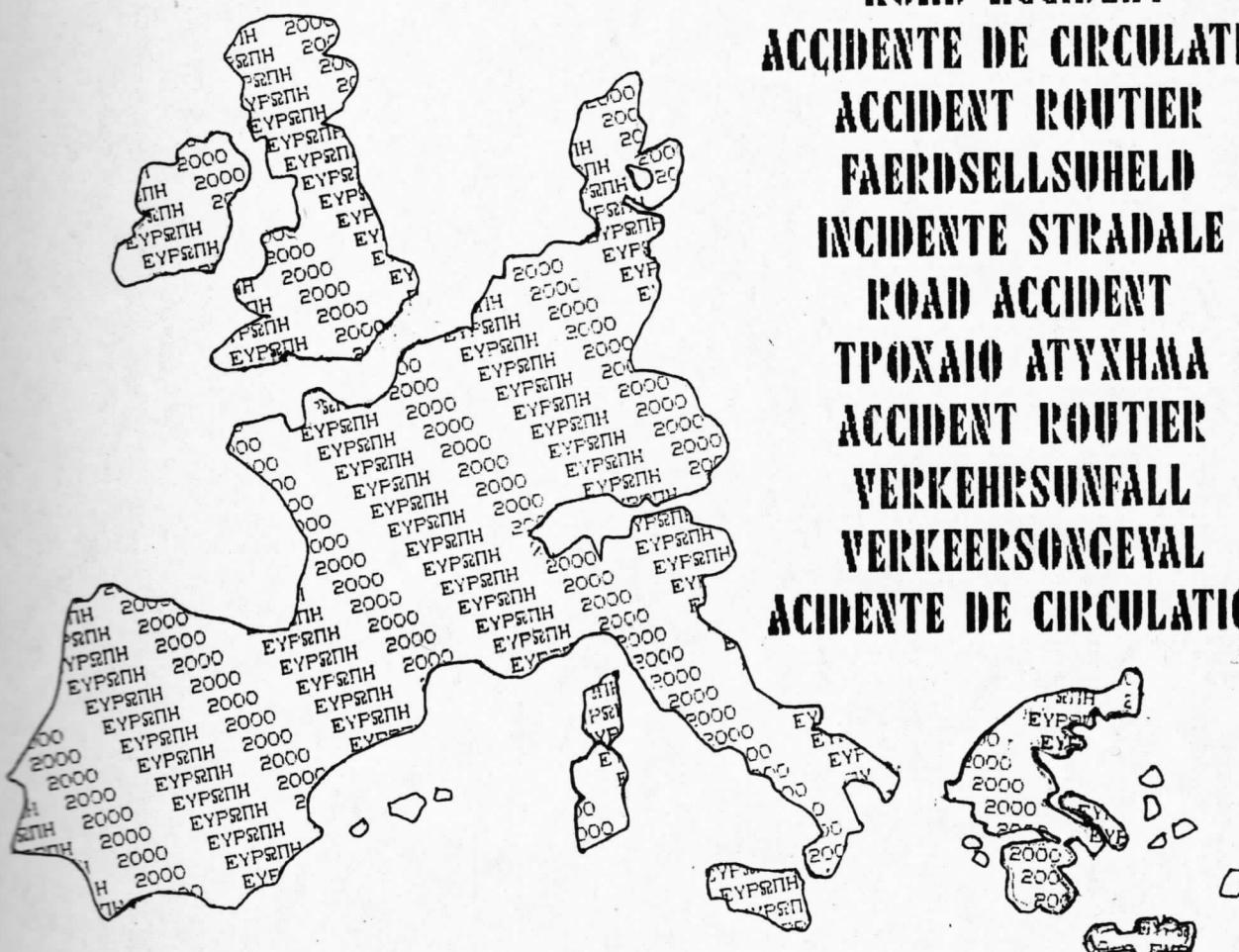


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΑΠ. ΓΙΩΤΗΣ

ΟΠΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ 10ου ΕΞΑΜΗΝΟΥ
**ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ
ΤΡΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΡΝ ΟΔΙΚΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΟΔΟΕΚΑ ΚΡΑΤΗ
ΤΡΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ**

ACCIDENT ROUTIER
ROAD ACCIDENT
ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN
ACCIDENT ROUTIER
FAERDSLELSUHELD
INCIDENTE STRADALE
ROAD ACCIDENT
ΤΡΟΧΑΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑ
ACCIDENT ROUTIER
VERKEHRSUNFALL
VERKEERSONGEVAL
ACIDENTE DE CIRCULATION



ΓΙΩΡΓΟΣ Δ. ΓΙΑΝΝΗΣ

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική αυτή εργασία εντάσσεται μέσα στην γενικότερη εύγχρονη τάξη προς την Ευρωπαϊκή Ένοποίηση, το μεγάλο αυτό ιδανικό το οποίο θα έρθει μόνο σαν αποτέλεσμα συντονισμένων προεπαρχειών σε κάθε τομέα, άρα και στον τομέα της οδικής αεφάλειας. Πρώτο στάδιο ήταν η συλλογή τόσο όλων των εθνικών δελτίων ατυχημάτων, όσο και εχεδόν όλων των αντίετοιχων ετατιετικών τευχών. Κατόπιν έγινε αξιολόγηση και ευγκριτική ανάλυση των δελτίων στην οποία στέθησαν κατ' αντιπαράθεση τα Θετικά και αρνητικά στοιχεία των δελτίων με αποτέλεσμα να διατυπωθεί μία ολοκληρωμένη άποψη τόσο για την φυσιογνωμία καθενός δελτίου, όσο και για τον γενικότερο τρόπο αντιμετώπισης από τα δώδεκα κράτη της ανάλυσης των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Σύμφωνα με τα κριτήρια που στέθηκαν υιοθετήθηκε τελικά ένας ευνδυασμός στοιχείων από κάθε εθνικό δελτίο, έτσι ώστε να μας δώσει ένα πλήρες και εύκολα ευμπληρωνόμενο ενιαίο δελτίο τέτοιο ώστε να μακανοποιεί ταυτόχρονα τις απαιτήσεις σε πληροφορίες και των δώδεκα κρατών. Τέλος η επιεικόππηση των πινάκων των εθνικών ετατιετικών τευχών κατέβει ξε ακόμη περιεβότερο την ανομοιογένεια των κρατών στο θέμα αυτό. Επιγραμματικά θα λέγαμε ότι η εργασία αυτή απέδειξε ότι στην Ευρώπη υπάρχει επιμαντική υποδομή στον τομέα της οδικής αεφάλειας και αυτό που απαιτείται να γίνει εύναυλος κατάλληλος συντονισμός αυτής.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ : ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ / ΔΕΛΤΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ / ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟ ΤΕΥΧΟΣ / ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με αφετηρία την ευμετοχή στο J.S.P. πρόγραμμα επιμόρφωσης και ανταλλαγής επουδαετών ανάμεσα στο Εθνικό Μετεόβιο Πολυτεχνείο και το QUEEN MARY COLLEGE OF LONDON που οργάνωσε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, ξεκίνησε μία προεπαρχεια ανάλυσης και εύγκρισης των ευετημάτων καταγραφής των οδικών τροχαίων ατυχημάτων ανάμεσα στα διάφορα κράτη μέλη των Ε.Κ. Η διπλωματική αυτή εργασία εντάσσεται μέσα στην γενικότερη εύγχρονη τάξη προς την Ευρωπαϊκή Ενοποίηση, το μεγάλο αυτό ιδανικό το οποίο θα έρθει μόνο σαν αποτέλεσμα ευντονισμένων προεπαρχειών σε κάθε τομέα, άρα και στον τομέα της οδικής αεφάλειας.

Κατά την διάρκεια εννέα μηνών έγινε η ευλλογή τόσο δύοντας των εθνικών δελτίων ατυχημάτων, δύο και εχεδόν δύοντας των αντίετοιχων στατιστικών τευχών, όπου καταγράφηκε σε πρώτη φάση η έλλειψη ευντονισμού ανάμεσα στα διάφορα κράτη. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι η Διεύθυνση Μεταφορών της Στατιστικής Υπηρεσίας των Ε.Κ. δεν έχει καν αντίγραφο ούτε των εθνικών δελτίων ούτε των στατιστικών τευχών, έτσι ώστε στην αρνητική της απάντηση ζήτησε αντίγραφο της ευλλογής που θα γινόταν στο Ε.Μ.Π. Ταυτόχρονα καταγράφηκε η δυνητικά συνεργαζόμενη ανάμεσα στις εθνικές υπηρεσίες όχι μόνο λόγω των προβλημάτων γλώσσας αλλά και λόγω της κλειστής εθνικής οργάνωσής τους. Παράλληλα έγινε αναζήτηση πληροφοριών εχετικών με την καταγραφή και την γενικότερη ανάλυση των ατυχημάτων

και από άλλες πηγές, έτειν καταστρώθηκε σχετικό ερωτηματολόγιο και ετάλθηκε σε ειδικούς.

Το ετάδιο της ευλλογής ακολουθούσε η φάση της ανάλυσης των δώδεκα εθνικών δελτίων ατυχημάτων. Έγινε τόσο αξιολόγηση καθενός εθνικού δελτίου όσο και ευγκριτική ανάλυση επνοιας επέθησαν κατ' αντιπαράθεση τα θετικά και αρνητικά ετοιχεία των δελτίων με αποτέλεσμα να διατυπωθεί μία ολοκληρωμένη άποψη τόσο για την φυσιογνωμία καθενός δελτίου, όσο και για τον γενικότερο τρόπο με τον οποίο αντίμετωπίζουν τα δώδεκα κράτη την ανάλυση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Αυτό που φάνηκε καθαρά, είναι το γεγονός ότι τα 12 δελτία ατυχημάτων χωρίζονται σε 4 βασικές ομάδες, ήτοι το 'μεγάλο' (Γαλλία), τα πέντε πλήρη αλλά όχι τόσο μεγάλα δελτία (Μεγάλη Βρετανία, Ισπανία, Βέλγιο, Δανία, Ιταλία), τα δύο 'μικρά' αλλά χωρίς ελλείψεις (Ιρλανδία, Ελλάδα) και τα τέσσερα 'μικρά' (Λουξεμβούργο, Γερμανία, Ολλανδία, Πορτογαλία). Η ομαδοποίηση αυτή φαίνεται καθαρά στο διάγραμμα 13 (βελ. 2.129). Τονίζεται ότι ο χωρισμός αυτός δεν ακολουθεί αυτηρά μόνο ποετικά κριτήρια (διότι θα μπορούσε να είναι και διαφορετικός με τα δια ποετικά κριτήρια), αλλά είναι ευνδυαθμένος και με την ευνοϊκή εικόνα κάθε δελτίου.

Ταυτόχρονα φάνηκαν μερικά βασικά ετοιχεία των εθνικών δελτίων ατυχημάτων. Επίσης ένα χαρακτηριστικό ευμπέραεμα είναι ότι το Γαλλικό δελτίο είναι το πληρέστερο σε όλα τα επίπεδα. Εξ' έου πλήρες είναι και το Αγγλικό, ενημερώνεται όμως ότι η λογική του σπως

προκύπτει από την εύγκρισή του με τα υπόλοιπα δελτία, είναι εμμαντικά διαφορετική από εκείνη δλων των υπολοίπων. Η λογική αντιμετώπισης των ερωτημάτων των υπολοίπων δελτίων ατυχημάτων + εε γενικές γραμμές ευμβαδίζει με εκείνη του Γαλλικού. Μόνες εξαιρέσεις αποτελούν το δελτίο ατυχήματος του Λουζεμβούργου, καθώς και το ελλιπές Πορτογαλικό, όπου βυναντούμε μία έλλειψη ευνοχής στα ερωτήματά τους. Τονίζεται ακόμη το γεγονός ότι το Γερμανικό δελτίο ατυχήματος παρά το ότι έχει μικρό αριθμό ερωτημάτων, δεν παρουσιάζει ελλείψεις και θα μπορούσε εύστοχα να χαρακτηρισθεί εάν η 'περύληψη' ενός πλήρους δελτίου. Σημειώνεται επίσης ότι τα δελτία της Ισπανίας, του Βελγίου, της Δανίας και της Ιταλίας χωρίς να έχουν υδιαίτερα μεγάλο αριθμό ερωτημάτων είναι ταυτόχρονα υδιαίτερα πλήρη και εαν δομή και εαν περιεχόμενο. Αναφέρονται επίσης και οι περιπτώσεις αλληλεπιδράσεων των δελτίων μεταξύ τους (Αγγλία-Ιρλανδία, Γαλλία-Ελλάδα).

Σύμφωνα με την ανάλυση που είχε προηγηθεί και τα κριτήρια που ετέθηκαν για την δημιουργία ενός ενιαίου για όλα τα κράτη της Ευρώπης δελτίου ατυχήματος, έτειν ώστε αυτό να παρέχει ευνοϊκά ετοχεία για την ανάλυση των ατυχημάτων, να κάθε Ευρωπαϊκό ενδιαφερόμενο, έγινε η πρόταση όπως ακριβώς εμφανίζεται ετις εελίδες 3.43.-3.49. Υιοθετήθηκε ένας ευνυασθμός ετοιχείων από κάθε εθνικό δελτίο; έτειν ώστε να μας δώσει ένα πλήρες και εύκολα ευμπλοκωνόμενο ενιαίο δελτίο τέτοιο ώστε ταυτόχρονα να ικανοποιεί τις απαιτήσεις εε πληροφορίες

κατ των δώδεκα κρατών. Τοντέταλ δτι το δελτίο αυτό είναι η πρώτη φάση ενοποίησης και είναι απαραίτητο να ευνεχισθεί η βελτίωσή του με κύριο εμμέσω αυτής την βαθύτερη επεξεργασία των ετοιχείων από πλεκτρονικούς υπολογιστές. Είναι εμμαντικό δμας η οποιαδήποτε προεπάθεια ενοποίησης να ευνοδεύεται και με την αντίστοιχη για την ενοποίηση των προδιαγραφών, η οποία είναι απαραίτητη για τον καθορισμό του ενιαίου επιπέδου αναφοράς.

Τέλος η επιεκόπηση των πινάκων των εθνικών ετατιετικών τευχών η οποία ήταν απαραίτητη στην διαμόρφωση της πρότασης για το ενιαίο δελτίο, λόγω της αλληλεξάρτησης εισαγωμένων ετοιχείων και εξαγωμένων αποτελεσμάτων, κατέδειξε ακόμη περισσότερο την ανομοιογένεια και την έλλειψη ευντονισμού ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά κράτη. Η πρόταση για ενιαίο ετατιετικό τεύχος εκτός του δτι προβιρούει σε εμμαντικά προβλήματα ενιαίων προδιαγραφών και οργάνωσης των δώδεκα κρατών, είναι αμφιεβητούμενη και η ανάγκη της. Αυτό διότι δεν κρίνεται εκόπιμο να δεσμεύει η Ε.Κ. τα κράτη της για ορισμένο εύδος ανάλυσης (εκτός από τα ευνολικά αποτελέσματα που είναι κοινά για όλους) και είναι μάλλον προτυπότερο να διδονται κατευθυντήριες οδηγίες.

Επιγραμματικά θα λέγαμε δτι η εργασία αυτή κατέδειξε δτι στην Ευρώπη υπάρχει εμμαντική υποδομή στου τομέα της οδικής αεφάλειας και αυτό που απαιτείται να γίνει είναι ο κατάλληλος ευντονισμός αυτής.

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ - ΔΕΣΣΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ
ΠΕΡΙΛΗΨΗ,
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
Ε Ι Σ Α Γ Ζ Γ Η

εελ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.1.	
ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	1.1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.2.	
ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	1.4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.3.	
ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	1.5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.4.	
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	1.10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ 12 ΚΡΑΤΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.1.	
ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ 12 ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΚΡΑΤΟΣ	2.1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.2.	
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ 12 ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	2.54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.3	
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ 12 ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (ΠΙΝΑΚΕΣ - ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ)	2.127

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΑ 12 ΚΡΑΤΗ - ΜΕΛΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.1.	
ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ)	3.1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.2.	
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	3.8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.3.	
ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (PROPOSAL FOR ONE ACCIDENT RECORD IN THE 12 E.C. COUNTRIES)	3.43

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

-
1. 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (ΟΔΗΓΙΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ - ΟΡΙΣΜΟΙ)
 2. ΕΠΟΠΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

-
- ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4
- ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΤΕΥΧΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΟΔΙΚΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

12 ΠΙΝΑΚΕΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΤΕΥΧΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Είναι πραγματικότητα ότι το 2000 δεν είναι πια η μακρυνή ημερομηνία που την βλέπει κανείς με δέος, αλλά είναι τα αμέσως επόμενα χρόνια που έρχονται. Το 2000 είναι η ημερομηνία στην οποία θα εφαρμόζονται τα προγράμματα που εήμερα καταστρώνονται. Ο 21ος αιώνας ανοίγει μιά νέα εποχή, εποχή αναμφιεβήτητα συνδεδεμένη με τις προηγμένες τεχνολογίες, με την ταχύτητα και τον προγραμματισμό. Αναπόφευκτα συνεπάγονται και κοινωνικές μεταβολές εξ αυτίας αυτής της νέας τεχνολογικής εποχής.

Η υδεα της Ενοποίησης της Ευρώπης έρχεται να καλύψει πλήρως τις νέες απαιτήσεις και δεν είναι καθόλου τυχαίο ότι η πρωτοπόρα αυτή αντίληψη περί ενωμένων δυνάμεων θε διεθνές επίπεδο, ξεκινά από την ήπειρο με την μεγαλύτερη ιστορία. Μέλλον θε δλα τα επίπεδα υπάρχει για την γηραιά ήπειρο μόνο από την ετοιμή που το αντιμετωπίζει με ενωμένες τις δυνάμεις της. Προφανώς το μεγάλο δράμα της Ενοποίησης της Ευρώπης χρειάζεται πολλές και συντονισμένες προεπιθειες θε δλα τα επίπεδα. Σαν μία πέτρα στο οικοδόμημα της Ευρωπαϊκής Ενοποίησης ξεκίνησε και αυτή η διπλωματική εργασία, να συμβάλει

δηλαδή και αυτή στην ευνοϊκή Ενοποίηση σε όλους τους τομείς.

Η εημερινή κατάβαση στο Θέμα της κοινής αντιμετώπισης της οδικής αεφάλειας στην Ε.Κ. χωρίς να είναι κακή είγουρα δεν είναι ενθαρρυντική. Και αυτό διότι δεν υπάρχει κανένας ευνοιακός ανάμεσα στα κράτη που εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν το ίδιο αντικείμενο με διαφορετικούς τρόπους. Υπάρχει ταυτόχρονα η πραγματικότητα ότι δεν έχουν γενικευτεί και εφαρμοστεί πλήρως οι εφαρμογές της πληροφορικής στον τομέα αυτό, αφού παρατηρώντας τα αποτελέσματα από τα επαγγελματικά τεύχη των δώδεκα κρατών δεν εμφανίζεται εχεδόν καθόλου δευτερογενής επεξεργασία. Ταυτόχρονα η κοινή αντιμετώπιση του αντικειμένου αυτού δεν ευγκαταλέγεται στις εημερινές προεπάθειες των Ε.Κ. για τεχνολογική ενοποίηση, αφού επικεντρώνεται — και ορθώς — στις τεχνολογίες αιχμής.

Μια πολύ πρόχειρη επιβεβόπηση του Θέματος — της οδικής αεφάλειας στην Ευρώπη αρκεί για να καταδείξει τα προβλήματα που δημιουργούν οι διαφορετικές προδιαγραφές κάθε κράτους για το ίδιο Θέμα. Οι διαφορετικές προδιαγραφές για τα οχήματα, για τις οδούς, τους οριεμούς των εννοιών έχουν οδηγήσει τα κράτη σε μία κατάβαση αευνενοπείας μα αποτέλεσμα την απομόνωσή τους.

Η διπλωματική αυτή εργασία έρχεται να καλύψει όλες αυτές τις ανάγκες, ε' αυτόν τον τομέα οπού δεν είναι δύβικο λογικά να ενοποιηθεί ενώ ταυτόχρονα δεν έχει

εξεταστεί σχεδόν καθόλου ως τώρα. Ο τελικός ετόχος της εργασίας είναι η καθιέρωση μίας κοινής αντιμετώπισης από τα δώδεκα κρατη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων του ευετήματος καταγραφής των ετοιχείων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Προφανώς το αντικείμενο είναι πολύ ευρύ, απαιτεί πλήθος διακρατικών ευνενοήσεων και η παρούσα εργασία δεν μπορεί παρά να αποτελεί ένα πρώτο επίδειο. Γιατί είναι επιμαντικό να τονιστεί ότι η ιστορική παγκοσμίως καινοτομία της Ενοποίησης της Ευρώπης δεν πρέπει να επηρεχθεί επην καταπίεση ενός λαού έναντι ενός άλλου, αλλά επην αρμονική ευνύπαρξη ή όλα τα επίπεδα των Ευρωπαϊκών λαών.

Απότερος ετόχος είναι να αποτελέσει το ενιαίο εύετημα καταγραφής των οδικών τροχαίων ατυχημάτων το έναυσμα για έναν πιο εύγχρονο και αποτελεσματικό τρόπο αντιμετώπισης των ατυχημάτων επην Ευρώπη, αφού τότε οι δυνάμεις των Ευρωπαίων επιετημόνων θα είναι ενωμένες και δεν θα επαναλαμβάνουν δώδεκα φορές την ίδια εργασία.

Τέλος καθότι τα μεγάλα οράματα γίνονται πραγματικότητα από πολλές και μικρές προεπάθειες, εκφράζεται η φιλοδοξία η κοινή αντιμετώπιση της οδικής αεφάλειας να αποτελέσει ένα από τα εναύσματα για την Ευρωπαϊκή Ενοποίηση.

1.2. ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Στο κεφάλαιο 2 παρουσιάζεται το εημαντικότερο μέρος της εργασίας, δηλαδή η ανάλυση και εύγκριση των δώδεκα εθνικών δελτίων δελτίων ατυχημάτων. Συγκεκριμένα στην παράγραφο 2.1 γίνεται ανάλυση των εθνικών δελτίων ένα - ένα. Στην παράγραφο 2.2. γίνεται η εύγκριση των δώδεκα δελτίων ανά κατηγορία ερωτημάτων και στην παράγραφο 2.3 διδονται τα ευμπεράματα από την προηγούμενα ανάλυση και εύγκριση εύμφωνα με τους πίνακες και τα διαγράμματα που ακολουθούν.

Στο κεφάλαιο 3 γίνεται η πρόταση για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος για τα δώδεκα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Συγκεκριμένα στην παράγραφο 3.1 εκτιθενται τα κριτήρια εύμφωνα με οποία διαμορφώθηκε η πρόταση, καθώς επίσης γίγεται εκτενώς και το εημαντικό πρόβλημα των διαφορετικών προδιαγραφών ανάμεσα στα Ευρωπαϊκά κράτη. Στην παράγραφο 3.2 παρουσιάζεται βήμα - βήμα η διαμόρφωση του ενιαίου δελτίου όπου εξηγείται η πρόταση σε όλο το βάθος. Τέλος στην παράγραφο 3.3 παρουσιάζεται η τελική πρόταση μαζί με τους πίνακες εκαριφημάτων και τους οριθμούς που την ευνοεύουν.

Στο κεφάλαιο 4 γίνεται η ευνολική επιεικότητη των πυνάκων που περιέχονται στα δέκα από τα δώδεκα εθνικά ετατιστικά τεύχη.

1.3. ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Είναι πραγματικότητα ότι ο υπερεθνικός χαρακτήρας του θέματος της καταγραφής των οδικών τροχαίων ατυχημάτων δεν έχει γίνει ως επίμερα αντικείμενο εκτεταμένης έρευνας παρά το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια ενθαρύνονται οι διεθνείς επιεπιμονικές προσπάθειες και ταυτόχρονα είναι θέμα με ευρύ πεδίο ανάπτυξης.

Τρεις ήταν οι κύριες βιβλιογραφικές πηγές για αυτήν την διπλωματική εργασία. Τα επατιετικά τεύχη των ιρατών, διάφορες δημοσιεύσεις ή ξένα επιεπιμονικά περιοδικά και η αλληλογραφία με τις επατιετικές υπηρεσίες των ιρατών μελών των Ε.Κ.

Η πρώτη και κύρια πηγή που χρησιμοποιήθηκε ήταν τα εθνικά επατιετικά τεύχη ανάλυσης των οδικών τροχαίων ατυχημάτων, καθώς και οριεμένα τεύχη διεθνών οργανισμών. Στα πιο πολλά από αυτά τα τεύχη εκτός των αναλυτικών πινάκων υπήρχαν αρκετές εκτυμήσεις, κρίσεις, εχόλια και πληροφορίες για κάθε φάση του ενεπίματος καταγραφής, επεξεργασίας και αξιοποίησης των ετοιχείων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Συνήθως αυτά τα εχόλια, βρίσκονταν σε κάποιο παράρτημα μαζί με το ευνημένο εθνικό δελτίο ατυχήματος, οπότε ήταν εύκολη η επιλογή και

χρησιμοποίησή τους. Παρατίθενται παρακάτω οι τίτλοι αυτών των τευχών

1. ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIERE 1986. SERVICE D' ETUDES TECHNIQUES DES ROUTES ET AUTOROUTES. PARIS 1986.
2. ROAD ACCIDENTS GREAT BRITAIN 1984. DEPARTMENT OF TRANSPORT. LONDON 1984.
3. BOLETIN INFORMATIVO ACCIDENTES 1985. DIRECCION GENERAL DEL TRAFICO MINISTERIO DEL INTERIOR. MADRID 1985.
4. FAERSEL SUHELD 1985. DANMARKS STATISTIK. COPENHAGEN 1985.
5. STATISTICA DEGLI INCIDENTI STRADALI 1984. INSTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. ROME 1985
6. ROAD ACCIDENTS FACTS 1985. DUBLIN 1985.
7. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ 1981. ΑΘΗΝΑ 1984.
8. LES ACCIDENTS DE LA ROUTE AU GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG. ETUDE STATISTIQUE 1933-1966. LUXEMBOURG 1967.
9. BULLETIN DU STATEC. SERVICE CENTRAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES. LUXEMBOURG 1980
10. STRASSENVERKEHR SUNFALLE. STUTTGARD 1983.
11. VERKEHR IN ZAHLEN 1985. BONN 1985.
12. STRASSENVERKEHRSRECHT. MUNCHEN 1985.
13. STATISTIEK VAN DE VERKEERSONGEVALLEN OP DE OPENBARE WEG 1985. CENTRAAL BUREAU VOOR DE STATISTIEK. 1985.
14. EUROSTAT. ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕΤΗΡΙΔΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ 1970 - 1983. LUXEMBOURG 1983.
15. STATISTICS OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN EUROPE. UNITED NATIONS 1984.
16. ONTARIO ROAD SAFETY REPORT. ONTARIO 1985.

Η δεύτερη πηγή ήταν διάφορα άρθρα από περιοδικά, κυριώς όχι Ελληνικά. Κατά την διάρκεια της παραμονής στο Λονδίνο στα πλαίσια του J.S.P. προγράμματος επιμόρφωσης και ανταλλαγής επουνδαστών, δοθηκε η ευκαιρία για ευρεία βιβλιογραφική αναζήτηση. Αναφέρεται ότι οι σημαντικότερες πηγές στις οποίες βρέθηκαν άρθρα εχετικά με διεθνείς ευγκρίσεις ατυχημάτων, ήταν το Αγγλικό περιοδικό T.R.R.L. και το Αμερικανικό ACCIDENT ANALYSIS

AND PREVENTION. Παρατίθενται παρακάτω οι ειμαντικότερες δημοσεύσεις που χρησιμοποιήθηκαν.

- ACCIDENT ANALYSIS AND PREVENTION U.S.A. :

1. THE VALIDITY OF POLICE REPORTED ACCIDENT DATA.
D.SHINAR. VOL.15.NO.3.PP175-191,1983
2. ACCIDENTS IN THE U.S.AND EUROPE. J.H.KLOECKNER.
VOL.17.NO.6.PP.429-438,1985
3. STATISTICAL CONSIDERATIONS FOR THE INTERPRETATION OF COMMONLY UTILIZED ROAD TRAFFIC ACCIDENTS INDICATORS.
S.I.BANGDIWALA. VOL.17.NO.6.PP.419-427,1985.

- INTERNATIONAL DRIVERS BEHAVIOUR RESEARCH ASSOCIATION :

4. LES SYSTEMES D' INFORMATIONS SUR LES ACCIDENTS.
ENQUETE DANS TREIZE PAYS. T.BENJAMIN.
TEC.NO.62.1984.

- UNIVERSITY COLLEGE OF LONDON :

5. A COMPARISON OF ROAD SAFETY IN THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY AND GREAT BRITAIN. A.S.HAKKERT,
R.E.ALLSOP. LONDON 1986.

- T.R.R.L.

6. ACCIDENT DATA PROCEDURE AND ITS RESEARCH APPLICATIONS.
SR.11.1980.
7. ACCIDENT STATISTICS. LR.394.1983

- E.N.O.

8. USES OF TRAFFIC ACCIDENT RECORDS. NO.71.1984.

Πρέπει να προστεθεί ακόμη ότι κατά την φάση της αλληλογραφίας για την ευλλογή των δελτίων ατυχημάτων και των ετατιετικών τευχών εξητούνται και γενικότερες εχετικές πληροφορίες από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Τέτοιου εύδους πληροφορίες έβειλαν τα πιο πολλά κράτη και εημειώνεται ότι κάποιες από αυτές βοήθησαν ειμαντικά την ανάλυση. Αναφέρονται παρακάτω οι διευθύνσεις των ετατιετικών υπηρεσιών των δώδεκα κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Institut National de la Statistique et des Etudes
Economiques (INSEE)
18, Boulevard A. Pinard
75675 Paris Cedex 14
FRANCE

Her Majesty's Stationery Office
PO BOX 276 London SW5/SDT
ENGLAND

Direccion General de Trafico,
calle Josefa Valcarcel 28,
Madrid 28027
SPAIN

Institut National de Statistique
1000 Bruxelles
Rue de Louvain 44
BELGIQUE

Danmarks Statistik
Sejrograde 11
Postboks 2550
2100 KOBENHAVN O
DENMARK

Instituto Centrale di Statistica
Via C. Balbo 14
00 100 Roma
ITALIA

Central Statistical Office
Sun Alliance House,
Molesworth
IRELAND

Central Statistical Office
14 Licourgou st.
Omonia, Athens
GREECE

Office Central de la Statistique
et des Etudes Economiques
STATEC
2013 Luxembourg
19-21, bd. Royal
LUXEMBOURG

Statistisches Bundesamt
Gustav-Stresemann-Ring 11
Postfach 5528
6200 Wiesbaden

W. GERMANY

Central Bureau of Statistics
Voorburg
428 Prinses Beatrixlaan
The Hague
HOLLAND

Instituto National de Estatistica
Avenida Antonio Joze de Almeida
1078 Lisboa Codex
PORTUGAL

1.4. ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Τα ετάδια της διλωματικής εργασίας για ανάλυση και εύγκριση των ευεπιμάτων καταγραφής και αξιοποίησης των ετοιχείων από τα οδικά τροχαία ατυχήματα, ήταν και πολλά και περιείχαν αρκετές δυσκολίες. Τόσο επον θάση της ευλλογής των δελτίων ατυχημάτων και των ετατιετικών τευχών, όσο και επον θάση μετάφρασης και περαιτέρω ανάλυσης και εξαγωγής αποτελεσμάτων, η Βοήθεια οριζμένων ανθρώπων ήταν καθοριστική επον θάση των εημαντικών δυσκολιών.

Πρώτα απ' όλα πρέπει να ευχαριστήσω του καθηγούτη του τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Ε.Μ.Πολυτεχνείου κ. Α.Γιώτη για την εημαντική βοήθεια που μου προσέφερε για την αντιμετώπιση όλων των εημαντικοτέρων δυσκολιών εε όλα τα ετάδια της διπλωματικής μου εργασίας. Ταυτόχρονα η υποστήριξη του κ. Α.Γιώτη εε όλα τα επίπεδα ήταν καθοριστική για την επίλυση όλων προβλημάτων και την πραγματοποίηση αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Ταυτόχρονα ετο εημαντικότερο μέρος των δυσκολιών, δηλαδή επον ανάλυση των ετοιχείων και την πρόταση για υιοθέτηση κοινής πολιτικής ετο θέμα της οδικής αεφάλειας επον Ευρώπη, καθοριστική ήταν και η βοήθεια του λέκτορα του τομέα Μεταφορών και

Συγκοινωνιακής Υποδομής κ. I. Γκόλια. Τον ευχαριστώ πολύ για τις ευμβουλές χωρίς τις οποίες η μορφή της ανάλυσης και της πρότασης θα ήταν εημαντικά διαφορετικές.

Πρέπει ακόμα να ευχαριστήσω τον καθηγητή του QUEEN - MARY COLLEGE κ. D.G.POWEL τόσο για την φιλοξενία κατά την διάρκεια του J.S.P. προγράμματος για την επιμόρφωση και ανταλλαγή επουδαετών, όσο και για τα διάφορα ετοιχεία τα οποία έβειλε. Επίσης θα ευχαριστήσω και τους καθηγητές κ. E.U.HIERSCHE του Πανεπιστημίου της Καρλερούης, κ. G. DE NAVACERRADA του Πανεπιστημίου της Μαδρίτης και τους κ. κ. S.LASSARE και CARRE του Εθνικού Ινστιτούτου Έρευνας πάνω ετις Μεταφορές και την αεφάλειά τους, της Γαλλίας, για τα εημαντικά ετοιχεία που έβειλαν για την κατάσταση που επικρατεί ετις χώρες τους επηγραφή και ανάλυση των ατυχημάτων.

Επίσης ευχαριστώ την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία για την μακρόχρονη ευνεργασία που είχαμε σχετικά με την ευλλογή των δελτίων ατυχημάτων και των στατιστικών τευχών απ' όλα τα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Στην ευνεχή αλληλογραφία που χρειάστηκε να γίνει ετην διάρκεια του τελευταίου χρόνου εημαντική ήταν η βοήθεια των υπαλλήλων της Ε.Σ.Υ.Ε. Κου. Δ. Γιαννή και Κας Χ. Γιαννή.

Όσον αφορά την φάση της μετάφρασης από τις δώδεκα εθνικές γλώσσες στα Ελληνικά όλων των δελτίων ατυχημάτων και των περιεχομένων¹ των ετατιετικών τευχών πρέπει να ευχαριστήσω την Κα Χ. Γιαννή για την γερμανική μετάφραση, την Δδα Μ. Σοφιανού για την Πορτογαλική, τον Κο Τσίγκα για την Ιταλική, την Δδα B. RODRIGUEZ για την Ισπανική, την Δδα LAMERS, ακόλουθο στην Ολλανδική Πρεβεζά στην Αγκίνα για την Ολλανδική μετάφραση και τέλος την Δανική Πρεβεζά για την μετάφραση από τα Δανικά.

Ευχαριστίες ανήκουν επίσης στις Στατιστικές Υπηρεσίες των κρατών μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για τα ετοιχεία που μας έστειλαν.

Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων για την δυνατότητα που μου έδωσε να εκπονήσω την διπλωματική μου εργασία με την Ευρωπαϊκή της διάσταση μέσω του JSP προγράμματος για την επιμόρφωση και ανταλλαγή επουδαετών.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την ευνεχή της υποστήριξη βε αρκετά ετάδια της διπλωματικής εργασίας μου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ 12 ΚΡΑΤΩΝ-ΜΕΛΩΝ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Μετά την ευλλογή των δελτίων ατυχημάτων από τις δώδεκα χώρες των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ακολουθήθηκε η διαδικασία επεξεργασίας τους όπως περιγράφεται παρακάτω.

Αρχικαν να ειναγονται πάνω στο τεράτιο χαρτί ενός προγράμματος SPREADSHEET (διαστάσεις : 999 X 98 εγγραφές) τα ερωτήματα κάθε εθνικού δελτίου. Τα ερωτήματα που επαναλαμβάνονται σε περιεεότερα του ενός δελτία καταχωρούνται στην ίδια εγγραφή με απλή ενημερωση κάτω από τα αντίστοιχα κράτη. Το πρόγραμμα SPREADSHEET έδινε την δυνατότητα για εισαγωγή τόσο ερωτημάτων όσο και κατηγοριών σε οποιοδήποτε ενημέρωση του τεράτου χαρτιού μας. Διαφορετικά η επεξεργασία κατά τέτοιο ευνολικό τρόπο θα ήταν αδύνατη.

Το πρώτο δελτίο που καταχωρήθηκε ήταν το Ελληνικό (για να τεθούν οι βάσεις της Ελληνικής ορολογίας) και δεύτερο το Αγγλικό (καθότι το δεύτερο μεγαλύτερο σε ποσότητα πληροφοριών). Ήδη από τα πρώτα αυτά δελτία ατυχημάτων ξεκαθάρισαν οι πέντε βασικές ενότητες στις οποίες χωρίζονται οι ευλλεγόμενες πληροφορίες και αυτές είναι : γενικά ετοιχεία, περιβάλλον, φύση του ατυχήματος, όχημα και άνθρωπος. Καταχωρώντας τα ερωτήματα κάθε κράτους διαμορφωνόνταν

ευνεχώς και καινούργιες κατηγορίες. Ενώ αρχικά οι κατηγορίες του Ελληνικού δελτίου ήταν 20 (168 ερωτήματα) με την εισαγωγή και του Αγγλικού και του Ιρλανδικού έγιναν 43 (402 ερωτήματα). Με την εισαγωγή των ετοιχείων από την Γερμανία και το Λουξεμβούργο οι κατηγορίες έγιναν 49 (601 ερωτήματα) και μετά την Γαλλία την Ισπανία και το Βέλγιο 58 (901 ερωτήματα). Για να γίνουν τελικά μετά την εισαγωγή των ερωτημάτων και από τα τέσσερα τελευταία κράτη, οι ευνολικές κατηγορίες 62 και τα ευνολικά ερωτήματα 1088, έτειν ακριβώς δημοσίευσαν στην προτελευταία ετήλη του πίνακα III.

Πρέπει να τονιστεί ότι τα ερωτήματα εε κάθε εθνικό δελτίο ατυχήματος είναι κατανεμημένα είτε βε λιγότερες είτε εε περιβεβότερες κατηγορίες, καθότι κάθε κράτος ακολουθεί τον δικό του τρόπο κατανομής των ερωτημάτων, ακολουθήσης η τακτική δημοσίευσης να καταχωρούνται στις υπάρχουσες κατηγορίες της επεξεργασίας μας για να αποφευχθούν τόσο η πολυδιάβεπον δρόμο και η αλληλοεπικάλυψη τους. Πρέπει να τονιστούν οι δυσκολίες που προέκυπταν από την πολύ μεγάλη έκταση των καταγραφομένων πληροφοριών. Παραδείγματος χάριν στην προεπάθεια να ενταχθεί ένα ερώτημα έπρεπε να αναζητηθεί ανάμεσα εε 62 κατηγορίες να βρεθεί εκείνη στην οποία ανήκει, καθώς επίσης να εντοπιστεί αν εε αυτήν την κατηγορία ή άλλη υπήρχε το ίδιο ή παρόμοιο ερώτημα και να κριθεί η ένταξή

του θε προηπάρχουσα εγγραφή ή θε νέα. Δημιουργούνται
ευχνά για την καταχώρηση ενός ερωτήματος, αλλολοεπικαλυψη
μέχρι και θε τρία επίπεδα, δηλαδή θε ποιά από της
ενότητες ανήκει, θε ποιά από της κατηγορίες ηνα
καταχωρίζει και ποιό είναι το όμοιο του ερώτημα. Το
χρησιμοποιούμενο πρόγραμμα SPREADSHEET διευκόλυνε την
εργασία αυτή, η αναζήτηση όμως των καταλλήλων κατηγοριών
και ερωτημάτων εξακολουθούσε να, αποτελεί πρόβλημα παρά
την χρήση του προγράμματος.

'Οπως ακριβώς φαίνεται στης τρεις τελευταίες
ετήλεις του πίνακα III ευνολικά καταγράφηκαν 2417
ερωτήματα από τα 12 κράτη ένω τα τελικά ερωτήματα είναι
1088, δηλαδή επαναλαμβάνεται ένα ποσοστό 55% από αυτά.
Η τελική μορφή του ευνολικού πίνακα με όλα τα
καταγραφέντα ερωτήματα δλων των κρατών φαίνεται στον
ευγιεντρωτικό πίνακα (21 θελίδες) που υπάρχει στο
Παράρτημα II. Έχει γίνει προεπάθεια για την κατάλληλη
καταχώρηση δλων των ερωτημάτων από τα 12 εθνικά δελτία
ατυχημάτων, όσο το δυνατόν καλύτερα μέσα στις 5 ενότητες
και στις 62 κατηγορίες. Αλλωστε η εργασία είχε την
δυνατότητα της ανάδρασης τόσο λόγω της επεξεργασίας με
υπολογιστή, όσο και γιατί στην φάση της επεξεργασίας για
την κατάρτιση του ενιαίου δελτίου ατυχήματος για τα 12
κράτη των Ε.Κ. επανεζετάστηκαν από την αρχή και στο
εύνολό τους και στις 5 ενότητες (έγιναν 4) και στις 62

κατηγορίες (έγιναν 38) και τα 1088 ερωτήματα (έγιναν 235). Σημειώνεται ότι η τελική εχολίσεη των εθνικών δελτίων ατυχημάτων (κεφάλαιο 2.1) καθώς και των κατηγοριών (κεφάλαιο 2.2) έγινε μετά την οριετικοποίηση της πρότασης για το ενιαίο δελτίο, οπότε είχε κατανοηθεί καλύτερα κάθε χαρακτηριστικό τόπο των εθνικών δελτίων δύο και δύο των ερωτημάτων και κατηγοριών.

2.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ 12 ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΚΡΑΤΟΣ

Αναλύονται και παρουσιάζονται παρακάτω τα δελτία ατυχημάτων των 12 κρατών – μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Τα δελτία ατυχημάτων μαζί με τις οδηγίες χρήσης τους και τους οριθμούς που τα ευνοούνται βρίσκονται ενγκεντρωμένα στο παράρτημα I. Σημειώνεται ότι εκτός των δελτίων ατυχημάτων που χρησιμοποιούνται είμερα στα δώδεκα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, επιευνάπτονται στο παράρτημα I μερικά από τα παλαιότερα δελτία ατυχημάτων των κρατών αυτών καθώς επίσης και τα δελτία ατυχημάτων με τους οριθμούς τους της Νορβηγίας, της Γιουγκοσλαβίας, των Η.Π.Α., της Ιαπωνίας και το προτεινόμενο δελτίο για τα υπανάπτυκτα κράτη. Για την καλύτερη και εποπτικότερη ανάλυση κατακευάτηκαν 7 πίνακες στους οποίους γίνεται ευχνή αναφορά καθ' δύο την

διάρκεια της ανάλυσης και οι οποίους παραθέτονται στο τέλος αυτού του κεφαλαίου.

Σημειώνεται ότι η επιλογή της βειράς παρουσιάσεις των εθνικών δελτίων ατυχημάτων έγινε με καθαρά ποσοτικά κριτήρια, δηλαδή προηγήθηκαν τα κράτη με τα περιεεότερα ερωτήματα (Γαλλία, Μ.Βρετανία) και ακολούθησαν δλα τα υπόλοιπα εύμφωνα με τον αριθμό των ερωτημάτων που περιείχε το καθένα. Είναι απαραίτητο να καθοριστούν από την αρχή δριμένες έννοιες που χρησιμοποιούνται ευχνότατα στην ανάλυση που ακολουθεί και των οποίων η θηματία παίζει καθοριστικό ρόλο στην κατανόηση της ανάλυσης. Συγκεκριμένα το περιεχόμενο κάθε δελτίου ατυχήματος είναι χωρισμένο σε ομάδες και υποομάδες, για την διευκόλυνση του διαχωρισμού αυτού υιοθετήθηκαν ορισμένες έννοιες με τις οποίες γίνεται γρηγορότερα αντιληπτό για ποιά ομάδα ή υποομάδα μιλούμε.

Κατ' αυτό τον τρόπο το περιεχόμενο κάθε δελτίου ατυχήματος χωρίζεται σε 'ενότητες' (ευνήθως 3 με 5), κάθε ενότητα χωρίζεται σε 'κατηγορίες' (ευνήθως 15 με 65) και κάθε κατηγορία χωρίζεται σε 'ερωτήματα' (από 1 μέχρι 40). Παραδείγματος χάριν στον ευνολικό εποπτικό πίνακα δίλων των ερωτημάτων δίλων των εθνικών δελτίων έχουμε πέντε 'ενότητες' οι οποίες επαναλαμβάνονται σαν επικεφαλίδα πάνω από κάθε κατηγορία, επίσης έχουμε 62 'κατηγορίες' οι οποίες σημειώνονται σαν τίτλος (με κεφαλαία γράμματα)

πάνω από κάθε ομάδα ερωτημάτων και τέλος έχουμε 1088 'ερωτήματα' (με μικρά γράμματα) κατανεμημένα σε κατηγορίες και ενότητες.

Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι λόγω της ευχνότατης χρήσης των 'ενοτήτων' υιοθετήθηκαν διπλές έννοιες που να αντιπροσωπεύουν αυτές. Δηλαδή η ενότητα για το περιβάλλον του ατυχήματος αναφέρεται μερικές φορές και εαν παράγοντας οδός, η ενότητα για τα εμπλακέντα πρόσωπα αναφέρεται και εαν παράγοντας άνθρωπος. Ταυτόχρονα η έννοια του 'ερωτήματος' λόγω της ευχνότατης χρήσης της οριεμένες φορές εμφανίζεται και εαν 'απαιτούμενη πληροφορία'.

Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι εκτός από τις πληροφορίες που μπορούεαν να εξαχθούν από τα δελτία ατυχημάτων έγινε προσπάθεια για ευλλογή και εχετικών ευμπλορωματικών ετοιχείων από διάφορες πηγές. Κύρια πηγή ήταν τα εθνικά ετατιετικά τεύχη όπου ευχνά έδιναν ευμπλορωματικές πληροφορίες, καθώς επίσης και τα φυλλάδια με τις οδηγίες ευμπλήρωσης των δελτίων ατυχημάτων και τους οριεμούς. Επίσης έγινε χρήση άλλων παρόμοιων ερευνών που έχουν γίνει κυρίως στην Μεγάλη Βρετανία και την Γαλλία, καθώς και ευρείας βιβλιογραφίας. Για να εξακριβωθεί η ακρίβεια και κατ' επέκταση η αξία του ευνολικού ευετήματος καταγραφής και επεξεργασίας των δεδομένων των ατυχημάτων καταρτίστηκε ερωτηματολόγιο και

ετδλθηκε οι ειδικούς των ατυχημάτων ετα κράτη των Ε.Κ. Οι απαντήσεις που ελήφθησαν παρ' ότι δεν ήταν απ' όλα τα κράτη βοήθησαν στην εωετότερη ανάλυση των εθνικών δελτίων ατυχημάτων. Το ερωτηματολόγιο οι τρεις γλώσσες : Ελληνικά, Αγγλικά και Γαλλικά ευμπεριλαμβάνεται στο 2ο Παράρτημα.

2.1.1. ΓΑΛΛΙΑ



Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης άποψης για το δελτίο ατυχήματος της Γαλλίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμοτικών στοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Γαλλία που έχει πληθυνεμό 54 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 800 χιλιάδες χιλιόμετρα (το μεγαλύτερο ανάμεσα στα δώδεκα κράτη), έχε το 1983 210 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δείκτη ατυχημάτων 92.

Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Γαλλίας αποτελείται από μία βελύδα Α3 όπου ευπληρώνονται όλα τα ερωτήματα και από 1 ευνοδευτική βελύδα με την κωδικοποίηση των παραβάσεων που ευνετέλεσαν στο ατύχημα καιώς και των ιρατών του κόσμου και των περιφερειών της Γαλλίας. Το εύνολο των ερωτημάτων είναι 348 και αυτά κατανέμονται σε 68 κατηγορίες, των οποίων η έκταση διαφέρει πολύ από κατηγορία σε κατηγορία. Αναφέρεται

χαρακτηριστικά δτι υπάρχουν κατηγορίες με δυνατότητα 1 απάντησης και άλλες μέχρι και , 30. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται σε 4 εειρές πινάκων για τις 4 βασικές ενότητες : γενικές πληροφορίες, περιβάλλον ατυχήματος, δύναμη και εμπλακέντα πρόσωπα. Πρέπει να εμφενθεί δτι στην ευκολότερη διάκριση των ενοτήτων και κατηγοριών βοηθά και το δτι χρησιμοποιούνται εκτός του λευκού και δύο άλλα χρώματα, το καφέ και το ανοιχτό γαλάζιο.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι το εύετημα της καταγραφής σε κάθε κατηγορία ερωτημάτων μίας απάντησης που επιλέγεται από πίνακα ευριεκόμενο δίπλα στον τίτλο της κατηγορίας (ευετ.καταγραφής 2, πιν. I). Είναι χαρακτηριστικό δτι δεν χρησιμοποιείται το εύετημα με την ευμπλήρωση λέξεων (ευετ.κατ.4, πιν I) αφού αφ' ενός τα ονόματα τοποθεσιών είναι και αυτά κωδικοποιημένα, αφ' ετέρου δεν καταγράφονται ονόματα προεώπων. Το μειονέκτημα του ευετήματος αυτού είναι δτι δεν δίνει την δυνατότητα για πολλαπλή απάντηση σε μία ερώτηση π.χ. στην κατηγορία για την αιτία του ατυχήματος μπορεί να χρειάζεται η ευμπλήρωση και της υπεβολικής ταχύτητας και του εκαεμένου λάθετιχου και της κακής κατάστασης του οδοεπιτρόματος, τρεις δηλαδή απαντήσεις ενώ προβλέπεται χώρος μόνο για μία. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων στο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται

χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 2 οδούς 5 οχήματα και 10 εμπλακέντα πρόβεωπα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΓΑΛΛΙΚΟ



Στο ανωτέρω διάγραμμα ι εμφανίζεται παραετατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος της Γαλλίας. Από τον πίνακα II παρατηρείται ότι το Γαλλικό δελτίο ατυχήματος παρουσιάζει την τάση για ευλλογή περιεεδτερων πληροφοριών για το περιβάλλον και την φύση του ατυχήματος απ' ότι για το όχημα και τα εμπλακέντα πρόβεωπα. Έτειν υπάρχουν στο Γαλλικό δελτίο ατυχήματος 97 ερωτήσεις εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοστό 28%) και 95 ερωτήσεις για την φύση του ατυχήματος (ποσοστό 27%) που στο εύνολο των 348 ερωτημάτων αυτές οι δύο ενότητες αποτελούν το 55%. Σημειώνεται ότι η Γαλλία μαζεύει τις περιεεδτερες πληροφορίες από δύο τα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Σαν αποτέλεσμα αυτού, από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών φαίνεται καθαρά ότι αν εξαιρέσουμε το περιορισμένο πλήθος των γενικών πληροφοριών παρουσιάζεται μια έκταση των ευλλεγομένων πληροφοριών βε δλες εχεδόν τις κατηγορίες που ευναντά κανείς και στα 12 εθνικά δελτία ατυχημάτων. Επίσης στον ίδιο πίνακα παρατηρείται το παράδοξο να είναι η μόνη χώρα που δεν μαζεύει πληροφορίες για το είδος του οδοιπορώματος.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχημάτος της Γαλλίας είναι το ογκοδέετερο βε ποεότητα ευλλεγομένων πληροφοριών και κατά ευνέπεια το πληρέστερο λαμβανομένου υπ' όψιν βέβαια ότι είναι λίγα τα εημεία μέσα σ' αυτό που ζητούν εξετημένες πληροφορίες. Σημειώνεται επίσης ότι δεν ευμπληρώνονται καθόλου στοιχεία προεώπων ή οχημάτων καθότι αυτό το δελτίο ατυχημάτος χρησιμεύει μόνο για ετατεικούς εκοπούς. Αν εξαιρεθεί λοιπόν η δυεκολία στην ευμπλήρωση εξ' αιτίας του μεγάλου αριθμού των απαντουμένων πληροφοριών και της αυτηρότητας που απαιτεί η επιλογή μίας μόνο απάντησης βε κάθε ερώτημα, το Γαλλικό δελτίο ατυχημάτος μπορεί δίκαια να χαρακτηριστεί εαν το πληρέστερο αυτή την ετιγμή στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Μερικά εημεία ακόμη που πρέπει να αναφερθούν είναι ότι το Γαλλικό δελτίο ατυχημάτος ευμπληρώνεται μόνο από άνδρες της αετυνομίας οι οποίους είναι εκπαιδευμένοι

για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων θε ειδικά κέντρα εκπαίδευσης της αετυνομίας. Διάφορες εποχές και θε διάφορες περιοχές γίνονται έρευνες στα ατυχήματα από εώματα ειδικών (αετυνομικούς, πυροεθέτες, γιατρούς, μηχανικούς). Στην Γαλλία καταγράφονται όλα τα ατυχήματα στα οποία αναμένονται τουλάχιστον ένα δύναμα και υπήρξε τουλάχιστον ένας τραυματίας.

Ένα εημέρο που πρέπει ακόμη να εημειωθεί είναι εκτός από το βασικό δελτίο ατυχήματος που ευμπλορώνεται, θε οριεμένες περιφέρειες της Γαλλίας ευμπλορώνεται και δεύτερο τοπικό δελτίο.

2.1.2. ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ



Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης άποψης για το δελτίο ατυχήματος της Μεγάλης Βρετανίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών στοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Αγγλία που έχει πληθυσμό 56 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 340 χιλιάδες χιλιόμετρα, έχει το 1983 250 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δεύτερο ατυχημάτων 93.

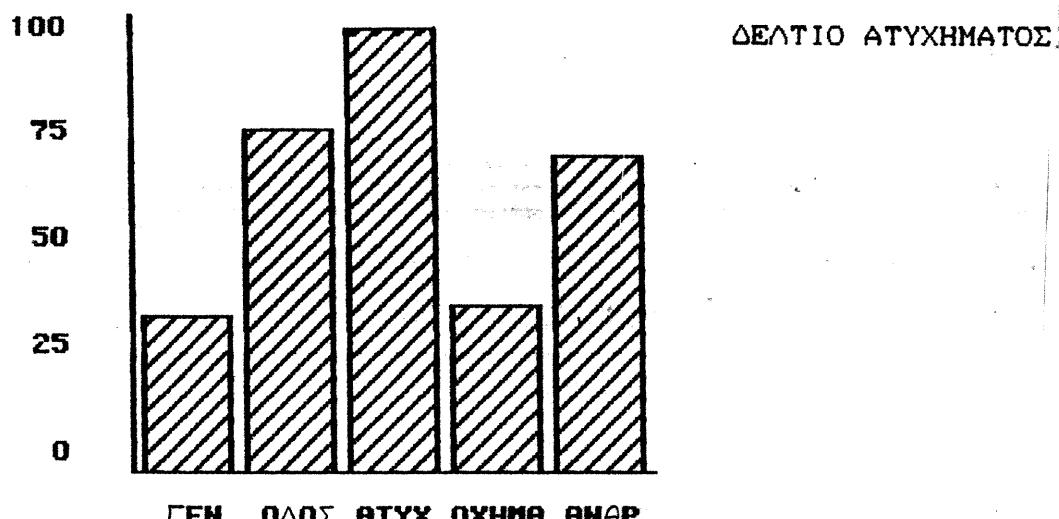
Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Μεγάλης Βρετανίας (έκδοση 1983) αποτελείται από τρεις σελίδες A4 όπου ευμπλορώνονται όλα τα ερωτήματα. Το

εύνολο των ερωτημάτων είναι 283 καὶ αυτά κατανέμονται σε 69 κατηγορίες. Η Μεγάλη Βρετανία παρουσιάζει τα περισσότερα ερωτήματα μετά την Γαλλία ανάμεσα στις 12 χώρες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται στις τρεις σελίδες όπου η πρώτη δίνει τις γενικές πληροφορίες καθώς και τις εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος, η δεύτερη εκείνες για το δχνμα και η τρίτη είναι εχετική με τον οδηγό και τα εμπλακέντα πρόσωπα.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι το εύετημα της καταγραφής σε κάθε κατηγορία ερωτημάτων μίας απάντησης που επιλέγεται από πίνακα ευριεκόμενο διπλα στον τίτλο της κατηγορίας (ευετ.καταγραφής 2, πιν. I). Είναι χαρακτηριστικό ότι δεν χρησιμοποιείται καθόλου το εύετημα με την ευμπλήρωση λέξεων (ευετ.κατ.4, πιν I) αφού αφ' ενός τα ονόματα τοποθεσιών είναι και αυτά κωδικοποιημένα, αφ' ετέρου δεν καταγράφονται ονόματα προεώπων. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων στο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 1 δχνμα και για 1 εμπλακέν πρόσωπο, προφανώς για περισσότερα οχημάτα ή πρόσωπα ευμπληρώνονται αντίστοιχες εελίδες. Αυτό το εύετημα καταγραφής παρουσιάζει το διπλό πλεονέκτημα ότι αφ' ενός είναι εύκολη η ευμπλήρωση του καθότι δλες οι απαντήσεις βρίσκονται πάνω στο δελτίο, αφ' ετέρου η υπολογιστική

επεξεργασία του θα είναι επίσης ευκολότερη αφού δλα είναι
κωδικοποιημένα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΑΓΓΛΙΚΟ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 2 εμφανίζεται παραστατικά η κατανομή του συνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος της Μεγάλης Βρετανίας. Από τον πληνακά II παραπρεύται ότι το Αγγλικό δελτίο ατυχήματος παρουσιάζει την τάση για ευλλογή περιεεότερων πληροφοριών για το περιβάλλον και την φύση του ατυχήματος απ' ότι για το δύνημα και τα εμπλακέντα πρόσωπα. Έτσι υπάρχουν στο Αγγλικό δελτίο ατυχήματος 69 ερωτήσεις εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοετό 24%) και 91 ερωτήσεις για την φύση του ατυχήματος (ποσοετό 32%) που στο σύνολο των 283 ερωτημάτων αυτές οι δύο ενότητες αποτελούν το 56%. Ειδικά για τις πληροφορίες για τη φύση του ατυχήματος η Μεγάλη Βρετανία μαζεύει αναλογικά τις

περιεεότερες πληροφορίες από όλα τα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, μαζί με την Ολλανδία.¹ Από τον πίνακα III γνα τις κατηγορίες πληροφοριών παρουσιάζεται μια έκταση των ευλλεγομένων πληροφοριών σε όλες εχεδόν τις κατηγορίες που ευναντά κανείς και στα 12 εθνικά δελτία ατυχημάτων. Το δελτίο ατυχήματος της Μεγάλης Βρετανίας χαρακτηρίζεται από κάποιες εξειδητημένες κατηγορίες ερωτήσεων όπως η κίνηση του οχήματος ή του πεζού, ώς προς τα σημεία του ορίζοντα (Βορράς, νότος, ιλαπ), ενώ αφήνεται απ' έξω άλλες επιμαντικότερες όπως τα είδη των παραβάσεων της κυκλοφορίας ή τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Αγγλίας είναι από τα ογκοδέετερα σε ποσότητα ευλλεγομένων πληροφοριών και κατά ευνέπεια αρκετά πλήρες. Πρέπει όμως να τονιστεί ότι η γενικότερη λογική αυτού του δελτίου διαφέρει αρκετά από εκείνη εχεδόν δλων των υπολογίων κρατών. Η διαφοροποίησή του έγκειται τόσο στην αυτηρότητα που απαιτεί η επιλογή μίας μόνο απάντησης σε κάθε ερώτημα, όσο και στις εξειδητημένες για τα υπόλοιπα κράτη προδιαγραφές που εφαρμόζονται στην Μεγάλη Βρετανία (π.χ. στύλοι φωτισμού μεγαλύτεροι από 7 μ. ιλαπ). Πάντως εάν εύνολο είναι αναμφιεβήτητα από τα πιο πλήρη δελτία τόσο εάν περιεχόμενο όσο και εάν τρόπο ευμπλήρωσης ανάμεσα στα δώδεκα εθνικά δελτία ατυχημάτων.

Μερικά ενημερώσατε ακόμη που πρέπει να αναφερθούν είναι ότι το Αγγλικό δελτίο ατυχήματος ευμπλορώνεται από διάφορες της αετυνομίας οι οποίοι ευνήθωσαν έχουν απλώς πάρει εύντομες οδηγίες για την ευμπλορώση του. Υπάρχουν δημοσιευμένα εώματα αετυνομίας όπως η Μητροπολιτική, του SUSSEX και του THAMES VALLEY τα οποία έχουν οριεμένα μέλη που είναι εικπαιδευμένα ειδικά για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων. Διάφορες εποχές και βεβαίως διάφορες περιοχές γίνονται έρευνες πάνω επίσημα ατυχήματα από διάφορες οδικές αρχές ή άλλους οργανισμούς. Στην Αγγλία δεν υπάρχει υποχρέωση των εμπλακέντων να δηλώσουν το ατύχημα ενεπώς αρκετά από τα ατυχήματα χάνονται, πρακτικά δλα τα θανατηφόρα ατυχήματα καταγράφονται ενώ μερικά με τραυματίες μόνο, ζεψεύγουν.

2.1.3. Ι Σ Π Α Ν Ι Α



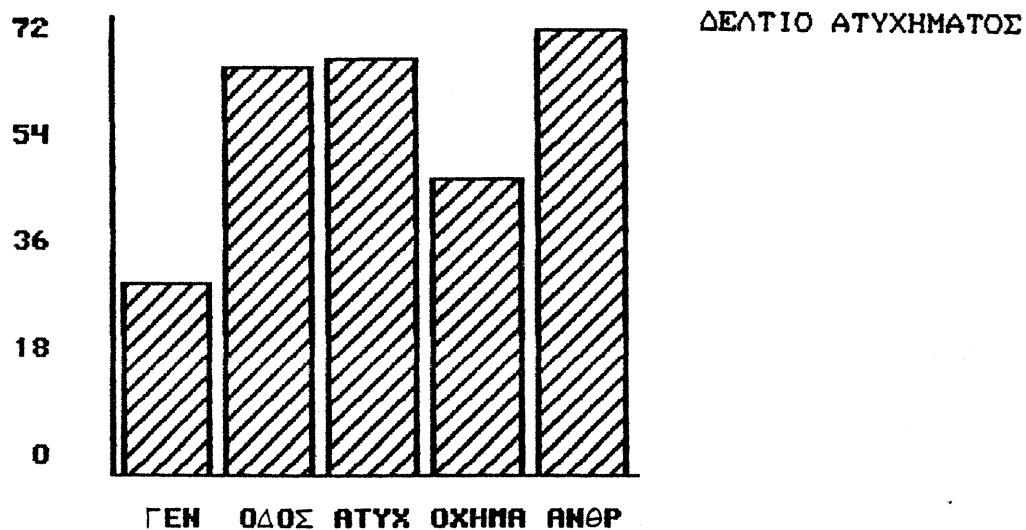
Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης άποψης για το δελτίο ατυχήματος της Ισπανίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών ετοιχείων για το ιράκιο αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Ισπανία που έχει πληθυσμό 38 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 230 χιλιόδες χιλιόμετρα, έχει το 1983 73 χιλιόδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δεύτερη ατυχημάτων 126, τον ψηλότερο ανάμεσα στα δώδεκα ιράκια.

Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Ιεπανίας αποτελείται από μία σελίδα A4 όπου ευμπληρώνονται όλα τα ερωτήματα και από μία συνοδευτική σελίδα με τους πίνακες στους οποίους υπάρχουν οι απαντήσεις στα ερωτήματα του δελτίου. Το σύνολο των ερωτημάτων είναι 277 και αυτά κατανέμονται σε 78 κατηγορίες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται σε 8 βειρές πινάκων, καθώς και στο αριστερό, το κάτω και το δεξιό περιθώριο του δελτίου. Οι δύο πρώτες βειρές δίνουν γενικές πληροφορίες για το ατύχημα, η τρίτη επόμενες είναι σχετικές με την οδό και το περιβάλλον, στις δύο επόμενες έχουμε πληροφορίες για το ατύχημα και στοιχεία για το όχημα και στην τελευταία υπάρχει χώρος για ένα εκαρίφημα και την γενική περιγραφή του ατυχήματος. Στο αριστερό περιθώριο ευμπληρώνονται αριθμοί που αντιπροσωπεύουν απαντήσεις σχετικές με το όχημα, στο κάτω περιθώριο σχετικές με τα πρόβεαπα και στο δεξιό σχετικές με την φύση του ατυχήματος.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι μία μίζη του συστήματος του τεκιαρίθματος δίπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I) και του συστήματος τεκιαρίθματος με κάποιον αριθμό ο οποίος αντιπροσωπεύει μία απάντηση σε κάποιον πίνακα εκτός του δελτίου (εύετ.καταγρ. 2, πιν. I). Όλοι οι πίνακες βρίσκονται σε

μία οελίδα από χαρτόνι η οποία εφαρμόζει τέλεια στο δελτίο ατυχήματος έτσι ώστε να καθοδηγεί τις απαντήσεις στις κατάλληλες θέσεις. Χρησιμοποιείται βέβαια στην αρχή και μόνο, το εύτερημα της ευμπλήρωσης με λέξεις (ευετ., καταγραφής 4, πιν. I) αλλά αυτό μόνο για τα ονόματα των τοποθεσιών αφού είναι αδύνατον να γίνεται διαφορετικά. Επίσης προβλέπεται χώρος και για ένα πρόχειρο εκαρύφημα. Η ευνολική διαρύθμιση του Ιεπανικού δελτίου ατυχήματος μπορεί να εξασφαλίζει την ευγκέντρωση δλων των πληροφοριών πάνω εε μία οελίδα A4 (χώρος ρεκόρ για δλα τα κράτη), αλλά διασπά εημαντικά την ευνοχή του δελτίου ώς προς την κατανομή των κατηγοριών εε ενδητες. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων στο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 2 οχήματα και 6 εμπλακέντα πρόσωπα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΙΣΠΑΝΙΚΟ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 3 εμφανίζεται παραπομπικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος της Ιεπανίας.¹ Από τον πίνακα II παρατηρείται ότι το Ιεπανικό δελτίο ατυχήματος παρουσιάζει την τάση για ευλλογή περιεεδότερων πληροφοριών για το περιβάλλον, την φύση του ατυχήματος και τον άνθρωπο, απ' ότι για τις υπόλοιπες ενότητες. Έτσι υπάρχουν στο Ιεπανικό δελτίο ατυχήματος 65 ερωτήσεις εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοστό 23%), 66 ερωτήσεις για την φύση του ατυχήματος (ποσοστό 24%) και 71 ερωτήσεις για τον παράγοντα άνθρωπο (ποσοστό 26%), που στο εύνολο των 277 ερωτημάτων αυτές οι τρεις ενότητες αποτελούν το 73%. Σημειώνεται ότι η Ιεπανία μαζεύει σε απόλυτες τιμές τις περιεεδότερες πληροφορίες για τα εμπλακέντα πρόσωπα, από όλα τα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Βέβαια αυτό εξηγείται από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών όπου φαίνεται καθαρά ότι η Ιεπανία ευλλέγει υπερβολικά πολλές πληροφορίες για τους τραυματισμούς και τις αδυναμίες των εμπλακέντων προσώπων. Από τον ίδιο πίνακα επίσης παρατηρείται πυκνή κατανομή στις κατηγορίες τις εχετικές με το όχημα.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Ιεπανίας χαρακτηρίζεται σαν αρκετά πλήρες. Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι ο περιορισμός τόσων πολλών απαντήσεων ερωτημάτων (277) πάνω σε μία μόνο εελίδα. Το

γεγονός αυτό μπορεί να κάνει πιο εύκολη την ευμπλήρωσή του, αλλά ταυτόχρονα παρουσιάζει έλλειψη ευνοχής καιθετικούς μπλέκοντας μεταξύ τους ευνεχώς δι πληροφορίες για το περιβάλλον, το όχημα, τον ανθρώπο και το ατύχημα. Σημειώνεται επίσης ότι δεν ευμπληρώνονται καιθέλους ετοιχεία προεώπων ή οχημάτων καιθετικούς αυτό το δελτίο ατυχήματος χρησιμεύει μόνο για ετατιετικούς εκοπούς. Αν εξαιρεθεί λοιπόν η μεγάλη πυκνότητα των απαιτουμένων πληροφοριών το Ιεπανικό δελτίο ατυχήματος είναι ένα από τα πιο πλήρη δελτία ανάμεσα στα δύο εθνικά.

Μερικά επιμείρα ακόμη που πρέπει να αναφερθούν είναι ότι το Ιεπανικό δελτίο ατυχήματος ευμπληρώνεται μόνο από άνδρες της αετυνομίας οι οποίοι λαμβάνουν μία εκπαίδευση για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων, εε ειδικά κέντρα για έξι μήνες η οποία περιλαμβάνει θεωρητική και πρακτική εξάσκηση ευνολικά πάνω στα θέματα της κυκλοφορίας. Ειδικοί πραγματογνώμονες χρησιμοποιούνται από την διεύθυνση κυκλοφορίας για την αντιμετώπιση εύνθετων περιπτώσεων καιθώς και για την αναλυτική επεξεργασία των δεδομένων από τα ατυχήματα. Στην Ιεπανία καταγράφονται όλα τα ατυχήματα με θύματα καιθώς και εκείνα τα οποία είχαν μόνο υλικές ζημιές εφόσον αυτές βέβαια ήταν εημαντικές. Εκτιμάται ότι καταγράφεται εχεδόν το εύνολο των ατυχημάτων στα οποία αναμεγνύονται οι Αεφαλιετικές Εταιρείες. Δεν υπάρχουν μέλη του Δικαστικού

Σώματος της Ιεπανίας τα οποία να είναι ειδικά εκπαιδευμένα για τα τροχαία ατυχήματα, στις εύνθετες περιπτώσεις καλούνται να εκφράσουν γνώμη ειδικού πραγματογνώμονες.

2.1.4. ΒΕΛΓΙΟ

Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης αποψης για το δελτίο ατυχήματος του Βελγίου είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών στοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι το Βέλγιο που έχει πληθυνεμό 10 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 130 χιλιάδες χιλιόμετρα, είχε το 1983 59 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δεύτερη ατυχημάτων 76.

Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων του Βελγίου αποτελείται από τέσσερις σελίδες A4 όπου εμπληρώνονται δλα τα ερωτήματα και από άλλες τέσσερις σελίδες με τα εκαριφήματα από τα οποία πρέπει να επιλεγεί εκείνο που αντιστοιχεί στο ατύχημα και να εμπληρωθεί στο δελτίο. Το σύνολο των ερωτημάτων είναι 239 και αυτά κατανέμονται σε 61 κατηγορίες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται σε 8 ενότητες : γενικές πληροφορίες, τόπος και χρόνος ατυχήματος (in ή εελ(δα)), περιγραφή του ατυχήματος, του περιβάλλοντος και των φυσικών ευνθηκών (2η ή εελ(δα)),

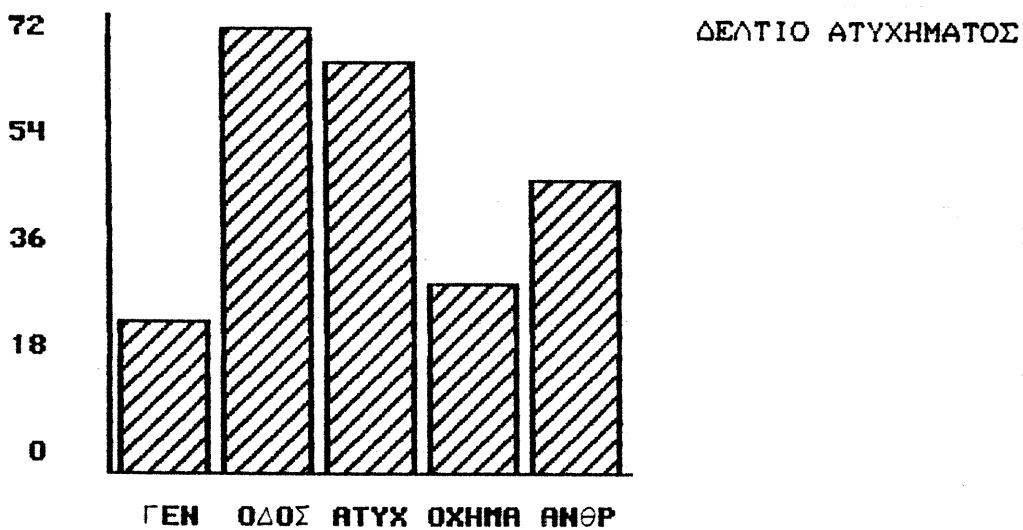
λεπτομέρειες για εμπλακέντα πρόσωπα (3η βελ(δα) και ετούχεια για τους πρόσθετους εμπλακέντες και παθόντες του ατυχήματος (4η βελ(δα)). Σημειώνεται ότι στο τέλος κάθε βελ(δας) υπάρχουν κάποιες επεξηγηματικές πληροφορίες για την ευμπλήρωση των πιο πολυπλόκων ερωτημάτων.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι το εύετημα της καταγραφής οι οποίες κατηγορία ερωτημάτων, μίας απάντησης που επιλέγεται από πάνακα ευρισκόμενο δίπλα στον τίτλο της κατηγορίας (ευετ.καταγραφής 2, πιν.Ι). Είναι χαρακτηριστικό ότι δεν χρησιμοποιείται το εύετημα με την ευμπλήρωση λέξεων (ευετ.κατ.4, πιν Ι) αφού αφ' ενός τα ονόματα τοποθεσιών είναι και αυτά κωδικοποιημένα (μόνη εξαίρεση το όνομα του Δήμου), αφ' ετέρου δεν καταγράφονται ονόματα προεώπων. Το μειονέκτημα του ευετήματος αυτού είναι ότι δεν δίνει την δυνατότητα για πολλαπλή απάντηση σε μία ερώτηση π.χ. στην κατηγορία για τις παραβάσεις που εννετέλεσαν στο ατύχημα (Νο 46) μπορεί να χρειάζεται η ευμπλήρωση και της υπεβολικής ταχύτητας και της αντικανονικής προεπέρασης και της παράνομης αλλαγής λωρίδας, 3 δηλαδή απαντήσεις ενώ προβλέπεται χώρος μόνο για μία.

Το εύετημα καινοτομία που χρησιμοποιείται είναι αυτό με τα εκαριφήματα από τα οποία πρέπει να επιλεγεί εκείνο που αντιετούχει στο ατύχημα και να ευμπληρωθεί στο

δελτίο (ενετ.κατ. 5, πιν Ι). Τα πλεονεκτήματα του ευετήματος αυτού είναι τόσο η ευκολία στην ευμπλήρωση των πληροφοριών όσο και η μεγάλη ακρίβεια που επιτυγχάνεται για την περιγραφή του ατυχήματος. Το μόνο αρνητικό επιμένο είναι ότι δυσκολεύεται κάπως η περαιτέρω επεξεργασία των πληροφοριών. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων ετο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 3 οχήματα και ως κάθε ένα από αυτά για 1 οδηγό, 4 επιβάτες και θέση επίσης και για 14 πεζούς. Παρουσιάζεται δηλαδή μέγιστη δυνατότητα καταγραφής προεώπων $3 \times (1 + 4) + 14 = 29$.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΒΕΛΓΙΚΟ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 4 εμφανίζεται παραετατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα ετο δελτίο ατυχήματος του Βελγίου. Από τον

πίνακα II παρατηρείται ότι το δελτίο ατυχήματος του Βελγίου παρουσιάζει την τάση για ευλλογή περιεεότερων πληροφοριών για το περιβάλλον και την φύση του ατυχήματος απ' ότι για το δχημα και τα εμπλακέντα πρόβεωπα. Έτσι υπάρχουν ετο Βελγικό δελτίο ατυχήματος 73 ερωτήσεις εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοετό 31%) και 67 ερωτήσεις για την φύση του ατυχήματος (ποσοετό 28%) που ετο εύνολο των 239 ερωτημάτων αυτές οι δύο ενότητες αποτελούν το 59%. Ειδικά για τις πληροφορίες για το περιβάλλον του ατυχήματος το Βέλγιο μαζεύει αναλογικά τις περιεεότερες πληροφορίες από όλα τα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, μετά την Πορτογαλία. Σαν αποτέλεσμα του ευετήματος των εκαριφημάτων, από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών εμφανίζεται μία υπερευγκέντρων των κατηγοριών για την φύση του ατυχήματος στις τέσσερις πρώτες βασικές τάξις ενότητας ενώ παρουσιάζεται πλήρης έλλειψη στις υπόλοιπες. Από τον ίδιο πίνακα επίσης παρατηρείται μία επίσης υπερευγκέντρων στις κατηγορίες τις εχετικές με το περιβάλλον της οδού.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος του Βελγίου χαρακτηρίζεται ων αρκετά πλήρες. Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι η νέα λογική αντιμετώπισης της περιγραφής του ατυχήματος με την εισαγωγή του ευετήματος της επιλογής από εκαριφήματα. Σημειώνεται επίσης ότι δεν

ευμπλοκώνονταν καθόλου ετοιχεία προεώπων ή οχημάτων
καθότι αυτό το δελτίο ατυχήματος χρησιμεύει μόνο για
επατετικούς εκοπούς. Αν εξαιρεθούν λοιπόν οι δυεκολίες
στην ευμπλόκωση εξ' αυτίας της αυτηρότητας που απαιτεί η
επιλογή μίας μόνο απάντησης εε κάθε ερώτημα, το Βελγικό
δελτίο ατυχήματος είναι επιτυχημένο λαμβανομένης υπ' άψυν
βέβαια και της πρωτοτυπίας της επιλογής εκαριφημάτων.

2.1.5. Δ A N I A



Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης αποψης για το δελτίο ατυχήματος της Δανίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών στοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Δανία που έχει πληθυσμό 5 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 70 χιλιάδες χιλιόμετρα, είχε το 1983 11 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δεύτερη ατυχημάτων 56, τον μικρότερο ανάμεσα στα δώδεκα κράτη.

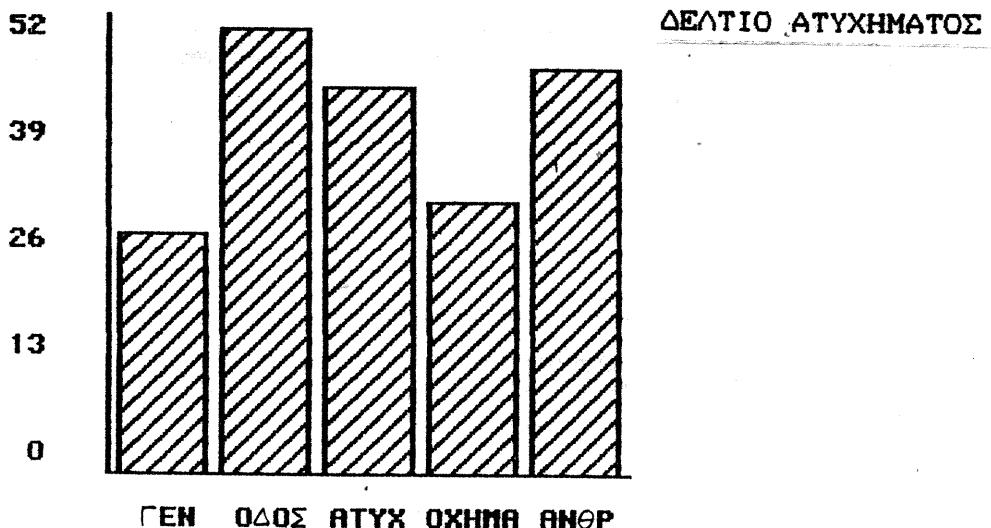
Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Δανίας αποτελείται από μία σελίδα A4 όπου ευμπληρώνονται όλα τα ερωτήματα και από άλλες τέσσερις σελίδες, δύο με τα εκαριφήματα από τα οποία πρέπει να επιλεγεί εκείνο που αντιστοιχεί στο ατύχημα και να ευμπληρωθεί στο δελτίο και δύο με τους πίνακες από τους οποίους πρέπει να επιλεγούν οι απαντήσεις που θα ευμπληρωθούν στο δελτίο. Το σύνολο των ερωτημάτων είναι 202 και αυτά κατανέμονται σε 45 κατηγορίες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται σε 4 σειρές πινάκων καθαρά διαχωρισμένες για τις 4 ενότητες : γενικές πληροφορίες, περιβάλλον ατυχήματος, δχημα και εμπλακέντα πρόσωπα. Σημειώνεται η ομαδία των διαχωρισμένων ενοτήτων στην ευκολότερη ευμπλήρωση του δελτίου, καθότι δεν αναμεγνύονται και δεν επανεξετάζονται οι πληροφορίες.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι μια μέξη κυρίως του ευετήματος τεκαρίθματος με κάποιον αριθμό ο οποίος αντιπροσωπεύει μια απάντηση σε κάποιον πίνακα εκτός του δελτίου (εύετ.καταγρ. 2, πιν. I) και του ευετήματος του τεκαρίθματος δύπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I). Ταυτόχρονα γίνεται χρήση του ευετήματος της ευμπλήρωσης με λέξεις (εύετ.καταγραφής 4, πιν. I) όχι μόνο για τα ονόματα των τοποθεσιών αλλά και για γενικότερες περιγραφές και ετοιχεία. Το εύετημα καταγραφής με την χρήση πινάκων εκτός δελτίου έχει δύο όψεις, αφ' ενός όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες βρίσκονται μαζεμένες και κωδικοποιημένες πάνω σε ένα χαρτί, γεγονός που ευκολύνει τη μαντική την περαιτέρω επεγεργασία τους. Ταυτόχρονα όμως καθίσταται δυσκολότερη η ευμπλήρωση του καθώς είναι υποχρεωμένος ο τροχονόμος για κάθε απάντηση να ανατρέχει στους εκτός δελτίου πίνακες.

Το εύετημα καινοτομία που χρησιμοποιείται είναι αυτό με τα εκαριφήματα από τα οποία πρέπει να επιλεγεί εκείνο που αντιστοιχεί στο ατύχημα και να ευμπληρωθεί στο δελτίο (εύετ.κατ. 5, πιν. I). Τα πλεονεκτήματα του ευετήματος αυτού είναι τόσο η ευκολία στην ευμπλήρωση των πληροφοριών όσο και η μεγάλη ακρίβεια που επιτυγχάνεται για την περιγραφή του ατυχήματος. Το μόνο αρνητικό

επιμενό είναι ότι δυσκολεύεται κάπως η περαιτέρω επεξεργασία των πληροφοριών. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων 'ετο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 4 οχήματα και για 7 εμπλακέντα πρόσωπα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΔΑΝΙΚΟ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 5 εμφανίζεται παραετατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα ετο δελτίο ατυχήματος της Δανίας. Από τον πίνακα II παρατηρείται ότι οι πληροφορίες που μαζεύει η Δανία κατανέμονται εχεδόν ομοιόμορφα στις πέντε ενότητες πληροφοριών. Ετεις βλέπουμε να υπάρχουν ετο Δανικό δελτίο ατυχήματος από τις 202 ευνολικές ερωτήσεις, 27 γενικού περιεχομένου (ποσοετό 13%), και 52 εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοετό 26%), ενώ για τις ενότητες φύση του ατυχήματος, άχημα και εμπλακέντα

πρόεωπα παρουσιάζεται ιεοκατανομή ευλλεγομένων πληροφοριών (περίπου 40 ερωτήματα ανά ενότητα, ποσοετό 20%). Από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών παρατηρείται πικνή κατανομή των κατηγοριών των εχετικών με τα εμπλακέντα πρόεωπα. Επίσης παρουσιάζεται μια πικνή κατανομή δύο των κατηγοριών γεγονός που επαληθεύει την πληρότητα εε ερωτήματα του Δανικού δελτίου ατυχήματος. Ακόμη εαν αποτέλεσμα του ευετήματος των εκαριφημάτων, από τον πίνακα II για τις κατηγορίες πληροφοριών είναι εμφανής μία υπερευγκέντρωση των κατηγοριών για την φύση του ατυχήματος ετις τέσσερις πρώτες βασικές της ενότητας ενώ παρουσιάζεται πλήρης έλλειψη ετις υπόλοιπες.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Δανίας χαρακτηρίζεται εαν αρκετά πλήρες. Αυτό που πρέπει να τονιστεί είναι η νέα λογική αντιμετώπισης της περιγραφής του ατυχήματος με την ειεαγωγή του ευετήματος της επιλογής από εκαριφήματα. Σημειώνεται επίσης ότι δεν ευμπληρώνονται καθόλου ετοιχεία προεώπων καθότι αυτό το δελτίο ατυχήματος χρησιμεύει μόνο για ετατιετικούς εκοπούς. Αν εξαιρέσουμε λοιπόν τις δυσκολίες στην ευμπλήρωση εξ' αυτίας της αυτηρότητας που απαιτεί η επιλογή μίας μόνο απάντησης εε κάθε ερώτημα, καθώς και η χρήση πινάκων εκτός του δελτίου, το Δανικό δελτίο ατυχήματος είναι επιτυχημένο λαμβανομένης υπ' όψιν βέβαια και της πρωτοτυπίας της επιλογής εκαριφημάτων.

2.1.6. ΙΤΑΛΙΑ



Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης αποψης για το δελτίο ατυχήματος της Ιταλίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών στοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Ιταλία που έχει πληθυσμό 56 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 300 χιλιαδες χιλιαδόμετρα, είχε το 1983 160 χιλιαδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δεκτη ατυχημάτων 92.

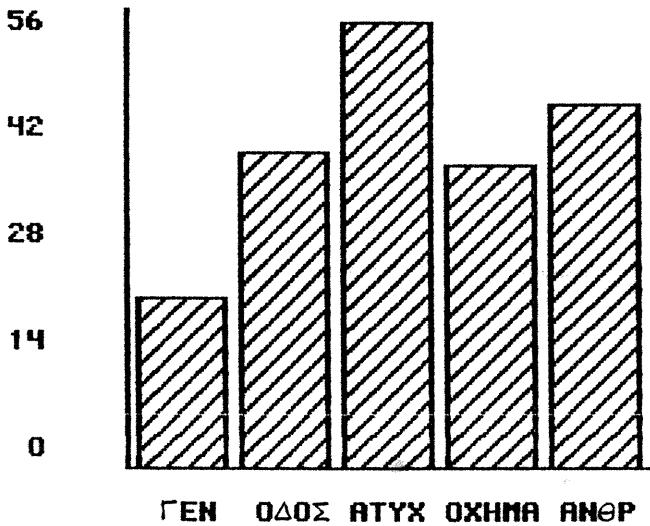
Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Ιταλίας αποτελείται από δύο εελύθες Α3 όπου συμπληρώνονται δλα τα ερωτήματα. Το εύνολο των ερωτημάτων είναι 197 και αυτά κατανέμονται σε 15 κατηγορίες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται στις δύο εελύθες όπου στην πρώτη υπάρχουν δλες εκείνες που δίνουν πληροφορίες για το περιβάλλον, τα οχήματα, τον οδηγό και τα εμπλακέντα πρόσωπα, ενώ στην δεύτερη εκείνες που περιγράφουν το ατύχημα. Παρουσιάζεται το φαινόμενο στην δεύτερη εελύθα να έχουμε μεγάλο όγκο πληροφοριών για την περιγραφή του ατυχήματος σε μόνο 5 κατηγορίες, σε αντίθεση με την πρώτη όπου υπάρχουν πολλά και διαφορετικά ερωτήματα.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι εχεδόν αποκλειστικά το εύετημα του τεσκαρίεματος δίπλα από κάθε ενδεχόμενη

περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I).

Χρησιμοποιείται βέβαια στην αρχή και μόνο, το εύετημα της ευμπλήρωσης με λέξεις (ευετ. καταγραφής 4, πιν. I) αλλά αυτό μόνο για τα ονόματα των τοποθεσιών αφού είναι αδύνατον να γίνει διαφορετικά. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων στο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 3 οχήματα και εε κάθε ένα από αυτά για 1 οδηγό, 4 επιβάτες καθώς επίσης και για 4 πεζούς. Παρουσιάζεται δηλαδή μέγιστη δυνατότητα καταγραφής προεώπων $3 \times (1 + 4) + 3 = 18$.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 6 εμφανίζεται παραετατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος της Ιταλίας. Από τον πίνακα II παρατηρείται ότι το Ιταλικό δελτίο ατυχήματος παρουσιάζει

την τάση για ευλλογή περιεεότερων πληροφοριών για την φύση του ατυχήματος απ' ότι για το δλες τις υπόλοιπες ενότητες. Έτσι υπάρχουν ετο Ιταλικό δελτίο ατυχήματος 56 ερωτήσεις εχετικές με την φύση του ατυχήματος ως ένα σύνολο 197 ερωτημάτων (ποσοστό 28%). Ειδικά για τις πληροφορίες για τη φύση του ατυχήματος η Ιταλία ανήκει στα κράτη που αναλογικά μαζεύουν τις περιεεότερες πληροφορίες. Φαίνεται επίσης ότι τόσο ως απόλυτες τιμές δύο και ως εχετικές η Ιταλία (μάζα με το λουξεμβούργο) μαζεύει τις λιγότερες πληροφορίες για το περιβάλλον του ατυχήματος από οποιαδήποτε άλλη χώρα. Από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών φαίνεται μια αραιή κατανομή των κατηγοριών στις γενικές πληροφορίες καθώς επίσης και μία υπερευγκέντρωση των κατηγοριών για την φύση του ατυχήματος στις τέσσερις πρώτες βασικές της ενότητας ενώ παρουσιάζεται πλήρης έλλειψη στις υπόλοιπες. Επίσης στον ίδιο πίνακα παρατηρείται το παράδοξο η Ιταλία να είναι η μόνη χώρα που δεν μαζεύει πληροφορίες για τον φωτισμό της οδού.

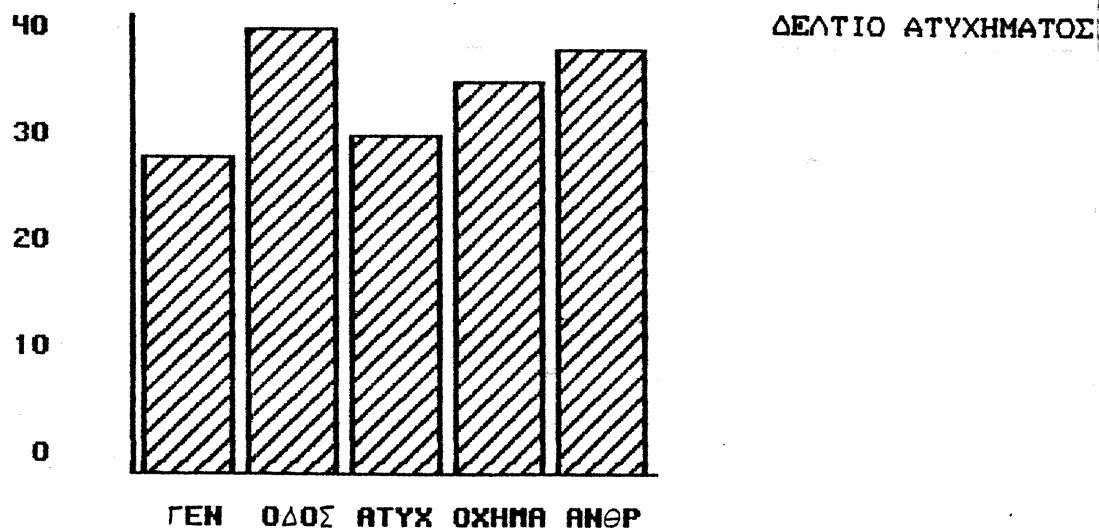
Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Ιταλίας είναι από τα πιο πλήρη δελτία ανάμεσα στα δώδεκα εθνικά εφόσον καλύπτει όλο το φάσμα των απαιτούμενων πληροφοριών χωρίς ταυτόχρονα να ζητά εξεζητημένες πληροφορίες. Τονίζεται ότι επιτυγχάνει το Ιταλικό δελτίο ατυχήματος τον βέλτιστο ευνδυσμό ανάμεσα στην ποσότητα

απαιτούμενων πληροφοριών και τον τρόπο ευμπλήρωσής του.
Σημειώνεται ότι δεν ευμπληρώνονται καθόλου ετοιχεία
προεώπων ή οχημάτων καθότι αυτό το δελτίο ατυχήματος
χρησιμεύει μόνο για ετατιετικούς εικοπούς.

2.1.7. ΙΡΛΑΝΔΙΑ


Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης αποψης για το δελτίο ατυχήματος της Ιρλανδίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών ετοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Ιρλανδία που έχει πληθυσμό 3.5 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 92 χιλιάδες χιλιόμετρα, είχε το 1983 5.5 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δείκτη ατυχημάτων 87.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΙΡΛΑΝΔΙΚΟ



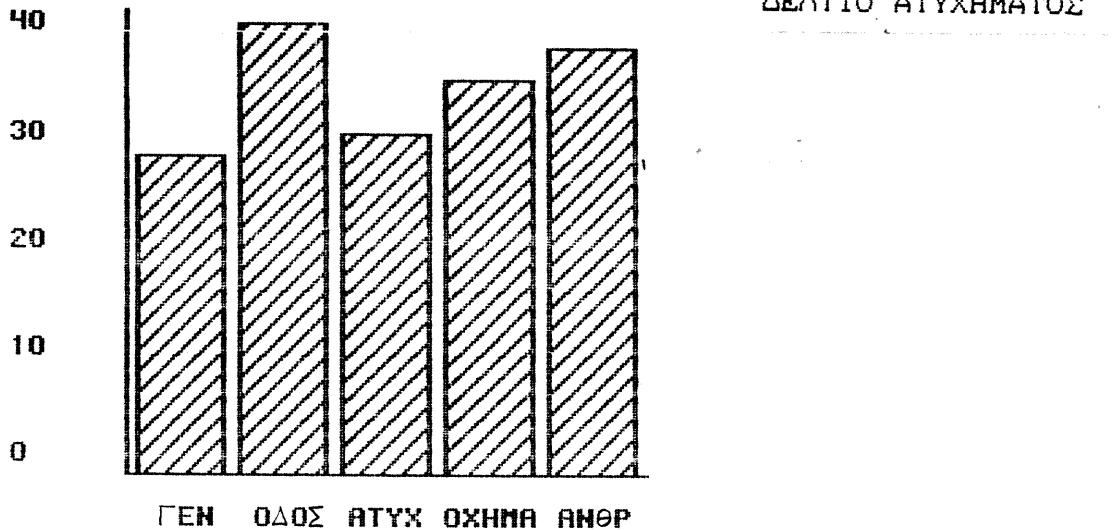
Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Ιρλανδίας αποτελείται από μία εελέξα Α3 όπου ευμπληρώνονται όλα τα ερωτήματα. Το εύνολο των ερωτημάτων είναι 171 και αυτά κατανέμονται σε 29 κατηγορίες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται σε 6 χωριστούς χώρους για τις 5 ενότητες : γενικές πληροφορίες, περιβάλλον, φύση ατυχήματος, άχυμα και εμπλακέντα πρόσωπα. Ο έκτος χώρος προορίζεται για τον εχεδιασμό πρόχειρου εκαριφήματος καθώς για την γενική περιγραφή του ατυχήματος. Σημειώνεται η εημασία των διαχωρισμένων ενοτήτων στην ευκολότερη ευμπλήρωση του δελτίου, καθότι δεν αναμιγνύονται και δεν επανεξετάζονται οι πληροφορίες.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι εχεδόν αποκλειστικά το εύετημα του τεικαρίσματος δίπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I). Χρησιμοποιείται βέβαια και το εύετημα της ευμπλήρωσης με λέξεις (ευετ. καταγραφής 4, πιν. I) αλλά αυτό κυρίως για τα ονόματα των τοποθεσιών αφού είναι αδύνατον να γίνει διαφορετικά, καθώς επίσης για τις διάφορες γενικές πληροφορίες (περιγραφή, προτεινόμενα μέτρα). Επίσης προβλέπεται χώρος και για ένα πρόχειρο εκαρίφημα. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων στο ατύχημα προσώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση

πληροφοριών για 2 οχήματα και ως κάθε ένα από αυτά για 1 οδηγό, 4 επιβάτες καθώς επίσης και για 1 πεζό. Παρουσιάζεται δηλαδή μέγιστη δυνατότητα καταγραφής προσώπων $2 \times (1 + 4 + 1) = 12$.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΙΡΛΑΝΔΙΚΟ

ΔΕΛΤΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 7 εμφανίζεται παραετατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχημάτος της Ιρλανδίας. Από τον πίνακα II παρατηρείται ότι οι πληροφορίες που μαζεύει η Ιρλανδία κατανέμονται εχεδόν ομοιόμορφα ετις πέντε ενότητες πληροφοριών. Έτειν υπάρχουν στο Ιρλανδικό δελτίο ατυχημάτος από τις 171 ευνολικές ερωτήσεις 28 γενικού περιεχομένου (ποσοετό 16%), και 40 εχετικές με το περιβάλλον του ατυχημάτος (ποσοετό 23%), ενώ για τις ενότητες φύση του ατυχημάτος, δύναμα και εμπλακέντα πρόσωπα παρουσιάζεται ιεροκατανομή ευλλεγομένων

πληροφοριών (περίπου 35 ερωτήματα ανά ενότητα, ποσοετό 20%). Από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών παρατηρεύται ότι συσσώρευσεν ετις βασικές κατηγορίες ενώ παρουσιάζεται μια έλλειψη ετις πιο λεπτομερειακές. Στο γεγονός αυτό οφείλεται άλλωστε και το ότι δεν υπάρχουν ενηματικές έλλειψεις στο Ιρλανδικό δελτίο ατυχήματος, αλλά ταυτόχρονα δεν υπάρχουν πολλές λεπτομερειακές ερωτήσεις.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Ιρλανδίας καλύπτει υκανοποιητικά το φάσμα των πληροφοριών που θα έπρεπε να συλλέγονται. Σημειώνεται ότι δεν ευπληρώνονται καθόλου ετοιχεία προεώπων ή οχημάτων καθότι αυτό το δελτίο ατυχήματος χρησιμεύει μόνο για ετατιβητικούς εκοπούς. Πρέπει να ειμειωθεί ότι δε οριεμένα ειμείναι το Ιρλανδικό δελτίο παρουσιάζει έλλειψη ευνοχής καθότι υπάρχουν ερωτήματα που αλληλοεπικαλύπτονται ή επαναλαμβάνονται (π.χ. για το γλιτετερό οδόστρωμα). Ανεξάρτητα πάντως από το γεγονός αυτό το δελτίο ατυχήματος της Ιρλανδίας δεν έχει ενηματικές αδυναμίες.

2.1.8. ΕΛΛΑΣ

Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης άποψης για το δελτίο ατυχήματος της Ελλάδας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν

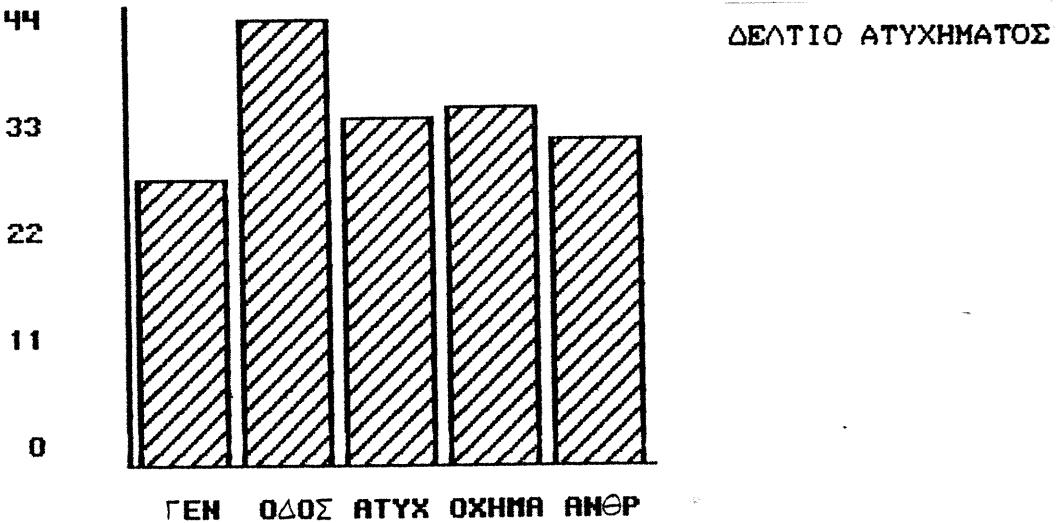
η γνώση ορισμένων βασικών αριθμοτικών στοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Ελλάδα που έχει πληθυσμό 10 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 106 χιλιάδες χιλιόμετρα, έχει το 1983 20 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δεύτη ατυχημάτων 111.

Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Ελλάδας αποτελείται από μία βελύδα (λίγο μεγαλύτερη από A3) όπου ευμπληρώνονται όλα τα ερωτήματα και από μία ευνοδευτική βελύδα με τις οδηγίες ευμπλήρωσης του δελτίου. Σημειώνεται ότι το μεγάλο μέγεθος του δελτίου καθιετά δύσκολη τόσο την ευμπλήρωσή του όσο και την διεύκπεραίωσή του. Το εύνολο των ερωτημάτων είναι 169 και αυτά κατανέμονται σε 20 κατηγορίες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται σε 8 βειρές πινάκων όπου οι δύο πρώτες δίνουν γενικές πληροφορίες για το ατύχημα, η τρίτη είναι εχετική με την οδό, ετις δύο επόμενες έχουμε πληροφορίες για το ατύχημα ενώ υπάρχει εμβόλιμη μία κατηγορία για το είδος των εμπλακέντων οχημάτων. Η έκτη βείλη δίνει πληροφορίες για το όχημα και οι δύο τελευταίες για τον οδηγό και τα εμπλακέντα πρόσωπα.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι εχεδόν αποκλειστικά το εύετημα του τεεκαρίβματος δίπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I).

Χρησιμοποιεύται βέβαια στην αρχή και μόνο, το εύστομα της ευμπλήρωσης με λέξεις (ενετ.καταγραφής 4, πιν. I) αλλά αυτό μόνο για τα ονόματα των τοποθεσιών αφού είναι αδύνατον να γίνει διαφορετικά. Επίσης προβλέπεται χώρος και για ένα πρόχειρο εκαρτόφυρμα. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων στο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 3 οχήματα και σε κάθε ένα από αυτά για 1 οδηγό, 7 επιβάτες και από 3 πεζούς. Παρουσιάζει δηλαδή μέγιστη δυνατότητα καταγραφής προεώπων $3 \times (1 + 7 + 3) = 33$.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 8 εμφανίζεται παραετατικά η κατανομή του συνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος της Ελλάδας. Από τον πίνακα II παρατηρείται ότι οι πληροφορίες που μαζεύει η Ελλάδα κατανέμονται εχεδόν ομοιόμορφα στις πέντε ενότητες

πληροφοριών. Έτεις υπάρχουν ετο Ελληνικό δελτίο ατυχήματος από τις 168 ευνολικές ερωτήσεις, 27 γενικού περιεχομένου (ποσοετό 16%), και 43 εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοετό 26%), ενώ για τις ενότητες φύση του ατυχήματος, όχημα και εμπλακέντα πρόσωπα παρουσιάζεται ισοκατανομή ευλλεγομένων πληροφοριών (περίπου 33 ερωτήματα ανά ενότητα, ποσοετό 20%). Από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών παρατηρείται ευεώρευση ετις βαθικές κατηγορίες ενώ παρουσιάζεται μια έλλειψη ετις πιο λεπτομερειακές. Στο γεγονός αυτό οφείλεται άλλωστε και το ότι δεν υπάρχουν εμμαντικές ελλείψεις ετο Ελληνικό δελτίο ατυχήματος, αλλά ταυτόχρονα δεν υπάρχουν πολλές λεπτομερειακές ερωτήσεις.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Ελλάδας καλύπτει ικανοποιητικά το φάσμα των πληροφοριών που θα έπρεπε να ευλλέγονται και μάλιστα είναι ιδιαίτερα ικανοποιητικό αν υπολογιζετούν και οι δυνατότητες επεξεργασίας τους. Σημειώνεται ότι δεν ευμπληρώνονται καθόλου ετοιχεία προεώπων ή οχημάτων καθότι αυτό το δελτίο ατυχήματος χρησιμεύει μόνο για ετατιετικούς εκοπούς. Αν εξαντρεθεί λοιπόν η δυσκολία ετην ευμπλήρωση εξ' αυτίας του μεγέθους τού χαρτιού, το Ελληνικό δελτίο ατυχήματος χαρακτηρίζεται εαν ιδιαίτερα επιτυχημένο για την Ελληνική πραγματικότητα.

2.1.9. ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

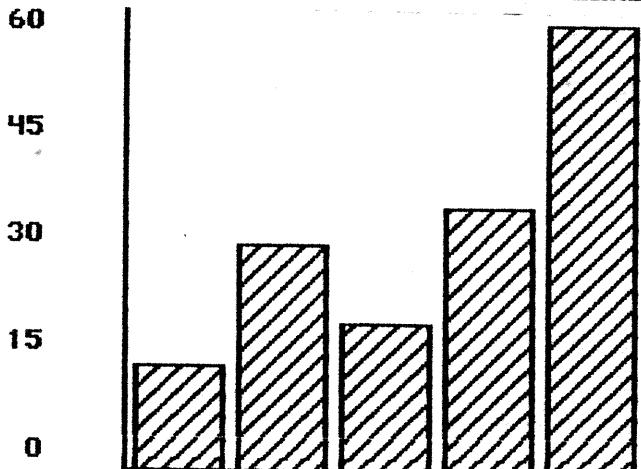
Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης αποψης για το δελτίο ατυχήματος του Λουξεμβούργου είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών ετοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι το Λουξεμβούργο που έχει πληθυσμό 340 χιλιαδες κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 5 χιλιαδες χιλιόμετρα, είχε το 1983 1500 οδικά τροχαία ατυχήματα και δείκτη ατυχημάτων 89.

Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων του Λουξεμβούργου αποτελείται από δύο εελίδες A4 δημιουργώνοντας όλα τα ερωτήματα και από δύο ευνοδευτικές εελίδες με τις οδηγίες ευμπλήρωσης του δελτίου. Το εύνολο των ερωτημάτων είναι 153 και αυτά κατανέμονται σε 26 κατηγορίες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται σε τέσσερις ενότητες : γενικές πληροφορίες, εμπλακέντα οχήματα και πρόσωπα (1η εελίδα), ευνέπειες και αίτια του ατυχήματος (2η εελίδα). Παρουσιάζεται το φαινόμενο στην δεύτερη εελίδα να υπάρχει μεγάλος δύκος πληροφοριών για την περιγραφή του ατυχήματος, σε αντίθεση με την πρώτη δημιουργία της διαφορετικά ερωτήματα.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι εχεδόν αποκλειστικά το εύετημα του τεκναρίουματος δύπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I). Χρησιμοποιείται βέβαια στην αρχή και μόνο, το εύετημα της

ευμπλήρωσης με λέξεις (ενετ. καταγραφής 4, πλv. I) αλλά αυτό μόνο για τα ονόματα των τοποθεσιών αφού είναι αδύνατον να γίνεται διαφορετικά. Επίσης προβλέπεται χώρος και για επιμειώσεις και ευμπλήρωσεις. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων στο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 2 οχήματα και 4 εμπλακέντα πρόσωπα. Χρησιμοποιείται επίσης και ένας πύνακας για την καταγραφή πληρόφοριών για τα εμπλακέντα πρόσωπα, με ένα εχετικά πολύπλοκο εύστημα ευμπλήρωσης του.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ



Στο ανωτέρω διαγράμμα 9 εμφανίζεται παραστατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος του Λουξεμβούργου. Από τον πύνακα I παρατηρείται ότι το δελτίο ατυχήματος του Λουξεμβούργου παρουσιάζει την τάση για ευλλογή περιεεότερων πληροφοριών

για το δχημα και τα εμπλακέντα πρόσωπα απ' ότι για το περιβάλλον και την φύση του ατυχήματος. Έτσι υπάρχουν στο Βελγικό δελτίο ατυχήματος 34 ερωτήσεις εχετικές με το δχημα (ποσοετό 22%) και 60 ερωτήσεις για τα εμπλακέντα πρόσωπα (ποσοετό 39%) που στο εύνολο των 153 ερωτημάτων αυτές οι δύο ενότητες αποτελούν το 61%. Τόσο για τις πληροφορίες για το δχημα δεο και για εικείνες για τον παράγοντα άνθρωπο το Λουζεμβούργο μαζεύει αναλογικά τις περιεεστερες πληροφορίες από όλα τα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Επίσης εμφανίζονται ε' αυτό το δελτίο ατυχήματος 12 ερωτήσεις για τα γενικά στοιχεία του ατυχήματος (ποσοετό 8%), 29 ερωτήσεις εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοετό 19%), 18 ερωτήσεις για την φύση του ατυχήματος (ποσοετό 12%). Και οι τρεις αυτές ενότητες αποτελούν τα μικρότερα ποσοετά ανάμεσα στα δώδεκα κράτη και μάλιστα τα 12 ερωτήματα για τα γενικά στοιχεία του ατυχήματος είναι και σε απόλυτες τιμές η μικρότερη τιμή. Σαν αποτέλεσμα αυτού, από τον πίνακα III φαίνεται καθαρά η αραιή κατανομή των κατηγοριών στην πρώτη ενότητα των γενικών πληροφοριών όπου και εμφανίζονται ελλείψεις συλλεγομένων πληροφοριών.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος του Λουζεμβούργου καλύπτει ικανοποιητικά το φάσμα των βασικών πληροφοριών που θα έπρεπε να συλλέγονται παρα το ότι ακολουθείται μία παράξενη λογική στην διάρθρωση των

απαιτούμενων πληροφοριών. Πρέπει να παρατηροθεί ότι ε' αυτό το δελτίο παρουσιάζονται αρκετά εξεζητημένα ερωτήματα. Σημειώνεται επίσης ότι δεν ευμπληρώνονται καθόλου ετοιχεία προεώπων ή οχημάτων καθότι αυτό το δελτίο ατυχήματος χρησιμεύει μόνο για ετατιετικούς εκοπούς. Συνολικά το δελτίο ατυχήματος του Λουξεμβούργου χαρακτηρίζεται οριακά εαν υκανοποιητικό και αυτό γιατί εύγουρα δεν έχει βασικές ελλείψεις.

2.1.10. ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ



Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης άποψης για το δελτίο ατυχήματος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση ορισμένων βασικών αριθμητικών ετοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Γερμανία που έχει πληθυσμό 61 εκατομύρια κατοίκους (τον μεγαλύτερο ανάμεσα στα δώδεκα κράτη) και μήκος οδικού δικτύου 490 χιλιάδες χιλιόμετρα, έχει το 1983 δεκτή ατυχημάτων 99 και συνολικά 347 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα τα περιεβότερα απ' όλα τα Ευρωπαϊκά κράτη.

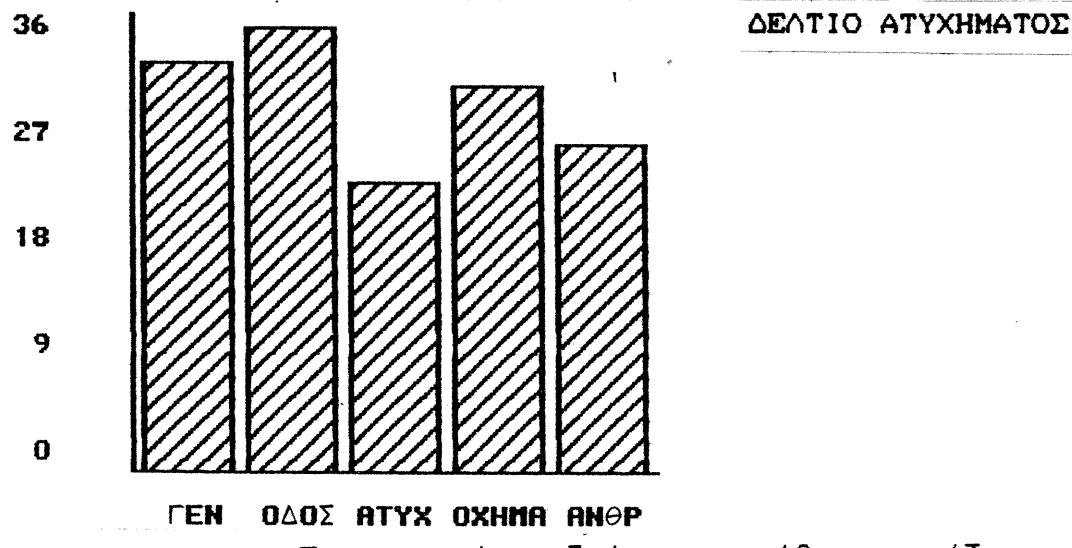
Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας αποτελείται από τρεις σελίδες A4 όπου ευμπληρώνονται όλα τα ερωτήματα. Το εύνολο των ερωτημάτων είναι 149 και αυτά κατανέμονται

εε 30 κατηγορίες. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται ετις τρεις βελύδες, όπου ετην πρώτη υπάρχουν γενικές πληροφορίες καθώς και ετοιχεία για το περιβάλλον και την φύση του ατυχήματος, ετην δεύτερη υπάρχουν οι κατηγορίες που αναφέρονται στα εμπλακέντα οχήματα και πρόεωπα και ετην τρίτη βελύδα εκείνες για τις συνέπειες (παθόντα πρόεωπα και υλικές ζημιές του ατυχήματος).

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι μια μίζη του ευετήματος του τβεκαρίεματος δίπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I) και του ευετήματος τβεκαρίεματος με κάποιον αριθμό ο οποίος αντιπροσωπεύει μια απάντηση σε κάποιον πίνακα εκτός του δελτίου (εύετ.καταγρ. 2, πιν. I). Ταυτόχρονα γίνεται ευρεία χρήση του ευετήματος της ευμπλήρωσης με λέξεις (εύετ.καταγραφής 4, πιν. I) και δχι μόνο για τα ονόματα των τοποθεσιών και των προεώπων αλλά και για γενικότερες περιγραφές και πληροφορίες. Επίσης προβλέπεται χώρος και για ένα πρόχειρο εικαρίφημα. Το αξιοενημερώτο στο Γερμανικό δελτίο ατυχήματος είναι ότι ετις δύο πρώτες βελύδες υπάρχει μία ετενή ετήλη αριετερά όπου είναι δυνατή η επιλογή μιάς απάντησης ανάμεσα από άλλες πολλές, ενώ ετον υπόλοιπο πολύ μεγαλύτερο χώρο ευμπληρώνονται αριθμοί εαν ικαδικοποιημένες απαντήσεις από άλλους πίνακες. Επίσης αυτή η υπερβολική τυποποίηση από τους πίνακες έρχεται

κάποια ετιγμή οι πλήρη αντίθεση με την ευμπλήρωση με λέξεις όπου εμφανίζεται παρακάτω και προφανώς δεν βοηθά την καδικοποιημένη επεξεργασία. Όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων και των εμπλακέντων στο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται ελεύθερος χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για περίπου 4 οχήματα και για 7 εμπλακέντα πρόσωπα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 10 εμφανίζεται παραστατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος της Γερμανίας. Από τον πίνακα II παρατηρείται ότι το Γερμανικό δελτίο ατυχήματος παρουειάζει την τάση για ευλλογή λιγότερων πληροφοριών για την φύση του ατυχήματος και για τον παράγοντα ανθρώπο, απ' ότι για τις υπόλοιπες ενότητες. Έτει τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και σε εχετικές η Γερμανία (μαζί με την Πορτογαλία) μαζεύει τις λιγότερες πληροφορίες για την φύση του ατυχήματος από οποιαδήποτε άλλη χώρα. Είναι

επίσης εμφανές ότι υπάρχουν στο Γερμανικό δελτίο ατυχήματος 33 γενικές ερωτήσεις σε ένα εύνολο 149 ερωτημάτων (ποσοετό 28%). Δηλαδή αναφορικά με τις γενικές πληροφορίες η Δυτική Γερμανία ανήκει στα κράτη που αναλογικά μαζεύουν τις περιεεδότερες πληροφορίες. Από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών φαίνεται μια πυκνή κατανομή των κατηγοριών στις γενικές πληροφορίες καθώς επίσης και μία μεγάλη ευχνότητα μοναδιαίων κατηγοριών σε δλη την έκταση του δελτίου.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Γερμανίας ενώ είναι από τα πιο εωετά δομημένα δελτία ανάμεσα στα δώδεκα εθνικά, τόσο το γεγονός ότι δεν απαιτεί περιεεδότερες λεπτομέρειες όσο και το γεγονός ότι ζητά αρκετά οικονομικά ετοιχεία καθώς και τα ετοιχεία των οχημάτων και των προσώπων τα οποία δεν χρειάζονται στην ετατιετική ανάλυση του ατυχήματος, το καθιετά αναποτελεσματικό. Ταυτόχρονα η ευμπλήρωσή του με ετοιχεία από πίνακες εκτός του δελτίου και η καταχώρηση ολόκληρων φράσεων με πληροφορίες (3η σελίδα) κάνουν δύσκολή την ευμπλήρωσή του από τους Γερμανούς τροχονόμους. Τα κύρια λοιπόν χαρακτηριστικά του δελτίου ατυχήματος της Ομοεπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας είναι ~~κατ' η δομή του η οποία αποτελεί πρότυπο ανάμεσα στα δώδεκα εθνικά δελτία, καθώς επίσης και το~~

γεγονός ότι μαζεύει στοιχεία όχι άμεσα εχετιζόμενα με την επανεπεξεργασία του δελτίου (οικον. στοιχεία κλπ)

Το Γερμανικό δελτίο ατυχήματος ευμπλορώνεται μόνο από τους άνδρες της αετυνομίας και είναι εκπαιδευμένοι για την αντιμετώπιση των τροχαίων ατυχημάτων από την ζωή την αετυνομία. Στις εύνθετες περιπτώσεις ατυχημάτων καλούνται ειδικοί πραγματογνώμονες οι οποίοι ανήκουν στην DEKRA, μία 'Ένωση επίβλεψης του αυτοκινήτου. Στην Γερμανία καταγράφονται όλα τα ατυχήματα με θύματα και εκείνα με υλικές ζημιές άνω των 3000 DM (200000 δρχ). Παρότι κανένας από τους δικαστικούς δεν έχει λάβει ειδική εκπαίδευση εχετικά με τα τροχαία ατυχήματα, υπάρχουν μερικοί από αυτούς οι οποίοι ειδικεύονται πάνω σ' αυτό το αντικείμενο.

2.1.11. Ο ΛΛΑΝΔΙΑ

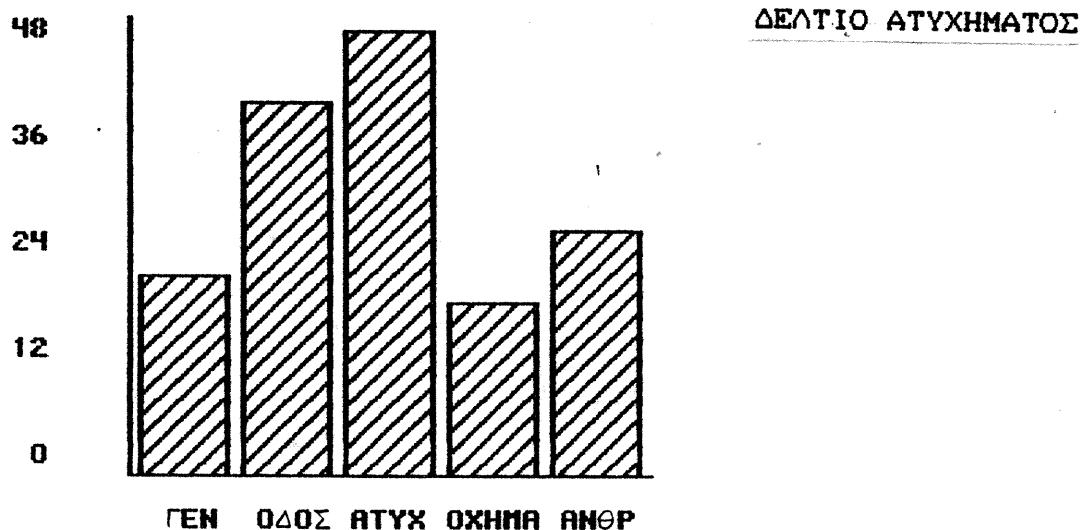
Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης άποψης για το δελτίο ατυχήματος της Ολλανδίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών στοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Ολλανδία που έχει πληθυσμό 14 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 110 χιλιάδες χιλιόμετρα, είχε το 1983 45 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δεκτη ατυχημάτων 77.

Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Ολλανδίας αποτελείται από δύο βελύδες (λίγο μεγαλύτερες από A4) όπου ευμπληρώνονται δλα τα ερωτήματα, την δεύτερη βελύδα συνοδεύει μια ευμπληρωμάτική η οποία παρέχει επεξηγήσεις για την ορθή ευμπλήρωση. Η πρώτη βελύδα ευμπληρώνεται για ετατιετικούς εκοπούς, ενώ η δεύτερη είναι για τις περιπτώσεις όπου εχουματίζεται δικογραφία. Το εύνολο των ερωτημάτων είναι 148 και αυτά κατανέμονται σε 38 κατηγορίες, των οποίων η έκταση διαφέρει πολύ από κατηγορία σε κατηγορία. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται σε 6 βειρές πινάκων όπου οι 5 πρώτες περιέχουν τις πληροφορίες για τις 5 βασικές ενότητες : γενικές πληροφορίες, περιβάλλον και φύση ατυχήματος, δχημα και εμπλακέντα πρόσωπα. Η έκτη βειρά χρησιμοποιείται για ένα πρόχειρο εκαρύφημα και την γενική περιγραφή του ατυχήματος.

Το εύετημα που χρησιμοποιείται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι κυρίως το εύετημα του τεεκαρύματος διπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I). Ταυτόχρονα γίνεται ένρεία χρήση του ευετήματος της ευμπλήρωσης με λέξεις (ευετ.καταγραφής 4, πιν. I) και δχι μόνο για τα ονόματα των τοποθεσιών και των προεώπων αλλά και για γενικότερες περιγραφές και πληροφορίες. Επίσης προβλέπεται χώρος και για ένα πρόχειρο εκαρύφημα. Όσον αφορά τον αριθμό των

οχημάτων καὶ των εμπλακέντων στο ατύχημα προεώπων, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 3 οχήματα καὶ εε κάθε ένα από αυτά για 1 οδηγό καὶ 1 ακόμη εμπλακέν πρόσωπο. Παρουσιάζεται δηλαδή μέγιστη δυνατότητα καταγραφής προεώπων $3 \times (1 + 1) = 6$.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΟΛΛΑΝΔΙΚΟ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 11 εμφανίζεται παραετατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος της Ολλανδίας. Από τον πίνακα II παραπρέπεται ότι το Ολλανδικό δελτίο ατυχήματος παρουσιάζει την τάση για ευλλογή περιεεότερων πληροφοριών για το περιβάλλον καὶ την φύση του ατυχήματος απ' ότι για το όχημα καὶ τα εμπλακέντα πρόσωπα. Έτειν υπάρχουν στο Ολλανδικό δελτίο ατυχήματος 39 ερωτήσεις εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοετό 26%) καὶ 47 ερωτήσεις για την φύση του ατυχήματος (ποσοετό 32%) που στο εύνολο

των 148 ερωτημάτων αυτές οι δύο ενότητες αποτελούν το 58%. Ειδικά για τις πληροφορίες για τη φύση του ατυχήματος η Ολλανδία μαζεύει αναλογικά τις περιεστερες πληροφορίες από όλα τα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, μαζί με την Μεγάλη Βρετανία. Από τον πίνακα III για τις κατηγορίες πληροφοριών παρουσιάζεται πικρή κατανομή για τις κατηγορίες τις εχετικές με το περιβάλλον της οδού, ενώ παρατηρείται μια αραιή κατανομή για τα ερωτήματα για το όχημα και τα εμπλακέντα πρόσωπα.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Ολλανδίας καλύπτει ικανοποιητικά το φάσμα των πληροφοριών που θα έπρεπε να ευλλέγονται. Υπενθυμίζεται ότι οι Ολλανδοί ευμπληρώνουν τα ετοιχεία προσώπων και οχημάτων καθότι αυτό το δελτίο ατυχήματος χρησιμεύει εκτός από στατιστικούς εκοπούς και για τις περιπτώσεις εχηματισμού δικογραφίας. Ομολογούμένως το Ολλανδικό δελτίο ατυχήματος δεν περιέχει μεγάλο αριθμό ερωτημάτων, πάρ' όλα αυτά όμως λαμβανομένου υπ' άψυν ότι δεν περιέχει εξετημένα ερωτήματα, ευνοϊκά εξεταζόμενο δεν παρουσιάζει επιμαντικές αδυναμίες.

Πρέπει επίσης να προστεθεί ότι οι Ολλανδοί έχουν μεταφρασμένο το δελτίο ατυχήματος ετα Αγγλικά το οποίο μπορούν να προμηθεύονται οι οδηγοί των οχημάτων που ταξιδεύουν ετο εξωτερικό. Η λογική αυτή εξυπηρετεί την

ευννενόση εμπλακέντων και αετυνομίας για τις περιπτώσεις
ατυχήματος εκτός των ευνόρων της Ολλανδίας.

2.1.12. Π Ο Ρ Τ Ο Γ Α Λ Ι Α



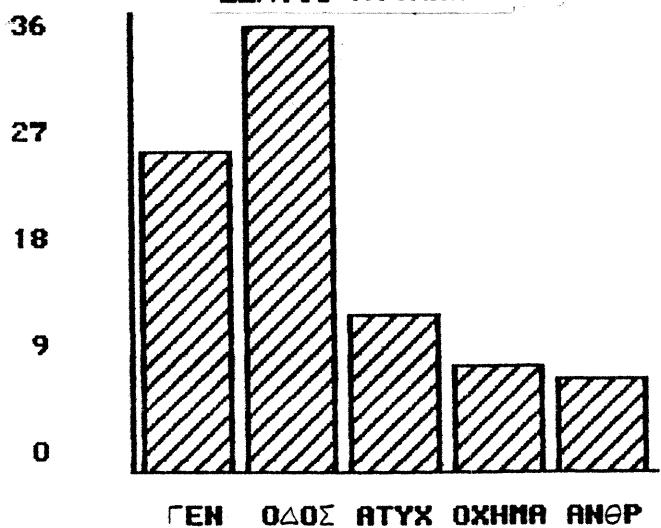
Στην έκφραση μιας ολοκληρωμένης αποψης για το δελτίο ατυχήματος της Πορτογαλίας είναι απαραίτητη κατ' αρχήν η γνώση οριεμένων βασικών αριθμητικών ετοιχείων για το κράτος αυτό. Από τον πίνακα V παρατηρείται ότι η Πορτογαλία που έχει πληθυσμό 10 εκατομύρια κατοίκους και μήκος οδικού δικτύου 50 χιλιάδες χιλιόμετρα, είχε το 1983 22 χιλιάδες οδικά τροχαία ατυχήματα και δείκτη ατυχημάτων 100.

Το δελτίο οδικών τροχαίων ατυχημάτων της Πορτογαλίας αποτελείται από τρείς βελύδες A4 όπου συμπληρώνονται δλα τα ερωτήματα. Το εύνολο των ερωτημάτων είναι 82 και αυτά κατανέμονται σε 22 κατηγορίες. Σημειώνεται ότι η Πορτογαλία μαζεύει τις λιγότερες πληροφορίες από δλα τα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Η κατανομή των κατηγοριών γίνεται ετις δύο πρώτες βελύδες ενώ επιν τρίτη υπάρχει χώρος για ένα εκαρύφημα και την γενική περιγραφή του ατυχήματος. Δεν υπάρχει υδιαίτερος διαχωρισμός των κατηγοριών σε ενότητες καθότι παρουσιάζεται το φαινόμενο πολλές από αυτές να αναμιγνύονται και να επαναλαμβάνονται. Επίσης

επιμειώνεται το γεγονός ότι κάθε σελίδα είναι κενή από την μέση και κάτω.

Το εύετημα που χρησιμοποιεύται για την καταγραφή των απαντήσεων είναι εχεδόν αποκλειστικά το εύετημα του τελεκαρτεμάτος δίπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση (εύετημα καταγραφής 1, πίνακας I). Χρησιμοποιεύται βέβαια και το εύετημα της ευμπλήρωσης με λέξεις (ενετ. καταγραφής 4, πιν. I) αλλά αυτό κυρίως για τα ονόματα των τοποθεσιών αφού είναι αδύγατον να γίνει διαφορετικά, καθώς επίσης και για την γενική περιγραφή. Επίσης προβλέπεται χώρος και για ένα πρόχειρο εκαρτόφυμα. Όσον αφορά τα οχήματα και τα εμπλακέντα στο ατύχημα πρόσεωπα, προβλέπεται χώρος για ευμπλήρωση πληροφοριών για 4 οχήματα, ενώ ουειαστικά δεν απαιτούνται καθόλου πληροφορίες για τα εμπλακέντα πρόσεωπα.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ



Στο ανωτέρω διάγραμμα 12 εμφανίζεται παραστατικά η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ανά ενότητα στο δελτίο ατυχήματος της Πορτογαλίας. Από τον πίνακα II παρατηρεύται ότι το Πορτογαλικό δελτίο ατυχήματος παρουσιάζει έντονη την τάση για ευλλογή περισσότερων πληροφοριών για το περιβάλλον και τα γενικά ετοιχεία του ατυχήματος, απ' ότι για τις υπόλοιπες ενότητες. Έτειν υπάρχουν στο Πορτογαλικό δελτίο ατυχήματος 24 ερωτήσεις για τα γενικά ετοιχεία του ατυχήματος (ποσοστό 29%) και 34 ερωτήσεις εχετικές με το περιβάλλον του ατυχήματος (ποσοστό 41%) που στο εύνολο των 82 ερωτημάτων αυτές οι δύο ενότητες αποτελούν το 70%. Είναι προφανές ότι για τις ενότητες ατύχημα, όχημα και άνθρωπος απαιτείται εημαντικά περιορισμένος αριθμός πληροφοριών. Μάλιστα για τις δύο τελευταίες ουειαστικά δεν απαιτούνται καθόλου πληροφορίες αφού για το όχημα υπάρχουν μόνο 7 ερωτήματα (ποσοστό 9%) και για τα εμπλακέντα πρόσωπα μόνο 6 (ποσοστό 7%). Τα ποσοστά αυτά είναι προφανώς τα χαμηλότερα ανάμεσα στα δώδεκα ιράτη. Σαν αποτέλεσμα αυτού, από τον πίνακα III φαίνεται καθαρά η αραιή κατανομή των κατηγοριών στις δύο τελευταίες ενότητες : όχημα και άνθρωπος, όπου και εμφανίζονται εημαντικές ελλείψεις ευλλεγομένων πληροφοριών.

Σε γενικές γραμμές το δελτίο ατυχήματος της Πορτογαλίας δεν καλύπτει ικανοποιητικά το φάεμα των

πληροφοριών που θα έπρεπε να ευλλέγονται καθότι ειδικά για τις ενότητες δύχημα και ανθρωπος οι απαντούμενες πληροφορίες είναι ελλιπέστατες. Σημειώνεται ότι δεν ευμπληρώνονται καθόλου ετοιχεία προεώπων ή σχημάτων καθότι αυτό το δελτίο ατυχήματος χρησιμεύει μόνο για ετατιετικούς εκοπούς. Επίσης πρέπει να εμμειωθεί ότι ορισμένα ερωτήματα επαναλαμβάνονται και ετις δύο εελίδες, ενώ δεν υπάρχει καθόλου διαχωρισμός ανάμεσα ετις ενότητες. Το Πορτογαλικό δελτίο ατυχήματος χαρακτηρίζεται σαν ελλιπές και χρειάζεται οπωσδήποτε επανεξέταση τόσο στο περιεχόμενό του όσο και στην διάρθρωσή του.

2.2. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ 12 ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ

Παρατίθενται παρακάτω αναλυτικά σε πίνακες όλα τα ερωτήματα των 12 εθνικών δελτίων ατυχημάτων. Τα 2417 συνολικά ερωτήματα και των 12 κρατών περιέχονται στα 1088 τελικά ερωτήματα και παρουσιάζονται σε 62 κατηγορίες ερωτημάτων, χωρισμένες στις 5 βασικές ενότητες – παράγοντες του ατυχήματος (πίνακας 3). Κάτω από κάθε κατηγορία εχολιάζονται οι υδναιτερότητες κάθε εθνικού δελτίου ατυχήματος. Σημειώνεται ότι η επιλογή της βειράς παρουσιάζει των εθνικών δελτίων ατυχημάτων έγινε με καθαρά ποετικά κριτήρια, δηλαδή προηγήθηκαν τα κράτη με τα περιεβότερα ερωτήματα (Γαλλία, Μ. Βρετανία) και ακολούθησαν όλα τα υπόλοιπα εύμφωνα με τον αριθμό των ερωτημάτων που περιείχε το καθένα. Κατ' αυτόν τον τρόπο δικαιολογείται η μεγαλύτερη ευγκέντρωση ερωτημάτων στις πρώτες ετήλεις των πινάκων.

Είναι απαραίτητο να καθοριστούν από την αρχή ορισμένες έννοιες που χρησιμοποιούνται συχνότατα στην ανάλυση που ακολουθεί και των οποίων η εημασία παίζει καθοριστικό ρόλο στην κατανόηση της ανάλυσης. Έτσι το εύνολο των ερωτημάτων χωρίζεται σε 62 κατηγορίες και το εύνολο των κατηγοριών σε πέντε ενότητες. Κάθε πίνακας που ακολουθεί περιέχει τα ερωτήματα μίας κατηγορίας, σε ορισμένες περιπτώσεις περιλαμβάνονται και περιεστερες

κατηγορίες εε κάθε πίνακα. Επάνω αριστερά ετον πίνακα
εμφειώνεται η ενότητα στην οποία ανήκει η κατηγορία της
οποίας τα ερωτήματα παρουσιάζονται ε' αυτόν τον πίνακα.

Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι λόγω της
ευχνότατης χρήσης της έννοιας του 'ερωτήματος' ορισμένες
φορές χρησιμοποιεύται αντί αυτής η λέξη 'απαιτούμενη
πληροφορία' για να αποφευχθεί η κουραστική επανάληψη.
Για την καλύτερη και εποπτικότερη ανάλυση κατασκευάστηκαν
7 πίνακες ετούς οποίους γίνεται ευχνή αναφορά καθ' όλη
την διάρκεια της ανάλυσης και οι οποίοι παραθέτονται στο
τέλος αυτού του κεφαλαίου.

2.2.1. ENOTHTA : Γ E N I K A S T O I X E I A

Η ενότητα με τα γενικά στοιχεία του ατυχήματος
είναι η πρώτη από τις πέντε βασικά ενότητες και είναι
εκείνη που παρέχει τις βασικές πληροφορίες για το
ατύχημα. Περιλαμβάνει 12 κατηγορίες και 93 διαφορετικά
ερωτήματα, όπως ακριβώς παρουσιάζονται και περιγράφονται
παρακάτω.

Γ E N I K A S T O I X E I A	ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΔ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ
ΚΡΑΙΚΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	N N N N N N N N
Αξίζει τον κόπο να καταγραφεί	N
ΕΙΔΟΣ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	
Νέο δελτίο ατυχήματος	N
Τροποποιημένο δελτίο ατυχήματος	N
ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΑΡΧΗ, ΥΠΗΡΕΣΙΑ	N N N N N N N N N
'Ωρα ειδοποίησης αετυνομίας	
'Ωρα άφιξης αετυνομίας	
'Ωρα αναχώρησης αετυνομίας	

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζονται μαζί οι τρεις πρώτες κατηγορίες ερωτημάτων της ενότητας των γενικών πληροφοριών για το ατύχημα. Παρατηρείται κατ' αρχήν ότι τα 8 έτα 12 ικανοί δύνονταν να κάθε ατύχημα έναν κινδυκό αριθμό, γεγονός χαρακτηριστικό για τον ευνολικό χαρακτήρα του ετατιετικού τρόπου επεξεργασίας των δεδομένων των ατυχημάτων. Η δεύτερη κατηγορία αναφέρεται μάλλον σε κάποια οργανωτική υδιαυτερότητα της Μεγάλης Βρετανίας. Όσον αφορά τα ετοιχεία των αρμόδιων υπηρεσιών (αστυνομία, άλλη διοικητική υπηρεσία), είναι προφανές ότι όλα εχεδόν τα ικανοί (9 έτα 12) ενδιαφέρονται για το ποιός ευμπλορώνει το δελτίο ατυχήματος. Από την τελευταία ετήλη του πίνακα III αν εξαιρεθεί η δεύτερη κατηγορία, φαίνεται ότι οι άλλες δύο παρουσιάζουν πολύ υψηλό ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων (78%, 80%) σε εχέει τόσο με το μέσο ποσοστό της ενότητας (70%), όσο και με το ευνολικό (55%).

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Διοικητική περιφέρεια	N
Υποδιαιρεσιν διοικητικής περιφέρειας	N
Νομός	N N N N N N N N N N N N
Δήμος ή Κοινότητα	N N N N N N N N N N N N
Οικισμός	N N N N
Οδός ή πλατεία	N N N N N N N N
Αριθμός κατοικίας	N N N N N N N N
Περιοχή, ευνοικία	N N N N N N N N
Κατοικημένη περιοχή	N N N N N N N N
Μη κατοικημένη περιοχή	N N N N N N N N
Εμπορικός δρόμος	N
Βιομηχανική περιοχή	N
Περιοχή κατοικίας, υψηλά ιτέρια	N
Περιοχή κατοικίας ή άλλη, χαμηλά ιτέρια	N
Κτίρια επί της οδού χωρίς διαχωρ. κιγκλ	N
Λίγα ή καθόλου ιτέρια επί της οδού	N
Πολεοδομικό ευγκρότημα	N
εκτός πολεοδομικού ευγκροτήματος	N
από 1 μέχρι 2000 κατοίκους	N
από 2001 μέχρι 5000 κατοίκους.	N
από 5001 μέχρι 20000 κατοίκους	N
από 20001 μέχρι 50000 κατοίκους	N
από 50001 μέχρι 100000 κατοίκους	N
από 100001 μέχρι 200000 κατοίκους	N
πάνω από 200001 κατοίκους	N
από 1 μέχρι 5000 κατοίκους	N
από 5001 μέχρι 50000 κατοίκους.	N
πάνω από 50001 κατοίκους	N
Αριθμός κατοίκων	N
Αριθμός οδού	N N N N N N N N
Κατεύθυνση οδού	N N N N N N N N
Χιλιόμετρο οδού	N N N N N N N N
Συντεταγμένες επιμείου ατυχήματος	N N N N N N N N
Αριθμός διατομής	N

Ο δυνα πύνακας δείχνει όλα τα ερωτήματα τα οποία με τον τόπο του ατυχήματος. Είναι προφανές το κοινό ενδιαφέρον για τον ακριβή προεδρικό της θέσην του ατυχήματος, αφού όλα τα ιράτη ζητούν την ακριβή θέσην για τα αετικά ατυχήματα και την χιλιομετρική θέση για τα υπεραετικά (ως επί το πλείστον με ακρίβεια 100 μέτρων). Ειδικά η ερώτηση για τον Δήμο ή κοινότητα που βυνέθη το ατύχημα είναι από τις ελάχιστες βυνολικά ερωτήσεις που απαιτούνται και από τα 12 ιράτη. Επίσης εκτός της Αγγλίας και της Γερμανίας, όλα τα άλλα ιράτη ενδιαφέρονται για το αν είναι κατοικημένη η περιοχή, μάλιστα η Γαλλία και η Ισπανία ζητούν και ακριβέστερο προεδρικό του αριθμού των κατοίκων της περιοχής. Επίσης η Δανία ζητά πληροφορίες για την χρήση γης και άλλες λεπτομέρειες της περιοχής, οι οποίες είναι μεν χρήσιμες για περαιτέρω επεγεργασία αλλά χαρακτηρίζονται μάλλον ως εξεζητημένες. Από τις τελευταίες ετήσιες του πύνακα III φαίνεται ότι οι πληροφορίες για τον τόπο του ατυχήματος αποτελούν για όλα τα ιράτη την μεγαλύτερη κατηγορία ερωτήσεων, έτσι εμφανίζονται 108 ερωτήσεις για τον τόπο ατυχήματος σε ένα βύνολο 313 ερωτημάτων της ενότητας για τις γενικές πληροφορίες του ατυχήματος (ποσοστό 34.5 %). Το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων (69%) κυμαίνεται στα υψηλά επίπεδα όλων των κατηγοριών της ενότητας.

ΙΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΙΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΑ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΥ

Κατηγορία οδού	N	N	N	N	N	N	N
Αρτηρία	N						
Εθνική		N	N	N		N	N
Περιφερειακή		N					
Επαρχιακή		N	N	N	N	N	N
Δημοτική ή κοινωνική		N	N	N	N	N	N
Αυτοκινητόδρομος		N	N	N	N		
Ταχείας κυκλοφορίας Α (M)		N	N	N	N		N
A		N	N				N
B		N	N				N
C		N	N				N
Άλλο είδος και ποιό		N	N	N	N	N	N
Έκτος δημόσιου οδικού δικτύου		N					

Από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για το είδος της οδού γίνεται εύκολα αντιληπτό το πρόβλημα του ότι τα κράτη της Ευρώπης μιλούν διαφορετικές γλώσσες και στο ίδιο της ταξινόμησης των οδών. Εξαιρώντας βέβαια την Ιρλανδία, το Λουξεμβούργο και την Γερμανία οι οποίες δεν ζητούν καθόλου πληροφορίες για το είδος της οδού, φαίνεται ότι δλεις οι υπόλοιπες χώρες ζητούν πληροφορίες, οι οποίες όμως κατατάσσουν τις οδούς είτε ανάλογα με την διατομή τους είτε ανάλογα με το που ανήκουν διοικητικά. Άλλα κράτη κάνουν την ταξινόμηση με τον ένα ή τον άλλο τρόπο και άλλα κράτη χρησιμοποιούν και τους δύο ταυτόχρονα (Γαλλία, Πορτογαλία). Είναι ευνεπώς αναγκαίο, τουλάχιστον τα 12 κράτη των Ε.Κ να εταματήσουν να αντιμετωπίζουν τούτο θέμα με διαφορετικές λογικές και να επέλθει ενοποίηση στο εύετημα ταξινόμησης των οδών.

Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (75%) είναι από τα υψηλότερα τόσο της ενότητας όσο και στο εύνολο των κατηγοριών.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΙΔ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΥ

Κατηγορία οδού	N		N	
Αρτηρία	N			
Εθνική		N N	N	N N
Περιφερειακή		N		
Επαρχιακή		N N N	N N	N N
Δημοτική ή κοινοτική		N N	N N	N N
Αυτοκινητόδρομος		N N	N N N	N
Ταχείας υικλοφορίας Α (M)		N N N N N	N	N
A	N N			N
B	N N			N
C	N N			N
Άλλο είδος και ποιό	N N N	N N	N	
Έκτος δημόσιου οδικού δικτύου	N			

Από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για το είδος της οδού γίνεται εύκολα αντιληπτό το πρόβλημα του ότι τα κράτη της Ευρώπης μιλούν διαφορετικές γλώσσες και στο ίδια της ταξινόμησης των οδών. Εξαιρώντας βέβαια την Ιρλανδία, το Λουξεμβούργο και την Γερμανία οι οποίες δεν ζητούν καθόλου πληροφορίες για το είδος της οδού, φαίνεται ότι δλες οι υπόλοιπες χώρες ζητούν πληροφορίες, οι οποίες δημιουργούνται ανάλογα με την διατομή τους είναι ανάλογα με το που ανήκουν διοικητικά. Άλλα κράτη κάνουν την ταξινόμηση με τον ένα ή τον άλλο τρόπο και άλλα κράτη χρησιμοποιούν και τους δύο ταυτόχρονα (Γαλλία, Πορτογαλία). Είναι ευνεπώς αναγκαίο, τουλάχιστον τα 12 κράτη των Ε.Κ να σταματήσουν να αντιμετωπίζουν το ίδιο θέμα με διαφορετικές λογικές και να επέλθει ενοποίηση στο εύτημα ταξινόμησης των οδών.

Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοεπός επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (75%) είναι από τα υψηλότερα τόσο της ενότητας όσο και στο εύνολο των κατηγοριών.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΧΡΟΝΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

'Ώρα	N N N N N N N N N N N N N
Λεπτά	N N N N N N N N N N N N N
Ημέρα της εβδομάδας	N N N N N N N N N N N N N
Ημέρα	N N N N N N N N N N N N N
Μήνας	N N N N N N N N N N N N N
'Έτος	N N N N N N N N N N N N N
Ανοιξιάτικη περίοδος	N
'Όχι ανοιξιάτικη περίοδος	N
Η περίοδος του ατυχήματος ήταν αργά	N
Η περίοδος του ατυχήματος δεν ήταν αργά	N
Η προηγούμενη περίοδος ήταν αργά	N
Η προηγούμενη περίοδος δεν ήταν αργά	N
Ιαραμονή αργίας	N

Γίνεται εύκολα αντιληπτή από τον παραπάνω πίνακα η ομοφωνία εχετικά με τις ευλλεγόμενες πληροφορίες για τον χρόνο του ατυχήματος. Χαρακτηριστικό αυτής της ομοφωνίας είναι το ότι η πληροφορίες για την ώρα και την περιορινή απαιτούνται και από τα 12 εθνικά δελτία ατυχημάτων. Οι πληροφορίες για την ανοιξιάτικη ή όχι περίοδο (Γαλλία) είναι μάλλον δευτοχειρες καθότι καλύπτονται είτε από την περιορινή, είτε από τις καιρικές συνθήκες. Αντίθετα τα ερωτήματα εχετικά με το αν η περίοδος του ατυχήματος ήταν αργά ή όχι (Γαλλία, Ελλάδα) είναι ιδιαίτερα χρήσιμα για την περαιτέρω επεξεργασία. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (82%) είναι το υψηλότερο της ενότητας και το τρίτο υψηλότερο είτε εύνολο των κατηγοριών.

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΞ ΓΡ ΟΔ ΠΡ

ΑΙΓΑΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Νεκροί	N	N	N	N	N	N	N
Βαριά τραυματίες	N	N	N	N	N	N	N
Ελαφρά τραυματίες	N	N	N	N	N	N	N
Τραυματίες				N			
Σύνολο εμπλακέντων προσώπων			N			N	N
Ανέπαφοι				N			
Υλικές ζημιές	N	N	N	N	N	N	N

Ο άνω πίνακας με τις πληροφορίες για τον απολογισμό του ατυχήματος, αναφέρεται στον ευνοπτικό απολογισμό ή εις αριθμούς καθότι στην ενότητα για τα εμπλακέντα πρόσωπα, δίνονται αναλυτικά στοιχεία για κάθε έναν ξεχωριστά από τους εμπλακέντες. Η χρονιμότητα του είναι να δώσει κατ' ευθείαν από την αρχή μια πρώτη εικόνα του ατυχήματος και είναι χαρακτηριστικό το ότι απαντείται από τα 9 έως 12 κράτη. Η Γαλλία, το Λουξεμβούργο και η Ολλανδία θεώρησαν αρκετή την αναφορά στα θύματα ή ζημιές του ατυχήματος στην ενότητα για τα εμπλακέντα πρόσωπα. Σημειώνεται το γεγονός ότι η Ιταλία είναι η μόνη χώρα η οποία δεν διαχωρίζει τους τραυματίες ή βαριά και ελαφριά τραυματισμένους. Λαμβάνοντας υπ' άψογον και το ότι ο διαχωρισμός αυτός παρουσιάζει δυσκολίες, είναι προφανές ότι αφού γίνεται από όλα τα υπόλοιπα κράτη είναι ιδιαίτερα απαραίτητος για την επεξεργασία του ατυχήματος. Και αυτό είναι λογικό διότι δεν είναι δυνατόν να τοποθετείται μαζί κάποιος που μόλις γρατσουνίζηκε από το ατύχημα και κάποιος που έπαθε ανεπανόρθωτες βλάβες. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των

ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (79%) είναι από τα υψηλότερα τόσο της ενότητας δύο και στο σύνολο των κατηγοριών.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	N	N	N	N
ΙΙΙΘΑΝΑ ΓΕΝΙΚΑ ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ				N
Περιβάλλον			N	
Κατάσταση του δρόμου		N		
Οδηγός		N		
Πεζός ή επιβάτης		N		
Όχημα		N		
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ				
Υλικές ζημιές μέχρι 5.000 FR (17500δρχ)			N	
Υλ. ζημιές μέχρι 10.000 FR (35000δρχ)			N	
Υλ. ζημιές μέχρι 25.000 FR (87500δρχ)			N	
Υλ. ζημιές άνω των 25.000 FR (87500δρχ)			N	
Υλικές ζημιές στα οχήματα				N
Υλικές ζημιές δχι στα οχήματα				N
Στοιχεία πληγέντων εκτός των οχημάτων			N	
Στοιχεία μαρτύρων			N	N
Επί τόπου καταθέσεις μαρτύρων			N	
Ηρόταση χρηματικής ποινής από τροχονόμο			N	
Πρόστιμο που κατεβλήθηκε			N	
Παραπομπή στο δικαστήριο			N	
ΙΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΘΕΡΑΠΕΙΑΣ				N
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΙΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	N	N	N	

Από τον παραπάνω πίνακα με τις 5 τελευταίες κατηγορίες της ενότητας για τις γενικές πληροφορίες του ατυχήματος, φαίνεται ότι αυτές οι κατηγορίες αποτελούν διάφορες εθνικές υδατερότητες και διαφορετικούς τρόπους αντιμετώπισης των ευλλεγομένων πληροφοριών. Ο αριθμός των εμπλακέντων οχημάτων χρησιμεύει ότι ακριβώς και ο απολογισμός του ατυχήματος, να δώσει δηλαδή μια πρώτη

εικόνα εε αριθμούς καθότι αργότερα απαιτούνται οι διεξ πληροφορίες πολύ πιο αναλυτικά. Παρατηρείται ότι την λογική αυτή υιοθετούν η Αγγλία, η Ισπανία, η Δανία και η Ελλάδα. Η κατηγορίες για τα πιθανά γενικά αίτια του ατυχήματος και τα προτεινόμενα μέτρα θεραπείας (Ιρλανδία) χαρακτηρίζονται μάλλον εαν δεποχες αφού η εκτίμηση για τον υπεύθυνο του ατυχήματος παράγοντα καθώς και οι βελτιώσεις που χρειάζεται να γίνουν πρέπει να γίνουν εε δλλοι φάση, μετά την επεξεργασία δλων των δεδομένων για το ατύχημα και φυσικά δχι από τον τροχονόμο που απλώς ευμπλορώνει το δελτίο ατυχήματος.

Η κατηγορία για τα οικονομικά ετοιχεία του ατυχήματος δείχνει την διαφορά των δελτίων ατυχημάτων του Λουζεμβούργου, της Γερμανίας και της Ολλανδίας με δλα τα υπόλοιπα, αφού αυτά (όπως φαίνεται και από δλλα ερωτήματα) ευλλέγουν πληροφορίες και για την περίπτωση παραπομπής του ατυχήματος ετην Δικαιοσύνη. Όσον αφορά την κατηγορία με τις πληροφορίες ειδικών προγραμμάτων που ευναντούμε ετα δελτία ατυχημάτων της Μ.Βρετανίας, του Βελγίου και της Ιρλανδίας, παρατηρείται ότι είναι ενδεικτική της οργάνωσης της επεγεργασίας των δεδομένων, αφού παρέχεται η δυνατότητα εισαγωγής ερωτημάτων εποχιακών ή δλων προγραμμάτων. Ενδεικτικό του ότι αυτές οι κατηγορίες αναφέρονται εε εθνικές υδιαυτερότητες ετην λογική ευμπλήρωσης του δελτίου ατυχήματος αποτελεί και το γεγονός ότι τα ποσοετά επανάληψης των ερωτημάτων είναι πάρα πολύ χαμηλά (17%, 8%, 0%), εύμφωνα με τον πύνακα III.

2.2.2. EΝΟΤΗΤΑ : ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Η ενότητα με τα στοιχεία για το περιβάλλον του ατυχήματος είναι η δεύτερη από τις πέντε ευνολικά ενότητες και είναι εκείνη που παρέχει όλες τις πληροφορίες τις εχετικές με την οδό και τα ειδικά χαρακτηριστικά της θέσης του ατυχήματος την έτιγμή που έγινε το ατύχημα. Περιλαμβάνει 12 κατηγορίες και 265 διαφορετικά ερωτήματα, όπως ακριβώς παρουσιάζονται και περιγράφονται παρακάτω.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΞ ΓΡ ΟΛ ΠΡ
ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	
'Αεφαλτος	N N N N N N N N
Μπετόν	N N N N N N N N
Σκύρα	N N N N N N N N
Πλάκες, λιθόστρωτο	N N N N N N N N
Χώμα	N N N N N N N N
'Άλλο είδος	N N N N N N N N

Στον άνω πίνακα παρουσιάζονται τα ερωτήματα τα εχετικά με το είδος του οδοστρώματος. Είναι φανερή η πυκνότητα των ευλλεγομένων πληροφοριών από τα 12 κράτη και εμμειώνεται το γεγονός ότι δεν υπάρχει ερώτημα το οποίο να υπάρχει σε λιγότερα από 5 εθνικά δελτία ατυχημάτων. Ταυτόχρονα προκαλεί εντύπωση το ότι δύο από τα πληρέστερα δελτία (Γαλλία, Μ.Βρετανία) καθώς και το Ιρλανδικό δεν περιέχουν κανένα από τα 6 ερωτήματα της κατηγορίας αυτής. Από τον πίνακα III παραπρεύται ότι το

ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (85%) είναι το υψηλότερο τόσο της ενότητας για το περιβάλλον όσο και ετοιμολόγη των κατηγοριών.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Κανονικές	N
Στεγνό	N N N N N N N N N N N N
Έγρο	N N N N N N N N N N N N
Βρεγμένο	N N N N N N N N N N N N
Γλιτσα	N N N N N N N N N N N N
Χιονισμένο	N N N N N N N N N N N N
Σκληρό χιόνι	N
Παγωμένο χιόνι	N
Παγωμένο	N N N N N N N N N N N N
Πλυμμυρισμένο (ύψος νερού άνω των 3 εκ)	N
Με λάδια	N N N N N N N N N N N N
Λαεπωμένο	N N N N N N N N N N N N
Σκορπισμένη άμμος	N N N N N N N N N N N N
Γλιτερό	N N N N N N N N N N N N
Γλιτερό από πάγο, βροχή, χιόνι	N N N N N N N N N N N N
Γλιτερό από λάδια, κοπριά, λάσπη, κλπ	N N N N N N N N N N N N
Γλιτερό από φύλλα	N N N N N N N N N N N N
Σε καλή κατάσταση	N N N N N N N N N N N N
Ελλατωματικό	N N N N N N N N N N N N
Με τρύπες και λακούβες	N N N N N N N N N N N N
Άλλες και ποιές	N N N N N N N N N N N N

Από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για τις συνθήκες του οδοστρώματος, φαίνεται καθαρά ότι όλα τα κράτη ενδιαφέρονται για αυτές τις πληροφορίες αλλά παρουσιάζουν διαφορές στον τρόπο που τις εκφράζουν. Παρατηρείται ένας διακορισμός των απαντούμενων από τα 12 κράτη πληροφοριών και είναι ενδεικτικό το ότι 5 κράτη έχουν τουλάχιστον ένα ερώτημα που δεν υπάρχει σε κανένα άλλο κράτος, ενώ 9 κράτη έχουν τουλάχιστον ένα ερώτημα που δεν υπάρχει σε άλλα 10 κράτη. Παρ' άλλο αυτόν τον

διαβικορπυεμό από τον πίνακα Ζ φαίνεται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (76%) είναι το δεύτερο υψηλότερο της ενότητας για το περιβάλλον του ατυχήματος. Παρατηρείται επίσης από τον πίνακα III ότι οι ερωτήσεις για τις συνθήκες του οδοιπορώματος (86) είναι οι περιεβοτέρες ανάμεσα σ' όλες τις κατηγορίες της ενότητας για το περιβάλλον του ατυχήματος (616).

Π Ε Ρ Ι Β Α Λ Δ Ο Ν

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΞ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Καλοκαίρια	N	N	N	N	N	N
Συννεφιά	N	N	N	N	N	N
Στεγνός		N	N			N
'Υγρός			N			
Πολύ φωτεινή ημέρα	N	N				
Καλοκαίρια χωρίς δυνατούς ανέμους	N					
Καλοκαίρια με δυνατούς ανέμους	N					
Βροχή χωρίς δυνατούς ανέμους	N	N				
Βροχή με δυνατούς ανέμους	N	N				
Χιόνι χωρίς δυνατούς ανέμους	N					
Χιόνι με δυνατούς ανέμους	N					
Βροχή, θύελλα, χαλάζι			N			
Βροχή		N	N	N		N
Ψιχάλιζε	N			N	N	
Θύελλα	N				N	N
Καταγέδα	N	N	N		N	
Χιόνι, χαλάζι	N	N	N	N	N	N
Ιαγωνιά			N			
Ομίχλη	N	N	N	N	N	N
Δυνατός Άνεμος	N	N	N	N	N	N
Ιλάγιος άνεμος	N					
Ζεστή ατμόσφαιρα				N		
Κρύα ατμόσφαιρα				N		
'Άλλος	N	N	N			
'Αγνωστος	N	N	N			

Από τον πίνακα με τα ερωτήματα για τις καιρικές συνθήκες που επικρατούεαν την ώρα του ατυχήματος

παρατηρεύται επίσης ένας διαδικορπισμός των ερωτημάτων των εθνικών δελτίων ατυχημάτων. Αν εξαντρεθεί βέβαια η Αγγλία που κάνει κάποιους εξετητημένους συνδυασμούς δύο περιπτώσεων, φαίνεται μια μάλλον ευμφανής δλων των υπολογίσμων κρατών εχετικά με τις απαιτούμενες πληροφορίες αφού είναι λίγο πολύ ευγκεκριμένες δλες οι δυνατές καιρικές ευνθήκες. Χαρακτηριστικό του γεγονότος αυτού είναι το ότι μόνο 3 κράτη αφήνουν την επιλογή για άλλο είδος καιρού αφού θεωρούν ότι έχουν καλύψει δλες τις δυνατές περιπτώσεις. Από τον πρώτο III παρατηρεύται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (69%) είναι από τα υψηλότερα τόσο της ενότητας καθότι βρίσκεται αρκετά ψηλότερα από το μέσο ποσοετό (57%).

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΦΩΤΙΣΜΟΣ

Ημέρας	N	N	N	N	N	N	N	N
Πολύ φωτεινής ημέρας	N	N						
Ημέρας με καλή ορατότητα					N			
Ημέρας με κακή ορατότητα	N				N			
Σούρουπου		N	N	N		N	N	N
Λυκόφωτος ή αυγής	N	N	N					N
Ημέρας με ετύλους φωτισμού ύψους 7+ μ.				N				
Ημέρας με ετύλους φωτισμού κάτω από 7μ.				N				
Ημέρας χωρίς εγκατάσταση φωτισμού				N				
Ημέρας άγνωστος				N				
Κανονική ορατότητα					N	N		
Μέτρια ορατότητα					N			
Κακή ορατότητα					N	N		
'Άγνωστη ορατότητα				N				
Νύχτας			N	N			N	N
Νύχτας με τεχνητό φωτισμό επαρκή	N	N			N	N	N	
Νύχτας με τεχνητό φωτισμό αναγινώσκοντας		N			N	N		
Νύχτας με ετύλους φωτισμού ύψους 7+ μ.			N					
Νύχτας με ετύλους φωτισμού κάτω από 7μ.			N					
Νύχτας με τεχνητό φωτισμό εθνικό	N	N	N	N	N	N	N	N
Νύχτας χωρίς εγκατάσταση φωτισμού	N	N	N	N	N	N	N	N
Νύχτας με τεχνητό φωτισμό	N	N	N			N	N	N
'Άγνωστος		N		N				

בפְּלִנְגְּטָאָר אַפְּרִינְטָה עַל נַעֲמָתֶפָּא אַנְדָּו תֵּו הַבְּסָהָנוֹסְטָה (57%).
(69%) אַלְוָאָר אַנְדָּו תֵּא עַל נַעֲמָתֶפָּא תֵּדְא תֵּיְנְגָתָאָס קַאְגְּטָר
נוֹסְטָה אַנְדְּבָאָזְבָּעָן תֵּא וְעַפְּוּתְּנַחְדְּתָוָו תֵּא נַאְתְּנוֹגְּפָלָס אַלְתָּאָס
פְּוּתְּרָהָבָאָזְבָּעָן אַנְדָּו תֵּו נַעֲמָתָאָה III נַאְפְּתָנְפְּלָטָהָר אַלְרָאָר תֵּו
סְפָטְטָנָאָה מְנוּסָהָוָו וְאָ בְּגָ�וָו אַנְדָּו תֵּא בְּזַבְּזָהָבָאָה יְרָא תֵּו
עַל הַעֲמָנְפָּרָבָאָר תֵּו בְּזַבְּלָאָ, אָפָּ, אַתְּפָּוָו תֵּא עַל הַעֲמָנְפָּרָבָאָה יְרָא תֵּא
נַאְפְּהָבָאָלָבָאָר אַנְדָּו סְפָטְטָנָאָה עַל תֵּו קְזָבָהָוָו מַעַן
עַל סְפָטְחָהָבָאָה יְרָא תֵּא סְפָטְטָנָאָה שְׁתָא סְמוֹנָה אָפָּ, בְּזָהָבָאָה
תֵּו סְפָטְרָהָבָאָזְבָּעָן, עַל הַעֲמָנְפָּרָבָאָה, בְּזָהָבָאָה יְרָא
אַלְרָאָמְפָּבָּעָן אַנְדָּו תֵּא תֵּא I טְאַמְּרָקָה בְּזַבְּלָאָה אַתְּחַנְּחָדְתָוָו הַפָּאָה
אַלְרָאָמְפָּבָּעָן תֵּו אַלְרָאָמְפָּבָּעָן תֵּא תֵּא II טְאַמְּרָקָה אַתְּחַנְּחָדְתָוָו
אַלְרָאָמְפָּבָּעָן תֵּא תֵּא III טְאַמְּרָקָה אַתְּחַנְּחָדְתָוָו. אַלְוָאָר
עַל אַלְרָאָמְפָּבָּעָן תֵּא תֵּא

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΟΥ

Ευθεία	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Καμπύλη		N	N	N	N	N	N	N	N
Ελικοειδής			N						
Καμπύλη με καλή ορατότητα				N					
Καμπύλη με κακή ορατότητα					N				
Δεξιά είσοδος σε καμπύλη		N							
Αριστερή είσοδος σε καμπύλη		N							
Είσοδος σε δεξιά καμπύλη		N							
Είσοδος σε αριστερή καμπύλη		N							
Δεξιά έξοδος από καμπύλη		N							
Αριστερή έξοδος από καμπύλη		N							
Ελικοειδής έξοδος από καμπύλη		N							
'Έξοδος από καμπύλη, ετένωση		N							
Στένωση			N						
Επίπεδος	N		N						
Με κλίση			N	N					
Ανήφορος	N	N					N		
Κατήφορος	N	N	N				N		
Κορυφή	N	N	N	N	N	N	N	N	N
Χαμηλότερο επιμέρος κατήφορου	N	N							
Ειδικά χαρακτηριστικά				N			N		
Πλάτος οδού					N		N		
Πλάτος οδοεπρώματος		N	N						
Πλάτος βοηθητικής λωρίδας		N							
Πλάτος ενδιάμ. απόστασης (οδος.-πεζοδ.)	N								
Πλάτος πεζοδρομίου	N								
Πλάτος ελεύθερης περιοχής πέραν πεζοδρ.	N								
Πλάτος οδού κάτω των 3 μ.			N						
Πλάτος οδού από 3 μέχρι 5.99 μ.			N						
Πλάτος οδού από 6 μέχρι 6.99 μ.			N						
Πλάτος οδού άνω των 7 μ.			N						
Πλάτος λωρίδας κάτω από 3.25 μ.			N						
Πλάτος λωρίδας από 3.25 μέχρι 3.75 μ.			N						
Πλάτος λωρίδας πάνω από 3.75 μ.			N						

Ο άνω πίνακας με τα ερωτήματα για τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού δείχνει καθαρά την αραιόκατανομή των ευλλεγομένων πληροφοριών. Κατ' αρχήν φαίνεται ότι η Μεγάλη Βρετανία και η Ελλάδα δεν απαιτούν καθόλου πληροφορίες για τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού. Ταυτόχρονα η Γαλλία μόνη της απαιτεί εχεδόν τις μισές πληροφορίες (19) απ' όπεις απαιτούν δλα τα υπόλοιπα κράτη μαζί (43), επίσης μαζί με το Ισπανικό και το Βέλγικο δελτίο είναι τα μόνα που ζητούν πληροφορίες για το πλάτος της οδού. Τα υπόλοιπα κράτη περιορίζονται στις βασικές πληροφορίες για την οριζοντιογραφία και την μηκοτομή της οδού. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (46%) είναι εχετικά χαμηλό και αυτό οφείλεται κυρίως στις λεπτομερείς πληροφορίες που ζητά η Γαλλία, καθώς και στο ότι το πλάτος της οδού απαιτείται στο Γαλλικό και το Ισπανικό δελτίο να μπεί σε κάποια διαετήματα πλατών και όχι σαν καθαρός αριθμός διπώς στο Βελγικό.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	ΙΔ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ						
ΤΥΠΟΣ ΟΔΟΥ							
Πεζόδρομος	N	N					
Χώρος αναψυχής		N					
Δρόμος χαμηλής ταχύτητας		N					
Διακλάδωση		N	N	N	N		
Διαεσταύρωση	N	N	N	N	N	N	N
Κυκλική διαεσταύρωση	N						
Έξεοδος ή έξοδος σε αρτηρία		N					
Περιοχή πλέξης		N					
Μονόδρομος	N						
Μονής κατεύθυνσης	N	N	N	N	N	N	N
Μονής κατεύθυνσης χωρίς διαγράμμιση						N	
Μονής κατεύθυνσης με διαγράμμιση						N	
Διπλής κατεύθυνσης	N	N					
Διπλής κατεύθυνσης (2 λωρίδες)	N	N	N	N			
Διπλής κατεύθυνσης χωρίς διαγράμμιση						N	
Διπλής κατεύθυνσης με διαγράμμ. (1Λ/κατ)			N			N	
Διπλής κατεύθυνσης (3 λωρίδες)	N	N					
Διπλής κατεύθυνσης (3 λωρίδ., προεπ. ναι)						N	
Διπλής κατεύθυνσης (3 λωρίδ., προεπ. όχι)						N	
Διπλής κατεύθυνσης με νησίδα (4 λωρίδ.)			N				
Διπλής κατεύθυνσης χωρίς νησίδα (4 λωρ.)			N				
Διπλής κατεύθυνσης (4+ λωρίδες)	N		N				
Διπλής κατεύθυνσης με διαγρ. (2+Λ/κατ)						N	
Διπλής κατεύθυνσης με νησίδα						N	
Διπλής κατεύθυνσης με νησίδα (2 λωρίδ.)	N		N				
Διπλής κατεύθυνσης με νησίδα (3+ λωρίδ.)	N						
Με διαχωρισμένες κατευθύνσεις	N		N				
Με διάφορες κατευθύνσεις	N						
Χωρίς διαχωριστική γραμμή		N					
Με διαχωριστική γραμμή		N					
Κεντρικό προστατευτικό κιγκλίδωμα		N					
Κεντρικό και πλάγιο προστ. κιγκλίδωμα		N					
Αριετερός βοηθητικός δρόμος		N					
Δεξιός βοηθητικός δρόμος		N					
Ιλατεία ή χώρος λιμανιού		N					
Έξοδος ή είσοδος κτιρίου, οικοπέδ. ή λπ		N					
Μονοπάτι ή δρομάκι		N					
Αριθμός λωρίδων	N	N					
'Αγνωστος		N					
'Οριο ταχύτητας	N	N	N	N	N	N	N

Ο άνω πίνακας με τα ερωτήματα για τον τύπο της οδού δείχνει καθαρά την αραιοκατανομή των συλλεγομένων πληροφοριών και ε' αυτήν την κατηγορία. Είναι εμφανές ότι κάθε κράτος χρησιμοποιεί τον δικό του τρόπο για να ζητά τις πληροφορίες που θέλει και είναι ενδεικτικό το ότι 6 κράτη έχουν τουλάχιστον ένα ερώτημα που δεν υπάρχει σε κανένα άλλο κράτος. Το πρόβλημα δημιουργείται από την ετιγμή που σε ένα ερώτημα συνδυάζονται δύο ή και τρία ετοιχεία, πράγμα που αυξάνει εμμαντικά τους δυνατούς συνδυασμούς. Εντύπωση προκαλεί το ότι η Δανία απαιτεί εχεδόν τις διπλάσιες πληροφορίες (18) απ' αυτές που απαιτούν τα πληρέστερα δελτία της Γαλλίας και της Ιεπανίας (10). Σημειώνεται ότι την καταγραφή του ορίου ταχύτητας της οδού προβλέπουν τα 6 από τα 12 κράτη (Γαλλία, Αγγλία, Δανία, Ιρλανδία, Γερμανία, Ολλανδία). Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (43%) είναι εχετικά χαμηλό και αυτό οφείλεται κυρίως στους διαφορετικούς τρόπους καταγραφής του τύπου της οδού που χρησιμοποιεί κάθε κράτος.

Ι Ε Ρ Ι Β Α Λ Δ Ο Ν

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΞ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ

'Όχι διαεταύρωση εε απόεταιεη 20 μ.	N	N			
Κοντά ετην διαεταύρωση	N				
Διαεταύρωση περιεεότερων από 4 κλάδων	N				
Κυκλικός κόμβος	N	N	N	N	
Μικρός κυκλικός κόμβος	N				
Διαεταύρωση Τ	N	N			N
Διαεταύρωση Y	N	N			
Διαεταύρωση Τ ή Y		N	N		
Διαεταύρωση X	N	N	N		
Πολλαπλή διαεταύρωση	N				
Δρόμος εξόδου από αυτοκινητόδρομο	N				N
'Υπαρξη ιδιωτικού δρόμου ή ειεόδου	N		N		
Εξόδος, έξοδος εε χώρο ετάθμευσης		N			
'Άλλου εέδους διαεταύρωση	N				
Τροχονόμος	N				
Φωτεινός εηματοδότης	N			N	
Φωτεινός εηματοδότης ή τροχονόμος			N		
Σήμανση		N			
Σήμα STOP	N		N		
Σήμα παραχώρησης προτεραιότητας	N	N		N	
Προτεραιότητα από δεξιά	N				
Διαεταύρωση με ρύθμιση προτεραιότητας					
Δρόμος με προτεραιότητα	N				
Κανένας έλεγχος		N		N	

Γίνεται εύκολα αντιληπτό τόσο από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για τις λεπτομέρειες ~ της διαεταύρωσης, δύο και από τον πίνακα 3 ότι οι πληροφορίες αυτής της κατηγορίας ενδιαφέρουν κυρίως την Μεγάλη Βρετανία (15 ερωτήματα εε εύνολο 40). Αρκετές από τις περιπτώσεις της κατηγορίας αυτής υπάρχουν και ετα περιεεότερα από τα υπόλοιπα κράτη, ετην κατηγορία για την ρύθμιση της κυκλοφορίας, απλώς δύναται δεν αναφέρονται ευγκεκριμένα για διαεταύρωση δημοσίας εδώ. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (40%) είναι χαμηλό και αυτό

οφεύλεται κυρίως ετο γεγονός που προαναφέρθηκε, δτι
εξυπηρετεί δηλαδή κυρίως την Αγγλία.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΙΔ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΕΙΔΟΣ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΗΣ ΟΔΟΥ (διασταύρ.)

Αυτοκινητόδρομος	N
Ταχείας κυκλοφορίας Α (Μ)	N
A	N
B	N
C	N
Άλλο είδος και ποιό	N
Αριθμός δευτερεύοντα δρόμου	N

Είναι εύκολα αντιληπτό από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για το είδος της δευτερευούσης οδού, δτι οι πληροφορίες αυτής της κατηγορίας ενδιαφέρουν μόνο την Μεγάλη Βρετανία καθότι κανένα άλλο κράτος δεν έχει ερώτημα που να μπορεί να περιληφθεί σ' αυτήν την κατηγορία. Βέβαια το Βέλγιο και η Γαλλία δύνουν την δυνατότητα για ευμπλήρωση των πληροφοριών που ευμπληρώνουν για την κύρια οδό και για μία ακόμη οδό, οπότε είναι εαν να περιέχουν αυτή την κατηγορία και μάλιστα πολύ πιο εμπλουτισμένη. Αποτέλεσμα αυτού είναι και το μηδενικό ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων όπως φαίνεται ετον πίνακα III.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΙΔ ΜΒ ΙΣ ΉΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Τροχονόμος ή φύλακας	N	N	N	N
Φωτεινός επιματοδότης σε λειτουργία	N	N	N	N
Φωτεινός επιματοδότης χαλαεμένος	N			N
Αναβοεθήνον πορτοκαλί ή χαλαεμ. επιματοδ.	N	N		N
Φωτεινός επιματοδότης στο πράεινο			N	
Φωτεινός επιματοδότης στο πορτοκαλί			N	
Φωτεινός επιματοδότης στο κόκκινο			N	
Σταθμός ρύθμισης κυκλοφορίας				N
Σήμα STOP	N	N	N	N
Επικίνδυνη ετροφή	N			N
Επικίνδυνος κατήφορος				N
Προσοχή κίνδυνος	N			
Άλλο προειδοποιητικό είμα	N	N	N	N
Απαγόρευση				
προεπέρασης από αριετερά	N			
προεπέρασης από δεξιά	N			
ετροφής δεξιά	N			
ετροφής αριετερά	N			
αναετροφής	N			
Απαγορευμένη κατεύθυνση	N	N		
Μόνιμη είμαση ελλατωματική ή κρυμμένη	N	N		
Συνεχής κατά μήκος διαγράμμιση της οδού	N			
Διακεκομένη κατά μήκος διαγράμμιση οδού	N			
Διαγράμμιση και παράπλευρο πέρασμ. πεζών	N			
Άλλου είδους διαγράμμιση	N			
Καλή κατάσταση διαγράμμισης	N		N	
Κακή κατάσταση διαγράμμισης	N		N	
Ανύπαρκτη διαγράμμιση			N	
Έλλειψη ορατότητας	N			N
Άλλη και ποιά	N			N
Δεν υπήρχε έλεγχος				N

Γίνεται εύκολα αντιληπτό τόσο από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για την ρύθμιση της κυκλοφορίας, όσο και από τον πίνακα 3 ότι οι πληροφορίες αυτής της κατηγορίας ενδιαφέρουν κυρίως την Γαλλία (22 ερωτήματα σε εύνοο λόγο 59), καθώς τα υπόλοιπα εθνικά δελτία ατυχημάτων περιορίζονται μόνο ετις βασικές πληροφορίες για την ύπαρξη τροχονόμου, επιματοδότη, επιμάτων και διαχωριστικής γραμμής. Ταυτόχρονα είναι χαρακτηριστικό

το διε οικτός από το ερώτημα για την λειτουργία του επιματοδότη κανένα άλλο ερώτημα δεν επαναλαμβάνεται εε παραπάνω από πέντε κράτη. Οι πολλές λεπτομέρειες που απαιτεύτοι το Γαλλικό δελτίο ατυχημάτων γίνονται κάποια στιγμή κουραστικές αν ευνυπολογίζεται κανείς το γεγονός διε πολλά ετοιχεία αυτής της κατηγορίας καλύπτονται από τις πληροφορίες τόσο της κατηγορίας με τις παραβάσεις του οχήματος, όσο και εκείνης με τους ελιγμούς του οχήματος. Από τον πίνακα III παρατηρείται διε το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (47%) είναι εχετικά χαμηλό και αυτό οφείλεται κυρίως στις προαναφερθείσες λεπτομέρεις πληροφορίες που ζητά η Γαλλία.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Γέφυρα, τούννελ

N N N N

N

Γέφυρα

N N N N

Άλλαγή, διανομή κυκλοφορίας

N

Γραμμές τραμ

N

Γραμμές τραίνου ή τραμ πάνω στην οδό

N

Γραμμές τραίνου ή τραμ ξεχωριστά

N

Διασταύρωση με γραμμές τραίνου

N N N N

Αυτόματο κλείσιμο ιεόπεδης διάβασης

N

Χειροκίνητο κλείσιμο ιεόπεδης διάβασης

N

Έργα επί της οδού

N N N N N N N N N

Έργα επί της οδού με είμανση

N

Έργα επί της οδού χωρίς είμανση

N

Παράκαμψη

N

Φύτευση, καταβ. ή κατ. περιοχ. εν εξελίξε

N

Φύτευση, καταβ. ή κατ. περιοχ. εταματημ.

N

Φύτευση, καταβ. ή κατ. περιοχ. διεεπαρμ.

N

Φύτευση, καταβ. ή κατ. περιοχ. εν εξελίξ

N

Φύτευση, καταβ. ή κατ. περιοχ. εταματημ.

N

Φύτευση, καταβ. ή κατ. περιοχ. διεεπαρμ.

N

Σταθμός βενζίνης

N

Επιφανειακός δημόσιος χώρος ετάθμευσης

N

Πλατεία, χώρος ετάθμευσης

N

Πλατεία

N

Στάση λεωφορείων

N N

Άλλο

N

Ο άνω πίνακας δείχνει όλα τα ερωτήματα τα έχετικά με τα υφιετάμενα ή υπό κατασκευή έργα στον τόπο του ατυχήματος. Κατ' αρχήν αυτό που φαίνεται καθαρά είναι το ερώτημα για το οποίο τα περιεβότερα κράτη (10) ενδιαφέρονται, είναι το έχετικό με την ύπαρξη έργων επί της οδού. Τα εποιχεία που επίσης παρουσιάζεται μια κάποια ευγκέντρωση ενδιαφέροντος είναι τα έχετικά με γέφυρα, εήραγγα και γραμμές τραίνου. Σημειώνεται πάντως ότι ερωτήματα ε' αυτήν την κατηγορία εμφανίζονται και στα 12 εθνικά δελτία ατυχημάτων. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (45%) είναι έχετικά χαμηλό και αυτό οφείλεται κυρίως στην αραιοκατανομή που εμφανίζεται σε μία κατηγορία μάλιστα με λίγα ευνολικά ερωτήματα.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ-ΟΛ ΠΡ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

'Υπαρξη ποδηλατόδρομου	N
Δεν υπάρχει ποδηλατόδρομος	N N
Χωρίς κατευθύνσεις	N N
Δύο κατευθύνσεων	N N
Διαχωριστική γραμμή	N
Ξεχωριστός από τον δρόμο	N
'Όχι ξεχωριστός από τον δρόμο	N
Ποδηλατόδρομος ανάμεσα σε διαβαύρωση	N
Διαγραμμισμένος ποδηλατόδρ. σε διαβαύρ	N
Μη πρακτικός	N

Γίνεται εύκολα αντιληπτό τόσο από τους παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για τα ετοιχεία για τους ποδηλατόδρομο, όσο και από τους πίνακα Ζ ότι οι πληροφορίες αυτής της κατηγορίας ενδιαφέρουν μόνο την Γαλλία, το Βέλγιο και την Δανία. Είναι εαφές ότι η κατηγορία αυτή καλύπτει περιορισμένο αριθμό περιπτώσεων ατυχημάτων παρ' όλα αυτά τα ερωτήματα για μία εωστή καταγραφή όλων των ετοιχείων του ποδηλατόδρομου είναι πολλά. Το πρόβλημα αυτό αντιμετωπίζεται από τα τρία κράτη με την απαίτηση μόνο των βασικότερων χαρακτηριστικών. Το Βέλγιο βέβαια είτα εκαριφήματα από τα οποία επιλέγεται ο τύπος του ατυχήματος περιλαμβάνει και άλλες 10 περιπτώσεις για ατύχημα πάνω σε ποδηλατόδρομο. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (29%) είναι το χαμηλότερο επνυ ενότητα για το περιβάλλον του ατυχήματος και αυτό οφείλεται κυρίως στο αναπόφευκτα πολύ γενικό τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζεται το μεγάλο πλήθος των δυνατών ερωτήσεων για τα ετοιχεία του ποδηλατόδρομου.

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΤ ΙΡ ΕΔ ΛΣ ΓΡ ΟΔ ΠΡ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ

Πεζοδρόμιο πρακτικό	N	N						
Πεζοδρόμιο μη πρακτικό	N	N						
Ανύπαρκτο πεζοδρόμιο	N	N						
'Όχι διάβαση πεζών σε απόσταση 50 μ.	N	N	N					
Διαγραμμισμένη διάβαση	N	N	N	N	N	N	N	N
Διαγραμμ. διάβαση, ύπαρξη υπευθύνου εχολ	N							
Διαγραμμ. διάβαση, ύπαρξη τροχονόμου	N							
Υπόγεια ή υπέργεια διάβαση πεζών	N	N						
Υπόγεια διάβαση							N	
Διάβαση μαθητών	N					N		
'Άλλο είδος διάβασης					N			
PELICAN	N							
Φωτεινή επιματοδότηση	N	N	N					
'Άλλοι χώροι, ύπαρξη υπευθύνου εχολείου	N							
'Άλλοι χώροι, ύπαρξη τροχονόμου	N							
Κεντρικό καταφύγιο πεζών, όχι άλλοι έλεγ	N	N						
Κωδικός αριθμός δρόμου πεζών	N							
'Υπαρξη δέντρων παραπλεύρως της οδού	N	N						

Σ' αυτόν τον τελευταίο πίνακα της ενότητας για το περιβάλλον του ατυχήματος, παρουσιάζονται τα ερωτήματα τα εχετικά με τα ετοιχεία υποδομής για την κίνηση των πεζών. Γίνεται εύκολα αντιληπτό τόσο από τον παραπάνω πίνακα, όσο και από τον πίνακα 3 ότι οι πληροφορίες αυτής της κατηγορίας ενδιαφέρουν κυρίως την Αγγλία, την Ισπανία και το Βέλγιο. Το ερώτημα που εμφανίζεται σε περιεεότερα δελτία ατυχημάτων (7), είναι εκείνο που αναφέρεται στην ύπαρξη διαγραμμισμένης διάβασης πεζών. Σημειώνεται ότι μόνο τα 7 από τα 12 ικανοποιούν πληροφορίες για την υποδομή για την κίνηση των πεζών. ~~A~~ τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (49%) είναι χαμηλό εχετικά με το μέσο ποσοστό της ενότητας για το περιβάλλον (57%).

2.2.3. ΕΝΟΤΗΤΑ : ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Η ενότητα με τα στοιχεία για την φύση του ατυχήματος είναι η τρίτη από τις πέντε ευνολικά ενότητες και είναι εκείνη που παρέχει τις πληροφορίες για την περιγραφή του ατυχήματος. Περιλαμβάνει 13 κατηγορίες και 257 διαφορετικά ερωτήματα, όπως ακριβώς παρουσιάζονται και περιγράφονται παρακάτω.

ΦΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΙΔ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΞ ΓΡ ΟΛ ΠΡ						
ΤΥΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ							
Σύγκρουεν μεταξύ κινούμενων οχημάτων	N	N	N	N	N	N	N
μετωπική	N	N	N	N	N	N	N
Πλαγιομετωπική		N	N	N	N		
Πλάγια	N		N	N	N		N
Πλάγια εε στροφή		N		N			
Από πίσω	N	N	N	N	N		N
Από πίσω εε δεξιά στροφή		N		N			
Από πίσω εε αριστερή στροφή	N		N				
Μετωπική ή με προπορευόμενο							
Σύγκρουεν με τραίνο	N		N		N		
με εταματημένο όχημα (οποιαδ. αιτία)	N	N	N	N	N	N	N
με το προπορ. όχημα (λογ. επιβραδυννες)		N					N
πλευρική με παραλλήλως κινούμ. όχημα			N				N
με διασταυρούμενο όχημα		N	N				N
με δίκυκλο	N						
με φορτηγό	N						
με άλλο κινούμενο όχημα	N						
Σύνθετη σύγκρουεν			N				
Παρουεία πεζού	N	N	N	N	N	N	N
Παρουεία ζώου	N	N	N	N	N	N	N
Σύγκρουεν ετον ποδηλατόδρομο(10 περιπτ)		N					
Εκτροπή από τον δρόμο	N	N	N	N	N	N	N
Εκτροπή από τον δρόμο προς τα δεξιά	N		N	N			N
Εκτροπή από τον δρόμο προς τα αριστερά	N		N	N			N
Εκτροπή από τον δρόμο εε δεξιά καμπύλη		N	N				
Εκτροπή από τον δρόμο εε αριστ. καμπύλη		N	N				
Εκτροπή από τον δρόμο εε διασταύρωση		N	N				
Σύγκρ. με κεντρ. κιγκλ., εκτροπή απ' το δρό							
Σύγκρ. με κεντρ. κιγκλ., επιετροφή ετο δρό							
Ανετράπτη ετο κανονικο ρεύμα			N			N	
Ανετράπτη ετο αντίθετο ρεύμα			N			N	
Ανετράπτη ετο μέσο							
Ντεράπαρε	N	N		N			N
Ντεράπαρε και ανετράπη	N	N					
Στάθηκε με το πίσω μέρος	N						
Στάθηκε με το πίσω μέρος και ανετράπη	N						
Ανετράπη	N	N	N	N	N		
Βιθύντηκε τελείως ετο νερό	N		N				
'Επεισε εε χαντάκι	N	N					
'Επεισε εε χαράδρα			N				
Κατακρήμνιεν						N	
Πυρκαγιά	N	N	N	N	N		
Σύγκρ. με τραίνο με μπάρες ετη διάβαση			N				
Σύγκρ. με τραίνο με μπάρες κ επιματοδότη			N				
Σύγκρ. με τραίνο χωρίς μπάρες με επιματ.			N				
Σύγκρ. με τραίνο χωρίς μπάρες ούτε επιμ.			N				
'Άλλος και ποιός		N	N	N			

Ο παραπάνω πίνακας με τα ερωτήματα τα έχετικά με τον τύπο του ατυχήματος είναι ενδεικτικός και για την γενικότερη φυσιογνωμία κάθε εθνικού δελτίου ατυχημάτος. Και αυτό γιατί η κατηγορία αυτή είναι από τις εημαντικότερες και φαίνεται καθαρά μέσα από αυτήν ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζει τις ευλλεγόμενες πληροφορίες κάθε κράτος. Φαίνεται κατ' αρχήν η εημασία που έχει για το Βελγικό και το Δανικό δελτίο ατυχήματος η ύπαρξη των πινάκων με τα εκαρισφήματα απ' όπου επιλέγονται καδικοποιημένες απαντήσεις, γεγονός που δικαιολογεί το μεγάλο πλήθος των πληροφοριών που απαιτούνται ε' αυτήν την κατηγορία (Βέλγιο 22, Δανία 15). Ταυτόχρονα ζεχαρίζουν ε' αυτήν την κατηγορία τα πληρέστερα δελτία ατυχημάτων ανάμεσα ετα 12 κράτη, ήτοι της Γαλλίας, της Ιεπανίας και της Ιταλίας καθώς και ο ευνεχώς διαφορετικός τρόπος αντιμετώπισης των πληροφοριών από την Μεγάλη Βρετανία. Παρατηρείται από τον άνω πίνακα ότι το ενδιαφέρον των περιεεότερων κρατών επικεντρώνεται ετα ερωτήματα τα έχετικά με τον τύπο της εύγκρουσης, την παρουεία πεζού ή ζώου καθώς και την εκτροπή από τον δρόμο. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (63%) είναι έχετικά υψηλό σε εχέση με το μέσο ποσοστό της ενότητας για την φύση του ατυχήματος (55%).

ΦΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ

εε εταθερό αντικείμενο	N	N	N	N	N	N	N
εε εταθμευμένο επιβατηγό	N						
εε εταθμευμένο δίκυκλο	N						
εε εταθμευμένο μικρό φορτηγό	N						
εε εταθμευμένο μεγάλο φορτηγό	N						
εε εταθμ. επιβατηγό πάνω στον δρόμο	N	N	N	N			
εε εταθμ. επιβατηγό έξω απ' τον δρόμο	N	N	N	N			
εε εταθμ. φορτηγό πάνω στον δρόμο					N		
εε εταθμευμένο φορτηγό έξω απ' τον δρόμο					N		
εε εταθμευμένο τρέιλερ					N		
εε εταθμευμένο δχημα με αναμένα φώτα	N						
εε εταθμευμένο δχημα με εβνετά φώτα	N	N					
εε εταθμευμένο δχημα αριετερά			N	N			
εε εταθμευμένο δχημα δεξιά			N	N			
εε εταθμ. δχημα με προειδοποιητικό σήμα				N			
εε εταθμ. δχημα χωρίς προειδοπ. σήμα				N			
εε ανοιχτή πόρτα οχήματος	N	N	N	N		N	
εε προηγούμενο ατύχημα	N						
εε έργα του δρόμου	N	N	N	N			
εε έργα του δρόμου με είμανση	N	N					
εε έργα του δρόμου χωρίς είμανση	N						
εε ετέγη γέφυρας	N						
εε πλευρά γέφυρας	N						
εε κτήριο ή πλευρά γέφυρας	N		N				
ετη πλευρά στοάς	N						
εε καταφύγιο πεζών	N				N		
εε διαχωριετική ή κυκλική νησίδα	N	N					
εε νησίδα ή καταφύγιο πεζών	N		N				
εε ιράπεδο πεζοδρομίου	N						
εε υπερυψωμένη διάβαση πεζών	N						
εε επιματοδότη	N						
εε σήμα κυκλοφορίας	N	N	N				
εε σήμα επειγόντων μυνημάτων	N		N				
εε ετύλο φωτιεμού	N	N	N	N			
εε ετύλο τηλεφώνου ή πλεκτρικού	N	N					
εε ετύλο ή κουβούκλιο στάσης λεωφορείων	N						
εε ετύλο παρκομέτρου	N				N		
εε ετύλο	N		N	N	N		
εε τοίχο ή φράχτη			N	N		N	
ετο προετ. κιγκλίδωμα			N	N	N		
ετο προετ. κιγκλίδωμα και το υπερπήδησε			N				
ετο κεντρικό προετατευτικό κιγκλίδωμα	N	N					
ετο πλαϊνό προετατευτικό κιγκλίδωμα	N	N					
ετο μεταλλικό κεντρικό προετ. κιγκλίδωμα	N						
ετο μεταλλικό πλαϊνό προετ. κιγκλίδωμα	N						
ετο από μπετόν κεντρικό προετ. κιγκλίδωμα	N						
ετο από μπετόν πλαϊνό προετ. κιγκλίδωμα	N						
ετο προετ. κιγκλίδωμα της γέφυρας	N						
ετο προετ. κιγκλίδωμα του πεζοδρομίου	N						
εε δέντρο	N	N	N	N	N		N
εε εκύλο			N				
εε κατοικίδιο ζώο					N		
εε μη κατοικίδιο ζώο					N		
εε αντικ. πεθμένο από φορτηγό στο δρόμο	N						
εε άλλο αντικείμενο	N	N	N		N	N	N
εε άλλο αντικείμενο του δρόμου	N	N	N	N			
εε άλλο αντικείμενο εκτός του δρόμου	N	N	N		N		
Απόσταση εμποδίου εκτός οδού από οδότρο	N	N					

Είναι εμφανής στον άνω πίνακα με τις πληροφορίες για την πρόσκρουση, η ευγκέντρωση των ερωτημάτων προς τα αριετερά, αφού προς τα αριετερά βρίσκονται τα κράτη με τα περιεβότερα ερωτήματα στο δελτίο ατυχήματος τους. Αυτό ευμβαίνει διότι η κατηγορία αυτή δεν ζητάει βασικές πληροφορίες αλλά λεπτομέρειες, συνεπώς μόνο τα κράτη με μεγάλο πλήθος απαιτουμένων πληροφοριών θα μπορούσαν να ζητούν αυτές τις λεπτομέρειες. Τονίζεται η εχολαστικότητα του Γαλλικού δελτίου αφού ζεχωρίζει τα εταθμευμένα οχήματα (επιβατηγά, μικρά φορτηγά, ιλπ), τους ετύλους (είματα, τηλεφώνου, ηλεκτρικού, ιλπ) και τα κιγκλιδώματα (πλαϊνά, κεντρικά, από μπετόν ιλπ). Σημειώνεται επίσης ότι 4 κράτη (Ελλάδα, Γερμανία, Ολλανδία, Πορτογαλία) έχουν από μόνο ένα ερώτημα για την πρόσκρουση. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (50%) βρίσκεται στα επίπεδα του μέσου ποσοστού της ενότητας για την φύση του ατυχήματος (55%), αυτό ευμβαίνει ότι κάθε ερώτημα περιέχεται κατά μέσο όρο σε ακριβώς δύο εθνικά δελτία ατυχημάτων.

ΕΛΙΓΜΟΙ ΉΟΥ ΣΥΝΕΤΕΛΕΣΑΝ ΣΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ

Κανονική πορεία	N	N	N	N	N	N	N
Έλεοδος ετο αντίθετο ρεύμα	N	N	N	N	N	N	N
Προεπέραση				N			N N
Προεπέραση κινούμενου οχήματος από αριες	N						
Προεπέραση ακύνητου οχήματος από αριετ.	N			N			
Προεπέραση από αριετερά	N		N	N	N	N	
Προεπέραση από δεξιά	N	N	N	N	N	N	
Διπλή προεπέραση			N	N			
Ταυτόχρονη προεπέραση			N				
Προεπέραση εμποδίου							N
Προεπέραση από αριετερά εμποδίου	N						
Προεπέραση από δεξιά εμποδίου	N						
Προεπέραση εε καμπύλη με περιορ.ορατότ.					N		
Επικίνδυνη επαναφορά μετά από προεπέραση	N						
Στροφή προεπερνώντας από αντίθετη πλευρ							N
Στροφή δεξ. προεπερνώντας από αντ. πλευρ	N		N	N	N		
Στροφή αριες. προεπερνώντας από αντ. πλευρ	N		N	N	N		
Λάθος κατά την προεπέραση						N	
Αριετερή στροφή	N	N	N	N	N	N	N
Δεξιά στροφή	N	N	N	N	N	N	N
Αναμονή για ευθεία κίνηση				N			
Αναμονή για στροφή αριετερά	N		N	N			
Αναμονή για στροφή δεξιά		N	N	N			
Αναστροφή (επιτόπια στροφή)	N	N	N	N	N	N	N
Έλεοδος ετο ρεύμα	N		N	N	N		N
'Έξοδος από το ρεύμα				N	N		N N
Έλεοδος ή έξοδος ετο ρεύμα		N		N			
'Έξοδος από ιδιωτικό δρόμο		N		N			
Περιμένοντας να ξεκινήσει καθυστέρηση	N						
Εκκίνηση		N	N	N		N	N
Σταμάτημα	N	N	N		N		N
'Οπιεζεν	N	N	N	N	N	N	N
'Οπιεζεν στρίβοντας				N			
Στάση	N		N			N	
Στάθμευση	N	N	N		N		
Ελιγμός στάθμευσης κάνοντας όπιεζεν		N		N			
Ελιγμός στάθμευσης προχωρόντας ευθεία				N			
Επιβράδυνση (φρενάρισμα)		N		N	N	N	N
Αλλαγή λωρίδας	N	N		N	N		N
Αλλαγή λωρίδας προς τα δεξιά	N		N	N			
Αλλαγή λωρίδας προς τα αριετερά	N		N	N	N		
Αλλαγή πορείας χώρις απαιτ. προφυλάξεις	N						
'Έκοψε την καμπύλη							N
Προχωρόντας μπροστά εε δεξιά καμπύλη	N						
Προχωρόντας μπροστά εε αριετερή καμπύλη	N						
Προχωρόντας μπροστά διαφορετικά	N						
Προεπαθόντας κάτι να ξεφύγει			N		N		
Προχωρόντας αντίθετα εε λωρ. λεωφορείων	N						
Προχωρόντας κανονικά εε λωρ. λεωφορείων	N						
Διαεχίζοντας τον δρόμο	N						
Διακοπή πορείας πριν έπιματοδότη ή STOP							N
'Ανθρωπος έπεε από δχημα		N		N			
'Οχημα εκτός ελέγχου λόγω μηχ. βλάβης							N
Χώρις οδηγό	N						
Ποδήλατο εε χώρο πεζών				N			
'Άλλος και ποιός	N			N	N	N	N
Κίνηση οχήματος βόρεια			N				
Κίνηση οχήματος βορειοανατολικά			N				
Κίνηση οχήματος ανατολικά			N				
Κίνηση οχήματος νοτιοανατολικά			N				
Κίνηση οχήματος νότια			N				
Κίνηση οχήματος νοτιοδυτικά			N				
Κίνηση οχήματος δυτικά			N				
Κίνηση οχήματος βορειοδυτικά			N				

Στον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για τους ελιγμούς που ευνετέλεσαν ετο ατύχημα φαίνεται καθαρά το μεγάλο πλήθος των απαιτουμένων ερωτημάτων δλων των εθνικών δελτίων ατυχημάτων. Αυτό άλλωστε φαίνεται και από τον πίνακα 3, όπου τα 172 ερωτήματα για τους ελιγμούς τους ευντελέσσαντες ετο ατύχημα αποτελούν εχεδόν το 1/3 των 582 ευνολικά ερωτημάτων για την φύση του ατυχήματος.

Παρατηρείται ότι τα ερωτήματα που υπάρχουν **εε** εχεδόν δλα τα εθνικά δελτία ατυχημάτων είναι τα εχετικά με την είσοδο του οχήματος ετο αντίθετο ρεύμα, με την δεξιά και την αριετερή ετροφή καθώς και με την αναετροφή ή την κίνηση προς τα πίσω του οχήματος. Φαίνεται επίσης πως το 1/3 του συνόλου των ευλλεγομένων πληροφοριών είναι εχετικό με ελιγμό προεπέρασης. Σημειώνεται ακόμη ότι λόγω του μεγάλου αριθμού των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής υπάρχουν 9 εθνικά δελτία ατυχημάτων που περιέχουν ερώτημα ή ερωτήματα που δεν περιέχονται εε κανένα άλλο εθνικό δελτίο. Και ε' αυτήν την κατηγορία παρατηρείται ευγκέντρωση των ερωτημάτων προς τα αριετερά, (προς τα αριετερά βρίσκονται τα κράτη με τα περιβεβότερα ερωτήματα ετο δελτίο ατυχήματος τους) αφού η κατηγορία αυτή δεν ζητάει βασικές πληροφορίες αλλά λεπτομέρειες και ευνεπώς μόνο τα κράτη με μεγάλο πλήθος απαιτουμένων πληροφοριών θα μπορούσαν να ζητούν αυτές τις λεπτομέρειες. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (63%) είναι εχετικά υψηλό εε εχέσει με το μέσο ποσοετό της ενότητας για την φύση του ατυχήματος (55%).

Φ Υ Σ Η Α Γ Υ Χ Η Μ Α Τ Ο Σ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	N	N
Είδος παράβασης	N	N
Χρόνος παραγραφής παράβασης	N	N
Παραβίαση προτεραιότητας	N N N	N N
Παραβίαση εκ δεξιών προτεραιότητας	N N N N	N
Παραβίαση προτεραιότητας κυρίας αρτηρία	N N	N
Παραβίαση προτερ. προστατευόμ. περάσματος	N N	N N
Παραβίαση εντολής τροχονόμου	N N	N N
Παραβίαση έματοδότησης	N N N	N N
Παραβίαση είμανσης	N N	N N
Παραβίαση είμανσης διασταύρωσης	N N	N N
Παραβίαση έματος STOP	N N	N N
Παραβίαση εννεχούς διαχωριστικής γραμμή	N N	N N N N N N
Ταχύτητα μεγαλύτερη επιτρεπομένου ορίου	N N	N N N N N N
Ταχύτητα υπερβολική για την περίπτωση	N N	N N N N N N
Παραβίαση ορίου ταχύτητας κατοικ. περιοχ	N N	N N N N N N
Αντικανονική προεπέραση	N N	N N N N N N
Αντικανονική προεπέραση ελλείψη ορατότ.	N N	N N N N N N
Αντικανονική προεπέραση εε διάβ. πεζών	N N	N N N N N N
Αντικανονική προεπέραση εε διασταύρωση	N N	N N N N N N
Αντικ. προεπ. λεωφ. που φορτοεικφόρτων. επιβ	N N	N N N N N N
Αντικανονική αλλαγή λωρίδας	N N	N N N N N N
Λάθος θέση πάνω στον δρόμο	N N	N N N N N N
Μη τήρηση απόστασης αεφαλείας	N N	N N N N N N
Απαγορευμένη είσεδος στην οδό	N N	N N N N N N
Αντικανονική ετροφή δεξιά	N N	N N N N N N
Αντικανονική ετροφή αριστερά	N N	N N N N N N
Αντικανονική αναετροφή	N N	N N N N N N
'Όχημα δεν σταμάτησε εε διάβαση πεζών	N N	N N N N N N
Απαγορευμένη ετάση ή ετάθμευση	N N	N N N N N N
Επικίνδυνη παράβαση μεμονωμένου πεζού	N N N	N N N N N N
Επικίνδυνη παράβαση ομάδας πεζών	N N	N N N N N N
Παράβαση ιδιοκτήτη ζώου	N N	N N N N N N
'Άλλες παραβάσεις	N N N	N N N N N N
Καμμία παράβαση	N N	N N N N N N

ףיען תוע מטבחה (55%).
עפנאייטס אנד צו הַזְׂסָזֶזֶטֶן זונ אַבְּטִינְטָזֶן אַזְׂבִּינְגֶן זונ
צו וְאַבְּטִינְטָזֶן זונ קאנזֵזֶלְטָזֶן אַזְׂבִּינְגֶן (60%) אַלְבָּרָטָן
אַנְׂדָּזֶן זונ רְלָבָּאָזֶן III נַאֲפָטְנְפְּלָטֶן שְׁטָרְטָזֶן אַזְׂבִּינְגֶן
אַפְּלִינְטָזֶן אֶזְׂבִּינְגֶן זונ EXTRUDED PEYDAH KANTZOPFLA EPTENHATZEN,
בְּזָתְּפָטָזֶן PEYADUTZEN BEZTEL ENZY E.K. נַדְּאָר בְּאָר EXTRUDED KANZEV
שְׁטָרְטָזֶן BPEZTAVERK BEZTEL OTZENHATZEN נַאֲפָטְנְפְּלָטֶן שְׁטָרְטָזֶן אַלְבָּרָטָן
נְפְּרִוְּטְּפְּבָּאָזֶן עַטְּפְּבָּאָזֶן זָמְחָתָזֶן. EVERTZERK BAVAFEPETZEN
אַחְפָּאַלְבָּזֶן אַנְׂדָּזֶן, סָאָטָן נַאֲפָטְנְפְּלָטֶן זונ קאנזֵזֶלְטָזֶן זונ
נַעַזְּנְאָרְזֶן זָאָזֶן זָאָזֶן זָאָזֶן זָאָזֶן זָאָזֶן זָאָזֶן זָאָזֶן זָאָזֶן
bezTEL OTZENHATZEN AZAZA NOAZI ARYUTZEN AVADUTZEN. ENELVO
TOS, BEBABA KANTZOPFLA NAPABDEEWU KAFVER KAFVER TO BEZYRKA
NAPATIN KAFVER EUVENHATZEN OTZENHATZEN N AVADUTZEN KANTZOPFLA
NPEREOTZEN NAPABDEEWU KUKZOPOFLA NUKZOPOFLA AN, דְּבַזְּגַע אַתְּאָזְגַּע
N MEZOYERKANU RAZOUEYPAELA OUTBAV ZOM AAOV EUVENHATZEN
NAPATIN ZOM EUVENHATZEN KOLVOSTHATZEN BUNHOUPEL ZON UNHOUPEL
TO YEZOVSIG SHIR ELVART TO TPLA AND TO TEEEPNA MEZOYERKAD
ELVART KANTZ KUPRO AYO N TZALLA, N IERAVLA KAFVER N ITALIA.
EUVRACHFEPOTZEN KUPLOWS YRAZ ZON KANTZOPFLA ZOM NAPABDEEWU
ZO ATZENHAZ. FALEVETZEN AORNOV SHIR BM NAPATIN ZON
DUNKODAN N EWEZH EKTEHUNEN ZON NAPABDEEWU ZON OCHUMTZEN HETZ
ATZENHATZEN. AUTZ MIZAVETZTA EUHFAZVER BLOSHIR ELVART
ENHAKVETZK STOZEXEL YRAZ ZON AVADUTZEN ZOM SFRKFL YPZKFL
NPEREOTZPU KUPATLUV NAPATLUV SHIR TO SHIR OR NAPABDEEWU ANOTEZUV
ELVART FAVEPD SHIR BZV BZV GAVNIER SHIR ENRASOYEDS ZOM
NAPABDEEWU ZON KUKZOPOFLA ZON EUVETZALEVA ETO ATZENHAZ
H ZOM KANTZOPFLA HE TO EPZENHATZEN YRAZ ZOM

ΦΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ
ΘΕΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΤΗΝ ΘΡΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	N
'Εβγαινε από την κυρία οδό	N N N
'Εμπαινε στην κυρία οδό	N N N
'Ηταν στην κυρία οδό	N
'Ηταν στην δευτερεύουσα οδό	N
'Ηταν στην βοηθητική οδό	N
Σε εποχή λεωφορείων	N
Μπαίνοντας σε εποχή λεωφορείων	N
Βγαίνοντας από εποχή λεωφορείων	N
'Ηταν στον ποδηλατόδρομο	N
'Ηταν στο πεζοδρόμιο	N N
'Ηταν στο χώρο ετάθμευσης	N N
Στην δεξιά λωρίδα	N N
Στην αριετερή λωρίδα	N N
Στην 2η από δεξιά λωρίδα	N N
Στην ...η από δεξιά λωρίδα	N N
Στην βοηθητική λωρίδα	N N
Στην λωρίδα επιτάχυνσης ή επιβράδυνσης	N
Δεν ήταν στο δρόμο	N
ΘΕΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	N
Μακρύτερα από 20 μ. από την διασταύρωση	N
Κατέληξε στην είσοδο της διασταύρωσης	N
Κατέληξε στο κέντρο της διασταύρωσης	N
Κατέληξε στην έξοδο της διασταύρωσης	N
Δεν ευγκρούεθηκε	N
ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΑΦΗΣΕ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟ	
Προς τα δεξιά	N
Προς τα δεξιά και επαναπροσανατολίστηκε	N
Ευθεία στην διασταύρωση	N
Αριετερά με αριετερή λωρίδα	N
Αριετερά με αριετερή λωρίδα επαναπροσανατολίστηκε	N
Αριετερά διαεχίζοντας την αριετερή λωρ.	N
Προς τα αριετερά	N
Προς τα αριετερά και επαναπροσανατολίστηκε	N
Δεν άφησε τον δρόμο	N

Από τις ανωτέρω τρείς κατηγορίες ερωτημάτων για την πορεία του οχήματος κατά την διάρκεια του ατυχήματος, φαίνεται καθαρά ο διαφορετικός τρόπος αντιμετώπισης των ευλλεγομένων πληροφοριών από το δελτίο ατυχημάτων της Μεγάλης Βρετανίας. Και οι τρείς κατηγορίες οφεύλονται στην Βρετανική λογική θεώρησης των ερωτημάτων, η οποία εμφανώς δεν ευναντάται σε κανένα άλλο εθνικό δελτίο. Υπάρχουν βέβαια κάποια ερωτήματα άλλων χωρών, κυρίως της Ολλανδίας - το οποίο επίσης δεν χαρακτηρίζεται για την ευμφωνία του με τον ιλασσεικό τρόπο αντιμετώπισης - αλλά προφανώς αυτό δεν θημαίνεται διπλανούν την Βρετανική λογική. Σαν αποτέλεσμα αυτού φαίνονται καθαρά, από τον πύραυλο III, τα εχεδόν μηδενικά ποσοτά επανάληψης των ερωτημάτων των κατηγοριών αυτών.

ΦΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΠΡΩΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Δεν ευγκρούεθηκε	N
Μπροστά	N
Πίσω	N
Δεξιά	N
Αριστερά	N

ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΉΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΑΦΗΚΕ

Κανένα	N
Μπροστά	N N
Μπροστά δεξιά	N
Μπροστά αριστερά	N
Πίσω	N N
Πίσω δεξιά	N
Πίσω αριστερά	N
Δεξιά	N N
Αριστερά	N N
Στέγη	N
Βάση	N
Στέγη ή βάση	N
Και οι τέσσερις πλευρές	N
Κάπκε	N

Ο παραπάνω πίνακας δίνει τα ερωτήματα των κατηγοριών για το επιμείο του οχήματος που καταετράφηκε. Είναι προφανές ότι αυτές οι δύο κατηγορίες οφείλονται επίσης κυρίως στον Βρετανικό τρόπο θεώρησης των ευλλεγομένων πληροφοριών. Βέβαια παρατηρείται ταυτόχρονα ότι πληροφορίες για το μέρος του οχήματος που καταετράφηκε εμφανίζονται και στο Γαλλικό δελτίο. Γενικά χαρακτηρίζονται σαν μάλλον ιδιαίτερα λεπτομερείς ερωτήσεις και πιθανότατα έρχονται να καλύψουν τις περιπτώσεις ελλειπών απαντήσεων σε άλλα ερωτήματα για το ατύχημα. Προφανώς τα πιο σημαντικά επανάληψης των κατηγοριών αυτών είναι ιδιαίτερα χαμηλά (0%, 26%).

ΦΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	IΛ MB	ΙΣ	ΒΛ	ΔΝ	ΙΤ	ΙΡ	ΕΛ	ΛΣ	ΓΡ	ΟΛ	ΠΡ
ΟΧΗΜΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΤΗΚΕ ΚΑΙ ΕΞΑΦΑΝΙΣΤΗΚΕ	N	N	N							N	
ΜΕΤΡΑ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ										N	
ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ		N			N	N		N	N	N	
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ		N	N	N		N	N	N	N	N	

Ο μνω πίνακας δύνει τις 4 τελευταίες κατηγορίες της ενότητας για την φύση του ατυχήματος και σπως είναι προφανές όλες τους αποτελούνται από ένα μόνο ερώτημα. Παρ' όλα αυτά και τα 4 ερωτήματα αποτελούν από μόνα τους κατηγορίες όχι τόσο γιατί δεν ήταν εύκολο να ενταχθούν εε κάποια κατηγορία - και δεν ήταν εύκολο - αλλά κυρίως λόγω της μεγάλης επιμακούλας τους. Ειδικά το εκαρέφημα και η περιγραφή του ατυχήματος αποτελούν για αρκετά ιράτη επιμαντικότατες πληροφορίες για τις οποίες αφιερώνουν ετο δελτίο τους αρκετά μεγάλη έκταση. Ταυτόχρονα πρέπει να επιμειωθεί ότι από τις κατηγορίες αυτές προβάλλουν τα πληρέστερα δελτία ατυχημάτων ανάμεσα στα 12 ιράτη των Ε.Κ. δηλαδή της Γαλλίας, της Αγγλίας, του Βελγίου, της Δανίας και της Ιταλίας. Και αυτό διότι δεν έχουν την ανάγκη εκαρέφηματος ή περιγραφής αφού οι κωδικοποιημένες πληροφορίες που ζητούν καλύπτουν επαρκώς μια πλήρη αποτύπωση του ατυχήματος (βέβαια πάντα μέσα στα πλαίσια των επιμερινών δυνατοτήτων επεξεργασίας των δεδομένων των ατυχημάτων). Ενώ για τα υπόλοιπα ιράτη η ύπαρξη αυτών των δύο κατηγοριών προδίδει μια αναφάλεια ότι με τα υπόλοιπα ερωτήματά τους δεν καλύπτουν πλήρως την αποτύπωση του ατυχήματος. Σαν ευνέπεια αυτού από τον πίνακα III παρατηρούμε ότι το εκαρέφημα και η περιγραφή του ατυχήματος παρουσιάζουν το δεύτερο υψηλότερο ποσοστό επανάληψης όλων των κατηγοριών (83%).

Όσον αφορά το ερώτημα αν το ευγκρουεθέν άχημα εξαφανίεται μετά το ατύχημα, τα ευμπεράθεμα που μπορούν να εξαχθούν από αυτό είναι μάλλον κοινωνικής φύσης. Είναι δλλωτες προφανές ότι μόνο τα μεγάλα δελτία ατυχημάτων (Γαλλία, Αγγλία, Βέλγιο) το εξετάζουν καθότι η εε τέτοιο βαθμό εμβάθυνση αποτελεί μάλλον πολυτέλεια για τα υπόλοιπα δελτία. Παρ' όλα αυτά το ποσοετό επανάληψης του ερωτήματος αυτού είναι λιγαίτερα υψηλό (75%). Σχετικά με το ερώτημα για τα μέτρα της αετυνομίας στον τόπο του ατυχήματος είναι προφανές ότι ανταποκρίνεται μόνο ετα δεδομένα του Γερμανικού δελτίου καθότι αυτό χρησιμοποιείται και ετις περιπτώσεις οπού το ατύχημα παραπέμπεται στην δικαιοσύνη. Μάλιστα πρέπει να επιμεινωθεί ότι η Γερμανία απαιτεί αρκετές πληροφορίες σχετικές με την αετυνομία και τον τρόπο που επιλήφθηκε του ατυχήματος, γεγονός που φαίνεται και από διλλες ερωτήσεις.

2.2.4. ΕΝΟΤΗΤΑ : ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Η ενότητα με τα ετοιχεία για τα οχήματα που αναμένονται στο ατύχημα είναι η τέταρτη από τις πέντε ευνολικά ενότητες και είναι εκείνη που παρέχει τις πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά και την κατάσταση των εμπλακέντων οχημάτων. Περιλαμβάνει 9 κατηγορίες και 195 διαφορετικά ερωτήματα, δημος ακριβώς παρουσιάζονται και περιγράφονται παρακάτω.

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΙΑ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΔ ΛΣ ΓΡ ΟΔ ΠΡ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	N	N	N	N	N	N	N
Επιβατηγό							N
Επιβατηγό IX						N	
Επιβατηγό IX με ή χωρίς ρυμούλκ. δχημα			N	N	N	N	
Επιβατηγό Ταξί ή ενοικιαζόμενο						N	
Επιβατηγό ΔΧ (Ταξί)	N	N		N	N	N	
Επιβατηγό ΚΥ, ΔΣ, ΞΑ						N	
Επιβατηγό με μέχρι 9 άτομα			N			N	
Επιβατηγό κάτω των 750 κ.ε.					N		
Επιβατηγό από 750 έως 1000 κ.ε.					N		
Επιβατηγό από 1000 έως 1300 κ.ε.					N		
Επιβατηγό από 1300 έως 1500 κ.ε.					N		
Επιβατηγό πάνω από 1500 κ.ε.					N		
Επαγγελματικό IX						N	
Ελαφρύ δχημα							N
Βαρύ δχημα							N
Όχημα μέχρι 3.5 τόννους					N		
Όχημα άνω των 3.5 τόννων					N		
Φορτηγό μεγάλο			N				N
Φορτηγό μικρό		N	N				
Φορτηγό μέχρι 1.5 τόννους			N				
Φορτηγό άνω των 1.5 τόννων			N				
Φορτηγό μέχρι 3.5 τόννους			N	N		N	
Φορτηγό άνω των 3.5 τόννων	N	N	N			N	
Φορτηγό κάτω των 3.5 τόννων	N						
Φορτηγό μέχρι 2.5 τόννους					N		
Φορτηγό από 2.5 μέχρι 5 τόννους					N		
Φορτηγό μέχρι 2 τόννους					N	N	
Φορτηγό από 2 μέχρι 3 τόννους					N		
Φορτηγό από 3 μέχρι 5 τόννους					N		
Φορτηγό από 2 μέχρι 5 τόννους					N		
Φορτηγό άνω των 5 τόννων					N	N	
Φορτηγό με ρυμούλκο	N	N					N
Φορτηγό με πμτ-ρυμούλκο	N		N				
Φορτηγό με ή χωρίς ρυμούλκούμενο δχημα							N
Φορτηγό εμπορικών μεταφορών	N						
Φορτηγό με ετερεδ φορτίο			N				
Φορτηγό με ρευστό φορτίο		N					
Φορτηγό με κανονική κατασκευή							N
Φορτηγό με ειδική κατασκευή							N
Ρυμούλκο	N				N		N
Αρθρωμένο δχημα (δχι ρυμούλκο)	N				N		
Αρθρωμένο δχημα	N				N		
Μικρό λεωφορείο	N	N					
Λεωφορείο	N	N	N	N	N		
Λεωφορείο IX	N		N		N		
Λεωφορείο ΔΧ			N		N		
Λεωφορείο αετικό	N	N	N				
Λεωφορείο υπεραετικό			N				
Λεωφορείο με ή χωρίς ρυμούλκ. δχημα						N	
Λεωφορεία με πάνω από 9 άτομα							N
Τρόλλευν	N	N					N
Τραμ	N	N					N N

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΔ ΛΣ ΓΡ ΟΔ ΠΡ

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Βυτιοφόρο					N			
Ποδήλατο	N	N	N	N	N	N	N	N
Ποδήλατο εφοδιασμένο με μοτέρ	N	N	N	N	N		N	N
Μοτοποδήλατο	N	N	N	N	N	N	N	N
Μοτοποδήλατο με μηχανικές αλλαγές					N			
Ποδήλατο ή Μοτοποδήλατο					N		N	
Ποδήλατο ή Μοτοποδήλατο με επιβάτη					N		N	
Βέσπα		N			N			
Μοτοσικλέτα	N	N	N	N	N	N	N	N
Μοτοσικλέτα με επιβ.ή καρότσα ή ρυμούλ					N		N	
Συνδυασμός δικύκλων	N				N			
Δίκυκλο μέχρι 50 κ.ε. με επιβάτη						N		
Δίκυκλο μέχρι 50 κ.ε. και 25 χλμ/ώρα							N	
Δίκυκλο μέχρι 50 κ.ε. και 40 χλμ/ώρα							N	
Δίκυκλο μέχρι 50 κ.ε.						N	N	
Δίκυκλο μέχρι 80 κ.ε.							N	
Δίκυκλο πάνω από 80 κ.ε.							N	
Δίκυκλο 50 - 125 κ.ε.						N		
Δίκυκλο 125 - 250 κ.ε.						N		
Δίκυκλο 250 - 750 κ.ε.						N		
Δίκυκλο 750 κ.ε. και άνω						N		
Τρίκυκλο		N			N			
Τρακτέρ	N	N	N	N	N	N		
Τρακτέρ με ή χωρίς ρυμουλκούμενο όχημα			N			N		
Λοιπά γεωργικά μηχανήματα	N				N	N	N	
Οχήματα με τρέιλερ	N	N			N	N		
Οχήματα με πολλαπλό τρέιλερ	N							
Ειδικά μηχανήματα	N							
Μηχανήματα έργων (εκεκαφείς κλπ)		N			N	N		
Τραίνο		N	N		N	N	N	
Φτομοτρίζες					N			
Χειρόμαξα, καροτσάκι					N		N	
Κάρρο					N		N	
Ζωάμαξα			N	N		N		N
Ζωάμαξα με επιβάτη						N		
Ζωάμαξα χωρίς επιβάτη							N	
Λοιπά οχήματα (ζωάμαξες κλπ)		N	N			N	N	
'Άλλα οχήματα με ή χωρίς ρυμουλκ. όχημα							N	
'Άγνωστο είδος οχήματος		N	N		N	N	N	
'Άλλο μηχανοκίνητο όχημα	N	N		N	N			N
'Άλλο μη μηχανοκίνητο όχημα	N			N				

Είναι προφανές από τον παραπάνω πίνακα ότι η κατηγορία με τα ερωτήματα για το είδος του εμπλακέντος οχημάτος περιέχει τα περισσότερα ερωτήματα από κάθε άλλη κατηγορία, ετούτοις εύνολο των κατηγοριών δλων των δελτίων ατυχημάτων δλων των κράτων των Ε.Κ. Εμφανίζονται επον κατηγορία αυτή 206 ερωτήματα εε ένα εύνολο 384 ερωτημάτων επον ενότητα για το δχημα (ποσοετό 54%) και εε ένα εύνολο 2417 ερωτημάτων εε δλες τις ενότητες (ποσοετό 9%). Σημειώνεται χαρακτηριστικά ότι εκτός της Ολλανδίας και του Λουξεμβούργου δλα τα υπόλοιπα, εθνικά δελτία ατυχημάτων εμπεριέχουν το καθένα τουλάχιστον 15 ερωτήματα. Το αξιοπερίεργο είναι ότι το Γαλλικό δελτίο έχει μόνο 15 ερωτήματα, γεγονός που δεν δικαιολογείται από κάποια ειδική προτυποποίηση των ειδών οχημάτων που θα μείωνε το πλήθος των ερωτημάτων, αλλά μάλλον από το ότι η Γαλλία δεν ζητά εε βάθος λεπτομέρειες επον κατηγορία αυτή.

Στο επιμέρο αυτό φαίνεται ξεκάθαρα το πρόβλημα 12 κράτη να μιλούν με 12 διαφορετικές γλώσσες για το ίδιο αντικείμενο. Παρά το γεγονός ότι τα διαφορετικά είδη οχημάτων δύσκολα ξεπερνούν τα 10, η διαφορετική ταξινόμηση από κάθε κράτος ανεβάζει αυτόν τον αριθμό εε 93 είδη. Φαίνεται ότι αραιοκατανομή των ερωτήματων υπάρχει εε δύο επιμέρα, ετα ερωτήματα τα εχετικά με τα φορτηγά και τα εχετικά με τα δίκυκλα, όπου κάθε κράτος τα κατατάσσει με τον δικό του διαφορετικό τρόπο ανάλογα τους

τόννους αφέλιμου φορτίου (φορτηγά) και τα κυβικά εικαστά της μηχανής (δύκυκλα). Υπάρχει καὶ η περίπτωση της Δανίας καὶ της Πορτογαλίας όπου κατατάσσουν τα οχήματα ανεξάρτητα από το εύδος τους, παρά μόνο εύμφωνα με το βάρος τους. Παρατηρεῖται επίσης μια ταύτιση τόσο ενδιαφέροντος δεο καὶ προτυποποίησης ετα ερωτήματα τα εχετικά με τα ποδήλατα καὶ τα μοτοποδήλατα. Ακόμη φαίνεται μια μεγαλύτερη ευγκέντρωση ερωτημάτων ετα διαφορα εύδη οχημάτων, χωρίς όμως κανένα ερώτημα από αυτά να βρίσκεται εε πάνω από 5 εθνικά δελτία ατυχημάτων. Από τον πίνακα III εμφανίζεται το εξής αξιοπρόσεκτο φαντόμενο, διε παρά το γεγονός της εημαντικής διαφοροποίησης των προδιαγραφών για τα εύδη οχημάτων ετα 12 κράτη, το ποσοτό επανάληψης ερωτημάτων (55%) βρίσκεται εε κανονικά επίπεδα καὶ μάλιστα ψηλότερα από το μέσο ποσοτό της ενότητας για το δχημα (49%). Το φαντόμενο αυτό δείχνει διε ανά δύο ή ανά τρία κράτη καὶ για διαφόρους τύπους οχημάτων οι προδιαγραφές τους ευμφωνούν.

Ε Μ Ι Λ Α Κ Ε Ν Τ Α Ο Χ Η Μ Α Τ Α Γ Λ Μ Β Ι Σ Β Λ Δ Ν ΙΤ ΙΡ Ε Λ Λ Ε Γ Ρ Ο Λ Π Ρ

ΕΙΔΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	N	N
Αεθενοφόρο	N	N
Αεθενοφόρο υδιωτικό	N	
Πυροεβεβετικό δχημα	N	
Αετυνομικό δχημα	N	
'Οχημα για ειδικές μεταφορές	N	
'Οχημα με επικίνδυνα υλικά	N	N
'Οχημα με εκρηκτικά υλικά	N	N
'Οχημα με ραδιενεργά υλικά	N	N
Στρατιωτικό	N	

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι η κατηγορία με τα ερωτήματα για τους ειδικούς τύπους οχημάτων έρχεται κατ' αρχήν εαν ευμπλήρωμα της προηγούμενης κατηγορίας. Ταυτόχρονα φαίνεται καθαρά ότι αποτελείται από ερωτήματα εχεδόν μόνο του Γαλλικού δελτίου ατυχήματος. Και αυτό ευμβαίνει γιατί όλα τα υπόλοιπα κράτη (με μόνη εξαίρεση την Ισπανία) είτε δεν απαιτούν καθόλου πληροφορίες για την χρήση του οχήματος είτε τις απαιτούν με μία και μόνη γενική ερώτηση. Οπότε προφανώς από τον πίνακα III φαίνεται το χαμηλό ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (25%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Τύπος οχήματος (μάρκα, κυβικά)	N	N	N
Ιπποδύναμη εε κυβικά		N	
Συνολικός αριθμός χιλιομέτρων του οχήμ	N		
'Αγνωστη Ιπποδύναμη		N	
Χρώμα οχήματος		N	
Ο δύναμης (μη φορτηγά οχήματα)	N		
2X2 'Αξονες	N		
3X3 'Αξονες	N		
4X4 'Αξονες	N		
5X5 'και άνω δύναμης	N		
Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος		N	

Ο άνω πίνακας παρουσιάζει την κατηγορία με τα ερωτήματα για τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος. Παρά το γεγονός ότι 6 ικανοί έχουν ερωτήματα αυτής της κατηγορίας υπάρχει μια τέτοια αραιοκατανομή ώστε από τον πίνακα 3 να παρουσιάζεται αρκετά χαμηλό το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων (21%). Βέβαια πρέπει να ειπωθεί ότι ετοιχεία για την υποδύναμη καθώς και για το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο έχουν ζητηθεί από πολλά εθνικά δελτία ατυχημάτων επν την κατηγορία με το είδος του εμπλακέντος οχήματος, γι' αυτό πρέπει να εημειωθεί ότι η πυκνότητα της κατηγορίας αυτής δεν είναι η πραγματική. Μια παρατήρηση ακόμη εε αυτήν την κατηγορία είναι για την μάλλον άστοχη απαίτηση του Ιρλανδικού δελτίου ατυχημάτος για την καταγραφή του χρώματος, καθότι το επίπεδο εξεργασίας των δεδομένων από τα ατυχήματα τόσο επν Ευρώπη δεο και επν κόσμο δεν έχει φτάσει ακόμη επίπεδο να αξιοποιεί τέτοιου είδους πληροφορίες.

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΔ ΠΡ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟ

Αριθμός κυκλοφορίας	N	N	N	N	N	N
·Άγνωστες, κατετραμένες	N				N	
Εθνικές	N	N		N	N	N
Εθνικότητα	N	N	N	N	N	N
Ξένες, Διεπλωματικές	N		N	N	N	
Στρατιωτικές	N		N			
Έμπορικές	N		N			
Ξένες με ξένη αεφάλεια					N	
Τόπος πρώτης άδειας κυκλοφορίας					N	
Αεφαλιεμένο (πού)					N	
Απλή αεφάλιεση					N	
Μικτή αεφάλιεση					N	

Ο ανωτέρω πίνακας δίνει την κατανομή των απαιτουμένων πληροφοριών από κάθε κράτος για τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος. Φαίνεται λοιπόν ότι το ετούχετο που κατ' εξοχήν ενδιαφέρει τα περιεεστέρα κράτη είναι η εθνικότητα του αριθμού κυκλοφορίας, αφού 9 επί 12 εθνικά δελτία περιέχουν ερώτηση αυτή. Επίσης ο αριθμός κυκλοφορίας του οχήματος ως αριθμός ενδιαφέρει μόνο 5 κράτη (Ιεπανία, Βέλγιο, Δανία, Ιταλία και Ολλανδία).

Σημειώνεται επίσης το ότι το Ολλανδικό δελτίο ατυχήματος

ζητά πληροφορίες για την αεφάλιεση του οχήματος, καθότι για τα δεδομένα που ευλλέγει για το ατύχημα δεν αρκείται στην επατιετική τους επεξεργασία, αλλά τα χρησιμοποιεύ και για άλλους εκοπούς (αεφάλειες, δικαιοσεύνη κλπ). Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (60%) είναι το υψηλότερο της ενότητας για τα εμπλακέντα οχήματα (49%).

Ε Μ Π Λ Α Κ Ε Ν Τ Α Ο Χ Η Μ Α Τ Α Γ Λ Μ Β Ι Σ Β Λ Δ Ν Ι Τ Ι Ρ Ε Λ Λ Ε Γ Ρ Ο Λ Π Ρ

ΗΛΙΚΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	N
'Έτος πρώτης άδειας κυκλοφορίας	N
Μήνας πρώτης άδειας κυκλοφορίας	N
Λιγότερο από ένα έτος	
1 - 2 ετών	N
3 - 5 ετών	N
6 - 10 ετών	N
Περιεεστέρο από 10 έτη	
'Άνω των 20 χρόνων	N
Νέο	
Μέσης ηλικίας	
Παλιό	

Από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα της κατηγορίας για την ηλικία του οχήματος φαίνεται καθαρά ότι μόνο 4 κράτη (Γαλλία, Αγγλία, Ιερουσαλήμ, Ελλάδα) ενδιαφέρονται και επεξεργάζονται το ατύχημα ευνυπολογίζοντας την ηλικία του οχήματος. Είναι εμφανής ο τελείως διαφορετικός τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζεται κάθε εθνικό δελτίο αυτήν την εχετικά απλή πληροφορία, αφού κανένα δελτίο ατυχημάτων δεν περιέχει δμοια ερώτηση με άλλο δελτίο. Αυτό φαίνεται και από τον πίνακα III όπου το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής είναι μηδενικό.

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ζώνη αεφαλείας	N	N
Ζώνες αεφαλείας μπροστά	N	
Ζώνες αεφαλείας πίσω	N	
Σπρίγματα κεφαλής μπροστά	N	
Σπρίγματα κεφαλής πίσω	N	
Σπρίγματα κεφαλής	N	N
Σιδικά ενιεχιμένα φρένα	N	N
Σιδικοί προφυλακτήρες	N	N
Στερεά καμπίνα οδηγού (μπροστήματα)	N	
Κανένα από αυτά		N

Ο ανωτέρω πίνακας δίνει την κατανομή των απαιτουμένων πληροφοριών από κάθε κράτος για τον εξοπλισμό αεφαλείας του οχήματος. Φαίνεται καθαρά ότι μόνο 5 κράτη (Γαλλία, Ισπανία, Ελλάδα, Λουξεμβούργο, Γερμανία) ενδιαφέρονται και επεξεργάζονται το ατύχημα ευνυπολογίζοντας την ύπαρξη εξοπλισμού αεφαλείας. Πρέπει να επιμειωθεί ότι πληροφορίες για τον εξοπλισμό αεφαλείας των επιβατών απαιτούνται από τα περιεσβότερα κράτη στην ενότητα για τον παράγοντα άνθρωπο, ενώ ε' αυτήν την κατηγορία μερικά εθνικά δελτία επαναλαμβάνουν κατά κάποιο τρόπο αυτά τα ερωτήματα. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (33%) είναι χαμηλό σε σχέση τόσο με το μέσο ποσοστό της ενότητας για τα εμπλακέντα οχήματα (49%), όσο και με το ευνολικό μέσο ποσοστό (55%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ TAXYTHTA

Σταθμευμένο	N
Μικρή ταχύτητα, ακριβώς μετά την εικίν	N
Κάτω των 20 χλμ/ώρα	N
Από 21 μέχρι 40 χλμ/ώρα	N
Από 41 μέχρι 60 χλμ/ώρα	N
Από 61 μέχρι 80 χλμ/ώρα	N
Πάνω από 80 χλμ/ώρα	N
Δεν καταγράφουμε	N

Είναι εύκολα αντιληπτό από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για την εκτίμηση της ταχύτητας του οχήματος, ότι ενδιαφέρον γι' αυτήν την πληροφορία παρουσιάζεται μόνο από το δελτίο ατυχημάτων της Δανίας. Παρότι είναι προφανής η επιμακεία της πληροφορίας αυτής για την περαιτέρω επεξεργασία του ατυχήματος, υπάρχει το επιμαντικό πρόβλημα της ακριβούς εκτίμησης ή οποία δεν μπορεί να γίνει χωρίς ειδικές μετρήσεις (απόσταση φρεναρίσματος, ζημιές οχήματος). Γι' αυτόν τον λόγο άλλωστε και δεν περιέχεται ετα υπόλοιπα εθνικά δελτία ατυχημάτων, ενώ θα πρέπει να αποτελεί κύριο ετοιχείο στην ευλλογή ετοιχείων του ατυχήματος όταν αυτό πρόκειται να παραπεμφθεί στην δικαιοσύνη. Συνεπεία αυτού από τον πίνακα III φαίνεται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής είναι μηδενικό.

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΧΡΗΣΗ ΦΩΤΩΝ

	N	N	N
Λάζος δοθέν είμα - παράλειψη είματος	N		
Κανονική χρήση και προσαρμ. στην περίπτ	N		
Κανονική χρήση και ακαταλλ. στην περίπτ	N		
Μη κανονική χρήση	N		
Ελλατωματική	N		
Σβηστά φώτα	N	N	N
Παράνομα αναμένα φώτα πορείας	N		N
Αναμένα φώτα ετάσης	N		
Αναμένα φώτα διασταύρωσης	N		
Αναμένα φώτα πορείας	N		
Αναμένα φώτα κινδύνου	N		
Ελλάτωμα ετα μπροστινά φώτα	N	N	
Ελλάτωμα ετα πίσω φώτα	N	N	
Ελλάτωμα ετα πλάγια φώτα		N	
Περιεεότερα από ένα ελλατώματα ετα φώτ	N	N	N
'Αγνωστη χρήση των φώτων			

Ο ανωτέρω πίνακας δίνει την κατανομή των απαιτουμένων πληροφοριών από κάθε κράτος για την χρήση των φώτων του οχήματος. Παρατηρείται ότι ενώ ο αριθμός των διαφορετικών απαιτουμένων πληροφοριών για την χρήση των φώτων είναι πολύ μικρός, παρ' όλα αυτά ο διαφορετικός τρόπος αντιμετώπισης τους από κάθε εθνικό δελτίο ατυχήματος έχει εαν αποτέλεσμα να εμφανίζονται ευνολικά 16 διαφορετικά ερωτήματα. Παρουσιάζεται έτει το Βέλγιο να ράτα πληροφορίες εε εχέει με την χρήση των φώτων, η Γαλλία εε εχέει με το αν ήταν αναμένα ή όχι και η Δανία εε εχέει με το αν ήταν ελλατωματικά ή όχι. Σημειώνεται ότι εκτός μίας εξαίρεσης κανένα ερώτημα δεν βρίσκεται εε περιεεότερα από 3 εθνικά δελτία ατυχημάτων. Κατά ευνέπεια όπως δλλωετε φαίνεται και από τον πίνακα III το πιο εοεστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής είναι αρκετά χαμηλό (41%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΞ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΕΛΛΑΤΩΜΑΤΑ - ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

	N	N	N	N	N
Λάστιχα					
Λάστιχα κανονικά		N	N		
Λάστιχα παλιά, χαλασμένα		N	N		
Λάστιχα μη χρησιμοποιημένα			N		
Σκαεμένο λάστιχο	N	N	N		
Φρένα	N	N	N	N	N
Φώτα	N		N	N	N
Φλας ετροφής	N		N	N	N
Φώτα ή φλας ετροφής	N		N		
Καθρέπτες			N		
Τιμόνι		N	N	N	N
Υαλοκαθαριετήρες	N				
Μηχανή	N		N		
Αναρτήσεις			N		
Τροχοί		N	N	N	
Ρόδες και εασέ	N	N		N	
'Ενωση ρυμουλκού	N		N	N	
Μηχανικό λάθος	N	N			N
Ατέλεια στον ειδ. εξοπλ. αναπτηρικού οχήμ			N		
'Άλλο	N	N	N	N	N
Κανένα		N			
Εσφαλμένη φόρτωση ή υπερφόρτωση	N				N
Υπερφόρτωση με επιβάτες		N			N
Φορτηγό ζεφορτιμένο				N	
Φορτηγό φορτωμένο με αεφάλεια				N	
Φορτηγό φορτωμένο αναεφαλώς	N	N		N	
Φορτηγό φορτωμένο με τυχαία ετερεότητα				N	
Ελλιπής τεχνικός έλεγχος	N	N			

Ο τελευταίος πίνακας της κατηγορίας αυτής δίνει τα ερωτήματα τα εχετικά με τα ελλατώματα και τις ελλείψεις του οχήματος. Αυτή η κατηγορία έχει τον δεύτερο μεγαλύτερο αριθμό ερωτημάτων της ενότητας για τα εμπλακέντα οχήματα και τα ερωτήματα αυτά εμφανίζονται σε 8 από τα 12 εθνικά δελτία ατυχημάτων. Παρατηρείται στην κατηγορία αυτή μία αραιοκατανομή πολλών ερωτημάτων, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από το δει κανένα ερώτημα.

δεν επαναλαμβάνεται σε περιεσσότερα από 4 κράτη. Μόνη εξαίρεση είναι το ερώτημα για ελλάτωμα στα φρένα που εμφανίζεται σε 5 εθνικά δελτία. Ταυτόχρονα η κατηγορία αυτή παρουσιάζει αρκετά εξεζητημένα ερωτήματα αφού από την φύση της εχετίζεται με πολύ εξειδυκευμένα θέματα.

Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής (56%) είναι εχετικά υψηλό σε εχέση με το μέσο ποσοετό της ενότητας για τα εμπλακέντα οχήματα (49%).

2.2.4. ΕΝΟΤΗΤΑ : ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

Η ενότητα με τα στοιχεία για τα οχήματα που αναμένονται στο ατύχημα είναι η τέταρτη από τις πέντε ευνολικά ενότητες και είναι εκείνη που παρέχει τις πληροφορίες για τα χαρακτηριστικά και την κατάσταση των εμπλακέντων οχημάτων. Περιλαμβάνει 9 κατηγορίες και 195 διαφορετικά ερωτήματα, όπως ακριβώς παρουσιάζονται και περιγράφονται παρακάτω.

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΟΣ

Επήρεια οινοπνεύματος	N	N	N	N	N
Πιθανή επήρεια οινοπνεύματος				N	
Εξακριβωμένη μέθη				N	
Επήρεια οινοπνεύματος ή μέθη	N				
Επήρεια οινοπν. δεν έγινε δύμας τεστ			N		
'Όχι επήρεια οινοπν. (κατ' εκτίμηση)	N	N			
Αλκοτέστ θετικό	N		N		
Αλκοτέστ αρνητικό	N	N	N		
Αλκοτέστ μέχρι 0.5				N	
Αλκοτέστ 0.5 - 0.8				N	
Αλκοτέστ 0.8 - 1.0				N	
Αλκοτέστ 1.0 - 1.5				N	
Αλκοτέστ 1.5 και άνω				N	
Αλκοτέστ 0.8 - 1.2	N				
Αλκοτέστ 1.2 και άνω	N				
Επίπεδα του αλκοτέστ			N		
Απέτυχε να δώσει αποτελέσματα	N				
Αρνήθηκε	N	N			
Αδύνατον	N	N			
Αρνήθηκε ή ήταν αδύνατον	N	N		N	

Από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα τα
εχετικά με την πιθανή επήρεια οινοπνεύματος σε κάποιο από
τα εμπλακέντα πρόσωπα παρατηρείται ότι η κατηγορία αυτή
είναι μία από τις 12 ευνολικά όπου δείχνουν ενδιαφέρον
και τα 12 κράτη των Ε.Κ. Πρέπει να εμφειωθεί - ότι
τουλάχιστον ένα ερώτημα αυτής της κατηγορίας βρίσκεται σε
κάθε εγνυκό δελτίο ατυχήματος παρά το γεγονός ότι
σε κανένα δελτίο τα ερωτήματα δεν είναι παραπάνω από έξι.
Αλκοτέστ προβλέπουν η Γαλλία, η Μεγάλη Βρετανία, το
Βέλγιο, η Δανία και η Ελλάδα, ενώ τα υπόλοιπα απαντούν
λιγότερο ευγεικριμένα πληροφορίες για την επήρεια
οινοπνεύματος ετους εμπλακέντες. Και ε' αυτήν την

κατηγορία πάρα το ότι σε πληροφορίες που απαιτούνται δεν είναι παρά μόνο αν ήταν υπό την επήρεια αλκοόλ και πόσο, τα πρόσωπα, κάθε εθνικό δελτίο ζητά αυτές τις πληροφορίες με τόσο διαφορετικό τρόπο ώστε να μαζεύονται ευνολικά 20 ερωτήματα. Αυτό διλλωτεί φαίνεται και από τον πίνακα III όπου το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων είναι σχετικά χαμηλό (39%), ακόμα και εε σχέβη με το χαμηλό μέσο ποσοστό της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Αναπτρία

N

Αναπτρία εωματική αποκατεστημένη N

Αναπτρία εωματική μη αποκατεστημένη N

Αναπτρία των αιεθήσεων αποκατεστημένη N

Αναπτρία των αιεθήσεων μη αποκατεστημένη N

Αναπτρία εωματική N

Αναπτρία των αιεθήσεων N

'Αλλη αναπτρία N

Ελλάτωμα ετους βραχίονες N

Ελλάτωμα ετα πόδια N

ακουετικά, βαρυκοϊα N

Γυαλιά N

Τυφλός, κουφός N

Υπερκόπωση, ύπνος N

Υπο την επήρεια φαρμάκων η ναρκωτικών N

Αποπληξία N

Κουρασμένος, άρρωστος N

Οδηγός πάνω από 3 ώρες ετο τιμόνι N

Οδηγός περίπου 3 ώρες ετο τιμόνι N

Οδηγός από 3,5 μέχρι 5 ώρες ετο τιμόνι N

Οδηγός πάνω από 5 ώρες ετο τιμόνι N

Οδηγός αδυνατεί να εκτελ. απαιτ. μανούβρ N

Ζαλιεμένος N

Οδηγός αφορημένος N

'Άλλο N

Κανένα N

Ο άνω πίνακας παρουσιάζει την κατηγορία με τα ερωτήματα για την κατάσταση των εμπλακέντων προεώπων, κατηγορία ιδιαίτερα επιμαντική για την περαιτέρω επεξεργασία αφού η ευντριπτική πλειοψηφία των οδικών τροχαίων ατυχημάτων οφείλονται στον παράγοντα άνθρωπο. Παρ' όλη δημόση την μεγάλη επιμακεία της η κατηγορία αυτή δεν παρουσιάζει αντίστοιχα μεγάλο αριθμό ερωτημάτων, αφού έχουμε ενάν μέτρο όρο μόνο 3.8 ερωτημάτων ανά εθνικό δελτίο. Αυτό μάλλον οφείλεται στο γεγονός ότι είναι δύσκολο να εκτιμηθεί εωπετά, ιδιαίτερα μετά το ατύχημα η κατάσταση των εμπλακέντων προεώπων και ειδικά του οδηγού. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι μόνο τα ερωτήματα τα εχετικά με την κούραση τον ύπνο και την επήρεια φαρμάκων εμφανίζονται εε περιεβότερα από 2 εθνικά δελτία και βέβαια όχι πάνω από 5. Για τις περιπτώσεις αναπηρίας (εωματικής ή των αινεθήσεων) έχουν προβλέψει μόνο η Γαλλία (5 ερωτ.), η Ισπανία (2 ερωτ.) και το Λουξεμβούργο (2 ερωτ.). Σημειώνεται ο μεγάλος αριθμός (12) των απαιτουμένων πληροφοριών του δελτίου ατυχήματος της Ισπανίας ο οποίος αποτελεί εχεδόν το 1/3 δλων των ερωτημάτων δλων των κρατών της κατηγορίας αυτής. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται εε μάλλον χαμηλά επίπεδα (42%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΗΡ

ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Βαριά τραυματίας	N
Στα μάτια	N
Στο πρόσωπο	N
Στο κεφάλι	N N
Στην πλάτη ή στον ώμο	N
Στον κορμό	N
Στην επονδυλική επίληπτή ή την λεικάνη	N
Στο λαιμό ή τον θώρακα	N N
Στο υπογάστριο	N N
Στα κάτω άκρα	N N N
Στα πάνω άκρα	N N N
Σοβαροί τραυματισμοί σε περισσ. επιμελά	N N
Έγκαυματα	N
Έγκαυματα ελαφρά	N
Έγκαυματα μέτρια	N
Έγκαυματα βοβαρά	N
Αιμορραγία ελαφριά	N
Αιμορραγία βοβαρή	N
Επωτερική βλάβη	N
Κάταγμα, επάειμο	N
Μώλωπας	N
Γ' δάρειμο	N
Πόνος	N
Ψυχική αναταραχή	N
'Εχασε τις αισθήσεις του	N
'Επαθε εόκ	N
Κανένα	N

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται καθαρά ότι τα ετοιχεία τα εχετικά με τους αναλυτικούς τραυματισμούς των εμπλακέντων προσώπων ενδιαφέρουν μόνο τα δελτία της Ιεπανίας, της Δανίας και της Ιταλίας. Και μάλιστα κυρίως την Ιεπανία αφού εμφανίζονται 23 ερωτήματα στο δελτίο της, δηλαδή τα 2/3 του ευνόλου των τριών κρατών. Τα ερωτήματα που ευναντώνται και στα τρία εθνικά δελτία είναι για τους τραυματισμούς στο κεφάλι, τα άνω και τα κάτω άκρα. Λόγω του μεγάλου πλήθους των Ιεπανικών ερωτημάτων από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται σε αρκετά χαμηλά επίπεδα (29%), ακόμη και σε εχέση με το χαμηλό μέτρο ποσοστό της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΙΑ ΜΕ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΔΗΓΟΥ ΚΑΙ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Οδηγός	N	N	N	N	N	N
Επιβάτης μπροστά	N					
Επιβάτης πίσω	N					
Επιβάτης	N		N	N	N	N
Πεζός	N	N	N	N	N	N
Στοιχεία ιδιοκτήτη οχήματος						
Στοιχεία αεφάλειας						
Όνομα					N	N
Τόπος κατοικίας					N	N
Διεύθυνση κατοικίας					N	N
Τηλέφωνο						N
Οικογενειακή κατάσταση						N
Άγαμος	N					
Παντρεμένος	N	N				
Χήρος, χωριεμένος	N					
Επάγγελμα						N
επαγγελματίας οδηγός		N	N			N
επάγγελμα με ευχήν παρουεία στο δρόμο		N				
έμπορος, βιοτέχνης					N	
ελεύθερος επαγγελματίας					N	
δημόσιος υπάλληλος, υπόλληλος					N	
εργάτης					N	
γεωργός, υπουρός					N	
ετρατιώτικος με ετρατιώτικό δίπλωμα		N			N	
μαθητής		N				
άλλο επάγγελμα		N			N	
μη εταθερό επάγγελμα					N	
χωρίς επάγγελμα		N			N	
Ημερομηνία γεννήσεως	N		N		N	N
Τόπος γεννήσεως					N	
Γονείς - ικανοπόντες (για ανήλικους)					N	
Διατρεφόμενα παιδιά					N	
Φύλο άνδρας	N	N	N	N	N	N
Φύλο γυναίκα	N	N	N	N	N	N
Φύλο ανεξιχνίαστο	N	N			N	
Νέος					N	
Ενήλικος					N	
Ηλικία		N	N	N	N	N
Ηλικία μέχρι 4 ετών		N	N	N	N	
Ηλικία από 5 μέχρι 14 ετών					N	
Ηλικία από 15 μέχρι 24 ετών					N	
Ηλικία από 25 μέχρι 64 ετών					N	
Ηλικία άνω των 65 ετών					N	
Άγνωστη					N	
Πεζός κάτω των 14 ετών					N	
Πεζός άνω των 14 ετών					N	
Εθνικότητα εθνική					N	N
Εθνικότητα ξένη					N	N
Εθνικότητα	N	N	N			N

Ο παραπάνω πίνακας δεύχνει τα ερωτήματα της κατηγορίας με δλα τα ετοιχεία του οδηγού. Είναι εμφανής η μεγάλη έκταση της κατηγορίας αυτής αφού περιλαμβάνει μια τόσο μεγάλη έκταση πληροφοριών : όνομα, διεύθυνση, οικογενειακή κατάσταση, επάγγελμα, ηλικία, εθνικότητα. Αυτή η κατηγορία παρουσιάζει το φαινόμενο ότι άλλα επιμένα να εμφανίζει υπερευγκέντρωση ενδιαφέροντος από τα κράτη (φύλλο, ηλικία) και ότι άλλα επιμένα αραιοκατανομή (οικογ. κατάσταση, επάγγελμα).

Επίσης πρέπει οπωδήποτε να αναφερθεί το αξιοπερίεργο ότι η Πορτογαλία δεν περιέχει στο δελτίο της ούτε ένα ερώτημα αυτής της κατηγορίας, ενώ επιν άλλη άκρη το Λουξεμβούργο περιέχει εχεδόν το 1/4 των ερωτημάτων δλων των κρατών (26). Από τον πίνακα III παραπρεύται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται ότι εχετικά ψηλά επίπεδα (55%) ιδιαίτερα ευγκρινόμενο με το χαμηλό μέτρο ποσοστό της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

Φαίνεται κατ' αρχήν ότι ετοιχεία για τον προεδριοριεμό του προεώπου απαιτούν η Γαλλία, η Αγγλία, η Ιρλανδία, η Ελλάδα, το Λουξεμβούργο και η Γερμανία. Όσον αφορά τα υπόλοιπα κράτη ο προεδριοριεμός αυτός γίνεται ότι είναι άλλες κατηγορίες και όχι τόσο καθαρά. Προεωπικά ετοιχεία του εμπλακέντος (όνομα, διεύθυνση, τηλέφωνο) ξητούν το Γερμανικό και το Ολλανδικό δελτίο ατυχήματος καθότι αυτά χρησιμοποιούνται και για τις περιπτώσεις παραπομπής επιν δικαιοεύνται. Για την

οικογενειακή κατάσταση πληροφορίες ζητούν η Γαλλία και η Γερμανία. Για το επάγγελμα του εμπλακέντος προσώπου παρατηρείται ότι ετοιχεία ζητούν η Γερμανία, η Ισπανία, το Βέλγιο, και το Λουξεμβούργο, μάλιστα αυτά τα δύο τελευταία κράτη ζητούν και αναλυτικά ετοιχεία για τον προεδρικό του επαγγέλματος. Πληροφορίες για την ηλικία των προσώπων ζητούν δλα τα εθνικά δελτία εκτός εκείνων της Γαλλίας, της Δανίας της Γερμανίας, της Ολλανδίας και της Πορτογαλίας, ειδικά για τα δύο πρώτα είναι πραγματικά άξιο απορίας καθότι τα δελτία αυτά είναι από τα πληρέστερα ανάμεσα στα 12 κράτη. Επίσης για την εθνικότητα όπως φαίνεται πληροφορίες απαιτούν 6 στα 12 εθνικά δελτία (Γαλλία, Ισπανία, Βέλγιο, Ιρλανδία, Ελλάδα, Λουξεμβούργο). Εκεί σήμερα που υπάρχει πλήρης απαίτηση για παροχή πληροφοριών είναι τα ερωτήματα για το φύλλο του προσώπου, ερωτήματα που ανήκουν στα 5 μοναδικά τα οποία επαναλαμβάνονται σε 11 εθνικά δελτία ατυχήματος (εκτός της Πορτογαλίας που δεν έχει κανένα ερώτημα σ' αυτήν την κατηγορία).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΗΡΟΣΩΗΑ ΙΔΙΜΒ ΙΣΒΛΔΝ ΙΤΙΡΕΛΛΕΙΡ ΟΛΠΡ

ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

Σκοπός μετακίνησης

N N

N

Έρχομενος από

Ιηγαίνοντας εις

N

Διαδρομή από κατοικία σε εργασία

N N N

Διαδρομή από κατοικία στο εχολεύο

N N

Έπαγγελματικό ταξίδι

N N

Ταξίδι για ειδικούς λόγους

N

Τουρισμός

N N

'Άλλο είδος ταξιδιού

N N N

Ο παραπάνω πίνακας δίνει τα ερωτήματα τα οποία με τον εκοπό μετακύνησης του εμπλακέντος προεώπου και είναι φανερό ότι για τις πληροφορίες της κατηγορίας αυτής ενδιαφέρονται μόνο 5 κράτη (Γαλλία, Ισπανία, Βέλγιο, Ιρλανδία, Ολλανδία). Μάλιστα τα δύο τελευταία κράτη μόνο επιγραμματικά αγγίζουν το θέμα. Η ερωτήση που επαναλαμβάνεται και ετα τρία εθνικά δελτία ατυχημάτων είναι εκείνη για την διαδρομή επέτει - εργασία. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται στο 65% επίπεδο (47%) με εκείνο της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΔ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Νεκρός επί τόπου	N
Νεκρός σε πόθες ημέρες	N
Νεκρός μέσα σε 30 ημέρες	N
Νεκρός μέσα σε 24 ώρες	N
Νεκρός μέσα σε 48 ώρες	N
Νεκρός μέσα σε 7 ημέρες	N
Σίναι νεκρός	N N N N N N N N N N N
Σίναι βαριά τραυματισμένος	N N N N N N N N N N N
Σίναι ελαφρά τραυματισμένος	N N N N N N N N N N N
Σίναι τραυματισμένος	N N
Δεν τραυματίστηκε	N N N N N N

Σίναι εύκολα φανερό από τον παραπάνω πίνακα η σημασία που δίνουν και τα 12 κράτη στον απολογισμό του ατυχήματος εε ανθρώπινα θύματα. Με μόνη εξαίρεση το Λουξεμβούργο φαίνεται πώς όλα τα κράτη κάνουν τον διαχωρισμό εε νεκρούς και τραυματίες, και πάλι με δεύτερη εξαίρεση την Ιταλία, όλα τα υπόλοιπα κράτη κάνουν τον

διαχωρισμό εε βαριά και ελαφριά τραυματισμένους. Τρία κράτη (Ιταλία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία) απαντούν πληροφορίες για το μέσα εε πόσες ημέρες πέθανε το πρόσωπο. Εδώ βρίσκεται το γνωστό πρόβλημα του ορισμού για το πότε θεωρείται κάποιο πρόσωπο νεκρό εξ' αιτίας του ατυχήματος. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής είναι το υψηλότερο (74%) της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%) και ένα από τα ψηλότερα ετο εύνολο των κατηγοριών.

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΙΑ ΜΕ ΙΣ ΉΛ ΔΝ ΙΤ ΙΨ ΕΛ ΛΣ ΙΨ ΟΛ ΠΡ

ΔΙΙΙΛΩΜΑ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ

Κανονικό δίπλωμα	N	N	N	N	N
Χωρίς δίπλωμα	N	N	N	N	N
'Ακυρό δίπλωμα	N	N	N	N	N
Δίπλωμα για μοτοποδήλατο		N			
Χωρίς δίπλωμα για μοτοποδήλατο		N			
Δεν εξητείτο δίπλωμα		N			
Μαθητευόμενος οδηγός ευνοδευόμενος			N		
Μαθητευόμενος οδηγός μη ευνοδευόμενος			N		
'Όνομα κατόχου οχήματος				N	N
Διεύθυνση κατόχου				N	N
Ημερομηνία απόκτησης διπλώματος	N	N			
κάτω του 1 μήνα		N			
κάτω του 1 έτους			N		
από 1 μέχρι 5 έτη			N		
από 1 μέχρι 2 έτη			N		
από 2 μέχρι 3 έτη				N	
από 3 μέχρι 4 έτη				N	
από 4 μέχρι 5 έτη				N	
πάνω από 5 έτη			N		
AB 1 - 2 έτη				N	
AB 3 - 5 έτη				N	
AB 6 - 10 έτη				N	
AB άνω των 10 ετών				N	
Α κατηγορία		N			
Β κατηγορία		N			
Γ κατηγορία		N			
Δ κατηγορία		N			
Ε κατηγορία		N			
Διερδόχου ήλπ			N		
Κατηγορία		N			
Στρατιωτικό				N	
'Άλλου εέδους ελλονικό			N		
Ξένης χώρας			N		
Άλλοδαπός χωρίς διεθνές δίπλωμα			N		
'Άγνωστο			N		

Στον άνω πίνακα είναι δυνατόν να δει κανείς τα ερωτήματα της κατηγορίας για το διπλαμα οδήγησης των αναμυχθέντων οδηγών. Παρατηρείται μια ανεξήγητη συγκέντρωση των ερωτημάτων προς τα δεξιά του πίνακα, δηλαδή ερωτήματα για το διπλαμα οδήγησης εμφανίζονται περισσότερο στα 'μικρά' δεξιά ατυχημάτων. Είναι εμφανές και ε' αυτήν την κατηγορία το πρόβλημα που δημιουργείται λόγου του διαφορετικού τρόπου αντιμετώπισης του ζειου θέματος από τα 12 κράτη των Ε.Κ. Ενώ είναι μόνο δύο τα αντικείμενα της κατηγορίας αυτής, δηλαδή το αν και το τύποικιας διπλαμα είχαν οι αναμυχθέντες οδηγοί, παρουσιάστηκε το φαινόμενο να εμφανίζονται τελικά 35 διαφορετικά ερωτήματα επειδή ακριβώς το κάθε εθνικό δελτίο ατυχήματος αντιμετωπίζει το θέμα με την δική του λογική. Σαν αποτέλεσμα αυτού από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοτό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται σε αρκετά χαμηλά επίπεδα (30%) συγκρινόμενο ακόμη και με το χαμηλό μέσο ποσοτό της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

Ε Μ Π Λ Α Κ Ε Ν Τ Α Ι Ρ Ο Σ Ω Ρ Α Γ Λ Μ Β Ι Σ Β Λ Δ Ν Ι Τ Ι Ρ Ε Λ Λ Ε Γ Ρ Ο Λ Ι Ρ

ΘΕΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗ

Ακριβής θέση επιβάτη (9 επιλογές)	N		
Ακριβής θέση επιβάτη (5 επιλογές)		N	
Στην μπροστινή θέση επιβατηγού	N	N	N
Σε πίσω θέση επιβατηγού	N	N	N
Ανεβαίνοντας σε δύτημα εν κινήσει			N
Κατεβαίνοντας από δύτημα εν κινήσει			N
Κατεβαίνοντας από δύτημα προεκτικά		N	N
Κατεβαίνοντας από δύτημα απρόεκτα			N
Κρεμασμένος στο δύτημα			N
Επιβιβαζόμενος σε λεωφορείο	N		
Αποβιβαζόμενος από λεωφορείο	N		
Στεκόμενος δρυθιος σε λεωφορείο	N		
Καθίμενος σε λεωφορείο	N		

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται καθαρά ότι τα στοιχεία τα σχετικά με την θέση του επιβάτη ενδιαφέρουν μόνο τα δελτία της Γαλλίας, της Αγγλίας, της Ισπανίας, της Δανίας, της Ιταλίας και της Ολλανδίας. Αν εξαντέλουμε τα ερωτήματα για την θέση του επιβάτη μέσα στο δίχυμα (μπροστά, πίσω) τα υπόλοιπα ερωτήματα για την κύνηση του επιβάτη χαρακτηρίζονται μάλλον σαν εξετημένα. Σημειώνεται ότι το πρακτικότερο εύτημα είναι εκείνο που εφαρμόζουν η Γαλλία, η Ισπανία και η Ολλανδία, όπου ευμπλορώνουν πάνω σε ένα μικρό εκαρφημα του οχήματος τις ακριβείς θέσεις των επιβατών με 5 ή 9 επιλογές θέσης. Ακριβώς λόγω των εξετημένων ερωτημάτων τα οποία θα ήταν απόφοιτο να επαναλαμβάνονταν, από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται σε αρκετά χαμηλά επίπεδα (24%) ευγκρινόμενο ακόμη και με το χαμηλό μέσο ποσοετό της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΧΡΗΣΗ ΕΞΟΙΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

'Όχι επιβατηγό	N
Φορούνε κράνος	N N N N N
Οι ζώνες ήταν φορεμένες	N N N N N
Οι ζώνες ήταν φορεμένες, δεν λειτούργη	N
Οι ζώνες δεν ήταν φορεμένες	N N N N N N N N N
Δεν υπήρχαν ζώνες	N
Παιδικές ζώνες φορεμένες	N
Παιδικές ζώνες φορεμένες, δεν λειτούργ.	N
Παιδικές ζώνες δχι φορεμένες	N
Παιδικό κάθισμα	N
Χρήση φωσφορίζοντα εξοπλισμού	N N N N
'Άγνωστος	N N N N

Ο παραπάνω πίνακας δεύχνει τα ερωτήματα της κατηγορίας για την χρήση του εξοπλισμού αεφαλείας. Ο πίνακας αυτός είναι αντιπροσωπευτικός των 'μικρών' και των 'μεγάλων' δελτίων ατυχημάτων καθότι οι βασικές ερωτήσεις εχετικά με την χρήση των ζωνών ή του κράνους υπάρχουν ως δλα τα δελτία εκτός του Γερμανικού του Ολλανδικού και του Πορτογαλικού. Επίσης η πιό λεπτομερείς ερωτήσεις εχετικά με την χρήση παιδικών ζωνών ή φωεφορίζοντα εξοπλισμού υπάρχουν μόνο στα δελτία της Γαλλίας, της Αγγλίας, της Ισπανίας, του Βελγίου και της Δανίας. Είναι προφανής η πυκνότητα των απαιτουμένων πληροφοριών οποία επαληθεύεται και από τον πίνακα III όπου το ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται ως αρκετά υψηλά επίπεδα (67%) ευγκρινόμενο ακόμη και με το συνολικό μέσο ποσοστό δλων των κατηγοριών (55%).

ΕΜΠΙΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΛ ΜΒ ΙΣ ΘΑ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΙΡ ΟΛ ΡΡ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΗΕΖΩΝ

Πεζός	N	N
Καβαλάρης	N	N
Βοσκός με κοπάδι, καβαλλάρης		N
Συνοδεύοντας ζώο	N	N
Ζώο		N

Είναι προφανές από τον άνω πίνακα με τα ερωτήματα για τις κατηγορίες των πεζών ότι πρόκειται για εξεζητημένες πληροφορίες. Η κατηγορία αυτή έχει προκύψει από την αδυναμία να καταταχθούν σε οποιαδήποτε άλλη κατηγορία οι ερωτήσεις για τον καβαλλάρη και του βοσκού με το κοπάδι. Αυτό που μπορεί να ειπωθεί είναι ότι οριεμένες πληροφορίες που απευθύνονται σε ποσοετό ατυχημάτων ιδιαίτερα μικρό (μικρότερο του 0.1%) είναι δυνατόν να αποφεύγονται από ένα ερωτηματολόγιο με τον γενικό χαρακτήρα του ετατιετικού δελτίου ατυχημάτων των κρατών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Ακριβώς λόγω των εξεζητημένων ερωτημάτων τα οποία θα ήταν απέθανο να επαναλαμβάνονταν, από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανδληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα (38%) ευγκρινόμενο ακόμη και με το χαμηλό μέσο ποσοετό της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόβωπα (47%).

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΑ ΓΛΜΒ ΙΣ ΒΛ ΔΝ ΙΤ ΙΡ ΕΛ ΛΣ ΓΡ ΟΛ ΠΡ

ΘΕΣΗ ΠΕΖΟΥ

'Οχι πεζός	N	N
Στο πεζοδρόμιο	N	N
Στο πεζοδρόμιο ή την άκρη του δρόμου	N	N
Στο αριστερό πεζοδρόμιο	N	N
Στο δεξιό πεζοδρόμιο	N	N
Σε καταφύγιο πεζών ή στην κεντρ.νησίδα	N	N
Σαφνικό κατέβασμα από το πεζοδρόμιο	N	N
Δεν χρησιμοποίησε το πεζοδρόμιο	N	N
Δεν χρησιμοποίησε την διάβαση πεζών	N	N
Περνώντας τον δρόμο από διάβαση πεζών	N	N
Περνώντας από διάβ. πεζών επιματοδοτούμ.	N	N
Περνώντας από διάβ. πεζών μη επιματοδοτ.	N	N
Περνώντας το δρόμο πλησιάζοντας ελικ.	N	
Περνώντας το δρόμο φεύγοντας ελικωειδ.	N	
Περνώντας το δρόμο 50μ. από την διάβαση	N	N
Περνώντας το δρόμο οπουδήποτε	N	N
Περνώντας το δρόμο, μη ορατός	N	N
Απρόσεκτο πέρασμα του δρόμου		N
Χρησιμοποίησε λάθος πλευρά δρόμου	N	N
Στην μέση του δρόμου	N	N
Στο αριστερό μέρος του δρόμου	N	N
Στο δεξιό μέρος του δρόμου	N	N
Στον δρόμο χωρίς να τον διαεχίζει	N	N
Δουλεύοντας, παίζοντας στον δρόμο	N	
Δουλεύοντας στον δρόμο	N	N
Παίζοντας στον δρόμο	N	N
Επισκευάζοντας το αυτοκίνητό του	N	
Τρέχοντας πίσω από δχημα	N	N
'Αγνωστο που	N	

Στον παραπόνω πίνακα με τα ερωτήματα για την θέση του πεζού παρατηρείται μάλιστα εχετικά πυκνή κατανομή και μάλιστα ευγκεντρωμένη προς τα αριστερά του πίνακα ('μεγάλα' δελτία ατυχημάτων). Κατ' αρχήν πρέπει να αναφερθεί ότι δεν περιέχουν κανένα ερώτημα της κατηγορίας αυτής τα δελτία ατυχημάτων της Ελλάδας της Ολλανδίας και της Πορτογαλίας, ενώ της Γερμανίας περιέχει μόνο ένα.

Επειδή οι δυνατές θέσεις ενδέισ πεζού εε θέση με την οδό ή το όχημα είναι προφανώς πολλές, δικαιολογείται το μεγάλο πλήθος ερωτημάτων ε' αυτήν την κατηγορία. Σε γενικές γραμμές 4 είναι οι δυνατές θέσεις του πεζού, στο πεζοδρόμιο, διαεχίζοντας την οδό, περπατώντας κατά μήκος της οδού και ετεκόμενος πάνω στην οδό. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται εε υψηλά επίπεδα (59%)

Ε Μ Π Λ Α Κ Ε Ν Τ Α Π Ρ Ο Σ Ω Η Α ΓΛ Μ Β Ι Σ Β Λ Δ Ν ΙΤ ΙΡ Ε Λ Λ Ε Γ Ρ Ο Λ Π Ρ

ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΟΥ

Κατάσταση πεζού

N

'Όχι πεζός	N
Διαεχίζοντας από δεξιά του οδηγού	N
Διαεχίζοντας από δεξιά οδηγού, μη ορατ	N
Διαεχίζοντας από αριστερά του οδηγού	N
Διαεχίζοντας από αριετ.οδηγού, μη ορατ	N
Διαεχίζοντας αυτοκινητόδρομο	N
Σε θέση στάσης στο δρόμο	N N
Σε θέση στάσης στο δρόμο, μη ορατός	N
Βαδίζοντας κατά μήκος κοιτώντας ρεύμα	N N N N N N
Βαδίζοντας κατά μήκος ανάποδα ρεύμα	N N N N N N
'Άλλη	N N
'Αγνωστη ποιά	N
Ορατότητα νύχτας με φωτισμό	N
Ορατότητα νύχτας, φορούσε φωεφορ.ρούχα	N
Ορατότητα νύχτας καιή	N

Ο ανωτέρω πίνακας με τα ερωτήματα για την θέση του πεζού, είναι εμφανές ότι έρχεται σαν ευπλήρωμα της προηγούμενης κατηγορίας. Παρατηρούμε ότι ενδιαφέρον για τις ευγκειριμένες ερωτήσεις της κατηγορίας αυτής παρουσιάζουν τα δελτία ατυχημάτων της Μεγάλης Βρετανίας και της Ιρλανδίας. Στα υπόλοιπα δελτία ενδιαφέρον εκδηλώνεται κυρίως για την πληροφορία περί της κινησης κατά μήκος της οδού, ανάποδα ή κανονικά ετο ρεύμα. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται σε εχετικά χαμηλά επίπεδα (43%), ευγκρινόμενο ακόμη και με το μέσο ποσοετό της ενότητας για εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

Ε Η Π Λ Α Κ Ε Ν Τ Α Η Ρ Ο Σ Ω Η Α ΓΛ Μ Β Ι Σ Β Λ Δ Ν Ι Τ Ι Φ Ε Λ Λ Ε Γ Ρ Ο Λ Π Ρ

ΚΑΤΕΥΘΥΝΗΣ ΠΕΖΟΥ

Βόρεια	N
Βορειοανατολικά	N
Ανατολικά	N
Νοτιοανατολικά	N
Νότια	N
Νοτιοδυτικά	N
Δυτικά	N
Βορειοδυτικά	N
Ακίνητος	N

Από τον ανωτέρω πίνακα με την κατηγορία ερωτημάτων για την κατεύθυνση του πεζού, φαίνεται καθαρά ο διαφορετικός τρόπος αντιμετώπισης των ευλλεγομένων πληροφοριών από το δελτίο ατυχημάτων της Μεγάλης Βρετανίας.

'Όλα τα ερωτήματα της κατηγορίας αυτής οφείλονται στην Βρετανική λογική θεώρησης των ερωτημάτων, η οποία εμφανώς δεν συναντάται σε κανένα άλλο εθνικό δελτίο. Φαίνεται επίσης ότι το δελτίο ατυχήματος της Μεγάλης Βρετανίας καθότι δεν απαιτεί εικαρίφημα προεπαθεί να το υποκαταστήσει με αντίστοιχα ερωτήματα με αποτέλεσμα να εμφανίζεται τέτοιου είδους κατηγορίες. Σαν συνέπεια αυτού φαίνεται καθαρά, από τον πίνακα III, το μηδενικό ποσοστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής.

Σ Μ Ι Λ Α Κ Ε Ν Τ Α Π Ρ Ο Σ Σ Ι Α Γ Λ Μ Β Ι Σ Β Λ Δ Ν Ι Τ Ι Ρ Ε Λ Λ Ζ Γ Ρ Ο Λ Π Ρ

ΑΓΥΧΗΜΑ ΜΑΘΗΤΗ

Ο μαθητής πήγαινε ή ερχόταν εχολείο	N
Ο μαθητής δεν πήγαινε ή ερχόταν εχόλ.	N
Παιδί κάτω των 16 ετών μη ευνοδευόμενο	N
Παιδί κάτω των 16 ετών ευνοδευόμενο	N
Παιδί κάτω των 16 ετών μη επιτηρούμενο	N
Παιδί κάτω των 16 ετών επιτηρούμενο	N
Επιτηρούμενη εχολική διάβαση	N
Μη επιτηρούμενη εχολική διάβαση	N

Είναι εύκολα αντιληπτό από τον παραπάνω πίνακα με τα ερωτήματα για την περίπτωση ατυχήματος μαθητή, ότι ενδιαφέρον γι' αυτές τις πληροφορίες παρουσιάζεται μόνο από το δελτίο ατυχημάτων της Γαλλίας και της Αγγλίας. Φαίνεται ότι οι πληροφορίες αυτές παρουσιάζουν ενδιαφέρον για περαιτέρω επεξεργασία, ταυτόχρονα δημοσίευση απαιτούν ιδιαίτερα λεπτομερή επεξεργασία των ατυχημάτων που δημοσιεύονται σε θέση να κάνουν τα περιεβοτερά κράτη. Για τέτοιου είδους λεπτομερειακές ερωτήσεις είναι δυσκολή η ταύτιση των ερωτημάτων ανάμεσα στα κράτη. Συνεπεία αυτού από τον πίνακα III παραπορούμε ότι το πιο σωστό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής είναι μηδενικό.

ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΑ ΗΡΟΣΩΙΑ ΓΛΜΒ ΙΣΒΔ ΙΤΙΡ ΕΛΛΣ ΓΡΟΠ

ΙΕΡΙΘΑΛΥΗ ΤΡΑΥΜΑΤΙΩΝ

Παρεπεμπή νοερού περιθαλψη	N	N	
'Όνομα νοερού	N		N
Μέρος μεταφοράς επιβατηγό αυτοκίνητο	N		
Μέρος μεταφοράς αερονοφόρο	N		
'Άλλο μέρος μεταφοράς	N		
Παρέμεινε στο νοερού	N		N
Κατάσταση των τραυμάτων που παρέμειναν	N	N	
'Άλλη περιθαλψη	N		

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ

Ο παραπάνω πίνακας δίνει τα ερωτήματα των κατηγοριών για την περίθαλψη των τραυματιών καθώς και τις παρατηρήσεις και ευμπλορώσεις για το ατύχημα. Φαίνεται ότι οι πληροφορίες για την περίθαλψη των τραυματιών ενδιαφέρουν μόνο την Δανία, την Ιταλία, την Ιρλανδία και την Ολλανδία. Το πιθανότερο είναι ότι η ύπαρξη των ερωτημάτων αυτών οφείλεται περιεεδότερο στην προεπάθεια ελέγχου και καταγραφής των ατυχημάτων παρά από ιδιαίτερο ενδιαφέρον γι' αυτές τις πληροφορίες αφού αυτές δεν ενδιαφέρουν καθαρά επατιτεικά το ατύχημα καθότι έπονται αυτού. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται σε αρκετά χαμηλά επίπεδα (27%) ευγκρινόμενο ακόμη και με το χαμηλό μέσο ποσοετό της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

Όσον αφορά την κατηγορία με τις παρατηρήσεις και ευμπλορώσεις που συναντά κανείς στα δελτία ατυχημάτων του Λουξεμβούργου και της Γερμανίας, πρέπει να πούμε ότι είναι ενδεικτική της αναεφάλειας που έχουν αυτά τα δελτία ότι δεν έχουν καλύψει πλήρως το ατύχημα, και ορθώς διότι είναι πραγματικά αδύνατον να καλυφθούν σε όλη τους την έκταση τα στοιχεία του ατυχήματος. Το πρόβλημα όμως που δημιουργείται είναι ότι η επεξεργασία απρόβλεπτων στοιχείων είναι αδύνατη. Από τον πίνακα III παρατηρείται ότι το ποσοετό επανάληψης των ερωτημάτων της κατηγορίας αυτής βρίσκεται σχεδόν στο διο επίπεδο (50%) με εκείνο της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόσωπα (47%).

2.3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ 12
ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

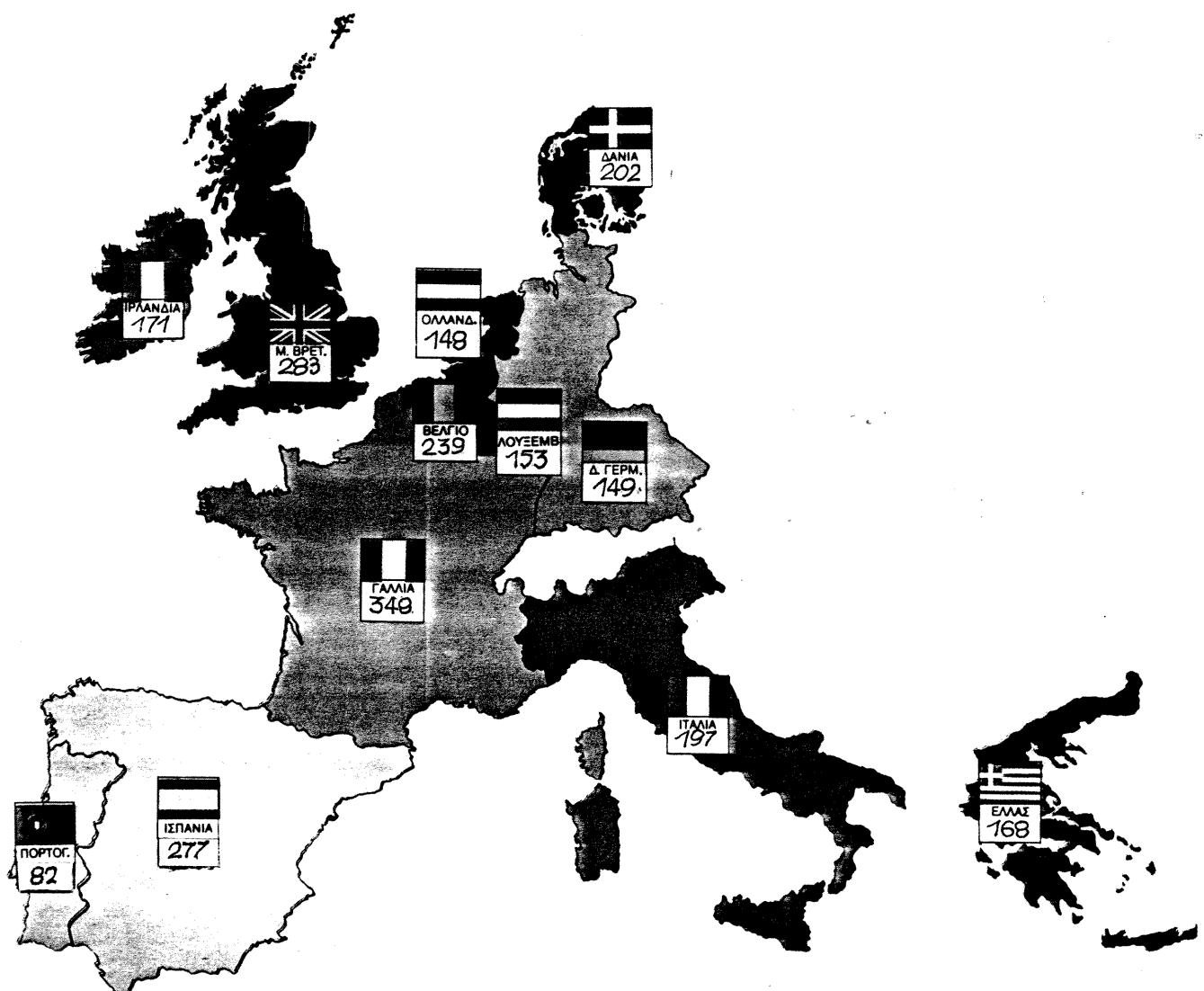
Στην παράγραφο αυτή παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της ανάλυσης και εύγκρισης των δελτίων ατυχημάτων των δώδεκα ιρατών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Συγκεκριμένα γίνεται κατ' αρχήν (2.3.1.) μία ευνολική εκτίμηση της φυσιογνωμίας των δώδεκα δελτίων όπου με ευντομία δίνεται πλήρως η εικόνα του πώς αντιμετωπίζεται ενήμερα στην Ευρώπη η καταγραφή των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Ακολουθούν κατόπιν αναλυτικότερα ευμπεράθεμα όπως αυτά βγαίνουν από τους ευνολικούς πίνακες και διαγράμματα.

2.3.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

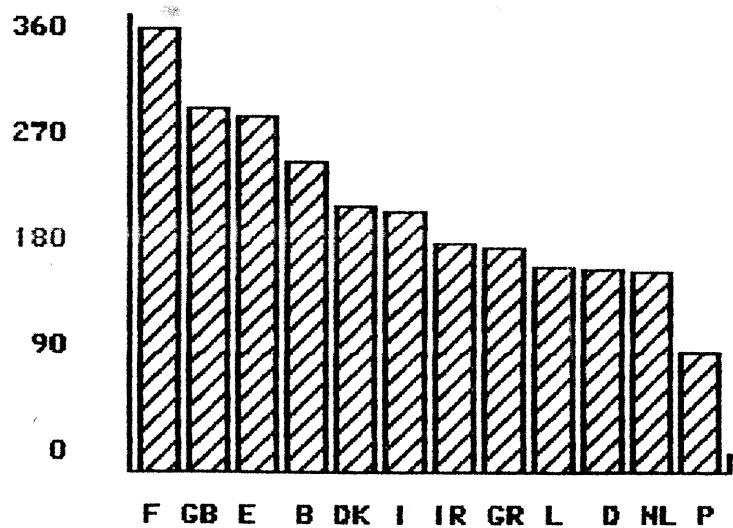
Η ανάλυση και εύγκριση των δελτίων ατυχημάτων των 12 ιρατών – μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που έχει προηγηθεί, καλύπτει πλήρως όλες τις πτυχές και τα χαρακτηριστικά των δώδεκα εθνικών δελτίων. Μέσα από αυτήν την εκτεταμένη ανάλυση βγαίνουν και ταρκετά ευμπεράθεμα ότι το πάς αντιμετωπίζεται ευνολικό από τα Ευρωπαϊκά ιράτη η καταγραφή των ατυχημάτων. Πρέπει όμως να επιμεινωθεί ότι όλο το ευμπεράθεμα που βγήκαν

επηρέχθηκαν κυρίως επν ον διάλυση των δώδεκα ευλλεχθέντων εθνικών δελτίων ατυχημάτων (τα οποία παραθέτονται στο παράρτημα 1) και κατά ευνέπεια σπλάχνης παρέχουν πληροφορίες για το ευνολικό εύετημα καταγραφής των ατυχημάτων, καθότι υπάρχει μόνιμη ακόμη παραγόντων που καθορίζουν τον τρόπο αντιμετώπισης του αντικειμένου αυτού από τα δώδεκα κράτη. Τέτοιοι παράγοντες είναι η εγκυρότητα και ακρίβεια των ειεναγομένων πληροφοριών, το ποεοετό των μη καταγραφομένων ατυχημάτων, η επακολουθούσα επεξεργασία τους καθώς και άλλοι δευτερεύοντες. Τονίζεται δημοσίευση των καθοριστικότερο ρόλο επν ον εκτίμηση του ευνολικού ευετήματος καταγραφής των ετοιχείων από τα οδικά τροχαία ατυχήματα έχει η διάλυση των δελτίων ατυχημάτος.

Στις γραμμές που ακολουθούν ευνοψίζονται, εν ευντομία, τα κυριώτερα ευμπεράμετα για την ευνολική αντιμετώπιση του θέματος της καταγραφής των ετοιχείων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων από τα 12 κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Αυτό που κατ' αρχήν φαίνεται, είναι το γεγονός δηλ τα 12 δελτία ατυχημάτων χωρίζονται εε 4 θαεικές ομάδες, ήτοι το 'μεγάλο' (Γαλλία), το πέντε πληροφοριών δελτίο μεγάλα δελτία (Μεγάλη Βρετανία, Ιερσί, Βέλγιο, Δανία, Ιταλία), τα δύο 'μικρά' αλλά χωρίς ελλείψεις (Ιρλανδία, Ελλάδα) και το τέσσερα 'μικρό' (Λουζερβούργο, Γερμανία, Ολλανδία, Πορτογαλία). Η ομαδοποίηση αυτή φαίνεται καθόριστη στο διάγραμμα 13.



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ
ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



Τονίζεται ότι ο χωριεμός αυτός δεν ακολουθεί αυτηρά μόνο ποεστικά κριτήρια, αλλά είναι ευνδυσμένος και με την ευνοϊκή εικόνα κάθε δελτίου. Το εύνολο των ερωτημάτων αποτελεί βέβαια καθοριστικό παράγοντα στην φυετογνωμία του δελτίου, επειβέρχοντας δημοσίας και άλλων παράγοντες για την ευνοϊκή αξιολόγησή του.

Ταυτόχρονα πρέπει να ενημερώσουμε μερικά βασικά στοιχεία των εθνικών δελτίων ατυχημάτων. Ένα ευμπέρασμα είναι ότι το Γαλλικό δελτίο είναι το πληρέστερο σε όλα τα επίπεδα. Εξ' ούου πλήρες είναι και το Αγγλικό, ενημερώνεται δημοσίας ότι η λογική του δημοσίου προκύπτει από την εγκρισή του με τα υπόλοιπα δελτία, είναι επιμαντικά διαφορετική από εκείνη όλων των υπολογίων. Ιεως σε οριεμένα ενημέρια μερικούς τρόποι αντιμετώπισης του Αγγλικού δελτίου να υιοθετούνται και από το Ιρλανδικό. Η λογική αντιμετώπισης των ερωτημάτων των υπολογίων δελτίων ατυχημάτων σε γενικές γραμμές ευμβαδίζεται με εκείνη του Γαλλικού. Μόνες εξαιρέσεις αποτελούν το δελτίο ατυχήματος του Λουξεμβούργου, καθώς και το ελληνικό Πορτογαλικό, δημοσίευση μίας έλλειψης ευνοχής στα ερωτήματά τους. Τονίζεται ακόμη το γεγονός ότι το Γερμανικό δελτίο ατυχήματος παρά το ότι έχει μικρό αριθμό ερωτημάτων, δεν παρουσιάζει ελλείψεις και θα μπορούσε εύκολα να χαρακτηριζείται ως η "περίληπτη" ενός πλήρους δελτίου.

Λαμβάνοντας υπ' θύμη την μεγάλη έκταση του Γαλλικού δελτίου και τις υδιομορφίες του Αγγλικού, εάν έπρεπε να διαλέξουμε ένα αντιπροσωπευτικό δελτίο ατυχήματος ανάμεσα ετα δώδεκα εθνικά, ζα διαλέγαμε ένα από τα ακόλουθα τέσσερα, δηλαδή ή της Ιεπανίας, ή του Βελγίου, ή της Δανίας ή της Ιταλίας. Τα τέσσερα αυτά δελτία χωρίς να έχουν υδιαίτερα μεγάλο αριθμό ερωτημάτων είναι ταυτόχρονα υδιαίτερα πλήρη και εαν δομή και εαν περιεχόμενο. Σημειώνεται ότι το Βέλγιο, το Δανικό και εν μέρει το Γερμανικό δελτίο ατυχήματος ευμπειλαμβάνουν και επιλογές απαντήσεων από πίνακα εκαριφημάτων, καινοτομία που χαρακτηρίζεται εαν υδιαίτερα αφέλιμη τόσο για μία πλήρη κάλυψη του ατυχήματος, δύο και για μία καλύτερη ροή ετην ευμπλήρωση τους.

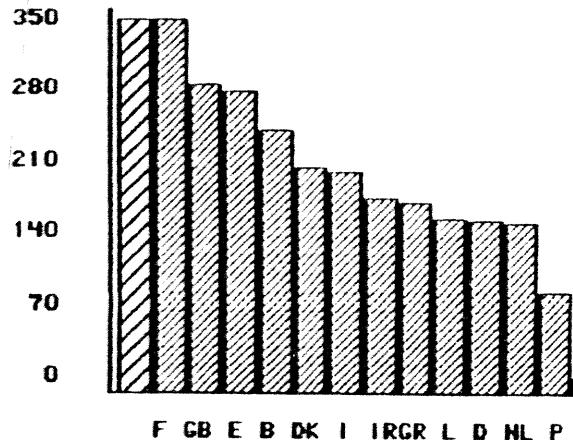
Στο περιθώριο της παραπάνω ευνολικής εκτίμησης των δώδεκα δελτίων ατυχημάτων είναι απαραίτητο να διέξουμε τις αλληλεπιδράσεις των δελτίων μεταξύ τους. Το πρώτο ετοιχέο που καταδεικνύει την αλληλεπιδρασην που ακούν τα εθνικά δελτία ατυχημάτων, είναι όπως αλλωτε προαναφέρθηκε, το ότι εε γενικές γραμμές δεν υπάρχουν ριζικές διαφοροποιήσεις ετην καταγραφή των ατυχημάτων ανάμεσα ετα δώδεκα εθνικά δελτία, αν εξαιρέσουμε βεβαία την απόκλιση του Αγγλικού δελτίου ατυχήματος. Το γεγονός αυτό ερμηνεύεται από το ότι το αντικείμενο που έχουν να περιγράψουν είναι κοινό οφεύ τα δεδομένα της ζωής ετο

Ευρωπαϊκά κράτη έχουν κοινές ρύτες και κοινή ανάπτυξη και εξέλιξη. Βέβαια εθνικές διαφοροποιήσεις υπάρχουν, γι' αυτό άλλωστε δεν ευναντίκειμε εε κανένα εθνικό δελτίο ατυχημάτων και πλήρη ταύτιση με άλλο. Πρέπει να επιμειώσουμε επίσης τις εμφανείς επιδράσεις του Γαλλικού δελτίου ατυχήματος ετο Ελληνικό, του Αγγλικού ετο Ιρλανδικό και του παλαιότερου Ιεπανικού δελτίου ετο Πορτογαλικό. Οι επιδράσεις αυτές εμφανίζονται τόσο εε δύο ομοια ερωτήματα δεο και εε δύο διαμόρφωση τους.

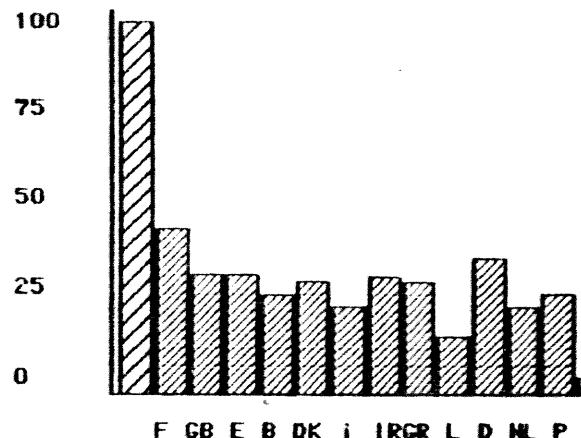
2.3.1. ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΠΙΝΑΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Παρακάτω εκτίθενται τα διαγράμματα τα οποία δίνουν την δυνατότητα για μια εποπτική ευνολική εκτίμηση, η οποία αν ευνδυαστεί με τα ετοιχεία που έχουν προκύψει από την προηγούμενα λεπτομεριακή ανάλυση (κεφ.2.1, 2.2), μπορεί να δώσει μια αντικειμενική πλήρη και ευνολική εικόνα των δελτίων ατυχημάτων ετα δώδεκα κράτη. Ακολουθεί η παράθεση εχολίων τόσο των διαγραμμάτων δεο και των ευνολικών πινάκων, όπου εμφανίζεται αναλυτικά και εε δύο της το εύρος ο τρόπος αντιμετώπισης των δελτίων ατυχημάτων από κάθε κράτος.

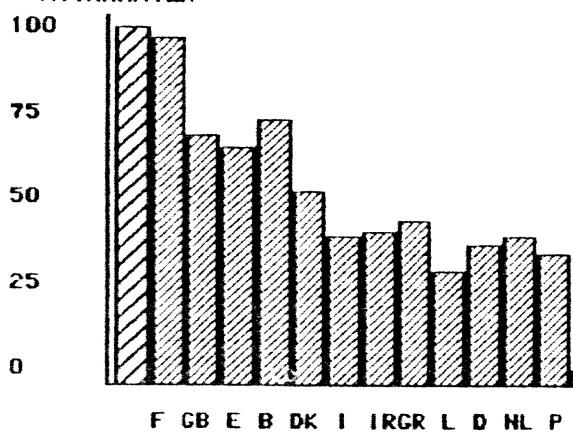
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



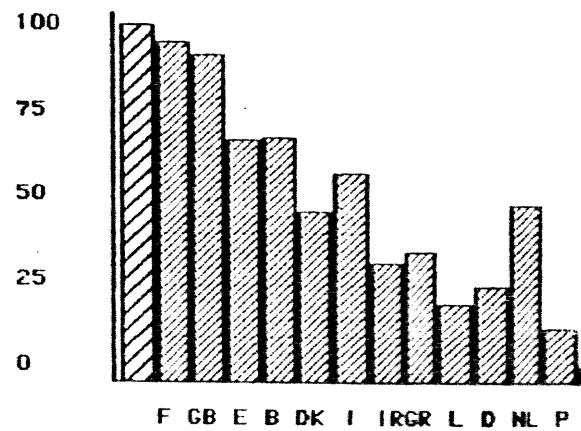
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



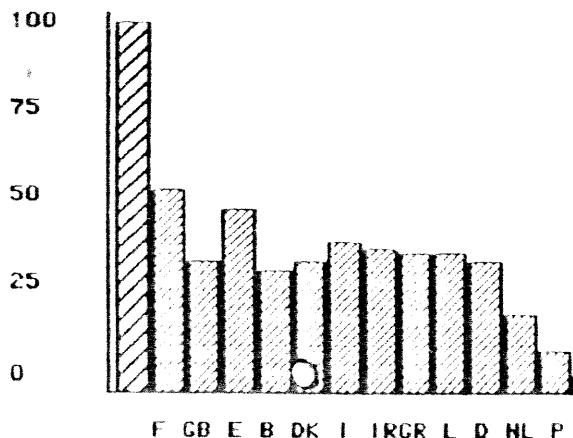
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



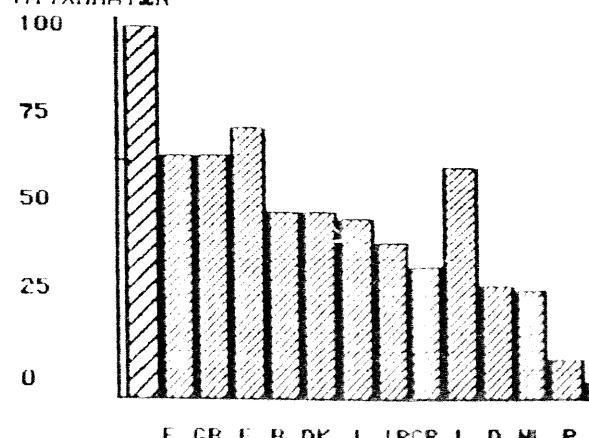
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΦΥΣΗΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΣΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΩΝ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΣΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΠΡΟΣΩΠΩΝ ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



Τα διαγράμματα 14 έως 19 δίνουν τον αριθμό των ερωτημάτων κάθε κράτους ή κάθε ενότητα, καθώς και στο εύνολο των κατηγοριών. Στο διάγραμμα 14 βλέπουμε την εειρά των δώδεκα εθνικών δελτίων εύμφωνα με τον ευνολικό αριθμό ερωτημάτων καθενός από αυτά. Η εειρά αυτή, δηλαδή από το 'μεγαλύτερο' έως 'μικρότερο' δελτίο, για το εύνολο των ερωτημάτων, διατηρείται και στα διαγράμματα για τις επιμέρους ενότητες έτειν ώστε να είναι εμφανές που αυτή διατηρείται και που δχ. Φαίνεται καθαρά ότι η φθίνουσα πορεία του διαγράμματος 19 επαναλαμβάνεται στις ενότητες για το περιβάλλον του ατυχήματος (διαγρ. 16), για την φύση του ατυχήματος (διαγρ. 17) και για τα εμπλακέντα πρόσωπα (διαγρ. 19).

Αντίθετα στο διάγραμμα 15 φαίνεται ότι τα ερωτήματα δύον των κρατών με τα ερωτήματα της ενότητας για τις γενικές πληροφορίες κυμαίνονται περίπου στα ίδια επίπεδα, με εξαιρέσεις την Γαλλία και την Γερμανία. Το γεγονός αυτό δικαιολογείται από το ότι οι γενικές πληροφορίες για το ατύχημα είναι εχεδόν οι ίδιες ή κάθε εθνικό δελτίο ατυχήματος. Η κορυφή της Γαλλίας είναι φυσιολογική, ενώ της Γερμανίας δικαιολογείται από το γεγονός ότι το δελτίο της προορίζεται εκτός από επανεπεική επεξεργασία και για τις περιπτώσεις παραπομπής στην δικαιοεύνη. Επίσης η εειρά του ευνόλου των ερωτημάτων δεν τηρείται και στα ερωτήματα τα οποία με

το δχημα, δου εκτός των φυετολογικών κορυφών της Γαλλίας και της Ιεπανίας παρουσιάζεται αδικαιολόγητη αντίθετη κλίση. Συνεπώς φαίνεται ότι τα κράτη με λιγότερα ερωτήματα ετο δελτίο τους δείχνουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον για τον παράγοντα του ατυχήματος δχημα.

'Ένα άλλο εημείο που πρέπει να εημειωθεί είναι ότι η Γαλλία διατηρεί τα περιεεότερα ερωτήματα εε δλες τις κατηγορίες εκτός από εκείνη για τον παράγοντα ανθρώπο, ετην οποία τα περιεεότερα ερωτήματα έχει η Ιεπανία. Αναφέρονται επίσης άλλες δύο κορυφές που ζεχωρίζουν ετα διαγράμματα, το μικρό δελτίο ατυχημάτων της Ολλανδίας που περιλαμβάνει αρκετά ερωτήματα για την φύση του ατυχήματος και το επίσης μικρό λουξεμβούργο που εμφανίζει πολλά ερωτήματα εχετικά με τα εμπλακέντα πρόσωπα.

Από τον ευγκεντρωτικό πίνακα των ενοτήτων II είναι φανερή η κατανομή του ευνόλου των ερωτημάτων ετις πέντε ενότητες. Έτει από τα 2417 ερωτήματα το 49% περιλαμβάνεται ετις ενότητες για το περιβάλλον της οδού (25%) και την φύση του ατυχήματος (24%). Το υπόλοιπο 51% κατανέμεται κυρίως ετην ενότητα για τα εμπλακέντα πρόσωπα (22%), και ετις ενότητες με τις πληροφορίες για τα οχήματα (16%) και εε εκείνη με τα γενικά ετοιχεία του ατυχήματος (13%). Η (δια περίπου κατανομή διατηρείται εε γενικές γραμμές και ετις τελικές κατηγορίες. Η ενότητα

ΜΕ ΤΑ ΥΕΝΙΚΑ ΕΤΟΥΧΕΔΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΤΕΛ ΜΗΔΑ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥ ΠΟΒΟΕΤΟΥ ΤΗΣ ΤΗΣ ΤΑΞΗΣ ΤΟΥ 4% ΑΦΟΥ ΈΧΕΙ ΤΟ ΣΨΥΛΔΤΕΡΟ ΠΟΒΟΕΤΟ ΕΠΑΝΔΛΗΨΗΣ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ (70%). ΕΠΙΣΕΝ ΕΤΙΣ ΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ, ΟΙ ΕΝΔΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΧΗΜΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΔΝΘΡΩΠΟ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΝ ΜΗΔΑ ΑΥΞΗΝ ΤΟΥ ΠΟΒΟΕΤΟΥ ΤΟΥΣ ΤΗΣ ΤΑΞΗΣ ΤΟΥ 2 - 4 %.

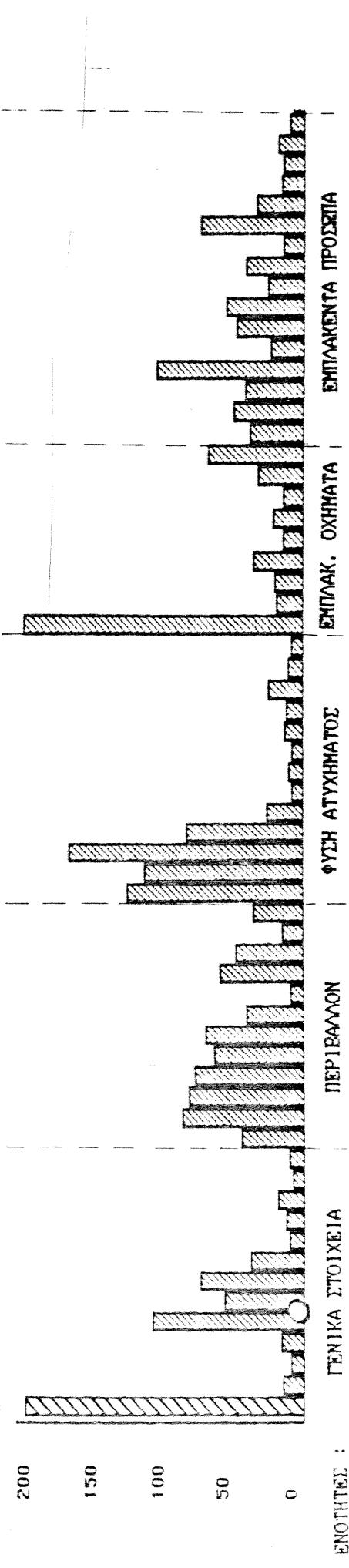
ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΕΤΙΣ ΠΈΝΤΕ ΕΝΔΤΗΤΕΣ ΕΤΑ ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Η ΤΕΛΕΥΤΑΔΑ ΕΤΗΛΗ ΤΟΥ ΠΙΝΑΚΑ II δίνει τις ποβοετιαίες μονάδες απόκλισης των ποβοετών κάθε ιράτους από τους ευνολικούς μέσους όρους. ΤΟΥΣ ΣΕΝΤΑΙ ΌΤΙ ΟΙ ΑΠΟΚΛΙΣΕΙΣ ΑΥΤΕΣ ΕΙΝΑΙ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΙΟ ΕΘΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΠΛΗΕΛΕΕΤΕΡΑ ΕΤΟ 'ΜΕΣΟ' ΔΕΛΤΙΟ, ΕΥΜΦΑΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΕΤΙΣ ΠΈΝΤΕ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΔΤΗΤΕΣ. ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΕΤΕΙ ΌΤΙ Η ΑΠΟΚΛΙΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝΕΙ ΑΠΟ ΤΑ 'ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ' ΔΕΛΤΙΑ ΠΡΟΣ ΤΑ 'ΜΙΚΡΟΤΕΡΑ'.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΝ ΜΙΚΡΟΤΕΡΗΝ ΑΠΟΚΛΙΣΗΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ Μέσους όρους των ενοτήτων παρουσιάζεται το δελτίο ατυχήματος της Δανίας (5 ποβοετιαίες μονάδες) και μπορεί να χαρακτηριστεί δύκατα ως το αντιπροσωπευτικότερο δελτίο των δώδεκα από όποιον ικανομορφίς των ερωτημάτων ΕΤΙΣ ΕΝΔΤΗΤΕΣ. ΣΗΜΕΙΩΝΕΤΑΙ ΕΠΙΣΕΝ ΌΤΙ ΤΟ ΠΛΗΘΟΣ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ (208) ΕΙΝΑΙ ΕΚΕΙΝΟ ΠΟΥ ΠΛΗΕΛΑΖΕΤΕΙ ΠΕΡΙΣΣΕΔΤΕΡΟ ΑΠΟ ΟΠΟΙΟΣΔΗΠΟΤΕ ΔΗΛΩΣ ΤΟΝ ΜΕΣΟ ΌΡΟ ΑΝΔΙ ΙΡΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΝΟΛΙΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ (201). ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ

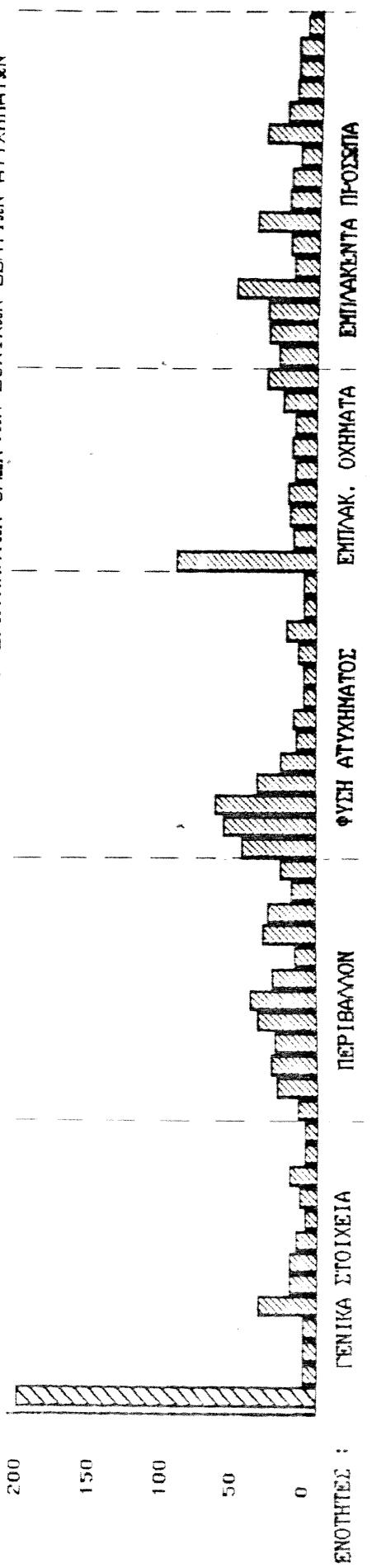
την απόκλισην από τους μέσους όρους των ενοτήτων το Δανικό δελτίο αποδούμενο το Ιανουάριο με 10 ποσοεταισίες μονάδες απόκλισης και μετά δηλα το εκτό "μεγαλύτερο" δελτίο με αποκλίσεις της σάξης από 12 μέχρι 19 μονάδες. Τέλος έρχονται τα τέσσερα "υπερότερα" δελτία οπου οι αποκλίσεις τους ζεινούν από 20 μονάδες ετο Ολλανδικό και φτάνουν μέχρι τις 40 ποσοεταισίες μονάδες ετο Γερμανικό και τις 65 ετο Πορτογαλικό.

Μα πολύ αναλυτικότερο ξεκίνα για την κατανομή των ερωτημάτων έχουμε ετα διαγράμματα 20 και 21 τα οποία έχουν προελθειν από τις τελευταίες ετήσιες του πίνακα III. Στα διαγράμματα αυτού παρατηρούμε τα ανεβοκατεβάσεις που παρουσιάζει η κατανομή των ερωτημάτων ετις 62 κατηγορίες. Ετο διάγραμμα 20 φαίνεται καθαρά το μεγάλο εύρος των ερωτημάτων ανά κατηγορία, από 1 ερώτημα για αρκετές κατηγορίες φτάνονταν μέχρι 205 ευνολικά ερωτήματα επν κατηγορία για το εύδος του οχήματος. Επίσης φαίνεται καθαρά ότι ετ αέδεις ενότητα υπάρχουν περίπου τέσσερις βασικές κατηγορίες και ακολουθούν οι υπόλοιπες με επιμαντικά μεγάλη διαφορά ευνόλιου ερωτημάτων. Το γεγονός αυτό γίνεται εύκολα εμφανές και από τον πίνακα III, δησ παρατηρείται υπερσυγκέντρωση ερωτημάτων ετις πρώτες κατηγορίες κάθε ενότητας ενώ ενις υπόλοιπες εμφανίζεται με αραιοκατανομή.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 20. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΚΑΘΗΓΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 21. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΚΑΘΗΓΟΡΙΑ ΤΩΝ ΤΕΛΙΚΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

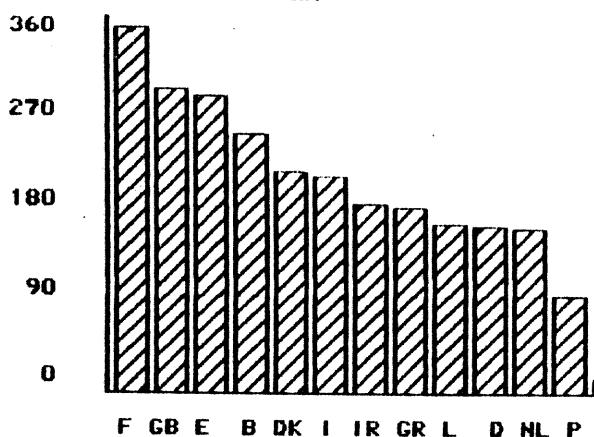


Σημειώνεται ότι στην τελική γούνα των δελτίων ερυτρίματα δύνανται να πάρουν και μη κοινά ερυτρίματα δύνανται να πάρουν καταγραφέται μία φορά.

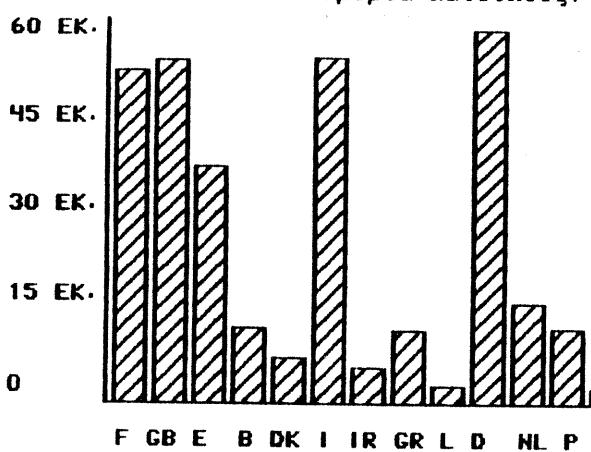
Παραπρείται δτι η πυκνότερη δλων ενότητα είναι
η εχετική με το περιβάλλον της οδού καθότι εμφανίζεται έναν
μέσο δρόμο ερωτημάτων δλων των κατηγοριών 51.3 ερωτήματα
ανά κράτος. Ενώ την αραιότερη κατανομή εμφανίζεται η
ενότητα με τα γενικά ετοιχεία του ατυχήματος, με μέσο δρόμο
26.1 ερωτήματα ανά κράτος. Όσον αφορά την κατανομή των
τελικών ερωτημάτων, δηλαδή των κοινών και μη κοινών
ερωτημάτων καταγραφέντων μία φορά, είναι προφανές από το
διάγραμμα 21 δτι ευμβαδίζεται έχεδον απόλυτα με την
κατανομή των ευνολικών ερωτημάτων. Φυσικά ετα τελικά
ερωτήματα έχουμε ελαφρώς ολιγώτερα ερωτήματα από τα μεσά
των ευνολικών αφού παρουσιάζεται (πίνακας III) ένα
ποσοετό επανάληψης 55%. Ταυτόχρονα ετα τελικά ερωτήματα
το εύρος του πλήθους των ερωτημάτων είναι επίσης
μικρότερο αφού ο μέγιστος αριθμός ερωτημάτων εε κατηγορία
είναι 93.

Στα διαγράμματα 22 μέχρι 26 γίνεται μία
ευνολική ποετική εκτίμηση και εύγκριση των 12 δελτίων με
την αντιπαράθεσή τους με δίλογους χαρακτηριετικούς αριθμούς
κάθε κράτους. Η ποετική αυτή προεέχγιση του
αντικειμένου μας είναι απλώς ενδεικτική και εχει κυρίως
εον ετόχο την εποπτική πρώτη και γενική αξιολόγηση κάθε
εθνικού δελτίου. Τα διαγράμματα αυτά έχουν προκύψει από
τον πίνακα V. Η εειρά αυτή, δηλαδή από το 'μεγαλύτερο'
ετο 'μικρότερο' δελτίο, για το εύνολο των ερωτημάτων,

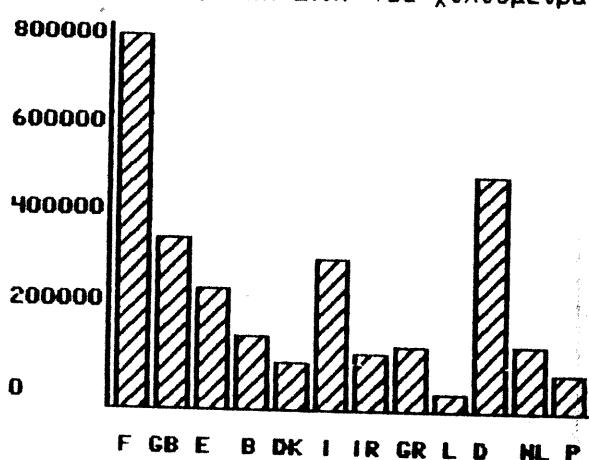
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 22. ΚΑΤΑΝΟΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



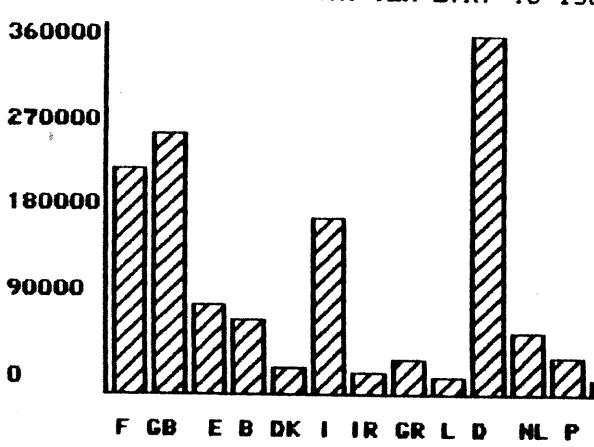
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 23. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΩΝ Ε.Κ. (σε εκατομύρια κατοίκους)



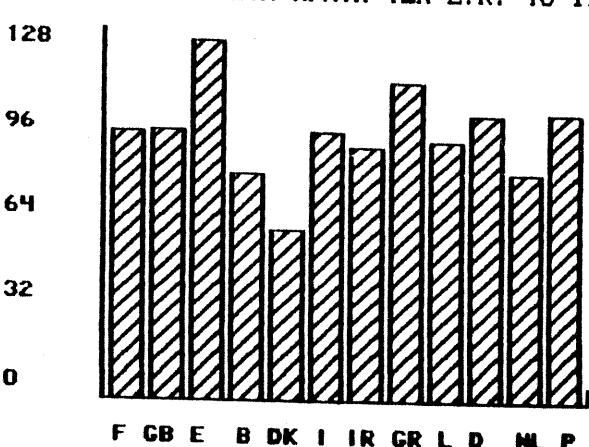
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 24. ΜΗΚΟΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΩΝ Ε.Κ. (σε χιλιόμετρα)



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 25. ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΔΙΚΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΤΩΝ Ε.Κ. ΤΟ 1983



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 26. ΔΕΙΚΤΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΤΩΝ Ε.Κ. ΤΟ 1983



διατηρείται καὶ ετα υπόλοιπα διαγράμματα ἔτει ὥστε να είναι εμφανές που αυτή διατηρείται καὶ που δχι. Από το διάγραμμα 23 με τον πληθυεμό κάθε κράτους είναι εμφανής η ανακολουθία της Ιταλίας καὶ κυρίως της Γερμανίας αφού παρδτι πληθυεμιακά ανήκουν ετα 'μεγάλα' κράτη δεν ευμβαίνει το ίδιο καὶ για τα δελτία ατυχημάτων τους. Για τα υπόλοιπα κράτη η εειρά δεν εμφανίζει μεγάλες διαφοροποιήσεις, εημειώνεται πάντως δτι η Ελλάδα, η Ολλανδία καὶ η Πορτογαλία θα ἐπρεπε να βρίσκονταν αριετερότερα.

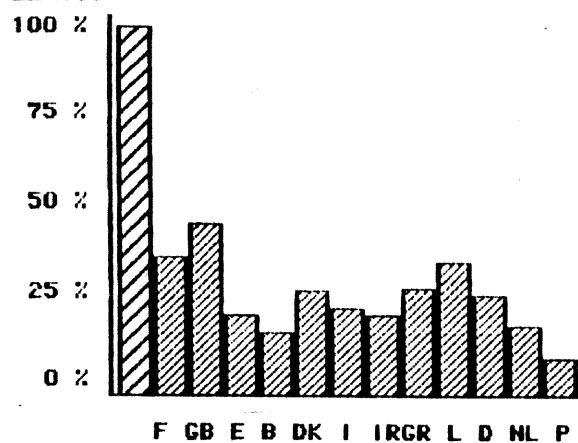
Από τα διαγράμματα 24 καὶ 25 με το μήκος του οδικού δικτύου καὶ τον αριθμό των οδικών τροχαίων ατυχημάτων κάθε κράτους παρατηρείται περίπου δτι καὶ ετο προηγούμενο διάγραμμα. Δηλαδή βασική ανακολουθία ετην εειρά εμφανίζουν η Ιταλία καὶ η Γερμανία ενώ τα υπόλοιπα κράτη έχουν εχετικά μικρές διαφοροποιήσεις. Στο διάγραμμα 24 πιό ευγκειριμένα εημειώνεται η εημαντική διαφορά του Γαλλικού οδικού δικτύου (804.585 χλμ) ἐναντι των υπόλοιπων, αφού κανένα κράτος εκτός της Ομοεπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας δεν έχει ούτε καν το μιεδο μήκος οδικού δικτύου από εκείνο της Γαλλίας. Βέβαια το γεγονός δτι η Γαλλία έχει μήκος οδικού δικτύου εχεδόν ίσο με το 1/3 του ευνολικού οδικού δικτύου ετην Ευρώπη των 12 οφείλεται καὶ ετο γεωγραφικό της εχήμα. Στο διάγραμμα 25 εκείνο που ξεχωρίζει είναι ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων

της Γερμανίας (347.107) ο οποίος μάλιστα αποτελεί παραπόνω από το 1/4 του ευνόλου των ατυχημάτων ετην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (1.203.244).

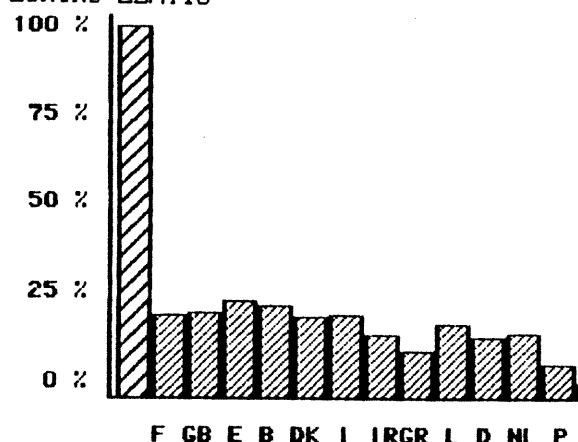
Τέλος από το διάγραμμα 26 είναι εμφανές ότι η εειρά των 12 κρατών ως προς τον δεύτερο ατυχημάτων δεν ακολουθεί εκείνη ως προς το εύνολο των ερωτημάτων κάθε εθνικού δελτίου ατυχήματος. Εμφανή κορυφή παρουσιάζει η Ισπανία ενώ ξεχωρίζουν επίσης η Ελλάδα, η Γερμανία και η Πορτογαλία. Έχουμε δηλαδή μία αντιετροφή της κλίσης αφού οι 'μεγάλοι' δεύτερες εμφανίζονται προς τα δεξιά του διαγράμματος εε αντίθετη με το διάγραμμα του ευνόλου των ερωτημάτων, όπου τα 'μεγάλα' δελτία βρίσκονται προς τα αριστερά. Σημειώνεται επίσης ο εημαντικά χαμηλός δεύτερης της Δανίας, η οποία δεν δικαιολογεί την θέση της (5η) ετο διάγραμμα 22 με το εύνολο των ερωτημάτων του δελτίου, εε κανένα από τα υπόλοιπα διαγράμματα. Σε μικρότερο βαθμό ευμβαίνει το Λιθβανία και για το Βέλγιο και πιθανότατα δεν είναι δεχετο το γεγονός ότι τα δύο αυτά κράτη έχουν τους χαμηλότερους δεύτερες ατυχημάτων.

Στα διαγράμματα 27 - 30 εμφανίζονται τα ετοιχεία του πίνακα VI όπου φαίνονται τα ποεοετά των μοναδικών ή μία φορά επαναλαμβανόμενων ερωτημάτων κάθε εθνικού δελτίου ατυχήματος. Τα μεγέθη αυτά είναι ενδεικτικά για το ποιά εθνικά δελτία περιέχουν εξειητημένα ερωτήματα. Από το διάγραμμα 30 βλέπουμε την

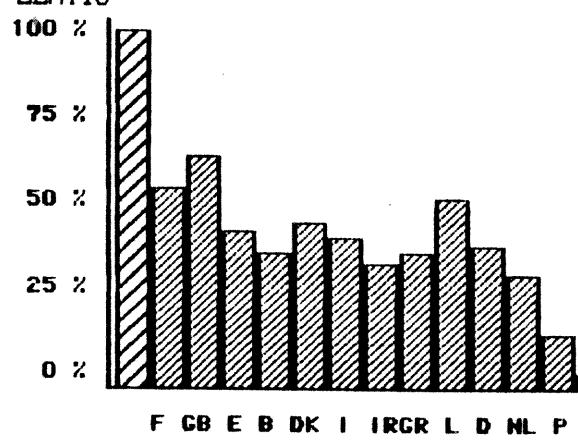
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 27. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΚΑΝΕΝΑ Άλλο ΕΘΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ



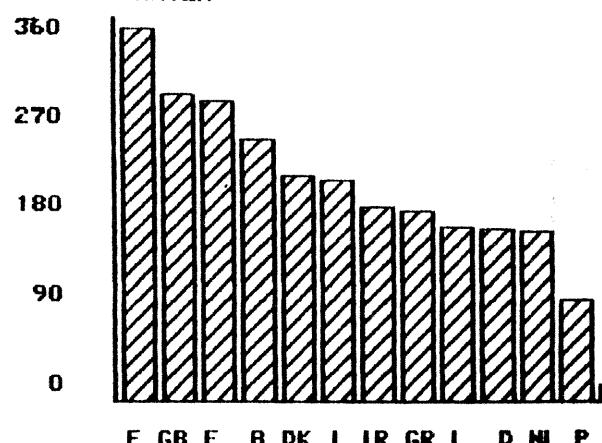
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 28. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΈΝΑ ΜΟΝΟ ΑΚΟΜΗ ΕΘΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 29. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΚΑΘΕ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΣΕ ΚΑΝΕΝΑ ή ΈΝΑ ΕΘΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 30. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ 12 ΕΘΝΙΚΑ ΔΕΛΤΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



εειρά των δώδεκα εθνικών δελτίων εύμφωνα με τον ευνολικό αριθμό ερωτημάτων καθενδις από αυτά. Το διάγραμμα αυτό αποτελεί την βάση εύγκρισης, και η εειρά του διατηρείται και ετα υπόλοιπα διαγράμματα. Το διάγραμμα 27 είναι εκείνο που μας δίνει το ποσοετό των ερωτημάτων κάθε δελτίου τα οποία δεν επαναλαμβάνονται ήταν κανένα άλλο εθνικό δελτίο και είναι το αντιπροσωπευτικότερο διάγραμμα για τον εντοπισμό των δελτίων εκείνων που ευλλέγουν πληροφορίες διαφορετικές από δλων των υπολοίπων κρατών. Το διάγραμμα 28 μας δίνει το ποσοετό των ερωτημάτων που επαναλαμβάνονται ήταν ακόμη ένα εθνικό δελτίο, ενώ το διάγραμμα 29 είναι το άθροισμα των δύο προηγουμένων και το οποίο μας δίνει την ευνολική εικόνα για το ποιά δελτία ατυχημάτων είναι εξεζητημένα.

Είναι εμφανές από το διάγραμμα 27, αλλά και από δλα τα διαγράμματα δτι τα μεγαλύτερα ποσοετά μη επαναλαμβανομένων ερωτημάτων παρουειάζειν κατά πρώτο και κύριο λόγο το δελτίο ατυχήματος της Μεγάλης Βρεττανίας, ενώ επίσης ξεχωρίζειν και εκείνο του Λουξεμβούργου. Και ήταν αναμενόμενο το Αγγλικό δελτίο ατυχήματος να περιέχει τα περιεεότερα εξεζητημένα ερωτήματα από οποιοδήποτε άλλο δελτίο, αφού παραπρούνται ε' αυτό ολόκληρες κατηγορίες ερωτημάτων οι οποίες δεν επαναλαμβάνονται ήταν κανένα άλλο δελτίο. Σημειώνεται επίσης δτι η ικλίση του διαγράμματος 28 είναι φανερά απαλότερη, που επιμαίνει δτι από την

ετιγμή που υπάρχουν έετος δύο κοινά ερωτήματα υπάρχει μεγαλύτερη ομοιομορφία ετα δελτία. Σαν αποτέλεσμα των δύο ανωτέρω διαγραμμάτων παρατηρείται από το διάγραμμα 29 ότι το 63% των ερωτημάτων του Αγγλικού δελτίου δεν ακολουθούν τους γενικούς κανόνες που ακολουθούν δλα τα υπόλοιπα δελτία. Κατόπιν έρχονται η Γαλλία, με ποσοετό εξεζητημένων ερωτημάτων 54%, το οποίο ήταν αναπόφευκτο λόγω του μεγάλου αριθμού ερωτημάτων, καθώς επίσης και το Λουξεμβούργο με ποσοετό 50% παρά το ότι είναι ένα από τα 'μικρά' δελτία.

'Οσον αφορά τα υπόλοιπα κράτη δεν παρουσιάζουν καμία ιδιαιτερότητα αφού το ποσοετό εξεζητημένων ερωτημάτων ακολουθεί την ιλίση του διαγράμματος του ευνόλου των ερωτημάτων (διαγρ. 30). Σημειώνεται ότι εκτός του 'μικρού' δελτίου της Πορτογαλίας ετο οποίο τα λίγα ερωτήματά του ήταν αναπόφευκτο να επαναλαμβάνονται και εε δλλα δελτία, κανένα δελτίο δεν παρουσιάζει ποσοετό επαναλαμβανόμενων ερωτημάτων (καμία ή μία φορές) χαμηλότερο από 30%. Παρατηρείται ότι το 1/4 (616 ερωτ.) του ευνόλου των ερωτημάτων είναι ερωτήματα μη επαναλαμβανόμενα εε κανένα δλλο εθνικό δελτίο, και ευνολικά τα εξεζητημένα εε εχέντ με τα υπόλοιπα, ερωτήματα εμφανίζουν ένα ποσοετό 42% (1027 ερωτ.) του ευνόλου των ερωτημάτων (2417 ερωτ.). Τα αποτελέσματα του πίνακα VI αυτού καταδείχνουν τον βαθμό ανομοιογένειας

μεταξύ των 12 εθνικών δελτίων αποχημάτων. Πρέπει όμως να
ευνυπολογισθεί και το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος της
διαφοροποίησης αυτής δεν αναφέρεται εε ουειαετικές
διαφορές των ερωτημάτων αλλά επον διαφορετικό τρόπο
διατύπωσης του διευ ερωτήματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ Ι ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΤΩΝ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ

1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	<input type="checkbox"/>	εύετημα καταγραφής σε κάθε κατηγορία με τεκνάριεμα δίπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση
2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	<input type="checkbox"/>	εύετημα καταγραφής σε κάθε κατηγορία ερωτημάτων με δυνατότητα μίας μόνο απάντησης που επιλέγεται από πίνακα ευριεκόμενο δίπλα στον τίτλο της κατηγορίας.
3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	<input type="checkbox"/>	εύετημα καταγραφής σε κάθε κατηγορία ερωτημάτων με δυνατότητα μίας μόνο απάντησης που επιλέγεται από πίνακα ευριεκόμενο εκτός του δελτίου ατυχήματος.
4. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ.....	<input type="checkbox"/>	εύετημα καταγραφής σε κάθε κατηγορία με την ευμπλήρωση λέξεων
5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	<input type="checkbox"/>	εύετημα καταγραφής με την ευμπλήρωση απάντησης από πίνακες εκαριφημάτων.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΝΟΤΗΤΩΝ II

I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
KΡΑΤΟΣ	ΙΓΡΕΝΙΚΑ ΟΔΟΣ	ΑΤΥΧΗΜΑ ΟΧΗΜΑ	ΑΝΘΡΩΠΟΣ		ΙΣΥΝΟΔΟ		ΙΑΠΟΚΛΙΣΗ	ΙΑΠΟ Μ.Ο.		
I 1. ΓΑΛΛΙΑ	I 41 .12	97 .28	95 .27	52 .15	63 .18	I 348 I 1	I - .12	I	I	I
I %	I .10	.24	.32	.11	.22	I 283 I 1	I - .17	I	I	I
I 2. Μ.ΒΡΕΤΑΝΙΑ	I 29 .10	69 .23	91 .24	31 .17	63 .26	I 277 I 1	I - .10	I	I	I
I %	I .10	.24	.32	.11	.22	I 239 I 1	I - .19	I	I	I
I 3. ΙΣΠΑΝΙΑ	I 29 .10	65 .23	66 .24	46 .17	71 .26	I 202 I 1	I - .5	I	I	I
I %	I .13	.26	.22	.15	.23	I 171 I 1	I - .15	I	I	I
I 4. ΒΕΛΓΙΟ	I 23 .10	73 .31	67 .28	29 .12	47 .20	I 168 I 1	I - .16	I	I	I
I %	I .10	.31	.28	.12	.20	I 149 I 1	I - .29	I	I	I
I 5. ΔΑΝΙΑ	I 27 .13	52 .26	45 .22	31 .15	47 .23	I 148 I 1	I - .20	I	I	I
I %	I .13	.26	.22	.15	.23	I 120 I 1	I - .40	I	I	I
I 6. ΙΤΑΛΙΑ	I 20 .10	39 .20	56 .28	37 .19	45 .23	I 108 I 1	I - .16	I	I	I
I %	I .10	.20	.28	.19	.23	I 102 I 1	I - .16	I	I	I
I 7. ΙΡΛΑΝΔΙΑ	I 28 .16	40 .23	30 .18	35 .20	38 .22	I 82 I 1	I - .15	I	I	I
I %	I .16	.23	.18	.20	.22	I 78 I 1	I - .15	I	I	I
I 8. ΕΛΛΑΣ	I 27 .16	43 .26	33 .20	34 .20	31 .18	I 75 I 1	I - .16	I	I	I
I %	I .16	.26	.20	.20	.18	I 70 I 1	I - .16	I	I	I
I 9. ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	I 12 .08	29 .19	18 .12	34 .22	60 .39	I 55 I 1	I - .40	I	I	I
I %	I .08	.19	.12	.22	.39	I 50 I 1	I - .40	I	I	I
I 10. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	I 33 .22	36 .24	23 .15	31 .21	26 .17	I 45 I 1	I - .29	I	I	I
I %	I .22	.24	.15	.21	.17	I 40 I 1	I - .29	I	I	I
I 11. ΟΛΛΑΝΔΙΑ	I 20 .14	39 .26	47 .32	17 .11	25 .17	I 35 I 1	I - .20	I	I	I
I %	I .14	.26	.32	.11	.17	I 30 I 1	I - .20	I	I	I
I 12. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	I 24 .29	34 .41	11 .13	7 .09	6 .07	I 25 I 1	I - .65	I	I	I
I %	I .29	.41	.13	.09	.07	I 20 I 1	I - .65	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I ΣΥΝΟΔΟ	I 313 .13	616 .25	582 .24	384 .16	522 .22	I 2,417 I 1	I - .22	I	I	I
I %	I .13	.25	.24	.16	.22	I 1 I 1	I - .22	I	I	I
I ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	I 26.1	51.3	48.5	32.0	43.5	I 201 I 1	I	I	I	I
I	I	I	I	I	I	I	I	I	I	I
I ΙΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΙ	I 93 .09	265 .24	257 .24	195 .18	278 .26	I 1,088 I 1	I	I	I	I
I %	I .09	.24	.24	.18	.26	I 1 I 1	I	I	I	I
I ΙΠΟΣΟΣΤΟ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ	I .70	.57	.56	.49	.47	I .55 I 1	I	I	I	I
I %	I .70	.57	.56	.49	.47	I .55 I 1	I	I	I	I

- Σαν μέσος όρος νοείται το πολύκιο του ένυδου των ερωτημάτων όλων των κατηγοριών διά των 12 κρατών
- Σαν τελικές νοούνται οι κοινές και μη κοινές κατηγορίες ερωτημάτων, όλων των δελτίων απυχημάτων καταγραμμένες μέσα φορά
- Σαν ποσοετό επανάληψης νοείται ο λόγος των ευνολικών μείον των τελικών κατηγοριών προς τις ευνολικές κατηγορίες

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ III													M.O.	ΤΕΛΙΚΟ ΕΠΑΝΑΛ. %
ΓΑΛ ΑΓΓ ΙΣΠ ΒΕΛ ΔΑΝ ΙΤΑ ΙΡΑ ΕΛΛ ΛΟΥΣ ΓΕΡ ΟΛΛ ΠΟΡ ΣΥΝΟΛΟ														
ΚΡΙΚΟΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	9	.8	2	.78
ΕΙΔΟΣ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	2										2	.2	2	0.00
ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΑΡΧΗ, ΥΠΗΡΕΣΙΑ (πλήρη ετοιμ.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	10	.8	2	.80
ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	20	6	12	8	12	8	9	7	3	12	7	4	108	9.0
ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΥ	9	8	6	4	2	5	6	6		4	8	52	4.3	13
ΧΡΟΝΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	10	6	5	4	6	5	6	9	5	5	6	5	72	6.0
ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	3	4	4	4	1	4	3	5	5	5	5	5	33	2.8
ΑΡΙΘΜΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	1	1	1				1				4	.3	1	.75
ΠΙΘΑΝΑ ΓΕΝΙΚΑ ΑΙΤΙΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ							5				6	.5	5	.17
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ								4	8	1	13	1.1	12	.08
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΘΕΡΑΠΕΙΑΣ							1				1	.1	1	0.00
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	1		1			1					3	.2	1	.67
	41	29	29	23	27	20	28	27	12	33	20	24	313	26.1
ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ			4	4	1	6	6	6	4	5	5	5	40	3.3
ΣΥΝΘΗΚΕΙ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	10	6	9	11	3	8	6	7	5	7	5	9	86	7.2
ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	9	9	8	6	5	6	8	7	7	4	5	6	80	6.7
ΦΥΓΙΣΜΟΙ	8	8	8	10	8		7	6	4	4	6	6	75	6.2
ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΟΥ	19	10	8	2	7	6	6	2	5	1	3	3	63	5.2
ΤΥΠΟΣ ΟΔΟΥ	6	10	10	3	18	6	2	6	2	2	3	2	70	5.8
ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ	9	15	2	2	2	3	5		1	1	1		40	3.3
ΕΙΔΟΣ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΟΣ ΟΔΟΥ (μόνο διαστ.)	7										7	.6	7	0.00
ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	22	3	4	8	4		1	9	1	4	3		59	4.9
ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	7	1	3	10	3	3	1	2	3	3	10	1	47	3.9
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ	4			4	6								14	1.2
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖ.	3	10	7	7			4						35	2.9
	97	69	65	73	52	39	40	43	29	36	39	34	616	51.3
ΤΥΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	10	7	9	22	15	16	11	13	3	9	8	5	128	10.7
ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ	29	21	16	17	5	9	9	1	6	1	1	1	116	9.7
ΕΛΙΓΜΟΙ ΠΟΥ ΣΥΝΕΤΕΛΕΣΑΝ ΣΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ	24	25	20	17	21	17	8	17	4	2	16	1	172	14.3
ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	22	18	10	3	14		1	4	3	8	2		85	7.1
ΘΕΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΤΗΝ ΡΡΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	10								3	12			25	2.1
ΘΕΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ	5										1		6	.5
ΤΟ ΟΧΗΜΑ ΑΦΗΣΣΕ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟ	9												9	.0
ΙΣΚΑΡΙΦΗΜΑ			1				1	1	1	1	1	1	6	.5
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ			1		1		1	1	1	1	1	1	6	.83
ΠΡΩΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	5										5	.4	5	0.00
ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΑΦΗΚΕ	9	8	1										19	1.6
ΟΧΗΜΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΤΗΚΕ ΚΑΙ ΕΞΑΦΑΝΙΣΤΗΚΕ	1	1	1										4	.3
ΜΕΤΡΑ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΠΟ ΤΟΥ ΑΤΥΧ.													1	0.00
	95	91	66	67	45	56	30	33	18	23	47	11	582	48.5
ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	15	19	20	17	16	24	16	24	16	22	10	7	206	17.2
ΕΙΔΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	7		4										12	1.0
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	6	1	1	1		2			2	2			14	1.2
ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΟΧΗΜ.	2	6	2	1	2	2	4		2	4	5		30	2.5
ΗΛΙΚΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	2		1				5		1	1			8	.7
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	2		2				5		1	1			15	1.2
ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	6		2			8							8	.7
ΧΡΗΣΗ ΦΩΤΩΝ	7		3	6	5	1			4	1			27	2.2
ΕΛΛΑΣΤΩΜΑΤΑ - ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	13	13	4	10	13	9	1	1	9	1			64	5.3
	52	31	46	29	31	37	35	34	34	31	17	7	384	32.0
ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΟΣ	6	5	2	3	3	1	2	6	2	1	1	1	33	2.8
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	9		12	5	3	4	1		8	1	2		45	3.8
ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ			23		7	6							36	3.0
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΔΗΓΟΥ ΚΑΙ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣ.	10	8	6	10	3	3	8	8	26	16	8		106	8.8
ΙΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	4	4	4	6		1							17	1.4
ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	4	3	4	4	4	4	3	3	2	3	6	3	43	3.6
ΔΙΠΛΩΜΑ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ	2		3	6	9	2	11	10	3	4			50	4.2
ΘΕΣΗ ΕΠΙΒΑΤΗ	3	6	2	2	5								19	1.6
ΧΡΗΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	6	8	4	5	4	1	3	3	2				36	3.0
ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΩΝ	1		3	2					1	1			8	.7
ΘΕΣΗ ΠΕΖΟΥ	12	11	10	8	8	9	5		7	1			71	5.9
ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΟΥ	1	10	1	3	2	2	8		1				28	2.3
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΖΟΥ			9										9	.8
ΑΤΥΧΗΜΑ ΜΑΘΗΤΗ	6	2											8	.7
ΠΕΡΙΘΑΛΗΝ ΤΡΑΥΜΑΤΙΩΝ						3	1	5			2		8	.27
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΕΙΣ									1	1			2	.50
	63	63	71	47	47	45	38	31	60	26	25	6	522	43.5
ΣΥΝΟΛΟ	348	283	277	239	202	197	171	168	153	149	148	82	2417	201.4
													1088	.55

- Σαν μέσος όρος νοείται το πολύκιο των ευνόλου των κατηγοριών δια 12
- Σαν τελικές νοούνται οι κοινές και μη κοινές κατηγορίες όλων των δελτίων ατυχημάτων καταγραμμένες με ωρά.
- Σαν ποσοστό επανάληψης νοείται ο λόγος των ευνολικών μεζού των τελικών κατηγοριών προς τις ευνολικές κατηγορίες.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΟΜΗΣ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ IV

I	I	I	I	I	I	I	I
I	KΡΑΤΟΣ	I	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ
I		I	ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ	ΕΝΟΤΗΤΩΝ	ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΕΛΙΔΩΝ (A4)	I
I	I 1. ΓΑΛΛΙΑ	I	348	68	5	5.1	1 (A3) I
I	I 2. Η.ΒΡΕΤΑΝΙΑ	I	263	69	3	4.1	3 I
I	I 3. ΙΣΠΑΝΙΑ	I	277	78		3.6	1 I
I	I 4. ΒΕΛΓΙΟ	I	239	61	8	3.9	4 I
I	I 5. ΔΑΝΙΑ	I	202	45	4	4.5	1 I
I	I 6. ΙΤΑΛΙΑ	I	197	15	2	13.1	2 (A3) I
I	I 7. ΙΡΛΑΝΔΙΑ	I	171	29	5	5.9	1 (A3) I
I	I 8. ΕΛΛΑΣ	I	168	20		8.4	1 (A3+) I
I	I 9. ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΙ	I	153	26	4	5.9	2 I
I	I 10. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	I	149	30	3	5.0	3 I
I	I 11. ΟΛΛΑΝΔΙΑ	I	148	38		3.9	2 I
I	I 12. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	I	82	22		3.7	3 I
I	I	I					
I	ΣΥΝΟΛΟ	I	2,417	501		67.1	29 I
I	I	I					
I	ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	I	201	42		5.6	2.4 I
I	I	I					

ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ V

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ VI

I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I KRATOS	I ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜ.ΕΡΩΤΗΜΑΤ. ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΗΜ. ΑΡΙΘΜ.ΕΡΩΤΗΜ.	I ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒ. ΣΕ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒ. ΣΕ ΕΝΑ ΕΠΑΝΑΛΑΜΒ.	I ΙΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΆΛΛΟ ΕΘΝ.ΔΕΛΤΙΟ ΆΛΛΟ ΕΘΝ.ΔΕΛΤΙΟ 1 Η 2 ΦΟΡΕΣ	I	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 1. ΓΑΛΛΙΑ	I 348	I 121	I 66	I 187	I
I %	I	I .35	I .19	I .54	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 2. Μ.ΒΡΕΤΑΝΙΑ	I 283	I 125	I 54	I 179	I
I %	I	I .44	I .19	I .63	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 3. ΙΣΠΑΝΙΑ	I 277	I 52	I 62	I 114	I
I %	I	I .19	I .22	I .41	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 4. ΒΕΛΓΙΟ	I 239	I 33	I 51	I 84	I
I %	I	I .14	I .21	I .35	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 5. ΔΑΝΙΑ	I 202	I 52	I 36	I 88	I
I %	I	I .26	I .18	I .44	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 6. ΙΤΑΛΙΑ	I 197	I 41	I 37	I 78	I
I %	I	I .21	I .19	I .40	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 7. ΙΡΛΑΝΔΙΑ	I 171	I 32	I 22	I 54	I
I %	I	I .19	I .13	I .32	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 8. ΕΛΛΑΣ	I 168	I 44	I 15	I 59	I
I %	I	I .26	I .09	I .35	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 9. ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ	I 153	I 52	I 25	I 77	I
I %	I	I .34	I .16	I .50	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 10. ΓΕΡΜΑΝΙΑ	I 149	I 36	I 19	I 55	I
I %	I	I .24	I .13	I .37	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 11. ΟΛΛΑΝΔΙΑ	I 148	I 23	I 20	I 43	I
I %	I	I .16	I .14	I .29	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I 12. ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	I 62	I 5	I 4	I 9	I
I %	I	I .06	I .05	I .11	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I ΣΥΝΟΛΟ	I 2,417	I 616	I 411	I 1,027	I
I %	I	I .25	I .17	I .42	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I
I ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ	I 201	I 51	I 34	I 86	I
I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I	I-----I

1. Η ετήλην αυτή μας δύνει τα ερωτήματα κάθε κράτους που δεν επαναλαμβάνονται σε κανένα άλλο έθνικό δελτίο ατυχημάτων.
2. Η ετήλην αυτή μας δύνει τα ερωτήματα κάθε κράτους που επαναλαμβάνονται σε μόνο ένα ακόμη έθνικό δελτίο ατυχημάτων
3. Η ετήλην αυτή μας δύνει τα ερωτήματα κάθε κράτους που επαναλαμβάνονται σε κανένα ή ένα εθνικό δελτίο, δηλαδή είναι το άθροισμα των δύο προηγουμένων ετηλών.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ VII

ΙΓΡΕΙΚΑ ΟΔΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑ ΟΧΗΜΑ ΟΔΗΓΟΣ							ΙΣΥΝΟΛΟ
ΙΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	I	313	616	582	384	522	I 2,417
X	I	.13	.25	.24	.16	.22	I 1
	I						I 1
ΙΤΕΛΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	I	93	265	257	195	278	I 1,088
X	I	.09	.24	.24	.18	.26	I 1
	I						I 1
ΙΠΟΣΟΣΤΟ (ΩΣ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ)	I	.30	.43	.44	.51	.53	I .45
	I						I 1
ΙΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	I	33	91	18	54	43	I 239
X	I	.14	.38	.08	.23	.18	I 1
	I						I 1
ΙΠΟΣΟΣΤΟ (ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΕΛΙΚΕΣ)	I	.35	.34	.07	.28	.15	I .22
ΙΠΟΣΟΣΤΟ (ΩΣ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ)	I	.11	.15	.03	.14	.08	I .10
	I						I 1

Π Ι Ν Α Κ ΑΣ VIII
Π Ρ Ο Τ Α Σ Η Ε Ν Ι Α Ι Ο Υ Δ Ε Λ Τ Ι Ο Υ Α Τ Υ Χ Η Μ Α Τ Ο Σ

Γ Ε Ν Ι Κ Α		
1.	ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	1
2.	ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΑΡΧΗ, ΥΠΗΡΕΣΙΑ	1
3.	ΤΟΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	8
4.	ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΥ	9
5.	ΧΡΟΝΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	7
6.	ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	5
7.	ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	1
8.	ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΕΙΔΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	1
		33
Π Ε Ρ Ι Β Α Λ Λ Ο Ν		
1.	ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	12
2.	ΦΩΤΙΣΜΟΣ	9
3.	ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	6
4.	ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	11
5.	ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΔΟΥ	10
6.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ	8
7.	ΤΥΠΟΣ ΟΔΟΥ	6
8.	ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	10
9.	ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ	8
10.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ	5
11.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ	6
		91
Α Τ Υ Χ Η Μ Α		
1.	ΤΥΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	1
2.	ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	14
3.	ΟΧΗΜΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΤΗΚΕ ΚΑΙ ΕΦΥΓΕ	1
4.	ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ	1
5.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	1
		18
Ο Χ Η Μ Α		
1.	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	16
2.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	6
3.	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	6
4.	ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	4
5.	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	1
6.	ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΦΩΤΩΝ	5
7.	ΕΛΛΑΤΩΜΑΤΑ - ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	16
		54
Α Ν Θ Ρ Υ Π Ο Σ		
1.	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΔΗΓΟΥ ΚΑΙ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	5
2.	ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	6
3.	ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΟΣ	6
4.	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΜΠΛΑΚΕΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ	8
5.	ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ	5
6.	ΔΙΠΛΩΜΑ ΟΔΗΓΗΣΕΩΣ	9
7.	ΧΡΗΣΗ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ	4
		43
		239

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ζ

ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΑ 12 ΚΡΑΤΗ - ΜΕΛΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Στις ενδόπτες που ακολουθούν περιγράφεται αναλυτικά η διαδικασία που ακολουθήθηκε για να προταθεί το ενιαίο δελτίο ατυχήματος για τα δώδεκα κράτη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, έτσι ακριβώς όπως παρουσιάζεται στην τελευταία παράγραφο (3.3) αυτού του κεφαλαίου. Κατ' αρχήν στην πρώτη παράγραφο (3.1) καθορίζονται τα κριτήρια εύμφωνα με τα οποία έγινε η διαμόρφωση του ενιαίου δελτίου.

Στην επόμενη παράγραφο (3.2) αναλύεται βήμα - βήμα η διαδικασία αποδοχής και απόρριψης των υπαρχόντων ερωτημάτων και κατηγοριών και δημιουργίας νέων. Σημειώνεται ότι αναπτύγεται ευνεχώς η λογική κάτω από την οποία γίνεται οποιαδήποτε πρόταση καθότι εκτός από τα καθαρά επιεπιμονικά κριτήρια που θα πρέπει να καλύπτονται υπάρχει και ο διεθνής χαρακτήρας της πρότασης ο οποίος προεκρούει εε διάφορους εθνικούς εγωισμούς. Τέλος στην τελευταία παράγραφο (3.3) παρουσιάζεται το προτεινόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος μαζί με τους πίνακες εκαριφημάτων που το ευνοούν, καθώς επίσης και οριεμένους απαραίτητους οριεμούς για τα αντίστοιχα επιμείρα του δελτίου.

3.1. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

C

Η πρόταση για ένα ενιαίο δελτίο ατυχήματος και για τα δώδεκα κράτη – μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξυπηρετεί τους ετόχους οι οποίοι εκτέθηκαν αναλυτικά στο πρώτο κεφάλαιο (παράγραφος 1.2). Δηλαδή εφόσον το μέλλον της Ευρώπης μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο με ενωμένες τις δυνάμεις των λαών της είναι απαραίτητη μια ενιαία πολιτική εε δόλα τα επίπεδα μεταξύ των οποίων και το επίπεδο της οδικής αεφάλειας. Συνεπώς πρώτο και κύριο κριτήριο για την πρόταση είναι να μπορεί να χρησιμοποιείται από δλους τους Ευρωπαίους τροχονόμους για το εύνολο των ατυχημάτων που λαμβάνουν χώρα ετα δώδεκα Ευρωπαϊκά κράτη και τα ετοιχεία του να μπορούν να αξιοποιηθούν από οποιονδήποτε το επιθυμεί, τόσο εε εθνικό δρο και Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Πρέπει να τονιστεί δτε η πρόταση για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος δεν ακολουθεί την διαδικασία της βελτίωσης ενός ήδη υπάρχοντος δελτίου, δπου η λογική και η δομή του παραμένουν οι ίδιες, καθώς αφαιρούνται οι τυχόν αδυναμίες και προεθέτονται οι νεότερες αντιλήψεις. Η διαδικασία που ακολουθείται για την κατάρτιση του ενιαίου δελτίου απαιτεί οπωεδήποτε την εκλογή από το μηδέν της λογικής του, της δομής του και του περιεχομένου του. Επίσης το θεωρητικό υπόβαθρο στη περίπτωση μας

εύναι πολύ μεγαλύτερο από την περίπτωση θελτικών ενδιαμονιμένου δελτίου, αφού έχουμε ετοιχεῖα από δώδεκα κράτη και μάλιστα κράτη με τις πιο προηγμένες παγκοσμίως τεχνικές ετην αντιμετώπιση των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Συνέπεια αυτού του γεγονότος εύναι ότι και τα κριτήρια διεμόρφωσης του ενιαίου δελτίου ατυχημάτος δεν ευθαδίζουν με την κλασσική θεώρηση του αντικειμένου.

Σύμφωνα με την ανωτέρω λογική, στο πρώτο κριτήριο για την εε Ευρωπαϊκό, επίπεδο χρήση του προτεινόμενου δελτίου και αξιοποίηση των ετοιχείων του, έρχονται να προβεθούν ακόμη δύο κριτήρια. Δεύτερο κριτήριο λοιπόν εύναι το ότι το ενιαίο δελτίο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων πρέπει να περιέχει όλα τα ερωτήματα εκείνα που επαναλαμβάνονται στα περιεβότερα δελτία ατυχημάτων. Στα 'περιεβότερα' δελτία ατυχημάτων υπολογίζεται ένα ερώτημα όταν βρέθεται εε έξη με οκτώ εθνικά δελτία. Η λογική που δικαιολογεί το αυτό βασικό κριτήριο εύναι το ότι ζα πρέπει το ενιαίο δελτίο να δίνει την δυνατότητα καταγραφής όλων των πληροφοριών που απαιτούνται από το βύνολο των Ευρωπαϊκών κρατών.

Βέβαια το κριτήριο αυτό ιεχύει για την πρώτη αυτή φάση ενοποίησης του ευετήματος καταγραφής των οδικών τροχαίων ατυχημάτων, όπου απλώς καλύπτονται οι βασικές διαφορές ανάμεσα στα δώδεκα εθνικά δελτία. Στο επόμενο στάδιο και αφού καθορισθεί τόσο το περιεχόμενο δεο και οι

προδιαγραφές των απαιτουμένων πληροφοριών, είναι δυνατόν να προτείνονται τέτοιες λύσεις ώστε να μην υιοθετούνται κάποια κοινά ή όλα τα εθνικά δελτία ερωτήματα. Σαν παράδειγμα αναφέρεται η κατάργηση της κατηγορίας με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού εφόσον υπάρχει η δυνατότητα λήψης ετοιχείων από κάποια μπρώα με τα χαρακτηριστικά του ευνόλου των οδών στην Ευρώπη.

Το τρίτο κριτήριο είναι ότι κρίνεται εκδημητικό η επέκταση των διαφόρων καινοτομιών και ιδιαιτεροτήτων που εισάγουν διάφορα κράτη στα δελτία ατυχημάτων τους, και ή Ευρωπαϊκό επίπεδο. Δηλαδή ή η κατηγορία ερωτημάτων εμπεριέχεται ή μόνο ή δύο δελτία και ταυτόχρονα κρίνεται έαν χρήσιμο, τότε το ευμπεριλαμβάνουμε στο ενιαίο δελτίο. Παραδείγματος χάριν τα ετοιχεία ποδηλατοδρόμου που απαιτούν τα δελτία ατυχημάτων της Γαλλίας, του Βελγίου και της Δανίας, είναι εκδημητικό να εμπεριέχονται στο ενιαίο δελτίο όχι μόνο γιατί δεν μπορούν να αποκλειστούν τέτοιου είδους εθνικές ιδιαιτερότητες αλλά και γιατί τα ετοιχεία αυτά θα μπορούσαν να είναι χρήσιμα και για τα υπόλοιπα κράτη.

Σημειώνεται ότι τα τρία παραπάνω κριτήρια αναφέρονται ή όλα τα επιπεδα διαμόρφωσης του ενιαίου δελτίου ατυχήματος. Δηλαδή χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό και του περιεχομένου του ενιαίου δελτίου και

της δομής του και των ευνεπαγόμενων γενικών αρχών περαιτέρω επεξεργαείας των ετοιχείων του.

'Ενα καθοριστικής εημασίας πρόβλημα ήτοι οπού προεκρούουν δλες οι προεπάθειες για την ενοποίηση των ευετημάτων καταγραφής και επεξεργασίας των ατυχημάτων, αλλά και για κάθε άλλου είδους προεπάθεια εγοποίησης ή επιετημονικό επίπεδο, ενώ το ζήτημα των διαφοροποιήσεων των προδιαγραφών, ανάμεσα στα δώδεκα κράτη. 'Έχει φανεί από την ανάλυση των δελτίων που προηγήστηκε το εημαντικό πρόβλημα που προκύπτει για την κοινή αντιμετώπιση των κοινών θεμάτων, από το γεγονός ότι τα δώδεκα κράτη μιλούν για το διο αντικείμενο ή δώδεκα διαφορετικές γλώσσες. Παραδείγματος χάριν ητην ανάλυση της κατηγορίας με τα είδη των οχημάτων είδαμε ότι ενώ τα διαφορετικά είδη οχημάτων δεν ξεπερνούν τα 10, παρουσιάζεται ένα υπερβολικό εύνολο 93 διαφορετικών κατηγοριών, αφού το κάθε κράτος τα κατατάσσει με τον δικό του τρόπο.

Η ενοποίηση των προδιαγραφών απαιτεί προγονυμένως μία ή βάσος επεξεργασία της υποδομής κάθε κράτους αφού οποιαδήποτε προεπάθεια ενοποίησης δεν θα πρέπει να επηρείται μόνο ή επιετημονικά κριτήρια αλλά και στα κριτήρια εκείνα που ικανοποιούν τις εθνικές εδαυτερότητες ητην Ευρώπη. Ο τρόπος αντιμετώπισης του πολύπλοκου αυτού ζητήματος δεν εμπίπτει επολαίεια αυτής της διεπλωματικής εργασίας, παρό το γεγονός ότι είναι

απαραίτητη η ύπαρξη ενιαίων προδιαγραφών για την διαμόρφωση του ενιαίου δελτίου.

Η αντιμετώπιση του ζητήματος αυτού ετην ευγκεκριμένη εργασία δεν έγινε με την αυθαίρετη υιοθέτηση κάποιων ενετημάτων προδιαγραφών αλλά ζεπερβετική με την μη χρήση ταξινομήσεων. Συγκεκριμένα ετην γενική περίπτωση οι ταξινομήσεις γίνονται πάντα ετην βάση δύο τουλάχιστον ετοιχείων από τα οποία κάθε φορά που αλλάζει το ένα μένει εταθερό το άλλο, παραδείγματος χάριν η ταξινόμηση των δικύκλων σανάλογα τα κυβικά της μηχανής τους. Για να αποφευχθεί ο αυθαίρετος καθορισμός τέτοιων προδιαγραφών προτιμήσης ετο προτεινόμενο ενιαίο δελτίο και μέχρι την υιοθέτηση κοινού ενετήματος, να καταγράφονται ζεχωριετά τα διάφορα ετοιχεία χωρίς να γίνεται οποιοεδήποτε ευνδυαεμός και κατάταξή τους. Παραδείγματος χάριν καταγράφονται ζεχωριετά το εύδος του οχήματος και ζεχωριετά ο αριθμός των κυβικών του, οπότε το θέμα της κατάταξης των οχημάτων μετατίθεται ετο ετάδιο της επεξεργασίας.

Η λογική αυτή δεν προέκυψε μόνο για να ζεπερβετεί το πρόβλημα των προδιαγραφών, αλλά και επειδή οι πληροφορίες που εισάγονται ετα δελτίο ατυχημάτων πρέπει να μην υπόκεινται εε ομαδοποιήσεις δεεμεντικές για την περαιτέρω επεξεργασία τους. Εισάγεται έτει η δυνατότητα για δυναμικές προδιαγραφές οι οποίες αν

χρειαστεί να διαφοροποιηθούν ανάλογα τα αποτελέσματα που
θέλουμε κάθε εποχή να εξάγουμε, να είναι δυνατή απλά η
επεξεργασία των ζειων δεδομένων με διαφορετικό τρόπο. Το
ζήτημα δηλαδή της θέσπισης ενιαίων προδιαγραφών θα πρέπει
να είναι αντικείμενο του εταδίου της επεξεργασίας των
ετοιχείων. Αυτό καλύπτει άλλωστε πλήρως και το ζήτημα
των προδιαγραφών, αφού οποιαδήποτε ενοποίηση ευετήματος
εε Ευρωπαϊκό επίπεδο έχει την μορφή οδηγίας και δχτ
δέεμευσης και ευνεπώς δεν θα πρέπει να αποκλείεται ούτε
άμεσα ούτε έμμεσα τις δυνατότητες εναλλακτικής εθνικής
πολιτικής. Αν τα δεδομένα για τα ατυχήματα εισέδγονταν με
κάποια ευγκειριμένη ταξινόμηση αυτή θα ήταν δεεμεντική
και για την επεξεργασία τους.

3.2. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Ο εχεδιασμός ενός νέου δελτίου ατυχήματος έχει τρία αλληλεξαρτώμενα μεταξύ τους επίπεδα επεζεργασίας. Αυτά είναι το δόμηση του, ο καθορισμός του περιεχομένου του, και το περαιτέρω επεζεργασία του. Ως δόμηση του δελτίου ατυχήματος νοείται η διαρρύθμιση και κατανομή των ερωτημάτων σε κατηγορίες και ενδιπτές, καθώς επίσης και ο καθορισμός του τρόπου ευμπλήρωσής του, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται εύκολα μια γρήγορη και εωετή ευμπλήρωση του. Ως περιεχόμενο νοούνται όλα τα ερωτήματα εκείνα που προτείνονται για να καλύψουν τις ανάγκες για τις οποίες εχεδιάζεται το δελτίο. Όπως είναι προφανές το περαιτέρω επεζεργασία επηρεάζει επιμαντικά τόσο το περιεχόμενο όσο και την δόμηση του δελτίου ατυχήματος έτσι ώστε να είναι απαραίτητη η γνώση της για τον εχεδιασμό του δελτίου. Είναι περιοριστικό το δελτίο ατυχήματος εκείνο που παρέχει το ετοιχεία με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να δεεμεύσουν την περαιτέρω επεζεργασία και να μην είναι δυνατή η ευρύτερη ανάλυση και εξαγωγή ευμπεραεμάτων, αφού η καταγραφή των οδικών τροχαίων ατυχημάτων δεν αποτελεί αυτοεκοπό ολλαδί μόνο το μέσο για την καταπολέμηση και μείωση των ατυχημάτων.

Επίσης πρέπει να εμπειωθεί στη πορά το διε το ενιαίο δελτίο ατυχήματος Σα έβγαινε εαν το αποτέλεσμα της

εύγκριβης των δώδεκα εθνικών δελτίων, έναν απαραίτητο να υιοθετηθούν κάποιες βασικές επαθερές αρχές και να μην αλλάζουν κάθε φορά ανάλογα με τις διαφοροποιήσεις των δώδεκα δελτίων. Αν δεν υιοθετούνται κάποιος ευγκεκριμένος τρόπος δόμησης του δελτίου υπήρχε ο κίνδυνος το προτεινόμενο δελτίο να είχε έλλειψη ευνοϊκής αφού θα διαφοροποιούσε ευνεχώς την λογική δόμησή του. Κάτω από αυτό το πρίεμα για το μέγεθος υιοθετήσης το μέγεθος του Βελγικού δελτίου, για το πλήθος των κατηγοριών εκείνο της Δανίας. Για τον αριθμό εελίδων και την κατανομή των ενοτήτων ε' αυτές υιοθετήσηκε το εύετημα του Αγγλικού και του Γερμανικού δελτίου και για τον τρόπο ευμπλήρωσης υιοθετήσης εκείνος της Ιεπανίας, της Ιταλίας, της Ιρλανδίας, της Ελλάδας, του Λουξεμβούργου της Ολλανδίας και της Πορτογαλίας. Περιγράφονται αναλυτικά παρακάτω τόσο η γενική δεο και η λεπτομερειακή αντιμετώπιση των ετοιχείων του ενιαίου δελτίου, αυτό δημιού που χρειάζεται να τονιζεται είναν η αναγκαιότητα για την ύπαρξη κάποιων βασικών θεωρήσεων συεξαρτήτων των εθνικών διαφοροποιήσεων.

3.2.1. ΔΟΜΗΣΗ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Συνολικά ετο προτεινόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος για τα ιράτη των Ε.Κ. καταβλήθηκε η προεποθετική τόσο ετο περιεχόμενο δεο και ετη γενικότερη δόμηση του να

είναι δυνατή η εύκολη, εωετή και γρήγορη ευμπλήρωση του από οποιονδήποτε Ευρωπαϊκό τροχονόμο.

Συγκεκριμένα προτείνεται περιοριζμένος αριθμός εναλλακτικών απαντήσεων ήτοι κάθε κατηγορία (6-9 απαντήσεις) έτειν ώστε να διευκολύνεται ο τροχονόμος. Ειδικά ετις ειεαγόμενες πληροφορίες για τα εμπλακέντα πρόβωπα και οχήματα έχει προεχθεί ιδιαίτερα η πιθανότητα περιπλόκων απαντήσεων με την υιοθέτηση του ευετήματος της δυνατότητας καταγραφής δλων των απαντήσεων για δλα τα οχήματα ή τα πρόβωπα ήε αναλυτικούς και ευκολόχρηστους πίνακες. Επίσης διευκολύνεται επικαντικά η πλήρης περιγραφή της φύσης του ατυχήματος με την υιοθέτηση του ευετήματος επιλογής απαντήσεων από πίνακες εικαριφημάτων.

Εκείνο που απαιτείται να καθοριζεται πρώτα απ' δλα, είναι το μέγεθος του ενιαίου δελτίου ατυχήματος, ετοιχέο καθοριζετικό για την φυετογνωμία του δελτίου. Το εύρος του πλήρους των ερωτημάτων ετα δώδεκα εθνικά δελτία κυμαίνεται από τα 348 ερωτήματα της Γαλλίας μέχρι τα 82 ερωτήματα της Πορτογαλίας, ενώ ο μέσος δρος ερωτημάτων ανά κράτος είναι 201 ερωτήματα. Παραπρόντες από τον πίνακα IV το πλήρος των ερωτημάτων κάθε εθνικού δελτίου, τέθηκε από την αρχή ως ένα άνω δρος για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος τα 230 με 250 ερωτήματα, έτειν ώστε οι αλλαγές που θα εννεπάγετο για τα εθνικά δελτία να μην τα θίγουν πολιτικό. Βέβαια για την Πορτογαλία οποιαδήποτε αλλαγή θα

Έφερνε επιμαντικές διαφοροποιήσεις λόγω του περιορισμένου πλήθους των ερωτημάτων του.

Το πλήθος των 239 ερωτημάτων που υιοθετήθηκε τελικά και που ταυτίζεται με εκείνο του Βελγίου, ιριζηκε εσν το εκοπιμότερο για την προεταία των εθνικών ιδιαιτεροτήτων τόσο των μεγάλων δεο και των μικρών δελτίων. Με την κατάλληλη διαμόρφωση των πληροφοριών ουειαετικά δεν έγιναν επιμαντικές περικοπές επά δελτία της Γαλλίας και της Αγγλίας, ενώ ταυτόχρονα το μέγεθος αυτό ικανοποιεί απόλυτα τα δελτία της Ιεπανίας, του Βελγίου, της Δανίας και της Ιταλίας. Όσον αφορά τα υπόλοιπα δελτία - εξαιρουμένου του Πορτογαλικού - η αύξηση του αριθμού των ερωτημάτων τους είναι από 70 μέχρι 90 ερωτήματα, και καταβλήθηκε προεπάθεια να αμβλυνθεί αυτή η επιφερόμενη αλλαγή με το διε τα προετιθέμενα ερωτήματα ως επί το πλείστον απλώς εμπλουτίζουν τα υπάρχοντα και δεν επιφέρουν θεμελιώδεις αλλαγές.

Σχετικό με τον αριθμό των κατηγοριών παρατηρείται από τον πίνακα IV διε το εύρος του πλήθους των κατηγοριών κυμαίνεται από 78 κατηγορίες ετο Ιεπανικό δελτίο (3.6 ερωτήματα ανά κατηγορία) μέχρι τις 15 κατηγορίες ετο Ιταλικό δελτίο (13.1 ερωτήματα ανά κατηγορία). Ετει ο μέσος δρος ανά κράτος είναι 5.6 ερωτήματα ανά κατηγορία. Λαμβανομένου υπ' δψιν διε μόνο δύο κράτη (Ιταλία, ΒΑΛΘΑ) παρουειάζουν παραπόνω από 6

ερωτήματα ανά κατηγορία ικανής εκδόσιμο ο αριθμός των ερωτημάτων ανά κατηγορία του ενιαίου δελτίου ατυχήματος να κυμαίνεται & αυτά τα επίπεδα. Έτσι έτοι προτεινόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος για τα κράτη μέλη της Ε.Κ. το εύρος του πλήθους των ερωτημάτων ανά κατηγορία κυμαίνεται ανάμεσα στα 16 και το 1 ερώτημα με μέσο όρο 6.3 ερωτήματα ανά κατηγορία. Η λογική που υιοθετήθηκε είναι η κάθε κουτί απαντήσεων να υπάρχουν περίπου 5 με 7 δυνατότητες απαντήσεων έτσι ώστε να μην κουράζεται το μάτι αναζητώντας τις κατάλληλες απαντήσεις και ταυτόχρονα να υπάρχει μία ομοιομορφία στο μέγεθος κάθε κατηγορίας.

Όσον αφορά την κατανομή των ερωτημάτων και των κατηγοριών η ενότητας υιοθετήθηκε το εύετημα της Γαλλίας και της Ιρλανδίας οι οποίες κατατέθουν τα ερωτήματα η πέντε βασικές ενότητες. Η επιλογή αυτή προήλθε κυρίως από την ανάλυση της κατανομής του ευνόδου των ερωτημάτων δλων των κρατών δημοσίευσης οι οποίες έγινε σε προγούμενο κεφάλαιο. Ήταν φανερό ότι η ενότητα με τα γενικά ετοιχεία του ατυχήματος ήταν απαραίτητη για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος όχι μόνο γιατί υπάρχει σε όλα εχεδόν τα εθνικά δελτία αλλά και διότι τα γενικά χαρακτηριστικά που καταγράφονται στην ενότητα αυτή παλιών προφανώς καθοριστικής εμμαθείας ρόλο στην περαιτέρω επεξεργασία. Παράλληλα τρεις παράγοντες του ατυχήματος Περιβάλλον, Όχημα και Ανθρώπος είναι επίσης απαραίτητο να αποτελούν

τρεις ξεχωριστές ενότητες ερωτημάτων στο ενιαίο δελτίο ατυχήματος της Ε.Κ.

Το επιμείο που διέβεταντο οι θεωρήσεις ετα εθνικά δελτία πάνταν για την ύπαρξη ή όχι μιάς ενότητας εχετικής με την φύση του ατυχήματος. Τελικά έγινε αποδεκτή η ύπαρξη μιας ενότητας εχετικής με την περιγραφή του ατυχήματος μαζί με την ταυτόχρονη υλοθετηση του ευετήματος που εφαρμόζουν το Βέλγιο και τη Δανία. Το εύετημα αυτών των δύο εθνικών δελτίων ευνέβεταταν επιν καταγραφή ενδικών για τον τύπο ατυχήματος, ο οποίος προκύπτει από έναν πίνακα με εκαριφήματα δην καλύπτεται ένα ευρύτατο φάσμα δυνατών περιπτώσεων ατυχημάτων. Στην ενότητα αυτή επίσης επιλέχθηκε να εχεδιάζεται και ένα πρόχειρο εκαριφήμα.

Ο καθορισμός του αριθμού των εελίδων του ενιαίου δελτίου ατυχήματος έγινε σε ευνάρτηση με τον διαχωρισμό του ευνόλου των ερωτημάτων σε ενότητες και τελικά αποφασίστηκε να αποτελείται αυτό από τρεις εελίδες. Υλοθετήθηκε δηλαδή το εύετημα της Μεγάλης Βρετανίας και εν μέρει της Ομοεπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Επιλέχθηκε έτειν για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος η κάθε εελίδα να περιέχει και από έναν παράγοντα του ατυχήματος. Προτείνεται ευγιεινόμένα η πρώτη εελίδα να περιέχει τις δύο πρώτες ενότητες, δηλαδή την αρχική με τα γενικά ετοιχεία του ατυχήματος και την

εχετική με τον παράγοντα Περιβάλλον. Η δεύτερη να περιέχει την ενότητα με τα ερωτήματα τα εχετικά με τα εμπλακέντα οχήματα, καθώς και εκείνη που περιγράφει την φύση του ατυχήματος. Τέλος προτείνεται στην τρίτη βελύδα να απαντούνται οι πληροφορίες οι εχετικές με την ενότητα για τα εμπλακέντα πρόβεσπα.

Καθοριετικής εημασίας ετοιχείο για την τελική φυσιογνωμία του ενιαίου δελτίου ατυχήματος ήταν και η επιλογή του ενετήματος ειεαγωγής των πληροφοριών από εκείνον που το ευμπληρώνει. Όπως αναπτύχθηκε εκτενώς στην φάση της ανάλυσης των δώδεκα εθνικών δελτίων ατυχημάτων εμφανίζονται πέντε διαφορετικά ενετήματα ειεαγωγής των αποτουμένων πληροφοριών για τα οποία έχουν ήδη αναλυθεί τα θετικά και αρνητικά ετοιχεία τους. Για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος προτείνεται ένα μικτό εύετημα έτει ώστε αφ' ενδός να αντιμετωπίζονται οι διάφορες διεκολίες που προκύπτουν από την προεπάθεια ικανοποίησης ενός λιδιαίτερα εύνθετου περιεχομένου, αφ' ετέρου να εκμεταλεύονται οι διάφορες καινοτομίες που εισάγονται από κάποια εθνικό δελτία.

Πιό ευγκεκριμένο ετην μεγαλύτερη έκταση χρησιμοποιείται το εύετημα ειεαγωγής πληροφοριών 1 εύρημα με τον πίνακα I, δηλαδή το εύετημα του τεκνορέματος δύπλα από κάθε ενδεχόμενη περίπτωση. Στο εύετημα αυτό είναι δυνατή η επιλογή περιεεστέρων της μίας

απαντήσεων, γεγονός που διευκολύνει την αντιπροσωπευτικότερη περιγραφή του ατυχήματος, καθώς δεν υπάρχει περιορισμός για μία μοναδική απάντηση που να περιγράφει πλήρως το ατύχημα. Ταυτόχρονα επνυ κατηγορία για το είδος εμπλακέντος οχήματος χρησιμοποιείται το εύετημα της εγγραφής μίας απάντησης που επιλέγεται από πίνακα ευριεκδικού δίπλα επον τίτλο της κατηγορίας αυτής (εύετ. καταγραφής 2, π.ν. I). Μετόπι, γίνεται και περιορισμένη χρήση του ευετήματος της ευμπλήρωσης λέξεων (εύετ. καταγραφής 4, π.ν. I).

Η πρώτη κανονομία που εισάγεται είναι η δυνατότητα εγγραφής αριθμών ως απαντήσεων έτειν ώστε να περιορίζεται το εύρος του πλήθους των ερωτημάτων. Δημιουργείται δημοσ το πρόβλημα να είναι δυσκολότερη η περαιτέρω επεξεργασία των ευλλεγομένων ετοιχείων. Η δεύτερη κανονομία είναι η υιοθέτηση του ευετήματος καταγραφής του Βελγίου και της Δανίας. Συγκεκριμένα γίνεται χρήση εκαρτφορμάτων από τα οποία πρέπει να επιλεγεί ένα, το οποίο ν' αντιστοιχεί στο ατύχημα και να ευμπληρώνεται επη θέση για τον τύπο του ατυχήματος. Τα πλεονεκτήματα του ευετήματος είναι ότι περιορίζεται καταρχήν το μεγάλο πλήθος απαιτουμένων πληροφοριών για την ακριβή περιγραφή του ατυχήματος και ταυτόχρονα γίνεται πιο εύκολη η ευμπλήρωση του προτεινόμενου ενταίου

δελτίου ατυχήματος από τους τροχονόμους που το ευμπλορώνουν.

Σημειώνεται ότι ετο προτεινόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος δεν απαιτείται καταγραφή των προεωπικών ετοιχείων των εμπλακέντων προεώπων (δνομα, οικογενειακή κατάσταση), ούτε καν για τα αντίτοιχα των οχημάτων (αριθμ. κυκλοφορίας) καθότι το δελτίο αυτό δεν προορίζεται για τις περιπτώσεις εύνταξης δικογραφίας. Ετελεσται η περιοριζόμενη χρήση του ενετήματος εγγραφής λέξεων. Ένα άλλο εημένο που πρέπει ν' αναφερθεί είναι ότι παρά τη δυνατότητα πλήρους περιγραφής του τύπου του ατυχήματος με τη χρήση των εκαριφημάτων, προτείνεται ετο ενιαίο δελτίο η δυνατότητα εχεδιασμού ενδε σεμπλορωματικού εκαριφήματος από τον τροχονόμο που ευμπλορώνει το δελτίο, καθώς επίσης η δυνατότητα εισαγωγής μιας γενικής περιγραφής του ατυχήματος με λέξεις για τις περιπτώσεις που δεν έχουν για οποιοδήποτε λόγο καλυφθεί επαρκώς.

Από τη φάση της ανάλυσης των 12 εθνικών δελτίων ατυχημάτων έχει γίνει εμφανής η διαφοροποίηση τους ως προς τον αριθμό των εμπλακέντων οχημάτων και προεώπων. Συγκεκριμένα εμφανίζεται ένας μέσος δρος 2.9 καταγραφομένων οχημάτων ανά δελτίο ατυχήματος και 6.3 καταγραφομένων προεώπων ανά εθνικό δελτίο. Στο ενιαίο δελτίο ατυχήματος για τα επλοκέντα οχημάτα προτείνεται

δυνατότητα ειεαγωγής πληροφοριών για τρία οχήματα. Όσον αφορά τον αριθμό καταγραφομένων προεώπων προτείνεται, ετοι ενταύθη δελτίο ατυχήματος, η δυνατότητα ειεαγωγής πληροφοριών για έναν οδηγό και τέσσερις επιβάτες ή κάθε ένα από τρία οχήματα, καθώς επίσης και για τρεις πεζούς. Συγκεκριμένα δύνεται η δυνατότητα απάντησης ή δλα τα ερωτήματα τα εχετικά με τα εμπλακέντα οχήματα και πρόβεωπα, γεγονός που ήταν έκταση δεν προβλέπεται από κανένα εθνικό δελτίο, εκτός του Ιεπανικού.

Ταυτόχρονα οριεμένα ειμεία του καθορισμού της δομής του δελτίου έχουν προκύψει εαν αποτέλεσεμα των αναγκών που προέκυπταν από την διαμόρφωση του περιεχομένου. Το δεεμεντικό ειμέσιο για την διαμόρφωση της δομής του προτεινόμενου ενταύθη δελτίου ήταν η πίεση για τον περιορισμό της έκτασης του περιεχομένου χωρίς βέβαια να αγνοήσει καμία βασική πληροφορία. Η πίεση αυτή του περιεχομένου είχε εαν αποτέλεσμα οριεμένες πληροφορίες που θα μπορούσαν να αποτελούν ζεχωριστό ερώτημα να ευμπεριλαμβάνονται εαν εναλλακτικές απαντήσεις ετοι (διο ερώτημα. Συνέπεια αυτού του γεγονότος ήταν ότι ήταν οριεμένα ειμεία το εύετημα ευμπλήρωσης του δελτίου να είναι αναπόφευκτα πολύπλοκο. Επίσης ο περιορισμός του περιεχομένου επέβαλλε την ευχνή ειεαγωγή αριθμοτικών απαντήσεων ετοιχέοι ιδιαίτερα δύσκολο για την περαιτέρω επεξεργασία των ετοιχείων.

C

3.2.2. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Από τον πίνακα VII παρατηρούμε ότι από τα ευνολικά ερωτήματα για την ενότητα με τα γενικά ετοιχεία του ατυχήματος, που ήταν 313, πήραμε 93 τελικά ερωτήματα (κοινά και μη κοινά καταγραφόμενα μέσα φορά), ενώ τα προτεινόμενα για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος ερωτήματα έγιναν 33. Δηλαδή προτείνεται για το ενιαίο δελτίο το 35% των τελικών ερωτημάτων. Επίσης παρατηρούμε ότι τα προτεινόμενα ερωτήματα αποτελούν το 14% του ευνόλου των προτεινομένων ερωτημάτων.

Παρατηρείται ότι διατηρείται ο καδικός ατυχήματος αφού εμπεριέχεται ως δλα τα εθνικά δελτία ατυχήματος και είναι εμφανής η χρησιμότητά του επν περαιτέρω επεξεργασία των ετοιχείων. Εκείνο δημος που απαραίτητα πρέπει να γίνει είναι ο καθοριζός ενός ενιαίου ευετήματος αναφοράς των καδικών αριθμών των ατυχημάτων.

Παράλληλα διατηρείται και η κατηγορία με τα ετοιχεία της αετυνομικής αρχής ή άλλης υπηρεσίας που είναι υπεύθυνη για την ευμπλήρωση του ενιαίου δελτίου ατυχήματος. Και εδώ προτείνεται επίσης, η θέση ενός ενιαίου ευετήματος αναφοράς δλων των οργάνων, αρχών και υπηρεσιών που αναμιγνύονται ως κάθε φάση καταγραφής και

αξιοποίησης των ετοιχείων από τα οδικά, τροχαία
ατυχήματα.

Σχετικά με την κατηγορία για τον τόπο
ατυχήματος προτείνεται να μην περιληφθούν ετο ενιαίο
δελτίο ατυχήματος της Ε.Κ. οι πληροφορίες οι οποίες
την χρήση γιας της περιοχής ετην οποία έγινε το ατύχημα
(Βελγικό δελτίο) καθότι χαρακτηρίζονται μάλλον
εξεζητημένες για τις επιμερινές δυνατότητες επεξεργασίας
των ετοιχείων των ατυχημάτων. Επίσης για την επιμαντική
πληροφορία τη εχετική με τον αριθμό κατοίκων της περιοχής
που έγινε το ατύχημα, προβλέπεται μία μόνο ερώτηση ετο
ενιαίο δελτίο δημοφιλείας θα ευμπληρώνεται ο αριθμός
των κατοίκων. Ή αυτό τον τρόπο αποφεύγεται τόσο η
περίπτωση των πολλαπλών ερωτήσεων του Γαλλικού δελτίου,
όσο και η αεφής ερώτηση περί κατοικημένης ή όχι
περιοχής. Διατηρούνται προφανώς τα ετοιχεία με τα οποία
προεδιορίζεται η ακριβής θέση του ατυχήματος μέσα ετο
εθνικό οδικό δίκτυο, αλλά είναι εμφανές το πρόβλημα που
επηρεούγεται περί ενιαίας καδικοποίησης τόσο των
διοικητικών περιφερειών όσο και του οδικού δικτύου εε δλα
τα κράτη των Ε.Κ. Προτείνεται κατ εδώ να γίνει η
απαραίτητη επεξεργασία της υποδομής κάθε κράτους ετο
αντίκειμενο αυτό έτει ώστε να πραγματοποιηθεί κάποτε ένα
ενιαίο εύετημα προδιαγραφών.

Κατ' ετνν κατηγορία για το είδος οδού είναι εμφανές το πρόβλημα των διαφορετικών προδιαγραφών κάθε κράτους κατ' μέχρι να επιλυθεί, για τη συγκεκριμένη κατηγορία διατηρούνται όλες οι δυνατές περιπτώσεις που περιέχουν τα 12 δελτία ατυχημάτων. Σημειώνεται διτε ετνν προτεινόμενη αυτή κατηγορία είναι δυνατή κατ' η διπλή απάντηση καθότι η δυνατότητα επιλογής του είδους της οδού γίνεται τόσο διοικητικά δεο κατ' ικανοφοριακά.

Σχετικά με την κατηγορία για το χρόνο του ατυχήματος εκτός του πλήρους προεδιορισμού της χρονικής ετιγμής ετνν οποία έγινε το ατύχημα προτείνεται κατ' η καταγραφή της χρήσιμης πληροφορίας για το αν η ημέρα του ατυχήματος ήταν αργά. Σημειώνεται επίσης η χρησιμότητα της πληροφορίας για την ακριβή ημέρα της εβδομάδας ετνν οποία έγινε το ατύχημα.

Τόσο η κατηγορία με τον απολογισμό του ατυχήματος δεο κατ' εκείνη για τον αριθμό των εμπλακομένων οχημάτων, ετνν αρχή του ενιαίου δελτίου, δηως κατ' ετνν αρχή εχεδόν κάθε εθνικού δελτίου, έχουν την έννοια της πρώτης κατ' εύντομης περιγραφής της έκτασης κατ' των ευνεπειών του ατυχήματος. Το εύετημα που υιοθετείται για τον διαχωρισμό των θυμάτων του ατυχήματος είναι εκείνος που ακολουθεί η πλειοψηφία των κρατών. Συγκεκριμένα τα θύματα προτείνεται να χωρίζονται εε νεκρούς, βαριά τραυματίες κατ' ελαφρά τραυματίες. Το εύετημα αυτό

Δλλωστε έχει υιοθετηθεί και από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Παράλληλα επιμειώνεται ότι προβλέπεται ετοιμασία δελτίο ατυχήματος και η δυνατότητα ευμπλήρωσης πληροφοριών για κάποιο τυχόν εποχιακό ή άλλου είδους ειδικό πρόγραμμα. Η κατηγορία για τα πιθανά γενικά αίτια του ατυχήματος που προβλέπει το Ιρλανδικό δελτίο κρίνεται ως χωρίς νόημα κατηγορία καθότι η αρμοδιότητα για την ευνοϊκή εκτίμηση του ατυχήματος προφανώς δεν ανήκει εποντοχονόμο που ευμπληρώνει το δελτίο ατυχήματος.

Από τον πίνακα VII παρατηρούμε ότι από τα ευνοϊκά ερωτήματα για την ενδητήτα για το περιβάλλον του ατυχήματος που ήταν 616, πήραμε 265 τελικά ερωτήματα (κοινά και μη κοινά καταγραφόμενα μία φορά), ενώ τα προτεινόμενα για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος ερωτήματα έγιναν 91. Δηλαδή προτείνεται για το ενιαίο δελτίο το 34% των τελικών ερωτημάτων. Επίσης παρατηρούμε ότι τα προτεινόμενα ερωτήματα αποτελούν το 38% του ευνόλου αυτών, το υψηλότερο δηλαδή ποσοετό ανάμεσα στις πέντε ενότητες.

'Οσον αφορά την κατηγορία με τις καιρικές ευνθήκες που επικρατούσαν την ετοχή του ατυχήματος, το πρόβλημα των αλληλοεπικαλυπτόμενων ερωτημάτων αντιμετωπίζεται με την θέσην μίας μόνο απαιτούμενης πληροφορίας εε κάθε ερώτημα. Το εύθημα αυτό ευνοείται

από τη δυνατότητα τεκμηριώσεως περιεβοτέρων της μίας επιλογών.

Για την κατηγορία την εχετική με το φωτιεμό της οδού ετοιμείο του ατυχήματος προτείνεται επίσης η αποφυγή ερωτημάτων που περιλαμβάνουν περιεβότερες από μία πληροφορίας. Κατ' αυτό τον τρόπο περιορίζεται το πλήθος των ερωτημάτων.

Η ίδια λογική με τις παραπάνω κατηγορίες ιεχύει και ετην κατηγορία για τις ευνθάνεις του οδοετρώματος ετοιμείο του ατυχήματος. Δηλαδή αποφεύγεται οποιοδήποτε ερώτημα που περιλαμβάνει περιεβότερες από μία πληροφορίας. Ταυτόχρονα παραλείπονται οι εξετημένοι προεδρικοί όπως π.χ. αν το οδοετρώμα είναι γλυκερό λόγω φύλλων.

Σχετικά με την κατηγορία για το είδος του οδοετρώματος προτείνονται για το εντατικό δελτίο ατυχήματος ακριβώς τα ίδια ερωτήματα με εκείνα που εμφανίζονται στα περιεβότερο εθνικό δελτίο, χωρίς καμία ιδιαίτερη παρατήρηση. Σημειώνεται ότι ετις τέσσερις ανωτέρω κατηγορίες προβλέπεται ετο τέλος κάθε μίας εναλλακτικό ερώτημα για μη προβλεπόμενη από το δελτίο πληροφορία.

Στην κατηγορία με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού αποφεύγονται οι υπερβολικά λεπτομερείς πληροφορίες αφού αυτές εμφανίζονται τέσσερα προβλεπόμενο εκαρφήμα σε και ετην κατηγορία για τον τύπο του

ατυχήματος. Περιλαμβάνονται ευνεπώς στο ενιαίο δελτίο ατυχήματος μόνο τα χαρακτηριστικότερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Επίσης δίνεται η δυνατότητα για την αριθμητική εισαγωγή του πλάτους του οδοετρώματος αποφεύγοντας τις πολλές δυνατές διαφορετικές ερωτήσεις εχετικά μ' αυτό. Ακόμα επειδή είναι ασαφής ο διαχωρισμός αντιφόρας-κατηφόρας (πρέπει να εμπειρώνεται η κατεύθυνση) προβλέπεται μόνο ένα ερώτημα εχετικό με την κλίση της οδού.

'Οσον αφορά την κατηγορία με τα ετοιχεία της διαεταύρωσης καταβλήθηκε προεπάθεια να περιορίστούν η πολυδιάσπαση και οι υπερβολικές λεπτομέρειες. 'Έτσι προβλέπονται μόνο 8 ερωτήματα ετην κατηγορία αυτή που παρέχουν τις βασικές πληροφορίες για την διαεταύρωση ετην περιπτώση πάντα βέβαια που το ατύχημα ευνέβη μέσα σε απόσταση 20μ. (Γαλλικός οριεμός).

Το μεγάλο πλήθος των ερωτημάτων των εχετικών με τον τύπο της οδού περιορίζεται με τη χρησιμοποίηση του ευετήματος των ερωτημάτων που απαιτούν μόνο μία πληροφορία. Συγκεκριμένα αποφεύγονται όλα τα ερωτήματα που ευνδυδάζουν δύο ή και τρεις πληροφορίες, ενώ παράλληλα προβλέπεται και αριθμητική εισαγωγή δεδομένων. Κατά αυτό τον τρόπο και αντιμετωπίζονται πλήρως όλες οι πιθανές περιπτώσεις και περιορίζεται το πλήθος των ερωτημάτων. Ο επιστημονίδης ευνδυσμός δύο ή και περιεβοτέρων

πληροφοριών μπορεί κανονικότατα να γίνει ετο ετάδιο της περαιτέρω επεξεργασίας των ετοιχείων.

Όσον αφορά τις εημαντικές πληροφορίες της κατηγορίας για την ρύθμιση της κυκλοφορίας καταβλήθηκε προεπάθεια για τον περιορισμό του μεγάλου πλήθους τους. Ετελεστο εποτελνόμενο δελτίο περιλαμβάνοντας γενικές περιπτώσεις ενώ αποφεύχθηκε η αναλυτική περιγραφή. Χωρίς αμφιβολία δεν αρκεί η πληροφορία για το αν υπήρχε απαγορευτικό εήμα αλλά χρειάζεται και το τι εήμα ήταν αυτό. Είναι αδύνατο δήμως να παρέχεται και αυτή η πληροφορία χωρίς βλάβη του μεγέθους του ενιαίου δελτίου ατυχήματος.

Στην κατηγορία για τα πιθανά τεχνικά έργα ετον τόπο του ατυχήματος με την αποφυγή των εξεζητημένων πληροφοριών για τα έργα φύτευσης και το ετάδιο ετο οπού βρίσκονται, καθώς επίσης και των λεπτομερειών εχετικά με τις γραμμές του τρέγου επιτεύχθηκε ο περιορισμός των ερωτημάτων. Ετελεστο εποτελνόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος απαιτούντας πληροφορίες για την ύπαρξη των εημαντικότερων τεχνικών έργων.

Σχετικά με την κατηγορία για τα ετοιχεία του ποδηλατόδρομου ετον οπού είναι εμφανές το πρόβλημα της περιγραφής ενός εύνυχτου θέματος με περιορισμένο αριθμό ερωτημάτων δυότι προφανώς το θέμα αυτό παρουσιάζει μειωμένο ενδιαφέρον. Παρόλα αυτό έγινε προεπάθεια να

καλύπτοντας οι βασικές πληροφορίες για τα ατυχήματα που έγιναν πάνω ή κοντά σε ποδηλατόδρομο. Σημειώνεται ότι η κατηγορία αυτή παρά το ότι δεν ενδιαφέρει ένα μεγάλο μέρος των Ευρωπαϊκών κρατών, εμπεριέχεται επο μετενθέντο ενιαίο δελτίο ατυχήματος διότι δχτι μόνο δεν μπορεῖ ν' αποκλειεθεί η ανάγκη οριεμένων κρατών για αυτή την πληροφορία αλλά και γιατί είναι πιθανή μελλοντική χρήση της και από τα υπόλοιπα κράτη.

Όσον αφορά την τελευταία κατηγορία της ενότητας για το περιβάλλον του ατυχήματος καταβλήθηκε επίσης η προεπόθετη να περιοριστούν τα ερωτήματα τα έχετικά με τα εποικισμένα υποδομής για την κίνηση των πεζών χωρίς βέβαια να βλαφτεί η ακρίβειά τους. Συγκεκριμένα για το Ευρύ αυτό θέμα υιοθετήθηκε ένα έχετικό πολύπλοκο εύετημα εισαγωγής των πληροφοριών με δυνατότητα διπλής ή και τριπλής επιλογής απάντησης σε κάθε ερώτημα, έτειν ώστε να καλυφθούν πλήρως δύες οι βασικές απαιτούμενες πληροφορίες.

Από τον πίνακα VII παρατηρούμε ότι από τα ευνοϊκά ερωτήματα για την ενότητα για την φύση του ατυχήματος που ήταν 582, πήραμε 257 τελικά ερωτήματα (κοινά και μη κοινά καταγραφόμενα μέσα φορά), ενώ τα προτεινόμενα για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος ερωτήματα έγιναν 18. Δηλαδή προτείνεται για το ενιαίο δελτίο το 7% των τελικών ερωτημάτων. Επίσης παρατηρούμε ότι τα

προτεινόμενα ερωτήματα αποτελούν το 8% του ευνόλου των προτεινομένων ερωτημάτων, το χαμηλότερο δηλαδή ποσοετό ανάμεσα στις πέντε ενότητες.

'Οσον αφορά την ενότητα που περιγράφει την φύση του ατυχήματος η λογική με την οποία αντιμετωπίζεται ετο προτεινόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος διαφοροποιείται ριζικά. Συγκεκριμένα με την υιοθέτηση του ευετήματος της επιλογής μίας απαντήσεως για τον τύπο του ατυχήματος από πίνακα εκαριφημάτων παραλείποντας ετο εύνολό τους τρεις από τις μεγαλύτερες κατηγορίας της ενότητας αυτής. Τα ερωτήματα των κατηγοριών για τον τύπο του ατυχήματος και τους ελιγμούς που ευνέτελεσαν ετο ατύχημα παραλείποντας εντελώς ενώ τα εχετικά με την προβιρουση εμπεριέχοντας εε πολύ γενικές γραμμές ετον πίνακα με τα εκαριφήματα. Η υιοθέτηση αυτής της λογικής παίζει καθοριστικής επηρεάς ρόλο ετη ευνοϊκή μείωση του μεγέθους του ενιαίου δελτίου ατυχήματος.

'Οσον αφορά την κατηγορία με την προβιρουση του οχήματος εε αντικείμενο, έγινε περικοπή των πολύ λεπτομερειακών ερωτημάτων και τα δέκα εμμαντικότερα απ' αυτό εμπεριέχοντας ετην τελευταία περίπτωση των εκαριφημάτων ενώ για τα ερωτήματα το εχετικά με την προβιρουση του οχήματος εε δλλο σχήμα αυτό εμπεριέχοντας ετην έβδομη περίπτωση των εκαριφημάτων. Στην κατηγορία αυτή έγιναν οι

απαραίτητες ομαδοποιήσεις για την αποφυγή των πολύ λεπτομερειακών ερωτημάτων.

Ο πίνακας των εκαριφημάτων περιλαμβάνει τις επόμενες 10 περιπτώσεις:

1. Σύγκρουει μεταξύ οχημάτων πορευομένων ευθεία-εμπρός πάνω επν ζεια οδό, προς την ζεια κατεύθυνση χωρίς να ετρίβουν.
2. Σύγκρουει μεταξύ οχημάτων πορευομένων ευθεία-εμπρός πάνω επν ζεια οδό, προς την αντίθετη κατεύθυνση χωρίς να ετρίβουν.
3. Σύγκρουει μεταξύ οχημάτων πορευομένων προς την ζεια κατεύθυνση πάνω επν ζεια οδό αλλά ετρίβοντας ή επιμείρι ευμβολής Τ ή Υ, εε μία διαεταιύρωση ή για να εγκαταλείψουν την οδό για να εισέλθουν ή εε μία ιδιοκτησία.
4. Σύγκρουει μεταξύ οχημάτων πορευομένων προς την αντίθετη κατεύθυνση πάνω επν ζεια οδό και ετρίβοντας ή επιμείρι ευμβολής Τ ή Υ, εε μία διαεταιύρωση ή για να εγκαταλείψουν την οδό για να εισέλθουν ή εε μία ιδιοκτησία.
5. Σύγκρουει μεταξύ οχημάτων πορευομένων ή δύο διαφορετικές οδούς και που δεν αλλάζουν κατεύθυνση πορείας ή διαεταιύρωση.
6. Σύγκρουει μεταξύ οχημάτων πορευομένων ή δύο διαφορετικές οδούς που ετρίβουν (ευμβολή Τ ή Υ, διαεταιύρωση, είσοδος ή έξοδος από ιδιοκτησία κ.λπ.).
7. Σύγκρουει με επαθμευμένο άχημα.

8. Σύγκρουση με πεζούς.
9. Σύγκρουση εε ποδηλατόδρομο .

10. Ατυχήματα με μόνο ένα εμπλακέν δχημα.

Σχετικά με την κατηγορία για τις παραβάσεις της κυκλοφορίας που εννετέλεσαν ετο ατύχημα έγιναν οι απαραίτητες ομαδοποιήσεις για τον περιορισμό των πολύ λεπτομερειακών ερωτημάτων. Συγκεκριμένα από τα 33 ερωτήματα υιοθετήθηκαν μόνο τα 14 χωρίς βέβαια να περιλαμβάνονται τα ερωτήματα εκείνα που διευκρινίζουν τις βασικές παραβάσεις, δημος αυτές παρουσιάζονται ετο ενιαίο δελτίο ατυχήματος.

Επίσης κρίθηκε εκόπιμο να μην περιληφθούν ετο ενιαίο Ευρωπαϊκό δελτίο ατυχήματος οι τελευταίες κατηγορίες για την φύση του ατυχήματος. Συγκεκριμένα παρατίθηκαν οι κατηγορίες για τη θέση του οχήματος πριν και μετά την εύγκρουση καθώς και για το πρώτο εμπείριο εύγκρουσης του οχήματος και το μέρος του που καταστράφηκε. Οι κατηγορίες αυτές είτε καλύπτονται από την εφαρμογή του ενετήματος με τη χρήση εκαριφημάτων, είτε κρίνονται χωρίς ενδιαφέρον για την περαιτέρω επανεξέταση επεξεργασία των ετοιχείων των ατυχημάτων. Παράλληλα δεν περιλαμβάνεται και η κατηγορία για τα μέτρα της αετυνομίας ετον τόπο του ατυχήματος αφού προφανώς δεν εξυπηρετεί κανέναν επανεξετασμό ετόχο.

Κρίθηκε αναγκαίο να ευμπεριληφθεί η σχετική κατηγορία με το αν το δχημα που ευγκρούεθηκε έφυγε αμέσως από τον τόπο του ατυχήματος καθότι η πληροφορία αυτή είναι απαραίτητη μέσα ετα πλαίσια της γενικότερης θεώρησης των οδικών τροχαίων ατυχημάτων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί ετην ενότητα αυτή δίνεται η δυνατότητα για ευμπλήρωση τόσο ενός εικαριφήματος του επιμείου την ώρα του ατυχήματος δύο και μιας γενικότερης περιγραφής του ατυχήματος. Η εικοπιμότητα των δύο αυτών κατηγοριών είναι ότι προορίζονται να καλύψουν τις περιπτώσεις που δεν περιγράφονται πλήρως από δύες τις υπόλοιπες κατηγορίες.

Από τον πίνακα VII παρατηρούμε ότι από τα ευνολικά ερωτήματα για την ενότητα για τα εμπλακέντα ετο ατύχημα οχημάτα που ήταν 384, πήραμε 195 τελικά ερωτήματα (κοινά και μη κοινά καταγραφόμενα μία φορά), ενώ τα προτεινόμενα για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος ερωτήματα έγιναν 54. Δηλαδή προτείνεται για το ενιαίο δελτίο το 28% των τελικών ερωτημάτων. Επίσης παρατηρούμε ότι τα προτεινόμενα ερωτήματα αποτελούν το 23% του ευνόλου των προτεινομένων ερωτημάτων.

Στην κατηγορία για το είδος του οχήματος δημοσιεύεται κατ' εξοχήν εμφανές το πρόβλημα των διαφορετικών εθνικών προδιαγραφών για το έδιο αντικείμενο πραγματοποιήσιμης εμμαντική μείωση του πλήθους των ερωτημάτων από 93 σε 16. Αυτό επιτεύχθηκε με την αποφυγή των ερωτημάτων που περιείχαν περιεεδτερες της μίας πληροφορίες. Διαχωρίζεται ότι η κατηγορία ή αεχολούμενη καθαρά με το είδος του οχήματος από τις κατηγορίες για τη χρήση του ή τα τεχνικά χαρακτηριστικά του. Το εμμείο αυτό είναι το μοναδικό σε ολόκληρο το προτεινόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος δημοσιεύεται μια νέα κατηγορία. Η κατηγορία με τα ετοιχεία του οχήματος έρχεται ακριβώς να προβλέψει και να δώσει λύση στο πρόβλημα των διαφορετικών προδιαγραφών με την εισαγωγή αριθμητικών και δχι κατηγοροποιημένων ετοιχείων. Βέβαια τόσο αυτή η κατηγορία δεσμεύει και οι υπόλοιπες της ενδιπτικές αυτής παρουσιάζουν ένα περιεεδτερο πολύπλοκο εύετημα ευπλήρωσης καθότι έρχονται να αντιμετωπίσουν το μεγάλο πλήθος ευνδυσεμών εχετικά λίγων πληροφοριών.

Η κατηγορία με τους ειδικούς τύπους οχημάτων θεωρήθηκε εαν εξετιηθέντη για τους ετόχους του προτεινόμενου ενιαίου δελτίου ατυχήματος, απλώς προβλεψιμή η δυνατότητα εισαγωγής μιας εχετικής πληροφορίας στο πρώτο εργαστήριο της νέας κατηγορίας για τα

ετοιχεία του οχήματος. Αλλωστε οι πληροφορίες αυτές αποτελούν ένα εμμαντικό μικρό ποσοετό ετα στυχήματα.

Όσον αφορά την κατηγορία με τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος προτείνεται αριθμητική ειεναγώγη των ετοιχείων και αφίνεται για το ετάδιο της περαιτέρω επεξεργασίας η ταξινόμηση των καταγραφέντων πληροφοριών. Τα ερωτήματα για το χρώμα του οχήματος καθώς και για τον τόπο πρώτης άδειας κυκλοφορίας κρίσηκαν χωρίς αξία για τους ετόχους του ενιαίου δελτίου.

Από τα ερωτήματα των κατηγοριών για τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος και την ηλικία του επιλέχθηκαν μόνο εκείνα που μπορούσαν να ενταχθούν επην κατηγορία για τα ετοιχεία του οχήματος. Τα υπόλοιπα που δεο επί τα πλείστον αναπαρήγαγαν είτε τις λίγες είτε μη εμμαντικές πληροφορίες δεν υιοθετήθηκαν.

Σχετικά με την κατηγορία για την ύπαρξη εξαρτημάτων αεφαλείας ευμπεριλήφθηκαν επο προτεινόμενο νέο δελτίο τα ερωτήματα εκείνα που περιγράφουν πλήρως το αντικείμενο χωρίς να επεκτείνονται σε εξετημένες πληροφορίες. Βέβαια ε' αυτό εννελεφέρει και το εκτικό εύνοετο εύετηρο ευμπλήκτων των απαντήσεων επην κατηγορία αυτή.

Παράλληλα τα ερωτήματα της κατηγορίας για την εκτικόμενη ταχύτητα των οχημάτων ευνοψεύθηκαν ε' ένα

μοναδικό ερώτημα, την αριθμοτική εισαγωγή της ταχύτητας του οχήματος όπως αυτή εκτιμήθηκε από τον τροχονόμο.

Στην κατηγορία των ερωτημάτων των εχετικών με τη χρήση των φώτων του οχήματος αντιμετωπίζεται το πρόβλημα του δια δλα τα ερωτήματα ήταν απαραίτητα για την πλήρη περιγραφή του ατυχήματος. Η μέθοδος που ακολουθήθηκε για τη μείωση του πλήθους των ερωτημάτων χωρίς να παραληφθεί κανένα από τα επιμαντικά, είχε εσν αποτέλεσμα ένα μάλλον δυνηνότο εύετημα ευμπλήρωσης. Αναφέρεται χαρακτηριστικά δια τεκάρονται επην κατηγορία αυτή μόνο οι περιπτώσεις όπου υπάρχει αντικανονική χρήση των φώτων.

Όσον αφορά την κατηγορία με τα ελαττώματα και τις ελλείψεις του οχήματος έγινε προεπόθετα να περιορισθούν τα πολύ λεπτομερειακά ερωτήματα, αλλά επειδή οι πιθανές διαφορετικές περιπτώσεις ήταν αρκετές, αναπόφευκτα είχαν εσν αποτέλεσμα να προταθούν για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος 16 ερωτήματα. Το πλήθος των ερωτημάτων αυτών είναι το μεγαλύτερο ανόμεσα ε' δλες τις κατηγορίες του προτεινόμενου δελτίου ατυχήματος, αφού εύμφωνα με τη γενική αντιμετώπιση του ευνδυσμού των πληροφοριών κανένα ερώτημα δεν περιελάμβανε περιεεστερες της μιας πληροφοριών.

Από τον πίνακα VII παρατηρούμε δια από το ευνολικό ερωτήματα για την ενότητα για τα εμπλακέντα στο

ατύχημα πρόσωπα που ήταν 522, πήραμε 278 τελικά ερωτήματα (κοινά και μη κοινά καταγραφόμενα μία φορά), ενώ τα προτεινόμενα για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος ερωτήματα έγιναν 43. Δηλαδή προτείνεται για το ενιαίο δελτίο το 15% των τελικών ερωτημάτων. Επίσης παρατηρούμε ότι τα προτεινόμενα ερωτήματα αποτελούν το 18% του ευνόλου των προτεινομένων ερωτημάτων.

'Οπως καὶ ετις κατηγορίες της ενότητας για τα εμπλακέντα οχήματα έτει καὶ ε' αὐτές για τα εμπλακέντα πρόσωπα καταβλήθηκε προεπάθεια να περιοριζεται το πλήθος των ερωτημάτων ανά κατηγορία έτει ὥτε να καταετεῖ ευκολότερη η ευμπλήρωση του ενιαίου δελτίου ατυχήματος της Ε.Κ. Έτει η μεγάλη κατηγορία εχετικά με τα ετοιχεία του οδηγού καὶ των εμπλακέντων προεώπων με την κατάλληλη διαμόρφωση της ενότητας αυτής καὶ με την αποφυγή των περιττών για την περαιτέρω ετατιετική επεξεργασία ερωτημάτων, κατορθώθηκε να περιοριζεται εε πέντε μόνο ερωτήματα. Συγκεκριμένα αποφεύχθηκαν δλες οι πληροφορίες για τα προεπικά ετοιχεία των εμπλακέντων αφού χρειμοποιούνται μόνο ετις περιπτώσεις προεφυγής ετη δικαιοεύνη. Ταυτόχρονα ιρισθηκαν χωρίς αξία για τους ετόχους του ενιαίου δελτίου, τα ερωτήματα τα εχετικό με το επάγγελμα του οδηγού καὶ των εμπλακέντων προεώπων. Το ετοιχείο απ' τα ερωτήματα για το επάγγελμα που διατηρήθηκε είναι εικένο που αναφέρεται ετο αν ο οδηγός

ήταν επαγγελματίας ή ο πεζός μαζητής, αφού είναι προφανής η σημασία τους στην ανάλυση των ατυχημάτων.

Τα ερωτήματα της κατηγορίας για το εκοπό μετακύνησης του εμπλακέντος προεώπου δεν παρουσιάζουν ενημαντική διαφοροποίηση από τα προτεινόμενα ετο Ενταύθηση, αφού κατ τα 12 εθνικά δελτία δεν περιλαμβάνουν εξεζητημένες περιπτώσεις αλλά καλύπτουν ευνοϊκά τους βασικότερους εκοπούς μετακύνησης.

Σχετικά με τα ερωτήματα της κατηγορίας για την επήρεια οινοπνεύματος ετα εμπλακέντα πρόεωπα καταβλήθηκε προεπάθεια περιορισμού του μεγάλου πλήθους τους καθότι οι απαιτούμενες πληροφορίες ήταν λίγες και ευγκεκριμένες. Όσον αφορά τα επίπεδα των αποτελεσμάτων του αλκοόλ-τέστ καθορίστηκε η αριθμητική εισαγωγή απόντησης ετο Ερώτημα αυτό αντί της πολυδιαεπαεμένης απόντησης.

Στην κατηγορία για την κατάσταση των εμπλακέντων προεώπων δεν ευμπεριλήφθηκαν δλες οι αναλυτικές περιπτώσεις που προέβλεπαν τα διάφορα εθνικά δελτία. Ειδικά οι περιπτώσεις αναποριών μπήκαν κάτω από τους δύο γενικούς τίτλους, της εωματικής και των αιεθνίσεων αναπορίες. Έμφαση δόθηκε στην κατάσταση εκείνης της ώρας του οδηγού παρά τις ενγενεύσεις δυεκολίες ορθής καταγραφής της.

Η κατηγορία για τους τραυματιεμούς των εμπλακέντων προεώπων αγνοήθηκε πλήρως καθότι τα ετούχεια

αυτά δεν θεωρήθηκαν χρήσιμα για την περαιτέρω εποικείωση
επεξεργασία του ατυχήματος. Σημειώνεται δηλαδή αυτά θα
μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν εεκάποτα ειδικά ιατρικά
προγράμματα.

Αναφορικά με τα ερωτήματα της κατηγορίας για
τον απολογισμό του ατυχήματος λεχύουν εκείνα που λεχύουν
για την αντίστοιχη κατηγορία επην αρχή του ενιαίου
δελτίου με την προεθίκη της αναλυτικότερης καταγραφής των
θεμάτων καθώς και του αν και τί είδους περιβαλψη
προεφέρθηκε. Στην κατηγορία αυτή απαντείται και η
πληροφορία για το πόει εμπλακέντα ετο ατύχημα στομα
έμειναν ανέπαφα.

Στα ερωτήματα της κατηγορίας για το διπλωμα
οδηγήθεως του οδηγού γίνεται επιμοντική μείωση καθότι
υιοθετείται το ίδιο ενοποιημένο εύετημα προδιαγραφών των
Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εχετικά με τις κατηγορίες
διπλωμάτων. Η πολυδιάσπαση που παρατηρείται εχετικά με
την ηλικία του διπλώματος αποφεύγεται με την αριθμητική
εισαγωγή της πληροφορίας αυτής. Επίσης παραλείπονται οι
πληροφορίες εχετικά με τα ειδικής χρήσεως διπλώματα καθώς
επίσης και εκείνες για την εθνικότητα του κατόχου του.

Η κατηγορία με τα ερωτήματα για τη θέση του
επιβάτη μέσα ετο δύχημα αντικαθίσταται από εχήμα ετο οποίο
επιμελώνονται ενδεικτικά δλες οι πιστοί θέσεις του
επιβάτη. Η χρήση του ενετήματος αυτού ευνοείται και από

την αναλυτική δομή της εελύδας για τα εμπλακέντα πρόεωπα του προτεινόμενου ενιαίου δελτίου ατυχήματος.

Όσον αφορά την κατηγορία με τη χρήση του εξοπλισμού αεφαλείας του οχήματος καταβλήθηκε προεπόφεια και επιτεύχθηκε η μείωση των αλληλεπικαλυπτόμενων ερωτημάτων. Υιοθετήθηκαν έτειν τέσσερις ευγκειριμένες απαιτούμενες πληροφορίες οι οποίες καλύπτουν πλήρως το περιεχόμενο της κατηγορίας συνήσ.

Οι υπόλοιπες κατηγορίες της ενότητας για τα εμπλακέντα πρόεωπα δεν ευμπεριλήφθηκαν επην πρόταση για το ενιαίο δελτίο ατυχήματος αφού είτε καλύπτονταν από το εύετημα της επιλογής από εικαριψήματα είτε τα βασικά τους εημεία είχαν ευμπεριληφθεί ή εις άλλες κατηγορίες. Συγκειριμένα τα ερωτήματα για τη θέση, την κίνηση και την κατεύθυνση του πεζού καλύπτονται πλήρως και πολύ αναλυτικότερα από τα αντίστοιχα εικαριψήματα. Τα ετοιχεία των κατηγοριών για το ατύχημα του μαζητή και την περιφελψη των τραυματιών περιέχονται ετις κατηγορίες για τα ετοιχεία των εμπλακέντων προεώπων και των απολογισμό του ατυχήματος.

3.2.3. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Στο κεφάλαιο 4 γίνεται εκτενής ανάλυση των επίσημων ετατιετικών τευχών που εκδόθηκαν κάθε χρόνος για τα οδικά τροχαία ατυχήματα. Στην ανάλυση αυτή γίνεται εύκολα αντιληπτή η επέδραση των ευλλεγομένων πληροφοριών στα εξαγόμενα αποτελέσματα. Σε πολύ γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι τα δεδομένα που ευγκεντρώνονται από δόλα τα δελτία ατυχημάτων αποτελούν ένα τεράστιο μπτρώο του οποίου η επεξεργασία είναι υδιατερα δύσκολη. Έτειν παρουειάζεται το φαινόμενο οι πίνακες που δίνειν κάθε εθνικό ετατιετικό τεύχος να είναι μία απλή ανάμειξη των κατηγοριών των ερωτημάτων που ευλλέγονται από τα δελτία ατυχημάτων. Σχεδόν κανένα κράτος δεν προχωρεί σε δευτερογενή ευμπεράθεμα ευρείας κλίμακας.

Αυτό που είναι υδιατερα εημαντικό για την επεξεργασία των δεδομένων των ατυχημάτων είναι η δυνατότητα να είναι ήδη ομαδοποιημένες σε κατηγορίες οι απαιτούμενες πληροφορίες. Η αρχή αυτή δημιουργεί αποδειχθηκε και από την ανάλυση των εξαγομένων από τα κράτη αποτελεσμάτων πολίτευν καθοριστικό ρόλο και γι' αυτό τον λόγο τηρήθηκε αυτηρά ο διαχωρισμός των ερωτημάτων σε κατηγορίες. Κατ' αυτόν τον τρόπο η μορφή του δελτίου ατυχήματος καθορίζεται σε εημαντικό βαθμό και την μορφή των

εξαγομένων αποτελεσμάτων, αν βέβαια υπολογίζει κανεὶς καὶ τις περιορισμένες δυνατότητες που υπάρχουν για δευτερογενή ανάλυση των δεδομένων, η εμμαέσα της μορφής του δελτίου είναι ακόμη πιο καθοριστική.

Το εμμέσο του προτεινόμενου ενταίσου δελτίου το οποίο αποτελεῖ κανονισμό για την περαιτέρω επεξεργασία και εξαγωγή ευμπεραεμάτων είναι το διε πολλές απαντήσεις δίνονται με αριθμητική ειεαγωγή της πληροφορίας, γεγονός που εμμαίνει διε αφήνει ετο ετάδιο της ανάλυσης τις ομαδοποιήσεις για την κατάλληλη εξαγωγή των αποτελεσμάτων. Η λογική αυτή επηρίζεται ετην προοπτική της μελλοντικής ευκολότερης επεξεργασίας των ετοιχείων από τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές.

Ακριβώς το εμμέσο αυτό της περαιτέρω επεξεργασίας των δεδομένων ετοιχείων για τα οδικά τροχαία ατυχήματα, είναι και εκείνο που αναμένεται το προεχή χρόνια να επηρεάσει, τεως και ν' αλλάξει ριζικά την λογική της ανάλυσης των ατυχημάτων. Η δυνατότητα εύκολης επεξεργασίας πολλών και διαφορετικών δομημένων ετοιχείων είναι πιθανό να είναι εφικτή από κάποια προγρέμνα ενετήματα ηλεκτρονικών υπολογιστών, εε λίγα χρόνια. Εκείνη θα είναι δλωτε και η χρονική ετιγμή ετην οποία θα έχει τερματιστεί η πρώτη συνή φάση του ενοποιημένου δελτίου στυχήματος της Ευρώπης και θα είναι απαραίτητη η ανανέωση του υπολογιζόντας το τότε νέα δεδομένο.

Παραδείγματος χάριν εάν ήταν δυνατή η υπολογιστική επεξεργασία τεραπετών μητρώων θα μπορούσαν να παραλείπονται από το δελτίο ατυχήματος τα ερωτήματα τα οποία με το ετοιχεία της οδού (γεωμετρικά κλπ) αφού θα μπορούσαν να παρέχονταν από το μητρώο με τα ετοιχεία του οδικού δικτύου, αρκεί να είχαμε μόνο τις συντεταγμένες ετοιμότερης θέσης του ατυχήματος.

3.3. ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΔΩΔΕΚΑ ΚΡΑΤΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Στην παράγραφο αυτή παρουσιάζεται στην τελική του μορφή το προτεινόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος. Η πρόταση αυτή έρχεται σαν αποτέλεσμα της διαδικασίας διαμόρφωσης του ενιαίου δελτίου όπως αυτή αναπτύχθηκε αναλυτικά στην προηγούμενη παράγραφο. Στις επόμενες σελίδες παρουσιάζεται το προτεινόμενο δελτίο σε τρεις σελίδες A4, όπως ακριβώς δηλαδή προβλέπεται η τελική μορφή του, ευνοδευόμενο από τέσσερις σελίδες με τους πύνακες με τα εικαριφήματα από τα οποία επιλέγεται ο τύπος του ατυχήματος. Προφανώς κάθε τροχονόμος που θα απχολεύται με την καταγραφή των ετοιχείων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων θα έχει μαζί του πολλά τριβέλινδα δελτία ατυχήματος και ένα ευνοδευτικό τετραβελίδο με τα εικαριφήματα το οποίο θα χρησιμοποιεί σε κάθε ατύχημα.

Το προτεινόμενο ενιαίο δελτίο ατυχήματος ευνοδεύουν ταυτόχρονα και κάποιοι βασικοί ορισμοί για δεες όχι εύκολα κατανοητές έννοιες περιέχει. Κατ' αρχήν εμμειώνεται ότι οι ορισμοί για τους οποίους οι απόψεις των δώδεκα κρατών ευμπίπτουν ή είναι προφανείς, δεν αναιρέονται. Ταυτόχρονα υπάρχει ένα φάσμα επίσης ορισμών, το οποίο για να υιοθετηθεί πρέπει προηγουμένως να καθοριστεί το αντίστοιχο εύτημα προδιαγραφών, έτσι

ακριβώς όπως έχει αναπτυχθεί το θέμα στην προηγούμενη παράγραφο (3.2).

Συγκεκριμένα οι προτεινόμενοι ορισμοί έχουν ως εξής:

Οδικό Τροχατό Ατύχημα χαρακτηρίζεται το ατύχημα που συνέβει σε δημόσια οδό ετο οπού αναμένεται ένα τουλάχιστον κινούμενο δχημα και τραυματίεται ένα τουλάχιστον εμπλακέν ετο ατύχημα πρόσωπο.

Νεκρός χαρακτηρίζεται το εμπλακέν ετο ατύχημα πρόσωπο εφόσον πέθανε μέσα σε τριάντα ημέρες από την ημέρα του ατυχήματος, εξ αιτίας αυτού.

Βαριά Τραυματίας χαρακτηρίζεται το εμπλακέν ετο ατύχημα πρόσωπο το οπού δεν έχει χαρακτηριστεί ως νεκρός και το οπού μεταφέρθηκε και παρέμεινε ετο νοσοκομείο εξ αιτίας του ατυχήματος περισσότερες από 24 ώρες.

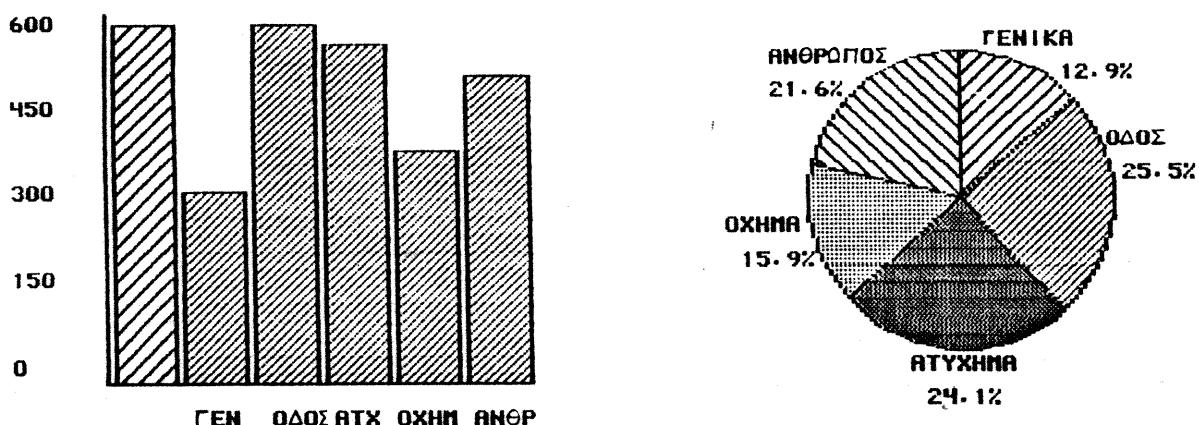
Ελαφρά Τραυματίας χαρακτηρίζεται το εμπλακέν πρόσωπο το οπού δεν έχει χαρακτηριστεί ούτε σαν νεκρός ούτε σαν τραυματία.

Από τον ορισμό για το ατύχημα προκύπτει ότι Σα καταγράφονται τα ατυχήματα εκείνα τα οποία περιέχουν τουλάχιστον έναν τραυματία και δχι εκείνα με μόνο υλικές ζημιές. Η λογική αυτή υιοθετήθηκε για δύο λόγους, πρώτον γιατί στην πρώτη αυτή προεπάθεια ενοποίησε των ευετημάτων Σα έφερνε έντασης αλλαγές σε αρκετά εθνικά ευετήματα καταγραφής των ατυχημάτων αφού Σα επεξέτεινε

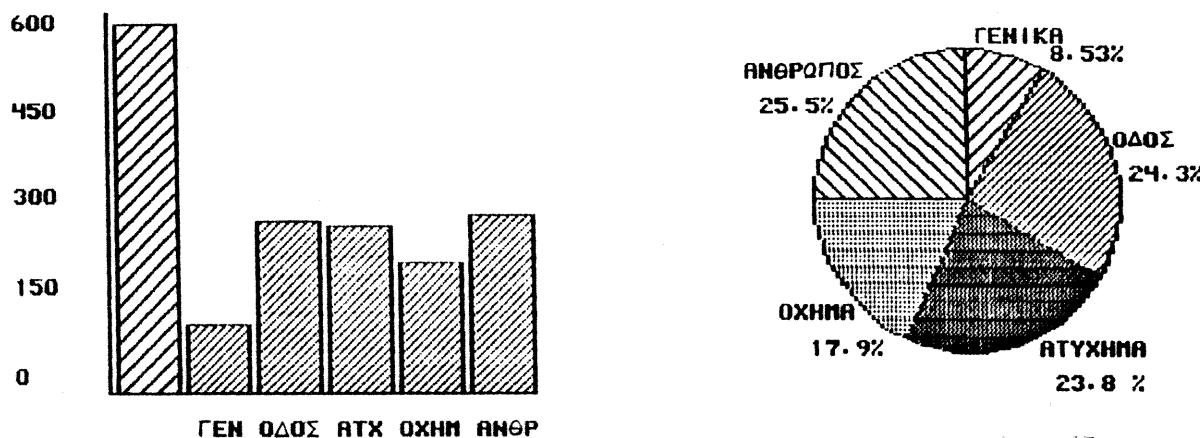
εημαντικά το πεδίο αναφοράς τους. Ο δεύτερος λόγος είναι ότι εύμφωνα με τα λίγα ετοιχεία που έχουμε για την ακρίβεια καταγραφής δύλων των ατυχημάτων, παρουσιάζεται ένας όχι αμελητέος αριθμός ατυχημάτων με τραυματίες τα οποία δεν καταγράφονται καθόλου, ευνεπώς πότε μάλλον εάν θα έπρεπε να καταγράφονται και τα ατυχήματα με μόνο υλικές ζημιές. Πάντως προτείνεται μελλοντική επανεξέταση του θέματος της ακρίβειας του εντήματος καταγραφής και τελική υιοθέτηση της καταγραφής και των ατυχημάτων με μόνο υλικές ζημιές.

Ταυτόχρονα παρατηρείται από τον οριεμό για τον Νεκρό του ατυχήματος ότι θα πρέπει να είναι δυνατή η διατήρηση και ευημένη του δελτίου 30 ημέρες μετά το ατύχημα, δύνοντας έτει την δυνατότητα να καταγράφονται όλοι οι νεκροί οι χαρακτηριζόμενοι από τον ανωτέρω οριεμό. Σημειώνεται ότι για το ευγιεινότερο θέμα -έχει υιοθετήσει αυτόν τον οριεμό η Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη.

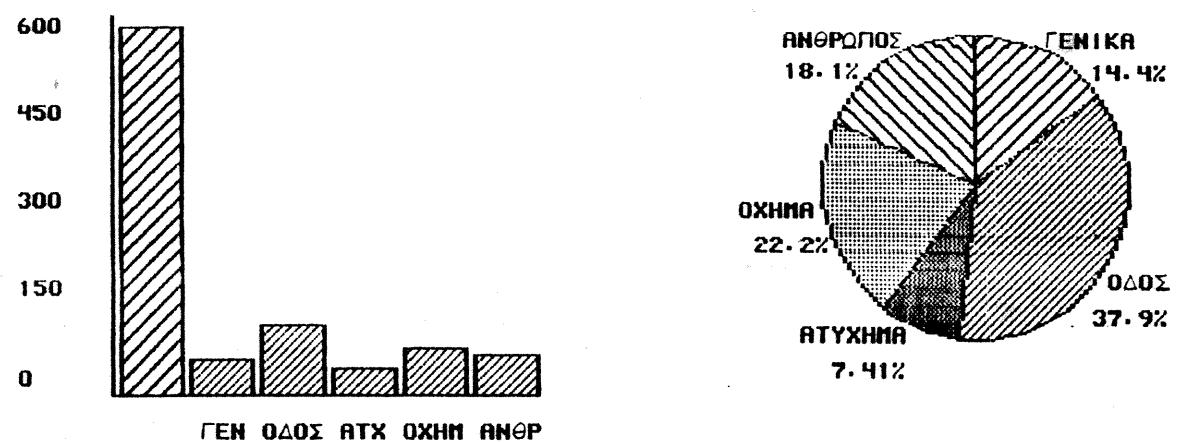
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 31 - 32. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

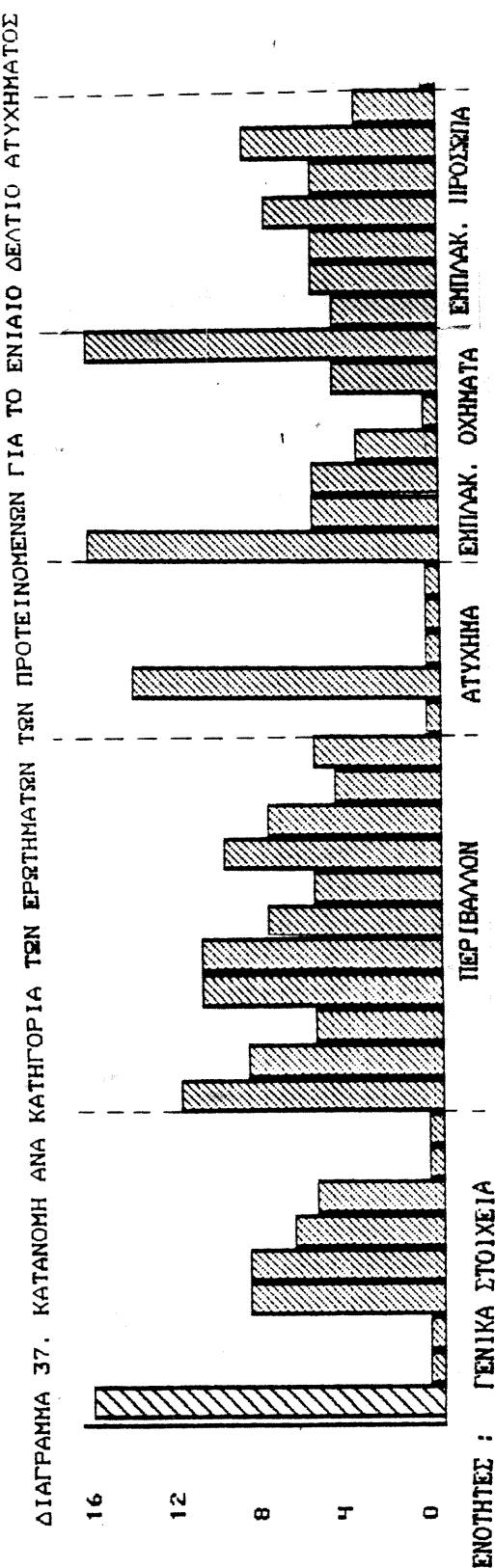


ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ 33 - 34. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΤΕΛΙΚΩΝ (ΚΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΜΗ ΚΟΙΝΩΝ ΑΠΟ ΜΙΑ ΦΟΡΑ) ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 35 - 36. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΝΑ ΕΝΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΕΝΙΑΙΟ ΔΕΛΤΙΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ





ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΝΙΑΙΟΥ ΔΕΛΤΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ
ΧΩΔΙΚΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΑΙΤΥΝΟΙΚΗ ΑΡΧΗ, ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΟΚΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

1. Επαρχία
2. Δήμος ή κοινωνία
3. Οδός ή πλατεία
4. Αριθμός σημείου
5. Αριθμός Κατούκων
6. Αριθμός οδού
7. Συντεταγμένες απωτέλεσματα ατυχήματος
8. Χιλιομέτριο οδού

ΕΙΔΟΣ ΟΔΟΥ

1. Αρτηρία
2. Εθνική
3. Επαρχιακή
4. Δημοτική ή κοινωνία
5. Αυτοκινητόδρομος
6. Τοχείας κυκλοφορίας Α (Η)
7. Α
8. Β
9. Σ
10. Έτος
11. Ημέρα της εθνικής ατυχήματος
12. Ημέρα του ατυχήματος ή της αργίας

ΧΡΟΝΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

1. Ήμέρα
2. Λεπτά
3. Ημέρα
4. Μήνας
5. Έτος
6. Ημέρα της εθνικής ατυχήματος
7. Η ημέρα του ατυχήματος ή της αργίας

ΑΙΓΑΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

1. Νερού
2. Βαριά ραγιστήρες
3. Ελεύθερη ραγιστήρες

4. Υλικές ίδιαις είτε οχήματα (κατ' εκτίμηση)

5. Υλικές ίδιαις διχι είτε οχήματα

ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. Ευθέα
2. Δεξιά καμπύλη
3. Αριστερή καμπύλη
4. Ελμοεδής
5. Στρεβλών
6. Επιτρέποντας
7. Η μέτρη
8. Κορονή
9. Καμπανάριο αντερμάρας
10. Πάρας αποτροπάς

ΠΑΡΟΧΗΣ ΣΙΛΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

1. Οχηματούρην σε απόσταση 20 μ.
2. Διασταύρωση μέσα σε απόσταση 20 μ.
3. Κυκλικός κώμβος
4. Διασταύρωση Τ
5. Διασταύρωση Υ
6. Διασταύρωση Χ
7. Πολλαπλή διασταύρωση
8. Άλλοι είδους διασταύρωση

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΖΩΜΑΤΩΝ

1. Οχηματούρην σε απόσταση 20 μ.
2. Διασταύρωση μέσα σε απόσταση 20 μ.

ΤΙΠΟΣ ΟΔΟΥ

1. Αριθμός ληφθέων
2. Κατεύθυνσης
3. Συνεγής διαχειρεστική γραμμή
4. Διακεκομένη διαχειρεστική γραμμή
5. Η διαχειριστική γητεία (δια)
6. Η διαχειριζόμενη κατεύθυνσης

ΡΥΘΜΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1. Προχωρώς ή φίλακας
2. Φοτενός επιπλαστός ή λειτουργία
3. Φοτενός επιμεταβολής χαλαρωμένης
4. Σηματοδότης με συνδεσμούν περιοπαλί
5. Δήμα STOP
6. Δήμα κινδύνου
7. Απογορευτικό είλημα
8. Ηλικιανή ελλατεψιατική κρυψιέντη
9. Όριο ταχύτητας
10. Άλλοι και πολλοί

ΤΕΧΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

1. Ασφαλτός
2. Ηπειρός
3. Σύκρουση
4. Πλάκες, λιθόδερρα
5. Χόμια
6. Άλλο είδος

ΣΥΝΗΜΙΣΗ ΩΔΟΠΤΡΗΜΑΤΟΣ

1. Στρεγγό
2. Ύγρος
3. Χιονισμένο
4. Παγκάκι
5. Παγκάκι νοχιάν
6. Ηδονικό
7. Δικρονικόν θηράματος
8. Άλλο

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΛΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ

1. Υγραρίη ποδηλατοδρόμου
2. Κατεύθυνση
3. Διαχειρεστική γραμμή
4. Σηματοδότης από τον δρόμο
5. Ποδηλατοδρόμος ανάμεσα σε διατάραψη

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ

1. Πετσόδρυλο
2. Διαγραμμισμένη διάβαση
3. Διάβαση μεθυταν
4. Άλλος είδος διάβασης
5. Κεντρικό καταύγυπτο πεζών
6. PELICAN

ΕΠΙΛΕΞΟΣ

1. Η μέτρη
2. Κορονή
3. Καμπανάριο αντερμάρας
4. Πάρας αποτροπάς

ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΙΛΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Ε Μ Π Ι Λ Α Κ Ε Ν Τ Α Ο Χ Η Μ Α Τ Α

ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	Ο ΧΗΜΑ 1	Ο ΧΗΜΑ 2	Ο ΧΗΜΑ 3
1. Επιβατηγό	44. Μοτοσυκλέτα		
21. Φορετό	45. Γρίκουκλο		
22. Τρόλλευ	5. Γεωργικά μηχανήματα		
23. Τραμ	6. Μηχανήματα εργανών		
3. Φορτηγό	7. Τραίνο		
41. Ποδηλατο	8. Σαδιατά		
42. Ποδηλατο με μοτέρ	9. Χειρόματές, κάρο		
43. Μοτοποδηλατο	10. Άλλο και πούδ		

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- Χρήση
- Άλικα οχημάτος
- Άφιξης κυκλοφορίας
- Εγκατάστατα πινακίδων
- Εξισιές πινακίδες και τι
- Αθροισμένο

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- Τύπος οχημάτος (μάρκα)
- Ιμποδόντων εε κυβικά
- Νέγλιστο επιτρεπόμενο βάρος
- Αριθμός αξόνων
- Η εμπορικό
- Αριθμός δύχην

ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ

- Ζώνη ασφαλείας
- Συπριγμάτα μεψόλις
- Ειδικά ενεχυμένα φρένα
- Ειδικού προσυλλακτήρες

ΕΓΓΙΜΩΣΗΝ ΤΑΧΥΤΗΤΑ

ΑΝΤΙΚΑΝΟΝΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΦΩΤΩΝ

- Προβολείς
- Φωτα πορείας
- Φωτα επένδυσης
- Φωτα επροσής
- Αγωνιστική των φώτων

ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ - ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

- Άδεια χα
- Διαστημένο λατετιχ
- Φέτα
- Φέτα
- Φέτα
- Καρφέπετες
- Τιμούλι
- Υδροκαθαριστήρες
- Ηγοανή
- Ανορτήσεις
- Τροχού
- Ρόδες και εσέλ
- Έγκειο ρυμουλκού
- Επαγλεντ φρέσκων ή υπερόρυτων
- Άλλο και πούδ
- Κανένα

ΦΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΤΙΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΠΑΡΑΒΑΣΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

- Παραβαση προτερα σημαντικός
- Παραβαση εντολής τροχονόμου
- Παραβαση ενιατοδοτητής
- Παραβαση επιμανένς
- Υπερβολική ταχύτητα
- Αντικανονικη προσβέρεση
- Αντικανονικη προβέρεση
- Αντικανονικη επροσή
- Ημ προση αποθετης αεφαετας
- Απογορευτην ετδην ή επδηλευτη
- Υπερφορτων με επιβατες
- Παραβαση πεζου
- Άλλη παραβαση και πούδ
- Καρμα παραβεν

ΟΧΗΜΑ ΣΥΓΚΡΟΥΤΗΚΗ ΚΑΙ ΕΠΙΤΕ

ΣΚΑΡΙΘΗΑ

ΤΕΡΠΙΤΡΑΗ

ΤΥΠΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ύγκρουση μεταξύ
άτων πορευομένων
ια εμπρός, πάνω
εδώ οδό, προς
εδώ κατεύθυνση
ς να επρίβουν.



111.		112.		113.		121.		122.	
130.		141.		142.		143.		151.	
152.		161.		162.					

όχημα
επιβραδύνει

όχημα
εταματημένο

ύγκρουση μεταξύ
άτων πορευομένων
ια εμπρός, πάνω
εδώ οδό, προς
αντίθετη
ύθυνση χωρίς να
βουν.



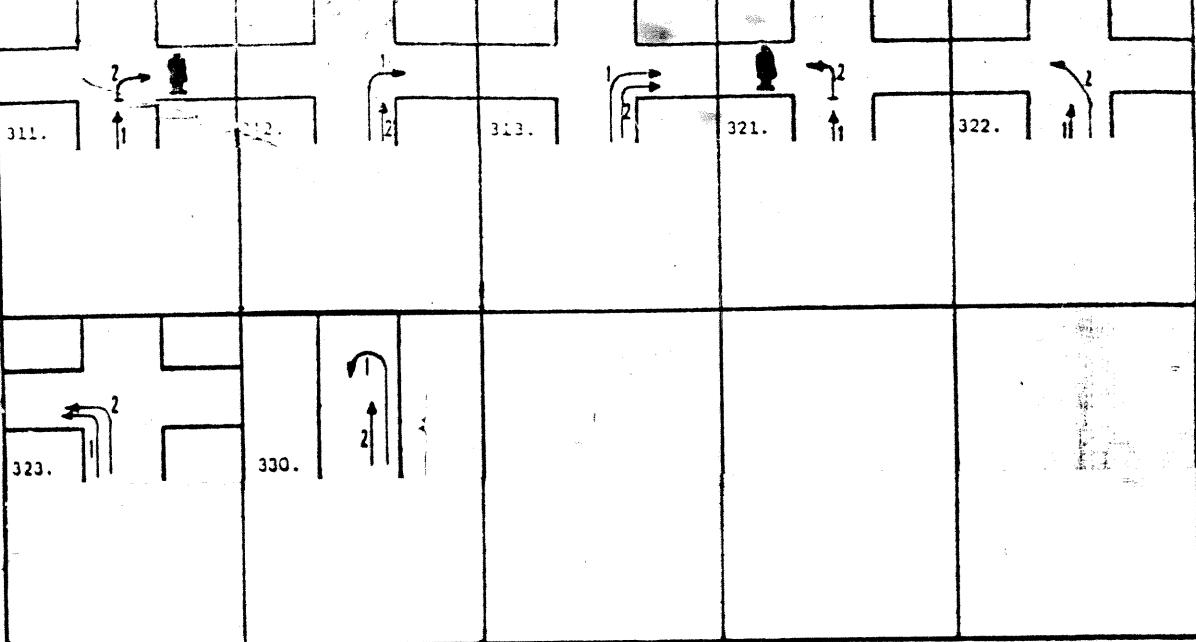
211.		212.		213.		221.		222.	
223.		231.		232.		240.		241.	

ιπτωση
ιδρόμου πορείας
ιω επνη οδό

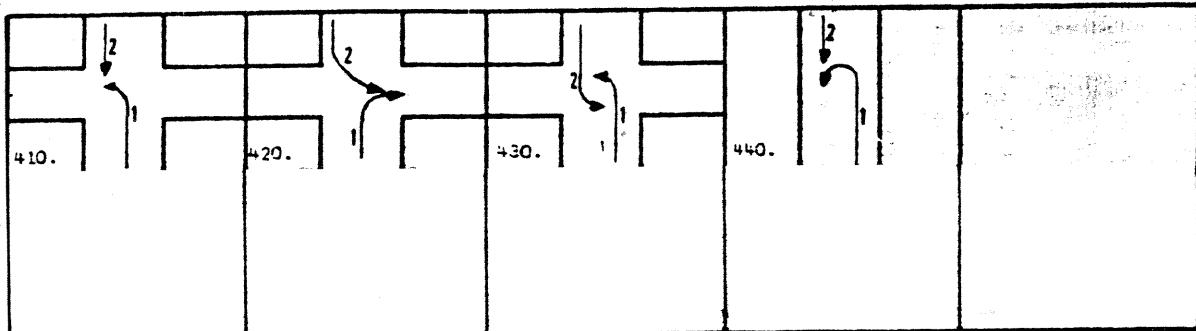
3. Σύγκρουση μεταξύ οχημάτων πορευομένων προς την δια κατεύθυνση πάνω στην δια οδό αλλά επρέβοντας σε επιμείο ευμβολής Τ ή Υ, εε μία διασταύρωση ή για να εγκαταλείψουν την οδό για να εισέλθουν σε μια ιδιοκτησία.



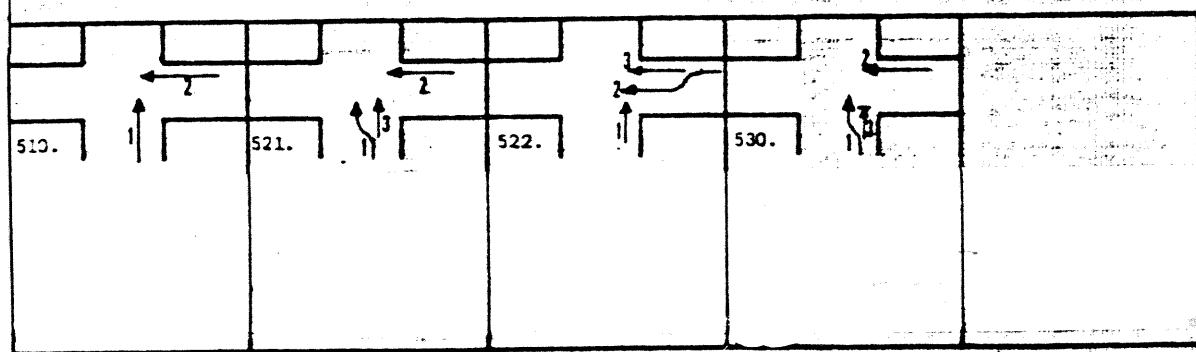
πεζός



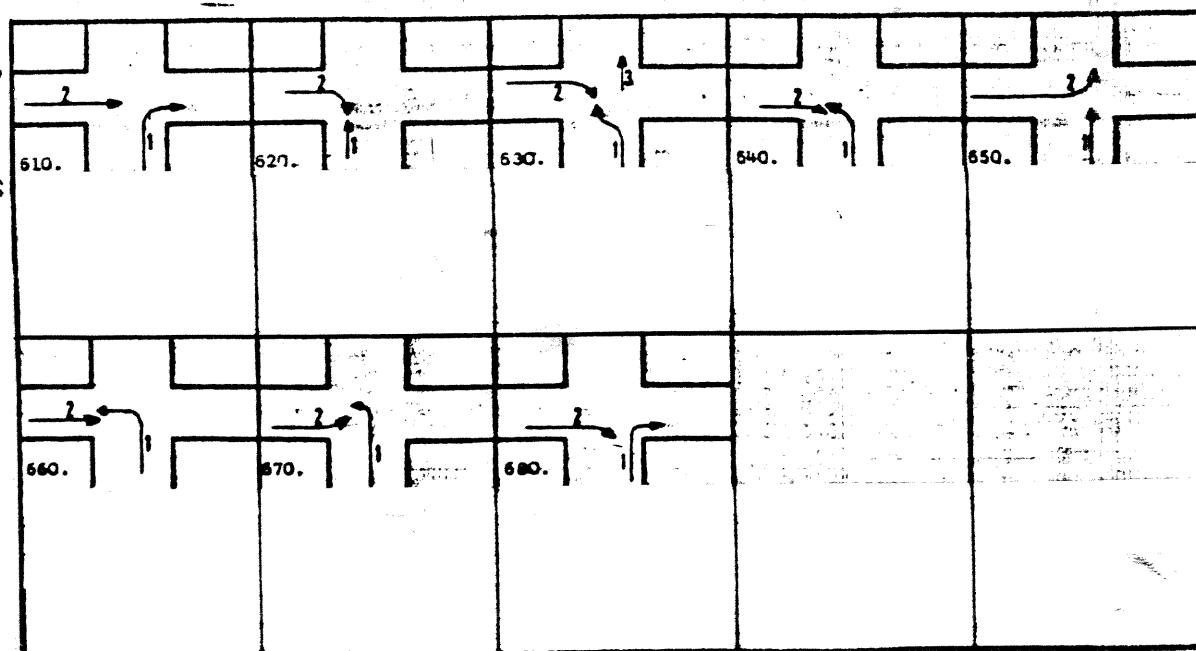
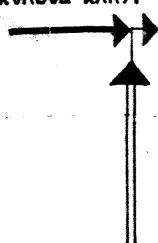
4. Σύγκρουση μεταξύ οχημάτων πορευομένων προς την αντίθετη κατεύθυνση πάνω στην δια οδό και επρέβοντας σε επιμείο ευμβολής Τ ή Υ, εε μία διασταύρωση ή για να εγκαταλείψουν την οδό για να εισέλθουν σε μια ιδιοκτησία.



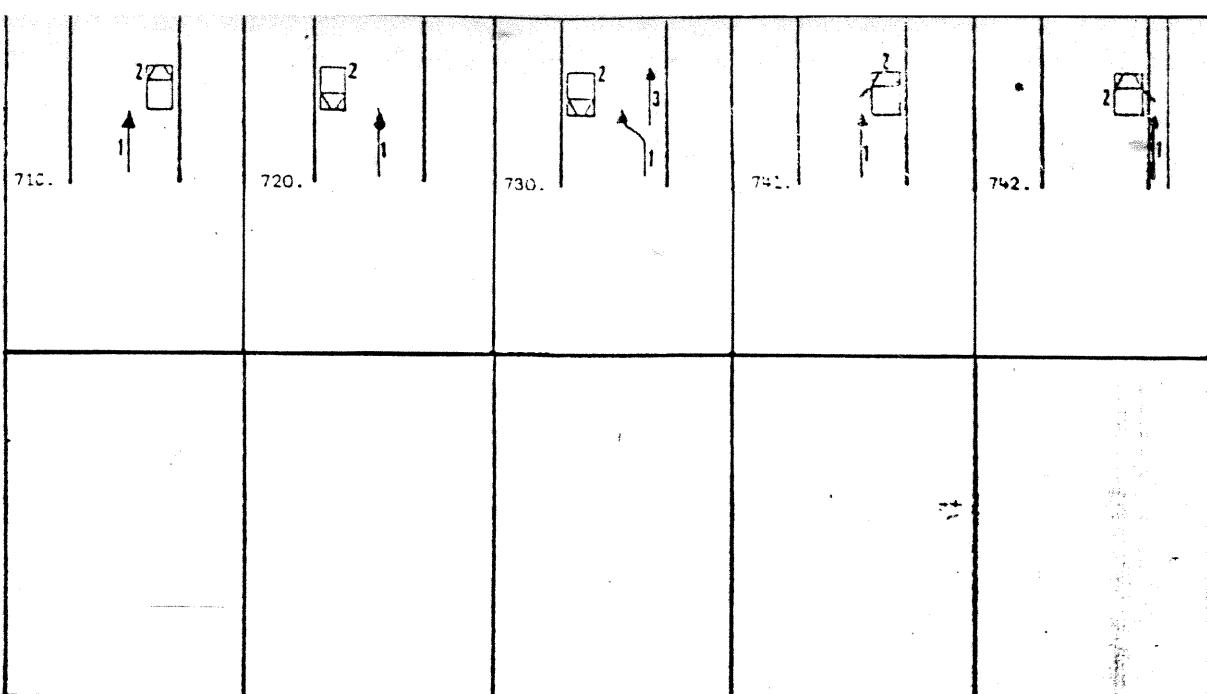
5. Σύγκρουση μεταξύ οχημάτων πορευομένων σε δύο διαφορετικές οδούς και που δεν αλλάζουν κατεύθυνση πορείας σε διασταύρωση.



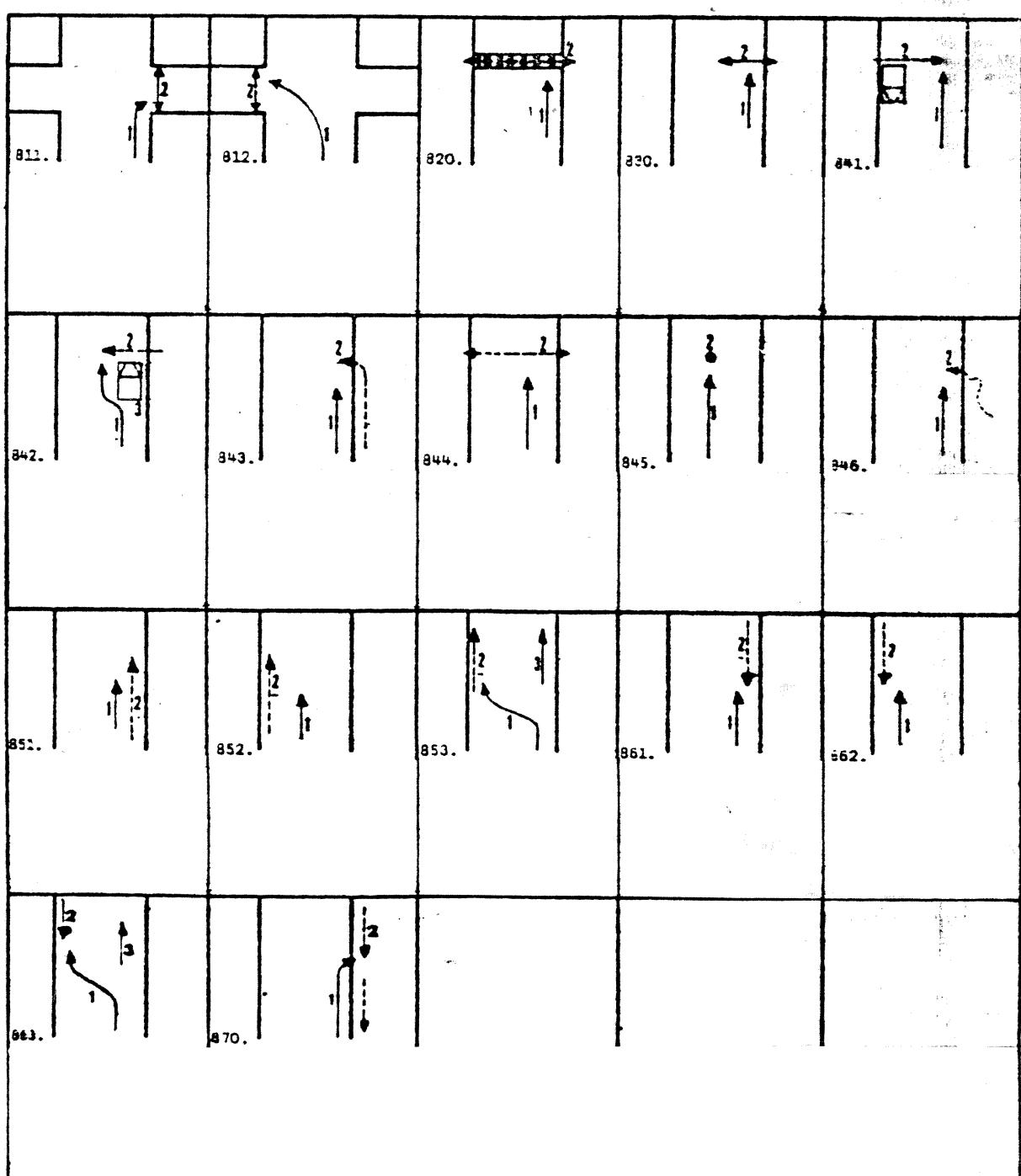
6. Σύγκρουση μεταξύ οχημάτων πορευομένων σε δύο διαφορετικές οδούς που επρέβουν (ευμβολή Τ ή Υ, διασταύρωση, είσοδος ή έξοδος από την ιδιοκτησία κλπ.).



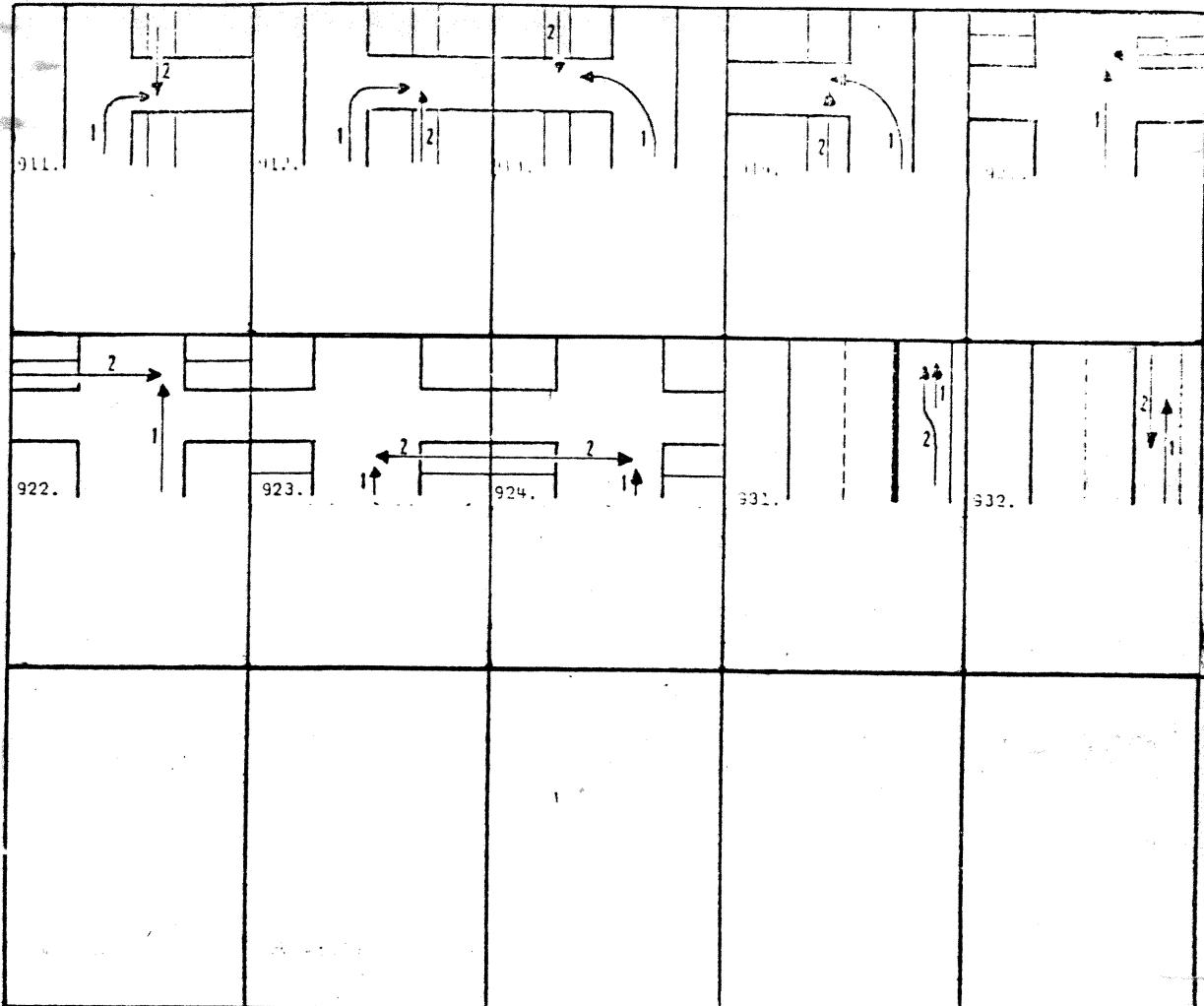
• Σύγκρουση με ταθμευμένο όχημα.



• Σύγκρουση με εξούς.



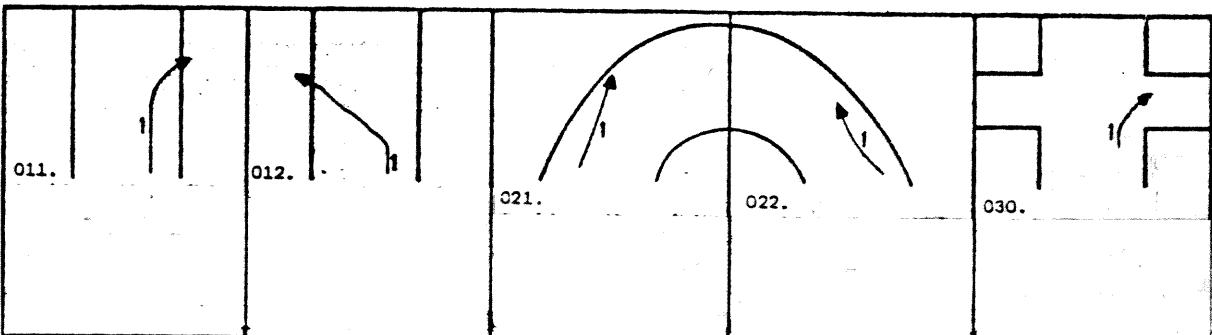
9. Σύγκρουση σε ποδηλατόδρομο.



2. ποδήλατο

1. άλλο όχημα

0. Ατυχήματα με μόνο
ένα εμπλακέν όχημα.



ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΗ

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 041. σε όχημα προηγουμένου ατυχήματος | 046. σε προεταπευτικό κιγκλίδωμα |
| 042. σε έργα του δρόμου | 047. σε δέντρο |
| 043. σε ντείδα ή καταφύγιο πεζών | 048. σε ζώο |
| 044. σε επύλο | 049. σε αντικείμενο πάνω στο δρόμο |
| 045. σε τοίχο | 050. σε αντικείμενο εκτός του δρόμου |