρηση ολόκληρου του πάρκου, είναι διαθέσιμο για να βοηθήσει την τάξη ώστε να μάθει πώς να χρησιμοποιήσει το οδικό δίκτυο (συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρομίων, των οδών, των παρόδων ποδηλάτων, κλπ...).

2.2 «ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΟΔΩΝ»

Η "περιπέτεια οδών" είναι ένα PC παιχνίδι περιπέτειας για παιδιά 6-15. Ο κύριος χαρακτήρας του παιχνιδιού είναι ένα μικρό παιδί, του οποίου οι κινήσεις μπορούν να χειριστούν με την χρήση του ποντικιού ή των βελών υπολογιστών. Οι χρήστες (με αυτόν τον χαρακτήρα) περιπλανιούνται σε μια πόλη, διασχίζουν τους δρόμους που έχουν φωτεινή σηματοδότηση ή διαβάσεις πεζών, οδηγούν ένα αυτοκίνητο και μαθαίνουν πώς να χρησιμοποιήσουν το λεωφορείο. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους έχουν την ευκαιρία να επισκεφτούν τη βιβλιοθήκη της πόλης, τον κινηματογράφο και το μουσείο και να μάθουν μερικά ενδιαφέροντα γεγονότα για την ιστορία του αυτοκινήτου. Επίσης, περικλείεται και ένα παιχνίδι που δοκιμάζει τις δεξιότητές τους στην ερμηνεία των σημαδιών κυκλοφορίας.

Ο στόχος του είναι να διδάξει τα παιδιά 6 έως 15 ετών, πώς να κινηθούν στην πόλη με

ασφάλεια. Ειδικότερα:

- να διασχίσουν τους δρόμους που έχουν ή δεν έχουν φωτεινή σηματοδότηση ή στις διαβάσεις πεζών.
- να επιβιβαστούν και αποβιβαστούν ακίνδυνα και να είναι επίσης συνειδητοί επιβάτες.
- να χρησιμοποιήσουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς ακίνδυνα.
- να ερμηνεύσουν τα πιο κοινά σημάδια κυκλοφορίας

Η "περιπέτεια οδών" είναι ένα πλήρες διασκεδαστικό παιχνίδι που κατορθώνει να κρατήσει το ενδιαφέρον και την προσοχή των παιδιών διδάσκοντας τους κανόνες του δρόμου. Χρησιμοποιεί επίσης τις καταστάσεις που είναι κοντά στην καθημερινή ζωή των παιδιών (πηγαίνοντας στο σχολείο, που χρησιμοποιεί το λεωφορείο, που οδηγά στο αυτοκίνητο μαζί με κάποιον μεγαλύτερο, κλπ...).

Παρά τις κινήσεις και τις πρωτοβουλίες η ΕΟΑ δεν είναι ένα σοβαρό θέμα στα ελληνικά εθνικά προγράμματα ασφάλειας ακόμα.

Εντούτοις συγκεκριμένες Δράσεις διενεργούνται σε επιλεγμένα σχολεία. Παραδείγματος χάριν θεωρητικά μαθήματα σχετικά με τα ΠΚΑ πραγματοποιούνται στις τάξεις κάθε σχολείου που θέλει να επισκεφτεί και να μάθει για την εκπαίδευση κυκλοφορίας. Η πρακτική πραγματοποιείται στα ΠΚΑ, τα οποία είναι πλήρως προστατευόμενες ζώνες από την κυκλοφορία, που σχεδιάζονται ειδικά, για αυτόν το σκοπό, όμως η ΕΟΑ ως μάθημα δεν υπάρχει στα αναλυτικά σχολικά προγράμματα, και το πρώτο σημαντικό πρόβλημα είναι η κατάρτιση των δασκάλων σε θέματα ΕΟΑ. Η προσπάθεια άρχισε με την εφαρμογή των ΠΚΑ, μια πραγματικά ενδιαφέρουσα και αποτελεσματική διαδικασία. Το πρόβλημα είναι ότι αυτά τα πάρκα δεν τα έχει επισκεφτεί ένα μεγάλο ποσοστό μαθητών. Είναι μια νέα δράση για την Ελλάδα και χρειάζεται χρόνο ώστε να αυξηθεί το επίπεδο διείσδυσης, έτσι ώστε ένα μεγάλο ποσοστό των μαθητών να πάρουν κατευθύνσεις και αγωγή για να γίνουν "ακίνδυνα κινούμενοι" πολίτες.

Η ελληνική κυβέρνηση προγραμματίζει να εισαγάγει την ΕΟΑ στα σχολεία σταδιακά με έναν πιο ενεργό ρόλο, με την προοπτική να περάσει σε ένα πλήρες υποχρεωτικό επίπεδο, κάτι τέτοιο όμως κωλυσιεργεί χαρακτηριστικά. Και τα δύο Υπουργεία (Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών και Υπουργείο Παιδείας) πρέπει να λειτουργήσουν μαζί για να προγραμματίσουν μια συγκεκριμένη πολιτική που να έχει ένα υποχρεωτικό επίπεδο προκειμένου να υποστηριχθούν η προώθηση και η παροχή ΕΟΑ στην Ελλάδα.

Όλες οι σχετικές οργανώσεις, τα ιδρύματα, και οι δημόσιες αρχές όπως η εθνική Επιτροπή για την οδική ασφάλεια, το ελληνικό ίδρυμα μεταφοράς και οι αστυνομικές αρχές πρέπει να συμβάλουν με τη μέγιστη προσπάθεια για τη δημιουργία των κατάλληλων πολιτικών οδηγιών για την ΕΟΑ στην Ελλάδα.

[Type text]

3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΝΕΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΕΟΑ

Η ΕΟΑ οφείλει να είναι μια εκπαιδευτική διαδικασία που θα εμπεριέχει ειδικά προγράμματα ασφαλούς και σωστής συμπεριφοράς προς όλους τους χρήστες του οδικού περιβάλλοντος, πρέπει λοιπόν να ληφθούν υπόψη οι:

- Πεζοί
- Χρήστες móτο-ποδηλάτων
- Χρήστες δημόσιων συγκοινωνιών
- Χρήστες σχολικών μεταφορών
- Προ-οδηγοί
- Επιβάτες αυτοκινήτων

Επιβάλλεται έτσι να τεθούν συγκεκριμένα θέματα δράσης και μεθοδολογικής προσέγγισης :

- I. Γνώση της ασφαλούς συμπεριφοράς
 - Ως πεζός (όσον αφορά την κίνησή του σε πεζοδρόμιο, στη διάσχιση διαφόρων διατομών και διασταυρώσεων με διαφορετικά χαρακτηριστικά – με ή χωρίς σταθμευμένα οχήματα, με ή χωρίς διαγράμμιση, κ.λπ. -)
 - Επικοινωνία με άλλους οδικούς χρήστες (οπτική, ακουστική επαφή, κ.λπ.)
 - Ως móτο - ποδηλάτη (σηματοδότηση, έλεγχος παρεμβατικής κυκλοφορίας, κ.λπ.)
 - Αυτοκίνητα (ασφαλής συμπεριφορά στο αυτοκίνητο σαν οδηγός, επιβάτης, ασφαλής μετάβαση από και προς το όχημα...)
 - Δημόσιες συγκοινωνίες (ασφαλής συμπεριφορά στους σταθμούς, κατά τη διάρκεια του γύρου του οχήματος όταν εξέρχεται...)
 - Εξοπλισμοί ασφάλειας για τους χρήστες ποδηλάτων και λοιπών μηχανοκίνητων μέσων(Ζώνες, κράνη, ανακλαστήρες...)
- II. Ειδικές δεξιότητες
 - Για να βρίσκουν μια ασφαλή θέση στις διασταυρώσεις με σκοπό τον έλεγχο (που, πως, πότε θα διασχίσουν...)
 - Για να οδηγήσουν móτο - ποδήλατο
 - Σωστή εκτίμηση της ταχύτητας οχημάτων και αποστάσεων ακινητοποίησης
 - Σωστή αξιολόγηση των καταστάσεων κυκλοφορίας και της συμπεριφοράς των άλλων οδικών χρηστών
 - Κατάρτιση της αντίληψης και της αντίδρασης

III. Ευαισθητοποίηση

- Συνέπειες της λανθασμένης συμπεριφοράς
- Προσωπικά όρια και αντίληψη του κινδύνου
- Αντανάκλαση της εκάστοτε συμπεριφοράς και στη συμπεριφορά του άλλου χρήστη
- Αίσθημα ευθύνης και συνεργασίας
- Γονέων (ενεργά μέλη στην κυκλοφοριακή αγωγή των παιδιών τους)
- Επιρροή καταχρήσεων στην ασφάλεια

[Type text]

3.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΑΙΔΙΩΝ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ¹³

3.1.1 Θέτοντας στόχους

Κανένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα δεν μπορεί να αναμένει επιτυχία εκτός αν ιδρύεται σε σαφείς και ρητά δηλωμένους στόχους. Χωρίς αυτούς, η αξιολόγηση του προγράμματος θα ήταν αδύνατη. Ενώ μια οριστική ταξινομία στόχων δεν είναι πιθανώς δυνατή, θεωρείται εύλογο ότι η ακόλουθη είναι μεταξύ των κρισιμότερων ψυχολογικών δεξιοτήτων που περιλαμβάνονται στην οδική συμπεριφορά. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι πολλοί στόχοι θα απαιτήσουν την επέκταση διάφορων υποστόχων, οι οποίοι πιθανόν να βρίσκονται κρυμμένοι κάτω από τις συγχρόνως ψυχολογικές και αντιληπτικές δυνατότητες του παιδιού.

- **Ανίχνευση της παρουσίας κυκλοφορίας:** η ανίχνευση της κυκλοφορίας περιλαμβάνει μια σειρά βασικών διαδικασιών συμπεριλαμβανομένης της εκλεκτικής προσοχής, οπτική αναζήτηση, αντίσταση στην αφηρημάδα, συντονισμός των οπτικών και ακουστικών πληροφοριών και την αντίληψη για τον χαρακτηρισμό των θέσεων ως ασφαλείς ή επικίνδυνες (από την άποψη των ευκαιριών επιβάλλεται για την ανίχνευση της κυκλοφορίας να πλησιάζουν σε αυτή).
- **Οπτικές κρίσεις συγχρονισμού:** αυτές απαιτούνται από τον πεζό για να καθορίσει την κατεύθυνση και το ποσοστό μετακίνησης ενός οχήματος έτσι ώστε να μπορούν να γίνουν οι ακριβείς κρίσεις χρόνος-ταχύτητα-απόσταση. Τέτοιες κρίσεις παρέχουν τις πληροφορίες για το διαθέσιμο χρόνο για τη διάσχιση ενός δρόμου.
- **Συντονίζοντας πληροφορίες από διαφορετικές κατευθύνσεις:** ο πεζός σπάνια πρέπει να εξετάσει την κυκλοφορία που πλησιάζει μόνο από μια ενιαία κατεύθυνση: κατά συνέπεια, ο συγχρονισμός και άλλες κρίσεις πρέπει να γίνουν σε σχέση με τα οχήματα που πλησιάζουν από δύο ή περισσότερες κατευθύνσεις. Αυτό απαιτεί τη δυνατότητα να διαιρεθεί η προσοχή για να φυλάξει τις πληροφορίες στη μνήμη και για να συντονίσει και να ενσωματώσει αυτές τις πληροφορίες.

¹³ Thomson, J.A. Tolmie, A.K. Foot, H.C. και McLaren, B.: *Child development and the aims of road safety education: a review and analysis* Her Majesty's Stationary Office HMSO, 1996., Thomson, J.A. και Whelan, K.M.: *A Community Approach to Road Safety Education Using Practical Training Methods. The Drymchapel Report.* Λονδίνο: HMSO, 1997

- **Συντονίζοντας αντίληψη και δράση:** αυτό περιλαμβάνει τη δυνατότητα να αξιολογείται ο διαθέσιμος χρόνος για το πέρασμα, στο χρόνο που απαιτείται για να διασχίσει ο πεζός το δρόμο. Τα τελευταία ποικίλουν σύμφωνα σχετικά με τα χαρακτηριστικά της μετακίνησης του ατόμου καθώς επίσης και με τους περιβαλλοντικούς παράγοντες όπως το πλάτος του δρόμου. Αυτή η γνώση για την ικανότητα μετακίνησης έπειτα πρέπει να αξιολογηθεί μαζί με τις οπτικές πληροφορίες, έτσι ώστε να μπορούν να τεθούν τα ρεαλιστικά περιθώρια ασφάλειας και να γίνουν πράξη κι άλλες αποφάσεις που λαμβάνονται.

Σύμφωνα με αυτό, υπάρχει μια ουσιαστική λογοτεχνία συγκεκριμένα μέσα στον τομέα της οδικής ασφάλειας, που καταδεικνύει την επιτυχία της κατάρτισης δεξιοτήτων διάσχησης ποικίλων δρόμων, υπό τον όρο ότι αυτό πραγματοποιείται σε ένα σημαντικό πλαίσιο που μιμείται πολύ το οδικό περιβάλλον. Παραδείγματος χάριν, οι πρόσφατες μελέτες έχουν καταδείξει σημαντικές βελτιώσεις στη δυνατότητα των παιδιών να κάνουν τις κρίσεις συγχρονισμού στις άκρες του δρόμου (Lee, 1984, Demetre, 1992) να βρίσκουν ασφαλείς θέσεις για να διασχίσουν (Amrofo-Boateng .>, 1991) να χαράζουν ασφαλείς διαδρομές (Thomson .>, 1992) να διασχίζουν το δρόμο ανάμεσα στα σταθμευμένα αυτοκίνητα (Rothengatter, 1981) και να διασχίζουν ακίνδυνα τις διασταυρώσεις (Rothengatter, 1981). Επιπλέον, τέτοια κατάρτιση μπορεί να υιοθετηθεί επιτυχώς με τα πολύ μικρά παιδιά. Εκτιμώντας ότι οι τεχνικές στις τάξεις όπως βιβλία ή οδηγίες του Υπουργείου Παιδείας δεν μπορούν ακόμη να συσταθούν για χρήση σε μικρά παιδιά κυρίως κάτω από επτά ετών (εξ αιτίας των λεκτικών δεξιοτήτων που απαιτούν), όταν διδάσκονται *πρακτικά* τέτοιες στρατηγικές μπορούν να οδηγήσουν σε σημαντικές βελτιώσεις στις κρίσεις τους τόσο νέων όπως τεσσάρων ετών (Rothengatter, 1981). Σε αντίθεση, η αξιολόγηση των προσεγγίσεων βασισμένων στη γνώση έχει παράσχει λίγα στοιχεία ώστε να χαρακτηριστούν αποτελεσματικές στη βελτίωση των κρίσεων των παιδιών.

Αυτό προέρχεται εν μέρει από τις πρώτες ερμηνείες της θεωρίας του Piaget, σύμφωνα με τις οποίες οι αποφάσεις κίνησης των μικρών παιδιών περιορίζονται από την ηλικία και το στάδιο γνωστικής ανάπτυξής τους. Πράγματι, οι σημαντικότεροι οργανισμοί της αναπτυξιακής θεωρίας μοιράζονται διάφορα χαρακτηριστικά γνωρίσματα που εξηγούν πειστικά γιατί οι προσεγγίσεις που βασίζονται στην πρακτική κατάρτισης είναι επιτυχείς και γιατί οι προσεγγίσεις που βασίζονται στη γνώση δεν είναι.

[Type text]

3.1.2 Αναπτυξιακοί θεωρητικοί

J. J. Gibson

Αν και όχι αυστηρά αναπτυξιακός θεωρητικός, η εργασία του J.J. Gibson έχει σημαντικές συνεισφορές στην κατανόηση της ανάπτυξης και της απόκτησης των δεξιοτήτων και των μηχανισμών αντίληψης. Για τον Gibson, ο στόχος για τους πεζούς είναι περισσότερο, ένα πρόβλημα μηχανισμών αντίληψης παρά μια ερμηνεία διαταγών και γνωστικών κατασκευών. Η θεωρία της αντίληψης του Gibson δηλώνει ότι, μέσω της εξελικτικής πίεσης, το οπτικό σύστημα προσαρμόστηκε στις εμφανείς χρονικές πληροφορίες, στην οπτική σειρά που διευκρινίζει άμεσα τη σχέση χρόνος - επαφή (της προσέγγισης των αντικειμένων ή των επιφανειών), εξαλείφοντας κατά συνέπεια την ανάγκη για τη γνωστική κατασκευή βασισμένη στις πληροφορίες για την ταχύτητα και την απόσταση. Επιπλέον, για τον Gibson, η αντίληψη είναι τελικά συνδεδεμένη με τη δράση, και τα περιβαλλοντικά γεγονότα γίνονται ανάλογα με τη δυνατότητα για δράση, που βρίσκεται στα όρια του καθενός. Κατά συνέπεια, ο αναπτυξιακός στόχος είναι εν μέρει η προσαρμοστικότητα και το ραφινάρισμα, η διύλιση του οπτικού συστήματος σε σχέση με τις χρονικές πληροφορίες, την οπτική σειρά και τις ενέργειες που οδηγούν τέτοιες πληροφορίες, ανάλογα με τα όρια του καθενός. Μια σημαντική επίπτωση αυτού είναι ότι η αντιληπτική κριτική ικανότητα και η ανταπόκριση συγκεκριμένων μηχανισμών μπορούν μόνο να μαθευτούν στο πλαίσιο στο οποίο εμφανίζονται, ή τουλάχιστον σε κάτι πολύ στενά ανάλογο τους. Η εκμάθηση μηχανισμών αντίληψης είναι έτσι μια από κάτω προς τα επάνω διαδικασία, που προχωρεί από την εκμάθηση στα συγκεκριμένα πλαίσια στις γενικευμένες έννοιες. Έτσι η πρακτική κατάρτιση οδικής ασφάλειας λειτουργεί, επειδή παρέχει την ευκαιρία για αυτήν την διαδικασία να πραγματοποιηθεί.

J. Piaget

Αυτό το γενικό σχέδιο της εκμάθησης είναι επίσης υπονοούμενο στη σημαντικά επιδρούσα εργασία του Jean Piaget. Για τον Piaget, η εκμάθηση προχωρά από τις συνδεδεμένες ενέργειες (αρχή στην παιδική ηλικία) προς την όλο και περισσότερο γενικευμένη εννοιολογική κατανόηση. Ο βασικός μηχανισμός της αλλαγής είναι ο συντονισμός του παιδιού με των –αρχικά- χωριστών κομματιών της γνώσης για τα διαφορετικά γεγονότα, η οποία εμφανίζεται, δεδομένου ότι επιδιώκουν να καταλάβουν και να επιλύσουν τις συγκρούσεις μεταξύ των προσδοκιών και της πραγματικής εμπειρίας τους. Παραδείγματος χάριν, εάν το παιδί διαπίστωσε ότι πήρε περισσότερο από το αναμενόμενο για να διασχίσει έναν άγνωστο δρόμο, θα παρατηρήσει έπειτα ότι ο δρόμος ήταν επίσης ευρύτερος από εκείνους που αντιμετώπιστηκαν προηγουμένως. Κατ' αυτό τον τρόπο, οι συντονισμένες πληροφορίες για τα διαφορετικά γεγονότα επιτρέπουν να αντιληφθούν τις γενικότερες σχέσεις μεταξύ του οδικού πλάτους και του περάσματος του χρόνου. Αυτή η έμφαση στη θεωρία του Piaget στην εκμάθηση ως από κάτω προς τα επάνω διαδικασία της κατασκευής από τις συγκεκριμένες ενέργειες στα συγκεκριμένα πλαίσια δείχνει τις σαφείς ομοιότητες στον απολογισμό Gibson - της ανάπτυξης και της απόκτησης της δεξιότητας των μηχανισμών αντίληψης -. Στέκεται επίσης και αντιτίθεται σε πολλές πρακτικές οδικής ασφάλειας, όπου η γνώση διδάσκεται σε γενικό επίπεδο με την πεποίθηση ότι αυτό θα μεταφέρει έπειτα τις δεξιότητες που απαιτούνται στις πολλές συγκεκριμένες καταστάσεις που αντιμετωπίζονται στο δρόμο.

Vygotsky

Για τον Vygotsky, η εκμάθηση στηρίζεται απαραίτητως σε ένα *κοινωνικό πλαίσιο*, ενώ για τον Piaget η εκμάθηση ως κατά ένα μεγάλο μέρος είναι μια διαδικασία εσωτερικής κατασκευής στο άτομο (αν και κάποιος θα μπορούσε να παρακινηθεί κοινωνικά). Εντούτοις, από κοινού Piaget και Vygotsky πιστεύουν ότι επιβάλλεται να είναι μια από κάτω προς τα επάνω διαδικασία με τις σύνθετες δραστηριότητες κτισμένες επάνω σε απλούστερες, με τη σειρά που καλύφθηκε από τη ζώνη της κεντρικής ανάπτυξης προωθώντας τις καθώς η εκμάθηση προχωρεί.

Η αναπτυξιακή θεωρία, έπειτα, σχεδόν με μια φωνή υποστηρίζει τη φυσική πρόοδο της κατανόησης από τη δράση στην έννοια. Ακολουθεί ότι οι μέθοδοι κατάρτισης για τους πεζούς θα είναι αποτελεσματικότερες όταν λειτουργούν σύμφωνα με αυτήν την πρόοδο παρά όταν λειτουργούν ενάντια σε αυτή. Από αυτήν την άποψη, οι πρακτικές μέθοδοι κατάρτισης είναι επιτυχείς επειδή αρχίζουν στο σωστό σημείο στην αναπτυξιακή ακολουθία. Οι βασισμένες στη γνώση προσεγγίσεις είναι πολύ λιγότερο επιτυχείς επειδή δεν συγκλίνουν με την αναπτυξιακή ακολουθία.

Εν κατακλείδι, για τον Piaget η σύγκρουση μεταξύ των ιδεών και της εμπειρίας παρέχει την ώθηση για την εννοιολογική πρόοδο, δημιουργώντας την ανάγκη επίλυσης της σύγκρουσης. Αυτό δείχνει τον πιθανό ρόλο της όμοιας συζήτησης στην εκμάθηση, ιδιαίτερα όταν εργάζονται μαζί τα παιδιά σε μια ομάδα. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η ομάδα γίνεται φόρουμ για την ανταλλαγή των ιδεών ως προς τον τρόπο με τον οποίο ο στόχος θα επιτευχθεί και, επειδή οι ομότιμοι μοιράζονται χαρακτηριστικά το ίδιο επικοινωνιακό ύφος και είναι λιγότερο εμποδισμένοι για την ομιλία οι μεν με τους δε, αυτό επιτρέπει συνήθως έναν αρκετά πλήρη «αερισμό» των διαφορετικών απόψεων. Κατά τη διάρκεια τέτοιων ανταλλαγών, υπάρχει έτσι μια ισχυρή πιθανότητα τα παιδιά να εκτεθούν στις ιδέες που είναι διαφορετικές και θα δημιουργηθεί έτσι η εσωτερική γνωστική σύγκρουση. Η προσωπική επίλυση αυτής της σύγκρουσης οδηγεί στην ανάπτυξη. Έχει υπάρξει πολλή έρευνα τα τελευταία χρόνια γύρω από τα αποτελέσματα αυτού του είδους όμοιας συνεργασίας. Τα στοιχεία όχι μόνο υποστηρίζουν τη γενική αρχή ότι τέτοια εκμάθηση είναι αποτελεσματική, αλλά και προτείνουν ότι ασκεί ιδιαίτερη επίδραση στην *εννοιολογική* πρόοδο (Howe, Tolmie και Rogers, 1992 Tolmie, Howe, MacKenzie και Greer, 1993).

Αυτή η έκθεση εξετάζει τις δεξιότητες και τις δυνατότητες που απαιτούνται από τους ικανούς χρήστες του οδικού περιβάλλοντος, ο βαθμός στον οποίο η ΕΟΑ βοηθά την αύξηση αυτών των δεξιοτήτων στα παιδιά, και ποια αναπτυξιακή ψυχολογία πρέπει να υπολογιστεί για τη μορφή που η αποτελεσματική εκπαίδευση πρέπει να λάβει. Οι μελετητές υποστηρίζουν ότι η σύγχυση των παιδιών μεταξύ διδασκαλίας για το *περιβάλλον κυκλοφορίας* και της διδασκαλίας πώς να συμπεριφερθεί μέσα σε αυτό έχει οδηγήσει σε μια έμφαση στις δραστηριότητες στις τάξεις και την εκμάθηση των αφηρημένων κανόνων. Κανένας δεν εμφανίζεται επιτυχής όταν συγκρίνεται με τα προγράμματα που παρέχουν στα παιδιά την πρακτική κατάρτιση και την εμπειρία. Η αναπτυξιακή ψυχολογία δείχνει ότι αυτό είναι επειδή η εκμάθηση προχωρά φυσικότερα

[Type text]

από τις συγκεκριμένες συμπεριφορές στα συγκεκριμένα πλαίσια- προς τη βαθμιαία επεξεργασία της γενικότερης κατανόησης-. Εν κατακλείδι η ΕΟΑ πρέπει να αρχίσει με τη διδασκαλία της κατάλληλης συμπεριφοράς μέσα στα ρεαλιστικά πλαίσια, με τη ορατότερη ενίσχυση γνώσης βαθμιαία από αυτήν την εμπειρία. Οι διαλογικές τεχνικές εκμάθησης, ειδικότερα ενήλικος-οδηγημένη καθοδήγηση της συμπεριφοράς στην άκρη του δρόμου, παρουσιάζουν τις καλύτερες μεθόδους επέμβασης επειδή κεφαλαιοποιούν τη φυσική διαδικασία.

3.1.3 Καθιέρωση των στόχων στην ΕΟΑ

Ενώ τα εκπαιδευτικά προγράμματα καταρτίζονται πάντα με έναν τελικό στόχο στο μυαλό, ο στόχος αυτός δεν είναι ποτέ ένας ικανοποιητικός εκπαιδευτικός στόχος. Παραδείγματος χάριν, ο κύριος στόχος της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας είναι να μειωθούν τα ατυχήματα κυρίως για τους πεζούς και τα παιδιά. Εντούτοις, αυτό είναι πάρα πολύ ευρύ για να είναι λειτουργικό ως εκπαιδευτικός στόχος. Οποιοδήποτε εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να θέσει περιορισμένους στόχους και να επιδείξει πώς αυτοί θα συμβάλουν προς την εκπλήρωση του τελικού στόχου. Κατά συνέπεια, οι δάσκαλοι των γαλλικών δεν μπορούν απλά να υποστηρίξουν ότι ο στόχος τους είναι να διδάξουν τους σπουδαστές πώς να μιλήσουν τη γλώσσα: πρέπει να καθορίσουν ένα σύνολο πολύ πιο συγκεκριμένων στόχων και να επιδείξουν πώς αυτοί θα οδηγήσουν σταδιακά προς την αυξανόμενη άνεση ομιλίας της γλώσσας. Ο καθορισμός του τι ακριβώς πρέπει να είναι αυτοί οι στόχοι είναι ένα δύσκολο ζητούμενο αλλά είναι ύψιστης σημασίας στην αποτελεσματικότητα οποιουδήποτε εκπαιδευτικού προγράμματος. Όπως ήταν αναμενόμενο, το πρόβλημα της αντικειμενικής ρύθμισης των εκπαιδευτικών στόχων έχει καταλάβει από καιρό μια κεντρική θέση στην εκπαιδευτική επιστήμη (π.χ., Bloom, 1956) Δυστυχώς, αυτό το πρόβλημα είναι κακώς εξετασμένο στην παραδοσιακή εκπαίδευση οδικής ασφάλειας. Επομένως θα γίνει προσπάθεια να διευκρινιστούν πώς και ποιοι πρέπει να είναι οι στόχοι της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας. Περιγράφεται επίσης ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο θα μπορούσαν να τεθούν οι κατάλληλοι εκπαιδευτικοί στόχοι.

Ταξινόμηση στόχων

Οι στόχοι μπορούν να ταξινομηθούν κατά μήκος μιας σειράς των διαστάσεων τους, αλλά στην οδική ασφάλεια οι δύο που έχουν τεθεί είναι *γενικός-συγκεκριμένος* και *αρχικός-δευτεροβάθμιος* (π.χ., Rothengatter, 1981). Γενικοί στόχοι, όχι τόσο ευρείς (όπως η μείωση των ατυχημάτων), παραμένουν πολύ σφαιρικοί και δεν μπορεί κανονικά να επιτευχθούν εκτός αν υποβοηθηθούν από πιο συγκεκριμένους στόχους. Τα παραδείγματα που είναι γενικά αποδεκτά περιλαμβάνουν: τα παιδιά *αποφεύγουν τις επικίνδυνες καταστάσεις* και *συμπεριφέρονται ακίνδυνα* (OECD, 1978). Τέτοιοι στόχοι είναι λογικοί αλλά δεν είναι πολύ χρήσιμοι στο σχεδιαστή μιας εκπαιδευτικής διαδικασίας: τι ακριβώς σημαίνει παραδείγματος χάριν, "συμπεριφερθείτε ακίνδυνα". Προκειμένου να κατασταθούν λειτουργικοί τέτοιοι όροι, είναι απαραίτητο να διευκρινιστούν οι πολύ πιο συγκεκριμένοι στόχοι και να επιδειχθεί πώς αυτοί θα συμβάλουν προς την επίτευξη του γενικού στόχου. Ο μόνος γενικά αποδεκτός

συγκεκριμένος στόχος είναι ότι τα παιδιά πρέπει να κοιτάζουν πριν διασχίζουν και ακόμα και τότε δεν υπάρχει καμία συμφωνία ως προς αυτό που πρέπει να ψάξουν ή πώς πρέπει να συμπεριφερθούν βάσει αυτού που φαίνεται. Το γεγονός είναι ότι, τα περισσότερα προγράμματα οδικής ασφάλειας απλά δεν θέτουν τους συγκεκριμένους στόχους ή δεν παρουσιάζουν γιατί το προτεινόμενο πρόγραμμα πρέπει να οδηγήσει σε μια μείωση των ποσοστών ατυχήματος. Σε μεγάλο βαθμό, σχεδόν θεωρείται βέβαιο ότι εάν το υλικό εξετάζει την οδική ασφάλεια, κατόπιν είναι δεδομένο ότι θα υπάρξουν και ευεργετικά αποτελέσματα (Thomson, 1991). Όπως θα διαφανεί, δεν υπάρχει κανένας λόγος για μια τόσο αισιόδοξη άποψη.

Οι αρχικοί στόχοι αφορούν άμεσα το στόχο: οι δευτεροβάθμιοι έχουν μόνο ρόλο διευκόλυνσης - υπό την έννοια ότι η γνώση μαθηματικών είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη μελέτη της εφαρμοσμένης μηχανικής -. Στην οδική ασφάλεια αυτά τα δύο είδη στόχου είναι συχνά συγχυσμένα. Παραδείγματος χάριν, θεωρείται ευρέως ότι η αυξανόμενη γνώση των παιδιών για την κυκλοφορία, ή την ανάπτυξη της θετικής στάσης απέναντι στην ασφάλεια, θα βοηθήσει να μειωθεί η ευπάθεια των παιδιών στα ατυχήματα. Εντούτοις, αυτό μπορεί να αναμένεται μόνο εάν οι αλλαγές στη γνώση και οι τοποθετήσεις οδηγούν σε έναν αρχικό στόχο, δηλαδή μεταβάλλοντας τον τρόπο με τον οποίο τα παιδιά συμπεριφέρονται στην κυκλοφορία. Ο ελλοχεύων στόχος είναι να βελτιωθεί η συμπεριφορά κυκλοφορίας των παιδιών, και όχι να αυξηθεί απαραίτητα η γνώση τους αυτό καθ' αυτό. Το τελευταίο είναι επομένως ένας δευτεροβάθμιος στόχος. Εάν οδηγεί ή όχι στις αλλαγές του αρχικού στόχου είναι κάτι που απαιτεί την εμπειρική επίδειξη. Στην πραγματικότητα, δεν φαίνεται να υπάρχει μια άμεση σύνδεση μεταξύ της γνώσης και της συμπεριφοράς, δημιουργούνται έτσι σοβαρά ερωτήματα για την ισχύ μεγάλου μέρους της παραδοσιακής ΕΟΑ (Rothengatter, 1981a,b Amrofo - Boateng και Thomson, 1990).

Προσδιορισμός στόχων

Το θεμελιώδες πρόβλημα στην ΕΟΑ είναι να προσδιοριστεί επακριβώς, τι αποτελεί τους έγκυρους στόχους και τους σκοπούς. Οι ομάδες που ερωτώνται συνήθως περιλαμβάνουν τους ανώτερους υπαλλήλους οδικής ασφάλειας, την αστυνομία, τους γονείς και τους δασκάλους. Μια τέτοια προσέγγιση χρησιμοποιήθηκε στη διαμόρφωση των 38 στόχων που διατυπώθηκαν από τον Sheppard (1975) στο επιδρόν έγγραφο του για τη απόκτηση των δεξιοτήτων που απαιτείται να έχουν οι οδικοί χρήστες. Εντούτοις, είναι ένα αμφισβητήσιμο σημείο ως προς το εάν οι διαισθήσεις των ενηλίκων ή ακόμα και των εμπειρογνομόνων αντιπροσωπεύουν με τον καλύτερο τρόπο το περιεχόμενο της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας. Στην πραγματικότητα, αυτές οι διαισθήσεις είναι μερικές φορές μάλλον περιορισμένες. Παραδείγματος χάριν, το πέρασμα του δρόμου κοντά στις οπτικές παρεμποδίσσεις εμπλέκεται βαριά στα ατυχήματα των πεζών, ιδιαίτερα στα παιδιά (O'Donoghue 1988, Assailly, 1992). Ακόμα οι γονείς, οι δάσκαλοι, οι ανώτεροι υπάλληλοι οδικής ασφάλειας και η αστυνομία, όταν καλέστηκαν να δηλώσουν τις σημαντικότερες δεξιότητες που απαιτήθηκαν για να διασχίσουν το δρόμο, έστειλαν την επιλογή μιας περιοχής όπου το οπτικό πεδίο ήταν καθαρό σε ένα δευτεροβάθμιο

[Type text]

επίπεδο σπουδαιότητας (Foot, Chapman and Wade, 1982). Στην πραγματικότητα, τα μικρά παιδιά έχουν πολύ μικρή δυνατότητα να αναγνωρίσουν τις επικίνδυνες θέσεις στις άκρες του δρόμου, θεωρώντας τες γενικά ασφαλείς (Amprofo-Boateng and Thomson, 1991). Κατά συνέπεια, η άποψη των ειδικών (ενηλίκων) δεν είναι μια αξιόπιστη πηγή πληροφοριών σχετικά με τις δυνατότητες και τους περιορισμούς των παιδιών. Ενώ τέτοιες ιδέες είναι πολύτιμες, πρέπει να είναι καθοδηγούμενες με κατά πολύ αντικειμενικότερα στοιχεία σχετικά με τη συμπεριφορά των παιδιών στην κυκλοφορία (Vinje, 1981, van der Molen, 1981)

Ένας επιστημονικότερος τρόπος για να εδραιωθούν και να θεσπιστούν οι στόχοι θα ήταν να αναλυθούν τα προβλήματα που δημιουργούνται από το περιβάλλον κυκλοφορίας, οι **στρατηγικές** από τις οποίες ένας πεπειραμένος οδικός χρήστης θα λύσει αυτά τα προβλήματα και οι ελλοχεύουσες **δεξιότητες** που απαιτούνται για την κατάλληλη στρατηγική συμπεριφορά. Η κατανόηση των δεξιοτήτων που απαιτούνται για να αλληλεπιδράσουν με την κυκλοφορία και τις στρατηγικές από τις οποίες επεκτείνονται φαίνεται να είναι μια προφανής αφετηρία για την ανάπτυξη των εκπαιδευτικών στόχων. Παραδείγματος χάριν, εάν θα μπορούσε να αποδειχθεί ότι τα παιδιά στερούνται τις δεξιότητες που απαιτούνται για να αντιμετωπίσουν έναν ιδιαίτερο οδικό στόχο, ένας κατάλληλος εκπαιδευτικός στόχος θα ήταν να διδαχθούν αυτές τις δεξιότητες. Εάν τα παιδιά ήταν ανάκαινα να ωφεληθούν από τέτοια κατάρτιση έως ότου επέλθει μια ορισμένη ηλικία, είναι δυνατό να διδαχθεί μια περιορισμένη στρατηγική που θα ταίριαζε στο επίπεδο ικανότητας μικρών παιδιών. Εντούτοις, τέτοιες συστάσεις πρέπει να βασιστούν στα στέρεα εμπειρικά στοιχεία σχετικά με τις δεξιότητες που τα παιδιά κατέχουν τις διάφορες ηλικίες και τέλος εάν είναι δυνατό να επιταχυνθεί η απόκτηση των δεξιοτήτων μέσω της κατάρτισης.

Λειτουργικές διαδικασίες διάσχισης δρόμου

Οι πρώτες προσπάθειες να αναλυθεί η διάσχιση του δρόμου (ως στόχος) και οι ελλοχεύουσες λειτουργικές διαδικασίες, έγιναν παλαιότερα από τον Grayson (1974) και τον Avery (1974). Οι πιο λεπτομερείς αναλύσεις έχουν γίνει από τον Van den Molen (1981), ο οποίος χρησιμοποίησε την ανάλυση στόχου για να προσδιορίσει πάνω από 200 υποδιαίρεσεις του στόχου και ο Vinje (1981), ο οποίος προσπάθησε να περιγράψει τις λειτουργικές διαδικασίες που περιλαμβάνονται στο οδικό πέρασμα και την ανάπτυξή τους. Ο Grayson υποστήριξε μια βασική διάκριση που γίνεται μεταξύ της επιλογής θέσης και της χρονικής επιλογής, διαιρώντας κάθε μιας σε τέσσερα στάδια: *παρατήρηση, αντίληψη, κρίση και απόφαση*. Παραδείγματος χάριν, η κυκλοφορία πρέπει πρώτα να γίνει αντιληπτή (σημαίνει ότι η παρουσία της πρέπει να ανιχνευθεί) και αυτό απαιτεί την παρατήρηση. Οι κρίσεις πρέπει έπειτα να γίνουν για την απόσταση και τη κυκλοφορία, χωριστά για κάθε κατεύθυνση, και αυτές οι πληροφορίες αποθηκεύονται στη βραχυπρόθεσμη μνήμη. Αυτές οι πληροφορίες ανακτώνται έπειτα για χρήση με σκοπό την επίτευξη μιας απόφασης ως προς το αν θα διασχίσουν. Οι διαδικασίες που περιλαμβάνονται στην ρεαλιστική διάσχιση ενός δρόμου πρέπει έπειτα να ανακτηθούν από τη μακροπρόθεσμη μνήμη, όπου υποτίθεται ότι έχουν αποθηκευτεί προηγουμένως.

Η διάκριση του Grayson μεταξύ της επιλογής χρόνου και θέσης είναι καλή, αλλά τέσσερα ελλοχεύοντα στάδιά τους είναι μάλλον πάρα πολύ σφαιρικά για να είναι χρήσιμα ως μέσο καθορισμού των εκπαιδευτικών στόχων. Στην πραγματικότητα, κάθε ένα από αυτά τα στάδια θα μπορούσε να υποδιαιρεθεί περαιτέρω (van den Molen, 1981) και, εν πάση περιπτώσει, να επικαλύπτει τις σχετικές ψυχολογικές διαδικασίες. Παραδείγματος χάριν, η διάκριση των συντακτών μεταξύ της αντίληψης και της κρίσης είναι αυθαίρετη και δεν συμφωνεί με τις διακρίσεις που θα πρόεκυπταν από οποιαδήποτε αποδεδειγμένη θεωρία της αντίληψης ή της γνώσης. Επιπλέον, η ανάλυση τείνει να συγχέει τις βασικές διαδικασίες αντίληψης (όπως η αντίληψη απόστασης) με τις στρατηγικές διαδικασίες (όπως ο καθορισμός των περιθωρίων ασφάλειας). Αυτή η διάκριση είναι σημαντική επειδή ένας πεζός επιβάλλεται να αξιολογήσει το χρόνο στην άφιξη ενός πλησιάζοντος οχήματος, όμως αποτυγχάνει να χρησιμοποιήσει αυτές τις πληροφορίες με έναν στρατηγικά αποδεκτό τρόπο. Παραδείγματος χάριν, με την αναχώρηση κατά την επιλογή ενός χάσματος κυκλοφορίας για να περπατήσει κατευθείαν μέσα σε ένα ανεπαρκές περιθώριο ασφάλειας. Στην πραγματικότητα, υπάρχουν ουσιαστικά αποτελέσματα λόγω ηλικίας (και ενδεχομένως επίσης του γένους) στις στρατηγικές που οι οδικοί χρήστες υιοθετούν κατά την ανάπτυξη των βασικών αντιληπτικών και γνωστικών δεξιοτήτων. Μια σαφής διάκριση πρέπει να γίνει επομένως μεταξύ αυτών των διαδικασιών.

Μια παρόμοια ανάλυση με αυτή του Grayson έγινε από τον Avery (1974), εκτός από το γεγονός ότι ο υπολογισμός της ταχύτητας των πλησιάζοντων οχημάτων περιλήφθηκε ως υπολογίσιμη μεταβλητή. Επιπλέον, προσπάθησε να αναθεωρήσει την ανάπτυξη αυτών των διαδικασιών βάσει της διαθέσιμης βιβλιογραφίας εκείνης της περιόδου. Αυτή η ανάλυση επεκτάθηκε αργότερα σε ένα επιδρών έγγραφο από τον Vinje (1981), το οποίο αναθεώρησε τις λειτουργικές ικανότητες των μικρών παιδιών σε σχέση με τους θεωρητικά βασικούς στόχους κυρίως για τους πεζούς. Επιπλέον, έλαβε το σημαντικό μέτρο του συσχετισμού αυτών των ικανοτήτων με την αναπτυξιακή θεωρία, συγκεκριμένα αυτή του Jean Piaget. Βάσει αυτής της ανάλυσης, ο Vinje απαρίθμησε μια σειρά στόχων που θεώρησε βιώσιμη για παιδιά διαφόρων ηλικιών, που λαμβάνουν υπόψη τις λειτουργικές ικανότητες που θα μπορούσαν να υποτεθούν σε κάθε ομάδα ηλικίας. Πρότεινε επίσης μερικές απλούστερες στρατηγικές για να διδαχθούν στα πιο μικρά παιδιά που δεν θα είχαν την ικανότητα να κάνουν τις περιπλοκότερες κρίσεις. Αυτές οι προτάσεις καταστάθηκαν λειτουργικές σε μία σειρά των σημαντικών μελετών στο πανεπιστήμιο του ερευνητικού κέντρου κυκλοφορίας του Γκρόνινγκεν και αποτελούν τώρα τη βάση της περισσότερης εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας για τα μικρά παιδιά στις Κάτω Χώρες (π.χ., Vinje, 1981 Rothengatter, 1981 / 1984 van den Molen, 1981b, 1983, 1989).

Το επιχείρημα που προβάλλεται, έπειτα, είναι ότι οι πεζοί απαιτούν μια σειρά των θεμελιωδών δεξιοτήτων προκειμένου να αλληλεπιδράσουν ακίνδυνα με την κυκλοφορία. Πρέπει επίσης να μάθουν να επεκτείνουν αυτές τις δεξιότητες κατάλληλα μέσω της ανάπτυξης κατάλληλων στρατηγικών, οι οποίες απαραίτητως ποικίλουν από μια

[Type text]

κατάσταση κυκλοφορίας σε άλλη. Ενώ δεν είναι δυνατό να παρέχεται μια οριστική ταξινόμια, στο εξής τμήμα γίνεται προσπάθεια να διευκρινιστούν τουλάχιστον οι κρισιμότερες ψυχολογικές δεξιότητες που συμμετέχουν στη συμπεριφορά των πεζών. Αναθεωρείται έπειτα αυτό που είναι γνωστό για την ανάπτυξη τέτοιων δεξιοτήτων στα παιδιά των διαφορετικών ηλικιών. Τέλος, εξετάζεται από θεωρητική άποψη εάν ή όχι είναι δυνατό να προωθηθεί η ανάπτυξη στα άπειρα παιδιά μέσω της κατάλληλης κατάρτισης.

Στρατηγική οπτικής αναζήτησης

Προφανώς, οι πεζοί πρέπει αρχικά να ελέγξουν την κυκλοφορία εάν θέλουν να την αποφύγουν. Κοιτάζοντας (από την άποψη της υπόδειξης των κεφαλιών τους στη σωστή κατεύθυνση), πρέπει επίσης "να το δουν". Αυτό θα εξαρτηθεί από την αποτελεσματικότητα διάφορων ελλοχευουσών διαδικασιών. Παραδείγματος χάριν, θα απαιτηθεί μια αποτελεσματική *οπτική στρατηγική αναζήτησης* προκειμένου να ανιχνευθεί η παρουσία ενός οχήματος. Αυτό στη συνέχεια θα απαιτήσει τουλάχιστον κάποια εννοιολογική αντιπροσώπηση στο πώς τα αυτοκίνητα κινούνται στο οδικό περιβάλλον - ειδικά οι πεζοί δεν θα είχαν ιδέα πού να κοιτάξουν και πού όχι και η οπτική αναζήτησή τους θα ήταν κακώς δομημένη και ανεπαρκής. Σαφώς η *προσοχή* του πεζού περιλαμβάνεται - δηλαδή η δυνατότητά τους να εστιάσουν στα σχετικά στοιχεία ταυτόχρονα αγνοώντας τα άσχετα -. Δεδομένου ότι τα άσχετα αντικείμενα ή τα γεγονότα είναι συχνά πιο ενδιαφέροντα από τα σχετικά, αυτό θίγει το πρόβλημα *της αφηρημάδας* - ένα πρόβλημα μεγάλης σπουδαιότητας όσον αφορά τη συμπεριφορά των παιδιών στο οδικό περιβάλλον-. Οι πρόσθετοι παράγοντες που επηρεάζουν εάν ο πεζός πετυχαίνει ή όχι την ανίχνευση της παρουσίας ενός οχήματος περιλαμβάνουν την ακρίβεια *του ακουστικού εντοπισμού* του, μαζί με τη δυνατότητά του να συντονίσει τις ακουστικές και οπτικές πληροφορίες. Οι πεζοί πρέπει επίσης να αναγνωρίσουν ότι ορισμένες θέσεις στις άκρες του δρόμου εμποδίζουν την αντίληψή τους για την κυκλοφορία (π.χ. κατά το πέρασμα κοντά στα σταθμευμένα οχήματα ή τις παρόμοιες παρεμποδίσεις, σε μια κάμψη, στη κορυφή ενός λόφου, κ.λπ.). Τέτοιες θέσεις μειώνουν τις πιθανότητες να ανιχνευθεί εξαρχής ένα πλησιάζον όχημα. Μπορεί να ειπωθεί, κατόπιν, ότι ακόμη και να εντοπιστεί η παρουσία οχημάτων εξαρτάται από μια σειρά ψυχολογικών δεξιοτήτων.

Σχέση χρόνος – επαφή, επεξεργασία πληροφοριών

Αν και είναι πολύ πιο σύνθετες από ότι συνήθως, οι κρίσεις που αναφέρονται ανωτέρω αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το πρώτο βήμα στο στάδιο της διάσχισης ακόμη και ενός απλού δρόμου. Μόλις ανιχνευθεί ένα όχημα πρέπει να γίνει, μια σειρά κρίσεων σχετικά με τη μετακίνηση του οχήματος. *Αρχικά, ο πεζός πρέπει να καθορίσει εάν το όχημα κινείται και, σε αυτή την περίπτωση, σε ποια κατεύθυνση. Εάν το όχημα είναι σε μια πορεία προσέγγισης, κατόπιν η σχέση χρόνος-επαφή του οχήματος πρέπει να καθορισθεί: δηλαδή ο διαθέσιμος χρόνος πριν το όχημα φθάσει στην προβαλλόμενη πορεία διάσχισης του πεζού. Τέτοιες κρίσεις συγχρονισμού γίνονται ιδιαίτερα σημαντικές στους πολυσύχναστους δρόμους όπου δεν είναι δυνατό να περιμένει ο πεζός την κυκλοφορία να καθαρίσει.. Αυτές οι δεξιότητες εξαρτώνται από την ευαισθησία του*

παρατηρητή σε μια σειρά οπτικών μεταβλητών σχετικών με την χρόνο-επαφή. Η αντίληψη απόστασης και ταχύτητας φαίνεται επίσης να εμπλέκεται, μαζί με τη δυνατότητα να ενσωματωθούν αυτές οι μεταβλητές όσον αφορά το χρόνο. Οι πεζοί πρέπει να προσαρμοστούν στις πληροφορίες που διατίθενται από τέτοιες μεταβλητές και να μάθουν πώς να συντονίζουν τη μετακίνησή τους.

Υπάρχουν λίγες περιπτώσεις στις οποίες ένας πεζός πρέπει να εξετάσει μόνο μια κατεύθυνση. Κανονικά, οι πεζοί πρέπει να αντιμετωπίσουν την κυκλοφορία που προέρχεται από τουλάχιστον δύο κατευθύνσεις - και από τρεις ή τέσσερις στην περίπτωση πολλών διατομών. Αυτό σημαίνει ότι οι πληροφορίες πρέπει να ληφθούν χωριστά για κάθε μια κατεύθυνση και να συγχρονιστούν με τις άλλες κρίσεις που γίνονται σε σχέση με κάθε μια από αυτές. Κατά συνέπεια η μνήμη και η δυνατότητα να διαιρεθεί η προσοχή μεταξύ των στόχων γίνονται κρίσιμες (τα τελευταία θίγουν άλλη μια φορά το πρόβλημα της αφηρημάδας). Τέλος, οι πληροφορίες πρέπει να συντονιστούν και να υποβληθούν σε επεξεργασία στον πραγματικό χρόνο - και όλες εντός μιας μάλλον μικρής χρονικής περιόδου, λαμβάνοντας υπόψη την ταχύτητα με την οποία το οδικό περιβάλλον μπορεί να αλλάξει. Αυτό θα εξαρτηθεί από την αποδοτικότητα ολόκληρης σειράς των κεντρικών λειτουργιών επεξεργασίας. Η πολυπλοκότητα των οδικών καταστάσεων που μπορεί να αντιμετωπίσει ένας πεζός θα απεικονίσει αναμφίβολα και την ωριμότητα αυτών των λειτουργιών και την αποδοτικότητα των στρατηγικών που έχουν αναπτυχθεί.

Αν και οι αντιληπτικές δεξιότητες που περιγράφονται ανωτέρω είναι κρίσιμες για τους πεζούς, θα ήταν χωρίς νόημα αν λαμβάνονταν μεμονωμένα. Προκειμένου να επιτευχθεί μια απόφαση ως προς το εάν είναι δυνατό να διασχίσει ακίνδυνα, ο πεζός πρέπει να προσδιορίζει το διαθέσιμο χρόνο για το πέρασμα στο χρόνο που απαιτείται. Τα τελευταία, φυσικά, θα ποικίλουν ως λειτουργία του οδικού πλάτους καθώς επίσης και των χαρακτηριστικών μετακίνησης του ατόμου. Προκειμένου να προσδιοριστεί ο χρόνος που απαιτείται για να διασχίσει, ο πεζός χρειάζεται τη γνώση των *ικανοτήτων μετακίνησής* του και πρέπει να είναι σε θέση να βαθμονομήσει τέτοια γνώση στις οπτικές πληροφορίες που διευκρινίζουν το οδικό πλάτος. Σαν ενήλικοι, δεν γνωρίζουν κανονικά αυτήν την βαθμονόμηση εκτός αν αλλάζει προσωρινά η διατομή του δρόμου. Στους ηλικιωμένους, η βαθμονόμηση μπορεί βαθμιαία να αλλάξει καθώς η μετακίνηση γίνεται περιορισμένη. Τα παιδιά πρέπει να μάθουν να βαθμονομούν από την αρχή. Επιπλέον, πρέπει να κρατήσουν τη βαθμονόμηση προσαρμοσμένη καθώς μεγαλώνουν.

Μπορεί να φανεί, κατόπιν, ότι το πέρασμα ακόμη και ενός απλού δρόμου απαιτεί την ικανότητα του αρχικού αντιληπτικού μηχανισμού και των γνωστικών δεξιοτήτων. Εάν αυτά δεν αναπτύσσονται κατάλληλα, οι αποφάσεις διάσχισης για τους πεζούς είναι σχεδόν βέβαιο πως θα είναι ανεπαρκείς. Είναι επομένως ζωτικής σημασίας να κατανοηθεί πώς αυτές οι δεξιότητες αναπτύσσονται στην παιδική ηλικία και ποιο επίπεδο ικανότητας πρέπει να αναμένεται από τα παιδιά των διαφορετικών ηλικιών.

[Type text]

3.1.4 Συμπεριφορά Αποτυχία ελέγχου κυκλοφορίας

Παρά την ιδιαίτερη σημασία που αποδίδεται στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, τα στοιχεία δείχνουν ότι τα παιδιά συχνά διασχίζουν την οδό χωρίς έρευνα της κυκλοφορίας. Σε μια πρόσφατη σημαντική μελέτη που περιλαμβάνει πάνω από 10.000 παρατηρήσεις σε όλη την ιδιαίτερα εμποικημένη κεντρική ζώνη της Σκωτίας, περισσότερο από 50% των παιδιών στις ηλικίες 4-14 υπολογίστηκε να μην έχουν ελέγξει την κυκλοφορία πριν διασχίσουν το δρόμο (σκωτσέζικο τμήμα ανάπτυξης, 1989). Επιπλέον, αυτό αντιπροσωπεύει έναν μέσο αριθμό: τα πιο μικρά παιδιά ήταν λιγότερο πιθανότερο να κοιτάξουν. Ομοίως, ο Valanuo (1976) κατά την παρατήρηση των παιδιών σε έναν αρκετά πολυάσχολο δρόμο διαπίστωσε ότι μόνο το ένα τρίτο των παιδιών μεταξύ 7 και 8 χρόνων έκανε τις κινήσεις της κεφαλής και στις δύο κατευθύνσεις πριν διασχίσει (αν και αυτός ο αριθμός αυξήθηκε όταν η κυκλοφορία πλησίαζε πραγματικά).

Ένα παρόμοιο σχέδιο των συμπερασμάτων έχει αναφερθεί στις μελέτες για τα θύματα των ατυχημάτων. Παραδείγματος χάριν, ο Grayson (1974) υπολόγισε ότι 39% των θυμάτων δεν είχε κοιτάξει καθόλου πριν διασχίσει, ένας αριθμός που υποστηρίχθηκε επίσης από τη σκωτσέζικη μελέτη της οποίας οι ερευνητές υπολόγισαν ότι το 25% των θυμάτων που πήραν συνέντευξη "σχεδόν σίγουρα" δεν είχαν ελέγξει και στις δυο κατευθύνσεις πριν διασχίσουν και ένα περαιτέρω 12% "πιθανότατα" είχε αποτύχει να πράξει ομοίως. Άλλες μελέτες έχουν εκθέσει τα στοιχεία του «μερικού κοιτάγματος» - παραδείγματος χάριν, μόνο σε μια κατεύθυνση. Ένα κοινό λάθος στις διασταυρώσεις είναι ότι τα παιδιά αποτυγχάνουν να ελέγξουν την κυκλοφορία που πλησιάζει από πίσω. Φαίνεται να ανησυχούν από δεξιά και αριστερά και να αποτυγχάνουν να αντιληφθούν τη σημασία των οχημάτων που πλησιάζουν από το οπίσθιο τμήμα (van den Moien, 1983). Η αποτυχία αυτή είναι αναμφισβήτητα μερικώς συνεισφέρων στα υψηλά ποσοστά ατυχήματος συνδεδεμένα με το πέρασμα των παιδιών στις διασταυρώσεις.

Θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι ο τρόπος να ξεπεραστεί αυτό είναι απλά να ειπωθεί με επιμονή στα παιδιά να κοιτούν και να ελέγχουν περισσότερο. Εντούτοις, το πρόβλημα δεν είναι τόσο απλό. Το πρόβλημα είναι ότι τα μικρά παιδιά χρειάζονται μια πολύ σαφέστερη ιδέα αυτού που υποτίθεται ότι καλούνται να *ψάξουν*. Το θέμα δεν είναι απλά ότι στρέφουν τα κεφάλια τους στη σωστή κατεύθυνση: είναι ένα θέμα προσαρμογής στις πληροφορίες που απαιτούνται για να κάνουν τις κατάλληλες κρίσεις. Ποιές είναι αυτές οι πληροφορίες, φαίνεται κάθε άλλο παρά αυτονόητο στα μικρά παιδιά και συχνά έχουν το συναίσθημα ότι δεν κατανοούν πραγματικά τι πρέπει ακριβώς να κάνουν, όταν τους λένε "να κοιτάξουν". Μερικές φορές φαίνεται να περνούν μόνο από ένα είδος τελετουργικού που περιλαμβάνει να γυρίσουν τα κεφάλια τους από τη μία πλευρά στην άλλη. Αυτό τα παιδιά το ακολουθούν αρκετά πιστά πολλές φορές αλλά, σε τέτοια ταχύτητα ώστε να μην υπάρξει καμία ελπίδα για κάποιου είδους καταχώρησης στοιχείων.

Τέτοια συμπεριφορά επεξηγεί μια κοινή τάση των παιδιών να εφαρμόζουν τους κανόνες που έχουν διδαχθεί κατά τρόπο μάλλον τυφλό και άκαμπτο χωρίς κατάλληλη κατανόηση του σκοπού που κρύβεται κάτω από τους κανόνες. Τέτοια ακαμψία είναι ένα πρόβλημα όχι μόνο στην εκπαίδευση οδικής ασφάλειας, αλλά σε όλη την εκπαίδευση.

Ένας πιθανός λόγος για τον οποίο τα παιδιά δεν ανιχνεύουν την κυκλοφορία ακόμα και μετά από "το κοίταγμα" στη σωστή κατεύθυνση είναι ότι η προσοχή και οι οπτικές στρατηγικές αναζήτησής τους είναι ανεπαρκείς. Η δυνατότητα να ανιχνευθεί το οπτικό πεδίο με έναν συστηματικό τρόπο και να ανταποκριθεί επιλεκτικά στα σχετικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα είναι προφανώς κρίσιμο για τη συμπεριφορά των πεζών. Δυστυχώς, τέτοιες διαδικασίες δεν είναι εύκολο να μετρηθούν δεδομένου ότι δεν αντιστοιχούν στις προφανείς συμπεριφορές. Οι ερευνητές των πεζών τείνουν να περιοριστούν στους μάλλον ανεπαρκείς δείκτες, όπως αν το παιδί κίνησε ή όχι το κεφάλι του. Επιπλέον, υπάρχει μια εκτενής θεωρία στην ανάπτυξη της προσοχής και της οπτικής αναζήτησης που εξετάζεται σε αυτό το τμήμα.

Έκπληξη προκαλεί το γεγονός ότι είναι αναφερόμενο σε διάφορες μελέτες τα ατυχήματα να συμβαίνουν αρκετά συχνά στα θύματα που, στην πραγματικότητα, κοιτάζαν πριν διασχίζουν αλλά κάπως αποτυχημένα "να δουν" το πλησιάζον όχημα. Παραδείγματος χάριν, στη μελέτη των θυμάτων, ο Grayson (1975) υπολόγισε ότι 31% "είχε κοιτάξει αλλά δεν είχε δει" το όχημα. Ένα παρόμοιο συμπέρασμα έχει συναχθεί επίσης όσον αφορά τα ατυχήματα που περιλαμβάνουν ηλικιωμένους, το 70% για κάποιο λόγο, εμφανίζονται να μην βλέπουν το όχημα (TRRL, 1972). Αυτές οι αποτυχίες δεν μπορούν εύκολα να αποδοθούν σε αυτό που το άτομο στην οδό θα καλούσε πρόβλημα "όρασης": δηλαδή στην οξύτητα ή άλλες οπτικές ατέλειες. Ένας πιθανότερος λόγος είναι ότι η οπτική αναζήτησή τους ήταν ανεπαρκής. Στην πραγματικότητα, ακόμη και οι συνηθισμένοι ενήλικες κάνουν λάθη αυτού του τύπου κατά διαστήματα. Πολλοί άνθρωποι έλεγξαν για αυτοκίνητα πριν διασχίζουν το δρόμο για να βρεθούν τελικά κάτω από τις ρόδες ενός ποδηλάτου! Το γεγονός της ιδιαίτερης προσοχής για τα αυτοκίνητα μπορεί να μας καταστήσει τυφλούς σε άλλα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων αυτών που είναι τέλεια "ορατά". Τέτοια λάθη, πιθανώς λόγω έλλειψης προσοχής - στην προέλευση-, είναι γνωστά ως "γνωστικές αποτυχίες" (Reason, 1990) και φαίνεται να είναι ιδιαίτερα κοινά.

Αφηρημάδα

Δεν υπάρχει επίσης καμία αμφιβολία ότι η αφηρημάδα είναι ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της συμπεριφοράς των παιδιών και φαίνεται να συνδέεται με ένα μεγάλο ποσοστό των ατυχημάτων. Παραδείγματος χάριν, ένα από τα πιο κοινά ατυχήματα εμφανίζεται όταν ορμά ένα παιδί στην οδό, συχνά κοντά στα σταθμευμένα αυτοκίνητα ή άλλες παρεμποδίσεις. Οι Van der Linden και Goos (1975) υπολογίζουν ότι 70% των ατυχημάτων παιδιών στην Ολλανδία είναι αυτού του τύπου. Τέτοια συμπεριφορά δεν φαίνεται να υπάρχει τυχαία. Η ορμητικότητα αυτή συχνά εμφανίζεται όταν το παιδί αποσπάται από κάτι, συχνά κοινωνικής ή συναισθηματικής φύσης, όπως η εμφάνιση ενός φίλου στην άλλη πλευρά της οδού ή η άφιξη ενός φορτηγού με παγωτά. Ο Sandels (1974) υπολογίζει ότι οι παράγοντες αυτού του είδους περιλαμβάνονται στο 50% των ατυχημάτων στα παιδιά κάτω από την ηλικία των δέκα. Αυτές οι παρατηρήσεις είναι βεβαίως σύμφωνες με την άποψη ότι η αφηρημάδα και η

[Type text]

παρορμητικότητα μπορούν να συνδεθούν με την ευαισθησία των μικρών παιδιών στην παρέμβαση από εμφανή αλλά άσχετα με την ασφάλειά τους περιβαλλοντικά στοιχεία. Θα μπορούσε να θεωρηθεί, πως η παρορμητικότητα μπορεί να μην είναι εντελώς ένα σταθερό και αναπόφευκτο χαρακτηριστικό γνώρισμα της προσωπικότητας του μικρού παιδιού (όπως υποτίθεται συχνά) αλλά μπορεί αντί αυτού να απεικονίζει τις μη αναπτυγμένες οπτικές στρατηγικές αναζήτησης και τον ανώριμο έλεγχο. Αυτό μπορεί να σημαίνει πως υπάρχει δυνατότητα αυτές οι δεξιότητες να είναι υποκείμενες σε κάποιου είδους κατάρτιση.

Χάσματα ασφαλείας στην κυκλοφοριακή ροή

Κάθε πεζός πρέπει να μάθει να υπολογίζει ακριβώς το χρόνο που θα παρέλθει προτού φθάσει ένα πλησιάζον όχημα σε προορισμένο σημείο. Πρέπει επίσης να μάθει να προσδιορίζει το χρόνο που είναι *διαθέσιμος* για το πέρασμα στο χρόνο που *απαιτείται*. Τα τελευταία ποικίλουν σύμφωνα με την ταχύτητα περπατήματος του πεζού και άλλες πτυχές της μετακίνησής του, και το πλάτος του δρόμου. Τέτοιες δεξιότητες συγχρονισμού είναι λιγότερο σημαντικές στους ήρεμους δρόμους όπου ένας πεζός απλά περιμένει το δρόμο να καθαρίσει πριν διασχίσει. Στους πιο πολυσύχναστους δρόμους, εντούτοις, αυτό δεν είναι συχνά εφικτό. Για να αντιμετωπίσει επιτυχώς την κατάσταση με τη σύγχρονη κυκλοφορία, είναι ουσιαστικό οι πεζοί να μάθουν να προσδιορίζουν τα χάσματα στην κυκλοφοριακή ροή που είναι ασφαλή για να περάσουν και να τα διαφοροποιήσουν από εκείνα που δεν είναι. Οι παρατηρητικές μελέτες των πεζών στην κυκλοφορία προτείνουν ότι τέτοιες δεξιότητες αναπτύσσονται καλά στους ενήλικους και ακόμη και στους νέους εφήβους (π.χ., Routledge, Howarth και Wright, 1976 van den Molen, 1981 McLaren, 1993). Στα παιδιά, αφ' ετέρου, δεν είναι (Routledge et Al, 1976 Lee, McLaughlin, 1984).

Κανονικά υποτίθεται ότι τέτοιες κρίσεις εξαρτώνται από την αντίληψη απόστασης και ταχύτητας μαζί με τη δυνατότητα να ενσωματωθούν αυτές οι μεταβλητές όσον αφορά το χρόνο. Η ακρίβεια της απόστασης και της αντίληψης της ταχύτητας εμφανίζεται να ποικίλλει ως λειτουργία της ηλικίας (Zeigler και Leibowitz, 1957 Salvatore, 1974) και όταν καλούνται να χρησιμοποιήσουν αυτές τις δεξιότητες για να κρίνουν την ασφάλεια των χασμάτων στην κυκλοφορία, τα παιδιά κάνουν πολλά λάθη έναντι των ενηλίκων (Hoffman, Payne και Prescott, 1980 Lee, 1984 van Schagen, 1988. Επιπλέον, πολλοί συντάκτες έχουν τονίσει τη δυσκολία που έχουν τα πιο μικρά παιδιά στην ενσωμάτωση τέτοιων πληροφοριών για να κάνουν τις χρονικές κρίσεις. Παραδείγματος χάριν, όπου η απόσταση και η ταχύτητα πρέπει να ενσωματωθούν, τα παιδιά τείνουν να εστιάσουν σε μια μεταβλητή εις βάρος άλλης και η προκύπτουσα κρίση είναι έτσι λανθασμένη (Piaget, 1969). Αυτή η επίδραση εξηγείται συνήθως από την άποψη των χαρακτηριστικών της προλειτουργικής σκέψης όπως εκφράζεται στη γενική θεωρία της ανάπτυξης του Piaget (Piaget, 1955).

οι Amrofo- Boateng και Thomson (1991) διαπίστωσαν ότι τα παιδιά κάτω από 9 ετών τείνουν να εστιάζουν σε έναν ενιαίο παράγοντα στην παραγωγή κρίσεων. Εάν τα παιδιά μπορούν να δουν ένα αυτοκίνητο οπουδήποτε στην περιοχή, θεωρούν την περιοχή επικίνδυνη. Αφ' ετέρου εάν κανένα αυτοκίνητο δεν φαίνεται, θεωρούν ότι η θέση είναι

ασφαλής. Κατά συνέπεια, θέσεις όπου η ορατότητα είναι ελάχιστη, η άποψη του παιδιού για τον δρόμο συχνά θεωρείται πως είναι ασφαλής. Τα πιο μικρά παιδιά αποτυγχάνουν εντελώς να συνειδητοποιήσουν ότι τέτοιες περιοχές είναι επικίνδυνες ακριβώς επειδή κανένα αυτοκίνητο δεν μπορεί να διαφανεί. Μόνο από περίπου 9 ετών τα παιδιά **αρχίζουν να εκτιμούν** ότι μειωμένη ορατότητα σημαίνει και επικίνδυνη θέση.

Η εντύπωσή σε αυτές τις μελέτες ήταν ότι τα παιδιά στηρίζονταν σε έναν κανόνα που είχαν διδαχθεί, δηλαδή "μην διασχίστε εάν μπορείτε να δείτε οποιοδήποτε αυτοκίνητο". Εάν κανένα δεν ήταν ορατό, απλά υπέθεταν ότι κανένα δεν ήταν παρόν. Αυτό είναι ένα ακόμη παράδειγμα του άκαμπτου τρόπου με τον οποίο τα μικρά παιδιά τείνουν να συμπεριφέρονται μετά από προσεγγίσεις βασισμένες στους κανόνες- όσον αφορά τη διδασκαλία-. Μόνο τα μεγαλύτερα παιδιά επισήμαναν τον κίνδυνο τέτοιων καταστάσεων και πρότειναν λύσεις, όπως να κινηθούν κοντά προς μια σαφέστερη θέση. Αυτά τα συμπεράσματα προτείνουν ότι τα μικρά παιδιά κάτω από την ηλικία των 9 ετών συχνά διατρέχουν ιδιαίτερο κίνδυνο στο δρόμο. Πρέπει βεβαίως να διδαχθούν πώς να κάνουν τέτοιες κρίσεις, σε ένα αρχικό στάδιο που να δείχνει πόσο βασικά είναι όλα αυτά για τη συμπεριφορά των πεζών.

Στην καταπολέμηση των τροχαίων ατυχημάτων οι περισσότερες χώρες έχουν κάποιο εθνικό σχέδιο, συχνά ένα που είναι ενσωματωμένο στο σχολικό πρόγραμμα σπουδών. Τα πρόσθετα προγράμματα επίσης πρέπει να εισαχθούν σε πιο τοπικό επίπεδο δεδομένου ότι οι αρχές στις διαφορετικές περιοχές προσπαθούν να βελτιωθούν στα διαθέσιμα υλικά ή να εξετάσουν τα προβλήματα που έχουν επιπτώσεις ιδιαίτερα στους πεζούς στην περιοχή τους. Στη μεγάλη πλειοψηφία των περιπτώσεων, ο στόχος είναι να παρασχεθεί στα παιδιά η ευρέως εννοιολογική γνώση για το περιβάλλον κυκλοφορίας και να ενσταλαχτεί η κατάλληλη στάση απέναντι στην ασφάλεια. Η λογική πίσω από αυτήν την προσέγγιση σπάνια, δηλώνεται ρητά. Εντούτοις η υπόθεση φαίνεται να είναι ότι αν τα παιδιά αναπτύξουν αρχικά ένα γενικό εννοιολογικό και συμπεριφοριστικό πλαίσιο, κατόπιν θα είναι περισσότερο ικανά να γενικεύσουν την ποικιλομορφία των πραγματικών καταστάσεων κυκλοφορίας με σκοπό η κατάρτιση να εστιάσει στις πιο συγκεκριμένες καταστάσεις. Η προσέγγιση είναι έτσι "από επάνω προς τα κάτω", στην οποία η εκμάθηση υποτίθεται ότι προχώρησε από το γενικό στο συγκεκριμένο. Στην πραγματικότητα, αυτή η άποψη έρχεται σε αντίθεση με, ουσιαστικά, κάθε θεωρία της εκμάθησης και της ανάπτυξης, δηλαδή από τις συγκεκριμένες καταστάσεις στη βαθμιαία επεξεργασία της αφηρημένης εννοιολογικής γνώσης.

3.1.5 Τεχνικές εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας

Ένας τρόπος για την ευκολία της αξιολόγησης των τεχνικών ΕΟΑ είναι κατά πόσο πολύ μιμούνται την πραγματική εμπειρία κυκλοφορίας (Rothengatter, 1981). Η πρακτική των ΠΚΑ στην σημερινή τους σχεδίαση προσομοιάζουν σε ένα μικρό βαθμό την πραγματικότητα. Στην περίπτωση που η διδασκαλία πραγματοποιείται στην τάξη, δεν θα υπήρχε κανένα στοιχείο ρεαλισμού (αν και οι φωτογραφικές διαφάνειες, οι ταινίες ή

[Type text]

άλλες συσκευές μπορούν να είναι μάλλον αποτελεσματικές στην επεξήγηση των καταστάσεων κυκλοφορίας).

Εκπαίδευση στις τάξεις – λεκτικές μέθοδοι

Η παραγωγή των γενικών δηλώσεων για την αποτελεσματικότητα της διδασκαλίας στις τάξεις περιπλέκεται από την ποικιλία των δραστηριοτήτων που μπορεί να αποτελέσει τη διδασκαλία στις τάξεις. Εντούτοις, υπάρχει γενική συμφωνία ότι, παρά τη διαδεδομένη χρήση, η εκπαίδευση στις τάξεις με τα καθαρώς λεκτικά μέσα είναι ένας φτωχός τρόπος να διδαχθεί η οδική ασφάλεια και είναι βεβαίως κατώτερη από τις περισσότερες διαφορετικές μεθόδους. Στην καλύτερη περίπτωση, τέτοια διδασκαλία μπορεί να βελτιώσει τη γνώση των παιδιών για την οδική ασφάλεια. Δυστυχώς, τέτοια γνώση δεν φαίνεται να βοηθάει στη συμπεριφορά στο περιβάλλον κυκλοφορίας. Πολυάριθμες μελέτες έχουν εκθέσει μια αποτυχία της μεταφοράς από τη γνώση στη συμπεριφορά κατ' αυτό τον τρόπο και λίγες έχουν παράσχει στοιχεία επιτυχίας (Rothengatter 1981 και Amrofo- Boateng και Thomson 1990). Πράγματι, τα παιδιά των οποίων η απόδοση στην κυκλοφορία είναι πολύ κακή, έχει αποδειχθεί να έχουν μερικές φορές μάλλον καλή γνώση για την οδική ασφάλεια (Ryhammer και Berglund, 1980). Αυτή η έλλειψη αλληλεπίδρασης μεταξύ της γνώσης και της συμπεριφοράς είναι η σοβαρότερη κριτική της διδασκαλίας στις τάξεις συνολικά. Ακόμα χειρότερα, τα αποτελέσματα τέτοιας εκπαίδευσης μπορούν πραγματικά να έχουν αρνητικά αποτελέσματα, επειδή η αυξανόμενη γνώση που θεωρούν τα παιδιά ότι έχουν για την οδική ασφάλεια, μπορεί να δημιουργήσει ψεύτικη εντύπωση, πως η δυνατότητά τους να αντιμετωπίσουν το οδικό περιβάλλον βελτιώνεται εξίσου. Είναι λοιπόν μια επικίνδυνα παραπλανητική απόδοση. Αυτό το σημείο επεξηγεί την κρίσιμη σημασία όσον αφορά την απόκτηση γνώσης ενάντια στη αλλαγή συμπεριφοράς. Δυστυχώς, φαίνεται να υπάρχει μια διαδεδομένη υπόθεση ότι η βελτιωμένη γνώση - σχεδόν προφανώς - οδηγεί στην καλύτερη απόδοση στο δρόμο. Δεν φαίνεται να υπάρχει κανένας λόγος για αυτήν την υπόθεση. Στο ελάχιστο, οι λεκτικές μέθοδοι πρέπει να συμπληρωθούν από άλλο υλικό προκειμένου να υπάρξει μια ελπίδα επιτυχίας (π.χ., Rothengatter, 1987). Αυτό υπονομεύει αποτελεσματικά ένα μεγάλο μέρος της καθημερινής εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας που λαμβάνουν τα παιδιά.

Οι λεκτικές μέθοδοι, έπειτα, είναι πιθανό να εστιάζουν σταθερά στη συμπεριφορά που πρέπει να υιοθετήσει **το παιδί**. Ακόμα και εδώ, είναι πιθανό να υπάρξει ιδιαίτερη δυσκολία για δύο λόγους. Αρχικά, γλώσσα και έννοια χρησιμοποιούμενα ταυτόχρονα μπορούν να είναι κάτι παραπάνω από αυτό που καταλαβαίνει ένα μικρό παιδί, ακόμα κι αν αυτό φαίνεται σαν μικρός ενήλικας. Παραδείγματος χάριν, στην έρευνα των λέξεων και των εννοιών που περιλήφθηκαν στα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν για να διδάξουν την οδική ασφάλεια στα ολλανδικά σχολεία, οι Groos (1977) και Meyer και Vinje (1978) διαπίστωσαν ότι τέτοιας ευρείας χρήσεως λέξεις όπως "τον πεζό" ή "το πεζοδρόμιο" συχνά δεν έγιναν κατανοητές από τα μικρά παιδιά. Οι απλές έννοιες που αναφέρθηκαν συχνά στην οδική ασφάλεια όπως "αριστερά και δεξιά" ήταν επίσης συχνά παρανοημένες. Τέτοια προβλήματα βιώνονται συνήθως από τους σχεδιαστές των προϊόντων εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας.

Σημαντικότερες από την παρανόηση των μεμονωμένων λέξεων, οι λεκτικές οδηγίες είναι συχνά πάρα πολύ γενικές για να μεταφερθούν στη συμπεριφορά των παιδιών. Μια οδηγία που δίνεται συχνά στα παιδιά είναι να κοιτάξουν πριν διασχίσουν το δρόμο. Αλλά όπως φάνηκε, αυτό είναι επίσης ασαφές: το παιδί πρέπει να ξέρει ακριβέστερα τι ψάχνει και χρειάζεται επίσης μια σαφή ιδέα ως προς αυτό που πρέπει να κάνει βάσει αυτών που βλέπει. Κατά συνέπεια ένα δεύτερο σημαντικό πρόβλημα με τους λεκτικούς κανόνες ή τις διαδικασίες είναι πως τα μικρά παιδιά έχουν συχνά δυσκολία στον καθορισμό της κατάλληλης συμπεριφοράς από τις λεκτικές οδηγίες. Συχνά, τα παιδιά έχουν τους κανόνες που έχουν μάθει, σχεδόν ως φυλακτό για να αποκρούσουν τον κίνδυνο (Preston, 1980). Αυτά τα προβλήματα είναι ευρέως γνωστά μεταξύ των εξελικτικών ψυχολόγων και είναι γνωστά σαν προβλήματα κατά την ανάπτυξη των εκπαιδευτικών υλικών. Δυστυχώς, αυτά τα στοιχεία έχουν ασκήσει λίγη επίδραση μέχρι τώρα στην οδική ασφάλεια.

Τα σημεία αυτά δημιουργούν θεμελιώδη ερωτήματα για το πόσο αποτελεσματική μπορεί να είναι οποιαδήποτε καθαρώς λεκτική εκπαιδευτική μέθοδος. Κάποιος μπορεί να σκεφτεί την αποτελεσματικότητα της απέραντης λεκτικής οδηγίας που δίνεται από τους αστυνομικούς κατά τη διάρκεια των επισκέψεών τους στην τάξη. Η λεκτική οδηγία όταν χρησιμοποιείται μεμονωμένα και χωρίς την κατανόηση των εννοιολογικών και γλωσσικών δυσκολιών του παιδιού, θα μπορούσε να είναι στην καλύτερη περίπτωση μια επικίνδυνη τεχνική, ιδιαίτερα για τα παιδιά των οποίων η οικειότητα με την κυκλοφορία είναι σε πιο στοιχειώδες επίπεδο. Θα φαινόταν ότι η λεκτική οδηγία πρέπει να συμπληρωθεί από κάτι αρκετά πιο συγκεκριμένο.

Εν περιλήψει, κανένα από αυτά τα συμπεράσματα δεν διαβεβαιώνει ότι τα βιβλία, οι αφίσες ή άλλα έντυπα υλικά είναι πολύ αποτελεσματικά στη βελτίωση της ετοιμότητας των παιδιών να αντιμετωπίσουν τους δρόμους. Φαίνεται αναμφισβήτητα αληθινό ότι η γνώση τους αυξάνεται ως αποτέλεσμα τέτοιου υλικού. Δυστυχώς, υπάρχουν πενιχρά στοιχεία ότι η συμπεριφορά τους έξω στον δρόμο αλλάζει αντίστοιχα.

Πρόσφατα, έχει υπάρξει μια άνοδος ενδιαφέροντος για τις πρακτικές μεθόδους κατάρτισης και διάφορες σειρές μελετών έχουν προσπαθήσει να διδάξουν καθορισμένες με σαφήνεια συμπεριφοριστικές δεξιότητες.

Ανάπτυξη των συγχρονιστικών οπτικών δεξιοτήτων

Κάτι ακόμα το οποίο θα μπορούσε να εξεταστεί είναι ο βαθμός στον οποίο είναι δυνατό να προωθηθεί η ανάπτυξη των συγχρονιστικών οπτικών δεξιοτήτων στα μικρά παιδιά. Η προσέγγιση του προβλήματος αντιπροσωπεύει κατ' αυτό τον τρόπο μια ιδιαίτερη αλλαγή στην τρέχουσα πρακτική. Όπως έχει ειπωθεί, τα παιδιά απλά συμβουλεύονται να περιμένουν έως ότου ο δρόμος είναι ασφαλής πριν διασχίσουν. Τέτοιες συμβουλές μπορούν να είναι λειτουργικές για το πολύ μικρό παιδί που διασχίζει κυρίως ήρεμους δρόμους, όπου είναι εφικτό να περιμένει την κυκλοφορία να καθαρίσει. Εντούτοις, σε πολλούς δρόμους, εάν οι πεζοί περίμεναν να καθαρίσει ο δρόμος εντελώς, θα περίμεναν όλη την ημέρα. Επιπλέον, τα παιδιά εφαρμόζουν συχνά τέτοιους κανόνες με έναν πολύ

[Type text]

άκαμπτο τρόπο, αρνούμενα μερικές φορές να διασχίσουν εάν οπουδήποτε φαίνεται ένα αυτοκίνητο. Μερικές φορές, αυτό ισχύει για αυτοκίνητα που είναι στάσιμα, κινούμενα στην αντίθετη κατεύθυνση ή τόσο μακριά που μπορούν μόλις να φανούν. Αυτός ο βαθμός ακαμψίας δεν είναι λειτουργικός και φαίνεται ότι τα παιδιά δεν υιοθετούν απλά ένα συντηρητικό κριτήριο της ασφάλειας αλλά ακολουθούν τυφλά έναν κανόνα. Προφανώς, σε κάποιο σημείο το παιδί πρέπει να μάθει να διασχίζει κατά τρόπο αποδοτικότερο, επιλέγοντας τα χάσματα στην κυκλοφορία που είναι ασφαλή να περάσει και απορρίπτοντας εκείνα που δεν είναι. Οπότε, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί πως πρέπει να μαθευτούν αυτές οι δεξιότητες.

Στην πραγματικότητα, η ενήλικη συμπεριφορά είναι πολύ διαφορετική από αυτή που διδάσκει η οδική ασφάλεια. Παραδείγματος χάριν, οι ενήλικοι δεν σταματούν στο κράσπεδο, επειδή τείνουν να αξιολογήσουν την κατάσταση πολύ πριν πλησιάσουν σε αυτό, έτσι έχουν λιγότερη ανάγκη καθυστέρησης στο κράσπεδο. Κατά αξιολόγηση της κατάστασης κυκλοφορίας, οι ενήλικοι τείνουν να κοιτάζουν μπροστά στα επερχόμενα χάσματα, υπολογίζοντας εάν είναι αρκετά μεγάλα (στους χρονικούς όρους) για να περάσουν. Προσδοκώντας την άφιξη ενός κατάλληλου χάσματος, τείνουν το βήμα έξω επιδέξια αφότου έχει περάσει το πρώτο αυτοκίνητο, με αυτόν τον τρόπο καθιστούν το χάσμα στο επόμενο όχημα όσο το δυνατόν μεγαλύτερο. Τέτοια συμπεριφορά θα εμφανιζόταν να είναι μάλλον επιδέξια και είναι προφανώς απαραίτητη προκειμένου να διασχιστούν οι πιο πολυάσχολοι δρόμοι.

Αντί αυτού, τα παιδιά εξετάζουν κάθε αυτοκίνητο μεμονωμένα, δίνοντας λίγη προσοχή στα άλλα, μέχρι να περάσει το πρώτο. Επίσης δεν φαίνεται να επικεντρώνονται στις μεταβλητές που είναι πραγματικά κρίσιμες στην παραγωγή της διασχίζοντος κρίσης. Παραδείγματος χάριν είναι πιθανότερο να εστιάσουν σε χαρακτηριστικά όπως το χρώμα του αυτοκινήτου, το μέγεθος, κ.λπ., παρά στις χώρο-χρονικές μεταβλητές που είναι απαραίτητες στην παραγωγή των στρατηγικών κρίσεων. *Τα παιδιά βεβαίως δεν φαίνονται ικανά να προσδιορίσουν τις πιο σχετικές μεταβλητές αυθόρμητα και αυτό είναι ένας σημαντικός στόχος για την εκπαίδευση οδικής ασφάλειας.*

Δυστυχώς, οι τρέχουσες εκπαιδευτικές μέθοδοι δεν εμφανίζονται πολύ αποτελεσματικές ώστε τα παιδιά να είναι ικανά για να πράξουν ανάλογα. Πράγματι, αν και ο καθένας έρχεται να υιοθετήσει την ενήλικη στρατηγική αργά ή γρήγορα, φαίνεται ότι παιδιά αναπτύσσουν και εξετάζουν αυτές τις δεξιότητες εξ ολοκλήρου από μόνα τους, πειραματίζονται στους πραγματικούς δρόμους, χωρίς οποιαδήποτε καθοδήγηση. Τελικά γίνονται αρκετά ικανά σε αυτό. Δυστυχώς, πολλά δεν το καταφέρνουν χωρίς ατυχία.

Είναι προφανές ότι πρέπει να μαθευτούν τέτοιες δεξιότητες. Δύο ερωτήσεις προκύπτουν έπειτα. Αρχικά, σε ποια ηλικία τα παιδιά αναμένεται να ωφεληθούν από τέτοια κατάρτιση; Αυτή η ερώτηση είναι κρίσιμη, επειδή υποτίθεται ευρέως ότι οι ψυχολογικές ικανότητες που απαιτούνται για να κάνουν τέτοιες κρίσεις δεν εμφανίζονται κανονικά μέχρι 9 ετών. Αφετέρου, τι θα ήταν μια κατάλληλη μέθοδος κατάρτισης; Δεδομένου ότι ο οπτικός συγχρονισμός είναι μια βασική ικανότητα μηχανισμών αντίληψης, φαίνεται απίθανο πως θα μπορούσε να αποκτηθεί με τα καθαρώς λεκτικά μέσα, στην τάξη. Η πρακτική εμπειρία θα φαινόταν να είναι ουσιαστική, κατά προτίμηση σε ένα φυσιοκρατικό περιβάλλον. Εντούτοις, μπορεί μετά βίας να ζητηθεί από τα παιδιά να

βγουν έξω μπροστά από τη διάβαση των οχημάτων προκειμένου να ασκηθούν σε τέτοιου είδους κρίσεις: πρέπει να βρεθεί μια ασφαλής εναλλακτική λύση.

"Προσποίηση" του δρόμου

Ένας έξυπνος τρόπος που έχει αναπτυχθεί αυτό είναι από το πανεπιστήμιο του Εδιμβούργου. Η μέθοδός τους είναι να ιδρύσουν "προσποίηση" του δρόμου παράλληλα σε έναν πραγματικό. Τα παιδιά βλέπουν την κυκλοφορία που πλησιάζει στον πραγματικό δρόμο αλλά διασχίζουν στον παρακείμενο έτσι προσποιούνται έναν. Αυτό σημαίνει ότι κάνουν τις γνήσιες οπτικές κρίσεις συγχρονισμού και συντονίζουν τις μετακινήσεις τους σε εκείνες τις πληροφορίες με τον κανονικό τρόπο. Εντούτοις, επειδή δεν διασχίζουν τον πραγματικό δρόμο, δεν υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος εάν κάνουν λάθη. Πράγματι, τέτοια λάθη παρέχουν την ανατροφοδότηση και προωθούν την εκμάθηση. Οι δοκιμές με τους ενήλικους δείχνουν ότι η συμπεριφορά τους κατά το πέρασμα προσποιείται πως ο δρόμος είναι ουσιαστικά ίδιος με τη συμπεριφορά τους κατά το πέρασμα των πραγματικών δρόμων.

Όταν τα παιδιά εξετάστηκαν στον προσποιημένο δρόμο, προέκυψαν διάφορα χαρακτηριστικά γνωρίσματα. Αρχικά, τα παιδιά έτειναν να είναι εξαιρετικά συντηρητικά στις κρίσεις τους, έχαναν πολλές ευκαιρίες όπου μπορούσαν να έχουν διασχίσει με πλήρη ασφάλεια. Μεταξύ 5-7 χρονών, το 45% των ασφαλών χασμάτων απορρίφθηκαν κατ' αυτό τον τρόπο. Οι ενήλικοι, αφ' ετέρου, απέρριψαν μόνο περίπου το 10% τέτοιων χασμάτων.

Αφετέρου, τα παιδιά έκαναν επίσης έναν μικρό αριθμό "στενών περασμάτων": δηλαδή δέχτηκαν τα χάσματα που ήταν πάρα πολύ σύντομα για να περάσουν και που θα τους είχαν βάλει σε κίνδυνο εάν γινόταν στους πραγματικούς δρόμους. Τέτοια στενά περάσματα έγιναν σε έναν σχετικά μικρό αριθμό διασταυρώσεων (9%) επίσης και οι ενήλικοι μερικές φορές έκαναν στενά περάσματα. Το γεγονός ότι τα παιδιά το έκαναν σε διάφορες περιπτώσεις ακριβώς σε σύντομο χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια του οποίου εξετάστηκαν είναι ένας λόγος ανησυχίας.

Τα παιδιά ήταν επίσης ανεπαρκή στη χρήση του χρόνου που ήταν διαθέσιμος για το πέρασμα. Οι ενήλικοι και τα μεγαλύτερα παιδιά θα κοίταζαν χαρακτηριστικά μπροστά, προσδιορίζοντας εάν τα πλησιάζοντα χάσματα θα ήταν αρκετά μεγάλα για να περάσουν. Μόλις περάσει το κύριο αυτοκίνητο, αυτοί θα περπατούσαν αμέσως έξω πίσω από αυτό, με αυτόν τον τρόπο μεγιστοποιούν το διαθέσιμο χρόνο προτού να φθάσει το επόμενο αυτοκίνητο. Πράγματι, οι ενήλικοι είχαν συχνά μια "αρνητική καθυστέρηση": δηλαδή θα περπατούσαν έξω προτού περάσει το κύριο αυτοκίνητο. Τα πιο μικρά παιδιά, αφ' ετέρου, δεν παρουσίασαν καμία από αυτήν την αναμονή. Γενικά, δεν θα εξέταζαν εάν είναι δυνατό να διασχίσουν μέχρι να περάσει το κύριο αυτοκίνητο και θα έχαναν έπειτα περισσότερο χρόνο προσπαθώντας να αποφασίσουν εάν πρέπει να προχωρήσουν ή όχι. Πολλές ασφαλείς ευκαιρίες να διασχίσουν χάθηκαν συνήθως κατ' αυτό τον τρόπο.

Τέλος, τα μικρά παιδιά ήταν πολύ λιγότερο συνεπή στις κρίσεις τους από τους ενήλικους. Αυτή η ασυνέπεια εντοπίστηκε στο μέγεθος των χασμάτων που επέλεξαν στις

[Type text]

διαφορετικές περιπτώσεις, στο χρόνο που επέτρεψαν να παρέλθει πριν περπατήσουν έξω και στο χρόνο που έκαναν για να διασχίσουν το δρόμο.

Μετά από έξι ημίωρες περιόδους άσκησης (σε ποσοστό περίπου δύο την εβδομάδα), ήταν προφανείς σημαντικές βελτιώσεις. Υπήρξε μια χαρακτηριστική μείωση του αριθμού χαμένων ευκαιριών, οι οποίες οφείλονται στη βελτίωση του χρόνου αναμονής για τα κατάλληλα χάσματα στην κυκλοφορία. Δηλαδή τα παιδιά κοίταζαν μπροστά για να αξιολογήσουν τα χάσματα προτού να φθάσει το κύριο αυτοκίνητο. Περπάτησαν επίσης έξω πιο κοφτά μετά από το πρώτο αυτοκίνητο που πέρασαν, που δείχνει ότι οι αποφάσεις λαμβάνονταν νωρίτερα και αποτελεσματικότερα.

Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η μείωση των χαμένων ευκαιριών δεν οφειλόταν στα παιδιά απλά "πηγαίνοντας νωρίτερα", βασισμένα σε ένα τυφλό είδος τρόπου. Αν συνέβαινε αυτό, όχι μόνο θα είχε υπάρξει μια μείωση στις χαμένες ευκαιρίες: θα είχε υπάρξει και μια *αύξηση* στον αριθμό στενών περασμάτων. Εντούτοις, αυτό δεν συνέβη. Τα παιδιά έτσι δεν μάθαιναν απλά να συμπεριφέρονται σε μια πιο ριψοκίνδυνη φόρμα για να μειώσουν το χρόνο που ξόδευαν στην αναμονή στο κράσπεδο. Μάλλον, βελτίωναν τις στρατηγικές και τις δεξιότητές τους στο δρόμο.

Τέλος, οι κρίσεις των παιδιών έγιναν συνεπέστερες, δείχνοντας ότι είχαν βελτιώσει το κριτήριό τους ως προς αυτό που είναι ένα ασφαλές χάσμα, και ακόμη οι χρόνοι διάσχισής τους έγιναν συνεπέστεροι, κάνοντας συγκρίσεις του διαθέσιμου χρόνου σχετικά με το χρόνο που απαιτήθηκε για να διασχίσουν ευκολότερα.

Αυτά τα συμπεράσματα, έπειτα, επιδεικνύουν πώς μια πρακτική, συμπεριφοριστική προσέγγιση μπορεί να διδάξει σε παιδιά τόσο νέα όπως 5 ετών μερικές από τις πιο σύνθετες δεξιότητες που απαιτούνται για να ελέγξουν την κυκλοφορία. Σημειωτέο, είναι πολύ δύσκολο να φανεί πώς αυτές οι δεξιότητες θα μπορούσαν ενδεχομένως να διδαχθούν μέσω των λεκτικών κανόνων ή, πράγματι, μέσω οποιωνδήποτε τρεχουσών προσεγγίσεων εκτός της πρακτικής εκμάθησης.

Αναγνώριση των ασφαλών και επικίνδυνων περιοχών

Ένα ακόμη θέμα είναι το γεγονός ότι τα παιδιά δεν διδάσκονται πώς να αναγνωρίσουν μια επικίνδυνη θέση ή να βρουν μια ασφαλή. Ένα δεύτερο ζήτημα που προκύπτει αφορά τη διδασκαλία των παιδιών στο πώς να διασχίσουν ανάμεσα στα σταθμευμένα αυτοκίνητα ή στις διασταυρώσεις.

Μια ισχύουσα άποψη θα μπορούσε να είναι ότι το παιδί πρέπει, σε κάποιο σημείο, να μάθει να διασχίζει κοντά στα σταθμευμένα οχήματα επειδή, σε πολλές περιπτώσεις, δεν υπάρχει απλά πουθενά αλλού να διασχίσει. Η κατοχή μιας ασφαλούς και αποτελεσματικής στρατηγικής για τέτοιες καταστάσεις είναι επομένως ουσιαστική για όλους τους πεζούς. Εντούτοις, είναι ζωτικής σημασίας ότι τα παιδιά μαθαίνουν να εκτιμούν τον εγγενή κίνδυνο σε τέτοιες καταστάσεις πριν από την προσφορά μιας στρατηγικής για να τις εξετάσουν. Πράγματι, υπάρχει πραγματικός κίνδυνος να αποτύχουν να δουν το σημείο της στρατηγικής, με τον κίνδυνο ότι θα εφαρμοστεί τυφλά ή, στην καλύτερη περίπτωση, με μερική κατανόηση. Κατά συνέπεια, η κατάρτιση στην

αναγνώριση των ασφαλών και επικίνδυνων περιοχών πρέπει είτε να προηγηθεί είτε να συνοδεύει την κατάρτιση στρατηγικών.

Εντούτοις, ένας συνδυασμός προσεγγίσεων που υπογραμμίζουν, αφ' ενός, τις στρατηγικές που τα παιδιά χρειάζονται στις διαφορετικές ηλικίες και, αφ' ετέρου, τις δεξιότητες που θα επιτρέψουν σε αυτά να υιοθετήσουν τις όλο και περισσότερο αποδοτικές στρατηγικές με έναν λογικό και συστηματικό τρόπο, φαίνεται κατά πολύ ο λογικότερος τρόπος να προχωρήσει η ΕΟΑ.

Εν περιλήψει, τα προβλήματα υπάρχουν με πολλές ευρέως χρησιμοποιημένες παραδοσιακές μεθόδους οδικής ασφάλειας. Οι αμφιβολίες πρέπει επίσης να εκφραστούν όσον αφορά το περιεχόμενο της περισσότερης εκπαίδευσης, η οποία επικεντρώνεται στη γνώση παρά στη συμπεριφορά. Δεδομένου ότι ο στόχος της εκπαίδευσης οδικής ασφάλειας είναι να μπορούν τα παιδιά να συμπεριφερθούν ακίνδυνα στην κυκλοφορία, απαιτείται μια μετατόπιση της έμφασης όσον αφορά τους θεμελιώδεις στόχους και τους σκοπούς. Δεν μπορεί να υποτίθεται πλέον ότι η γνώση μεταφράζει τη συμπεριφορά στο δρόμο. Τα στοιχεία δείχνουν ότι αυτό απλά δεν συμβαίνει.

Μέσω της πρακτικής κατάρτισης τα παιδιά δεν περνούν πλέον από μια σειρά κινήσεων της κεφαλής επειδή κάποιος τους το είπε: παίρνουν τις πληροφορίες και κάνουν όποιες μετακινήσεις είναι απαραίτητες για να ολοκληρώσουν τη διαδικασία. Είναι να πάρουν τις πληροφορίες που είναι κρίσιμες, και όχι η εκτέλεση των αφηρημένων οδηγιών. Η διαφορά μεταξύ των δύο είναι θεμελιώδης.

3.1.6 Θεωρίες της ανάπτυξης

Η αναθεώρηση της τρέχουσας πρακτικής στην ΕΟΑ προτείνει ότι οι πρακτικές μέθοδοι διδασκαλίας για τις δεξιότητες των πεζών είναι οι πλέον πιθανές ως αποτελεσματικές. Τα προγράμματα που είναι βασισμένα στις ρεαλιστικές προσομοιώσεις οδηγούν σε βελτιώσεις όσον αφορά την οπτική επιλογή συγχρονισμού και χάσματος, την αυξανόμενη δυνατότητα να προσδιοριστούν για διάσχιση οι ασφαλείς και επικίνδυνες θέσεις, και την ενισχυμένη εκμάθηση των κατάλληλων στρατηγικών στα σταθμευμένα αυτοκίνητα και στις διασταυρώσεις.

Η αναπτυξιακή θεωρία, σχεδόν με μια φωνή, υποστηρίζει τη φυσική πρόοδο της κατανόησης από τη δράση στην έννοια. Δεδομένου ότι η γνώση που κατέχει ο περίπλοκος πεζός αποτελείται και από τα δύο στοιχεία. (δηλ. ένα σύνολο δεξιοτήτων μηχανισμών αντίληψης, μαζί με τις ευρείς-βασισμένες έννοιες του περιβάλλοντος κυκλοφορίας που καθοδηγούν την επέκταση αυτών των δεξιοτήτων) Η επίπτωση είναι ότι οι μέθοδοι διδασκαλίας θα είναι αποτελεσματικές όταν λειτουργούν με συνέπεια στην πρόοδο από τη δράση στην έννοια παρά όταν λειτουργούν ενάντια σε αυτή ή όταν εξετάζουν μόνο τα περιορισμένα στοιχεία της διαδικασίας. Στο επίπεδο αυτό, οι πρακτικές μέθοδοι κατάρτισης είναι επιτυχείς επειδή αρχίζουν από το σωστό σημείο στην αναπτυξιακή ακολουθία.

[Type text]

Οποιαδήποτε σοβαρή προσπάθεια να προωθηθεί η ανάπτυξη της κατάλληλης συμπεριφοράς για τους πεζούς οφείλει να αρχίσει με το να εκπαιδεύσει τα παιδιά στις ιδιαίτερες ενέργειες, μέσα (τουλάχιστον) σε καταστάσεις στις οποίες εκείνες οι συμπεριφορές θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν. Αυτό θα παρείχε τις απαραίτητες βασικές πληροφορίες για τη σχέση μεταξύ της δράσης και του περιβάλλοντος. Μόλις αρχίσουν να καθιερώνονται αυτά τα σχέδια δράσης, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως βασική εμπειρία από την οποία θα χτισθεί μια αρθρωμένη κατανόηση των συμπεριφορών που χρησιμοποιούνται σε διαφορετικά πλαίσια, καθώς επίσης και γενικότερες έννοιες για το περιβάλλον κυκλοφορίας.

Εν συντομία, οι δεξιότητες και οι στρατηγικές δεν μπορούν να διδαχθούν απλώς με τα λεκτικά μέσα αλλά πρέπει να ενισχυθούν από τις ιδρυτικές συμπεριφορές τους.

3.1.7 Ανάμιξη και σημασία της Αναπτυξιακής θεωρίας στην εκπαίδευση

Υπάρχει αναμφισβήτητα, η πεποίθηση ότι η δόμηση της ομάδας από την άποψη του συνόλου σύνθεσης και, το πιο σημαντικό, του στόχου είναι κρίσιμη για την αποτελεσματικότητα της διαλογικής προσέγγισης εκμάθησης, ειδικά στα μικρά παιδιά. Εκτός από αυτό, η δόμηση είναι απαραίτητη για να εξασφαλίσει ότι κάθε παιδί μπορεί να έχει συμβολή στο στόχο ομάδας και, με αυτές τις ενέργειες, να δημιουργήσει τους όρους ώστε το παιδί να «μπει» στη δραστηριότητα της ομάδας. Οι μελέτες της φυσιοκρατικής αλληλεπίδρασης των παιδιών αποκαλύπτουν ότι μόνο 13-16% του χρόνου αλληλεπίδρασής τους είναι συνεταιριστικό ή χρήσιμο (Hertz- Lazarowitz, 1990 Hertz - Lazarowitz, Fuchs, Sharabany & Eisenberg, 1989). Ακόμη και στις συνεταιριστικές ομάδες εργασίας μόνο 16% όλου του διαλόγου περιλαμβάνει τη διανομή της γνώσης και την παροχή ή τη λήψη των εξηγήσεων (Bennett, 1991). Σε αντίθεση, η κατάλληλη δόμηση της δραστηριότητας της ομάδας μπορεί να χρησιμεύσει στην προώθηση της συχνότερης ομιλίας στα μεμονωμένα παιδιά - ομιλία που περιλαμβάνει την ανταλλαγή των πληροφοριών, που δίνει τη βοήθεια, που προσφέρει τις εξηγήσεις, υποβάλλοντας ερωτήσεις, επιδιώκοντας τη διευκρίνιση και την επεξεργασία. Όλα αυτά διαδραματίζουν έναν σημαντικό ρόλο στη διανοητική λειτουργία των παιδιών (King 1990 Sharan & Shachar, 1988 Webb, Ender & Lewis, 1986).

Διαλογική εκμάθηση

Ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα για την οδική ασφάλεια θα πρέπει να καθοδηγήσει το δάσκαλο σαφώς στο πώς να κτίσει το διάλογο και τη συζήτηση των παιδιών, σύμφωνα με την ηλικία και το επίπεδο κατανόησης που τα παιδιά έχουν φθάσει. Ο δάσκαλος θα πρέπει επίσης να ενημερωθεί στο πώς να οργανώσει τους όρους και τις δραστηριότητες που είναι προκλητικοί και που θα προκαλέσουν τη συζήτηση, την ερώτηση-τοποθέτηση, την αιτιολόγηση, την εξήγηση και την επεξεργασία. Τα παιδιά μπορούν να είναι αρκετά έξυπνα στην επισήμανση των αντιφάσεων και των διαφωνιών μεταξύ κάθε άλλων απόψεων αλλά δεν είναι απαραίτητως έμπειρα στην παραγωγή των ειδών συζήτησης γύρω από τέτοιες συγκρούσεις ώστε να είναι παραγωγικές.

- Η διαλογική εκμάθηση επιτρέπει στους καθηγητές της τάξης να διαχειριστούν τους μεγάλους αριθμούς μαθητών εξασφαλίζοντας ότι ο χρόνος τους ξοδεύεται παραγωγικά στην εκμάθηση των δραστηριοτήτων (Sharan, 1990). Τα παιδιά

- χωρίζονται σε δυάδες ή σε μικρές ομάδες για να εργαστούν στους σχετικούς στόχους ενώ οι δάσκαλοι κινούνται μεταξύ των ομάδων για να προσφέρουν τη βοήθεια και να παρακολουθήσουν την πρόοδο. Οι δάσκαλοι που χρησιμοποιούν τις παραδοσιακές μεθόδους παρουσιάζουν τις πληροφορίες σαν η κατηγορία να ήταν ομοιογενής όσον αφορά τις δεξιότητες, τη δυνατότητα και το κίνητρό τους. Έχουν συχνά λίγο χρόνο να αλληλεπιδράσουν με τα μεμονωμένα παιδιά και να διευκολύνουν την εκμάθηση λόγω της ανάγκης να ρυθμιστεί η συμπεριφορά και να διατηρηθεί η πειθαρχία (Kagan, 1986).
- Οι διαλογικές μέθοδοι εκμάθησης ενθαρρύνουν τα παιδιά ώστε να είναι πλήρως συμμετοχικά μέλη των μικρών ομάδων εργασίας και να εργαστούν μαζί, παίρνοντας την ευθύνη για την εκμάθησή τους καθώς επίσης και βοήθεια για να προωθούν την ίδια την ομάδα (Johnson και Johnson, 1990).
 - Τέτοιες μέθοδοι ενθαρρύνουν τα παιδιά να βοηθήσουν, να καθοδηγήσουν και να υποστηρίξουν τη διανομή των πληροφοριών και των ιδεών εργαζόμενα μαζί σε έναν στόχο ομάδας. Υπάρχουν ιδιαίτερα στοιχεία ότι η εργασία ομάδας ενθαρρύνει έναν υψηλό βαθμό δέσμευσης στο στόχο της ομάδας και έτσι προωθείται η γνωστική προσπάθεια και οι κοινωνικές σχέσεις μέσα σε αυτή (Damon και Phelps, 1987 ,1989 Sharan και Shaulov, 1991).
 - Η διαλογική εκμάθηση έχει μια θετική επίδραση στη συμπεριφορά των μαθητών στις τάξεις, που παράγει μια πτώση στην αποδιοργανωτική συμπεριφορά των μαθητών και στην πλήξη (Hertz- Lazarowitz & Shachar, 1990). Αυτές οι αλλαγές μπορούν να αποδοθούν στη συμμετοχή των παιδιών στη λήψη των αποφάσεων, που έχουν επιπτώσεις, στην εργασία τους και στη μετατόπιση του ρόλου των δασκάλων στην προσφορά της καθοδήγησης παρά στην κατεύθυνση τους.

Αλληλεπίδραση ενήλικου-παιδιών και η όμοια συνεργασία

Τα προαναφερθέντα σημεία είναι μέχρι τώρα ακόμα πολύ γενικά. Παραμένει απαραίτητο να προσδιοριστεί πώς η αλληλεπίδραση ενήλικου-παιδιών και η όμοια συνεργασία (τα παιδιά μεταξύ τους) θα μπορούσαν πραγματικά να αποτελέσουν τη βάση των συγκεκριμένων εκπαιδευτικών εφαρμογών στο πλαίσιο οδικής ασφάλειας. Αυτός ο στόχος εξετάζεται στο υπόλοιπο του κεφαλαίου.

Λαμβάνοντας υπόψη την προσδιορισμένη ανάγκη στην ΕΟΑ να μεταδώσει και τις δεξιότητες και το εννοιολογικό πλαίσιο, θα μπορούσε να ωφεληθεί από την προσεκτικά δομημένη εφαρμογή μερικών από τις αρχές της διαλογικής εκμάθησης.

Από αυτήν την άποψη, ένα συμπληρωματικό πρόγραμμα της αλληλεπίδρασης ενήλικου-παιδιών και της όμοιας συνεργασίας θα φαινόταν να είναι η λεωφόρος υπόσχεσης. Η αλληλεπίδραση ενήλικου-παιδιών θα μπορούσε να υιοθετηθεί για να αναπτύξει τις πρακτικές δεξιότητες άκρων του δρόμου χρησιμοποιώντας μια ιεραρχική πρόοδο από τους σχετικά απλούς στόχους, όπως το πέρασμα μιας ήρεμης οδού, σε πιο σύνθετα

[Type text]

προγράμματα και σε στρατηγικές δράσης που απαιτήθηκαν για να αλληλεπιδράσουν με τους πιο πολυσύχναστους δρόμους και τα πιο σύνθετα σχεδιαγράμματα κυκλοφορίας.

Ένα τέτοιο πρόγραμμα καθοδηγημένης συμμετοχής θα μπορούσε επομένως να υποστηριχτεί από τη σχετική εργασία της ομάδας, όχι μόνο στο χώρο αλλά και αργότερα σε ένα κατάλληλο πλαίσιο στις τάξεις, όπου ο στόχος θα ήταν να διευρευνηθεί η εννοιολογική κατανόηση των παιδιών πέρα από τις συγκεκριμένες καταστάσεις που αντιμετωπίζονται στην άκρη του δρόμου. Δύο ζητήματα είναι κρίσιμα εδώ, εντούτοις. Αρχικά, οι επισκέψεις στα μέρη πρακτικής εξάσκησης (ΠΚΑ) είναι απολύτως κρίσιμες, επειδή παρέχουν ένα πλαίσιο που τα παιδιά μπορούν "να επαναφέρουν" στην τάξη. Αυτό βελτιώνει πολύ τις πιθανότητες όταν αναφέρεται ο δάσκαλος στις οδικές καταστάσεις, στις ενέργειες κυκλοφορίας, και τα λοιπά, τα παιδιά θα ξέρουν σε τι ακριβώς αναφέρεται. Η γνώση πλέον μοιράζεται και είναι κοινή, χωρίς αυτήν, θα υπήρχε μικρό κοινό έδαφος και επομένως ανεπαρκής εστίαση για τις δραστηριότητες στις τάξεις. Αφετέρου, είναι ουσιαστικό ότι οι δραστηριότητες στις τάξεις που χρησιμοποιούνται για να αναπτύξουν την εργασία στα ΠΚΑ πρέπει επίσης να παρέχουν ένα όσο το δυνατόν σημαντικότερο πλαίσιο. Αυτό μεγιστοποιεί τις πιθανότητες των παιδιών που γενικεύουν την εμπειρία τους στην άκρη του δρόμου σε νέο πλαίσιο. Πρότυπα σχεδιαγραμμάτων κυκλοφορίας έχουν χρησιμοποιηθεί επιτυχώς για να το κάνουν αυτό, αλλά, άλλα υλικά, όπως τα βίντεο, μπορούν να καθιερώσουν ένα κατάλληλο πλαίσιο στις τάξεις για τουλάχιστον μερικές δραστηριότητες. Όταν συνδυαστικά χρησιμοποιούνται κατ' αυτό τον τρόπο, τα δύο σκέλη των πρακτικών και δραστηριοτήτων στις τάξεις θα μπορούσαν να αναμένονται, κατά τη διάρκεια του χρόνου, για να προωθήσουν την ανάπτυξη ενός σχετικά περίπλοκου προτύπου της κυκλοφορίας που θα μπορούσε να καθοδηγήσει την πρακτική δράση σε ένα ευρύ φάσμα των καταστάσεων - συμπεριλαμβανομένων πολλών που δεν ήταν αντιμετωπιζόμενα ποτέ στην πραγματική κυκλοφορία.

Προκειμένου να τεθούν τα θεμέλια για την ανάπτυξη ενός ενσωματωμένου εκπαιδευτικού προγράμματος στην περιοχή οδικής ασφάλειας, είναι απαραίτητο να καθοριστεί λεπτομερέστερα πώς οι αρχές που έχουν περιγραφεί θα μπορούσαν να καταστούν λειτουργικές με τους πρακτικούς εκπαιδευτικούς τρόπους, και πώς η τάξη και άλλες δραστηριότητες θα μπορούσαν να κτιστούν αναλόγως.

Η λογική διδασκαλίας για τα παιδιά σε ένα αρχικό στάδιο στο πώς να αναγνωρίσουν τις επικίνδυνες θέσεις άκρων του δρόμου και πώς να βρουν ασφαλέστερες έχει συζητηθεί ήδη λεπτομερώς. Αν και γενικά υποτίθεται ότι τα παιδιά μπορούν να το κάνουν αυτό, η πρόσφατη έρευνα έχει δείξει ότι τα παιδιά κάτω από την ηλικία περίπου εννέα παρουσιάζουν λίγη διορατικότητα σε αυτό που αποτελεί μια επικίνδυνη περιοχή διάσχισης. Κατά συνέπεια, διασχίζοντας μεταξύ των σταθμευμένων οχημάτων, ή σε μια αιχμηρή κάμψη θεωρείται ασφαλής δραστηριότητα από τα περισσότερα μικρά παιδιά.

Ο στόχος θα ήταν να ενισχυθούν τα παιδιά ώστε να ανακαλύψουν αυτό που είναι επικίνδυνο για τέτοιες καταστάσεις μέσω *δικών* τους παρά μέσω των συλλογισμών *μας*. Δεν υπάρχει λόγος για έναν "κατάλογο" θέσεων που αποφεύγονται. Υπάρχει τόσο πολλή παραλλαγή στο περιβάλλον που μια προσέγγιση επικίνδυνων περιοχών θα ήταν ατελέσφορη. Εντούτοις, με την προώθηση της εννοιολογικής κατανόησης και των κατάλληλων στρατηγικών συλλογισμού, τα παιδιά μπορούν να διδαχθούν πώς να

εξετάσουν οποιαδήποτε κατάσταση. Η διαφορά είναι θεμελιώδης μεταξύ αυτών των προσεγγίσεων.

Ομάδα

Η χρήση της ομάδας θα παρείχε επίσης τις ευκαιρίες για τα οφέλη της συλλογικής εργασίας. Φαίνεται πιθανό ότι αυτό θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο μόλις αρχίσουν να αναπτύσσουν τα παιδιά κάποια στοιχειώδη κατανόηση του προβλήματος. Σε αυτή τη φάση, είναι πιθανό ότι οι διαφορές της προοπτικής θα αναπτύσσονταν μεταξύ των παιδιών, η εξερεύνηση των οποίων θα παρήγε την απαραίτητη σύγκρουση για την εννοιολογική πρόοδο.

Σε κάθε θέση ένα παιδί θα μπορούσε να επιλεγεί από την ομάδα και να ζητηθεί να δείξει που θα ήταν ασφαλές να διασχίσει προς έναν διευκρινισμένο προορισμό. Τα άλλα μέλη ομάδας θα μπορούσαν έπειτα να κληθούν χωριστά να σχολιάσουν την προτεινόμενη διαδρομή, ανοίγοντας μια συζήτηση για την καλύτερη διαδρομή. Η κατάρτιση θα συνεχιζόταν με το δάσκαλο/τον αρμόδιο ενήλικο που ενθαρρύνει τα παιδιά να εξετάσουν τα ζητήματα από το επιλεγμένο σημείο διάσχισης, εάν η θέση επιτρέπει στον πεζό να δει αρκετά μακριά μπροστά τι σημαίνει "αρκετά μακριά μπροστά" στο παρόν πλαίσιο εάν αυτό θα μπορούσε ή όχι να βελτιωθεί με το να κινηθεί αλλού και τα λοιπά. Από τη συνετή χρήση των ερωτήσεων, οι υπαγορεύσεις και οι εκπαιδευτές θα μπορούσαν διακριτικά να κατευθύνουν την ομάδα στις ιδιαίτερες κατευθύνσεις χωρίς να επιβάλουν την άποψή τους πάρα πολύ βαριά και έτσι χωρίς υπονόμηση της συζήτησης της ομάδας. Όταν τελικά βρεθεί μια αποδεκτή λύση, η ομάδα θα μπορούσε να κινηθεί προς μια νέα περιοχή: εάν δεν ήταν προσεχής καμία αποδεκτή λύση, ο εκπαιδευτής θα έπρεπε τελικά να καταδείξει μια καλή διαδρομή, εξηγεί γιατί θα ήταν καταλληλότερη από άλλη, και θα ενθάρρυνε τα παιδιά ώστε να κάνουν παρόμοιες επιλογές στις μελλοντικές θέσεις. Εντούτοις, προκειμένου να μεγιστοποιηθεί η συμμετοχή των παιδιών, θα ήταν απαραίτητο να χρησιμοποιηθεί τέτοια επέμβαση μόνο σαν τελευταία λύση. Αφ' ετέρου, θα βοηθούσε να καθορίσει τα πρότυπα τα οποία τα παιδιά θα ήταν καλό να στοχεύσουν και εν προκειμένω θα μπορούσε να είναι χρήσιμο.

Επί των μελλοντικών τόπων, θα ήταν σημαντικό να επιλεγεί ένα διαφορετικό παιδί για να κάνει τις αρχικές κρίσεις έτσι ώστε σε όλα τα παιδιά θα δινόταν η ευκαιρία και για να προτείνουν τις διαδρομές και για να είναι συζητητές των προτάσεων άλλων ανθρώπων. Αυτό θα μεγιστοποιούσε την εμπειρία τους με τον καταναγκασμό τους να εξετάσουν το πρόβλημα από τις διάφορες προοπτικές που προσφέρονται από τα άλλα παιδιά (ή τον εκπαιδευτή). Θα βοηθούσε επίσης ώστε να αποφύγουν την υιοθέτηση σταθερών ρόλων μέσα στην ομάδα, όπως η εμφάνιση των κυρίαρχων και ενδοτικών συνεργατών.

Όλα τα μέλη της ομάδας έχουν ίση πιθανότητα, ενώ συγχρόνως εξασφαλίζοντας ότι υπάρχουν διάφορες προοπτικές να συζητήσουν, θα φαινόταν λογικό να χρησιμοποιηθούν μεγέθη ομάδας μεταξύ τριών και πέντε παιδιών. Οι μεγαλύτερες ομάδες πρέπει να αποφευχθούν στην περίπτωση των επισκέψεων. Οι μικρότερες

[Type text]

ομάδες δεν αποκαλύπτουν προφανώς λιγότερη προοπτική. Thomson(1992) και Amprofo-Boateng (1993).

Αυτή η προσέγγιση κατάρτισης είναι ιδιαίτερα ρεαλιστική στα παιδιά, επικαλείται, όλα τα επιθυμητά στοιχεία μιας συζήτησης: πρόκληση των προοπτικών των παιδιών και ενθάρρυνση για να ανακαλύψουν και να μάθουν τις δυσκολίες που συνδέονται με τις επιλογές δράσης τους. Παρέχει επίσης το πλαίσιο για την κατανόηση, του ότι οι ομότιμοι τους μπορούν να έχουν διαφορετικές και ίσως καλύτερες ιδέες και ότι οι προοπτικές άλλων οδικών χρηστών, όπως οι οδηγοί, πρέπει ληφθούν υπόψη.

Μόλις εκτεθούν τα παιδιά στην πρακτική πχ ΠΚΑ, υπάρχει πολλή εργασία που θα μπορούσε να έρθει πίσω στην τάξη. Οι «πραγματικές» καταστάσεις που έχουν αντιμετωπιστεί θα μπορούσαν να μεταφραστούν σε μια σειρά ασκήσεων στις τάξεις. Αυτό το ενισχυτικό πρόγραμμα θα κατασκευαζόταν καλύτερα γύρω από τη συλλογική εργασία ομάδας που στοχεύει περαιτέρω να αναπτύξει την εννοιολογική κατανόηση των παιδιών βάσει της υπάρχουσας συγκεκριμένης εμπειρίας τους. Όπως ήδη έχει λεχθεί, θα ήταν απαραίτητο για αυτές τις δραστηριότητες να πραγματοποιηθούν σε ένα όσο το δυνατόν περιεκτικότερο και σταθερό πλαίσιο έτσι ώστε τα παιδιά να μπορούν να προεκτείνουν την οδική δευτερεύουσα εμπειρία τους στις νέες καταστάσεις. Στην περίπτωση της διαδρομής διδασκαλίας, μια δυνατότητα θα ήταν να χρησιμοποιηθούν σε μακέτες τα πρότυπα οδών με σπίτια, οχήματα, μικροσκοπικοί κούκλο-πεζοί, και έτσι αυτές να χρησιμοποιηθούν για να δημιουργήσουν ένα αρκετά ρεαλιστικό περιβάλλον (και ιδιαίτερα δημοφιλές) κυκλοφορίας. Τέτοια πλαίσια είναι οπτικά ελκυστικά στα μικρά παιδιά, μπορούν να ελεγχθούν προσεκτικά, και να επιτρέψουν στον εκπαιδευτή να σχεδιάσει τους στόχους γύρω από τους οποίους η συζήτηση της ομάδας μπορεί να κτιστεί. Τέτοια πρότυπα έχουν αποδειχθεί ήδη αποτελεσματικά στη βελτίωση της ασφαλούς θέσης των παιδιών βρίσκοντας δεξιότητες και εμφανίζονται να έχουν ισχύ ως συσκευές κατάρτισης όταν προϋπάρχει ένα μικρό ποσό πρακτικής εμπειρίας (Amprofo-Boateng & Thomson, 1991 Thomson, 1992 Amprofo-Boateng , 1993).

Η αξία των ασκήσεων στις τάξεις σαν συμπλήρωση της πρακτικής κατάρτισης είναι, να βοηθήσουν στην ανάπτυξη της γενικότερης εμπειρίας και την κατανόηση δεδομένου ότι τα παιδιά επιδιώκουν να γενικεύσουν τις δεξιότητες που έμαθαν. Η εμπειρία είναι κυρίαρχη, αλλά, στον καθορισμό του γενικού πλαισίου για τέτοια εκμάθηση και στην εξασφάλιση ότι ο πραγματικός κόσμος συνεχίζει να διαμορφώνει το πλαίσιο μέσα στο οποίο η εννοιολογική ανάπτυξη των παιδιών πραγματοποιείται.

3.2 ΠΕΖΟΙ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ, ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Οι πεζοί είναι μια αναμφισβήτητα επιρρεπής μερίδα των οδικών χρηστών στα οδικά ατυχήματα μιας και είναι η λιγότερο προστατευμένη, άρα και η πιο ευάλωτη. Η αναγκαιότητα, πρώτιστα, για εκπαίδευση ασφαλούς συμπεριφοράς μέσα σε ρεαλιστικά πλαίσια, των παιδιών σαν πεζοί είναι δεδομένη. Αρκεί να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι σχεδόν την πρώτη 18ετία της ζωής τους υπάρχουν στο οδικό περιβάλλον κυρίως σαν πεζοί, για αυτό δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ΕΟΑ στο τομέα της πεζής χρήσης του οδικού περιβάλλοντος.

Όπως ήδη έχει ειπωθεί πολλές θέσεις των άκρων του δρόμου είναι πραγματικά επικίνδυνες, π.χ. τα σταθμευμένα οχήματα, οι αιχμηρές κάμψεις, οι κορυφές των λόφων, των διασταυρώσεων, και εμπόδια ορατότητας ή σημεία που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής π.χ. δέντρα, περίπτερα, βενζινάδικα ,γκαράζ, πώς αναγνωρίζουν τέτοιους κινδύνους και πώς μαθαίνουν να κατασκευάσουν τις διαδρομές που τους αποφεύγουν είναι μια από τις πρώτες δεξιότητες που τα παιδιά πρέπει να μάθουν. Εντούτοις, η έρευνα δείχνει ότι τα παιδιά κάτω από 9 έτη είναι πολύ φτωχά σε αυτό και επιλέγουν συχνά να διασχίσουν επικίνδυνα (βλ. 3.1)

Τα σταθμευμένα οχήματα συνδέονται με έναν μεγάλο αριθμό ατυχημάτων που περιλαμβάνουν τα μικρά παιδιά. Σε πρώτη φάση, τα παιδιά πρέπει να διδαχτούν και να καταλάβουν ποιες παρεμποδίσσεις – σταθμευμένα αυτοκίνητα - καθιστά επικίνδυνη τη θέση τους και πώς. Σε δεύτερη φάση, πρέπει να διδαχτούν μια συστηματική στρατηγική που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να διασχίσουν ακίνδυνα στα σταθμευμένα σε εκείνες τις περιπτώσεις που η αποφυγή τους είναι αδύνατη.

Όπως τα σταθμευμένα οχήματα, οι διασταυρώσεις συνδέονται επίσης με πολλά ατυχήματα που περιλαμβάνουν τα μικρά παιδιά. Η τρίτη φάση κατάρτισης στηρίζεται στις προηγούμενες φάσεις με την εισαγωγή των παιδιών στα προβλήματα κοντά στα διαφορετικά είδη σύνδεσης.

Ένα άλλο κομμάτι που θέλει προσοχή είναι τα χαρακτηριστικά αυτά που θα αφορούν στην καταλληλότητα των εκπαιδευτών, τα ακόλουθα χαρακτηριστικά (όχι κατά σειρά προτεραιότητας) μπορούν να θεωρηθούν επιθυμητά. Οι εκπαιδευτές πρέπει να κατέχουν όσο το δυνατόν περισσότερες από τις ιδιότητες:

- **δυνατότητα να παρέχεται η κατάρτιση κατά τρόπο ικανοποιητικό**
- **δυνατότητα να επικοινωνήσει αποτελεσματικά με τα παιδιά**
- **εμπειρία με τα παιδιά**
- **φιλική διάθεση και ιδιοσυγκρασία**
- **αξιοπιστία**
- **κατανόηση της οδικής χρήσης και της συνειδητοποίησης κυκλοφορίας**

[Type text]

➤ **υγεία και ικανότητα (ειδικά όραση και ακοή)**

Έτσι ώστε να:

- *Διδάξουν τα παιδιά πώς να αναγνωρίσουν τις επικίνδυνες θέσεις όπου πρέπει να διασχίσουν (ή πού μια ειδική στρατηγική απαιτείται)*
- *διδάξουν τα παιδιά πώς να βρουν τις ασφαλέστερες διαδρομές έτσι ώστε να αποφεύγουν τέτοιες θέσεις*
- *διδάξουν τα παιδιά πώς να επιλέξουν τις διαδρομές που μειώνουν την έκθεσή τους στην κυκλοφορία*
- *αυξήσουν την εννοιολογική κατανόηση των παιδιών(για το οδικό περιβάλλον και ότι εμπεριέχεται σε αυτό) έτσι ώστε να είναι σε θέση να ασχοληθούν ελαστικά με ένα ευρύ φάσμα καταστάσεων*

Μέχρι τώρα τα στοιχεία δείχνουν ότι τα ατυχήματα πεζών παιδιών τείνουν να συγκεντρωθούν γύρω από τις κοινές οδικές δομές όπως οι διασταυρώσεις, οι κάμψεις, οι οπτικές παρεμποδίσεις όπως οι θάμνοι, οι φράκτες, τα σταθμευμένα οχήματα, κ.λπ. Τέτοια χαρακτηριστικά γνωρίσματα είναι ιδιαίτερα επικίνδυνα ειδικά όταν συνδυάζονται (π.χ. ένα σταθμευμένο όχημα σε μια αιχμηρή κάμψη). Εντούτοις, τα παιδιά κάτω από την ηλικία 9 παρουσιάζουν λίγη κατανόηση αυτών των κινδύνων, και κρίνουν την ασφάλεια μιας θέσης πρώτιστα βάσει του αν μπορούν να δουν τα οχήματα στο δρόμο. Εάν κανένας δεν μπορεί να φανεί, τα παιδιά τείνουν να θεωρήσουν την περιοχή ασφαλή. Αποτυγχάνουν να συνειδητοποιήσουν ότι πολλές θέσεις είναι επικίνδυνες ακριβώς επειδή τα οχήματα δεν μπορούν να φανούν εκεί.

Τείνουν επίσης να υποθέσουν ότι η αμεσότερη διαδρομή στον προορισμό τους είναι η ασφαλέστερη, και θα περπατήσουν συχνά διαγώνια το δρόμο για να φθάσουν σε αυτήν. Δικαιολογούν, με το να υποστηρίξουν ότι είναι η πιο άμεση μετάβαση, μια προφανής παρερμηνεία των κοινών συμβουλών στα μικρά παιδιά. Ο σκοπός είναι να βελτιωθεί η εννοιολογική κατανόηση των παιδιών.

Είναι εύλογο έτσι να πιστοποιηθεί η αναγκαιότητα ο σχεδιασμός του ΠΚΑ να στηριχτεί και να περιλαμβάνει ακριβώς όλα αυτά τα στοιχεία που δυσχεραίνουν ή καθιστούν επικίνδυνη την λειτουργία των πεζών στο οδικό περιβάλλον.

Είναι επίσης σημαντικό τα παιδιά να μην σπαταλούν όλο τους το χρόνο συγκεντρωμένα επανειλημμένως στις ίδιες - παρόμοιες θέσεις. Ο στόχος του προγράμματος είναι να προωθηθεί η εννοιολογική κατανόηση έτσι ώστε τα παιδιά να μάθουν να συνάγουν τι καθιστά πολλά διαφορετικά είδη κατάστασης επικίνδυνα, όχι μόνο εκείνα που αντιμετωπίζονται συγκεκριμένα κατά τη διάρκεια των περιόδων άσκησης. Όσο μεγαλύτερος ο αριθμός περιοχών κατάρτισης τόσο πιο ποικίλα τα χαρακτηριστικά τους, άρα τόσο μεγαλύτερη η πιθανότητα το παιδί να κατανοήσει τις ελλοχεύουσες αρχές που ισχύουν για όλες τις περιπτώσεις στο οδικό περιβάλλον.

Τα μικρά παιδιά κάνουν δύο κοινά λάθη κατά τη διάσχιση του δρόμου:



Δεν συνειδητοποιούν ότι είναι επισφαλές να διασχίσουν κοντά στα εμπόδια όπως τα σταθμευμένα αυτοκίνητα, οι κάδοι σκουπιδιών, οι μεγάλοι φράκτες ή οι παρόμοιες παρεμποδίσσεις. Σκέφτονται επίσης ότι είναι ασφαλές να διασχίσουν κοντά στις αιχμηρές κάμψεις, κορυφές των λόφων και των περίπλοκων συνδέσεων. Αυτές οι θέσεις είναι όλες επικίνδυνες επειδή περιορίζουν την ορατότητα του παιδιού προς την κυκλοφορία. κάνουν επίσης δύσκολο για τους οδηγούς να τα αντιληφθούν.

1 Οπτικό πεδίο των παιδιών μπροστά από παρκαρισμένο όχημα

Εάν ο προορισμός δεν είναι ακριβώς απέναντι στο δρόμο, θα διασχίσουν συχνά **διαγώνια**. Μπορούν επίσης κάτι τέτοιο να το κάνουν και στα σταυροδρόμια ή σε διαφόρων ειδών διατομές περνώντας έτσι πολύ περισσότερο χρόνο στο δρόμο και χωρίς τη δυνατότητα ελέγχου όλων των κατευθύνσεων κυκλοφορίας .

Τα παιδιά έχουν ένα πολύ χαμηλό επίπεδο ματιών από το έδαφος. Αυτό σημαίνει ότι διασχίζοντας το δρόμο κοντά στις παρεμποδίσσεις όπως σταθμευμένα αυτοκίνητα είναι πολύ επικίνδυνα επειδή δεν μπορούν να δουν κατάλληλα.

Στη φωτογραφία 1 φαίνεται πόσο λίγα το παιδί μπορεί να δει από το επίπεδο ματιών του.

Στη φωτογραφία 2 εντούτοις, φαίνεται ότι το οπτικό πεδίο του παιδιού βελτιώνεται εντυπωσιακά όταν απομακρύνεται από την παρεμπόδιση κατά μήκος του δρόμου. Η απομάκρυνση αυτή είναι πάντα ασφαλέστερη επειδή επιτρέπει στο παιδί να δει την κυκλοφορία πιο μπροστά.

Η ίδια στρατηγική λειτουργεί με **οποιαδήποτε** παρεμπόδιση στο οπτικό πεδίο.

[Type text]



2 το παιδί όταν εγκαταλείπει το σταθμευμένο αυτοκίνητο.

3.2.1 Μέθοδοι διδασκαλίας¹⁴

Η ασφαλής κατάρτιση θέσεων κρύβεται κάτω από ολόκληρο το πρόγραμμα. Εντούτοις, είναι από πολλές απόψεις το πιο προκλητικό μέρος του προγράμματος. Οι εκπαιδευτές πρέπει να λάβουν υπόψη ότι αναπτύσσουν την εννοιολογική κατανόηση των παιδιών και πρέπει να αποφεύγουν ένα σύνολο κανόνων.

Επιβάλλεται εδώ να υπογραμμιστεί ότι η διδασκαλία πρέπει να είναι **έμμεση**. Οι εκπαιδευτές δεν πρέπει ποτέ απλά να πουν στο παιδί ότι ορισμένες θέσεις είναι επικίνδυνες. Αντί αυτού, πρέπει να βρουν τους τρόπους ώστε να καθοδηγήσουν τα παιδιά πώς να σκέφτονται έτσι ώστε να **ανακαλύπτουν μόνα τους** γιατί η περιοχή είναι επικίνδυνη.

Για να το κάνουν αυτό, οι εκπαιδευτές πρέπει να τοποθετήσουν τα παιδιά σε μια ακίνδυνη θέση, με σκοπό να ρωτήσουν ένα από αυτά πώς θα διέσχιζε το δρόμο προς έναν προορισμό στην άλλη πλευρά (ο προορισμός πρέπει να είναι ακριβώς απέναντι της πλευράς του δρόμου που βρίσκονται). Έτσι ώστε τα παιδιά να μπουν σε μια συγκεκριμένη διαδικασία σκέψης η οποία θα είναι έμμεσα καθοδηγούμενη από τον εκπαιδευτή. Η λύση σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να δηλωθεί ρητά από τον εκπαιδευτή εκτός και αν τα παιδιά δεν μπορούν με τίποτα να τη βρουν από μόνα τους. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να αναμένεται, τα παιδιά να απαντούν γρήγορα, σωστά και με σαφήνεια, δεν θα είχε ιδιαίτερο νόημα εξ' άλλου μιας και η συζήτηση και η ανταλλαγή απόψεων δεν θα ήτο δυνατή μεταξύ των παιδιών.

Τα παιδιά πρέπει να ενθαρρυνθούν ώστε να συζητήσουν τις πιθανές λύσεις μεταξύ τους, με τον εκπαιδευτή να επεμβαίνει κατά διαστήματα για να συνεχίσουν τη συνομιλία ακολουθώντας τη σωστή κατεύθυνση. Αυτό θα είναι ευκολότερο με μικρές ομάδες παιδιών.

¹⁴Kerbcraft, smart strategies for pedestrian's safety, James A. Thomson, University of Strathclyde

Αρχικά τα παιδιά δεν διασχίζουν πραγματικά. Περιγράφουν τις διαδρομές, και παίρνουν τον εκπαιδευτή κατά μήκος του πεζοδρομίου στις καταλληλότερες θέσεις.

Οι εκπαιδευτές πρέπει να συνεχίζουν με το παιδί που κάνει τις βασικές κρίσεις, χρησιμοποιώντας τα άλλα ως συζητητές και εναλλάξ. Αυτό σημαίνει ότι όλα τα παιδιά θα πάρουν ίσα ποσά πρακτικής.

Τέλος, κάθε παιδί προσπαθεί να πραγματοποιήσει τη διαδικασία χωρίς οποιαδήποτε βοήθεια από τον εκπαιδευτή. Αυτή η φάση είναι πολύ σημαντική, επειδή χωρίζει τι το παιδί μπορεί να κάνει μόνο από αυτό που μπορεί να κάνει σε συνεργασία με έναν πιο πεπειραμένο αρωγό. Επιτρέπει επίσης στον εκπαιδευτή να παρακολουθήσει την πρόοδο του παιδιού σε τρέχουσα βάση.

Κάτι ακόμα που θα μπορούσε να βοηθήσει τον εκπαιδευτή ώστε να γνωρίζει το επίπεδο που βρίσκεται το κάθε παιδί, θα ήταν το παιδί σε όλη τη διαδικασία εκτέλεσης μιας άσκησης να λέει μεγαλόφωνα τι ακριβώς κάνει και ποια στρατηγική ακολουθεί έτσι ώστε και το ίδιο να κατανοεί ακριβώς τα βήματα και να εντρυφήσει στην εννοιολογική διάσταση των πραγμάτων κάτι που θα το εξοπλίσει για να κρίνει την τεράστια ποικιλομορφία στο πραγματικό οδικό περιβάλλον.

Ιδανικά, τρεις τύποι διασταυρώσεων πρέπει να βρεθούν στις οδούς του ΠΚΑ:

➤ **Απλές διασταυρώσεις**

Αυτές είναι κανονικές διασταυρώσεις χωρίς τα επικίνδυνα χαρακτηριστικά γνωρίσματα, όπως οι κάμψεις, τα σταθμευμένα οχήματα...

➤ **Επικίνδυνες διασταυρώσεις**

Οι απλές διασταυρώσεις γίνονται επικίνδυνες όταν συνδυάζονται με τα πρόσθετα επικίνδυνα χαρακτηριστικά γνωρίσματα. Τέτοιες καταστάσεις είναι μεταξύ των πιο επικίνδυνων στο δρόμο.

➤ **Σύνθετες διασταυρώσεις**

Αυτές είναι συνήθως πολύπλοκες διασταυρώσεις όπου δεν είναι δυνατό να ληφθεί μια άποψη για όλες τις οδούς από μια θέση.

Οι εκπαιδευτές πρέπει να εξηγήσουν ότι πολλά ατυχήματα που περιλαμβάνουν τα παιδιά εμφανίζονται κοντά στις διασταυρώσεις επειδή:

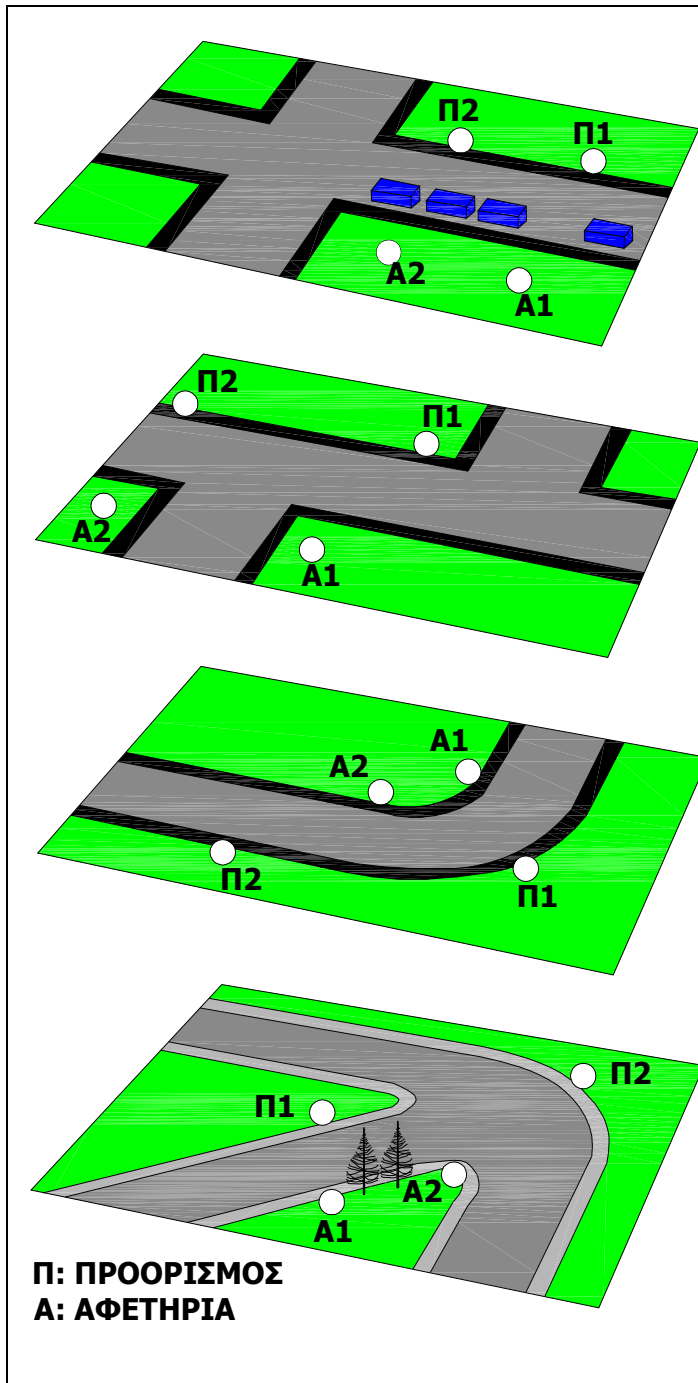
- οι μετακινήσεις κυκλοφορίας είναι πολύ σύνθετες
- τα παιδιά δεν έχουν μάθει πώς να ξετάσουν αυτή τη πολυπλοκότητα
- η κατάσταση είναι επίσης προκλητική για τους οδηγούς

Εδώ πρέπει να παρουσιαστούν παραδείγματα των διαφορετικών ειδών διατομής και να συζητηθεί γιατί είναι επικίνδυνα για τα μικρά παιδιά, τα παιδιά πρέπει να μάθουν πώς να τοποθετηθούν στο κράσπεδο ώστε να είναι σε θέση να δουν όλους τους δρόμους που οδηγούν στη σύνδεση. Πρέπει επίσης να μάθουν πώς να χρησιμοποιήσουν μια

[Type text]

συστηματική στρατηγική αναζήτησης έτσι ώστε να μην παραλείπουν μια οδό κατά την έρευνα της κυκλοφορίας. Τα ανεκπαιδευτα παιδιά έχουν συχνά μια χαοτική στρατηγική αναζήτησης. Εάν δεν υπάρχει ούτε μια θέση από την οποία το παιδί μπορεί να δει κάτω όλους τους σχετικούς δρόμους, δεν θα πρέπει να διασχίσει τη σύνδεση. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα παιδιά πρέπει να βρουν μια εναλλακτική, ασφαλέστερη θέση - πορεία διάσχισης.

Πώς τα παιδιά πρέπει να συμπεριφερθούν βάσει της ανάλυσής τους στις διασταυρώσεις ποικίλλουν. Στις απλές διασταυρώσεις, θα ήταν ασφαλές να διασχίσουν εάν ο δρόμος ήταν σαφής. Εντούτοις, εάν υπάρχουν σταθμευμένα οχήματα ή άλλες παρεμποδίσεις κοντά στη σύνδεση, αυτό δεν θα ήταν έτσι. Σε τέτοιες περιπτώσεις, τα παιδιά πρέπει να διδαχθούν ώστε να κινηθούν προς ένα ασφαλέστερο σημείο, κοντά. Τα παιδιά πρέπει να ενθαρρυνθούν να επιλέξουν μια διαδρομή που περιλαμβάνει τη διάσχιση μόνο μιας οδού οπουδήποτε είναι δυνατόν, διότι αυτό μειώνει την έκθεσή τους στην κυκλοφορία. Εντούτοις, αναγνωρίζεται ότι αυτό δεν μπορεί να είναι πάντα δυνατό.



Επιλέγονται πάντα δυο αφετηρίες και δυο προορισμοί. Αυτό σημαίνει ότι στα παιδιά θα μπορούσαν να δοθούν τέσσερα διαφορετικά προβλήματα προς λύση χωρίς την συνεχή κίνησή τους προς μια νέα θέση. Αυτά θα μπορούσαν να είναι πώς να βρουν μια ασφαλή διαδρομή από τα Α1 Π1 , Α1 Π2 , Α2 Π1 και Α2 Π2. Αυτό μπορεί εύκολα να σχεδιαστεί επί των διαφορετικών τοπίων, όπως φαίνεται στα ανωτέρω παραδείγματα.

[Type text]

Στην επιλογή των αφετηριών και των προορισμών, καλό θα ήταν τα παιδιά να μην τοποθετούνται αντίκρυ το ένα από το άλλο. Αυτό προτείνεται ώστε τα παιδιά να έχουν την ευκαιρία να προτείνουν τη διαγώνια διάσχιση του δρόμου. Εντούτοις, τα σημεία έναρξης και προορισμού δεν πρέπει να χωριστούν πάρα πολύ, δεδομένου ότι αυτό θα αποθαρρύνει επίσης τα παιδιά να διασχίσουν διαγώνια. Ένας χωρισμός περίπου 5-8 μέτρων θα ήταν ιδανικός. Καλό θα ήταν να επιλεγεί ένας προορισμός που είναι ρεαλιστικός, όπως ένα περίπτερο, ένας θάμνος ή ένα δέντρο, ή ακόμα και ένα ομοίωμα που τοποθετήθηκε προηγουμένως εκεί.

Πρέπει σε κάθε περίπτωση να διασφαλιστεί ότι δεν *εμποδίζεται το οπτικό πεδίο των παιδιών*, και ότι δεν εμποδίζει το ένα το άλλο. Τα παιδιά πρέπει να τοποθετηθούν έτσι ώστε το καθένα να μπορεί να δει κατάλληλα.

Η κάμψη κάτω *στο επίπεδο ματιών των παιδιών* θα δείξει τι ακριβώς τα παιδιά μπορούν να δουν και τι δεν μπορούν. Τα παιδιά θα αισθανθούν επίσης πιο άνετα όταν δουν τον εκπαιδευτή σε αυτό το επίπεδο.

Πρέπει να γίνει πλήρως κατανοητό ότι τα παιδιά εκπαιδεύονται για *το μελλοντικό ανεξάρτητο ταξίδι*. Η κατάρτιση δεν έχει ως σκοπό να επιτρέψει στα παιδιά να βγουν από μόνα τους μόλις ολοκληρωθεί η σειρά μαθημάτων. *Δεν πρέπει να δοθεί στα παιδιά (ή στους γονείς τους) η εντύπωση ότι μπορούν τώρα να αντιμετωπίσουν τις καταστάσεις κυκλοφορίας μόνα.*

Κατά τις διαδρομές στο (ΠΚΑ), πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα παιδιά *διασχίζουν ακίνδυνα* και ότι *σταματούν, κοιτάζουν και ακούνε* κάθε φορά που διασχίζουν έναν δρόμο.

Τα παιδιά πολλές φορές δεν καταλαβαίνουν *τις ροές κυκλοφορίας*, δηλ. από που τα αυτοκίνητα είναι πιθανό να προέλθουν ή να πάνε. Μπορούν να μην ξέρουν καν σε ποιο ρεύμα βρίσκονται.

Τα παιδιά πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι τα αυτοκίνητα μπορούν να προέλθουν από διάφορες κατευθύνσεις: όχι μόνο από δεξιά και αριστερά αλλά και από πίσω. Πολλά ατυχήματα στις διασταυρώσεις συμβαίνουν γιατί τα παιδιά ξεχνούν να ελέγξουν την κυκλοφορία που τα προσεγγίζει από το οπίσθιο τμήμα.

Τα παιδιά δεν θα μάθουν την οδική ασφάλεια εάν τους λένε ακριβώς πώς να συμπεριφερθούν. Χρειάζονται *την πρακτική*. Η κατάρτιση επομένως περιλαμβάνει *την εκμάθηση με το να κάνουν κάτι*.

Ο ρόλος ως εκπαιδευτές είναι *να καθοδηγήσουν την εμπειρία των παιδιών* έτσι ώστε να μπορούν να ανακαλύψουν τους καλύτερους τρόπους διάσχισης. Δεν πρέπει απλά να πραγματοποιήσουν έναν κατάλογο οδηγιών. Οπωσδήποτε, θα πρέπει να αποφθεχθούν στόχοι όπως η απομνημόνευση με το τι πρέπει και δεν πρέπει να κάνουν τα παιδιά.

Πρέπει τα παιδιά να ενθαρρυνθούν για *να συζητήσουν το πρόβλημα μεταξύ τους*. Τα παιδιά μαθαίνουν συχνά περισσότερο με αυτόν τον τρόπο από το να απαντούν στις ερωτήσεις που τίθενται από τους ενήλικους. Εντούτοις, η συζήτηση πρέπει να κρατηθεί στις κατάλληλες κατευθύνσεις.

Μερικά παραδείγματα δίνονται αργότερα.

Το πρόβλημα είναι ότι τα μικρά παιδιά δεν καταλαβαίνουν τον κίνδυνο κοντά στις παρεμποδίσεις. Πρέπει να καταλάβουν αυτούς τους κινδύνους και να μάθουν πώς να τους εξετάζουν. Μια διαδικασία για αυτό τον σκοπό θα μπορούσε να είναι η εξής:

- i. *θέση όπου το οπτικό πεδίο κρύβεται, παραδείγματος χάριν με ένα σταθμευμένο αυτοκίνητο.*
 - ⇒ *ρωτήστε εάν μπορούν να δουν το δρόμο για να ελέγξουν την κυκλοφορία. Μερικές φορές το παιδί θα πει "ναι" σε αυτήν την ερώτηση, ακόμα κι αν είναι προφανές σε σας ότι δεν μπορεί.*
- ii. *Εάν το κάνουν αυτό...*
 - ⇒ *ρωτήστε εάν μπορούν να δουν τα ιδιαίτερα αντικείμενα πέρα από την οδό που ξέρετε πως δεν τα αντιλαμβάνονται λόγω του ελλιπούς οπτικού τους πεδίου*
- iii. *Αυτό πρέπει να τα βοηθήσει να συνειδητοποιήσουν ότι δεν μπορούν να δουν κατάλληλα.*
 - ⇒ *εάν ένα αυτοκίνητο(ηλεκτροκίνητο) έρχεται, ρωτήστε για αυτό – με, τι μοιάζει όταν δεν μπορούν να το δουν, κ.λπ.*
- iv. *Αυτό θα τα βοηθήσει να κατανοήσουν ότι δεν μπορούν να δουν το αυτοκίνητο κατάλληλα έως ότου είναι πολύ κοντά σε αυτά.*
 - ⇒ *ρωτήστε γιατί δεν μπορούσαν να δουν το αυτοκίνητο.*
- v. *Αυτό θα τους βοηθήσει να καταλάβουν ότι το οπτικό πεδίο τους παρεμποδίζεται.*
 - ⇒ *ρωτήστε τι θα κάνουν για αυτό*
- vi. *Αυτό εισάγει την ιδέα ότι είναι απαραίτητο να κινηθούν.*
- vii. *εάν προτείνουν, αφήστε τους να σας πάρουν σε ένα νέο σημείο. Πάρτε τους για να εξηγήσετε γιατί αυτή η θέση είναι καλύτερη από την τελευταία. Εάν δεν είναι καλύτερη, περάστε από τα βήματα πάλι έως ότου τελικά βρουν μια καλύτερη λύση.*
- viii. *εάν δεν μπορούν να το κατανοήσουν, παρουσιάστε τους μια λογική λύση και εξηγήστε γιατί. Κατόπιν κινηθείτε προς μια νέα θέση και προσπαθήστε πάλι.*

Πρέπει να καταλάβουν ότι μια ασφαλής θέση είναι αυτή όπου μπορούν να δουν την κυκλοφορία από μακριά και που οι οδηγοί μπορούν να τους δουν.

[Type text]

Τα μικρά παιδιά περπατούν συχνά διαγώνια στο δρόμο. Αυτό είναι επικίνδυνο. Αφού αυξάνεται ο χρόνος και η απόσταση διάσχισης. Η πρακτική θα τα βοηθήσει να κατανοήσουν αυτό το λάθος και να επιλέξουν έναν ασφαλέστερο τρόπο να διασχίσουν.

- i. *Ρωτήστε **γιατί** αυτό θα ήταν ένας ασφαλής τρόπος να διασχίσουν.*
- ii. *Ρωτήστε εάν είναι ο πιο σύντομος τρόπος να πάνε στην άλλη πλευρά*
- iii. *Αυτό βοηθά το παιδί να σκεφτεί για τις εναλλακτικές διαδρομές.*
- iv. *ζητήστε τους να σκεφτούν μια διαδρομή όπου θα ξόδευαν λιγότερο χρόνο στο δρόμο.*
- v. *ρωτήστε γιατί ο λιγότερος χρόνος στο δρόμο είναι ασφαλέστερος.*
- vi. *Αυτό βοηθά το παιδί να συνειδητοποιήσει ότι οι διαφορετικές διαδρομές σημαίνουν και διαφορετικά ποσά έκθεσης στην κυκλοφορία.*
- vii. *προσπαθήστε το παιδί να συνειδητοποιήσει ότι είναι συνήθως ασφαλέστερο να περπατήσει κατά μήκος του πεζοδρομίου σε ένα άλλο σημείο όπου θα ήταν δυνατό να διασχίσει κατ' ευθείαν απέναντι στο δρόμο.*
- viii. *εάν υπάρχουν δύο πιθανές ασφαλείς διαδρομές, μια που περιλαμβάνει διασχίση δύο δρόμων για να φτάσει στον προορισμό και άλλη που περιλαμβάνει μόνο έναν, να ενθαρρύνει ώστε να επιλέξει την τελευταία.*

Τα παιδιά είναι συχνά απρόθυμα να ακολουθήσουν τις λοξοδρομήσεις. Πρέπει να καταλάβουν ότι αυτό είναι συχνά απαραίτητο.

Εκτός αν έχει μαθευτεί μια κατάλληλη στρατηγική, η διάσχιση των διασταυρώσεων είναι πάντα επικίνδυνη. Στα μικρά παιδιά η κατάσταση είναι ακόμα χειρότερη επειδή σκέφτονται συχνά ότι ο ασφαλέστερος τρόπος είναι να διασχίσουν διαγώνια. Όχι μόνο ξοδεύουν περισσότερο χρόνο στο δρόμο από ότι είναι απαραίτητο, αλλά εκτίθενται επίσης στην κυκλοφορία από διάφορες κατευθύνσεις(διαδρομή 1) . Οι διαδρομές 2 και 3 παρουσιάζουν εναλλακτικές λύσεις που θα ήταν ασφαλέστερες. Η πρακτική πρόκειται να τους βοηθήσει να επιλέξουν τέτοιες ασφαλέστερες διαδρομές.

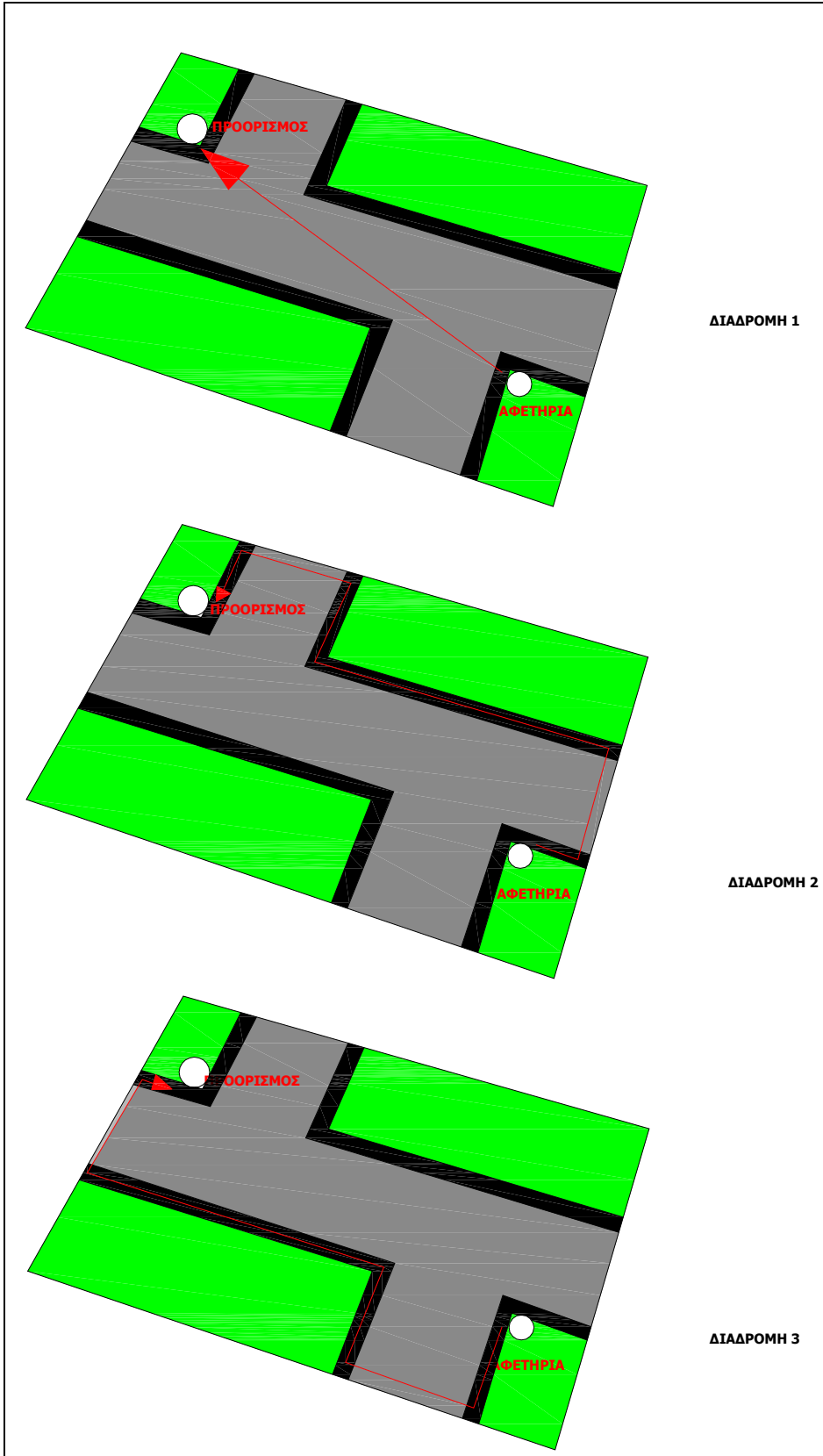
Τα βήματα που ακολουθούνται στις διασταυρώσεις είναι παρόμοια με εκείνα που αναφέρθηκαν πριν. Πρέπει επίσης να καταλάβουν τους τρόπους με τους οποίους η κυκλοφορία μπορεί να παρουσιάζεται στις διασταυρώσεις. Αυτό είναι σημαντικό, επειδή τα μικρά παιδιά δεν καταλαβαίνουν τις ροές της κυκλοφορίας καλά.

- i. *ρωτήστε για τις κατευθύνσεις από τις οποίες τα αυτοκίνητα έρχονται και προς τα πού κατευθύνονται.*

Αυτό θα σας βοηθήσει να μετρήσετε πόσο καλά τα παιδιά καταλαβαίνουν τους τρόπους με τους οποίους τα αυτοκίνητα μπορούν να κινηθούν στο οδικό περιβάλλον.

- ii. *όπου τα παιδιά δεν φαίνεται να καταλαβαίνουν τις μετακινήσεις κυκλοφορίας Περιμένετε τα αυτοκίνητα και παρατηρήστε τις μετακινήσεις τους, συζητώντας τες.*
- iii. *τα παιδιά πρέπει να συνειδητοποιήσουν ότι τα αυτοκίνητα μπορούν να προέλθουν από διάφορες κατευθύνσεις: όχι μόνο από δεξιά και αριστερά, αλλά και από πίσω. **Σιγουρευτείτε ότι καταλαβαίνουν σε ποια πλευρά του δρόμου είναι η κυκλοφορία***
- iv. *ρωτήστε τα παιδιά που θα πάνε για να μειώσουν τον αριθμό αυτοκινήτων που έρχονται σε επαφή.*
- v. *Μέσω της κατανόησης κατευθύνετε ώστε να προτείνουν κάποια λοξοδρόμηση σαν ασφαλέστερη διάσχιση. Σιγουρευτείτε ότι δεν προτείνουν διαγώνια.*

[Type text]



Περαιτέρω, περισσότερο από το 70% όλων των τροχαίων ατυχημάτων που περιλαμβάνουν παιδιά συμβαίνουν κοντά στα σταθμευμένα αυτοκίνητα. Αυτό συμβαίνει εν μέρει επειδή τα παιδιά είναι τόσο μικρά που οι οδηγοί δεν μπορούν να τα δουν. Είναι επίσης επειδή τα παιδιά δεν ξέρουν πώς να φερθούν ακίνδυνα.

Γενικά, τα παιδιά πρέπει να αποθαρρυνθούν από το πέρασμα κοντά στα σταθμευμένα αυτοκίνητα. Εντούτοις, σε πολλές οδούς αυτό είναι μη ρεαλιστικό επειδή είναι συχνά αδύνατο να βρεθεί μια θέση όπου δεν υπάρχει κανένα σταθμευμένο αυτοκίνητο. Για να αντιμετωπίσει τέτοιες καταστάσεις, τα παιδιά πρέπει να διδαχθούν μια στρατηγική που για εκείνες τις περιπτώσεις όπου η διάσχιση ανάμεσα από τα σταθμευμένα δεν μπορεί να αποφευχθεί.



Αποψη οπτικού πεδίου οδηγού στο σταθμευμένο αυτοκίνητο.

[Type text]

Για να καταλάβουν τα παιδιά ακριβώς αυτό που πρέπει να κάνουν κρίνεται απαραίτητο η επεξήγηση κάθε κίνησης:

Ενέργειες	Αυτό που θα πείτε
Περπατάτε στο κράσπεδο και κάνετε στάση.	Περπατώ στο κράσπεδο και κάνω στάση .
Ελέγχετε το πεζοδρόμιο από την άλλη πλευρά.	Κοιτάζω για να δω εάν υπάρχει τίποτα που εμποδίζει να φτάσω στο πεζοδρόμιο στην άλλη πλευρά του δρόμου. Είναι σαφές.
Κοιτάζετε στο αριστερό αυτοκίνητο.	Κοιτάζω σε αυτό το αυτοκίνητο για να δω εάν κάθεται κανείς, επειδή μπορεί να ξεκινήσει. Δεν υπάρχει κανένας μέσα.
Κοιτάζετε στο δεξί αυτοκίνητο.	Κατόπιν κοιτάζω σε αυτό το αυτοκίνητο. Δεν υπάρχει κανένας μέσα.
Ψάχνετε τα φώτα/τους καπνούς εξάτμισης.	Τώρα ψάχνω τα φώτα/τους καπνούς εξάτμισης και αφουγκράζομαι το θόρυβο από τη μηχανή. Δεν υπάρχει τίποτα.
Περπατάτε στην εξωτερική άκρη του αυτοκινήτου στο αριστερό και στέκεστε.	Τώρα περπατώ σε αυτό το σημείο και στέκομαι . Τώρα ψάχνω την κυκλοφορία.
Κοιτάζετε στα δεξιά.	Κοιτάζω στα δεξιά. τίποτα δεν έρχεται.
Κοιτάζετε στα αριστερά.	Κοιτάζω στα αριστερά. τίποτα δεν έρχεται
Κοιτάζετε δεξιά πάλι.	Κοιτάζετε δεξιά πάλι. Ακόμα τίποτα δεν έρχεται
Διασχίζετε	Τώρα μπορώ να διασχίσω. Συνεχίζω και καθώς πηγαίνω

Διασχίζοντας συνεχίζετε να κοιτάζετε και να αφουγκράζεστε την κυκλοφορία και να εξηγείτε στα παιδιά τι κάνετε.

Τώρα εσείς και η **πρακτική** παιδιών **από κοινού**. Τα παιδιά, στη συνέχεια, προσπαθούν να σας περάσουν στο δρόμο ενώ κρατάτε τα χέρια τους. Τα παιδιά προσπαθούν να περάσουν από την κατάλληλη ακολουθία συμπεριφοράς, εξηγούν τι κάνουν καθώς πηγαίνουν. Τα βοηθάτε για να το κάνουν με τις κατάλληλες υπαγορεύσεις και με διόρθωση όταν κάνουν λάθη. Για το παιδί που κάνει τις κρίσεις, αυτό είναι πρακτική συγχρονισμού. Για τα άλλα παιδιά, είναι μια δεύτερη ευκαιρία να δουν τη συμπεριφορά, αυτή τη φορά από ένα άλλο παιδί. Η θέα ενός άλλου παιδιού να διασχίζει και η ανατροφοδότηση από σας είναι κανονικά πολύ χρήσιμη στη διαδικασία εκμάθησης.

Ενέργειες τι να πείτε

	Εσείς:	Θα διασχίσουμε από κοινού; Θα σας βοηθήσω εάν έχετε ξεχάσει κάτι.
Περπατάτε κατά μήκος του πεζοδρομίου με το παιδί.	Εσείς:	Τι πρόκειται να κάνετε πρώτα;
	Παιδί:	Στάση στο κράσπεδο.
	Εσείς:	Ναι.
Μαζί με τα παιδιά σταματάτε στο κράσπεδο. Στέκεστε ελαφρώς πίσω από τα παιδιά	Εσείς:	Και τι πρόκειται να κάνετε τώρα;
	Παιδί:	Βλέπουμε από την άλλη πλευρά. Είναι ΕΝΤΑΞΕΙ.
	Εσείς:	Καλός. Τι τώρα;
Το παιδί εξετάζει το πρώτο αυτοκίνητο.	Παιδί:	Βλέπουμε αν υπάρχει κάποιος σε αυτό το αυτοκίνητο. Τίποτα.
	Εσείς:	Ναι, δεξιά. Και έπειτα;
Το παιδί εξετάζει το δεύτερο αυτοκίνητο.	Παιδί:	κοιτάζουμε στο άλλο αυτοκίνητο. Τίποτα
	Εσείς:	Πολύ καλός!
		Και τι πρόκειται να κάνετε τώρα;
Το παιδί ψάχνει τις ενδείξεις.	Παιδί:	Ψάχνουμε τα φώτα/τους καπνούς εξάτμισης. Τίποτα. Κανένας θόρυβος
Τα παιδιά στην εξωτερική άκρη του αυτοκινήτου στα αριστερά.	Παιδί:	Θα πάμε και θα σταθούμε δίπλα σε εκείνο το αυτοκίνητο.
	Εσείς:	Άριστος.
Οι περίπατοι παιδιών στη γραμμή θέας.	Εσείς:	Και τι πρόκειται να κάνετε έπειτα;
	Παιδί:	Διασχίζουμε προς την άλλη πλευρά.
Δείχνετε τα δεξιά.	Εσείς:	Αλλά τι κάνετε πρώτα;
Το παιδί κοιτάζει στα δεξιά.	Παιδί:	Τίποτα ερχομός.
	Εσείς:	Και έπειτα;
Το παιδί κοιτάζει αριστερά.	Παιδί:	Επίσης τίποτα.
	Εσείς:	Και τώρα;
Το παιδί κοιτάζει δεξιά.	Παιδί:	Κοιτάμε πάλι. Είναι σαφές.
	Παιδί:	Τώρα διασχίζουμε το δρόμο.
Διασχίζετε με τα παιδιά.	Εσείς:	Θυμηθείτε να συνεχίσετε και καθώς διασχίζετε.
Φθάνετε ακίνδυνα στην άλλη πλευρά.	Εσείς:	Κάνατε πολύ καλά.

[Type text]

Στο τέλος κάθε επίσκεψης, όταν όλα τα παιδιά εξασκηθούν παρατηρώντας και με τον εκπαιδευτή πρέπει να έχουν **μόνο** μια τελική **πρακτική**. Αυτό είναι ακριβώς το ίδιο, εκτός από το ότι δεν βοηθάτε τα παιδιά καθώς περνούν από την ακολουθία συμπεριφοράς. Αυτό θα επιτρέψει σε σας να μετρήσετε ποια μέρη της διαδικασίας προκαλούν στο παιδί την περισσότερη δυσκολία. Μπορείτε έπειτα να βάλετε ιδιαίτερη έμφαση σε αυτά τα μέρη στην επόμενη περίοδο άσκησης. Καταγράψτε τη συμπεριφορά του παιδιού. Αυτό θα σας βοηθήσει να δείτε πώς η συμπεριφορά του παιδιού προχωρεί πέρα την άσκηση. Σιγουρευτείτε ότι, όπως πριν, τα παιδιά περιγράφουν τι κάνουν.



Οι διασταυρώσεις είναι πολύ δύσκολο να εξεταστούν για τους ενήλικους, πόσο μάλλον για ένα παιδί. Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για αυτό:

- *Το γεγονός ότι η κυκλοφορία μπορεί να φθάσει από διάφορες κατευθύνσεις σημαίνει ότι υπάρχουν αρκετές πληροφορίες να θυμηθούν και να συντονίσουν. Τα παιδιά το βρίσκουν πολύ δύσκολο.*
- *Οι πεζοί πρέπει να σιγουρευτούν ότι κοιτάζουν σε όλες τις σχετικές κατευθύνσεις για την κυκλοφορία. Τα παιδιά αποτυγχάνουν συχνά να το κάνουν αυτό.*
- *Οι διασταυρώσεις λαμβάνουν διάφορες μορφές, έτσι τίθεται η ανάγκη για μια διαδικασία που θα λειτουργήσει σε ποικίλες καταστάσεις. Αρκετή εμπειρία απαιτείται προτού να μάθουν οι πεζοί μια αποτελεσματική διαδικασία ώστε να την εφαρμόσουν.*

Η κατάρτιση θα εισαγάγει τα παιδιά σε τρία διαφορετικά είδη συνδέσεων ως εξής:

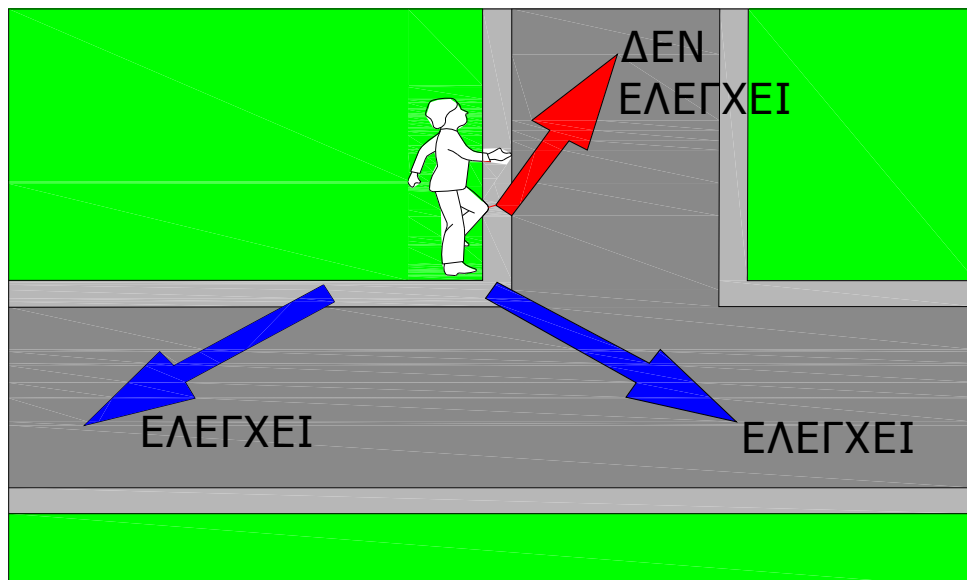
- Απλές (συνήθεις διασταυρώσεις).
- Επικίνδυνες (με τους προστιθέμενους κινδύνους, π.χ. σταθμευμένα αυτοκίνητα).
- Σύνθετες

Αυτές οι διασταυρώσεις είναι πολύ κοινές αλλά πρέπει να εξεταστούν με κάπως διαφορετικούς τρόπους ώστε το παιδί να διατηρήσει την ασφάλειά του. Η κατάρτιση θα παρουσιάσει στα παιδιά τι να κάνουν σε κάθε τύπο, αρχίζοντας από τις απλές διασταυρώσεις ανεβαίνοντας βαθμιαία προς τα πιο σύνθετα παραδείγματα.

Τα παιδιά θα μάθουν επίσης μια στρατηγική που θα τα βοηθήσει να εξετάσουν κατάλληλα την κυκλοφορία σε κάθε τύπο σύνδεσης. Αυτό είναι σημαντικό, επειδή τα παιδιά αποτυγχάνουν συχνά να κοιτάξουν σε όλες τις κατευθύνσεις όπως φαίνεται στο σχήμα 1. Ακόμα κι αν κοιτάζουν, το κάνουν συχνά τυχαία. Η κατάρτιση θα τους διδάξει έναν καλύτερο τρόπο που θα αυξήσει τις πιθανότητες να ελέγξουν για όλα τα πλησιάζοντα οχήματα.

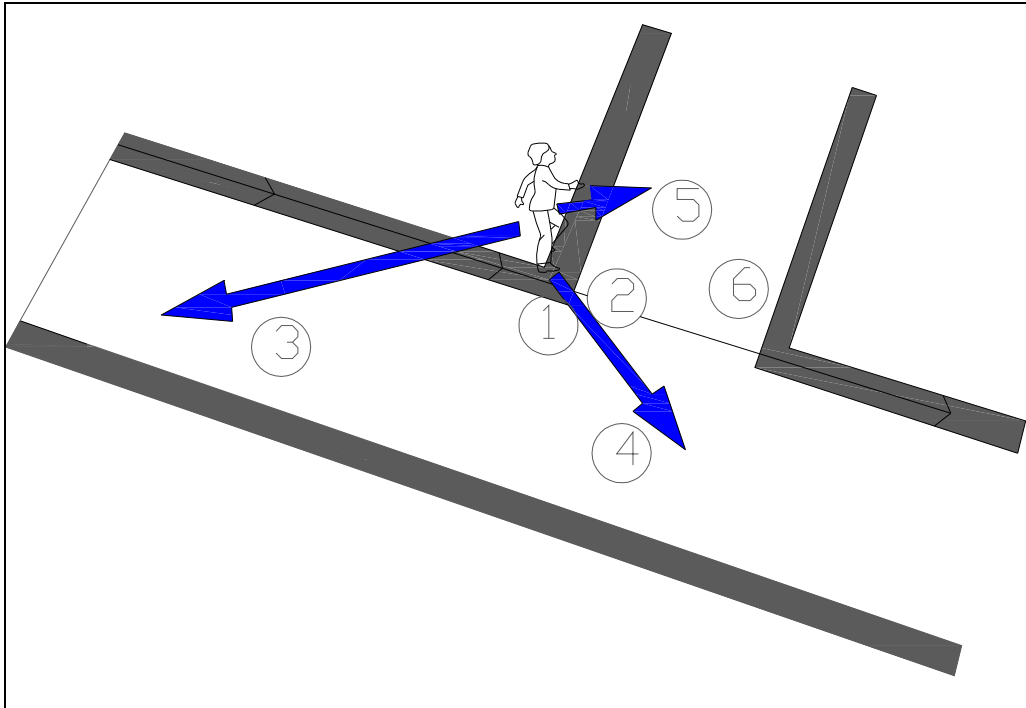
Οι δύο τρόποι που το παιδί θα κοιτάξει είναι οι δύο που είναι άμεσα μπροστά του όπως παρουσιάζεται κατωτέρω:

Τα παιδιά ξεχνούν συχνά να κοιτάξουν *πίσω* τους και εκτίθενται έτσι στον κίνδυνο. Μπορούν επίσης να ξεχάσουν να κοιτάξουν και προς άλλες κατευθύνσεις. Η πρακτική κατάρτιση σχεδιάζεται για να βελτιώσει ακριβώς αυτό, διδάσκοντας τους ένα συστηματικό τρόπο να ελέγχουν την κυκλοφορία.



Σχ.1

[Type text]



Σχ.2

Μια απλή σύνδεση είναι μια διασταύρωση όπου δεν υπάρχει κανένα σταθμευμένο αυτοκίνητο ή οποιοσδήποτε παρεμποδίσεις στο οπτικό πεδίο όπως φαίνεται στο σχήμα 2 ανωτέρω.

Είναι σημαντικό για αυτό το μέρος της κατάρτισης να μπορούν να δουν σαφώς τις οδούς. Εάν υπάρχουν σταθμευμένα αυτοκίνητα ή άλλες παρεμποδίσεις που αποτρέπουν να δουν κατάλληλα, γιατί αλλιώς αυτό είναι μια **επικίνδυνη** σύνδεση. Δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί για αυτήν την φάση της κατάρτισης.

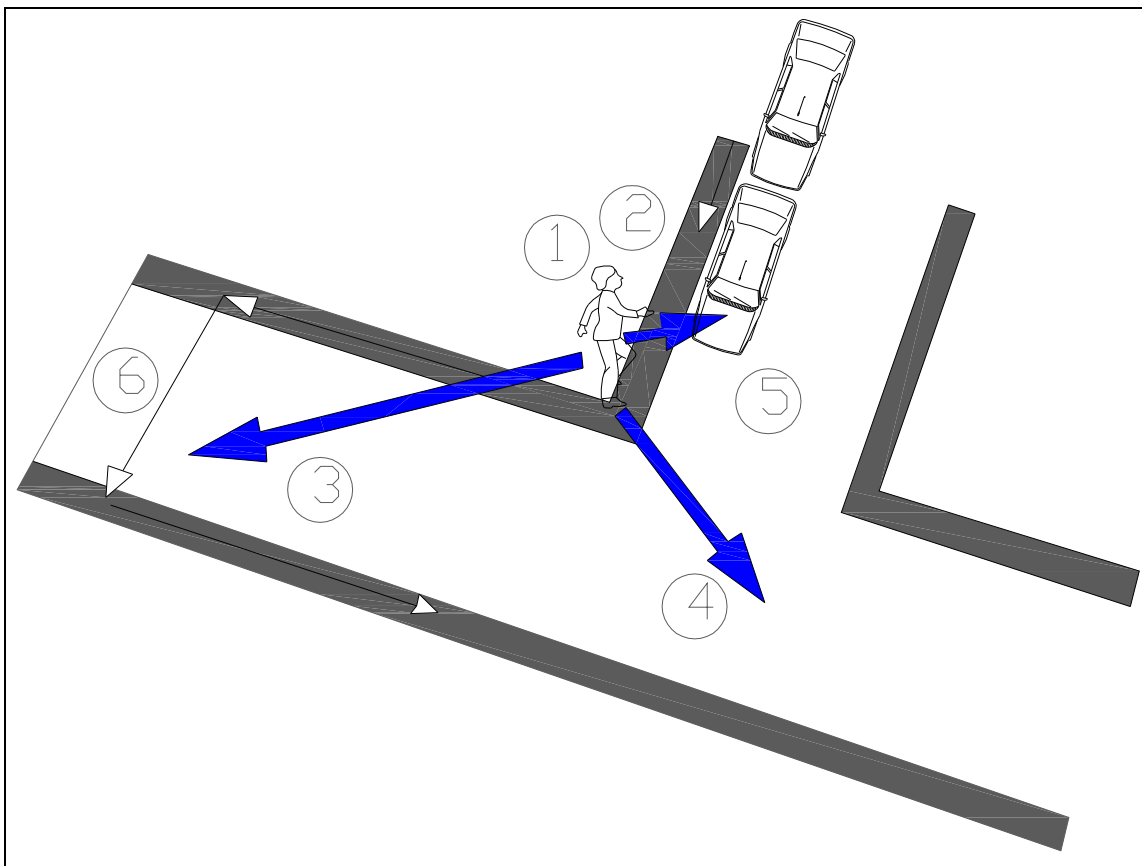
Παρατηρήστε ότι η ακολουθία κοιτάγματος είναι πάντα από τα ΔΕΞΙΑ στα ΑΡΙΣΤΕΡΑ. Αυτό πρόκειται να εξασφαλίσει ότι κάθε οδός ελέγχεται στη συνέχεια, συστηματικά.

Σιγουρευτείτε ότι δεν εμποδίζετε το οπτικό πεδίο των παιδιών όταν ψάχνουν την κυκλοφορία, και σιγουρευτείτε τα παιδιά δεν εμποδίζουν το ένα το άλλο.

Τα βήματα κατάρτισης κατωτέρω περιγράφουν " τι πρέπει να μάθουν να κάνουν τα παιδιά ", και είναι διευκρινισμένα στο σχήμα 2.

- Από μια αρχική θέση σε μια μικρή απόσταση από την συμπλοκή των οδών (1), περπατήστε στο πεζοδρόμιο ώστε όλοι να μπορείτε να δείτε το σύνολο των διατομών (συνήθως κοντά στη γωνία)(2).
- Σταματήστε στο κράσπεδο.
- Κοιτάτε μακριά στα δεξιά (αυτός ο δρόμος μπορεί να είναι πίσω σας) (3), εάν έχετε ένα ασφαλές τοπίο
- Κοιτάξτε μακριά στα αριστερά (στο παράδειγμα ο δρόμος αυτός είναι μπροστά)

- (4) εάν έχετε ένα ασφαλές τοπίο κοιτάζτε στον επόμενο δρόμο(5) εάν έχετε ένα ασφαλές τοπίο
- Ελέγξτε και τις τρεις κατευθύνσεις ξανά
 - Εάν το οπτικό πεδίο δεν προσδίδει σε οποιοδήποτε δρόμο ασφάλεια εξηγήστε ότι δεν είναι ασφαλές να διασχίσουν.
 - Εάν το οπτικό πεδίο προσδίδει ασφάλεια (δεν έχουμε δηλαδή κυκλοφορία να παρεμβάλλεται) είναι ασφαλές να διασχίσουμε σε ευθεία γραμμή. (6)
 - Εάν έχετε παρεμβολή κυκλοφορίας σταματάτε και εφιστάτε την προσοχή.



Σχ.3

Η δεύτερη κατηγορία των δασταυρώσεων μιας και εμπεριέχει στοιχεία που δυσχεραίνουν την ικανότητα των παιδιών να ελέγξουν προς όλες τις κατευθύνσεις, περιπλέκουν περισσότερο διαδικασία.

Κατά τη διάρκεια της προηγούμενης διαδικασίας τα παιδιά μάθαιναν πως και γιατί πρέπει να ελέγχουν την κυκλοφορία σε κάθε διατομή της δασταύρωσης αυτό φυσικά δεν σημαίνει ότι μπορούν να δουν κανονικά πάντα και σε όλες τις οδούς από ένα μόνο

[Type text]

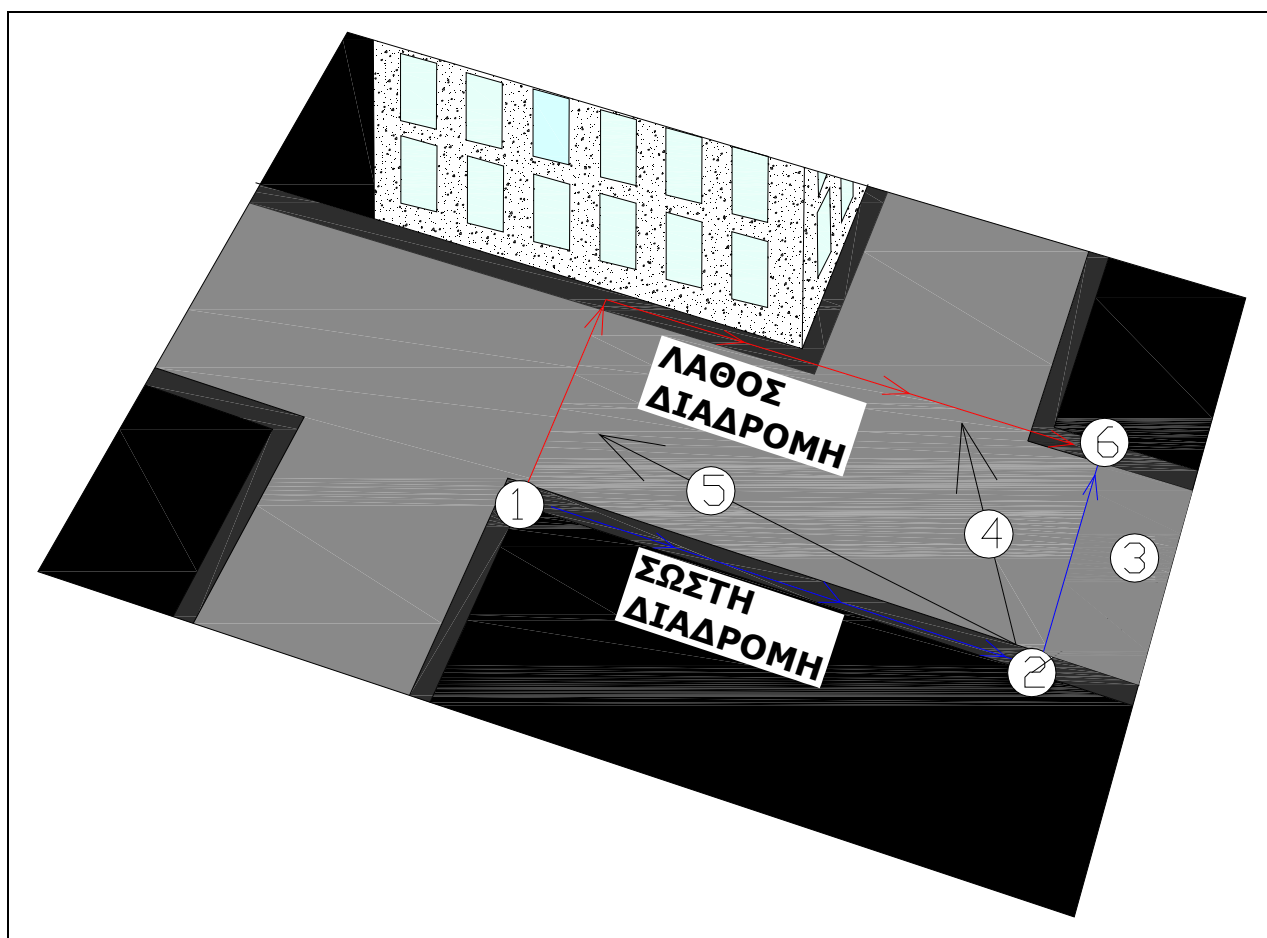
σημείο κάθε φορά. Τα ανεκπαιδευτα παιδιά κάτι τέτοιο δεν το συνειδητοποιούν.

Ένα το οπτικό πεδίο των παιδιών παρεμποδίζεται αυτά πρέπει να μάθουν να βρίσκουν μια πιο ασφαλή θέση ελέγχου.

Διαλέγοντας μια εναλλακτική τα παιδιά πρέπει να μάθουν ότι είναι καλλίτερα να διασχίσουν ένα δρόμο παρά δυο μιας και μειώνεται ο χρόνος παραμονής αυτών στο οδόστρωμα.

Τα βήματα της διαδικασίας περιγράφονται παρακάτω (Σχ.3)

- Από μια αρχική θέση σε μια μικρή απόσταση από την συμπλοκή των οδών (1), περπατήστε στο πεζοδρόμιο ώστε όλοι να μπορείτε να δείτε το σύνολο των διατομών (συνήθως κοντά στη γωνία)(2).
- Σταματήστε στο κράσπεδο.
- Κοιτάτε μακριά στα δεξιά (αυτός ο δρόμος μπορεί να είναι πίσω σας) (3), εάν έχετε ένα ασφαλές τοπίο
- Κοιτάξτε μακριά στα αριστερά(4) εάν έχετε ένα ασφαλές τοπίο
- Κοιτάξτε μακριά στα αριστερά στον επόμενο δρόμο σε αυτή την περίπτωση δεν είναι δυνατό να δείτε πέρα από τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα(5).
- Εξηγήστε ότι πρέπει να κινηθείτε και γιατί. Σιγουρευτείτε ότι τα παιδιά το έχουν καταλάβει αυτό.
- Προχωρήστε ώστε η οπτική παρεμπόδιση να ελαχιστοποιηθεί (6).
- Ελέγξτε την κυκλοφορία πάλι με την ΔΕΞΙΑ – ΑΡΙΣΤΕΡΑ διαδικασία
- Κοιτάξτε ξανά σε όλες τις κατευθύνσεις, αν το πεδίο είναι καθαρό διασχίστε, σε οποιαδήποτε περίπτωση που κυκλοφορία παρουσιαστεί, σταματάτε και ξεκινάτε εφόσον είναι ασφαλές.



ΣΧ.4

Αυτός ο τύπος σύνδεσης είναι ακόμα δυσκολότερος επειδή η κυκλοφορία μπορεί να πλησιάσει από τέσσερις κατευθύνσεις, και δεν είναι δυνατό να δει κάποιος όλους τους δρόμους από μια ενιαία θέση.

Τα παιδιά πρέπει να μάθουν ότι δεν μπορούν να δουν όλες τις οδούς από οποιαδήποτε σταθερή θέση και πρέπει να βρουν μια άλλη θέση για να διασχίσουν.

Στην επιλογή μιας εναλλακτικής διαδρομής, τα παιδιά πρέπει να μάθουν ότι είναι γενικά καλύτερο να διασχιστεί ένας δρόμος παρά δύο, δεδομένου ότι θα είναι λιγότερο εκτεθειμένοι στην κυκλοφορία. Εντούτοις, θυμηθείτε ότι μπορούν να υπάρξουν εξαιρέσεις σε αυτό (π.χ. αντικείμενα παρεμπόδισης).

Τα βήματα που ακολουθούν περιγράφονται κατωτέρω και είναι διευκρινισμένα στο σχήμα 4.

- Από μια αρχική θέση σε μια μικρή απόσταση από την συμπλοκή των οδών

[Type text]

περπατήστε στο πεζοδρόμιο ώστε όλοι να μπορείτε να δείτε το σύνολο τριών διατομών (συνήθως κοντά στη γωνία). (1),

- Σταματήστε στο κράσπεδο.(2)
- Κοιτάτε μακριά στα δεξιά (3), εάν έχετε ένα ασφαλές τοπίο
- Κοιτάτε μακριά στα αριστερά(4) εάν έχετε ένα ασφαλές τοπίο
- Κοιτάτε μακριά στα αριστερά στον επόμενο δρόμο εάν έχετε ένα ασφαλές τοπίο(5)
- Ελέγξτε πάλι με τη διαδικασία
- Ένα το πεδίο είναι καθαρό πείτε ότι είναι ασφαλές να διασχίσουν σε ευθεία γραμμή χωρίς να τρέχουν
- Αν έρθει κυκλοφορία σταματήστε και ελέγξτε πάλι.

Ένα άλλο κομμάτι σημαντικό για την ασφάλεια των παιδιών είναι, η μετακίνησή τους από και προς το σχολείο με λεωφορείο ή σχολικό λεωφορείο κάτι που σταθερό σημείο αναφοράς για κάποια παιδιά όσον αφορά τη διαδρομή από και προς το σχολείο, το σίγουρο είναι πως όλα τα παιδιά μέσα στο χρόνο θα επιβιβαστούν σε ένα MMM. Θα γίνει έτσι προσπάθεια τα παιδιά να γίνουν ασφαλείς και αποφασιστικοί χρήστες αυτού του μέσου μεταφοράς.

Οι στόχοι είναι τα παιδιά να λάβουν:

- Μια γενική εικόνα των χαρακτηριστικών του λεωφορείου που θα τους προσδώσουν ασφάλεια
- Τη γνώση να περιμένουν με ασφάλεια το λεωφορείο στη στάση
- Την ικανότητα να επιβαίνουν και να αποβαίνουν με ασφάλεια
- Και την κατανόηση της σπουδαιότητας της τήρησης των κανόνων ασφαλείας ενώ ταξιδεύουν με το λεωφορείο.

Πηγαίνοντας στη στάση

Τα παιδιά θα πρέπει:

- Να φεύγουν από το σπίτι αρκετά νωρίς ώστε να είναι στη στάση κάποια λεπτά νωρίτερα (μπορούν να περιμένουν το λεωφορείο αλλά δεν μπορεί να συμβεί το αντίθετο)
- Να μην βιάζονται στο δρόμο και να υπακούν σε όλους τους κανόνες ασφαλείας που θα έχουν διδαχτεί ως ανωτέρω.

Στη στάση

Τα παιδιά θα πρέπει:

- Να μην εμποδίζουν την διέλευση των πεζών
- Να διατηρούν το χώρο καθαρό
- Να μην τρέχουν (παίζουν) γύρω από τη στάση διότι μπορεί να τραυματιστούν μιας και είναι δίπλα στο δρόμο. Είναι προτιμότερο απλά να στέκονται ή και να μιλάνε με άλλους μαθητές.
- Να στέκονται σε μια ασφαλή απόσταση σε σχέση με τα οχήματα του δρόμου.
- Σε περίπτωση που δουν το όχημα να έρχεται να παραμείνουν ήρεμοι χωρίς να σπρώχνουν και τα συναφή.

Επιβίβαση

Τα παιδιά θα πρέπει:

- Να μείνουν σε απόσταση από την κατεύθυνση του λεωφορείου
- Να περιμένουν στη στάση μέχρι να σταματήσει τελείως και να ανοίξει τις πόρτες.
- Να επιβιβαστούν σε μια σειρά ένα - ένα και όχι άτακτα.
- Να προσέχουν που πατάνε κατά την επιβίβαση.
- Να χρησιμοποιούν τις χειρολαβές , ώστε να μην πέσουν.

Όντας στο λεωφορείο

Τα παιδιά θα πρέπει:

- Να πάνε κατευθείαν στη θέση τους ή σε περίπτωση ΜΜΜ να περιμένουν να τους κατευθύνουν οι συνοδοί τους σε μία ασφαλή θέση και σε περίπτωση που είναι όρθιοι να κρατιούνται γερά από τις χειρολαβές.
- Να αποφεύγουν να μιλάνε στη διαδρομή προς την θέση τους με τους υπόλοιπους γιατί έτσι καθυστερούν.
- Ο διάδρομος θα πρέπει να είναι καθαρός από τσάντες και βιβλία , ώστε να αποφθεχθεί ένα ατύχημα λόγω στραβοπατήματος.
- Πάντα να κάθονται στη θέση τους και αν συνομιλούν να το κάνουν χαμηλόφωνα, διότι ο οδηγός δεν θα πρέπει να αποσπάται ενώ οδηγεί.

[Type text]

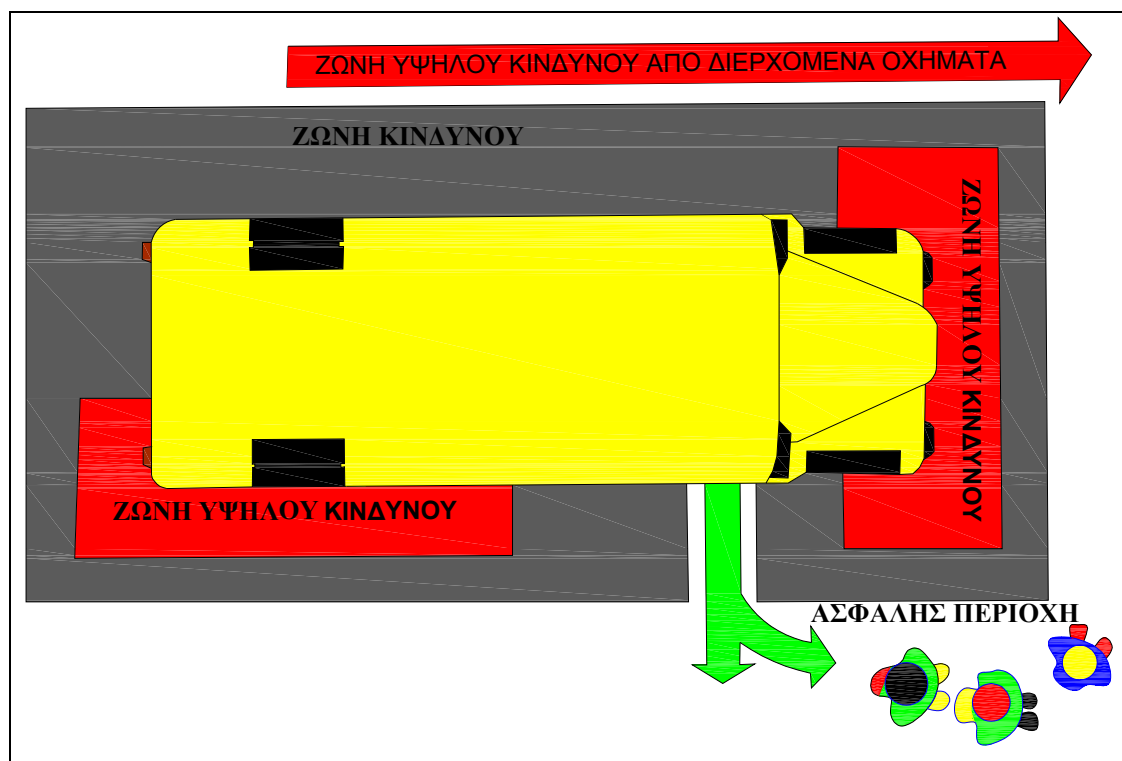
- Αν επιτρέπεται κάποιο παράθυρο ανοιχτό, τα χέρια και τα κεφάλια τους θα πρέπει να τα κρατάνε μέσα στο λεωφορείο.

Φτάνοντας στη στάση – αποβίβαση

Τα παιδιά θα πρέπει:

- Να έχουν το νου τους για τη στάση που θα αποβιβαστούν
- Όταν η στάση είναι κοντά να μαζεύουν εγκαίρως τα πράγματα τους
- Να περιμένουν το λεωφορείο να σταματήσει πλήρως πριν σηκωθούν από τη θέση τους.
- Πάντα να περπατούν προσεκτικά και όχι να τρέχουν.
- Να αφήνουν αυτούς που είναι μπροστά τους να κατέβουν πρώτοι.
- Να χρησιμοποιούν τις χειρολαβές.

Αφήνοντας το λεωφορείο



Τα παιδιά θα πρέπει:

- Να απομακρύνονται από το λεωφορείο τουλάχιστον δυο μέτρα

- Αν πρέπει οπωσδήποτε να περάσουν απέναντι στο δρόμο το καλλίτερο θα ήταν να περιμένουν το λεωφορείο να απομακρυνθεί και μετά να ακολουθήσουν τους γενικούς κανόνες διάσχησης οδού.
- Να περιμένουν κοντά στο λεωφορείο είναι επικίνδυνο για αυτό πρέπει να σιγουρευτούν ότι βρίσκονται σε μια απόσταση ασφαλείας.
- Και σε καμία περίπτωση να μην διασχίσουν πίσω από το λεωφορείο με τη λογική της καλλίτερης ορατότητας γιατί ο οδηγός του λεωφορείου δεν μπορεί να τα δει και μπορεί να τα χτυπήσει κατά τη διαδικασία της εκκίνησης.

Σαν δευτερεύον στάδιο καλό θα ήταν τα παιδιά να εξετάσουν το λεωφορείο εξωτερικά αλλά και να διαπιστώσουν διάφορα ζητήματα που αφορούν την ασφάλειά τους με τη βοήθεια των εκπαιδευτών:

- Καθώς το λεωφορείο πλησιάζει οι εκπαιδευτές δείχνουν στα παιδιά τα φλας που αναβοσβήνουν προκειμένου να προειδοποιηθούν οι άλλοι οδηγοί για τη στάση του λεωφορείου.
- Εξηγούν στα παιδιά τι μπορεί ο οδηγός να δει από τους καθρέπτες
- Ποιες είναι οι επικίνδυνες περιοχές γύρω από το λεωφορείο και γιατί
- Και επεξηγούν τις έννοιες της ορατότητας και τη δυσκολία των οδηγών να τους αντιληφθούν σε περίπτωση που προσπαθήσουν να διασχίσουν το δρόμο είτε μπροστά είτε πίσω από το λεωφορείο.

Αυτές είναι οι γενικές αρχές και κατευθύνσεις που θα λάβουν χώρα στο ΠΚΑ θα διατηρηθούν φυσικά όλα εκείνα τα στοιχεία που εμπεριέχονται στο Πρότυπο σχέδιο του Αριστοτελείου, απλά θα μετεξελιχτούν και θα εμπλουτιστούν με ρεαλιστικά στοιχεία ώστε τα οφέλη των παιδιών να προσβλέπουν όσο γίνεται καλλίτερα στο οδικό τους περιβάλλον.

[Type text]

3.3 ΔΙΚΥΚΛΙΣΤΕΣ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σε όλη την πρακτική που εκτελείται από τους μαθητές, πρέπει να δίνεται έμφαση στην ποδηλασία ως δραστηριότητα επίλυσης προβλήματος παρά μια σειρά άκαμπτων κανόνων που μαθαίνονται παπαγαλίστικα. Οι μαθητές πρέπει να ενθαρρυνθούν για να σκεφτούν και άλλα ζητήματα που περιλαμβάνονται στην ασφάλεια τους ως ποδηλάτες. Η ασφαλής ποδηλασία πρέπει να αναπτυχθεί ως στρατηγική προσέγγιση χωρίς να παραλείπεται φυσικά η απόλαυση όλων των οφελών που η ποδηλασία μπορεί να φέρει. Μεταξύ αυτών είναι περιβαλλοντικά και οφέλη υγείας.

Οι στόχοι της πρακτικής είναι:

- προώθηση για κατανόηση των κανόνων του δρόμου, ιδιαίτερα όπως αυτοί ισχύουν για τους ποδηλάτες.
- ενθάρρυνση για την εκτίμηση των κινδύνων και των ευθυνών
- ενθάρρυνση για την προσοχή και τη συντήρηση των ποδηλάτων τους.
- προώθηση του ρόλου της ποδηλασίας ως περιβαλλοντικά βιώσιμη μορφή μεταφοράς.

Η γνώση του ΚΟΚ είναι απαραίτητη για όλους τους οδικούς χρήστες. Μέρος του στόχου για την ασφαλή ποδηλασία είναι ότι οι μαθητές πρέπει να αναγνωρίσουν ότι τα ποδήλατά τους δεν είναι παιχνίδια και ότι, κάθε φορά στο δρόμο, υπόκεινται στο ίδιο σύνολο κανόνων με τα αυτοκίνητα, τα φορτηγά και άλλα οχήματα. Οι μαθητές πρέπει να ενημερωθούν για την οδική σήμανση και πρέπει να καταλάβουν τις μορφές και τα χρώματα που συνδέονται με τους ιδιαίτερους τύπους σήμανσης. (Κάτι τέτοιο προβλέπεται ήδη από το πρότυπο ΠΚΑ του Αριστοτελείου)

Είναι σημαντικό για τους μαθητές να αναγνωρίσουν ότι ένας έλεγχος πρέπει να πραγματοποιείται πριν από όλα τα ταξίδια. Ιδιαίτερα στην περίπτωση ενός μεγάλου ταξιδιού, πρέπει να φέρουν μια εξάρτηση και τα φώτα να λειτουργούν, σε περίπτωση που το ταξίδι παίρνει περισσότερο από το προγραμματισμένο και περιλαμβάνει την ποδηλασία κατά τη διάρκεια των ωρών του σκοταδιού.

Η πρακτική διαδικασία πρέπει να κατευθυνθεί στην ανάπτυξη της κατανόησης των μαθητών της θέσης των ποδηλατών στην ιεραρχία των οδικών χρηστών. Μόλις βρεθεί ένα ποδήλατο στο δρόμο, γίνεται ένα όχημα και ο ποδηλάτης πρέπει να πάρει την ευθύνη για αυτό, καθώς επίσης και να καταδεικνύει σεβασμό προς τους άλλους. Ένας ποδηλάτης είναι πιο τρωτός στις συνέπειες της κακής οδήγησης από μερικούς άλλους οδικούς χρήστες.

Τα παιδιά πρέπει να αναπτυχθούν μέσω ενός συγκεκριμένου προγράμματος στο ΠΚΑ, όπου θα εμπεριέχει μια ποικιλία σήμανσης (κάθετη, οριζόντια, φωτεινοί σηματοδότες κλπ), αλλά κυρίως θα τους δίνει την δυνατότητα να ανταπεξέλθουν σε δυσχερείς καταστάσεις που πρέπει να αντιμετωπίσουν στο αληθινό οδικό περιβάλλον πράγμα για το οποίο είναι εντελώς ανέτοιμοι μιας και το μόνο που "χρειάζεται" για να βγει στην Ελλάδα ένα παιδί με ποδήλατο στο δρόμο είναι απλά να ξέρει να κάνει πετάλι, τίθεται έτσι ο στόχος το ΠΚΑ να τους δίνει να έρχονται αντιμέτωπα με:

- i. Την ανυπαρξία χαρακτηρισμένου οδικού πλάτους για ποδηλάτες και άρα την αναγκαιότητα για ποδηλασία μοιραζόμενοι τον δρόμο μαζί με τους λοιπούς οδικούς χρήστες. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να μάθουν για τους ελλοχεύοντες κινδύνους με το να ποδηλατούν δίπλα στα αυτοκίνητα που τυχόν να είναι παρκαρισμένα στην άκρη του δρόμου:
- Κίνδυνος να ανοίξει κάποια πόρτα
 - Κίνδυνος κάποιο αυτοκίνητο να ξεκινάει
 - Κίνδυνος ανάμεσα από τα αυτοκίνητα διότι μπορεί να βρίσκεται ένα παιδί ως πεζός που έχει σκοπό να διασχίσει το δρόμο και γίνεται δύσκολα αντιληπτό όπως ήδη έχει προαναφερθεί
 - Κίνδυνος όταν πολλές φορές επιθυμείται η προσπέραση ενός σταματημένου λεωφορείου από τα δεξιά, μιας και οι πεζοί πολύ συχνά κάνουν το γύρω του λεωφορείου προσπαθώντας να διασχίσουν το δρόμο από το μπροστινό του μέρος αγνοώντας έτσι όμως ότι είναι σχεδόν αδύνατον να γίνουν αντιληπτοί από έναν οδηγό μιας και το οπτικό του πεδίο είναι σχεδόν ανύπαρκτο λόγω του ύψους και του πλάτους του λεωφορείου.
- ii. Έλλειψη σήμανσης, κάτι το οποίο δυσχεραίνει πολύ τις αποφάσεις των παιδιών μιας και πρέπει από άλλα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος να αποφασίσουν τα ίδια που πρέπει να τοποθετηθούν στον οδικό χώρο και ποιες είναι αυτές οι κατευθύνσεις που μπορούν να ακολουθήσουν. Σημειωτέο εδώ είναι το ότι η απόφασή τους, σε τέτοιες περιπτώσεις έχουν άμεσο αντίκτυπο και στους λοιπούς οδικούς χρήστες αφού η ομαλή συμβίωσή τους σε τέτοιου είδους ειδικό περιβάλλον έγκειται στις προσωπικές αποφάσεις του καθενός, οι οποίες όμως εξαρτώνται άμεσα από την εμπειρία και τις δεξιότητες κάθε ατόμου που παρουσιάζει στο δρόμο. Η εμπειρία είναι λίγο δύσκολο να διδαχθεί αυτό όμως που μπορεί να διδαχθεί είναι οι δεξιότητες και η γνώση ότι στο οδικό περιβάλλον μπορεί να συμβούν συγκεκριμένα γεγονότα που πολλές φορές οδηγούν σε ατύχημα τα οποία όμως μπορούν τα παιδιά να μάθουν να τα αποφεύγουν, να τα αντιμετωπίζουν και τέλος αν μη τι άλλο να τα περιμένουν.

[Type text]

3.3.1 Συνήθη λάθη ποδηλατιστών που προκαλούν σύγκρουση με άλλα οχήματα

Οι περισσότερες συγκρούσεις μεταξύ ποδηλατιστών και μηχανοκίνητων οχημάτων δεν γίνονται τυχαία, αλλά γιατί τις περισσότερες φορές κάποιιοι δεν λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τις λειτουργίες της κυκλοφορίας. Παρακάτω παρουσιάζονται περιπτώσεις που πολλές φορές καταλήγουν σε τραυματισμό ή ακόμα και θάνατο του ποδηλάτη.

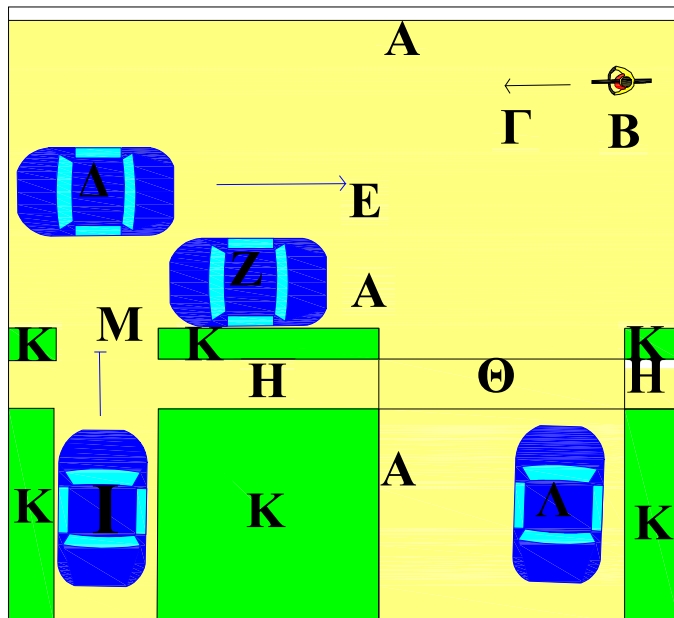
Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα γίνει μια προσέγγιση:

1. Των συμπεριφορών των ποδηλατιστών που πολλές φορές οδηγούν σε τραυματισμό.
2. Θα παρουσιαστούν σε σχέδια διάφορες καταστάσεις στις οποίες οι δικυκλιστές ριψοκινδυνεύουν την ίδια τους την ασφάλεια.
3. Θα επεξηγηθεί το τι συμβαίνει στην εικόνα και
4. Θα δοθεί εναλλακτική.

Εδώ ακολουθούν κάποια λάθη των ποδηλατιστών που αυξάνουν τις πιθανότητες για κάποια συμπλοκή με τα μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς

1. Δεν ακολουθούν τις οδηγίες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας για τα οχήματα όπως οι υπόλοιποι:
 - Χρησιμοποιούν τα πεζοδρόμια που είναι αποκλειστικό δικαίωμα των πεζών ή κινούνται στις αντίθετες κατευθύνσεις που ορίζει η κατεύθυνση του δρόμου.
 - Μπορεί να ακολουθούν τις οδηγίες του ΚΟΚ για κάποιο μέρος της διαδρομής τους και όχι για όλη τη διαδρομή
 - Υιοθετούν μια πολιτική κατά την οποία μάλλον κρύβονται από τα μηχανοκίνητα μέσα παρά να χρησιμοποιούν τις λωρίδες της κυκλοφορίας.
2. Δεν διαθέτουν φώτα ή δεν τα χρησιμοποιούν όταν κινούνται το βράδυ.
3. Ποδηλατούν κοντά στα φρεάτια του δρόμου ή ελίσσονται ριψοκίνδυνα ανάμεσα από τα αυτοκίνητα.
4. Δεν δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στα κοντινά τους οχήματα.
5. Δεν έχουν μάθει πώς να ελέγχουν αποτελεσματικά τα ποδήλατά τους.
6. Πανικοβάλλονται όταν πλησιάζει ένα όχημα.

Εδώ γίνεται μια επεξήγηση των συμβόλων που θα χρησιμοποιηθούν παρακάτω.



A. Όριο δρόμου.

B. Ποδηλάτης.

Γ. Κατεύθυνση ποδηλάτη

Δ. Κινούμενο όχημα.

E. Κατεύθυνση οχήματος.

Z. Σταθμευμένο όχημα

H. Λωρίδα ποδηλάτη, πεζοδρόμιο.

Θ. Διασταύρωση.

I. Όχημα που τείνει να βγει προς την κίνηση.

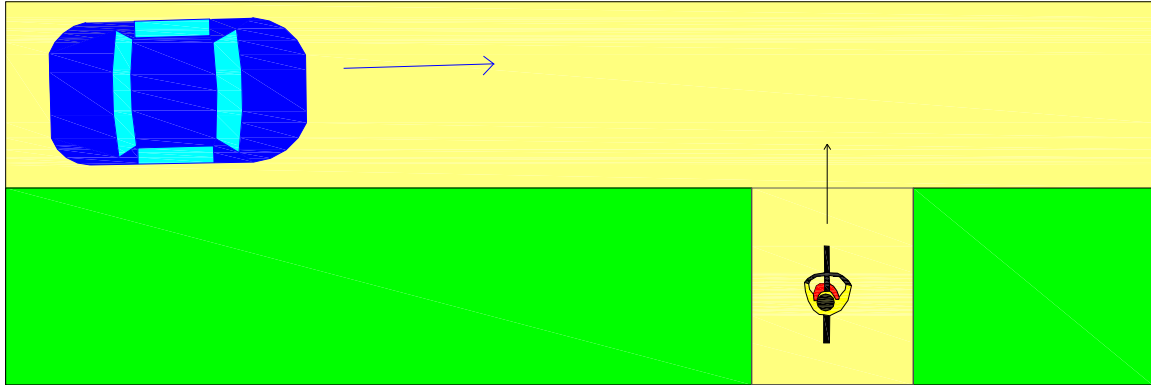
K. Δομικά στοιχεία τετραγώνου.

Λ. Αυτοκίνητο σταματημένο σε διασταύρωση.

M. Κατεύθυνση οχήματος μέχρι το σημείο όπου θα πρέπει να σταματήσει.

[Type text]

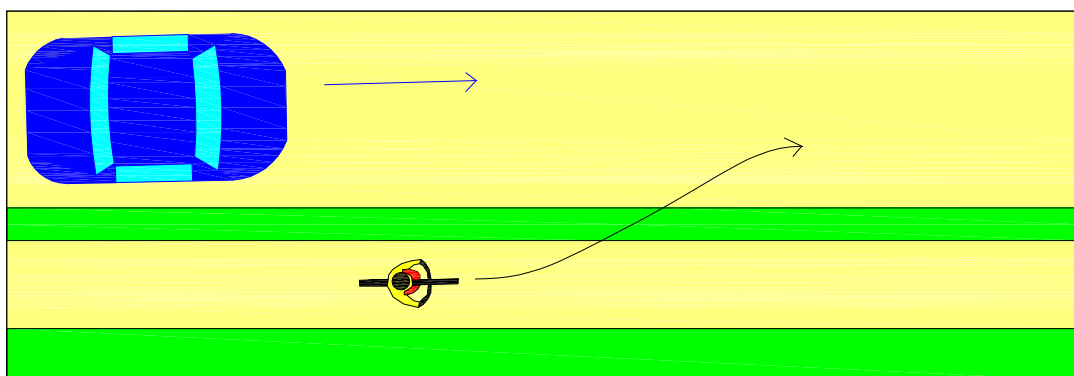
- Αυτός ο τύπος σύγκρουσης περιλαμβάνει τον ποδηλάτη ο οποίος τείνει να βγει στη λωρίδα κυκλοφορίας χωρίς να σταματήσει για έλεγχο.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης αποτυγχάνει να ελέγξει και συγκρούεται με το όχημα, το αποτέλεσμα μπορεί να είναι ακόμα και ο θάνατος. Στο Η. Βασίλειο το μεγαλύτερο μέρος των θυμάτων αυτού του τύπου ήταν κάτω των δεκατεσσάρων ετών.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Όταν ο ποδηλάτης θα αποπειραθεί να βγει σε μια κεντρική αρτηρία θα πρέπει να ελέγξει και από τις δύο πλευρές του δρόμου αν εμποδίζει κάτι το οπτικό του πεδίο πρέπει να προωθηθεί σιγά σιγά ώστε να καταφέρει να ελέγξει αν και πάλι αδυνατεί πρέπει να εισέλθει από άλλο σημείο.

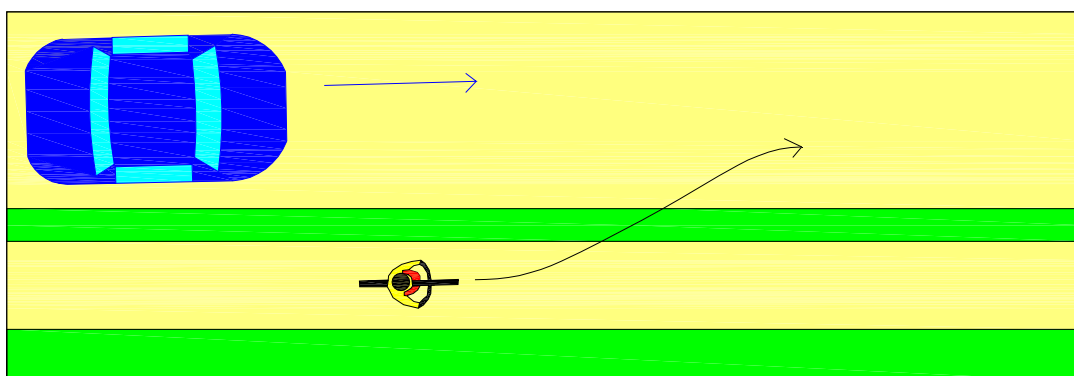
- Ο ποδηλάτης τείνει να βγει στην κυκλοφορία βγαίνοντας από τη λωρίδα του.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης μεταπηδά από τη λωρίδα του στην κεντρική αρτηρία. Περίπου το 4.4% των συγκρούσεων στο Η. Βασίλειο ήταν αυτού του τύπου με το 20% αυτών να πάθουν σοβαρό ατύχημα που πολλές φορές οδήγησε σε θάνατο αυτών. Το 70% των ποδηλατών ήταν κάτω των 14 χρονών.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Εάν είναι απαραίτητο ή επιβάλλεται μια τέτοια κίνηση όπως και στην προηγούμενη περίπτωση ο έλεγχος κρίνεται απαραίτητος.

- Σύγκρουση με τον ποδηλάτη να μεταπηδά στο οδόστρωμα από τη λωρίδα/ πεζοδρόμιο μέσω μικρού δρόμου.

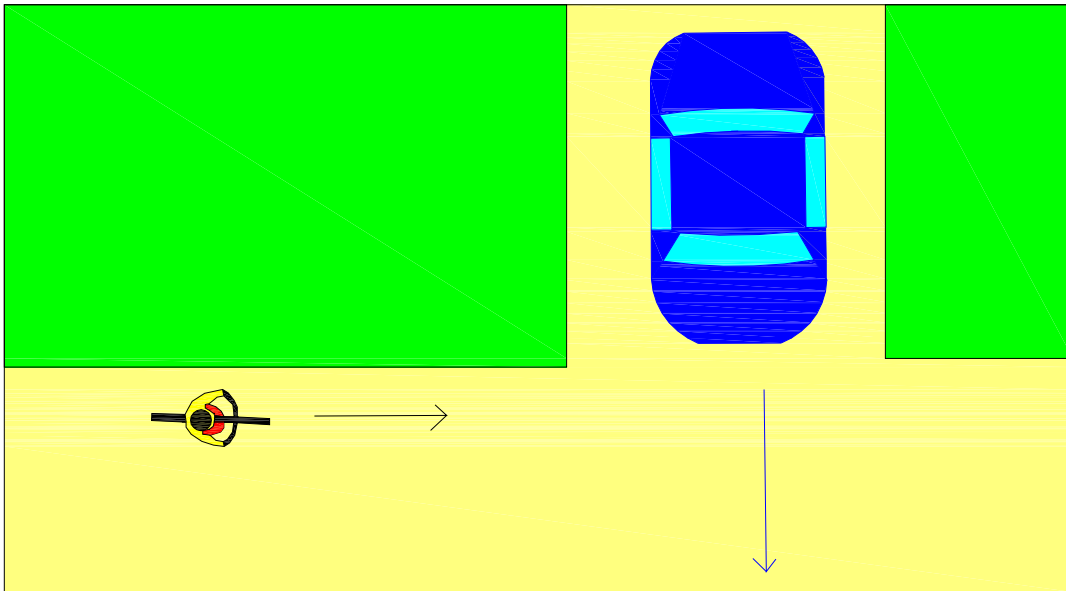


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: ο ποδηλάτης μεταπηδά στο οδόστρωμα από τη λωρίδα/ πεζοδρόμιο μέσω μικρού δρόμου οπότε και συγκρούεται με το όχημα το οποίο στη συγκεκριμένη περίπτωση κινείται στην αντίθετη κατεύθυνση από τον ποδηλάτη οπότε και ο τραυματισμός του σίγουρα θα είναι σοβαρότατος. .

[Type text]

ΠΡΟΤΑΣΗ: Εάν είναι απαραίτητο ή επιβάλλεται μια τέτοια κίνηση όπως και στην προηγούμενη περίπτωση ο έλεγχος κρίνεται απαραίτητος. Ο ποδηλάτης δεν θα πρέπει να κινηθεί αντίθετα στην κίνηση.

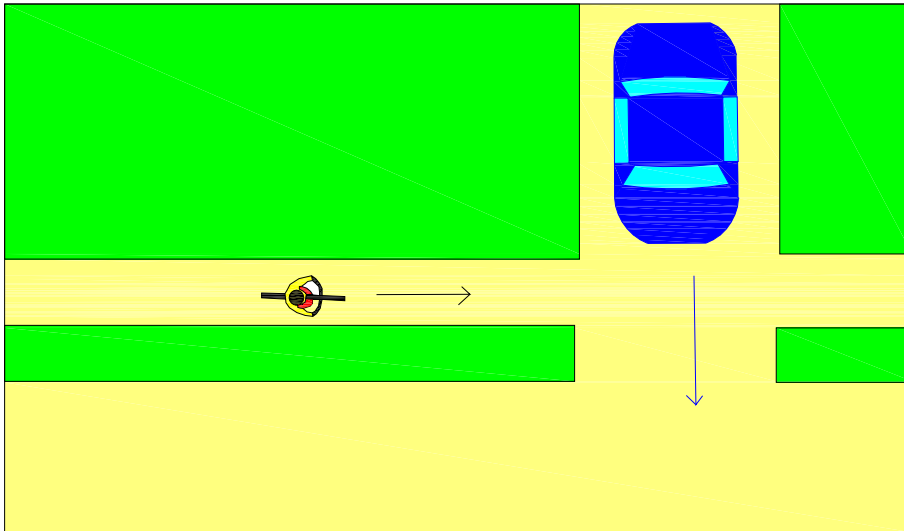
- Ο ποδηλάτης κατευθύνεται αντίθετα από τη ροή κυκλοφορίας και συγκρούεται με όχημα που προσπαθεί να προσεγγίσει κάθετα την οδό.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο οδηγός του αυτοκινήτου αποτυγχάνει να εντοπίσει τον ποδηλάτη μιας και αυτός κινείται αντίθετα της ροής κυκλοφορίας του δρόμου που προσεγγίζει.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης θα πρέπει να κινηθεί στη σωστή κατεύθυνση και σε καμία περίπτωση να μην περιμένει πως ο οδηγός του αυτοκινήτου θα τον εντοπίσει αν συμπεριφερθεί διαφορετικά.

- Ο ποδηλάτης κατευθύνεται αντίθετα από τη ροή κυκλοφορίας της λωρίδας του και συγκρούεται με όχημα που προσπαθεί να προσεγγίσει κάθετα την οδό.

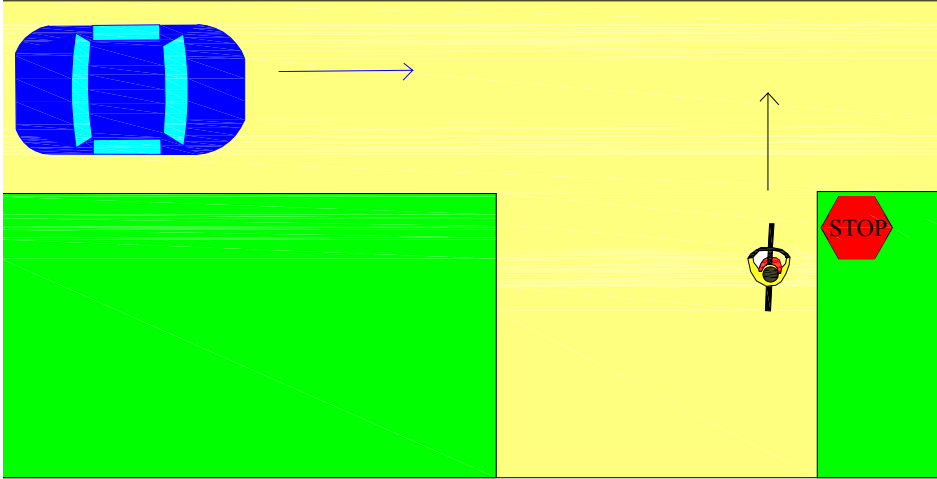


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Παρόμοια με την ανωτέρω με τη μόνη διαφορά ότι ο ποδηλάτης κινείται στην λωρίδα του.

ΠΡΟΤΑΣΗ: ομοίως με την ανωτέρω.

[Type text]

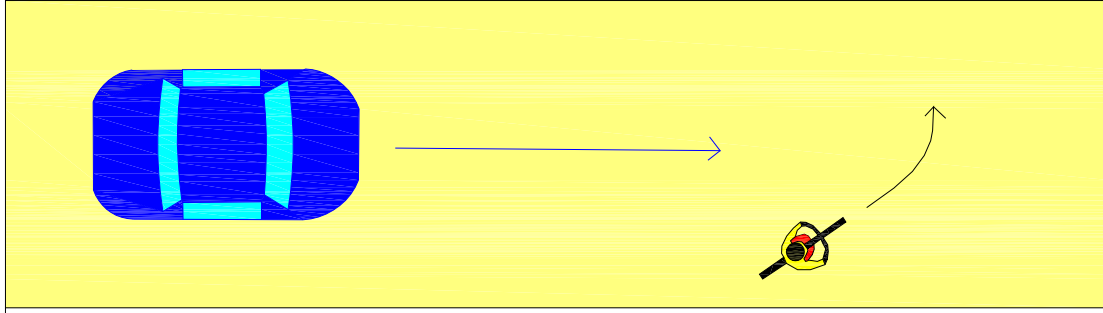
- Ο ποδηλάτης δεν σταματάει στην διασταύρωση όπως θα έπρεπε



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης αδιαφορεί για την ύπαρξη κατακόρυφης ή και ακόμα φωτεινής σηματοδότησης η οποία τον υποχρεώνει να σταματήσει, δίνοντας προτεραιότητα στο όχημα που διασχίζει κάθετα το δρόμο και έτσι το ατύχημα είναι σχεδόν βέβαιο.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Κάθε φορά που ο ποδηλάτης προσεγγίζει μια διασταύρωση στην οποία υφίστατο οποιοδήποτε είδους σήμανση είναι υποχρεωμένος να τηρήσει αυτά που προβλέπονται. Σοφό ίσως θα ήταν ακόμα και αν ο ίδιος έχει προτεραιότητα να ελέγχει έτσι ώστε να είναι σίγουρος ότι έχει γίνει αντιληπτός και τα διασταυρούμενα οχήματα έχουν σταματήσει για να συνεχίσει την πορεία του.

- Ο ποδηλάτης κάνει μια αριστερή στροφή στην ίδια διεύθυνση με ένα αυτοκίνητο

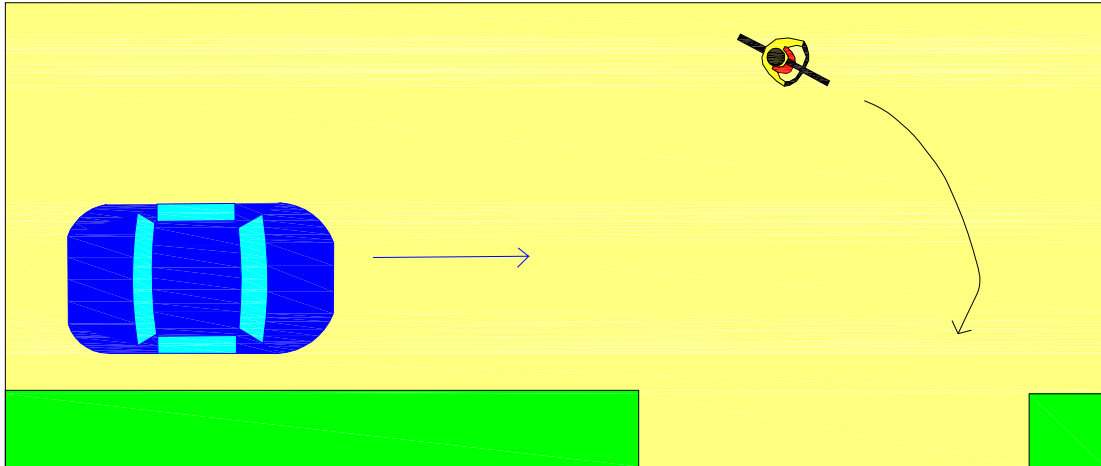


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης κάνει μια αριστερή στροφή ενώ κινείται στην ίδια διεύθυνση με ένα αυτοκίνητο με αποτέλεσμα να βρεθεί μπροστά του και να τραυματιστεί.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Δεν υπάρχει ιδιαίτερα ασφαλής τρόπος για μια τέτοια κίνηση το καλλίτερο είναι να ακολουθήσει ο ποδηλάτης μια σταδιακή αριστερή μετατόπιση προς το αριστερό όριο του δρόμου με σκοπό να μπει στην ειδική λωρίδα αναμονής οχημάτων που επιθυμούν να στρίψουν αριστερά αν κάτι τέτοιο δεν υφίσταται μπορεί να το κάνει αυτό με σκοπό να στρίψει αριστερά ούτως ή άλλως αλλά πρέπει εκεί να βρει ένα τρόπο να ενημερώσει τους οδηγούς που τον ακολουθούν για τις προθέσεις του και μόνο εφόσον είναι σίγουρος να πράξει. Αν η κίνηση είναι πολύ έντονη το καλλίτερο θα ήταν να κατέβει από το ποδήλατο και να περάσει απέναντι από μια διάβαση πεζών.

[Type text]

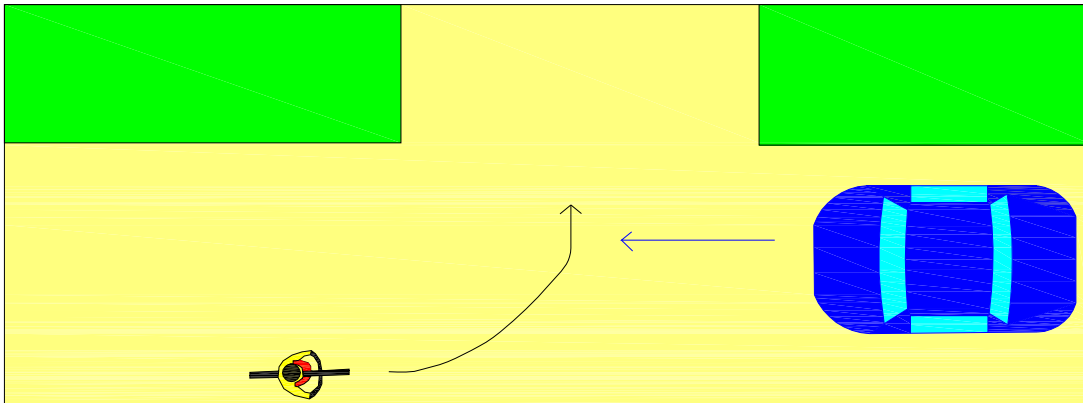
- Ο ποδηλάτης λειτουργεί όπως προηγουμένως με την μόνη διαφορά πως κατευθύνεται σε δρόμο που η ροή είναι αντίθετη.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης λειτουργεί όπως προηγουμένως με την μόνη διαφορά πως κατευθύνεται σε δρόμο που η ροή είναι αντίθετη στην κατεύθυνση του με αποτέλεσμα ο οδηγός του αυτοκινήτου να μην είναι καν υποψιασμένος για μια τέτοια κίνηση και επιπρόσθετα επειδή κινείται στο αριστερό μέρος του δρόμου να μην τον έχει καν αντιληφθεί.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης δεν πρέπει ποτέ να ποδηλατεί στο αριστερό μέρος του οδοστρώματος ειδικά αν έχει στον νου του να στρίψει δεξιά και σίγουρα πρέπει πάντα να κατευθύνεται σε δρόμο που η κυκλοφοριακή του ροή συγκλίνει με την δική του.

- Ο ποδηλάτης κάνει μια αριστερή στροφή μπροστά από ένα όχημα που κινείται στην αντίθετη κατεύθυνση.

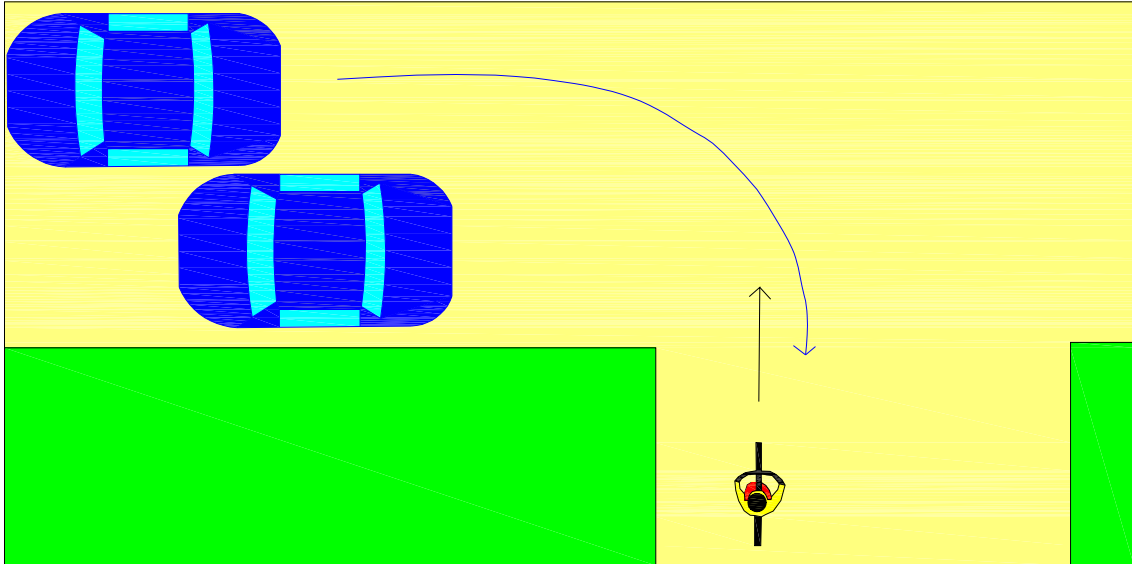


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης κάνει μια αριστερή στροφή μπροστά από ένα όχημα που κινείται στην αντίθετη κατεύθυνση.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Το όχημα που κινείται ευθύγραμμα στην κεντρική αρτηρία έχει προτεραιότητα ο ποδηλάτης οφείλει να είναι σίγουρος ότι θα περάσει εφόσον το όχημα έχει παρέλθει.

[Type text]

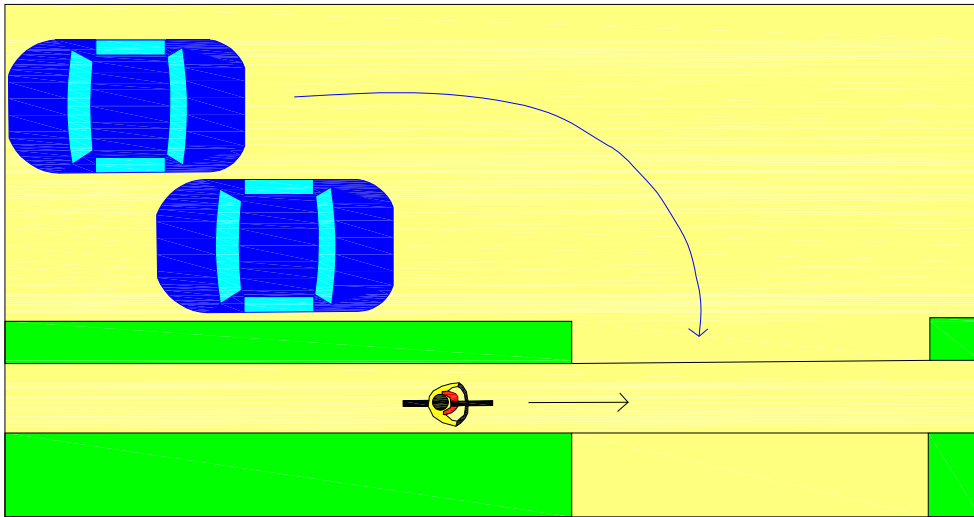
- **Όχημα που στρίβει δεξιά χτυπάει ποδηλάτη ο οποίος κινείται στη λάθος πλευρά του δρόμου.**



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο οδηγός του οχήματος αδυνατεί να δει τον ποδηλάτη λόγω του σταθμευμένου οχήματος, υπάρχει έτσι ο κίνδυνος μετωπικής σύγκρουσης. Ακόμα και αν όμως το σταθμευμένο αυτοκίνητο δεν υπήρχε πάλι θα εφίστατο κίνδυνος για τον ποδηλάτη μιας και ο οδηγός του οχήματος θα περίμενε ένα όχημα να βγει στην διασταύρωση από τα δεξιά του δρόμου και όχι από την αντίθετη πλευρά.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης οφείλει να κινείται στο ρεύμα κυκλοφορίας που συμπίπτει με την κατεύθυνσή του.

- Όχημα που στρίβει δεξιά χτυπάει ποδηλάτη ο οποίος τείνει να διασχίσει το δρόμο κινούμενος στο πεζοδρόμιο.

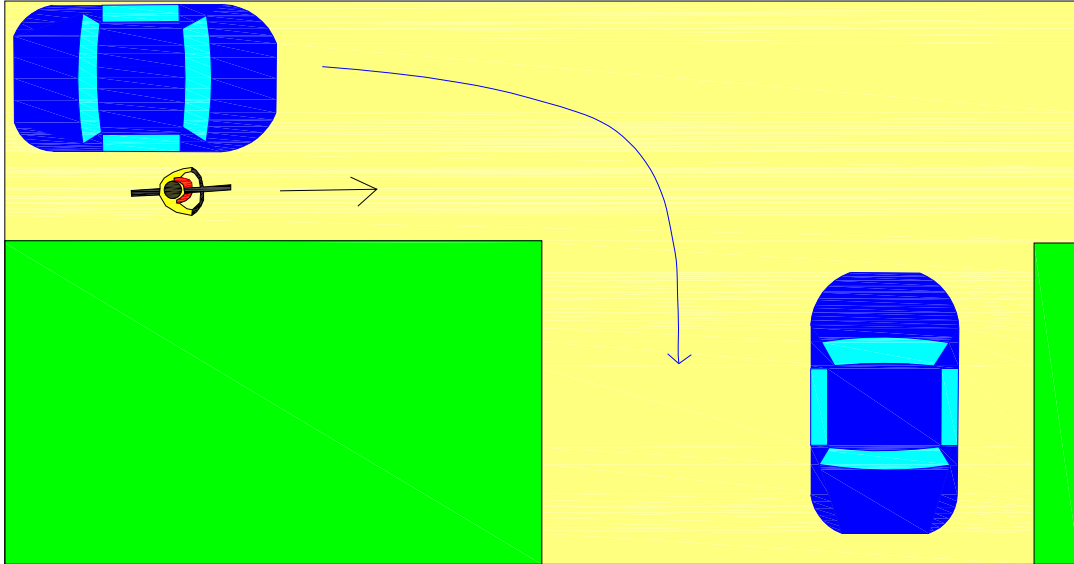


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Όχημα που στρίβει δεξιά χτυπάει ποδηλάτη ο οποίος τείνει να διασχίσει το δρόμο κινούμενος στο πεζοδρόμιο. Η κατάσταση εδώ όπως και προηγουμένως επιδεινώνεται από την ύπαρξη του σταθμευμένου οχήματος και από το γεγονός ότι ο οδηγός του οχήματος δεν περιμένει την εμφάνιση τροχοφόρου στο συγκεκριμένο σημείο, η κατάσταση επιδεινώνεται αν σκεφτεί κανείς το γεγονός ότι ο ποδηλάτης υπάρχει δυνατότητα να κινείται ταχύτερα και από το όχημα, οπότε και οι αντιδράσεις που απαιτούνται για την αποφυγή ατυχήματος αυξάνουν κατά πολύ.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ποτέ ένας ποδηλάτης δεν πρέπει να διασχίζει ένα δρόμο μέσω διάβασης ποδηλατώντας.

[Type text]

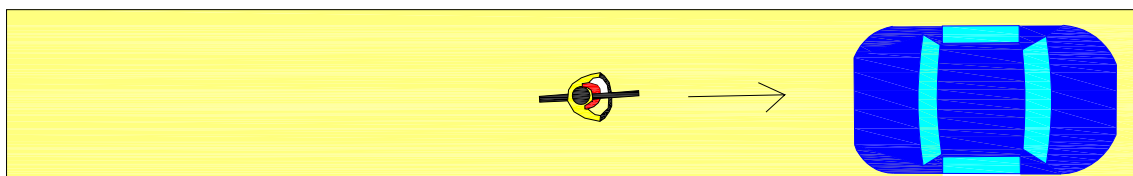
- Όχημα που στρίβει δεξιά χτυπάει ποδηλάτη που επιχειρεί να προσπεράσει το όχημα από τα δεξιά.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Όχημα που στρίβει δεξιά χτυπάει ποδηλάτη που επιχειρεί να προσπεράσει το όχημα από τα δεξιά.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή όταν ένας ποδηλάτης προσπερνάει ένα όχημα από τα δεξιά, ακόμη και αν κινείται σε ποδηλατολωρίδα, πολλά αυτοκίνητα δεν έχουν καθρέπτη στα δεξιά οπότε και γίνεται πολύ δύσκολος ο εντοπισμός του ποδηλάτη από τον οδηγό. Ο ποδηλάτης δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να προσπερνάει από τα δεξιά όταν πλησιάζει σε διασταύρωση μαζί με το όχημα εκτός και αν είναι σίγουρος ότι το όχημα θα στρίψει δεξιά.

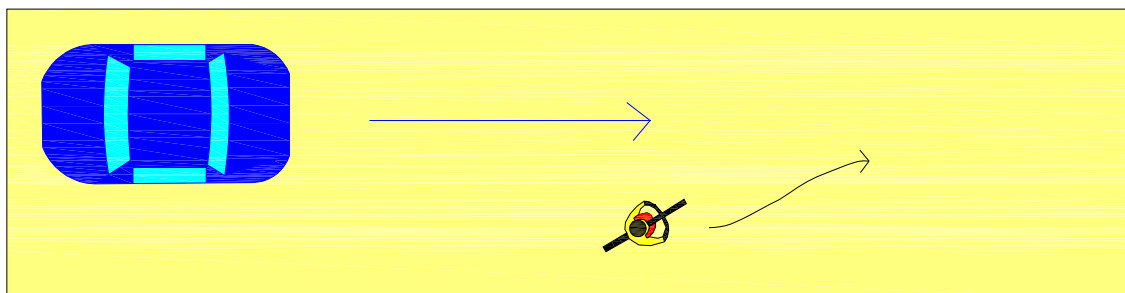
- Ο ποδηλάτης χτυπά σταματημένο ή σταθμευμένο όχημα από πίσω.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης χτυπά σταματημένο ή σταθμευμένο όχημα από πίσω.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Επειδή ακόμη και το ποδήλατο θεωρείται όχημα και όπως φάνηκε ακόμη και με ένα ποδήλατο μπορεί να χαθεί μέχρι και ανθρώπινη ζωή, ο ποδηλάτης οφείλει να έχει τεταμένη την προσοχή του ειδικά σε ότι λαμβάνει χώρα μπροστά του, και να μην αφήνει τίποτα αν αποσπάσει την συγκέντρωσή του.

- Όχημα χτυπάει ποδηλάτη ο οποίος παρεκκλίνει από την πορεία του.

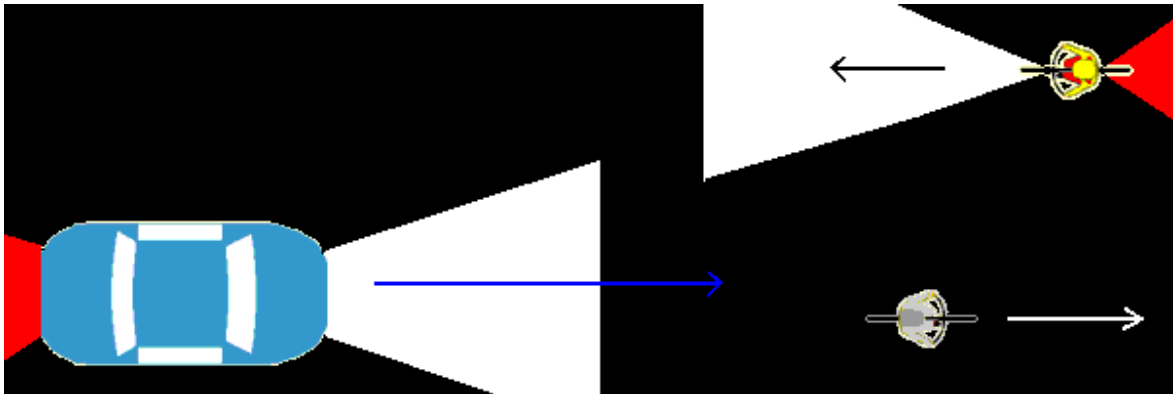


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Το όχημα πλησιάζει ποδηλάτη ο οποίος για κάποιο λόγο χάνει τον έλεγχο και για αυτό ξαφνικά βρίσκεται στην κατεύθυνση του οχήματος.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης δεν πρέπει να οδηγεί κοντά στο όριο του πεζοδρομίου μιας και εκεί ελλοχεύουν διάφοροι κίνδυνοι που θα μπορούσαν να κάνουν τον ποδηλάτη να χάσει τον έλεγχο όπως τα φρεάτια, κλπ. Όταν πηγαίνουν δυο ποδηλάτες μαζί πρέπει να αφήνουν απόσταση ο ένας από τον άλλο ώστε αν ο ένας φρενάρει να μην αναγκάσει τον άλλο να βγει απότομα στο δρόμο- με σκοπό να μην χτυπήσουν μεταξύ τους-. Επίσης αν ένα όχημα τον προσπεράσει ο ποδηλάτης δεν θα πρέπει να κινηθεί προς τα αριστερά χωρίς να ελέγξει αν κάποιο άλλο όχημα προσεγγίζει.

[Type text]

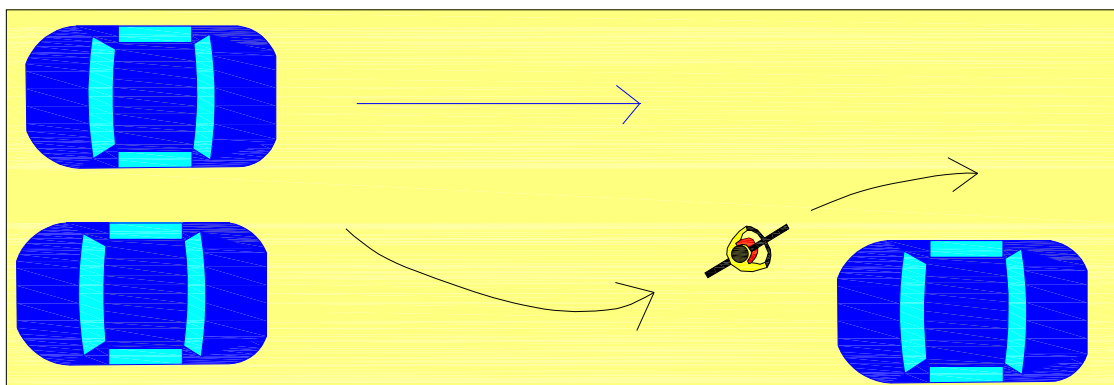
➤ **Όχημα χτυπά έναν δυσδιάκριτο ποδηλάτη.**



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο οδηγός του οχήματος αδυνατεί να δει τον ποδηλάτη μιας και δεν φέρει τον κατάλληλο εξοπλισμό, αν ληφθούν και άλλες παράμετροι υπόψη που μπορεί να καθιστούν δυσκολότερη την έγκαιρη αντίληψη του ποδηλάτη, όπως τα φώτα οχήματος που έρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση κλπ, η κατάσταση γίνεται επικίνδυνη γιατί ο χρόνος πέδησης που θα έχει ο οδηγός ο του οχήματος από την στιγμή που θα αντιληφθεί τον ποδηλάτη δεν θα επαρκεί.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης δεν θα πρέπει να κυκλοφορεί νύχτα εάν πρώτα δεν είναι εξοπλισμένος με φώτα μπρος πίσω και ανακλαστικά και πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός όταν ο ήλιος είναι χαμηλά και οι οδηγοί των υπόλοιπων οχημάτων δυσκολεύονται ούτως ή άλλως να δουν.

- Όχημα χτυπά ποδηλάτη ο οποίος ελίσσεται ακανόνιστα.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Στο σχέδιο ο ποδηλάτης ελίσσεται μεταξύ των παρκαρισμένων οχημάτων. Σαν εναλλακτικές ο οδηγός του οχήματος έχει, ο ποδηλάτης να βγει στο δρόμο και να μείνει στα δεξιά ή να μπει μπροστά του ή να ανέβει στο πεζοδρόμιο. Τελικά ο ποδηλάτης μπορεί να ελίσσονταν με σκοπό απλά να αποφύγει κάτι. Έτσι ο οδηγός του οχήματος αφού βλέπει τον ποδηλάτη να παρεκκλίνει από την δική του κατεύθυνση δεν επιβραδύνει και την τελευταία στιγμή ο ποδηλάτης μπαίνει στην πορεία του.

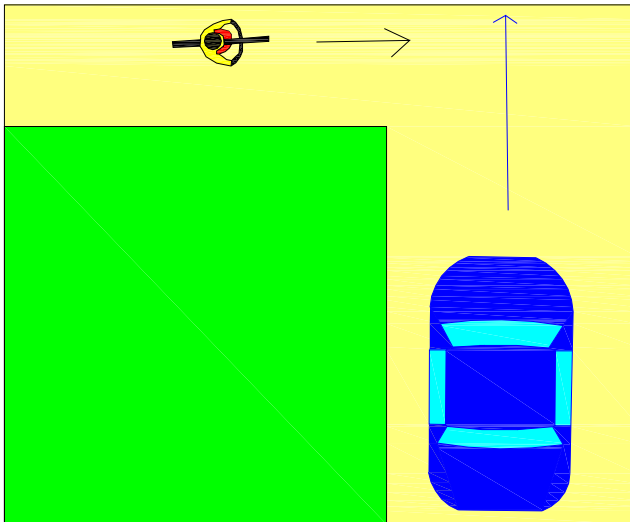
ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης πρέπει να κινείται σε ευθεία γραμμή και να μην ελίσσεται γιατί ο πιο ευπαθής σε αυτή την κατάσταση είναι ο ίδιος, πρέπει όπως προαναφέρθηκε να ελέγχει πάντα πριν κινηθεί αριστερά και αν κάποιο εμπόδιο είναι μπροστά του και δεν έχει χώρο να κάνει αριστερά τότε πρέπει να σταματήσει.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί πως τα περισσότερα ατυχήματα που προκλήθηκαν με τους παραπάνω τρόπους προκλήθηκαν από παιδιά κάτω των δεκατεσσάρων ετών καθίσταται έτσι επιτακτική η ανάγκη για ΕΟΑ και σε αυτό το κομμάτι.

[Type text]

3.3.2 Συνήθη λάθη οδηγών οχημάτων που προκαλούν σύγκρουση με τους ποδηλάτες

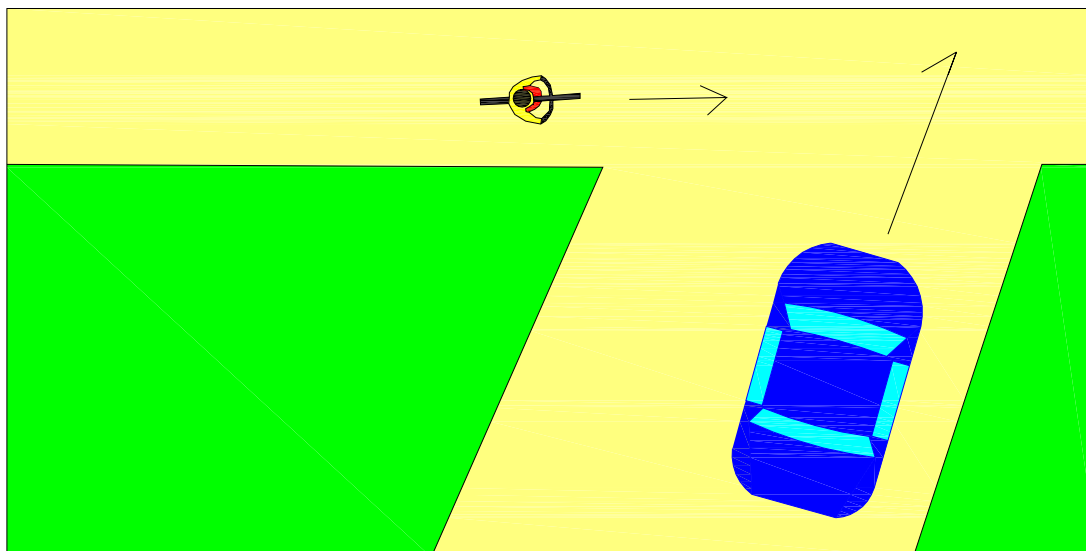
- Ο ποδηλάτης κλείνεται ή συγκρούεται με όχημα που προσπαθεί να βγει στην κυκλοφορία από ιδιωτικό δρόμο ή χώρο στάθμευσης ή βενζινάδικο κλπ.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης κλείνεται ή συγκρούεται με όχημα που προσπαθεί να βγει στην κυκλοφορία από ιδιωτικό δρόμο ή χώρο στάθμευσης ή βενζινάδικο κλπ. Κάτι τέτοιο μπορεί να συμβεί είτε το αυτοκίνητο κινείται έμπροσθεν ή όπισθεν, ή ακόμα και όταν ο ποδηλάτης κινείται σε ένα ευρύ χώρο στάθμευσης.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης καθώς κινείται στο δρόμο δεν θα πρέπει να περνά σύριζα στο ρείθρο του πεζοδρομίου, αλλά ούτε και κοντά στα οχήματα ακόμη και αν είναι σταθμευμένα. Πρέπει να είναι πάντα σε ετοιμότητα να δράσει, είτε αυτό σημαίνει να επιταχύνει είτε να αλλάξει πορεία ή να επιβραδύνει.

- Ο ποδηλάτης συγκρούεται με όχημα που αποτυγχάνει να σταματήσει σωστά ή εγκαίρως σε μια διασταύρωση.

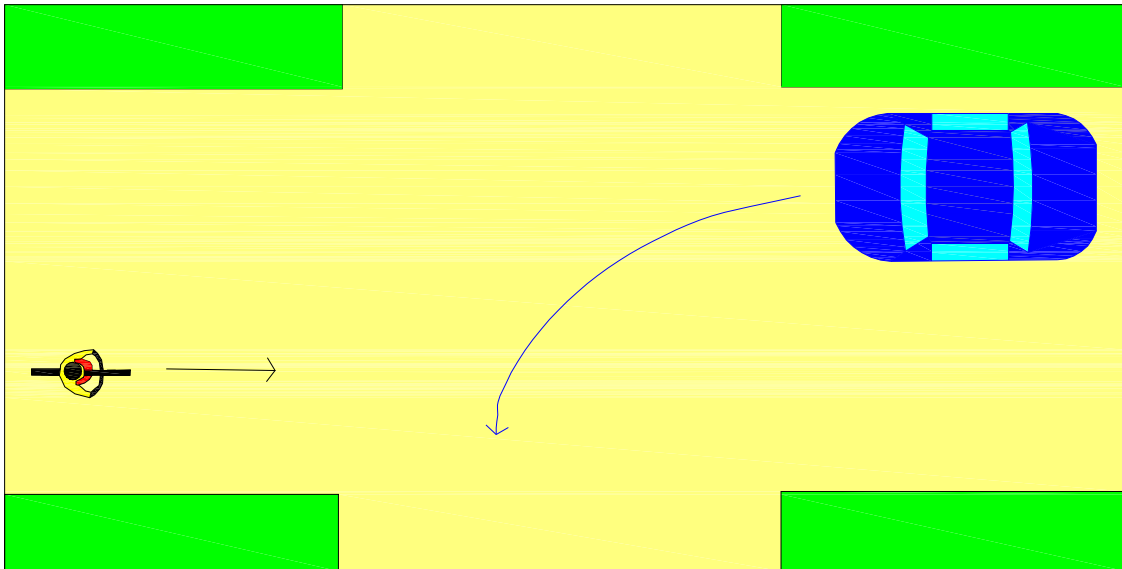


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης έχει την προτεραιότητα το όχημα οφείλει να σταματήσει έγκαιρα και να περιμένει μέχρι ο ποδηλάτης να στρίψει ή να περάσει κάθετα την διασταύρωση γιατί αλλιώς υπάρχει κίνδυνος να χτυπήσει τον ποδηλάτη ή αυτός να πέσει επάνω του.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης όποτε πλησιάζει σε μια διασταύρωση θα πρέπει να δείχνει ιδιαίτερη προσοχή στους φωτεινούς σηματοδότες και σε καμία περίπτωση να μην περνά με πορτοκαλί. Ακόμη θα πρέπει να προσέχει οποιοδήποτε όχημα βρίσκεται κοντά στην διασταύρωση είτε κινείται είτε είναι σταματημένο. Αν κάποιο όχημα αποτύχει να σταματήσει ή να φερθεί όπως προβλέπει ο ΚΟΚ οι κινήσεις του ποδηλάτη θα εξαρτηθούν από τη θέση του οχήματος, δηλαδή αν θα επιταχύνει, επιβραδύνει ή στρίψει με προσοχή όμως για να μην εμπίσει σε άλλο κίνδυνο.

[Type text]

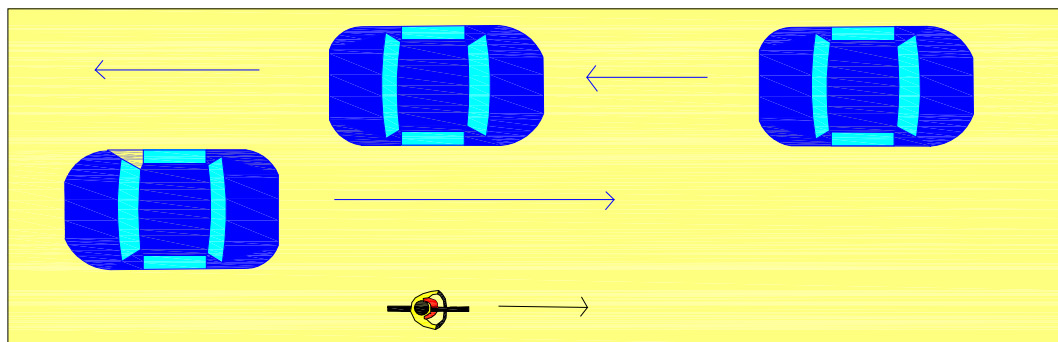
- Ο ποδηλάτης κινδυνεύει από όχημα που επιχειρεί αριστερή στροφή ενώ ο ποδηλάτης έχει τη προτεραιότητα της κίνησης.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Όταν τα οφθαλμικά σηματοδότες δείξουν ελεύθερο κίνηση στους οδηγούς που βρίσκονται σε μια κεντρική αρτηρία αυτοί που έχουν την ευθεία κίνηση έχουν προτεραιότητα σε σχέση με αυτούς που επιθυμούν να στρίψουν. Κάποιοι οδηγοί οχημάτων όμως τείνουν να θεωρούν ότι αυτοί έχουν προτεραιότητα σε μια παρόμοια κατάσταση παρόλο που είναι αυτοί που επιθυμούν την αλλαγή κατεύθυνσης μόνο και μόνο επειδή οδηγούν μηχανοκίνητο όχημα και κινούνται λες και ο ποδηλάτης δεν υφίστατο.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης όταν πλησιάζει μια διασταύρωση σε τέτοιες καταστάσεις καλό είναι να μην κινείται σε κάποια λωρίδα- αν υπάρχει- που να υποδεικνύει ότι έχει πρόθεση να στρίψει. Καλό θα ήταν να προσέξει και να κατανοήσει τις προθέσεις του άλλου οχήματος και σε περίπτωση που θα καταλάβει ότι οι προθέσεις είναι η αλλαγή πορείας του και υπάρχει περίπτωση να διασταυρωθούν θα πρέπει να είναι έτοιμος να δράσει και αν μπορεί να έρθει ακόμα και σε οπτική επαφή με τον οδηγό του οχήματος για να του δείξει τις προθέσεις του και να είναι σίγουρος ότι έχει γίνει αντιληπτός.

- Τον ποδηλάτη τον περνά ξυστά ένα όχημα.

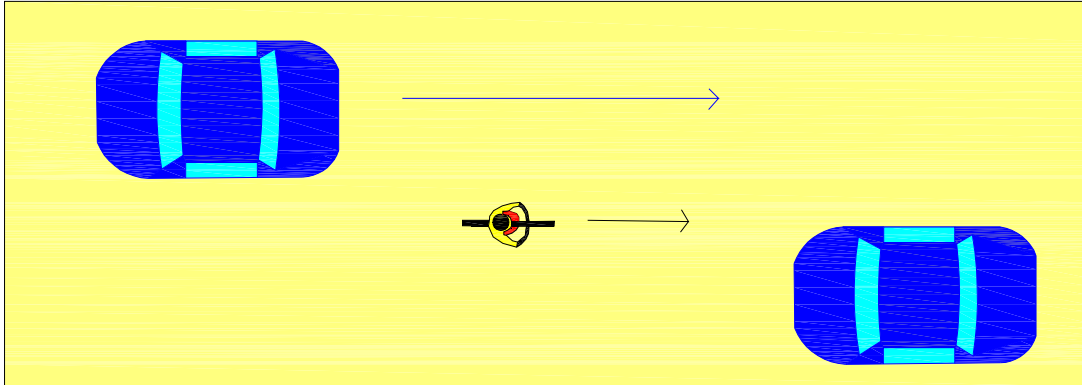


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ένα όχημα που περνάει τόσο ξυστά από ένα ποδηλάτη πολλές φορές μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα αρνητικό για τον ποδηλάτη μιας και υπάρχει μεγάλη πιθανότητα το όχημα να τον χτυπήσει συνήθως με τον καθρέπτη. Αν και ο νόμος προσβλέπει την κίνηση του ποδηλάτη στα δεξιά, εδώ ο ποδηλάτης οδηγώντας υπερβολικά κοντά στο πεζοδρόμιο ουσιαστικά ενθαρρύνει τον οδηγό του οχήματος να τον προσπεράσει ενώ το κενό μεταξύ τους δεν επαρκεί ή είναι σε οριακό σημείο.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης ούτως ή άλλως πρέπει να αποφεύγει να οδηγεί κοντά στο πεζοδρόμιο γιατί κινδυνεύει να πέσει για τους λόγους που προαναφέρθηκαν. Εάν η λωρίδα κυκλοφορίας δεν έχει επαρκές πλάτος για να προσπεράσει το αυτοκίνητο θα ήταν ίσως σοφό ο ποδηλάτης να κινηθεί κάποια μέτρα μακριά από το πεζοδρόμιο έτσι ώστε το όχημα να αναγκαστεί να τον προσπεράσει όταν το πλάτος θα επαρκεί. Αυτός ο επιπλέον χώρος επίσης προσφέρει και μεγαλύτερα περιθώρια ασφάλειας. Αν ο δρόμος είναι στενός αλλά παρόλα αυτά ο ποδηλάτης αφήνει τα οχήματα να προσπεράσουν πρέπει σε κάθε περίπτωση να είναι σίγουρος ότι το όχημα έχει περάσει ή ακόμη και ότι δεν προτίθεται και κάποιο άλλο όχημα να προσπεράσει, και να έχει στο μυαλό του να κατέχει αρκετό χώρο στα δεξιά του σε περίπτωση που χρειαστεί να αποφύγει κάποιον.

[Type text]

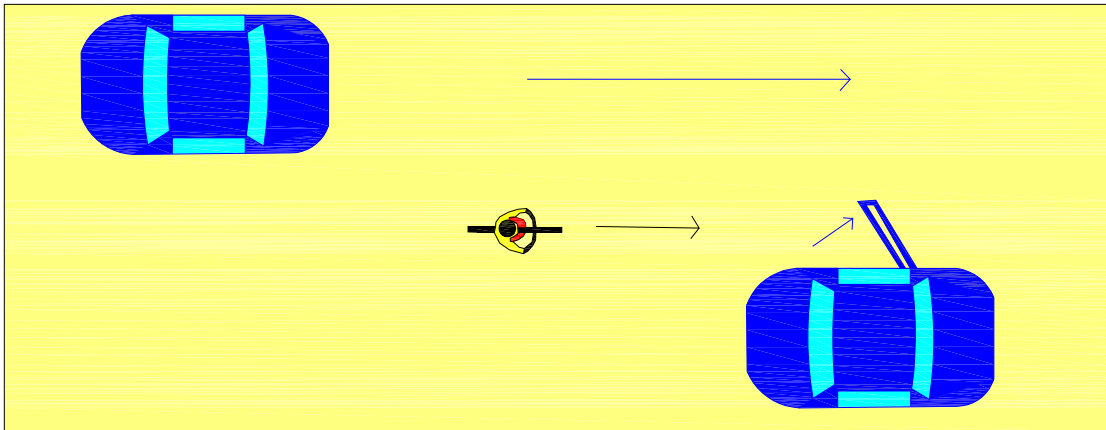
- Ο ποδηλάτης στην προσπάθειά του να αποφύγει εμπόδιο κινδυνεύει να χτυπηθεί από διερχόμενο όχημα.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης προσπαθεί να αποφύγει ένα παρκαρισμένο όχημα ή κάποιο τυχόν χώρο εργασιών στο οδόστρωμα κλπ., αναγκάζεται έτσι να κινηθεί αριστερά αλλά κινδυνεύει από διερχόμενο όχημα. Σε κάποιες περιπτώσεις ο ποδηλάτης ενώ χτυπήσει στο εμπόδιο πολλές φορές συγκρούεται και με το διερχόμενο όχημα.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να υποθέσει ότι ο οδηγός του οχήματος θα καταφέρει να αντιδράσει σε κάποιο τυχόν απότομο ελιγμό του, αλλά ούτε και να προσπαθήσει να περάσει ανάμεσα από το διερχόμενο όχημα και το εμπόδιο. Αντί αυτού ο ποδηλάτης θα πρέπει να κινηθεί αρκετά νωρίς προς τα αριστερά ώστε ο οδηγός του οχήματος να επιβραδύνει, εάν ο ποδηλάτης δεν προλαβαίνει εγκαίρως να κινηθεί προς τα αριστερά θα πρέπει να σταματήσει και να περιμένει το όχημα να περάσει και εν συνεχεία να προχωρήσει.

- Ο ποδηλάτης κινδυνεύει από ένα ξαφνικό άνοιγμα πόρτας ενός σταθμευμένου οχήματος.

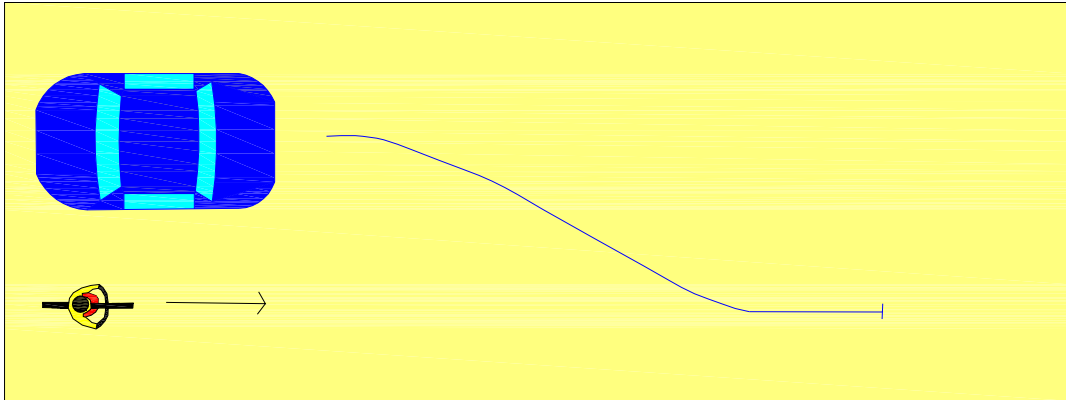


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Οι ποδηλάτες όπως προαναφέρθηκε από τον νόμο κινούνται στα δεξιά του δρόμου και πολλές φορές αυτό σημαίνει ότι περνάνε κοντά από παράλληλα σταθμευμένα οχήματα. Όμως μια πόρτα που ανοίγει ξαφνικά από ένα σταθμευμένο όχημα στερεί περίπου ένα μέτρο από τον ελεύθερο χώρο που κινείται ο ποδηλάτης. Αν ο ποδηλάτης χτυπήσει στην πόρτα μπορεί να τραυματιστεί σοβαρά, αλλά ακόμα χειρότερα μπορεί να τον οδηγήσει σε μια ξαφνική αλλαγή πορείας προς τα αριστερά και να παρασυρθεί από κάποιο διερχόμενο όχημα.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Σαν γενικό κανόνα ο ποδηλάτης θα πρέπει να κινείται σε κάποια απόσταση από τα σταθμευμένα οχήματα, αν αντιληφθεί κάποιον μέσα σε κάποιο όχημα αν δεν μπορεί να κινηθεί προς τα αριστερά καλό θα ήταν να περιμένει μέχρι να είναι σίγουρος για τις προθέσεις του οδηγού του σταθμευμένου οχήματος ή να καθαρίσει η κυκλοφορία ώστε να είναι ασφαλές να κινηθεί σε μια απόσταση ασφαλείας από το σταθμευμένο όχημα.

[Type text]

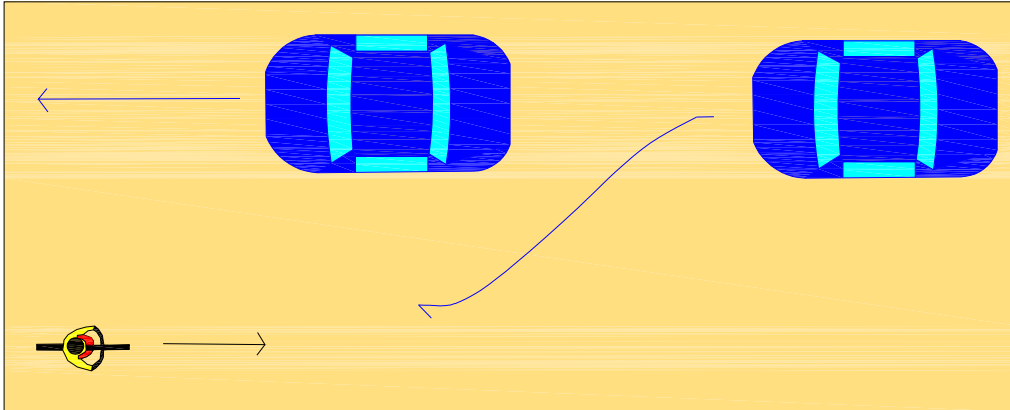
- Ο ποδηλάτης κινδυνεύει από όχημα που τον προσπερνά και εν συνεχεία σταματά μπροστά του.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης κινδυνεύει από όχημα που τον προσπερνά και εν συνεχεία σταματά μπροστά του. Αυτό συνήθως συμβαίνει όταν ανάβει κόκκινο στο φωτεινό σηματοδότη και ο οδηγός του μηχανοκίνητου οχήματος θέλει να είναι πρώτος όταν ανάψει πράσινο για να φύγει, η πολλές φορές επιβραδύνει απότομα για να στρίψει δεξιά, επειδή όμως τα μηχανοκίνητα οχήματα έχουν πιο δυνατό σύστημα πέδησης από τα ποδήλατα, ο ποδηλάτης κινδυνεύει να συγκρούσει το πίσω μέρος του οχήματος.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης όταν κάποιος τον προσπερνάει πρέπει να έχει τα χέρια στα φρένα και να είναι έτοιμος να σταματήσει ειδικά στην περίπτωση με το φωτεινό σηματοδότη που προαναφέρθηκε.

- Ο ποδηλάτης κινδυνεύει από όχημα που κινείται στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και προσπαθεί προσπέραση άλλου οχήματος με αποτέλεσμα να μπαίνει στη λωρίδα κίνησης του ποδηλάτη.

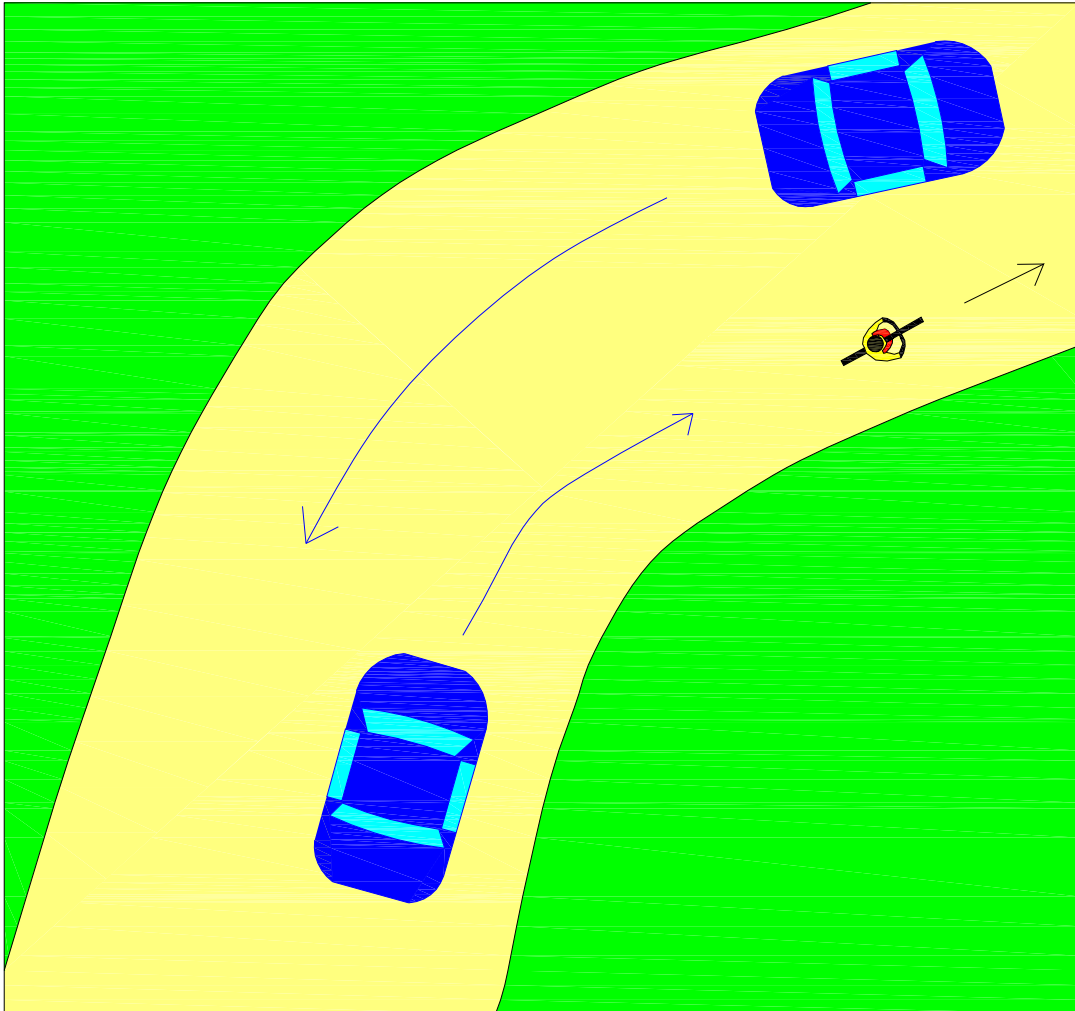


ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης κινδυνεύει από όχημα που κινείται στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας και προσπαθεί προσπέραση άλλου οχήματος με αποτέλεσμα να μπαίνει στη λωρίδα κίνησης του ποδηλάτη. Κάτι τέτοιο ούτως ή άλλως είναι παράνομο από τη στιγμή που υπάρχει κυκλοφορία στο αντίθετο ρεύμα, ο οδηγός εδώ δεν θέλει να σκοτώσει τον ποδηλάτη αλλά να τον αναγκάσει να κάνει στην άκρη ή να υποχωρήσει περιμένοντάς τον.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης όπως προαναφέρθηκε θα πρέπει να αποφεύγει να οδηγεί πολύ κοντά στο πεζοδρόμιο ή στο όριο του δρόμου και για να μην ενθαρρύνει τέτοιες συμπεριφορές. Ο ποδηλάτης πρέπει να προσπαθήσει να κρατήσει τη γραμμή του αλλά αν δει ότι υπάρχει περίπτωση να βρεθεί στην ανωτέρω κατάσταση πρέπει να είναι έτοιμος να διαφύγει! προς τα δεξιά.

[Type text]

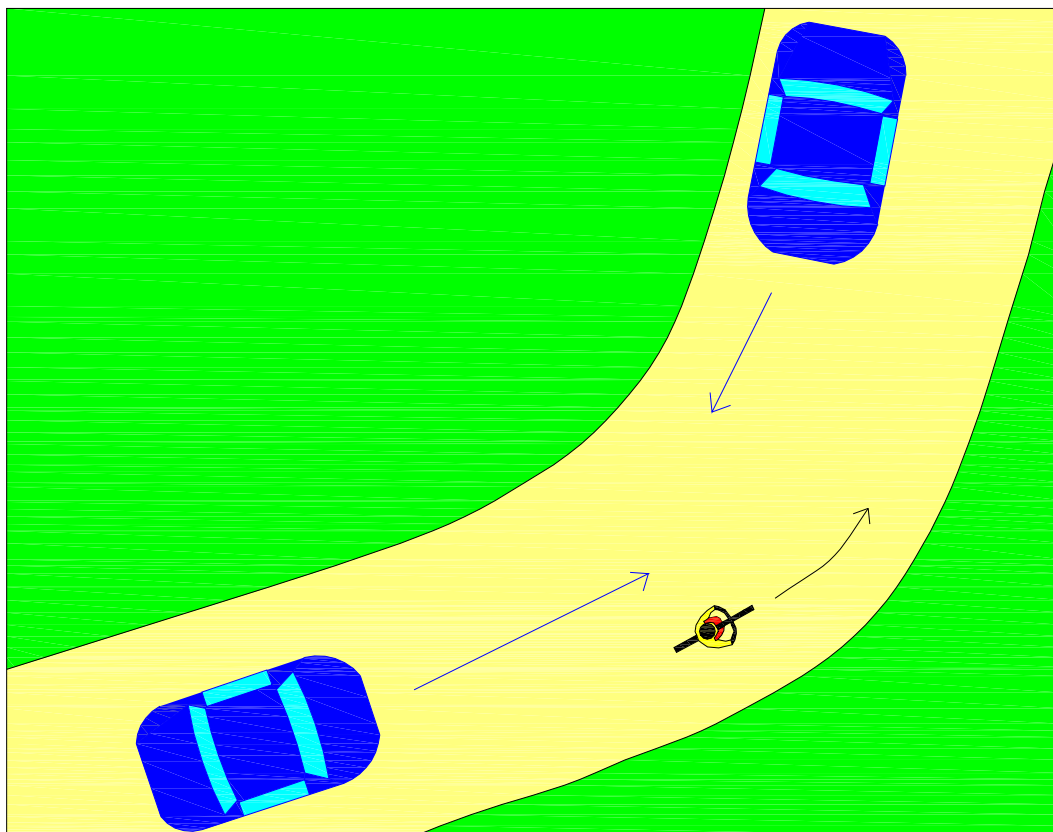
- Ο ποδηλάτης δεν διακρίνεται λόγω πρόβλημα ορατότητας



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Κάποιοι οδηγούν πολλές φορές λες και δεν υπάρχει περίπτωση να συναντήσουν τίποτα στο δρόμο τους, για αυτό και πολλές φορές οδηγούν με αυξημένη ταχύτητα ακόμα και όταν η ορατότητά τους δεν είναι κατάλληλη για κάτι τέτοιο. Έτσι πολλές φορές αδυνατούν να αποφύγουν μια επικίνδυνη σύγκρουση.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Ο ποδηλάτης εκ των πραγμάτων θα πρέπει να φέρει τα ανακλαστικά που θα τον κάνουν πιο διακριτό, και σε περίπτωση που πλησιάζει σε κάποια επικίνδυνη κάμψη του δρόμου να κινείται σε τέτοια γραμμή ώστε να γίνεται αντιληπτός όσο το δυνατόν νωρίτερα.

- Οχήματα που κινούνται σε αντίθετες κατευθύνσεις λόγω κακής ορατότητας αντιλαμβάνονται ιδιαίτερα αργά το ένα το άλλο και στην προσπάθεια αποφυγής μιας σύγκρουσης μεταξύ τους ο ποδηλάτης κινδυνεύει.



ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Οχήματα που κινούνται σε αντίθετες κατευθύνσεις λόγω κακής ορατότητας αντιλαμβάνονται ιδιαίτερα αργά το ένα το άλλο και στην προσπάθεια αποφυγής μιας σύγκρουσης μεταξύ τους ο ποδηλάτης κινδυνεύει, μιας και ο ένας οδηγός προσπαθεί να προσπεράσει τον ποδηλάτη από τα αριστερά αλλά δεν έχει αντιληφθεί το όχημα που έρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Σε τέτοιες περιπτώσεις ο ποδηλάτης μιας και έχει καλύτερη ορατότητα θα ήταν εύλογο να ειδοποιήσει έγκαιρα τον οδηγό να μην περάσει εάν το πεδίο δεν είναι καθαρό ή στην αντίθετη περίπτωση να του κάνει νόημα με το χέρι του να περάσει, αν ο οδηγός δεν του δώσει σημασία και συνεχίζει ακάθεκτος την πορεία του ο ποδηλάτης για την ασφάλειά του πρέπει να είναι έτοιμος να βγει από τον δρόμο ή να σταματήσει.

[Type text]

3.3.3 Κάποια πράγματα που οι οδηγοί οχημάτων θα ήθελαν να γνωρίζουν οι ποδηλάτες

- I. Οι οδηγοί ενοχλούνται και αναστατώνονται όταν οι ποδηλάτες δεν φέρουν φωτισμό και ανακλαστικά όπως προβλέπεται, παραβλέπουν αυτά που οι φωτεινοί σηματοδότες υποδεικνύουν και ανεβοκατεβαίνουν μια στο πεζοδρόμιο και μια στο οδόστρωμα.
- II. Οι οδηγοί συχνά κινούνται ταχύτερα από τους ποδηλάτες και έχουν λιγότερο χρόνο στη διάθεσή τους για να αντιληφθούν τους εκάστοτε κινδύνους.
- III. Οι οδηγοί δεν μπορούν να αντιληφθούν σε όλες τις περιπτώσεις τους ποδηλάτες.
- IV. Οι οδηγοί δυσκολεύονται ιδιαίτερα όταν οι ποδηλάτες φαίνονται διστακτικοί στις κινήσεις τους ή αλλάζουν απότομα τη διάθεση της κίνησής τους.
- V. Οι οδηγοί πολλές φορές νιώθουν ότι καθυστερούν εξαιτίας των ποδηλατών.
- VI. Οι οδηγοί δεν κατανοούν πάντα ή δεν αντιλαμβάνονται το γεγονός πως κάποιες διασταυρώσεις ή συγκεκριμένες οδικές συνθήκες μπορεί να προκαλούν ιδιαίτερες δυσκολίες για τους ποδηλάτες.

Εν κατακλείδι διαφαίνεται η ανάγκη να εισέλθουν στο σχεδιασμό του ΠΚΑ όλα εκείνα τα στοιχεία που θα κάνουν τα παιδιά σωστούς, φρόνιμους, πρακτικούς αλλά " ρεαλιστές και δεξιότεχνες οδικούς χρήστες αύριο".

3.4 ΟΔΗΓΟΙ ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΩΝ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Τα παιδιά στο ΠΚΑ θα έχουν τη δυνατότητα όπως προβλέπεται και από το πρότυπο σχέδιο του Αριστοτελείου να οδηγήσουν ηλεκτροκίνητα οχήματα με σκοπό την εξοικείωσή τους σαν οδηγοί σε ένα ελεγχόμενο, φυσικά, οδικό περιβάλλον. Το πρώτο πράγμα που θα πρέπει να γίνει κατανοητό στα παιδιά είναι ότι οι οδηγοί είναι οι πιο δυνατοί οδικοί χρήστες και αυτό συνεπάγεται και πολύ μεγαλύτερη υπευθυνότητα από τη μεριά τους. Παρόλα αυτά κρίνεται σκόπιμο να δουν τα πράγματα και από τη θέση του οδηγού ώστε να συνειδητοποιήσουν και τη δυσχέρεια αυτών πολλές φορές να προβλέψουν ή να αποφύγουν ένα ατύχημα, στο οποίο εμπλέκονται πεζοί ή ποδηλάτες, αν οι ίδιοι δεν προβλέψουν σωστά τις κινήσεις τους και δεν παρουσιάσουν εκείνες τις δεξιότητες και στρατηγικές που θα τους βοηθήσουν να κινηθούν με όσο το δυνατόν περισσότερη ασφάλεια.

Τα παιδιά πρέπει να μάθουν ότι από τη στιγμή που χρησιμοποιούν τις οδούς πρέπει να αποφεύγουν οποιαδήποτε συμπεριφορά που είναι ενδεχόμενο να εκθέσει σε κίνδυνο ή να παρεμβάλλει εμπόδια στην κυκλοφορία, να εκθέσει σε κίνδυνο πρόσωπα ή ζώα ή να προκαλέσει ζημιές σε δημόσιες ή ιδιωτικές περιουσίες.

Οι οδηγοί υποχρεούνται να οδηγούν με σύνεση και με διαρκώς τεταμένη την προσοχή, να επιδεικνύουν ιδιαίτερη προσοχή στα παιδιά, στους υπερήλικες, στα Άτομα με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και γενικώς στα πρόσωπα που χρειάζονται βοήθεια και να μην προκαλούν γενικά με τη συμπεριφορά τους τρόμο, ανησυχία ή παρενόχληση στους λοιπούς χρήστες των οδών.

¹⁵ Αν οι χρήστες των οδών δεν μπορούν να αποφύγουν τη δημιουργία εμποδίου ή κινδύνου, υποχρεούνται να λαμβάνουν αμέσως τα αναγκαία μέτρα για την απομάκρυνση ή αποτροπή αυτού κι αν δεν μπορούν οφείλουν να ειδοποιούν τους λοιπούς χρήστες της οδού για την ύπαρξη του εμποδίου ή του κινδύνου. Αυτοί που επιθυμούν για εύλογη αιτία να καταλάβουν για λίγο μέρος του πεζοδρομίου ή του οδοστρώματος οφείλουν να λάβουν τα κατάλληλα μέτρα για την απρόσκοπτη και ασφαλή κυκλοφορία πεζών και οχημάτων.

Η χρήση των ζωνών ασφαλείας είναι υποχρεωτική τόσο για τους οδηγούς όσο και για τους επιβάτες. Για τη μεταφορά παιδιών με αυτοκίνητο είναι υποχρεωτική η χρήση ειδικών μέσων συγκράτησης και προστασίας, όπως καθισμάτων, ζωνών ασφαλείας κ.λπ..

Όλοι οι οδηγοί πρέπει να αποφεύγουν να συμπεριφέρονται με τρόπο που μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τους πεζούς.

¹⁵ ΚΟΚ

[Type text]

Τηρουμένων των διατάξεων των άρθρων 12 παράγραφος 1, 17 παράγραφος 3 περίπτωση στ' και 19 παράγραφος 1, όπου σε οδοστρώματα υπάρχουν διαβάσεις

πεζών, οι οποίες έχουν σημανθεί με πινακίδες ή διαγραμμίσεις και η κυκλοφορία των οχημάτων ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση ή τροχονόμους, οι οδηγοί οχημάτων υποχρεούνται:

α) Να σταματούν πριν από τη διάβαση, όταν απαγορεύεται σε αυτούς με σήμα να προχωρήσουν ή όταν τυφλοί χρησιμοποιούν και επιδεικνύουν το λευκό μπαστούνι τους, για να δείξουν ότι πρόκειται να διασχίσουν την οδό ή όταν τα Άτομα με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) πρόκειται να διασχίσουν την οδό. Όταν επιτραπεί να προχωρήσουν, να μη διακόπτουν ή παρεμποδίζουν τη διέλευση των πεζών, τυφλών ή των Ατόμων με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ), οι οποίοι έχουν ήδη εισέλθει και προχωρούν στη διάβαση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 38.

β) Αυτοί που προτίθενται να στρίψουν σε άλλη οδό, στην είσοδο της οποίας υπάρχει διάβαση πεζών, να κινούνται αργά και να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς που ήδη χρησιμοποιούν ή εισέρχονται στη διάβαση, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 38 και σε περίπτωση ανάγκης να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους.

2. Αν σε σημασμένη διάβαση πεζών η κυκλοφορία των οχημάτων δεν ρυθμίζεται με φωτεινή σηματοδότηση ή με τροχονόμο, οι οδηγοί υποχρεούνται να πλησιάζουν στη διάβαση με ταχύτητα τόσο μικρή ώστε να μην εκθέτουν σε κίνδυνο τους πεζούς που τη χρησιμοποιούν ή εισέρχονται σε αυτήν και σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους για να επιτρέπουν την διέλευση των πεζών.

Σε σημασμένους με ειδική σήμανση πεζοδρόμους, τα οχήματα τα οποία επιτρέπεται να εισέλθουν σε αυτούς οφείλουν να κινούνται με ταχύτητα βαδίσματος και να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς. Στους οδηγούς των οδικών οχημάτων επιβάλλεται να παραχωρούν προτεραιότητα στις διαβάσεις πεζών ή ποδηλατιστών, όταν σε αυτές κινούνται πεζοί ή ποδηλατιστές αντίστοιχα.

3. Σε περιοχές κατοικίας που έχουν χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται οι εξής ειδικοί κανόνες:

α) Οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν το οδόστρωμα σε όλο το πλάτος του.

β) Οι οδηγοί πρέπει να προχωρούν με πολύ χαμηλή ταχύτητα, η οποία σε καμιά περίπτωση δε θα πρέπει να υπερβαίνει τα 20 χιλιόμετρα την ώρα.

γ) Οι οδηγοί δεν πρέπει να θέτουν τους πεζούς σε κίνδυνο ούτε να συμπεριφέρονται με παρεμποδιστικό τρόπο. Αν είναι αναγκαίο πρέπει να σταματούν.

δ) Οι πεζοί δεν πρέπει να εμποδίζουν χωρίς λόγο την κυκλοφορία των οχημάτων.

ε) Απαγορεύεται η στάθμευση, εκτός από εκεί που επιτρέπεται από σήματα στάθμευσης.

στ) Σε διασταυρώσεις, χρήστες της οδού που εξέρχονται από περιοχή κατοικίας πρέπει να παραχωρούν την προτεραιότητα στους άλλους χρήστες της οδού.

4. Οι οδηγοί, οι οποίοι πρόκειται να στρίψουν σε άλλη οδό στην οποία δεν υπάρχουν σημασμένες με πινακίδες διαβάσεις πεζών ή διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα, υποχρεούνται να παραχωρούν προτεραιότητα στους πεζούς, οι οποίοι στις περιπτώσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 38 έχουν κατέλθει στο οδόστρωμα της οδού, στην οποία πρόκειται να εισέλθουν οι οδηγοί και σε περίπτωση ανάγκης, να διακόπτουν την πορεία του οχήματός τους. Οι οδηγοί πρέπει επίσης να δείχνουν ιδιαίτερη προσοχή στους πεζούς που διασχίζουν την οδό προκειμένου να επιβιβαστούν σε μέσα μαζικής μεταφοράς ή όταν απομακρύνονται από αυτά.

5. Οι οδηγοί που προτίθενται να προσπεράσουν από δεξιά, όταν αυτό επιτρέπεται, όχημα δημόσιων συγκοινωνιών, που βρίσκεται σε στάση σε καθορισμένο σημείο, υποχρεούνται να σταματούν, για να επιτρέπουν την αποβίβαση ή επιβίβαση των επιβατών.

Ένας οδηγός όμως επιβάλλεται να πράττει κάτι παραπάνω από το να υπακούει απλά στον ΚΟΚ. Πρέπει να ενδιαφέρεται για την ασφάλεια των άλλων οδικών χρηστών. Όλοι είναι υπεύθυνοι για την αποφυγή ατυχημάτων στον δρόμο. Ακόμα και αν κάποιος οδικός χρήστης πράξει λάθος, ο οδηγός του οχήματος μπορεί να βρεθεί εξίσου υπεύθυνος από τη στιγμή που θα μπορούσε να κάνει κάτι, για να αποφευχθεί το ατύχημα, αλλά παρόλα αυτά δεν το έπραξε.

Επειδή οι οδηγοί πρέπει να συνεργάζονται ώστε η κυκλοφορία να γίνεται με ασφάλεια, ο οδηγός πρέπει να είναι προβλεπόμενος, να κινείται δηλαδή όπως οι άλλοι χρήστες αναμένουν και να είναι ευγενικός. Η ευγενική οδήγηση σημαίνει να δίνει ο οδηγός χώρο στους υπόλοιπους για να αλλάζουν λωρίδες και όχι να τους αποτρέπει χωρίς λόγο από κάτι τέτοιο και να ενημερώνει για οποιαδήποτε αλλαγή της κατεύθυνσής του.

Ο οδηγός θα πρέπει να είναι ικανός να αναγνωρίσει τις επικίνδυνες καταστάσεις πριν συμβούν και να αντιδρά έγκαιρα και αποτελεσματικά για να τις αποφύγει. Αυτό ονομάζεται αμυντική ή στρατηγική οδήγηση.

Η αμυντική οδήγηση βασίζεται σε τρεις όρους :

1. Ορατότητα
2. Χώρος
3. Επικοινωνία

Ορατότητα : είναι η δυνατότητα να φαίνεται αλλά και να βλέπει καθαρά ο οδηγός ενός οχήματος. Ένας οδηγός πρέπει να είναι συνεχώς ενήμερος για την κατάσταση που

[Type text]

επικρατεί όσο αφορά την κυκλοφορία πίσω, μπροστά και δίπλα του. Ο οδηγός πρέπει να είναι σε μια διαδικασία σκαναρίσματος του οδικού χώρου συνεχώς και να προσπαθεί το οπτικό του πεδίο να είναι όσο το δυνατό μεγαλύτερο, ώστε να μειωθεί όσο γίνεται η πιθανότητα να εκπλαγεί, αλλά και να έχει χρόνο να αντιδράσει.

Χώρος : Η οργάνωση του χώρου γύρω από το όχημα δίνει περιθώριο για καλύτερη ορατότητα, χρόνο και χώρο να δράσει ο οδηγός για να αποφύγει μια επικίνδυνη κατάσταση. Ο οδηγός πρέπει να αφήνει πάντα απόσταση από τα άλλα οχήματα μιας και το φαινόμενο, ένα αυτοκίνητο να χτυπά το άλλο από πίσω είναι πολύ συχνό φαινόμενο.

Επικοινωνία : η επικοινωνία με τους άλλους οδικούς χρήστες είναι πολύ σημαντική, ο οδηγός πρέπει να είναι σίγουρος ότι έχει γίνει αντιληπτός αλλά και ότι οι προθέσεις του έχουν γίνει κατανοητές από τους άλλους οδικούς χρήστες. Καλό θα ήταν ο οδηγός να έρχεται σε οπτική επαφή με τους πεζούς τους ποδηλάτες αλλά και τους οδηγούς ειδικά στις διασταυρώσεις και να χρησιμοποιεί όλα τα μέσα που του παρέχονται όταν προτίθεται να σταματήσει, να επιβραδύνει ή να αλλάξει κατεύθυνση.

Παρακάτω ακολουθούν κάποιες βασικές αρχές που οι οδηγοί οχημάτων θα πρέπει να ακολουθήσουν, καθώς και κατάλληλα αντίστοιχο οπτικό υλικό¹⁶.

➤ Χρησιμοποίηση σημάτων

Τα σήματα που παρέχονται στον οδηγό από το ίδιο το όχημα, αλλά και αυτά που μπορεί να κάνει αυτός σε πιο εξεζητημένες καταστάσεις είναι μια δυνατότητα που επιβάλλεται να χρησιμοποιείται στο έπακρο, ώστε να γίνονται αντιληπτές οι προοπτικές της κίνησης του οχήματος αρκετά νωρίς από τους υπόλοιπους οδικούς χρήστες.

Ο οδηγός οφείλει να δίνει το σωστό σήμα σε περίπτωση που θέλει να αλλάξει κατεύθυνση χρησιμοποιώντας τα ειδικά φώτα προειδοποίησης αλλαγής κατεύθυνσης του αυτοκινήτου, ή να επιβραδύνει χρησιμοποιώντας τα φώτα επιβράδυνσης στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου.

Το σωστό σήμα πρέπει να λαμβάνει χώρα πριν ο οδηγός μπει στη διαδικασία να κάνει πράξη την κίνηση που επιθυμεί και να είναι σίγουρος ότι οι υπόλοιποι χρήστες το έχουν αντιληφθεί. Πρέπει να γίνεται πάντα έλεγχος έτσι ώστε να είναι σίγουρο ότι το πεδίο είναι καθαρό πριν ενεργήσει- η σηματοδότηση δεν επαρκεί πάντα.

Σε περίπτωση που τα προειδοποιητικά φώτα δεν δουλεύουν, ο οδηγός μπορεί να χρησιμοποιήσει τα χέρια του σαν προειδοποίηση. Στις εικόνες που ακολουθούν φαίνεται καθαρά οι τρόποι προειδοποίησης. (3.4.1)

¹⁶ οι εικόνες προμηθεύτηκαν από το www.mto.gov.on.ca



A) αριστερά



B) δεξιά



Γ) σταμάτημα - επιβράδυνση

Εικόνα 3.4.1

Διατήρηση πορείας στα δεξιά

Η θέση που πρέπει να παίρνει ο οδηγός στο οδόστρωμα πρέπει να είναι πάντα στα δεξιά εκτός αν θέλει να στρίψει αριστερά ή να προσπεράσει ένα όχημα. Αυτό πρέπει να διατηρείται σαν γενική αρχή ειδικά όταν κινείται αρκετά πιο σιγά από τους υπόλοιπους χρήστες.

Υπακοή στις αστυνομικές αρχές - τροχονόμους

Όταν η κυκλοφορία διευθετείται από αστυνομικές αρχές οι οδικοί χρήστες πρέπει να υπακούουν και άρα και οι οδηγοί άσχετα με το τι προβλέπουν τα διάφορα είδη σήμανσης του δρόμου, όπως φωτεινή σηματοδότες κλπ.

Διατήρηση απόστασης

Σαν γενικό κανόνας μπορεί να θεωρηθεί να οδηγεί κάποιος στην ίδια ταχύτητα που κινούνται τα άλλα οχήματα γύρω του χωρίς να ξεπερνάει το όριο ταχύτητας και να διατηρεί μια απόσταση ασφαλείας από τους υπόλοιπους ώστε να γίνεται αντιληπτός και να έχει την δυνατότητα να αντιδράσει σε περίπτωση κινδύνου.

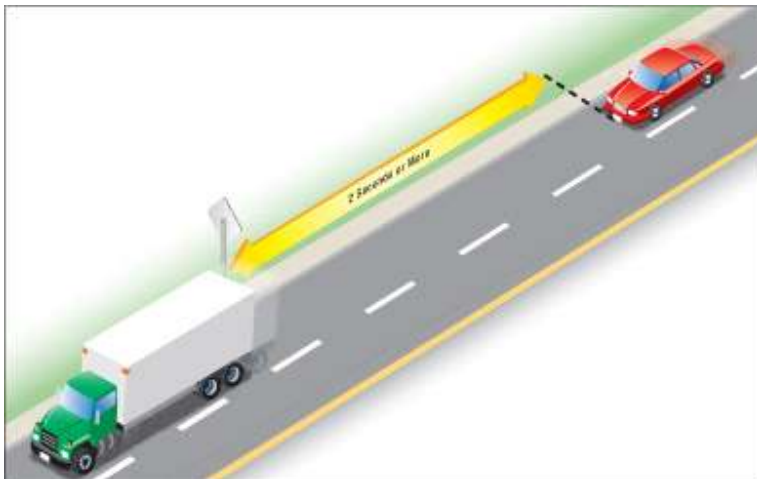
[Type text]

Όποτε ένας οδηγός ακολουθεί ένα όχημα πρέπει να υπολογίζει να αφήνει αρκετή απόσταση από το προπορευόμενο ώστε να μπορεί να σταματήσει στην περίπτωση που αυτό σταματήσει απότομα. Μια ασφαλής απόσταση είναι τουλάχιστον δύο δευτερόλεπτα πίσω από το προπορευόμενο όχημα, κάτι το οποίο θα δώσει την ικανότητα ελέγχου γύρω από αυτό και αρκετό χώρο για μια αποφασιστική πένηση.

Ο σκοπός βέβαια δεν είναι να επηρεαστεί η λογική και συνεχής κυκλοφορία.

Ένας εύκολος τρόπος για να διατηρηθεί αυτή η απόσταση περιγράφεται κατωτέρω

1. Επιλέγεται ένα σταθερό σημάδι στο οδικό περιβάλλον όπως μια πινακίδα.
2. Όταν το πίσω μέρος του προπορευόμενου οχήματος φτάσει στο σημάδι, ξεκινάει η μέτρηση των δευτερολέπτων μέχρι το μπροστινό μέρος του αυτοκινήτου να φτάσει στο σημάδι.
3. Αν φτάσει σε λιγότερο από δυο δευτερόλεπτα το όχημα βρίσκεται πολύ κοντά στο προπορευόμενο και πρέπει να επιβραδύνει.(3.4.2)



Εικόνα 3.4.2

Το παραπάνω δίνει την ελάχιστη απόσταση που πρέπει να διατηρείται αν η οδήγηση γίνεται σε συνθήκες δυσμενέστερες όπως βροχή, η απόσταση αυτή επιβάλλεται να αυξηθεί.

Συνύπαρξη με μηχανές και μοτοποδήλατα

Οι μηχανές και τα μοτοποδήλατα είναι δυσκολότερο να γίνουν αντιληπτά λόγω του μικρού τους μεγέθους και της ευελιξίας τους. Επειδή είναι λιγότερο προστατευμένοι είναι πιο πιθανό να τραυματιστούν σε περίπτωση σύγκρουσης.

Στους δικυκλιστές οι οδηγοί θα πρέπει να συμπεριφέρονται όπως και στους υπόλοιπους οδηγούς. Επειδή στα δίκυκλα τα φώτα προειδοποίησης αλλαγής κατεύθυνσης δεν κλείνουν αυτόματα υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να έχουν ξεχαστεί από τον οδηγό, οπότε ο οδηγός του αυτοκινήτου θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα σίγουρος ότι ο δικυκλιστής όντως θα στρίψει.

Συνύπαρξη με ποδηλάτες

Οι ποδηλάτες αναμένεται όπως είναι φυσικό, λόγω του ότι μπορούν πολύ δυσκολότερα να διατηρήσουν μια ταχύτητα που να συνάδει με την ροή της κυκλοφορίας, να κινούνται στα δεξιά του δρόμου, πολλές φορές όμως στη διαδικασία αποφυγής κάποιου εμποδίου μπορούν να χρησιμοποιήσουν μεγαλύτερο κομμάτι του οδικού περιβάλλοντος.



Εικόνα 3.4.3

Οι ποδηλάτες χρειάζονται το λιγότερο ένα μέτρο απόστασης από τα άλλα οχήματα για ασφάλεια, έτσι όταν ένα όχημα τους προσπερνάει πρέπει να αφήνει τουλάχιστον ένα μέτρο μεταξύ του ποδηλάτη και του ιδίου.(3.4.3)

Αν η λωρίδα δεν επαρκεί για την προσπέραση του ποδηλάτη η προσπέραση πρέπει να λάβει χώρα περνώντας ο οδηγός στην λωρίδα στα αριστερά του, αν κάτι τέτοιο δεν είναι εφικτό λόγω ύπαρξης μιας λωρίδας τότε ο οδηγός περιμένει μέχρι το σημείο όπου το οδόστρωμα θα επαρκεί για κάτι τέτοιο.

Όταν ο οδηγός επιθυμεί να στρίψει δεξιά πρέπει πάντα να ελέγχει στα δεξιά του μη τυχόν «κλείσει» κάποιον ποδηλάτη και κυριότερα όταν σταθμεύει παράλληλα με το πεζοδρόμιο να μην ανοίγει την πόρτα μέχρι να σιγουρευτεί ότι είναι ασφαλές και δεν πλησιάζει κάποιος δικυκλιστής.(3.4.4,3.4.5)



Εικόνα 3.4.4



Εικόνα 3.4.5

Οι οδηγοί όσον αφορά τους ποδηλάτες θα πρέπει να γνωρίζουν ότι:

1. Οι ποδηλάτες είναι αρκετά πιο τρωτοί από τους λοιπούς δικυκλιστές και για αυτό οι οδηγοί πρέπει να τους προσέχουν ιδιαίτερα.
2. Οι ποδηλάτες μπορούν να νιώσουν απειλημένοι από την απερίσκεπτη οδήγηση των λοιπών μηχανοκίνητων μέσων, έχουν το δικαίωμα να καταλαμβάνουν χώρο στο οδικό περιβάλλον και χρειάζονται επιπλέον στις διασταυρώσεις και στους κυκλικούς κόμβους όπου τα αυτοκίνητα αλλάζουν ταχύτητα, θέση και κατεύθυνση.

[Type text]

3. Οι ποδηλάτες πολλές φορές ποδηλατούν μακριά από το πεζοδρόμιο όχι για να ενοχλήσουν τους οδηγούς των αυτοκινήτων αλλά:
 - Για να αποφύγουν ένα εμπόδιο
 - Για να γίνονται αντιληπτοί όταν πλησιάζουν σε μια διασταύρωση.
 - Για να αποθαρρύνουν τους οδηγούς να τους προσπερνούν όταν ο δρόμος είναι στενός και δεν επαρκεί το πλάτος του για κάτι τέτοιο.
4. Όταν οι ποδηλάτες επιχειρούν να στρίψουν δεξιά εκτίθενται περισσότερο και χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή από τους οδηγούς μηχανοκίνητων.
5. Οι ποδηλάτες μπορεί να εξαναγκαστούν να οδηγηθούν σε λωρίδα μεγαλύτερης ταχύτητας, λόγω κατάληψης της δικιάς τους λωρίδας από σταθμευμένα οχήματα κλπ.
6. Οι ποδηλάτες τυφλώνονται από τα φώτα των διασταυρούμενων αυτοκινήτων όπως και οι υπόλοιποι οδηγοί μηχανοκίνητων μέσων.

Οδηγώντας στις διασταυρώσεις

Ο οδηγός πρέπει να είναι σε επαγρύπνηση όταν φτάνει σε μια διασταύρωση και να ελέγχει προσεκτικά για κίνηση, προτεραιότητα, φωτεινούς σηματοδότες, ποδηλάτες και πεζούς.

Υπάρχουν δυο κύριες κατηγορίες διασταυρώσεων ελεγχόμενες και μη.

Ελεγχόμενες διασταυρώσεις

οι ελεγχόμενες διασταυρώσεις έχουν φωτεινούς σηματοδότες, πινακίδες προτεραιότητας, οριζόντια σήμανση κλπ.

Όταν η προτεραιότητα κίνησης δίνεται από φωτεινούς σηματοδότες, όλες οι ενέργειες του οδηγού πρέπει να κατευθύνονται αποκλειστικά και μόνο από το τι ορίζουν αυτοί. Έτσι όταν συναντιέται πράσινο φως, ο οδηγός κινείται με προσοχή μέσω της διασταύρωσης με σταθερή ταχύτητα, να το πράσινο είναι αναμμένο για κάποιο χρονικό διάστημα πριν ο οδηγός φτάσει στην διασταύρωση, πρέπει να είναι προετοιμασμένος να σταματήσει γιατί υπάρχει περίπτωση από στιγμή σε στιγμή να ανάψει πράσινο. Σε περίπτωση που η ταχύτητά του είναι μεγαλύτερη από αυτή που απαιτείται για να σταματήσει έγκαιρα περνά την διασταύρωση με ιδιαίτερη προσοχή. Όταν συναντήσει κόκκινο σημαίνει πλήρης ακινητοποίηση.



Εικόνα 3.4.6

Εάν ο οδηγός πλησιάσει σε μια διασταύρωση που εμπεριέχει κεντρικό οδικό άξονα και είναι μπλοκαρισμένη λόγω κίνησης, πρέπει να σταματήσει πριν εισέλθει στη διασταύρωση και να περιμένει μέχρι η κυκλοφορία να καθαρίσει, διότι πχ μπορεί σε λίγο να γίνει εμπόδιο των πεζών που θα έχουν οσονούπω τι δικαίωμα της κίνησης στη διασταύρωση.

Όταν η προτεραιότητα καθορίζεται μόνο από κατακόρυφη ή και οριζόντια σήμανση και όχι από φωτεινούς σηματοδότες οι οδηγοί υποχρεούνται να ελέγξουν πριν εισέλθουν

στη διασταύρωση για τυχόν κυκλοφορία εκτός από την περίπτωση της ύπαρξης STOP όπου υποχρεούνται με πλήρη ακινητοποίηση πριν εισέλθουν.(3.4.6)

Μη ελεγχόμενες διασταυρώσεις

Οι μη ελεγχόμενες διασταυρώσεις δεν έχουν σήμανση ή φωτεινούς σηματοδότες. Συνήθως απαντώνται σε περιοχές όπου η κίνηση είναι σχετικά μικρής κλίμακας. Παρόλα αυτά απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή. Αν δυο οχήματα φτάσουν σε μια τέτοια διασταύρωση από διαφορετικές κατευθύνσεις την ίδια στιγμή ο οδηγός στα αριστερά θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα στον οδηγό στα δεξιά του. Αυτό είναι ένας γενικός κανόνας που ισχύει στο σύνολο των περιπτώσεων που η προτεραιότητα δεν υποδεικνύεται με ειδική σήμανση.

Σε τέτοιες διασταυρώσεις όταν ένα όχημα προσεγγίζει τη διασταύρωση νωρίτερα έχει το δικαίωμα της κίνησης ή αν έρχεται από τα δεξιά.



Εικόνα 3.4.7

Σε μια διασταύρωση όπου η ύπαρξη σήμανσης STOP υφίσταται σε όλες τις γωνίες, η προτεραιότητα θα δοθεί στο πρώτο όχημα που θα σταματήσει, αν και τα δυο οχήματα έχουν σταματήσει ο οδηγός που βρίσκεται δεξιά έχει το δικαίωμα της κίνησης.(3.4.8)



Εικόνα 3.4.8

Σε κάθε διασταύρωση που υπάρχει σκοπός να επιχειρηθεί δεξιά ή αριστερή στροφή, αναλόγως πρέπει να δίνεται και η προτεραιότητα. Αν επιχειρηθεί αριστερή στροφή, θα πρέπει ο οδηγός να περιμένει μέχρι η κυκλοφορία να του επιτρέψει μια τέτοια κίνηση και ύστερα να στρίψει προσέχοντας μην τυχόν κάποιος πεζός διασχίζει τη διασταύρωση ή έχει σκοπό να κινηθεί παρεμβαίνοντας στην πορεία του.(3.4.9)

[Type text]



Εικόνα 3.4.9

Όταν ένα όχημα εξέρχεται από ένα ιδιωτικό δρόμο ή ένα χώρο στάθμευσης ή ένα πεζόδρομο ήπιας κυκλοφορίας πρέπει πάντα να δίνει προτεραιότητα και στους πεζούς και στα οχήματα που κινούνται στο δρόμο που επιχειρεί να βγει.(3.4.10)



Εικόνα 3.4.10

Οι οδηγοί των οχημάτων υποχρεούνται να δώσουν προτεραιότητα στους πεζούς από τη στιγμή που υπάρχει οριζόντια ή κατακόρυφη σήμανση που να υποδεικνύει διάβαση πεζών. (3.4.11)



Εικόνα 3.4.11

Οι οδηγοί θα πρέπει να σταματήσουν πλήρως όταν ο φωτεινός σηματοδότης δείχνει κόκκινο ή υπάρχει STOP και μάλιστα ακριβώς στη γραμμή που υποδεικνύεται από την οριζόντια σήμανση.(3.4.12)



Εικόνα 3.4.12

Αν δεν υφίσταται οριζόντια σήμανση, πρέπει να σταματήσουν πριν την αρχή του κάθετου πεζοδρομίου, αν δεν υπάρχει πεζοδρόμιο στην γωνία της διασταύρωσης, κατοχυρώνοντας πάντα την προοπτική ορατότητας και ασφάλειας.(3.4.13)

**Εικόνα 3.4.13****Σιδηροδρομική διάβαση**

Οι περισσότερες σιδηροδρομικές διαβάσεις (3.4.14) περιέχουν ειδική σήμανση που προειδοποιεί τους οδηγούς πρώτον για την ύπαρξη αυτών και περαιτέρω για την ασφάλεια διέλευσής τους. Όταν η σήμανση επιβάλλει το σταμάτημα του οχήματος είτε με τις ειδικές μπάρες που μπορεί να διαθέτει η διάβαση είτε με φωτεινούς σηματοδότες είτε με κατακόρυφη σήμανση σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να παραβλέπεται. Ο κίνδυνος να παρασυρθεί το όχημα από κάποιο τυχόν διερχόμενο τρένο είναι τεράστιος και σε μια τέτοια περίπτωση ο θάνατος των επιβατών είναι σχεδόν βέβαιος, αρκεί μόνο να ληφθεί υπόψη ότι για ένα τρένο η απόσταση πέδησης είναι πάνω από δυο χιλιόμετρα κάτω από συνθήκες επείγουσας πέδησης.

**Εικόνα 3.4.14**

Ο οδηγός όταν πλησιάζει σε μια σιδηροδρομική διάβαση πρέπει πάντα να θυμάται:

- Να επιβραδύνει, να ακούει και να κοιτάει και στις δυο κατευθύνσεις και να σιγουρευτεί ότι το πεδίο είναι απόλυτα καθαρό πριν διασχίσει τις γραμμές.
- Αν κάποιο τρένο πλησιάσει να σταματήσει τουλάχιστον πέντε μέτρα από τις γραμμές και να σιγουρευτεί ότι έχει περάσει ή δεν ακολουθεί κάποιο άλλο πριν διασχίσει.
- Ποτέ να μην μπει στη διαδικασία ότι προλαβαίνει να διασχίσει διότι μπορεί να συμβεί οτιδήποτε και να κολλήσει στις γραμμές οπότε και το ατύχημα αν όχι το δυστύχημα είναι βέβαιο.
- Ποτέ δεν πρέπει να παραβιάζονται οι μπάρες όταν βρίσκονται σε θέση που αποτρέπουν την κίνηση.
- Σε περίπτωση που το όχημα κολλήσει στις γραμμές η εκκένωση του αυτοκινήτου και η μετάβαση των επιβατών σε ένα ασφαλές μέρος είναι το πρώτο μέλημα και ύστερα η ενημέρωση των αρχών.

[Type text]

Στάση σε διάβαση έξω από σχολείο

Όταν μαθητές τείνουν να περάσουν μια διάβαση γύρω από το σχολείο τους ο οδηγός είναι υποχρεωμένος να σταματήσει και να περιμένει να περάσουν όλα τα παιδιά, ειδικά δε στην περίπτωση του σχολικού τροχονόμου μόνο με το δικό του σήμα μπορεί να προχωρήσει.

Εικόνα 3.4.15



Στάση λόγω στάσης σχολικού ή άλλου λεωφορείου

Όταν ο οδηγός οχήματος προσεγγίζει λεωφορείο και ειδικά σχολικό το οποίο βρίσκεται σε στάση, όταν το προσεγγίζει από την πίσω πλευρά θα ήταν σοφό να μην προσπαθήσει να το περάσει από τα πλάγια γιατί η ορατότητά του μπροστά από αυτό είναι μηδενική και κάποιος πεζός μπορεί να προτιθεί να διασχίσει το δρόμο ή ακόμα να

προσπαθεί να το προλάβει πριν φύγει και να διασχίσει το δρόμο απρόσεχτα και ταχύτατα.(3.4.15)

Οι πιθανότητες έγκαιρης αντίδρασης από τον οδηγό του οχήματος είναι ελάχιστες σε τέτοιες περιπτώσεις μιας και όπως προαναφέρθηκε το μέγεθος και το ύψος του λεωφορείου δεν αφήνει ιδιαίτερα περιθώρια ελέγχου και για τους πεζούς αλλά και για τους οδηγούς. Το ίδιο ισχύει και για αυτούς που προσεγγίζουν το λεωφορείο από μπροστά όντως στο αντίθετο ρεύμα χωρίς διαχωριστικό της κυκλοφορίας.

Αλλαγή κατεύθυνσης

Ο οδηγός του οχήματος πριν προβεί σε ενέργειες, όπως να στρίψει σε μια γωνία, να κάνει όπισθεν, να αλλάξει λωρίδα ή να κάνει αναστροφή, πρέπει πάντα να γνωρίζει τη υπάρχει δίπλα και πίσω του, ώστε να είναι σίγουρος ότι έχει ένα καθαρό πεδίο για την κίνησή του και αρκετό χώρο για να την ολοκληρώσει με ασφάλεια.

Αριστερές στροφές

Πάντα ο οδηγός, εκτός και αν ειδική σήμανση το απαγορεύει, πρέπει να ξεκινάει και να τελειώνει μια αριστερή στροφή στην αριστερότερη λωρίδα της κυκλοφορίας του.

Για να πραγματοποιήσει μια αριστερή στροφή, πρέπει καταρχήν να προειδοποιήσει για την κίνησή του και εφόσον το πεδίο είναι καθαρό να συνεχίσει στην ολοκλήρωση της. Όταν βρίσκεται σε μία διασταύρωση θα πρέπει να περιμένει να «καθαρίσει» η πλησιάζουσα κυκλοφορία.

Όταν δύο οχήματα πλησιάζουν από αντίθετες κατευθύνσεις και συναντιούνται σε μια διασταύρωση περιμένοντας να στρίψουν αριστερά, καθένας θα πρέπει να στρίψει αριστερά εφόσον θα τηρήσει τους κανόνες προτεραιότητας όσον αφορά πεζούς και προσεγγίζουσα κυκλοφορία.

Οι μηχανές, τα δίκυκλα αλλά και τα ποδήλατα πραγματοποιούν τις στροφές αυτές στις διασταυρώσεις με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, για αυτό όταν ένας οδηγός βρίσκεται πίσω από τέτοια οχήματα δεν θα πρέπει να πιέσει τους δικυκλιστές προς τα δεξιά του δρόμου ώστε να πάρουν μαζί την στροφή. Πρέπει ο οδηγός να περιμένει την σειρά του και να πραγματοποιήσει τη στροφή όταν ο δρόμος θα είναι καθαρός και ασφαλής.

Οι εικόνες που ακολουθούν δείχνουν τον σωστό τρόπο να στρίψει ο οδηγός σωστά σε διαφορετικά είδη διασταυρώσεων.

Εικόνα 3.4.16: δρόμος διπλής κατεύθυνσης σε δρόμο διπλής κατεύθυνσης

Ο οδηγός του οχήματος πρέπει να στρίψει ξεκινώντας από την λωρίδα που είναι επαπτόμενη της γραμμής διαχωρισμού ροής και να περάσει στην λωρίδα που είναι επαπτόμενη δεξιά πια της γραμμής διαχωρισμού ροής, διαγράφοντας ένα απαλό τόξο. Έπειτα μπορεί να κινηθεί στα δεξιά.



Εικόνα 3.4.16

Εικόνα 3.4.17: δρόμος διπλής κατεύθυνσης σε δρόμο μονής κατεύθυνσης

Εδώ ο οδηγός ξεκινάει όπως ανωτέρω και μπαίνει στην αριστερή λωρίδα του δρόμου.



Εικόνα 3.4.17

Εικόνα 3.4.18: δρόμος μονής κατεύθυνσης σε δρόμο διπλής κατεύθυνσης

Η διαδικασία εδώ είναι ακριβώς η ανάποδη της προηγούμενης, από το αριστερό μέρος του δρόμου ο οδηγός περνάει στη επαπτόμενη λωρίδα στα δεξιά της γραμμής διαχωρισμού ροής.



Εικόνα 3.4.18

Εικόνα 3.4.19: δρόμος μονής κατεύθυνσης σε δρόμο μονής κατεύθυνσης

[Type text]

Εδώ ο οδηγός ξεκινάει από το αριστερό μέρος του δρόμου και περνάει στο αριστερό μέρος του δρόμου.



Εικόνα 3.4.19

Ειδικές λωρίδες αλλαγής κατεύθυνσης (αριστερές στροφές)

Κάποιοι δρόμοι έχουν ειδικές λωρίδες αναμονής ακριβώς για τα οχήματα που επιθυμούν να στρίψουν αριστερά (3.4.20). Σε μια διασταύρωση όπου η οριζόντια σήμανση υποδεικνύει τέτοιες λωρίδες, ο οδηγός είναι υποχρεωμένος να ξεκινήσει τη στροφή του από αυτές.



Εικόνα 3.4.20

Οδηγώντας σε κυκλικούς κόμβους



Εικόνα 3.4.21

Πλησιάζοντας:

- Ο οδηγός πρέπει να επιβραδύνει και να προσέξει ιδιαίτερα για πεζούς που τυχόν τείνουν να διασχίσουν το δρόμο στην είσοδο του κυκλικού κόμβου, και να μείνει στην λωρίδα του.

Είσοδος:

- Οπτικός έλεγχος: ο οδηγός πρέπει να ελέγξει όλα τα οχήματα που βρίσκονται είδη στον κυκλικό κόμβο, αλλά και αυτά που αναμένεται να μπουν. (εμπεριέχονται και οι ποδηλάτες)
- Έλεγχος αριστερά: ο οδηγός που εισέρχεται στον κυκλικό κόμβο έχει προτεραιότητα εκτός και αν ειδική σήμανση υπαγορεύει κάτι διαφορετικό παρόλα αυτά ο έλεγχος κρίνεται αναγκαίος.
- Ποτέ δεν πρέπει να ακολουθεί ο οδηγός ένα όχημα πολύ κοντά διότι μπορεί να βγει ακριβώς στην επόμενη έξοδο και να μην προλάβει ο ίδιος να φρενάρει.
- Πάντα στους κυκλικούς κόμβους πρέπει να κινείται δεξιά της κεντρικής κυκλικής νησίδας και να κινείται με τη φορά του ρολογιού.
- Πάντα πρέπει να προσέχει αυτούς που πάνε να εισχωρήσουν στον κόμβο και να τους δίνει προτεραιότητα κίνησης εκτός και αν ειδική σήμανση υπαγορεύει το αντίθετο.
- Πάντα να προειδοποιεί πριν αλλάξει λωρίδα.

Έξοδος :

[Type text]

- Ο οδηγός πρέπει να είναι σίγουρος ότι έχει ειδοποιήσει για αυτή του την απόφαση τους υπόλοιπους οδηγούς και επίσης προσέχει τυχόν κίνηση πεζών.
- Πρέπει να διατηρήσει τη λωρίδα του από αυτή που βρισκόταν στον κόμβο σε αυτή πρέπει να εισχωρήσει.
- Σε περίπτωση που η έξοδος γίνεται στην αριστερή λωρίδα ο οδηγός θα πρέπει να προσέξει πολύ τους οδηγούς που βρίσκονται δεξιά του και συνεχίζουν να κινούνται στον κόμβο.

Στάθμευση

Από τη στιγμή που οι κανονισμοί στάθμευσης αλλάζουν από δρόμο σε δρόμο, ο οδηγός πρέπει πάντα να δίνει ιδιαίτερη προσοχή στην ειδική σήμανση κάθε φορά που θα τον κατευθύνει για το αν μπορεί να σταθμεύσει ή να κάνει μόνο στάση κλπ και περαιτέρω όλοι οι κανονισμοί δεν καθορίζονται πάντα από ειδική σήμανση.

Εικόνα 3.4.22

Ακολουθούν κάποιοι κανονισμοί:

- Ποτέ δεν πρέπει να σταθμεύει στη λωρίδα κυκλοφορίας, εκτός και αν είναι ανάγκη αλλά πάντα προειδοποιώντας τους οδηγούς που έρχονται πολύ νωρίτερα για την κατάσταση συνήθως με κάποιο τρίγωνο κλπ.
- Ποτέ δεν πρέπει να σταθμεύει στις κορυφές των στοφών ή στις γωνίες των τετραγώνων σε μια διασταύρωση ή σε κοντά σε απότομες κλίσεις, με σκοπό να είναι πάντα έγκαιρα ορατό το σταθμευμένο όχημα αλλά και να μην μειώνει την ορατότητα των υπόλοιπων οδηγών.
- Ποτέ δεν πρέπει να σταθμεύει παράλληλα και σχεδόν εφραπτόμενα σε ένα όχημα που έχει ήδη σταθμεύσει, στο πεζοδρόμιο, στη διάβαση πεζών, σε εισόδους ιδιωτικών δρόμων, χώρους στάθμευσης κλπ.
- Ποτέ δεν πρέπει να σταθμεύει σε λιγότερο από εννέα (9) μέτρα από την διασταύρωση και δεκαπέντε(15) αν αυτή είναι ελεγχόμενη από φωτεινούς σηματοδότες.

Ποτέ ο οδηγός δεν πρέπει να ανοίγει την πόρτα του οχήματος ενώ έχει σταθμεύσει, χωρίς να είναι σίγουρος ότι δεν θα κινδυνεύσει κάποιο άτομο ή όχημα από αυτή την κίνηση ή να επέμβει στη ροή της κυκλοφορίας. Όταν ανοίγει μια πόρτα δίπλα στην κυκλοφορία πρέπει να την ανοίξει τόσο όσο χρειάζεται για να μπουν ή να βγουν οι επιβάτες.



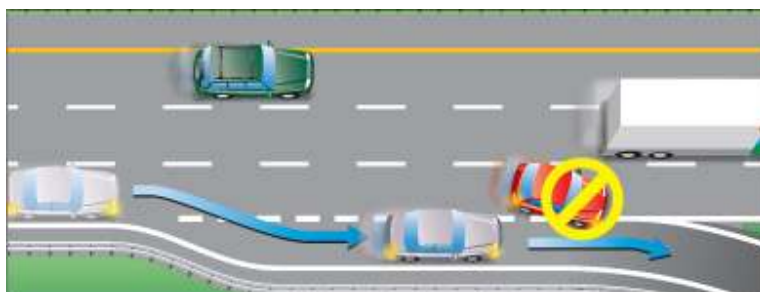
Πριν πάρει ο οδηγός το αυτοκίνητό του από μια θέση στάθμευσης πάντα πρέπει να κάνει τις προθέσεις του αντιληπτές στους υπόλοιπους χρήστες και να εξέρχεται μόνο όταν είναι ασφαλές εφόσον έχει ελέγξει την κυκλοφορία.

Έξοδος από αυτοκινητόδρομο.

Συνήθως υπάρχουν τρία στάδια εξόδου από έναν αυτοκινητόδρομο:

- Μια λωρίδα επιβράδυνσης για μείωση ταχύτητας, που οδηγεί τους οδηγούς εκτός της κύριας ροής κυκλοφορίας
- Μια ράμπα εξόδου
- Και μια ελεγχόμενη διασταύρωση με κατακόρυφη σήμανση για τον προσδιορισμό της προτεραιότητας ή φωτεινούς σηματοδότες.

Όταν ο οδηγός επιθυμεί την έξοδό του από τον αυτοκινητόδρομο, πρέπει να προειδοποιήσει τους υπόλοιπους οδηγούς για αυτή του την πρόθεση και σταδιακά να εισέλθει στην λωρίδα επιβράδυνσης και μόνο τότε να επιβραδύνει. Όταν βρίσκεται πια στην λωρίδα επιβράδυνσης πρέπει να μειώσει σταδιακά την ταχύτητά του σύμφωνα με το όριο ταχύτητας που υποδεικνύει η κατακόρυφη σήμανση. Ο έλεγχος ταχύτητας κοιτώντας το ταχύμετρο κρίνεται απαραίτητος, διότι μπορεί ο οδηγός να μην συνειδητοποιήσει πόσο γρήγορα πηγαίνει, λόγω του ότι έχει συνηθίσει σε υψηλές ταχύτητες στην πορεία του στον αυτοκινητόδρομο. Εάν ο οδηγός χάσει μια έξοδο σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να σταματήσει να κάνει όπισθεν απλά θα βγει στην επόμενη.



Εικόνα 3.4.23

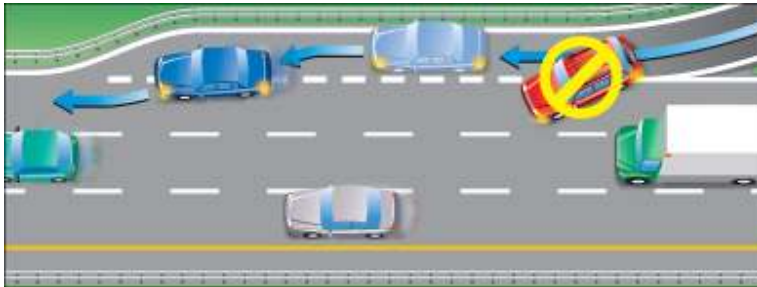
[Type text]

Είσοδος από αυτοκινητόδρομο.

Συνήθως υπάρχουν δυο στάδια εισόδου σε έναν αυτοκινητόδρομο:

- Μια ράμπα εισόδου
- Και μια λωρίδα επιτάχυνσης.

Καθώς ο οδηγός κινείται στη λωρίδα επιτάχυνσης πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία των διερχόμενων οχημάτων που βρίσκονται ήδη στον αυτοκινητόδρομο και να κινηθεί σταδιακά στην πιο κοντινή λωρίδα του αυτοκινητόδρομου.



Εικόνα 3.4.24

Έργα στην οδό

Ο οδηγός πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός όταν περνάει από περιοχές εργασιών ιδίως όταν σε αυτές δουλεύουν άτομα πάνω ή δίπλα στο δρόμο.

Όταν πλησιάζει ο οδηγός μια τέτοια ζώνη εργασιών πρέπει να επιβραδύνει και να υπακούσει σε όποια προειδοποιητική σήμανση και στους ανθρώπους ή στις συσκευές που οργανώνουν και καθορίζουν την κυκλοφορία στη ζώνη αυτή. Οι αρχές μπορούν να μειώσουν τα όρια ταχύτητας σε αυτές τις ζώνες για να αυξήσουν την ασφάλεια και των οδηγών αλλά κυρίως των εργατών. Σε αυτές τις περιοχές ο οδηγός πρέπει να είναι προετοιμασμένος για να σταματήσει σε περίπτωση ανάγκης και να προσέχει για κάποια απότομη έξοδο εργάτη στο οδόστρωμα και την κυκλοφορία των οχημάτων κατασκευής ώστε να τους δώσει όσο γίνεται περισσότερο χώρο κίνησης, με σκοπό να αυξηθεί όσο γίνεται η ασφάλεια.

Κάποιες φορές η κυκλοφορία στη μια διεύθυνση πρέπει να περιμένει να περάσει η κυκλοφορία από το άλλο ρεύμα μέσω μιας στενής διόδου. Αν η λωρίδα είναι μπλοκαρισμένη και κανείς δεν διευθετεί την κυκλοφορία θα ήταν σοφό ο οδηγός να δώσει προτεραιότητα στα οχήματα του αντίθετου ρεύματος και να περάσει όταν θα έχει ελεύθερο πεδίο προσεκτικά γύρω από το εμπόδιο. επίσης ο οδηγός θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός κατά τις βραδινές ώρες διότι η αποτίμηση της κατάστασης είναι δυσκολότερη λόγω του τυχόν ελλιπή φωτισμού και της ιδιομορφίας της εκάστοτε ζώνης εργασιών.

Όλα τα παραπάνω είναι από τις πιο βασικές αρχές που τα παιδιά πρέπει να κατανοήσουν, ούτως ώστε να καταλάβουν ότι το όχημα δεν είναι μια επίδειξη ισχύος προς τους λοιπούς οδικούς χρήστες – κάτι το οποίο στο Ελλαδικό οδικό δίκτυο συναντάται συχνότατα και να φανταστεί κανείς ότι πρόκειται για ενήλικες – αλλά ένα μέσο που προσφέρει κάποιου είδους ευκολία στον κάτοχό του. Η απόλαυση όμως αυτής

της ευκολίας κρίνεται σκόπιμη εφόσον δεν καθίσταται επικίνδυνη και παρεμποδιστική για τους λοιπούς οδικούς χρήστες.

Οι στόχοι έτσι εδώ όπως και στην κατηγορία των ποδηλατών θέτονται με σκοπό την αναγνώρισή του κινδύνου και την αντιμετώπισή αυτού αλλά κυρίως την υιοθέτηση της υπευθυνότητας και της κατανόησης της δύναμης που έχει στα χέρια του ένας οδηγός.

Ο ρόλος των παιδιών σαν οδηγοί στο ΠΚΑ θα μπορούσε να είναι ιδιαίτερα ωφέλιμος μιας και σε όλη τη διαδικασία πρακτικής εξάσκησης, των πεζών και των ποδηλατών, θα μπορούσαν να παίρνουν μέρος προσομοιάζοντας έτσι – όσο γίνεται – μια ρεαλιστική κατάσταση συνύπαρξης οδικών χρηστών, με σκοπό όλες οι μερίδες να κατανοήσουν καλλίτερα τους “νόμους” που διέπουν την κοινή χρήση του οδικού δικτύου.

Σαν οδηγοί τα παιδιά θα κληθούν να οδηγήσουν σε διάφορες συνθήκες οδικού πλάτους και χαρακτηριστικών όπως και ανωτέρω έλλειψη σημάδεως(κατακόρυφης – οριζόντιας), με εμφανή προσπάθεια και εδώ να ετοιμαστούν ώστε στο μέλλον να αντιμετωπίσουν την Ελληνική πραγματικότητα όσο γίνεται ασφαλέστερα. Η βαρύτητα πάντως της εκπαίδευσης θα δοθεί με την σειρά που παρουσιάστηκαν οι τομείς των οδικών χρηστών δηλαδή πεζοί – ποδηλάτες – οδηγοί.

4. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΤΟ ΠΚΑ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΟΤΕΡΟ

- 1) Πεζοί
 - Πεζοδρόμιο μειωμένου πλάτους
 - Διάφορες διατομές δρόμων με ξεχωριστά χαρακτηριστικά
 - Δρόμοι με μειωμένη σήμανση (κατακόρυφη – οριζόντια)
 - Παρκαρισμένα οχήματα πλησίον του πεζοδρομίου
 - Παρκαρισμένα οχήματα πάνω στο πεζοδρόμιο και στις διαβάσεις
 - Ύπαρξη στάσης ΜΜΜ και όχημα που θα καλύπτει αυτό τον ρόλο
 - Στοιχεία περιβάλλοντος που συνήθως μειώνουν το οπτικό πεδίο (περίπτερα, δέντρα, θάμνοι..)
 - Στοιχεία που καθιστούν επικίνδυνη την πορεία των πεζών (βενζινάδικα, σταθμοί αυτοκινήτων, μικρά εργοτάξια)
 - Φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται σε φάση εμπλοκής (ο οδικός χρήστης πρέπει αν το αντιληφθεί και να πράξει ωθούμενος από τα λοιπά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος)
 - Τροχονόμος

- 2) Ποδηλάτες
 - Διάφορες διατομές δρόμων με ξεχωριστά χαρακτηριστικά

[Type text]

- Δρόμοι με μειωμένη σήμανση (κατακόρυφη – οριζόντια)
- Παρκαρισμένα οχήματα πλησίον του πεζοδρομίου
- Παρκαρισμένα οχήματα πάνω στο πεζοδρόμιο και στις διαβάσεις
- Ύπαρξη στάσης ΜΜΜ και όχημα που θα καλύπτει αυτό τον ρόλο
- Στοιχεία που εφιστούν την προσοχή (βενζινάδικα, σταθμοί αυτοκινήτων, μικρά εργοτάξια)
- Φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται σε φάση εμπλοκής (ο οδικός χρήστης πρέπει αν το αντιληφθεί και να πράξει ωθούμενος από τα λοιπά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος)
- Τροχονόμος

3) Οδηγοί

- Διάφορες διατομές δρόμων με ξεχωριστά χαρακτηριστικά
- Δρόμοι με μειωμένη σήμανση (κατακόρυφη – οριζόντια)
- Παρκαρισμένα οχήματα πλησίον του πεζοδρομίου
- Ύπαρξη στάσης ΜΜΜ και όχημα που θα καλύπτει αυτό τον ρόλο
- Στοιχεία που εφιστούν την προσοχή (βενζινάδικα, σταθμοί αυτοκινήτων, μικρά εργοτάξια)
- Φωτεινή σηματοδότηση που βρίσκεται σε φάση εμπλοκής (ο οδικός χρήστης πρέπει αν το αντιληφθεί και να πράξει ωθούμενος από τα λοιπά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος)
- Τροχονόμος

ΕΝΟΤΗΤΑ Β΄

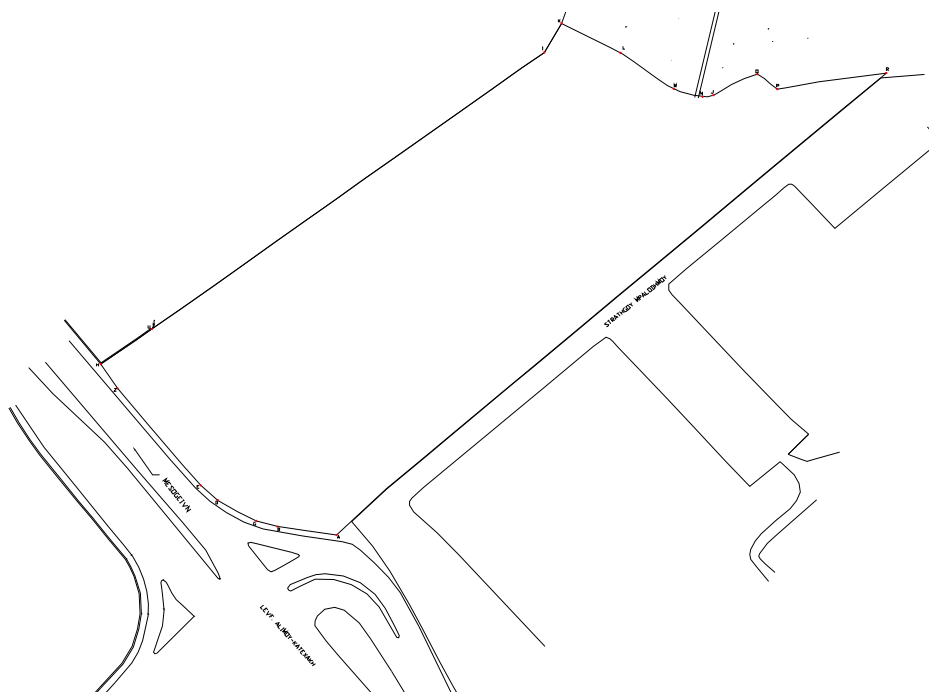
ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην παρούσα ενότητα θα γίνει προσπάθεια παρουσίασης και ανάλυσης των χαρακτηριστικών που εμπεριέχει το πρότυπο σχέδιο Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής (ΠΚΑ) του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του αστικού οδικού περιβάλλοντος που παρουσιάζονται σε αυτό καθώς και τις συνθήκες μέσα στις οποίες το παιδί έχει την ευκαιρία να λειτουργήσει και να κινηθεί, είτε ως πεζός ή ποδηλάτης, είτε ως οδηγός αυτοκινήτου μέσα στο ΠΚΑ.

Σε δεύτερη φάση θα παρουσιαστούν τυχόν χαρακτηριστικά, που θα μπορούσαν κάλλιστα να περιληφθούν επίσης στο ΠΚΑ με σκοπό την καλλίτερη προσομοίωση ενός ρεαλιστικού αστικού οδικού περιβάλλοντος και επομένως στην καλύτερη εκπαίδευση των παιδιών σε θέματα ασφάλειας, δεξιότητας, στρατηγικής και ευελιξίας.

Το επόμενο στάδιο περιλαμβάνει τον επανασχεδιασμό του ΠΚΑ, που θα περιέχει επιπλέον τα χαρακτηριστικά που θα προταθούν και θα χωροθετηθεί σε ήδη αποτυπωμένη περιοχή στο Δήμο Αθηναίων στη συμβολή των οδών Πίνδου και Στρατηγού Μπαλοδήμου με την Λ. Κατεχάκη.(εικόνα 1)

Σε τελική φάση θα προταθούν διαδρομές πεζών, ποδηλατιστών και οδηγών στο ΠΚΑ ανάλογα με τις ηλικιακές ομάδες που αυτοί ανήκουν με σκοπό την καλλίτερη δυνατή πρακτική τους κατάρτιση σε θέματα οδικής ασφάλειας.



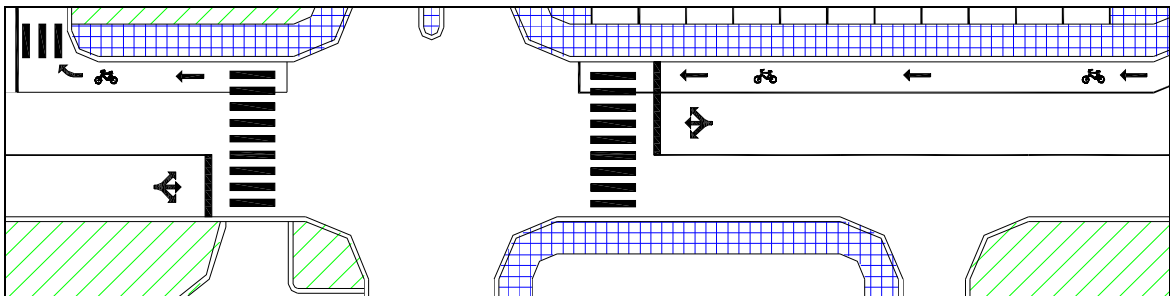
Εικόνα 1

[Type text]

1. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΟΥ ΠΚΑ

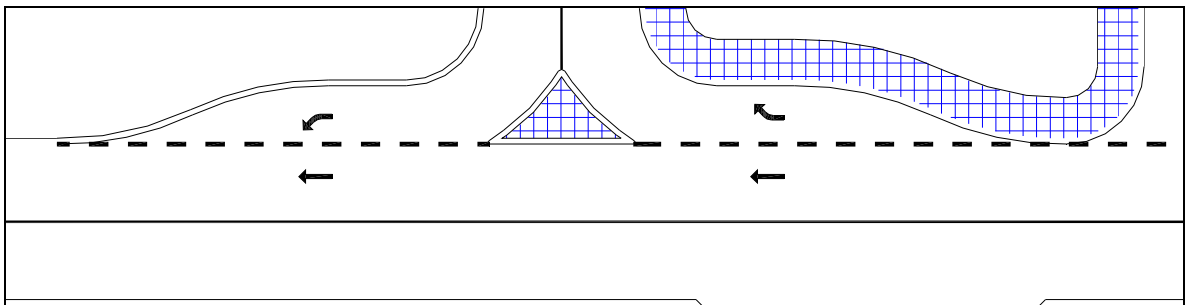
- Παρουσιάζονται δρόμοι δυο κατευθύνσεων με μέγιστο αριθμό λωρίδων ανά κατεύθυνση: μια λωρίδα. Αποκλείονται έτσι ένας αρκετά μεγάλος αριθμός δρόμων που διαθέτουν πάνω από μια λωρίδα ανά κατεύθυνση και κατά συνέπεια τα παιδιά στερούνται τη πρακτική διάσχισης ή οδήγησης σε δρόμους που παρουσιάζουν αυτά τα χαρακτηριστικά. (εικόνα 1.1)

Εικόνα 1.1

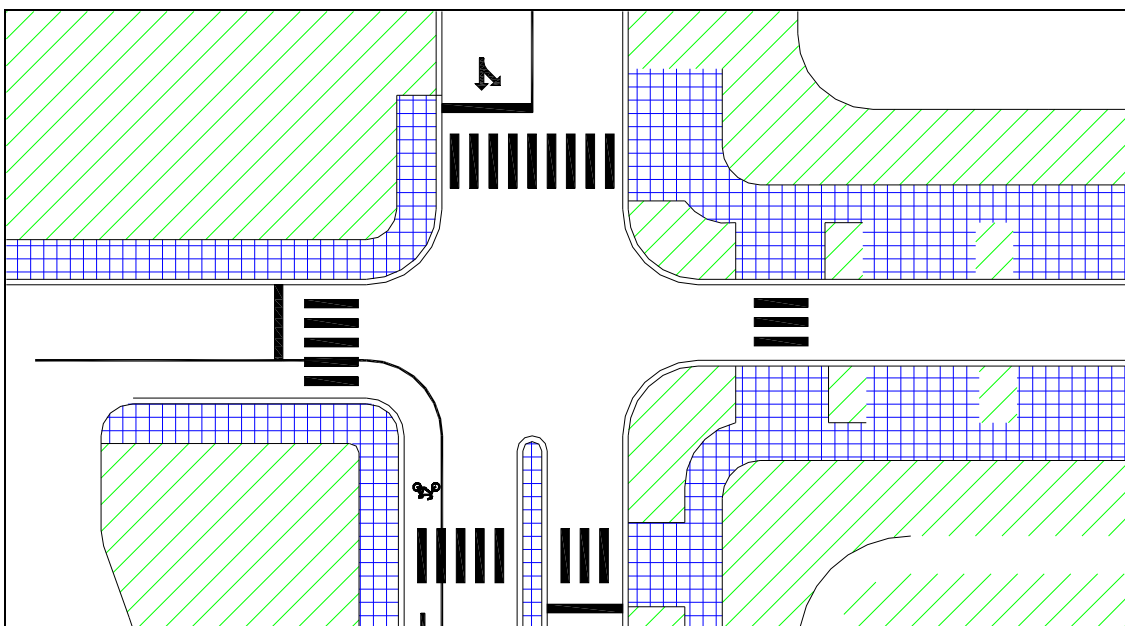
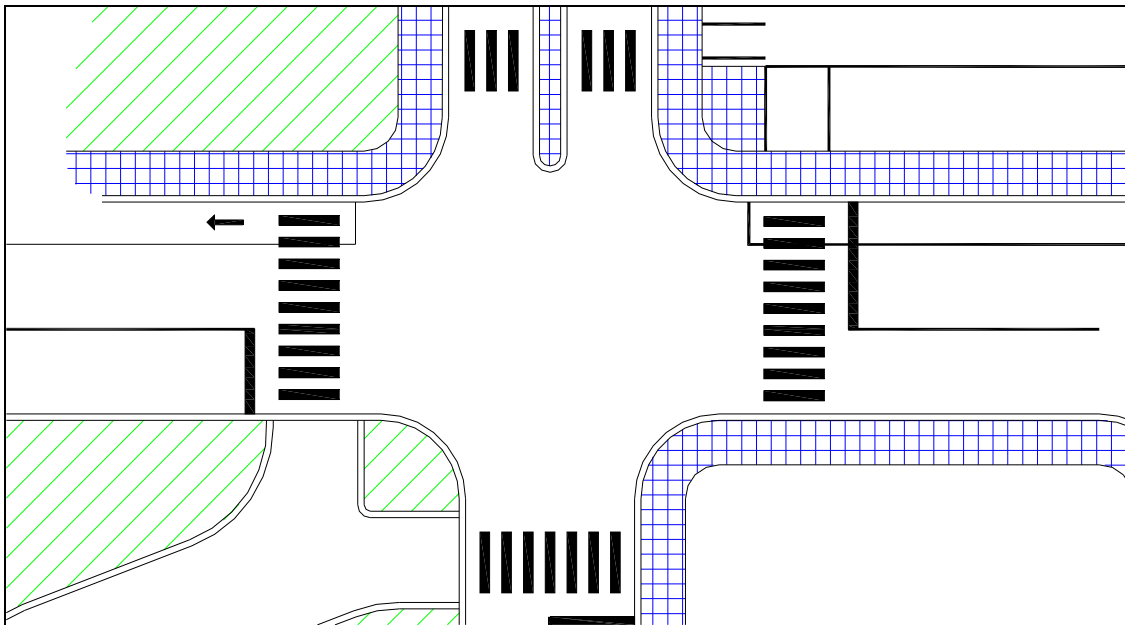


- Περιέχονται λωρίδες επιβράδυνσης και επιτάχυνσης στον εξωτερικό δακτύλιο του ΠΚΑ. (εικόνα 1.2)

Εικόνα 1.2



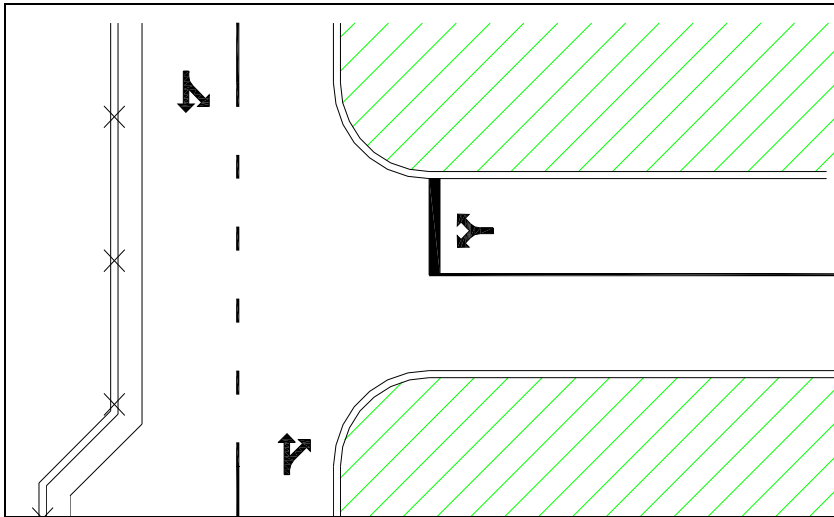
- Περιέχονται δυο διασταυρώσεις μορφής σταυρού με τέσσερις διαβάσεις πεζών η κάθε μια, εκτός της εισόδου κάτι που σε καμία περίπτωση δεν είναι ρεαλιστικό μιας και σπανιότατα ο πεζός σε μια τέτοιου είδους διασταυρώσεις έχει με ειδική σήμανση την προτεραιότητα τις κίνησης σε όλες τις περιπτώσεις διάσχισης. Η μια διασταύρωση σχηματίζεται από δρόμους διπλής κυκλοφορίας (εικ. 1.3) και η άλλη από δρόμο μονής κυκλοφορίας που διασταυρώνεται με δρόμο διπλής κυκλοφορίας.(εικόνα 1.4) **Εικόνα 1.3**



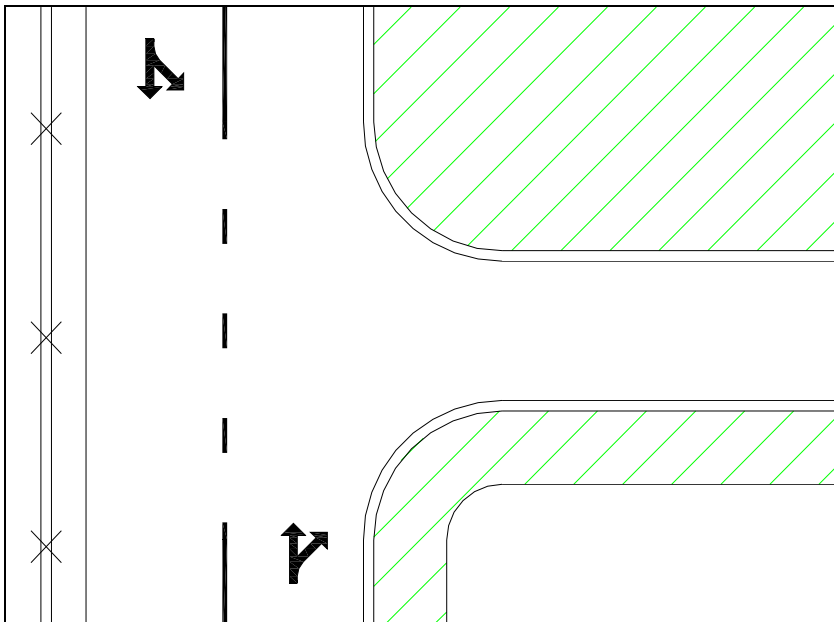
Εικόνα 1.4

[Type text]

- Περιέχονται έξι διασταυρώσεις μορφής ταφ (T). Καμία δεν διαθέτει διάβαση πεζών. Όλες διασταυρώνονται με τον εξωτερικό δακτύλιο του ΠΚΑ. Οι δυο σχηματίζονται από δρόμους διπλής κατεύθυνσης(εικ. 1.5), δυο περιέχουν νησίδα ώστε να διαχωριστεί η κυκλοφορία (εικ. 1.2) και δυο διασταυρώνουν δρόμους μόνης με διπλής κατεύθυνσης.(εικόνα 1.6)



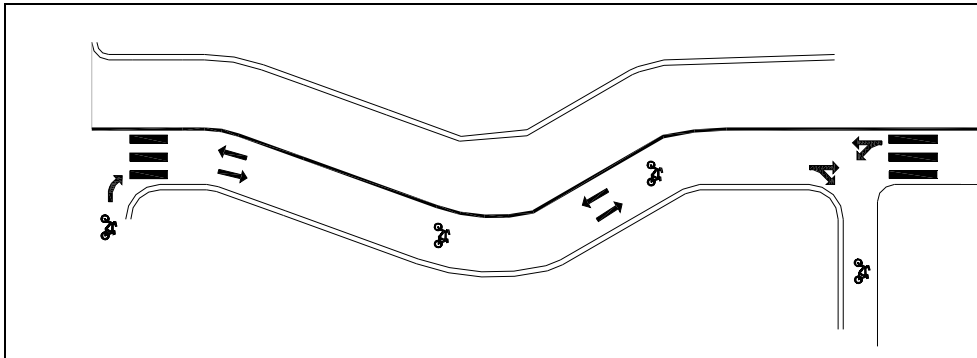
Εικόνα 1.5



Εικόνα 1.6

- Το πρότυπο ΠΚΑ περιέχει τμήμα ποδηλατοδρόμου μονής και διπλής κατεύθυνσης και πεζόδρομο (εικόνα 1.7). Ο ποδηλατόδρομος παρουσιάζει πλάτος 1.6 μ ενώ ο πεζόδρομος 2μ. Ενώ η οδηγίες για ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών είναι για μια κατεύθυνση 1μ πλάτος και 0,5 μέτρα περιθώριο (ελεύθερου χώρου) αμφίπλευρα του ποδηλάτη¹⁷.

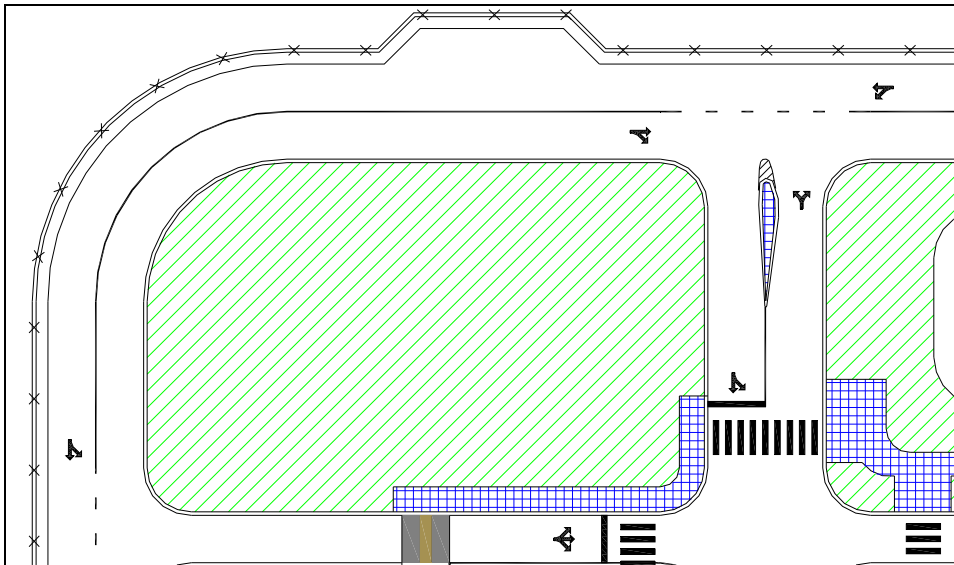
Εικόνα 1.7



¹⁷ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ-ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) Τεύχος 4 :Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ - ΚΑΟ)

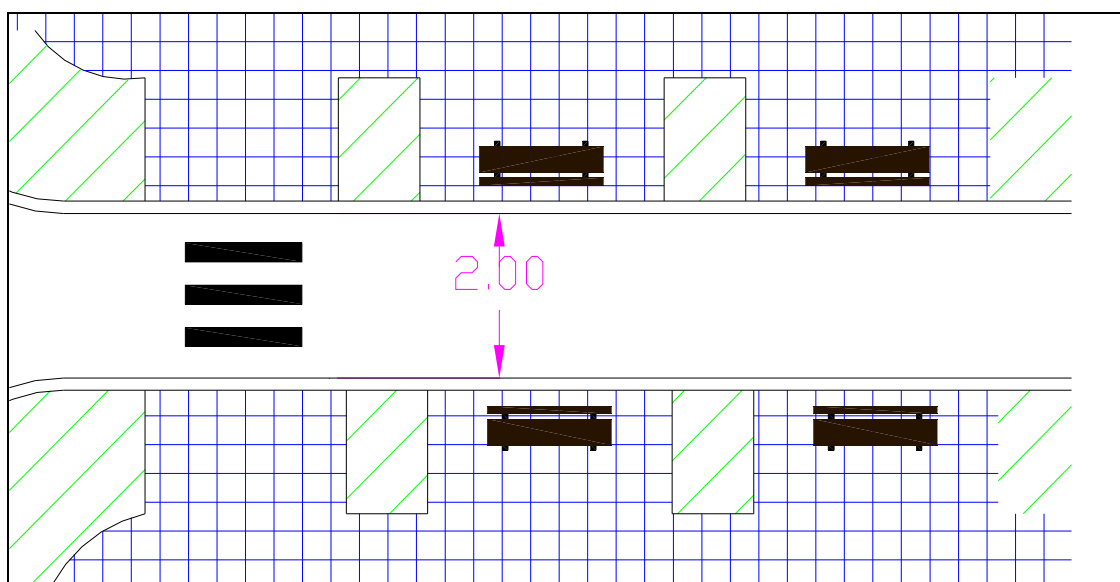
[Type text]

- Στο πρότυπο ΠΚΑ όπου δεν υπάρχει πεζοδρόμιο υπάρχει χώρος πρασίνου εκτός από το κομμάτι του εξωτερικού δακτυλίου. Κάτι τέτοιο όμως μπορεί να διαμορφώσει λάθος εντυπώσεις μιας και το φαινόμενο παντελής έλλειψης υποστηρικτικών δομικών χαρακτηριστικών για την κίνηση του πεζού συμβαίνει και στην ψυχή του αστικού χώρου, όχι μόνο σε περιπτώσεις περιφερειακών δρόμων υψηλότερων ταχυτήτων.(εικόνα 1.8)



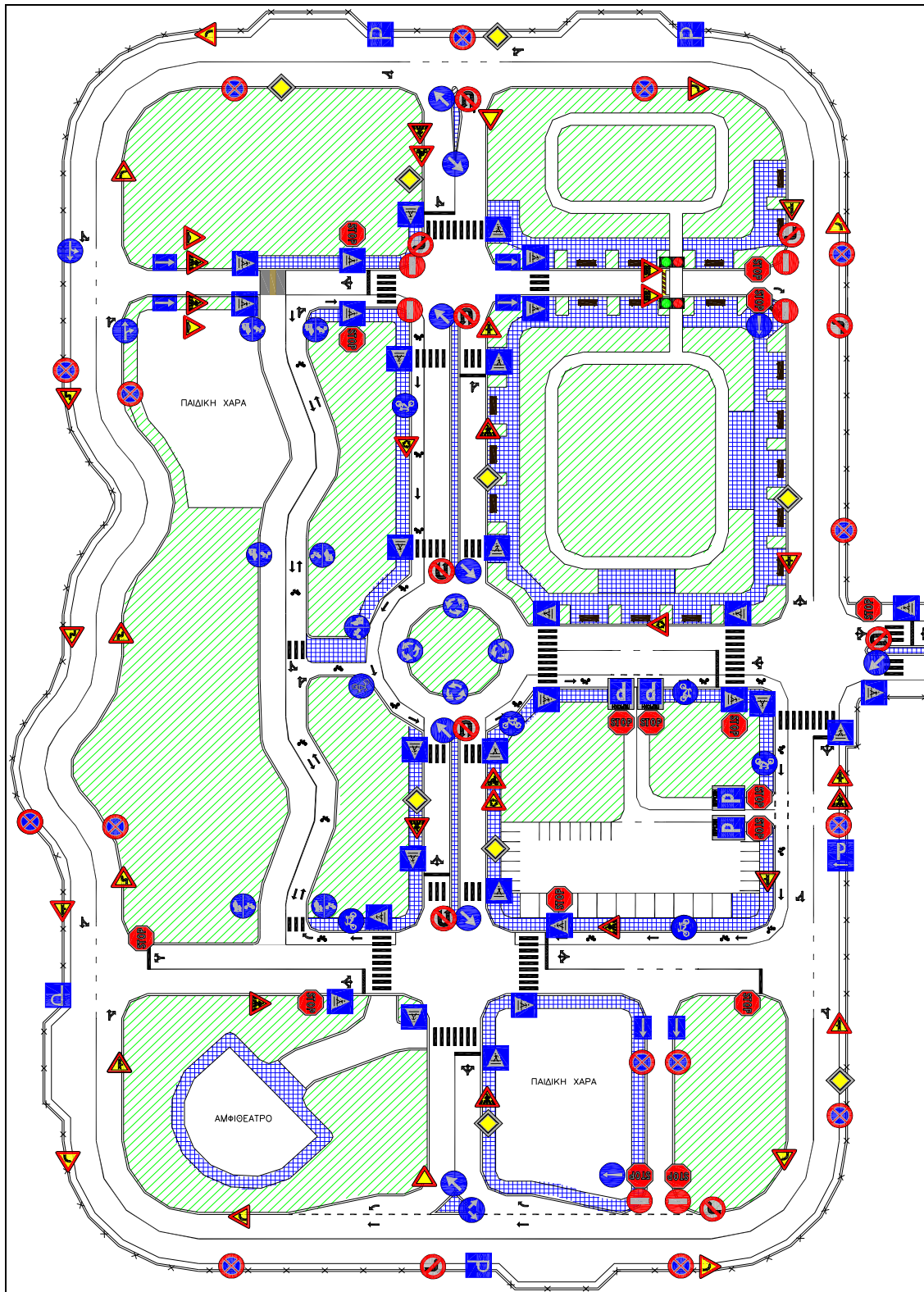
Εικόνα 1.8

- Σε όλο το ΠΚΑ το πλάτος της λωρίδας κυκλοφορίας των οχημάτων ανέρχεται στα δύο(2) μέτρα. Το ελάχιστο πλάτος που συναντάται στο αστικό οδικό δίκτυο είναι τρία(3) μέτρα και σύμφωνα με τις οδηγίες της διεύθυνσης μελετών έργων οδοποιίας πρέπει να είναι 3,25 μέτρα. Με το σχεδιασμό λωρίδας στα δυο(2) μέτρα σε όλο το οδικό δίκτυο του ΠΚΑ, τα παιδιά δεν αντιλαμβάνονται ορθά την σχέση χρόνου και απόστασης- δεξιότητες που θα τα βοηθήσουν ώστε να γίνουν ικανά να διασχίσουν με ασφάλεια το δρόμο ή να κινούνται με κάποιο όχημα σε αυτόν- μιας και μαθαίνουν να λειτουργούν σε ένα πλάτος λωρίδας και κατά συνέπεια δρόμου κατά τουλάχιστον 30% μειωμένο σε σχέση με το ρεαλιστικό.(εικόνα 1.9)

Εικόνα 1.9

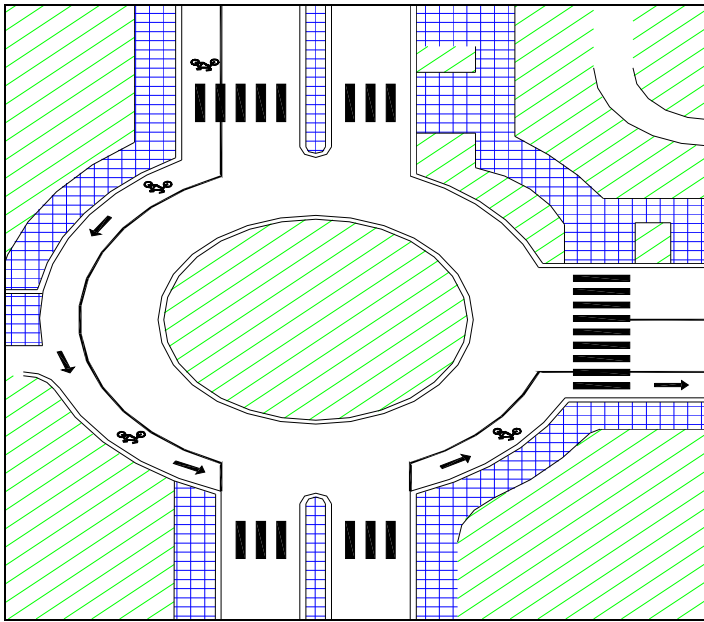
- Το πρότυπο ενός αστικού οδικού δικτύου που παρουσιάζεται στο ΠΚΑ, περιλαμβάνει επίσης οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση σε όλο το εύρος του καθιστώντας το έτσι ένα παράδειγμα προς μίμηση όσον αφορά το χαρακτηριστικό του αυτό αλλά σε καμία περίπτωση ρεαλιστικό μιας και στην πραγματικότητα πολλές φορές οι χρήστες της οδού έρχονται αντιμέτωποι με συνθήκες ελλιπέστατης σήμανσης και σίγουρα τα παιδιά πρέπει να εκπαιδευτούν και σε αυτές.(εικόνα 1.10)

[Type text]



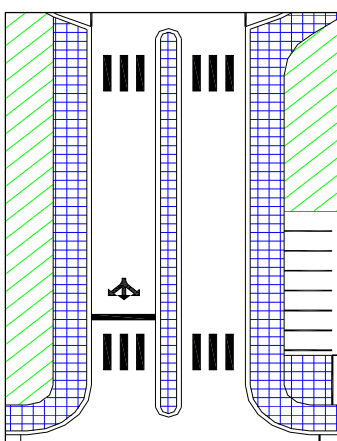
Εικόνα 1.10

- Επίσης προβλέπεται ένας μόνο τύπος κυκλικού κόμβου στον οποίο καταλήγουν τρεις δρόμοι αμφίδρομης κυκλοφορίας και όπως στην περίπτωση των διασταυρώσεων μορφής σταυρού, έτσι και εδώ οι διαβάσεις των πεζών τους δίνουν την προτεραιότητα σε όλες τις οδούς. (εικόνα 1.11)

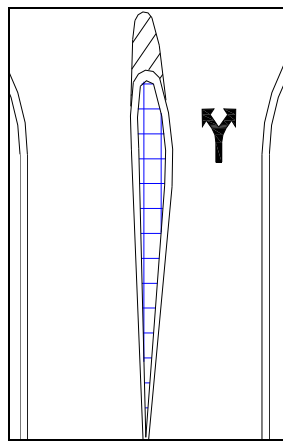


Εικόνα 1.11

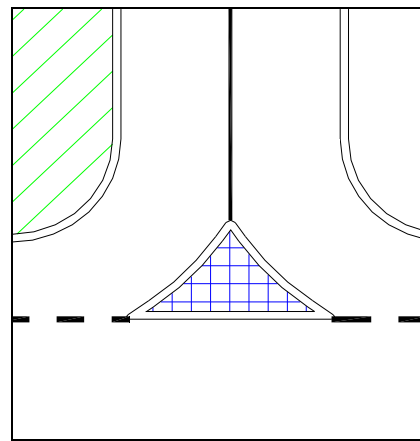
- Στο ΠΚΑ εκτός από τις νησίδες διαχωρισμού κυκλοφορίας (τριγωνική και σταγόνα) οι υπόλοιπες παρουσιάζουν σταθερό πλάτος 0.80 μέτρων και όλες έχουν τα ίδια γενικά χαρακτηριστικά. (εικόνες 1.12, 1.13, 1.14)



Εικόνα 1.12



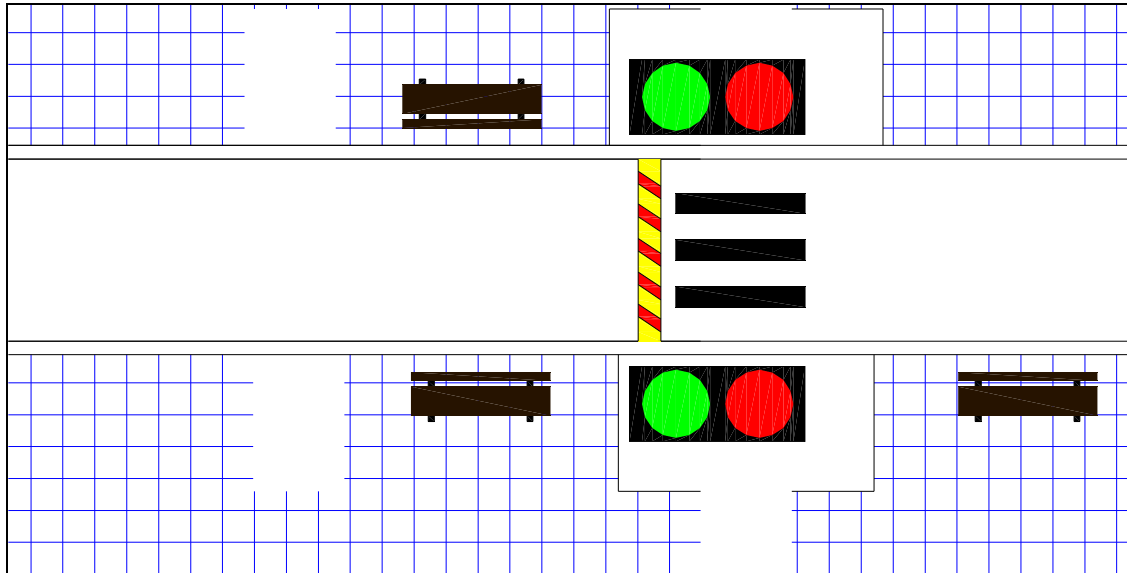
Εικόνα 1.13



Εικόνα 1.14

[Type text]

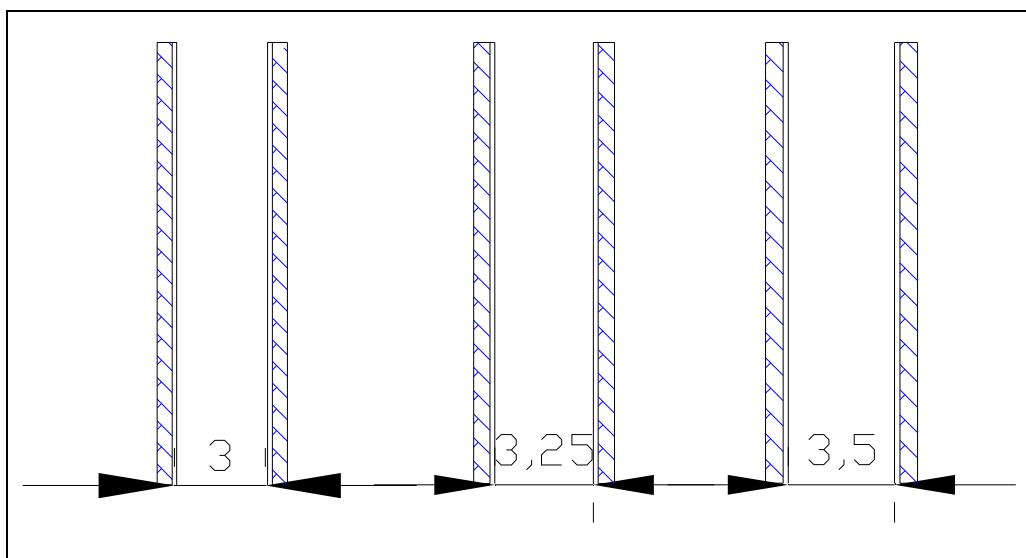
- Ένα από τα τελευταία βασικά χαρακτηριστικά που περιέχει το ΠΚΑ είναι η ύπαρξη σιδηροδρομικής διάβασης, που έχει βέβαια μπάρες ασφαλείας αλλά κατακόρυφη σήμανση και φωτεινή σηματοδότηση.(εικόνα 1.15)



Εικόνα 1.15

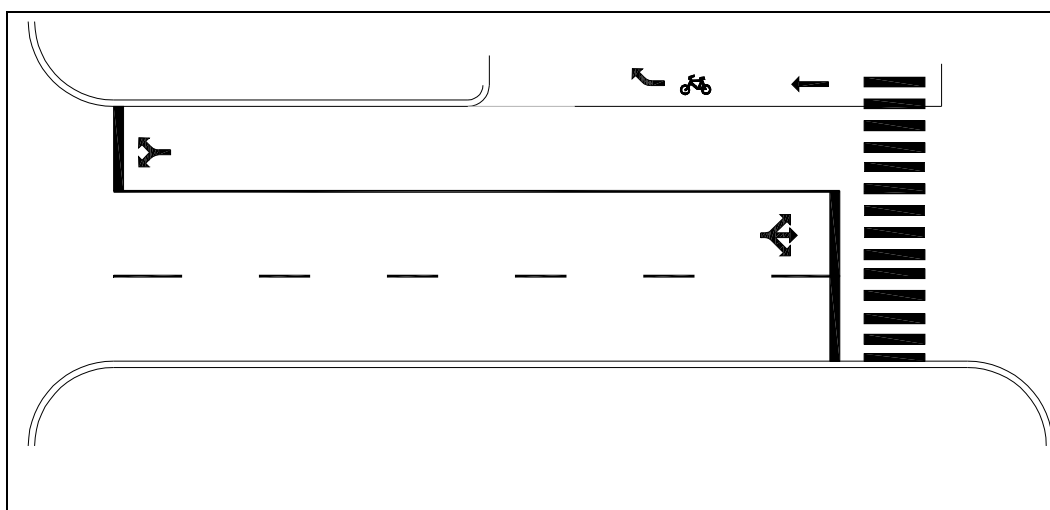
2. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΝΕΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΠΚΑ

- Πλάτη λωρίδας κατεύθυνσης παρόμοια με αυτά του πραγματικού οδικού δικτύου. Εύλογη θεωρείται ή χρήση διαφόρων πλατών λωρίδας με απώτερο σκοπό την ποικιλία διατομών και άρα την ποικιλία της εκπαίδευσης.(εικόνα 2.1)



Εικόνα 2.1

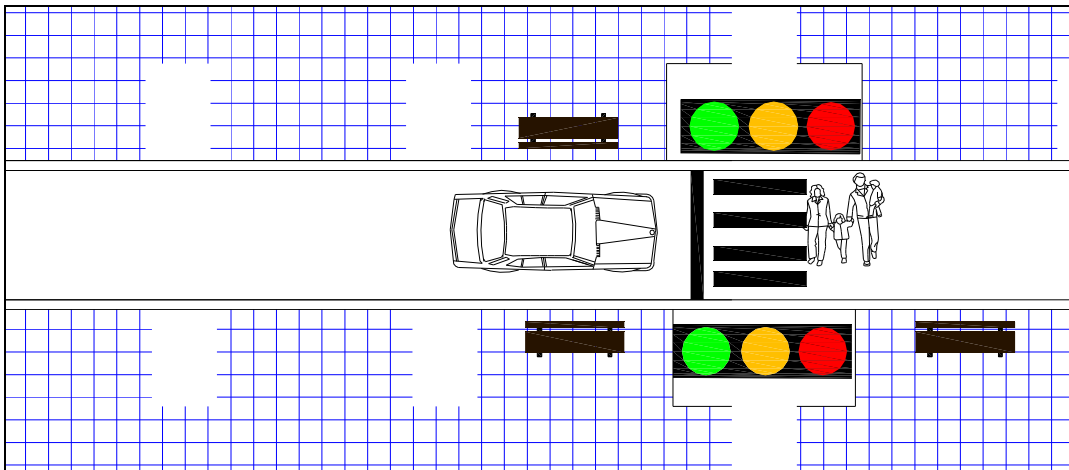
- Σχεδιασμός αμφίδρομου ή μονόδρομου με τουλάχιστον δυο(2) λωρίδες ανά κατεύθυνση. (εικόνα 2.2)



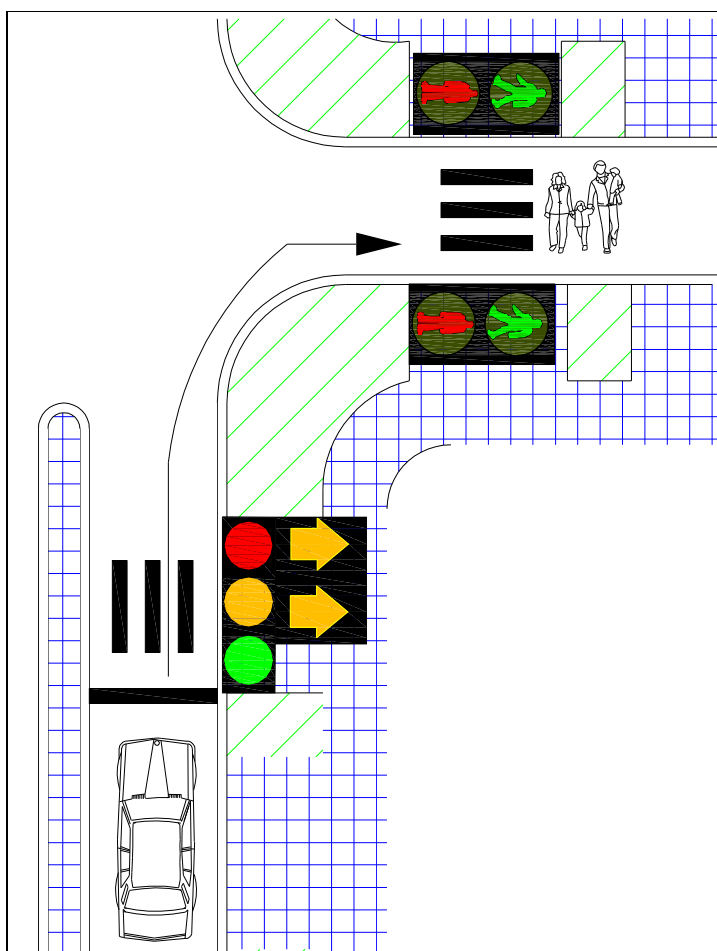
Εικόνα 2.2

[Type text]

- Εκτός από την φωτεινή σηματοδότηση στη σιδηροδρομική διάβαση, προβλέπεται και φωτεινή σηματοδότηση και σε άλλες περιπτώσεις:
 1. Φωτεινή σηματοδότηση χωρίς την ύπαρξη διασταύρωσης μόνο για να διευκολύνει και να κάνει ασφαλέστερη τη διάσχιση των πεζών – συνήθως σε ένα πολυσύχναστο δρόμο που όμως ο οδηγός μπορεί να αναπτύξει αυξημένες ταχύτητες.(εικόνα 2.3)
 2. Φωτεινή σηματοδότηση, που θα καθορίζει την προτεραιότητα των οδικών χρηστών σε μια διασταύρωση, αλλά με ένα επιπλέον στοιχείο, εκτός από τη κλασσική σήμανση με τους τρεις χρωματιστούς κύκλους θα προστεθούν τα πορτοκαλί βέλη που αναβοσβήνουν με σκοπό οι οδηγοί που έχουν σκοπό να αλλάξουν κατεύθυνση να μην μπορούν να κινηθούν, αλλά κατά κανόνα δίνοντας προτεραιότητα στους πεζούς οι οποίοι τυχόν να διασχίζουν το δρόμο που εκείνοι τείνουν να εισέλθουν. (εικόνα 2.4)



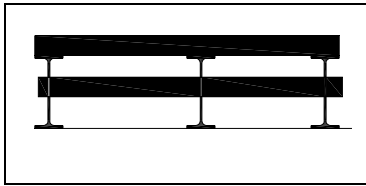
Εικόνα 2.3



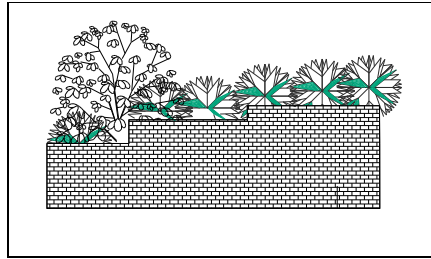
Εικόνα 2.4

- Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω το πρότυπο ΠΚΑ περιέχει νησίδες διαχωρισμού κυκλοφορίας (τριγωνική και σταγόνα) και οι υπόλοιπες από αυτές παρουσιάζουν σταθερό πλάτος 0.80 μέτρων ενώ όλες έχουν τα ίδια γενικά χαρακτηριστικά (εικόνες 1.12, 1.13, 1.14). Στο πραγματικό οδικό δίκτυο όμως παρουσιάζεται μια πληθώρα διαχωριστικών και σε πολλές περιπτώσεις από αυτές ο πεζός δεν θα πρέπει να διασχίσει το δρόμο μέσω αυτών, παρόλο που μπορεί να έχουν επαρκές πλάτος, ή ακόμη και αν οι ικανότητές του, του το επιτρέπουν. Πρέπει έτσι να ληφθούν υπόψη οι εξής περιπτώσεις:
1. Νησίδα διαχωρισμού με μπάρα στο κέντρο της. (εικόνα 2.5)
 2. Νησίδα διαχωρισμού με ζαρντινιέρες στο συνολικό της μήκος. (εικόνα 2.8)
 3. Νησίδα διαχωρισμού με συνεχή βλάστηση. (εικόνα 2.7)

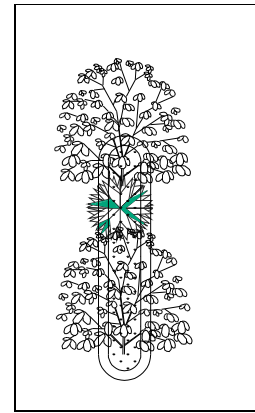
[Type text]



Εικόνα 2.5 Όψη

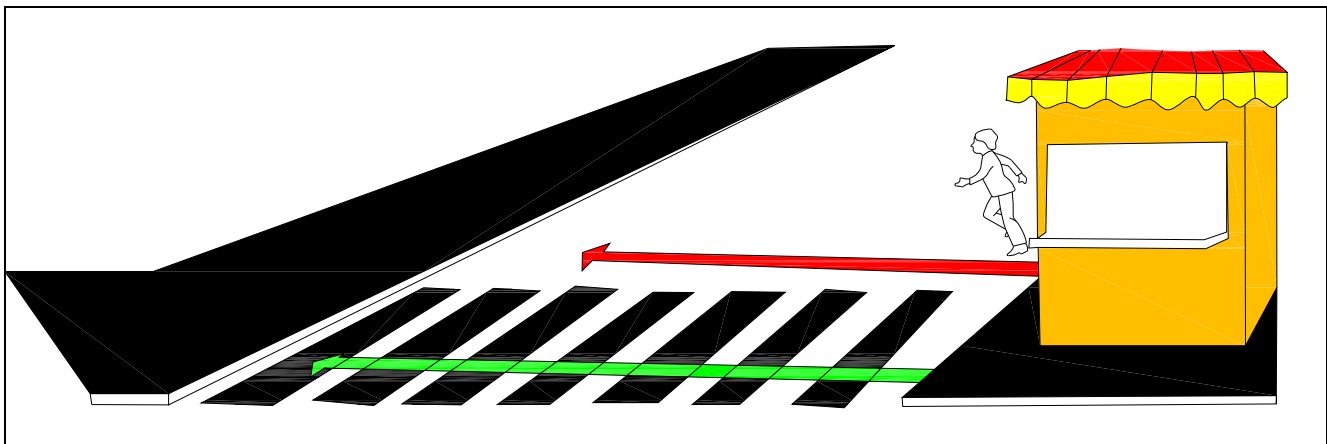


Εικόνα 2.6 Όψη



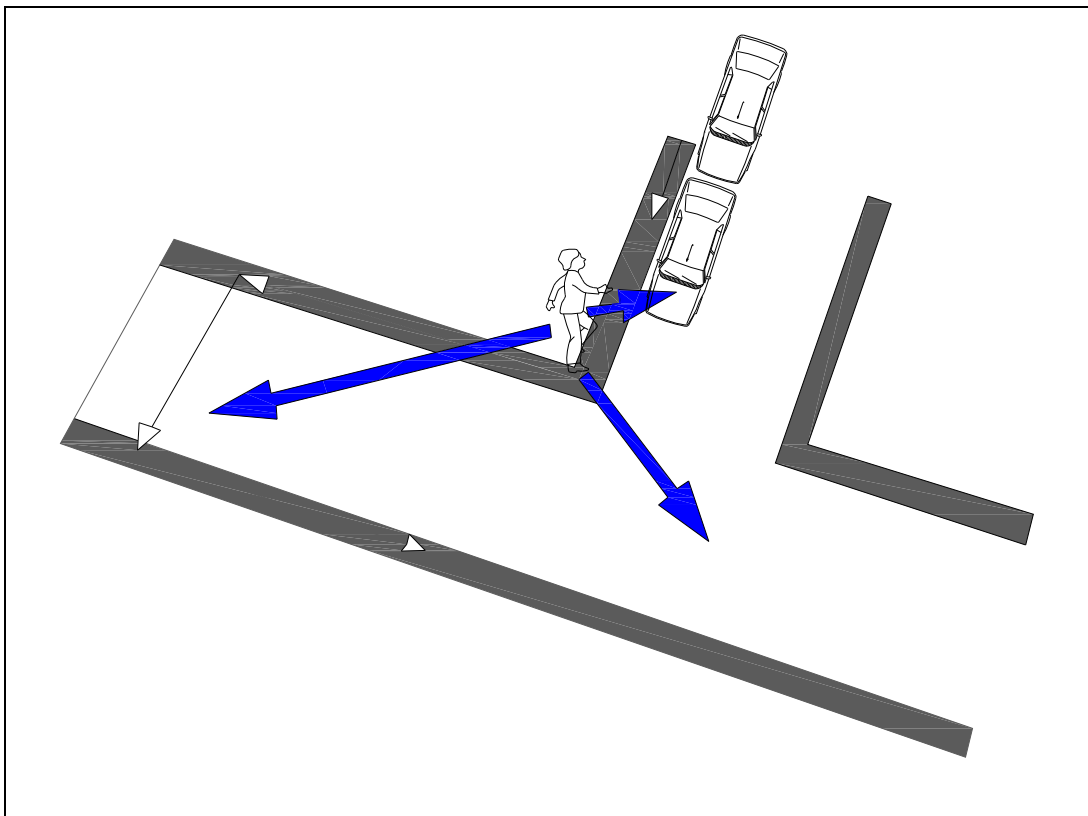
Εικόνα 2.7 Κάτοψη

- Στο πρότυπο ΠΚΑ παρουσιάζεται πλήρης απουσία οπτικών εμποδίων όπως δέντρα, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα κλπ. Όπως προαναφέρθηκε η εξάσκηση των παιδιών σαν πεζοί, πρέπει απαραίτητως να εμπεριέχει και τέτοιες καταστάσεις ώστε να τους γίνει βίωμα πώς θα αποφεύγουν τέτοιες θέσεις με σκοπό την επιδίωξη ασφαλέστερων, αλλά κυρίως να αναγνωρίζουν τις επικίνδυνες θέσεις και να κατανοούν τα χαρακτηριστικά αυτά που τις χαρακτηρίζουν ως τέτοιες. Επαγωγικά και σαν οδηγοί θα μάθουν να δείχνουν ιδιαίτερη προσοχή σε αυτές τις θέσεις, μη τυχόν κάποιος πεζός έκρινε λάθος ακριβώς αυτές τις θέσεις και τις θεώρησε ασφαλείς. (Εικόνα 2.8)



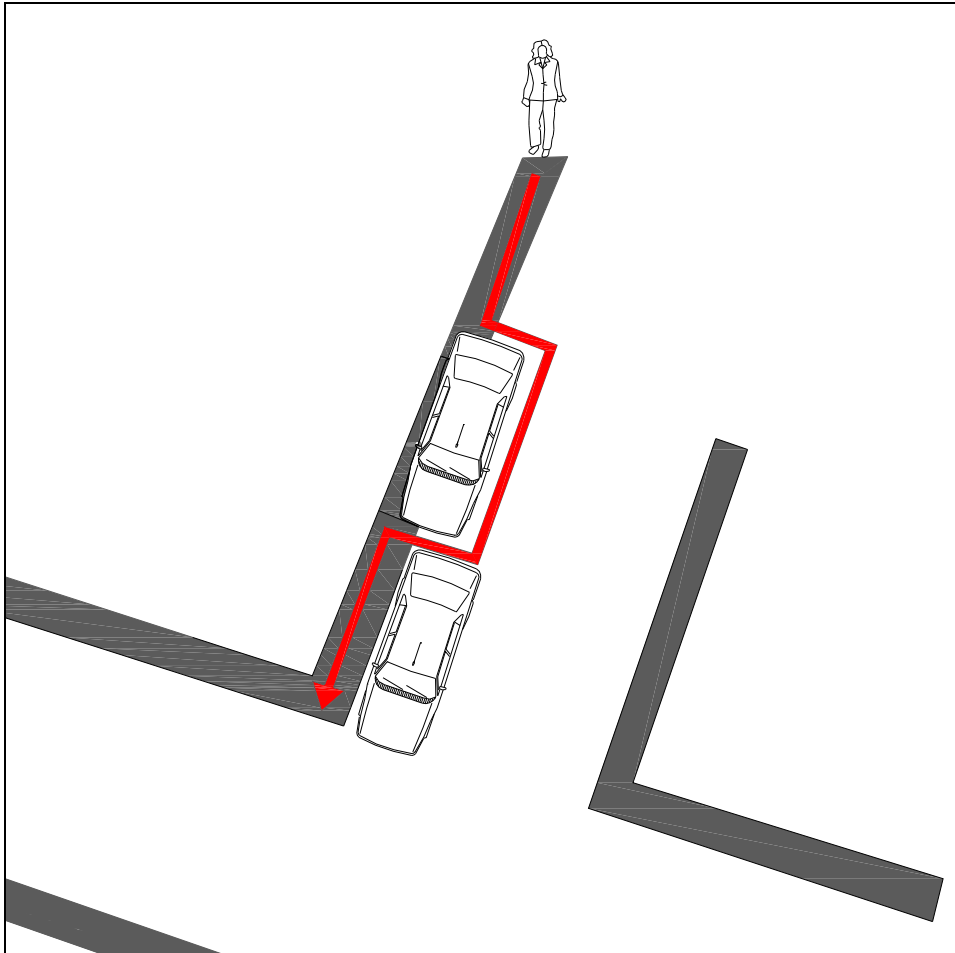
Εικόνα 2.8

- Δεν νοείται αστικό οδικό δίκτυο χωρίς την ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων. Μια από τις βασικές δεξιότητες που πρέπει να αναπτύξει ένας πεζός- ειδικά αν είναι παιδί λόγω μειωμένου οπτικού πεδίου- είναι η διάσχιση ενός δρόμου μέσω των σταθμευμένων οχημάτων ή η αποφυγή του σε περίπτωση που αυτό καθίσταται δυνατό. Πολλές φορές ένα παράνομα σταθμευμένο όχημα μπορεί να αναγκάσει τον πεζό να κατέβει από το πεζοδρόμιο λόγω μειωμένου χώρου και να κατέβει στο οδόστρωμα με σκοπό να συνεχίσει την πορεία του, κάτι τέτοιο όμως περιέχει έναν ελλοχεύον κίνδυνο να παρασυρθεί ο πεζός, σε περίπτωση που δεν είναι πολύ προσεκτικός, από κάποιο τυχόν διερχόμενο όχημα. Στον αντίποδα όλων αυτών σαν οδηγοί, τα παιδιά θα κατανοήσουν τη δυσκολία που μπορούν να προξενήσουν στους πεζούς όταν δεν ακολουθούν πιστά τον ΚΟΚ. (εικόνες 2.8, 2.9)



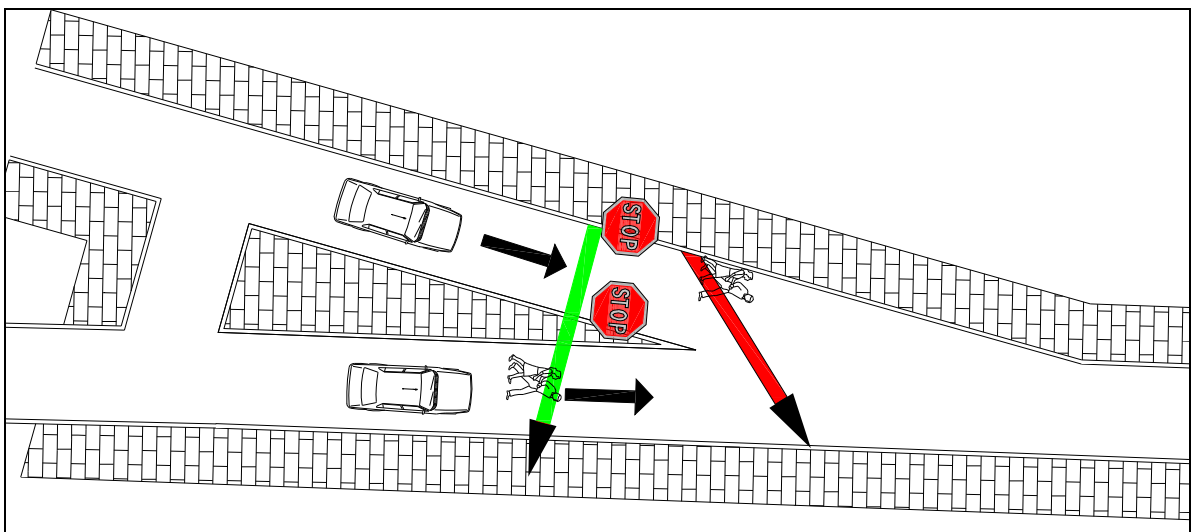
Εικόνα 2.8

[Type text]



Εικόνα 2.9

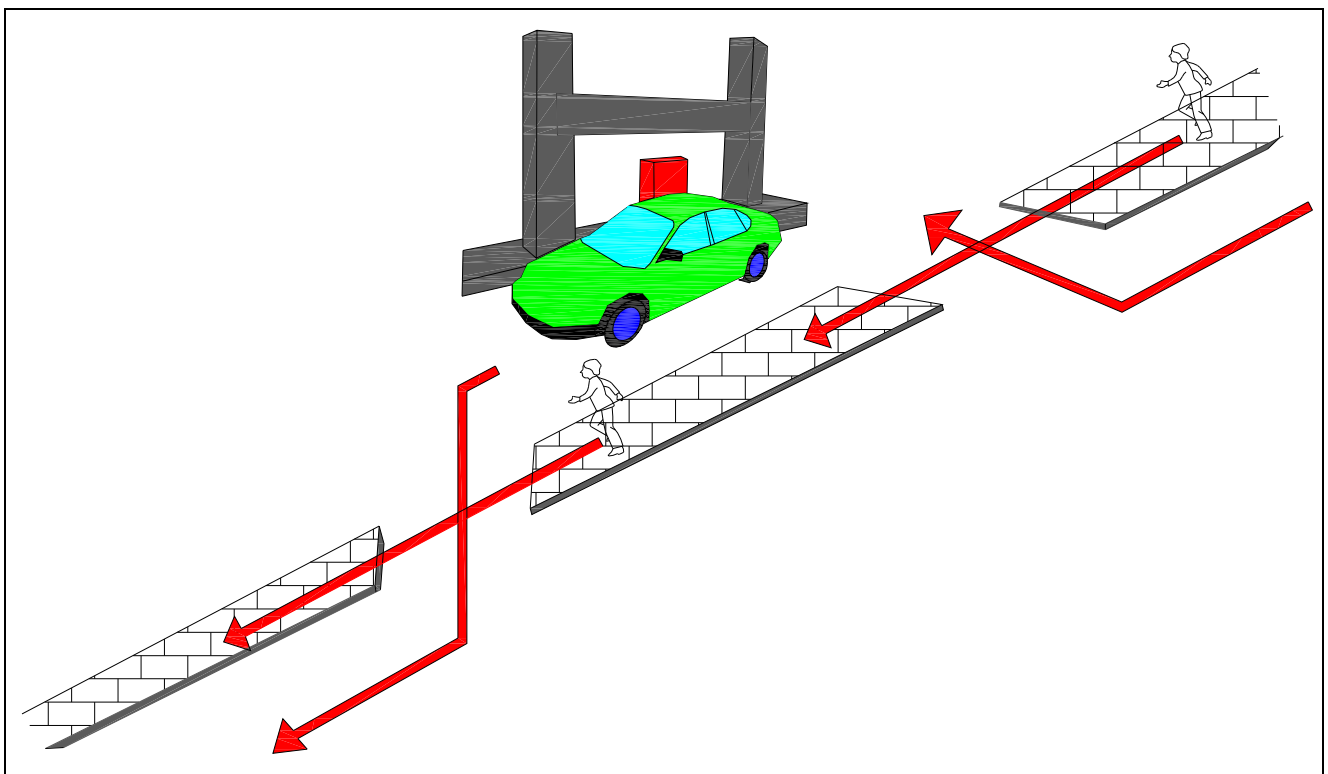
- Το πρότυπο ΠΚΑ περιέχει μόνο διασταυρώσεις τετραγωνικής μορφής, έτσι όμως παραβλέπεται η εκπαίδευση των παιδιών σε διασταυρώσεις που χρίζουν ιδιαίτερης προσοχής και για τους πεζούς αλλά και για τους οδηγούς όπως αυτές που οι οδοί προσεγγίζουν την διασταύρωση υπό γωνία, μιας και το οπτικό πεδίο και των πεζών, αλλά και των οδηγών μειώνεται δραστικά ειδικά δε και αν σε αυτή προστεθούν και χαρακτηριστικά που εμποδίζουν την ορατότητα πέρα από την γεωμετρία της διασταύρωσης.(εικόνα 2.10)



Εικόνα 2.10

[Type text]

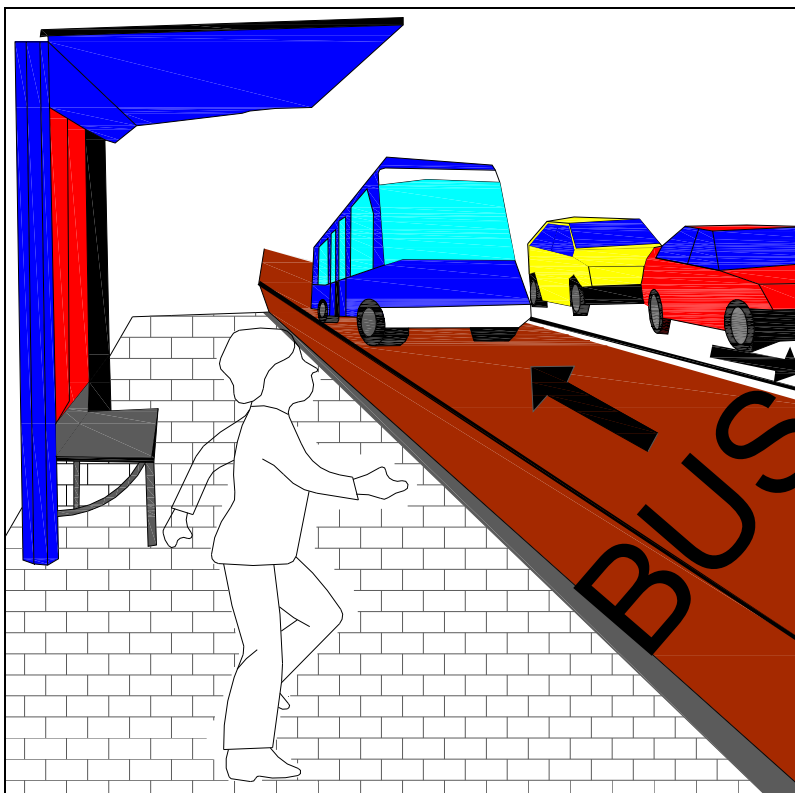
- Μια άλλη επικίνδυνη κατάσταση για όλους τους οδικούς χρήστες είναι η έξοδος ή η είσοδος οχημάτων από ένα σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων (βενζινάδικο). Επειδή δεν υπάρχει στο πραγματικό οδικό δίκτυο κάποια είδους σήμανση που να προειδοποιεί και να εφιστά την προσοχή πεζών αλλά και οδηγών που προσεγγίζουν την είσοδο ή την έξοδο ενός σταθμού ανεφοδιασμού καυσίμων, πολλές φορές οι οδικοί χρήστες αποτυγχάνουν να κάνουν ένα επαρκή έλεγχο, αυξάνοντας έτσι της πιθανότητες για ατύχημα μεταξύ οδηγών και πεζών. Ένα ακόμη φαινόμενο που καθιστά τη πορεία των πεζών επικίνδυνη είναι -όπως στην περίπτωση που ένας οδηγός καταχράται το πεζοδρόμιο με σκοπό να σταθμεύσει και αναγκάζει τον πεζό να βγει στο οδόστρωμα- η περίπτωση που τα αυτοκίνητα σχηματίζουν ουρά αναμονής και ο πεζός αναγκάζεται να κατέβει στο οδόστρωμα με σκοπό να συνεχίσει την πορεία του.(εικόνα 2.11)



Εικόνα 2.11

- Απαραίτητη κρίνεται επίσης η ύπαρξη στάσης μέσω μαζικής μεταφοράς (ΜΜΜ) αλλά και ΜΜΜ, ώστε τα παιδιά να μάθουν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται με ασφάλεια στο λεωφορείο, και εν συνεχεία σαν οδηγοί να κατανοήσουν γιατί πρέπει να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί όταν προσεγγίζουν λεωφορείο που βρίσκεται σε στάση. Η ύπαρξη λεωφορειολωρίδας κρίνεται απαραίτητη με σκοπό τα παιδιά να μάθουν να διασχίζουν δρόμους που περιέχουν μια τέτοια λωρίδα ειδικά στην περίπτωση που τα ΜΜΜ σε αυτή κινούνται αντίρροπα από την κυκλοφορία.

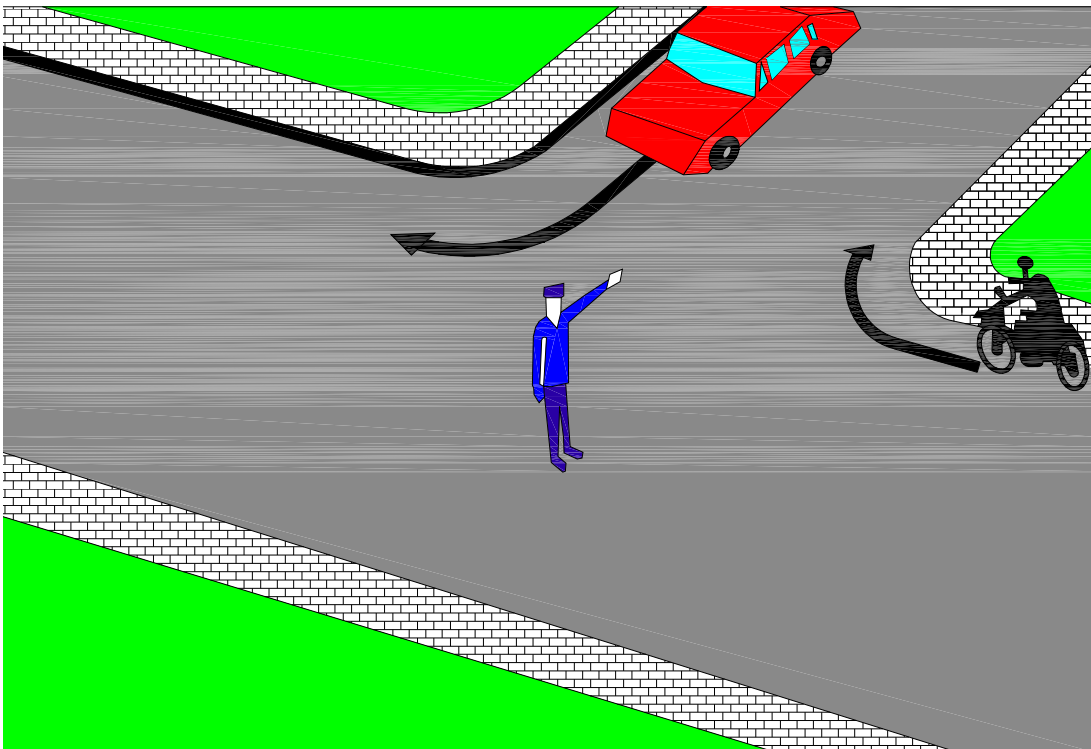
(εικόνα 2.12)



Εικόνα 2.12

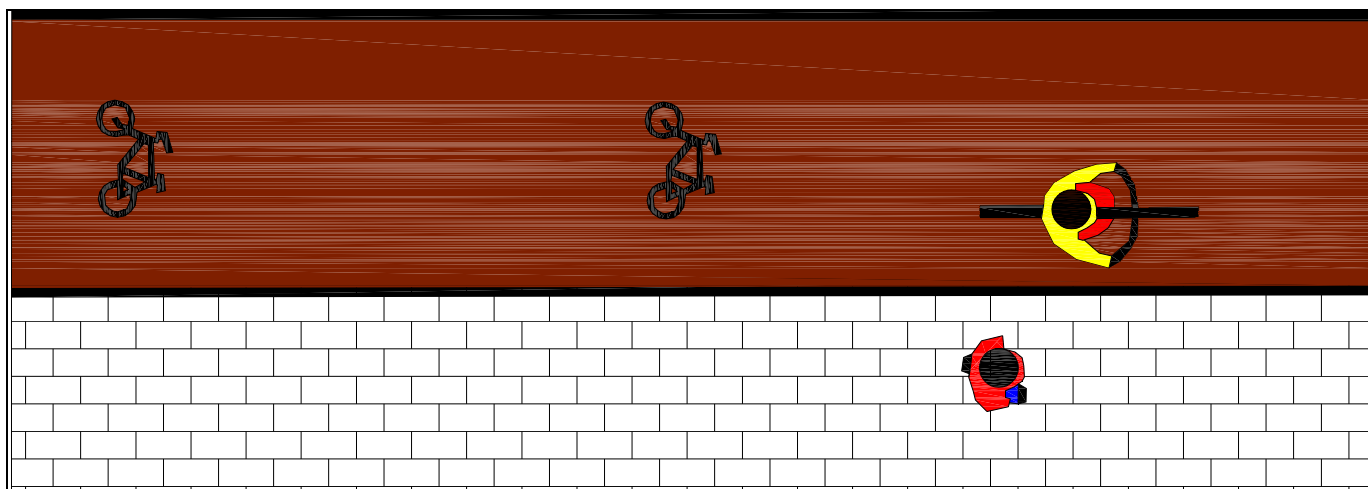
[Type text]

- Στο ρεαλιστικό οδικό δίκτυο οι διασταυρώσεις πολλές φορές δεν περιέχουν σήμανση ούτε κατακόρυφη και κυρίως οριζόντια, επίσης πολλές φορές με ειδική σήμανση οι οδηγοί και κατά συνέπεια όλοι οι οδικοί χρήστες καθοδηγούνται να κινηθούν με τρόπους πέρα από τους γενικούς κανόνες κυκλοφορίας, όπως για παράδειγμα η ύπαρξη STOP σε αυτούς που τείνουν να εισαχθούν σε ένα κυκλικό κόμβο, δίνοντας έτσι προτεραιότητα κίνησης σε αυτούς που κινούνται ήδη μέσα σε αυτόν. Καθίσταται έτσι λογικός ο σχεδιασμός τέτοιων διασταυρώσεων -έστω και αν θεωρούνται «ελλιπείς»-. Η περίπτωση διασταυρώσεων όπως αυτή που αναφέρθηκε παραπάνω –του κυκλικού κόμβου – θα βοηθήσει α παιδιά να κατανοήσουν την ιεράρχηση των κανόνων και της σήμανσης σε κάθε περίπτωση, για τον λόγο αυτό κρίνεται εξίσου απαραίτητη η εξοικείωση των παιδιών στην πράξη με τα σήματα του τροχονόμου. Να τα κατανοήσουν, να δείξουν εμπιστοσύνη σε αυτόν και να ακολουθούν πιστά τις εντολές του παρόλο που τυχόν κατακόρυφη σήμανση ή φωτεινή σηματοδότηση να υποδεικνύει κάτι άλλο.(εικόνα 2.13)



Εικόνα 2.13

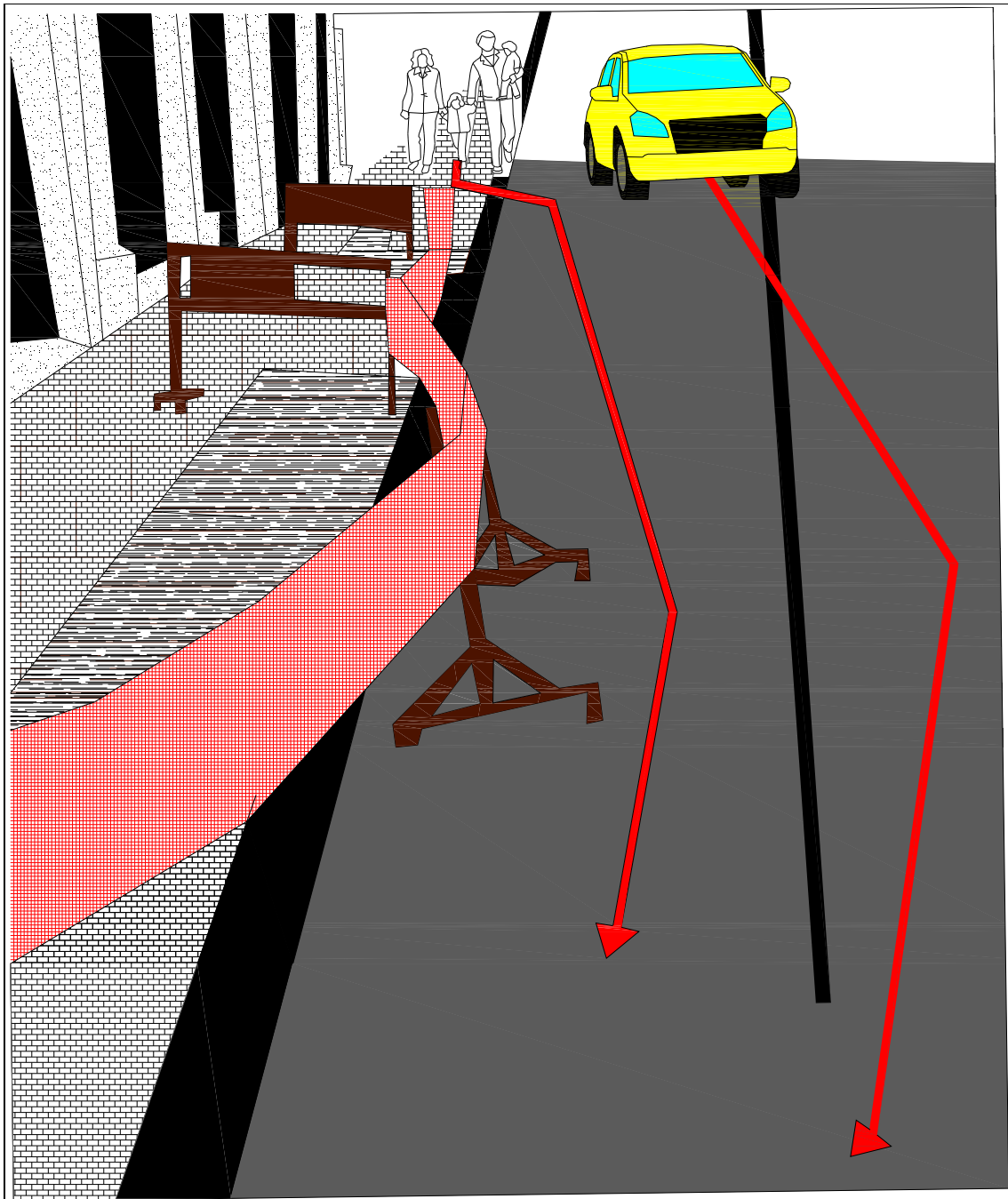
- Εκτός από τον ποδηλατόδρομο στο οδόστρωμα πλησίον του πεζοδρομίου, στο πραγματικό οδικό δίκτυο ο ποδηλάτης μπορεί να συναντήσει και ποδηλατόδρομο πάνω στο πεζοδρόμιο μοιράζοντας έτσι το χώρο του πεζοδρομίου με τους πεζούς. Τα παιδιά πρέπει να εκπαιδευτούν σε τέτοιου είδους πεζοδρόμια, ώστε σαν πεζοί να προσέχουν τους ποδηλάτες και αντίστοιχα σαν ποδηλάτες να προσέχουν τους πεζούς.(εικόνα 2.14)



Εικόνα 2.14

- Όπως έχει ήδη αναφερθεί μια από τις πιο δύσκολες καταστάσεις που μπορεί να αντιμετωπίσει ένας οδικός χρήστης στο δρόμο είναι τα μικρά εργοτάξια που λαμβάνουν χώρα στο οδόστρωμα ή στο πεζοδρόμιο η και στα δύο. Ο πεζός υπάρχει περίπτωση να κινηθεί στο οδόστρωμα με σκοπό να τα αποφύγει και οι οδηγοί να περάσουν προς στιγμήν ακόμη και στο αντίθετο ρεύμα. Είναι λοιπόν μια επικίνδυνη κατάσταση που τυχόν να συναντήσουν οι οδικοί χρήστες και τα παιδιά πρέπει να εκπαιδευτούν σε αυτή είτε ως πεζοί είτε ως οδηγοί.(εικόνα 2.15)

[Type text]



Εικόνα 2.15

3. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΟΥ ΠΚΑ / ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Παρατίθενται σε σειρά τρία σχέδια:

- Τοπογραφικό διάγραμμα της περιοχής χωροθέτησης του προτεινόμενου Εναλλακτικού ΠΚΑ
- Γενικός Σχεδιασμός του προτεινόμενου Εναλλακτικού ΠΚΑ
- Διαστασιολόγηση του προτεινόμενου Εναλλακτικού ΠΚΑ
- Σήμανση του προτεινόμενου Εναλλακτικού ΠΚΑ

[Type text]

Τοπογραφικό διάγραμμα

Γενικός Σχεδιασμός

[Type text]

Διαστασιολόγηση

Σήμανση

[Type text]

Το ΠΚΑ θα φιλοξενήσει όπως έχει ήδη προαναφερθεί παιδιά προσχολικής ηλικίας μέχρι και έκτης τάξης του δημοτικού. Για την καλλίτερη και αποτελεσματικότερη εκπαίδευσή τους σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής προτείνεται η διαχώρισή τους σε τρεις ηλικιακές ομάδες:

- Προσχολική ηλικία και Α΄ Δημοτικού
- Β΄ Γ΄ Δ΄ Δημοτικού
- Ε΄ ΣΤ΄ Δημοτικού

Θα είναι ευκολότερο τα παιδιά να κατανοήσουν και να αρχίσουν να καλλιεργούν τις δεξιότητες εκείνες που θα τα καθιστούν σωστότερους και ασφαλέστερους οδικούς χρήστες, μιας και ακριβώς ο ανωτέρω διαχωρισμός στηρίζεται στις δυνατότητές τους στις εκάστοτε ηλικίες, αλλά και στη λογική του εμπλουτισμού του εκπαιδευτικού υλικού κάθε φορά, με την προϋπόθεση ότι τα παιδιά θα κατοχυρώνουν κάθε φορά ένα λιγότερο πολύπλοκο - από το επόμενο - εκπαιδευτικό υλικό. Δίνεται έτσι μια συνέχεια στη γνώση τους, αλλά και μια εγγύηση του γνωστικού επιπέδου τους, δεδομένου την επανάληψη του εκπαιδευτικού υλικού της προηγούμενης ηλικιακής ομάδας στην επόμενη κ.ο.κ.

3.1 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΧΟΛΙΚΗ ΗΛΙΚΙΑ ΚΑΙ Α΄ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

Στην πρώτη ηλικιακή ομάδα (προσχολική ηλικία και Α΄ Δημοτικού) παρατηρούνται παιδιά με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά που απαιτούν ίσως μια συγκεκριμένη προσέγγιση όσον αφορά την εκπαιδευτική διαδικασία που θα ακολουθηθεί. Παρατηρείται μειωμένη ικανότητα, σε σχέση με τα μεγαλύτερα (βλ. 3.1), όσον αφορά την αντίληψή τους και την δυνατότητα ταυτόχρονης επεξεργασίας πληροφοριών όπως ο χρόνος, η ταχύτητα και η απόσταση και επιπρόσθετα λόγω ίσως του υπερβολικά νέου της ηλικίας τους διαφαίνεται ιδιαίτερα δύσκολο να μπουν στη διαδικασία μιας συνεχούς και σε διάρκεια αλλά και σε απόσταση εκπαιδευτικής διαδικασίας. Προτείνεται έτσι αντί της χάραξης διαδρομών εκπαίδευσης ως πεζοί, ο προσδιορισμός θέσεων όπου τα παιδιά θα καλούνται «απλά» να διασχίσουν, σε διάφορες καταστάσεις και σε διατομές διάφορης γεωμετρίας.

Παρατίθενται στη συνέχεια αποσπάσματα χάρτου του ΠΚΑ (Σήμανση), όπου σημαίνονται οι αφετηρίες που θα σταθούν και οι προορισμοί όπου θα πρέπει να φτάσουν, τα παιδιά με ασφάλεια.

Επίσης περεταίρω γίνεται αναλυτική περιγραφή των χαρακτηριστικών των θέσεων, της λογικής επιλογής τους καθώς και της εκπαιδευτικής σημασίας και στρατηγικής.

Όλα τα είδη οδικών χρηστών θα κινούνται ταυτόχρονα στο ΠΚΑ, ώστε να έχει και νόημα η προσπάθεια για ένα ρεαλιστικό μοντέλο και να εξασκηθούν όλοι οι οδικοί χρήστες στην συνύπαρξή τους, μιας και είναι ο μόνος πρακτικός και ουσιαστικός τρόπος εξέλιξης των αντιληπτικών και συγχρονιστικών δεξιοτήτων που χρειάζονται, αλλά και ο μόνος τρόπος

να συνειδητοποιήσουν και να αντιληφθούν τις επικίνδυνες καταστάσεις που αναφέρθηκαν αναλυτικά σε προηγούμενα κεφάλαια.

Στο τέλος της ενότητας παρατίθεται επίσης ένα χάρτης με το σύνολο όλων των διαδρομών όλων των ηλικιακών ομάδων, ώστε να γίνει πλήρως κατανοητό το οδικό περιβάλλον προσομοίωσης που παρέχεται, καθώς και τα σημεία διασταύρωσης των οδικών χρηστών.

Θεωρείται δεδομένη, όπως αναφέρθηκε και στο Κεφάλαιο 3, ο έλεγχος για τυχόν διάβαση πεζών στο πεζοδρόμιο κατά την είσοδο και έξοδο από τους χώρους στάθμευσης. Η χρήση όλων των μέσων ασφάλειας. (κράνη,ζώνες κ.λπ.)

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 1 σημεία διάσχισης πεζών

Απόσπασμα χάρτου 2 σημεία διάσχισης πεζών

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 3 σημεία διάσχισης πεζών

3.1.1 Ανάλυση θέσεων διάσχισης

Στο απόσπασμα χάρτου 1 διακρίνονται:

Περίπτωση 1

Σε αυτή τη περίπτωση τα παιδιά καλούνται να διασχίσουν μέσω της διάβασης πεζών δρόμο διπλής και αντίθετης κυκλοφορίας οχημάτων πλάτους περί τα 11.60 m με σταθμευμένα οχήματα και στις δύο πλευρές του.

Η θέση Α1 δηλώνει την αφετηρία της διάσχισης και η Π1 τον προορισμό. Τα παιδιά σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει καταρχήν να συνειδητοποιήσουν το γεγονός πως πρέπει να ελέγξουν την κυκλοφορία από δεξιά, αριστερά, πίσω αλλά και μπροστά μιας και τα οχήματα μπορούν να εισέλθουν στην οδό διάσχισης από όλες τις ανωτέρω κατευθύνσεις – θεωρείται δεδομένη η αναφορά στο τι είναι και τι υποδηλώνει μια διάβαση πεζών-.

Σε δεύτερη φάση τα παιδιά συνειδητοποιούν το πρόβλημα ύπαρξης σταθμευμένου οχήματος επάνω στην διάβαση και άρα την αδυναμία έναρξης της διάσχισης μέσω της διάβασης. Καλούνται λοιπόν να βρουν μια λύση με πρώτο κριτήριο όμως, την ασφάλειά τους. Μαθαίνουν να διασχίζουν το δρόμο μέσω σταθμευμένων οχημάτων (βλ.3.2). Βρίσκουν την κατάλληλη θέση ώστε να έχουν ένα επαρκές οπτικό πεδίο για να ελέγξουν την κυκλοφορία ώστε να διασχίσουν με ασφάλεια. Κρίνεται σκόπιμη σε κάποιες περιπτώσεις, η ύπαρξη οδηγού μέσα στο σταθμευμένο όχημα, ώστε να συνειδητοποιήσουν τον ελλοχεύοντα κίνδυνο πρόκλησης ατυχήματος, σε περίπτωση που κάποιος οδηγός έχει σκοπό να εγκαταλείψει μια θέση στάθμευσης μη έχοντας συνειδητοποιήσει την παρουσία ενός μικρού παιδιού, στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου. Τα παιδιά θα πρέπει να μάθουν έτσι να ελέγχουν χαρακτηριστικά που προσδίδουν την παρουσία κάποιου όπως, ο θόρυβος του κινητήρα, τα πίσω φανάρια του οχήματος, η εξάτμιση ή ακόμη και ο έλεγχος κατά το δυνατότερο παρουσίας μέσα στο όχημα (βλ.3.2).

Ένα επιπλέον μάθημα που μπορούν να λάβουν τα παιδιά σε αυτή την περίπτωση είναι να μάθουν να κινούνται σύμφωνα με τις προσταγές του τροχονόμου ο οποίος θα ρυθμίζει την κυκλοφορία για εκπαιδευτικούς σκοπούς ώστε όλοι οι χρήστες του ΠΚΑ να μάθουν τη σημασία των κινήσεων του αλλά κυρίως να δείξουν εμπιστοσύνη και ως ένα σημείο «τυφλή υπακοή» στις προτροπές του.

Περίπτωση 2

Σε αυτή τη περίπτωση τα παιδιά καλούνται να διασχίσουν χωρίς την ύπαρξη διάβασης πεζών δρόμο διπλής και αντίθετης κυκλοφορίας οχημάτων πλάτους περί τα 11m με σταθμευμένα οχήματα και στις δύο πλευρές του.

Οι θέσεις Α1, Α2 δηλώνουν τις αφετηρίες της διάσχισης και οι Π1, Π2 τους προορισμούς. Τα παιδιά σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει καταρχήν να συνειδητοποιήσουν το

[Type text]

γεγονός πως πρέπει να ελέγξουν την κυκλοφορία από δεξιά, αριστερά, αλλά και από πίσω μιας και τα οχήματα μπορούν να εισέλθουν στην οδό διάσχισης από όλες τις ανωτέρω κατευθύνσεις.

Σε δεύτερη φάση τα παιδιά συνειδητοποιούν το πρόβλημα ύπαρξης σταθμευμένων οχημάτων. Και από τις δυο αφετηρίες τα παιδιά καλούνται να διασχίσουν με στόχο και τους δυο προορισμούς. Από την αφετηρία Α1 τα παιδιά καλούνται να καταλήξουν στους προορισμούς Π1 και Π2. Η διαφορά τους έγκειται στο γεγονός πως τα παιδιά λογικά θα προσπαθήσουν να προσεγγίσουν την Π1 μιας και βρίσκεται αρκετά κοντά διασχίζοντας τον δρόμο διαγώνια (βλ.3.2) κάτι το οποίο τα θέτει σε μεγαλύτερο κίνδυνο μιας και ο χρόνος παραμονής τους στο οδόστρωμα ανά οδό είναι μεγαλύτερος. Τίθεται έτσι η βάση για τον προβληματισμό της πορείας διάσχισης. Τα παιδιά θα πρέπει να συνειδητοποιήσουν πως η κάθετη διάσχιση μιας οδού συντελεί και στο να κάνει ακριβώς αυτή τη διάσχιση πιο ασφαλή. Έχουν λοιπόν τώρα δυο επιλογές να διασχίσουν κάθετα την κεντρική οδό και ύστερα τον μικρότερο μονόδρομο ή να διασχίσουν τον δρόμο ήπιας κυκλοφορίας και μετά κάθετα την κεντρική οδό. Η διδακτική τακτική θα πρέπει να οδηγήσει τα παιδιά στην δεύτερη επιλογή μιας και ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας είναι εκ βάσεως πιο ασφαλής, δίνεται έτσι και η ευκαιρία να υποδειχθεί ο ελλοχεύον κίνδυνος ύπαρξης κυκλοφορούντος οχήματος και στον δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με συνέπεια τον υποχρεωτικό έλεγχό του.

Σε τελική φάση τα παιδιά μαθαίνουν να διασχίζουν το δρόμο μέσω σταθμευμένων οχημάτων (βλ.3.2). Βρίσκουν την κατάλληλη θέση ώστε να έχουν ένα επαρκές οπτικό πεδίο για να ελέγξουν την κυκλοφορία ώστε να διασχίσουν με ασφάλεια. Κρίνεται σκόπιμη σε κάποιες περιπτώσεις, η ύπαρξη οδηγού μέσα στο σταθμευμένο όχημα, ώστε να συνειδητοποιήσουν τον ελλοχεύοντα κίνδυνο πρόκλησης ατυχήματος, σε περίπτωση που κάποιος οδηγός έχει σκοπό να εγκαταλείψει μια θέση στάθμευσης μη έχοντας συνειδητοποιήσει την παρουσία ενός μικρού παιδιού, στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου. Τα παιδιά θα πρέπει να μάθουν έτσι να ελέγχουν χαρακτηριστικά που προσδίδουν την παρουσία κάποιου όπως, ο θόρυβος του κινητήρα, τα πίσω φανάρια του οχήματος, η εξάτμιση ή ακόμη και ο έλεγχος κατά το δυνατότερο παρουσίας μέσα στο όχημα (βλ.3.2). Περαιτέρω θα πρέπει να καθοδηγηθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να συνειδητοποιήσουν πως πρέπει πριν την διάσχιση να έχουν προσδιορίσει επακριβώς την θέση εισόδου στο πεζοδρόμιο από την απέναντι πλευρά του δρόμου - λόγω της ύπαρξης μπροστά από τον προορισμό σταθμευμένου οχήματος – ώστε να μην κωλυσιεργήσουν στο οδόστρωμα ψάχνοντας ένα κενό ανάμεσα από τα σταθμευμένα οχήματα ώστε να εισέλθουν στο πεζοδρόμιο.

Η παραπάνω διαδικασία επαναλαμβάνεται με προορισμό αυτή τη φορά τον προορισμό 2 (Π2) ώστε να επιβεβαιωθεί η κατοχή της ανωτέρω στρατηγικής.

Η αφετηρία 2 (Α2) προς τους προορισμούς (Π1),(Π2) αφορά τη διάσχιση μόνο μιας οδού κάθετα και αποσκοπεί ακριβώς στην εκμάθηση που προαναφέρθηκε διάσχισης μέσω σταθμευμένων οχημάτων αλλά κυρίως την αναγκαιότητα προσδιορισμού σημείου εισόδου στο πεζοδρόμιο, αυτός είναι και ο λόγος που και οι δύο προορισμοί βρίσκονται

πίσω από σταθμευμένα οχήματα. Τα παιδιά πρέπει να κατανοήσουν πως ο λόγος που το σημείο εισόδου είναι κοινό και για τους δύο προορισμούς είναι η κάθετη και άρα η ασφαλέστερη διάσχιση του δρόμου. – Δεν πρέπει σε καμία περίπτωση η συγκεκριμένη εκπαιδευτική περίπτωση να θέσει ως δευτερεύον τον έλεγχο της κυκλοφορίας των οχημάτων πριν και κατά τη διάρκεια της διάσχισης -.

Περίπτωση 3

Στη περίπτωση αυτή τα παιδιά από την αφητηρία 1 (A1) καλούνται να πραγματοποιήσουν δυο διασχίσεις μια προς τον προορισμό 1 (Π1) και μια προς τον προορισμό 2 (Π2).

Η διάσχιση προς τον προορισμό 1 αναφέρεται στη διάσχιση μονόδρομου πλάτους περί τα 3.50 m με παράνομα σταθμευμένα οχήματα επάνω στο πεζοδρόμιο από την πλευρά της αφητηρίας 1. Τα παιδιά καλούνται καταρχήν να ελέγξουν την κυκλοφορία κυρίως από τα αριστερά μιας και πρόκειται για μονόδρομο, κάτι όμως που παρουσιάζει δυσκολία μιας και το παράνομα σταθμευμένο όχημα εμποδίζει το καθαρό οπτικό πεδίο του παιδιού. Πρέπει έτσι τα παιδιά εφόσον κατανοήσουν αυτή τη δυσκολία να βρουν ένα σημείο επαρκούς ελέγχου της κυκλοφορίας με σκοπό να διασχίσουν με ασφάλεια. Ο έλεγχος ύπαρξης οδηγού στο σταθμευμένο όχημα με σκοπό την πρόκληση ατυχήματος με την διαδικασία που περιγράφηκε στις προηγούμενες περιπτώσεις θεωρείται αναγκαίος και δεδομένος.

Η διάσχιση προς τον προορισμό 2 αναφέρεται στη διάσχιση οδού διπλής κατεύθυνσης με σταθμευμένα οχήματα μόνο στην απέναντι πλευρά του δρόμου με πλάτος περί τα 7.60 m. Η διάσχιση αυτή αποσκοπεί στην επισήμανση του ελέγχου κυκλοφορίας εκτός από αριστερά και δεξιά κυρίως από την πίσω πλευρά μιας και κάποιο όχημα μπορεί να εισέλθει στην οδό διάσχισης και από τον μονόδρομο με σκοπό να κατευθυνθεί προς τα δεξιά η αμέλεια ελέγχου των παιδιών από την πίσω πλευρά είναι ιδιαίτερα συχνή στα παιδιά (βλ.3.2). Το γεγονός σταθμευμένου οχήματος δυσχεραίνει κατά το ελάχιστο την κατάσταση μιας και το κενό εισόδου στο απέναντι πεζοδρόμιο υφίσταται και ο έλεγχος για την ύπαρξη οδηγού ή την απιθανότητα κίνησης του σταθμευμένου οχήματος είναι ευκολότερος και στον αντίποδα αυτού η έγκαιρη αντίληψη του οδηγού για την ύπαρξη πεζού είναι επίσης ευκολότερη μιας και μπορεί να τον δει ενώ προσεγγίζει την απέναντι πλευρά του δρόμου και κινείται στο εμπροσθεν κομμάτι του οχήματος.

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 2

Περίπτωση 4

Στην περίπτωση αυτή περιέχονται μια αφετηρία (Α1) και δυο προορισμοί 1 (Π1) και 2 (Π2) αντίστοιχα.

Η διάσχιση προς τον προορισμό 1 (Π1) αναφέρεται σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3.50 m, χωρίς την ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων στην οδό, εκτός από ένα παράνομα σταθμευμένο όχημα στο μέσο της οδού, που όμως δεν εμποδίζει το οπτικό πεδίο ελέγχου τους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση τα παιδιά πρέπει απλά να ελέγξουν την κυκλοφορία κυρίως από την αριστερή πλευρά με σκοπό να διασχίσουν κάθετα την οδό με ασφάλεια. Κρίνεται σκόπιμη η ύπαρξη «χαλαρών» διασχίσεων ώστε τα παιδιά να μπορούν να εξασκηθούν εύκολα όσον αφορά μέρη της γενικότερης στρατηγικής διάσχισης, κάτι το οποίο αναμένεται να έχει αποτέλεσμα λόγω της μικρής ηλικίας των παιδιών.

Η διάσχιση προς τον προορισμό 2 (Π2) αναφέρεται σε δρόμο ο οποίος από μονόδρομος γίνεται διπλής κυκλοφορίας πλάτους περί τα 6.50 m και την ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων στη μια πλευρά του μονόδρομου και ποδηλατοδρόμο στην απέναντι. Τα παιδιά πρέπει να αποφύγουν την διαγώνια διάσχιση και έπειτα καλούνται να επιλέξουν ανάμεσα από δυο επιλογές προσέγγισης του προορισμού 2 (Π2). Πρώτη επιλογή είναι η διάσχιση αρχικά του μονόδρομου πλάτους περί τα 3.50m και ύστερα τον δρόμο διπλής κατεύθυνσης ώστε να φτάσουν στο πρατήριο βενζίνης, δεύτερη επιλογή είναι η διάσχιση του μονόδρομου πλάτους περί τα 6.50m και ύστερα του μονόδρομου που οριοθετεί το πρατήριο βενζίνης πλάτους περί τα 3m και τέλος ένα από τα πιο επικίνδυνα κομμάτια της διάσχισης, η διάσχιση της εισόδου του πρατηρίου βενζίνης, με σκοπό την προσέγγιση του προορισμού 2 (Π2).

Προτείνεται η διάσχιση και με τους δύο τρόπους με σκοπό τα παιδιά τελικά να υποδείξουν ασφαλέστερη την πρώτη. Φαινομενικά η δεύτερη επιλογή φαίνεται ασφαλέστερη μιας και περιέχει μόνο μονόδρομους κι όμως έχει ιδιαίτερες δυσκολίες που θα πρέπει να ξεπεραστούν με σκοπό την ασφαλή διάσχιση. Η ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων έχει ήδη αναφερθεί ότι αποτελεί ένα στοιχείο επικινδυνότητας και ένα αρκετά μεγάλο κομμάτι της στρατηγικής ασφαλούς διάσχισης, ακόμη ο ποδηλατοδρόμος δυσχεραίνει την κατάσταση μιας και δεν υπάρχει σημείο αναμονής των πεζών στο μέσο της οδού ώστε να ελέγξουν την κυκλοφορία ποδηλατιστή εκ των υστέρων, έτσι εκ των προτέρων πρέπει να αντιληφθούν την λογική κίνησης των οχημάτων και των ποδηλάτων και να συντονίσουν τις διαφορετικές τους χωροχρονικές λειτουργίες και ιδιότητες (διαφορετικές ταχύτητες και προσφερόμενο πλάτος κίνησης) με τον προσωπικό τους χρόνο διάσχισης της οδού. Φτάνοντας στο πρατήριο βενζίνης πρέπει να διασχίσουν τον επόμενο μονόδρομο πλάτους περί τα 3m, ο έλεγχος όμως εδώ της κυκλοφορίας είναι

ιδιαίτερα δύσκολος μιας και τα παιδιά πρέπει να ελέγξουν την κυκλοφορία πίσω τους για τα οχήματα που τυχόν να εισέλθουν από το μονόδρομο πλάτους 6.50m, από το δρόμο της διπλής κατεύθυνσης, αλλά και από τον μονόδρομο ο οποίος βρίσκεται διαγώνια απέναντι πλάτους 3.50m κάτι που εμπεριέχει μια δυσκολία όσον αφορά την οπτική προσέγγιση. Τέλος όπως προαναφέρθηκε τα παιδιά θα πρέπει με σκοπό να καταλήξουν στον προορισμό 2 (Π2) να διασχίσουν την είσοδο του πρατήριου ελέγχοντας την τυχόν είσοδο οχήματος σε αυτό.

Στον αντίποδα της ανωτέρω διάσχισης βρίσκεται η πρώτη επιλογή όπου ουσιαστικά το μόνο κομμάτι που θέλει προσοχή είναι ο δρόμος διπλής κυκλοφορίας, όσον αφορά τον έλεγχο από δύο πλευρές ταυτόχρονα και η ύπαρξη οπτικών εμποδίων (δέντρα) που ξεπερνιέται όμως πολύ πιο εύκολα από ένα σταθμευμένο όχημα λόγω της στατικότητάς του αλλά και του όγκου του (κορμός) σε σχέση με τα σταθμευμένα οχήματα.

Περίπτωση 5

Σε αυτή την περίπτωση προωθείται η διάσχιση μονόδρομου πλάτους περί τα 8.50m, ο οποίος όμως εμπεριέχει καινούργια χαρακτηριστικά, τα οποία είναι η ύπαρξη λεωφορειολωρίδας και στάσης για την επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών μέσω μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία – τρόλεϊ) αλλά και ιδιωτικών παρόμοιων μέσων, μια περίπτωση που συνδυαστικά με την στάση του λεωφορείου και την δυνατότητα προσπέρασης αυτού από λοιπά οχήματα, πολλές φορές αποτελεί περιβάλλον ατυχήματος.(βλ.3.2)

Τα παιδιά πρέπει να καταφέρουν να προσεγγίσουν με τον ασφαλέστερο τρόπο τον προορισμό 1(Π1), ο οποίος βρίσκεται απέναντι σε χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. Η διαγώνια διάσχιση πρέπει να γίνει κατανοητό πως ειδικά σε αυτή την περίπτωση αποκλείεται μιας και το στάσιμο λεωφορείο μειώνει δραματικά το οπτικό πεδίο ελέγχου και των πεζών αλλά και των οδηγών των λοιπών οχημάτων, ακόμη και ο ίδιος ο οδηγός του λεωφορείου λόγω του μεγάλου ύψους του είναι δυνατόν να μην αντιληφθεί την παρουσία του πεζού. Τα παιδιά έτσι πρέπει να κατευθυνθούν, όσον αφορά την αναμονή τους να αποχωρίσει το λεωφορείο και ύστερα να διασχίσουν ώστε να έχουν επαρκές οπτικό πεδίο για τον έλεγχο της κυκλοφορίας αλλά και για να γίνονται ευκολότερα αντιληπτοί από τους οδηγούς και έπειτα να προχωρήσουν λίγα μέτρα με σκοπό να διασχίσουν κάθετα τον δρόμο ελέγχοντας και διαπιστώνοντας πως δεν εμπλέκονται στην κίνηση των οχημάτων του μικρότερου μονόδρομου που προσεγγίζει κάθετα την οδό διάσχισης αλλά και από την είσοδο έξοδο των οχημάτων στο σταθμό αυτοκινήτων - κάτι που κρίνεται απαραίτητο να υποδείξουν οι εκπαιδευτές - όπου είναι ο προορισμός τους. Η ύπαρξη λεωφορείου κρίνεται απαραίτητη για την όσο δυνατόν καλύτερη προσομοίωση και κατανόηση της πραγματικότητας.

[Type text]

Περίπτωση 7

Σε αυτή την περίπτωση έχουμε μια πολύπλοκη διασταύρωση όσον αφορά τις ροές της κυκλοφορίας. Τα παιδιά καλούνται να προσεγγίσουν δυο προορισμούς 1 (Π1) και 2(Π2) αντίστοιχα από την αφετηρία 1 (Α1).

Όσον αφορά τη προσέγγιση του προορισμού 1 (Π1) τα παιδιά ουσιαστικά καλούνται να διασχίσουν ένα μονόδρομο πλάτους περί τα 5 m, με την παράλληλη ύπαρξη ποδηλατόδρομου και εν «συνεχεία» μονόδρομο πλάτους 3.50 m. Τα παιδιά θα πρέπει να κατανοήσουν την επικινδυνότητα της προσέγγισης του Π1 απευθείας μιας και περίπου στο κέντρο της διαδρομής θα βρίσκονται διασταυρωμένα με δυο διαφορετικές ροές κυκλοφορίας τις οποίες είναι πολύ δύσκολο να τις ελέγξουν εκ των προτέρων, θέτοντας έτσι τον εαυτό τους σε υψηλό κίνδυνο. Θα πρέπει έτσι να γίνει χρήση μιας εκπαιδευτικής διαδικασίας όπου τα παιδιά θα αρχίσουν να βρίσκουν εναλλακτικές με σκοπό την ασφαλέστερη προσέγγιση του Π1. Θα προωθηθούν έτσι να διασχίσουν τμηματικά, δηλαδή ξεχωριστά την κάθε οδό. Όσον αφορά την διάσχιση του μονόδρομου πλάτους 5 m τα παιδιά θα πρέπει να ελέγξουν κυρίως από τα δεξιά αλλά και πάλι θα πρέπει να επισταθεί η προσοχή τους όσον αφορά την είσοδο στην οδό οχημάτων από τον μονόδρομο πίσω τους καθώς και τυχόν ποδηλατιστών οι οποίοι εξέρχονται από το χώρο στάθμευσης ποδηλάτων στην απέναντι πλευρά του δρόμου. Εν συνεχεία έχουν να διασχίσουν τον μονόδρομο πλάτους 3.50 m κάτι το οποίο απαιτεί την ελάχιστη δυνατή στρατηγική, να ελέγξουν πριν περάσουν και να περάσουν κάθετα, μιας και το οπτικό τους πεδίο είναι καθαρό και των παιδιών αλλά και των οδηγών οχημάτων που πιθανό να κινούνται στην οδό.

Τέλος όσον αφορά την προσέγγιση του προορισμού 2 (Π2) από την αφετηρία 1 (Α1), η κατάσταση γίνεται ιδιαίτερα πολύπλοκη μιας και τα παιδιά νιώθουν ότι έρχονται αντιμέτωπα με τέσσερις διαφορετικές ροές κυκλοφορίας τετράτροχων και τρεις ποδηλάτων. Πρέπει να διασχίσουν δρόμο διπλής κυκλοφορίας, μιας και τα MMM στη λεωφορειολωρίδα κινούνται αντίθετα από τη ροή των οχημάτων, πλάτους περί τα 7.15 m και εν συνεχεία ποδηλατόδρομο επίσης διπλής κυκλοφορίας πλάτους περί τα 2 m. Αυτό όμως ισχύει στην περίπτωση που θα προσπαθήσουν να προσεγγίσουν τον Π2 άμεσα, δηλαδή διαγώνια. Προβληματίζοντας έτσι τα παιδιά στο αν θα μπορούσαν να βρουν άλλους τρόπους όπου η παραμονή τους στο οδόστρωμα θα ήταν μικρότερη, αλλά και αν θα ήταν δυνατό να έρθουν αντιμέτωποι με λιγότερες ροές, σιγά - σιγά θα οδηγηθούν στο να διασχίσουν κάθετα το κύριο δρόμο διπλής κατεύθυνσης μειώνοντας έτσι τις ροές από επτά σε τέσσερις, δυο ποδηλάτων και δυο τετράτροχων. Εδώ όμως έρχεται να τεθεί ο προβληματισμός της ορατότητας μιας και η ύπαρξη περιπτέρου στην κύρια οδό μειώνει το οπτικό πεδίο ελέγχου κυκλοφορίας των παιδιών και δυσχεραίνει κατά πολύ την δυνατότητα να γίνουν αντιληπτοί από τους χρήστες οχημάτων οι οποίοι κινούνται προς τον κυκλικό κόμβο (φύλο χάρτου 3). Πρέπει έτσι να μπου στην διαδικασία να

βγουν με ιδιαίτερη προσοχή προς το οδόστρωμα με σκοπό και να ελέγξουν αλλά και για να είναι σίγουρα ότι έχουν γίνει αντιληπτά από τους υπόλοιπους οδικούς χρήστες οχημάτων. Εν κατακλείδι εφόσον διαπιστώσουν ότι δεν έρχεται κάποιο ΜΜΜ κατευθυνόμενο από τον κυκλικό κόμβο στη λεωφορειολωρίδα ελέγχουν την διπλή κυκλοφορία των ποδηλάτων και προσπαθούν να βρουν ένα ασφαλές χάσμα για να διασχίσουν.

Περίπτωση 8

Στην περίπτωση αυτή προωθείται ουσιαστικά η σημασία της διάβασης των πεζών με την ταυτόχρονη ύπαρξη φωτεινής σήμανσης. Στην συγκεκριμένη περίπτωση επιδιώκεται η διάσχιση δρόμου πλάτους περί τα 10 m διπλής κατεύθυνσης, με δυο και μια λωρίδα αντίστοιχα ανά κατεύθυνση. Καλούνται έτσι τα παιδιά να διασχίσουν το δρόμο από τις αφετηρίες 1 (Α1) και 2 (Α2) αντίστοιχα προς τους προορισμούς 1 (Π1) και 2 (Π2) αντίστοιχα.

Από την αφετηρία 1 (Α1) προς τους προορισμούς 1 (Π1) και 2 (Π2) το οπτικό πεδίο των παιδιών είναι αρκετά καλό, παρόλα αυτά η ύπαρξη των δέντρων καθώς και το γεγονός ότι στο δρόμο αυτό τα οχήματα θα έχουν την ευκαιρία να κινηθούν με μεγαλύτερη ταχύτητα, απαιτείται μακρύτερο οπτικό πεδίο συνδυαστικά και με το γεγονός ότι η οπτική δυνατότητα λόγω της ύπαρξης της στροφής μειώνεται αρκετά. Βάζοντας τα παιδιά σε αυτή τη διαδικασία και θέτοντάς τους προβληματισμούς ως προς την ασφάλειά τους θα οδηγηθούν στην λύση της διάβασης των πεζών και θα κατανοήσουν την μεγαλύτερη ασφάλεια που αυτή προσδίδει - και όχι την υποχρέωσή τους να διασχίσουν αναγκαστικά αυτή – μιας και μια σημασμένη περιοχή για τους πεζούς προϊδεάζει και τους ίδιους τους οδηγούς για την ύπαρξή τους και έτσι εφιστάται η προσοχή τους, συνδυαστικά δε με τη λειτουργία της φωτεινής σήμανσης η πρέπει να κατανοήσουν πως η ασφάλειά τους ανεβαίνει εκθετικά και αυτό πρέπει να είναι το κύριο μέλημά τους. Γίνεται επίσης και μια αναφορά στη κάθετη διάσχιση.

Η περίπτωση της διάσχισης από την αφετηρία 2 (Α2) έχει ακριβώς την ίδια λογική με τη μόνη διαφορά πως εδώ το οπτικό πεδίο δεν παρεμποδίζεται, παρόλα αυτά αν έχει γίνει κατανοητή η επιλογή της διάσχισης από την διάβαση των πεζών από την αφετηρία 1 (Α1) , τα παιδιά θα πρέπει εξίσου και σε αυτή την περίπτωση να επιλέξουν τη διάβαση πέρα από το γεγονός ικανοποιητικού οπτικού πεδίου ελέγχου της κυκλοφορίας, με σκοπό την ασφάλεια και όσο το δυνατόν μικρότερη παραμονή στο οδόστρωμα.

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 3

Περίπτωση 6

Η περίπτωση αυτή διαφοροποιείται από την περίπτωση 5 ως προς την ύπαρξη διάβασης και φωτεινής σηματοδότησης. Τα παιδιά καλούνται να διασχίσουν μονόδρομο με την παράλληλη ύπαρξη λεωφορειολωρίδας πλάτους περί τα 6.60 m από την αφετηρία 1 (A1) προς προορισμό 1 (Π1) εδώ η κάθετη διάσχιση είναι η προφανής επιλογή για τα παιδιά, η ύπαρξη όμως του στάσιμου λεωφορείου καθιστά πρώτον απαραίτητη την αναμονή τους μέχρι αυτό να ξεκινήσει, γιατί ένας ακόμη ελλοχεύων κίνδυνος είναι πως λόγω απουσίας οπτικού πεδίου του οδηγού στο πίσω μέρος του λεωφορείου, τα παιδιά κατά την εκκίνηση αυτού κινδυνεύουν να παρασυρθούν λόγω της μικρής οπίσθιας κίνησης του κατά την εκκίνηση μιας και τα τελευταία δεν γίνονται αντιληπτά.

Σε δεύτερη φάση πρέπει να κατανοήσουν πως η πιο ασφαλής επιλογή είναι να διασχίσουν από τη διάβαση των πεζών ξεπερνώντας έτσι το φαινόμενο της αναμονής και περνώντας με μεγαλύτερη ασφάλεια μιας και η το οπτικό τους πεδίο όσον αφορά τα αυτοκίνητα που εισέρχονται στην οδό είναι μειωμένο. Σε αυτό θα βοηθήσει η διευθέτηση της κυκλοφορίας από τη φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όμως παρουσιάζεται μια παραλλαγή μιας και στο φανάρι των πεζών το πράσινο αναβοσβήνει δίνοντας τους εμφανώς προτεραιότητα κίνησης έναντι των οχημάτων, αλλά παράλληλα εφιστώντας τους και την προσοχή διότι η κυκλοφορία των τελευταίων δεν έχει διακοπή, οι οδηγοί αντιλαμβάνονται πως προτεραιότητα έχουν οι πεζοί από τα φωτεινά πορτοκαλί βέλη που αναβοσβήνουν στην αντίστοιχη φωτεινή σηματοδότηση. Τα παιδιά έτσι θα πρέπει να έχουν στο νου τους την ύπαρξη κυκλοφορίας και να είναι και αυτά από τη μεριά τους προσεκτικά δείχνοντας όμως παράλληλα εμφανώς την πρόθεσή τους να διασχίσουν.

Περίπτωση 9

Η περίπτωση αυτή είναι η δυσχερέστατη από όλες τις παραπάνω μιας και η επικινδυνότητα λόγω πολύ μικρού οπτικού πεδίου ελέγχου της κυκλοφορίας λόγω των δέντρων και της μικρής ακτίνας καμπύλης του δρόμου, καθιστά τη διάσχιση και των δυο οδών που θα αναλυθούν παρακάτω μια δύσκολη κατάσταση.

Τα παιδιά καλούνται να διασχίσουν οδούς διπλής κυκλοφορίας με πλάτη περί τα 6 m (οδός που προσεγγίζει τον κυκλικό κόμβο) και 6.50 αντίστοιχα. Οι διασχίσεις έχουν στόχο την προσέγγιση των προορισμών 1 (Π1) και 2 (Π2) αντίστοιχα από τις αφετηρίες 1 (A1) και 2 (A2) αντίστοιχα.

Από τις αφετηρίες 1 (A1) και 2 (A2) αντίστοιχα τα παιδιά πρέπει να συνειδητοποιήσουν τον κίνδυνο λόγω μειωμένης ορατότητας στην προσπάθειά τους να προσεγγίσουν τον

προορισμό 1 (Π1) λόγω της ταχύτατης εισόδου σε σχέση με το σημείο διάσχισης των οχημάτων και από τις δύο κατευθύνσεις, είτε από τον κεντρικό είτε από τον κυκλικό κόμβο ο έλεγχος της κυκλοφορίας πρέπει να γίνει επίσης από τρεις κατευθύνσεις αριστερά δεξιά και πίσω και η διάσχιση μέσω της διάβασης των πεζών κρίνεται αναγκαία για την ασφάλειά τους μιας και θα διασχίσουν από σημείο που οι οδηγοί προειδοποιούνται για την ύπαρξη πεζών. Πρέπει να γίνει λοιπόν αντιληπτό στα παιδιά η σημασία της καλής ορατότητας και της σήμανσης σε περίπτωση που αυτή υπάρχει όσον αφορά την ασφάλειά τους και πως ο μικρότερος χρόνος διαδρομής δε σημαίνει ταυτόχρονα και μεγαλύτερη ασφάλεια χωρίς φυσικά να καταρρίπτεται ο «κανόνας» της κάθετης διάσχισης.

Από τις αφετηρίες 1 (A1) και 2 (A2) αντίστοιχα τα παιδιά πρέπει να συνειδητοποιήσουν τον κίνδυνο λόγω μειωμένης ορατότητας στην προσπάθειά τους να προσεγγίσουν τον προορισμό 2 (Π2) καθώς και τον αναγκαίο έλεγχο προς τα πίσω για να διασφαλίσουν την απουσία εξερχόμενου οχήματος στον περιφερειακό δρόμο. Σε επόμενο στάδιο όμως πρέπει να κατευθυνθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να συνειδητοποιήσουν πως ούτε αυτό είναι αρκετό μιας και η ορατότητά τους στα αριστερά λόγω των δέντρων και της μικρής ακτίνας καμπύλης του δρόμου, καθιστά τη διάσχιση μια επικίνδυνη κατάσταση. Θα πρέπει έτσι να οδηγηθούν στην παράλογη αρχικά λύση για αυτά, να διασχίσουν τον δρόμο από τη πρασιά στα αριστερά τους επαναλαμβάνοντας την ανωτέρω περίπτωση για τον προορισμό 1 (Π1) όπου θα διασφαλίζουν την ορατότητα και από τις δύο κατευθύνσεις και ταυτόχρονα θα περπατούν στο οδόστρωμα αντίθετα στην ροή της κυκλοφορίας ώστε να κρατούν συνεχή οπτική επαφή.

[Type text]

3.2 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΗΛΙΚΙΕΣ Β΄, Γ΄ ΚΑΙ Δ΄ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

Η δεύτερη ηλικιακή ομάδα αφορά τα παιδιά της Β΄ Γ΄ και Δ΄ Δημοτικού. Τα παιδιά σε αυτή την ηλικία (βλ. 3.1) έχουν αρχίσει ήδη και αναπτύσσουν σε κάποιο βαθμό τους αντιληπτικούς και συγχρονιστικούς μηχανισμούς που απαιτούνται, ώστε να λειτουργούν ομαλά σαν οδικοί χρήστες, αλλά ακόμα βρίσκονται σε πολύ αρχικό στάδιο. Αυτό όμως που μπορεί να επιτευχθεί σίγουρα είναι η εκπαίδευσή τους πάνω σε αυτούς τους μηχανισμούς και η βοήθεια, μέσω της πρακτικής εξάσκησης, να τους εξελίσουν με σκοπό την επίτευξη της μέγιστης δυνατής ασφάλειας τους σαν οδικοί χρήστες.

Προτείνεται έτσι η εκπαίδευσή τους να εμπεριέχει και την κατηγορία των ποδηλατιστών μιας και είναι επίσης μια ευπαθής ομάδα οδικών χρηστών, ενώ παράλληλα τα παιδιά θα έχουν και μια πρώτη επαφή όσον αφορά την κίνησή τους με τροχοφόρο όχημα στο οδικό περιβάλλον, μαθαίνοντας έτσι τους κώδικες κυκλοφορίας και από την άλλη όψη. Για την καλύτερη εκπαίδευσή τους και λόγω της νοητικής και φυσικής κατάστασης τους, προωθείται το πρόγραμμα των διαδρομών μιας και έτσι θα παρέχεται καλύτερη προσομοίωση με το ρεαλιστικό οδικό γίνεσθαι.

Παρατίθενται στη συνέχεια σε πρώτη φάση αποσπάσματα χάρτου του ΠΚΑ (Σήμανση), όπου σημαίνονται οι διαδρομές που τα παιδιά θα κληθούν να ακολουθήσουν ως πεζοί. Οι θέσεις αφετηριών και προορισμών της προηγούμενης ηλικιακής ομάδας παραμένουν στα αποσπάσματα μιας και αποτέλεσαν τη βάση για την εξαγωγή των διαδρομών και παράλληλα μπορούν να αποτελέσουν σημεία αξιολόγησης και ιδιαίτερης προσοχής.

Οι διαδρομές δεν δείχνουν απαραίτητα την ακριβή πορεία που θα πρέπει να ακολουθήσουν τα παιδιά, σε κάποιες περιπτώσεις υποδηλώνουν τον στόχο και όχι την σωστή πορεία διάσχισης. Επίσης περεταίρω γίνεται αναλυτική περιγραφή των διαδρομών, της λογικής επιλογής τους καθώς και της εκπαιδευτικής σημασίας και στρατηγικής.

Σε δεύτερη φάση παρατίθενται αποσπάσματα χάρτου του ΠΚΑ (Σήμανση), όπου σημαίνονται οι διαδρομές που τα παιδιά θα κληθούν να ακολουθήσουν ως ποδηλατιστές. Οι διαδρομές των πεζών καθώς και οι θέσεις τους θα είναι επίσης εμφανείς ώστε να γίνει πλήρως κατανοητό μέχρι εδώ, η διασταύρωση των διαφορετικών οδικών χρηστών.

Όλα τα είδη οδικών χρηστών θα κινούνται ταυτόχρονα στο ΠΚΑ, ώστε να έχει και νόημα η προσπάθεια για ένα ρεαλιστικό μοντέλο και να εξασκηθούν όλοι οι οδικοί χρήστες στην συνύπαρξη τους, μιας και είναι ο μόνος πρακτικός και ουσιαστικός τρόπος εξέλιξης των αντιληπτικών και συγχρονιστικών δεξιοτήτων που χρειάζονται, αλλά και ο μόνος τρόπος να συνειδητοποιήσουν και να αντιληφθούν τις επικίνδυνες καταστάσεις που αναφέρθηκαν πιο σε προηγούμενα κεφάλαια.

Στο τέλος της ενότητας παρατίθεται επίσης ένα χάρτης με το σύνολο όλων των διαδρομών όλων των ηλικιακών ομάδων, ώστε να γίνει πλήρως κατανοητό το οδικό

περιβάλλον προσομοίωσης που παρέχεται, καθώς και τα σημεία διασταύρωσης των οδικών χρηστών.

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 1 πορείες πεζών

Απόσπασμα χάρτου 2 πορείες πεζών

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 3 πορείες πεζών

3.2.1 Ανάλυση πορειών πεζών

Περίπτωση 1

Στην περίπτωση αυτή τα παιδιά ξεκινούν από το αμφιθέατρο και κινούνται προς τα ανατολικά διασχίζοντας δρόμο διπλής κατεύθυνσης, πλάτους περί τα 6 μ. μέσω της διάβασης πεζών. Θα πρέπει κατ' αρχήν να σιγουρευτούν ότι το οπτικό τους πεδίο επαρκεί για τον έλεγχο της κυκλοφορίας και έτσι θα οδηγηθούν να συνειδητοποιήσουν πως το οπτικό τους πεδίο υπάρχει περίπτωση να παρεμποδίζεται και συνεπαγωγικά να μην γίνονται αντιληπτοί από τους οδηγούς των οχημάτων – από την ύπαρξη σταθμευμένου οχήματος στην κάμψη του οικοδομικού τετραγώνου και την ύπαρξη περιπτέρου στον προς διάσχιση δρόμο. Πρέπει έτσι να είναι επιφυλακτικά και να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή πριν διασχίσουν.

Τα παιδιά στην συγκεκριμένη διάσχιση πρέπει να ελέγξουν από όλες τις κατευθύνσεις (αριστερά, δεξιά , μπρος και πίσω) μιας και διασταυρώνονται δυο δρόμοι διπλής κατεύθυνσης με άδεια εισόδου και εξόδου στις οδούς.

Η πιθανή ύπαρξη τροχονόμου θα δώσει την ευκαιρία, εφ' όσον έχουν διαπιστώσει την πολυπλοκότητα ροής κυκλοφορίας, να συνειδητοποιήσουν πόσο βοηθητική και ασφαλής είναι η υπακοή στα σήματα του.

Εν συνεχεία τα παιδιά κινούνται στο πεζοδρόμιο επίσης προς ανατολικά και φτάνοντας στην αφετηρία 2 (A2) καλούνται να διασχίσουν δρόμο διπλής κατεύθυνσης προς τον προορισμό 2 (Π2). Τα παιδιά σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει καταρχήν να συνειδητοποιήσουν το γεγονός πως πρέπει να ελέγξουν την κυκλοφορία από δεξιά, αριστερά, αλλά και από πίσω μιας και τα οχήματα μπορούν να εισέλθουν στην οδό διάσχισης από όλες τις ανωτέρω κατευθύνσεις.

Τα παιδιά θα πρέπει να συνειδητοποιήσουν πως η κάθετη διάσχιση μιας οδού συντελεί και στο να κάνει ακριβώς αυτή τη διάσχιση πιο ασφαλή.

Σε τελική φάση τα παιδιά μαθαίνουν να διασχίζουν το δρόμο μέσω σταθμευμένων οχημάτων (βλ.3.2). Βρίσκουν την κατάλληλη θέση ώστε να έχουν ένα επαρκές οπτικό πεδίο για να ελέγξουν την κυκλοφορία ώστε να διασχίσουν με ασφάλεια. Κρίνεται σκόπιμη σε κάποιες περιπτώσεις, η ύπαρξη οδηγού μέσα στο σταθμευμένο όχημα, ώστε να συνειδητοποιήσουν τον ελλοχεύοντα κίνδυνο πρόκλησης ατυχήματος, σε περίπτωση που κάποιος οδηγός έχει σκοπό να εγκαταλείψει μια θέση στάθμευσης μη έχοντας συνειδητοποιήσει την παρουσία ενός μικρού παιδιού, στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου. Τα παιδιά θα πρέπει να μάθουν έτσι να ελέγχουν χαρακτηριστικά που προσδίδουν την παρουσία κάποιου όπως, ο θόρυβος του κινητήρα, τα πίσω φανάρια του οχήματος, η εξάτμιση ή ακόμη και ο έλεγχος κατά το δυνατότερο παρουσίας μέσα στο όχημα (βλ.3.2). Περαιτέρω θα πρέπει να καθοδηγηθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να συνειδητοποιήσουν

[Type text]

πως πρέπει πριν την διάσχιση να έχουν προσδιορίσει επακριβώς την θέση εισόδου στο πεζοδρόμιο από την απέναντι πλευρά του δρόμου - λόγω της ύπαρξης μπροστά από τον προορισμό σταθμευμένου οχήματος – ώστε να μην κωλυσιεργήσουν στο οδόστρωμα ψάχνοντας ένα κενό ανάμεσα από τα σταθμευμένα οχήματα ώστε να εισέλθουν στο πεζοδρόμιο.

Δεν πρέπει σε καμία περίπτωση η συγκεκριμένη εκπαιδευτική περίπτωση να θέσει ως δευτερεύον τον έλεγχο της κυκλοφορίας των οχημάτων πριν και κατά τη διάρκεια της διάσχισης -.

Τα παιδιά συνεχίζουν να περπατούν στο οδόστρωμα κατευθυνόμενα βόρεια προς τη θέση διάσχισης 3. Φθάνοντας στη θέση διάσχισης 3 Προορισμός 1 (Π1) προτρέπονται να στρίψουν αριστερά μπαίνοντας έτσι σε δρόμο διπλής κατεύθυνσης πλάτους περί τα 7,60 μ. όπου συναντούν δημόσια έργα τα οποία τα αναγκάζουν να εξέλθουν από το πεζοδρόμιο και να βαδίσουν στο οδόστρωμα αντίθετα από τη φορά κυκλοφορίας των οχημάτων – κάτι το οποίο πρέπει να επισημανθεί – δίνοντας έτσι την ευκαιρία στον εκπαιδευτή να προβληματίσει τα παιδιά όσον αφορά την ασφάλειά τους μιας και οι δυνατότητές τους για στην τυχόν διασταύρωσή τους με διερχόμενο όχημα είναι μειωμένες όπως και του οδηγού. Περνώντας τα δημόσια έργα κατευθύνονται νότια και καλούνται να διασχίσουν δρόμο διπλής κατεύθυνσης , πλάτους περί τα 7 μ. , ο οποίος περιέχει νησίδα πλ. 1 μ. ως διαχωριστικό των κατευθύνσεων. Εδώ κρίνεται απαραίτητη η διαδικασία προβληματισμού τους όσον αφορά τη διάσχιση μέσω της διάβασης των πεζών και όχι πριν από αυτή , μιας και η ύπαρξη περιπτερού θα μειώνει δραστικά το οπτικό τους πεδίο μη μπορώντας να ελέγξουν το ρεύμα ανόδου και δεύτερον την ωφέλεια της νησίδας σαν σημείο στάσης εν τω μέσω της διάσχισης για το ρεύμα καθόδου.

Δυσκολία όμως επέρχεται στη συνέχεια, μιας και πρέπει να ελέγξουν την τυχόν άνοδο – κάθοδο ποδηλατιστών στο σημασμένο ποδηλατόδρομο.

Αφού φτάσουν με επιτυχία στο πεζοδρόμιο συνεχίζουν πορεία με σκοπό να διασχίσουν τον κάθετο μονόδρομο πλάτους περί τα 7, 60 μ. μέσω της διάβασης των πεζών επισημαίνοντας ότι πρέπει να δείξουν προσοχή εκτός από τα οχήματα και στους ποδηλάτες που τυχόν θα κινούνται στο σημασμένο ποδηλατόδρομο. Διασχίζοντας έτσι το δρόμο, συνεχίζουν δυτικά προς τον περιφερειακό δρόμο και εν συνεχεία βόρεια παράλληλα με αυτόν, στο πεζοδρόμιο, φθάνοντας στη θέση διάσχισης 8 , στην αφετηρία 1 (A1). Καλούνται έτσι να κατευθυνθούν προς τους προορισμούς 1, 2 (Π1, Π2). Προωθείται ουσιαστικά η σημασία της διάβασης των πεζών με την ταυτόχρονη ύπαρξη φωτεινής σήμανσης. Στην συγκεκριμένη περίπτωση επιδιώκεται η διάσχιση δρόμου πλάτους περί τα 10 m διπλής κατεύθυνσης, με δυο και μια λωρίδα αντίστοιχα ανά κατεύθυνση.

Από την αφετηρία 1 (A1) προς τους προορισμούς 1 (Π1) και 2 (Π2) το οπτικό πεδίο των παιδιών είναι αρκετά καλό, παρόλα αυτά η ύπαρξη των δέντρων καθώς και το γεγονός ότι στο δρόμο αυτό τα οχήματα θα έχουν την ευκαιρία να κινηθούν με μεγαλύτερη

ταχύτητα, απαιτείται μακρύτερο οπτικό πεδίο συνδυαστικά και με το γεγονός ότι η οπτική δυνατότητα λόγω της ύπαρξης της στροφής μειώνεται αρκετά. Βάζοντας τα παιδιά σε αυτή τη διαδικασία και θέτοντάς τους προβληματισμούς ως προς την ασφάλειά τους θα οδηγηθούν στην λύση της διάβασης των πεζών και θα κατανοήσουν την μεγαλύτερη ασφάλεια που αυτή προσδίδει - και όχι την υποχρέωσή τους να διασχίσουν αναγκαστικά αυτή – μιας και μια σημασμένη περιοχή για τους πεζούς προϊδεάζει και τους ίδιους τους οδηγούς για την ύπαρξή τους και έτσι εφιστάται η προσοχή τους, συνδυαστικά δε με τη λειτουργία της φωτεινής σήμανσης η πρέπει να κατανοήσουν πως η ασφάλειά τους ανεβαίνει εκθετικά και αυτό πρέπει να είναι το κύριο μέλημά τους. Γίνεται επίσης και μια αναφορά στη κάθετη διάσχιση.

Συνεχίζουν περπατώντας στο πεζοδρόμιο παράλληλα με τον περιφερειακό δρόμο, έως το πέρας του πεζοδρομίου και στη συνέχεια περπατούν στο οδόστρωμα αντίθετα με τη ροή της κυκλοφορίας κάτι το οποίο πρέπει να επισημανθεί ως στοιχείο που προσδίδει ασφάλεια σε αυτήν την περίπτωση (απόσπασμα 3). Συνεχίζουν μέχρι το σημείο που υποδεικνύεται στο απόσπασμα 3 και εν συνεχεία καλούνται να διασχίσουν τον περιφερειακό δρόμο διπλής κατεύθυνσης πλάτους περί τα 6, 30 μ. , με σκοπό να εισέλθουν στο πεζοδρόμιο.

Βαδίζοντας πάνω σε αυτό, φτάνουν στη θέση διάσχισης 9, στον προορισμό 1 (Π1) και καλούνται να διασχίσουν ξανά τον περιφερειακό προς τον προορισμό Π2 και ξανά προς την αφετηρία 2 (Α2). Η περίπτωση αυτή είναι η δυσχερέστετη από όλες τις παραπάνω μιας και η επικινδυνότητα λόγω πολύ μικρού οπτικού πεδίου ελέγχου της κυκλοφορίας λόγω των δέντρων και της μικρής ακτίνας καμπύλης του δρόμου, καθιστά τη διάσχιση και των δυο οδών που θα αναλυθούν παρακάτω μια δύσκολη κατάσταση.

Τα παιδιά καλούνται να διασχίσουν οδούς διπλής κυκλοφορίας με πλάτη περί τα 6 m (οδός που προσεγγίζει τον κυκλικό κόμβο) και 6.50 αντίστοιχα.

Τα παιδιά πρέπει να συνειδητοποιήσουν τον κίνδυνο λόγω μειωμένης ορατότητας στην προσπάθειά τους να διασχίσουν λόγω της ταχύτατης εισόδου σε σχέση με το σημείο διάσχισης των οχημάτων και από τις δύο κατευθύνσεις, είτε από τον κεντρικό είτε από τον κυκλικό κόμβο. Ο έλεγχος της κυκλοφορίας πρέπει να γίνει επίσης από τρεις κατευθύνσεις αριστερά δεξιά και πίσω και η διάσχιση μέσω της διάβασης των πεζών κρίνεται αναγκαία για την ασφάλειά τους μιας και θα διασχίσουν από σημείο που οι οδηγοί προειδοποιούνται για την ύπαρξή πεζών. Πρέπει να γίνει λοιπόν αντιληπτό στα παιδιά η σημασία της καλής ορατότητας και της σήμανσης σε περίπτωση που αυτή υπάρχει όσον αφορά την ασφάλειά τους και πως ο μικρότερος χρόνος διαδρομής δε σημαίνει ταυτόχρονα και μεγαλύτερη ασφάλεια χωρίς φυσικά να καταρρίπτεται ο «κανόνας» της κάθετης διάσχισης.

Πρέπει να γίνει έλεγχος προς τα πίσω για να διασφαλίσουν την απουσία εξερχόμενου οχήματος στον περιφερειακό δρόμο. Σε επόμενο στάδιο όμως πρέπει να κατευθυνθούν με τέτοιο τρόπο ώστε να συνειδητοποιήσουν πως ούτε αυτό είναι αρκετό μιας και η

[Type text]

ορατότητά τους στα αριστερά λόγω των δέντρων και της μικρής ακτίνας καμπύλης του δρόμου, καθιστά τη διάσχιση μια επικίνδυνη κατάσταση. Θα πρέπει έτσι να οδηγηθούν στην παράλογη αρχικά λύση για αυτά, να διασχίσουν τον δρόμο από τη πρασιά στα δεξιά τους όπου θα διασφαλίζουν την ορατότητα και από τις δύο κατευθύνσεις και ταυτόχρονα θα περπατούν στο οδόστρωμα αντίθετα στην ροή της κυκλοφορίας ώστε να κρατούν συνεχή οπτική επαφή.

Συνεχίζουν βαδίζοντας πάνω στο οδόστρωμα κατευθυνόμενα προς τον κυκλικό κόμβο. Φθάνοντας σε αυτόν τα παρακινούν να διασχίσουν τον μονόδρομο που προσεγγίζει τον κυκλικό κόμβο υπό γωνία, πλάτους περί τα 3, 25 μ., με σκοπό να τα προβληματίσουν και να τα οδηγήσουν στην επιλογή της διάσχισης μέσω της διάβασης των πεζών, τονίζοντας το ζήτημα της κάθετης διάσχισης – ελάχιστου χρόνου διάσχισης - συν την πρόσθετη ασφάλεια που προσδίδει μια σημασμένη για τους πεζούς περιοχή. Εν συνεχεία, κινούνται πάλι προς τον κυκλικό κόμβο βαδίζοντας πάνω στο πεζοδρόμιο και κατευθυνόμενα νότια φθάνουν σε μονόδρομο πλάτους περί τα 6,60 μ. και συνεχίζουν κατευθυνόμενα ανατολικά βαδίζοντας πάντα στο πεζοδρόμιο φθάνοντας έτσι στη θέση διάσχισης 6. Πρέπει να κατανοήσουν πως η πιο ασφαλής επιλογή είναι να διασχίσουν από τη διάβαση των πεζών ξεπερνώντας έτσι το φαινόμενο της αναμονής και περνώντας με μεγαλύτερη ασφάλεια μιας και η το οπτικό τους πεδίο όσον αφορά τα αυτοκίνητα που εισέρχονται στην οδό είναι μειωμένο. Σε αυτό θα βοηθήσει η διευθέτηση της κυκλοφορίας από τη φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όμως παρουσιάζεται μια παραλλαγή μιας και στο φανάρι των πεζών το πράσινο αναβοσβήνει δίνοντας τους εμφανώς προτεραιότητα κίνησης έναντι των οχημάτων, αλλά παράλληλα εφιστώντας τους και την προσοχή διότι η κυκλοφορία των τελευταίων δεν έχει διακοπή, οι οδηγοί αντιλαμβάνονται πως προτεραιότητα έχουν οι πεζοί από τα φωτεινά πορτοκαλί βέλη που αναβοσβήνουν στην αντίστοιχη φωτεινή σηματοδότηση. Τα παιδιά έτσι θα πρέπει να έχουν στο νου τους την ύπαρξη κυκλοφορίας και να είναι και αυτά από τη μεριά τους προσεκτικά δείχνοντας όμως παράλληλα εμφανώς την πρόθεσή τους να διασχίσουν.

Εφόσον φθάσουν στη στάση επιβιβάζονται στο λεωφορείο, το οποίο τους αφήνει στο σημείο διάσχισης 5. Σε αυτή την περίπτωση προωθείται η διάσχιση μονόδρομου πλάτους περί τα 8.50m, ο οποίος όμως εμπεριέχει καινούργια χαρακτηριστικά, τα οποία είναι η ύπαρξη λεωφορειολωρίδας και στάσης για την επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών μέσω μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία – τρόλεϊ) αλλά και ιδιωτικών παρόμοιων μέσων, μια περίπτωση που συνδυαστικά με την στάση του λεωφορείου και την δυνατότητα προσπέρασης αυτού από λοιπά οχήματα, πολλές φορές αποτελεί περιβάλλον ατυχήματος.(βλ.3.2)

Τα παιδιά πρέπει να καταφέρουν να προσεγγίσουν με τον ασφαλέστερο τρόπο τον προορισμό 1(Π1), ο οποίος βρίσκεται απέναντι σε χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. Η διαγώνια διάσχιση πρέπει να γίνει κατανοητό πως ειδικά σε αυτή την περίπτωση αποκλείεται μιας και το στάσιμο λεωφορείο μειώνει δραματικά το οπτικό πεδίο ελέγχου και των πεζών αλλά και των οδηγών των λοιπών οχημάτων, ακόμη και ο ίδιος ο οδηγός του λεωφορείου λόγω του μεγάλου ύψους του είναι δυνατόν να μην αντιληφθεί την

παρουσία του πεζού. Τα παιδιά έτσι πρέπει να κατευθυνθούν, όσον αφορά την αναμονή τους να αποχωρίσει το λεωφορείο και ύστερα να διασχίσουν ώστε να έχουν επαρκές οπτικό πεδίο για τον έλεγχο της κυκλοφορίας αλλά και για να γίνονται ευκολότερα αντιληπτοί από τους οδηγούς και έπειτα να προχωρήσουν λίγα μέτρα με σκοπό να διασχίσουν κάθετα τον δρόμο ελέγχοντας και διαπιστώνοντας πως δεν εμπλέκονται στην κίνηση των οχημάτων του μικρότερου μονόδρομου που προσεγγίζει κάθετα την οδό διάσχισης αλλά και από την είσοδο έξοδο των οχημάτων στο σταθμό αυτοκινήτων - κάτι που κρίνεται απαραίτητο να υποδείξουν οι εκπαιδευτές - όπου είναι ο προορισμός τους. Η ύπαρξη λεωφορείου κρίνεται απαραίτητη για την όσο δυνατόν καλύτερη προσομοίωση και κατανόηση της πραγματικότητας.

Φθάνοντας στον προορισμό Π1 καλούνται να διασχίσουν την είσοδο του χώρου στάθμευσης τροχοφόρων επισημαίνοντας τους έτσι την προσοχή που πρέπει να δείχνουν σε περίπτωση που κάποιο όχημα επιχειρήσει να εισέλθει σε αυτόν. Συνεχίζοντας, βαδίζουν πάνω στο πεζοδρόμιο και φθάνουν σε μονόδρομο πλάτους περί τα 4, 80 μ., με την παράλληλη ύπαρξη ποδηλατόδρομου. Κατευθύνονται πια στο πεζοδρόμιο παράλληλα στον προαναφερθέντα μονόδρομο, όπου και συναντούν όχημα παράνομα παρκαρισμένο επί του πεζοδρομίου, καλύπτοντας επίσης στοιχειώδες πλάτος του ποδηλατόδρομου. Αναγκάζονται έτσι, προκειμένου να συνεχίσουν την πορεία τους, να βγουν στο οδόστρωμα και δίνεται έτσι η ευκαιρία στον εκπαιδευτή να τα προβληματίσει όσων αφορά την ασφάλειά τους μιας και αυτά και τυχόν ποδηλάτες που κινούνται στην οδό αναγκάζονται να βγουν στο οδόστρωμα, όπου κινούνται τα μηχανοκίνητα οχήματα. Πρέπει έτσι να γίνει κατανοητός ο λόγος που προαπαιτείται έλεγχος της κυκλοφορίας πριν από μια τέτοια ενέργεια με σκοπό να αποφευχθεί μια τυχόν εμπλοκή τους είτε με τους ποδηλάτες είτε με άλλα οχήματα.

Μπαίνοντας πάλι στο πεζοδρόμιο καλούνται να διασχίσουν τον μονόδρομο, ελέγχοντας κυρίως από τα αριστερά για οποιοδήποτε διερχόμενο όχημα και διασφαλίζοντας ότι το προαναφερθέν σταθμευμένο αυτοκίνητο δεν εμποδίζει το οπτικό τους πεδίο. Διασχίζοντας τον μονόδρομο περπατούν στο πεζοδρόμιο, εισερχόμενα σε μονόδρομο πλάτους 5 μ. και καλούνται να κατευθυνθούν προς τον προορισμό 1 (Π1). τα παιδιά ουσιαστικά καλούνται να διασχίσουν ένα μονόδρομο πλάτους περί τα 5 m, με την παράλληλη ύπαρξη ποδηλατόδρομου και εν «συνεχεία» μονόδρομο πλάτους 3.50 m. Τα παιδιά θα πρέπει να κατανοήσουν την επικινδυνότητα της προσέγγισης του Π1 απευθείας μιας και περίπου στο κέντρο της διαδρομής θα βρίσκονται διασταυρωμένα με δυο διαφορετικές ροές κυκλοφορίας τις οποίες είναι πολύ δύσκολο να τις ελέγξουν εκ των προτέρων, θέτοντας έτσι τον εαυτό τους σε υψηλό κίνδυνο. Θα πρέπει έτσι να γίνει χρήση μιας εκπαιδευτικής διαδικασίας όπου τα παιδιά θα αρχίσουν να βρίσκουν εναλλακτικές με σκοπό την ασφαλέστερη προσέγγιση του Π1. Θα προωθηθούν έτσι να διασχίσουν τμηματικά, δηλαδή ξεχωριστά την κάθε οδό. Όσον αφορά την διάσχιση του μονόδρομου πλάτους 5 m τα παιδιά θα πρέπει να ελέγξουν κυρίως από τα δεξιά αλλά και πάλι θα πρέπει να επισταθεί η προσοχή τους όσον αφορά την είσοδο στην οδό οχημάτων από τον μονόδρομο πίσω τους καθώς και τυχόν ποδηλατιστών οι οποίοι

[Type text]

εξέρχονται από το χώρο στάθμευσης ποδηλάτων στην απέναντι πλευρά του δρόμου. Εν συνεχεία έχουν να διασχίσουν τον μονόδρομο πλάτους 3.50 m κάτι το οποίο απαιτεί την ελάχιστη δυνατή στρατηγική, να ελέγξουν πριν περάσουν και να περάσουν κάθετα, μιας και το οπτικό τους πεδίο είναι καθαρό και των παιδιών αλλά και των οδηγών οχημάτων που πιθανό να κινούνται στην οδό.

Συνεχίζοντας περπατούν στο πεζοδρόμιο βόρεια, φθάνοντας σε μονόδρομο πλάτους περί τα 6, 60 μ. Και εν συνεχεία καλούνται να διασχίσουν αυτόν μέσω της διάβασης πεζών, που βρίσκεται στην κατεύθυνση του κυκλικού κόμβου, δίνοντας όμως ιδιαίτερη προσοχή στο καινούργιο στοιχείο της διασταύρωσης το οποίο είναι η ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης με ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό. Αντί της κοινής χρωματικής διάταξης έχουμε παλλόμενο πορτοκαλί, δίνοντας στους πεζούς βέβαια προτεραιότητα χωρίς την ύπαρξη της ειδικής φωτεινής σηματοδότησης για τους πεζούς.

Εφόσον γίνουν έτσι γνώστες της συγκεκριμένης περίπτωσης κατευθύνονται ώστε να συνειδητοποιήσουν το ζήτημα της ιδιαίτερης προσοχής που πρέπει να δείξουν, συνεχίζοντας πλέον ανατολικά προς τη θέση διάσχισης 6. Πρέπει να κατανοήσουν πως η πιο ασφαλής επιλογή είναι να διασχίσουν από τη διάβαση των πεζών ξεπερνώντας έτσι το φαινόμενο της αναμονής και περνώντας με μεγαλύτερη ασφάλεια μιας και η το οπτικό τους πεδίο όσον αφορά τα αυτοκίνητα που εισέρχονται στην οδό είναι μειωμένο. Σε αυτό θα βοηθήσει η διευθέτηση της κυκλοφορίας από τη φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όμως παρουσιάζεται μια παραλλαγή μιας και στο φανάρι των πεζών το πράσινο αναβοσβήνει δίνοντας τους εμφανώς προτεραιότητα κίνησης έναντι των οχημάτων, αλλά παράλληλα εφιστώντας τους και την προσοχή διότι η κυκλοφορία των τελευταίων δεν έχει διακοπεί, οι οδηγοί αντιλαμβάνονται πως προτεραιότητα έχουν οι πεζοί από τα φωτεινά πορτοκαλί βέλη που αναβοσβήνουν στην αντίστοιχη φωτεινή σηματοδότηση. Τα παιδιά έτσι θα πρέπει να έχουν στο νου τους την ύπαρξη κυκλοφορίας και να είναι και αυτά από τη μεριά τους προσεκτικά δείχνοντας όμως παράλληλα εμφανώς την πρόθεσή τους να διασχίσουν.

Περίπτωση 2

Στην περίπτωση αυτή τα παιδιά ξεκινούν από το αμφιθέατρο και κινούνται προς τα ανατολικά διασχίζοντας δρόμο διπλής κατεύθυνσης, πλάτους περί τα 6 μ. μέσω της διάβασης πεζών. Θα πρέπει κατ' αρχήν να σιγουρευτούν ότι το οπτικό τους πεδίο επαρκεί για τον έλεγχο της κυκλοφορίας και έτσι θα οδηγηθούν να συνειδητοποιήσουν πως το οπτικό τους πεδίο υπάρχει περίπτωση να παρεμποδίζεται και συνεπαγωγικά να μην γίνονται αντιληπτοί από τους οδηγούς των οχημάτων – από την ύπαρξη σταθμευμένου οχήματος στην κάμψη του οικοδομικού τετραγώνου και την ύπαρξη περιπτερού στον προς διάσχιση δρόμο. Πρέπει έτσι να είναι επιφυλακτικά και να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή πριν διασχίσουν.

Τα παιδιά στην συγκεκριμένη διάσχιση πρέπει να ελέγξουν από όλες τις κατευθύνσεις (αριστερά, δεξιά , μπρος και πίσω) μιας και διασταυρώνονται δυο δρόμοι διπλής κατεύθυνσης με άδεια εισόδου και εξόδου στις οδούς.

Η πιθανή ύπαρξη τροχονόμου θα δώσει την ευκαιρία, εφ' όσον έχουν διαπιστώσει την πολυπλοκότητα ροής κυκλοφορίας, να συνειδητοποιήσουν πόσο βοηθητική και ασφαλής είναι η υπακοή στα σήματα του.

Εν συνεχεία τα παιδιά κινούνται στο πεζοδρόμιο επίσης προς ανατολικά και διασχίζουν δρόμο ήπιας κυκλοφορίας ενώ οι εκπαιδευτές τους εφιστούν την προσοχή ακόμη και σε αυτόν καθ' όσον και σε αυτή την περίπτωση η κίνηση οχημάτων θεωρείται πιθανή και οφείλουν να ελέγξουν πριν διασχίσουν.

Εν συνεχεία, φθάνοντας στη διάσχιση 2 στον προορισμό 1 (Α1), καλούνται να διασχίσουν δρόμο διπλής κατεύθυνσης με σταθμευμένα οχήματα και στις 2 πλευρές, πλάτους περί τα 10,50 μ. Οπότε πρέπει να ελέγξουν πριν διασχίσουν και τα 2 ρεύματα κυκλοφορίας αλλά και πίσω τον δρόμο ήπιας κυκλοφορίας σε περίπτωση που διέρχεται όχημα και δεν έχει γίνει αντιληπτό. Διασχίζοντας, συνεχίζουν βόρεια, περπατώντας στο πεζοδρόμιο πλάτους 3,5 μ. Όπου συναντούν παράνομα σταθμευμένα οχήματα επί του πεζοδρομίου, αναγκάζοντάς τα έτσι να εξέλθουν στο οδόστρωμα. Θεωρείται έτσι θεμιτό να προϊδεασθούν από τους εκπαιδευτές όσων αφορά την πορεία τους στο οδόστρωμα με την πλάτη στην κατεύθυνση της κυκλοφορίας και προβληματίζοντάς τα με τέτοιο τρόπο, ώστε να θεωρήσουν την τεταμένη προσοχή και τους συνεχείς ελέγχους μέχρι να εισέλθουν ξανά στο πεζοδρόμιο, φθάνοντας με ασφαλή τρόπο στη διάσχιση 3 , στην αφετηρία 1 (Α1) με σκοπό τη διάσχιση δρόμου διπλής κατεύθυνσης πλάτους περί τα 7, 60 μ, με παρκαρισμένα οχήματα στην απέναντι πλευρά με στόχο τον προορισμό 2 (Π2). Η διάσχιση αυτή αποσκοπεί στην επισήμανση του ελέγχου κυκλοφορίας εκτός από αριστερά και δεξιά κυρίως από την πίσω πλευρά μιας και κάποιο όχημα μπορεί να εισέλθει στην οδό διάσχισης και από τον μονόδρομο με σκοπό να κατευθυνθεί προς τα δεξιά η αμέλεια ελέγχου των παιδιών από την πίσω πλευρά είναι ιδιαίτερα συχνή στα παιδιά (βλ.3.2). Το γεγονός σταθμευμένου οχήματος δυσχεραίνει κατά το ελάχιστο την κατάσταση μιας και το κενό εισόδου στο απέναντι πεζοδρόμιο υφίσταται και ο έλεγχος για την ύπαρξη οδηγού ή την απιθανότητα κίνησης του σταθμευμένου οχήματος είναι ευκολότερος και στον αντίποδα αυτού η έγκαιρη αντίληψη του οδηγού για την ύπαρξη πεζού είναι επίσης ευκολότερη μιας και μπορεί να τον δει ενώ προσεγγίζει την απέναντι πλευρά του δρόμου και κινείται στο εμπροσθεν κομμάτι του οχήματος.

Συνεχίζοντας, περπατούν στο πεζοδρόμιο, παράλληλα σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3,5 μ. , όπου και συναντούν παρόμοια περίπτωση ,με την προαναφερθείσα.

Φθάνουν στο σημείο διάσχισης 4 , στην αφετηρία 1 (Α1) με σκοπό την προσέγγιση του προορισμού 2 (Π2). Η διάσχιση προς τον προορισμό 2 (Π2) αναφέρεται σε δρόμο ο οποίος από μονόδρομος γίνεται διπλής κυκλοφορίας πλάτους περί τα 6.50 m και την ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων στη μια πλευρά του μονόδρομου και ποδηλατόδρομο

[Type text]

στην απέναντι. Τα παιδιά πρέπει να αποφύγουν την διαγώνια διάσχιση και έπειτα καλούνται να επιλέξουν ανάμεσα από δυο επιλογές προσέγγισης του προορισμού 2 (Π2). Πρώτη επιλογή είναι η διάσχιση αρχικά του μονόδρομου πλάτους περί τα 3.50m και ύστερα τον δρόμο διπλής κατεύθυνσης ώστε να φτάσουν στο πρατήριο βενζίνης, δεύτερη επιλογή είναι η διάσχιση του μονόδρομου πλάτους περί τα 6.50m και ύστερα του μονόδρομου που οριοθετεί το πρατήριο βενζίνης πλάτους περί τα 3m και τέλος ένα από τα πιο επικίνδυνα κομμάτια της διάσχισης, η διάσχιση της εισόδου του πρατηρίου βενζίνης, με σκοπό την προσέγγιση του προορισμού 2 (Π2).

Προτείνεται η διάσχιση και με τους δύο τρόπους με σκοπό τα παιδιά τελικά να υποδείξουν ασφαλέστερη την πρώτη. Φαινομενικά η δεύτερη επιλογή φαίνεται ασφαλέστερη μιας και περιέχει μόνο μονόδρομους κι όμως έχει ιδιαίτερες δυσκολίες που θα πρέπει να ξεπεραστούν με σκοπό την ασφαλή διάσχιση. Η ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων έχει ήδη αναφερθεί ότι αποτελεί ένα στοιχείο επικινδυνότητας και ένα αρκετά μεγάλο κομμάτι της στρατηγικής ασφαλούς διάσχισης, ακόμη ο ποδηλατοδρόμος δυσχεραίνει την κατάσταση μιας και δεν υπάρχει σημείο αναμονής των πεζών στο μέσο της οδού ώστε να ελέγξουν την κυκλοφορία ποδηλατιστή εκ των υστέρων, έτσι εκ των προτέρων πρέπει να αντιληφθούν την λογική κίνησης των οχημάτων και των ποδηλάτων και να συντονίσουν τις διαφορετικές τους χωροχρονικές λειτουργίες και ιδιότητες (διαφορετικές ταχύτητες και προσφερόμενο πλάτος κίνησης) με τον προσωπικό τους χρόνο διάσχισης της οδού. Φτάνοντας στο πρατήριο βενζίνης πρέπει να διασχίσουν τον επόμενο μονόδρομο πλάτους περί τα 3m, ο έλεγχος όμως εδώ της κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα δύσκολος μιας και τα παιδιά πρέπει να ελέγξουν την κυκλοφορία πίσω τους για τα οχήματα που τυχόν να εισέλθουν από το μονόδρομο πλάτους 6.50m, από το δρόμο της διπλής κατεύθυνσης, αλλά και από τον μονόδρομο ο οποίος βρίσκεται διαγώνια απέναντι πλάτους 3.50m κάτι που εμπεριέχει μια δυσκολία όσον αφορά την οπτική προσέγγιση. Τέλος όπως προαναφέρθηκε τα παιδιά θα πρέπει με σκοπό να καταλήξουν στον προορισμό 2 (Π2) να διασχίσουν την είσοδο του πρατηρίου ελέγχοντας την τυχόν είσοδο οχήματος σε αυτό.

Στον αντίποδα της ανωτέρω διάσχισης βρίσκεται η πρώτη επιλογή όπου ουσιαστικά το μόνο κομμάτι που θέλει προσοχή είναι ο δρόμος διπλής κυκλοφορίας, όσον αφορά τον έλεγχο από δύο πλευρές ταυτόχρονα και η ύπαρξη οπτικών εμποδίων (δέντρα) που ξεπερνιέται όμως πολύ πιο εύκολα από ένα σταθμευμένο όχημα λόγω της στατικότητάς του αλλά και του όγκου του (κορμός) σε σχέση με τα σταθμευμένα οχήματα.

Φθάνοντας έτσι στο πρατήριο βενζίνης βαδίζουν επί του πεζοδρομίου ανατολικά και παρακινούνται να διασχίσουν την έξοδο αυτού. Οι εκπαιδευτές θα πρέπει να δώσουν στα παιδιά να καταλάβουν τον ελλοχεύοντα κίνδυνο σε περίπτωση που κάποιο όχημα τείνει να εξέλθει του πρατηρίου και άρα τον απαραίτητο έλεγχο ως προς τούτο πριν και κατά τη διάρκεια εξάσκησης της εξόδου.

Συνεχίζοντας βαδίζουν περιμετρικά του οικοδομικού τετραγώνου φθάνοντας στη στάση του λεωφορείου. Εφόσον φθάσουν στη στάση επιβιβάζονται στο λεωφορείο, το οποίο τους αφήνει στο σημείο διάσχισης 5. Σε αυτή την περίπτωση προωθείται η διάσχιση

μονόδρομου πλάτους περί τα 8.50m, ο οποίος όμως εμπεριέχει καινούργια χαρακτηριστικά, τα οποία είναι η ύπαρξη λεωφορειολωρίδας και στάσης για την επιβίβαση – αποβίβαση επιβατών μέσω μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία – τρόλεϊ) αλλά και ιδιωτικών παρόμοιων μέσων, μια περίπτωση που συνδυαστικά με την στάση του λεωφορείου και την δυνατότητα προσπέρασης αυτού από λοιπά οχήματα, πολλές φορές αποτελεί περιβάλλον ατυχήματος.(βλ.3.2)

Τα παιδιά πρέπει να καταφέρουν να προσεγγίσουν με τον ασφαλέστερο τρόπο τον προορισμό 1(Π1), ο οποίος βρίσκεται απέναντι σε χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. Η διαγώνια διάσχιση πρέπει να γίνει κατανοητό πως ειδικά σε αυτή την περίπτωση αποκλείεται μιας και το στάσιμο λεωφορείο μειώνει δραματικά το οπτικό πεδίο ελέγχου και των πεζών αλλά και των οδηγών των λοιπών οχημάτων, ακόμη και ο ίδιος ο οδηγός του λεωφορείου λόγω του μεγάλου ύψους του είναι δυνατόν να μην αντιληφθεί την παρουσία του πεζού. Τα παιδιά έτσι πρέπει να κατευθυνθούν, όσον αφορά την αναμονή τους να αποχωρήσει το λεωφορείο και ύστερα να διασχίσουν ώστε να έχουν επαρκές οπτικό πεδίο για τον έλεγχο της κυκλοφορίας αλλά και για να γίνονται ευκολότερα αντιληπτοί από τους οδηγούς και έπειτα να προχωρήσουν λίγα μέτρα με σκοπό να διασχίσουν κάθετα τον δρόμο ελέγχοντας και διαπιστώνοντας πως δεν εμπλέκονται στην κίνηση των οχημάτων του μικρότερου μονόδρομου που προσεγγίζει κάθετα την οδό διάσχισης αλλά και από την είσοδο έξοδο των οχημάτων στο σταθμό αυτοκινήτων - κάτι που κρίνεται απαραίτητο να υποδείξουν οι εκπαιδευτές - όπου είναι ο προορισμός τους. Η ύπαρξη λεωφορείου κρίνεται απαραίτητη για την όσο δυνατόν καλύτερη προσομοίωση και κατανόηση της πραγματικότητας.

Φθάνοντας στον προορισμό Π1 καλούνται να διασχίσουν την είσοδο του χώρου στάθμευσης τροχοφόρων επισημαίνοντας τους έτσι την προσοχή που πρέπει να δείχνουν σε περίπτωση που κάποιο όχημα επιχειρήσει να εισέλθει σε αυτόν. Συνεχίζοντας, βαδίζουν πάνω στο πεζοδρόμιο και φθάνουν σε μονόδρομο πλάτους περί τα 4, 80 μ., με την παράλληλη ύπαρξη ποδηλατόδρομου. Κατευθύνονται πια στο πεζοδρόμιο παράλληλα στον προαναφερθέντα μονόδρομο, όπου και συναντούν όχημα παράνομα παρκαρισμένο επί του πεζοδρομίου, καλύπτοντας επίσης στοιχειώδες πλάτος του ποδηλατόδρομου. Αναγκάζονται έτσι, προκειμένου να συνεχίσουν την πορεία τους, να βγουν στο οδόστρωμα και δίνεται έτσι η ευκαιρία στον εκπαιδευτή να τα προβληματίσει όσον αφορά την ασφάλειά τους μιας και αυτά και τυχόν ποδηλάτες που κινούνται στην οδό αναγκάζονται να βγουν στο οδόστρωμα, όπου κινούνται τα μηχανοκίνητα οχήματα. Πρέπει έτσι να γίνει κατανοητός ο λόγος που προαπαιτείται έλεγχος της κυκλοφορίας πριν από μια τέτοια ενέργεια με σκοπό να αποφευχθεί μια τυχόν εμπλοκή τους είτε με τους ποδηλάτες είτε με άλλα οχήματα.

Μπαίνοντας πάλι στο πεζοδρόμιο καλούνται να διασχίσουν τον μονόδρομο, ελέγχοντας κυρίως από τα αριστερά για οποιοδήποτε διερχόμενο όχημα και διασφαλίζοντας ότι το προαναφερθέν σταθμευμένο αυτοκίνητο δεν εμποδίζει το οπτικό τους πεδίο.

[Type text]

Διασχίζοντας τον μονόδρομο περπατούν στο πεζοδρόμιο, εισερχόμενα σε μονόδρομο πλάτους 5 μ.

Φθάνοντας στη διάσχιση 7 προτρέπονται να διασχίσουν και να προσεγγίσουν τον προορισμό Π2. Η κατάσταση γίνεται ιδιαίτερα πολύπλοκη μιας και τα παιδιά νιώθουν ότι έρχονται αντιμέτωπα με τέσσερις διαφορετικές ροές κυκλοφορίας τετράτροχων και τρεις ποδηλάτων. Πρέπει να διασχίσουν δρόμο διπλής κυκλοφορίας, μιας και τα MMM στη λεωφορειολωρίδα κινούνται αντίθετα από τη ροή των οχημάτων, πλάτους περί τα 7.15 m και εν συνεχεία ποδηλατόδρομο επίσης διπλής κυκλοφορίας πλάτους περί τα 2 m. Αυτό όμως ισχύει στην περίπτωση που θα προσπαθήσουν να προσεγγίσουν τον Π2 άμεσα, δηλαδή διαγώνια. Προβληματίζοντας έτσι τα παιδιά στο αν θα μπορούσαν να βρουν άλλους τρόπους όπου η παραμονή τους στο οδόστρωμα θα ήταν μικρότερη, αλλά και αν θα ήταν δυνατό να έρθουν αντιμέτωποι με λιγότερες ροές, σιγά - σιγά θα οδηγηθούν στο να διασχίσουν κάθετα το κύριο δρόμο διπλής κατεύθυνσης μειώνοντας έτσι τις ροές από επτά σε τέσσερις, δυο ποδηλάτων και δυο τετράτροχων. Εδώ όμως έρχεται να τεθεί ο προβληματισμός της ορατότητας μιας και η ύπαρξη περιπτέρου στην κύρια οδό μειώνει το οπτικό πεδίο ελέγχου κυκλοφορίας των παιδιών και δυσχαιρένει κατά πολύ την δυνατότητα να γίνουν αντιληπτοί από τους χρήστες οχημάτων οι οποίοι κινούνται προς τον κυκλικό κόμβο (φύλο χάρτου 3). Πρέπει έτσι να μπου στη διαδικασία να βγουν με ιδιαίτερη προσοχή προς το οδόστρωμα με σκοπό και να ελέγξουν αλλά και για να είναι σίγουρα ότι έχουν γίνει αντιληπτά από τους υπόλοιπους οδικούς χρήστες οχημάτων. Εν κατακλείδι εφόσον διαπιστώσουν ότι δεν έρχεται κάποιο MMM κατευθυνόμενο από τον κυκλικό κόμβο στη λεωφορειολωρίδα ελέγχουν την διπλή κυκλοφορία των ποδηλάτων και προσπαθούν να βρουν ένα ασφαλές χάσμα για να διασχίσουν.

Συνεχίζουν βαδίζοντας επάνω στον πεζόδρομο προς τον κυκλικό κόμβο. Στο πέρας αυτού, προτρέπονται να διασχίσουν μονόδρομο κάθετο στον κυκλικό κόμβο, πλάτους περί τα 4 μ. , μέσω της διάβασης των πεζών . Ελέγχουν φυσικά την τυχόν είσοδο οχημάτων στο δρόμο. Συνεχίζουν περιμετρικά του κυκλικού κόμβου βαδίζοντας στο πεζοδρόμιο και διασχίζουν δρόμο διπλής κατεύθυνσης πλάτους περί τα 6 μ. , μέσω της διάβασης των πεζών, ελέγχοντας πρώτα από αριστερά για τυχόν είσοδο οχήματος από τον περιφερειακό δρόμο και από τα δεξιά για τυχόν είσοδο από τον κυκλικό κόμβο επίσης. Ωθούνται στη συνέχεια προς τη διάσχιση 9, φθάνοντας στην αφητηρία 1, (A1) και προσεγγίζουν τον προορισμό 1 (Π1). Τα παιδιά πρέπει να συνειδητοποιήσουν τον κίνδυνο λόγω μειωμένης ορατότητας στην προσπάθειά τους να προσεγγίσουν τον προορισμό 1 (Π1) λόγω της ταχύτατης εισόδου σε σχέση με το σημείο διάσχισης των οχημάτων και από τις δύο κατευθύνσεις, είτε από τον κεντρικό είτε από τον κυκλικό κόμβο ο έλεγχος της κυκλοφορίας πρέπει να γίνει επίσης από τρεις κατευθύνσεις αριστερά δεξιά και πίσω και η διάσχιση μέσω της διάβασης των πεζών κρίνεται αναγκαία για την ασφάλειά τους μιας και θα διασχίσουν από σημείο που οι οδηγοί προειδοποιούνται για την ύπαρξή πεζών. Πρέπει να γίνει λοιπόν αντιληπτό στα παιδιά η σημασία της καλής ορατότητας και της σήμανσης σε περίπτωση που αυτή υπάρχει όσον αφορά την ασφάλειά τους και πως ο μικρότερος χρόνος διαδρομής δε σημαίνει

ταυτόχρονα και μεγαλύτερη ασφάλεια χωρίς φυσικά να καταρρίπτεται ο «κανόνας» της κάθετης διάσχησης.

Συνεχίζουν κατευθυνόμενα νότια , παράλληλα με τον περιφερειακό δρόμο, περπατώντας όμως στην πρασιά, μέχρι το σημείο διάσχησης 8.

Αυτό γίνεται , ώστε τα παιδιά να αναρωτηθούν γιατί δεν διέσχισαν το δρόμο νωρίτερα, δίνοντας έτσι στον εκπαιδευτή τη δυνατότητα να θέσει το ζήτημα της ανασφάλειας που θα προσέδιδε η διάσχηση του περιφερειακού δρόμου χωρίς την ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης αλλά και τη σημασία της συνεχούς επαφής με την κατεύθυνση της κυκλοφορίας σε περίπτωση που κάποιο εμπόδιο αναγκάσει τον πεζό να βγει στο οδόστρωμα. Διασχίζοντας τον περιφερειακό δρόμο , πλάτους περί τα 9.75m φτάνουν στο σημείο διάσχησης 8 με σκοπό να προσεγγίσουν τους προορισμούς 1,2 (Π1, Π2) και να καταλήξουν στην αφητηρία Α1. Γίνεται κατανοητό πως για λόγος ασφάλειας (ορατότητα – διάβαση – σήμανση - καθετότητα) διασχίζουν μέσω των διαβάσεων.

Φθάνοντας έτσι στην απέναντι πλευρά του περιφερειακού δρόμου βαδίζουν στο πεζοδρόμιο νότια, προσεγγίζοντας έτσι μονόδρομο, πλάτους 7,6 μ. , ο οποίος περιέχει παράλληλη λειτουργία ποδηλατόδρομου.

Τα παιδιά προτρέπονται να διασχίσουν τον μονόδρομο αυτού ενώ πρώτα ο εκπαιδευτής σιγουρευτεί ότι η ύπαρξη διάβασης παιδιών έχει γίνει αντιληπτή από τα παιδιά . Αυτό έχει σαν στόχο την έναρξη διαλόγου για το ασφαλέστερο σημείο διάσχησης με σκοπό να επισημανθεί η επικινδυνότητα για διάσχηση εκτός αυτής λόγω οπτικού εμποδίου (δένδρων) στην κάμψη της απέναντι πλευράς από όπου ενδέχεται να εισέλθουν οχήματα στην οδό από τον περιφερειακό δρόμο.

Διασχίζοντας περπατούν παράλληλα με τον ποδηλατόδρομο διπλής κατεύθυνσης ώστε να δοθεί ευκαιρία να συζητηθεί η υποχρέωσή τους και για τη δική τους ασφάλεια αλλά και για των ποδηλατιστών , να περπατούν στην οριοθετημένη για τους πεζούς περιοχή χωρίς να εισέρχονται σε καμιά περίπτωση στον ποδηλατόδρομο. Φθάνουν έτσι στο σημείο διάσχησης 1. Καλούνται να διασχίσουν μέσω της διάβασης με την προϋπόθεση του σήματος του τροχονόμου, παρατηρώντας ταυτόχρονα το παράνομα σταθμευμένο όχημα στην άλλη πλευρά της διάβασης και προσδιορίζοντας εκ των προτέρων το σημείο εισόδου στο απέναντι πεζοδρόμιο, ώστε να μην κωλυσιεργήσουν στο οδόστρωμα ψάχνοντας είσοδο.

Περίπτωση 3

Σε αυτή τη περίπτωση τα παιδιά καλούνται να διασχίσουν μέσω της διάβασης πεζών δρόμο διπλής και αντίθετης κυκλοφορίας οχημάτων πλάτους περί τα 11.60 m με σταθμευμένα οχήματα και στις δύο πλευρές του.

[Type text]

Η θέση Α1 δηλώνει την αφετηρία της διάσχισης και η Π1 τον προορισμό. Τα παιδιά σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει καταρχήν να συνειδητοποιήσουν το γεγονός πως πρέπει να ελέγξουν την κυκλοφορία από δεξιά, αριστερά, πίσω αλλά και μπροστά μιας και τα οχήματα μπορούν να εισέλθουν στην οδό διάσχισης από όλες τις ανωτέρω κατευθύνσεις – θεωρείται δεδομένη η αναφορά στο τι είναι και τη υποδηλώνει μια διάβαση πεζών-.

Σε δεύτερη φάση τα παιδιά συνειδητοποιούν το πρόβλημα ύπαρξης σταθμευμένου οχήματος επάνω στην διάβαση και άρα την αδυναμία έναρξης της διάσχισης μέσω της διάβασης. Καλούνται λοιπόν να βρουν μια λύση με πρώτο κριτήριο όμως, την ασφάλειά τους. Μαθαίνουν να διασχίζουν το δρόμο μέσω σταθμευμένων οχημάτων (βλ.3.2). Βρίσκουν την κατάλληλη θέση ώστε να έχουν ένα επαρκές οπτικό πεδίο για να ελέγξουν την κυκλοφορία ώστε να διασχίσουν με ασφάλεια. Κρίνεται σκόπιμη σε κάποιες περιπτώσεις, η ύπαρξη οδηγού μέσα στο σταθμευμένο όχημα, ώστε να συνειδητοποιήσουν τον ελλοχεύοντα κίνδυνο πρόκλησης ατυχήματος, σε περίπτωση που κάποιος οδηγός έχει σκοπό να εγκαταλείψει μια θέση στάθμευσης μη έχοντας συνειδητοποιήσει την παρουσία ενός μικρού παιδιού, στο πίσω μέρος του αυτοκινήτου. Τα παιδιά θα πρέπει να μάθουν έτσι να ελέγχουν χαρακτηριστικά που προσδίδουν την παρουσία κάποιου όπως, ο θόρυβος του κινητήρα, τα πίσω φανάρια του οχήματος, η εξάτμιση ή ακόμη και ο έλεγχος κατά το δυνατότερο παρουσίας μέσα στο όχημα (βλ.3.2).

Ένα επιπλέον μάθημα που μπορούν να λάβουν τα παιδιά σε αυτή την περίπτωση είναι να μάθουν να κινούνται σύμφωνα με τις προσταγές του τροχονόμου ο οποίος θα ρυθμίζει την κυκλοφορία για εκπαιδευτικούς σκοπούς ώστε όλοι οι χρήστες του ΠΚΑ να μάθουν τη σημασία των κινήσεων του αλλά κυρίως να δείξουν εμπιστοσύνη και ως ένα σημείο «τυφλή υπακοή» στις προτροπές του.

Στη συνέχεια, τα παιδιά περπατούν στο πεζοδρόμιο και προτρέπονται να διασχίσουν δρόμο διπλής κατεύθυνσης πλάτους 7 μ με νησίδα, ως διαχωριστικό κυκλοφορίας πλάτους 1. μ. . Σε αυτή την περίπτωση επισημαίνεται η βοήθεια της νησίδας στην ασφάλεια του πεζού μιας και του δίνεται η δυνατότητα να σταθεί εν τω μέσω της κυκλοφορίας και να ελέγξει το ρεύμα που προτίθεται να διασχίσει. Εν συνεχεία, τα παιδιά βαδίζουν στο πεζοδρόμιο βόρεια , με σκοπό να διασχίσουν δρόμο πλάτους περί τα 7, 60 μ. διπλής κατεύθυνσης. Εφόσον αντιληφθούν τις ροές κυκλοφορίας θα πρέπει να ελέγξουν αριστερά, δεξιά, πίσω και μπρος μιας και η είσοδος- έξοδος των οχημάτων στην οδό είναι πιθανή και από τις τέσσερις κατευθύνσεις. Εφόσον διασχίσουν με ασφάλεια κινούνται πλέον ανατολικά βαδίζοντας στο πεζοδρόμιο , προσεγγίζοντας έτσι μονόδρομο πλάτους περί τα 3, 5 μ. , τον οποίο ωθούνται να διασχίσουν προσέχοντας εκτός από εμπροσθεν για τυχόν είσοδο οχήματος από το δρόμο διπλής κυκλοφορίας και δεξιά. Διασχίζοντας, βαδίζουν επί του πεζοδρομίου βόρεια, παράλληλα με τον μονόδρομο, όπου και συναντούν όχημα παράνομα σταθμευμένο επί του πεζοδρομίου το οποίο τα αναγκάζει να εξέλθουν στο οδόστρωμα και άρα δημιουργείται το υπόβαθρο για συζήτηση όσων αφορά τα μέτρα ασφαλείας που θα πρέπει να λάβουν για ένα τέτοιο εγχείρημα (προσοχή και συνεχής έλεγχος μέχρι να ανέβουν στο πεζοδρόμιο).

Φτάνουν έτσι στο σημείο διάσχισης 4 . (A1-Π1). Η διάσχιση προς τον προορισμό 1 (Π1) αναφέρεται σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3.50 m, χωρίς την ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων στην οδό, εκτός από ένα παράνομα σταθμευμένο όχημα στο μέσο της οδού, που όμως δεν εμποδίζει το οπτικό πεδίο ελέγχου τους. Στη συγκεκριμένη περίπτωση τα παιδιά πρέπει απλά να ελέγξουν την κυκλοφορία κυρίως από την αριστερή πλευρά με σκοπό να διασχίσουν κάθετα την οδό με ασφάλεια. Κρίνεται σκόπιμη η ύπαρξη «χαλαρών» διασχίσεων ώστε τα παιδιά να μπορούν να εξασκηθούν εύκολα όσον αφορά μέρη της γενικότερης στρατηγικής διάσχισης, κάτι το οποίο αναμένεται να έχει αποτέλεσμα λόγω της μικρής ηλικίας των παιδιών.

Φτάνοντας στο σημείο Π1 συνεχίζουν να κινούνται στο πεζοδρόμιο παράλληλα με οδό διπλής κυκλοφορίας πλάτους 6, 50 μ. , τον οποίο και τείνουν να διασχίσουν προσεγγίζοντας έτσι το σημείο Π2. Ουσιαστικά το μόνο κομμάτι που θέλει προσοχή είναι ο δρόμος διπλής κυκλοφορίας, όσον αφορά τον έλεγχο από δύο πλευρές ταυτόχρονα και η ύπαρξη οπτικών εμποδίων (δέντρα) που ξεπερνιέται όμως πολύ πιο εύκολα από ένα σταθμευμένο όχημα λόγω της στατικότητάς του αλλά και του όγκου του (κορμός) σε σχέση με τα σταθμευμένα οχήματα.

Φθάνοντας έτσι στο πρατήριο βενζίνης βαδίζουν επί του πεζοδρομίου ανατολικά και παρακινούνται να διασχίσουν την έξοδο αυτού. Οι εκπαιδευτές θα πρέπει να δώσουν στα παιδιά να καταλάβουν τον ελλοχεύοντα κίνδυνο σε περίπτωση που κάποιο όχημα τείνει να εξέλθει του πρατηρίου και άρα τον απαραίτητο έλεγχο ως προς τούτο πριν και κατά τη διάρκεια εξάσκησης της εξόδου.

Συνεχίζοντας βαδίζουν περιμετρικά του οικοδομικού τετραγώνου φθάνοντας στη στάση του λεωφορείου . Επιβαίνοντας στο λεωφορείο αποβιβάζονται στο σημείο διάσχισης 6. Η περίπτωση αυτή διαφοροποιείται από την διάσχιση 5 ως προς την ύπαρξη διάβασης και φωτεινής σηματοδότησης. Τα παιδιά καλούνται να διασχίσουν μονόδρομο με την παράλληλη ύπαρξη λεωφορειολωρίδας πλάτους περί τα 6.60 m από την αφετηρία 1 (A1) προς προορισμό 1 (Π1) εδώ η κάθετη διάσχιση είναι η προφανής επιλογή για τα παιδιά, η ύπαρξη όμως του στάσιμου λεωφορείου καθιστά πρώτον απαραίτητη την αναμονή τους μέχρι αυτό να ξεκινήσει, γιατί ένας ακόμη ελλοχεύων κίνδυνος είναι πως λόγω απουσίας οπτικού πεδίου του οδηγού στο πίσω μέρος του λεωφορείου, τα παιδιά κατά την εκκίνηση αυτού κινδυνεύουν να παρασυρθούν λόγω της μικρής οπίσθιας κίνησης του κατά την εκκίνηση μιας και τα τελευταία δεν γίνονται αντιληπτά.

Σε δεύτερη φάση πρέπει να κατανοήσουν πως η πιο ασφαλής επιλογή είναι να διασχίσουν από τη διάβαση των πεζών ξεπερνώντας έτσι το φαινόμενο της αναμονής και περνώντας με μεγαλύτερη ασφάλεια μιας και η το οπτικό τους πεδίο όσον αφορά τα αυτοκίνητα που εισέρχονται στην οδό είναι μειωμένο. Σε αυτό θα βοηθήσει η διευθέτηση της κυκλοφορίας από τη φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όμως παρουσιάζεται μια παραλλαγή μιας και στο φανάρι των πεζών το πράσινο αναβοσβήνει δίνοντας τους εμφανώς προτεραιότητα κίνησης έναντι των οχημάτων, αλλά παράλληλα εφιστώντας

[Type text]

τους και την προσοχή διότι η κυκλοφορία των τελευταίων δεν έχει διακοπεί, οι οδηγοί αντιλαμβάνονται πως προτεραιότητα έχουν οι πεζοί από τα φωτεινά πορτοκαλί βέλη που αναβοσβήνουν στην αντίστοιχη φωτεινή σηματοδότηση. Τα παιδιά έτσι θα πρέπει να έχουν στο νου τους την ύπαρξη κυκλοφορίας και να είναι και αυτά από τη μεριά τους προσεκτικά δείχνοντας όμως παράλληλα εμφανώς την πρόθεσή τους να διασχίσουν.

Συνεχίζουν βαδίζοντας στο πεζοδρόμιο προς τον κυκλικό κόμβο και διασχίζουν δρόμο μονής κυκλοφορίας πλάτους περί τα 6, 60 μ. , μέσω της διάβασης των πεζών. **B copy** -.

Συνεχίζοντας περπατούν στο πεζοδρόμιο βόρεια, φθάνοντας σε μονόδρομο πλάτους περί τα 6, 60 μ. Και εν συνεχεία καλούνται να διασχίσουν αυτόν μέσω της διάβασης πεζών, που βρίσκεται στην κατεύθυνση του κυκλικού κόμβου, δίνοντας όμως ιδιαίτερη προσοχή στο καινούργιο στοιχείο της διασταύρωσης το οποίο είναι η ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης με ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό. Αντί της κοινής χρωματικής διάταξης έχουμε παλλόμενο πορτοκαλί, δίνοντας στους πεζούς βέβαια προτεραιότητα χωρίς την ύπαρξη της ειδικής φωτεινής σηματοδότησης για τους πεζούς.

Συνεχίζοντας βαδίζουν στο πεζοδρόμιο παράλληλα με τον κυκλικό κόμβο και τείνουν να διασχίσουν οδό διπλής κατεύθυνσης πλάτους περί τα 7 μ. Στο συγκεκριμένο σημείο πρέπει να προσέξουν για τυχόν είσοδο λεωφορείο από τον κυκλικό κόμβο καθώς και για την έξοδο οχήματος από την οδό προς αυτόν.

Εν συνεχεία, ελέγχουν την αμφίροπη κίνηση ποδηλάτων στον σημασμένο ποδηλατόδρομο, ώστε να διασχίσουν επίσης με ασφάλεια. Φθάνουν έτσι στον πεζόδρομο και κατευθύνονται νότια παράλληλα με τον ποδηλατόδρομο διπλής κυκλοφορίας όπου και επισημαίνεται η υποχρέωση, για λόγους ασφαλείας των πεζών και των ποδηλάτων ,να κινούνται μόνο στις οριοθετημένες για αυτούς περιοχές. Φθάνουν έτσι στην υπερυψωμένη διάβαση πεζών τείνοντας να διασχίσουν δρόμο διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7, 80 μ. , ο οποίος περιέχει νησίδα πλάτους 1 μ., προσδίδοντας έτσι διπλή ασφάλεια για τους πεζούς, κάτι που πρέπει να επισημανθεί από τους εκπαιδευτές , χωρίς όμως να μειώνεται κατά το ελάχιστο η εγρήγορση, όσων αφορά τον έλεγχο της κυκλοφορίας των παιδιών. Συνεχίζουν έτσι, να βαδίζουν νότια στο πεζοδρόμιο, παράλληλα με τον ποδηλατόδρομο διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας έως ότου συναντήσουν μονόδρομο πλάτους 3, 5 μ. τον οποίο και διασχίζουν μέσω της διάβασης , ελέγχοντας φυσικά τη ροή κυρίως από δεξιά . Εφόσον έχουν διασχίσει .συνεχίζουν στην ίδια κατεύθυνση. προσεγγίζοντας έτσι μονόδρομο, πλάτους 7,6 μ. , ο οποίος περιέχει παράλληλη λειτουργία ποδηλατόδρομου.

Τα παιδιά προτρέπονται να διασχίσουν τον μονόδρομο αυτόν ενώ πρώτα ο εκπαιδευτής σιγουρευτεί ότι η ύπαρξη διάβασης πεζών έχει γίνει αντιληπτή από τα παιδιά . Αυτό έχει σαν στόχο την έναρξη διαλόγου για το ασφαλέστερο σημείο διάσχισης με σκοπό να επισημανθεί η επικινδυνότητα για διάσχιση εκτός αυτής. Διασχίζοντας περπατούν παράλληλα με τον ποδηλατόδρομο διπλής κατεύθυνσης ώστε να δοθεί

ευκαιρία να συζητηθεί η υποχρέωσή τους και για τη δική τους ασφάλεια αλλά και για των ποδηλατιστών , να περπατούν στην οριοθετημένη για τους πεζούς περιοχή χωρίς να εισέρχονται σε καμιά περίπτωση στον ποδηλατόδρομο. Φθάνουν έτσι στο σημείο διάσχισης 1. Καλούνται να διασχίσουν μέσω της διάβασης με την προϋπόθεση του σήματος του τροχονόμου, παρατηρώντας ταυτόχρονα το παράνομα σταθμευμένο όχημα στην άλλη πλευρά της διάβασης και προσδιορίζοντας εκ των προτέρων το σημείο εισόδου στο απέναντι πεζοδρόμιο, ώστε να μην κωλυσιεργήσουν στο οδόστρωμα ψάχνοντας είσοδο.

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 1 πορείες ποδηλατιστών

Απόσπασμα χάρτου 2 πορείες ποδηλατιστών

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 3 πορείες ποδηλατιστών

3.2.2 Ανάλυση πορειών ποδηλατιστών

Όλες οι διαδρομές θα έχουν σαν αφετηρία το χώρο στάθμευσης ποδηλάτων αλλά και σαν τελικό προορισμό. Τα παιδιά θα καλούνται να κινηθούν στο ΠΚΑ με ποδήλατα προσαρμοσμένα στις δυνατότητές τους κάθε φορά, - θεωρείται δεδομένη η τοποθέτηση καθρεφτών στα ποδήλατα με σκοπό τα παιδιά να εξοικειωθούν και να κατανοήσουν τη χρησιμότητά του - ενώ θα γίνει προσπάθεια να περιληφθούν στις διαδρομές όλα εκείνα τα στοιχεία που καθιστούν έναν ποδηλάτη σωστά εκπαιδευμένο, ώστε να κινηθεί στο αστικό οδικό περιβάλλον με τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια.

Περίπτωση 1

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλατιστής ξεκινά από το σταθμό στάθμευσης ποδηλάτων και κατευθύνεται ανατολικά. Κατά την έξοδό του πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία από τα αριστερά αλλά και από μπροστά μιας και τείνει να βγει στην κυκλοφορία εμπλεκόμενος με τους υπόλοιπους χρήστες της οδού. Από την στιγμή που υπάρχει ποδηλατόδρομος θα πρέπει να κινηθεί πάνω σε αυτόν για όσο αυτός ισχύει. Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ο ποδηλατόδρομος τελειώνει και πλέον πρέπει η προσοχή του να είναι ιδιαίτερα τεταμένη μιας και υπόκειται πλέον στους ίδιους κανονισμούς με αυτούς των μηχανοκίνητων μέσων. Με σκοπό να βγει σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7.0 μέτρα, θα πρέπει πρώτα να διασχίσουν μονόδρομο πλάτους περί τα 3.5 μέτρα, όπου θα πρέπει πρώτον να δώσουν προτεραιότητα σε τυχόν κυκλοφορία μιας και ο δρόμος βρίσκεται στα δεξιά τους και δεύτερον να συνειδητοποιήσουν, πως πέρα από το γεγονός ανυπαρξίας απαγορευτικής σήμανσης στην οδό που κινούνται για δεξιά στροφή, με σκοπό να εισέλθουν στην οδό, υπάρχει κατακόρυφη σήμανση που απαγορεύει την είσοδό σε αυτή και προφανώς υποδηλώνει την φορά κίνησης σε αυτή την οδό. Γίνεται έτσι κατανοητό στα παιδιά, πως σε μια περίπτωση ελλιπούς σηματοδότησης μπορούν να αναγνωρίσουν τις ροές κυκλοφορίας.

Ο ποδηλάτης έπειτα εισέρχεται στην προαναφερόμενη οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας και προκειμένου να διασχίσει με σκοπό να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο, ώστε να κινηθεί προς τον κυκλικό κόμβο, προτιμά να κινηθεί όπως τα λοιπά οχήματα δίνοντας φυσικά προτεραιότητα, ώστε να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο με τον ασφαλέστερο τρόπο, μιας και μια πλαγιομετωπική προσέγγιση της κυκλοφορίας και ειδικά σε σημεία όπου δεν υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για τους λοιπούς οδηγούς πρέπει να αποφεύγεται.

(απόσπασμα3) Φτάνοντας στον κυκλικό κόμβο ο ποδηλάτης έχει την προτεραιότητα εισόδου αλλά θα πρέπει να κινηθεί υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο από τη στιγμή που αυτός υφίσταται μιας και ούτως ή άλλως εκεί θα είναι ασφαλέστερος. Κινούμενος κυκλικά συναντά φωτεινό σηματοδότη ο οποίος είναι σβηστός και αυτό στις περισσότερες περιπτώσεις, αλλά όχι πάντα, σημαίνει πως έχει την προτεραιότητα κίνησης παρόλο που κινείται στο δακτύλιο, μετά από ένα γρήγορο έλεγχο συνειδητοποιεί τη λειτουργία της φωτεινής σήμανσης στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο και

[Type text]

παρατηρεί την λειτουργία του πορτοκαλί φανού που αναβοσβήνει, εκεί δίνεται στο παιδί να καταλάβει πως κάτι τέτοιο σημαίνει πως ο κινούμενος στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο πρέπει να δώσει προτεραιότητα. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει στην περίπτωση που συναντά λίγα μέτρα μετά εκεί θα πρέπει να καταλάβει πως σε μια ενδεχόμενη έξοδο οχήματος από τον μονόδρομο πλάτους 3.25 m προς τον κυκλικό κόμβο οφείλει να δώσει προτεραιότητα από τη στιγμή που σήμανση δεν υποδηλώνει κάτι διαφορετικό. Δίνεται επίσης η κατεύθυνση συζήτησης πως η κατακόρυφη σήμανση που υποδηλώνει την απαγόρευση δεξιάς στροφής προς τον μονόδρομο παράλληλα υποδεικνύει και την φορά των οχημάτων σε αυτή. Συνεχίζοντας εισέρχεται σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας όπου θα πρέπει να εισέλθει στη σωστή μεριά του δρόμου και μάλιστα από την στιγμή που δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος να κινηθεί στο δεξί μέρος του οδοστρώματος. Κατευθύνεται έτσι προς το σημείο διάσχισης 9. Τείνει να εξέλθει στον περιφερειακό δρόμο του ΠΚΑ και σε αυτό το σημείο πρέπει να δώσει προτεραιότητα μιας και η ύπαρξη STOP υποδεικνύει πλήρη ακινητοποίηση πριν την είσοδο στο ρεύμα κυκλοφορίας. Πρέπει να γίνει κατανοητή η οριζόντια σήμανση (βέλη κατεύθυνσης, διαχωριστική γραμμή) που μαζί με την κατακόρυφη υποχρεώνουν τον ποδηλάτη να κινηθεί δεξιά. Το οπτικό πεδίο όμως του ποδηλάτη είναι ελλιπέστατο και επιβάλλεται να γίνει μια συζήτηση πάνω σε αυτό. Τα παιδιά πρέπει να καταλάβουν πως ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία που θα μεγαλώσει την ασφάλειά τους είναι να γίνονται αντιληπτοί από τους άλλους χρήστες μιας και μειονεκτούν σε όλα τα χαρακτηριστικά που κάνουν ένα όχημα αντιληπτό στους υπόλοιπους οδικούς χρήστες (φανοί, μέγεθος, ήχος, ταχύτητα). Με την προοπτική ότι κατανοούν την κατάσταση του προβληματικού οπτικού πεδίου, καλούνται να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί και να δεχτούν τη σημασία των ανακλαστικών και λοιπών βοηθητικών, μιας και τα τελευταία βοηθούν στο να γίνονται αντιληπτοί, από τους υπόλοιπους οδικούς χρήστες.

Μπαίνοντας στον περιφερειακό δρόμο, επισημαίνεται πάλι η σημασία της οδήγησης στα δεξιά ώστε να μην εμποδίζουν την διέλευση των οχημάτων (λόγω μικρής ταχύτητας), κάτι που πολύ συχνά δημιουργεί ένταση στους οδηγούς των μηχανοκίνητων με αποτέλεσμα πολλές φορές να ενεργούν επιπόλαια.

Φτάνοντας στη βορειοανατολική γωνία του ΠΚΑ ο ποδηλάτης συναντά διαδοχικές δεξιές στροφές με πρόβλημα ορατότητας (όσον αφορά και τα δυο ρεύματα κυκλοφορίας). Επειδή κάποιοι οδηγούν πολλές φορές λες και δεν υπάρχει περίπτωση να συναντήσουν τίποτα στο δρόμο τους, και πολλές φορές οδηγούν με αυξημένη ταχύτητα ακόμα και όταν η ορατότητά τους δεν είναι κατάλληλη για κάτι τέτοιο. Πολλές φορές αδυνατούν να αποφύγουν μια επικίνδυνη σύγκρουση. Εδώ λόγω της μειωμένης ορατότητας, κάποιος αυτοκινητιστής που πλησιάζει τον ποδηλατιστή μπορεί στην προσπάθειά του να τον προσπεράσει μιας και δεν προλαβαίνει να επιβραδύνει επαρκώς, ή να περάσει στο αντίθετο ρεύμα ή να κτυπήσει τελικά τον ποδηλατιστή. Ο ποδηλάτης εκ των πραγμάτων θα πρέπει να φέρει τα ανακλαστικά που θα τον κάνουν πιο διακριτό, και σε περίπτωση που πλησιάζει σε κάποια επικίνδυνη κάμψη του δρόμου να κινείται σε τέτοια γραμμή ώστε να γίνεται αντιληπτός όσο το δυνατόν νωρίτερα εάν το πλάτος της οδού δεν επαρκεί.

Εν συνεχεία κινείται εξίσου στον περιφερειακό μέχρι που συναντά τη διασταύρωση που εμπεριέχει πλήρης φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όντας κινούμενος στα δεξιά του δρόμου θα πρέπει να προσέξει ώστε να μην παρασυρθεί από κάποιο μηχανοκίνητο το οποίο στη προσπάθειά του να εισέλθει στο μονόδρομο θα βρεθεί μπροστά του και θα τον κλείσει. (βλ. σ. 117). Φυσικά ούτε ο ποδηλάτης θα πρέπει σε περίπτωση που το φανάρι είναι κόκκινο να μπει στη διαδικασία να προσπεράσει από δεξιά μιας και κατά τη διάρκεια της προσπέρασης η φωτεινή σηματοδότηση μπορεί να δώσει προτεραιότητα σε αυτούς που θέλουν να εισέλθουν στρίβοντας δεξιά στο μονόδρομο και επίσης να κλείσουν τον ποδηλάτη ο οποίος κατά πάσα πιθανότητα δεν θα έχει γίνει αντιληπτός. (βλ. σ. 96)

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλάτης συνεχίζει και κινείται στο περιφερειακό δρόμο πάντα στα δεξιά αυτού και με σκοπό να εισέλθει στο μονόδρομο στα δεξιά του, πρέπει να προειδοποιήσει τους οδηγούς που τον ακολουθούν για αυτή του την πρόθεση τείνοντας προς τα δεξιά το χέρι του. Επίσης θα πρέπει να είναι προσεκτικός μιας και οι οδηγοί του αντίθετου ρεύματος πιθανόν να επιθυμούν επίσης να εισέλθουν στον μονόδρομο. Εισερχόμενος στον μονόδρομο πρέπει να κινηθεί υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο και τελικά προειδοποιώντας πάλι, τους τυχόν ποδηλάτες που ακολουθούν, να εισέλθει στο χώρο στάθμευσης ποδηλάτων. (μήκος 250 m)

Περίπτωση 2

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλατιστής ξεκινά από το σταθμό στάθμευσης ποδηλάτων και κατευθύνεται ανατολικά. Κατά την έξοδό του πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία από τα αριστερά αλλά και από μπροστά μιας και τείνει να βγει στην κυκλοφορία εμπλεκόμενος με τους υπόλοιπους χρήστες της οδού. Από την στιγμή που υπάρχει ποδηλατόδρομος θα πρέπει να κινηθεί πάνω σε αυτόν για όσο αυτός ισχύει. Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ο ποδηλατόδρομος τελειώνει και πλέον πρέπει η προσοχή του να είναι ιδιαίτερα τεταμένη μιας και υπόκειται πλέον στους ίδιους κανονισμούς με αυτούς των μηχανοκίνητων μέσων. Με σκοπό να βγει σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7.0 μέτρα, θα πρέπει πρώτα να διασχίσουν μονόδρομο πλάτους περί τα 3.5 μέτρα, όπου θα πρέπει πρώτον να δώσουν προτεραιότητα σε τυχόν κυκλοφορία μιας και ο δρόμος βρίσκεται στα δεξιά τους και δεύτερον να συνειδητοποιήσουν, πως πέρα από το γεγονός ανυπαρξίας απαγορευτικής σήμανσης στην οδό που κινούνται για δεξιά στροφή, με σκοπό να εισέλθουν στην οδό, υπάρχει κατακόρυφη σήμανση που απαγορεύει την είσοδο σε αυτή και προφανώς υποδηλώνει την φορά κίνησης σε αυτή την οδό. Γίνεται έτσι κατανοητό στα παιδιά, πώς σε μια περίπτωση ελλιπούς σηματοδότησης μπορούν να αναγνωρίσουν τις ροές κυκλοφορίας.

Ο ποδηλάτης έπειτα εισέρχεται στην προαναφερόμενη οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας και προκειμένου να διασχίσει με σκοπό να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο, ώστε να κινηθεί προς τον κυκλικό κόμβο, προτιμά να κινηθεί όπως τα λοιπά οχήματα δίνοντας φυσικά προτεραιότητα, ώστε να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο με τον ασφαλέστερο τρόπο, μιας

[Type text]

και μια πλαγιομετωπική προσέγγιση της κυκλοφορίας και ειδικά σε σημεία όπου δεν υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για τους λοιπούς οδηγούς πρέπει να αποφεύγεται.

(απόσπασμα3) Φτάνοντας στον κυκλικό κόμβο ο ποδηλάτης έχει την προτεραιότητα εισόδου αλλά θα πρέπει να κινηθεί υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο από τη στιγμή που αυτός υφίσταται μιας και ούτως ή άλλως εκεί θα είναι ασφαλέστερος. Κινούμενος κυκλικά συναντά φωτεινό σηματοδότη ο οποίος είναι σβηστός και αυτό στις περισσότερες περιπτώσεις, αλλά όχι πάντα, σημαίνει πως έχει την προτεραιότητα κίνησης παρόλο που κινείται στο δακτύλιο, μετά από ένα γρήγορο έλεγχο συνειδητοποιεί τη λειτουργία της φωτεινής σήμανσης στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο και παρατηρεί την λειτουργία του πορτοκαλί φανού που αναβοσβήνει, εκεί δίνεται στο παιδί να καταλάβει πως κάτι τέτοιο σημαίνει πως ο κινούμενος στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο πρέπει να δώσει προτεραιότητα. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει στην περίπτωση που συναντά λίγα μέτρα μετά εκεί θα πρέπει να καταλάβει πως σε μια ενδεχόμενη έξοδο οχήματος από τον μονόδρομο πλάτους 3.25 m προς τον κυκλικό κόμβο οφείλει να δώσει προτεραιότητα από τη στιγμή που σήμανση δεν υποδηλώνει κάτι διαφορετικό. Δίνεται επίσης η κατεύθυνση συζήτησης πως η κατακόρυφη σήμανση που υποδηλώνει την απαγόρευση δεξιάς στροφής προς τον μονόδρομο παράλληλα υποδεικνύει και την φορά των οχημάτων σε αυτή. Συνεχίζοντας εισέρχεται σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας όπου θα πρέπει να εισέλθει στη σωστή μεριά του δρόμου και μάλιστα από την στιγμή που δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος να κινηθεί στο δεξί μέρος του οδοστρώματος. Κατευθύνεται έτσι προς το σημείο διάσχισης 9. Τείνει να εξέλθει στον περιφερειακό δρόμο του ΠΚΑ και σε αυτό το σημείο πρέπει να δώσει προτεραιότητα μιας και η ύπαρξη STOP υποδεικνύει πλήρη ακινητοποίηση πριν την είσοδο στο ρεύμα κυκλοφορίας. Πρέπει να γίνει κατανοητή η οριζόντια σήμανση (βέλη κατεύθυνσης, διαχωριστική γραμμή) που μαζί με την κατακόρυφη υποχρεώνουν τον ποδηλάτη να κινηθεί δεξιά. Το οπτικό πεδίο όμως του ποδηλάτη είναι ελλιπέστατο και επιβάλλεται να γίνει μια συζήτηση πάνω σε αυτό. Τα παιδιά πρέπει να καταλάβουν πως ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία που θα μεγαλώσει την ασφάλειά τους είναι να γίνονται αντιληπτοί από τους άλλους χρήστες μιας και μειονεκτούν σε όλα τα χαρακτηριστικά που κάνουν ένα όχημα αντιληπτό στους υπόλοιπους οδικούς χρήστες (φανοί, μέγεθος, ήχος, ταχύτητα). Με την προοπτική ότι κατανοούν την κατάσταση του προβληματικού οπτικού πεδίου, καλούνται να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί και να δεχτούν τη σημασία των ανακλαστικών και λοιπών βοηθητικών, μιας και τα τελευταία βοηθούν στο να γίνονται αντιληπτοί, από τους υπόλοιπους οδικούς χρήστες.

Μπαίνοντας στον περιφερειακό δρόμο, επισημαίνεται πάλι η σημασία της οδήγησης στα δεξιά ώστε να μην εμποδίζουν την διέλευση των οχημάτων (λόγω μικρής ταχύτητας), κάτι που πολύ συχνά δημιουργεί ένταση στους οδηγούς των μηχανοκίνητων με αποτέλεσμα πολλές φορές να ενεργούν επιπόλαια.

Φτάνοντας στη βορειοανατολική γωνία του ΠΚΑ ο ποδηλάτης συναντά διαδοχικές δεξιές στροφές με πρόβλημα ορατότητας (όσον αφορά και τα δυο ρεύματα κυκλοφορίας). Επειδή κάποιοι οδηγούν πολλές φορές λες και δεν υπάρχει περίπτωση

να συναντήσουν τίποτα στο δρόμο τους, και πολλές φορές οδηγούν με αυξημένη ταχύτητα ακόμα και όταν η ορατότητά τους δεν είναι κατάλληλη για κάτι τέτοιο. Πολλές φορές αδυνατούν να αποφύγουν μια επικίνδυνη σύγκρουση. Εδώ λόγω της μειωμένης ορατότητας, κάποιος αυτοκινητιστής που πλησιάζει τον ποδηλατιστή μπορεί στην προσπάθειά του να τον προσπεράσει μιας και δεν προλαβαίνει να επιβραδύνει επαρκώς, ή να περάσει στο αντίθετο ρεύμα ή να κτυπήσει τελικά τον ποδηλατιστή. Ο ποδηλάτης εκ των πραγμάτων θα πρέπει να φέρει τα ανακλαστικά που θα τον κάνουν πιο διακριτό, και σε περίπτωση που πλησιάζει σε κάποια επικίνδυνη κάμψη του δρόμου να κινείται σε τέτοια γραμμή ώστε να γίνεται αντιληπτός όσο το δυνατόν νωρίτερα εάν το πλάτος της οδού δεν επαρκεί .

Εν συνεχεία κινείται εξίσου στον περιφερειακό μέχρι που συναντά τη διασταύρωση που εμπεριέχει πλήρης φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όντας κινούμενος στα δεξιά του δρόμου θα πρέπει να προσέξει ώστε να μην παρασυρθεί από κάποιο μηχανοκίνητο το οποίο στη προσπάθειά του να εισέλθει στο μονόδρομο θα βρεθεί μπροστά του και θα τον κλείσει.(βλ. σ. 117). Φυσικά ούτε ο ποδηλάτης θα πρέπει σε περίπτωση που το φανάρι είναι κόκκινο να μπει στη διαδικασία να προσπεράσει από δεξιά μιας και κατά τη διάρκεια της προσπέρασης η φωτεινή σηματοδότηση μπορεί να δώσει προτεραιότητα σε αυτούς που θέλουν να εισέλθουν στρίβοντας δεξιά στο μονόδρομο και επίσης να κλείσουν τον ποδηλάτη ο οποίος κατά πάσα πιθανότητα δεν θα έχει γίνει αντιληπτός. (βλ. σ. 96)

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλάτης συνεχίζει και κινείται στο περιφερειακό δρόμο πάντα στα δεξιά αυτού και προσεγγίζει διασταύρωση χωρίς φωτεινή σηματοδότηση. Πρέπει να είναι προσεκτικός και να δείξει την πρόθεσή του να κινηθεί ευθύγραμμα μιας έτσι ώστε να μην εμπλακεί με οδηγούς, είτε του δικού του ρεύματος είτε του αντίθετου, που επιθυμούν να εισέλθουν στον μονόδρομο. Συνεχίζοντας ευθύγραμμα προσεγγίζει διασταύρωση (Τ). Εκεί το παιδί πρέπει να κατανοήσει πως το γεγονός ότι έχει προτεραιότητα δεν σημαίνει αυτόματα και πως ο έλεγχος πριν τη διάσχιση της διασταύρωσης είναι περιττός, μιας και κάποιο όχημα πιθανόν να αποτύχει να σταματήσει στο STOP με σκοπό να ελέγξει και να δώσει προτεραιότητα στον ποδηλάτη.(βλ. 98) Έπειτα δείχνοντας και πάλι την πρόθεσή του να εισέλθει σε μονόδρομο εισέρχεται κινούμενος επάνω στον σημασμένο ποδηλατόδρομο. Με το πέρας αυτού διασχίζει μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. Εδώ πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός μιας και στον μονόδρομο μπορούν να εισέλθουν οχήματα από όλες τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας, (πίσω, μπροστά αριστερά) όπως σημάνθηκε και στο προηγούμενο οικοδομικό τετράγωνο ο ποδηλάτης εισήλθε πια σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας για αυτό και ο έλεγχος από όλες τις κατευθύνσεις.

Συνεχίζοντας την πορεία του προς τα δυτικά, τείνει να διασχίσει είσοδο πρατηρίου βενζίνης και εδώ όπως και στην έξοδο αυτού που θα αναφερθεί παρακάτω, ελλοχεύει ένας πολύ συχνός κίνδυνος τόσο για τους ποδηλάτες όσο και για τους πεζούς. Η είσοδος του πρατηρίου λειτουργεί σαν ένα είδος διασταύρωσης. Στη διάσχιση αυτής λοιπόν πρέπει εξίσου να γίνει έλεγχος για οχήματα που τυχόν να επιθυμούν να

[Type text]

εισέλθουν. Παρόμοια ο ποδηλάτης, αλλά με τον έλεγχο από δεξιά αυτή τη φορά, πρέπει να λειτουργήσει και κατά την διάσχιση της εξόδου του πρατηρίου. (βλ. σελ. 97)

Ο ποδηλάτης τείνει να εισέλθει σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας ο οποίος όμως διαχωρίζει τα ρεύματα της κυκλοφορίας με νησίδα από την οποία δεν επιτρέπεται ούτε η διέλευση των πεζών. Εδώ όμως ο ποδηλάτης πρέπει να επιχειρήσει κάτι δύσκολο μιας και εισερχόμενος στο δρόμο, κινούμενος στα δεξιά αυτού, θα «πρέπει» να στρίψει κατευθείαν αριστερά. Η προσοχή του εδώ πρέπει να είναι τεταμένη κυρίως από τα οχήματα που βρίσκονται παράλληλα η από πίσω του μιας και οι οδηγοί μπορεί να μην προλάβουν να επιβραδύνουν έτσι ώστε ο ποδηλάτης να περάσει από μπροστά τους. Πέρα από αυτό στην οδό όπου τείνει να εισέλθει ο ποδηλάτης τα ρεύματα της κυκλοφορίας βρίσκονται στις αντίθετες πλευρές του δρόμου από το αναμενόμενο πρέπει έτσι να δοθεί τέτοια κατεύθυνση στα παιδιά ώστε να μάθουν τη σημασία της σωστής αξιολόγησης της σήμανσης και επιπλέον να περιμένουν και καταστάσεις πέρα από το αναμενόμενο μιας και το οδικό περιβάλλον διακατέχεται από μεγάλη ποικιλομορφία. Ελέγχοντας λοιπόν επαρκώς από απέναντι και από πίσω εισέρχονται στην υπερυψωμένη διάβαση πεζών και προειδοποιώντας τους οδηγούς που τυχόν να ακολουθούν επιχειρούν να στρίψουν αριστερά και να εισέλθουν στον ποδηλατόδρομο κατευθυνόμενοι προς το αμφιθέατρο του ΠΚΑ, σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να θεωρήσουν οι εκπαιδευτές περιπτώ τον έλεγχο για τυχόν διάσχιση πεζών ή ποδηλατιστών που ήδη κινούνται στον ποδηλατόδρομο και επιπλέον την επιτακτική ανάγκη να εισέλθουν στο σωστό ρεύμα του ποδηλατόδρομου. Ο λόγος θα δοθεί, κατά την προσέγγιση του επόμενου μονόδρομου.

Ο ποδηλάτης κινείται πλέον παράλληλα με τους πεζούς και θα πρέπει να είναι προσεκτικός μην τυχόν κάποιος πεζός διασταυρωθεί μαζί του. Προσεγγίζοντας μονόδρομο πλάτους 3.50 m ελέγχει στα δεξιά του για τυχόν όχημα και συνεχίζει την πορεία του. Εδώ ο εκπαιδευτής έχει την δυνατότητα να κάνει μια συζήτηση με το παιδί όσον αφορά τη σημασία της κίνησης στη σωστή λωρίδα μιας και ο οδηγός του οχήματος που μπορεί να κινείται στο μονόδρομο θα ελέγξει από εκεί που περιμένει την κίνηση. Στην περίπτωση που ο ποδηλάτης δεν κινείται στη σωστή λωρίδα κάλλιστα μπορεί να μην γίνει έγκυρα αντιληπτός από τον οδηγό. (βλ. σελ. 86). (απόσπασμα 1) Συνεχίζοντας την πορεία του προσεγγίζει επίσης μονόδρομο πλάτους περί τα 7.60 m και λειτουργεί ομοίως με ανωτέρω με την μόνη διαφορά πως εδώ υφίσταται και ποδηλατόδρομος και άρα η προοπτική κάποιος ποδηλάτης να επιθυμεί να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο της κύριας οδού, οπότε πρέπει να είναι προσεκτικός και για αυτό την προτεραιότητα φυσικά την έχει ο κινούμενος στην κεντρική οδό.

Στη συνέχεια προσεγγίζει δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας και ωθείται από τον εκπαιδευτή να στρίψει δεξιά εδώ πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία από πίσω, μπροστά και αριστερά ώστε να εισέλθει στην οδό με ασφάλεια. Εφόσον εισέλθει στην οδό ένα καινούργιο χαρακτηριστικό λαμβάνει χώρα και αυτό είναι τα σταθμευμένα οχήματα στην δεξιά πλευρά του δρόμου. Μιας και ο ποδηλάτης κινείται εξίσου δεξιά πρέπει να έχει πάντα στο νου του την πιθανότητα ή κάποιος οδηγός να επιθυμεί να αφήσει τη θέση στάθμευσης με σκοπό να βγει στην κυκλοφορία ή σαν πιο σύνηθες σενάριο να ανοίξει

την πόρτα του μην έχοντας ελέγξει – αντιληφθεί, με σκοπό να εξέλθει από το όχημά του. (βλ. σελ. 102) Σε μια τέτοια περίπτωση αν ο ποδηλάτης δεν είναι γνώστης αυτού του σεναρίου κινδυνεύει ή να συγκρουστεί με το σταθμευμένο όχημα ή στην προσπάθειά του να το αποφύγει να βγει ελισσόμενος ακανόνιστα στην κυκλοφορία και να συγκρουστεί με διερχόμενο όχημα. (βλ. σελ. 96) Ο ποδηλάτης πρέπει όπως προαναφέρθηκε να ελέγχει πάντα πριν κινηθεί αριστερά και αν κάποιο εμπόδιο είναι μπροστά του και δεν έχει χώρο να κάνει αριστερά τότε πρέπει να σταματήσει. Για να το πετύχει όμως αυτό πρέπει να ρυθμίσει την ταχύτητά του ώστε να είναι ικανός να σταματήσει έγκαιρα, άλλα και να προβλέπει τυχόν εμπόδια που τυχόν να εμφανιστούν.

Εισέρχεται τελικά στον περιφερειακό δρόμο και δίνοντας προτεραιότητα όπως προβλέπει η κάθετη σήμανση προειδοποιεί για την πρόθεσή του να στρίψει δεξιά και κινείται δεξιά της λωρίδας. Εν συνεχεία στρίβει και πάλι δεξιά και εισέρχεται σε μονόδρομο όπου αναγκαστικά κινείται στον ποδηλατόδρομο από τη στιγμή που αυτός υφίσταται. προσεγγίζει έτσι κύρια οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας, αλλά ωθείται από τον εκπαιδευτή να κινηθεί και πάλι στον ποδηλατόδρομο αμφίδρομης κυκλοφορίας με σκοπό να κατανοήσει πως από τη στιγμή που υφίσταται ποδηλατόδρομος με τη φορά που επιθυμεί να κινηθεί, άμεσα προσεγγίσιμος θα πρέπει να τον ακολουθήσει, πέρα από το γεγονός ότι κινείται αντίθετα στην ροή της κυκλοφορίας. Εφόσον όλοι οι απαραίτητοι έλεγχοι λάβουν χώρα αριστερά – δεξιά (ποδηλατιστές - πεζοί) και πίσω (οχήματα) εισέρχεται στον ποδηλατόδρομο και κινείται πλέον προς τον κυκλικό κόμβο του ΠΚΑ. (απόσπασμα 2) Κινούμενος στον ποδηλατόδρομο προσεγγίζει μονόδρομο πλάτους περί τα 3.50m όπου εδώ θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικός μιας και ο οδηγός του οχήματος που τείνει να βγει στον κύριο δρόμο να μην έχει αντιληφθεί πως προσεγγίζει ποδηλατόδρομο αμφίδρομης κυκλοφορίας και να μην ελέγξει από τα δεξιά. Διασχίζοντας λοιπόν με ασφάλεια φτάνει στην υπερυψωμένη διάβαση και εφόσον ελέγξει αριστερά και δεξιά (συνειδητοποιεί πως τα ρεύματα της κυκλοφορίας είναι αντίθετα από τις μεριές του δρόμου που αναμενόταν, μέσω της οριζόντιας και κάθετης σήμανσης) συνεχίζει να κινείται στον ποδηλατόδρομο. Πρέπει να επισταθεί η προσοχή του παιδιού ως προς την υποχρεωτική κίνηση του στον ποδηλατόδρομο και σε καμία περίπτωση η απότομη έξοδό του στο ρεύμα κίνησης δεν επιτρέπεται μιας και ο κίνδυνος σύγκρουσης με τα άλλα μηχανοκίνητα μέσα είναι μεγάλος. (βλ. σελ. 84) (απόσπασμα 3) Εισέρχεται έτσι στον κυκλικό κόμβο και κινείται δεξιά προσέχοντας τα οχήματα που επίσης τείνουν να εισέλθουν στον κυκλικό κόμβο από την ίδια οδό. Το γεγονός ότι έχει προτεραιότητα έναντι των οδηγών που ήδη κινούνται στον κυκλικό κόμβο πρέπει να γίνει κατανοητό.

Ο ποδηλάτης θα πρέπει να κινηθεί υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο από τη στιγμή που αυτός υφίσταται μιας και ούτως ή άλλως εκεί θα είναι ασφαλέστερος. Κινούμενος κυκλικά συναντά φωτεινό σηματοδότη ο οποίος είναι σβηστός και αυτό στις περισσότερες περιπτώσεις, αλλά όχι πάντα, σημαίνει πως έχει την προτεραιότητα κίνησης παρόλο που κινείται στο δακτύλιο, μετά από ένα γρήγορο έλεγχο συνειδητοποιεί τη λειτουργία της φωτεινής σήμανσης στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο και

[Type text]

παρατηρεί την λειτουργία του πορτοκαλί φανού που αναβοσβήνει, εκεί δίνεται στο παιδί να καταλάβει πως κάτι τέτοιο σημαίνει πως ο κινούμενος στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο πρέπει να δώσει προτεραιότητα. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει στην περίπτωση που συναντά λίγα μέτρα μετά εκεί θα πρέπει να καταλάβει πως σε μια ενδεχόμενη έξοδο οχήματος από τον μονόδρομο πλάτους 3.25 m προς τον κυκλικό κόμβο οφείλει να δώσει προτεραιότητα από τη στιγμή που σήμανση δεν υποδηλώνει κάτι διαφορετικό. Δίνεται επίσης η κατεύθυνση συζήτησης πως η κατακόρυφη σήμανση που υποδηλώνει την απαγόρευση δεξιάς στροφής προς τον μονόδρομο παράλληλα υποδεικνύει και την φορά των οχημάτων σε αυτή. Συνεχίζοντας εισέρχεται σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας όπου θα πρέπει να εισέλθει στη σωστή μεριά του δρόμου και μάλιστα από την στιγμή που δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος να κινηθεί στο δεξί μέρος του οδοστρώματος. Κατευθύνεται έτσι προς το σημείο διάσχισης 9. Τείνει να εξέλθει στον περιφερειακό δρόμο του ΠΚΑ και σε αυτό το σημείο πρέπει να δώσει προτεραιότητα μιας και η ύπαρξη STOP υποδεικνύει πλήρη ακινητοποίηση πριν την είσοδο στο ρεύμα κυκλοφορίας. Πρέπει να γίνει κατανοητή η οριζόντια σήμανση (βέλη κατεύθυνσης, διαχωριστική γραμμή) που μαζί με την κατακόρυφη υποχρεώνουν τον ποδηλάτη να κινηθεί δεξιά. Το οπτικό πεδίο όμως του ποδηλάτη είναι ελλιπέστατο και επιβάλλεται να γίνει μια συζήτηση πάνω σε αυτό. Τα παιδιά πρέπει να καταλάβουν πως ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία που θα μεγαλώσει την ασφάλειά τους είναι να γίνονται αντιληπτοί από τους άλλους χρήστες μιας και μειονεκτούν σε όλα τα χαρακτηριστικά που κάνουν ένα όχημα αντιληπτό στους υπόλοιπους οδικούς χρήστες (φανοί, μέγεθος, ήχος, ταχύτητα). Με την προοπτική ότι κατανοούν την κατάσταση του προβληματικού οπτικού πεδίου, καλούνται να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί και να δεχτούν τη σημασία των ανακλαστικών και λοιπών βοηθητικών, μιας και τα τελευταία βοηθούν στο να γίνονται αντιληπτοί, από τους υπόλοιπους οδικούς χρήστες.

Μπαίνοντας στον περιφερειακό δρόμο, επισημαίνεται πάλι η σημασία της οδήγησης στα δεξιά ώστε να μην εμποδίζουν την διέλευση των οχημάτων (λόγω μικρής ταχύτητας), κάτι που πολύ συχνά δημιουργεί ένταση στους οδηγούς των μηχανοκίνητων με αποτέλεσμα πολλές φορές να ενεργούν επιπόλαια.

Φτάνοντας στη βορειοανατολική γωνία του ΠΚΑ ο ποδηλάτης συναντά διαδοχικές δεξιές στροφές με πρόβλημα ορατότητας (όσον αφορά και τα δυο ρεύματα κυκλοφορίας). Επειδή κάποιοι οδηγούν πολλές φορές λες και δεν υπάρχει περίπτωση να συναντήσουν τίποτα στο δρόμο τους, και πολλές φορές οδηγούν με αυξημένη ταχύτητα ακόμα και όταν η ορατότητά τους δεν είναι κατάλληλη για κάτι τέτοιο. Πολλές φορές αδυνατούν να αποφύγουν μια επικίνδυνη σύγκρουση. Εδώ λόγω της μειωμένης ορατότητας, κάποιος αυτοκινητιστής που πλησιάζει τον ποδηλατιστή μπορεί στην προσπάθειά του να τον προσπεράσει μιας και δεν προλαβαίνει να επιβραδύνει επαρκώς, ή να περάσει στο αντίθετο ρεύμα ή να κτυπήσει τελικά τον ποδηλατιστή. Ο ποδηλάτης εκ των πραγμάτων θα πρέπει να φέρει τα ανακλαστικά που θα τον κάνουν πιο διακριτό, και σε περίπτωση που πλησιάζει σε κάποια επικίνδυνη κάμψη του δρόμου να κινείται σε τέτοια γραμμή ώστε να γίνεται αντιληπτός όσο το δυνατόν νωρίτερα εάν το πλάτος της οδού δεν επαρκεί.

Εν συνεχεία κινείται εξίσου στον περιφερειακό μέχρι που συναντά τη διασταύρωση που εμπεριέχει πλήρης φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όντας κινούμενος στα δεξιά του δρόμου θα πρέπει να προσέξει ώστε να μην παρασυρθεί από κάποιο μηχανοκίνητο το οποίο στη προσπάθειά του να εισέλθει στο μονόδρομο θα βρεθεί μπροστά του και θα τον κλείσει. (βλ. σ. 117). Φυσικά ούτε ο ποδηλάτης θα πρέπει σε περίπτωση που το φανάρι είναι κόκκινο να μπει στη διαδικασία να προσπεράσει από δεξιά μιας και κατά τη διάρκεια της προσπέρασης η φωτεινή σηματοδότηση μπορεί να δώσει προτεραιότητα σε αυτούς που θέλουν να εισέλθουν στρίβοντας δεξιά στο μονόδρομο και επίσης να κλείσουν τον ποδηλάτη ο οποίος κατά πάσα πιθανότητα δεν θα έχει γίνει αντιληπτός. (βλ. σ. 96)

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλάτης συνεχίζει και κινείται στο περιφερειακό δρόμο πάντα στα δεξιά αυτού και με σκοπό να εισέλθει στο μονόδρομο στα δεξιά του, πρέπει να προειδοποιήσει τους οδηγούς που τον ακολουθούν για αυτή του την πρόθεση τείνοντας προς τα δεξιά το χέρι του. Επίσης θα πρέπει να είναι προσεκτικός μιας και οι οδηγοί του αντίθετου ρεύματος πιθανόν να επιθυμούν επίσης να εισέλθουν στον μονόδρομο. Εισερχόμενος στον μονόδρομο πρέπει να κινηθεί υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο και τελικά προειδοποιώντας πάλι, τους τυχόν ποδηλάτες που ακολουθούν, να εισέλθει στο χώρο στάθμευσης ποδηλάτων. (μήκος 780m)

Περίπτωση 3

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλατιστής ξεκινά από το σταθμό στάθμευσης ποδηλάτων και κατευθύνεται ανατολικά. Κατά την έξοδό του πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία από τα αριστερά αλλά και από μπροστά μιας και τείνει να βγει στην κυκλοφορία εμπλεκόμενος με τους υπόλοιπους χρήστες της οδού. Από την στιγμή που υπάρχει ποδηλατόδρομος θα πρέπει να κινηθεί πάνω σε αυτόν για όσο αυτός ισχύει. Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ο ποδηλατόδρομος τελειώνει και πλέον πρέπει η προσοχή του να είναι ιδιαίτερα τεταμένη μιας και υπόκειται πλέον στους ίδιους κανονισμούς με αυτούς των μηχανοκίνητων μέσων. Με σκοπό να βγει σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7.0 μέτρα, θα πρέπει πρώτα να διασχίσουν μονόδρομο πλάτους περί τα 3.5 μέτρα, όπου θα πρέπει πρώτον να δώσουν προτεραιότητα σε τυχόν κυκλοφορία μιας και ο δρόμος βρίσκεται στα δεξιά τους και δεύτερον να συνειδητοποιήσουν, πως πέρα από το γεγονός ανυπαρξίας απαγορευτικής σήμανσης στην οδό που κινούνται για δεξιά στροφή, με σκοπό να εισέλθουν στην οδό, υπάρχει κατακόρυφη σήμανση που απαγορεύει την είσοδο σε αυτή και προφανώς υποδηλώνει την φορά κίνησης σε αυτή την οδό. Γίνεται έτσι κατανοητό στα παιδιά, πώς σε μια περίπτωση ελλιπούς σηματοδότησης μπορούν να αναγνωρίσουν τις ροές κυκλοφορίας.

Ο ποδηλάτης έπειτα εισέρχεται στην προαναφερόμενη οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας και προκειμένου να διασχίσει με σκοπό να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο, ώστε να κινηθεί προς τον κυκλικό κόμβο, προτιμά να κινηθεί όπως τα λοιπά οχήματα δίνοντας φυσικά προτεραιότητα, ώστε να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο με τον ασφαλέστερο τρόπο, μιας

[Type text]

και μια πλαγιομετωπική προσέγγιση της κυκλοφορίας και ειδικά σε σημεία όπου δεν υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για τους λοιπούς οδηγούς πρέπει να αποφεύγεται.

(απόσπασμα3) Φτάνοντας στον κυκλικό κόμβο ο ποδηλάτης έχει την προτεραιότητα εισόδου αλλά θα πρέπει να κινηθεί υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο από τη στιγμή που αυτός υφίσταται μιας και ούτως ή άλλως εκεί θα είναι ασφαλέστερος. Κινούμενος κυκλικά συναντά φωτεινό σηματοδότη ο οποίος είναι σβηστός και αυτό στις περισσότερες περιπτώσεις, αλλά όχι πάντα, σημαίνει πως έχει την προτεραιότητα κίνησης παρόλο που κινείται στο δακτύλιο, μετά από ένα γρήγορο έλεγχο συνειδητοποιεί τη λειτουργία της φωτεινής σήμανσης στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο και παρατηρεί την λειτουργία του πορτοκαλί φανού που αναβοσβήνει, εκεί δίνεται στο παιδί να καταλάβει πως κάτι τέτοιο σημαίνει πως ο κινούμενος στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο πρέπει να δώσει προτεραιότητα. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει στην περίπτωση που συναντά λίγα μέτρα μετά εκεί θα πρέπει να καταλάβει πως σε μια ενδεχόμενη έξοδο οχήματος από τον μονόδρομο πλάτους 3.25 m προς τον κυκλικό κόμβο οφείλει να δώσει προτεραιότητα από τη στιγμή που σήμανση δεν υποδηλώνει κάτι διαφορετικό. Δίνεται επίσης η κατεύθυνση συζήτησης πως η κατακόρυφη σήμανση που υποδηλώνει την απαγόρευση δεξιάς στροφής προς τον μονόδρομο παράλληλα υποδεικνύει και την φορά των οχημάτων σε αυτή. Συνεχίζοντας εισέρχεται σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας όπου θα πρέπει να εισέλθει στη σωστή μεριά του δρόμου και μάλιστα από την στιγμή που δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος να κινηθεί στο δεξί μέρος του οδοστρώματος. Κατευθύνεται έτσι προς το σημείο διάσχισης 9. Τείνει να εξέλθει στον περιφερειακό δρόμο του ΠΚΑ και σε αυτό το σημείο πρέπει να δώσει προτεραιότητα μιας και η ύπαρξη STOP υποδεικνύει πλήρη ακινητοποίηση πριν την είσοδο στο ρεύμα κυκλοφορίας. Πρέπει να γίνει κατανοητή η οριζόντια σήμανση (βέλη κατεύθυνσης, διαχωριστική γραμμή) που μαζί με την κατακόρυφη υποχρεώνουν τον ποδηλάτη να κινηθεί δεξιά. Το οπτικό πεδίο όμως του ποδηλάτη είναι ελλιπέστατο και επιβάλλεται να γίνει μια συζήτηση πάνω σε αυτό. Τα παιδιά πρέπει να καταλάβουν πως ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία που θα μεγαλώσει την ασφάλειά τους είναι να γίνονται αντιληπτοί από τους άλλους χρήστες μιας και μειονεκτούν σε όλα τα χαρακτηριστικά που κάνουν ένα όχημα αντιληπτό στους υπόλοιπους οδικούς χρήστες (φανοί, μέγεθος, ήχος, ταχύτητα). Με την προοπτική ότι κατανοούν την κατάσταση του προβληματικού οπτικού πεδίου, καλούνται να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί και να δεχτούν τη σημασία των ανακλαστικών και λοιπών βοηθητικών, μιας και τα τελευταία βοηθούν στο να γίνονται αντιληπτοί, από τους υπόλοιπους οδικούς χρήστες.

Μπαίνοντας στον περιφερειακό δρόμο, επισημαίνεται πάλι η σημασία της οδήγησης στα δεξιά ώστε να μην εμποδίζουν την διέλευση των οχημάτων (λόγω μικρής ταχύτητας), κάτι που πολύ συχνά δημιουργεί ένταση στους οδηγούς των μηχανοκίνητων με αποτέλεσμα πολλές φορές να ενεργούν επιπόλαια.

Φτάνοντας στη βορειοανατολική γωνία του ΠΚΑ ο ποδηλάτης συναντά διαδοχικές δεξιές στροφές με πρόβλημα ορατότητας (όσον αφορά και τα δυο ρεύματα κυκλοφορίας). Επειδή κάποιοι οδηγούν πολλές φορές λες και δεν υπάρχει περίπτωση

να συναντήσουν τίποτα στο δρόμο τους, και πολλές φορές οδηγούν με αυξημένη ταχύτητα ακόμα και όταν η ορατότητά τους δεν είναι κατάλληλη για κάτι τέτοιο. Πολλές φορές αδυνατούν να αποφύγουν μια επικίνδυνη σύγκρουση. Εδώ λόγω της μειωμένης ορατότητας, κάποιος αυτοκινητιστής που πλησιάζει τον ποδηλατιστή μπορεί στην προσπάθειά του να τον προσπεράσει μιας και δεν προλαβαίνει να επιβραδύνει επαρκώς, ή να περάσει στο αντίθετο ρεύμα ή να κτυπήσει τελικά τον ποδηλατιστή. Ο ποδηλάτης εκ των πραγμάτων θα πρέπει να φέρει τα ανακλαστικά που θα τον κάνουν πιο διακριτό, και σε περίπτωση που πλησιάζει σε κάποια επικίνδυνη κάμψη του δρόμου να κινείται σε τέτοια γραμμή ώστε να γίνεται αντιληπτός όσο το δυνατόν νωρίτερα εάν το πλάτος της οδού δεν επαρκεί .

Εν συνεχεία κινείται εξίσου στον περιφερειακό μέχρι που συναντά τη διασταύρωση που εμπεριέχει πλήρης φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όντας κινούμενος στα δεξιά του δρόμου θα πρέπει να προσέξει ώστε να μην παρασυρθεί από κάποιο μηχανοκίνητο το οποίο στη προσπάθειά του να εισέλθει στο μονόδρομο θα βρεθεί μπροστά του και θα τον κλείσει.(βλ. σ. 117). Φυσικά ούτε ο ποδηλάτης θα πρέπει σε περίπτωση που το φανάρι είναι κόκκινο να μπει στη διαδικασία να προσπεράσει από δεξιά μιας και κατά τη διάρκεια της προσπέρασης η φωτεινή σηματοδότηση μπορεί να δώσει προτεραιότητα σε αυτούς που θέλουν να εισέλθουν στρίβοντας δεξιά στο μονόδρομο και επίσης να κλείσουν τον ποδηλάτη ο οποίος κατά πάσα πιθανότητα δεν θα έχει γίνει αντιληπτός. (βλ. σ. 96)

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλάτης συνεχίζει και κινείται στο περιφερειακό δρόμο πάντα στα δεξιά αυτού και προσεγγίζει διασταύρωση χωρίς φωτεινή σηματοδότηση. Πρέπει να είναι προσεκτικός και να δείξει την πρόθεσή του να κινηθεί ευθύγραμμα μιας έτσι ώστε να μην εμπλακεί με οδηγούς, είτε του δικού του ρεύματος είτε του αντίθετου, που επιθυμούν να εισέλθουν στον μονόδρομο. Συνεχίζοντας ευθύγραμμα προσεγγίζει διασταύρωση (Τ). Εκεί το παιδί πρέπει να κατανοήσει πως το γεγονός ότι έχει προτεραιότητα δεν σημαίνει αυτόματα και πως ο έλεγχος πριν τη διάσχιση της διασταύρωσης είναι περιττός, μιας και κάποιο όχημα πιθανόν να αποτύχει να σταματήσει στο STOP με σκοπό να ελέγξει και να δώσει προτεραιότητα στον ποδηλάτη.(βλ. 98) Έπειτα δείχνοντας και πάλι την πρόθεσή του να εισέλθει σε μονόδρομο εισέρχεται κινούμενος επάνω στον σημασμένο ποδηλατόδρομο. Με το πέρας αυτού διασχίζει μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. Εδώ πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός μιας και στον μονόδρομο μπορούν να εισέλθουν οχήματα από όλες τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας, (πίσω, μπροστά αριστερά) όπως σημάνθηκε και στο προηγούμενο οικοδομικό τετράγωνο ο ποδηλάτης εισήλθε πια σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας για αυτό και ο έλεγχος από όλες τις κατευθύνσεις.

Συνεχίζοντας την πορεία του προς τα δυτικά, τείνει να διασχίσει είσοδο πρατηρίου βενζίνης και εδώ όπως και στην έξοδο αυτού που θα αναφερθεί παρακάτω, ελλοχεύει ένας πολύ συχνός κίνδυνος τόσο για τους ποδηλάτες όσο και για τους πεζούς. Η είσοδος του πρατηρίου λειτουργεί σαν ένα είδος διασταύρωσης. Στη διάσχιση αυτής λοιπόν πρέπει εξίσου να γίνει έλεγχος για οχήματα που τυχόν να επιθυμούν να

[Type text]

εισέλθουν. Παρόμοια ο ποδηλάτης, αλλά με τον έλεγχο από δεξιά αυτή τη φορά, πρέπει να λειτουργήσει και κατά την διάσχιση της εξόδου του πρατηρίου. (βλ. σελ. 97)

Εισέρχεται έτσι σε οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας ο οποίος όμως διαχωρίζει τα ρεύματα της κυκλοφορίας με νησίδα από την οποία δεν επιτρέπεται ούτε η διέλευση των πεζών. Με το πέρας της πλευράς του οικοδομικού τετραγώνου στρίβει δεξιά έχοντας την προτεραιότητα και φυσικά αφού ελέγξει εισέρχεται – από τη στιγμή που δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος – στον λεωφορειόδρομο. Ωθείται έπειτα από τον εκπαιδευτή να στρίψει αριστερά και να εισέλθει σε μονόδρομο πλάτους περί τα 4.80 m αφού όμως πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία πίσω του ενώ κινείται διαδοχικά προς τα αριστερά. Εισέρχεται έτσι στον μονόδρομο και κινείται υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο. Στη πορεία όμως συναντά μπόδιο μιας και παράνομα σταθμευμένο όχημα έχει κατακλύσει το πεζοδρόμιο αλλά και τον ποδηλατόδρομο. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία πίσω του πριν κινηθεί αριστερά και ακόμη πρέπει να έχει στο νου του την πιθανότητα κάποιος πεζός να αναγκαστεί επίσης να κατέβει στο οδόστρωμα με σκοπό να συνεχίσει την πορεία του.

Μπαίνοντας πάλι στον ποδηλατόδρομο προσεγγίζει μονόδρομο πλάτους περί τα 5 m τον οποίο τείνει να διασχίσει με σκοπό να εισέλθει στο χώρο στάθμευσης ποδηλάτων. Εφόσον ελέγξει από τα δεξιά την κίνηση (μηχανοκίνητα – ποδήλατα) διασχίζει και ολοκληρώνει την διαδρομή. (μήκος 400 m)

Περίπτωση 4

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλατιστής ξεκινά από το σταθμό στάθμευσης ποδηλάτων και κατευθύνεται ανατολικά. Κατά την έξοδο του πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία από τα αριστερά αλλά και από μπροστά μιας και τείνει να βγει στην κυκλοφορία εμπλεκόμενος με τους υπόλοιπους χρήστες της οδού. Από την στιγμή που υπάρχει ποδηλατόδρομος θα πρέπει να κινηθεί πάνω σε αυτόν για όσο αυτός ισχύει. Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ο ποδηλατόδρομος τελειώνει και πλέον πρέπει η προσοχή του να είναι ιδιαίτερα τεταμένη μιας και υπόκειται πλέον στους ίδιους κανονισμούς με αυτούς των μηχανοκίνητων μέσων. Με σκοπό να βγει σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7.0 μέτρα, θα πρέπει πρώτα να διασχίσουν μονόδρομο πλάτους περί τα 3.5 μέτρα, όπου θα πρέπει πρώτον να δώσουν προτεραιότητα σε τυχόν κυκλοφορία μιας και ο δρόμος βρίσκεται στα δεξιά τους και δεύτερον να συνειδητοποιήσουν, πως πέρα από το γεγονός ανυπαρξίας απαγορευτικής σήμανσης στην οδό που κινούνται για δεξιά στροφή, με σκοπό να εισέλθουν στην οδό, υπάρχει κατακόρυφη σήμανση που απαγορεύει την είσοδο σε αυτή και προφανώς υποδηλώνει την φορά κίνησης σε αυτή την οδό. Γίνεται έτσι κατανοητό στα παιδιά, πώς σε μια περίπτωση ελλιπούς σηματοδότησης μπορούν να αναγνωρίσουν τις ροές κυκλοφορίας.

Ο ποδηλάτης έπειτα εισέρχεται στην προαναφερόμενη οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας και προκειμένου να διασχίσει με σκοπό να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο, ώστε να κινηθεί προς τον κυκλικό κόμβο, προτιμά να κινηθεί όπως τα λοιπά οχήματα δίνοντας φυσικά προτεραιότητα, ώστε να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο με τον ασφαλέστερο τρόπο, μιας

και μια πλαγιομετωπική προσέγγιση της κυκλοφορίας και ειδικά σε σημεία όπου δεν υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για τους λοιπούς οδηγούς πρέπει να αποφεύγεται.

(απόσπασμα3) Φτάνοντας στον κυκλικό κόμβο ο ποδηλάτης έχει την προτεραιότητα εισόδου αλλά θα πρέπει να κινηθεί υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο από τη στιγμή που αυτός υφίσταται μιας και ούτως ή άλλως εκεί θα είναι ασφαλέστερος. Κινούμενος κυκλικά συναντά φωτεινό σηματοδότη ο οποίος είναι σβηστός και αυτό στις περισσότερες περιπτώσεις, αλλά όχι πάντα, σημαίνει πως έχει την προτεραιότητα κίνησης παρόλο που κινείται στο δακτύλιο, μετά από ένα γρήγορο έλεγχο συνειδητοποιεί τη λειτουργία της φωτεινής σήμανσης στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο και παρατηρεί την λειτουργία του πορτοκαλί φανού που αναβοσβήνει, εκεί δίνεται στο παιδί να καταλάβει πως κάτι τέτοιο σημαίνει πως ο κινούμενος στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο πρέπει να δώσει προτεραιότητα. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει στην περίπτωση που συναντά λίγα μέτρα μετά εκεί θα πρέπει να καταλάβει πως σε μια ενδεχόμενη έξοδο οχήματος από τον μονόδρομο πλάτους 3.25 m προς τον κυκλικό κόμβο οφείλει να δώσει προτεραιότητα από τη στιγμή που σήμανση δεν υποδηλώνει κάτι διαφορετικό. Δίνεται επίσης η κατεύθυνση συζήτησης πως η κατακόρυφη σήμανση που υποδηλώνει την απαγόρευση δεξιάς στροφής προς τον μονόδρομο παράλληλα υποδεικνύει και την φορά των οχημάτων σε αυτή. Συνεχίζοντας εισέρχεται σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας όπου θα πρέπει να εισέλθει στη σωστή μεριά του δρόμου και μάλιστα από την στιγμή που δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος να κινηθεί στο δεξί μέρος του οδοστρώματος. Κατευθύνεται έτσι προς το σημείο διάσχισης 9. Τείνει να εξέλθει στον περιφερειακό δρόμο του ΠΚΑ και σε αυτό το σημείο πρέπει να δώσει προτεραιότητα μιας και η ύπαρξη STOP υποδεικνύει πλήρη ακινητοποίηση πριν την είσοδο στο ρεύμα κυκλοφορίας. Πρέπει να γίνει κατανοητή η οριζόντια σήμανση (βέλη κατεύθυνσης, διαχωριστική γραμμή) που μαζί με την κατακόρυφη υποχρεώνουν τον ποδηλάτη να κινηθεί δεξιά. Το οπτικό πεδίο όμως του ποδηλάτη είναι ελλιπέστατο και επιβάλλεται να γίνει μια συζήτηση πάνω σε αυτό. Τα παιδιά πρέπει να καταλάβουν πως ένα από τα πιο σημαντικά στοιχεία που θα μεγαλώσει την ασφάλειά τους είναι να γίνονται αντιληπτοί από τους άλλους χρήστες μιας και μειονεκτούν σε όλα τα χαρακτηριστικά που κάνουν ένα όχημα αντιληπτό στους υπόλοιπους οδικούς χρήστες (φανοί, μέγεθος, ήχος, ταχύτητα). Με την προοπτική ότι κατανοούν την κατάσταση του προβληματικού οπτικού πεδίου, καλούνται να είναι ιδιαίτερα επιφυλακτικοί και να δεχτούν τη σημασία των ανακλαστικών και λοιπών βοηθητικών, μιας και τα τελευταία βοηθούν στο να γίνονται αντιληπτοί, από τους υπόλοιπους οδικούς χρήστες.

Μπαίνοντας στον περιφερειακό δρόμο, επισημαίνεται πάλι η σημασία της οδήγησης στα δεξιά ώστε να μην εμποδίζουν την διέλευση των οχημάτων (λόγω μικρής ταχύτητας), κάτι που πολύ συχνά δημιουργεί ένταση στους οδηγούς των μηχανοκίνητων με αποτέλεσμα πολλές φορές να ενεργούν επιπόλαια.

Φτάνοντας στη βορειοανατολική γωνία του ΠΚΑ ο ποδηλάτης συναντά διαδοχικές δεξιές στροφές με πρόβλημα ορατότητας (όσον αφορά και τα δυο ρεύματα

[Type text]

κυκλοφορίας). Επειδή κάποιοι οδηγούν πολλές φορές λες και δεν υπάρχει περίπτωση να συναντήσουν τίποτα στο δρόμο τους, και πολλές φορές οδηγούν με αυξημένη ταχύτητα ακόμα και όταν η ορατότητά τους δεν είναι κατάλληλη για κάτι τέτοιο. Πολλές φορές αδυνατούν να αποφύγουν μια επικίνδυνη σύγκρουση. Εδώ λόγω της μειωμένης ορατότητας, κάποιος αυτοκινητιστής που πλησιάζει τον ποδηλατιστή μπορεί στην προσπάθειά του να τον προσπεράσει μιας και δεν προλαβαίνει να επιβραδύνει επαρκώς, ή να περάσει στο αντίθετο ρεύμα ή να κτυπήσει τελικά τον ποδηλατιστή. Ο ποδηλάτης εκ των πραγμάτων θα πρέπει να φέρει τα ανακλαστικά που θα τον κάνουν πιο διακριτό, και σε περίπτωση που πλησιάζει σε κάποια επικίνδυνη κάμψη του δρόμου να κινείται σε τέτοια γραμμή ώστε να γίνεται αντιληπτός όσο το δυνατόν νωρίτερα εάν το πλάτος της οδού δεν επαρκεί .

Εν συνεχεία κινείται εξίσου στον περιφερειακό μέχρι που συναντά τη διασταύρωση που εμπεριέχει πλήρης φωτεινή σηματοδότηση. Εδώ όντας κινούμενος στα δεξιά του δρόμου θα πρέπει να προσέξει ώστε να μην παρασυρθεί από κάποιο μηχανοκίνητο το οποίο στη προσπάθειά του να εισέλθει στο μονόδρομο θα βρεθεί μπροστά του και θα τον κλείσει.(βλ. σ. 117). Φυσικά ούτε ο ποδηλάτης θα πρέπει σε περίπτωση που το φανάρι είναι κόκκινο να μπει στη διαδικασία να προσπεράσει από δεξιά μιας και κατά τη διάρκεια της προσπέρασης η φωτεινή σηματοδότηση μπορεί να δώσει προτεραιότητα σε αυτούς που θέλουν να εισέλθουν στρίβοντας δεξιά στο μονόδρομο και επίσης να κλείσουν τον ποδηλάτη ο οποίος κατά πάσα πιθανότητα δεν θα έχει γίνει αντιληπτός. (βλ. σ. 96)

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλάτης συνεχίζει και κινείται στο περιφερειακό δρόμο πάντα στα δεξιά αυτού και προσεγγίζει διασταύρωση χωρίς φωτεινή σηματοδότηση. Πρέπει να είναι προσεκτικός και να δείξει την πρόθεσή του να κινηθεί ευθύγραμμα μιας έτσι ώστε να μην εμπλακεί με οδηγούς, είτε του δικού του ρεύματος είτε του αντίθετου, που επιθυμούν να εισέλθουν στον μονόδρομο. Συνεχίζοντας ευθύγραμμα προσεγγίζει διασταύρωση (Τ). Εκεί το παιδί πρέπει να κατανοήσει πως το γεγονός ότι έχει προτεραιότητα δεν σημαίνει αυτόματα και πως ο έλεγχος πριν τη διάσχιση της διασταύρωσης είναι περιττός, μιας και κάποιο όχημα πιθανόν να αποτύχει να σταματήσει στο STOP με σκοπό να ελέγξει και να δώσει προτεραιότητα στον ποδηλάτη.(βλ. 98) Έπειτα δείχνοντας και πάλι την πρόθεσή του να εισέλθει σε μονόδρομο εισέρχεται κινούμενος επάνω στον σημασμένο ποδηλατόδρομο. Με το πέρας αυτού ο ποδηλάτης ωθείται να στρίψει δεξιά και να εισέλθει σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3m επειδή όμως ο δρόμος που κινείται στη συνέχεια όπως έχει ήδη προειδοποιηθεί γίνεται αμφίδρομος πρέπει να ελέγξει και από μπροστά την κυκλοφορία ώστε να εισέλθει με ασφάλεια. Κινούμενος στα δεξιά του μονόδρομου που εισήλθε ωθείται να στρίψει και πάλι δεξιά σε μονόδρομο πλάτους περί τα 8.50m και εφόσον υπάρχει λεωφορειόδρομος και όχι ποδηλατόδρομος κινείται σε αυτόν. Αφού ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του εισέρχεται στην οδό και έτσι προσεγγίζει τον περιφερειακό δρόμο και επιχειρεί να στρίψει αριστερά. Εδώ αφού κάνει την πρόθεσή του γνωστή θα πρέπει διαδοχικά να περάσει σε αριστερό μέρος του δρόμου προσέχοντας τα οχήματα που βρίσκονται παράλληλα με αυτόν τα οποία τυχόν να επιθυμούν να στρίψουν δεξιά. Αφού είναι έτοιμος για την διάσχιση θα πρέπει να

ελέγξει και από τις δύο κατευθύνσεις πριν εισέλθει στην οδό μιας και ο δρόμος είναι αμφίδρομος.

Εφόσον εισέλθει στον περιφερειακό δεν περνάει στο δεξιό μέρος της λωρίδας μιας και επιθυμεί να εισέλθει στην ειδική λωρίδα αλλαγής κατεύθυνσης μιας και προορισμός του είναι ο χώρος στάθμευσης ποδηλάτων στα αριστερά του. Στο πέρας της λωρίδας σταματά ώστε να ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του. Προσέχει ιδιαίτερα μιας και κάποιο όχημα μπορεί επίσης να επιθυμεί να εισέλθει στον μονόδρομο. Μπαίνοντας στο μονόδρομο κινείται στον ποδηλατόδρομο και εφόσον κάνει γνωστή την πρόθεσή του εισέρχεται στον χώρο στάθμευσης. (μήκος 350 m)

Περίπτωση 5

(απόσπασμα 2) Ο ποδηλατιστής ξεκινά από το σταθμό στάθμευσης ποδηλάτων και κατευθύνεται ανατολικά. Κατά την έξοδό του πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία από τα αριστερά αλλά και από μπροστά μιας και τείνει να βγει στην κυκλοφορία εμπλεκόμενος με τους υπόλοιπους χρήστες της οδού. Από την στιγμή που υπάρχει ποδηλατόδρομος θα πρέπει να κινηθεί πάνω σε αυτόν για όσο αυτός ισχύει. Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ο ποδηλατόδρομος τελειώνει και πλέον πρέπει η προσοχή του να είναι ιδιαίτερα τεταμένη μιας και υπόκειται πλέον στους ίδιους κανονισμούς με αυτούς των μηχανοκίνητων μέσων. Με σκοπό να βγει σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7.0 μέτρα, θα πρέπει πρώτα να διασχίσουν μονόδρομο πλάτους περί τα 3.5 μέτρα, όπου θα πρέπει πρώτον να δώσουν προτεραιότητα σε τυχόν κυκλοφορία μιας και ο δρόμος βρίσκεται στα δεξιά τους και δεύτερον να συνειδητοποιήσουν, πως πέρα από το γεγονός ανυπαρξίας απαγορευτικής σήμανσης στην οδό που κινούνται για δεξιά στροφή, με σκοπό να εισέλθουν στην οδό, υπάρχει κατακόρυφη σήμανση που απαγορεύει την είσοδο σε αυτή και προφανώς υποδηλώνει την φορά κίνησης σε αυτή την οδό. Γίνεται έτσι κατανοητό στα παιδιά, πως σε μια περίπτωση ελλειπούς σηματοδότησης μπορούν να αναγνωρίσουν τις ροές κυκλοφορίας.

Ο ποδηλάτης έπειτα εισέρχεται στην προαναφερόμενη οδό αμφίδρομης κυκλοφορίας και προκειμένου να διασχίσει με σκοπό να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο, ώστε να κινηθεί προς τον κυκλικό κόμβο, προτιμά να κινηθεί όπως τα λοιπά οχήματα δίνοντας φυσικά προτεραιότητα, ώστε να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο με τον ασφαλέστερο τρόπο, μιας και μια πλαγιομετωπική προσέγγιση της κυκλοφορίας και ειδικά σε σημεία όπου δεν υπάρχει προειδοποιητική σήμανση για τους λοιπούς οδηγούς πρέπει να αποφεύγεται.

(απόσπασμα3) Φτάνοντας στον κυκλικό κόμβο ο ποδηλάτης έχει την προτεραιότητα εισόδου αλλά θα πρέπει να κινηθεί υποχρεωτικά στον ποδηλατόδρομο από τη στιγμή που αυτός υφίσταται μιας και ούτως ή άλλως εκεί θα είναι ασφαλέστερος. Κινούμενος κυκλικά συναντά φωτεινό σηματοδότη ο οποίος είναι σβηστός και αυτό στις περισσότερες περιπτώσεις, αλλά όχι πάντα, σημαίνει πως έχει την προτεραιότητα κίνησης παρόλο που κινείται στο δακτύλιο, μετά από ένα γρήγορο έλεγχο συνειδητοποιεί

[Type text]

τη λειτουργία της φωτεινής σήμανσης στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο και παρατηρεί την λειτουργία του πορτοκαλί φανού που αναβοσβήνει, εκεί δίνεται στο παιδί να καταλάβει πως κάτι τέτοιο σημαίνει πως ο κινούμενος στην οδό που τείνει στον κυκλικό κόμβο πρέπει να δώσει προτεραιότητα. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει στην περίπτωση που συναντά λίγα μέτρα μετά εκεί θα πρέπει να καταλάβει πως σε μια ενδεχόμενη έξοδο οχήματος από τον μονόδρομο πλάτους 3.25 m προς τον κυκλικό κόμβο οφείλει να δώσει προτεραιότητα από τη στιγμή που σήμανση δεν υποδηλώνει κάτι διαφορετικό. Δίνεται επίσης η κατεύθυνση συζήτησης πως η κατακόρυφη σήμανση που υποδηλώνει την απαγόρευση δεξιάς στροφής προς τον μονόδρομο παράλληλα υποδεικνύει και την φορά των οχημάτων σε αυτή. Προσεγγίζει έπειτα διαγράφοντας όλο τον κυκλικό κόμβο ένα δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας όπου θα πρέπει να προσέξει ιδιαίτερα κατά την διάσχιση τυχόν επιθυμία οχημάτων στα αριστερά του να εισέλθουν σε αυτόν αλλά και αυτούς που επιθυμούν να εισέλθουν στο κυκλικό κόμβο και ακόμη ένα μονόδρομο πλάτους περί τα 4 m που πρέπει να φερθεί αναλόγως. Εισέρχεται εν τέλει στον αμφίδρομο ποδηλατόδρομο στα αριστερά του εφόσον έχει κάνει γνωστές τις προθέσεις του στους ποδηλάτες που τυχόν ακολουθούν, με κατεύθυνση προς το αμφιθέατρο του ΠΚΑ. Πρέπει να προσέξει ώστε να εισέλθει στη σωστή λωρίδα, με σκοπό να μην συγκρουστεί με αμφίδρομο ποδηλάτη.

Φτάνει έτσι στην υπερυψωμένη διάβαση τα ρεύματα της κυκλοφορίας βρίσκονται στις αντίθετες πλευρές του δρόμου από το αναμενόμενο πρέπει έτσι να δοθεί τέτοια κατεύθυνση στα παιδιά ώστε να μάθουν τη σημασία της σωστής αξιολόγησης της σήμανσης και επιπλέον να περιμένουν και καταστάσεις πέρα από το αναμενόμενο μιας και το οδικό περιβάλλον διακατέχεται από μεγάλη ποικιλομορφία. Ελέγχοντας λοιπόν επαρκώς αριστερά και δεξιά εισέρχονται στην υπερυψωμένη διάβαση πεζών. Ο ποδηλάτης κινείται παράλληλα με τους πεζούς και θα πρέπει να είναι προσεκτικός μην τυχόν κάποιος πεζός διασταυρωθεί μαζί του. Προσεγγίζοντας μονόδρομο πλάτους 3.50 m ελέγχει στα δεξιά του για τυχόν όχημα και συνεχίζει την πορεία του. Εδώ ο εκπαιδευτής έχει την δυνατότητα να κάνει μια συζήτηση με το παιδί όσον αφορά τη σημασία της κίνησης στη σωστή λωρίδα μιας και ο οδηγός του οχήματος που μπορεί να κινείται στο μονόδρομο θα ελέγξει από εκεί που περιμένει την κίνηση. Στην περίπτωση που ο ποδηλάτης δεν κινείται στη σωστή λωρίδα κάλλιστα μπορεί να μην γίνει έγκυρα αντιληπτός από τον οδηγό. (βλ. σελ. 86). (απόσπασμα 1) Συνεχίζοντας την πορεία του προσεγγίζει επίσης μονόδρομο πλάτους περί τα 7.60 m και λειτουργεί ομοίως με ανωτέρω με την μόνη διαφορά πως εδώ υφίσταται και ποδηλατόδρομος και άρα η προοπτική κάποιος ποδηλάτης να επιθυμεί να εισέλθει στον ποδηλατόδρομο της κύριας οδού, οπότε πρέπει να είναι προσεκτικός και για αυτό, την προτεραιότητα φυσικά την έχει ο κινούμενος στην κεντρική οδό.

Συνεχίζοντας στο μέσο περίπου του τετραγώνου υπάρχει διάβαση πεζών όπου ο ποδηλάτης καλείται να διασχίσει με σεβασμό φυσικά προς τους πεζούς αλλά και προς τους αμφίδρομους ποδηλάτες. Εισέρχεται έτσι για λίγο στο δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας με σκοπό να στρίψει δεξιά σε επίσης αμφίδρομο δρόμο πλάτους περί τα 7.60m. κινούμενος πια σε αυτόν συναντά έργα στην οδό και αναγκάζεται να βγει προς τα αριστερά της οδού. Πρέπει να προσέξει τυχόν πεζούς και οχήματα που αναγκάζονται να

πράξουν ομοίως καθώς και τα οχήματα του αντίθετου ρεύματος. Πιθανόν να χρειαστεί να σταματήσει μέχρι να του δοθεί η ευκαιρία να συνεχίσει με ασφάλεια.

Εν συνεχεία ωθείται να στρίψει αριστερά περνώντας διαδοχικά στο αριστερό κομμάτι του δρόμου, εδώ θα πρέπει να ελέγξει δεξιά αλλά και μπροστά πριν και κατά τη διάρκεια του εγχειρήματος, αφού πρώτα οι προθέσεις του θα είναι σίγουρος πως είναι γνωστές στους υπόλοιπους χρήστες. Εισερχόμενος στο μονόδρομο πλάτους περί τα 3.50 m μένει στο δεξί κομμάτι του δρόμου αλλά και πάλι συναντά εμπόδιο, αυτή τη φορά παράνομα σταθμευμένο όχημα. Φέρεται ως ανωτέρω με τη μόνο διαφορά πως εδώ δεν ανησυχεί για την αμφίδρομη κυκλοφορία. Μπαίνοντας πάλι στο δεξί κομμάτι του δρόμου, φτάνει στο πέρας του τετραγώνου και ωθείται να διασχίσει δρόμο αμφίδρομης κατεύθυνσης με σκοπό να εισέλθει σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3m. Ελέγχοντας αριστερά μιας και είναι το αμφίδρομο κομμάτι και δεξιά προσέχοντας ιδιαίτερα αυτούς που επίσης επιθυμούν να εισέλθουν στην οδό, αλλά και τους ποδηλάτες που κινούνται στον ποδηλατόδρομο εισέρχεται στο μονόδρομο.

Κινούμενος στα δεξιά του μονόδρομου που εισήλθε ωθείται να στρίψει και πάλι δεξιά σε μονόδρομο πλάτους περί τα 8.50m και εφόσον υπάρχει λεωφορειόδρομος και όχι ποδηλατόδρομος κινείται σε αυτόν. Αφού ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του εισέρχεται στην οδό και έτσι προσεγγίζει τον περιφερειακό δρόμο και επιχειρεί να στρίψει αριστερά. Εδώ αφού κάνει την πρόθεσή του γνωστή θα πρέπει διαδοχικά να περάσει στο αριστερό μέρος του δρόμου προσέχοντας τα οχήματα που βρίσκονται παράλληλα με αυτόν τα οποία τυχόν να επιθυμούν να στρίψουν δεξιά. Αφού είναι έτοιμος για την διάσχιση θα πρέπει να ελέγξει και από τις δύο κατευθύνσεις πριν εισέλθει στην οδό μιας και ο δρόμος είναι αμφίδρομος.

Εφόσον εισέλθει στον περιφερειακό δεν περνάει στο δεξιό μέρος της λωρίδας μιας και επιθυμεί να εισέλθει στην ειδική λωρίδα αλλαγής κατεύθυνσης μιας και προορισμός του είναι ο χώρος στάθμευσης ποδηλάτων στα αριστερά του. Στο πέρας της λωρίδας σταματά ώστε να ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του. Προσέχει ιδιαίτερα μιας και κάποιο όχημα μπορεί επίσης να επιθυμεί να εισέλθει στον μονόδρομο. Μπαίνοντας στο μονόδρομο κινείται στον ποδηλατόδρομο και εφόσον κάνει γνωστή την πρόθεσή του εισέρχεται στον χώρο στάθμευσης.(μήκος 350 m)

[Type text]

3.3 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΗΛΙΚΙΕΣ Ε΄ ΚΑΙ ΣΤ΄ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

Σε αυτές τις ηλικίες τα παιδιά είναι ικανά να αναπτύξουν σε μεγάλο βαθμό τις δεξιότητες που απαιτούνται εφόσον έχουν πάρει την εκπαίδευση που αναφέρεται ανωτέρω όσον αφορά την λειτουργία τους στον οδικό χώρο σαν πεζοί και ποδηλατιστές, προτείνεται σε τελική φάση η εκπαίδευσή τους και σαν οδηγοί τετράτροχου οχήματος.

Προτείνεται η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων με μέγιστη ταχύτητα 20 km/h για λόγους ασφαλείας, μιας και στην εκπαίδευσή τους ως πεζοί θα εκπαιδευτούν και στα χάσματα της κυκλοφορίας. Ακόμη τα οχήματα θα είναι ρεαλιστικών διαστάσεων για λόγους ρεαλισμού όπως είναι και το οδικό δίκτυο του ΠΚΑ. Στα οχήματα θα επιβαίνουν τέσσερα άτομα τρία παιδιά και ο εκπαιδευτής, όπου τα παιδιά θα οδηγούν εναλλάξ και παράλληλα θα μπορούν να συζητούν όλοι μαζί ζητήματα ασφαλείας που θα προκύπτουν κατά τη διαδρομή. Το όχημα όπως και στις σχολές οδήγησης θα δίνει τη δυνατότητα στον εκπαιδευτή να παρέμβει οποιαδήποτε στιγμή είναι αναγκαίο.

Παρατίθενται στη συνέχεια αποσπάσματα χάρτου του ΠΚΑ (Σήμανση), όπου σημαίνονται οι διαδρομές που τα παιδιά θα κληθούν να ακολουθήσουν ως οδηγοί. Οι θέσεις αφετηριών και προορισμών της προηγούμενης ηλικιακής ομάδας παραμένουν στα αποσπάσματα μιας και αποτέλεσαν τη βάση για την εξαγωγή των διαδρομών και παράλληλα μπορούν να αποτελέσουν σημεία αξιολόγησης και ιδιαίτερης προσοχής.

Οι διαδρομές δεν δείχνουν απαραίτητα την ακριβή πορεία που θα πρέπει να ακολουθήσουν τα παιδιά, σε κάποιες περιπτώσεις υποδηλώνουν τον στόχο και όχι την σωστή πορεία διάσχισης. Επίσης περεταίρω γίνεται αναλυτική περιγραφή των διαδρομών, της λογικής επιλογής τους καθώς και της εκπαιδευτικής σημασίας και στρατηγικής.

Όλα τα είδη οδικών χρηστών θα κινούνται ταυτόχρονα στο ΠΚΑ, ώστε να έχει και νόημα η προσπάθεια για ένα ρεαλιστικό μοντέλο και να εξασκηθούν όλοι οι οδικοί χρήστες στην συνύπαρξη τους, μιας και είναι ο μόνος πρακτικός και ουσιαστικός τρόπος εξέλιξης των αντιληπτικών και συγχρονιστικών δεξιοτήτων που χρειάζονται, αλλά και ο μόνος τρόπος να συνειδητοποιήσουν και να αντιληφθούν τις επικίνδυνες καταστάσεις που αναφέρθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια.

Στο τέλος της ενότητας παρατίθεται επίσης ένα χάρτης με το σύνολο όλων των διαδρομών όλων των ηλικιακών ομάδων, ώστε να γίνει πλήρως κατανοητό το οδικό περιβάλλον προσομοίωσης που παρέχεται, καθώς και τα σημεία διασταύρωσης των οδικών χρηστών

Απόσπασμα χάρτου 1 πορείες οδηγών τετράτροχων

[Type text]

Απόσπασμα χάρτου 2 πορείες οδηγών τετράτροχων

Απόσπασμα χάρτου 3 πορείες οδηγών τετράτροχων

[Type text]

3.3.1 Ανάλυση πορειών οδηγών τετράτροχων

Περίπτωση 1

Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, εφόσον έχει περάσει διαδοχικά στο δεξί μέρος του δρόμου στρίβει δεξιά και κινείται πια στον περιφερειακό δρόμο. Με το πέρασ του οικοδομικού τετραγώνου ωθείται από τον εκπαιδευτή να στρίψει επίσης δεξιά σε δρόμο πλάτους περί τα 6,50 m. ο οποίος περιέχει ποδηλατόδρομο, πρέπει λοιπόν να κινηθεί στο κεντρικό μέρος της οδού και σε καμία περίπτωση επάνω στον ποδηλατόδρομο. Συνεχίζοντας προσεγγίζει στα δεξιά κάθετο μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. στον οποίο ωθείται να εισέλθει. Πριν εισέλθει θα πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία και μπροστά αλλά και αριστερά και κυρίως να ελέγξει τον δεξί του καθρέφτη σε περίπτωση που κάποιο όχημα βρίσκεται στα δεξιά του και δεν το έχει αντιληφθεί, στη συγκεκριμένη περίπτωση το τελευταίο είναι επιτακτικό λόγω της ύπαρξης ποδηλατόδρομου και συνεπώς δικυκλιστών.

Εισερχόμενος στην οδό κινείται μέχρι το πέρασ του τετραγώνου όπου και σταματά με σκοπό να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του μιας και το ενδεχομένως στάσιμο λεωφορείο μειώνει κατά πολύ το οπτικό του πεδίο. Εφόσον μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια, διασχίζει και εισέρχεται στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. (μήκος 84 m.)

Περίπτωση 2

Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, εφόσον έχει περάσει διαδοχικά στο δεξί μέρος του δρόμου στρίβει δεξιά και κινείται πια στον περιφερειακό δρόμο. Περνώντας ένα οικοδομικό τετράγωνο και με το πέρασ του δεύτερου ωθείται να στρίψει δεξιά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7, 60 m. ο οποίος περιέχει σταθμευμένα οχήματα στη δεξιά πλευρά του δρόμου. Ο οδηγός κάθε φορά που συναντά μια περίπτωση με σταθμευμένα οχήματα θα πρέπει να έχει πάντα στο νου του μια απότομη έξοδο πεζού ανάμεσα από αυτά. Συνεχίζοντας, προσεγγίζει διασταύρωση η οποία στα δεξιά της περιέχει μονόδρομο πλάτους περί τα 3, 50 m.

Εφόσον ελέγξει την κυκλοφορία από αριστερά και εμπρός έχοντας ούτως ή άλλως την προτεραιότητα στρίβει δεξιά και ενώ κινείται παρατηρεί παράνομα σταθμευμένο όχημα επάνω στο πεζοδρόμιο, κάτι που για τους πιθανούς πεζούς δικυκλιστές που κινούνται από αυτή την πλευρά του δρόμου αποτελεί εμπόδιο και πολλές φορές αναγκάζονται να βγουν – ίσως χωρίς να ελέγξουν – στο οδόστρωμα. Ο κίνδυνος έτσι εμπλοκής μεταξύ τους είναι υπαρκτός. Το παιδία έτσι πρέπει να συνειδητοποιήσει πως ένα τέτοιο οδικό

χαρακτηριστικό μπορεί να προκαλέσει ατύχημα. Φτάνοντας στην άκρη του οικοδομικού τετραγώνου προσεγγίζει δρόμο διπλής κυκλοφορίας προσεγγίζει δρόμο περί τα 6, 50 m. τον οποίο και επιθυμεί να διασχίσει με σκοπό να περάσει απέναντι σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m.

Πρέπει έτσι, να ελέγξει την κυκλοφορία από τα αριστερά μιας και έχει αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμο αλλά και από τα δεξιά και δίνοντας προτεραιότητα να διασχίσει και να εισέλθει στο μονόδρομο με ασφάλεια.

Εισερχόμενος στην οδό κινείται μέχρι το πέρας του τετραγώνου όπου και σταματά με σκοπό να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του μιας και το ενδεχομένως στάσιμο λεωφορείο μειώνει κατά πολύ το οπτικό του πεδίο. Εφόσον μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια, διασχίζει και εισέρχεται στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. (μήκος 140 m.)

Περίπτωση 3

Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, εφόσον έχει περάσει διαδοχικά στο δεξί μέρος του δρόμου στρίβει δεξιά και κινείται πια στον περιφερειακό δρόμο. Περνώντας ένα οικοδομικό τετράγωνο και με το πέρας του δεύτερου ωθείται να στρίψει δεξιά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7, 60 m. ο οποίος περιέχει σταθμευμένα οχήματα στη δεξιά πλευρά του δρόμου. Ο οδηγός κάθε φορά που συναντά μια περίπτωση με σταθμευμένα οχήματα θα πρέπει να έχει πάντα στο νου του μια απότομη έξοδο πεζού ανάμεσα από αυτά.

Περνώντας την πρώτη διασταύρωση μιας και έχει την προτεραιότητα συνεχίζει και στα αριστερά του παρατηρεί έργα στην οδό. Σε τέτοιες περιπτώσεις οδηγοί, ποδηλατιστές και πεζοί του αντίθετου ρεύματος, αναγκάζονται να βγουν στο αντίθετο ρεύμα με σκοπό να αποφύγουν τα δημόσια έργα και έτσι υπάρχει ο κίνδυνος εμπλοκής με αυτούς. Πρέπει έτσι ο οδηγός όταν συναντά τέτοιες καταστάσεις να είναι προσεκτικός και να συνεχίζει την πορεία του με επιφύλαξη.

Φτάνοντας στο πέρας του οικοδομικού τετραγώνου, υποχρεώνεται να σταματήσει και να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του, μιας και στον αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμο που προσεγγίζει επιθυμεί να στρίψει αριστερά. Η νησίδα εν τω μέσω της οδού του δίνει την ευκολία μικρής στάσης μεταξύ των ρευμάτων ώστε να ελέγξει και από δεξιά.

Φυσικά πριν επιχειρήσει την αριστερή στροφή θα πρέπει να έχει στο νου του πως οχήματα που εξέρχονται από το μονόδρομο απέναντί του μπορεί επίσης να επιθυμούν το ίδιο. Κινούμενος στον δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς το αμφιθέατρο, συναντά διάβαση πεζών όπου θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα στη

[Type text]

διάβασή τους αλλά και ο ίδιος ο εκπαιδευτής θα πρέπει να τονίσει πως ούτως ή άλλως όταν προσεγγίζει διάβαση πεζών θα πρέπει να είναι προσεκτικός.

Η ύπαρξη ποδηλατόδρομου στα δεξιά, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να τον κρατά σε εγρήγορση μιας και απότομες μεταπηδήσεις των ποδηλατιστών από τον ποδηλατόδρομο στο κυρίως οδόστρωμα, είναι συχνές και άρα πιθανές.

Φτάνοντας σε διασταύρωση μορφής σταυρού, παρατηρεί τροχονόμο όπου μόνο με το σήμα αυτού θα συνεχίσει ευθύγραμμα την πορεία του. Αλλά ακόμη και τότε περνώντας από τη διάβαση των πεζών θα πρέπει να είναι επιφυλακτικός. Προσεγγίζοντας πια τον περιφερειακό δρόμο, εισέρχεται στη λωρίδα επιτάχυνσης όπου ο εκπαιδευτής τον ενημερώνει για τη λειτουργία της και πως αυτή διαδοχικά τον εντάσσει στην κυκλοφορία του περιφερειακού.

Κινούμενος περιμετρικά του αμφιθεάτρου, παρατηρεί την οριζόντια σήμανση και ο εκπαιδευτής δίνει τις απαραίτητες εξηγήσεις. Με την προοπτική πορείας που δίνει ο εκπαιδευτής συζητούν για το λόγω επιλογής της δεξιάς λωρίδας από τις δυο που πια έχει στη διάθεσή του και εισέρχεται στρίβοντας δεξιά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 11, 60 m. και στο πέρας αυτού συναντάει διάβαση πεζών, οπότε και θα πρέπει να είναι επιφυλακτικός, συνδυαστικά με τα σταθμευμένα οχήματα στα δεξιά του. Μόνο με την προτροπή του τροχονόμου θα συνεχίσει την πορεία του στρίβοντας αριστερά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους 7 m. με νησίδα ως διαχωριστικό των ρευμάτων. Κινούμενος πλέον στο δρόμο, συναντά διάβαση πεζών και στη συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός μιας και η ύπαρξη περιπτερού κοντά στη διάβαση μπορεί να κρύβει πίσω του πεζό ο οποίος τείνει να διασχίσει το δρόμο και εξίσου με τον οδηγό το οπτικό του πεδίο είναι ελάχιστο.

Συνεχίζοντας, κατευθυνόμενος προς τον κυκλικό κόμβο περνάει μια διασταύρωση T και σε δεύτερη φάση στρίβει δεξιά (απόσπασμα 2) σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 6, 50 m. και κινούμενος διαδοχικά προς το κέντρο της οδού σταματά στην επόμενη διασταύρωση με σκοπό να εισέλθει στα αριστερά του σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. Εφόσον ελέγξει την κυκλοφορία μπροστά του και νιώσει ασφαλής, διασχίζει.

Εισερχόμενος στην οδό κινείται μέχρι το πέρας του τετραγώνου όπου και σταματά με σκοπό να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του μιας και το ενδεχομένως στάσιμο λεωφορείο μειώνει κατά πολύ το οπτικό του πεδίο. Εφόσον μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια, διασχίζει και εισέρχεται στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. (μήκος 350 m.)

Περίπτωση 4

Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, εφόσον έχει

περάσει διαδοχικά στο δεξί μέρος του δρόμου στρίβει δεξιά και κινείται πια στον περιφερειακό δρόμο. Περνώντας ένα οικοδομικό τετράγωνο και με το πέρας του δεύτερου ωθείται να στρίψει δεξιά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7, 60 m. ο οποίος περιέχει σταθμευμένα οχήματα στη δεξιά πλευρά του δρόμου. Ο οδηγός κάθε φορά που συναντά μια περίπτωση με σταθμευμένα οχήματα θα πρέπει να έχει πάντα στο νου του μια απότομη έξοδο πεζού ανάμεσα από αυτά.

Περνώντας την πρώτη διασταύρωση μιας και έχει την προτεραιότητα συνεχίζει και στα αριστερά του παρατηρεί έργα στην οδό. Σε τέτοιες περιπτώσεις οδηγοί, ποδηλατιστές και πεζοί του αντίθετου ρεύματος, αναγκάζονται να βγουν στο αντίθετο ρεύμα με σκοπό να αποφύγουν τα δημόσια έργα και έτσι υπάρχει ο κίνδυνος εμπλοκής με αυτούς. Πρέπει έτσι ο οδηγός όταν συναντά τέτοιες καταστάσεις να είναι προσεκτικός και να συνεχίζει την πορεία του με επιφύλαξη.

Φτάνοντας στο πέρας του οικοδομικού τετραγώνου, υποχρεώνεται να σταματήσει και να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του, μιας και στον αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμο που προσεγγίζει επιθυμεί να στρίψει αριστερά. Η νησίδα εν τω μέσω της οδού του δίνει την ευκολία μικρής στάσης μεταξύ των ρευμάτων ώστε να ελέγξει και από δεξιά.

Φυσικά πριν επιχειρήσει την αριστερή στροφή θα πρέπει να έχει στο νου του πως οχήματα που εξέρχονται από το μονόδρομο απέναντί του μπορεί επίσης να επιθυμούν το ίδιο. Κινούμενος στον δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας με κατεύθυνση προς το αμφιθέατρο, συναντά διάβαση πεζών όπου θα πρέπει να δώσει προτεραιότητα στη διάβασή τους αλλά και ο ίδιος ο εκπαιδευτής θα πρέπει να τονίσει πως ούτως ή άλλως όταν προσεγγίζει διάβαση πεζών θα πρέπει να είναι προσεκτικός.

Η ύπαρξη ποδηλατόδρομου στα δεξιά, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να τον κρατά σε εγρήγορση μιας και απότομες μεταπηδήσεις των ποδηλατιστών από τον ποδηλατόδρομο στο κυρίως οδόστρωμα, είναι συχνές και άρα πιθανές.

Φτάνοντας σε διασταύρωση μορφής σταυρού, παρατηρεί τροχονόμο όπου μόνο με το σήμα αυτού θα συνεχίσει ευθύγραμμα την πορεία του. Αλλά ακόμη και τότε περνώντας από τη διάβαση των πεζών θα πρέπει να είναι επιφυλακτικός. Προσεγγίζοντας πια τον περιφερειακό δρόμο, εισέρχεται στη λωρίδα επιτάχυνσης όπου ο εκπαιδευτής τον ενημερώνει για τη λειτουργία της και πως αυτή διαδοχικά τον εντάσσει στην κυκλοφορία του περιφερειακού.

Κινούμενος περιμετρικά του αμφιθέατρου, παρατηρεί την οριζόντια σήμανση και ο εκπαιδευτής δίνει τις απαραίτητες εξηγήσεις. Με την προοπτική πορείας που δίνει ο εκπαιδευτής συζητούν για το λόγω επιλογής της αριστερής λωρίδας, μιας και προτείνεται ευθύγραμμη πορεία. Κινούμενοι στον περιφερειακό δρόμο περνώντας τις δυο κάθετες οδούς και πλησιάζοντας στη διάβαση πεζών η οποία υποστηρίζεται από φωτεινή σηματοδότηση το παιδί καλείται να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προσαγές του

[Type text]

φωτεινού σηματοδότη και παράλληλα να περάσει διαδοχικά στη δεξιά λωρίδα με σκοπό να στρίψει δεξιά.

Εισερχόμενος πια σε μονόδρομο πλάτους 3, 50 m. πλησιάζει επίσης σε διάβαση πεζών αλλά και σε ποδηλατόδρομο αμφίδρομης κυκλοφορίας. Εδώ πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός μιας και πριν βγει στον αμφίδρομο δρόμο πρέπει να ελέγξει και αριστερά αλλά και δεξιά για τυχόν διέλευση ποδηλατιστών. Εφόσον μπορεί να στρίψει με ασφάλεια, εισέρχεται στο δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας και με το πέρας της νησίδας επιχειρεί να στρίψει αριστερά. Δίνοντας προτεραιότητα στο αντίθετο ρεύμα από αυτό, εισέρχεται σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους 7, 60 m. όπου και συναντά δημόσια έργα στην οδό. Σε αυτή την περίπτωση πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός μιας και παράλληλα με αυτόν αναγκάζονται πεζοί αλλά και ποδηλατιστές να κινηθούν προς τα αριστερά της οδού με σκοπό να αποφύγουν τα έργα. Ο κίνδυνος όμως γίνεται ακόμη μεγαλύτερος λόγω της ύπαρξης του αντίθετου ρεύματος κυκλοφορίας μιας και πρέπει να υπάρξει συνεννόηση όσων αφορά τη διέλευση.

Περνώντας τα έργα και φτάνοντας στη θέση διάσχισης 3 ωθείται από τον εκπαιδευτή να στρίψει αριστερά εφόσον έχει κάνει τις απαραίτητες ενέργειες (έλεγχος κυκλοφορίας, flash , καθρέφτες)

Ενώ κινείται πια στο μονόδρομο, παρατηρεί παράνομα σταθμευμένο όχημα επάνω στο πεζοδρόμιο, κάτι που για τους πιθανούς πεζούς δικυκλιστές που κινούνται από αυτή την πλευρά του δρόμου αποτελεί εμπόδιο και πολλές φορές αναγκάζονται να βγουν – ίσως χωρίς να ελέγξουν – στο οδόστρωμα. Ο κίνδυνος έτσι εμπλοκής μεταξύ τους είναι υπαρκτός. Το παιδί έτσι πρέπει να συνειδητοποιήσει πως ένα τέτοιο οδικό χαρακτηριστικό μπορεί να προκαλέσει ατύχημα. Φτάνοντας στην άκρη του οικοδομικού τετραγώνου προσεγγίζει δρόμο διπλής κυκλοφορίας προσεγγίζει δρόμο περί τα 6, 50 m. τον οποίο και επιθυμεί να διασχίσει με σκοπό να περάσει απέναντι σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m.

Πρέπει έτσι, να ελέγξει την κυκλοφορία από τα αριστερά μιας και έχει αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμο αλλά και από τα δεξιά και δίνοντας προτεραιότητα να διασχίσει και να εισέλθει στο μονόδρομο με ασφάλεια.

Εισερχόμενος στην οδό κινείται μέχρι το πέρας του τετραγώνου όπου και σταματά με σκοπό να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του μιας και το ενδεχομένως στάσιμο λεωφορείο μειώνει κατά πολύ το οπτικό του πεδίο. Εφόσον μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια, διασχίζει και εισέρχεται στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. (μήκος 400 m.)

Περίπτωση 5

Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, εφόσον έχει περάσει διαδοχικά στο δεξί μέρος του δρόμου στρίβει δεξιά και κινείται πια στον περιφερειακό δρόμο. Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ωθείται από τον εκπαιδευτή να στρίψει επίσης δεξιά σε δρόμο πλάτους περί τα 6,50 m. ο οποίος περιέχει ποδηλατόδρομο, πρέπει λοιπόν να κινηθεί στο κεντρικό μέρος της οδού και σε καμία περίπτωση επάνω στον ποδηλατόδρομο. Συνεχίζοντας προσεγγίζει στα δεξιά κάθετο μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. Συνεχίζοντας, φτάνει τελικά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7 m. ο οποίος περιέχει νησίδα διαχωρισμού των ρευμάτων κυκλοφορίας. Εφόσον ελέγξει στα αριστερά, εισέρχεται στην οδό και περνώντας διαδοχικά στο κεντρικό τμήμα της οδού επιχειρεί να στρίψει αριστερά προς τον περιφερειακό δρόμο δίνοντας όμως προτεραιότητα σε αυτούς που κινούνται ή τείνουν να κινηθούν στην οδό. Εισερχόμενος πια στην έξοδο προς τον περιφερειακό, συναντά υπερυψωμένη διάβαση των πεζών και ποδηλατόδρομο αμφίδρομης κυκλοφορίας όπου ελέγχοντας και από τις δυο πλευρές και δίνοντας προτεραιότητα συνεχίζει. Τείνοντας να βγει στον περιφερειακό πρέπει επίσης να δώσουν προτεραιότητα σε αυτούς που κινούνται ήδη. Κινούμενος πια στον περιφερειακό συναντά διάβαση την πεζών η οποία υποστηρίζεται από φωτεινή σηματοδότηση και οφείλει να υπακούσει. Συνεχίζοντας, οι δυο λωρίδες κατεύθυνσης γίνονται διαδοχικά μια και θα πρέπει να είναι προσεκτικός κατά αυτή τη μετάβαση.

Κινούμενος πια στον περιφερειακό δρόμο προσεγγίζει τη θέση διάσχισης 9 όπου και στρίβει δεξιά προσέχοντας να εισέλθει στη σωστή λωρίδα. Συναντά διάβαση πεζών όπου θα πρέπει να είναι επιφυλακτικός καθώς και ποδηλατόδρομο. Έχοντας την προτεραιότητα εισέρχεται στον κυκλικό κόμβο στο δεξί του κομμάτι, και δίνοντας προτεραιότητα στις οδούς που εισέρχονται σε αυτόν κάνει μια πλήρη περιστροφή του και εξέρχεται μέσω της οδού που εισήλθε με προσοχή στη διάβαση πεζών και πάλι στον περιφερειακό. Κατά την είσοδό του πρέπει να είναι πολύ προσεκτικός μιας και το οπτικό του πεδίο είναι ιδιαίτερα ελλειπές λόγω της δένδροστοιχίας αλλά και της καμπύλης του δρόμου.

Στρίβοντας δεξιά στον περιφερειακό, μιας και η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση απαγορεύει την αριστερή στροφή, κινείται φτάνοντας στις διαδοχικές δεξιές στροφές του Π. Κ. Α όπου του εφιστάται η προσοχή (διατήρηση μικρής ταχύτητας σταθερής πορείας) μιας και η οπτική του είναι ελάχιστη και σε κάθε περίπτωση μπορεί να βρεθεί αντιμέτωπος με προπορευόμενο όχημα έχοντας εκ των πραγμάτων μειωμένες αντιδράσεις. Συνεχίζοντας, έχοντας πλέον μπει στο ευθύγραμμο κομμάτι του περιφερειακού, προσεγγίζει διασταύρωση τύπου T, η οποία υποστηρίζεται από φωτεινή σηματοδότηση. Ο εκπαιδευτής σε αυτό το σημείο εξηγεί πριν την προσέγγιση αυτή πως αφού η πορεία τους θα συνεχιστεί ευθύγραμμα στον περιφερειακό, πρέπει να

[Type text]

κρατήσουν την αριστερή λωρίδα μιας και η δεξιά ωφελεί περισσότερο αυτούς που επιθυμούν να στρίψουν.

Συνεχίζοντας, παρατηρούν την συμπύκνωση των δυο λωρίδων σε μια και δίνεται ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό το μεταβατικό στάδιο μιας και η ύπαρξη νησίδας στο κεντρικό σημείο της οδού υποχρεώνει τον οδηγό για γρήγορη μετάβαση.

Κατά το πέρας της νησίδας, πρέπει επίσης να δοθεί προσοχή μιας και δύναται η δυνατότητα στα οχήματα του αντίθετου ρεύματος να στρίψουν αριστερά αλλά αυτή φορά χωρίς την υποστήριξη φωτεινής σηματοδότησης. Συνεχίζοντας τον περιφερειακό προσεγγίζουν στα δεξιά κάθετο μονόδρομο όπου επίσης πρέπει να δώσουν προσοχή μιας και οι οδηγοί που εξέρχονται από αυτόν μπορούν να κινηθούν είτε δεξιά είτε αριστερά.

Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ωθείται από τον εκπαιδευτή να στρίψει επίσης δεξιά σε δρόμο πλάτους περί τα 6,50 m. ο οποίος περιέχει ποδηλατόδρομο, πρέπει λοιπόν να κινηθεί στο κεντρικό μέρος της οδού και σε καμία περίπτωση επάνω στον ποδηλατόδρομο. Συνεχίζοντας προσεγγίζει στα δεξιά κάθετο μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. στον οποίο ωθείται να εισέλθει. Πριν εισέλθει θα πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία και μπροστά αλλά και αριστερά και κυρίως να ελέγξει τον δεξί του καθρέφτη σε περίπτωση που κάποιο όχημα βρίσκεται στα δεξιά του και δεν το έχει αντιληφθεί, στη συγκεκριμένη περίπτωση το τελευταίο είναι επιτακτικό λόγω της ύπαρξης ποδηλατόδρομου και συνεπώς δικυκλιστών.

Εισερχόμενος στην οδό κινείται μέχρι το πέρας του τετραγώνου όπου και σταματά με σκοπό να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του μιας και το ενδεχομένως στάσιμο λεωφορείο μειώνει κατά πολύ το οπτικό του πεδίο. Εφόσον μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια, διασχίζει και εισέρχεται στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. (μήκος 550 m)

Περίπτωση 6

(απόσπασμα 2) Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, αφού μπορεί να εισέλθει με ασφάλεια στον περιφερειακό στρίβει αριστερά και κινείται στο αριστερό κομμάτι του δρόμου μιας και το δεξί είναι για τα οχήματα που επιθυμούν να εξέλθουν από τον περιφερειακό. Στη συνέχεια όμως με την προτροπή του εκπαιδευτή να εξέλθει από τον περιφερειακό μπαίνει στην επόμενη ειδική λωρίδα αλλαγής κατεύθυνσης. Συναντά φωτεινό σηματοδότη, με μορφή βελών δείχνοντας έτσι πως αναφέρεται μόνο σε αυτούς που επιθυμούν να στρίψουν. Με την άδεια της σήμανσης στρίβει αριστερά και εισέρχεται σε μονόδρομο πλάτους περί τα 6.60 m, σύμφωνα με την κάθετη και οριζόντια σήμανση απαγορεύεται να κινηθεί στον λεωφορειόδρομο και κινούμενος στο αριστερό κομμάτι της οδού, δείχνοντας ιδιαίτερη προσοχή λόγω του στάσιμου λεωφορείου που σημαίνει την αυτόματη αποβίβαση

επιβατών και ίσως την πρόθεση κάποιον να διασχίσουν με ελλιπέστατο οπτικό πεδίο, καταλήγει στον κυκλικό κόμβο όπου θα έπρεπε να είχε προτεραιότητα αλλά η ύπαρξη STOP καθώς και οι φωτεινοί σηματοδότες που αναβοσβήνουν με πορτοκαλί τον υποχρεώνουν να δώσει προτεραιότητα σε πεζούς και οχήματα.

Εισερχόμενος στον κυκλικό κόμβο εξέρχεται μέσω της οδού αμφίδρομης κυκλοφορίας με προσοχή στη διάβαση πεζών και πάλι στον περιφερειακό. Κατά την είσοδο του πρέπει να είναι πολύ προσεκτικός μιας και το οπτικό του πεδίο είναι ιδιαίτερα ελλιπές λόγω της δένδροστοιχίας αλλά και της καμπύλης του δρόμου.

Στρίβοντας δεξιά στον περιφερειακό, μιας και η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση απαγορεύει την αριστερή στροφή, κινείται φτάνοντας στις διαδοχικές δεξιές στροφές του Π. Κ. Α. όπου του εφιστάται η προσοχή (διατήρηση μικρής ταχύτητας σταθερής πορείας) μιας και η οπτική του είναι ελάχιστη και σε κάθε περίπτωση μπορεί να βρεθεί αντιμέτωπος με προπορευόμενο όχημα έχοντας εκ των πραγμάτων μειωμένες αντιδράσεις. Συνεχίζοντας, έχοντας πλέον μπει στο ευθύγραμμο κομμάτι του περιφερειακού, προσεγγίζει διασταύρωση τύπου T, η οποία υποστηρίζεται από φωτεινή σηματοδότηση. Ο εκπαιδευτής σε αυτό το σημείο εξηγεί πριν την προσέγγιση αυτή πως αφού η πορεία τους θα συνεχιστεί ευθύγραμμα στον περιφερειακό, πρέπει να κρατήσουν την αριστερή λωρίδα μιας και η δεξιά ωφελεί περισσότερο αυτούς που επιθυμούν να στρίψουν.

Συνεχίζοντας, παρατηρούν την συμπύκνωση των δυο λωρίδων σε μια και δίνεται ιδιαίτερη προσοχή σε αυτό το μεταβατικό στάδιο μιας και η ύπαρξη νησίδας στο κεντρικό σημείο της οδού υποχρεώνει τον οδηγό για γρήγορη μετάβαση.

Κατά το πέρας της νησίδας, πρέπει επίσης να δοθεί προσοχή μιας και δύναται η δυνατότητα στα οχήματα του αντίθετου ρεύματος να στρίψουν αριστερά αλλά αυτή φορά χωρίς την υποστήριξη φωτεινής σηματοδότησης. Συνεχίζοντας τον περιφερειακό προσεγγίζουν στα δεξιά κάθετο μονόδρομο όπου επίσης πρέπει να δώσουν προσοχή μιας και οι οδηγοί που εξέρχονται από αυτόν μπορούν να κινηθούν είτε δεξιά είτε αριστερά.

Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ωθείται από τον εκπαιδευτή να στρίψει επίσης δεξιά σε δρόμο πλάτους περί τα 6,50 m. ο οποίος περιέχει ποδηλατόδρομο, πρέπει λοιπόν να κινηθεί στο κεντρικό μέρος της οδού και σε καμία περίπτωση επάνω στον ποδηλατόδρομο. Συνεχίζοντας προσεγγίζει στα δεξιά κάθετο μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. στον οποίο ωθείται να εισέλθει. Πριν εισέλθει θα πρέπει να ελέγξει την κυκλοφορία και μπροστά αλλά και αριστερά και κυρίως να ελέγξει τον δεξί του καθρέφτη σε περίπτωση που κάποιο όχημα βρίσκεται στα δεξιά του και δεν το έχει αντιληφθεί, στη συγκεκριμένη περίπτωση το τελευταίο είναι επιτακτικό λόγω της ύπαρξης ποδηλατόδρομου και συνεπώς δικυκλιστών.

[Type text]

Εισερχόμενος στην οδό κινείται μέχρι το πέρας του τετραγώνου όπου και σταματά με σκοπό να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του μιας και το ενδεχομένως στάσιμο λεωφορείο μειώνει κατά πολύ το οπτικό του πεδίο. Εφόσον μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια, διασχίζει και εισέρχεται στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. (μήκος 570 m)

Περίπτωση 7

Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, εφόσον έχει περάσει διαδοχικά στο δεξί μέρος του δρόμου στρίβει δεξιά και κινείται πια στον περιφερειακό δρόμο. Με το πέρας του οικοδομικού τετραγώνου ωθείται από τον εκπαιδευτή να στρίψει επίσης δεξιά σε δρόμο πλάτους περί τα 6,50 m. ο οποίος περιέχει ποδηλατόδρομο, πρέπει λοιπόν να κινηθεί στο κεντρικό μέρος της οδού και σε καμία περίπτωση επάνω στον ποδηλατόδρομο. Συνεχίζοντας προσεγγίζει στα δεξιά κάθετο μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. Στην προσπάθειά του να εισέλθει στο πρατήριο βενζίνης όπως και να εξέλθει πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός στην περίπτωση που κάποιος πεζός κινείται στο πεζοδρόμιο και δεν έχει αντιληφθεί την πρόθεσή του. Συνεχίζοντας, φτάνει τελικά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 7 m. ο οποίος περιέχει νησίδα διαχωρισμού των ρευμάτων κυκλοφορίας. Εφόσον ελέγξει στα αριστερά, εισέρχεται στην οδό και με το πέρας του τετραγώνου στρίβει δεξιά μιας και έχει την προτεραιότητα δεν σταματά απλά πραγματοποιεί ένα γρήγορο έλεγχο. Από τη στιγμή που οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση υποδεικνύει την απαγόρευση κίνησης στο λεωφορειόδρομο κινείται στο αριστερό κομμάτι του μονόδρομου με μεγάλη προσοχή μιας και η ύπαρξη στάσιμου λεωφορείου υποδεικνύει την αποβίβαση επιβατών που τυχόν να επιχειρήσουν να διασχίσουν το δρόμο. Με το πέρας της στάσης εισέρχεται στον χώρο στάθμευσης. (μήκος 140 m)

Περίπτωση 8

(απόσπασμα 2) Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, αφού μπορεί να εισέλθει με ασφάλεια στον περιφερειακό στρίβει αριστερά και με την προτροπή του εκπαιδευτή εισέρχεται στην ειδική λωρίδα αλλαγής κατεύθυνσης με σκοπό να στρίψει αριστερά σε μονόδρομο πλάτους 5 m. Ελέγχοντας την κυκλοφορία στα δεξιά του δίνει προτεραιότητα και διασχίζει με ασφάλεια, εισέρχεται έτσι στην οδό και κινείται στο κεντρικό κομμάτι της ώστε να μην καταπατεί την ποδηλατολωρίδα. Κατά το μήκος της οδού έχει τη συνεχή προτεραιότητα και κατά το πέρας αυτής προσεγγίζει δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας στον οποίο τείνει να εισέλθει αφού πρώτα δώσει προτεραιότητα και δεξιά αλλά και αριστερά του.

Κινούμενος πια στον αμφίδρομο δρόμο προσεγγίζει (απόσταση 3) τον κυκλικό κόμβο όπου έχει προτεραιότητα έναντι των οχημάτων που κινούνται ήδη σε αυτόν αλλά με προσοχή στην τυχόν διάβαση πεζών – ποδηλατιστών. Κινούμενος στον κυκλικό κόμβο δίνει προτεραιότητα στις οδούς που εισέρχονται στον κυκλικό κόμβο εκτός και αν σημαίνεται διαφορετικά. Κάνοντας σχεδόν μια πλήρη περιστροφή εισέρχεται σε μονόδρομο πλάτους 4 m και καταλήγει (απόσταση 2) στην υπερυψωμένη διάβαση πεζών. Εδώ υποχρεώνεται να στρίψει δεξιά στον δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας αφού πρώτα ελέγξει αριστερά και δεξιά λόγω του αμφίδρομου ποδηλατόδρομου.

Κινούμενος στο δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας, με προσοχή στις διαβάσεις των πεζών και τις εισόδους , καταλήγει σε διασταύρωση σχήματος σταυρού (απόσταση 1) όπου τείνει να στρίψει αριστερά, κάτι που πράττει μόνο και εφόσον του κάνει σήμα ο τροχονόμος.

Στρίβοντας αριστερά στον δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας έχει την πλήρη προτεραιότητα κίνησης αλλά θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός μιας και η ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων κρύβει κινδύνους λόγω ξαφνικής πεζών διάσχισης μέσα από αυτά. καταλήγει στον περιφερειακό δρόμο με αναγκαστική πορεία προς τα δεξιά αλλά και με υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας. Κινούμενος πια στον περιφερειακό προσέχει τυχόν όχημα που τείνει να εισέλθει στο δρόμο μέσω της λωρίδας επιτάχυνσης και συνεχίζει κινούμενος περιμετρικά του αμφιθεάτρου, παρατηρεί την οριζόντια σήμανση και ο εκπαιδευτής δίνει τις απαραίτητες εξηγήσεις. Με την προοπτική πορείας που δίνει ο εκπαιδευτής συζητούν για το λόγω επιλογής της δεξιάς λωρίδας από τις δυο που πια έχει στη διάθεσή του και εισέρχεται στρίβοντας δεξιά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 11, 60 m. και στο πέρας αυτού συναντάει διάβαση πεζών, οπότε και θα πρέπει να είναι επιφυλακτικός, συνδυαστικά με τα σταθμευμένα οχήματα στα δεξιά του. Μόνο με την προτροπή του τροχονόμου θα συνεχίσει την πορεία του στρίβοντας αριστερά σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους 7 m. με νησίδα ως διαχωριστικό των ρευμάτων . Κινούμενος πλέον στο δρόμο, συναντά διάβαση πεζών και στη συγκεκριμένη περίπτωση πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός μιας και η ύπαρξη περιπτέρου κοντά στη διάβαση μπορεί να κρύβει πίσω του πεζό ο οποίος τείνει να διασχίσει το δρόμο και εξίσου με τον οδηγό το οπτικό του πεδίο είναι ελάχιστο.

Συνεχίζοντας, κατευθυνόμενος προς τον κυκλικό κόμβο περνάει μια διασταύρωση T και σε δεύτερη φάση στρίβει δεξιά (απόσταση 2) σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 6, 50 m. και κινούμενος διαδοχικά προς το κέντρο της οδού σταματά στην επόμενη διασταύρωση με σκοπό να εισέλθει στα αριστερά του σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m. Εφόσον ελέγξει την κυκλοφορία μπροστά του και νιώσει ασφαλής , διασχίζει.

Εισερχόμενος στην οδό κινείται μέχρι το πέρας του τετραγώνου όπου και σταματά με σκοπό να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του μιας και το ενδεχομένως στάσιμο

[Type text]

λεωφορείο μειώνει κατά πολύ το οπτικό του πεδίο. Εφόσον μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια, διασχίζει και εισέρχεται στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. (μήκος 600 m.)

Περίπτωση 9

(απόσπασμα 2) Οδηγός εξέρχεται από σταθμό στάθμευσης αυτοκινήτων αφού πρώτα ελέγξει την κυκλοφορία στα δεξιά του αλλά και μπροστά. Κινείται έτσι προς τον περιφερειακό δρόμο. Στο τέλος της οδού σταματάει υποχρεωτικά λόγω της ύπαρξης stop, αφού μπορεί να εισέλθει με ασφάλεια στον περιφερειακό στρίβει αριστερά και κινείται στο αριστερό κομμάτι του δρόμου μιας και το δεξί είναι για τα οχήματα που επιθυμούν να εξέλθουν από τον περιφερειακό. Κινείται έτσι τον περιφερειακό φτάνοντας στην άλλη μεριά του ΠΚΑ όπου συναντά τις διαβάσεις των πεζών οι οποίες υποστηρίζονται από φωτεινούς σηματοδότες, ακολουθώντας τις προσταγές τους συνεχίζει και κινείται στον περιφερειακό έως ότου προσεγγίσει δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας στα αριστερά του όπου και τείνει να εισέλθει εφόσον έχει διαδοχικά πάρει θέση στο κεντρικό κομμάτι του περιφερειακού και δίνοντας προτεραιότητα στο αντίθετο ρεύμα. Προσέχει να διασχίσει μέσω της διακεκομμένης γραμμής (οριζόντια σήμανση) και να εισέλθει στο σωστό ρεύμα. Κινούμενος πια δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας πλάτους περί τα 11, 60 m. και στο πέρας αυτού συναντάει διάβαση πεζών, οπότε και θα πρέπει να είναι επιφυλακτικός, συνδυαστικά με τα σταθμευμένα οχήματα στα δεξιά του. Μόνο με την προτροπή του τροχονόμου θα συνεχίσει την πορεία του ευθύγραμμα όπως επιθυμεί. Στον δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας έχει την πλήρη προτεραιότητα κίνησης αλλά θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικός μιας και η ύπαρξη σταθμευμένων οχημάτων κρύβει κινδύνους λόγω ξαφνικής πεζών διάσχισης μέσα από αυτά. καταλήγει στον περιφερειακό δρόμο με αναγκαστική πορεία προς τα δεξιά αλλά και με υποχρεωτική παραχώρηση προτεραιότητας. Κινούμενος στον περιφερειακό στρίβει δεξιά στον δρόμο ήπιας κυκλοφορίας και με ιδιαίτερη προσοχή μιας και η κύρια χρήση της οδού αναφέρεται στους πεζούς καταλήγει σε δρόμο αμφίδρομης κυκλοφορίας τον οποίο επιθυμεί να διασχίσει με σκοπό να εισέλθει σε μονόδρομο ακριβώς απέναντι.

Ελέγχοντας και από τις δυο κατευθύνσεις διασχίζει τον αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμο και εισέρχεται στο μονόδρομο πλάτους 3.50m ενώ κινείται παρατηρεί παράνομα σταθμευμένα οχήματα επάνω στο πεζοδρόμιο, κάτι που για τους πιθανούς πεζούς δικυκλιστές που κινούνται από αυτή την πλευρά του δρόμου αποτελεί εμπόδιο και πολλές φορές αναγκάζονται να βγουν – ίσως χωρίς να ελέγξουν – στο οδόστρωμα. Ο κίνδυνος έτσι εμπλοκής μεταξύ τους είναι υπαρκτός. Το παιδιά έτσι πρέπει να συνειδητοποιήσει πως ένα τέτοιο οδικό χαρακτηριστικό μπορεί να προκαλέσει ατύχημα. Φτάνοντας στην άκρη του οικοδομικού τετραγώνου προσεγγίζει δρόμο διπλής κυκλοφορίας περί τα 7, 60 m. τον οποίο και επιθυμεί να διασχίσει με σκοπό να περάσει απέναντι σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3.50 m.

Ελέγχοντας και από τις δυο κατευθύνσεις διασχίζει τον αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμο και εισέρχεται στο μονόδρομο ενώ κινείται παρατηρεί παράνομα σταθμευμένο όχημα επάνω στο πεζοδρόμιο, κάτι που για τους πιθανούς πεζούς δικυκλιστές που κινούνται από αυτή την πλευρά του δρόμου αποτελεί εμπόδιο και πολλές φορές αναγκάζονται να

βγουν – ίσως χωρίς να ελέγξουν – στο οδόστρωμα. Ο κίνδυνος έτσι εμπλοκής μεταξύ τους είναι υπαρκτός. Το παιδιά έτσι πρέπει να συνειδητοποιήσει πως ένα τέτοιο οδικό χαρακτηριστικό μπορεί να προκαλέσει ατύχημα. Φτάνοντας στην άκρη του οικοδομικού τετραγώνου προσεγγίζει δρόμο διπλής κυκλοφορίας προσεγγίζει δρόμο περί τα 6, 50 m. τον οποίο και επιθυμεί να διασχίσει με σκοπό να περάσει απέναντι σε μονόδρομο πλάτους περί τα 3 m.

Πρέπει έτσι, να ελέγξει την κυκλοφορία από τα αριστερά μιας και έχει αμφίδρομης κυκλοφορίας δρόμο αλλά και από τα δεξιά και δίνοντας προτεραιότητα να διασχίσει και να εισέλθει στο μονόδρομο με ασφάλεια.

(απόσπασμα 2) Εισερχόμενος στην οδό κινείται μέχρι το πέρας του τετραγώνου όπου και σταματά με σκοπό να ελέγξει την κυκλοφορία στα αριστερά του μιας και το ενδεχομένως στάσιμο λεωφορείο μειώνει κατά πολύ το οπτικό του πεδίο. Εφόσον μπορεί να διασχίσει με ασφάλεια, διασχίζει και εισέρχεται στο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. (μήκος 600 m)

[Type text]

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Μέσω της ανάλυσης των αντιληπτικών δεξιοτήτων που απαιτούνται, ώστε ένας οδικός χρήστης να κινείται με ασφάλεια τόσο για τον ίδιο όσο και για τους λοιπούς χρήστες, αλλά και τον βαθμό που αυτές μπορούν να διδαχθούν στα παιδιά, παρουσιάστηκε ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα κυκλοφοριακής αγωγής με στόχο την προετοιμασία των παιδιών για το πραγματικό οδικό **περιβάλλον**.

Με στόχο τον καλύτερο και άρα ρεαλιστικότερο σχεδιασμό του ΠΚΑ, έγιναν μετρήσεις οδών του Αθηναϊκού οδικού δικτύου όσον αφορά τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών, ενημέρωση από το Τεύχος 4 :Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ - ΚΑΟ) καθώς και επιστράτευση της εμπειρίας του μελετητή σαν ολοκληρωμένος οδικός χρήστης (πεζός – οδηγός τετράτροχου – δικύκλου – επιβάτης) . Με σκοπό την αγνή αντίληψη της κατάστασης έλαβαν χώρα επισκέψεις σε ήδη λειτουργικά ΠΚΑ στον Αττικό χώρο καθώς και σε δημοτικά σχολεία.

Ο σχεδιασμός έρχεται ίσως σε αντιπαράθεση με το πρότυπο ΠΚΑ του Αριστοτελείου μιας και έγινε προσπάθεια να διαμορφωθεί ένας χώρος που θα μπορούσε να αποτελέσει μια μικρογραφία της Αθηναϊκής πραγματικότητας, μιας και τα παιδιά σε αυτόν καλούνται να κινηθούν στην καθημερινότητά τους, και όχι ένας χώρος κατά βάση ευχάριστος σε αυτά.

¹⁸ Αποδείχθηκε ανωτέρω, πως τα παιδιά πρέπει να μάθουν να αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες επικίνδυνες καταστάσεις ώστε να είναι πραγματικά οφέλιμη η εκπαίδευσή τους και όχι να μάθουν να κινούνται σε ένα αποστειρωμένο οδικό περιβάλλον, ακολουθώντας τυφλά κανόνες και οδηγίες. Η εκπαίδευση στην τάξη είναι σίγουρα ιδιαίτερα επικοδομητική σε καμία όμως περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί πως το γνωστικό τους επίπεδο γύρω από θέματα οδικής ασφάλειας θα τα καταστήσει ικανά να ανταπεξέλθουν, στο ιδιαίτερα ποικίλο και γεμάτο ελλοχεύοντες κινδύνους, οδικό περιβάλλον χωρίς την ουσιαστική πρακτική εξάσκηση ακριβώς σε αυτούς τους κινδύνους και σε μια μικρογραφία της πραγματικότητας.

Εκτός από τα παραδείγματα που αναφέρθηκαν ανωτέρω χώρες όπως η Ιταλία, η Γαλλία, η Ισπανία και η Πορτογαλία, έχουν να επιδείξουν μια έντονη δραστηριοποίηση στα ζητήματα Κυκλοφοριακής Αγωγής σε επίπεδο σχολικής εκπαίδευσης. Η δραστηριοποίηση αυτή συνίσταται τόσο στη δημιουργία εκπαιδευτικού υλικού (βιβλία, βιντεοκασέτες, φυλλάδια κλπ.) τα οποία απευθύνονται στους μαθητές, αλλά και στους γονείς και δασκάλους, όσο και στην ένταξη των ζητημάτων οδικής ασφάλειας στα

¹⁸ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ Μιχαήλ Γκόγκας Λάζαρος Λαδόπουλος Δημήτριος Τσανακτσίδης Γεώργιος Χαραλάμπους Επιβλέπων: Γεώργιος Τσώχος, Καθηγητής. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2004

[Type text]

σχολεία. Πρωταρχικός σκοπός των προσπαθειών αυτών είναι η ασφάλεια των νέων όταν κυκλοφορούν στους δρόμους, αλλά και η απόκτηση της κατάλληλης νοοτροπίας και συνείδησης, που θα συντελέσει στη διαμόρφωσή τους σε υπεύθυνους οδηγούς κατά την ενηλικίωση.

Η ένταξη ζητημάτων Κυκλοφοριακής Αγωγής και οδικής ασφάλειας στα σχολικά προγράμματα επιτυγχάνει την οργανωμένη και συστηματική εκπαίδευση των νέων στα ζητήματα αυτά. Παράλληλες δράσεις με κοινές επιδιώξεις είναι και τα Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής. Τα οποία στη περίπτωση της Ιταλίας, για παράδειγμα, προσομοιάζουν ρεαλιστικότερα το οδικό περιβάλλον, διαθέτουν μέχρι και οδό ταχείας κυκλοφορίας, είναι όμως σχεδιασμένα σε κλίμακα 1:2. Εκεί η εκπαίδευση αφορά τα παιδιά προσχολικής ηλικίας και Δημοτικού Σχολείου, τα οποία βρίσκονται στη φάση διάπλασης του χαρακτήρα και της προσωπικότητάς τους, γεγονός που διευκολύνει την αφομοίωση των εκπαιδευτικών αντικειμένων σε βάθος. Στην ίδια κατεύθυνση κινούνται και οι εθνικές εκστρατείες με αντικείμενο την Κυκλοφοριακή Αγωγή των παιδιών σχολικής ηλικίας, προκειμένου να ενημερωθούν και οι ενήλικες για τη θέση του παιδιού στο κυκλοφοριακό σύστημα και για τους κινδύνους και τις ιδιαίτερες δυσκολίες που αντιμετωπίζει όταν κυκλοφορεί στο δρόμο.

Μία παρόμοια πορεία έχει δείξει διάθεση να ακολουθήσει και η Ελλάδα. Το πιο βασικό που θα πρέπει να κερδηθεί από την εμπειρία των υπόλοιπων χωρών και να καταστεί σαφές, είναι το γεγονός ότι ο μόνος τρόπος για τη διαμόρφωση ορθά σκεπτόμενων χρηστών του συστήματος κυκλοφορίας σε επίπεδο συνείδησης είναι η οδική διαπαιδαγώγηση σε επίπεδο εκπαίδευσης, κάτι που συμβαίνει άλλωστε και για την ίδια την ένταξη στο κοινωνικό σύνολο. Από εκεί και πέρα, σύμφωνα με τα όσα παρατέθηκαν στο παρόν, το παράδειγμα της Ιταλίας δείχνει το δρόμο στη διαμόρφωση ενός συστήματος προσαρμοσμένου στα δεδομένα κάθε βαθμίδας εκπαίδευσης, το δε παράδειγμα της Γαλλίας ότι πέρα από το αυτό καθ' αυτό μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής, η διαμόρφωση ορθής κυκλοφοριακής συμπεριφοράς περνάει και μέσα από τη συνεχή τριβή με το ζήτημα, μέσα από την καθημερινή επαφή και με τα υπόλοιπα διδασκόμενα μαθήματα.

¹⁹Εγκαταλειμμένα και χωρίς εξειδικευμένο προσωπικό ή πρόγραμμα συντήρησης, όμως παραμένουν τα περισσότερα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής. Με τις πόρτες τους κλειστές εμφανίζουν μια εικόνα που κάθε άλλο παρά θυμίζει χώρο στον οποίο οι μαθητές των δημοτικών και των γυμνασίων γνωρίζουν τι σημαίνει στην πράξη η οδική ασφάλεια.

Η κατασκευή του κάθε πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής κόστισε περίπου 146.000 ευρώ και όλα τους χρηματοδοτήθηκαν κυρίως από κοινοτικά κονδύλια. Την πιστοποίησή τους κάνει το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Τα πάρκα που πληρούν τις προδιαγραφές ανέρχονται σε 82 σε όλη τη χώρα ενώ οι υπόλοιποι δήμοι(130)που ξεκίνησαν αλλά δεν ολοκλήρωσαν τα πάρκα τους, πρέπει να επισπεύσουν τις

¹⁹ Εφημερίδα Πολιτεία Αιτωλών και Ακαρνανών 22.02.08

διαδικασίες μέχρι τον Ιούνιο οπότε λήγει η σύμβαση του υπουργείου με το Πανεπιστήμιο.

Ένα μεγάλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα πάρκα είναι η μικρή σύνδεσή τους με την εκπαιδευτική κοινότητα. Τι κι αν τον Δεκέμβριο του 2005 ο τότε υπουργός Μεταφορών Μιχάλης Λιάπης δήλωνε πως "συμφωνήθηκε μαζί με το υπουργείο Παιδείας η άμεση και υποχρεωτική εφαρμογή του προγράμματος κυκλοφοριακής αγωγής των μαθητών σε όλες τις εκπαιδευτικές βαθμίδες". "Η συγκεκριμένη δραστηριότητα στηρίζεται αποκλειστικά σε μεμονωμένες προσπάθειες των εκπαιδευτικών ,ενώ δεν είναι λίγοι οι εκπαιδευτικοί που αρνούνται να μεταφέρουν τα παιδιά στα ΠΚΑ λόγω των ευθυνών που επωμίζονται .Το πρόγραμμα δημιουργίας πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής θα έπρεπε να βρίσκεται σε πλήρη συντονισμό με την ειδική εκπαιδευτική αγωγή στα σχολεία και να διδάσκεται συστηματικά στα σχολεία το μάθημα της κυκλοφοριακής αγωγής", επισημαίνει ο δήμαρχος Παναιτωλικού κ. Δημήτρης Γιαννοκώστας. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι οι επισκέψεις σε ΠΚΑ το 2007 ήταν μόλις 3-4.

Ο υπουργός Μεταφορών Κ. Χατζηδάκης ζήτησε με επιστολή του στους δημάρχους να αναλάβουν τις κατάλληλες πρωτοβουλίες προκειμένου τα πάρκα να τεθούν σε ουσιαστική λειτουργία. Στην επιστολή του επισημαίνει πως η λειτουργία και η συντήρηση των πάρκων περιλαμβάνεται στις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης και ζητεί από τους δημάρχους να προβούν σε όλες τις απαιτούμενες ενέργειες επισκευής και ενεργοποίησης των εγκαταστάσεων. Προσθέτει επίσης πως οι δήμοι υποχρεούνται από τις ειδικές συμβάσεις που έχουν υπογράψει να λειτουργούν τα πάρκα και να καταρτίζουν προγράμματα επισκέψεων των μαθητών με τη συνεργασία της κατά περίπτωση αρμόδιας διεύθυνσης εκπαίδευσης. Οι δήμαρχοι πάντως χαρακτηρίζουν από την πλευρά τους υπερβολική την αντιμετώπιση του υπουργείου αφού επισημαίνουν πως για να λειτουργήσουν ικανοποιητικά τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής χρειάζεται πρώτα απ' όλα να προσληφθεί το απαιτούμενο εξειδικευμένο προσωπικό που σήμερα δεν υπάρχει.

Ωστόσο κάποιοι δήμοι δεν πρόκειται και δεν θέλουν να ολοκληρώσουν την κατασκευή τους παρ' ότι είναι υποχρεωμένοι να συντηρούν και να λειτουργούν αυτούς τους χώρους. Κάποιοι δήμαρχοι χρησιμοποίησαν τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής για προεκλογικούς λόγους καταγγέλλοντας τους απερχόμενους δημάρχους για την εικόνα πλήρους εγκατάλειψης που εμφάνιζαν και στην συνέχεια αφού ανέλαβαν καθήκοντα δημάρχου θεωρούσαν τα σχετικά έξοδα ,όπως την πρόσληψη εξειδικευμένου προσωπικού, ως πολυτέλεια. Σε αυτό βοήθησε και το νομοθετικό κενό που υπήρχε εδώ και χρόνια .Τα έξοδα συντήρησης λόγω χάρη δεν μπορούσαν να εγκριθούν από το Ελεγκτικό Συνέδριο. Ωστόσο ο νέος δημοτικός κώδικας ξεκαθάρισε ότι η αρμοδιότητα ίδρυσης και λειτουργίας των πάρκων κυκλοφοριακής αγωγής ανήκει πλέον στους ΟΤΑ.

Είναι τραγικό ενώ η χώρα μας διαβίει συνεχόμενα σε περίοδο ειρήνης, να έχει απώλεια τόσο μεγάλου ανθρώπινου δυναμικού καθημερινά στους δρόμους της. Εν κατακλείδι, τα

[Type text]

ΠΚΑ θεωρούνται σήμερα, που η αύξηση οδηγών - τροχοφόρων πολλαπλασιάζεται ραγδαία, απαραίτητο μέσον, για να φθάσει ο πολιτισμικός δείκτης της χώρας μας ακόμη ψηλότερα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Εφημερίδα Πολιτεία Αιτωλών και Ακαρνάνων 22.02.08

ΚΟΚ

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΑΓΩΓΗ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ Μιχαήλ Γκόγκας Λάζαρος Λαδόπουλος Δημήτριος Τσανακτσίδης Γεώργιος Χαραλάμπους Επιβλέπων: Γεώργιος Τσώχος, Καθηγητής. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2004

«Οδική Ασφάλεια», Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Μάιος 2003

“Πόρισμα για τα τροχαία ατυχήματα και την οδική ασφάλεια στην Ελλάδα” Βουλή των Ελλήνων (1996)

Περιοδικό ΤΕΕ

Περιοδικό ΤΕΕ, 2384 (20/3/06, Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας)

«Πόρισμα για τα τροχαία ατυχήματα και την Οδική Ασφάλεια», Βουλή των Ελλήνων, Μάιος 1996

“Πεζοί & Οδική Ασφάλεια”, Τσουρλάκης Κων/νος, Σύλλογος ΠΕΖΗ

Τα μυστικά της αφαλούς οδήγησης/ Ελληνικό Κέντρο Αφαλούς Οδήγησης (ΕΚΑΟ)

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ-ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ) Τεύχος 4 :Κύριες Αστικές Οδοί (ΟΜΟΕ - ΚΑΟ)

A Community Approach to Road Safety Education Using Practical Training Methods. The Drymchapel Report. Λονδίνο: HMSO, Thomson, J.A. και Whelan, K.M.

Child development and the aims of road safety education: a review and analysis Her Majesty's Stationary Office HMSO, 1996., Thomson, J.A. Tolmie, A.K. Foot, H.C. and McLaren, B.

Child Road Safety/Achieving the 2010 Target/Department for Transport/UK

Smart strategies for pedestrian's safety, 1997Kerbcraft James A. Thomson, University of Strathclyde

Swedish National and Transport Research Institute/VTI rapport 489A • 2003/ Child safety in cars.

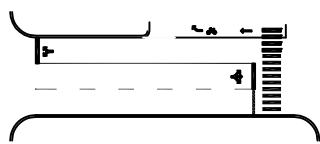
[Type text]

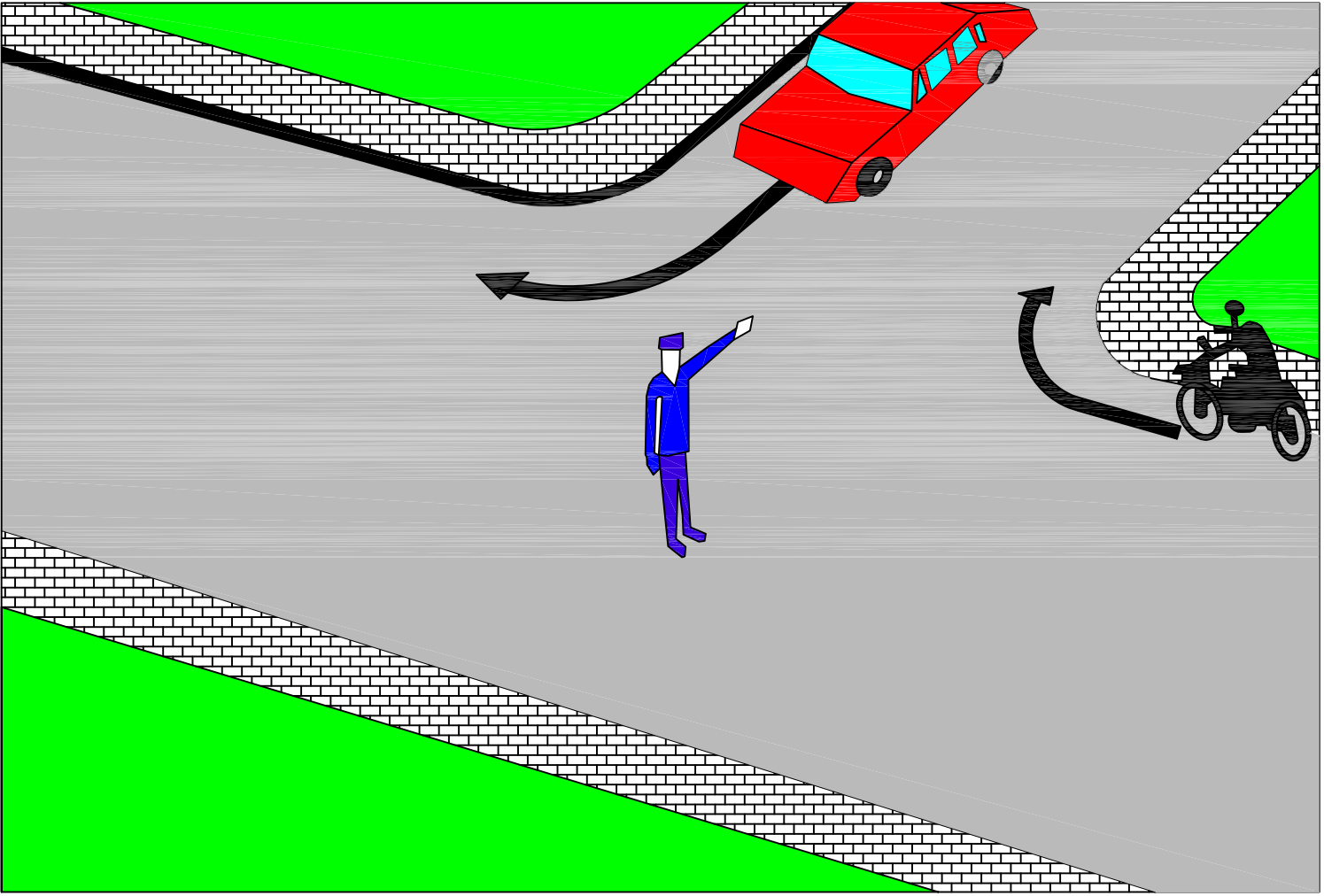
“World report on road traffic injury prevention” WHO, 2004

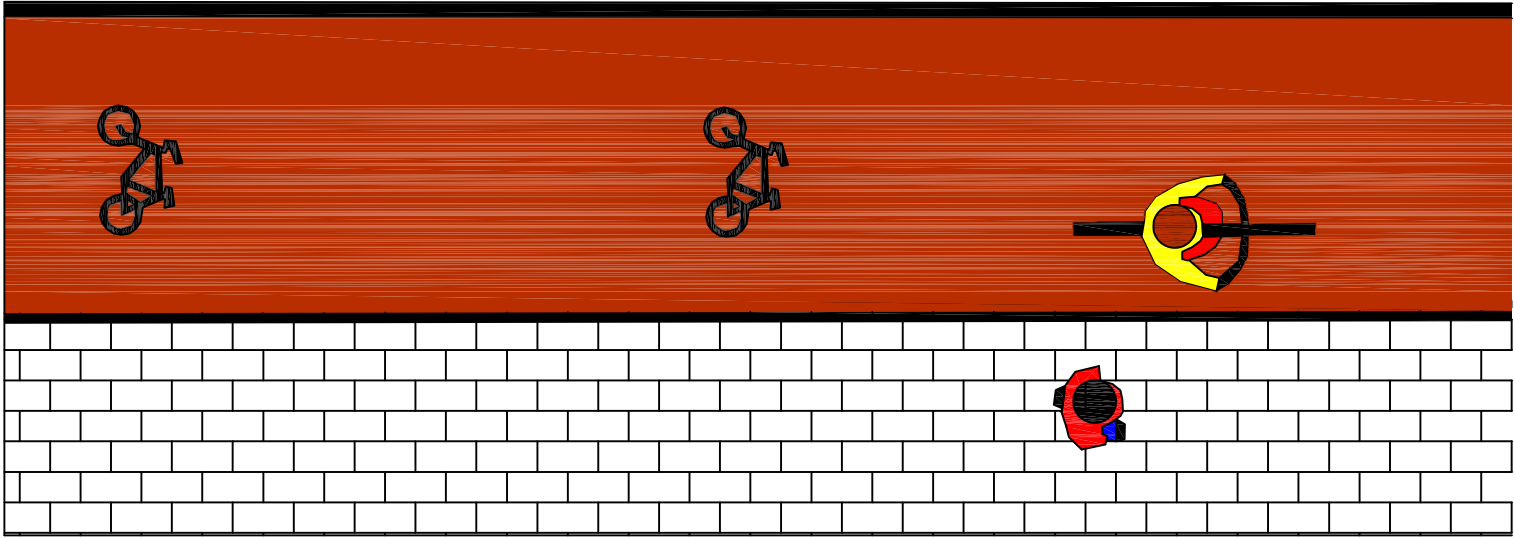
Πηγές διαδικτύου

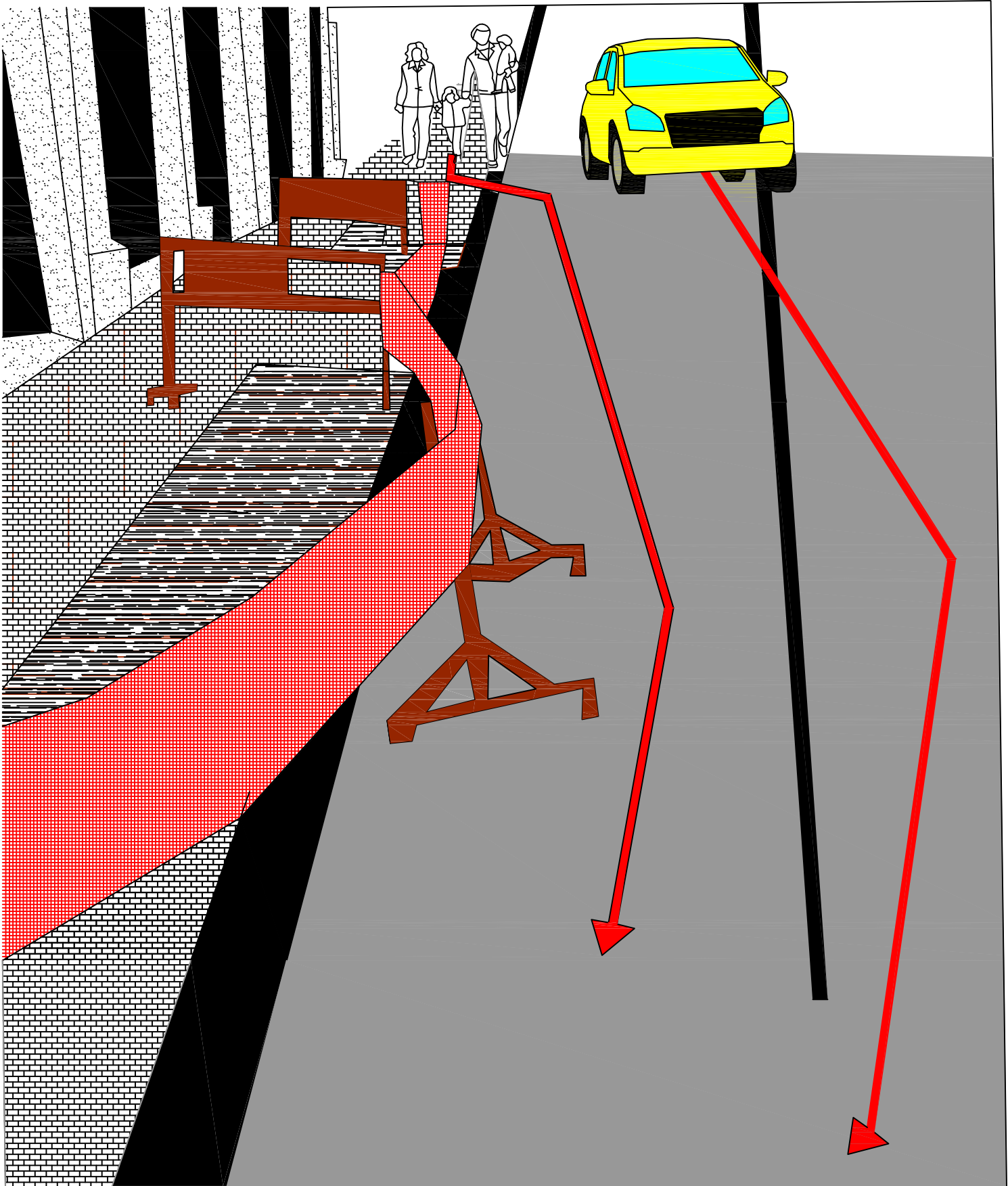
www.mto.gov.on.ca

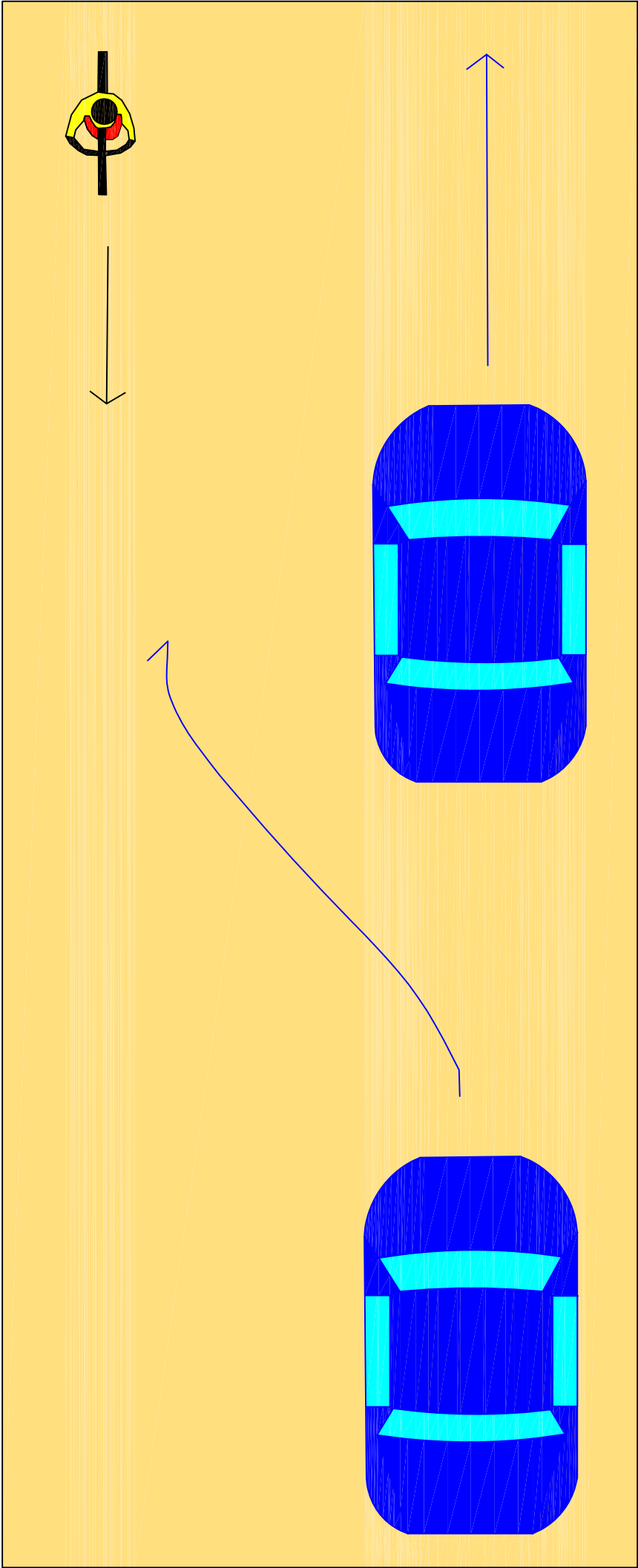
www.road-safety.uk.org/country_report_greece_



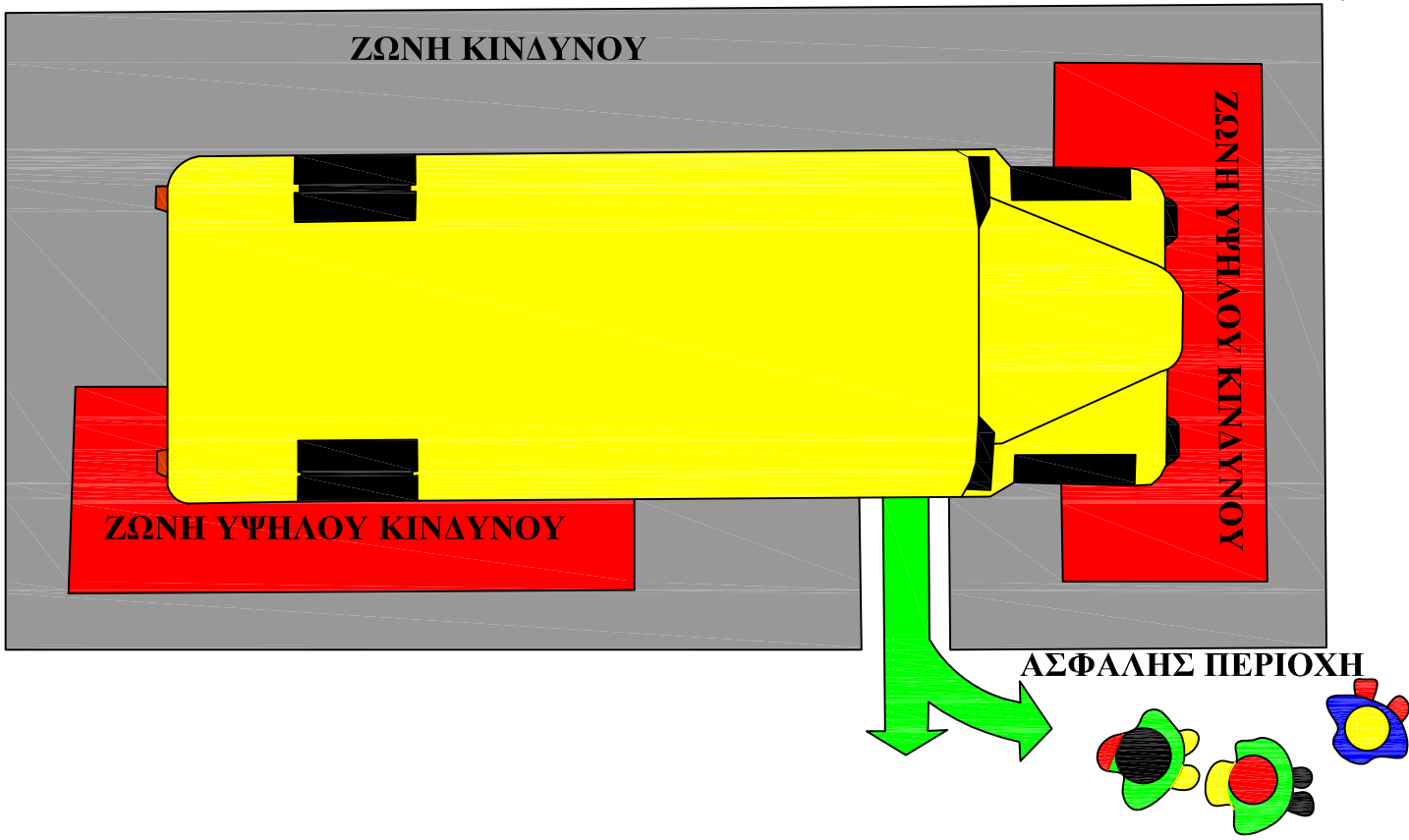








ΖΩΝΗ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΑΠΟ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

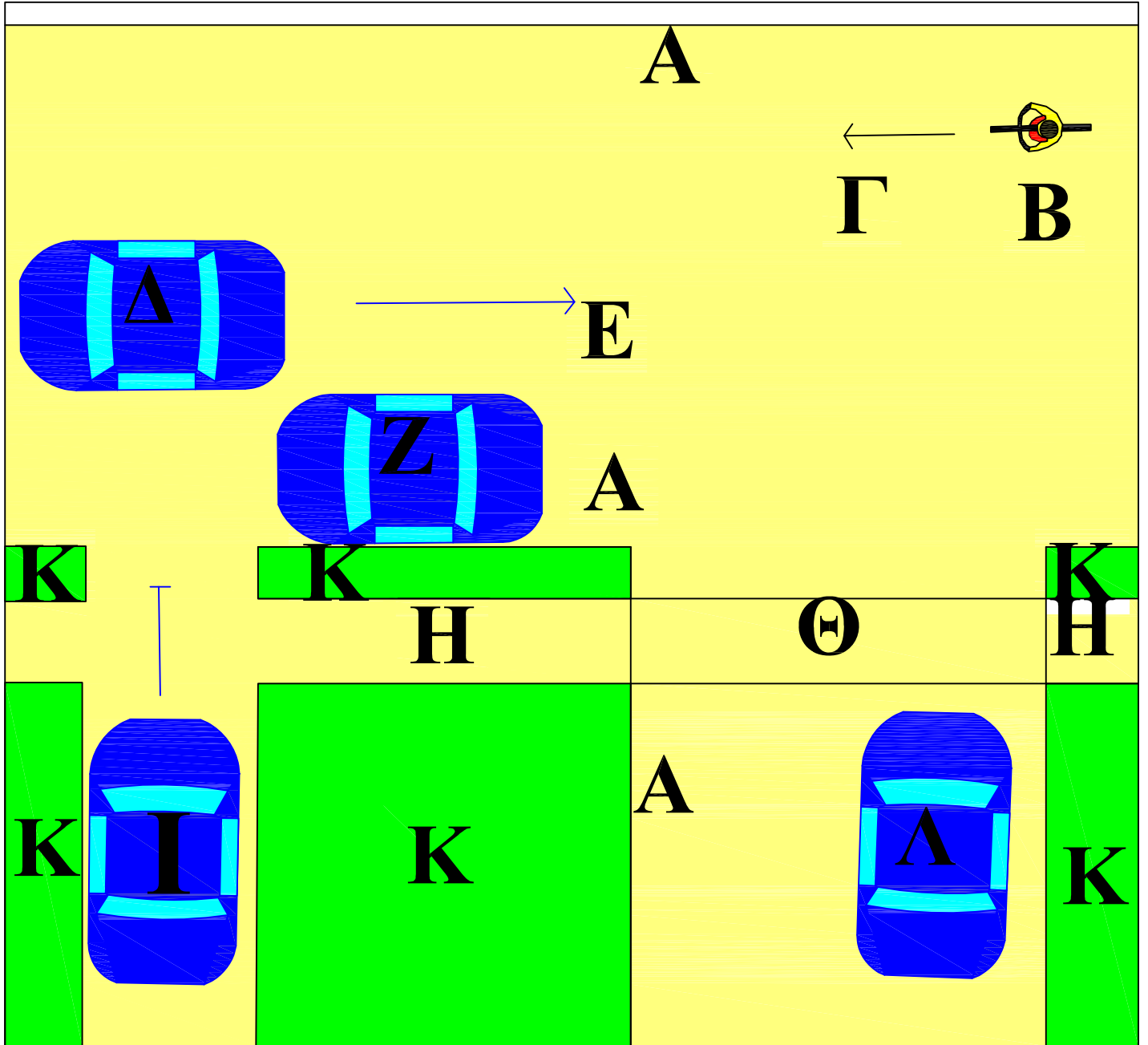


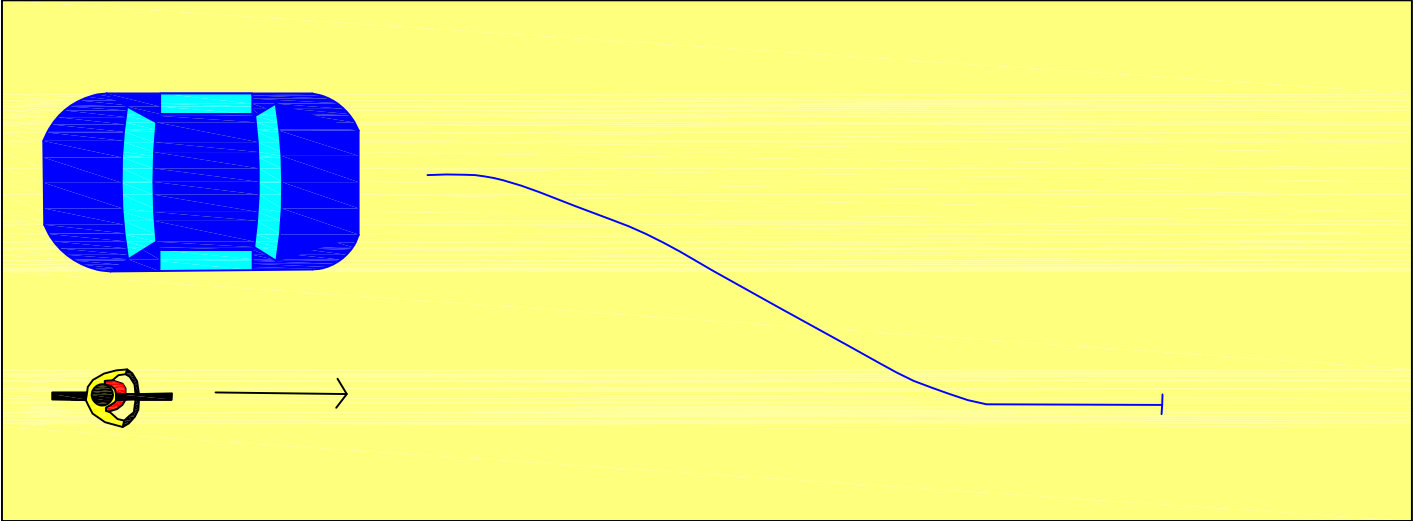
ΖΩΝΗ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

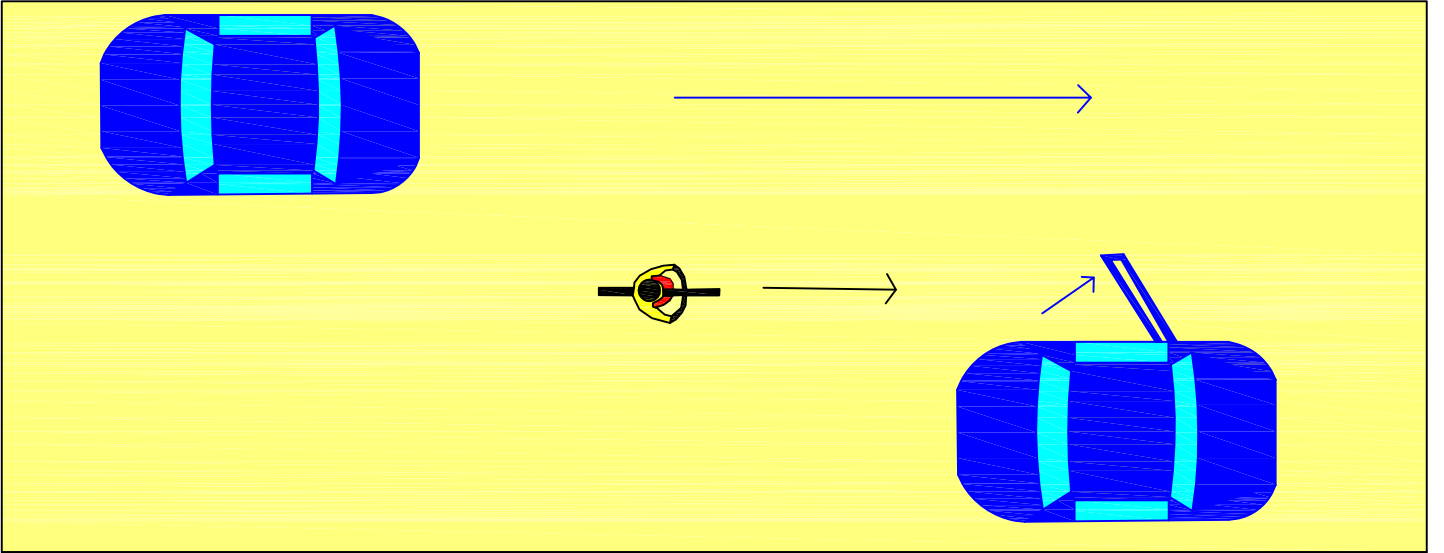
ΖΩΝΗ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

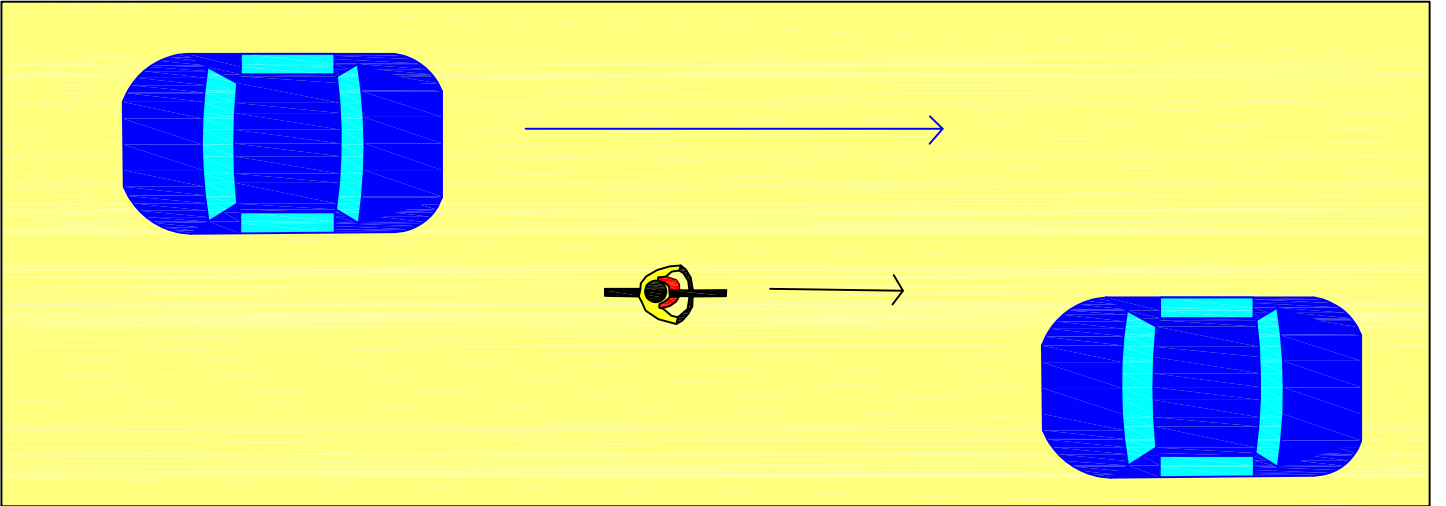
ΖΩΝΗ ΥΨΗΛΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

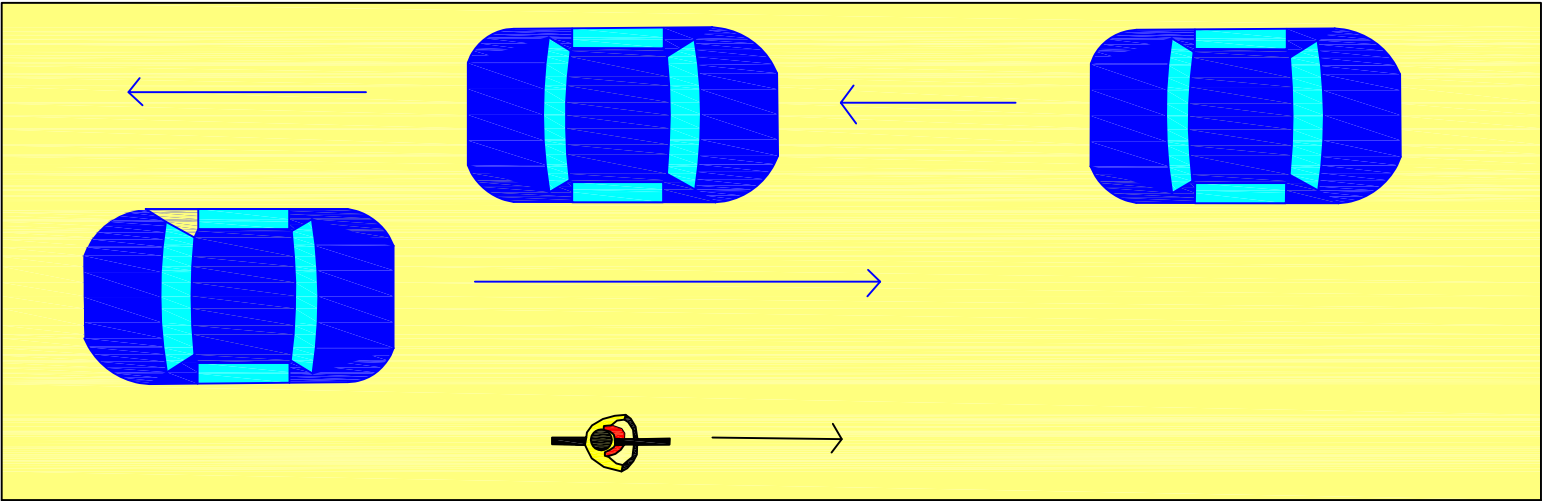
ΑΣΦΑΛΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗ

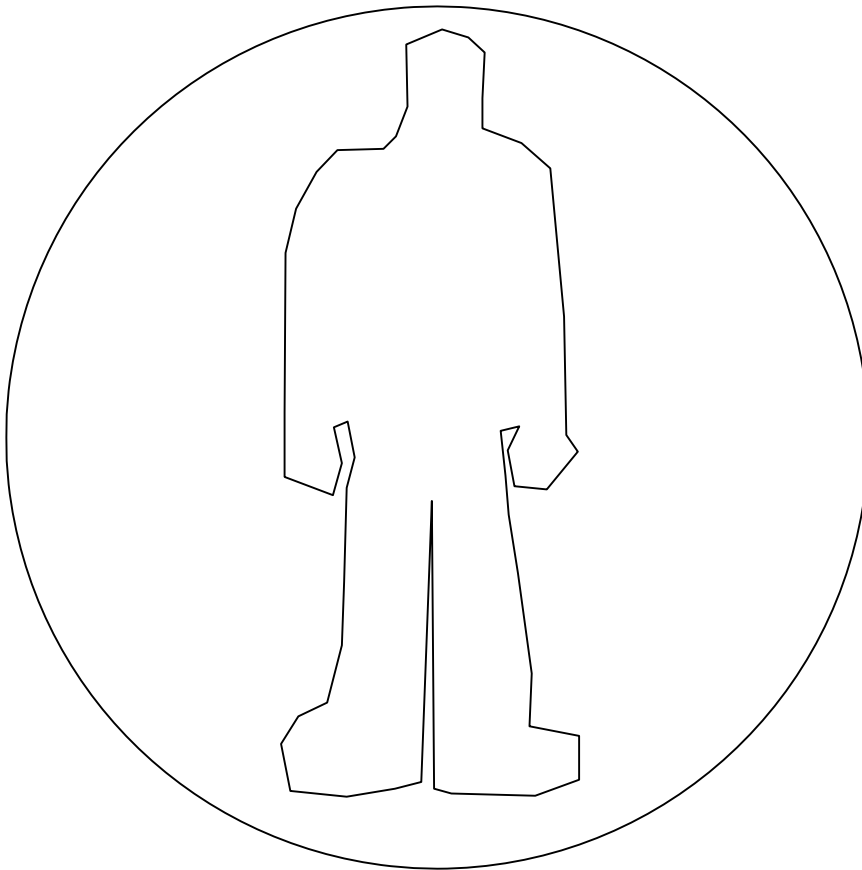


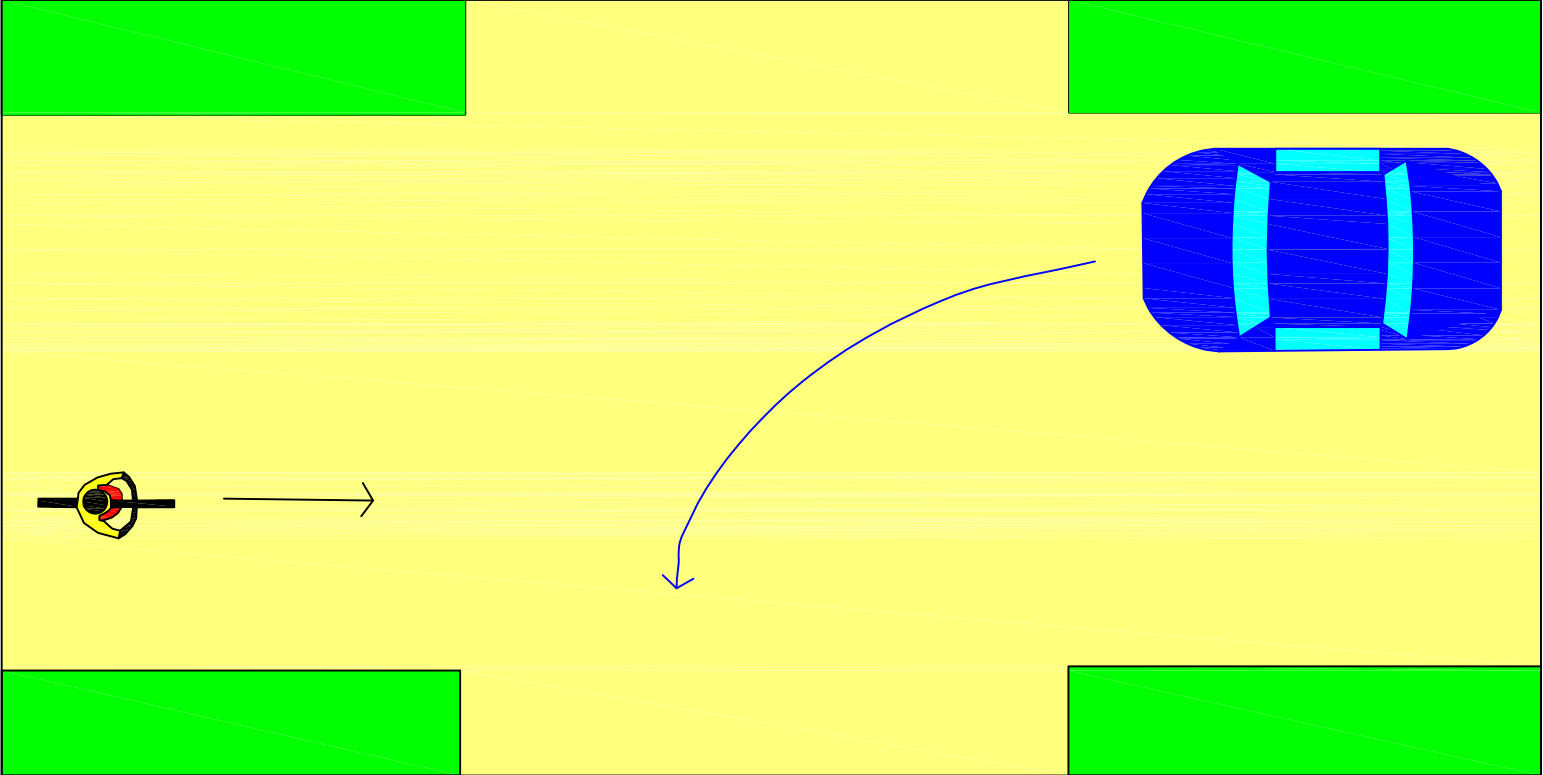


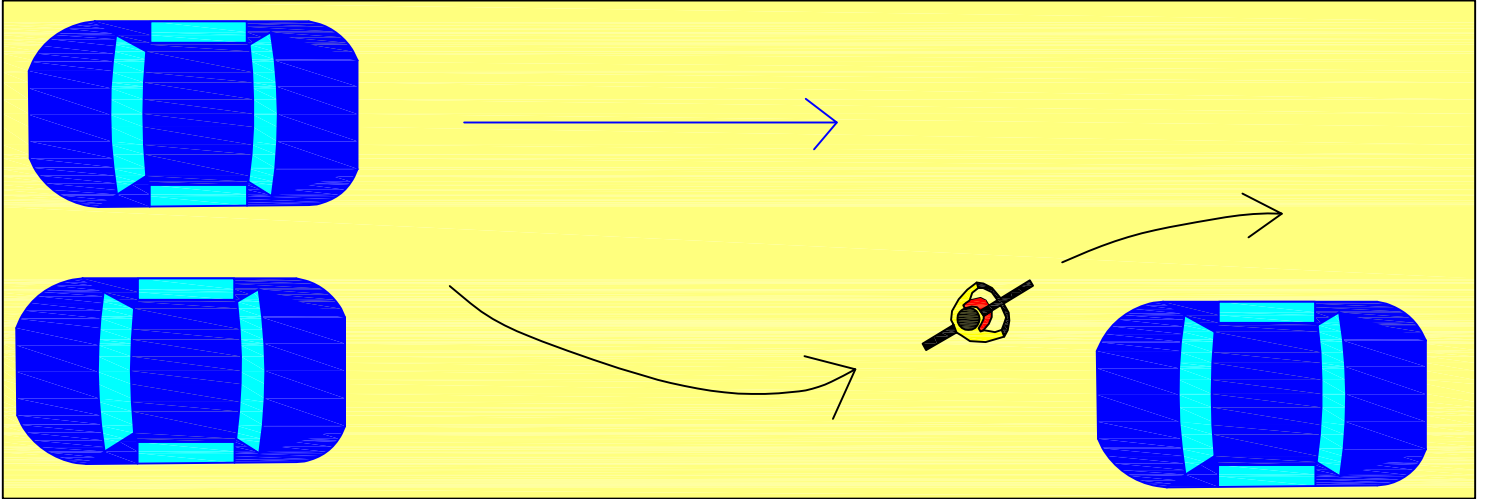


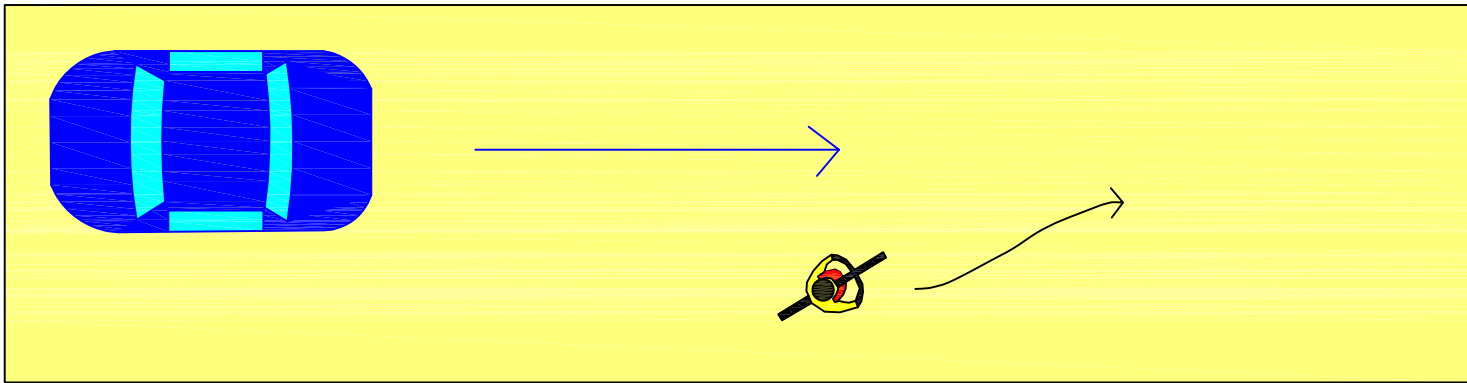


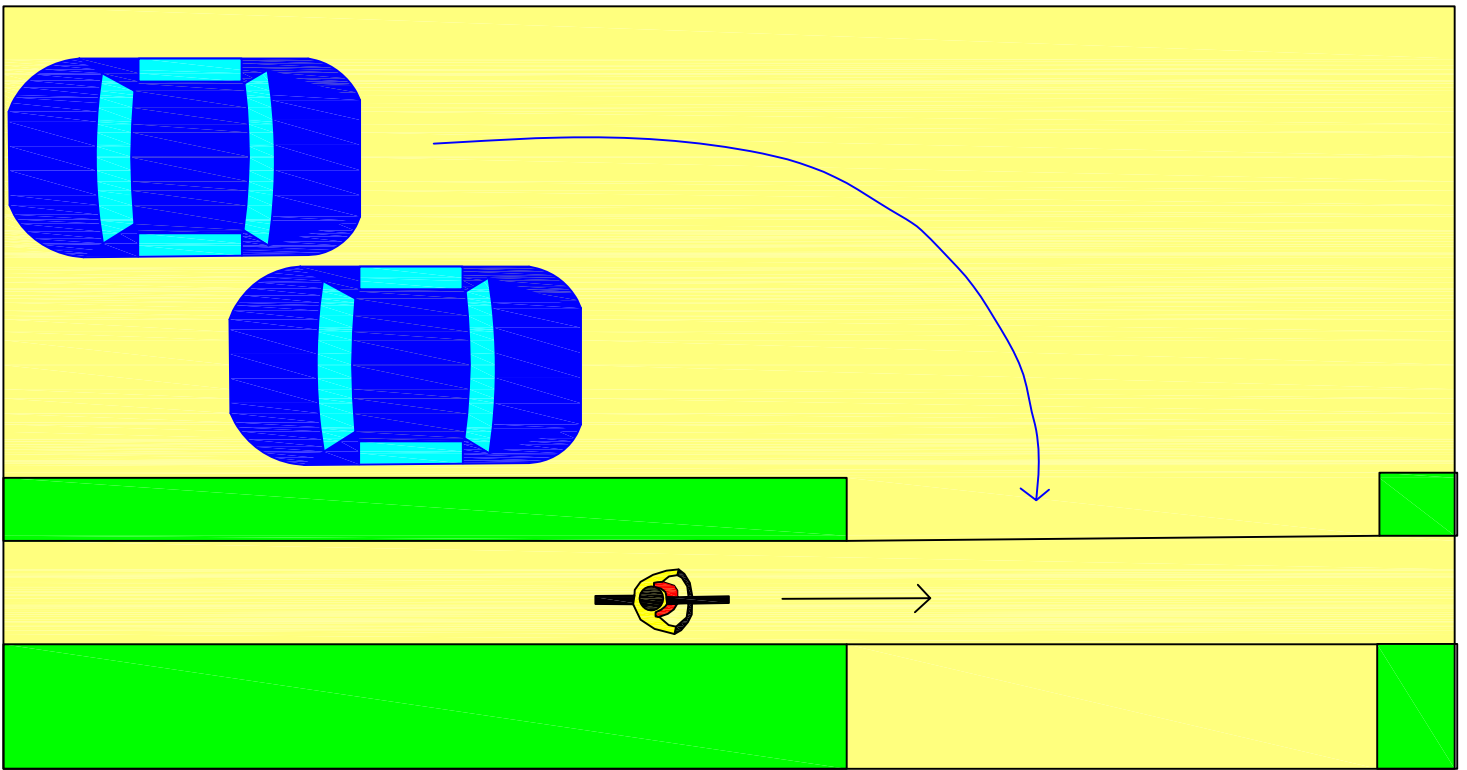


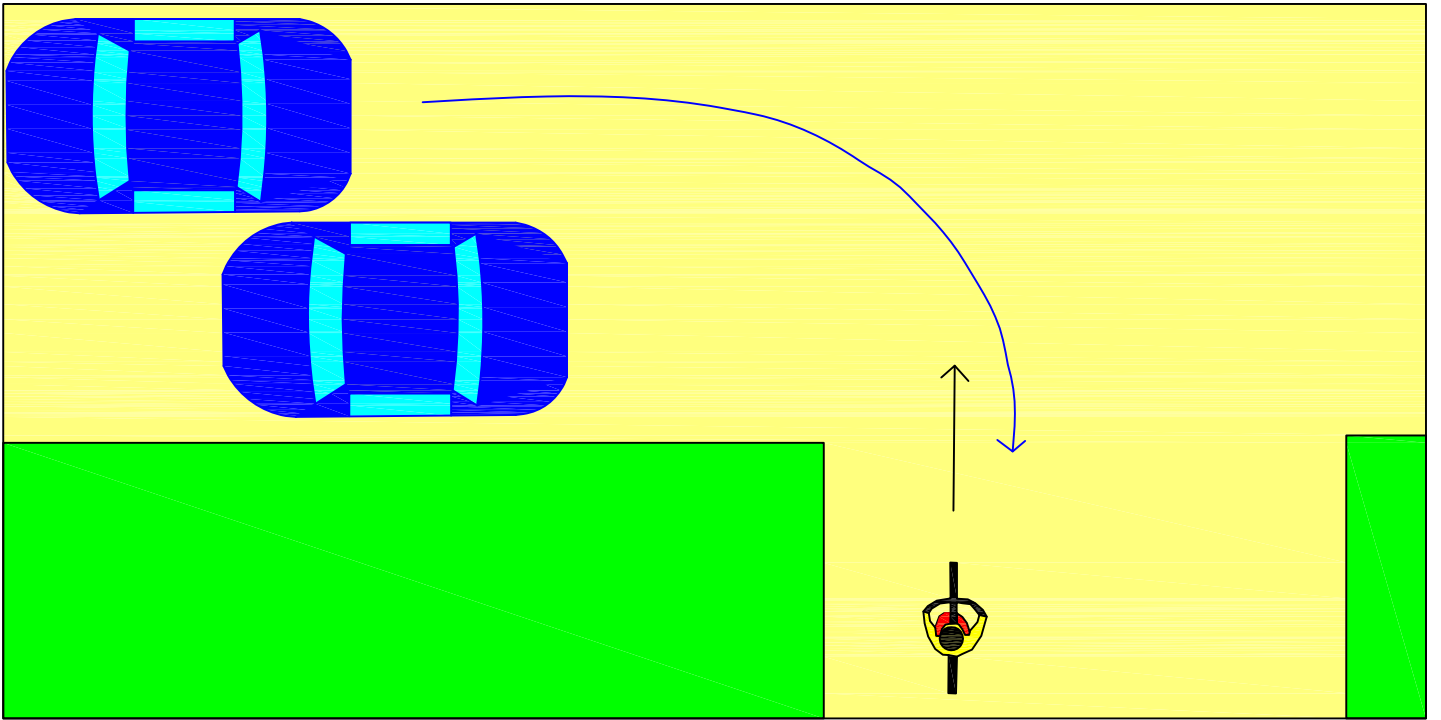


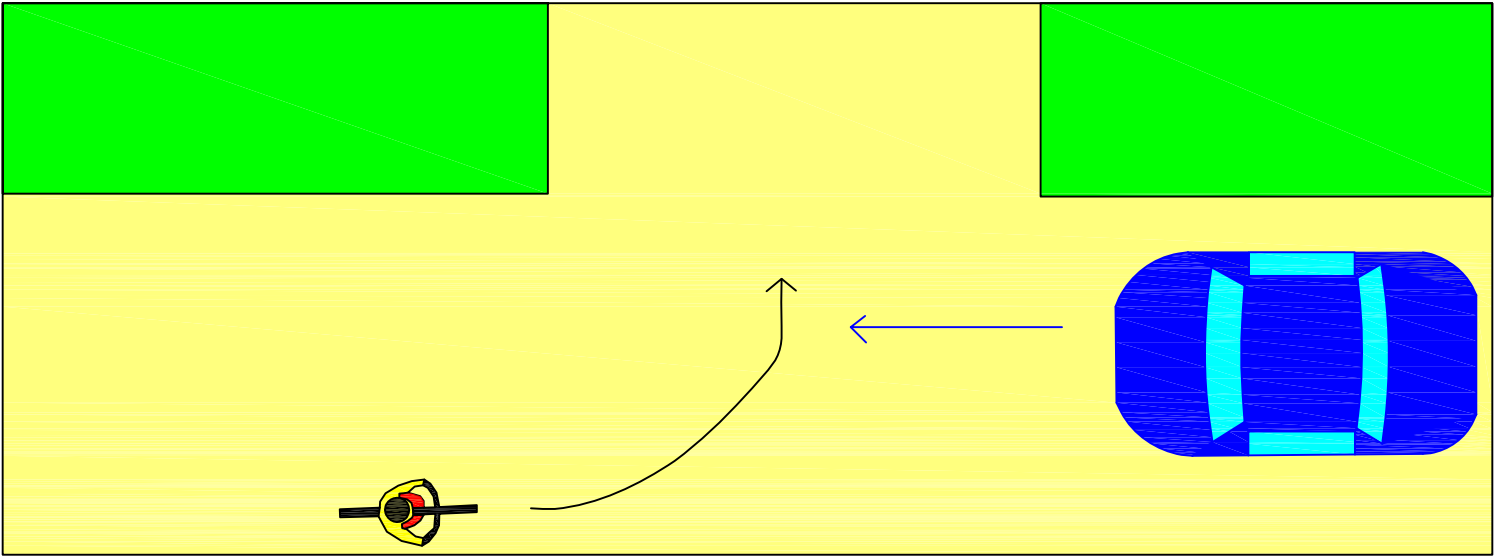


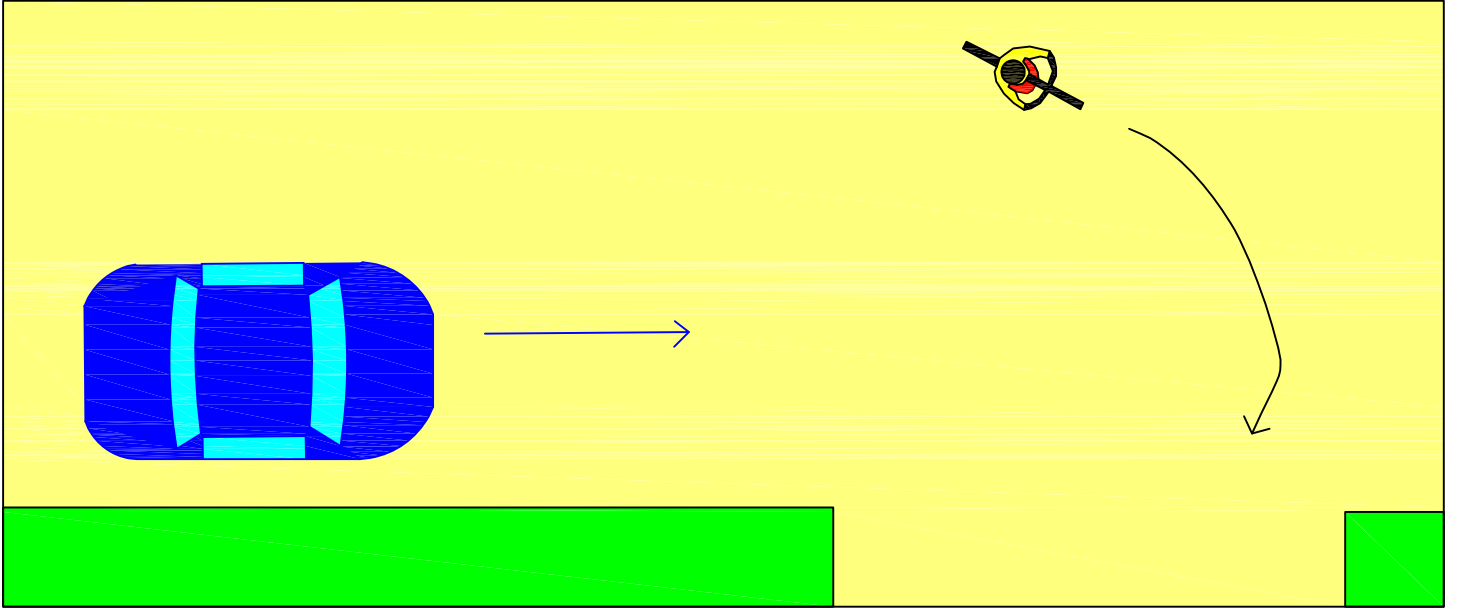


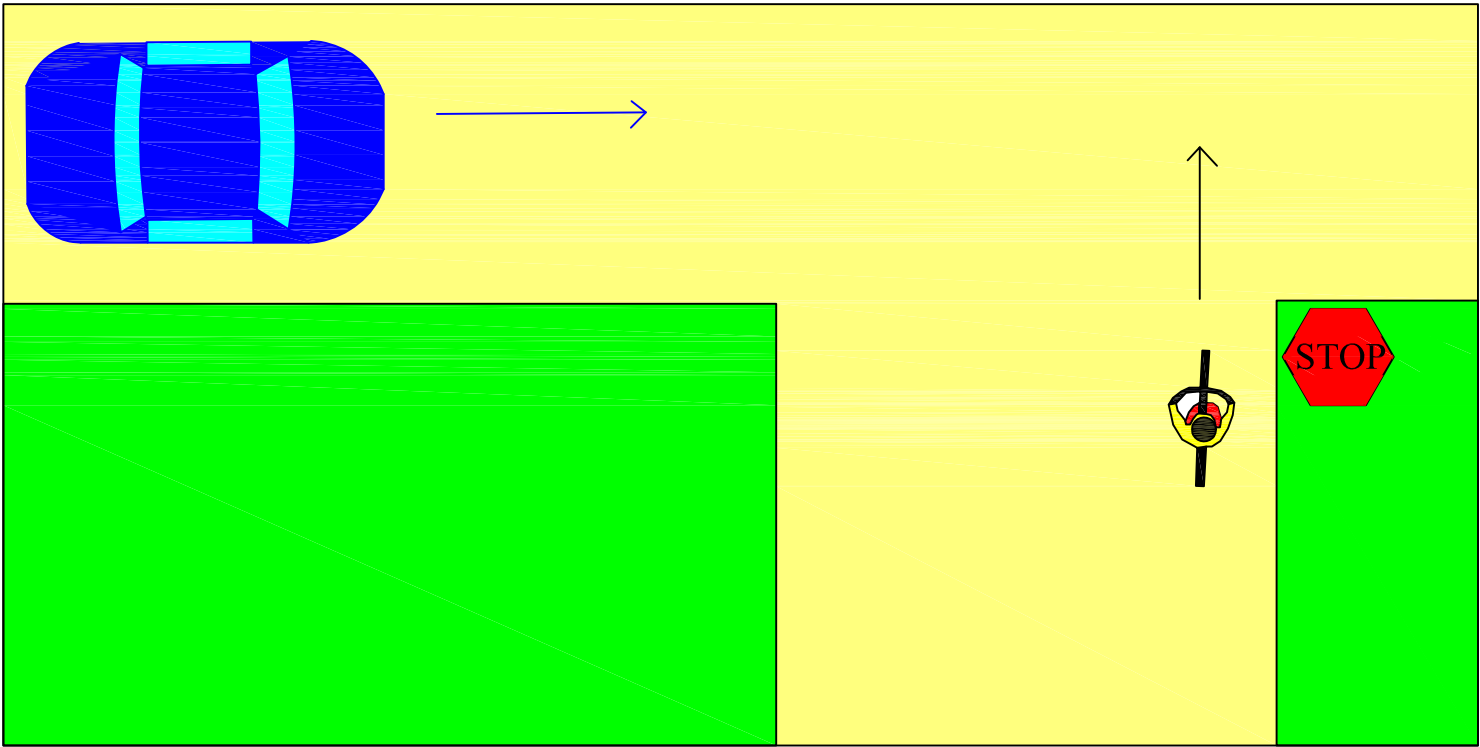


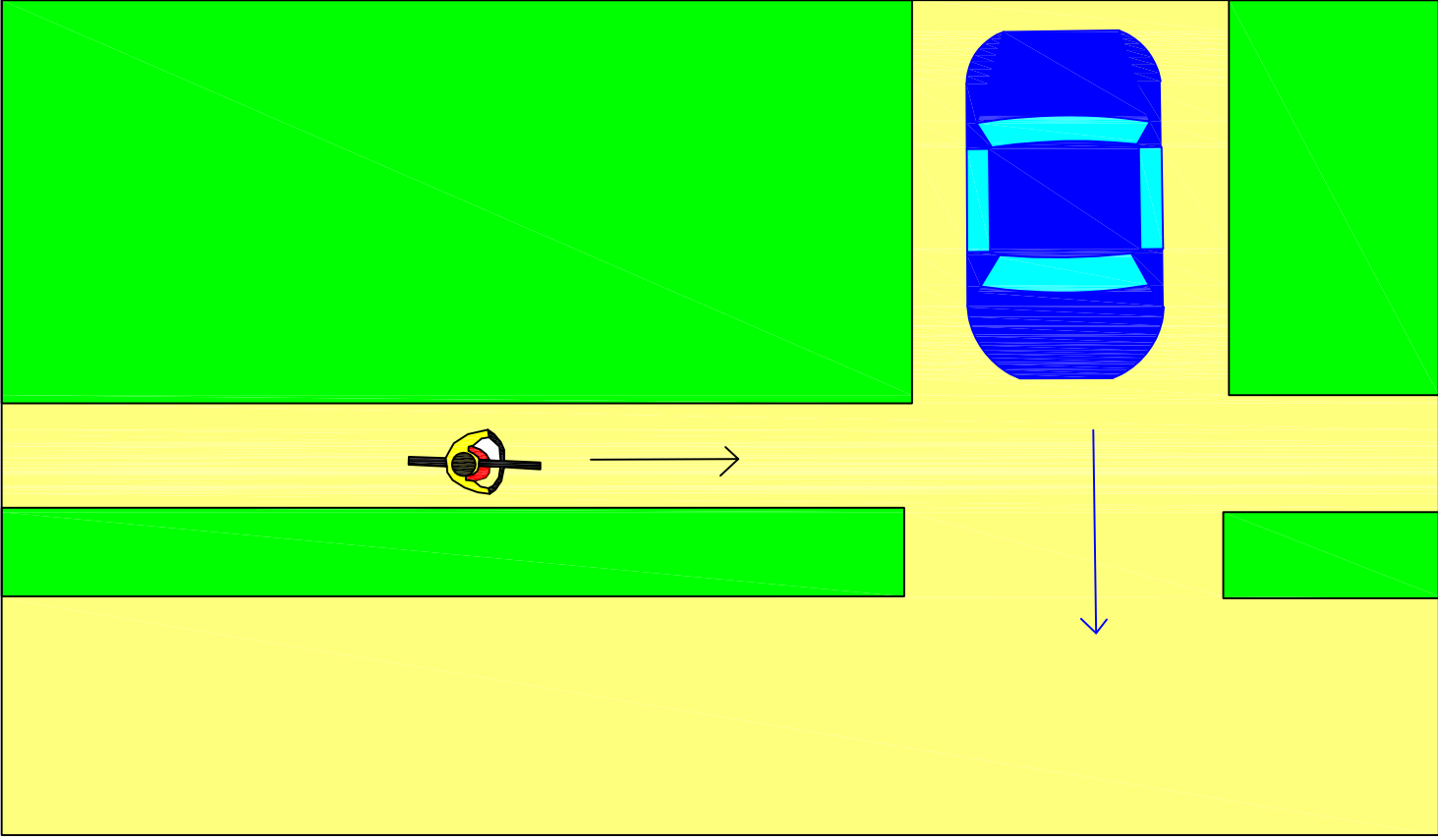


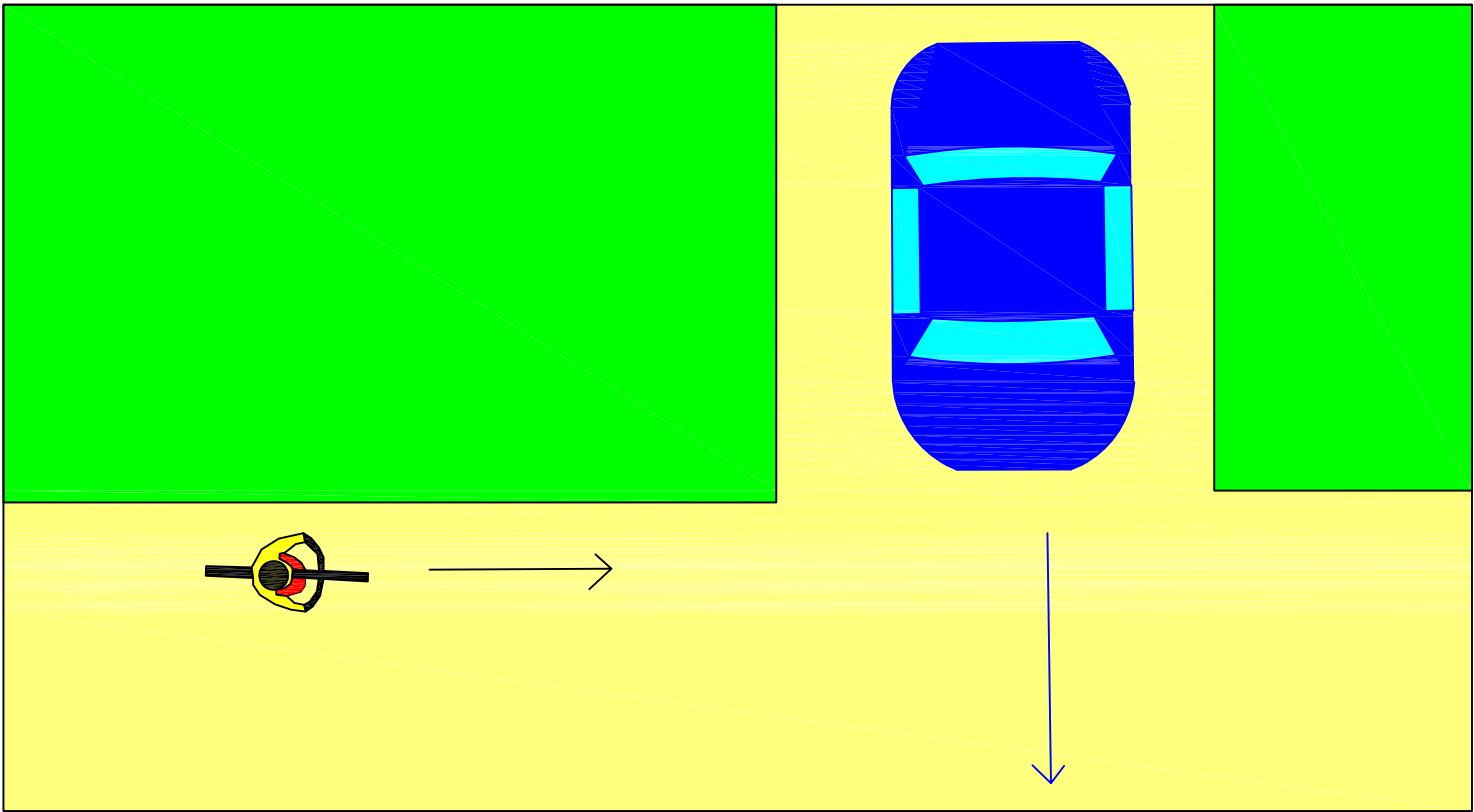


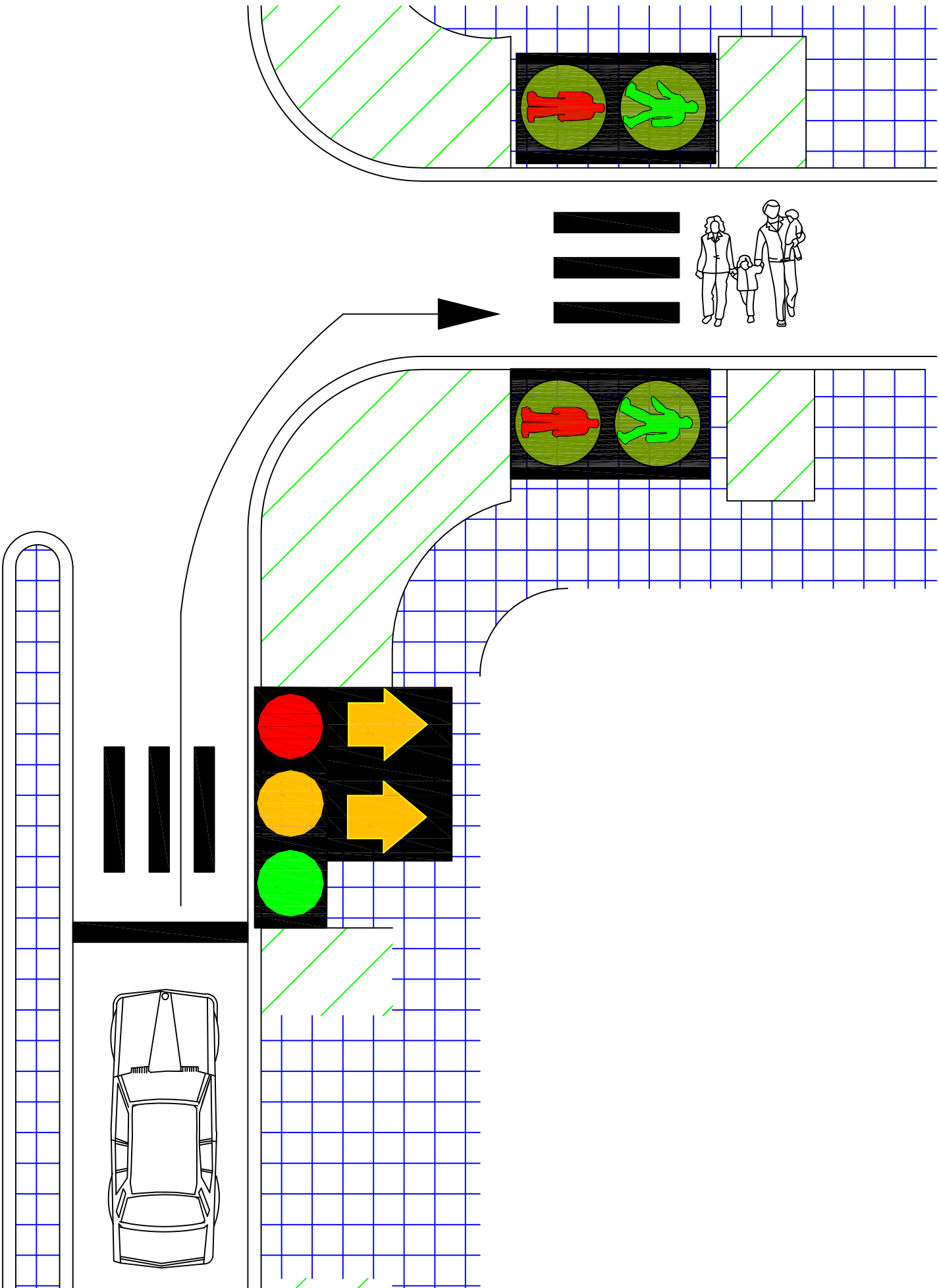


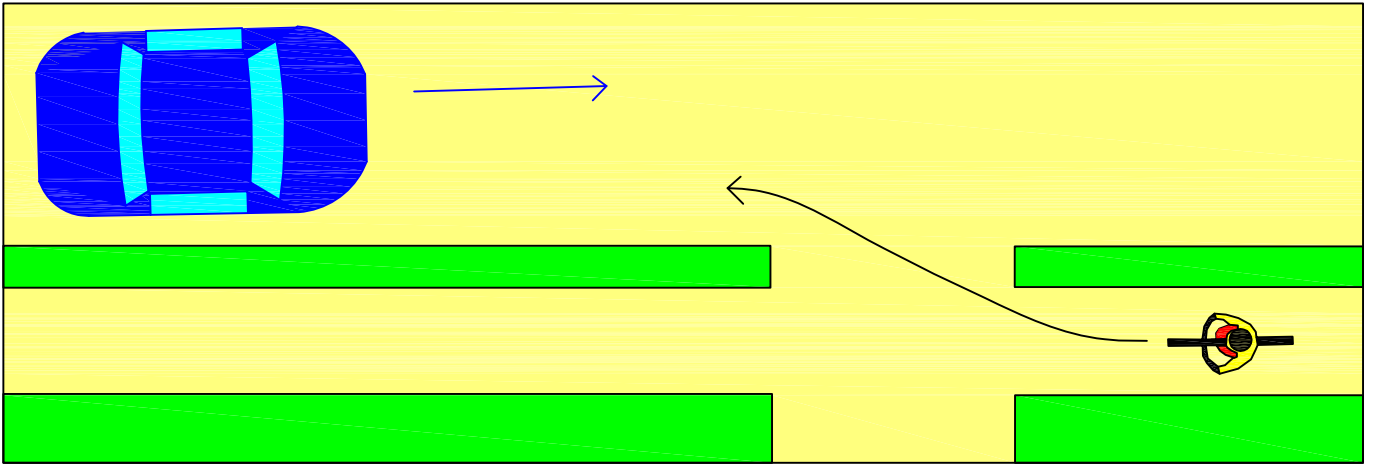


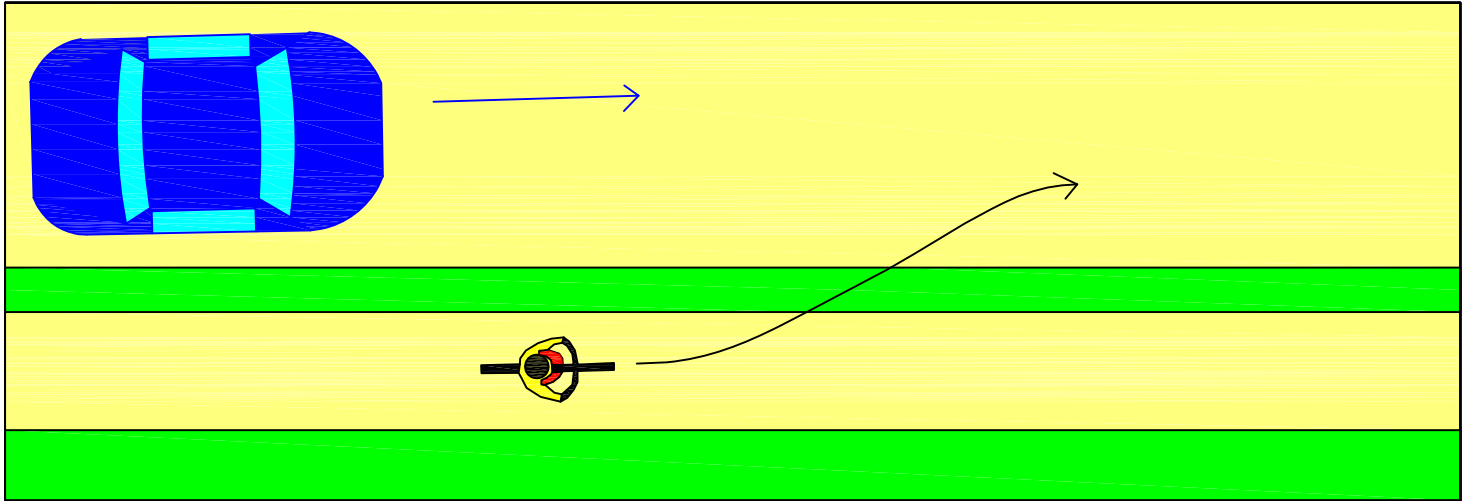


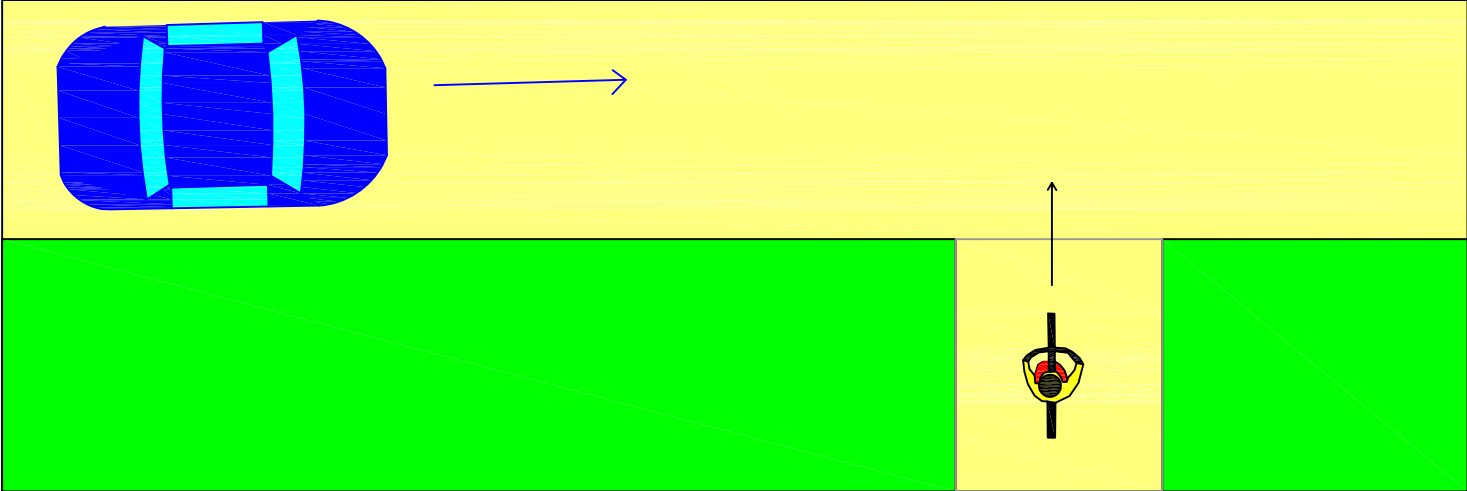


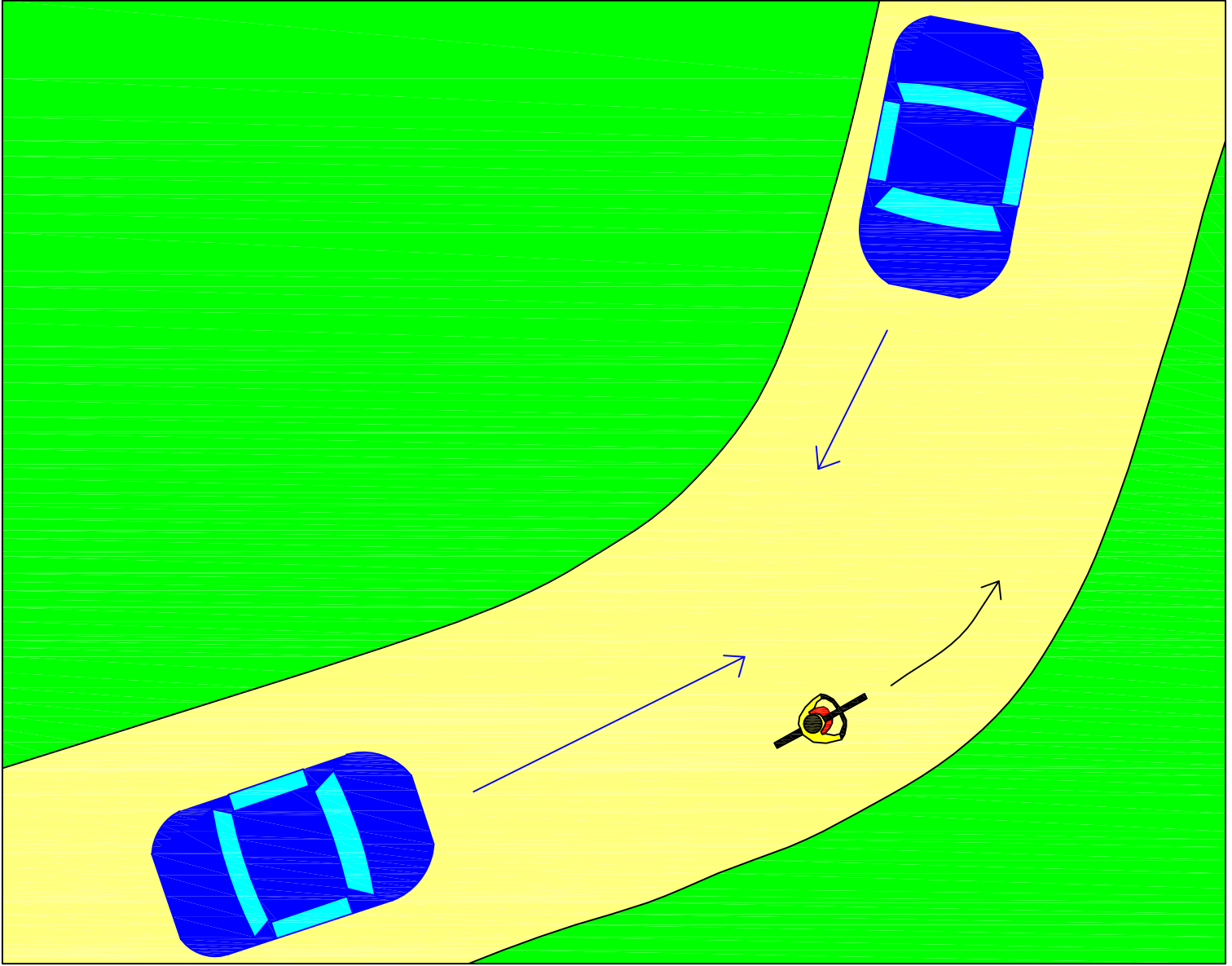


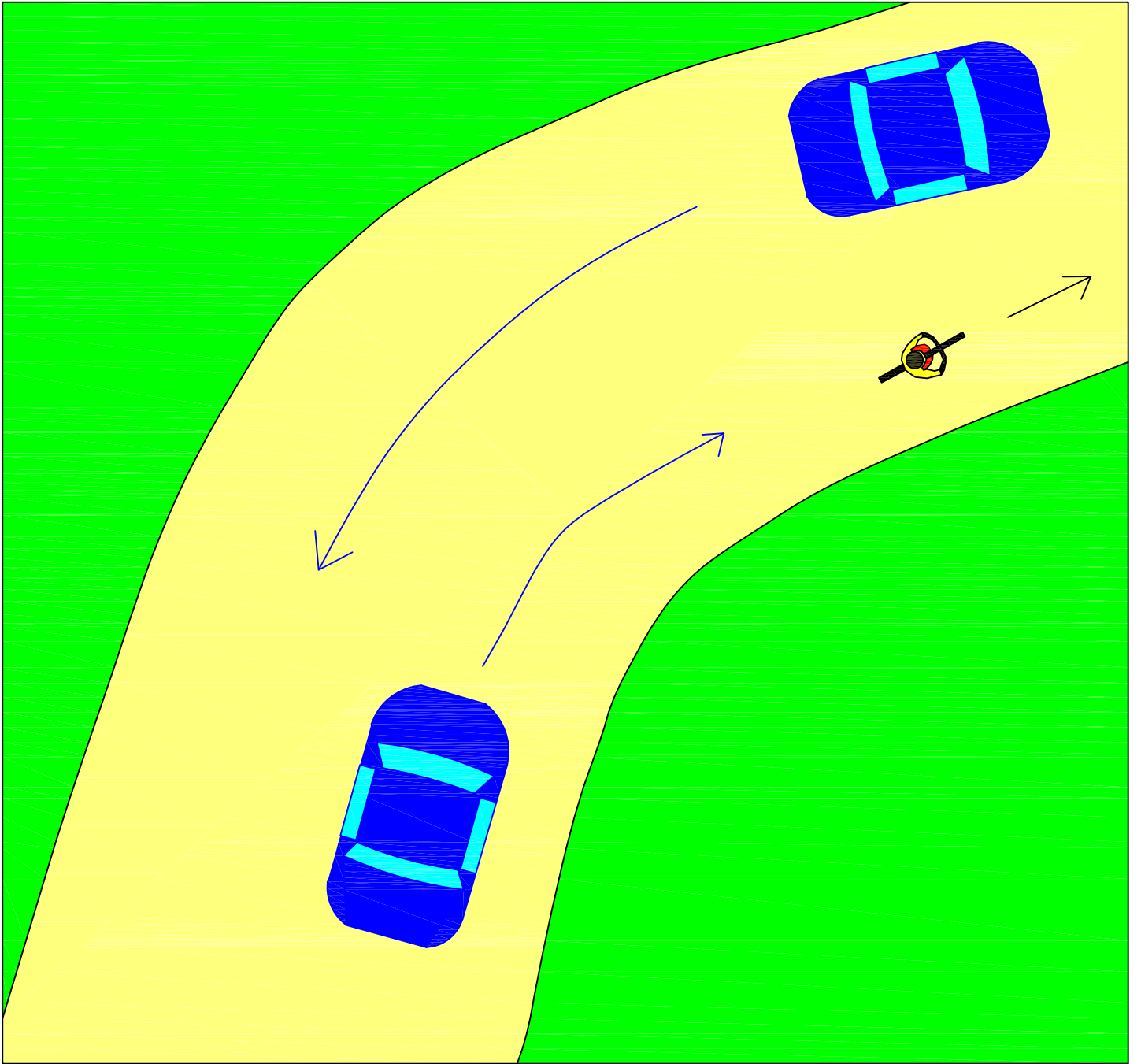


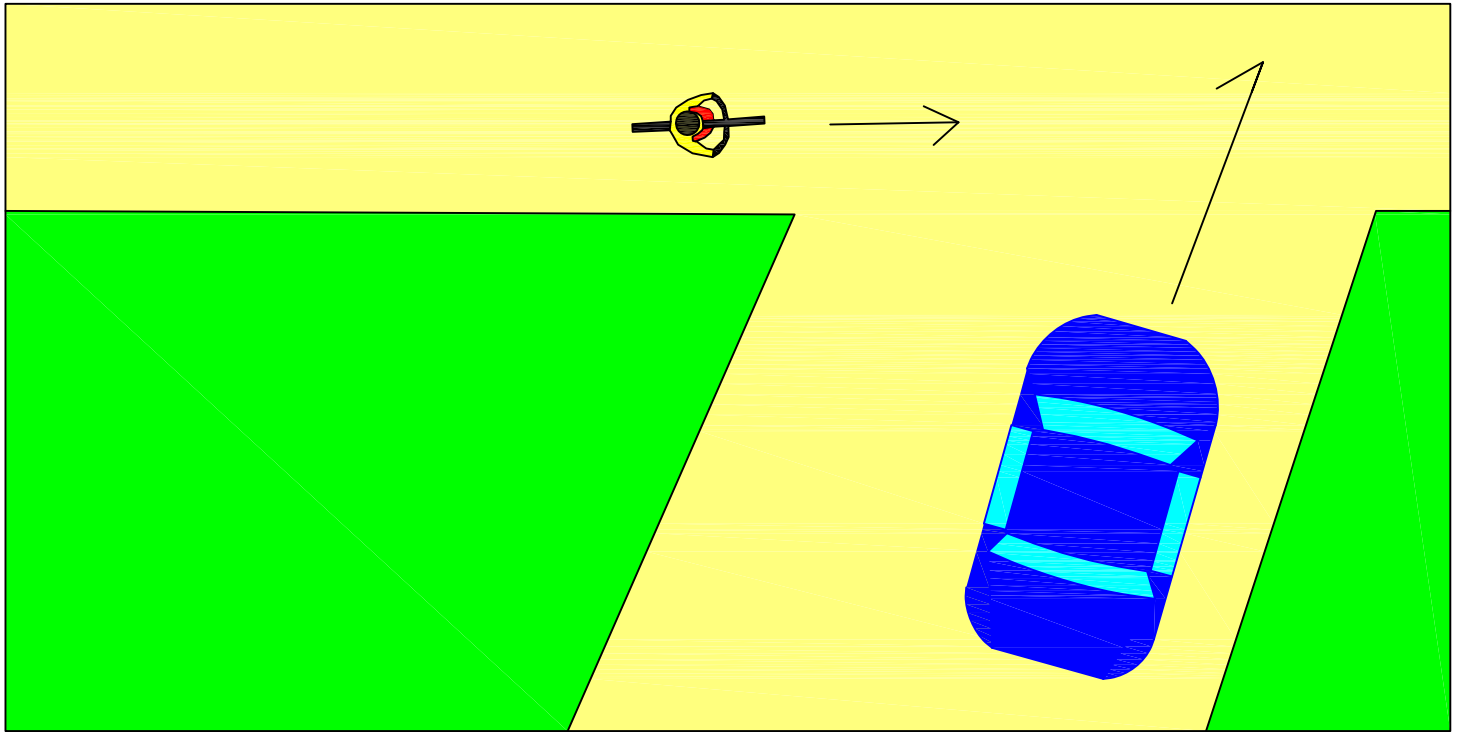


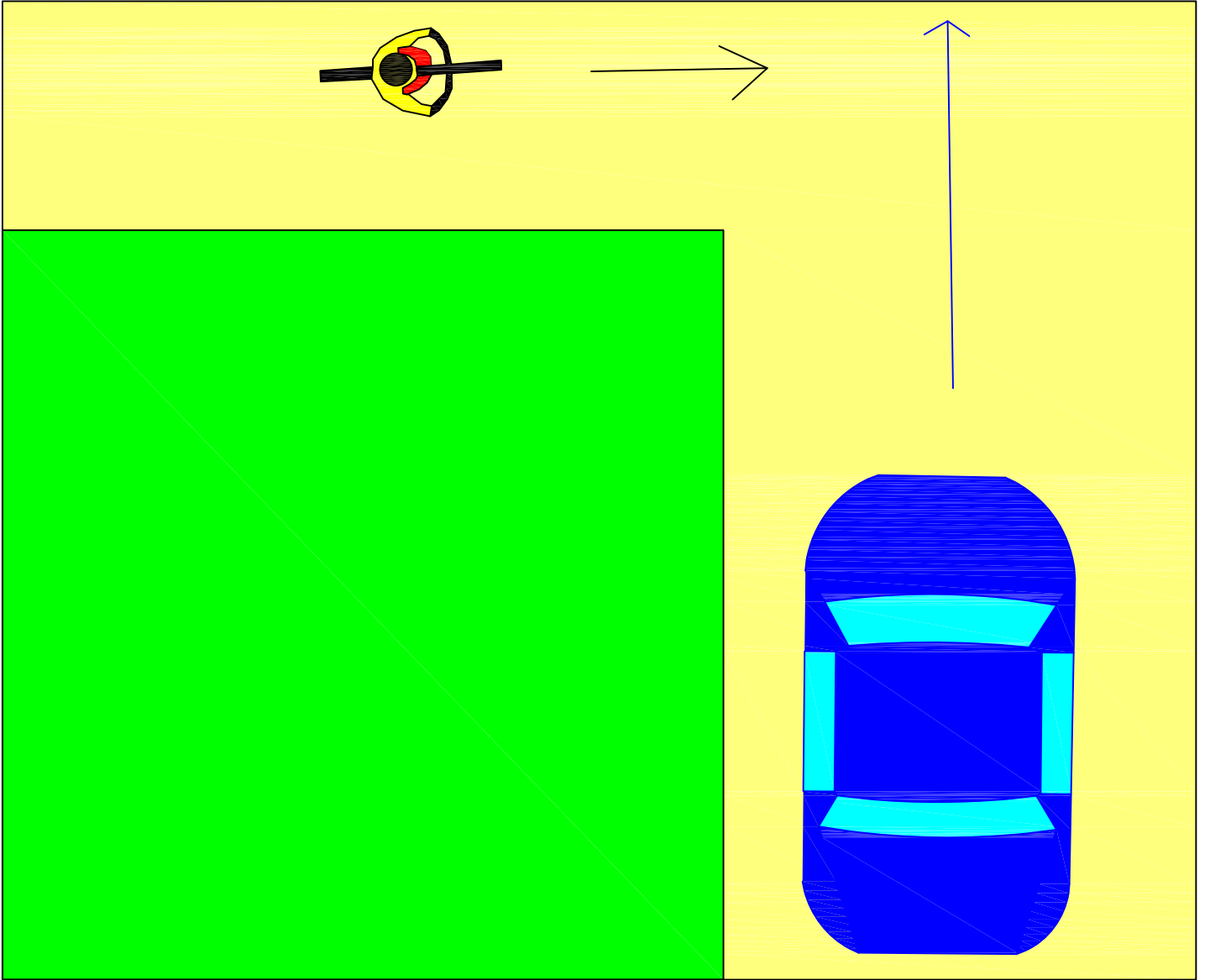


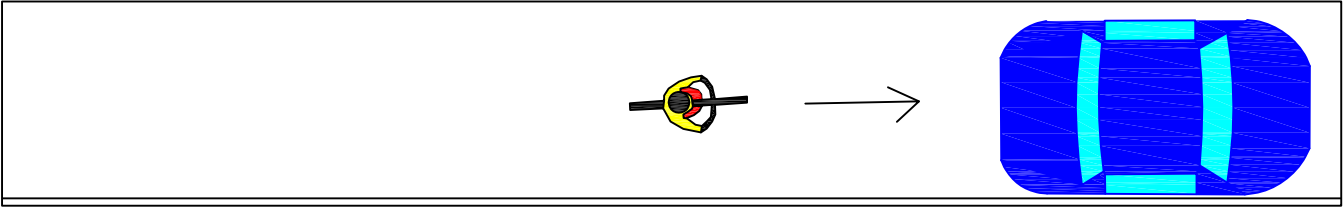


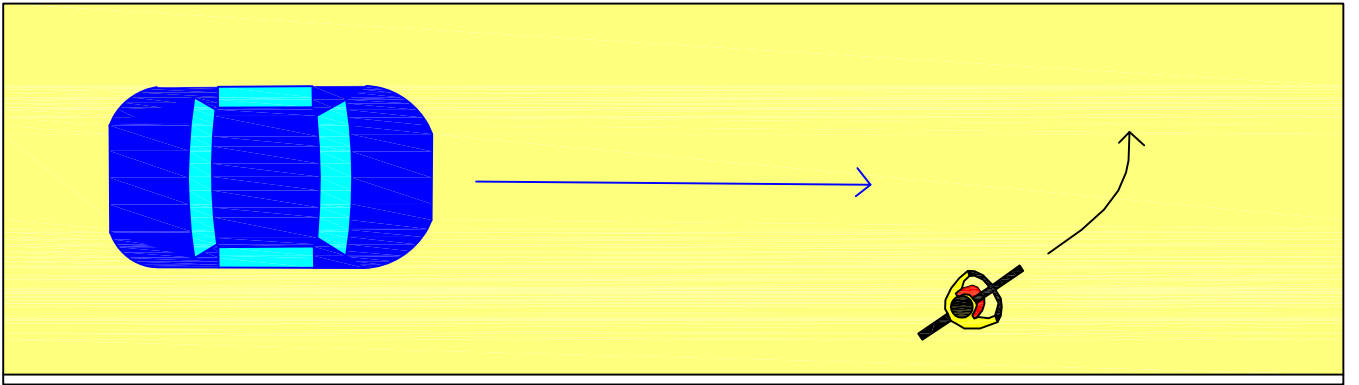


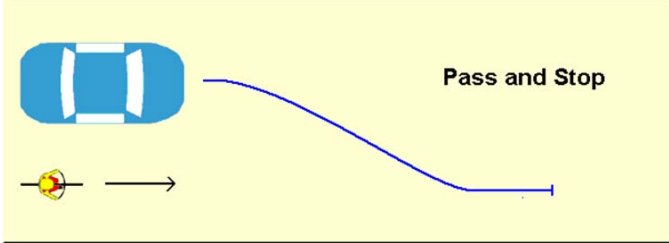


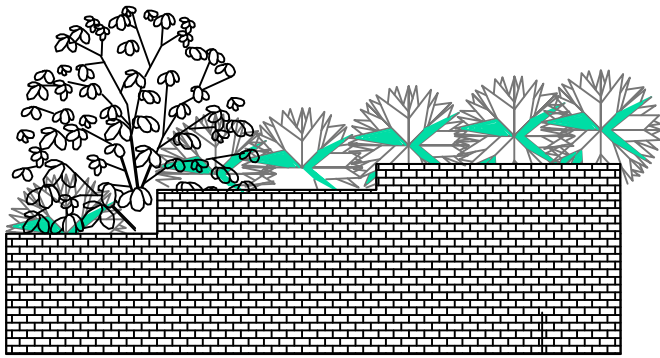
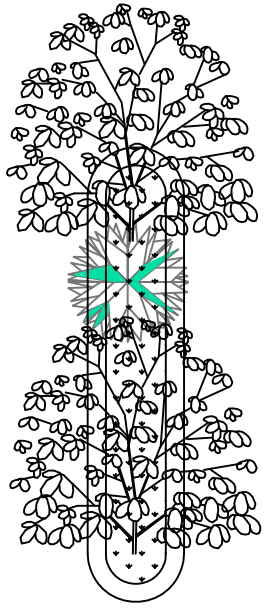
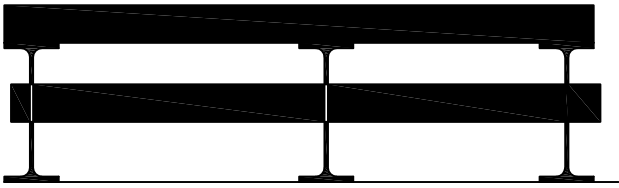


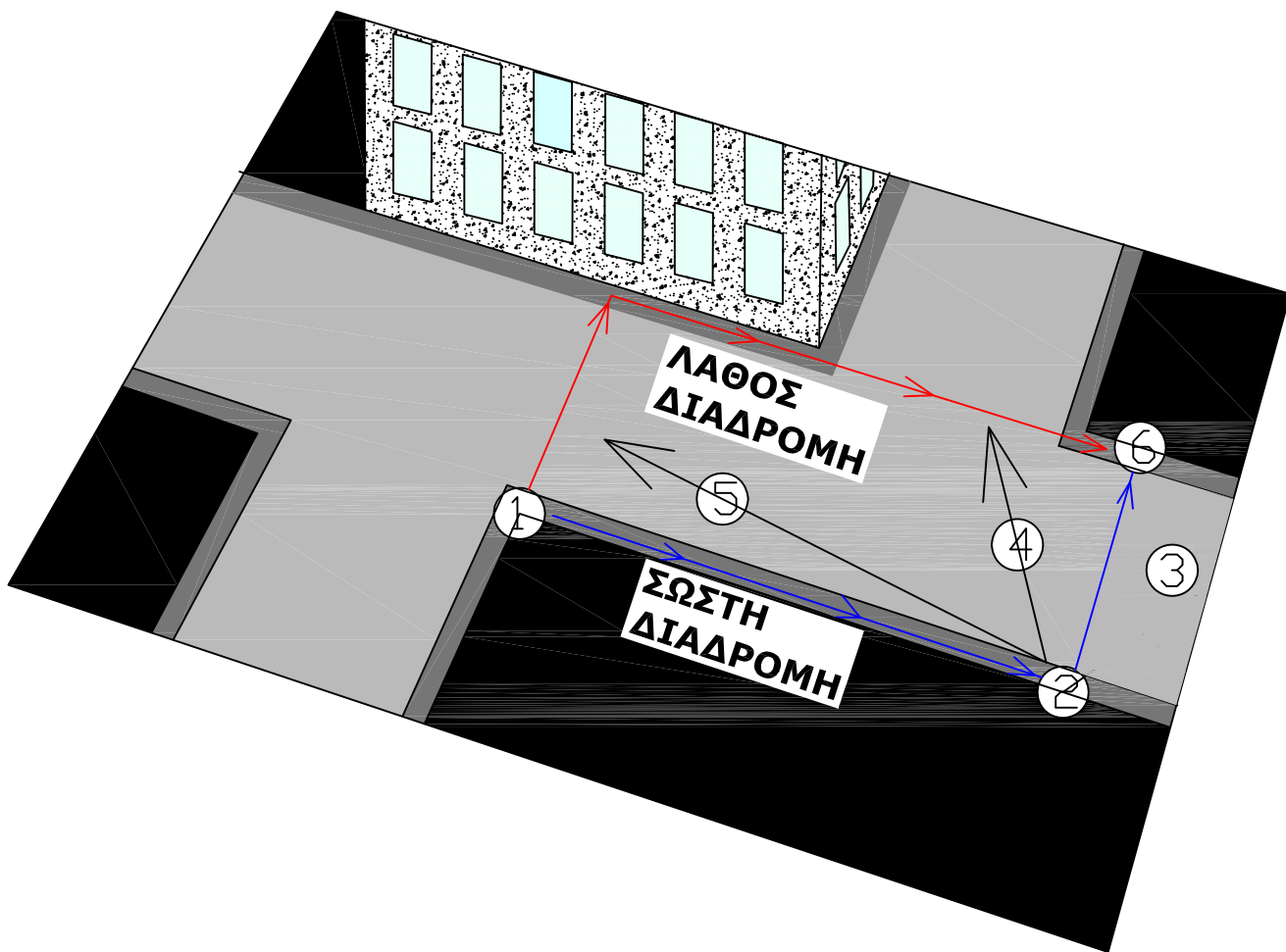


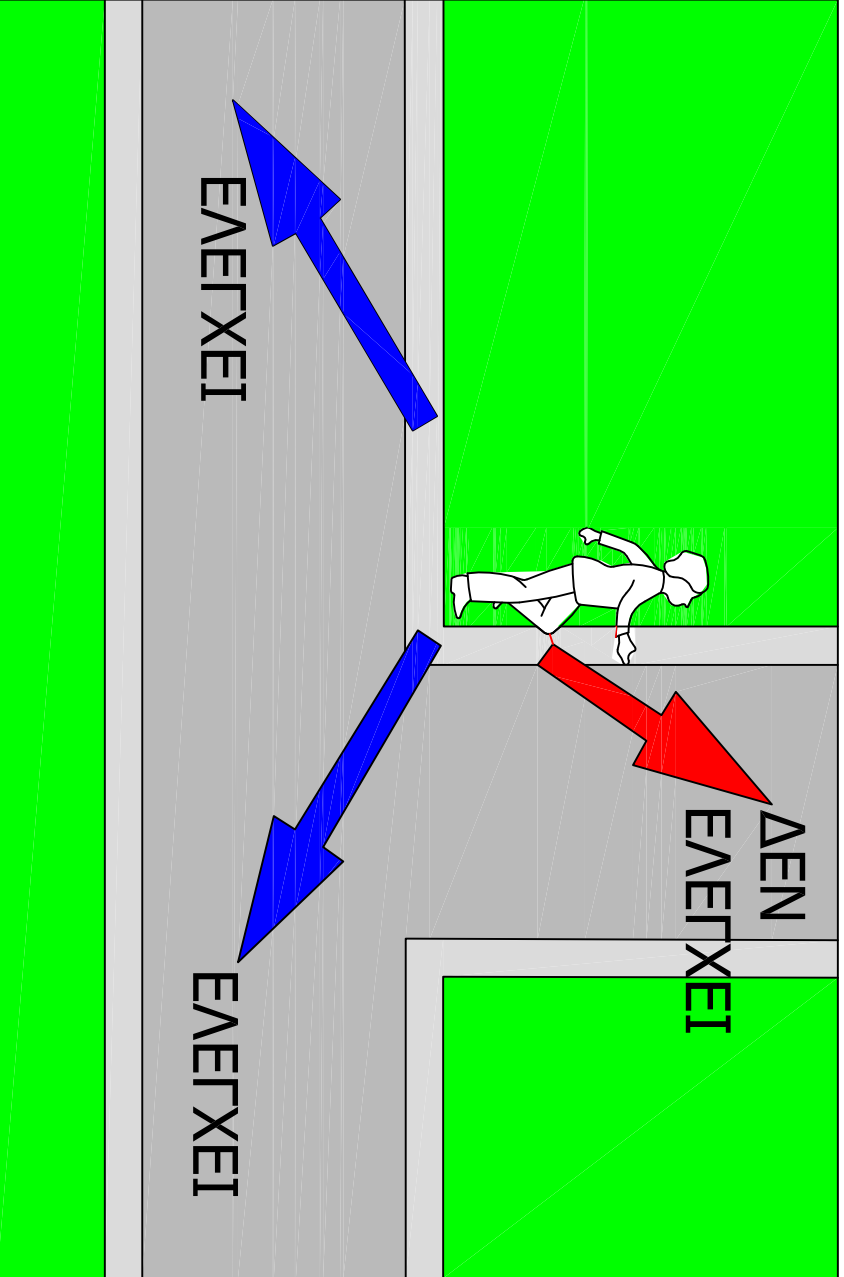


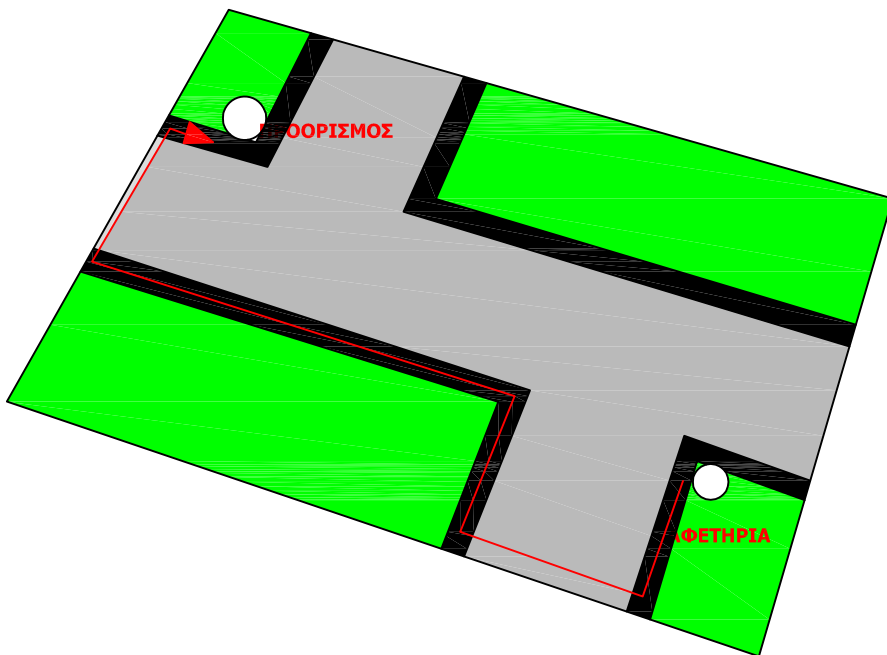
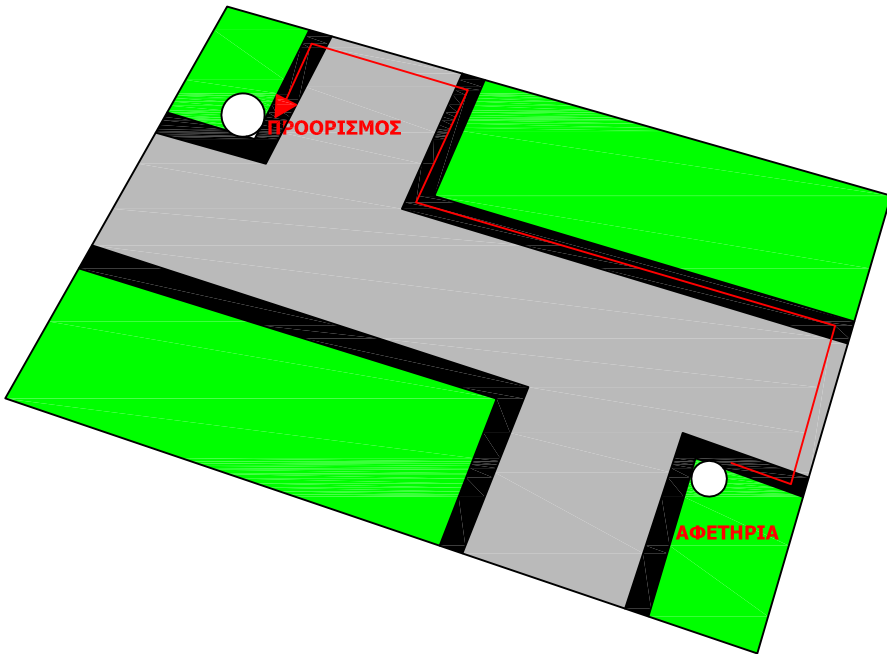
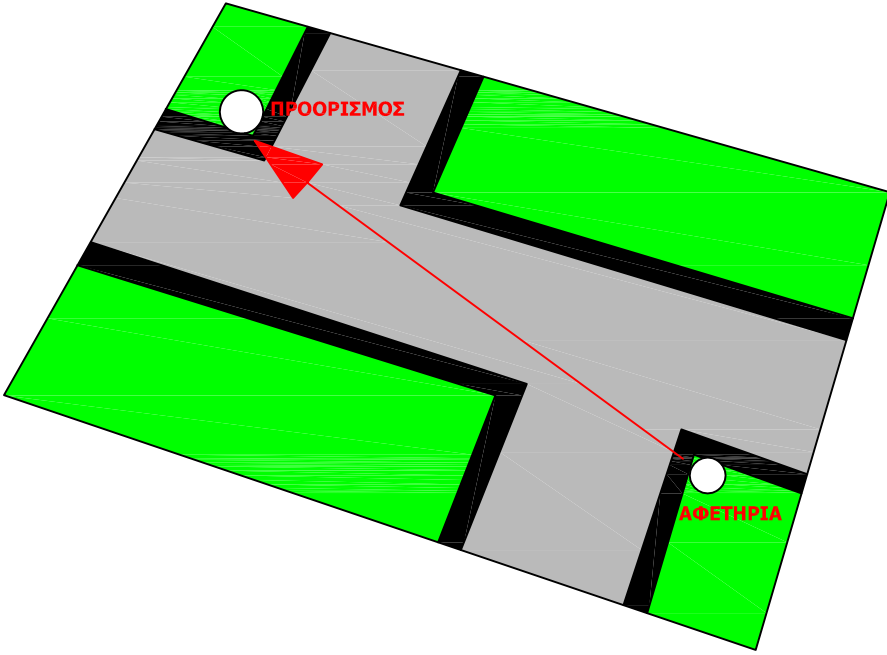


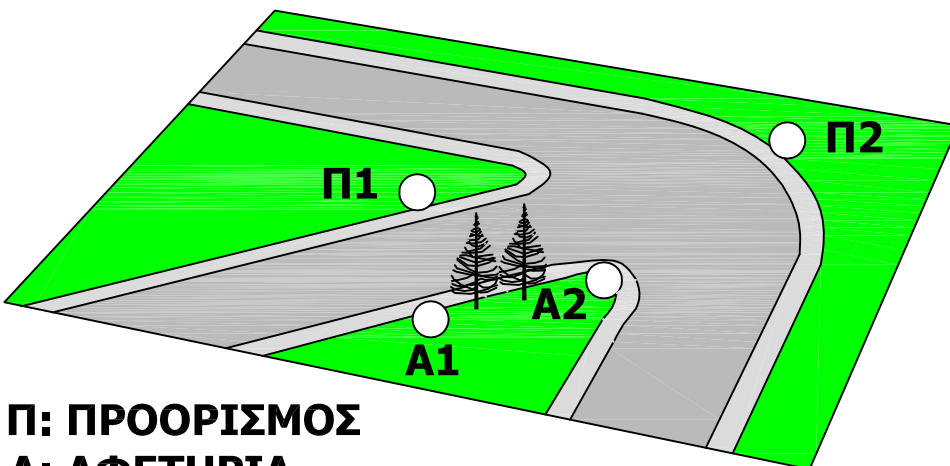
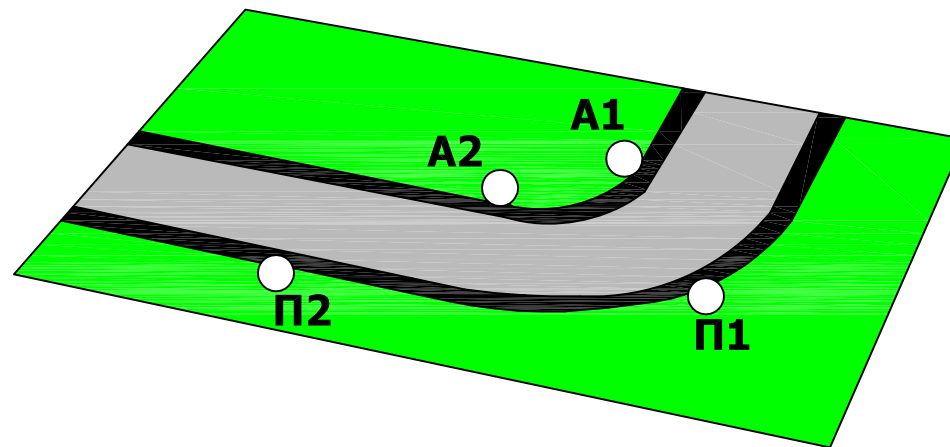
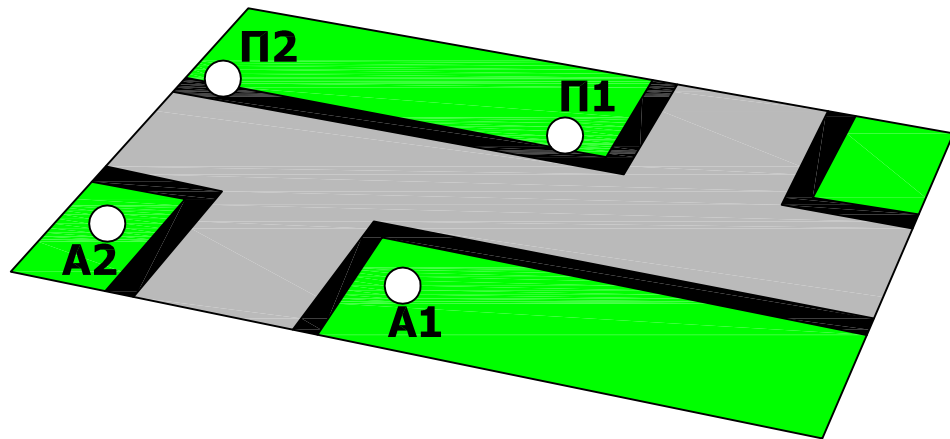
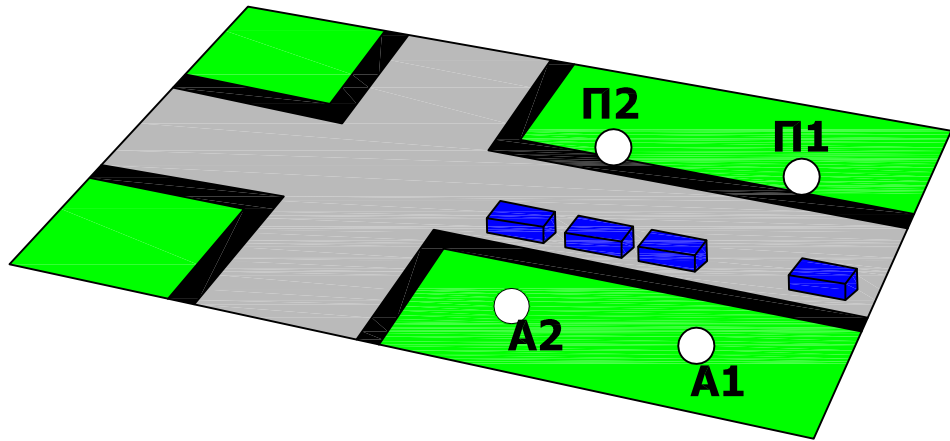




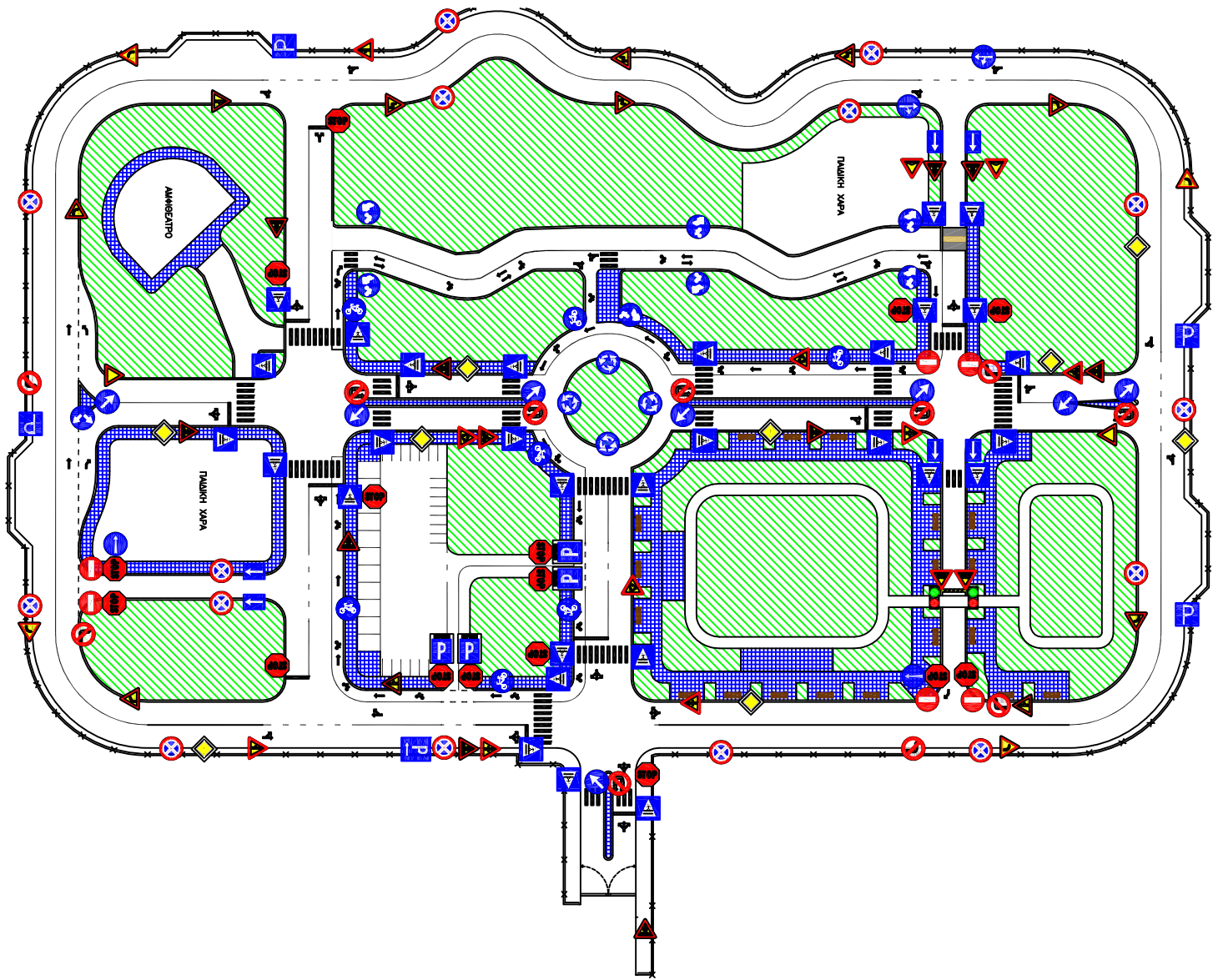


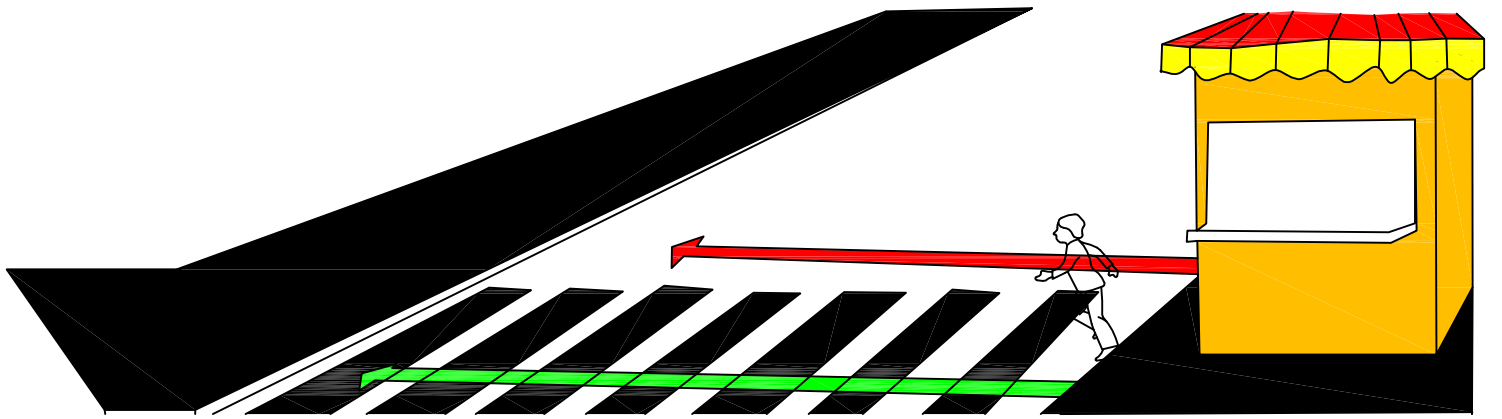


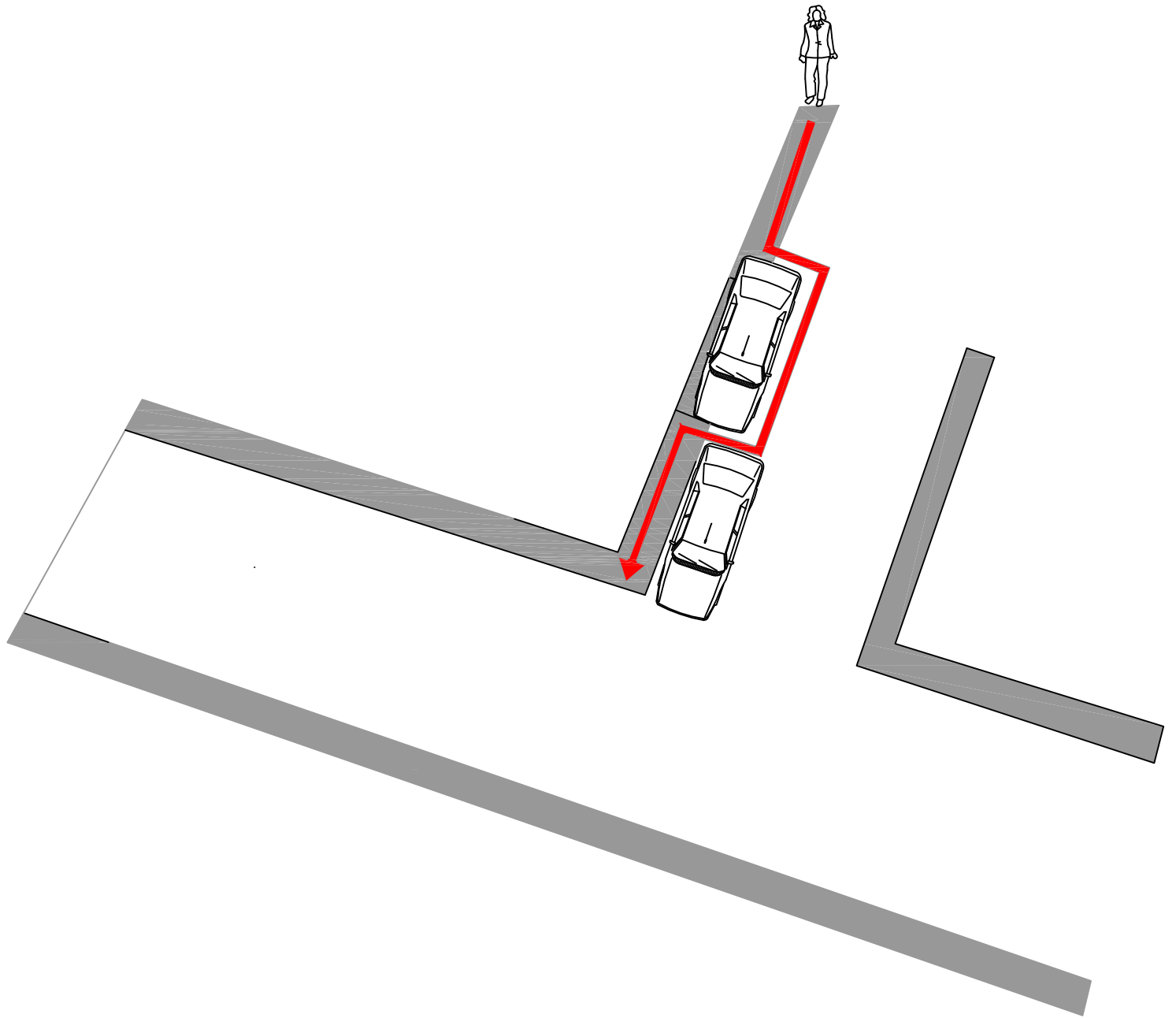


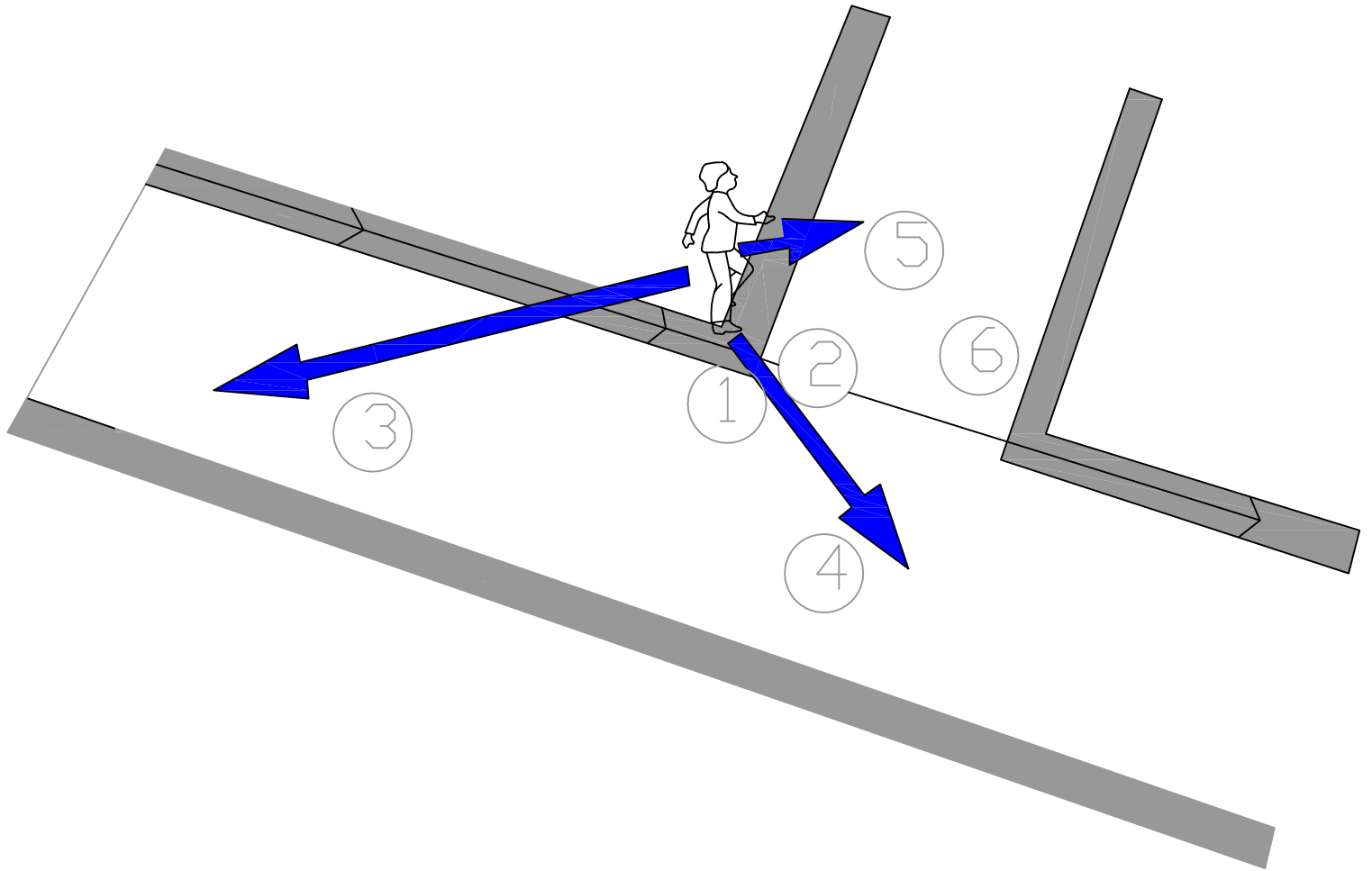


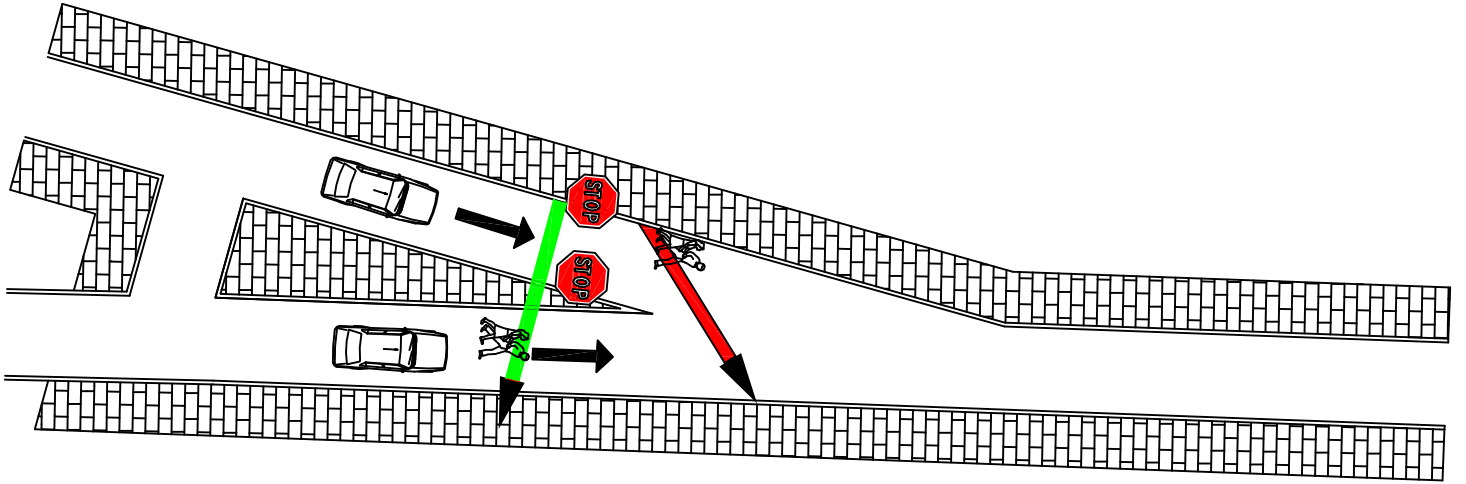
Π: ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
Α: ΑΦΕΤΗΡΙΑ

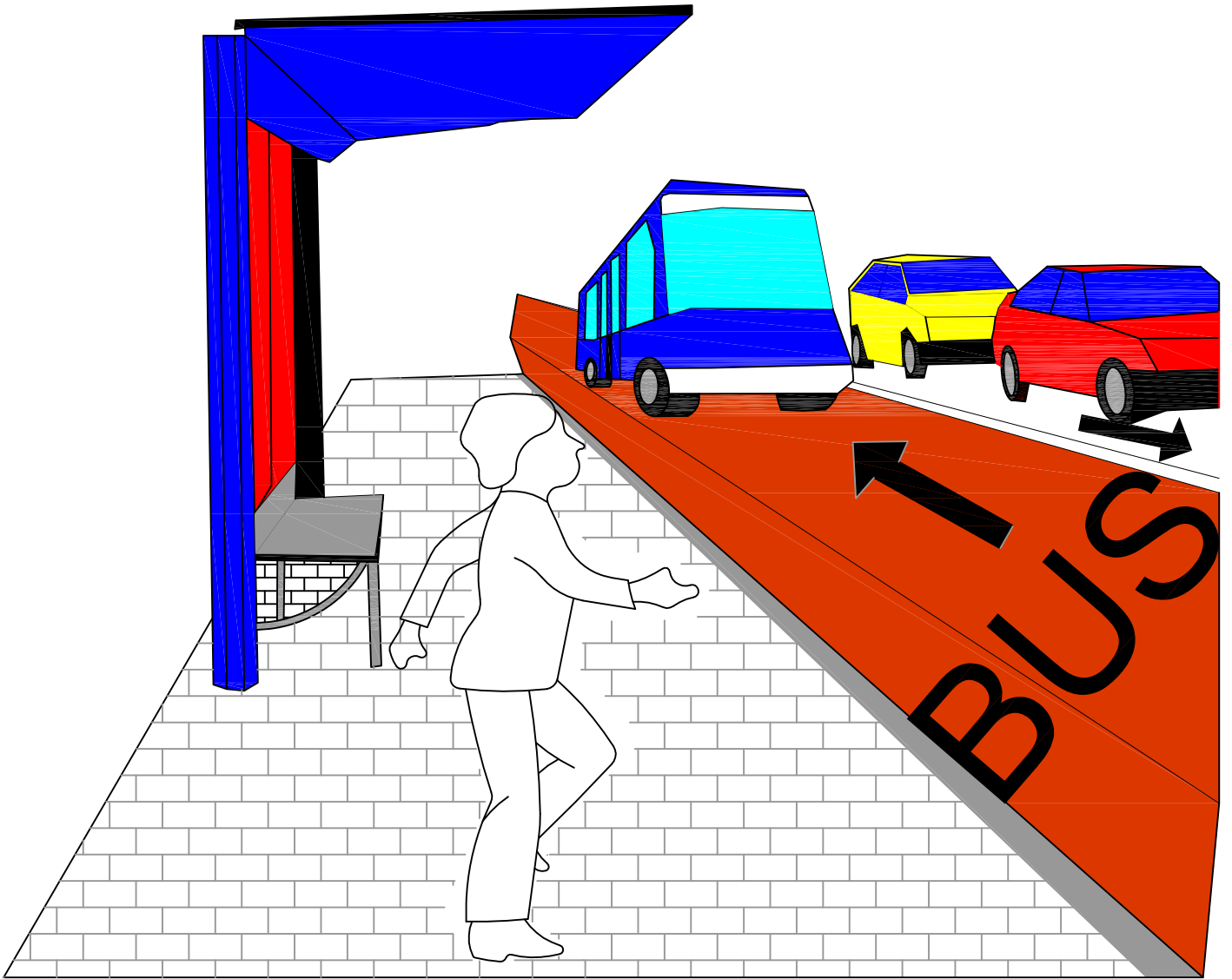














ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ
- Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
- ΠΕΖΟΙ
- ΠΟΔΗΛΑΤΑ
- ΤΕΤΡΑΤΡΟΧΑ

Ημερομηνία 29/10/08

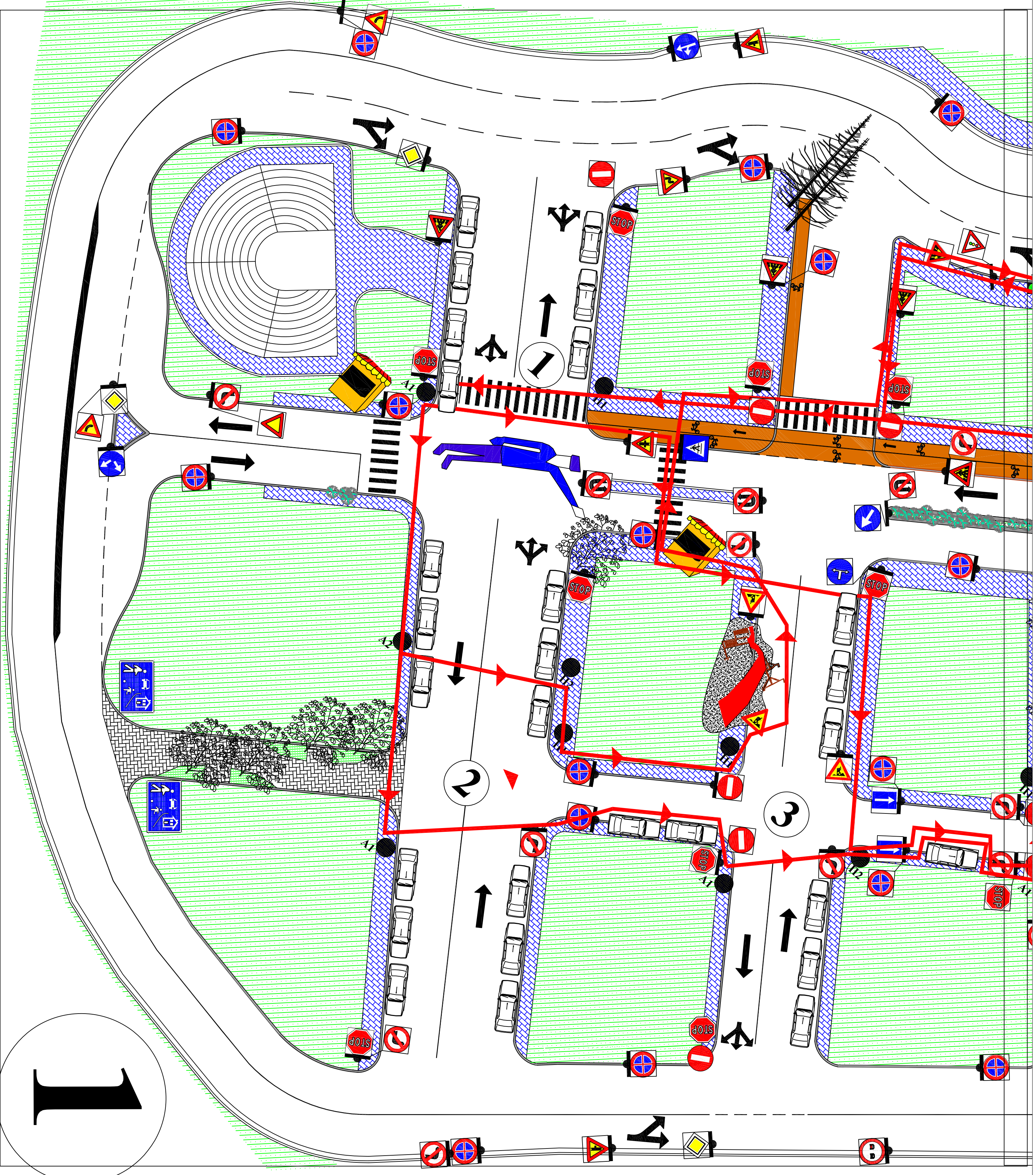
Μελετητής

Ανορθόσιος Κορέλης

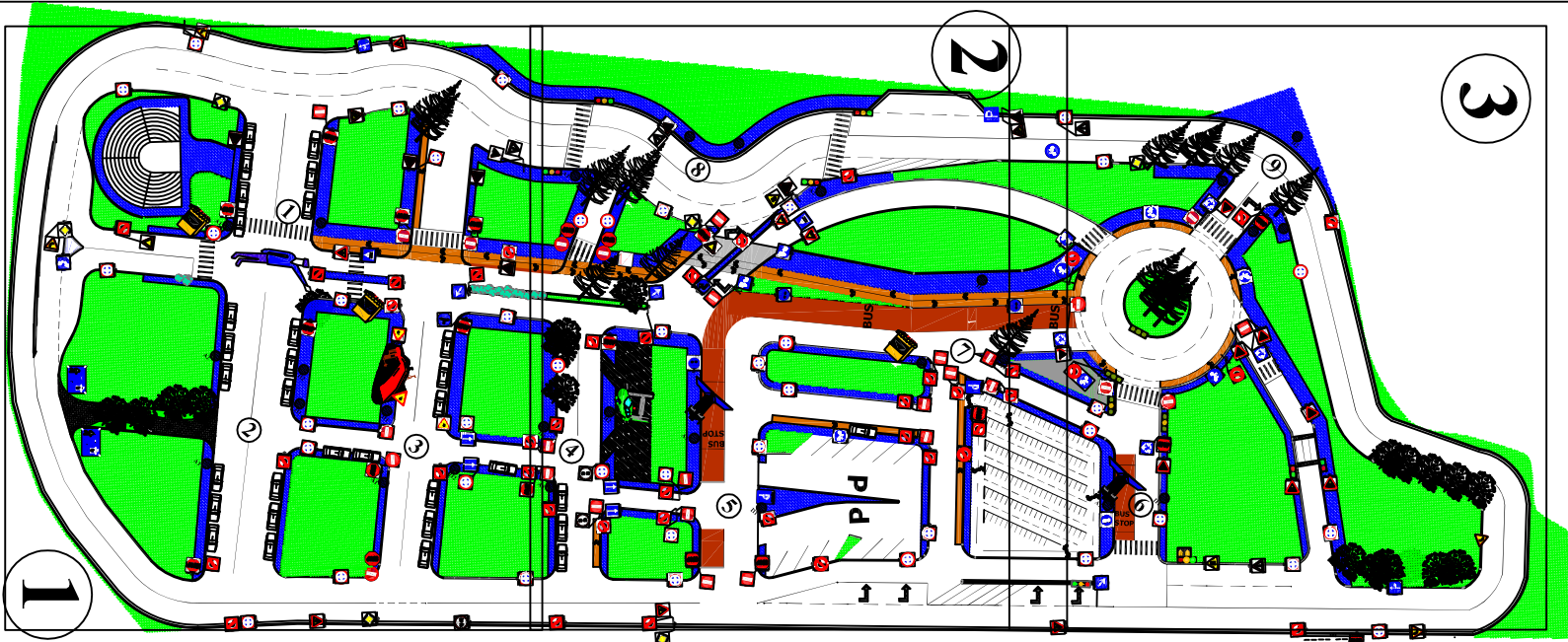
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ
ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΚΤΑΙΛΕΥΣΗΣ

ΚΑ. 1:200

ΦΥΛΛΟ: Νο 1 από 1



1



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ
- Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
- ΠΕΖΟΙ

Ημερομηνία

29/10/08

Μελετητής

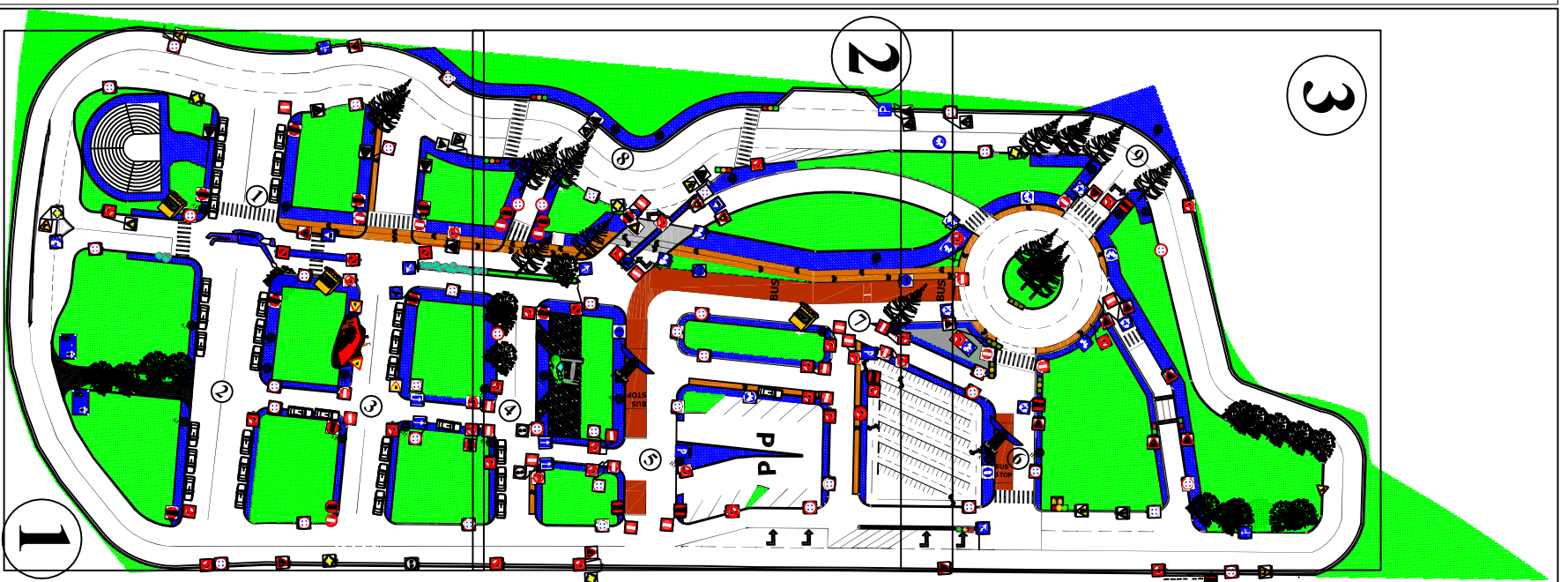
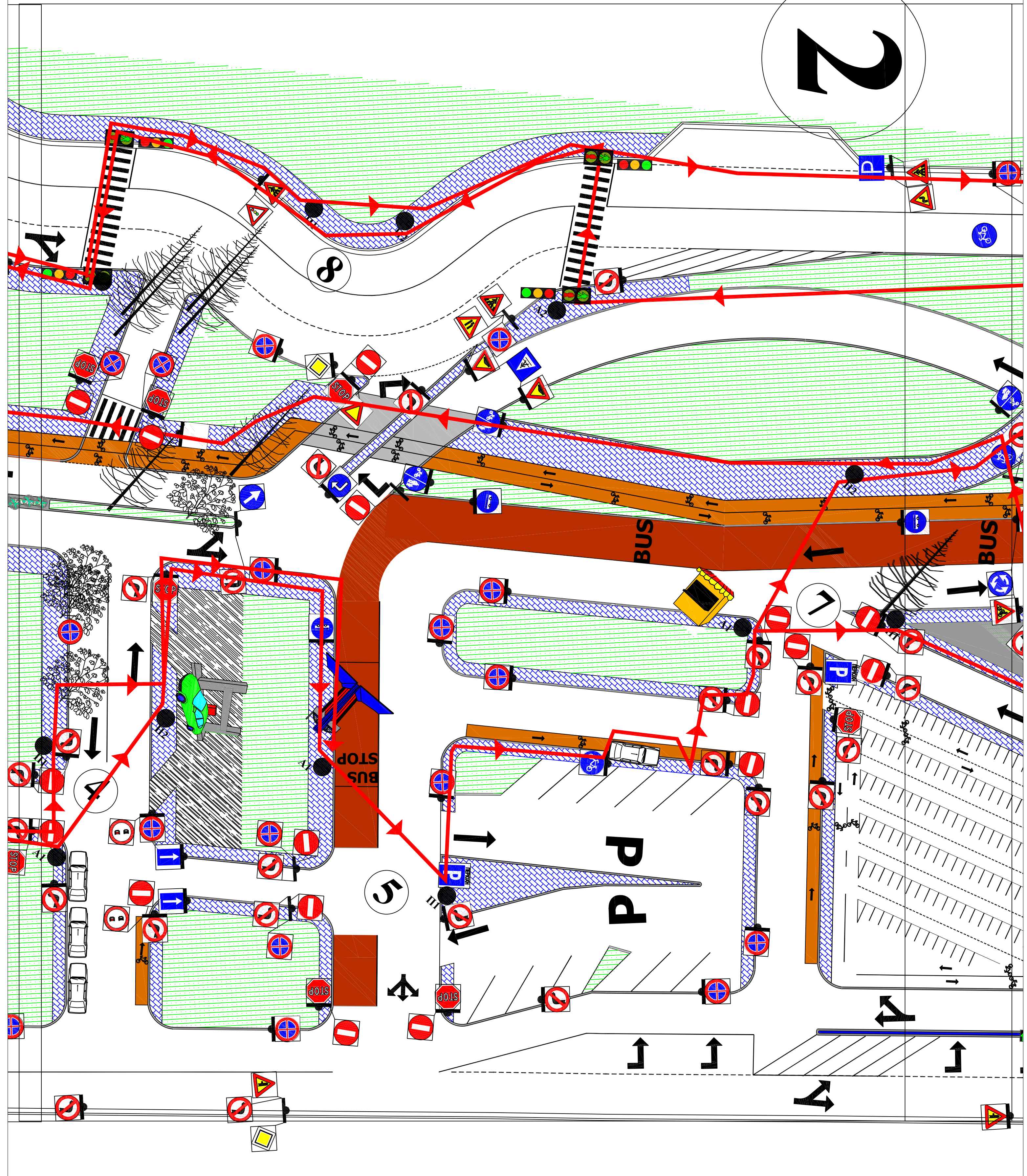
Αναστάσιος Κορέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 1

ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΕΖΩΝ
 ΗΛΙΚΙΑΣ Β' - Δ' ΚΑΙ
 Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200

2



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

● Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ

● Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

— ΠΕΖΟΙ

Ημερομηνία

29/10/08

Μελετητής

Αναστάσιος Κοπέλης

ΑΤΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 2

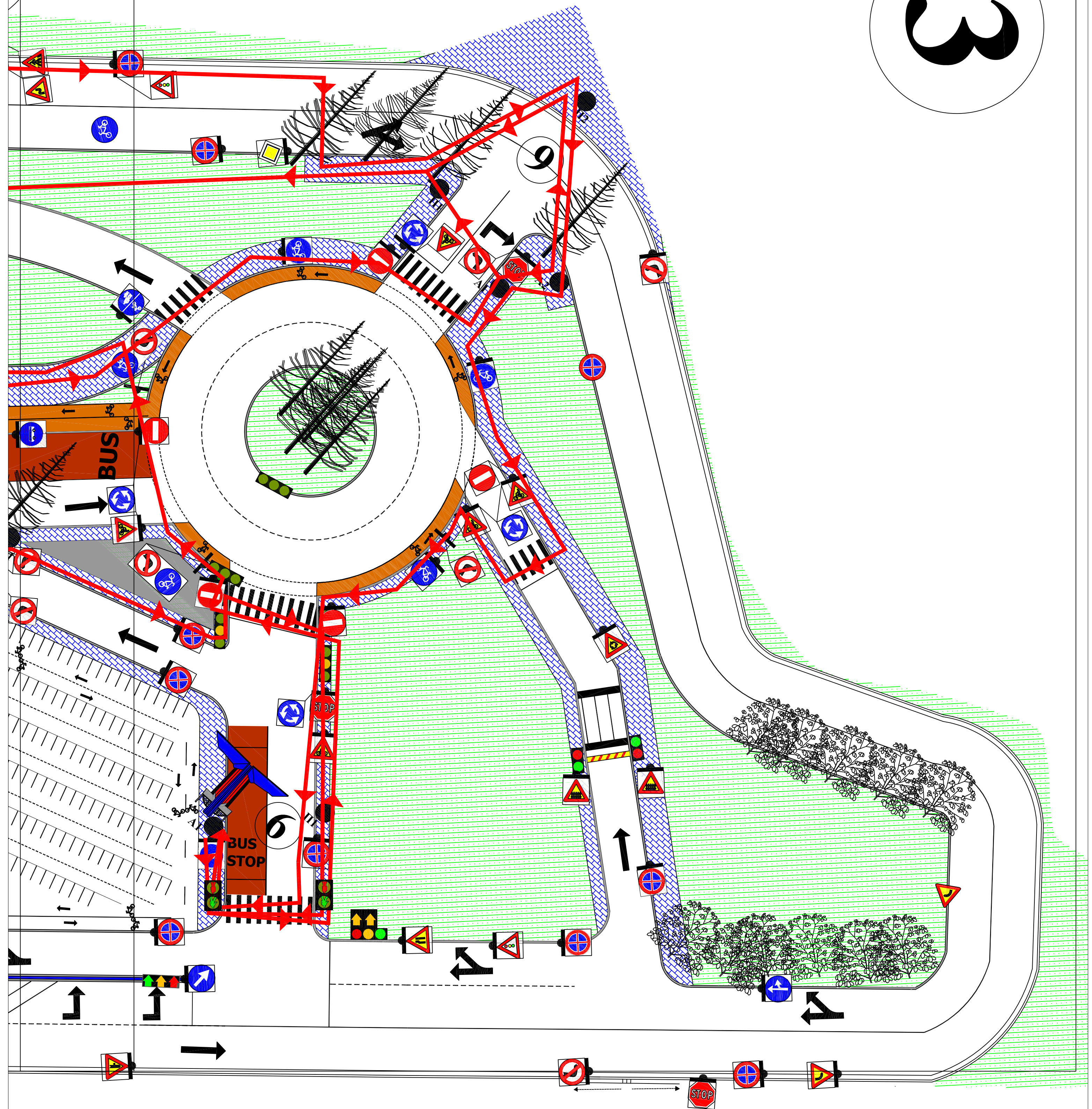
ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΕΖΩΝ

ΗΛΙΚΙΑΣ Β' - Δ' ΚΑΙ

Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200

3



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

● Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ

● Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

— ΠΕΖΟΙ

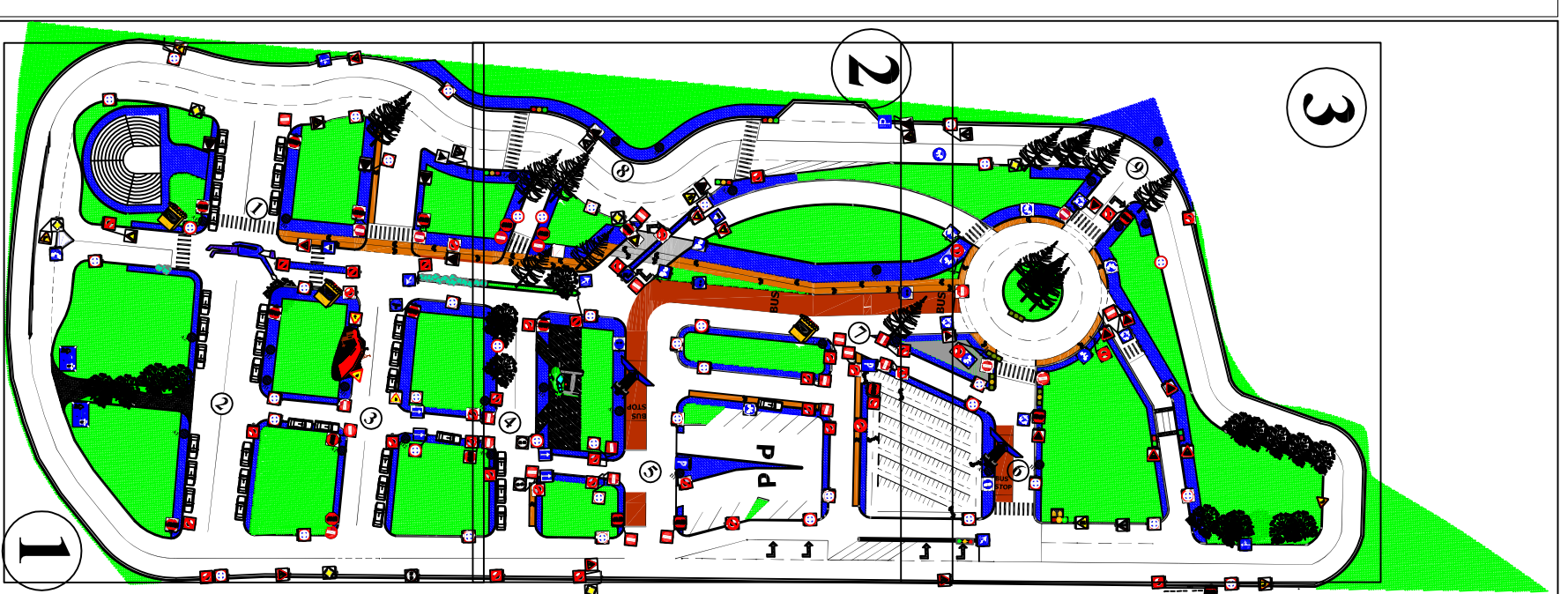
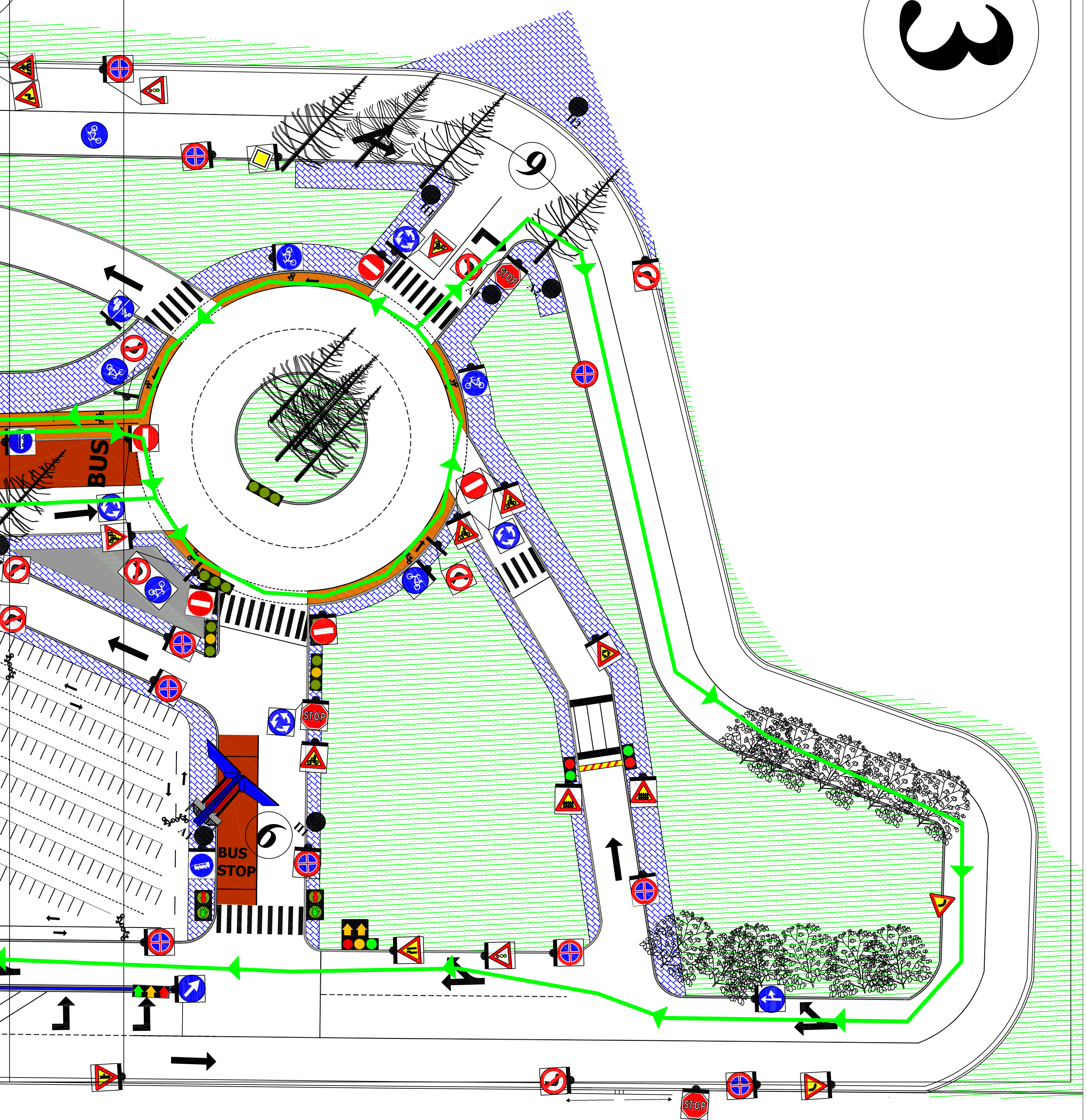
Ημερομηνία
29/10/08

Μελετητής
Αναστάσιος Κοπέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 3
ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΕΖΩΝ
ΗΛΙΚΙΑΣ Β' - Δ' ΚΑΙ
Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200

3



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ

Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

ΠΟΔΗΛΑΤΑ

Ημερομηνία

29/10/08

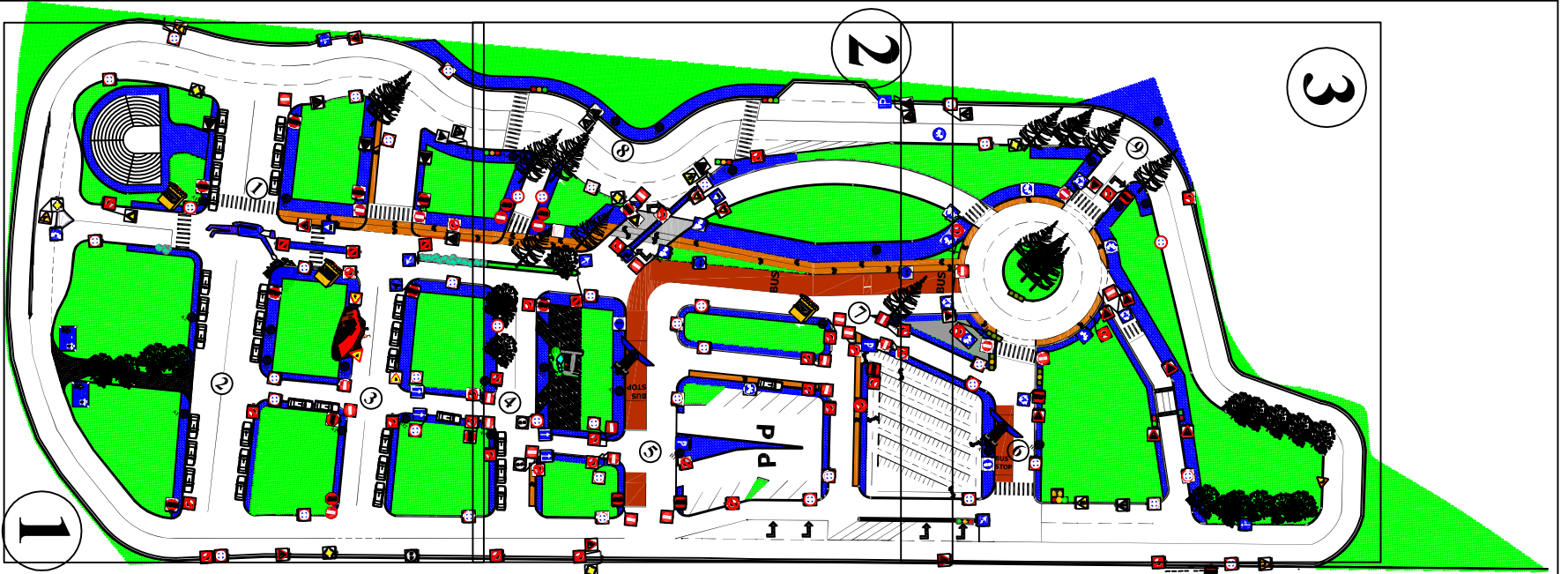
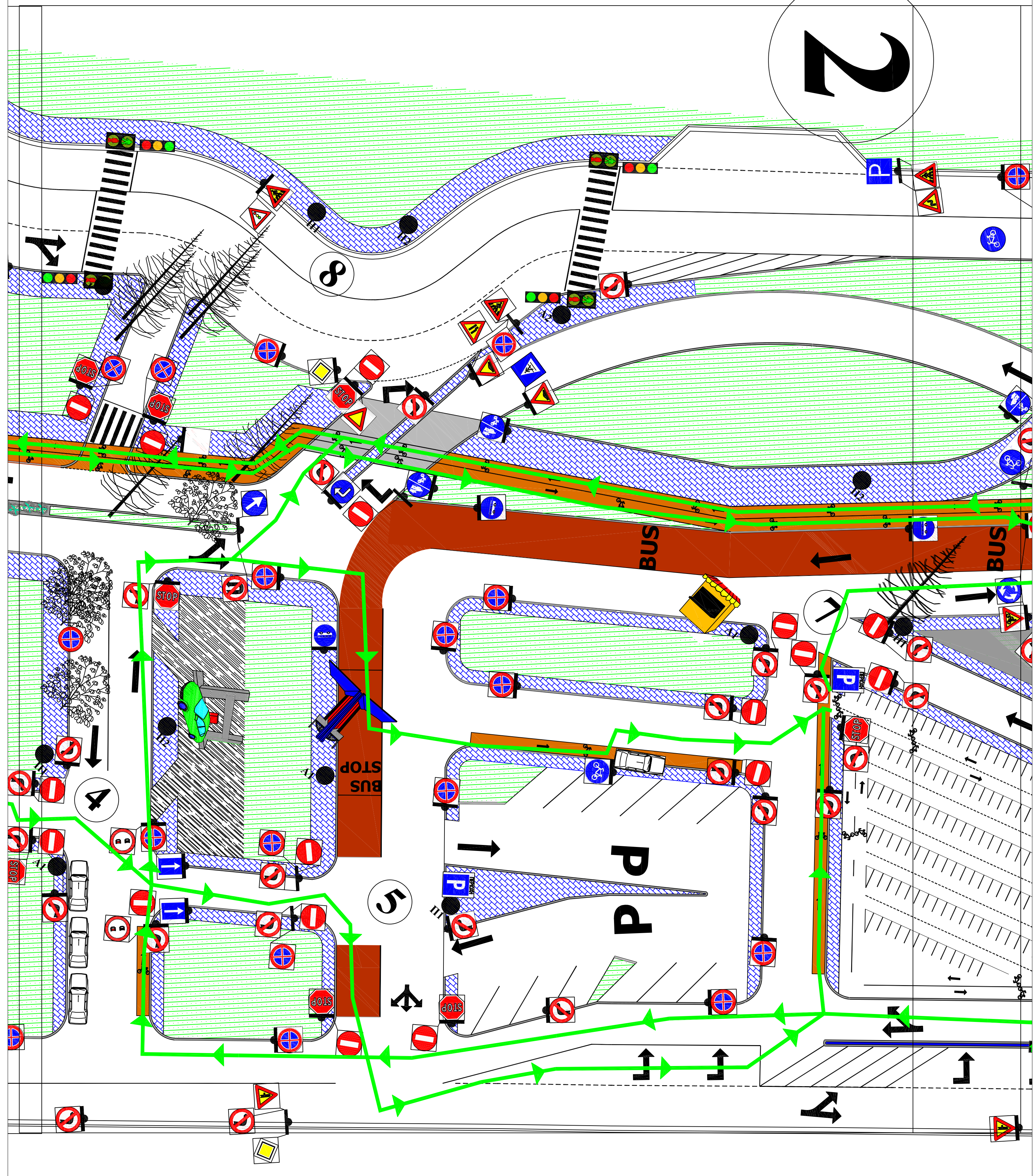
Μελετητής

Αναστάσιος Κορέλης

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 3
 ΠΟΡΕΙΕΣ ΔΙΚΥΚΛΙΣΤΩΝ
 ΗΛΙΚΙΑΣ Β' - Δ' ΚΑΙ
 Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200

2



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

● Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ

● Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΑ

—

Ημερομηνία

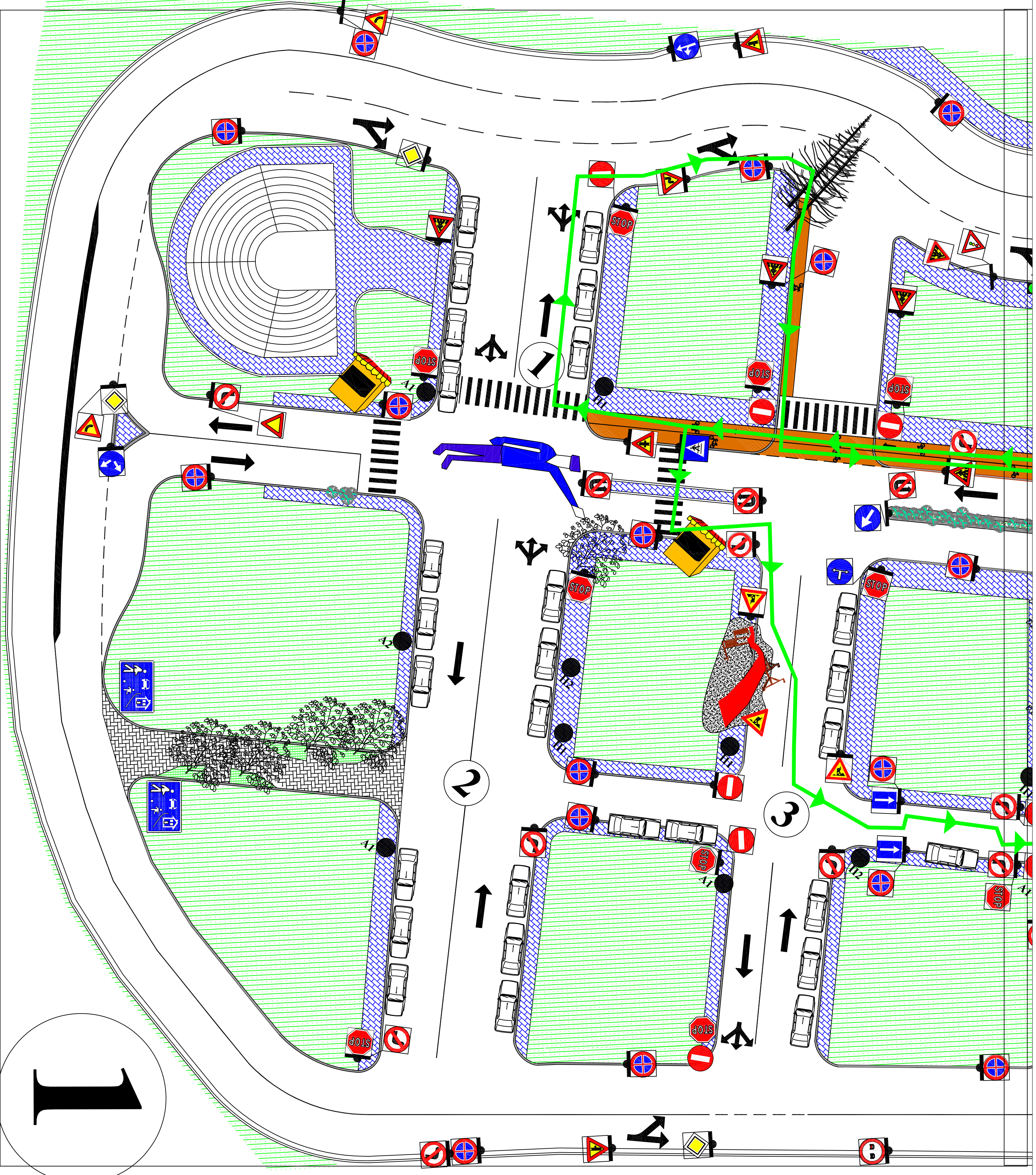
29/10/08

Μελετητής

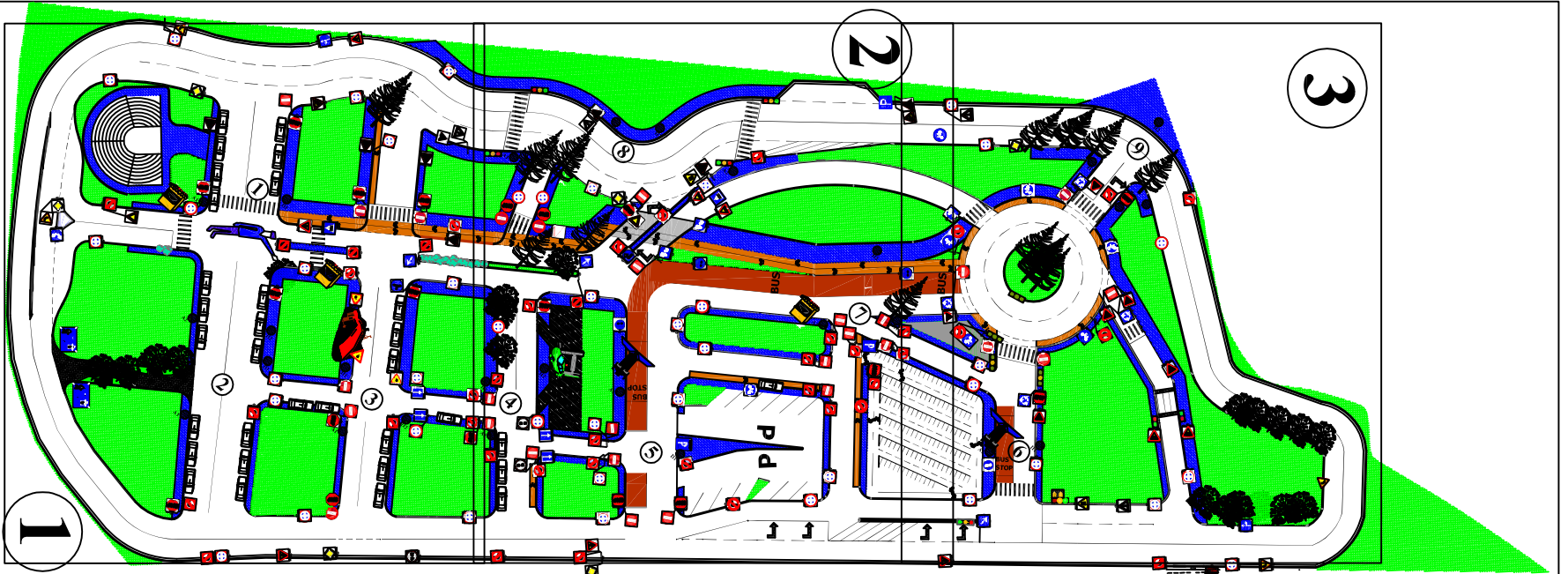
Αναστάσιος Κοπέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 2 ΠΟΡΕΙΕΣ ΔΙΚΥΚΛΙΣΤΩΝ ΗΛΙΚΙΑΣ Β' - Δ' ΚΑΙ Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200



1



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

● Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ

● Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

— ΠΟΔΗΛΑΤΑ

Ημερομηνία

29/10/08

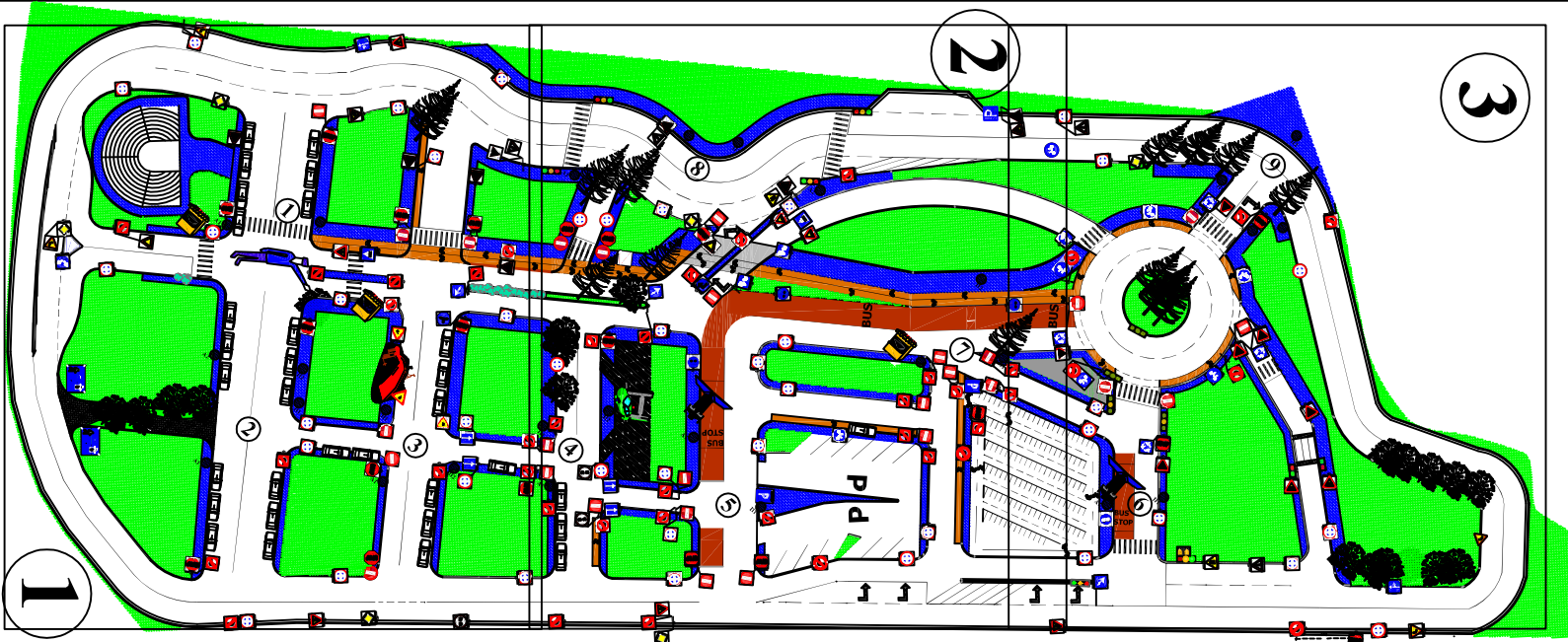
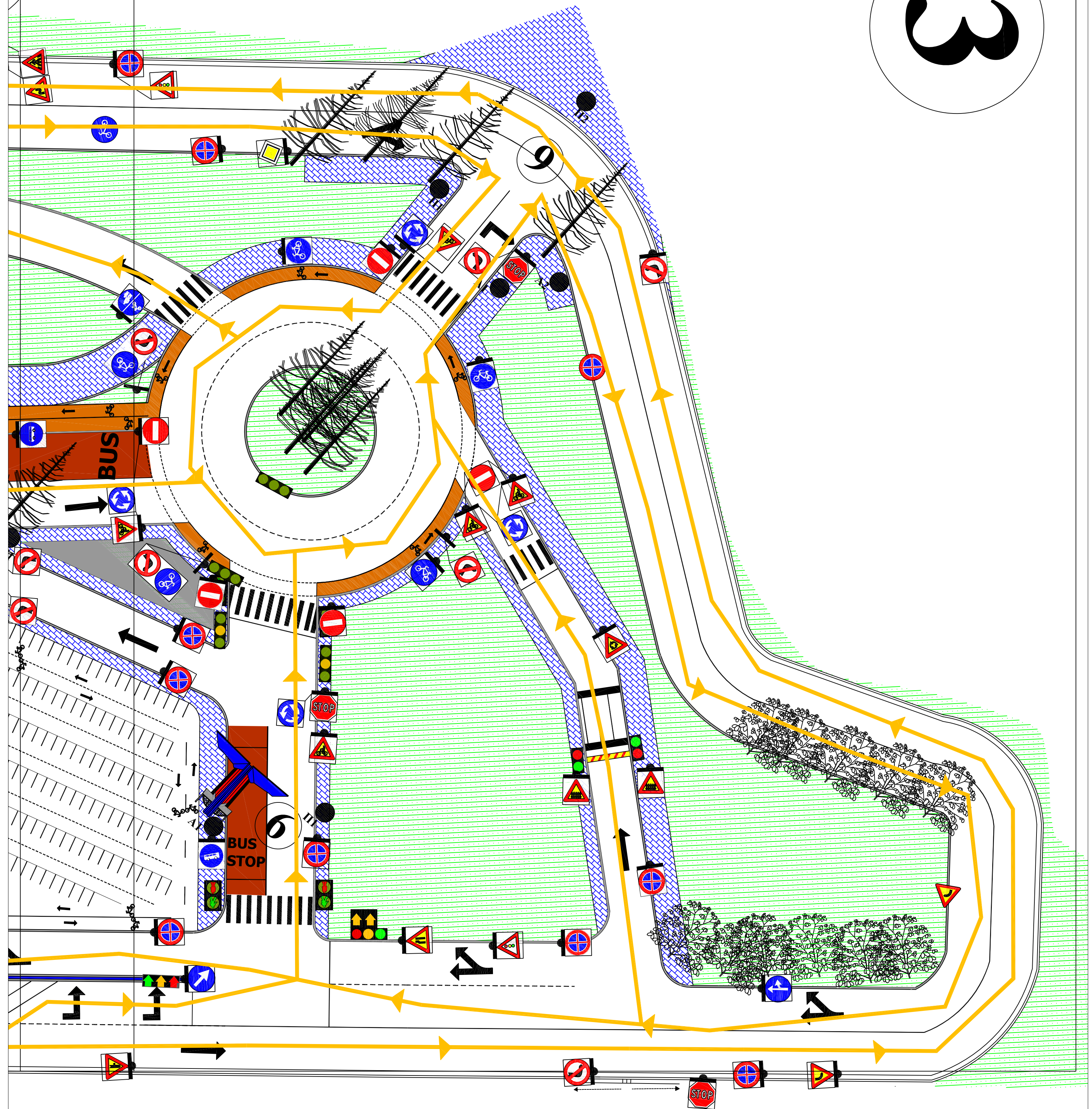
Μελετητής

Αναστάσιος Κορέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 1
ΠΟΡΕΙΕΣ ΔΙΚΥΚΛΙΣΤΩΝ
ΗΛΙΚΙΑΣ Β' - Δ' ΚΑΙ
Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200

3



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

● Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ

● Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

— ΤΕΤΡΑΠΡΟΧΑ

Ημερομηνία

29/10/08

Μελετητής

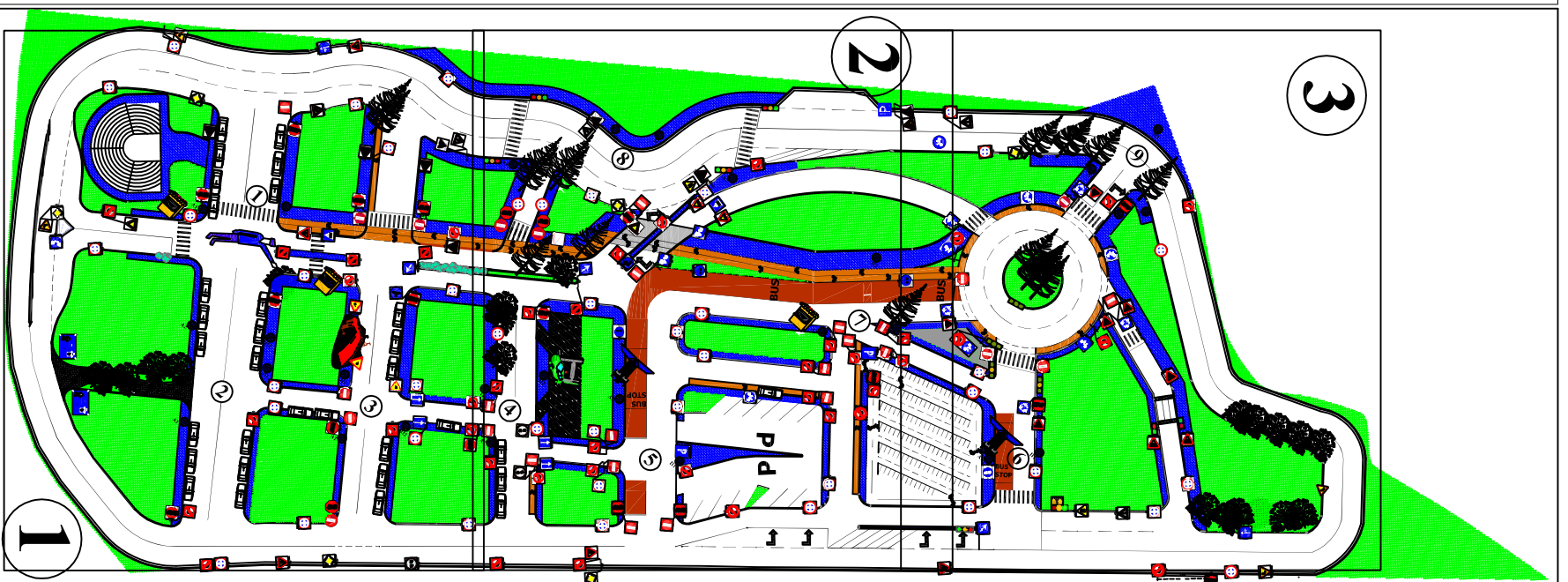
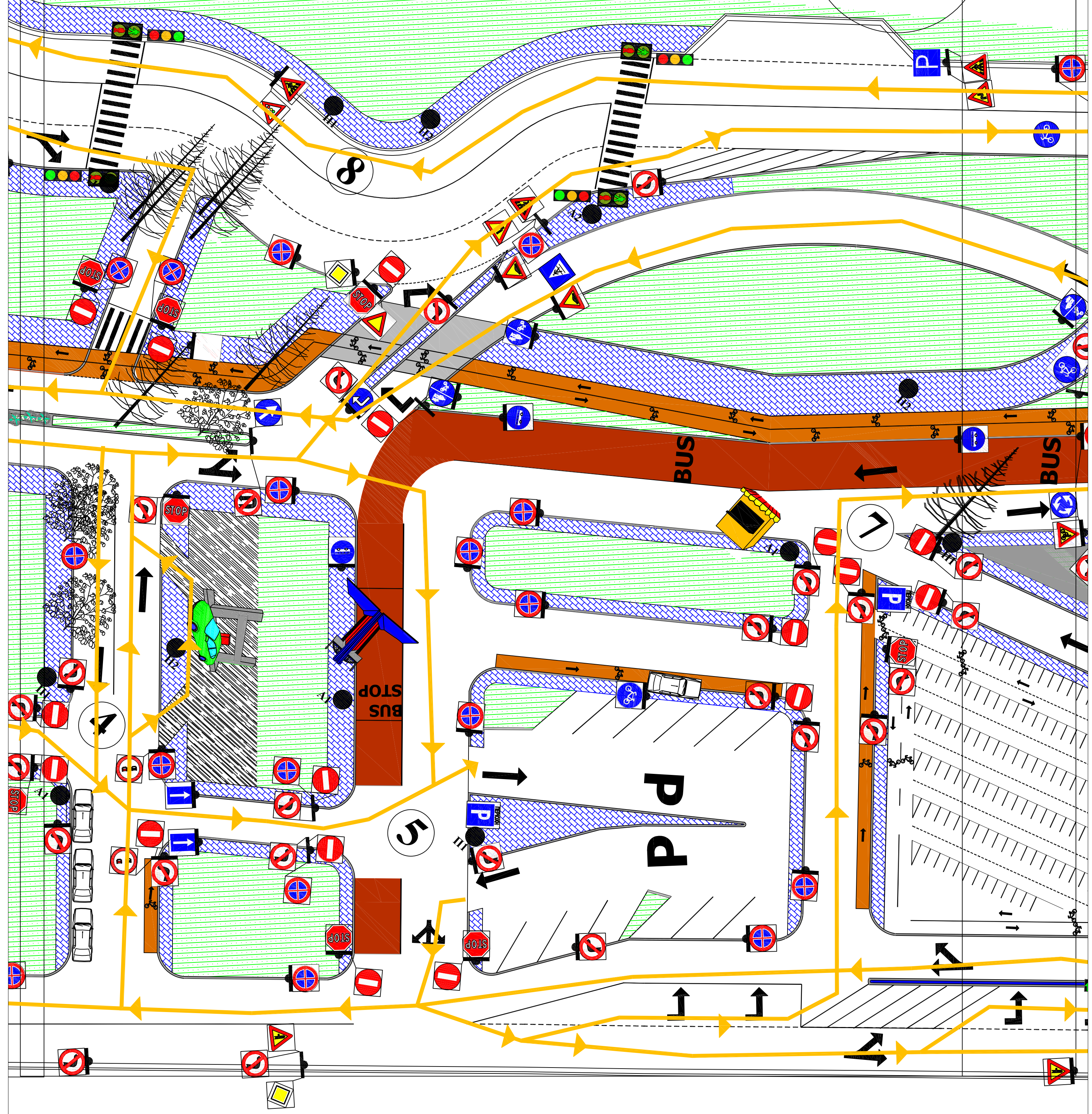
Αναστάσιος Κορέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 3
ΠΟΡΕΙΕΣ ΤΕΤΡΑΠΡΟΧΩΝ

ΗΛΙΚΙΑΣ
Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200

2



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

● Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ

● Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

— ΤΕΤΡΑΠΡΟΧΑ

Ημερομηνία

29/10/08

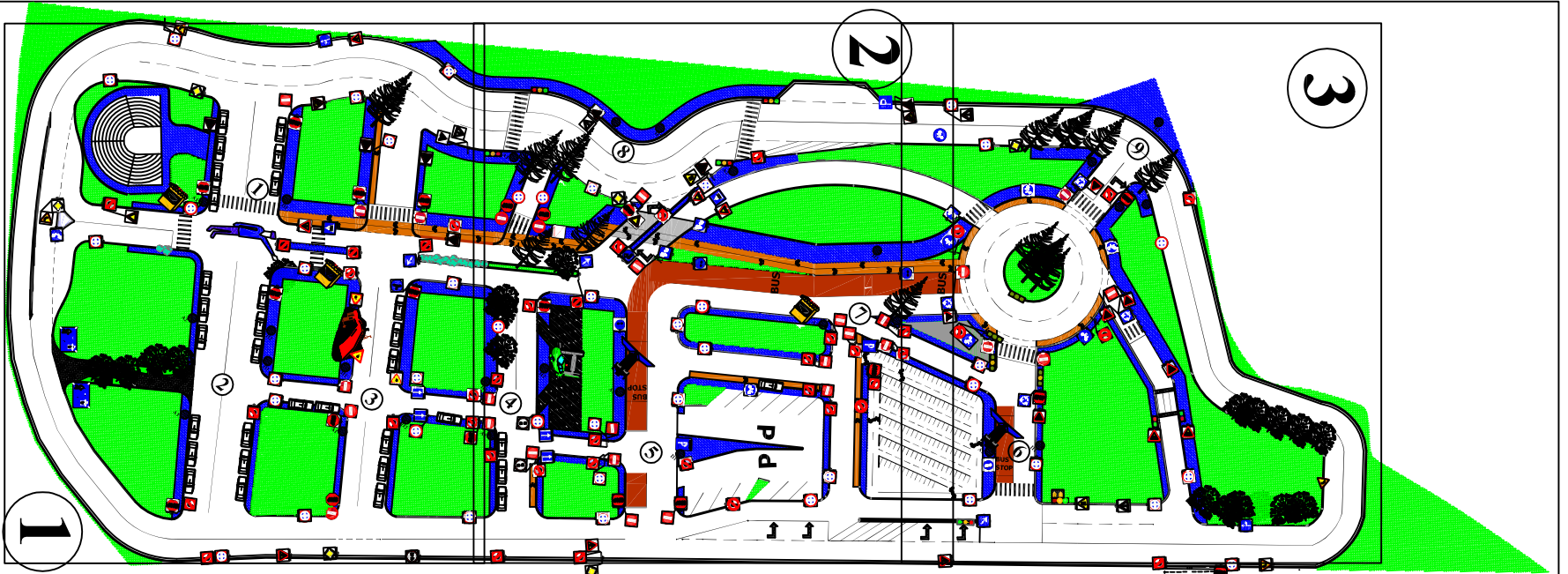
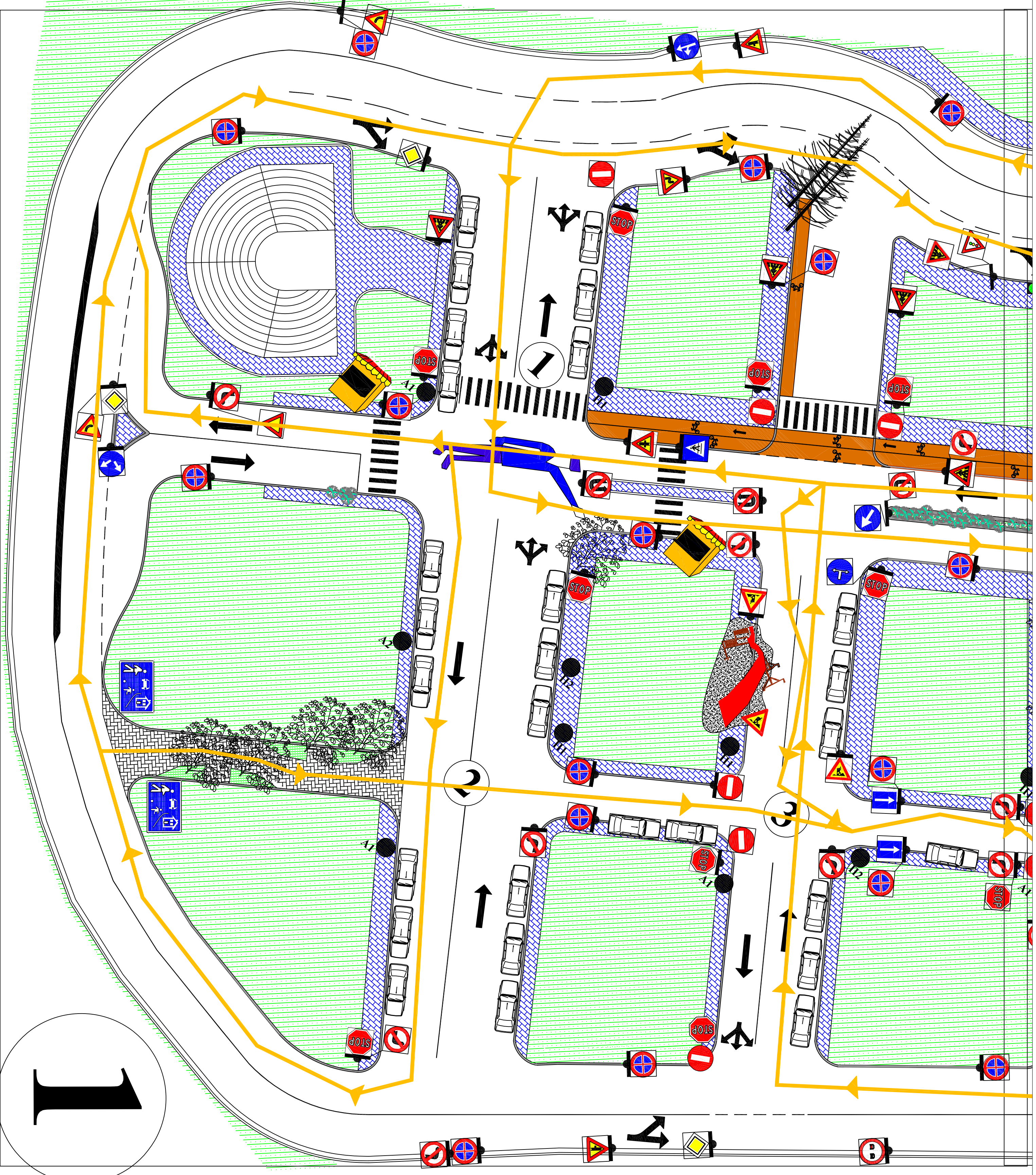
Μελετητής

Αναστάσιος Κοπέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 2
ΠΟΡΕΙΕΣ ΤΕΤΡΑΠΡΟΧΩΝ

ΗΛΙΚΙΑΣ
Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200



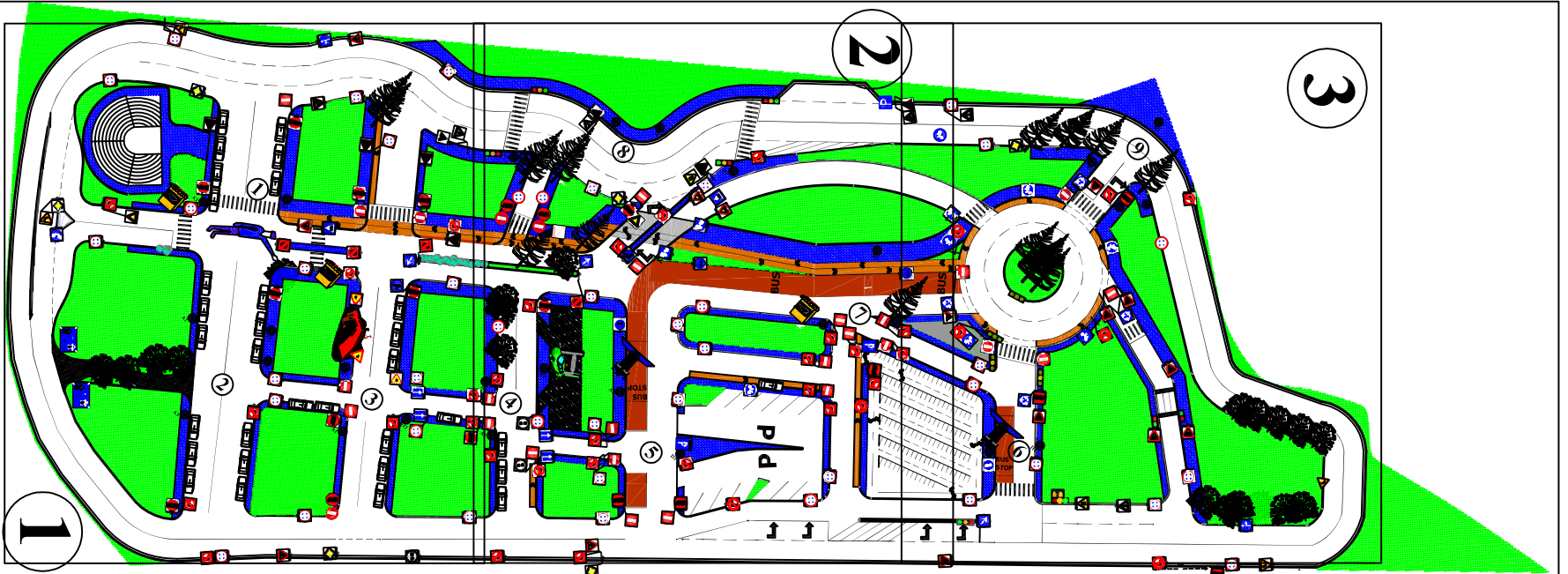
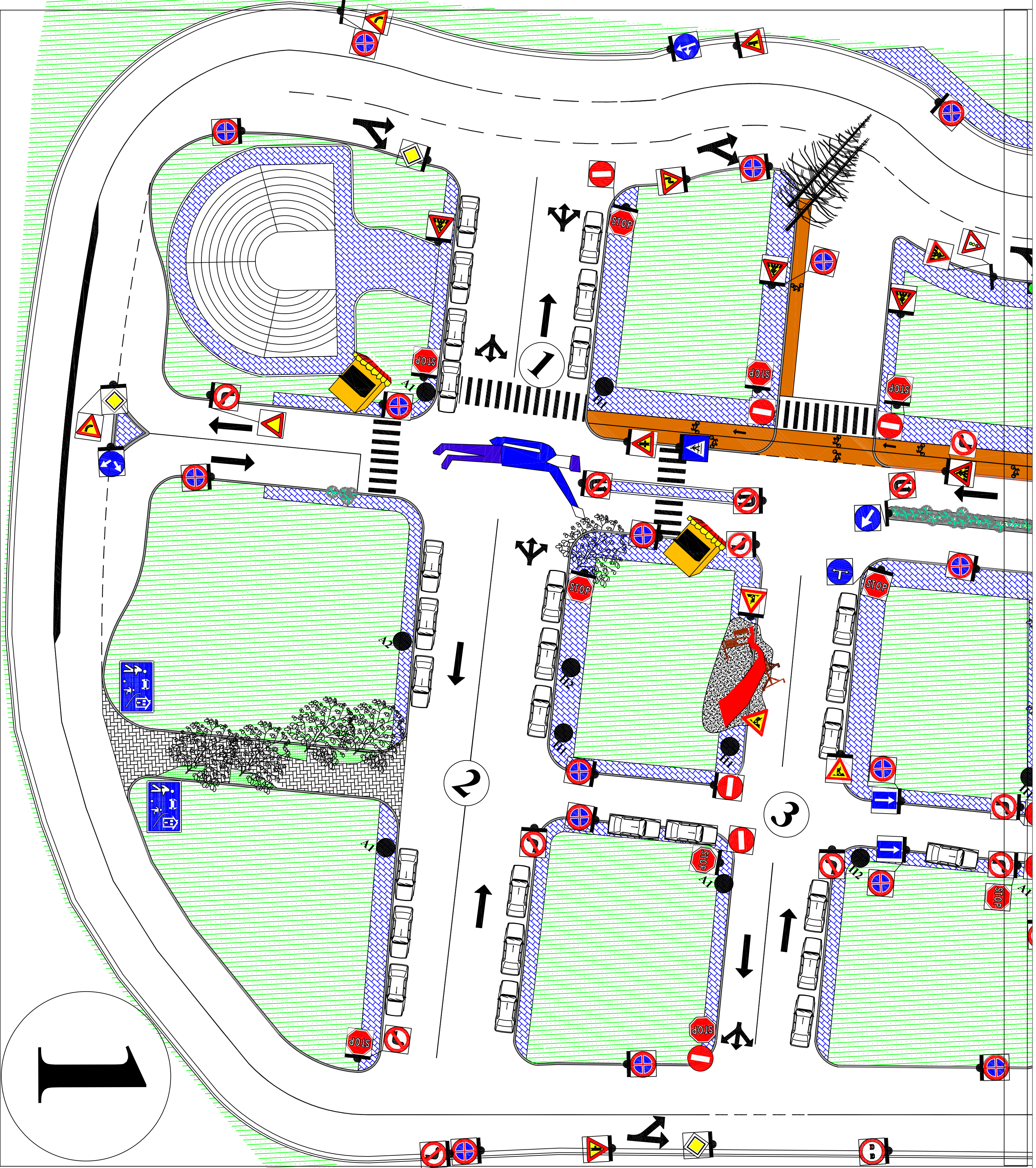
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ
- Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ
- ΤΕΤΡΑΠΡΟΧΑ

Ημερομηνία
29/10/08

Μελετητής
Αναστάσιος Κορέλης

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 1
ΠΟΡΕΙΕΣ ΤΕΤΡΑΠΡΟΧΩΝ
ΗΛΙΚΙΑΣ
Ε' - ΣΤ' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ
- Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

Ημερομηνία

29/10/08

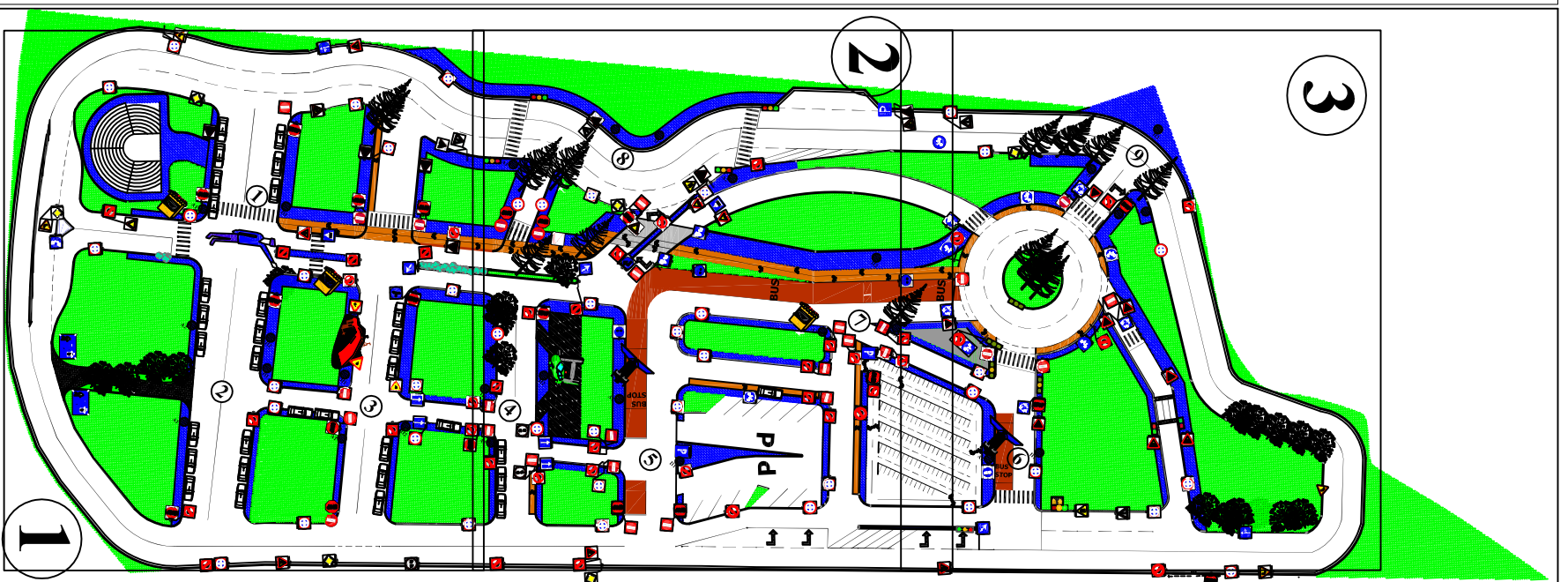
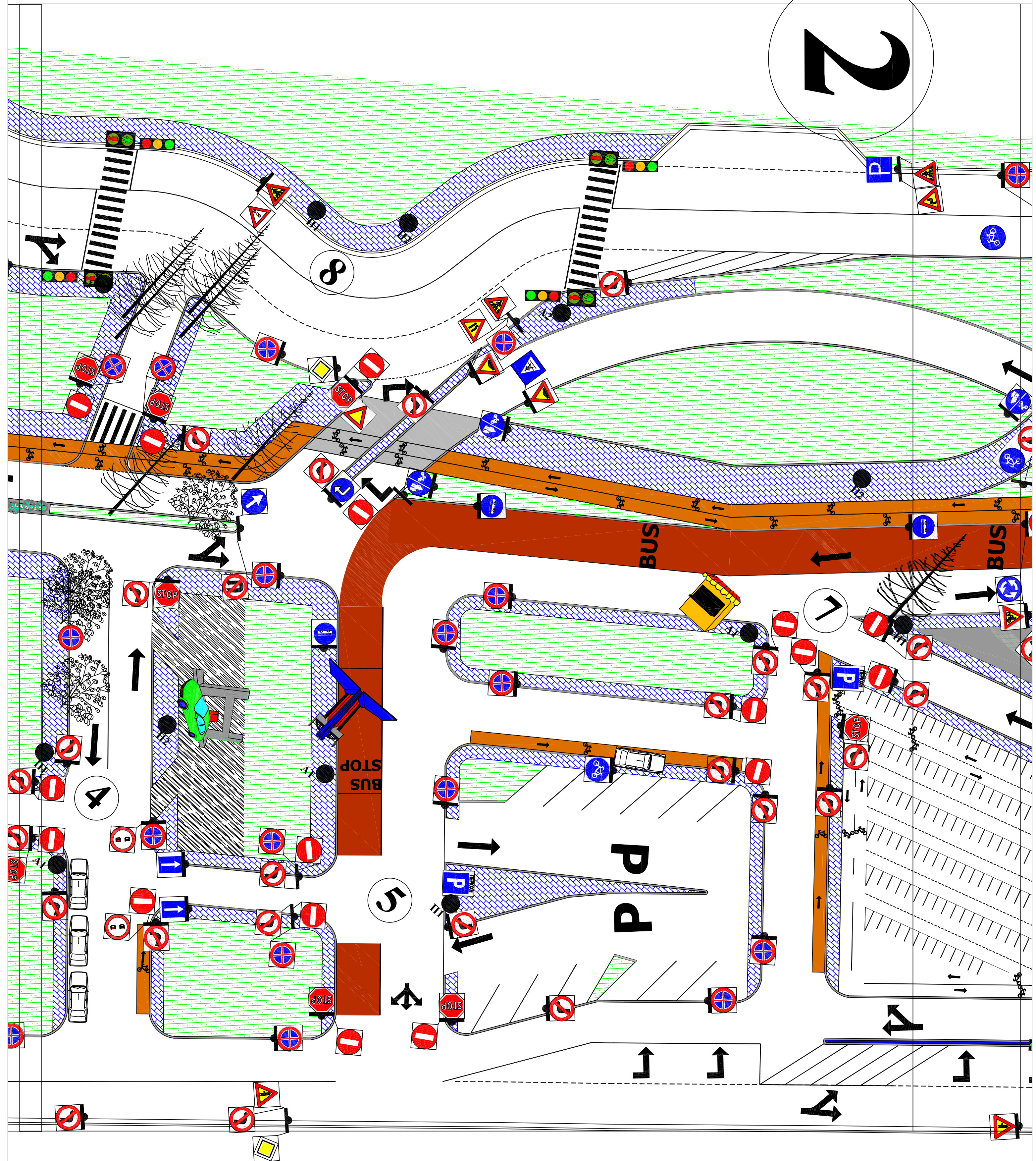
Μελετητής

Αναστάσιος Κορέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 1
ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΑΣΧΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΧΟΛΙΚΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ
ΚΑΙ Α' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200

2



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ
- Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

Ημερομηνία

29/10/08

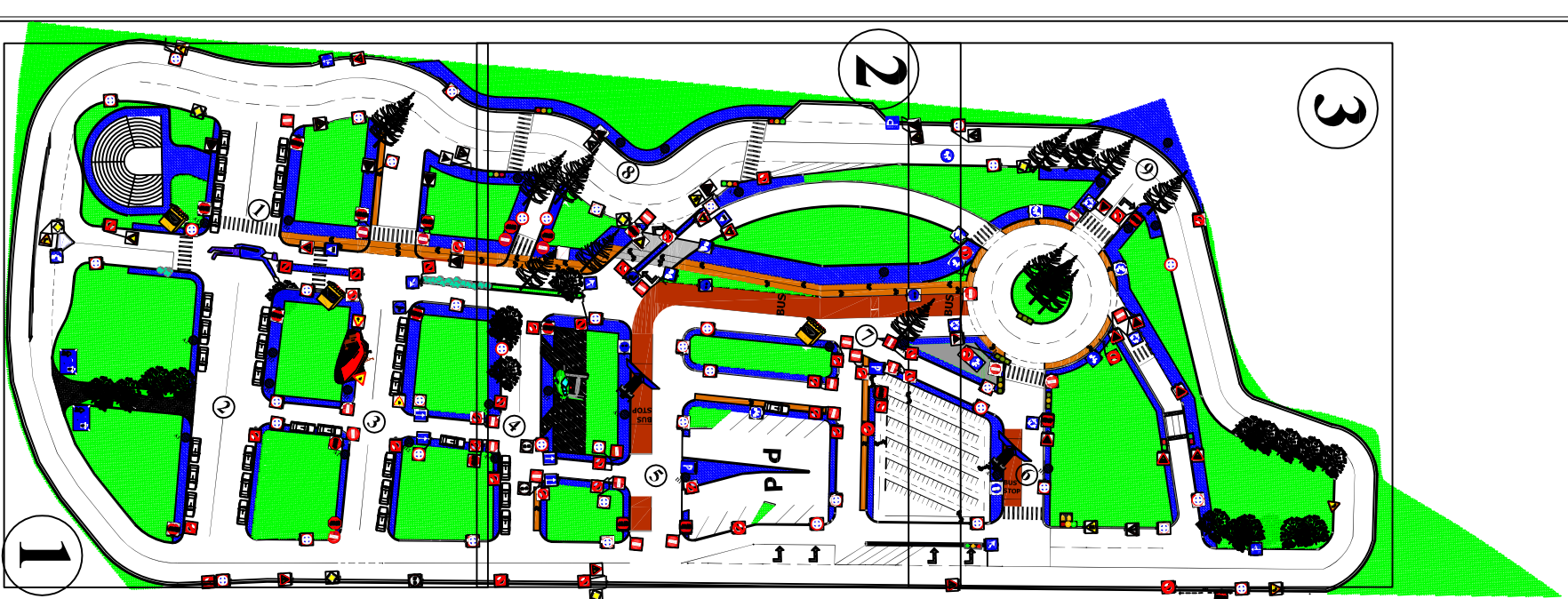
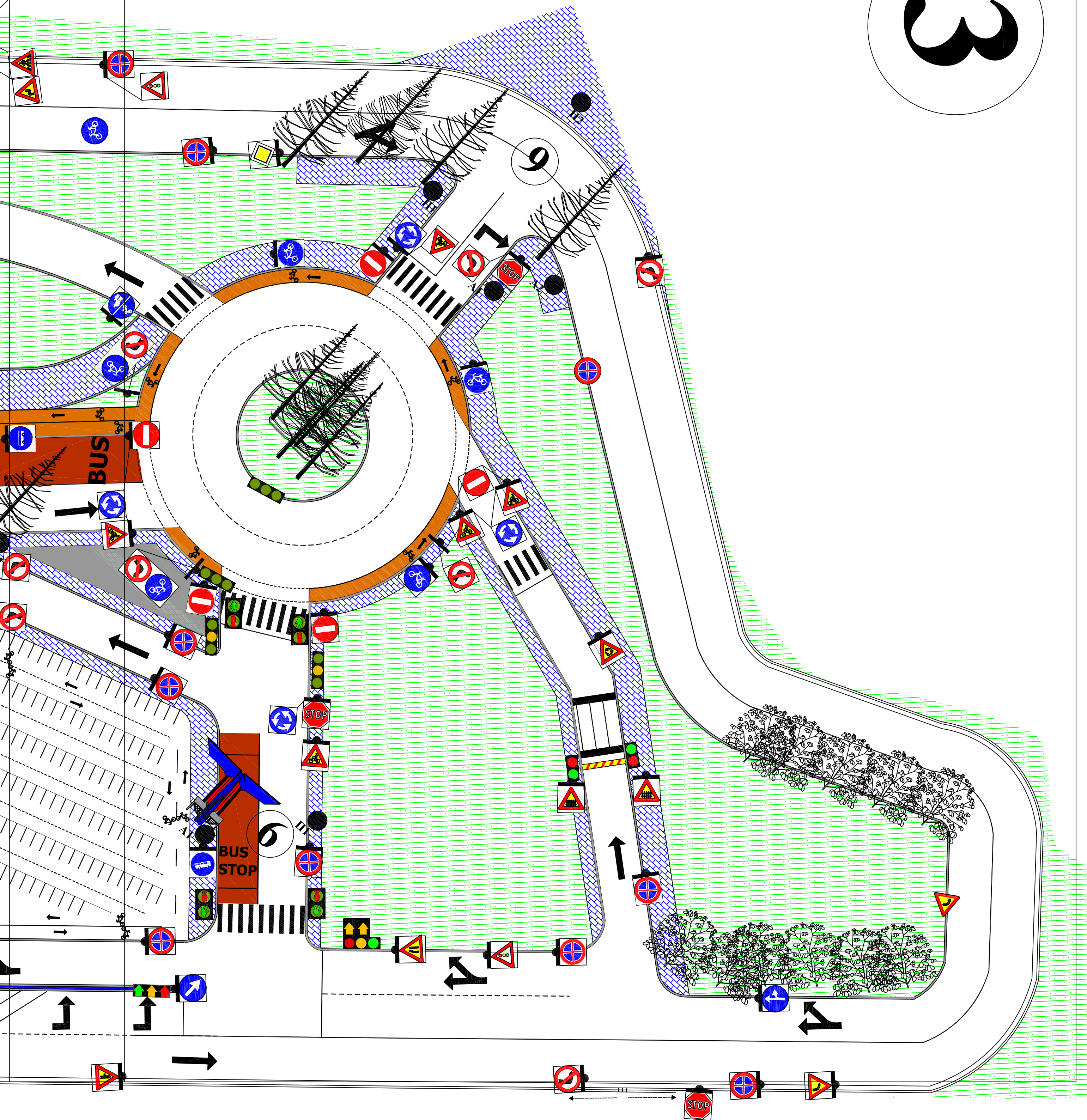
Μελετητής

Αναστάσιος Κορέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 2
ΘΕΣΕΙΣ ΔΙΑΣΧΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΑΙΟΙΟΓΦΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΧΟΛΙΚΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ
ΚΑΙ Α' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200

3



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

● Α ΑΦΕΤΗΡΙΑ

● Π ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ

Ημερομηνία
29/10/08

Μελετητής
Αναστάσιος Κοπέλης

ΑΠΟΣΤΑΣΜΑ ΧΑΡΤΟΥ 3
ΘΕΞΕΙΣ ΔΙΑΣΧΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΑΙΟΙΟΓΡΗΣΗΣ
ΠΡΟΣΧΟΛΙΚΗΣ ΗΛΙΚΙΑΣ
ΚΑΙ Α' ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ

ΚΑ. 1:200



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΟΔΟ
	ΠΡΑΝΤΗΡΙΟ ΒΕΛΕΝΗΣ
	ΙΣΤΙΑΣ ΑΕΡΟΠΕΡΙΟΥ
	ΑΕΝΑΡΙΟ
	ΘΑΜΝΟΣ
	ΤΡΟΧΟΚΟΚΟΣ
	ΤΕΡΑΤΟΤΡΟΟ ΟΧΗΜΑ
	ΛΕΜΠΕΡΙΟ
	ΠΕΖΟΠΡΟΜΗΟ
	ΑΕΡΟΠΕΡΙΟΦΑΝΙΑ
	ΠΟΛΥΚΑΤΟΙΚΟΝΙΕ
	ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΗ ΑΒΑΝΑΧ ΠΙΣΤΙΝ
	ΔΙΑΣΤΑΣΙΑ
	ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑΚΕΣΤΡΑΥΟΥ ΑΟΡ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
	ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑΚΕΣΤΡΑΥΟΥ ΑΟΡ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
	ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΕΝΗ ΟΔΟΥ
	ΔΙΑΤΕΛΟΚΟΠΤΗ
	ΚΙΝΗΤΟ ΣΦΑΙΡΙΚΑ ΣΙΣΤΡΑ ΓΥΜΝΑΣΙΕ
	ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΣΑΝΚΤΟΠΟΤΗ

Ημερομηνία 29/10/08

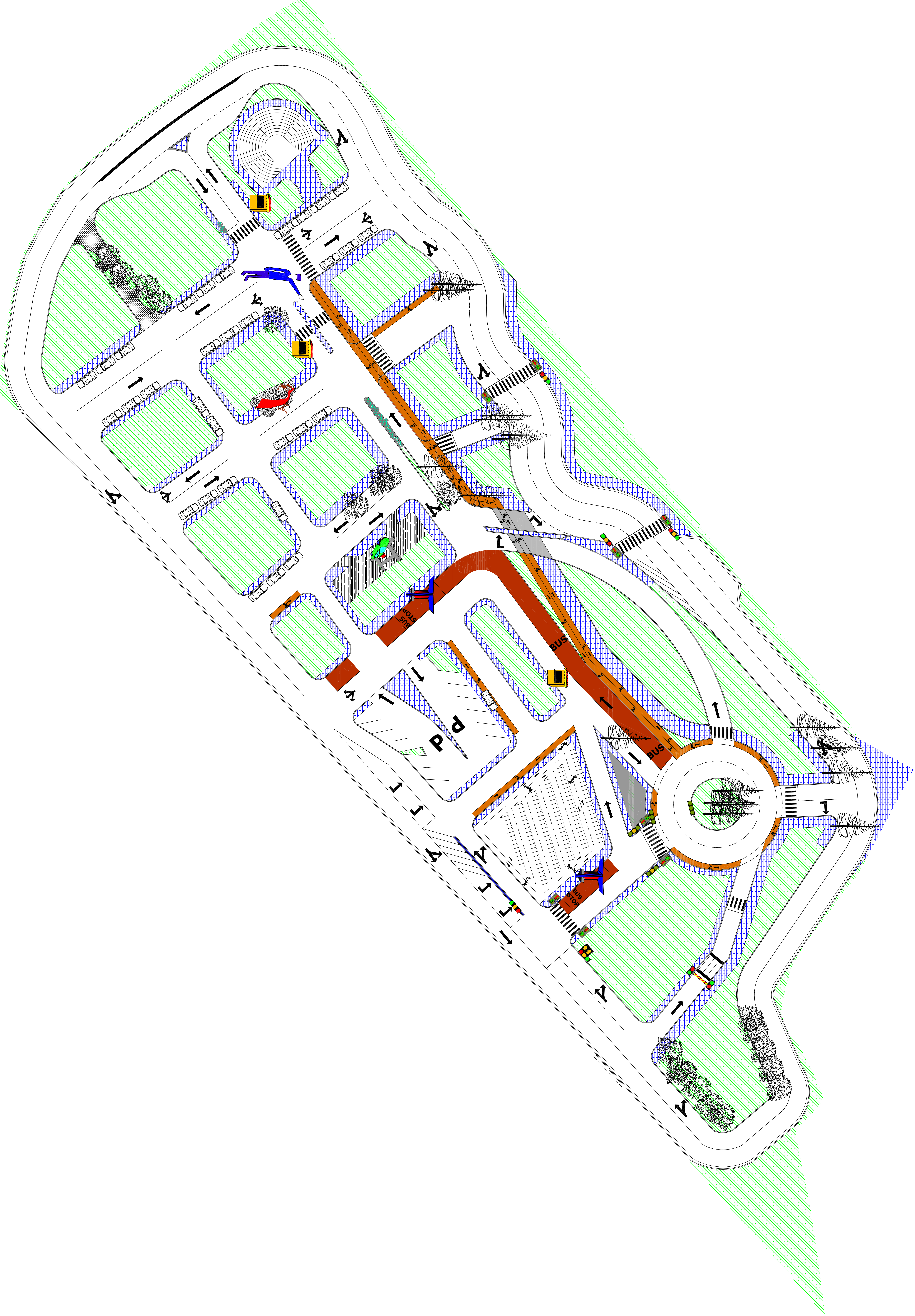
Μελετητής

Ανοστέφανος Κοπέλης

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

ΚΑ. 1:200

ΦΥΛΛΟ: Νο 1 από 1



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

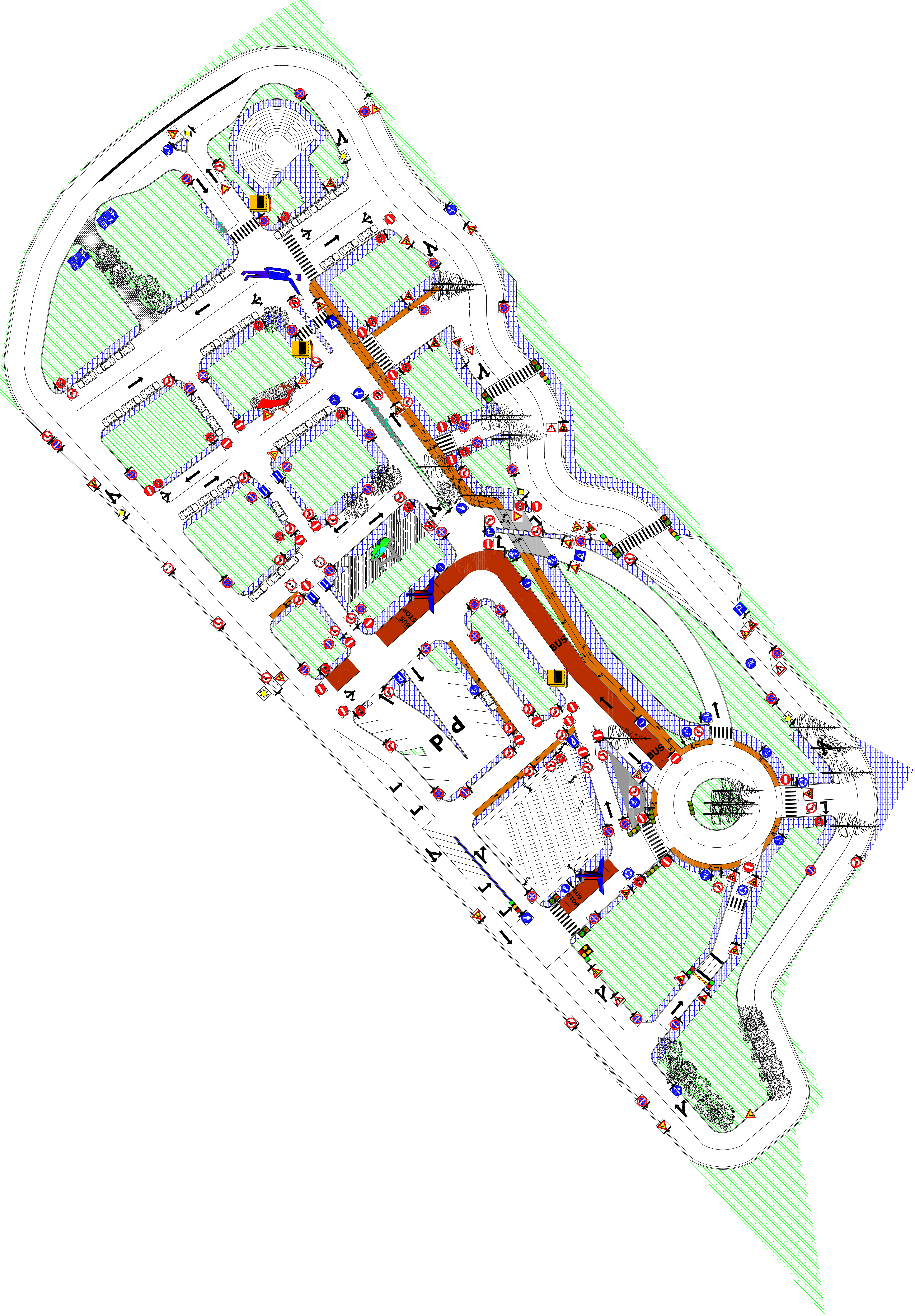
	ΠΕΖΟΠΟΡΙΑ		ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΟΔΟ
	ΑΣΦΑΛΤΟΣΤΡΩΜΑ		ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ
	ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ		ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ
	ΥΠΕΡΥΨΗΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ		ΣΤΑΣΗ ΑΕΡΟΣΦΥΡΑ
	ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑΚΟΣΜΗΣ ΑΣΦ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ		ΔΕΡΜΙΝΟ
	ΜΕ ΑΝΤΙΟΡΕΥΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗ		ΘΑΝΑΤΟΣ
	ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑΚΟΣΜΗΣ ΑΣΦ. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ		ΤΕΡΜΑΤΙΚΟ ΟΧΗΜΑ
	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΑΦΑΝΙΣΗΣ ΟΔΟΥ		
	ΚΙΝΗΤΟ ΣΠΙΝΤΛΙΑ ΣΙΔΗΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ		
	ΣΤΑΣΙΟ		
	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΑΣΙΟΥ		
	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΑΣΙΟΥ		

Ημερομηνία 29/10/08

Μελετητής

Ανορθόσιος Κορέλης

ΧΑΡΤΗΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- | | | | |
|--|--|--|-------------------|
| | ΠΕΖΟΠΡΟΜΗ | | ΕΡΓΑ ΣΤΗΝ ΟΔΟ |
| | ΑΕΡΟΠΡΟΜΗ | | ΠΡΑΓΜΑΤΟ ΒΕΒΗΧΗΣ |
| | ΠΟΛΥΚΑΤΟΡΟΜΗ | | ΣΤΑΣΗ ΑΕΡΟΠΡΟΜΕΥ |
| | ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΙΣΤΩΝ | | ΑΕΝΑΡΟ |
| | ΔΙΑΣΤΑΣΗ | | ΘΑΛΑΣΣΕ |
| | ΓΡΑΦΗΜΑ ΔΙΑΚΕΣΤΡΑΖΟΥ ΑΔΕΥ ΑΥΚΟΔΟΡΟΜΙΑΣ | | ΤΡΟΧΟΚΟΚΟΣ |
| | ΓΡΑΦΗΜΑ ΔΙΑΚΕΣΤΡΑΖΟΥ ΑΔΕΥ ΑΥΚΟΔΟΡΟΜΙΑΣ | | ΤΕΡΜΑΤΟΛΟΓΟ ΟΧΗΜΑ |
| | ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΕΝΗΣ ΟΔΟΥ | | |
| | ΙΣΤΟΣ ΚΑΤΑΘΡΟΦΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ | | |
| | ΚΑΝΙΣΤΟ ΣΦΑΙΡΑ ΣΗΜΠΕ ΓΥΡΑΜΜΗΣ | | |
| | ΦΩΤΙΣΜΟΣ ΣΗΜΑΝΤΟΛΟΓΗΣ | | |
| | ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ | | |

Ημερομηνία 29/10/08

Μελετητής

Ανορθόσιος Κοπέλης

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ