

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ. ΑΝΑΛΥΣΗ
ΒΑΣΙΣΜΕΝΗ ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΕΛ.ΑΣ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ
ΚΤΕΝΙΑΔΑΚΗ ΛΟΥΚΙΑ
A.M 4049

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ
ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2016

Copyright © Κτενιαδάκη Λουκία 2016

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Η έγκριση της παρούσας εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Κρήτης δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων των συγγραφέων εκ μέρους του Τμήματος.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Αλέξανδρο Αποστολάκη για τις συμβουλές και τον επαγγελματισμό που μου έχει μεταφέρει κατά τη διάρκεια των σπουδών μου και τους γονείς μου που με στήριξαν να υλοποιήσω τους στόχους μου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Βασικός σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι η διερεύνηση και παρουσίαση των στατιστικών στοιχείων των τροχαίων ατυχημάτων με τη κατηγοριοποίησή τους σε ελαφριά, σοβαρά και θανατηφόρα. Κρίνεται αναγκαίο να παρουσιασθούν τα δεδομένα πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος, οι καταστάσεις, οι συνθήκες και τα πρόσωπα τα οποία εμπλέκονται, ώστε να εξαχθεί ένα συμπέρασμα. Στόχος της εργασίας είναι να ενημερωθεί ο αναγνώστης ως προς τα στοιχεία που καταλήγουν σε δυστύχημα και να πάρει τις απαραίτητες προφυλάξεις για την αποτροπή του προβλήματος.

Τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν, συλλέχθηκαν από τη βάση δεδομένων της Ελληνικής Αστυνομίας. Γίνεται διαχωρισμός σε ελαφριά, σοβαρά και θανατηφόρα τροχαία και σύμφωνα με αυτά αναφέρεται το είδος, το αίτιο, τον υπαίτιο και την ώρα του ατυχήματος, καθώς και το όχημα που ενεπλάκει.

Η βιβλιογραφία συμπεριλαμβάνει στοιχεία από βιβλία με βασικό θέμα τα τροχαία ατυχήματα, σχετικά άρθρα από έντυπες και ηλεκτρονικές εφημερίδες καθώς και πηγές από το διαδίκτυο. Συμπληρώνουν τα στατιστικά στοιχεία με την αναλυτική παρουσίαση των γεγονότων που οδήγησαν στους στατιστικούς αριθμούς.

Βασικό συμπέρασμα θεωρείται πως τα τροχαία ατυχήματα δυστυχώς αφορούν ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της ανθρωπότητας, αφού καταλήγουν σε τραυματισμούς σωματικούς και ψυχικούς ή ακόμη και σε θάνατο μεγάλου αριθμού του πληθυσμού. Σαφώς ο βασικός υπεύθυνος θεωρείται ο ίδιος ο άνθρωπος για τη κατάσταση που επικρατεί αν ληφθεί υπόψη πως τα υπόλοιπα αίτια είναι άψυχα. Επομένως, η αντιμετώπιση του προβλήματος είναι σημαντική υποχρέωση του ίδιου του ανθρώπου.

ABSTRACT

The main purpose of this thesis is the investigation and presentation of statistics of road accidents with their classification in light, serious and fatal ones. It is necessary to present the traffic accident causation data, situations, circumstances and persons involved, to draw a conclusion. The objective of the study is to inform the reader as to the factors that result in accident and take the necessary precautions to prevent the problem.

The data used were collected from the database of the Greek Police. A distinction is made in light, serious and fatal traffic and in accordance with the kind, the cause, the offender and the time of the accident and the vehicle involved.

The bibliography includes elements from books with main topic road accidents, relevant articles from print and electronic newspapers and sources from the internet. They complement the statistics by the use of the detailed presentation of events leading to statistical numbers.

The main conclusion is that the traffic accidents unfortunately relate to one of the major problems of mankind, and they lead to physical injuries and psychological or even death of a large number of the population. Clearly man is the main manager as regards the specific situation as the other causes are lifeless. Therefore, the perception of the problem is an important duty of the man himself.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ:

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	8
Α΄ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ.....	9
Κεφάλαιο 1 ^ο : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	9
Ενότητα 1.1 : Πρώτο τροχαίο ατύχημα στην Ελλάδα	9
Ενότητα 1.2 : Η ίδρυση της τροχαίας	9
Ενότητα 1.3 : Εισαγωγή πρώτου αυτοκινήτου στην Ελλάδα	10
Κεφάλαιο 2 ^ο : ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	11
Ενότητα 2.1 : Αιτίες τροχαίων ατυχημάτων.....	11
Ενότητα 2.2 : Παράγοντες που προκαλούν τροχαία ατυχήματα.....	13
Β΄ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ.....	18
Κεφάλαιο 3 ^ο : ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2013	18
Ενότητα 3.1 : Ελαφρά ατυχήματα ανά ημέρα στο Νομό Χανίων, Κρήτη και Ελλάδα	18
Ενότητα 3.2 : Ελαφρά ατυχήματα ανά μήνα στο Νομό Χανίων, Κρήτη και Ελλάδα	20
Κεφάλαιο 4 ^ο : ΣΟΒΑΡΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2013	22
Ενότητα 4.1 : Σοβαρά τροχαία ατυχήματα ανά ημέρα για το Νομό Χανίων, Κρήτη και Ελλάδα.....	22
Ενότητα 4.2 : Σοβαρά τροχαία ατυχήματα ανά μήνα στο Νομό Χανίων, Κρήτη και Ελλάδα.....	24
Κεφάλαιο 5 ^ο : ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2013	26
Ενότητα 5.1 : Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα στο Νομό Χανίων	26
Ενότητα 5.2 : Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα στη Κρήτη.....	28
Ενότητα 5.3 : Θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα στην Ελλάδα.....	30
Κεφάλαιο 6 ^ο : ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ	33
Ενότητα 6.1 : Ορισμός	33
Ενότητα 6.2 : Πίνακες διπλής εισόδου για το Νομό Χανίων.....	34
Ενότητα 6.3 : Πίνακες διπλής εισόδου για τη Κρήτη	40
Ενότητα 6.4 : Πίνακες διπλής εισόδου για την Ελλάδα.....	48
Κεφάλαιο 7 ^ο : ΘΕΜΑΤΑ ΧΑΡΑΞΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ.....	58
Ενότητα 7.1 : Διαφορές στις ημερομηνίες ατυχημάτων μεταξύ Χανίων, Κρήτης και Ελλάδας και επιρροή σε θέματα χάραξης πολιτικής από το κράτος.....	58
Κεφάλαιο 8 ^ο : ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	60
Ενότητα 8.1 : Προτάσεις σωστής χρήσης της οδού	60
Ενότητα 8.2 : Προτάσεις μείωσης τροχαίων ατυχημάτων.....	64

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	67
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	70
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	70
ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	72
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	74

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ & ΠΙΝΑΚΩΝ:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3.1 : Στατιστικά κυκλοφορούντα οχήματα εν έτη 1985 – 2015.....	10
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1.1 : Ελαφρά ατυχήματα ανά ημέρα στα Χανιά	18
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1.2 : Ελαφρά ατυχήματα ανά ημέρα στη Κρήτη	19
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1.3 : Ελαφρά ατυχήματα ανά ημέρα στην Ελλάδα.....	19
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2.1 : Ελαφρά ατυχήματα ανά μήνα στα Χανιά	20
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2.2 : Ελαφρά ατυχήματα ανά μήνα στη Κρήτη	21
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2.3 : Ελαφρά ατυχήματα ανά μήνα στην Ελλάδα.....	21
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.1.1 : Σοβαρά ατυχήματα ανά ημέρα στα Χανιά.....	22
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.1.2 : Σοβαρά ατυχήματα ανά ημέρα στη Κρήτη	23
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.1.3 : Σοβαρά ατυχήματα ανά ημέρα στην Ελλάδα	23
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.2.1 : Σοβαρά ατυχήματα ανά μήνα στα Χανιά.....	24
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.2.2 : Σοβαρά ατυχήματα ανά μήνα στη Κρήτη	25
ΓΡΑΦΗΜΑ 4.2.3 : Σοβαρά ατυχήματα ανά μήνα στην Ελλάδα	25
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.1.1 : Ώρα πρόκλησης ατυχήματος στα Χανιά	26
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.1.2 : Είδος ατυχήματος στα Χανιά	27
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.1.3 : Αίτια ατυχήματος στα Χανιά	27
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.2.1 : Ώρα πρόκλησης ατυχήματος στη Κρήτη	28
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.2.2 : Είδος ατυχήματος στη Κρήτη	28
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.2.3 : Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη.....	29
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.3.1 : Ώρα πρόκλησης ατυχήματος στην Ελλάδα	30
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.3.2 : Είδος ατυχήματος στην Ελλάδα	31
ΓΡΑΦΗΜΑ 5.3.3 : Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα.....	32
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στα Χανιά	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.2 : Είδος – Ώρα ατυχήματος σε ποσοστά στα Χανιά	34
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.2.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στα Χανιά.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.3 : Είδος –Αίτια ατυχήματος στα Χανιά.....	35

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.4 : Είδος – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στα Χανιά.....	36
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.2.2 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στα Χανιά	36
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.5 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στα Χανιά.....	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.6 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος σε ποσοστά στα Χανιά	37
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.2.3 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στα Χανιά.....	38
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.7 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στα Χανιά	38
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.8 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στα Χανιά	39
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.2.4 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στα Χανιά.....	39
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στη Κρήτη	40
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.2 : Είδος – Ώρα ατυχήματος σε ποσοστά στη Κρήτη.....	40
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.3.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στη Κρήτη	41
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.3 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη.....	42
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.4 : Είδος – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στη Κρήτη	42
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.3.2 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη	43
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.5 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στη Κρήτη	44
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.6 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος σε ποσοστά στη Κρήτη	44
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.3.3 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στη Κρήτη.....	45
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.7 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη.....	45
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.8 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στη Κρήτη.....	46
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.3.4 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη	46
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στην Ελλάδα.....	48
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.2 : Είδος – Ώρα ατυχήματος σε ποσοστά στην Ελλάδα.....	47
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.4.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στην Ελλάδα	48
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.3 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα.....	50
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.4 : Είδος – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στην Ελλάδα	51
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.4.2 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα.....	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.5 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στην Ελλάδα	53
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.6 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος σε ποσοστά στην Ελλάδα.....	54
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.4.3 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στην Ελλάδα.....	54
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.7 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα.....	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.8 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στην Ελλάδα.....	56
ΓΡΑΦΗΜΑ 6.4.4 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα	57

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα οχήματα αν και εφευρέθηκαν και κατασκευάστηκαν για τη διευκόλυνση της ζωής του ανθρώπου, δυστυχώς αποτελούν έναν σοβαρό κίνδυνο, αφού με την αλόγιστη χρήση τους μπορεί να καταλήξουν σε τροχαίο. Τα τροχαία ατυχήματα ανήκουν στους βασικότερους κινδύνους που επικρατούν στην Ελλάδα και παγκόσμια. Αποτελεί σημαντικό πρόβλημα που δεν δύναται να λυθεί πέρα από τις προσπάθειες αποτροπής του από το Κράτος, την Ελληνική Αστυνομία και τον ίδιο τον πολίτη. Από την αρχή της κυκλοφορίας τους στην Ελλάδα έγινε ιδιαίτερα εμφανής ο κίνδυνος από μία αλόγιστη χρήση. Μάλιστα το πρώτο ατύχημα που σημειώθηκε το 1907, τα οχήματα ήταν μόνο 7 και ο λόγος πρόκλησης του δυστυχήματος ήταν η υπερβολική ταχύτητα. (Ελευθεροτυπία, 2000).

Οι αιτίες που θα μπορούσαν να προκαλέσουν ένα τροχαίο ατύχημα χωρίζονται στο έμφυχο ον τον άνθρωπο, είτε είναι οδηγός οχήματος, είτε είναι πεζός, στο όχημα και στις συνθήκες του περιβάλλοντος, δηλαδή την κατάσταση της οδού και τις συνθήκες της ίδιας της φύσης.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διατυπωθούν οι λόγοι που οδηγούν σε τροχαίο ατύχημα, να παρουσιαστούν τα αίτια πρόκλησης του και οι παράγοντες που επηρεάζουν για να υπάρξει αυτή η κατάληξη. Σημασία έχει να γίνει λεπτομερής ανάλυση όλων των παραγόντων ώστε να εξαχθούν ορισμένα συμπεράσματα και να απαντηθούν καθημερινά ερωτήματα.

Η στατιστική αναφορά στα αίτια πρόκλησης ατυχήματος που δίνεται παρακάτω οδηγεί σε μια λεπτομερή εικόνα του παράγοντα τροχαίο ατύχημα. Για διευκόλυνση του αναγνώστη γίνεται διαχωρισμός σε ελαφρά, σοβαρά και θανατηφόρα.

Έπειτα δίνονται οι πιθανές προτάσεις επίλυσης του προβλήματος, στις οποίες συμπεριλαμβάνονται κανονισμοί από την Ελληνική Τροχαία και κανονισμοί από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Άλλες από αυτές έχουν υλοποιηθεί και άλλες είναι στα σχέδια για σύντομη εφαρμογή.

Το συμπέρασμα από όλη την έρευνα είναι πως παρ' όλο το ρίσκο, τα οχήματα θα συνεχίζουν να είναι τόσο χρήσιμα ώστε να γίνει πιο εύκολη η ζωή του ανθρώπου και μόνο η δική του σύνεση, προσοχή και λογική θα μπορούσε να αποτρέψει κάθε πιθανό τραγικό αποτέλεσμα.

Α' ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ :1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1 ΠΡΩΤΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το 1907 στην Αθήνα τα αυτοκίνητα ήταν συνολικά 7, έτσι τη πρώτη δεκαετία του 20^{ου} αιώνα, αλλά και τη δεύτερη, τα τροχαία ήταν ελάχιστα. Σύμφωνα με την εφημερίδα η «Καθημερινή» (2000) οι δημοσιογράφοι δεν έδιναν ιδιαίτερη προσοχή στα συγκεκριμένα γεγονότα με αποτέλεσμα οι δημοσιογραφικές ανακοινώσεις των τροχαίων να είναι λίγες. Μάλιστα εκείνη την εποχή τα αίτια θανάτου από άλλες πηγές, όπως αρρώστιες και πόλεμοι ήταν πιο επίκαιρα. Εξάλλου εκείνες τις δεκαετίες διαρκούσε και ο Β' Παγκόσμιος πόλεμος καθιστώντας τα τροχαία σε δεύτερη μοίρα. Παρ' όλα αυτά, από το 1965 και έπειτα τα τροχαία άρχισαν να αυξάνονται και να αποκτούν μεγαλύτερη ειδησεογραφική αξία. Στις δεκαετίες '70 και '80 τα θανατηφόρα ατυχήματα αποτελούσαν βασικό θέμα για τις στήλες ενημέρωσης. Από τη δεκαετία '90 και ύστερα τα μέσα ενημέρωσης επέκτειναν τις αναφορές τους με την παρουσίαση στατιστικών στοιχείων και την ανάλυση ερευνών.

Το πρώτο καταγεγραμμένο τροχαίο ατύχημα που συνέβη στην Ελλάδα, ήταν αυτό που έγινε στην Πύλη του Ανδριανού στις 5 Μαρτίου το πρωί το 1907, όπου ο γιος του υπουργού Νικόλαου Σιμόπουλου χτύπησε και παρέσυρε με το αυτοκίνητό του την πεζή Βαμβακά Ευφροσύνη. Δυστυχώς ο οδηγός του οχήματος παράτησε το θύμα στον τόπο του ατυχήματος και τις πρώτες βοήθειες και την μεταφορά ανέλαβε ο πρίγκιπας Ανδρέας, ο οποίος ακολουθούσε με το αυτοκίνητό του. Μετά από αυτή την αναφορά οι πολίτες άρχισαν να ανησυχούν σχετικά με την κυκλοφορία των οχημάτων. Η πρώτη αναφορά τροχαίου θανατηφόρου ατυχήματος που συνέβη τον Απρίλιο του 1914.

(Μ. Νικολαράκης, Κ. Ζοπουνίδης, 2007)

1.2 Η ΙΔΡΥΣΗ ΤΗΣ ΤΡΟΧΑΙΑΣ

Το πρώτο τμήμα της τροχαίας θεωρείται ότι δημιουργήθηκε το έτος 1919. Με υπόδειξη της Αγγλικής οργανωτική αστυνομικής αποστολής, η ελληνική αστυνομία δημιούργησε μια ομάδα τροχαίας χωροφυλακής στην Αθήνα με σκοπό να πειθαρχήσουν τους οδηγούς και πεζούς. Ο πρώτος τροχονόμος που διορίστηκε είχε τοποθετηθεί στη διασταύρωση Ομόνοιας το έτος 1920 όπου ρύθμιζε την κυκλοφορία. Με την ανάπτυξη της τεχνολογίας και την αύξηση του πλήθους των οχημάτων αυξήθηκαν τα άτομα που τοποθετήθηκαν στην τροχαία και όλο και πιο πολλά τμήματα δημιουργήθηκαν στις μεγαλουπόλεις. (Μ. Νικολαράκης, Κ. Ζοπουνίδης, 2007)

1.3 Η ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το πρώτο αυτοκίνητο στην Ελλάδα εισήχθη το 1901 και στη συνέχεια εξακολουθούσαν να εισάγονται και άλλα με αργούς ρυθμούς. Από την άλλη το 1914 εισήχθησαν αρκετά αυτοκίνητα για δημόσια χρήση. Όλο και περισσότερα οχήματα άρχισαν να εισάγονται μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Το επίπεδο μόρφωσης των πολιτών το έτος 1950 δεν ήταν αρκετά υψηλό, με αποτέλεσμα ο συνδυασμός με τη διαφορετικότητα της νοοτροπίας εκείνης της εποχής, την έλλειψη οργανωμένου οδικού δικτύου και την αμφιβολία για τη χρήση των οχημάτων δημιούργησε αρκετά προβλήματα στο κυκλοφοριακό σύστημα. Η εισαγωγή του αυτοκινήτου στην Ελλάδα αποτέλεσε βασικό παράγοντα στην κατασκευή αυτοκινητόδρομων καταλαμβάνοντας μεγάλο τμηματικό χώρο από αρκετές περιοχές με αποτέλεσμα κάποιες από αυτές να διαχωριστούν για τις ανάγκες της ευελιξίας της κυκλοφορίας. (www.yme.gr)

Μετά το 1955 ξεκίνησε η μεγάλη διέλευση των οχημάτων με το πρόβλημα όμως πως οι οδηγοί αγνοούσαν του κανονισμούς οδικής κυκλοφορίας παρ' ότι χρησιμοποιούσαν τα αυτοκίνητά τους κανονικά στα αστικά κέντρα. Πιο συγκεκριμένα, τα «ελαττώματα» και οι παραβλέψεις των οδηγών εκείνης της εποχής είναι τα εξής :

Η παράβλεψη των κανόνων οδικής κυκλοφορίας της εποχής

Η έλλειψη εμπειρίας των οδηγών κατά τη ν οδήγηση πάνω στο οδόστρωμα

Η μη κατάλληλη γνώση για τις ισχύουσες διατάξεις

Έλλειψη ενημέρωσης πολιτών για την οδήγηση και τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας

Άγνοια των αποτελεσμάτων σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος

Άγνοια για την κατασκευή και τα μηχανήματα του οχήματος

(Μ. Νικολαράκης, Κ. Ζοπουνίδης, 2007)

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.3.1 : Στατιστικά κυκλοφορούντα οχήματα εν έτη 1985 – 2015

ΕΤΗ	ΣΥΝΟΛΑ	ΕΤΗ	ΣΥΝΟΛΑ
1985	2.036.625	2007	7.380.265
1990	2.779.976	2008	7.729.262
1995	3.588.852	2009	7.910.565
2000	5.060.885	2010	8.062.085
2001	5.389.996	2011	8.086.910
2002	5.693.008	2012	8.069.872
2003	5.967.610	2013	8.035.423
2004	6.302.033	2014	8.048.438
2005	6.640.613	2015	8.076.431
2006	6.995.659		

(ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ 2015, www.statistics.gr)

Παρατηρείται μια αύξηση στα σύνολα των κυκλοφορούντων οχημάτων ανά πενταετία, από το 1985 έως το 2000. Στη συνέχεια, την τελευταία δεκαετία παρατηρείται επίσης αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων στην Ελλάδα με μία παρατήρηση πως από το 2011 και έπειτα φαίνονται κάποιες αυξομειώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ: 2 ΑΙΤΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

2.1 ΑΙΤΙΕΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τρεις είναι οι βασικές αιτίες τροχαίων ατυχημάτων, ο οδηγός, το όχημα και ο δρόμος. Σύμφωνα με την κρίση του υπαστυνόμου Ε.Α Γιάννη Στρατιδάκη στα Χανιώτικα Νέα (2011) ο βασικός παράγοντας πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος είναι ο άνθρωπος, αφού όχημα και οδόστρωμα θεωρούνται άψυχα. Επομένως τα αίτια τροχαίου δυστυχήματος είναι τα εξής:

- **Οδηγός:** Ο κυριότερος παράγοντας που επηρεάζει την πρόκληση τροχαίων ατυχημάτων είναι κατά κύριο λόγο οι κινήσεις του οδηγού. Ο οδηγός κατά τη χρήση του οδικού δικτύου, με μία λάθος κίνηση μπορεί να βλάψει τόσο εξαιτίας των φυσικών, όσο και των επίκτητων ικανοτήτων του οποιονδήποτε έρχεται σε επαφή με αυτόν. Για να γίνει πιο κατανοητό, φυσικές θεωρούνται οι σωματικές και πνευματικές ικανότητες του οδηγού, ενώ επίκτητες είναι η σχετική μόρφωση που θα αποκτήσει, η εμπειρία και η θέλησή του για τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Η ηλικία και το επίπεδο νοημοσύνης του κάθε οδηγού καθορίζει και την οδηγική του ικανότητα. Η εμπειρία, η επιδεξιότητα, η ωριμότητα και ο τρόπος ζωής του οδηγού δεν μπορούν να παραληφθούν ως σημαντικές κατηγορίες ενεργών οδηγών. (www.mednet.gr) Η Διοίκηση ασφάλειας κυκλοφορίας σε εθνικούς οδούς σημειώνει πως τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς παγκοσμίως εκτιμώνται στο 94 % των ατυχημάτων, έπειτα το 2 % στα οχήματα και το 2 % στο περιβάλλον. (www.nhtsa.gov)
- **Συνεπιβάτης:** Δεν θα μπορούσε να παραλειφθεί η έμμεση άσκηση επιρροής από τον συνεπιβάτη, ο οποίος πολύ συχνά αποσπά την προσοχή του οδηγού για διάφορους λόγους. Επίσης, συχνό φαινόμενο παρατηρείται η ρίψη αντικειμένων/απορριμάτων έξω από το παράθυρο ή το σκύψιμο του κεφαλιού.
- **Πεζός:** Εξίσου βασικός παράγοντας θεωρείται και ο πεζός, ο οποίος όσο ακίνδυνος και να φαίνεται, μία απότομη εμφάνισή του στο δρόμο δύναται να προκαλέσει ακόμη και καραμπόλα. Έτσι λοιπόν, ο πεζός θα πρέπει να είναι καλά ενημερωμένος και μορφωμένος σύμφωνα με τις απαγορεύσεις του Κ.Ο.Κ, ώστε να μπορεί να προβλέψει τον κίνδυνο και να αποφύγει τις απρόβλεπτες και απότομες κινήσεις που ίσως προκαλέσουν ατύχημα.
- **Όχημα:** Το όχημα από μόνο του εάν δεν έχει φροντιστεί καλά από τον ιδιοκτήτη ή οδηγό του, δύναται να δημιουργήσει μεταγενέστερα και απρόβλεπτα προβλήματα. Η συχνή και ασταμάτητη συντήρηση του οχήματος, αποτρέπει τον απρόσμενο τραυματισμό του ίδιου του οδηγού, του συνεπιβάτη ή ακόμη και πεζού. Όπως επίσης κάθε συνετός και συνειδητοποιημένος οδηγός θα πρέπει να προσαρμόζει τις κινήσεις του ανάλογα με την κατάσταση του οχήματός του. Το μέγεθος του οχήματος, η μάζα του και η χρονολογία κατασκευής του είναι αναπόσπαστοι παράγοντες που κρίνονται ιδιαίτερης προσοχής. Έτσι λοιπόν η ποιότητα του οχήματος και το έτος κατασκευής του σε συνδυασμό με τη συντήρηση των θυρών, τη δυνατότητα πέδησης και την ανάρτηση αποτελούν ένα κατάλληλο όχημα για οδήγηση επάνω στο οδόστρωμα.

- Δρόμοι: Σπουδαίο ρόλο αν και δεν φαίνεται, παίζει η οδική υποδομή των οδών, πράγμα το οποίο σημαίνει πως οι μικροί και στενοί δρόμοι είναι περισσότερο επικίνδυνοι από τους μεγάλους και μεικτής κυκλοφορίας. Οι δρόμοι μεικτής κυκλοφορίας κατασκευάζονται έτσι, επειδή σε αυτόν κυκλοφορούν αυτοκίνητα, δίκυκλα, φορτηγά, κοπάδια από ζώα ακόμα και αδέσποτα. Επομένως, θα πρέπει να υπάρχει άπλετος χώρος αν τύχει να υπάρξουν όλα μαζί στον ίδιο δρόμο, αλλά και να υπάρχει περιθώριο αποφυγής τους σε περίπτωση πιθανής σύγκρουσης αν ο οδηγός δεν αντιδράσει έγκαιρα. Οι ταλαιπωρημένοι και κατεστραμμένοι δρόμοι οδηγούν σε ατυχήματα. Αναφορικά με στατιστικά στοιχεία της υπηρεσίας NHTSA, το 50 % των ατυχημάτων οφείλεται σε ολισθηρούς δρόμους. (www.nhtsa.gov) Ο κατάλληλος και ικανοποιητικός φωτισμός του οδοστρώματος εξυπηρετεί σε εμφανή μείωση των ατυχημάτων. Το ίδιο ισχύει και για τη διάβαση πεζών, όπου η ένταξη τους στο δρόμο αποτρέπει κατά ένα μεγάλο βαθμό οδηγούς και πεζούς να ενεργηθούν απρόοπτα και σπασμοδικά. Οι πινακίδες και τα σήματα του οδοστρώματος αν και είναι τοποθετημένες για να εξυπηρετούν τους χρήστες της οδού, δυστυχώς αποσπούν τη προσοχή του οδηγού με αποτέλεσμα να σημειωθεί ποσοστό 3 % των συντριβών. (www.nhtsa.gov) Επειδή κατασκευάζονται όλο και πιο νέα και νέα και σύγχρονα οχήματα, καλό θα ήταν να υπάρχει ένας εκσυγχρονισμένος συνδυασμός μεταξύ οχήματος και οδικού περιβάλλοντος. Αυτό σημαίνει πως η οδική υποδομή θα πρέπει να ανταποκρίνεται στην εξέλιξη και ανάπτυξη του οχήματος. Μα πάνω απ' όλα πρέπει να τηρείται με αυστηρότητα ο έλεγχος του συστήματος από όλους τους φορείς στην αστυνομία, στην τροχαία και κυρίως από τις υπηρεσίες απόκτησης διπλώματος μέχρι το τελευταίο στάδιο υπηρεσίας που πρέπει να βρίσκεται στο τροχαίο τη σωστή στιγμή.

(Λ. Λαμπρακάκης, 2007)

2.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΟΥΝ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Γενικά, ένα τροχαίο ατύχημα δεν θα μπορούσε να προκληθεί από μόνο του και από μια και μοναδική φανερή αιτία. Πίσω από κάθε ατύχημα κρύβονται πολλές και έμμεσες αιτίες που όταν τις παραλείψει κάποιος εκείνη τη στιγμή δεν σκέφτεται τι μπορεί να επακολουθήσει. Σαν αρχή, αίτιο θεωρείται η βιαστική χορήγηση διπλώματος και ιδιαίτερα σε άτομα στα οποία χορηγείται με άνομο τρόπο αν δεν έχουν περάσει τις απαραίτητες εξετάσεις πάνω στα μαθήματα Κ.Ο.Κ., το ίδιο ισχύει και για τα άτομα τα οποία δεν είναι κατάλληλα για απόκτηση διπλώματος εξαιτίας κάποιας φυσικής δυσλειτουργίας, όπως για παράδειγμα λόγω μειωμένης όρασης. Ένας οδηγός από μόνος του δεν φταίει εφόσον και το οδικό δίκτυο δεν είναι καλά οργανωμένο για τη πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων. Οι δρόμοι γεμάτοι με λακκούβες, ξεθωριασμένες διαχωριστικές γραμμές και ελλιπή πινακίδες δυσκολεύουν τον οδηγό ή και πεζό να ανταποκριθεί στις ιδιαιτερότητες της προκείμενης οδού ιδιαίτερα στα επικίνδυνα σημεία κυκλοφορίας. Όπως προαναφέρθηκε παραπάνω, η επιείκεια στην εφαρμογή του νόμου προκαλεί και δεν αποτρέπει τα προβλήματα. Έτσι, οι αρμόδιες Αρχές θα ήταν καλό να ήταν πιο αυστηρές με τους νόμους και τη διατήρησή τους ώστε να ευαισθητοποιήσουν τους οδηγούς. Η καταβολή κυρώσεων στους παραβάτες καταδεικνύει τη σοβαρότητα του προβλήματος και αποτρέπει τους παρόντες και μελλοντικούς παραβάτες να προκαλέσουν τυχόν ατύχημα. Η επιβολή κυρώσεων είναι έτσι σχεδιασμένη ώστε να φοβίσει τους οδηγούς στο να μη δράσουν απερίσκεπτα. Τα ποσά που αναλογούν στις εκάστοτε κυρώσεις αναδεικνύουν τη σοβαρότητα του προβλεπόμενου ατυχήματος. Συγκεκριμένα καθημερινά παραδείγματα αποδεικνύουν όλα τα παραπάνω.

ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΙΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ :

- Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ: ένα μεγάλο ποσοστό ατυχημάτων φαίνεται από στατιστικά να προέρχεται από λάθη μεθυσμένων οδηγών. Μεθυσμένος οδηγός θεωρείται εκείνος που έχει καταναλώσει 0,08 γρ. ανά δεκατόλιτρο ή παραπάνω αλκοόλ. (www.nhtsa.gov) Ο άνθρωπος όπως είναι φυσικό επηρεάζεται από το ποτό και συμπεριφέρεται και αντιδρά πέρα από τις δυνάμεις του. Το αλκοόλ επηρεάζει σε τέτοιο βαθμό τον άνθρωπο, ώστε χωρίς να το καταλάβει να μη μπορεί να συγκρατήσει τον εαυτό του, πράγμα που σημαίνει ότι είναι πιθανό να έχει μειωμένη παρατηρητικότητα και καθόλου αντανάκλαστικά. Ο ασύνετος τρόπος οδήγησης, δημιουργεί λανθασμένο υπολογισμό στις αποστάσεις μεταξύ των υπολοίπων οχημάτων του δρόμου αλλά και των αντικειμένων και τοίχων παράλληλα σε αυτούς. Οι πληροφορίες που λαμβάνει ο οδηγός στο οδόστρωμα αποτελούνται από διάφορα χρώματα. Οι πληροφορίες αυτές προέρχονται από τους σηματοδότες, πινακίδες κυκλοφορίας και σήματα διάφορων χρωμάτων ανάλογα το μήνυμα που θέλουν να περάσουν. Οι οδηγοί που έχουν καταναλώσει μεγάλη ποσότητα αλκοόλ αδυνατούν στο να διακρίνουν τους διάφορους χρωματισμούς. Συνεπώς, ο συστηματικός έλεγχος της Υπηρεσίας της τροχαίας με τη χρήση της ηλεκτρονικής συσκευής ελέγχου μέθης είναι η πιο αποτελεσματική λύση αποτροπής των οδηγών από την κατανάλωση υπερβολικής ποσότητας ποτού.
- Χρήση ναρκωτικών ουσιών: εδώ συμπεριλαμβάνονται εκτός από τις γνωστές βλαβερές ναρκωτικές ουσίες, και τα συνταγογραφούμενα υπνωτικά και ναρκωτικά χάπια. Ο ασθενής και στις δύο περιπτώσεις, αποτελεί μέγα κίνδυνο στους δρόμους. Η υπνηλία που επιφέρουν τα συγκεκριμένα χάπια, αποδυναμώνουν τον οδηγό και του κάνουν πιο δύσκολη την ορατότητα και την δυνατότητα διατήρησης των αντανάκλαστικών του. Τα ναρκωτικά

όσον αφορά την πρώτη περίπτωση επομένως βλάπτουν τόσο τον ίδιο τον άνθρωπο που κάνει χρήση τους αλλά και τους συνανθρώπους του που τυχαίνει να βρεθούν κοντά του.

- Οδήγηση την νύχτα: σε αυτή τη περίπτωση φταίει ξεκάθαρα η κρίση του ανθρώπου. Στο παράδειγμα του ποδηλάτη φταίει αν ο ίδιος δεν φοράει ανοιχτά και φανταχτερά ρούχα τα οποία θα είναι ευκόλως ορατά στους οδηγούς το βράδυ. Η παράληψη τοποθέτησης φακών πάνω στα ποδήλατα, δυσκολεύει τους οδηγούς οχημάτων να τα αντιληφθούν πόσο μάλλον αν βρεθούν ξαφνικά μπροστά τους. Όσο για τους οδηγούς, τα βρώμικα τζάμια μπροστινά και πλαϊνά όπως και η κακή συντήρηση των φώτων του οχήματος, δύναται να δυσκολέψει σε μεγάλο βαθμό την ορατότητά του. Υπαίτιος θεωρείται ο οδηγός που πέρα από το γεγονός του ότι γνωρίζει το πέρας της ηλικίας του, συνεχίζει να κάνει χρήση του οχήματός του. Αρκετές έρευνες έχουν δείξει και αποδείξει πως οδηγοί σε μεγάλη ηλικία έχουν μειωμένη όραση και ελάχιστες δυνατότητες αντανάκλαστικών. Παρ' όλα αυτά μειωμένη ορατότητα θα μπορούσε να έχει και ένας νεότερος ηλικιακά οδηγός λόγω της ξαφνικής μεταβολής από το φως στο σκοτάδι. Οι μεγάλοι και εκτυφλωτικοί προβολείς των οχημάτων από το αντίθετο ρέμα προκαλούν προσωρινή τύφλωση για ελάχιστα δευτερόλεπτα τα οποία όμως θα μπορούσε να είναι κρίσιμα για τον άλλον οδηγό. Άλλα εξωγενή αίτια ατυχήματος τη νύχτα είναι τα απρόβλεπτα και απρόοπτα καιρικά φαινόμενα. Σαν συνέπεια της βροχής, είναι οι υδρατμοί στα τζάμια και η αντανάκλαση των φώτων των οχημάτων στον βρεγμένο δρόμο. Σε περίπτωση ομίχλης από τη άλλη, ο οδηγός χάνει εντελώς την ορατότητά του στο συγκεκριμένο σημείο που έχει απλωθεί. Η υπνηλία, φαινόμενο μεγάλο ταξιδιού τη νύχτα κρίνεται ως άλλος ένας παράγοντας πρόκλησης τροχαίου. Βάσει των στατιστικών στοιχείων της Εθνικής υπηρεσίας οδικής ασφάλειας, παγκοσμίως το 7 % των συγκρούσεων οφείλονται σε μη-απόδοση σφάλματος λόγω υπνηλίας. (www.nhtsa.gov)
- Προσπέρασμα πέρα από τη νομοθεσία και υπερβολική ταχύτητα: παράνομο προσπέρασμα θεωρείται όταν το όχημα προσπεράσει ενώ βρίσκεται σε δρόμο με διπλή γραμμή και η προσπέραση ενόψει κόκκινου σηματοδότη. Είναι η βασικότερη αιτία μετωπικών συγκρούσεων και εδώ σχετίζεται και η ταχύτητα του κάθε οχήματος, γιατί η ταχύτητα δεν ευνοεί την άμεση αντίδραση του οδηγού. Η Εθνική υπηρεσία οδικής ασφάλειας καταγράφει το 33 % των ατυχημάτων σε υπερβολική ταχύτητα, σε ελιγμούς και λανθασμένη εκτίμηση του απαιτούμενου κενού ασφαλείας. (www.nhtsa.gov)
- Απαιτούμενη απόσταση ασφαλείας: σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ, ο οδηγός είναι υποχρεωμένος να απέχει με συγκεκριμένη απόσταση από το μπροστινό όχημα έτσι ώστε να μπορέσει και να προλάβει να αποφύγει τη σύγκρουση με το προπορευόμενο όχημα εάν αυτό σταματήσει ξαφνικά εν ώρα πορείας. Η λεγόμενη απόσταση ασφαλείας, εξαρτάται από τη ταχύτητα του οχήματος, την κατάσταση της οδού και την κατάσταση των ελαστικών και φρένων του οχήματος. Αν και δεν συνηθίζεται να τηρείται και από τους πιο προσεκτικούς και συνετούς οδηγούς, είναι μια λύση για την αποφυγή καραμπόλας. Σύμφωνα με τις οδηγίες του Ανθυπαστυνόμου Λάζαρου Λαμπρακάκη, η απόσταση ασφαλείας υπολογίζεται σε μέτρα αν διαιρέσουμε δια δύο την ωριαία ταχύτητα του οχήματος. (Λ. Λαμπρακάκης, 2007)
- Οδήγηση υπερφορτωμένων οχημάτων: συχνά παρατηρούνται φορτηγά επαγγελματικά και μη, υπερφορτωμένα αναλογικά με τη χωρητικότητα και το μέγεθός τους και το πιο σοβαρό λάθος είναι που δεν είναι κατάλληλα στερεωμένο το φορτίο τους. Αντικείμενα που προεξέχουν από τις καρότσες των οχημάτων είναι πολύ πιθανό να πέσουν από το όχημα και να συγκεντρωθούν σε κοντινά οχήματα, όπως επίσης είναι πιθανό να μη λειτουργήσουν σωστά και έγκαιρα τα φρένα σε περίπτωση ανάγκης. (Στρατιδάκης Ιωάννης, 2002)

Επιπλέον, άμεσο αποτέλεσμα αυτής της κίνησης είναι η συστηματική καταστροφή του οδοστρώματος. Έτσι, το πιο σωστό είναι όχι μόνο να τηρούν οι οδηγοί και ιδιοκτήτες των συγκεκριμένων οχημάτων τη νομοθεσία περί σωστής και αναλογικής φόρτωσης των οχημάτων τους, αλλά και να τα δένουν κατάλληλα. (Λ. Λαμπρακάκης, 2007)

- Τρίτη ηλικία και οδήγηση: ηλικίες 70-80 ετών θεωρούνται ακατάλληλες όσον αφορά την οδήγηση και αυτό γιατί μειώνονται οι ικανότητες και δυνατότητες των ατόμων. Σύμφωνα με το Ασφαλιστικό Ινστιτούτο για την Ασφάλεια στους Αυτοκινητόδρομους (IIHS), οι οδηγοί τρίτης ηλικίας έχουν υψηλότερα ποσοστά θανατηφόρων ατυχημάτων από τους νεότερους οδηγούς. (www.iii.org) Αυτό οφείλεται στην αδυναμία τους, έχουν φυσιολογικά λόγω γήρατος μειωμένη ορατότητα και ακοή, όπως επίσης μειωμένη επίσης ικανότητα έγκαιρης και ξαφνικής αντίδρασης σε περίπτωση ανάγκης. Χάνουν σιγά σιγά την γρήγορη που απαιτείται αναγκαστικά στους δρόμους αποφασιστικότητά τους και όλα αυτά είναι φυσιολογικά συμπτώματα γήρατος. Επιπλέον, μειώνονται οι αισθητήριες ικανότητες όπως η ευαισθησία του οφθαλμού στο φως, η αδυναμία του τη νύχτα, δυσλειτουργία αναφορικά με το οπτικό πεδίο. Χωρίς αυτό να μειώνει την Τρίτη ηλικία, δυστυχώς με το πέρασμα του χρόνου μειώνεται η ευφυΐα και η μνήμη, αλλά και η μυϊκή δύναμη, βασική για το χειρισμό του οχήματος και την ευελιξία σε πιθανό ατύχημα. (www.ec.europa.eu) Γι' αυτόν μάλιστα τον λόγο ο νόμος απαγορεύει τον άνθρωπο μετά από κάποια ηλικία να οδηγεί. Βάσει των στοιχείων της Εθνικής υπηρεσίας οδικής ασφάλειας (NHTSA), το έτος 2013 σκοτώθηκαν 5.671 άτομα ηλικίας 65 ετών και άνω και αυτό αντιπροσωπεύει το 17 % όλων των Αμερικανών που σκοτώθηκαν στο δρόμο. Έπειτα οι τραυματίες μεγάλης ηλικίας υπολογίζονται για το έτος 2013 στους 222.000. (www.iii.org)
- Το δίκυκλο: το δίκυκλο σαν όχημα αποτελεί το πιο επιρρεπές σε ατύχημα λόγω της μικρής και απροστάτευτης μάζας του. Οι οδηγοί παραλείπουν να ντυθούν με την κατάλληλη προστατευτική ενδυμασία, ξεχνούν ή αποφεύγουν να φορέσουν το κράνος και τα αμάξια δεν τους δίνουν την απαιτούμενη προσοχή. Ο δικυκλιστής από την άλλη γίνεται περισσότερο αφελής στους δρόμους. Αφελής με την έννοια ότι προσπερνούν τα αμάξια από όποια πλευρά τους βολεύει τους ίδιους με αποτέλεσμα να μπερδέψουν τους υπόλοιπους οδηγούς. Σαφώς όμως σημαντική ευθύνη έχουν και οι άλλοι οδηγοί που πρέπει να είναι προνοητικοί για πάν ενδεχόμενο. Έτσι συμπερασματικά σωστό είναι ο δικυκλιστής να οδηγεί συνεχώς αμυντικά και σε αργές ταχύτητες.

(Λ. Λαμπρακάκης, 2007)

ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ:

Μηχανική Κατάσταση του οχήματος: αν δεν έχουν βρεθεί τα πραγματικά αίτια για το τροχαίο ατύχημα στο δρόμο, θα πρέπει να ερευνηθεί η κατάσταση του οχήματος όσον αφορά τη μηχανολογική του λειτουργία, πόσο μάλλον αν αφορά ένα παλαιό όχημα. Κάποια ελαττωματικά όργανα του οχήματος είναι ικανά να προκαλέσουν σύγκρουση ή και παρέκκλιση, ιδιαίτερα εάν έχει παραληφθεί η απαιτούμενη συντήρηση που υποχρεώνει η νομοθεσία αλλά και οι ίδιες οι ανάγκες του κάθε οχήματος. Προβλήματα αναφερόμενα σε προβληματικό κινητήρα μετάδοσης κατέληξαν στο 3 % των ατυχημάτων. (www.nhtsa.gov) Επομένως, όσο ικανός και συνετός είναι ένας οδηγός, δεν φτάνει για να αποφευχθεί ένα τροχαίο, αφού θα πρέπει να υπάρχει συνδυασμός ορθής και συστηματικής παρακολούθησης του οχήματος και τη απαραίτητη φροντίδα του. Κάποια εμφανή όργανα θα μπορούσαν να δοθούν τα παρακάτω ως παράδειγμα :

α)Τα λάστιχα: ένα φθαρμένο ή σπασμένο λάστιχο θα πρέπει να ερευνηθεί σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος ώστε να βγει πόρισμα εάν έσπασε εν ώρα ατυχήματος ή είχε ήδη πρόβλημα και

συντέλεσε στο να γίνει το ατύχημα. Τα φθαρμένα λάστιχα βάσει των στατιστικών δεδομένων της διοίκησης NHTSA (Εθνική υπηρεσία οδικής ασφάλειας) αντιστοιχούν στο 35 % των συγκρούσεων. (www.nhtsa.gov)

β) Τα φρένα : τα φρένα θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως και σωτήρας αν φυσικά βοηθούν και οι συνθήκες εν ώρα ατυχήματος. Η καλή τους λειτουργία σε συνδυασμό με τη σωστή λειτουργικά δύναμη που πρέπει να έχουν αποτελούν μαζί με τα υπόλοιπα μηχανικά όργανα ένα ασφαλές όχημα. Σε περίπτωση ατυχήματος αν δεν έχουν εμφανιστεί ίχνη από φρεναρίσματα τότε θα πρέπει να δοθούν τρεις πιθανές εξηγήσεις. Πρώτον πως δεν λειτούργησαν καλά τα φρένα λόγω λειτουργικής βλάβης. Δεύτερον δεν κράτησαν τους τροχούς λόγω υπερβολικού φόρτου και τρίτων το ατυχές συμβάν ήταν τόσο ξαφνικό που ο οδηγός δεν πρόλαβε να αντιδράσει και να πατήσει εγκαίρως τα φρένα. Η έλλειψη ελέγχου των φρένων έχει οδηγήσει παγκοσμίως στο 22 % των ατυχημάτων. (www.nhtsa.gov)

ΜΕΤΡΑ ΟΡΑΤΟΤΗΤΑΣ:

Ο φωτισμός χρησιμοποιείται κυρίως για να φωτίζεται όλη η οδός την ώρα που κινείται το όχημα και ο οδηγός να έχει πλήρη ορατότητα. Επίσης, χρησιμοποιείται για να κάνει ο οδηγός αντιληπτή στους υπολοίπους τη παρουσία του στο σκοτάδι ιδιαίτερα σε περιέργη και απότομη στροφή. Παρ' όλα αυτά θα πρέπει όλοι οι οδηγοί να γνωρίζουν το πότε θα χαμηλώνουν το φωτισμό τους, διότι εάν είναι σε μεγάλη σκάλα και κινούνται οχήματα από την απέναντι λωρίδα δυσκολεύουν την ορατότητα των εκάστοτε οδηγών. Σύγχρονα οχήματα πλέον διαθέτουν ειδικό ρυθμιστή που εξυπηρετεί τον οδηγό στο να αλλάξει το βαθμό της δέσμης των φώτων ανάλογα με το φορτίο του οχήματος. (Στρατιδάκης Ιωάννης, 2002)

Μέτρο ορατότητας θεωρείται η φροντίδα των υαλοπινάκων, των καθρεπτών και των φλας σε τέτοιο βαθμό ώστε να μην περιορίζεται η ορατότητα του οδηγού.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ:

Καιρικές Συνθήκες: εν ώρα βροχόπτωσης όχι μόνο ο δρόμος είναι υγρός ώστε να δυσκολεύουν την αντοχή και τη δύναμη των φρένων αλλά επίσης μειώνει τον φωτισμό του αυτοκινήτου πάνω στο οδόστρωμα με αποτέλεσμα ο οδηγός να έχει πρόβλημα ορατότητας. Εάν φωτίζεται απόσταση μικρότερη από εκείνη στην οποία μπορεί να σταματήσει ο οδηγός τότε ενδέχεται να προκληθεί τροχαίο ατύχημα. Το χιόνι και ο πάγος αποτελούν άλλον ένα σοβαρό κίνδυνο διότι καταλήγουν σε γλιστερό οδόστρωμα, επικίνδυνο για οδήγηση. Εδώ η χρήση βοηθητικών αλυσίδων είναι υποχρεωτική. Εν ώρα βροχής, ομίχλης και χιονόπτωσης αναφέρουν το 4 % των ατυχημάτων λόγω των παραπάνω καιρικών συνθηκών. Αίτια αναφερόμενα στην αντηλιά αντιπροσωπεύουν το 17 % των ατυχημάτων . (www.nhtsa.gov)

(Δ Μωραϊτιδης 1984)

Συνεπώς συνοπτικά τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων ανά παράγοντα είναι τα εξής :

- Αιτίες βασισμένες στον παράγοντα οδηγό :
 - Υπερβολική ταχύτητα
 - Αντικανονικό προσπέρασμα
 - Είσοδος στο αντίθετο ρεύμα
 - Οδήγηση σε κατάσταση μέθης
 - Παραβίαση προτεραιότητας
 - Παραβίαση ερυθρού σηματοδότη
 - Επιθετική ή επιδεικτική οδήγηση
 - Απόσπαση προσοχής ή κόπωση οδηγού

- Αιτίες βασισμένες στον παράγοντα όχημα :
 - Η μεγάλη ηλικία του οχήματος
 - Η κακή ή ανεπαρκής συντήρηση
 - Μηχανικές και άλλες βλάβες
 - Ο μεγάλος αριθμός κυκλοφορούντων δικύκλων
 - Η υπερφόρτωση οχημάτων
 - Ο μη τακτικός τεχνικός έλεγχος
 - Η κυκλοφορία μεγάλου αριθμού φορτηγών αυτοκινήτων και αγροτικών μηχανημάτων
- Αιτίες βασισμένες στον παράγοντα οδικό δίκτυο και περιβάλλον :
 - Κακή κατάσταση του οδικού δικτύου
 - Ανεπαρκής σήμανση και σηματοδότηση
 - Πλήρης έλλειψη ή ανεπάρκεια οδικού φωτισμού
 - Χαμηλά πρότυπα κατασκευής
 - Ελλιπής σήμανση κατά τη διάρκεια κατασκευών
 - Δυσμενείς περιβαλλοντολογικές συνθήκες

(Λ. Λαμπρακάκης, 2007)

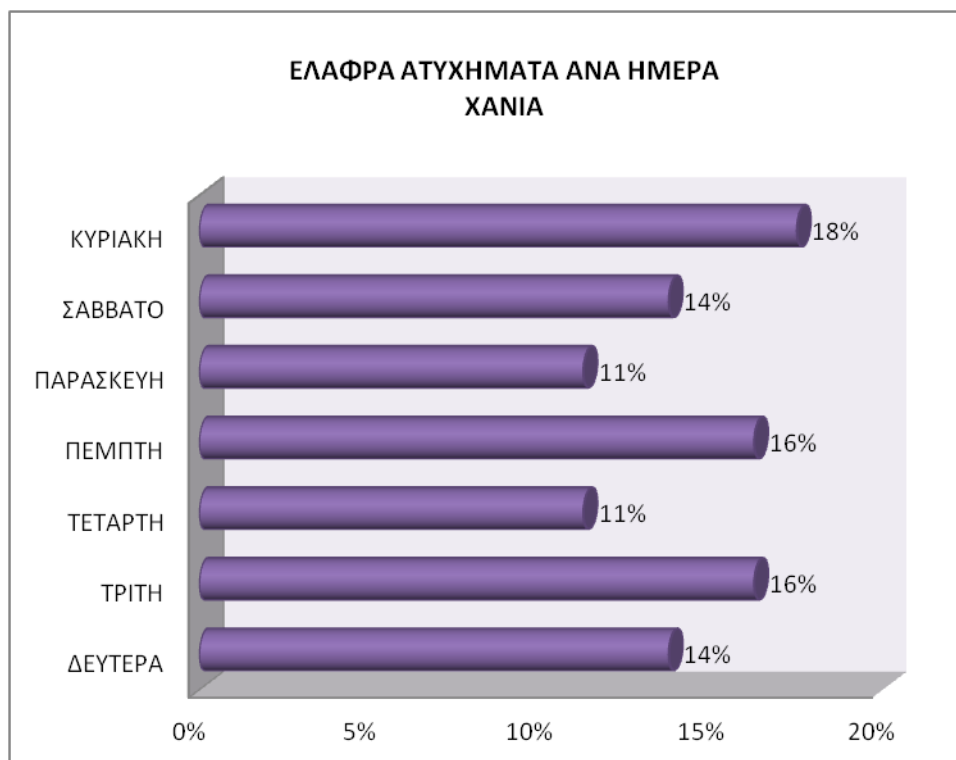
Β' ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ:3 ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2013

3.1 ΕΛΑΦΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ, ΚΡΗΤΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ

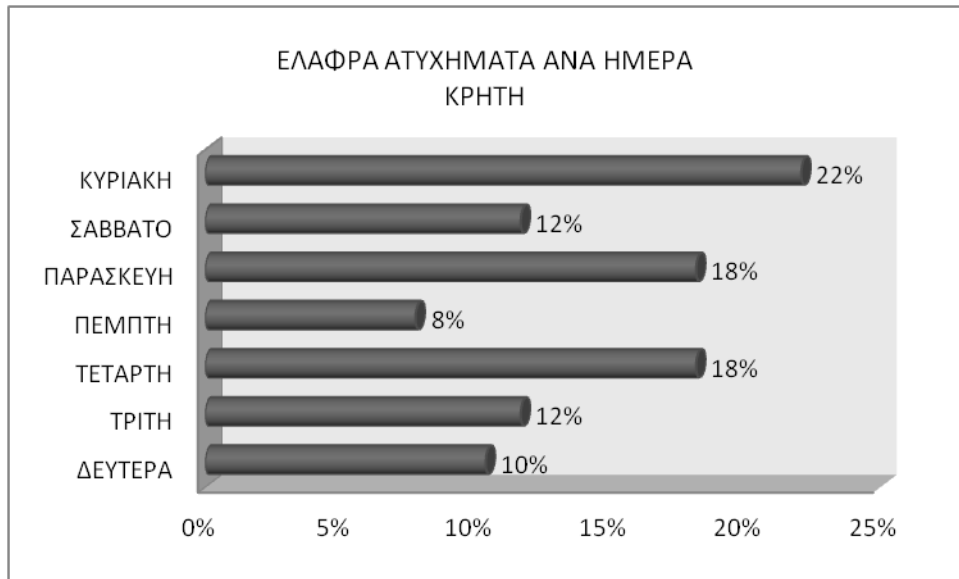
Τα παρακάτω γραφήματα αφορούν τα ελαφρά τροχαία δυστυχήματα ανά ημέρα στο νομό Χανίων, στη Κρήτη και την Ελλάδα για το έτος 2013.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1.1 : Ελαφρά ατυχήματα ανά ημέρα στα Χανιά



Αρχικά τα ελαφρά τροχαία ατυχήματα που καταγράφηκαν για το 2013 για το Νομό Χανίων φανερώνουν πως η Κυριακή θεωρείται ως η πιο συχνή ημέρα με ποσοστό 18 %. Ακολουθούν η Πέμπτη και η Τρίτη με 16 % και το Σάββατο με την Δευτέρα με ποσοστό 14 %, ενώ η Παρασκευή με την Τετάρτη με 11 %.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1.2 : Ελαφρά ατυχήματα ανά ημέρα στη Κρήτη



Όσον αφορά την Κρήτη, επίσης η Κυριακή βρίσκεται στην κορυφή με 22 %, ακολουθούν η Παρασκευή και η Τετάρτη με 18 % και το Σάββατο με την Τρίτη με 12 %. Σημειώνεται με ποσοστό 10 % η Δευτέρα και με 8 % η Πέμπτη.

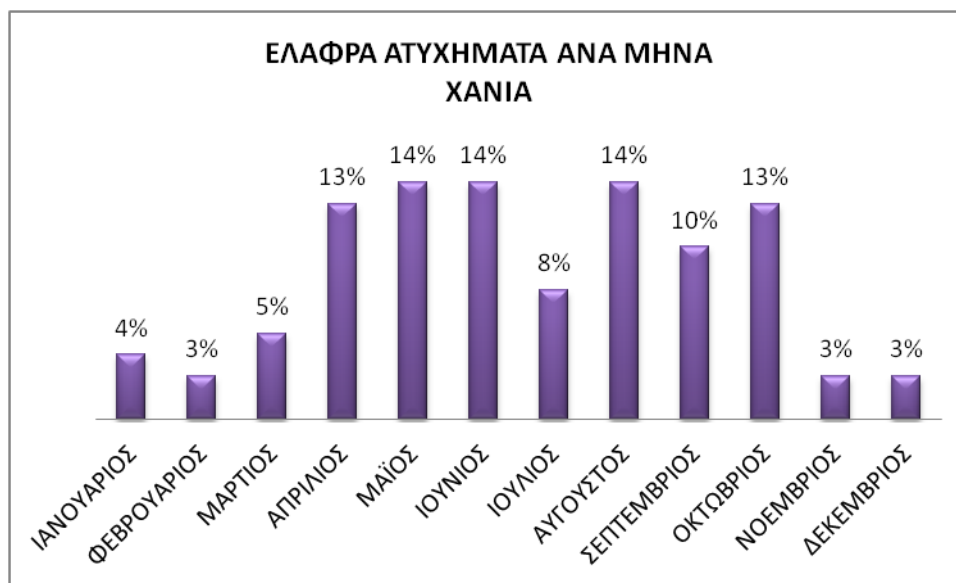
ΓΡΑΦΗΜΑ 3.1.3 : Ελαφρά ατυχήματα ανά ημέρα στην Ελλάδα



Οι έρευνες για την υπόλοιπη Ελλάδα, δείχνουν πως στην κορυφή του γραφήματος βρίσκεται η Παρασκευή για ακόμη μία φορά, με ποσοστό 16 % και ακολουθούν η Δευτέρα, Τρίτη, Τετάρτη και Πέμπτη με 15 %. Τέλος, το Σάββατο καταγράφεται με το 11 % και η τελευταία μέρα της εβδομάδας, η Κυριακή με 13 %.

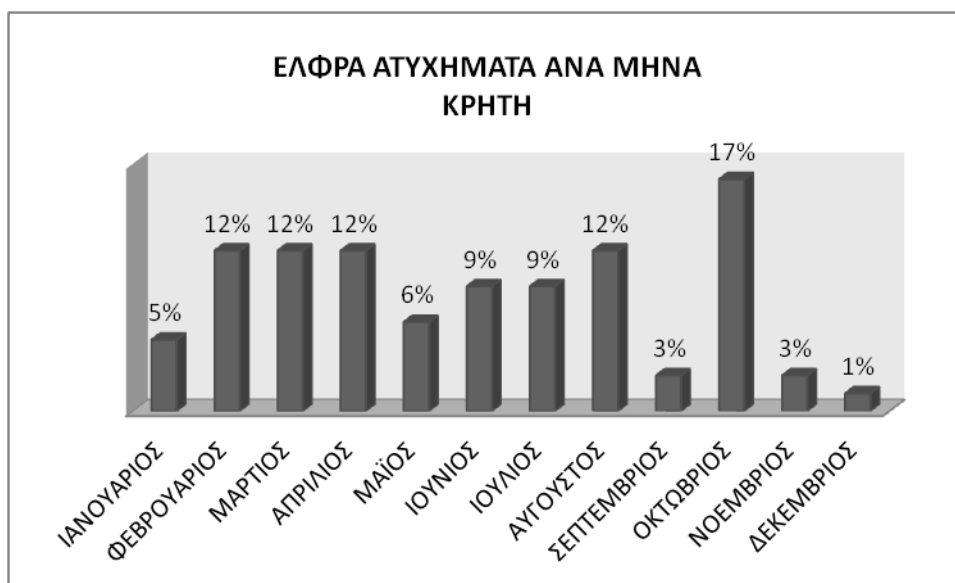
3.2 ΕΛΑΦΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΜΗΝΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ, ΚΡΗΤΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2.1 : Ελαφρά ατυχήματα ανά μήνα στα Χανιά



Συνεχίζεται η έρευνα με τον υπολογισμό των ελαφρών τροχαίων ατυχημάτων που συνέβησαν συγκεκριμένους μήνες με αποτέλεσμα, στο Νομό Χανίων οι μήνες Μάιος, Ιούνιος και Αύγουστος να χαρακτηριστούν οι βασικοί μήνες που διαδραματίζονται τροχαία. Πέρα από αυτούς τους θερινούς μήνες, ο Οκτώβριος θεωρείται εξίσου σημαντικός διότι σημειώνεται με 13 % και ο Σεπτέμβριος με 10 %. Έπειτα ο Ιούλιος δηλώνεται με ποσοστό 8 % και ακολουθούν ο Μάρτιος με 5 %, ο Ιανουάριος με 4 % και οι μήνες Φεβρουάριος, Νοέμβριος και Δεκέμβριος με 3 %.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2.2 : Ελαφρά ατυχήματα ανά μήνα στη Κρήτη



Για την Κρήτη, παραδόξως ο Οκτώβριος σημειώνεται με 17 %, κατατάσσοντας τον ως τον πιο κρίσιμο μήνα, έπειτα ο Φεβρουάριος, ο Μάρτιος, Απρίλιος και Αύγουστος με 12 %. Με ποσοστό 9 % διακρίνονται οι θερινοί μήνες Ιούνιος και Ιούλιος και συνεχίζει η έρευνα με τα τροχαία που σημειώθηκαν τον Μάιο με 6 % και τον Ιανουάριο με 5 %. Τέλος, ο Σεπτέμβριος και Νοέμβριος με 3 %, ενώ ο Δεκέμβριος με μόλις 1 %.

ΓΡΑΦΗΜΑ 3.2.3 : Ελαφρά ατυχήματα ανά μήνα στην Ελλάδα



Στην Ελλάδα τα τροχαία που διαδραματίστηκαν τους μήνες Ιούλιο και Οκτώβριο ήταν οι πιο συχνόι με 10 % και στη συνέχεια ο Απρίλιος, Μάιος, Ιούνιος και Σεπτέμβριος με 9 %. Με 8 % δηλώνονται ο Μάρτιος, Αύγουστος, Νοέμβριος και Δεκέμβριος, με 7 % ο Ιανουάριος και με 6 % ο Φεβρουάριος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΟΒΑΡΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟΕΤΟΣ 2013

4.1 ΣΟΒΑΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ, ΚΡΗΤΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ

Σε πίνακες καταγράφονται τα τροχαία ατυχήματα ανά ημέρα στα Χανιά, στην Κρήτη και την Ελλάδα γενικότερα. Σκοπός του κάθε πίνακα είναι να γνωστοποιήσει ποιες είναι οι συγκεκριμένες μέρες που θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως κρίσιμες και άξιας προσοχής αφού θεωρούνται επικίνδυνες σύμφωνα με τις συνθήκες που καταλήγουν σε ατυχήματα.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.1.1 : Σοβάρα ατυχήματα ανά ημέρα στα Χανιά



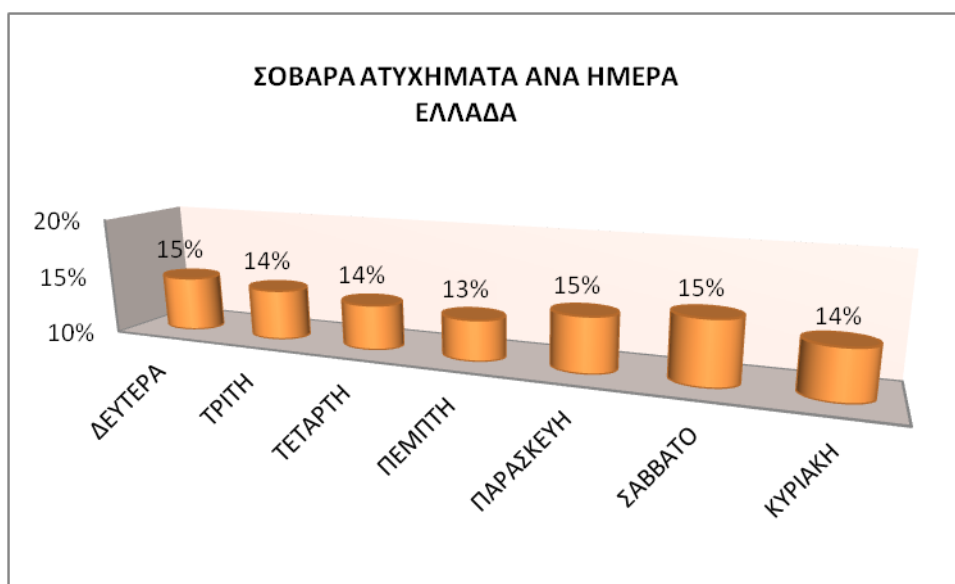
Παρατηρώντας τα ποσοστά οι πιο κρίσιμες μέρες στο Νομό Χανίων σύμφωνα με την έρευνα είναι η Δευτέρα και η Παρασκευή με ποσοστό 23 %. Ακολουθεί το Σάββατο με ποσοστό 19 %, στη συνέχεια η Τρίτη και η Πέμπτη με 12 % και έπειτα οι υπόλοιπες ημέρες. Τα γεγονότα αποδεικνύουν πως για ακόμη μια φορά οι νυχτερινές έξοδοι θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημαντικό παράγοντα πρόκλησης τροχαίου ατυχήματος. Αυτό μπορεί να αποδειχθεί από τα υψηλά ποσοστά που αναλογούν στα Χανιά τις ημέρες Παρασκευή και Σάββατο, ημέρες τις οποίες εκμεταλλεύονται οι Χανιώτες και γενικά κάθε άνθρωπος για ξεκούραση και συνάμα για διασκέδαση. Το υπερβολικό αλκοόλ και οι επιδράσεις του αποτελούν βασικές συνέπειες πραγματοποίησης τροχαίου.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.1.2 : Σοβαρά ατυχήματα ανά ημέρα στη Κρήτη



Στη συνέχεια, τα μεγαλύτερα ποσοστά που αναλογούν για την Κρήτη είναι το 24 % ημέρα Πέμπτη και 17 % ημέρα Κυριακή, ακολουθεί το Σάββατο και η Τετάρτη με 15 % και έπειτα οι υπόλοιπες ημέρες. Συγκριτικά με τα στατιστικά του Νομού Χανίων διατηρείται το Σάββατο ως μια από τις επίφοβες ημέρες αλλά πιο επίφοβη θεωρείται η Πέμπτη.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.1.3 : Σοβαρά ατυχήματα ανά ημέρα στην Ελλάδα

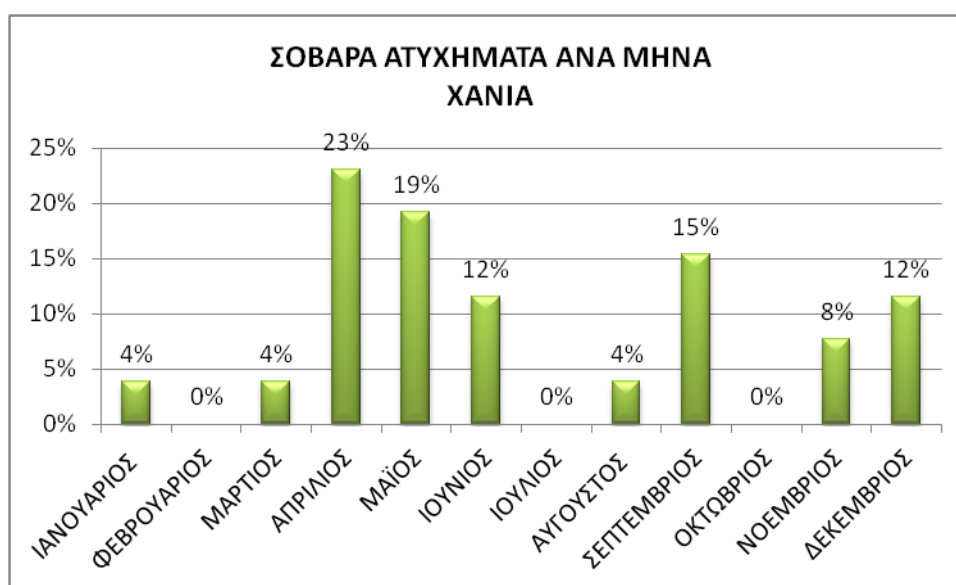


Όσον αφορά τα στατιστικά δεδομένα της υπόλοιπης Ελλάδας, τα ποσοστά που συγκεντρώθηκαν είναι σε γενικές γραμμές εξισοροπημένα. Με 15 % καταγράφονται οι ημέρες Δευτέρα, Παρασκευή και Σάββατο και με 14 % η Τρίτη, Τετάρτη και Κυριακή, ενώ η Πέμπτη μόλις με 13 %. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Διοίκησης ασφάλειας κυκλοφορίας σε εθνική οδό (NHTSA) το Σάββατο καταγράφονται τα περισσότερα δυστυχήματα με μέσο όρο 158 θάνατοι κάθε Σάββατο. (www.forbes.com) Συμπερασματικά, οι βασικές ημέρες που διαδραματίστηκαν σοβαρά τροχαία ατυχήματα κατά το έτος 2013 ήταν η Δευτέρα, η Παρασκευή και το Σάββατο. Σε Χανιά, Κρήτη και στην Ελλάδα γενικότερα το Σάββατο χαρακτηρίζεται η πιο αξιοσημείωτη ημέρα για να εστιάσουν την προσοχή τους όλοι, διότι έχει τα μεγαλύτερα ποσοστά σύμφωνα με τα γραφήματα.

4.2 ΣΟΒΑΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑ ΑΝΑ ΜΗΝΑΤΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ, ΚΡΗΤΗ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑ

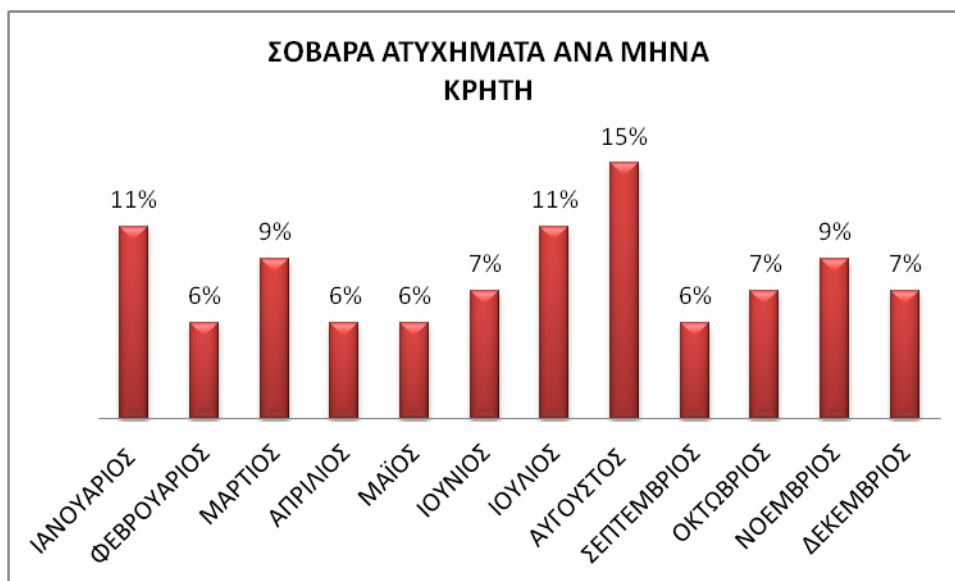
Αφού ερευνηθούν τα ατυχήματα που συμβαίνουν συχνά συγκεκριμένες ημέρες, καλό θα ήταν να παρουσιαστούν και οι μήνες που θεωρούνται ως οι πιο συχνοί σε τέτοια συμβάν. Στους πίνακες που εμφανίζονται παρακάτω δίνονται τα αποτελέσματα έρευνας από τη φόρμα δεδομένων της ΕΛ.ΑΣ για όλους τους μήνες σε Χανιά, Κρήτη και Ελλάδα συγκεκριμένα για το έτος 2013.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.2.1 : Σοβαρά ατυχήματα ανά μήνα στα Χανιά



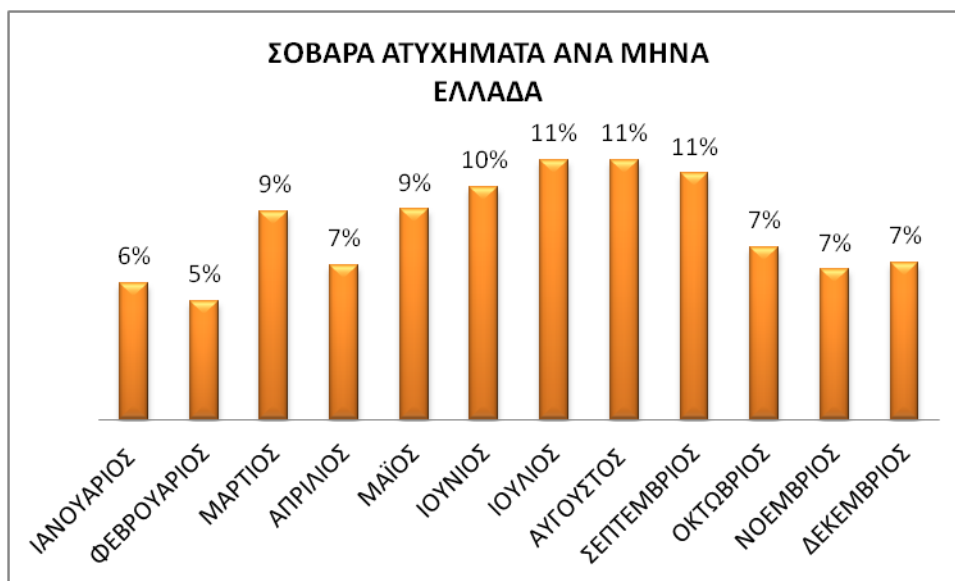
Αρχικά, τα στατιστικά δεδομένα δείχνουν πως τον Απρίλιο μήνα στο Νομό Χανίων σημειώθηκαν τα περισσότερα τροχαία με ποσοστό 23 %, τον επόμενο μήνα αρκετά με ποσοστό 19 %, τον Σεπτέμβριο αναλογεί το 15 % και τον Ιούνιο και Δεκέμβριο 12 %.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.2.2 : Σοβαρά ατυχήματα ανά μήνα στη Κρήτη



Αναφορικά με τα στατιστικά της υπόλοιπης Κρήτης τον Αύγουστο καταγράφηκαν τα υψηλότερα ποσοστά με 15 % αναλογικά, με 11 % τον Ιούλιο και Ιανουάριο και με 9 % τον Μάρτιο και τον Νοέμβριο. Ο Ιούνιος, Οκτώβριος και Δεκέμβριος με 7% και ο Φεβρουάριος, Απρίλιος, Μάιος και Σεπτέμβριος με 6%.

ΓΡΑΦΗΜΑ 4.2.3 : Σοβαρά ατυχήματα ανά μήνα στην Ελλάδα



Για την υπόλοιπη Ελλάδα για το έτος 2013 το 11 % ήταν το μεγαλύτερο ποσοστό και αφορούσε τους θερινούς μήνες Ιούλιο, Αύγουστο αλλά και τον Σεπτέμβριο. Έπειτα ο Ιούνιος με 10 % και οι μήνες Μάρτιος και Μάιος με 9 %. Αντίθετα οι μήνες Απρίλιος, Οκτώβριος, Νοέμβριος και Δεκέμβριος καταγράφηκαν μόλις με 7 %. Παγκόσμια ο Αύγουστος είναι ο μήνας με το υψηλότερο ποσοστό δυστυχημάτων για το έτος 2008 με μείωση 1,1 % από το 2007. (www.forbes.com) Σαν συμπέρασμα, θα μπορούσε να ειπωθεί πως οι ημέρες Παρασκευή και Σάββατο είναι οι πιο συχνές ημέρες που διαδραματίστηκαν σοβαρά τροχαία ατυχήματα σε όλη την Ελλάδα και οι μήνες Ιούλιος και Αύγουστος είναι οι μήνες με τα πιο συχνά γεγονότα για το 2013.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2013

5.1 ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΧΑΝΙΩΝ

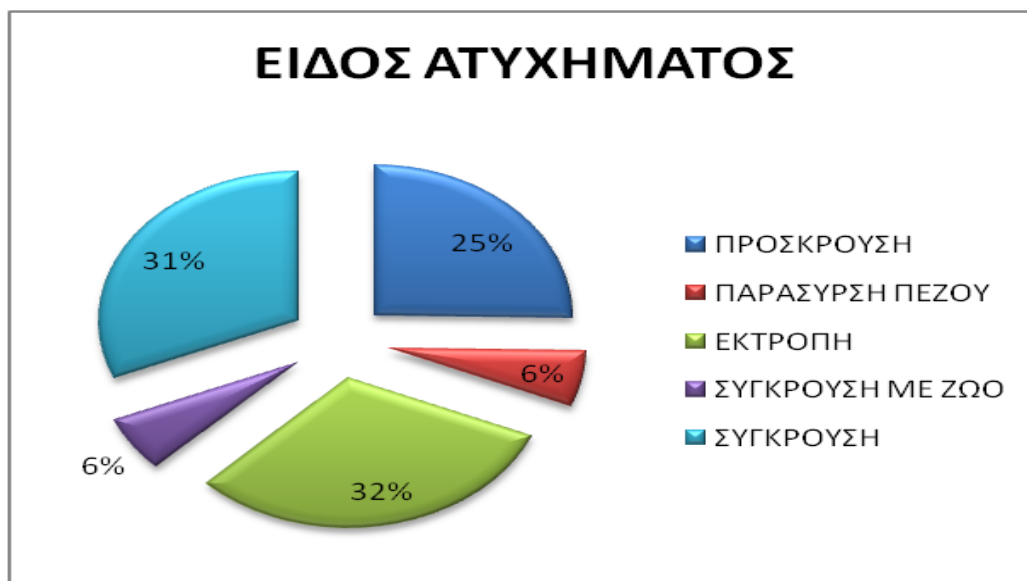
Στα παρακάτω γραφήματα συλλέγονται και παρουσιάζονται τα τροχαία ατυχήματα που έχουν καταλήξει σε θάνατο για το έτος 2013 στο Νομό Χανίων.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.1.1: Ώρα πρόκλησης ατυχήματος στο Νομό Χανίων



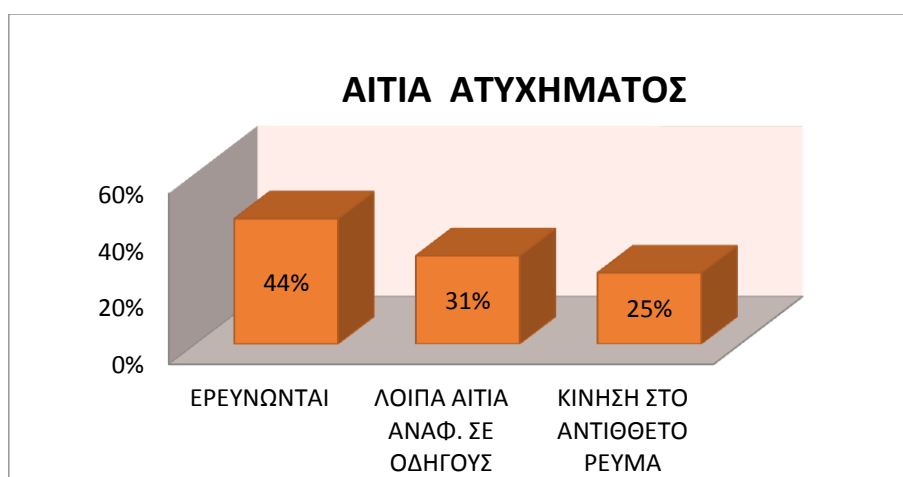
Αρχικά συγκεντρώνονται τα ποσοστά ατυχημάτων που συνέβησαν συγκεκριμένες ώρες της ημέρας. Πιο συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο ποσοστό παρατηρείται να είναι μεταξύ δώδεκα ώρα τα μεσάνυχτα και επτά το πρωί (24:00 – 07:00) με ποσοστό 38 % τροχαίων ατυχημάτων. Στη συνέχεια, το αμέσως επόμενο μεγαλύτερο ποσοστό θανατηφόρων είναι το 25 % και αντιστοιχεί στις ώρες μεταξύ επτά με εννιά το πρωί (07:00 – 09:00) και πέντε με εννιά το βράδυ (17:00 – 21:00). Έπειτα ακολουθεί το 6% για τις ώρες μία με πέντε το απόγευμα (13:00 – 17:00) και εννιά με δώδεκα το βράδυ αντίστοιχα (21:00 – 24:00). Το γεγονός ότι τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα διαδραματίζονται τις μεταμεσονύχτιες ώρες, διασαφηνίζει το γεγονός ότι τις συγκεκριμένες ώρες τα τροχαία ατυχήματα είναι αποτέλεσμα μέθης ή κόπωσης. Οι εξόδοι και η κατανάλωση αλκοόλ καταλήγουν στη πρόκληση ατυχημάτων και το ίδιο θα μπορούσε να διατυπωθεί και για τους οδηγούς εκείνους που μετά από πολύωρο ταξίδι ή κατά την επιστροφή τους από την εργασία τους, έχουν υπέρστη κόπωση.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.1.2 : Είδος ατυχήματος στο Νομό Χανίων



Το είδος του ατυχήματος αποδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο το ατύχημα κατέληξε σε θανατηφόρο τροχαίο. Στο γράφημα δίνονται τα ποσοστά των πιο συχνών ειδών τροχαίων ατυχημάτων που συνέβησαν στα Χανιά κατά το έτος 2013 με πιο συχνά είδη την πρόσκρουση, εκτροπή, παράσυρση πεζού, σύγκρουση με ζώο και γενικά σύγκρουση. Το μεγαλύτερο ποσοστό αντιστοιχεί στην εκτροπή με αριθμό 32 % και το αμέσως επόμενο με πάρα πολύ μικρή διαφορά είναι το 31 % και αντιστοιχεί στη σύγκρουση γενικά. Μόλις το 25 % των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων πραγματοποιήθηκαν λόγω πρόσκρουσης και το 6 % λόγω παράσυρσης πεζού και 6 % λόγω σύγκρουσης με ζώο.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.1.3 : Αίτια ατυχήματος στο Νομό Χανίων



Τα αίτια ατυχήματος αναφέρουν τον λόγο για τον οποίο πραγματοποιήθηκε το θανατηφόρο τροχαίο με τα πιο συχνά αίτια για τον Νομό Χανίων να είναι τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς και η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, ενώ αρκετά από αυτά ακόμα ερευνούνται. Πιο συγκεκριμένα το 44 % δηλώνει πως τα αίτια του τροχαίου ερευνώνται γιατί δεν είναι σαφή και το 31 % αναφέρεται σε λοιπά αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς. Ενώ, το 25 % αντιστοιχεί στο αίτιο «κίνηση στο αντίθετο ρεύμα». Αυτά τα τρία παραδείγματα σαφώς δεν αποτελούν παραδείγματα για όλη την Ελλάδα όσον αφορά τα αίτια των τροχαίων ατυχημάτων, αλλά είναι χαρακτηριστικά προβλήματα για το Νομό Χανίων ειδικά. Επομένως, για την υπόλοιπη Κρήτη και την υπόλοιπη Ελλάδα τα αίτια πολλαπλασιάζονται σε αριθμό και είδος.

5.2 ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗ ΚΡΗΤΗ:

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.2.1 : Ώρα πρόκλησης ατυχήματος στη Κρήτη



Στη Κρήτη, τα τροχαία ατυχήματα δεν έχουν «ώρα». Τα ποσοστά είναι περίπου ίσα κατανεμημένα κατά τα διάρκεια μίας ημέρας με μεγαλύτερο ποσοστό το 21 % όσον αφορά τα τροχαία που πραγματοποιήθηκαν τις ώρες δώδεκα το βράδυ με επτά το πρωί (24:00 – 07:00). Έπειτα, το 19 % των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων έγινε μεταξύ πέντε με εννιά το βράδυ (17:00 – 21:00) και το 18 %, επτά με εννιά το πρωί (07:00 – 09:00). Ακολουθεί το 16 % που αντιστοιχεί στα ατυχήματα που πραγματοποιήθηκαν μία με πέντε το απόγευμα (13:00 – 17:00), ενώ το 14 % και το 12 % αναφέρεται στις ώρες ατυχημάτων εννιά με μία το μεσημέρι (09:00 – 13:00) και εννιά με δώδεκα το βράδυ (21:00 – 24:00) αντίστοιχα.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.2.2 : Είδος ατυχήματος στη Κρήτη



Το 34 %, το πιο μεγάλο ποσοστό αναφέρεται στα ατυχήματα που προκλήθηκαν με σύγκρουση ή εκτροπή, ανάλογα το τροχαίο. Στη συνέχεια, το 12 % αναφέρεται σε πρόσκρουση και το άλλο 12 % σε παράσυρση πεζού, ενώ μόνο το 2 % παρουσιάζει τροχαία ατυχήματα λόγω σύγκρουσης με κάποιο ζώο.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.2.3 : Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη



Το κύριο αίτιο θανατηφόρων ατυχημάτων για όλη τη Κρήτη είναι το αίτιο αναφερόμενο στον οδηγό και αυτό γιατί το 43 % των ατυχημάτων ακόμα ερευνώνται ως προς το λόγο πραγματοποίησης τους. Το 16 % επισημαίνει πως τα δυστυχήματα έγιναν λόγω κίνησης του οχήματος στο αντίθετο ρεύμα ενώ μόνο το 2 % αναφέρει υπερβολική ταχύτητα, όπως και το άλλο 2 % που αναφέρει αντικανονικό προσπέρασμα.

5.3 ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ:

Στην Ελλάδα για το έτος 2013, οι κύριες ώρες που θα μπορούσαν να διαδραματιστούν τροχαία ατυχήματα είναι δώδεκα τα μεσάνυχτα με επτά το πρωί (24:00 – 07:00), φαινόμενο που παρατηρείται και στα στατιστικά του Νομού Χανίων και της Κρήτης γενικότερα.

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.3.1 : Ώρα πρόκλησης ατυχήματος στην Ελλάδα

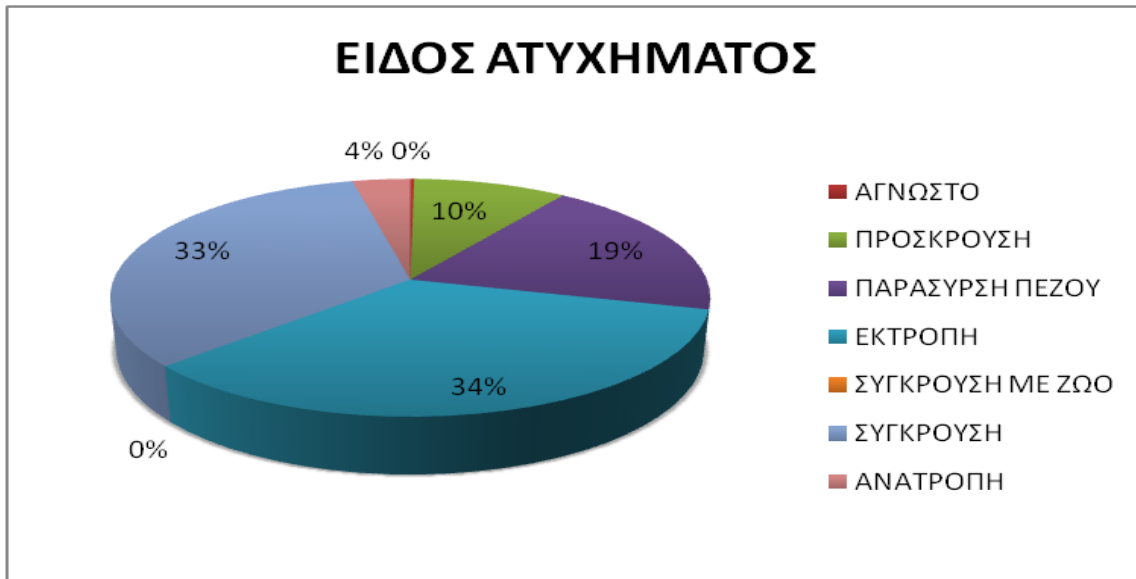


Το ποσοστό που χαρακτηρίζει εκείνες τις κρίσιμες ώρες, δηλαδή δώδεκα με επτά το πρωί (24:00-07:00) είναι 24 %. Παλαιότερες έρευνες από τα στοιχεία τηλεν στατιστικών δεδομένων της Ελληνικής Αστυνομίας, επιβεβαιώνουν το γεγονός πως τα περισσότερα κρούσματα καταγράφονται δώδεκα με επτά το πρωί (24:00 – 07:00), με αναφορά σε 194 ατυχήματα για εκείνο το έτος.

(www.astynomia.gr). Σε παγκόσμιο επίπεδο, για το έτος 2012 έχουν σημειωθεί 35% θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα τις βραδινές ώρες λόγω υπερβολικής χρήσης αλκοόλ έναντι του 9% τις ώρες ημέρας. (www.nhtsa.gov) Έπειτα το 19 % αφορά τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα που συνέβησαν πέντε με εννιά το βράδυ (17:00 – 21:00). Στην ίδια κατάταξη είναι για το 2012 με αναφορά 184 ατυχημάτων για τις ώρες πέντε με εννιά (17:00-21:00). Το 18 % συμβολίζει τα ατυχήματα που πραγματοποιήθηκαν εννιά με μία το μεσημέρι (09:00 – 13:00) και 18 % για τη μία με πέντε το απόγευμα (13:00 – 17:00). Στη συνέχεια για την Ελλάδα, τα μικρότερα ποσοστά αντιστοιχούν στο 13 % για τις ώρες εννιά με δώδεκα τα μεσάνυχτα (21:00 – 24:00) και 6 % για τις ώρες μεταξύ επτά με εννιά το πρωί (07:00 – 09:00).

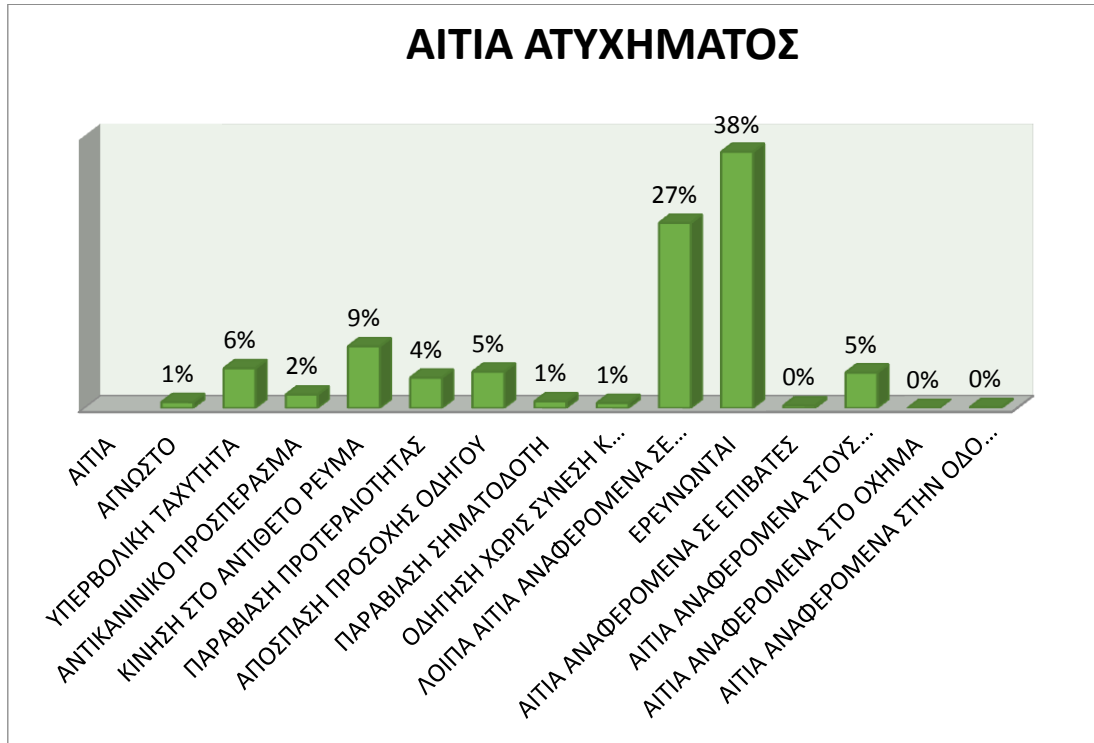
Σύμφωνα με το Ασφαλιστικό Ινστιτούτο για την Ασφάλεια στους Αυτοκινητόδρομους (IHS), παγκόσμια οι πιο κρίσιμες ώρες που πραγματοποιούνται ατυχήματα είναι μεταξύ μεσονυχτίου και τέσσερις, όπου καταγράφεται και ο μεγαλύτερος αριθμός θανάτων από τροχαία ατυχήματα. Τα αμέσως επόμενα μεγαλύτερα ποσοστά τονίζουν ότι κατά τη διάρκεια της ημέρας και συγκεκριμένα μεταξύ πέντε με έξι (17:00-18:00) και έξι με επτά (18:00-19:00) παρατηρούνται υψηλά ποσοστά θνησιμότητας. (www.forbes.com)

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.3.2 : Είδος ατυχήματος στην Ελλάδα



Τα στατιστικά στοιχεία της Ελλάδας δείχνουν πως ο πιο συχνός τρόπος πρόκλησης τροχαίου και μάλιστα θανατηφόρου ατυχήματος είναι η εκτροπή με αριθμό 34 % και η σύγκρουση με ποσοστό 33 %. Για το προηγούμενο έτος η εκτροπή αποτελεί βασικό είδος τροχαίου αφού καταλαμβάνει το 38 % και έπειτα η σύγκρουση με 33 %. Η εκτροπή μπορεί να προκληθεί για παράδειγμα από μία απότομη στροφή και σε συνδυασμό με αυξημένη ταχύτητα, το όχημα να εκτραπεί, να ξεφύγει δηλαδή από το δρόμο στο οποίο ήταν και να πάρει λάθος πορεία, με αποτέλεσμα το όχημα να συγκρουστεί με ακίνητο σημείο ή άλλο όχημα και ίσως και να προκληθεί ανατροπή του οχήματος. (Στρατιδάκης Ιωάννης, 2002) Ακολουθεί η έρευνα για το 2013 η παράσυρση πεζού με 19 % και η πρόσκρουση με 10 %, όμως η ανατροπή καταλαμβάνει το 4 % των τροχαίων ατυχημάτων ως βασικό είδος. Εδώ δεν συναντάται η πιθανότητα σύγκρουσης με ζώο ως τρόπος πρόκλησης ατυχήματος συγκριτικά με τα παραδείγματα στη Κρήτη και αυτό δικαιολογούμενο γιατί το νησί αποτελείται από αρκετές επαρχιακές περιοχές που μπορείς να συναντήσεις πανίδα πόσο μάλλον πάνω στο οδόστρωμα. Αξιοσημείωτο όμως είναι πως και για το προηγούμενο έτος ακολουθείται η ίδια σειρά στο γράφημα όσον αφορά το είδος ατυχήματος με μικρή διαφορά στα ποσοστά. Έτσι, για το 2012 η παράσυρση πεζού καταλαμβάνει τη Τρίτη θέση σε σειρά ως προς το είδος με ποσοστό 18 %

ΓΡΑΦΗΜΑ 5.3.3 : Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα



Αν και το 38 % των ατυχημάτων που κατέληξαν σε θάνατο ακόμα ερευνώνται, από την άλλη πλευρά το 27 % αναφέρονται σε αίτια αναφερόμενα στους οδηγούς. Αυτά και είναι και τα μεγαλύτερα ποσοστά που αφορά την Ελλάδα ως προς τους λόγους που είχαν προκληθεί τα θανατηφόρα τροχαία. Συνεχίζουν τα στατιστικά δεδομένα με το 9 % και αυτό αφορά αίτια λόγω κίνησης στο αντίθετο ρεύμα και 6 % εξαιτίας υπερβολικής ταχύτητας. Σχεδόν τα ίδια ποσοστά καταγράφονται για το 2012 με τις ίδιες αιτίες. Έτσι σύμφωνα με τα δεδομένα της ΕΛ.ΑΣ το 9 % αφορά τη κίνηση στο αντίθετο ρεύμα και το 8 % σε παράσυρση πεζού. Επίσης 5 % και 5 % αφορά τα τροχαία που έγιναν λόγω απόσπασης προσοχής του οδηγού και αίτια αναφερόμενα στους πεζούς αντίστοιχα. Συνεπώς το 10 % από την προηγούμενη παρατήρηση δεν αφορά λάθη του οδηγού αλλά τρίτων. Το 4 % των ατυχημάτων έγινε επειδή παραβιάστηκε η προτεραιότητα και το 1 % λόγω παραβίασης του σηματοδότη.

Στην Ευρώπη, το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνες για τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα το έχουν οι οδηγοί με ποσοστό 60 % συγκριτικά με την επιρροή από τους επιβάτες με ποσοστό 17.34 % και την ευθύνη των πεζών με ποσοστό 22.03 % ενώ το 0.03 % των αιτιών ακόμα ερευνώνται.

(www.ec.europa.eu)

Το συμπέρασμα που διακρίνεται μέσα από τα στατιστικά δεδομένα αναφορικά με τα θανατηφόρα τροχαία είναι πως για Ελλάδα, Κρήτη και Χανιά ισχύουν σε γενικές γραμμές περίπου τα ίδια δεδομένα. Σίγουρα όμως στην Ελλάδα γενικότερα εν συγκρίσει με το νησί, θα υπάρχουν ποικίλα και περισσότερα είδη και αίτια τροχαίων ατυχημάτων. Αυτό εξηγείται με το γεγονός ότι είναι πολύ μεγαλύτερη σε μέγεθος με μεγαλύτερο και πυκνότερο πληθυσμό. Επίσης το νησί όπως προαναφέρθηκε αποτελείται κυρίως από επαρχιακές πόλεις με περισσότερες απειλές από την ξαφνική εμφάνιση ζώων στο οδόστρωμα με αποτέλεσμα να προστίθεται ένα επιπλέον είδος ατυχήματος. Αυτό δεν έρχεται σε αντιπαράθεση με το γεγονός πως η υπόλοιπη Ελλάδα δεν αποτελείται από άλλες και περισσότερες επαρχιακές περιοχές, αλλά τα στοιχεία αφορούν τη χώρα στο σύνολό της συμπεριλαμβάνοντας όλους τους νομούς και τις πόλεις που τις αποτελούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ: 6 ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ

6.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Επιθυμώντας μια πιο ολοκληρωμένη ανάλυση, είναι σκόπιμο να γίνει συνδυασμός ορισμένων αποτελεσμάτων. Για το λόγο αυτό παρακάτω παρουσιάζονται διασταυρούμενοι πίνακες, με σκοπό τη συσχέτιση κάποιων παραγόντων σχετικών με τα τροχαία ατυχήματα. Οι πίνακες διπλής εισόδου (cross-tabulation tables) είναι κατάλληλοι πίνακες για τη συγκέντρωση και παρουσίαση δεδομένων που αφορούν δυο μεταβλητές. Με τον πίνακα διπλής εισόδου είναι δυνατόν να παρουσιαστούν δύο μεταβλητές μαζί, εμφανίζοντας τα δεδομένα και τα ποσοστά που τους αναλογούν σε ένα πίνακα. Τα δεδομένα συλλέχθηκαν από τη Βάση Δεδομένων της Ελληνικής Αστυνομίας και στόχος τους είναι να εξαχθεί ένα ολοκληρωμένο συμπέρασμα μέσα από τη συσχέτιση των στοιχείων. Οι πίνακες διαχωρίζονται στα δεδομένα για τα Χανιά, τη Κρήτη και την Ελλάδα και αξιολογούνται στις ομάδες είδος και ώρα ατυχήματος και είδος και αίτια ατυχήματος. Επίσης παραθέτονται οι πίνακες που αφορούν συσχέτιση με την ηλικία οδηγού και εμπλεκόμενο όχημα και ηλικία με τα αίτια ατυχήματος. Η έρευνα αποτελείται από γεγονότα που προέκυψαν το 2013 και συγκεκριμένα τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα. Οι πίνακες απεικονίζονται με τη βοήθεια γραφημάτων, τα οποία τονίζουν με ποσοστά τα διάφορα στοιχεία.

6.2 ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΧΑΝΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στα Χανιά

	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΖΩΟ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ
07:00-09:00	0	1	1	1	1
13:00-17:00	0	0	1	0	0
17:00-21:00	1	0	2	0	1
21:00-24:00	1	0	0	0	0
24:00-07:00	2	0	1	0	3
ΣΥΝΟΛΟ	4	1	5	1	5

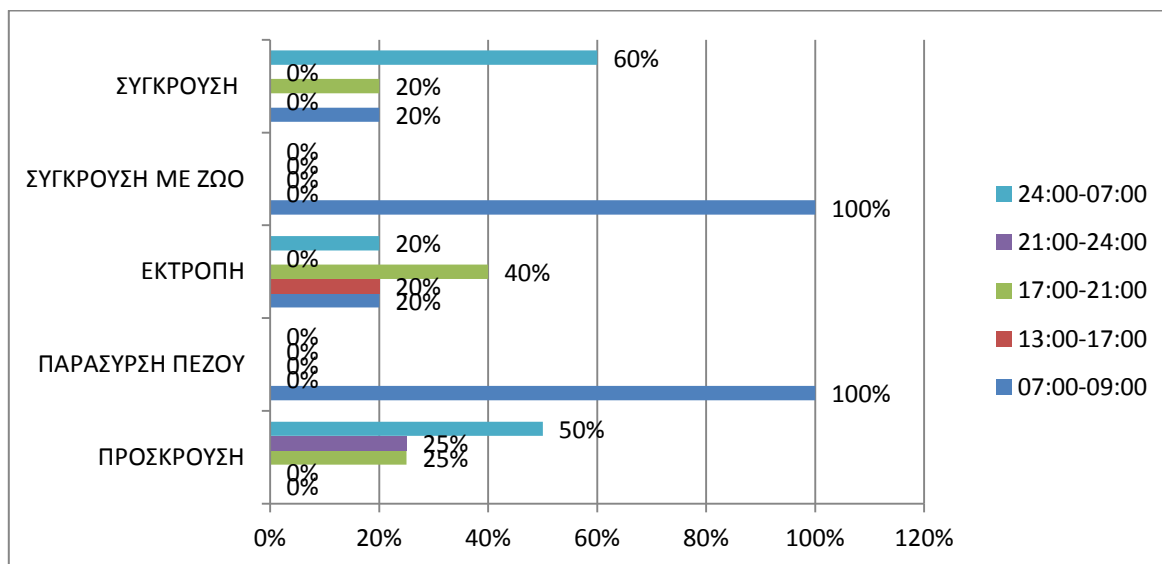
Ο 1^{ος} πίνακας δείχνει αναλυτικά τις ώρες κατά τις οποίες διαδραματίζεται συγκεκριμένο είδος ατυχήματος. Για παράδειγμα, για το νομό Χανίων παρουσιάζεται μία φορά από το κάθε είδος εκτός από την “πρόσκρουση” για τις ώρες επτά με εννιά το πρωί (07:00-09:00). Το κάθε είδος κατατάσσεται από μία φορά για τις συγκεκριμένες ώρες. Συνολικά φαίνεται πως η “πρόσκρουση”, η “εκτροπή” και η “σύγκρουση” είναι τα πιο συχνά είδη ατυχήματος μέσα στη μέρα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.2 : Είδος – Ώρα ατυχήματος σε ποσοστά στα Χανιά

	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΖΩΟ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ
07:00-09:00	0	(1/1=1) 100%	(1/5=0.20) 20%	(1/1=1) 100%	(1/5=0.20) 20%
13:00-17:00	0	0	(1/5=0.20) 20%	0	0
17:00-21:00	(1/4=0.25) 25%	0	(2/5=0.40) 40%	0	(1/5=0.20) 20%
21:00-24:00	(1/4=0.25) 25%	0	0	0	0
24:00-07:00	(2/4=0.50) 50%	0	(1/5=0.20) 20%	0	(3/5=0.60) 60%

Ο 2^{ος} πίνακας παρουσιάζει τα προηγούμενα δείγματα σε ποσοστά και αυτό βοηθά στη μετάφρασή τους στο γράφημα που δίνεται παρακάτω.

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.2.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στα Χανιά



Για το Νομό οι ώρες επτά με εννιά το πρωί (07:00-09:00) κατατάσσονται με ποσοστό 100 % στη “σύγκρουση με ζώο” και “παρασύρση πεζού”. Το αμέσως επόμενο ποσοστό, δηλαδή το 60 % αφορά τη “σύγκρουση” και κατατάσσεται στις ώρες δώδεκα τα μεσάνυχτα με επτά το πρωί (24:00-07:00). Στη συνέχεια μόλις το 50 % αφορά τη πρόσκρουση κατά το διάστημα δώδεκα το βράδυ με επτά το πρωί (24:00-07:00). Ενώ η “εκτροπή” παρουσιάζει 40 % συχνότητα κατά τις πέντε το απόγευμα με εννιά το βράδυ (17:00-21:00). Ακολουθούν τα υπόλοιπα είδη με μικρότερα ποσοστά σε συγκεκριμένες ώρες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.3 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στα Χανιά

	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΖΩΟ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	2	1	2	1	1
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	2	0	2	0	1
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	0	0	1	0	3
ΣΥΝΟΛΟ	4	1	5	1	5

Για τον πίνακα αυτό ο διασταυρούμενος πίνακας αναλύει το είδος ατυχήματος ανά συγκεκριμένη αιτία. Τα περισσότερα είδη ακόμα ερευνώνται, ενώ τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς καταλήγουν δύο φορές σε “πρόσκρουση”, δύο φορές σε “εκτροπή” και μία φορά σε “σύγκρουση”. Επίσης η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα καταλήγει μία φορά σε “εκτροπή” και τρεις φορές σε “σύγκρουση”.

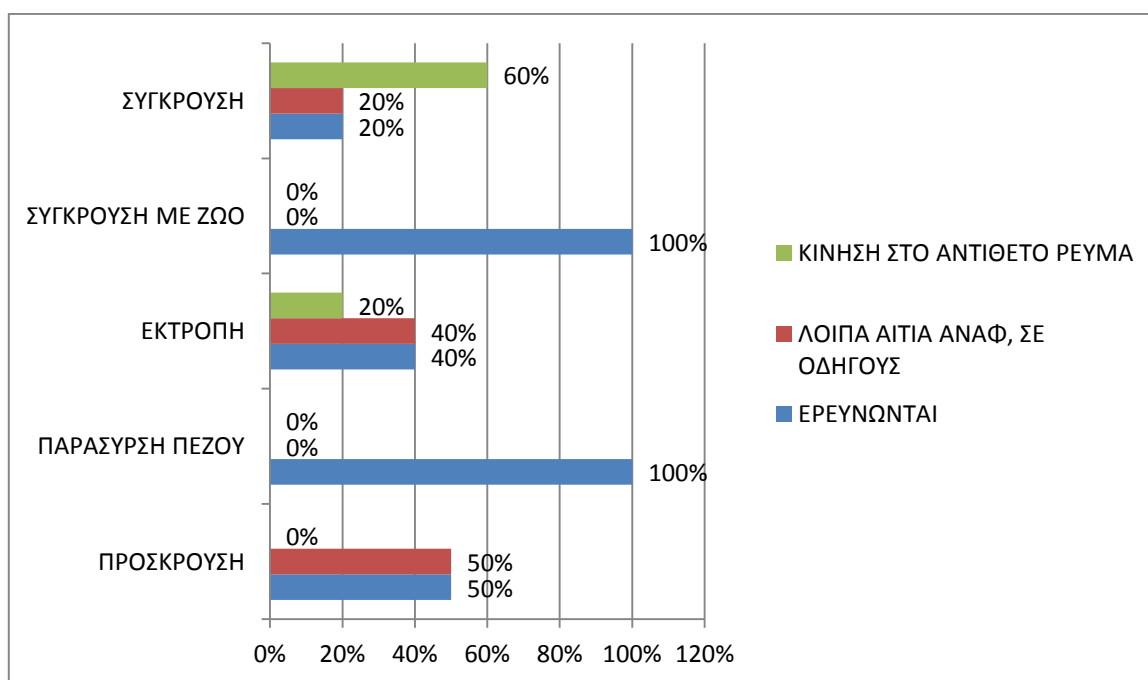
Συνολικά παρατηρείται πως η “πρόσκρουση”, “εκτροπή” και “σύγκρουση” εμφανίζονται περισσότερο στο παραπάνω πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.4 : Είδος – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στα Χανιά

	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΖΩΟ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	(2/4=0.5) 50%	(1/1=1) 100%	(2/5=0.4) 40%	(1/1=1) 100%	(1/5=0.2) 20%
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	(2/4=0.5) 50%	0%	(2/5=0.4) 40%	0%	(1/5=0.2) 20%
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	0%	0%	(1/5=0.2) 20%	0%	(3/5=0.6) 60%

Στον 2^ο πίνακα τα αποτελέσματα της έρευνα καταγράφονται σε ποσοστά.

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.2.2 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στα Χανιά



Μέσα από το παραπάνω γράφημα γίνεται φανερό πως τα μεγαλύτερα ποσοστά για ακόμη μία φορά συναντώνται στη “σύγκρουση με ζώο” και τη “παράσυρση πεζού” με 100 %, αλλά τα αίτια για τα είδη ατυχήματος ακόμα ερευνώνται. Η “σύγκρουση” αναφέρεται με 60% με αιτία την κίνηση στο αντίθετο ρεύμα και 50% αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς καταλήγουν σε πρόσκρουση, ενώ επιπλέον 50 % αποδεικνύει πως αίτια τα οποία ακόμη ερευνώνται οδηγούν σε “πρόσκρουση” επίσης. Αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς με 40 % και αίτια τα οποία ερευνώνται με ποσοστό 40 % οδηγούν σε “εκτροπή”.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.5 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στα Χανιά

	18-25	36-45	46-55	55+
Ι.Χ.Ε	1	1	0	1
ΔΙΚΥΚΛΟ	4	5	1	2
ΦΟΡΤΗΓΟ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 3,5 ΤΟΝΩΝ	0	0	0	1
ΣΥΝΟΛΟ	5	6	1	4

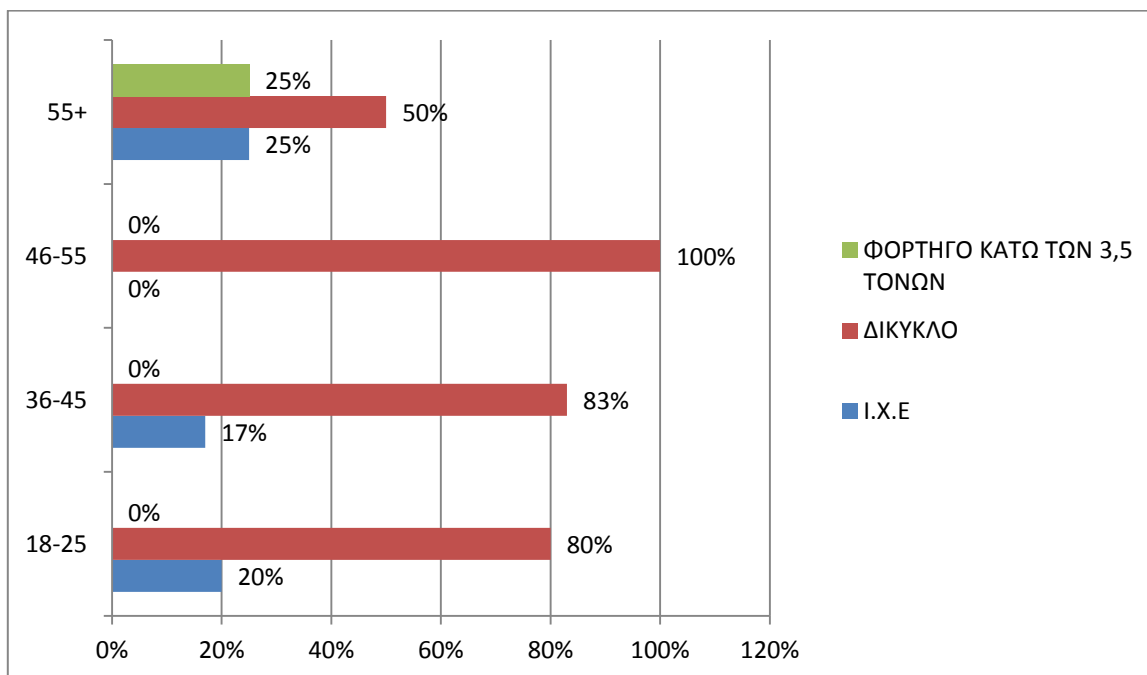
Ο συγκεκριμένος πίνακας φανερώνει πόσες φορές κατηγορίες ηλικιών που χρησιμοποιούν συγκεκριμένα οχήματα καταλήγουν σε ατύχημα. Για παράδειγμα, οι οδηγοί που συμπεριλαμβάνονται στις ηλικίες 18-25 κατατάσσονται στα άτομα που ενεπλάκησαν σε θανατηφόρο τροχαίο με τη χρήση δίκυκλου. Πέντε περιπτώσεις οδηγών κατά τις ηλικίες 36-45 κατέληξαν σε ατύχημα με τη χρησιμοποίηση δίκυκλου. Συνολικά εμφανίζονται περισσότερο οι ηλικίες 18-25, 36-45 και 55+.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.6 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος σε ποσοστά στα Χανιά

	18-25	36-45	46-55	55+
Ι.Χ.Ε	20%	17%	0%	25%
ΔΙΚΥΚΛΟ	80%	83%	100%	50%
ΦΟΡΤΗΓΟ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 3,5 ΤΟΝΩΝ	0%	0%	0%	25%

Ο 2^{ος} πίνακας, παρουσιάζει τα αποτελέσματα σε ποσοστά.

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.2.3: Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στα Χανιά



Το γράφημα αναφέρει πως τα μεγαλύτερα ποσοστά αφορούν τη χρήση δικύκλου, αφού το 100 % συμβολίζει πως οι ηλικίες 46-55 ενεπλάκησαν σε τροχαίο με τη χρήση του συγκεκριμένου οχήματος. Το 83 % αφορά ηλικίες 36-45 με το ίδιο όχημα και 80 % την κατηγορία ηλικιών 18-25 πάλι με το ίδιο όχημα. Μόλις το 50 % καταγράφει ηλικίες 50 + που κατέληξαν σε τροχαίο με τη χρήση δικύκλου. Αυτό καταδεικνύει πως το δίκυκλο αποτελεί ένα από τα λιγότερα ασφαλή οχήματα αφού κατά τα μεγαλύτερα ποσοστά η κατάληξη του τροχαίου είναι οι σοβαροί τραυματισμοί ή και ο θάνατος. Για το Ι.Χ.Ε το 25 % έχει να κάνει με ηλικίες 55+ , 20 % με 18-25 και με 17% τις ηλικίες 36-45. Αξιοσημείωτο είναι πως τα ατυχήματα με φορτηγά κάτω των 3,5 τόνων εμφανίζονται με 25 % μόνο κατά τις ηλικίες 55+.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.7 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στα Χανιά

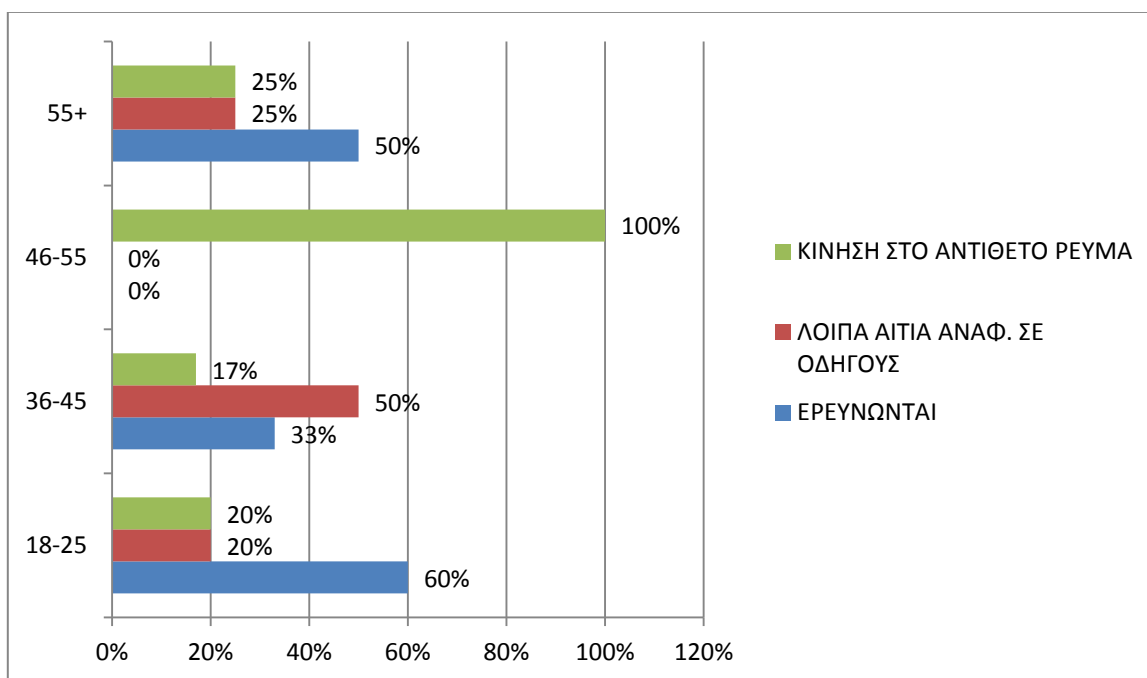
	18-25	36-45	46-55	55+
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	3	2	0	2
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	1	3	0	1
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	1	1	1	1
ΣΥΝΟΛΟ	5	6	1	4

Ο πίνακας παρουσιάζει τις ηλικίες που ευθύνονται για κάποια αίτια ατυχήματος. Κάθε κατηγορία ηλικίας ευθύνεται από μία φορά για το αίτιο κίνησης στο αντίθετο ρεύμα. Τα περισσότερα αίτια ερευνώνται ενώ για τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς εμφανίζονται μία φορά για τη κατηγορία 18-25, τρεις φορές για τις ηλικίες 36-45 και μία φορά για 55 και άνω.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.8 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στα Χανιά

	18-25	36-45	46-55	55+
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	60%	33%	0%	50%
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	20%	50%	0%	25%
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	20%	17%	100%	25%

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.2.4 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στα Χανιά



Στο γράφημα, με ποσοστό 100 % οι ηλικίες 46-55 ευθύνονται για τροχαία λόγω κίνησης στο αντίθετο ρεύμα και οι ηλικίες 18-25 με 60 % καταλήγουν σε ατύχημα με τα αίτια να ερευνούνται ακόμα. Τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς κατατάσσονται στη κατηγορία 36-45 με 50 % και με 25 % για τη κατηγορία ηλικιών 55+.

6.3 ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΚΡΗΤΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στη Κρήτη

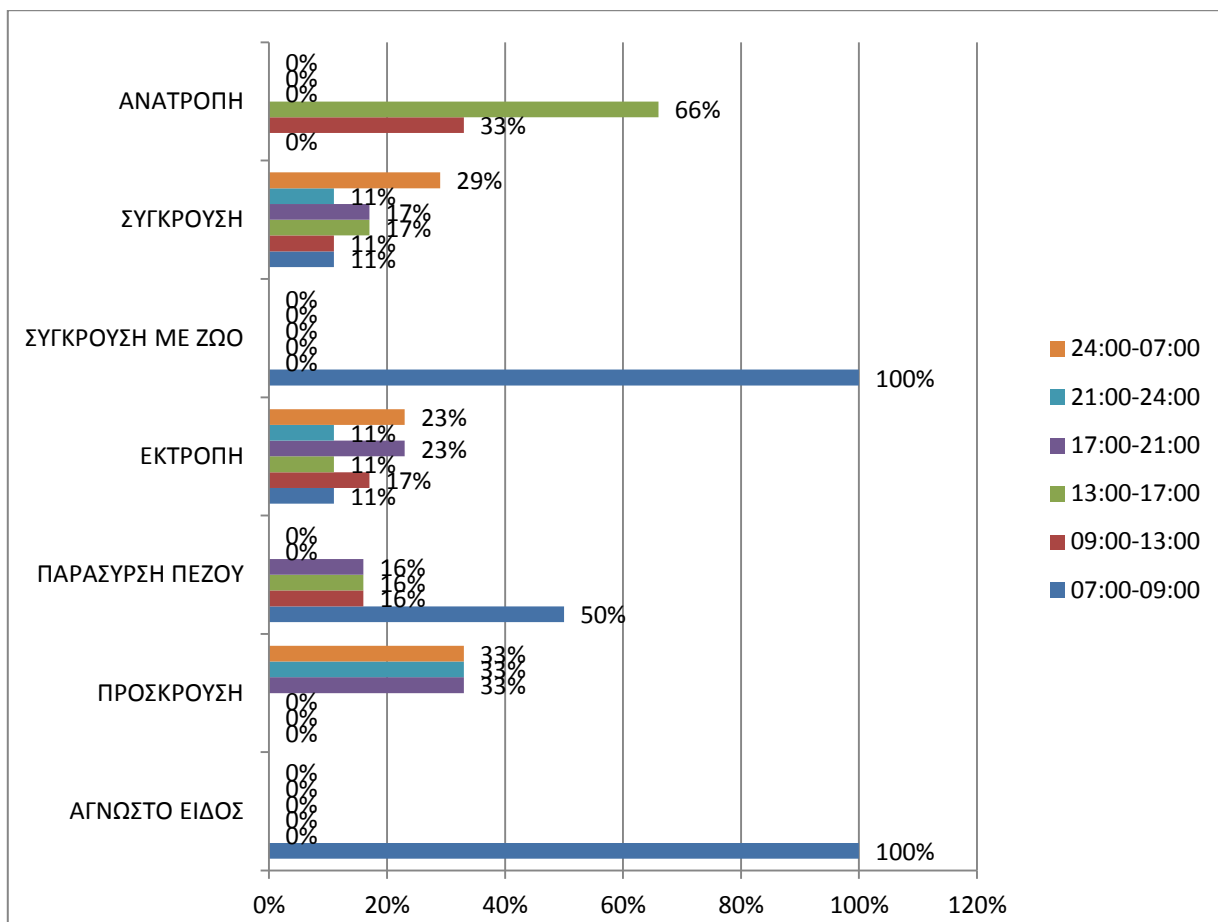
	ΑΓΝΩΣΤΟ ΕΙΔΟΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΖΩΟ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΑΝΑΤΡΟΠΗ
07:00-09:00	1	0	3	2	1	2	0
09:00-13:00	0	0	1	3	0	2	1
13:00-17:00	0	0	1	2	0	3	2
17:00-21:00	0	2	1	4	0	3	0
21:00-24:00	0	2	0	2	0	2	0
24:00-07:00	0	2	0	4	0	5	0
ΣΥΝΟΛΟ	1	6	6	17	1	17	3

Για τη Κρήτη γενικότερα, η “εκτροπή” και η “σύγκρουση” εμφανίζονται περισσότερο ως είδη ατυχήματος. Σε αυτόν τον πίνακα η σύγκριση γίνεται σύμφωνα με το διάστημα των ωρών και του είδους του τροχαίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.2 : Είδος ατυχήματος – Ώρα ατυχήματος σε ποσοστά στη Κρήτη

	ΑΓΝΩΣΤΟ ΕΙΔΟΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΖΩΟ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΑΝΑΤΡΟΠΗ
07:00-09:00	1/1=1 100 %	0	3/6=0,5 50%	2/17=0,11 11%	100%	11%	0
09:00-13:00	0	0	1/6=0,16 16%	17%	0	11%	33%
13:00-17:00	0	0	16%	11%	0	17%	66%
17:00-21:00	0	2/6=0,33 33 %	16%	23%	0	17%	0
21:00-24:00	0	2/6=0,33 33 %	0	11%	0	11%	0
24:00-07:00	0	2/6=0,33 33 %	0	23%	0	29%	0

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.3.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στη Κρήτη



Το γράφημα δηλώνει πως 100 % κατά τις ώρες επτά με εννιά το πρωί (07:00-09:00) πραγματοποιούνται τροχαία με τη σύγκρουση με ζώα, ενώ για τις ίδιες ώρες με ποσοστό 100 % το είδος ακόμα ερευνάται. Μία το μεσημέρι με πέντε το απόγευμα (13:00-17:00) με ποσοστό 66 % τα τροχαία πραγματοποιούνται με ανατροπή του οχήματος, ενώ το 50 % ώρες επτά με εννιά το πρωί (07:00-09:00) γίνονται με παράσυρση πεζού. Ακολουθούν μικρότερα ποσοστά για τη κάθε κατηγορία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.3 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη

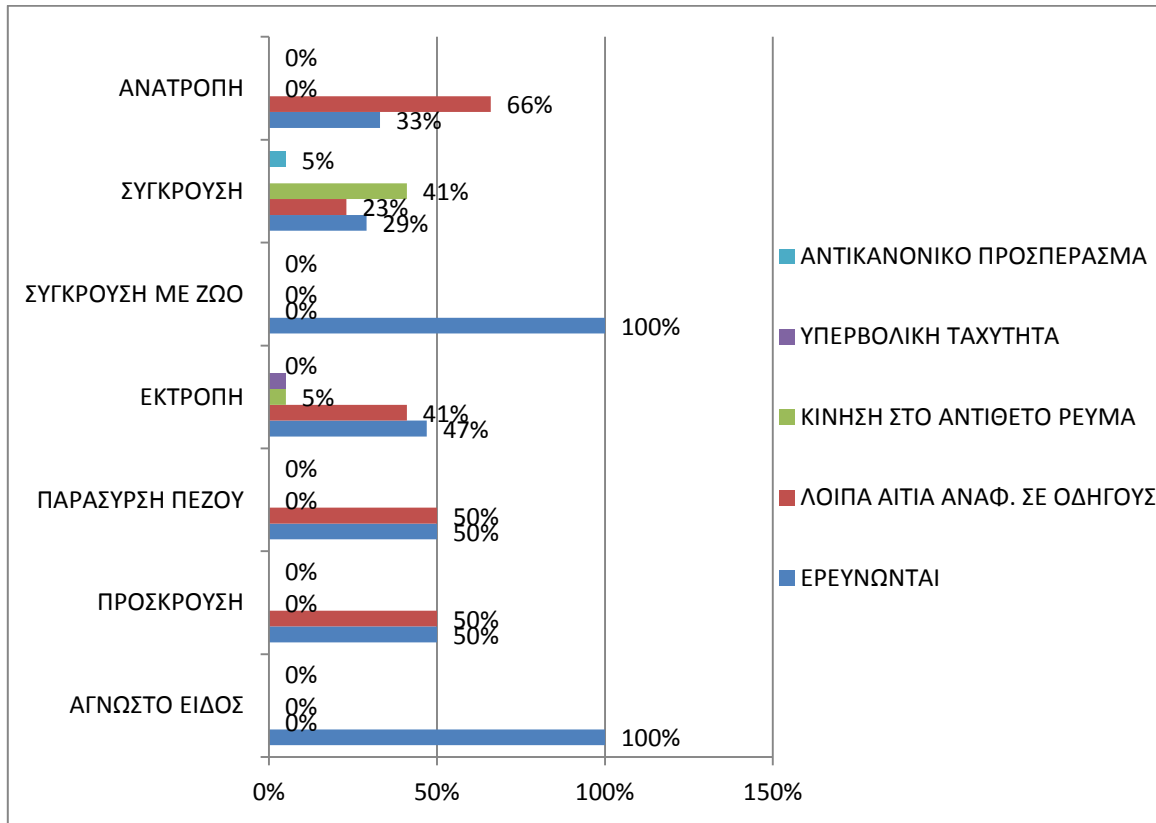
	ΑΓΝΩΣΤΟ ΕΙΔΟΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΖΩΟ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΑΝΑΤΡΟΠΗ
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	1	3	3	8	1	5	1
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	0	3	3	7	0	4	2
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	0	0	0	1	0	7	0
ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	0	0	0	1	0	0	0
ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ	0	0	0	0	0	1	0
ΣΥΝΟΛΟ	1	6	6	17	1	17	3

Ο πίνακας παραθέτει το είδος ατυχήματος σύμφωνα με τα αίτια από τα οποία προέρχεται. Σύμφωνα με τον πίνακα, 8 αναφορές διαπιστώθηκαν με αίτια τα οποία ακόμη ερευνώνται. Στη συνέχεια, 7 αναφορές τροχαίου με εκτροπή σημειώθηκαν από ευθύνη του οδηγού, όπως επίσης 7 φορές δηλώθηκε σύγκρουση λόγω κίνησης στο αντίθετο ρεύμα. Για την Κρήτη φαίνεται πως οι περισσότερες περιπτώσεις καταλήγουν σε εκτροπή και σύγκρουση, αλλά τα περισσότερα αίτια ακόμα ερευνώνται.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.4 : Είδος – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στη Κρήτη

	ΑΓΝΩΣΤΟ ΕΙΔΟΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΖΩΟ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΑΝΑΤΡΟΠΗ
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	100%	50%	50%	47%	100%	29%	33%
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	0%	50%	50%	41%	0%	23%	66%
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	0%	0%	0%	5%	0%	41%	0%
ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	0%	0%	0%	5%	0%	0%	0%
ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ	0%	0%	0%	0%	0%	5%	0%

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.3.2 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη



Λαμβάνοντας υπόψη το γράφημα που έχει δοθεί, η “σύγκρουση με ζώο” λαμβάνει το 100% των αποτελεσμάτων έρευνας, αλλά με τα αίτια να ερευνώνται. Φαίνεται πως η “ανατροπή” καταλαμβάνει το 66% με αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς. Έπειτα, με 50% η “παράσυρση πεζού” καθορίζεται ότι έχει προκληθεί λόγω λάθους του οδηγού, ενώ άλλο ένα 50% ακόμα ερευνάται. Το ίδιο θα μπορούσε να ειπωθεί πως ισχύει σύμφωνα με το γράφημα και για τη “πρόσκρουση”, όπου 50% προκλήθηκε εξαιτίας του οδηγού και 50% από αίτια τα οποία ερευνώνται. Η “εκτροπή” σαν αποτέλεσμα αμέλειας του οδηγού σημειώνεται με το 47% και άλλο ένα 47% ακόμα ερευνάται. Η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα καταλήγει σε σύγκρουση με 41% πιθανότητες σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.5 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στη Κρήτη

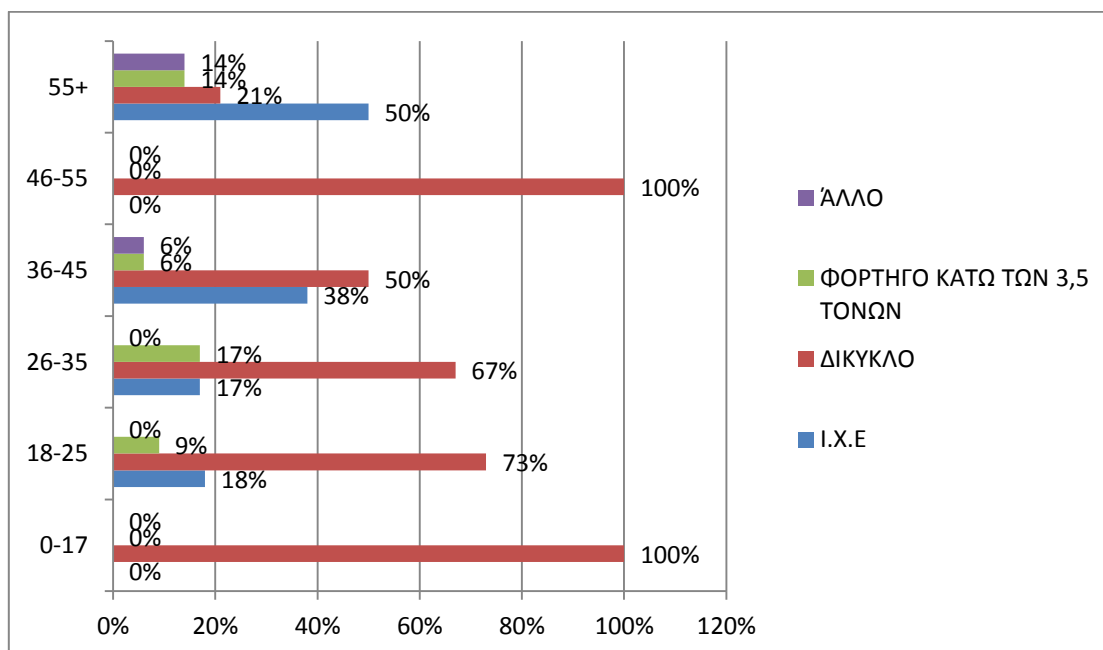
	0-17	18-25	26-35	36-45	46-55	55+
Ι.Χ.Ε	0	2	1	6	0	7
ΔΙΚΥΚΛΟ	2	8	4	8	2	3
ΦΟΡΤΗΓΟ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 3,5 ΤΟΝΩΝ	0	1	1	1	0	2
ΑΛΛΟ	0	0	0	1	0	2
ΣΥΝΟΛΟ	2	11	6	16	2	14

Ο διασταυρούμενος πίνακας συμπεριλαμβάνει το συνδυασμό αποτελεσμάτων για την ηλικία του ατόμου που προκάλεσε το δυστύχημα με το ανάλογο όχημα που χρησιμοποίησε. Αρχικά θα μπορούσε να λεχθεί πως οι κατηγορίες ηλικιών «36-45», «55+» και «18-25» αποτελούν τις πιο επιρρεπείς ηλικίες σε πρόκληση τροχαίου. Επίσης σαν πρώτη εικόνα φαίνεται ότι το δίκυκλο θεωρείται ως το πιο επικίνδυνο και ανασφαλές μέσο αφού καταλαμβάνει τις περισσότερες αναφορές. Για τη Κρήτη λοιπόν, σημειώθηκαν 8 αναφορές εν έτη 2013 για τις ηλικίες «18-25» που χρησιμοποίησαν δίκυκλο και κατέληξαν σε δυστύχημα. Στη συνέχεια, οι ηλικίες «36-45» αναφέρθηκαν 8 φορές για τροχαίο με τη χρήση επίσης δικύκλου. Ο αμέσως επόμενος αριθμός αναφοράς είναι 7 περιπτώσεις τροχαίου με υπευθύνους τους οδηγούς με ηλικία 55 και άνω με τη χρήση αυτοκινήτου και 6 περιπτώσεις για ηλικίες «36-45» με τη χρήση αυτοκινήτου. Σαν παρατήρηση όμως είναι δυνατόν να αναφερθεί πως η κατάληξη σε τροχαίο ατύχημα με χρήση δικύκλου καταγράφεται σε όλες τις κατηγορίες ηλικιών με τα μεγαλύτερα ποσοστά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.6 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος σε ποσοστά στη Κρήτη

	0-17	18-25	26-35	36-45	46-55	55+
Ι.Χ.Ε	0%	18%	17%	38%	0%	50%
ΔΙΚΥΚΛΟ	100%	73%	67%	50%	100%	21%
ΦΟΡΤΗΓΟ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 3,5 ΤΟΝΩΝ	0%	9%	17%	6%	0%	14%
ΑΛΛΟ	0%	0%	0%	6%	0%	14%

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.3.3 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στη Κρήτη



Στο γράφημα τα μεγαλύτερα ποσοστά είναι τονισμένα με κόκκινο και αντιστοιχούν στα δίκυκλα ως τα οχήματα τα οποία εμπλέκονται σε μεγαλύτερο βαθμό σε δυστυχήματα. Με 100% καταγράφεται για τις ηλικίες «0-17» και «46-55» αντίστοιχα, με 73% για τις ηλικίες «18-25», με 67% για εκείνους που ανήκουν στη κατηγορία «26-35» και 50% την κατηγορία «36-45», ενώ μόλις 21% για τους 55 και άνω. Για τα αυτοκίνητα σημειώνεται το 50% για τους 55 και άνω, το 38% για τους «36-45» και 18% για τους «18-25». Το φορτηγό κάτω των 3,5 τόνων καταλαμβάνει μικρότερα ποσοστά με μεγαλύτερο ποσοστό 17% για τις ηλικίες «26-35» και 14% για 55 και άνω.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.7 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη

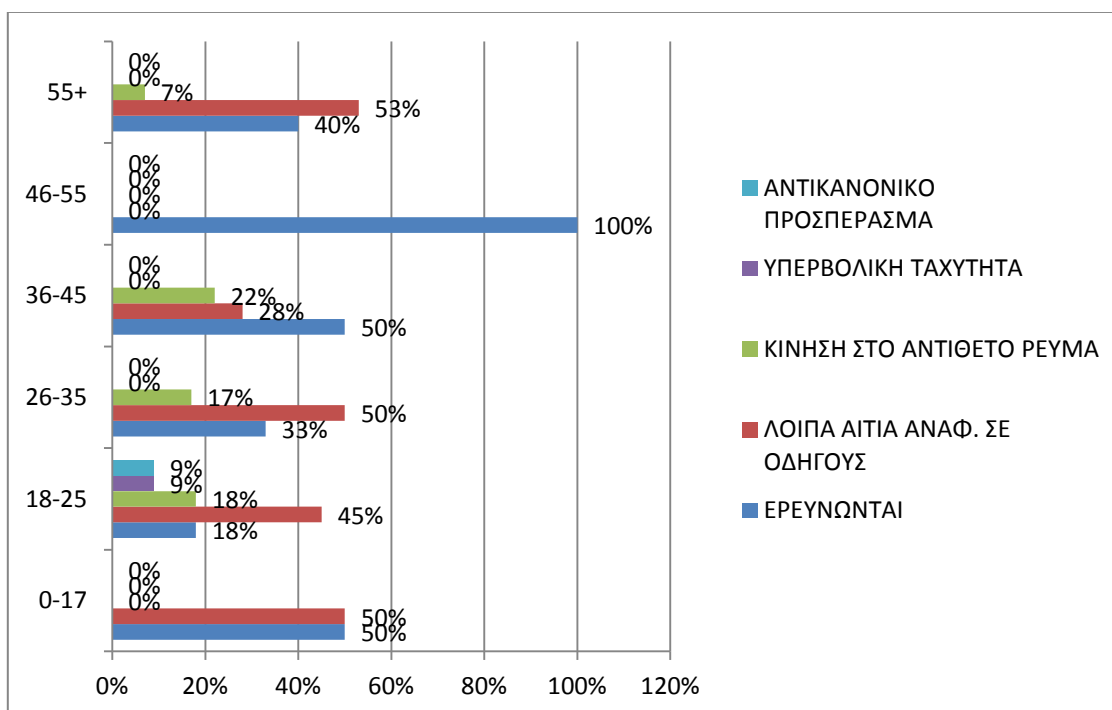
	0-17	18-25	26-35	36-45	46-55	55+
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	1	2	2	9	2	6
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	1	5	3	5	0	8
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	0	2	1	4	0	1
ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	0	1	0	0	0	0
ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ	0	1	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	2	11	6	18	2	15

Ο συγκεκριμένος πίνακας “διπλής εισόδου” αποτελείται από συνδυασμένα στοιχεία ηλικίας και αιτίας ατυχήματος. Για τις ηλικίες «36-45», 9 στις 18 αναφορές τροχαίου ατυχήματος ακόμα ερευνώνται και 6 στις 15 για εκείνους που ήταν 55 και άνω επίσης δεν έχουν βρεθεί τα αίτια. Για τους οδηγούς 55 ετών και άνω που θεωρούνται υπεύθυνοι αναφέρονται 8 περιστατικά στα 15, για εκείνους που ανήκουν σε ηλικία «18-25», σημειώθηκαν 5 στα 11 γεγονότα και για εκείνους που ανήκουν στα «36-45» σημειώθηκαν 5 στα 18 συμβάντα. Ακολουθεί η “κίνηση στο αντίθετο ρεύμα” σαν αίτιο με 4 στις 18 περιπτώσεις για τη κατηγορία «36-45».

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3.8: Ηλικία – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στη Κρήτη

	0-17	18-25	26-35	36-45	46-55	55+
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	50%	18%	33%	50%	100%	40%
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	50%	45%	50%	28%	0%	53%
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	0%	18%	17%	22%	0%	7%
ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	0%	9%	0%	0%	0%	0%
ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ	0%	9%	0%	0%	0%	0%

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.3.4 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στη Κρήτη



Με 53% οι οδηγοί άνω των 55 ετών ευθύνονται για πρόκληση θανατηφόρου τροχαίου, με 50% για εκείνους με ηλικία «26-35» και «0-17» αντίστοιχα και με 45% για τους «18-25» ετών. Οι κατηγορίες «0-17», «36-45», «46-55» και «55+» καταλαμβάνουν μεγάλα ποσοστά στο γράφημα αλλά τα αίτια δεν έχουν βρεθεί μέχρι σήμερα. Η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα αφορά κυρίως ηλικίες «36-45» με αναγραφόμενο ποσοστό το 22 % και «26-35» με ποσοστό 17%.

6.4 ΠΙΝΑΚΕΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.1 : Είδος – Ωρα ατυχήματος στην Ελλάδα

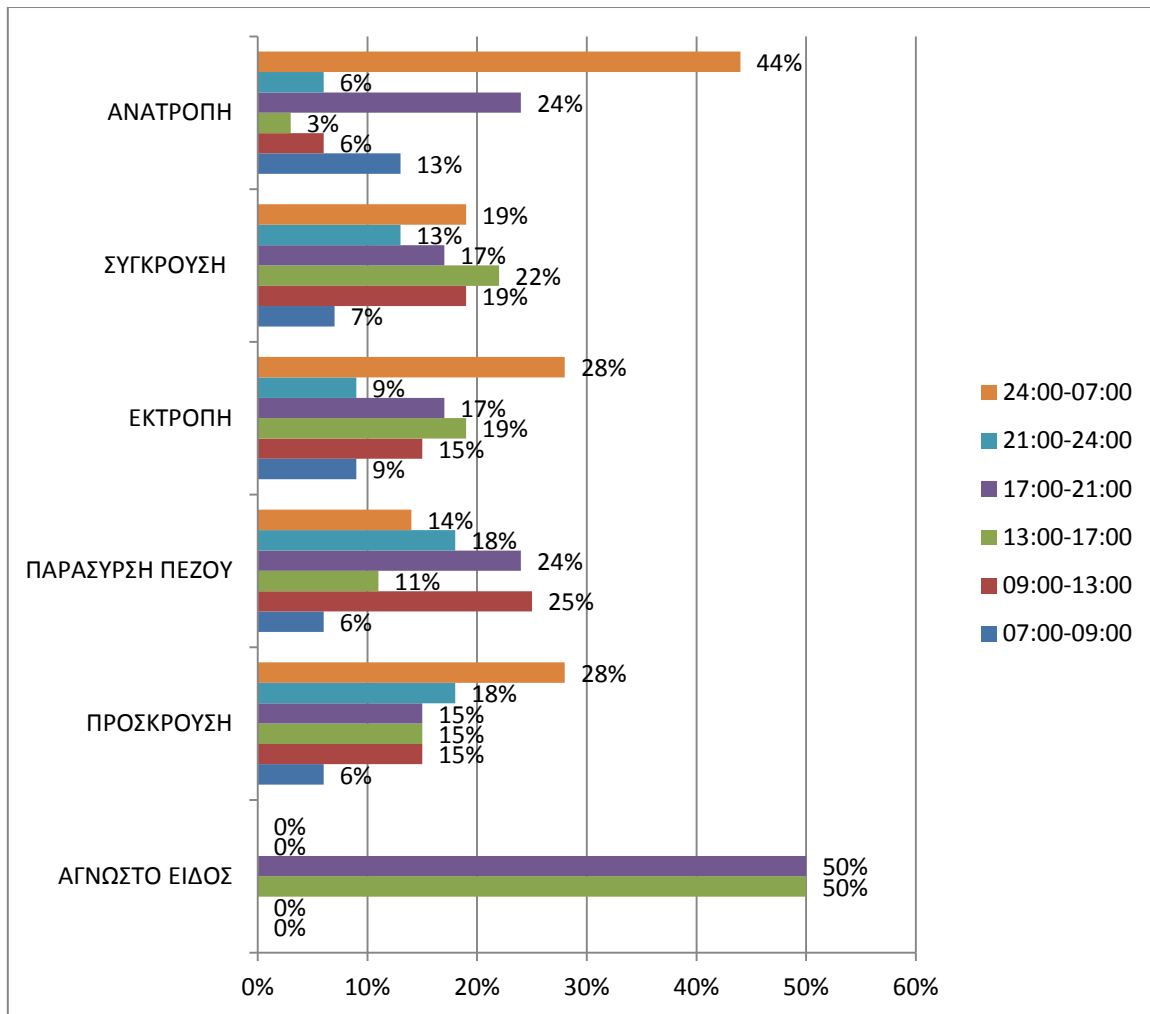
	ΑΓΝΩΣΤΟ ΕΙΔΟΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΑΝΑΤΡΟΠΗ
07:00-09:00	0	5	10	27	20	4
09:00-13:00	0	12	39	42	52	2
13:00-17:00	1	12	17	53	60	1
17:00-21:00	1	12	38	48	47	7
21:00-24:00	0	14	28	26	36	2
24:00-07:00	0	22	22	80	51	13
ΣΥΝΟΛΟ	2	77	154	276	266	29

Για την Ελλάδα οι καταγραφές δείχνουν πως η “εκτροπή”, η “σύγκρουση” και η “παράσυρση πεζού” αποτελούν τη πλειοψηφία των ειδών τροχαίου δυστυχήματος. Αναλογικά με την ώρα που διαδραματίστηκαν φαίνεται πως 80 στις 276 περιπτώσεις ατυχήματος κατά τις ώρες δώδεκα με επτά το πρωί (24:00-07:00) έγιναν με εκτροπή και 60 στις 266 περιπτώσεις κατά τις ώρες μία το μεσημέρι με πέντε το απόγευμα (13:00-17:00) έγιναν με σύγκρουση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.2 : Είδος – Ωρα ατυχήματος σε ποσοστά στην Ελλάδα

	ΑΓΝΩΣΤΟ ΕΙΔΟΣ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΑΝΑΤΡΟΠΗ
07:00-09:00	0%	6%	6%	9%	7%	13%
09:00-13:00	0%	15%	25%	15%	19%	6%
13:00-17:00	50%	15%	11%	19%	22%	3%
17:00-21:00	50%	15%	24%	17%	17%	24%
21:00-24:00	0%	18%	18%	9%	13%	6%
24:00-07:00	0%	28%	14%	28%	19%	44%

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.4.1 : Είδος – Ώρα ατυχήματος στην Ελλάδα



Από το γράφημα γίνεται πιο ξεκάθαρο πως το διάστημα μία με πέντε (13:00-17:00) και πέντε με εννιά (17:00-21:00) κατατάσσονται στο 50% αντίστοιχα και για τις δύο κατηγορίες που πραγματοποιήθηκαν θανατηφόρα τροχαία στην Ελλάδα με τον τρόπο ακόμα να ερευνάται. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός πως οι μεταμεσονύχτιες ώρες, δηλαδή δώδεκα το βράδυ με επτά το πρωί (24:00-07:00) διαδραματίζονται τα πιο πολλά τροχαία, αφού με ποσοστό 44% σημειώνεται η “ανατροπή” ως είδος, με 28% η “εκτροπή” και η “πρόσκρουση” αντίστοιχα και με 14% η “παράσυρση πεζού”.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.3 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στη Ελλάδα

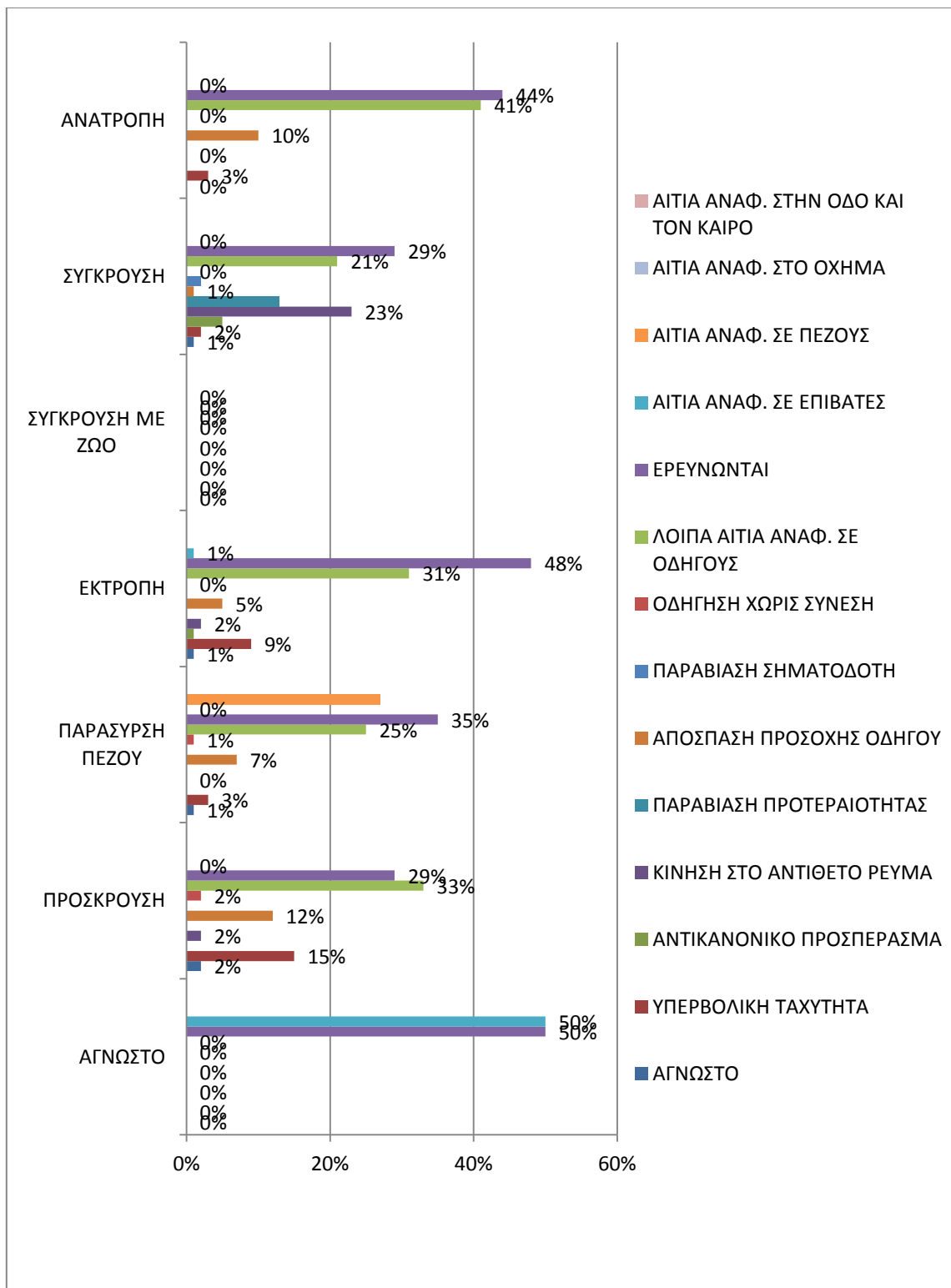
	ΑΓΝΩΣΤΟ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΑΝΑΤΡΟΠΗ
ΑΓΝΩΣΤΟ	0	2	1	2	2	0
ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	0	12	5	25	4	1
ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ	0	0	0	2	14	0
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	0	2	0	8	63	0
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	0	0	0	0	36	0
ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ ΟΔΗΓΟΥ	0	10	12	15	3	3
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ	0	0	0	1	7	0
ΟΔΗΓΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΕΣΗ	0	2	1	1	2	0
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	0	26	39	86	56	12
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	1	23	54	133	79	13
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	1	0	0	2	0	0
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΠΕΖΟΥΣ	0	0	42	0	0	0
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ	0	0	0	0	0	0
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΑΙΡΟ	0	0	0	1	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	2	77	154	276	266	29

Για το διασταυρούμενο πίνακα «είδος με αίτια ατυχήματος» 133 τροχαία στα 276 που σημειώθηκαν και που ερευνώνται κατέληξαν σε εκτροπή, 86 στα 276 συμβάντα με υπαίτιο τον οδηγό κατέληξαν επίσης σε εκτροπή. Σε σύγκρουση κατέληξαν 79 στις 266 περιπτώσεις που δεν έχουν ερευνηθεί και 56 στις 266 περιπτώσεις με υπεύθυνους τους εκάστοτε οδηγούς καταλήγουν σε σύγκρουση. Άλλο ένα μεγάλο δείγμα είναι 63 στις 266 περιπτώσεις με κίνηση στο αντίθετο ρεύμα που οδήγησε σε σύγκρουση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.4 : Είδος – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στην Ελλάδα

	ΑΓΝΩΣΤΟ	ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	ΠΑΡΑΣΥΡΣΗ ΠΕΖΟΥ	ΕΚΤΡΟΠΗ	ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	ΑΝΑΤΡΟΠΗ
ΑΓΝΩΣΤΟ	0%	2%	1%	1%	1%	0%
ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	0%	15%	3%	9%	2%	3%
ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ	0%	0%	0%	1%	5%	0%
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	0%	2%	0%	2%	23%	0%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	0%	0%	0%	0%	13%	0%
ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ ΟΔΗΓΟΥ	0%	12%	7%	5%	1%	10%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ	0%	0%	0%	0%	2%	0%
ΟΔΗΓΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΕΣΗ	0%	2%	1%	0%	0%	0%
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	0%	33%	25%	31%	21%	41%
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	50%	29%	35%	48%	29%	44%
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	50%	0%	0%	1%	0%	0%
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΠΕΖΟΥΣ	0%	0%	27%	0%	0%	0%
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΑΙΡΟ	0%	0%	0%	0%	0%	0%

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.4.2 : Είδος – Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα



Για την Ελλάδα τα μεγαλύτερα ποσοστά παρατηρούνται σε αίτια τα οποία ακόμα ερευνώνται. Με 48% θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα κατά το έτος 2013 φαίνεται πως καταλήγουν σε εκτροπή και το 44% σε ανατροπή. Το 35% καταλήγει σε παράσυρση πεζού και το 29% σε σύγκρουση. Ο οδηγός αποτελεί το άμεσο και κύριο πρόσωπο το οποίο ευθύνεται για οποιοδήποτε ατύχημα. Το γεγονός αυτό φαίνεται από τα ποσοστά, τα οποία καθιστούν τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς για την Ελλάδα στο 41% των ατυχημάτων με κατάληξη την ανατροπή, σε 33% που καταλήγει σε πρόσκρουση, σε 31% με αποτέλεσμα εκτροπής, 25% που οδήγησε σε παράσυρση πεζού και 21%

των ατυχημάτων που κατέληξαν σε σύγκρουση. Στη συνέχεια, με 27% οι πεζοί αναφέρονται ως αίτια με αποτέλεσμα την παράσυρση πεζού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.5 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στην Ελλάδα

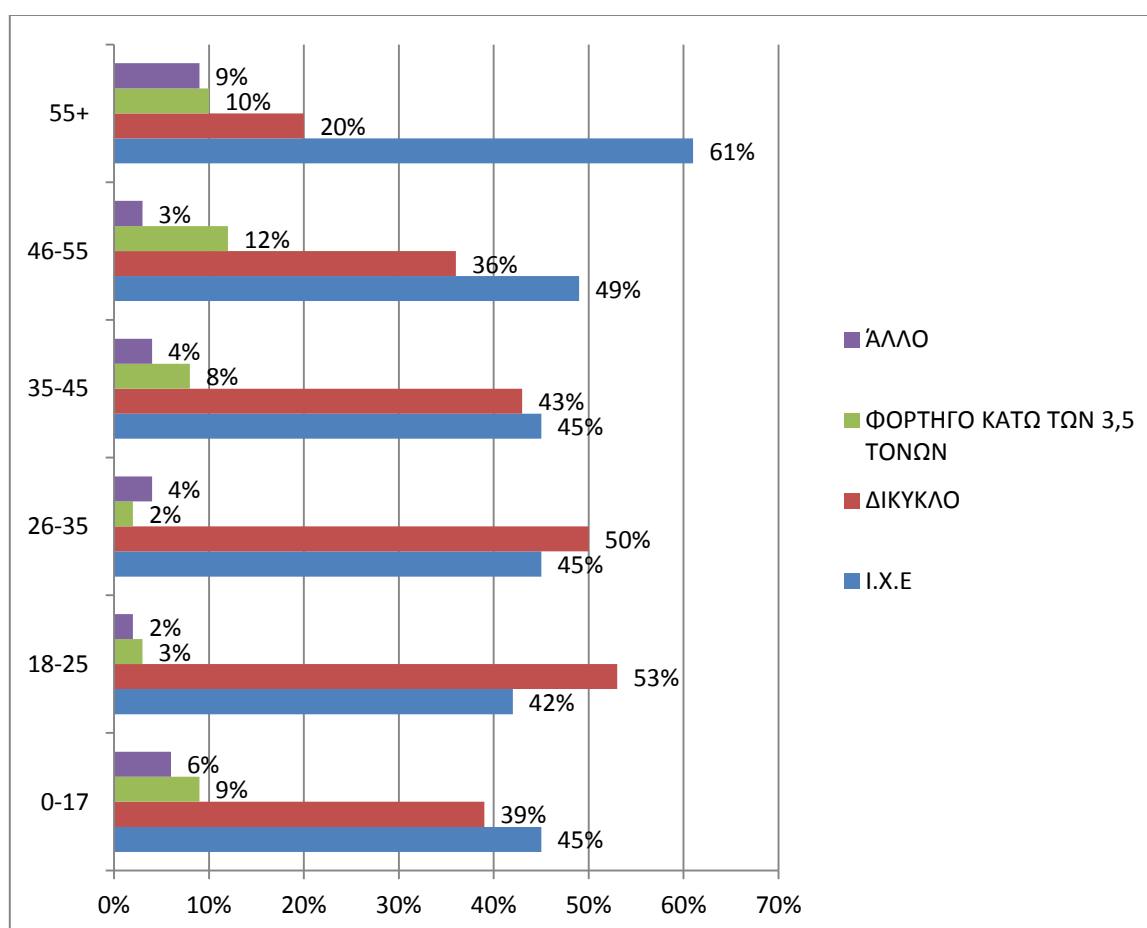
	0-17	18-25	26-35	36-45	46-55	55+
Ι.Χ.Ε	15	54	57	51	47	181
ΔΙΚΥΚΛΟ	13	68	63	49	34	61
ΦΟΡΤΗΓΟ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 3,5 ΤΟΝΩΝ	3	4	2	9	11	31
ΑΛΛΟ	2	2	5	5	3	26
ΣΥΝΟΛΟ	33	128	127	114	95	299

Η συσχέτιση εδώ γίνεται βάσει των στοιχείων ηλικίας οδηγού και οχήματος. Για την Ελλάδα το έτος 2013, σαν γενική εικόνα φαίνεται σύμφωνα με τον πίνακα πως οι ηλικίες 55 και άνω ευθύνονται ως επί το πλείστον για τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα (299 συνολικά ατυχήματα). Ακολουθούν οι ηλικίες «18-25» με σύνολο ατυχημάτων 128, οι ηλικίες «26-35» με συνολικό αριθμό 127 και η κατηγορία «36-45» με αριθμό 114. Η συσχέτιση τονίζει πως 181 ατυχήματα από τα 299 ευθύνονται από λάθος οδηγών 55 και άνω οι οποίοι χρησιμοποιούσαν Ι.Χ.Ε και 61 από τα 299 από τους 55 και άνω οδηγούς δικύκλων. Έπειτα, 68 από τα 128 ατυχήματα με χρήση δικύκλου έγιναν από ηλικίες «18-25», όπως επίσης 63 από τα 127 δυστυχήματα με τη χρήση δικύκλου έγιναν από ηλικίες «26-35». Με τη χρήση Ι.Χ.Ε κατεγράφησαν 57 στα 127 ατυχήματα με υπεύθυνους τους «26-35», έπειτα 54 στα 128 ατυχήματα έγιναν εξαιτίας σε οδηγούς «18-25» και 51 στα 114 με υπεύθυνους τους «36-45». Μικρότερα είναι τα ποσοστά για τα ατυχήματα με φορτηγό κάτω των 3,5 τόνων με μεγαλύτερο αριθμό τα 31 στα 299 ατυχήματα με υπαίτιους τους οδηγούς ηλικίας 55 και άνω. Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι ηλικίες που συναντώνται σε θανάσιμα δυστυχήματα είναι 15-44 ετών, ενώ στις Ηνωμένες Πολιτείες γύρω στους 8000 άνθρωποι σκοτώνονται ηλικίας 16-20 ετών. Οι ηλικίες που ευθύνονται για δυστυχήματα είναι 15-29 και 5-14. (www.asirt.org)

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.6 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος σε ποσοστά στην Ελλάδα

	0-17	18-25	26-35	36-45	46-55	55+
Ι.Χ.Ε	45%	42%	45%	45%	49%	61%
ΔΙΚΥΚΛΟ	39%	53%	50%	43%	36%	20%
ΦΟΡΤΗΓΟ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 3,5 ΤΟΝΩΝ	9%	3%	2%	8%	12%	10%
ΆΛΛΟ	6%	2%	4%	4%	3%	9%

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.4.3 : Ηλικία – Όχημα ατυχήματος στην Ελλάδα



Τα ποσοστά του γραφήματος που έχει δοθεί, δείχνουν πως οι ηλικίες 55 και άνω και Ι.Χ.Ε αποδίδουν το 61%. Στη συνέχεια, για το Ι.Χ.Ε το 49% ευθύνεται σε αίτια οδηγών ηλικίας «46-55», το 45% σε ηλικίες «0-17», 45% σε ηλικίες «26-35», επιπλέον 45% σε «35-45» και το 42% στη κατηγορία «18-25». Για το δίκυκλο το μεγαλύτερο ποσοστό δηλαδή το 53% αφορά ηλικίες «18-

25», το 50% σε «26-35», το 43% σε «35-45», το 39% σε «0-17» και το 36% σε ηλικίες «46-55». Ενώ πρέπει να σημειωθεί πως ενώ για το Ι.Χ.Ε το 61% των ατυχημάτων ευθύνεται από οδηγούς 55+, για το δίκυκλο αποτελεί το μικρότερο ποσοστό αφού έχουν σημειωθεί 20% ατυχήματα. Το 12% και το 10% αφορά ατυχήματα με χρήση φορτηγού κάτω των 3,5 τόνων με υπαίτιους οδηγούς ηλικίας «46-55» και 55+ αντίστοιχα.

Έρευνες για την Ευρώπη το έτος 2013 όσον αφορά το όχημα τονίζουν πως το 45.40 % των ατυχημάτων αφορά τα Ι.Χ.Ε, το 14.69 % τα δίκυκλα και το 2.48 % τα φορτηγά κάτω των 3.5 τόνων. (www.ec.europa.eu)

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.7 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα

	0-17	18-25	26-35	36-45	46-55	55+
ΑΓΝΩΣΤΟ	0	1	1	1	1	3
ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	1	10	10	11	4	10
ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ	0	3	2	2	2	7
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	3	9	6	11	11	33
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	1	4	5	4	5	17
ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ ΟΔΗΓΟΥ	6	6	9	8	2	12
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ	1	3	0	2	0	2
ΟΔΗΓΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΕΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΧΗ	0	3	1	0	2	0
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	7	38	36	29	25	83
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	11	41	51	40	39	116
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	1	1	1	0	0	0
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΠΕΖΟΥΣ	2	9	4	6	4	16
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΑΙΡΟ	0	0	1	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ	33	128	127	114	95	299

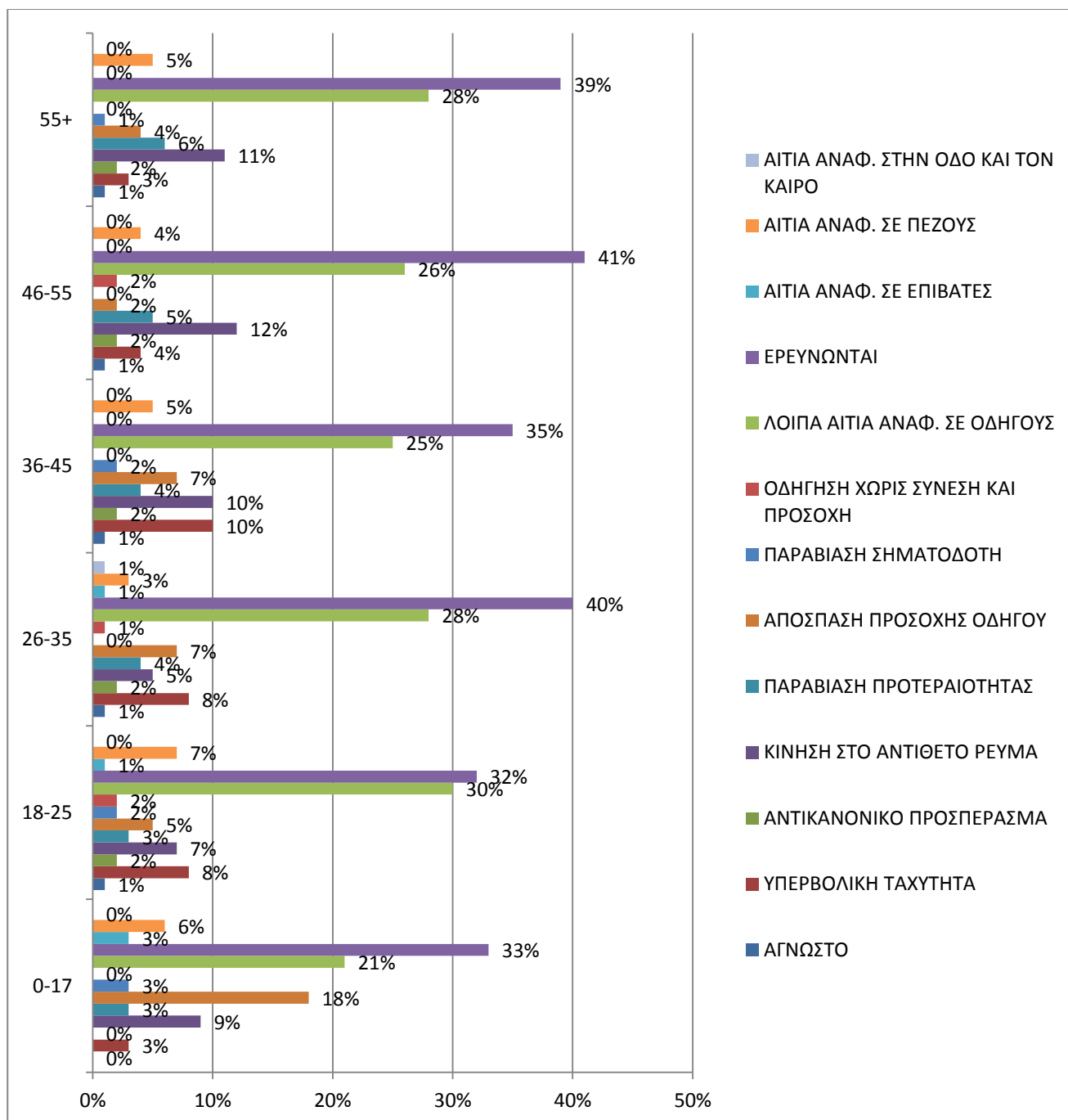
Για την Ελλάδα σημειώνεται πως 116 δυστυχήματα στα 299 (39%) ακόμα δυστυχώς ερευνώνται και αφορούν ατυχήματα με οδηγούς ηλικίας «55+». Τα 83 στα 299 (28%) όμως, αναφέρουν ως αίτια αναφερόμενα στους οδηγούς ηλικίας και πάλι «55+». Έπειτα, 51 στα 127 (40%) τροχαία δυστυχήματα που αν και αναζητούνται ακόμα τα αίτια καταγράφηκε πως έγιναν από ηλικίες «26-35». Επίσης, 41 στα 128 (32%) και 40 στα 114 (35%) με αίτια που αναζητούνται δηλώνουν υπεύθυνους οδηγούς κατηγορίας «18-25» και «36-45» αντίστοιχα. Αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς τονίζονται με αναφορά στα 38 στα 128 (30%) ατυχήματα και στα 36 στα 127 (28%) τροχαία με ηλικίες «18-25» και «26-35» αντίστοιχα. Σχεδόν μηδαμινά είναι τα αποτελέσματα με αίτια αναφερόμενα στον καιρό και την οδό, όπως και η μικρή αναφορά στα αίτια αναφερόμενα σε επιβάτες.

Για το 2013 σε παγκόσμιο επίπεδο, το μεγαλύτερο ποσοστό των ηλικιών που ευθύνονται σε θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα είναι το 32.07 % με τις ηλικίες 21-24. Έπειτα είναι το 31.79 % με υπεύθυνους ηλικίας 16-20 και το 23.88 % με οδηγούς ηλικίας 25-34. Για τις ηλικίες 35-44 αντιστοιχεί το 19.94% και για τους οδηγούς 45-54 το 18.40 %. Για τις ηλικίες 55-64 αντιστοιχεί το ποσοστό 16.39. (www.iii.org)

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4.8 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος σε ποσοστά στην Ελλάδα

	0-17	18-25	26-35	36-45	46-55	55+
ΑΓΝΩΣΤΟ	0%	1%	1%	1%	1%	1%
ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	3%	8%	8%	10%	4%	3%
ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΟ ΠΡΟΣΠΕΡΑΣΜΑ	0%	2%	2%	2%	2%	2%
ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΟ ΑΝΤΙΘΕΤΟ ΡΕΥΜΑ	9%	7%	5%	10%	12%	11%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ	3%	3%	4%	4%	5%	6%
ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ ΟΔΗΓΟΥ	18%	5%	7%	7%	2%	4%
ΠΑΡΑΒΙΑΣΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ	3%	2%	0%	2%	0%	1%
ΟΔΗΓΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΣΥΝΕΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΟΧΗ	0%	2%	1%	0%	2%	0%
ΛΟΙΠΑ ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΟΔΗΓΟΥΣ	21%	30%	28%	25%	26%	28%
ΕΡΕΥΝΩΝΤΑΙ	33%	32%	40%	35%	41%	39%
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	3%	1%	1%	0%	0%	0%
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΕ ΠΕΖΟΥΣ	6%	7%	3%	5%	4%	5%
ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΦ. ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΚΑΙΡΟ	0%	0%	1%	0%	0%	0%

ΓΡΑΦΗΜΑ 6.4.4 : Ηλικία – Αίτια ατυχήματος στην Ελλάδα



Για τη συσχέτιση ηλικία και αίτια ατυχήματος δίνονται τα παρακάτω αποτελέσματα. Δυστυχώς για ακόμη μία φορά τα αίτια ακόμα ερευνώνται για τα περισσότερα και τα μεγαλύτερα ποσοστά των δυστυχημάτων. Πιο συγκεκριμένα, το 41% με υπεύθυνους τους οδηγούς ηλικίας «46-55», το 40% με οδηγούς «26-35», το 39% για τους 55+, το 35% για «36-45», το 33% για «0-17» και το 32% για οδηγούς ηλικίας «18-25». Στη συνέχεια, αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς ηλικίας «18-25» οδηγούν στο 30% των ατυχημάτων, στο 28% για οδηγούς 55 και άνω και «26-35» αντίστοιχα, στο 26% των ατυχημάτων με υπαίτιους οδηγούς κατηγορίας «46-55» και 25% με υπαίτιους τους «36-45». Άλλο ένα μεγάλο ποσοστό είναι το 18% με αίτια απόσπασης προσοχής του οδηγού και ηλικίας «0-17».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ:7 ΘΕΜΑΤΑ ΧΑΡΑΞΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

7.1 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΙΣ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΝΙΩΝ,ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΡΡΟΗ ΣΕ ΘΕΜΑΤΑ ΧΑΡΑΞΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

Μέσα από τα γραφήματα γίνεται φανερό πως υπάρχουν κάποιες διαφορές ως προς το πότε διαδραματίζονται τα ελαφρά τροχαία ατυχήματα και αυτό επηρεάζει το κράτος στο να πάρει κάποιες πρωτοβουλίες για την διευθέτηση και αποτροπή των προβλημάτων που παρουσιάζονται. Σε Χανιά και Κρήτη τα περισσότερα συμβάν διαδραματίζονται σύμφωνα με την έρευνα την Παρασκευή, Σάββατο και Κυριακή με ποσοστό 18 % για τα Χανιά και 22 % με 18 % για την υπόλοιπη Κρήτη. Εκείνες τις ημέρες εφόσον δεν θεωρούνται εργάσιμες, ο μεγαλύτερος πληθυσμός τις επιλέγει με σκοπό κάποια έξοδο, εκδρομή και εξόρμηση. Έτσι το κράτος για την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων έχει τοποθετήσει με τη συνεργασία της Τροχαίας, περιπολίες σε συγκεκριμένα σημεία σε συγκεκριμένες ώρες της ημέρας. Πιο συγκεκριμένα, τα Σαββατοκύριακα τοποθετούνται περιπολικά σε οδούς και δρόμους όπου παρατηρείται συχνή διέλευση οχημάτων κατά την άνοδο και κάθοδο από κάποια έξοδο.

Τις βραδινές ώρες κυρίως, δηλαδή δώδεκα τα μεσάνυχτα έως επτά το πρωί (24:00-07:00) η τροχαία τοποθετείται σε σημεία συχνής κυκλοφορίας για να κάνει το απαιτούμενο έλεγχο. Ελέγχει τα οχήματα και τους οδηγούς με μέσα αναγνώρισης ως προς τη κατανάλωση αλκοόλ από τους εκάστοτε οδηγούς. Οι παραπάνω έλεγχοι εντείνονται κυρίως τους θερινούς μήνες που η κυκλοφορία αυξάνεται. Η κατανομή των τροχαίων κατά τους μήνες εξαρτάται κατά κύριο λόγο από την περιοχή και τις δραστηριότητες που έχουν σε κάθε συγκεκριμένη περιοχή όπου βρίσκονται. Το τροχαίο σε αστή με αγροτική περιοχή διαφοροποιεί την έκταση και το είδος του ατυχήματος. Πιο συγκεκριμένα, τα ατυχήματα με θύματα πεζούς είναι πιο συχνά σε αστικές περιοχές απ' ότι σε αγροτικές ή ημιαστικές. Από την άλλη οι θανατηφόρες συγκρούσεις είναι συχνότερες σε αγροτικές περιοχές απ' ότι σε αστικές και ημιαστικές. Τα ποσοστά που αναλογούν σε θανατηφόρα ατυχήματα είναι αυξημένο σε οδούς που οδηγούν από αστική περιοχή σε αγροτική και το αντίστροφο και αυτό συμβαίνει γιατί σε αυτούς τους δρόμους συνηθίζεται αύξηση της ταχύτητας αφού δεν υπάρχει περιοριστικό όριο ταχύτητας. (Δ. Μωραϊτίδης, 1984) Παρατηρείται διαφορετική συχνότητα σε τροχαία ατυχήματα αν ληφθούν υπόψη οι διαφορετικές καιρικές συνθήκες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επομένως, στις περιοχές όπου είναι γενικευμένη η συνήθεια θερινών διακοπών υπάρχει αύξηση ατυχημάτων συγκριτικά με τους χειμερινούς μήνες.

Τους θερινούς μήνες μάλιστα κάτοικοι των μεγαλουπόλεων από όλη την Ελλάδα επιλέγουν την Κρήτη ως ένα προορισμό για καλοκαιρινές διακοπές, γι' αυτό και η κυκλοφορία εκείνη την περίοδο για το νησί αυξάνεται.

Το ίδιο ισχύει και για τις γιορτινές ημέρες, χρονική περίοδο που ο κόσμος επιλέγει λόγω των ημερών να καταναλώσει περισσότερο αλκοόλ από το συνηθισμένο. Συγκεκριμένες είναι οι ημέρες της εβδομάδας κατά τις οποίες δύναται να συμβεί ένα τροχαίο ατύχημα. Συνήθως οι αργίες και οι ημέρες εορτών αποτελούν ως επί των πλείστων οι βασικές ημερομηνίες στις οποίες διαδραματίζεται κάποιο ατύχημα με θύματα οδηγούς, επιβάτες και πεζούς, αφού αυτές τις ημερομηνίες διακινούνται αρκετά οχήματα. (Δ., Μωραϊτίδης, 1984).

Σύμφωνα με τον Μαρκαντωνάκη Μανώλη (2016) στην εφημερίδα «Χανιώτικα Νέα» το κράτος λοιπόν και συγκεκριμένα η Τροχαία με τη συνεργασία του ΣΥ.ΦΑ.Κ (Συνεταιρισμός Φαρμακοποιών Κρήτης Και Δωδεκανήσων) στα Χανιά για παράδειγμα, προσπάθησε να διευθετήσει το σημαντικό αυτό ζήτημα με το να μοιράσει αλκοολόμετρα στους διερχόμενους οδηγούς των κεντρικών δρόμων. Το Αθηναϊκό Πρακτορείο ειδήσεων-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων (2015) υπογραμμίζει σε άρθρο της εφημερίδας «Χανιώτικα Νέα» ότι σύμφωνα με τον

Κ.Ο.Κ ο οδηγός δεν θα πρέπει να οδηγήσει αν το μηχάνημα δείξει πάνω από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εμπνεόμενου αέρα.

Επιπλέον, στα Χανιά και στη Κρήτη γενικότερα οι αποστάσεις θεωρούνται μικρές τόσο μέσα στο κέντρο όσο και στα περίχωρα, επομένως οι άνθρωποι δεν χρησιμοποιούν τόσα μέσα μεταφοράς και τόσο συχνά όσο στην υπόλοιπη Ελλάδα. Κατά τις εργάσιμες ημέρες Δευτέρα έως Πέμπτη που αποτελεί το 15% των ελαφρών ατυχημάτων και τη Παρασκευή, ιδιαίτερα εν ώρα αιχμής στην Ελλάδα η οποία αποτελείται ως επί το πλείστον από μεγαλουπόλεις η επικινδυνότητα όλο και πιο πολύ αυξάνεται με αποτέλεσμα η αστυνομία να πάρει μέτρα για τη διευθέτηση των αναγκών.

Σε δρόμους αρκετά περαστικούς, αποτελούμενους από ιδιωτικά οχήματα και μέσα μαζικής μεταφοράς, τοποθετούνται μέλη της Τροχαίας για τη διατήρηση της τάξης επάνω στο οδόστρωμα. Τις ώρες που πηγαίνουν οι άνθρωποι στις εργασίες τους και κατά τις ώρες επιστροφής από αυτές σχεδιάζονται συχνές περιπολίες με βασικό στόχο τον έλεγχο τήρησης των κανόνων επί της οδού, όπως η σωστή χρήση του σηματοδότη, η χρήση κράνους για τους δικυκλιστές και η χρήση της ζώνης για εκείνους που βρίσκονται σε τετράτροχα οχήματα.

Το γεγονός ότι παρατηρείται αύξηση τροχαίων ατυχημάτων, η αστυνομία εδώ και αρκετά χρόνια καταγράφει, μελετά και προτείνει εγγράφως οτιδήποτε θεωρεί αναγκαίο να επιτευχθεί για την ομαλή λειτουργία της οδικής ασφάλειας. Συνδράμει στη τοποθέτηση κάμερας σε αυτοκινητόδρομους με απεριόριστο όριο ταχύτητας ώστε να αποφευχθούν τυχόν παρανομίες ως προς την τήρηση των κανόνων Οδικής ασφάλειας. Σύμφωνα με τη Διοίκηση ασφάλειας κυκλοφορίας σε εθνική οδό (NHTSA) σε κάποιες κοινότητες σε εθνικό επίπεδο χρησιμοποιούνται όπως στην Ελλάδα κάμερες ελέγχου μέτρησης της ταχύτητας τοποθετημένες κυρίως σε διασταυρώσεις με σηματοδότη, σε οδούς μεγάλης κυκλοφορίας και σε επικύνδες και μεγάλες στροφές. Στις ΗΠΑ για παράδειγμα, κάμερες ελέγχου απαθανατίζουν τον αριθμό πινακίδας από τα οχήματα κινούμενα με υπερβολική ταχύτητα και στέλλονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία στους ιδιοκτήτες. (www.nhtsa.gov)

Πραγματοποιεί ημερίδες με ακροατές παιδιά με τη συνεργασία των σχολείων για την άμεση ενημέρωση των μελλοντικών οδηγών ώστε να δημιουργηθούν συνετοί πολίτες. Σύμφωνα με τη Μαρία Λιλιποπούλου σε ένα άρθρο της εφημερίδας «Το Έθνος» (2008) αναφέρει πως το Ευρωκοινοβούλιο αποφάσισε στην ετήσια αξιολόγηση του δικτύου και στη χρήση «έξυπνων πινακίδων» για την αποφυγή τροχαίων ατυχημάτων. Επίσης αποφάσισε στη συστηματική επιθεώρηση ασφαλείας στους δρόμους. Η Ευαγγελία Καρεκλάκη στην εφημερίδα «Το Έθνος» (2011) σε άρθρο της σχολιάζει τη πρωτοβουλία της Τροχαίας να αστυνομεύσει το Βόρειο Οδικό Άξονα Κρήτης με βασικό σκοπό την αποτροπή των τροχαίων ατυχημάτων. Στόχος της Τροχαίας είναι να υπάρχει ενιαίος σχεδιασμός αστυνόμευση από το ένα άκρο του νησιού στο άλλο. Σημαντικό να αναφερθεί είναι πως η υπηρεσία έχει σχεδιαστεί στα πρότυπα των υπηρεσιών αστυνόμευσης των ευρωπαϊκών αυτοκινητόδρομων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ: 8 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

8.1 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΩΣΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ

Οδηγοί και πεζοί πρέπει να τηρούν κάποιους κανόνες, όλους εκείνους τους κανονισμούς που συμπεριλαμβάνονται στον Κ.Ο.Κ. και αν δεν τηρούν πιστά τη νομοθεσία περί την οδό, θα τιμωρούνται με κυρώσεις, ανάλογες και άξιες με τις πράξεις τους. Παρακάτω αναφέρονται ορισμένες οδηγίες για πεζούς και οδηγούς που σκοπό έχουν την αποτροπή τους από την παρανομία.

- Για τους οδηγούς: καλό θα ήταν οι οδηγοί να φέρουν στο μυαλό τους πως η διπλή διαχωριστική γραμμή λειτουργεί σαν αόρατο τοίχος και η πινακίδα “STOP” σαν κόκκινο σηματοδότη, όπου ο οδηγός υποχρεούται να σταματήσει και να δώσει προτεραιότητα σε πεζούς και οδηγούς. Επιπλέον, πρέπει να οδηγούν με ηρεμία και χωρίς εντάσεις και σε περίπτωση αναστάτωσης να αποφεύγουν την οδήγηση τόσο για το καλό των ίδιων αλλά και για τους υπόλοιπους. Καλό θα ήταν μάλιστα να κάνουν μία στάση στην άκρη μέχρι να τους περάσει και να είναι σε θέση να συνεχίσουν τον δρόμο τους. Να φορούν τα γυαλιά μυωπίας αν αυτό κρίνεται απαραίτητο και εφόσον αναγράφεται στο δίπλωμα, διότι το θέμα ορατότητας κατά την οδήγηση είναι σπουδαίο για την ακεραιότητα των ατόμων. . (www.medlook.net)

Αυστηρή υποχρέωση των οδηγών αν και οι ίδιοι αποφεύγουν να τη τηρούν, είναι η χρήση της προστατευτικής ζώνης. Σύμφωνα με έρευνες, παρουσιάζεται στα περισσότερα δυστυχήματα, θύματα να είναι τα άτομα τα οποία δεν φορούσαν ζώνη και αυτό αποδεικνύει το πόσο αναγκαία είναι η τήρηση της υποχρέωσης αυτής για τη ζωή του ανθρώπου. (Χατζηπουλίδης Χρήστος)

Πολύ σημαντικό θεωρείται το γεγονός πως ο οδηγός θα πρέπει να διατηρεί σε πολύ κατάσταση το όχημά του ώστε να μην του εμφανίσει μεταγενέστερα προβλήματα εν κινήσει, όπως επίσης να κάνει καλή χρήση των δυνατοτήτων και λειτουργιών που προσφέρονται από το ίδιο το όχημα χωρίς να προβαίνει σε υπερβολές, όπως υπερβολική ταχύτητα. Άλλο παράδειγμα πάνω σε αυτό, είναι η σωστή χρήση των φώτων ιδιαίτερα το βράδυ, βασική προϋπόθεση για αποφυγή ατυχημάτων. Δηλαδή πρέπει να γίνεται χρήση των προβολέων τη στιγμή που δεν βρίσκεται κάποιο όχημα μπροστά ή στο αντίθετο ρέμα, ειδάλλως δύναται να βλάψει την ορατότητα του άλλου οδηγού και να χάσει τον προσανατολισμό του, το ίδιο ισχύει χωρίς καμία εξαίρεση και για τα οχήματα που φέρουν επιπρόσθετο φωτισμό για διακοσμητικούς λόγους.

Χρήσιμη συμβουλή είναι να οδηγεί ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες της οδού, που σημαίνει πως πρέπει να οδηγεί βάσει της κατάστασης του εδάφους, τις καιρικές συνθήκες εν ώρα οδήγησης και γενικότερα τη κατάσταση που επικρατεί στο δρόμο εκείνη τη στιγμή. Ο δρόμος ο οποίος έχει λακκούβες ή είναι στενός επισημαίνει πως το όχημα θα πρέπει να πηγαίνει αργά και σταθερά καθ' οδόν. Από την άλλη, η έντονη βροχή ή η πυκνή ομίχλη αποσαφηνίζει πως ο οδηγός πρέπει να είναι προσεκτικός και έτοιμος για κάθε τυχόν συμβάν.

Όσο για την κυκλοφοριακή κατάσταση της οδού, σημαίνει πως πεζοί και κάθε είδους οχήματος είναι δυνατόν να πορίζουν μαζί στην ίδια οδό, οπότε θα ήταν σωστό να εφαρμοστούν όλα τα παραπάνω για το καλό όλων. Κάτι που ξεχνούν αρκετοί, αλλά είναι άξιας σημασίας είναι σε περίπτωση παράβασης του νόμου και χορήγησης κλήσης, ο οδηγός που πραγματοποίησε την παράβαση να διαβάσει με προσοχή όλα όσα

αναγράφονται σε αυτή, έτσι θα μάθει από τα λάθη του και θα ενημερωθεί για τη λύση τους.

Πριν από κάθε ταξίδι ο εκάστοτε οδηγός είναι υποχρεωμένος να ελέγχει το όχημα του, ώστε να ανακαλύψει πιθανές βλάβες και να προλάβει τυχόν προβλήματα που θα εμφανιστούν στη πορεία του ταξιδιού. (www.astynomia.gr)

Επίσης κάθε οδηγός θα πρέπει να αντιμετωπίσει την επιθετική οδήγηση. Σωστό είναι να μην προκαλεί, να αποφεύγει άσεμνες χειρονομίες και να δρα βάσει των κανόνων οδικής κυκλοφορίας ακόμη και αν το όχημα που συμπορεύεται ενεργεί επιθετικά. Έτσι λοιπόν, σε περίπτωση που ο οδηγός που βρίσκεται από πίσω προσπαθεί να προσπεράσει σε σημείο που δεν επιτρέπεται καλό θα ήταν ο οδηγός να συνεχίσει κανονικά και να παραμερίσει στη διπλανή λωρίδα. Επίσης, επειδή αρκετοί οδηγοί ακολουθούν πολύ κοντά στο προπορευόμενο όχημα θα πρέπει να κρατείται κάποια απόσταση ασφαλείας.

Τέλος, οι οδηγοί πρέπει να προσαρμόζονται, που σημαίνει πως για να αποφευχθεί η κατάσταση στρες και βιασύνης θα πρέπει να δίνουν περισσότερο χρόνο για τις διαδρομές ή τα ταξίδια και όχι να ξεκινούν το ταξίδι τους τελευταία στιγμή, για να έχουν ένα ξεκούραστο και ασφαλές ταξίδι. (www.aodow.gr)

- ο Για τους πεζούς: συχνά παρατηρείται το φαινόμενο τα αυτοκίνητα να παρκάρουν χωρίς κανένα πρόβλημα και δισταγμό στα πεζοδρόμια, τα οποία έχουν φτιαχτεί ειδικά και μόνο για πεζούς, αφού ο δρόμος ανέκαθεν είναι για τα οχήματα. Εκτός από τα οχήματα, ένας πεζός μπορεί σε κάποια σημεία του πεζοδρομίου να συναντήσει ίσως καρέκλες από κάποιο μαγαζί ή και επικίνδυνες και αφρόντιστες ρίζες δέντρων. Παρ' όλα αυτά τα εμπόδια, ένας συνετός και σωστός πεζός πρέπει να κυκλοφορεί μόνο πάνω σε πεζοδρόμιο έως ότου θελήσει να αλλάξει δρόμο και κατεύθυνση. Αν από την άλλη τυχαίνει να μην υπάρχουν πεζοδρόμια εκεί που βρίσκεται, πρέπει να βαδίζει προς την αντίθετη κατεύθυνση του δρόμου, δηλαδή να είναι αντίθετα προς την κίνηση των οχημάτων. Έτσι τα οχήματα θα παρατηρήσουν τον πεζό που διασχίζει το δρόμο πολύ πιο εύκολα και γρήγορα και ο πεζός αντίστοιχα θα έχει τη δυνατότητα και το χρόνο να αντιδράσει έγκαιρα σε περίπτωση απρόβλεπτης κίνησης του οχήματος. (Χατζηπουλίδης Χρήστος) Αυτό ισχύει κυρίως στις επαρχιακές πόλεις όπου στον Εθνικό δρόμο δεν υπάρχει κάποια υπόγεια ή υπέργεια διάβαση πεζών. Εάν κριθεί απαραίτητο να περπατήσει στο οδόστρωμα, θα πρέπει να είναι αρκετά προσεκτικός και να έχει κατά νου την αναμενόμενη ταχύτητα του διερχόμενου οχήματος και να κρατά την απαιτούμενη απόσταση από αυτό. (www.ec.europa.eu)

Όταν βαδίζει το δρόμο νύχτα, καλό θα ήταν να φοράει ρούχα ανοιχτόχρωμα και φωτεινά, για να γίνεται πιο ευδιάκριτος από τον οδηγό που θα τον προσπεράσει. Ακόμη καλύτερα θα ήταν να κρατάει κάποιο φακό ή σηματοδότη που όταν πέσει φως πάνω του αυτό να φωσφορίζει, έτσι ο οδηγός θα παρατηρήσει ότι βρίσκεται άνθρωπος μπροστά του και θα είναι ακόμα πιο προσεκτικός.

Θα πρέπει να βαδίζει πάντα στη διάβαση πεζών, και αν αυτή δεν υπάρχει σε μεγάλη απόσταση μεταξύ των δρόμων, θα πρέπει να διασχίζει το οδόστρωμα κάθετα και όχι διαγώνια, για να αποφύγουν να διανύσουν μεγάλη απόσταση. Όλα αυτά φυσικά σε συνδυασμό με την καθολική τήρηση των επιγραφών που υπάρχουν στους δρόμους και του σηματοδότη, καθώς ο πεζός δεν αποτελεί καμία εξαίρεση αφού έχει τις δικές του αντίστοιχες επιγραφές χωρίς αυτό να σημαίνει πως θα αδιαφορεί για τις υπόλοιπες. Έτσι, όπου έχει για παράδειγμα την πινακίδα που παρουσιάζει έναν άνθρωπο να περνά τη διάβαση, ο πεζός υποχρεούται να μιμηθεί αυτή τη κίνηση εάν επιθυμεί να περάσει το δρόμο.

Επιπλέον, όπου έχουν τοποθετηθεί αλυσίδες ή υπάρχουν σκόπιμα κάποια εμπόδια, ο πεζός υποχρεούται να μην τα προσπεράσει και να σεβαστεί το λόγο για τον οποίο έχουν τοποθετηθεί. Εξίσου σημαντική θεωρείται η συμβουλή να μη διασχίζει το δρόμο αγκαζέ ή χέρι-χέρι με κάποιον άλλον διότι αυτό δυσκολεύει και τους δυο να αποφύγουν εμπόδιο ή να δράσουν έγκαιρα σε απρόοπτο γεγονός. Εδώ θα μπορούσαν να συμπληρωθούν και άλλα παραδείγματα καθημερινότητας που ο καθένας θα μπορούσε να φανταστεί τον εαυτό του να τα πράττει.

Η ρίψη σκουπιδιών στο οδόστρωμα και στο πεζοδρόμιο είναι ένα από αυτά.

Πόσο σοβαρό θα μπορούσε να είναι ένα ατύχημα αν κάποιος άνθρωπος τύχαινε την στιγμή που περπατούσε να παραπατούσε και να έπεφτε επειδή πάτησε φλοιό από κάποιο πεταμένο φρούτο; μπορεί να φαίνεται ακραίο παράδειγμα αλλά είναι πραγματικό. Η ρίψη σκουπιδιών στο οδόστρωμα δύναται να βλάψει κινούμενα οχήματα σε περίπτωση που τα συναντήσουν. (Λ. Λαμπρακάκης 2007)

○ Για τους οδηγούς δικύκλων: οι οδηγοί των δίκυκλων θα πρέπει να ακολουθούν τους κανόνες το ίδιο όπως και οι οδηγοί οχημάτων γιατί δεν παύει να έχουν τις ίδιες υποχρεώσεις με αυτούς. Σαφέστατα όμως θα πρέπει να είναι περισσότερο προβλέψιμοι, καθώς εκτίθενται σε μεγαλύτερο κίνδυνο συγκριτικά με τα άλλα οχήματα, έτσι οι αναβάτες δικύκλων υποχρεούνται να μην κάνουν απότομους και απρόβλεπτους ελιγμούς, πράγμα το οποίο αποπροσανατολίζει τον οδηγό του άλλο οχήματος σε σημείο που μπορεί να προκληθεί σύγκρουση. Απαγορεύονται λοιπόν οι σουζες και άλλου είδους επιδείξεις εν κινήσει. Θα πρέπει να διατηρεί μια απόσταση ασφαλείας από κάθε όχημα που βρίσκεται μπροστά ή δίπλα του (www.yme.gr). Σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλες τις πινακίδες και τους σηματοδότες που θα συναντήσουν στο δρόμο τους.

Πριν από κάθε ταξίδι είναι υποχρεωμένος να ελέγχει το δίκυκλο όχημά του για πιθανές βλάβες. Αυτό αφορά τόσο τα μηχανικά μέρη, όσο και τα βοηθητικά μέρη στην οδήγηση, όπως καθρέπτες, φλας και φανάρια. (www.yme.gr)

Ο οδηγός έχει περισσότερες πιθανότητες να χτυπηθεί σε περίπτωση πρόσκρουσης, επομένως η χρήση κατάλληλης ενδυμασίας και η χρήση κράνους σώζει ζωές. Πόσα δυστυχήματα έχουν μειωθεί επειδή ο οδηγός πολύ σωστά τηρούσε τους κανονισμούς. Σύμφωνα με τις συμβουλές της Ελληνικής Αστυνομίας, ο επιβάτης και συνεπιβάτης δίκυκλου οχήματος πρέπει πάντοτε να φοράει κράνος. (www.astynomia.gr)

Επίσης, μία συνήθεια την οποία έχουν υιοθετήσει κυρίως οι νέοι σε ηλικία είναι να προσθέτουν επιπλέον διακοσμητικά στοιχεία πάνω στο μηχανάκι τους με αποτέλεσμα να προκαλούν εκκωφαντικό και παραπλανητικό θόρυβο, βλαβερό όχι μόνο για το περιβάλλον αλλά και για τους γύρω τους. Οι οδηγοί δικύκλων, για το λόγο του ότι είναι εκτεθειμένοι θα πρέπει εκούσια και συνειδητά να τηρούν όλους τους κανονισμούς και νόμους του Κ.Ο.Κ για την ασφάλεια όλων. (Λ. Λαμπρακάκης 2007)

○ Για τους ποδηλάτες: οι ποδηλάτες, από τη στιγμή που κινηθούν στο δρόμο θεωρούνται οδηγοί δίκυκλου, επομένως θα πρέπει να ακολουθούν τους ίδιους κανόνες όπως οι υπόλοιποι οδηγοί. Έχουν τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις. Θα πρέπει να είναι το ίδιο προσεκτικοί όπως οι οδηγοί δίκυκλων, διότι είναι επίσης εκτεθειμένοι στο οδόστρωμα. Από την αγορά του ποδηλάτου πρέπει να είναι προβλέψιμοι, που σημαίνει πως πρέπει να αγοράζουν ποδήλατο ανάλογο με το ύψος και το βάρος τους.

Το ποσοστό θανάτου από σύγκρουση ποδηλάτου με άλλο όχημα είναι 2 % ετήσια. Το 84 % των θανόντων ποδηλάτων για το έτος 2013 είναι ηλικίας είκοσι ετών και άνω. Το ποσοστό αφορά τραυματίες με κακώσεις στο κεφάλι. Έχει τονιστεί πως η χρήση ειδικού κράνους δύναται να μειώσει τις κρανιακές κακώσεις κατά 50 % και 33 % πιθανότητες μείωσης τραυματισμού του προσώπου και του αυχένα. Ορισμένα κράτη έχουν διατελέσει διατάξεις υποχρεωτικής χρήσης κράνους. (www.iihs.org)

Επειδή οι ποδηλάτες δεν χρειάζεται να πάρουν κάποια άδεια κυκλοφορίας, αυτό δεν σημαίνει πως δεν έχουν συγκεκριμένη θέση επάνω στο οδόστρωμα. Θα πρέπει λοιπόν να οδηγούν εκ δεξιά του δρόμου για να γίνεται πιο εύκολη η προσπέραση από άλλα οχήματα και όχι πάρα πολύ κοντά στο κράσπεδο για αποφυγή τραυματισμού. (www.yme.gr)

Επιπλέον προσοχή θα ήταν καλό να δίνουν στον τρόπο ενδυμασίας τους ιδιαίτερα κατά την νυχτερινή οδήγηση. Όπως τονίστηκε και για τους πεζούς έτσι και οι ποδηλάτες θα πρέπει να φορούν ανοιχτόχρωμα ρούχα για να γίνονται ευκολότερα και πιο έγκαιρα ορατοί από τους άλλους οδηγούς. Θα πρέπει να αντανακλώνται στο φως ώστε να γίνονται περισσότερο ορατοί. (www.ec.europa.eu)

Η χρήση εξοπλισμού όπως φακός και κράνος είναι απαραίτητα καθ' όλη τη

διάρκεια της οδήγησης. Σωστό είναι όπως όλοι οι οδηγοί να διατηρούν σε άριστη κατάσταση το όχημα τους, στη προκειμένη περίπτωση το ποδήλατο. Τα φρένα, τα φώτα και η κόρνα θα πρέπει να ελέγχονται πολύ συχνά.

Επειδή τα ποδήλατα εκ' κατασκευής δεν διαθέτουν "alarms" ο αναβάτης θα πρέπει να προειδοποιεί με το χέρι του την αλλαγή πορείας του, εάν για παράδειγμα επιθυμεί να στρίψει προς άλλο δρόμο. Σύμφωνα με τη νομοθεσία πρέπει να κινείται εκ' δεξιού της οδού και ο ποδηλάτης να διατηρεί μία λογική απόσταση από το διπλανό όχημα για αποφυγή ξαφνικού ατυχήματος. (www.astynomia.gr) Αν σκεφτεί κάποιος υπάρχει πιθανότητα με ένα απρόβλεπτο άνοιγμα της πόρτας του διπλανού οχήματος, ο ποδηλάτης να χτυπηθεί ή να χάσει την ισορροπία του και να πέσει στο οδόστρωμα.

Πόσο επικίνδυνο ακόμη είναι αν ο αναβάτης μεταφέρει και άλλο άτομο πάνω στο ποδήλατο του, ειδικά αν αυτό δε διαθέτει επιπλέον κάθισμα από την κατασκευή του. Η χρήση φορητών ραδιόφωνων και άλλες ηχητικές συσκευές απαγορεύεται (Κ.Ο.Κ, άρθρο 40, σελ. 88) και κάνει πιο δύσκολη την οδήγηση στο δρόμο, καθώς ο αναβάτης δεν έχει τη δυνατότητα να ακούσει τις επισημάνσεις των υπολοίπων οδηγών που θα συναντήσει και γενικά του είναι δύσκολο να αντιληφθεί οποιονδήποτε ήχο που θα μπορούσε να επηρεάσει την οδήγησή του. Τελευταίο αλλά εξίσου σημαντικό, αν και δεν δίνεται ιδιαίτερη σημασία είναι το παρκάρισμα του ποδηλάτου στο πεζοδρόμιο ή σε χώρο όπου δεν χρησιμοποιείται για στάθμευση του συγκεκριμένου μέσου. Υπάρχουν σε αρκετές περιοχές ειδικές βάσεις όπου ο ποδηλάτης μπορεί να σταθμεύσει το ποδήλατό του. (Λ. Λαμπρακάκης 2007

8.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

- Ενθάρρυνση των χρηστών να τηρήσουν καλύτερη στάση :

Η οδήγηση ανεξέλεγκτων οδηγών μπορεί να καταστεί επικίνδυνη για τους υπόλοιπους οδηγούς και τους πεζούς, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως εγκληματική ενέργεια σε βάρος άλλων. Η καταπάτηση των βασικών κανόνων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας για την ασφάλεια από τους χρήστες (οδήγηση υπό την επήρεια μέθης, τοποθέτηση ζώνης ασφαλείας ή κράνους, υπερβολική ταχύτητα) αποτελούν τη κύρια αιτία των σοβαρών ατυχημάτων. Ο καθορισμός κάποιων μέτρων ασφαλείας, θα μπορούσε να αποφέρει επιτυχία πάνω από 50 % για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στην Ελλάδα. Σύμφωνα με διάφορες σχετικές μελέτες και έρευνες, για να καλυτερεύσει αποτελεσματικά η τήρηση των κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας, είναι αναγκαία η υιοθέτηση μιας συνολικής προσέγγισης η οποία θα συνδυάζει, αφενός, τους αστυνομικούς ελέγχους και, αφετέρου, μέτρα εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης των χρηστών της οδού.

Χωρίς αμφιβολία, η τεχνολογική εξέλιξη σε συνάρτηση με τα ίδια τα οχήματα θα αποτελέσουν ακόμη μία βελτίωση στην εξάλειψη του προβλήματος. Όπως πάρα πολλά κράτη μέλη διαθέτουν αυστηρά συστήματα ελέγχου από τα τοπικά αστυνομικά τμήματα και τα μέλη που τα αποτελούν, έτσι και το ελληνικό κράτος πρέπει να κατατάξει τον έλεγχο ως βασικό όπλο για τη βελτίωση της παρούσας κατάστασης.

Θα ήταν καλό όχι μόνο να τοποθετηθούν πολυάριθμα όργανα του αστυνομικού σώματος στους δρόμους τόσο για την αποτροπή πραγματοποίησης ατυχημάτων όσο και για τη συμμόρφωση των οδηγών, αλλά να τοποθετηθούν και τα απαραίτητα μέσα, όπως κάμερες στις οδούς όπου χρειάζεται (σύμφωνα φυσικά με τα δικαιώματα του ιδιωτικού απορρήτου) για την αποτροπή των οδηγών να δρουν ανεξέλεγκτα επί της οδού.

Η παράνομη χορήγηση ναρκωτικών και ορισμένων φαρμάκων, αποτελούν εξίσου ανησυχητικό πρόβλημα κατά τη χρήση τους σε συνδυασμό με την χρήση οχήματος. Ο πολυσυνδυασμός των ναρκωτικών ουσιών με τα οιοπνευματώδη ποτά, οδηγεί σε αναπόφευκτα και θανάσιμα αποτελέσματα. Θα πρέπει έτσι να ληφθούν μέτρα για τη καταπολέμηση του φαινομένου. Βασικά παραδείγματα αποτελούν η εναρμονισμένη διαδικασία που θα οδηγεί στην ανίχνευση των παράνομων ναρκωτικών ουσιών στους οδηγούς που οδηγούν σε θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα, η δημιουργία συσκευών ανίχνευσης και η άμεση κοινοποίηση των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από τις έρευνες και τις μελέτες για την έκταση, τον έλεγχο και την εξάλειψη του φαινομένου αυτού. Αν ο οδηγός έχει καταναλώσει πάνω από 0,8 % αλκοόλ θεωρείται ότι είναι σε κατάσταση μέθης. (Χατζηπουλίδης Χρήστος)

Επίσης, οι γιατροί και οι φαρμακοποιοί θα ήταν καλό να συντελέσουν στη διαδικασία αυτή με την συστηματική ενημέρωση και πληροφόρηση των ασθενών, παρέχοντας τους πληροφορίες για τις επιπτώσεις που έχουν τα φάρμακα που τους έχουν χορηγηθεί όσον αφορά την επιρροή στις ικανότητες οδήγησής τους. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2003)

➤ Δίπλωμα οδήγησης και κατάρτιση:

Σημαντικό κομμάτι των εργασιών που γίνονται για την οδική ασφάλεια, αποτελούν τα θέματα της κατάρτισης και της πληροφόρησης των οδηγών καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής τους, ενημερώνοντάς τους σχετικά με τους κινδύνους που ακολουθούν μετά από ένα τροχαίο ατύχημα, τις συνέπειες που έχει η τήρηση επικίνδυνης στάσης, τα μέτρα πραγματοποίησης ελέγχων, την τήρηση των κανόνων ασφαλείας και το ενδιαφέρον που εμφανίζει η θετική στάση στο θέμα της επιβολής αποτελεσματικών μέτρων επανόρθωσης.

Αξιοσημείωτο είναι πως στα μέτρα αδειών οδήγησης και της διαπαιδαγώγησης στα θέματα οδικής κυκλοφορίας προέχει να λαμβάνονται καλύτερα υπόψη τα ειδικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι οδηγοί νεαρής ηλικίας και τα ηλικιωμένα άτομα. Θα πρέπει α συζητηθούν και τηρηθούν θέματα ευαισθητοποίησης, εκπαίδευσης και ανανέωσης αδειών οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας (www.nrso.ntua.gr). Αναφορικά με την εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση των χρηστών, η καλύτερη λύση είναι η συνειδητοποίηση των επιπτώσεων που συνεπάγεται η καταστρατήγηση των κανόνων της οδικής ασφαλείας. Οι δράσεις αυτές προορίζονται κυρίως για τους ευάλωτους χρήστες, τους αρχάριους οδηγούς, οι οποίοι πρέπει να περάσουν αυτό το στάδιο για να τους χορηγηθεί νόμιμα το δίπλωμα, αλλά και για τα ηλικιωμένα άτομα που λόγω μεγάλης ηλικίας και λόγω των τεχνολογικών εξελίξεων και αλλαγών θα πρέπει επίσης να κρατιούνται ενήμεροι για τη δική τους και των άλλων την ασφάλεια.

Επομένως, να συνεχίσουν οι εργασίες για την εξέταση και επανεξέταση των προδιαγραφών για τις σωματικές και πνευματικές ικανότητες των οδηγών για οδήγηση. Αρκετά κράτη υποχρεώνουν τους ηλικιωμένους οδηγούς να περάσουν από ειδικά τεστ ανάλογα με την ηλικία τους για έτσι ώστε να συμμορφωθούν στις απαιτήσεις. Τα κράτη αυτά απαιτούν τους ιατρούς να γνωστοποιήσουν τα ιατρικά προβλήματα που απαγορεύουν τους ηλικιωμένους να οδηγήσουν στο τμήμα οδικής ασφαλείας. (www.iii.org) Ταυτόχρονα θα πρέπει να συνεχιστούν οι εργασίες με σκοπό την αποκατάσταση των ενόχων που διέπραξαν σοβαρά αδικήματα σε βάρος του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Τέλος, σημαντικό είναι να γίνουν μαθήματα σχετικά με την οδήγηση και τη κατάρτιση στα θέματα οδικής ασφαλείας, ήδη από τη σχολική ηλικία. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2003)

➤ Ενημέρωση καταναλωτών σχετικά με τα νέα μοντέλα αυτοκινήτων :

Οι μελλοντικοί αγοραστές αυτοκινήτων έχουν την ανάγκη για μία πλήρη και σαφή ενημέρωση για το όχημα το οποίο προθυμοποιούνται να αγοράσουν. Το επίπεδο ασφαλείας του οχήματος που επιθυμούν να αγοράσουν είναι ο κυριότερος και βασικότερος παράγοντας για να καθοριστεί η τελική τους απόφαση και επιλογή. Επομένως γενικά, οι διαθέσιμες πληροφορίες έχουν συγκεκριμένο αντίκτυπο στις αποφάσεις της αγοράς και σαν αλυσιδωτό αποτέλεσμα οι κατασκευαστές οχημάτων παίρνουν το θάρρος να ανακαλύψουν καινοτομίες πάνω στον τομέα του συστήματος ασφαλείας των οχημάτων. Για παράδειγμα, το ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης των νέων μοντέλων αυτοκινήτων (EuroNCAP) δοκιμάζει την ασφάλεια των νέων μοντέλων αυτοκινήτων με βάση τα πρωτόκολλα δοκιμών. Οι δοκιμές πραγματοποιούνται με τη σκόπιμη σύγκρουση του οχήματος σε περίπτωση φανταστικού εμποδίου ενόψει και αφού δημοσιευτούν τα αποτελέσματα των δοκιμών, ενημερώνονται οι καταναλωτές για τα χαρακτηριστικά στοιχεία

ασφαλείας των νέων αυτοκινήτων. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2003)

➤ Προστασία σε περίπτωση ατυχήματος :

Για την αποφυγή επιπλέον ατυχήματος, ένα συμβεί ένα ατύχημα στην οδό καλό θα ήταν ο οδηγός να τηρήσει κάποιους κανόνες. Θα πρέπει κατά κύριο λόγο να σταματήσει ακριβώς εκεί που έγινε το ατύχημα ώστε να μην εμποδίσει την κυκλοφορία και να καλέσει αμέσως την τροχαία για να παρατεθούν οι απαραίτητες πληροφορίες από όλους τους υπαίτιους. (www.astynomia.gr)

Η κατασκευή οχημάτων με προδιαγραφές ασφαλείας είναι απαραίτητο στοιχείο για την ασφάλεια του ανθρώπου στο δρόμο. Ο καθορισμός των προδιαγραφών ενεργοποίησης των οπτικών ή ηχητικών διατάξεων προτροπής για τη χρήση της ζώνης ασφαλείας για όσους επιβαίνουν στα οχήματα είναι μεγάλη λύση για την προστασία τους. Οι συσκευές αυτές ήδη συμπεριλαμβάνονται στην αξιολόγηση οχημάτων που διεξάγεται στο πλαίσιο του προγράμματος EuroNCAP. Η χρήση των ενιαίων συστημάτων στερέωσης για τις διατάξεις συγκράτησης των παιδιών είναι άλλη μια λύση προστασίας του ανθρώπου που βρίσκεται μέσα στο όχημα.

Η καθοριστική παρότρυνση για τοποθέτηση παιδικών καθισμάτων στο όχημα αποτελεί σημαντική αποτροπή για σοβαρό τραυματισμό σε πιθανό τροχαίο ατύχημα.

Τεράστιες είναι οι δυνατότητες μείωσης του αριθμού των θυμάτων μέσω της ενσωμάτωσης εξειδικευμένων ραντάρ στα αυτοκίνητα που είναι ειδικά κατασκευασμένα για να ανιχνεύουν τις καταστάσεις που μπορούν να οδηγήσουν σε ατύχημα και να ενεργοποιούν τους εξοπλισμούς ασφαλείας πριν καν την πρόσκρουση του οχήματος. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2003)

➤ Τεχνικός έλεγχος :

Οι μηχανικές βλάβες διαδραματίζουν μέγα ρόλο στα τροχαία ατυχήματα, το οποίο οφείλεται στη γενίκευση και παράληψη των συστηματικών ελέγχων που θα έπρεπε να γίνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Οι όροι διεξαγωγής των τεχνικών ελέγχων ρυθμίζονται από την κοινοτική νομοθεσία επηρεάζονται τόσο τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης, όσο και τα βαρέα φορτηγά οχήματα. Παρ' όλα αυτά δεν πρέπει να παραλειφθεί πως οι έλεγχοι θα πρέπει να προσαρμόζονται στις νέες τεχνολογικές εξελίξεις των οχημάτων και να ακολουθούν την ανάπτυξη στην οποία υποβάλλονται, με αποτέλεσμα να είναι σε θέση να εξασφαλίσουν την ορθή τους λειτουργία καθ' όλη τη διάρκεια τη ζωής τους. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2003) Τέλος, θα πρέπει επίσης να γίνει αναβάθμιση του τεχνικού ελέγχου του οχήματος. (www.nrso.ntua.gr).

➤ Ανάπτυξη κυκλοφοριακής παιδείας στα σχολεία:

Καλό θα ήταν να θεσπιστεί μάθημα με σκοπό την κυκλοφοριακή αγωγή ώστε το παιδί να μάθει να κυκλοφορεί ως πεζός και ως οδηγός, να μάθει δηλαδή τους βασικούς κανόνες του οδοστρώματος. Σημαντικό είναι να κατασκευαστεί ένα οργανωμένο πάρκο ζωντανής κυκλοφοριακής αγωγής στο προαύλιο του σχολείου, πράγμα το οποίο θα διευκολύνει τα παιδιά να κυκλοφορούν σωστά στους δρόμους, διότι πρώτα πρέπει να μάθει να κυκλοφορούν σωστά ως πεζοί και έπειτα ως οδηγοί. Για να δημιουργηθεί μια καλή κυκλοφοριακή κουλτούρα θα πρέπει η τοπική Τροχαία να επισκέπτεται

ανά τακτά χρονικά διαστήματα τα σχολεία για να ενημερώνει τους μαθητές.
(Μαυρογένης Ευτύχης, Χανιώτικα Νέα, 1 Μαΐου)

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας όλα τα γραφήματα μαζί θα μπορούσε να ειπωθεί πως τα στατιστικά στοιχεία για το Νομό Χανίων, τη Κρήτη και όλη την υπόλοιπη Ελλάδα διαφοροποιούνται συγκρινόμενα αλλά παρατηρούνται και κάποια κοινά σημεία, τα οποία αποδεικνύουν τα κοινά προβλήματα που συναντώνται στους δρόμους.

Αν ληφθούν υπόψη τα ελαφρά τροχαία ατυχήματα γενικά, θα παρατηρηθεί πως σε Χανιά, Κρήτη και Ελλάδα οι πιο συχνά αναφερόμενη ημέρα πρόκλησης τροχαίου θεωρούνται η Κυριακή για Χανιά και Κρήτη με 18 % και 22 % αντίστοιχα, ενώ επίσης για Κρήτη και Ελλάδα θεωρείται η Παρασκευή με 18 % και 16 % αντίστοιχα.

Όσο για τους μήνες, παρατηρούνται πιο συχνοί ο Μάιος, Ιούνιος και Αύγουστος με τα υψηλότερα ποσοστά. Πιο συγκεκριμένα για το Νομό Χανίων οι μήνες Μάιος, Ιούνιος και Αύγουστος αντιστοιχούν στο 14 %, για τη Κρήτη ο Αύγουστος κρίθηκε με το 12 % και η Ελλάδα με τους μήνες από τον Απρίλιο έως τον Ιούνιο με 9 % και τον Ιούλιο με 10 %. Όμως στην Ελλάδα μεγάλα ποσοστά κατέχουν και οι μήνες Οκτώβριος με 17 % και Φεβρουάριος με Μάρτιο με 12 %, τα υψηλότερα ποσοστά στην συγκεκριμένη έρευνα με αποτέλεσμα να μην θεωρηθούν μόνο οι θερινοί μήνες οι πιο κρίσιμο για τη χώρα «Αντίθετα για τη χώρα μας οι τραυματισμοί ενηλίκων πεζών είναι σχετικά συχνότεροι το χειμώνα, απ' ότι το καλοκαίρι ενώ ο συνολικός αριθμός τροχαίων ατυχημάτων εμφανίζεται ως επί των πλείστων μεγαλύτερου επί υγρού απ' ότι επί ξηρού καιρού, κατά το χειμώνα δηλαδή (Μωραϊτίδη 1984).

Σαν παρατήρηση, θα ήταν καλό να σημειωθεί πως οι μέρες Παρασκευή και Κυριακή, ημέρες καθαρής ξεκούρασης και διασκέδασης, δίκαια αναλογούν στα μεγαλύτερα ποσοστά ατυχήματος και ο λόγος θα μπορούσε να είναι κάποια έξοδος ή η επήρεια μέθης (Μωραϊτίδη 1984).

Αναφορικά με τους μήνες, φαίνεται πως οι θερινοί είναι οι πιο συχνοί και αυτό θα μπορούσε να δικαιολογηθεί στην αύξηση του πληθυσμού από τουρίστες και στη μετακίνηση του τοπικού πληθυσμού σε περίπτωση διακοπών, καθώς και η πραγματοποίηση περισσότερων και συχνότερων εξόδων για διασκέδαση. Τα σοβαρά τροχαία ατυχήματα αποδεικνύουν πως οι ημέρες Παρασκευή, Σάββατο και Κυριακή αποτελούν βασικές ημέρες πρόκλησης τροχαίου. Για τα Χανιά συγκεκριμένα αναλογεί το 23 % για Παρασκευή και το 19 % για Σάββατο, για τη Κρήτη το 17 % για τη Κυριακή και για την Ελλάδα το 15 % για Παρασκευή και Σάββατο. Στη συνέχεια, στα σοβαρά ατυχήματα όσον αφορά τους μήνες που εμφανίζονται περισσότερο στα στατιστικά είναι ο Απρίλιος, Μάιος, Ιούνιος, Ιούλιος, Αύγουστος και Σεπτέμβριος με τα υψηλότερα ποσοστά. Παρ' όλα αυτά, παρατηρούνται αρκετές διαφορές ανάμεσα στο νομό, το νησί και ολόκληρη τη χώρα σχετικά με τα ελαφρά ατυχήματα. Τα υψηλότερα ποσοστά για Χανιά και Κρήτη αφορούν τις τελευταίες μέρες της εβδομάδας και συγκεκριμένα Παρασκευή, Σάββατο και Κυριακή, ενώ για την υπόλοιπη Ελλάδα αφορούν ημέρες από τα μέσα της εβδομάδας και συγκεκριμένα Δευτέρα έως Πέμπτη. Αυτό θα μπορούσε να δικαιολογηθεί αφού συγκριτικά το νησί και ο νομός συμπεριλαμβάνουν μικρές αποστάσεις εν ώρα αιχμής στο κέντρο της πόλης συγκριτικά με την υπόλοιπη Ελλάδα στο σύνολό της. Στην Ελλάδα όπου συγκαταλέγονται ως επί το πλείστων

μεγαλουπόλεις είναι φυσικό να χρησιμοποιούνται πάρα πολλά μέσα μεταφορά και συγκοινωνίας. Είναι περισσότερο πιθανό μέσα από μποτιλιάρισμα και μαζική κίνηση οχημάτων να διαδραματιστεί κάποιο ατύχημα αν ληφθεί υπόψη πως αντίθετα στο νησί γενικά και στα Χανιά εφόσον ερευνήθηκαν, οι μικρές αποστάσεις δεν απαιτούν κάποιο όχημα για τη διευθέτηση αναγκών μέσα στην εβδομάδα (Δευτέρα έως Πέμπτη), αλλά θεωρούνται υποχρεωτικές για εξόρμηση σε κάποια έξοδο (Παρασκευή έως Κυριακή).

Από την άλλη πλευρά μεγαλύτερης σημασίας θα μπορούσαν να θεωρηθούν τα θανατηφόρα ατυχήματα αφού εδώ αφορούν απώλειες ζωής. Για Χανιά, Κρήτη και Ελλάδα οι ώρες μεταξύ δώδεκα τα μεσάνυχτα έως επτά το πρωί (24:00 – 07:00) θεωρούνται οι πιο κρίσιμες αφού σε όλες τις περιπτώσεις και σε όλα τα στατιστικά βρίσκονται στη κορυφή. Έπειτα σε υψηλά ποσοστά συγκαταλέγονται και οι ώρες πέντε το απόγευμα με εννιά το βράδυ (17:00 – 21:00) και επτά με εννιά το πρωί (07:00 – 09:00). Συμπέρασμα θα μπορούσε να δοθεί το γεγονός πως οι μεταμεσονύχτιες ώρες θεωρούνται επικίνδυνες αφού αποτελούν βάσει συνηθισμένου προγράμματος ώρες ξεκούρασης, έτσι η κόπωση αποτελεί παράγοντα επιρροής πρόσκρουσης τροχαίου αν το άτομο δεν ξεκουραστεί τις συγκεκριμένες ώρες.

Ως προς το είδος, δηλαδή το πώς έγινε το ατύχημα, το μεγαλύτερο ποσοστό συγκεντρώνεται στην «εκτροπή», με ποσοστά 32 % για τα Χανιά και 34 % για τη Κρήτη και την Ελλάδα, επίσης σε «σύγκρουση με 31 %, 34 % και 33 % αντίστοιχα και τέλος πρόσκρουση με 25 % για τα Χανιά, 12 % για τη Κρήτη. Δεν θα μπορούσε να παραληφθεί η «παράσυρση πεζού» με 12 % για τη Κρήτη και 19 % για την υπόλοιπη Ελλάδα. Τα αίτια των τροχαίων για το έτος 2013 ακόμα ερευνώνται και αυτό φαίνεται από τα μεγάλα ποσοστά για τη κάθε κατηγορία. Αλλά το σίγουρο είναι πως αρκετά μεγάλο αίτιο θεωρούνται τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς και η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα. Τόσο στο Νομό Χανίων φαίνεται οι οδηγοί με ποσοστό 31 %, όσο και στη Κρήτη με 37 % και την Ελλάδα με 27 %. Από την άλλη η αναφορά σε κίνηση σε αντίθετο ρεύμα αντιστοιχεί τα Χανιά στο 25 %, τη Κρήτη στο 16 % και την Ελλάδα στο 9 % αναλογικά με την έρευνα που έγινε για τη κάθε κατηγορία ξεχωριστά.

Επομένως σαν γενικό συμπέρασμα βάσει των στοιχείων των γραφημάτων δίνεται πως η πλειοψηφία των τροχαίων ατυχημάτων σοβαρών και μη αλλά και θανατηφόρων διαδραματίζονται κυρίως τις ημέρες Παρασκευή και Σάββατο και Κυριακή και τους μήνες από τον Απρίλιο έως τον Αύγουστο, τους θερινούς κυρίως μήνες. Οι ώρες που σημειώθηκαν τα περισσότερα συμβάν ήταν δώδεκα τα ξημερώματα με επτά το πρωί (24:00 – 07:00) και πέντε με εννιά το βράδυ (17:00 – 21:00). Το είδος θεωρείται η «εκτροπή», η «σύγκρουση» και η «παράσυρση πεζού» και τα αίτια για τα περισσότερα από αυτά ακόμα ερευνώνται, αν εξαιρεθούν ότι πάρα πολλά έγιναν με υπαίτιο τον οδηγό και λόγω κίνησης στο αντίθετο ρεύμα.

Οι πίνακες μεμονωμένοι παρουσιάζουν τα δεδομένα της έρευνας για το Νομό Χανίων, τη Κρήτη και ολόκληρη την Ελλάδα, παρ' όλα αυτά ένα γενικό συμπέρασμα θα συγκεντρώσει όλα τα παραπάνω δεδομένα, έτσι ώστε να είναι πιο εύκολη η σύγκριση. .

Για Χανιά και τη Κρήτη γενικότερα τα πιο συχνά είδη ατυχήματος είναι η παράσυρση πεζού και η σύγκρουση με ζώο κατά το χρονικό διάστημα επτά με εννιά το πρωί (07:00-09:00). Για όλη την Ελλάδα όμως οι μεταμεσονύχτιες ώρες κρίνουν ιδιαίτερης προσοχής αφού έχει παρατηρηθεί κάθε είδους τροχαίου δυστυχήματος, με υψηλότερο ποσοστό την ανατροπή (44%). Ξεκινώντας από το Νομό Χανίων, τα μεγαλύτερα ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων συγκεντρώνονται κατά το διάστημα των ωρών επτά με εννιά το πρωί (07:00-09:00). Σύμφωνα με τους πίνακες εκείνες τις ώρες κατεγράφησαν με ποσοστό 100% αντίστοιχα η σύγκρουση με ζώο και η παράσυρση πεζού. Για τη Κρήτη ισχύουν επίσης οι ίδιες ώρες με τα υψηλότερα ποσοστά και επομένως κατά τις επτά με εννιά το πρωί

(07:00-09:00) σημειώνεται με 100% σύγκρουση με ζώο και με 50% παράσυρση πεζού. Έπειτα, καλό είναι να τονιστεί πως η πρόσκρουση θεωρείται σύνθετος είδος τροχαίου στο νησί, καθώς λαμβάνει το 99% για τις ώρες πέντε το απόγευμα με επτά το πρωί (17:00-07:00) δηλαδή με 33% για τη κάθε συμπεριλαμβανόμενη κατηγορία ώρας. Για την υπόλοιπη Ελλάδα οι ώρες δώδεκα με επτά το πρωί θεωρούνται ιδιαίτερα κρίσιμες. Για την Ελλάδα λοιπόν, δώδεκα με επτά το πρωί (24:00-07:00), καταγράφηκε με 44% ως είδος η ανατροπή, με 28% εκτροπή και 28% πρόσκρουση.

Αναφορικά με το είδος και την αιτία του τροχαίου δυστυχήματος για Χανιά και Κρήτη γενικότερα συμπεραίνεται πως ο οδηγός ευθύνεται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό με ατυχήματα με πρόσκρουση και πως η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα οδηγεί πάντα σε σύγκρουση. Για την Ελλάδα όμως, τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς οδηγούν ως επί το πλείστον σε ανατροπή και εκτροπή και η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα σε σύγκρουση. Για τα Χανιά τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς καταλήγουν σε πρόσκρουση με σημειωμένα ατυχήματα 50% και εκτροπή με 40%, ενώ η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα οδήγησε σε σύγκρουση με 60% ατυχήματα. Για τη Κρήτη, τα αίτια αναφερόμενα σε οδηγούς οδήγησαν σε πρόσκρουση με 50%, σε παράσυρση πεζού με 50%. Η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα καταλήγει σε σύγκρουση με 41%. Σε όλη την Ελλάδα ο οδηγός ευθύνεται για ατυχήματα που κατέληξαν σε ανατροπή με 41%, σε εκτροπή με 31% και σύγκρουση με 21% ως τα υψηλότερα ποσοστά που έχουν σημειωθεί. Η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα οδήγησε σε σύγκρουση με 23%.

Όσον αφορά τις ηλικίες των οδηγών που ευθύνονται για τα τροχαία, για Χανιά και Κρήτη συνολικά οι ηλικίες 46-55 σημειώνονται με 100% σε τροχαία δυστυχήματα με τη χρήση δικύκλου με μόνη διαφορά πως στη Κρήτη γενικά με ποσοστό 100% ευθύνονται επίσης οδηγοί ηλικίας 0-17. Στην υπόλοιπη Ελλάδα όμως αλλάζουν τα δεδομένα, αφού η χρήση δικύκλου από οδηγούς ηλικίας 18-25 κατέληξε σε 53% ατυχημάτων. Για το Ι.Χ.Ε για Χανιά και Κρήτη οι οδηγοί άνω των 55 ετών ευθύνονται για τα δυστυχήματα, αφού στα Χανιά σημειώνεται το 25% και στη Κρήτη το 50%. Σύμφωνα με τους πίνακες το ίδιο ισχύει και για την υπόλοιπη Ελλάδα με ποσοστό 61% ατυχημάτων. Σχετικά με τους οδηγούς φορτηγών κάτω των 3,5 τόνων οι καταγραφές διαφέρουν. Για το Νομό Χανίων με 25% ευθύνονται οι οδηγοί άνω των 55 ετών, για τη Κρήτη οι οδηγοί ηλικίας 26-35 με 17% και στην Ελλάδα οι οδηγοί ηλικίας 46-55 με 12%. Τέλος, κρίνεται πως τα αίτια αναφερόμενα στους οδηγούς κατατάσσονται στις ηλικίες 36-45 για τα Χανιά με ποσοστό 50%, στις ηλικίες 55 και άνω για τη Κρήτη με ποσοστό 53% και στις ηλικίες για την υπόλοιπη Ελλάδα με ποσοστό 30%. Από την άλλη, η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα αφορά ηλικίες 46-55 για τα Χανιά με 100%, για τη Κρήτη είναι οι ηλικίες 36-45 με 22% και για την Ελλάδα οι ηλικίες 46-55 με 12%.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Λάζαρος Λαμπρακάκης, τροχαία ατυχήματα, νομικό βιβλίο, ιδιωτική έκδοση 2007
- Μιχάλης Νικολαράκης, Κωνσταντίνος Ζοπουνίδης, Ανάλυση Τροχαίων Ατυχημάτων, εκδόσεις Κλειδάριθμος, 2007
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ας γλιτώσουμε 20.000 ζωές στους δρόμους μας, 2003
- Δημήτρης Σ. Μωραϊτίδης, Τα θανατηφόρα Τροχαία Ατυχήματα, 1984
- Χατζηπουλίδης Χρήστος, 100 οδηγίες οδηγών, Ιδιωτική έκδοση 8
- Στρατιδάκης Ιωάννης, Περί ασφάλτου & συμβάντων, 2002
- Κ.Ο.Κ (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας), «Ειδικοί κανόνες για τους οδηγούς ποδηλάτων, μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων», Άρθρο 40, σελ. 88, Αθήνα 2007
- Μαρκαντωνάκης Μανώλης (2016) «Μοιράστηκαν αλκοολόμετρα σε διερχόμενους οδηγούς στη Πλατεία Αγοράς», Τα Χανιώτικα Νέα (online), 1 Ιανουαρίου. Διαθέσιμο: <http://www.haniotika-nea.gr/mirastikan-alkoolometra-apo-dierchomenous-odigous-stin-platia-agoras/>
- ΑΠΕ-ΜΠΕ (Αθηναϊκό Πρακτορείο ειδήσεων-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων) (2015), «Προσοχή στις γιορτές για οδήγηση χωρίς αλκοόλ», Τα Χανιώτικα Νέα (online), 31 Δεκεμβρίου. Διαθέσιμο: <http://www.haniotika-nea.gr/prosochi-stis-giortes-gia-odigisi-choris-alkool-2/>
- Μαρία Λιλιουπούλου (2008), «Μέτρα- φρένο στα τροχαία ατυχήματα», Το Έθνος (online), 23 Ιουνίου. Διαθέσιμο:

http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/metra_freno_sta_troxaia_atyximata-1180453/

- Ευαγγελία Καρεκλάκη (2011), «Φρένο στα τροχαία ατυχήματα», Το Έθνος (online), 7 Νοεμβρίου. Διαθέσιμο: http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/freno_sta_troxaia_atyximata-63525083/
- Μαυρογένης Ευτύχης (2006), «Κυκλοφοριακή εκπαίδευση για λιγότερα ατυχήματα», Χανιώτικα Νέα, 1 Μαΐου 2006, σελ. 13
- Αφιέρωμα «Πρώτο θανατηφόρο, όταν τα Ι.Χ ήταν 7», Ελευθεροτυπία, 16 Δεκεμβρίου 2000, σελ. 14
- Γιάννης Στρατιδάκης (2011), «Απότομες στροφές και εκτροπή οχημάτων», Χανιώτικα Νέα 2011, σελ. 30
- Γιαννής, Γ., Αντωνίου, Κ., Καρλαύτης, Μ., 2013. Οι θέσεις του συλλόγου Ελλήνων συγκοινωνιολόγων για την οδική ασφάλεια. Στην ημερίδα για την εβδομάδα οδικής ασφάλειας. Αθήνα 19 Μαρτίου 2013. Διαθέσιμο στο: <http://www.nrso.ntua.gr/geyannis/images/stories/ge/Conferences/geyannis-c86.pdf>
- Αντωνίου, Κ., Γιαννής, Γ., Ευγενικός, Π., 2012. Συγκριτική ανάλυση παραμέτρων οδικής ασφάλειας στους ευρωπαϊκούς αυτοκινητόδρομους. Στο 3^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας. Αθήνα 9 Δεκεμβρίου 2012. Διαθέσιμο στο: <http://www.nrso.ntua.gr/geyannis/images/stories/ge/Publications/Presentations-Conferences/geyannis-pc122c.pdf>
- Υπουργείο υποδομών, μεταφορών και δικτύων. Κυκλοφοριακή αγωγή και οδική ασφάλεια. Διαθέσιμο στο: http://www.yme.gr/pdf/e_book_gymnasio.pdf
- Καρδάρ, Μ., Παπαζαφειροπούλου, Α., Παππάς, Σ., 2009. Οδικά τροχαία ατυχήματα . επιδημιολογία, παράγοντες κινδύνου και μέτρα πρόληψης. Διαθέσιμο στο: <http://www.mednet.gr/archives/2009-6/pdf/751.pdf>
- Παγωμένοι δρόμοι: συμβουλές προς οδηγούς και πεζούς. Διαθέσιμο στο: http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=270&Itemid=245&lang=
- Κινούμαι με ποδήλατο. Διαθέσιμο στο: http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id

[=16013&Itemid=0](#)

- Ενέργειες σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος. Διαθέσιμο στο :
http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=272&Itemid=247&lang=
- <http://sociology.soc.uoc.gr/genderstats/crosstabs.pdf>
- Η επιθετική οδήγηση: Τα σημεία και οι τρόποι αντιμετώπισης της. Διαθέσιμο στο:
<https://medlook.net/%CE%9F%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CF%83%CF%86%CE%AC%CE%BB%CE%B5%CE%B9%CE%B1/433.html>

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- «Traffic accidents down in January, but Greece still tops EU in deaths», ekathimerini.com (online), 30 Μαρτίου 2012. Διαθέσιμο:
<http://www.ekathimerini.com/140453/article/ekathimerini/news/traffic-accidents-down-in-january-but-greece-still-tops-eu-in-deaths>
- European Commission. Traffic rules for pedestrians. Διαθέσιμο στο:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/special_regulations_for_pedestrians_and_cyclists/traffic_rules_for_pedestrians_en.htm
- European Commission. Visibility: lighting and reflecting devices. Διαθέσιμο στο:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pedestrians/measures_to_reduce_crash_numbers_and_injury_severity/visibility_lighting_and_reflecting_devices_en.htm
- Polders, E., Brijs, T., Vlahogianni, E., Papadimitriou, E., Yannis, Γ., Leopold, F., Durso, C., Diamandouros, K., Δεκέμβριος 2015. ElderSafe- Risks and countermeasures for road traffic of the elderly in Europe. Διαθέσιμο στο:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/studies/eldersafe_final_report.pdf.
- H., Elliott., 21 Ιανουαρίου 2009. In depth: most dangerous times to drive. Διαθέσιμο στο: http://www.forbes.com/2009/01/21/car-accident-times-forbeslife-cx_he_0121driving_slide_2.html?thisspeed=25000
- K., Sandt, L., Sundstrom, C., Thomas, L., & Blomberg, R. Απρίλιος 2016. National Highway Traffic Safety Administration. Advancing pedestrian and

bicyclist safety. Διαθέσιμο στο:

<http://www.nhtsa.gov/Driving+Safety/Research+&+Evaluation>

- H., Elliott., 21 Ιανουαρίου 2009. In depth: most dangerous times to drive. Day of week. Διαθέσιμο στο: http://www.forbes.com/2009/01/21/car-accident-times-forbeslife-cx_he_0121driving_slide_3.html?thisspeed=25000
- H., Elliott., 21 Ιανουαρίου 2009. . In depth: most dangerous times to drive. month. Διαθέσιμο στο: http://www.forbes.com/2009/01/21/car-accident-times-forbeslife-cx_he_0121driving_slide_4.html?thisspeed=25000
- S., Singh. Φεβρουάριος 2015. Critical reasons for crashes investigated in the National Motor Vehicle Crash Causation Survey. (Traffic Safety Facts Crash) Διαθέσιμο στο: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/812115.pdf>
- Association for safe international road travel. Διαθέσιμο στο: <http://asirt.org/initiatives/informing-road-users/road-safety-facts/road-crash-statistics>
- Insurance institute for highway safety. Bicyclists. 2013. Διαθέσιμο στο: <http://www.iihs.org/iihs/topics/t/pedestrians-and-bicyclists/fatalityfacts/bicycles/2013>
- Insurance Information Institute. Older drivers. Διαθέσιμο στο: <http://www.iii.org/issue-update/older-drivers>
- National Highway Traffic Safety Administration. Alcohol impaired-driving. Δεκέμβριος 2013. Διαθέσιμο στο: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811870.pdf>
- European Commission. 2013. Fatalities at 30 days by road user type in EU countries. Διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/2013_user_graph.pdf
- European Commission. 2013. Fatalities at 30 days by transport mode in EU countries. Διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/2013_transport_mode_graph.pdf

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΟΡΙΣΜΟΙ

ΟΧΗΜΑ ΟΔΙΚΟ :

Το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαί- ρηση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και Ατόμων με Αναπηρίες

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ :

Ως αυτοκίνητο ορίζεται το όχημα για οδικές μεταφορές, εφοδιασμένο συνήθως με τέσσερις τροχούς, που κινείται με τη βοήθεια δικού του κινητήρα και έχει τη δυνατότητα να αλλάζει κατεύθυνση. Χρησιμοποιείται κυρίως για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων ή για τη ρυμούλκηση στις οδούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων. Σύμφωνα με τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Νόμος 2696 / 1999) και συγκεκριμένα στο άρθρο 2 υπάρχει διαχωρισμός σε όχημα μηχανοκίνητο, αυτοκίνητο, λεωφορείο, αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης ή δημόσιας χρήσης, μοτοσικλέτα, μοτοποδήλατο, μηχανήμα έργων και μηχανήμα αγροτικό.

ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑ :

Κάθε δίτροχο μηχανοκίνητο όχημα με ή χωρίς καλάθι, του οποίου είτε η μέγιστη εκ κατασκευής ταχύτητα είναι μεγαλύτερη των 45 χιλιομέτρων την ώρα είτε, εάν είναι εξοπλισμένο με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ο κυλινδρισμός του κινητήρα είναι μεγαλύτερος των 50 κυβικών εκατοστών.

ΠΟΔΗΛΑΤΟ :

Το όχημα δύο τουλάχιστον τροχών το οποίο κινείται με τη μυϊκή δύναμη εκείνων που επιβαίνουν και μπορεί να υποβοηθείται με βοη- θητικό ηλεκτροκινητήρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος 0,25 KW και η ισχύς του οποίου μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται όταν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 χλμ/ώρα ή νωρίτερα, εάν σταματήσει η ποδηλάτηση.

(www.yme.gr)

ΟΔΗΓΟΣ:

Οδηγός ενός μηχανοκίνητου οχήματος είναι αυτός που χειρίζεται το όχημα ή που βρίσκεται σε αυτό με σκοπό να το θέσει σε λειτουργία.

ΕΠΙΒΑΤΗΣ:

Επιβάτης είναι κάθε πρόσωπο που βρίσκεται στο όχημα πλην του οδηγού.

ΦΟΝΕΥΘΕΙΣ ΣΕ ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ:

Χαρακτηρίζεται αυτός που πεθαίνει εξαιτίας του τροχαίου ατυχήματος μέσα σε 30 ημέρες.

ΠΕΖΟΙ:

Πεζοί χαρακτηρίζονται τα άτομα που βρίσκονται σε στάση ή κίνηση πάνω στο κατάστρωμα της οδού ή πάνω στο πεζοδρόμιο. Σ' αυτούς περιλαμβάνονται παιδιά πάνω σε ποδήλατα, άτομα που ωθούν ποδήλατα ή άλλα οχήματα, άτομα που οδηγούν ή βόσκουν ζώα, επιβάτες αναπηρικών καθισμάτων με τροχούς, επιβάτες οχημάτων μετά την κάθοδο από αυτά.

(Δημήτρης Σ. Μωραΐτιδης 1984)

ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ :

Ως οδικό τροχαίο ατύχημα ορίζεται κάθε συμβάν που συντελείται στους δρόμους δημόσιας χρήσης από ένα ή περισσότερα κινούμενα οχήματα και που προκαλεί το θάνατο ή τον τραυματισμό ενός ή περισσότερων προσώπων. Τα τροχαία ατυχήματα χαρακτηρίζονται ως θανατηφόρα ή σωματικών βλαβών.

ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ ΑΤΥΧΗΜΑ :

Θανατηφόρο λέγεται το ατύχημα, εφόσον υπάρχουν ένας ή περισσότεροι θάνατοι οφειλόμενοι στο ατύχημα, ανεξάρτητα της ύπαρξης ή όχι τραυματιών. Στα θανατηφόρα και στα ατυχήματα με τραυματισμό από την αστυνομία αυτεπάγγελτα συντάσσεται δικογραφία προς καταλογισμό των ποινικών ευθυνών και εξακρίβωση των παραβατών του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας η οποία μετά την περαίωσή της αποστέλλεται στον Εισαγγελέα και εισάγεται η υπόθεση σε δίκη όπου καταδικάζονται με διάφορες ποινές οι παραβάτες.

ΑΤΥΧΗΜΑ ΣΩΜΑΤΙΚΩΝ ΒΛΑΒΩΝ :

Σωματικών βλαβών λέγεται το ατύχημα όταν υπάρχει ένας ή περισσότεροι τραυματίες, αλλά όχι νεκρός. Τα τροχαία ατυχήματα με τραυματισμό διακρίνονται σε :

Σοβαρά όταν υπάρχει τραυματισμένο άτομο και
Ελαφρά εάν έχουμε μικρής έκτασης σωματικές βλάβες. Ο διαχωρισμός της σοβαρότητας του τραυματισμού γίνεται από το γιατρό ή το νοσοκομείο που επελήφθη του περιστατικού και αναγράφεται στην ιατροδικαστική έκθεση που αποστέλλεται για συμπλήρωση της δικογραφίας.

ΒΑΡΙΑ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΚΑΚΩΣΗ:

Χαρακτηρίζεται η βλάβη που αναγκάζει τον παθόντα να νοσηλευτεί σε νοσοκομείο σαν εσωτερικός ασθενής. Επίσης άσχετα από την εισαγωγή του στο νοσοκομείο, τα

κατάγματα, οι συνθλίψεις του εγκεφάλου ή άλλων οργάνων , τα βαριά τραύματα, οι διασεισεις του εγκεφάλου ή γενικά βαριά καταπληξία απαιτούν ιατρική θεραπεία και χαρακτηρίζονται σαν βαριές σωματικές βλάβες.

ΕΛΑΦΡΑ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΒΛΑΒΗ:

Είναι η βλάβη ελαφρού χαρακτήρα όπως το διάστρεμμα, η θλάση ή το τραύμα.
(www.mednet.gr)