

Είναι τα αυτοκίνητα φιλικά προς τους πεζούς; ΝΑΙ, **(όλο και περισσότερο).**



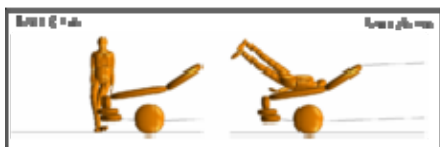
Από το 1974 το Μίνι Κλαμπμαν παρουσιάστηκε με μούρη «φιλική προς τους πεζούς». Δηλαδή, εάν χτυπήσει πεζό, αυτός θα υποστεί ελάχιστους τραυματισμούς.

Από τουλάχιστον την αρχή της δεκαετίας του 1970, προσοχή δόθηκε στο σχεδιασμό οχημάτων σχετικά με την ασφάλεια των πεζών σε περιπτώσεις σύγκρουσης αυτοκίνητου-πεζού. Προτάσεις στην Ευρώπη απαιτούν για τα αυτοκίνητα που πουλιούνται να έχουν ελάχιστο/μέγιστο ύψος καπό. Δηλαδή υπάρχει σχέση του ύψους του καπό και του σοβαρότητας τραυματισμού του πεζού. Από το 2006 η χρήση «BULL BARS» στη μούρη των αυτοκινήτων, που ήταν μόδα στα 4x4 και στα τζιπ, είναι παράνομη. Αυτό ίσχυσε και στην Κύπρο.

Εξελίχθησαν συστήματα και μηχανισμοί που εμποδίζουν ή ελαττώνουν την σφοδρότητα των τραυμάτων κατά την σύγκρουση. Πολύ έρευνα έγινε χρησιμοποιώντας ανθρωπομορφικές κούκλες σε συγκρούσεις με αυτοκίνητα.

- Ζώνες ασφάλειας
- Αερόσακοι
- Παρμπρίζ ασφάλειας
- Ζώνες σύνθλιψης
- Πλευρική προστασία
- Συνθλιβόμενο τιμόνι
- **Συστήματα προστασίας πεζών**
- Μαλακή προστασία στο ταμπλό οργάνων και το εσωτερικό

Ασφάλεια πεζών μέσω σχεδιασμού των οχημάτων.



Σχεδόν τα 2/3 από τα 1,2 εκατ. ανθρώπους που σκοτώνονται σε συγκρούσεις στους δρόμους παγκοσμίως είναι πεζοί ^[1]. Παρά το μέγεθος του προβλήματος, οι περισσότερες προσπάθειες για την ελάττωση των θανάτων πεζών έχει συγκεντρωθεί μόνο στην μάθηση και στον έλεγχο της τροχαίας. Όμως, στα πρόσφατα

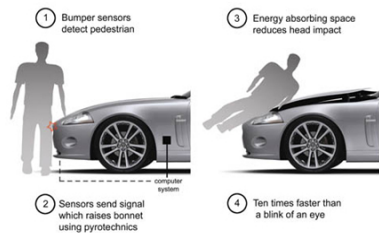
χρόνια «μηχανολόγοι συγκρούσεων» έχουν αρχίσει να χρησιμοποιούν αρχές σχεδιασμού που ήταν επιτυχείς στην προστασία των επιβατών, για να αναπτύξουν ιδέες σχεδιασμού οχημάτων που ελαττώνουν την πιθανότητα τραυματών στους πεζούς σε περίπτωση σύγκρουσης αυτοκινήτου-πεζού. Αυτές ανάπτυξαν επανασχεδιασμό του προφυλακτήρα, του καπό, και του παρμπρίζ με τις κολώνες ώστε να απορροφούν ενέργεια της σύγκρουσης (μαλακότερα), χωρίς να επιβαρύνεται η δομική ακεραιότητα του αυτοκινήτου.

Οι προσπάθειες των κατασκευαστών έφεραν τις βελτιώσεις που φαίνονται πιο κάτω για το 2010:

Alfa Romeo Giulietta	Pedestrian Protection	63%
BMW 5 Series	Pedestrian Protection	78%
Mazda CX-7	Pedestrian Protection	43%

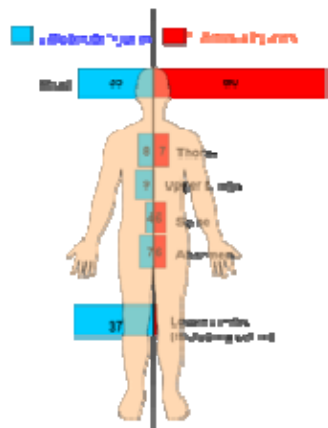
Ανατομία σύγκρουσης πεζού με αυτοκίνητο

Η σειρά των γεγονότων σε μια σύγκρουση αυτοκινήτου-πεζού. Τα περισσότερες συγκρούσεις πεζών σχετίζονται με αυτοκίνητο που κινείται μπροστά. Σε μια τέτοια σύγκρουση, ένας πεζός που στέκεται ή που περιπατάει χτυπιέται και εκτινάσσεται από την ταχύτητα του αυτοκινήτου και συνεχίζει την εκτίναξη καθώς τα φρένα του αυτοκινήτου το σταματούν. Αν και ο πεζός κτυπήθηκε δυο φορές, πρώτα από το αυτοκίνητο και μετά από το έδαφος, τα περισσότερα κρίσιμα τραύματα παρουσιάζονται ένεκα της επαφής με το αυτοκίνητο. Οι σχεδιαστές οχημάτων συνήθως εστιάζουν την προσοχή τους στην κατανόηση της επαφής αυτοκινήτου-πεζού, η



οποία χαρακτηρίζεται από την ακόλουθη σειρά γεγονότων: ο προφυλακτήρας του οχήματος πρώτα χτυπά τα κάτω άκρα του πεζού, η μπροστινή άκρη του καπό χτυπά το άνω μηρό ή λεκάνη, και το κεφάλι και το πάνω σώμα χτυπιούνται από την πάνω επιφάνεια του καπό και/ή του παρμπρίζ ^[2].

Μειώνοντας τα τραύματα πεζών



Οι περισσότεροι θάνατοι πεζών παρουσιάζονται ένεκα τραυματικής ζημιάς του εγκεφάλου σαν αποτέλεσμα της σκληρής πρόσκρουσης του κεφαλιού πάνω στο σκληρό καπό ή στο παρμπρίζ ^[2]. Επιπρόσθετα, αν και συνήθως όχι-μοιραία, τα τραύματα στα κάτω άκρα (συνήθως στη ένωση του γονάτου και των μακριών κόκαλων) είναι οι πιο συνήθεις αιτίες αναπηρίας ένεκα συγκρούσεως πεζών. Ένα Πρόσθιο Σύστημα Προστασίας (Π.Σ.Π.) είναι ένας μηχανισμός τοποθετημένος στο μπροστινό μέρος του οχήματος για να προστατέψει και πεζούς

και ποδηλάτες που μπλέχθηκαν σε μετωπική σύγκρουση με όχημα. Έχειδειχτεί ότι ο σχεδιασμός αυτοκίνητου έχει μεγάλο αντίκτυπο στο φάσμα και στη δριμύτητα τραυμάτων πεζών σε αυτοκινητιστικά ατυχήματα. [3]

Ο παρατηρητής αυτοκινήτων καλεί για ασφάλεια πεζών



Pedestrian protection
(out of four)

Honda Civic ***
Mercedes C-Class **
Rover 75 **
Volkswagen Passat **
Mitsubishi Carisma **
Fiat Multipla **
Vauxhall Zafira **

Ο προφυλακτήρας και το καπό του Χόντα Σίβικ λυγίζουν και υποχωρούν κατά το χτύπημα με το πεζό.

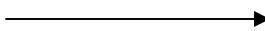
Για πρώτη φορά ο Euro NCAP βαθμολόγησε αυτοκίνητο με 3 από 4 αστέρια για ασφάλεια για τους πεζούς. Ο Euro NCAP κατηγορεί τους άλλους κατασκευαστές ότι ασχολούνται μόνο με την ασφάλεια των επιβαινόντων. Όλα τα άλλα αυτοκίνητα κατάφεραν βαθμολογία 2 από 3 αστέρια.

ΕΝΩ ΛΟΙΠΟΝ ΓΙΝΕΤΑΙ ΟΛΗ ΑΥΤΗ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ ΝΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΟΧΗΜΑΤΑ «OFF-ROAD» ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΣΚΟΤΩΝΟΝΤΑΣ ΠΕΖΟΥΣ !!!

Είναι οι «ΓΟΥΡΟΥΝΕΣ» φιλικές προς τους πεζούς; ΟΧΙ! (να γυρίσουν πίσω στους στάβλους)

Είναι απλά μια κρεατομηχανή με τυπική άδεια να κυκλοφορεί στους Κυπριακούς δρόμους ασχέτως της επικινδυνότητάς τους. Αυτό το όχημα δεν παρέχει καμία προστασία σε σύγκρουση του με πεζούς.

Φανταστείτε αν ο πεζός τύχει να είναι ένα μικρό παιδί 10 ετών, θα

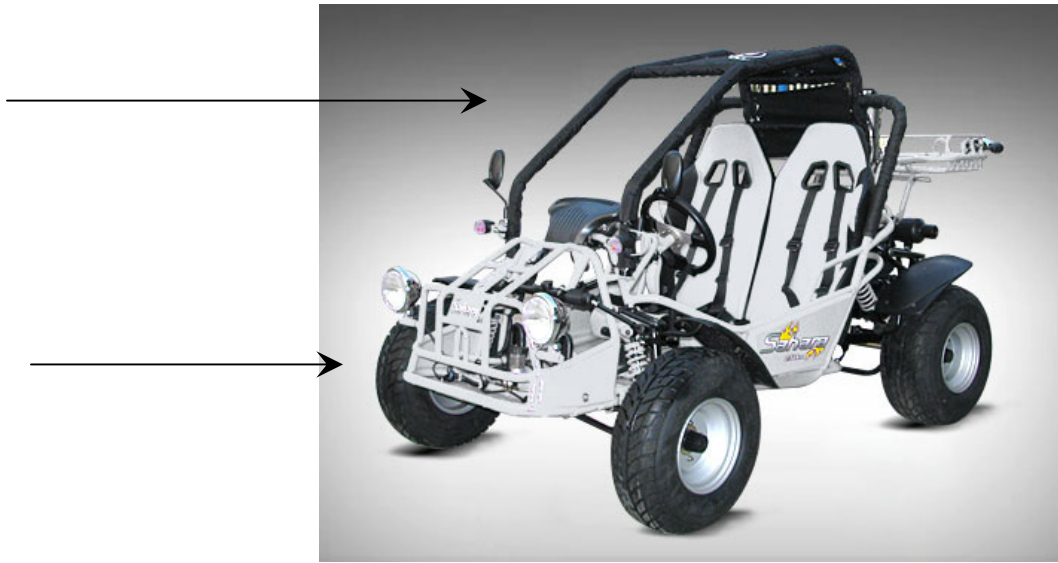


το αρπάζει η μηχανή και θα βγάλει κιμά από πίσω.

Δεν είναι τυχαία η νομοθεσία για τα αυτοκίνητα που καθορίζει πως «κανένα κινητό ή περιστρεφόμενο μέρος αυτοκινήτου επιτρέπεται να είναι εκτεθειμένο ώστε να μπορεί να τραυματίσει πεζό ή να γίνει αιτία για ατύχημα». (Οι πλατιοί μεγάλοι τροχοί στα διπλοκάμπινα ή σε άλλα, τάχα αγωνιστικά, πρέπει να καλύπτονται από φτερά του αυτοκινήτου).

Εδώ τι βλέπετε; Όλα τα μηχανικά μέρη, αναρτήσεις, άξονες, σίδερα, τροχοί, φρένα είναι εκτεθειμένα.

Πως είναι δυνατόν να δόθηκε άδεια κυκλοφορίας σε αυτά τα οχήματα; Τα οχήματα αυτά πρωτίστως χρησιμοποιούνταν «εκτός δρόμου» για αγροτικούς σκοπούς. Κάποιος έμπορος τα προώθησε στις ενοικιάσεις αφού πήρε κάποια υπόσχεση ότι η Αρχή Αδειών θα εξέδιδε άδεια κυκλοφορίας και η Αστυνομία δεν θα τα σταματούσε στους δρόμους. Μετά κάποιοι γονείς τα πήραν δώρο στους κανακάρηδες τους.



Είναι οι «ΓΟΥΡΟΥΝΕΣ» νόμιμα στους δρόμους;

1. **ΝΑΙ**, γιατί πληρώνουν φόρο κυκλοφορίας, επειδή αυτό το κράτος δίνει προτεραιότητα στην είσπραξη τελών παρά στην ασφάλεια των πεζών πολιτών του.
2. **ΝΑΙ**, γιατί κάποιος άσχετος(!) σε κάποιο υπουργείο αδειοδότησε την εισαγωγή τους με την υπόσχεση στον έμπορα ότι θα κυκλοφορούν στους δρόμους
3. **ΝΑΙ**, γιατί κανένας έμπορος δεν ενδιαφέρεται για την ασφάλεια που παρέχουν τα πράγματα που πωλεί αλλά μόνο για τα κέρδη που θα του δώσουν (θυμηθείτε μόνο πόσες φορές αποσύρθηκαν παιγνίδια ακατάλληλα για παιδιά, ή ηλεκτρικές συσκευές που σκοτώνουν, ή εργαλεία που ακρωτηριάζουν).
4. **ΝΑΙ**, γιατί κυκλοφορούν και σε άλλες χώρες (τι σχέση έχει αυτό με την ασφάλεια των πολιτών της Κύπρου;)

5. **ΝΑΙ**, γιατί επιτρέπεται πολιτικά να παρέχεις τη δυνατότητα να έχει ο κόσμος κάτι σε 4 τροχούς ασχέτως της επικινδυνότητας τους.

Τραγικό αποτέλεσμα 16-Ιουλ-2010

Μια «γουρούνα» χτύπησε κρίσιμα μια 21χρονη που περπατούσε στο πεζοδρόμιο.

Ποιος φταίει;

1. Ο τουρίστας που νοίκιασε τη «γουρούνα»; (γιατί φταίει, η «γουρούνα» ήταν διαθέσιμη προς ενοικίαση)
2. Ο καταστηματάρχης που του την νοίκιασε ενώ ήξερε ότι είχε μόνο δίπλωμα οδήγησης αυτοκινήτου; (Από πότε το δίπλωμα αυτοκινήτου δεν είναι αρκετό για οδήγημα «γουρούνας»; Χρειάζεται μήπως ειδικό δίπλωμα;)
3. Η γουρούνα που ξαφνικά χάλασε και τράβηξε το δικό της δρόμο-πεζοδρόμιο; (Πείτε μου αν είχε περάσει τεχνικό έλεγχο αυτή η «γουρούνα». Ή μήπως δεν χρειάζεται!)
4. Η 21χρονη που περπατούσε στο πεζοδρόμιο αμέριμνη; (...)
5. **Το κράτος φταίει, που επέτρεψε την κυκλοφορία αυτών των κρεατομηχανών στους δρόμους τις Κύπρου. Η οικογένεια της 21χρονης πρέπει να κινήσει αγωγή εναντίων της κυβέρνησης που επέτρεψε την κυκλοφορία του επικίνδυνου οχήματος.**

θέτει ήδη μεγάλα τερματικά οργ...

Κρίσιμα 21χρονη που χτυπήθηκε από «γουρούνα»

ΜΑΧΗ για να κρατηθεί στη ζωή δίνει στην εντατική μονάδα του Γενικού Νοσοκομείου Λευκωσίας, Βρετανίδα 21 χρόνων μόνιμος κάτοικος Αγίας Νάπας. Είχε εισαχθεί με σοβαρή κρανιοεγκεφαλική κάκωση το βράδυ της Πέμπτης, και μετά από πολύωρη χειρουργική επέμβαση τοποθετήθηκε στον αναπνευστήρα. Η νεαρή Βρετανίδα, σύμφωνα με την Αστυνομία, γύρω στις 5.00 το απόγευμα ενώ βάδιζε στο πεζοδρόμιο στη Λεωφόρο Νησί στην Αγία Νάπα κτυπήθηκε από τετράτροχη μοτοσυκλέτα με οδηγό 17χρονο Ισραηλινό τουρίστα. Εικάζεται πως ο νεαρός οδηγός οδηγώντας προς το κέντρο της Αγίας Νάπας, άγνωστο πώς, έχασε τον έλεγχο της μοτοσυκλέτας η οποία ξέφυγε από τον δρόμο, ανέβηκε στο πεζοδρόμιο και επέπεσε βίαια επί της άτυχης Βρετανίδας τραυματίζοντάς την κρίσιμα. Μεταφέρθηκε αρχικά σε ιδιωτική κλινική, μετά στο Νοσοκομείο Αμμοχώστου και λόγω της κρισιμότητας της κατάστασής της στο Γενικό Νοσοκομείο Λευκωσίας, όπου αφού υποβλήθηκε σε πολύωρη χειρουργική επέμβαση τοποθετήθηκε στον αναπνευστήρα στην εντατική μονάδα. Η Αστυνομία έθεσε υπό κράτηση τον 17χρονο Ισραηλινό ο οποίος υποβλήθηκε σε αλκοτέστ με ένδειξη «0».

ΣΤΟΥΣ ενχαία δυστυχώς επτά μήν Αμμόχωστου δεικνύει στην άσφαλή τον 17 σκοτώθη Πέμπτη Στυλιανή ματίστη

25χρό το ένα φέτος Κοκκι

καρτέρ κέλεια έλεγχος κλέτας οδόστρω δρόμικ εκπρό κέλει φόρο και τον νακας ράνθη

ΑΠΟ λοδός στην αφο ίδιοι μπρι λίγς 49x σιγ και άρτ C