

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ
ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΜΕ ΕΛΛΑΔΑ
ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : Ι. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ
ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ : ΠΟΥΡΟΥΤΙΔΟΥ ΕΛΕΝΑ

ΑΘΗΝΑ 1996

**Ευχαριστίες προς
τον καθηγητή Ι. Φραντζεσκάκη
και στον υποψ. διδάκτωρ Ι. Χανδάνο
για την βοήθεια τους κατά
την διάρκεια εκπόνησης της
διπλωματικής μου εργασίας**

ΣΥΝΟΨΗ

Η διπλωματική εργασία έχει σαν στόχο την μακροσκοπική ανάλυση των ατυχημάτων στην Κύπρο, και την εύρεση του επιπέδου Οδικής Ασφάλειας της χώρας αυτής. Παράλληλα έγινε μια συγκριτική θεώρηση του επιπέδου Οδικής Ασφάλειας της Κύπρου, με την Ελλάδα και τις λοιπές χώρες της Ε.Ε

ABSTRACT

The purpose of this project is the macroscopical analysis of road accidents in Cyprus and the estimation of road safety level of the island.

Furthermore a comparative study of the road safety levels - between Cyprus, Greece and other E.U. countries has been done.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Αντικείμενο - Σκοπός	1
1.2 Γενικά περί Οδικής Ασφάλειας	1

2. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΩΝ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

2.1 Πηγές και στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν	3
2.2 Οδικά ατυχήματα στην Κύπρο και στην Ε.Ε	5
2.3 Καταγραφή των Οδικών Ατυχημάτων	5
2.2.1 Σύστημα καταγραφής και μέτρα αντιμετώπισης των ατυχημάτων στην Κύπρο	6
2.2.2 Σύγκριση του τρόπου καταγραφής των ατυχημάτων μεταξύ Κύπρου και χωρών Ε.Ε	15

3. ΜΑΚΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

3.1 Γενικά	24
3.2 Μοντέλο πρόβλεψης SMEED	25
3.3 Χρονική εξέλιξη ατυχημάτων κατά την χρονική περίοδο 1984 - 1994	28
3.3.1 Χρονική εξέλιξη αριθμού ατυχημάτων	28
3.3.2 Χρονική εξέλιξη αριθμού θυμάτων	31
3.3.3 Χρονική εξέλιξη δεικτών επικινδυνότητας	33
3.3.4 Χρονική εξέλιξη δεικτών σοβαρότητας	36
3.4 Σύγκριση νεκρών κατά κατηγορία χρηστών οδού	39
3.5 Σύγκριση νεκρών κατά κατηγορία χρήσης οχήματος	42
3.6 Σύγκριση θυμάτων κατά φύλο και ηλικία παθόντων προσώπων	46
3.7 Εξέλιξη αριθμού θανατηφόρων ατυχημάτων και θυμάτων ανά τύπο περιοχής και χρήσης ζώνης ασφαλείας αντίστοιχα.	51
3.8 Ανάλυση ατυχημάτων στις επαρχίες της Κύπρου	54

4. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ

4.1 Γενικά	63
4.2 Δείκτης ιδιοκτησίας	63
4.3 Σύγκριση δεικτών επικινδυνότητας - χρονική εξέλιξή τους	65
4.4 Σύγκριση αριθμού ατυχημάτων - θυμάτων	67
4.5 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας - χρονική εξέλιξή τους	70
4.6 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρηστών οδού	74
4.7 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος	80
4.8 Σύγκριση δείκτη επικινδυνότητας ανά τύπο περιοχής και του δείκτη σοβαρότητας ανά συνθήκες φωτισμού	82
4.9 Σύγκριση γεωγραφικών υποδιαιρέσεων Ελλάδας - Κύπρου...	86

5. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΥΠΡΟΥ - Ε.Ε.

5.1 Γενικά	89
5.2 Δείκτης ιδιοκτησίας	89
5.3 Χρονική εξέλιξη ατυχημάτων και θυμάτων	94
5.4 Σύγκριση δεικτών επικινδυνότητας και σοβαρότητας	103
5.5 Δείκτες σοβαρότητας κατά χρήση οχήματος	124
5.6 Ποσοστά νεκρών ανά κατηγορία χρηστών οδού ως προς το σύνολο νεκρών	131

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... 135

7. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α..... 138

- 7.1 Παλαιό δελτίο οδικών ατυχημάτων (για θάνατο και για υλικές ζημιές)
- 7.2 Παλαιό στατιστικό έντυπο

8. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β..... 150

- 8.1 Πληθυσμός των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Κύπρου.

8.2 Σύνολο οχημάτων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της
Κύπρου

8.3 Σύνολο αυτοκινήτων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της
Κύπρου

8.4 Σύνολο δικύκλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της
Κύπρου

9. ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΠΗΓΕΣ..... 155

ΠΙΝΑΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Σοβαρότητα ατυχημάτων (% νεκροί / θύματα) κατά κυριότερη αιτία....	13
2.2 Κατανομή των ερωτημάτων στις κατηγορίες των δώδεκα δελτίων ατυχημάτων των χωρών της Ε.Ε. και του δελτίου της Κύπρου	17
2.3 Σύγκριση κατανομής των ποσοστών των ερωτημάτων στις πέντε ενότητες των δώδεκα δελτίων των ατυχημάτων των χωρών της Ε.Ε και του δελτίου της Κύπρου	20
2.4 Βασικοί όροι οδικών τροχαίων ατυχημάτων στα κράτη μέλη της Ε.Ε και της Κύπρου	22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Αποτελέσματα του μοντέλου Smeed για τα δεδομένα της Κύπρου.....	26
3.2 Αριθμός ατυχημάτων	28
3.3 Χρονική εξέλιξη ποσοστού ατυχημάτων	29
3.4 Αριθμός θυμάτων	31
3.5 Χρονική εξέλιξη ποσοστού θυμάτων	31
3.6 Χρονική εξέλιξη των δεικτών επικινδυνότητας	33
3.7 Τάση εξέλιξης των δεικτών επικινδυνότητας	35
3.8 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας με τον δείκτη ιδιοκτησίας	36
3.9 Τάση εξέλιξης των δεικτών σοβαρότητας και του Δ.Ι. οχημάτων	37
3.10 Ποσοστά νεκρών κατά κατηγορία χρηστών οδού	39
3.11 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρηστών οδού	39
3.12 Ποσοστά νεκρών κατά χρήση οχήματος	42
3.13 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος ...	43
3.14 Τάση εξέλιξης του δείκτη σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος	43
3.15 Ποσοστά νεκρών κατά κατηγορία φύλου παθόντων	46
3.16 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά φύλο παθόντων	46
3.17 Σύγκριση ποσοστών νεκρών κατά κατηγορία φύλου και ηλικίας το έτος 1994	49
3.18 Θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο περιοχής	51
3.19 Ποσοστά νεκρών ανάλογα με την χρήση ζώνης ασφαλείας	53

3.20 Σύγκριση δεικτών επικινδυνότητας ατυχημάτων στις επαρχίες της Κύπρου	55
3.21 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας ατυχημάτων στις επαρχίες	58
3.22 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας (νεκροί / θύματα) κατά επαρχίες	61

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Σύγκριση δεικτών ιδιοκτησίας οχημάτων Κύπρου - Ελλάδας	64
4.2 Σύγκριση δεικτών επικινδυνότητας	65
4.3 Σύγκριση ποσοστών ατυχημάτων	67
4.4 Σύγκριση ποσοστού νεκρών ως προς το σύνολο των θυμάτων	68
4.5 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας	70
4.6 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρηστών οδού - οδηγοί ...	74
4.7 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρηστών οδού - επιβάτες.	74
4.8 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρηστών οδού - πεζοί	77
4.9 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος - αυτοκίνητα	80
4.10 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος - δίκυκλα	80
4.11 Σύγκριση δεικτών επικινδυνότητας ανά τύπο περιοχής	84
4.12 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας ανάλογα με τις συνθήκες φωτισμού	84
4.13 Σύγκριση δεικτών επικινδυνότητας επαρχιών Ελλάδας - Κύπρου	87

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων	91
5.2 Δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων (τάση εξέλιξης)	91
5.3 Σύνολο των ατυχημάτων στις χώρες της Ε.Ε. και στην Κύπρο	95
5.4 Σύνολο των ατυχημάτων στις χώρες της Ε.Ε. και στην Κύπρο (τάση εξέλιξης)	95
5.5 Σύνολο θυμάτων στις χώρες της Ε.Ε. και στην Κύπρο	99
5.6 Σύνολο νεκρών στην Κύπρο και στις χώρες της Ε.Ε.	99
5.7 Σύνολο νεκρών στην Κύπρο και στις χώρες της Ε.Ε. (τάση εξέλιξης).....	100
5.8 Ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	105
5.9 Ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα (τάση εξέλιξης)	105

5.10 Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	109
5.11 Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα (τάση εξέλιξης)	109
5.12 Θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	113
5.13 Θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	113
5.14 Νεκροί / ατύχημα	117
5.15 Νεκροί / ατύχημα (τάση εξέλιξης)	117
5.16 Νεκροί / θύματα	121
5.17 Νεκροί / θύματα (τάση εξέλιξης)	121
5.18 Νεκροί - πεζοί	125
5.19 Νεκροί - ποδηλάτες	125
5.20 Νεκροί (οδηγοί - επιβάτες) αυτοκινήτων	126
5.21 Νεκροί (οδηγοί - επιβάτες) δικύκλων	126
5.22 Νεκροί (οδηγοί - επιβάτες) αυτοκινήτων / 1000 κυκλοφορούντα αυτοκίνητα..	128
5.23 Νεκροί (οδηγοί - επιβάτες) δικύκλων / 1000 κυκλοφορούντα δίκυκλα	128
5.24 Ποσοστά νεκρών κατά κατηγορίες χρηστών οδού ως προς το σύνολο των νεκρών το έτος 1990	132
5.25 Ποσοστά νεκρών κατά κατηγορίες χρηστών οδού ως προς το σύνολο των νεκρών το έτος 1992	132

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Σοβαρότητα ατυχημάτων (% νεκροί / θύματα) κατά κυριότερη αιτία	14
2.2 Κατανομή των ποσοστών των ερωτημάτων σε πέντε ενότητες των δώδεκα δελτίων ατυχημάτων των χωρών της Ε.Ε. και του δελτίου της Κύπρου	20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Μοντέλο πρόβλεψης Smeed	26
3.2 Χρονική εξέλιξη του ποσοστού ατυχημάτων κατά είδος	29
3.3 Χρονική εξέλιξη ποσοστού θυμάτων (νεκρών - τραυματιών)	32
3.4 Χρονική εξέλιξη των δεικτών επικινδυνότητας	34
3.5 Τάση εξέλιξης των δεικτών επικινδυνότητας	35
3.6 Σύγκριση των δεικτών σοβαρότητας και του Δ.Ι. οχημάτων	38
3.7 Τάση εξέλιξης των δεικτών σοβαρότητας και του Δ.Ι. οχημάτων	38
3.8 Ποσοστά νεκρών κατά κατηγορία χρηστών οδού	40
3.9 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρηστών οδού.....	40
3.10 Σύγκριση ποσοστών νεκρών κατά κατηγορία χρήσης οχήματος	44
3.11 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος	44
3.12 Τάση εξέλιξης του δείκτη σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος....	44
3.13 Σύγκριση ποσοστών νεκρών κατά κατηγορία φύλου ως προς το σύνολο νεκρών	47
3.14 Σύγκριση δεικτών σοβαρότητας κατά φύλο παθόντων	47
3.15 Σύγκριση ποσοστών νεκρών κατά κατηγορία φύλου και ηλικίας	49
3.16 Ποσοστά θανατηφόρων ατυχημάτων ανά τύπο περιοχής	51
3.17 Ποσοστά νεκρών ανάλογα με τη χρήση ζώνης ασφαλείας	53
3.18 Ατυχήματα / 1000 κατοίκους στις επαρχίες της Κύπρου	56
3.19 Ατυχήματα / 1000 κατοίκους (τάση εξέλιξης στις επαρχίες της Κύπρου)	56
3.20 Θανατηφόρα / σύνολο ατυχημάτων στις επαρχίες της Κύπρου	59
3.21 Νεκροί / θύματα στις επαρχίες της Κύπρου	62
3.22 Νεκροί / θύματα (τάση εξέλιξης στις επαρχίες)	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	66
4.2 Ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα (τάση εξέλιξης)	66
4.3 Ποσοστά ατυχημάτων	69
4.4 Σύγκριση ποσοστών νεκρών ως προς το σύνολο των θυμάτων	69
4.5 Θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	71
4.6 Θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα (τάση εξέλιξης)	71
4.7 Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	72
4.8 Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα (τάση εξέλιξης)	72
4.9 Νεκροί / 1000 θύματα επιβάτες	75
4.10 Νεκροί επιβάτες / 1000 θύματα επιβάτες (τάση εξέλιξης)	75
4.11 Νεκροί οδηγοί / 1000 θύματα οδηγούς	76
4.12 Νεκροί οδηγοί / 1000 θύματα οδηγούς (τάση εξέλιξης)	76
4.13 Νεκροί πεζοί / 1000 θύματα πεζούς	78
4.14 Νεκροί πεζοί / θύματα πεζούς (τάση εξέλιξης)	78
4.15 Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα αυτοκίνητα	81
4.16 Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα δίκυκλα	81
4.17 Θανατηφόρα ατυχήματα ανα τύπο περιοχής / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	85
4.18 Νεκροί ανάλογα με τις συνθήκες φωτισμού / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5.1 Δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων	92
5.2 Δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων (τάση εξέλιξης)	93
5.3 Σύνολο ατυχημάτων στην Κύπρο και στις χώρες της Ε.Ε.	96
5.4 Σύνολο ατυχημάτων στην Κύπρο και στις χώρες της Ε.Ε. (τάση εξέλιξης)...	97
5.5 Σύνολο νεκρών στην Κύπρο και στις χώρες της Ε.Ε.	101
5.6 Σύνολο νεκρών στην Κύπρο και στις χώρες της Ε.Ε.	102
5.7 Ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	106
5.8 Ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα (τάση εξέλιξης)	107
5.9 Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	110

5.10 Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα (τάση εξέλιξης)	111
5.11 Θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα	114
5.12 Θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα (τάση εξέλιξης)	115
5.13 Νεκροί / ατυχήματα	118
5.14 Νεκροί / ατυχήματα (τάση εξέλιξης)	119
5.15 Νεκροί / θύματα	122
5.16 Νεκροί / θύματα (τάση εξέλιξης)	123
5.17 Νεκροί (οδηγοί - επιβάτες) αυτοκινήτων / 1000 κυκλοφορούντα αυτοκίνητα	129
5.18 Νεκροί (οδηγοί - επιβάτες) δικύκλων / 1000 κυκλοφορούντα δίκυκλα	130
5.19 Ποσοστά νεκρών κατά κατηγορία χρηστών οδού (1990)	133
5.20 Ποσοστά νεκρών κατά κατηγορία χρηστών οδού (1992)	134

ΠΕΡΙΛΗΨΗ:

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΚΥΠΡΟ
ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΜΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ Ε.Ε**

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο την μακροσκοπική διερεύνηση της Οδικής Ασφάλειας στην Κύπρο και τη σύγκριση των διαθέσιμων στατιστικών και αποτελεσμάτων μελετών, με αντίστοιχα διαθέσιμα στοιχεία από την Ελλάδα και τις άλλες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την χρονική περίοδο 1985 - 1994.

Σκοπός της εκπόνησης αυτής της διπλωματικής είναι να εξαχθούν συμπεράσματα για το επίπεδο Οδικής Ασφάλειας στις διάφορες επαρχίες της Κύπρου, αλλά και στο σύνολο της χώρας, σε σύγκριση με εκείνο της Ελλάδας και των υπόλοιπων χωρών της Ε.Ε., με στόχο την βελτίωση του επιπέδου αυτού.

Η διπλωματική εργασία αποτελείται από έξι κεφάλαια. Το **πρώτο κεφάλαιο** έχει εισαγωγικό χαρακτήρα και αναφέρεται στο σκοπό και το αντικείμενο της μελέτης και την Οδική Ασφάλεια γενικότερα.

Το **δεύτερο κεφάλαιο** περιλαμβάνει τις πηγές από τις οποίες αντλήθηκαν τα στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν. Παράλληλα, σ' αυτό το κεφάλαιο γίνεται μια σύγκριση της οργάνωσης και των διαδικασιών που ακολουθούνται για τα συστήματα καταγραφής και τον τρόπο αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων στην Κύπρο, και τις χώρες της Ε.Ε.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** γίνεται μια μακροσκοπική ανάλυση των οδικών ατυχημάτων στο σύνολο της Κύπρου, όσο και στις γεωγραφικές υποδιαιρέσεις της, κυρίως μέσω δεικτών επικινδυνότητας και σοβαρότητας. Στόχος η εύρεση του επιπέδου Οδικής Ασφάλειας της Κύπρου.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** γίνεται μια σύγκριση των ατυχημάτων της Κύπρου με εκείνα της Ελλάδας. Βασική προϋπόθεση είναι η εύρεση στοιχείων για τα οδικά ατυχήματα, που να είναι συγκρίσιμα μεταξύ τους, είτε να βοηθούν στη δημιουργία δεικτών, στοχεύοντας στην αξιολόγηση του επιπέδου

Οδικής Ασφάλειας των δυο χωρών. Ακόμη συμπεριλαμβάνεται μια προσπάθεια σύγκρισης των γεωγραφικών υποδιαιρέσεων και των δυο χωρών.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** γίνεται μια αντίστοιχη συγκριτική εργασία μεταξύ Κύπρου και των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εντοπίζονται στοιχεία για τα οδικά ατυχήματα, των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα οποία είναι συγκρίσιμα με την Κύπρο, και υπολογίζονται δείκτες σοβαρότητας και επικινδυνότητας.

Το **έκτο κεφάλαιο** έχει σαν σκοπό να συνοψίσει τα γενικά συμπεράσματα της διερεύνησης αυτής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ - ΣΚΟΠΟΣ

Αντικείμενο της διερεύνησης αυτής αποτελεί η μακροσκοπική ανάλυση και χρονική εξέλιξη των οδικών ατυχημάτων στην Κύπρο, εύρεση του επιπέδου Οδικής Ασφάλειας της χώρας αυτής, και η σύγκριση με την Ελλάδα και τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με στόχο την μείωση του αριθμού και της σοβαρότητας των ατυχημάτων.

1.2 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Τα οδικά ατυχήματα αποτελούν ένα σοβαρό παγκόσμιο πρόβλημα που καθημερινά στοιχίζει τη ζωή σε εκατοντάδες ανθρώπους, προκαλεί χιλιάδες τραυματισμούς και αναπηρίες και επιφέρει ανυπολόγιστη ψυχική οδύνη στις οικογένειες των θυμάτων. Υπολογίζεται ότι, σε μια τυπική χρονιά, σκοτώνονται σ' όλο το κόσμο γύρω στα 5,000,000 άτομα, σε οδικά ατυχήματα.

Η συνεχής αύξηση του απόλυτου αριθμού των οδικών ατυχημάτων η οποία ακολουθεί την αύξηση του πληθυσμού και του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν, έχει καταστήσει τα οδικά ατυχήματα μια από τις κύριες αιτίες θανάτου, και μια πολύ μεγάλη κοινωνική δαπάνη.

Η Οδική Ασφάλεια αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα αντικείμενα απασχόλησης του συγκοινωνιολόγου Μηχανικού, το οποίο εντάσσεται μέσα στην γενικότερη μελέτη συστημάτων μεταφορών που να εξασφαλίζουν την ασφαλή, γρήγορη, άνετη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών (1).

Τρεις είναι οι κύριοι παράγοντες οι οποίοι επιδρούν στην Οδική Ασφάλεια:

1. Το όχημα: Η βελτίωση μηχανικής κατάστασης του οχήματος, και η τακτική συντήρηση και επιθεώρηση μπορούν να μειώσουν τις πιθανότητες ατυχημάτων ή να περιορίσουν τη σοβαρότητά τους.

2. Η οδός και το περιβάλλον: Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού, η σήμανση, η σηματοδότηση, ο φωτισμός, η κατάσταση του οδοστρώματος, η οργάνωση της κυκλοφορίας, η δημιουργία ανισόπεδων κόμβων ή διαβάσεων κλπ, είναι στοιχεία που επηρεάζουν τα οδικά ατυχήματα.
3. Ο άνθρωπος: Είναι η βασικότερη αιτία των οδικών ατυχημάτων. Η πλειοψηφία των ατυχημάτων αποδίδεται κυρίως στην παράβαση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Η λύση βασίζεται στην κυκλοφοριακή διαπαιδαγώγηση των οδηγών, πεζών, επιβατών, στην αυστηρή αστυνόμευση, στον αυστηρό έλεγχο των οδηγών κατά τη διάρκεια οδήγησης (αλκοτέστ, ζώνη ασφαλείας, όριο ταχύτητας).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

2.1 ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ

1. Στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την Κύπρο

Τα στατιστικά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την Κύπρο προέρχονται κυρίως από δημοσιεύσεις του βιβλίου «ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» (2).

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι τα στατιστικά στοιχεία για τα οδικά ατυχήματα δεν ήταν αναλυτικά, αλλά αθροιστικά. Ο αριθμός των δεδομένων στοιχείων ήταν περιορισμένος. Συγκεντρώθηκαν τα εξής στοιχεία για την Κύπρο:

- Αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων κατά κατηγορία (επιβατικά, λεωφορεία, φορτηγά, ημιφορτηγά, δίκυκλα)
- Αριθμός ατυχημάτων κατά βαθμό σοβαρότητας
- Αριθμός θυμάτων (νεκροί, τραυματίες)
- Θύματα ανά κατηγορία χρηστών οδού (πεζοί, επιβάτες, οδηγοί)
- Θύματα ανά κατηγορία χρήσης οχήματος
- Αριθμός νεκρών ανάλογα με την αιτία του ατυχήματος
- Συνολικός πληθυσμός της Κύπρου και ο πληθυσμός κατά επαρχίες
- Αριθμός ατυχημάτων και θυμάτων κατά επαρχίες
- Θύματα ανά κατηγορία φύλου και ηλικίας.... κλπ

Ακόμη χρησιμοποιήθηκαν τα στατιστικά δελτία των οδικών ατυχημάτων για παρουσίαση του συστήματος, καταγραφής στην Κύπρο. Αυτά τα δελτία δόθηκαν από το αρχηγείο της Αστυνομίας.

2. Στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για την Ελλάδα

Αρκετά στοιχεία χρησιμοποιήθηκαν από τις στατιστικές δημοσιεύσεις της Ε.Σ.Υ.Ε για την χρονική περίοδο 1985 - 1994 όπως:

- Αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων κατά κατηγορία
- Αριθμός θυμάτων (νεκροί, τραυματίες)
- Θύματα ανά κατηγορία χρηστών οδού
- Θύματα ανά κατηγορία χρήσης οχήματος.... κλπ

Το σύνολο του πληθυσμού για τη χρονική περίοδο 1985 - 1994 υπολογίστηκε θέτοντας στο δεδομένο πληθυσμό του 1985 μια προσαύξηση 0,5% για κάθε χρονιά.

Οι πληροφορίες για τις επαρχίες της Ελλάδας είναι από την Διπλωματική εργασία που έχει γίνει με θέμα «Μακροσκοπική ανάλυση των τροχαίων ατυχημάτων στους νομούς της Ελλάδας» (3).

Οι πληροφορίες για τα θανατηφόρα ατυχήματα ανά τύπο περιοχής και ανάλογα με τις συνθήκες φωτισμού είναι από την «Βάση Δεδομένων για τα οδικά ατυχήματα» του ΕΜΠ.

3. Στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν για τα Κράτη Μέλη της Ε.Ε.

Τα περισσότερα στατιστικά στοιχεία για τα Κράτη Μέλη της Ε.Ε. είναι από δημοσιεύσεις της «IRF» (4) για την χρονική περίοδο 1985 - 1994. Όπως:

- Αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων κατά κατηγορία
- Αριθμός ατυχημάτων
- Αριθμός θυμάτων
- Σύνολο πληθυσμού

Ακόμη λήφθησαν πληροφορίες από δημοσιεύσεις «Eurostar» (5) όπως:

- Αριθμός νεκρών κατά κατηγορία χρήσης οχήματος για την χρονική περίοδο 1987 - 1989.

Πληροφορίες από δημοσιεύσεις «Bast» (6) όπως:

- Αριθμός νεκρών κατά κατηγορία χρήσης οχήματος για την χρονική περίοδο 1991 - 1993
- Αριθμός νεκρών ανά κατηγορία χρηστών οδού για τη χρονική περίοδο 1991 - 1993

2.2 ΤΑ ΟΔΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Τα οδικά ατυχήματα παρουσιάζουν μια σταθερή αύξηση στην Κύπρο τα τελευταία 10 χρόνια. Από το 1982 παρατηρείται μια απότομη άνοδος της τάξης 15% ετησίως, οι τραυματισμοί αυξάνονται με μικρότερο ρυθμό. Εκτός από την κοινωνική πλευρά του προβλήματος τα οδικά ατυχήματα αποτελούν σημαντικό βάρος για την εθνική οικονομία. Ένας συντηρητικός υπολογισμός του οικονομικού κόστους των οδικών ατυχημάτων για την χρονική περίοδο 1981 - 1991 στην Κύπρο είναι περίπου 4, 610, 234, 735 λίρες (7).

Καθημερινά στην Ευρωπαϊκή Ένωση τα οδικά τροχαία ατυχήματα είναι η αιτία για τον θάνατο περισσότερων από 130 Ευρωπαϊκών πολιτών. Κάθε χρόνο στην Ευρώπη των 15 συμβαίνουν 1,300,000 οδικά τροχαία ατυχήματα και ορισμένοι ειδικοί εκτιμούν το κόστος αυτών περίπου σε 19 τρις δραχμές ετησίως (8).

Συνεπώς οι νεκροί, οι τραυματίες και οι υλικές ζημιές των ατυχημάτων έχουν ένα τεράστιο οικονομικό και κοινωνικό κόστος.

Η μείωση τους αποτελεί προτεραιότητα τόσο για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα αλλά και για κάθε χώρα.

2.3 Η ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Απαραίτητη προϋπόθεση για τη μελέτη και ανάλυση των οδικών ατυχημάτων είναι η σωστή συλλογή, και ταξινόμηση του κάθε στοιχείου του ατυχήματος.

Για να είναι χρήσιμα τα στοιχεία αυτά και να μπορούν να είναι συγκρίσιμα θα πρέπει να συλλέγονται ομοιόμορφα και να καταγράφονται με ομοιόμορφο τρόπο. Για αυτό το σκοπό οι αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες και οι ειδικοί οργανισμοί καθορίζουν πρότυπα συλλογής και κατάταξης των οδικών ατυχημάτων.

2.2.1 Συστημα καταγραφής , μέτρα αντιμετώπισης των οδικών ατυχημάτων στην Κύπρο

Μέχρι το 1994 η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου έδινε δυο δελτία Οδικού Ατυχήματος στα Αστυνομικά Κέντρα κάθε περιοχής, τα οποία ίσχυαν για όλη τη χώρα.

Το ένα δελτίο συμπληρωνόταν από την τροχαία για κάθε ατύχημα με υλικές ζημιές, ενώ το άλλο δελτίο συμπληρωνόταν στην περίπτωση που είχε θάνατο ή τραυματισμό στο οδικό ατύχημα. Η μορφή των δελτίων επισυνάπτεται στο παράρτημα Α.

Η στατιστική Υπηρεσία Κύπρου λάμβανε τα στοιχεία από τα δελτία αυτά και συμπλήρωνε ένα στατιστικό φύλλο, το οποίο επισυνάπτεται και αυτό στο παράρτημα Α.

Το δελτίο αυτό περιλαμβάνει τις εξής πληροφορίες σχετικά με το οδικό ατύχημα:

- Χρόνος του ατυχήματος: Έτος, μήνας, ημέρα, ώρα
- Τόπος του ατυχήματος: Κατοικημένη μή κατοικημένη περιοχή
- Συμμετέχοντες στο ατύχημα: πεζοί, οδηγοί και επιβάτες ανάλογα με την κατηγορία κυκλοφορούντων οχημάτων
- Στοιχεία για τους εμπλεκόμενους: ηλικία, φύλο των ατόμων
- Σοβαρότητα του ατυχήματος: Ατύχημα με υλικές ζημιές ή σωματικές βλάβες
- Στοιχεία για τον φωτισμό της περιοχής, και την κατάσταση του οδοστρώματος της οδού, καθώς και το όριο ταχύτητας της περιοχής που έγινε το ατύχημα.

Μετά από έρευνα από μια ομάδα μελετητών σχετικά με το επίπεδο οδικής ασφάλειας της Κύπρου (9) δημιουργήθηκε ένα πιο ολοκληρωμένο στατιστικό έντυπο. Στόχος της δημιουργίας του νέου εντύπου ήταν:

- Η λεπτομερής καταγραφή των στοιχείων των ατυχημάτων και ο περιορισμός στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό των λαθών στην συλλογή των πληροφοριών

- Η διευκόλυνση της μηχανογραφικής επεξεργασίας των στατιστικών πληροφοριών
- Συγκέντρωση των απαραίτητων πληροφοριών για την ανάλυση των παραχόντων που συμβάλουν στην πρόκληση των ατυχημάτων, έτσι ώστε να καταστεί δυνατή η επιστημονική αντιμετώπιση του προβλήματος της οδικής ασφάλειας.

Το καινούριο έντυπο συμπληρώνεται σε τρία αντίγραφα (10). Στο πρώτο και το τρίτο αναφέρονται οι ζητούμενες πληροφορίες. Στο δεύτερο αποφεύγεται η λεκτική περιγραφή και αντικαθίσταται με κωδικούς αριθμούς για την μηχανογραφική επεξεργασία στο Ηλεκτρονικό Υπολογιστή.

Οι πληροφορίες που εμπεριέχονται στο στατιστικό έντυπο επισυνάπτονται αναλυτικά στην σελίδα (9) καθώς και το έντυπο αυτό στη σελίδα (10-12).

Από το 1985 το τμήμα Στατιστικής και Ερευνών στο Υπουργείο Οικονομικών, εκδίδει το βιβλίο «Στατιστικής Μεταφορών» στο οποίο περιέχονται οι κυριότερες εξελίξεις των οδικών τροχαίων ατυχημάτων στην Κύπρο. Αναλυτικότερα περιλαμβάνει

- Τον αριθμό των οδικών ατυχημάτων και θυμάτων ετησίως
- Οδικά ατυχήματα κατά κυριότερη αιτία
- Οδικά ατυχήματα κατά μήνα, ημέρα, και κατά τη διάρκεια ημέρας και νύχτας
- Θύματα και οδικά ατυχήματα κατά κατηγορία χρηστών οδού, φύλου, και ηλικία θύματος
- Αριθμός νεκρών κατά κατηγορία χρηστών οδού, κατά φύλο και ηλικία
- Οδικά ατυχήματα και αριθμός νεκρών κατά επαρχίες Κύπρου κλπ.

Σύμφωνα με το τμήμα στατιστικής και ερευνών οι αιτίες των οδικών ατυχημάτων στην Κύπρο είναι:

- Το 95% των ατυχημάτων διαδραματίζει ο ανθρώπινος παράγοντας. Σε αυτό περιλαμβάνονται (α) Η υπερβολική ταχύτητα, (β) Η αμελής οδήγηση, (γ) Η μη συμμόρφωση στα σήματα και στα φώτα τροχαίας, (δ) Η οδήγηση υπό την επήρεια οινοπνεύματος. Γενικά η μη συμμόρφωση στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας
- Το 3% των ατυχημάτων διαδραματίζει κύριο ρόλο η διαμόρφωση του δρόμου και το περιβάλλον: (α) καιρικές συνθήκες, (β) ορατότητα, (γ) κατάσταση οδοστρώματος, (δ) ανεπαρκή γεωμετρικά στοιχεία
- Το 2% των ατυχημάτων οφείλεται στην κατάσταση του οχήματος.

Ο πίνακας που ακολουθεί και το αντίστοιχο διάγραμμα παρουσιάζουν τα αίτια των οδικών ατυχημάτων στην Κύπρο κατά σοβαρότητα. Για να σταθμιστεί ο αριθμός των νεκρών σε κάθε αιτία, δημιουργήθηκε ο δείκτης [νεκροί / θύματα]%. Υπολογίστηκε το ποσοστό των νεκρών ως προς το σύνολο των θυμάτων σε κάθε αιτία για την χρονική περίοδο 1986 - 1992.

Είναι φανερό ότι ο άνθρωπος αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα πρόκλησης των ατυχημάτων. Αξιοσημείωτο το μεγάλο ποσοστό των νεκρών ως προς θύματα που έχει η αιτία πρόκλησης ατυχημάτων «οδήγηση με την επιρροή οινοπνεύματος» φτάνει μέχρι και 30%. Μετά το 1990 που καθιερώθηκε ο νόμος «αλκοτέστ», η μείωση ήταν αισθητή.

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΚΥΠΡΟΥ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

(Έντυπο Αστ. 277)

(** Διευκρινίστε στο χώρο «Περιγραφή Δυστυχήματος»)

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

- Θανατηφόρα
- Σοβαρά τραυματισμών
- Ελαφρών τραυματισμών
- Υλικών ζημιών

ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΠΕΖΟΥ

- Διασταύρωνε καλυπτόμενος από σταματημένο όχημα
- Διασταύρωνε μη καλυπτόμενος από σταματημένο όχημα
- Διασταύρωνε καλυπτόμενος από κινούμενο όχημα
- Διασταύρωνε σε διάβαση πεζών
- Βόδιε στο δρόμο-Με πρόσωπο στην Τροχαία-Χωρίς πεζοδρόμιο
- Βόδιε στο δρόμο-Με πρόσωπο στην Τροχαία-Με πεζοδρόμιο
- Βόδιε στο δρόμο-Με πλάτη στην Τροχαία-Χωρίς πεζοδρόμιο
- Βόδιε στο δρόμο-Με πλάτη στην Τροχαία-Με πεζοδρόμιο
- Στεκόταν ή έπαιζε μέσα στο δρόμο
- Εκτός δρόμου-Πεζοδρόμιο, Ησίδα κλπ.
- Άλλη ενέργεια μέσα στο δρόμο**

ΜΕΣΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΡΟΧΑΙΑΣ

- Κανένα
- Αστυνομικός/Τροχονόμος
- Σήμα ΣΤΟΠ
- Σήμα προτεραιότητας
- Κυκλικός κόμβος
- Φύλα τροχαίας
- Φύλα τροχαίας Αστυν./τροχον.
- Φύλα τροχαίας/αναλόμπων κίτρινου
- Φύλα τροχαίας, Εκτός λειτουργίας

ΤΕΧΝΙΚΑ ΜΕΣΑ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

- Κανένα
- ΖΕΠΡΑ
- ΓΡΗΓΟΡΗΣ/ΣΤΑΜΑΤΗΣ
- ΓΡΗΓΟΡΗΣ/ΣΤΑΜΑΤΗΣ με διακόπτη
- ΠΕΛΙΚΑΝ
- ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟΣ/ΤΡΟΧΟΝΟΜΟΣ (Όχι ΔΙΑΒΑΣΗ)
- Άλλα**

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

- Ημέρα
- Νύχτα-Με οδικό φωτισμό
- Αυγή
- Νύχτα-Χωρίς οδικό φωτισμό
- Σούρουπο
- Άγνοια

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΡΟΜΟΥ

- Ευθείς & Επίπεδος
- Ευθείς & Ανηφορικός/κατηφορικός
- Ευθείς & Κορυφή/λόφου
- Επίπεδος & Επίπεδος
- Στροφή & Ανηφορικός/κατηφορικός
- Στροφή & Κορυφή/λόφου

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΣ ΔΡΟΜΟΥ

- Στεγνός
- Βρεγμένος
- Λασπώμενος
- Χιόνι/Πάγος
- Τασιάλι/Άμμος/Χάμια
- Άλλα**

ΚΑΙΡΟΣ

- Αέθριος
- Βροχή/Χαλάς
- Ομίχλη
- Χιόνι
- Άλλα**

ΕΝΕΧΟΜΕΝΑ ΠΡΟΣΩΠΑ

ΟΧΗΜΑ ΠΟΥ ΕΠΕΒΑΙΝΕ

- Όχημα Αρ. 1
- Όχημα Αρ. 2

ΘΕΣΗ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ

- Οδηγός
- Καθήμενοι Επιβάτες
- Ιστάμενοι Επιβάτες
- Άγνωστη Θέση

ΣΩΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

- Αστυνομία
- Ε.Φ.
- Σ.Β.Α.
- ΥΠΕΡΣΥΡ
- ΕΛΔΥΚ
- Άλλα

ΚΡΑΝΟΣ—ΖΩΝΗ ΑΣΦ.—κλπ.

- Κανένα
- Ζώνη Ασφαλ.
- Παιδικό κάθισμα
- Κράνος μοτοσ.
- Άγνωστο

ΕΚΤΙΜΑΣΗ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑ

- Δεν εκτιμήθηκε
- Εκτιμήθηκε μερικώς
- Εκτιμήθηκε
- Άγνωστο

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ

- Κύπριος
- Τουρίστας
- Άλλη
- Άρ.
- Φ.Α.
- Άλλ.

ΗΛΙΚΙΑ (Χρόνια)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10

ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΕΝΕΧΟΜΕΝΩΝ

- Πιλότος
- Ποδηλάτης
- Επιβάτης Ποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοποδηλάτου
- Επιβάτης Μοτοποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου
- Επιβάτης Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου

ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΕΝΕΧΟΜΕΝΩΝ

- Πιλότος
- Ποδηλάτης
- Επιβάτης Ποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοποδηλάτου
- Επιβάτης Μοτοποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου
- Επιβάτης Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου

ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΕΝΕΧΟΜΕΝΩΝ

- Πιλότος
- Ποδηλάτης
- Επιβάτης Ποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοποδηλάτου
- Επιβάτης Μοτοποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου
- Επιβάτης Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου

ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΕΝΕΧΟΜΕΝΩΝ

- Πιλότος
- Ποδηλάτης
- Επιβάτης Ποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοποδηλάτου
- Επιβάτης Μοτοποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου
- Επιβάτης Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου

ΙΔΙΟΤΗΤΑ ΕΝΕΧΟΜΕΝΩΝ

- Πιλότος
- Ποδηλάτης
- Επιβάτης Ποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοποδηλάτου
- Επιβάτης Μοτοποδηλάτου
- Οδηγός Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου
- Επιβάτης Μοτοσυκλέτας & Τρικύκλου

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΑΛΑΝ ΣΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ

ΑΝΘΡΩΠΟΣ

- Αλκοόλη
- Ναρκωτικά
- Φάρμακα (Κατόπιν Συνταγής)
- Ασθένεια (Αιφνίδια)
- Απώλεια Αισθήσεων
- Υπνηλία
- Ψυχιατρική Ανικανότητα
- Απειρία Οδηγού
- Ταχύτητα
- Παράληψη ή λήρησης Αρκετών Πλευρών
- Παράληψη ή λήρησης Κανονικής Λωρίδας Κυκλοφορίας
- Αλλαγή Λωρίδας (Αντικανονική)
- Προσπέρασμα από Αριστερά (Αντικανονικό)
- Προσπέρασμα από Δεξιά (Αντικανονικό)
- Βεβιασμένη Επιστροφή μετά από Προσπέρασμα
- Μη παροχή προτεραιότητας σε πεζό σε Διάβαση Πεζών
- Μη παροχή προτεραιότητας σε Οχήματα
- Στροφή αριστερά χωρίς προσοχή
- Στροφή δεξιά χωρίς προσοχή
- Επιστροφή αριστερά
- Οδηγηση προς τα πίσω
- Παράβαση Σήματος Τροχαίας
- Παράβαση Φύλων Τροχαίας
- Παράβαση Σήματος Αστυνομικού
- Απρόσεκτη διασταύρωση σε μη ελεγχόμενη διασταύρωση
- Παράληψη ή έλλοι λαθροσύνθετο σήμα
- Διαγώνια εκκίνηση από Αριστερά
- Διαγώνια εκκίνηση από Δεξιά
- Απρόσεκτη οδήγηση/Απόσπαση προσοχής
- Μη Τήρηση Ασφαλισμένης Απόστασης
- Απότομο Σταμάτημα
- Παρέκλιση/Εκτροπή από το δρόμο
- Εκθάμβωση από φάσμα άλλων οχημάτων
- Οδηγός άνοιξε πλευρική θύρα
- Άλλο λάθος από μέρους του οδηγού**
- Επιβάτης, ζώο, ή φορτίο εμποδίζουν τον οδηγό
- Επιβάτης άνοιξε πλευρική θύρα
- Επιβ./Αποβιβασμό από Λεωφορείο απρόσεκτα
- Άλλο λάθος από μέρους επιβάτη**
- Πεζός Διασταύρωσε απρόσεκτα
- Πεζός χρησιμοποίησε Διάβαση Πεζών Απρόσεκτα
- Άλλο λάθος από μέρους Πεζού**

ΟΧΗΜΑ

- Φρένα Ελαττωματικά
- Φύλα (Μηροσπινά) Ελαττωματικά
- Φύλα (Μηροσπινά) Ελαττωματικά
- Άλλα Φύλα Ελαττωματικά**
- Τιμόνι Ελαττωματικό
- Τροχοί/Ελαστικά Ελαττωματικά
- Μηχανισμός Ρυμούλκησης, Ελαττωματικός
- Μεταφορά Προεξέχοντος Φορτίου
- Υπερφόρτιση
- Άλλα Βλάβη του οχήματος**

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

- Σήμανση Λωρίδων Κυκλοφορίας, Ανεπαρκής/Λανθασμένη
- Σήματα Τροχαίας Ανεπαρκής/Λανθασμένα
- Φύλα Τροχαίας Λανθασμένα/Εκτός Λειτουργίας
- Ξένα Αντικείμενα/Αεσθαράς στο δρόμο
- Οδοστρώμα Ελαττωματικό (Ανωμαλίες-Λογούβες)
- Οδοστρώμα Ολισθηρό (Κατασκευές)
- Πογκέτα Ελαττωματικά/Αντικανονικά
- Οδοστρώμα Εκθαμβωτικό (Κατασκευές)
- Ορατότητα, Εμπόδιζ(ε)ται/Περιορίζ(ε)ται
- Οδοστρώμα Ολισθηρό (καιρός)
- Άνεμος Δυνατός
- Ήλιος (Εκθαμβωτικός)
- Ζώο
- Άλλος Περιβαλλοντικός**

ΟΧΗΜΑ

- Εντός του δρόμου
- Εκτός του δρόμου
- Άγνωστο

ΤΥΠΟΣ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

- ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟ ΟΧΗΜΑ

- Νωτιαίομετωπική
- Πλευρική
- Μετωπική
- Υπό γωνία
- Με σταθμευμένο μηχανοκίνητο όχημα
- Με ποδηλάτο

ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΑΛΛΟ ΚΙΝΟΥΜΕΝΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

- Πεζός
- Ζώο
- Άλλο αντικείμενο (Μη στερεωμένο)**

ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΜΕ ΣΤΕΡΕΩΜΕΝΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

- Ηλεκτρικός/Τηλεφωνικός πάσσαλος
- Προστατευτικό Κατασκευάσιμου Ακρωτί
- Προστατευτικό Κατασκευάσιμου Ενδιάμεσο
- Νηρίδα Τροχαίας
- Πεζοδρόμιο
- Σήμα Τροχαίας
- Γέφυρα
- Παραπέτο Γεφυριού
- Όχθος/Ανάχωμα/Αυλάκι
- Crash Cushion
- Κτίριο/Τάχος
- Δένδρο
- Άλλο Στερεωμένο Αντικείμενο**

ΧΩΡΙΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ

- Ανατροπή μέσα στο δρόμο
- Εκτροπή από το δρόμο (μόνο)
- Διασταύρωση κεντρικού διαχωριστικού
- Άλλο**

ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΠΡΙΝ ΤΟ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑ

- Ευθεία Πρεία
- Στροφή Δεξιά
- Στροφή Αριστερά
- Αποφυγή Οχήματος στο δρόμο
- Εκκίνηση από Στάθμευση
- Επιστροφή
- Ελάττωση ταχύτητας ή Σταμάτημα
- Σε Στάση λόγω Τροχαίας
- Προσπάθεια Στάθμευσης
- Σταθμευμένο
- Αποφυγή Αντικείμενου/Ανωμαλίας/Λογούβας δρόμου
- Αποφυγή Πεζού στο δρόμο
- Αποφυγή Οχήματος στο δρόμο
- Αλλαγή Λωρίδων Κυκλοφορίας
- Προσπέρασμα
- Εισόδος σε αυτοκινητόδρομο (Λωρίδα επιτάχυνσης)
- Έξοδος από αυτοκινητόδρομο (Λωρίδα επιβράδυνσης)
- Κίνηση προς τα πίσω
- Άλλη**

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

1	ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΚΥΠΡΟΥ										2		3		ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΟΔΙΚΩΝ ΔΕΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ										4		6		7		11										
12-13												14-15		16-17		18		19-20		21-22		23-24		25-26		27		28		29		30		31		32		36		37-38	
39-40																										41		45				46		47-48							
57																														49		51		52		54		55-56			
61												65		66		70						71				58-60						75-76		77-78							
79														80				81				85		87		88				89											
82														83				84																							
90																																									
91																																									
99												0		102		103		104		109		110		115		100		102		103		104		109		110		115			
116												117		119		124		125-130		131-136		117		119		124		125-130		131-136		138-139									
137																																									
140-141																142-143						140-141				142-143															
144-148														149-155						144-148				149-155						156-157											
158-159																						158-159						OX 1													
160-161																						160-161						162-163													
164																						164						OX 2													
165																						165						166-167													
170												171-172		173		174		175		176-177		178		179		180		181-2		183		184		185							
1																																									
2																																									
3																																									
4																																									
5																																									
6																																									
7																																									
186												187		190						191		194				195		198													
ΥΠΟΓΡΑΦΗ																				199-202						203-206															
																				207-210				211				212-215													

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

1		ΣΕΛΙΔΑ		ΑΠΟ				ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ ΚΥΠΡΟΥ: ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟ ΕΝΤΥΠΟ ΟΔΙΚΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ		ΕΠ. ΜΗΤΡΩΟ ΔΥΣΤ. ΑΡ.	
ΑΣΤ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:		ΑΡ.				ΑΣΤ. ΣΤΑΘΜΟΣ:		ΑΡ.			
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΔΥΣΤ. ΗΜ. ΜΗΝ. ΕΤΟΣ		ΗΜΕΡΑ		ΩΡΑ ΔΡΕΣ ΛΕΠΤΑ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ		ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΡΑΥΜ.		ΑΝΤΑΛΛΑΓΗΣΙΑΝ ΟΝΟΜ./ΔΙΕΥΘΥΝΣ.	
										ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2	
										ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2	
										ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2	
										ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2	
										ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2	
39-40		ΤΟΠΟΣ ΠΟΛΗ/ΔΗΜΟΣ:		ΧΩΡΙΟ:		ΣΤΟΝ ΚΥΡΙΟ ΔΡΟΜΟ ΑΡ.		ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2		47-8	
		ΟΝΟΜΑ ΔΡΟΜΟΥ:									
		ΔΡΟΜΟΣ/ΟΔΟΣ		ΔΡΟΜΟΣ/ΟΔΟΣ						ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ Χ.Λ.Μ. ΜΕΤΡΑ	
		ΕΝΔΕΙΞΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ:		ΚΑΙ		ΔΡΟΜΟΣ/ΧΩΡΙΟ		ΔΡΟΜΟΣ/ΧΩΡΙΟ		55-6	
57		ΧΩΡΟΜΕΤΡΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ/ΔΙΑΔΟΧΙΚΟ ΣΗΜΕΙΟ:		ΚΑΙ							
		ΣΗΜΕΙΟ Α'		ΣΗΜΕΙΟ Β'		ΓΙΑ ΔΡΟΜΟΥΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΡΟΣ:		ΠΛΑΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ (ΧΧ.Χ ΜΕΤΡΑ)		ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ & ΠΕΖΩΝ (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)	
										77-8	
		ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ		ΤΥΠΟΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ:		ΕΠΙΤΡΕΠ. ΠΟΡΕΙΑΣ ΤΡΟΧΑΙΑΣ:		ΤΥΠΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΤΙΚΟΥ:		ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	
				ΣΤΕΝΩΣΗ ΔΡΟΜΟΥ:		ΤΥΠΟΣ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΙ:		ΤΥΠΟΣ ΠΑΚΕΤΤΟΥ:		ΟΔΙΚΑ ΕΡΓΑ	
										ΝΑΙ 1 ΟΧΙ 2	
90		ΕΠΙΘΕΤΟ		ΟΔΗΓΟΣ ΑΡ. 1		ΠΡΩΤΟ		ΜΕΣΑΙΟ (ΑΡΧΙΚΑ)		ΕΠΙΘΕΤΟ	
										ΟΔΗΓΟΣ ΑΡ. 2	
										ΠΡΩΤΟ	
										ΜΕΣΑΙΟ (ΑΡΧΙΚΑ)	
		ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ								ΟΔΟΣ ΚΑΙ ΑΡΙΘΜΟΣ	
91		ΠΟΛΗ/ΧΩΡΙΟ		ΑΡ. ΤΗΛΕΦ.		ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ		ΑΡ. ΤΗΛΕΦ.		ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ	
						ΑΡ.:				ΑΡ.:	
99		ΗΛΙΚ.		ΦΥΛΟ		ΤΥΠΟΣ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΟΥ		ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΟΥ ΑΡ.		ΗΜΕΡ. ΑΝΕΞΙΣ Α.Ο.	
				Α=1 Θ=2		Μ Κ ΟΧΙ 1 2 3				ΗΜ. ΜΗΝ. ΕΤΟΣ	
116		ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛ.)		ΟΧΗΜΑ ΑΡ. 1		ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΡ.		ΕΚΔ. ΗΜ.:		ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛ.)	
										ΟΧΗΜΑ ΑΡ. 2	
										ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΡ.	
										ΕΚΔ. ΗΜ.:	
137		ΕΠΙΘΕΤΟ		ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ		ΠΡΩΤΟ		ΜΕΣΑΙΟ (ΑΡΧΙΚΑ)		ΕΠΙΘΕΤΟ	
										ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ	
										ΠΡΩΤΟ	
										ΜΕΣΑΙΟ (ΑΡΧΙΚΑ)	
		ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ		ΑΡ. ΤΗΛΕΦ.		ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ		ΑΡ. ΤΗΛΕΦ.			
		ΜΑΡΚΑ (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)		ΜΟΝΤΕΛΛΟ		ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ		ΜΑΡΚΑ (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)		ΜΟΝΤΕΛΛΟ	
										ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	
		ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ (CC)		ΑΡ. ΕΓΓΡΑΦΗΣ		ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΗ (CC)		ΑΡ. ΕΓΓΡΑΦΗΣ			
										156-7	
		ΤΥΠΟΣ (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)		ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ (ΔΙΕΞΕΤΕ ΤΟ ΒΟΡΡΑ)		ΤΥΠΟΣ (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)		ΤΥΠΟΣ (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)		162-	
		ΖΗΜΙΕΣ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΠΑΦΗΣ) (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)				ΖΗΜΙΕΣ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΠΑΦΗΣ) (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)		ΖΗΜΙΕΣ (ΣΗΜΕΙΟ ΕΠΑΦΗΣ) (ΙΔΕ ΚΑΤΑΛΟΓΟ)			
		ΑΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ				ΑΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ		ΑΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ			
		ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2 ΑΓΝΩΣΤ.=9				ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2 ΑΓΝΩΣΤ.=9		ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2 ΑΓΝΩΣΤ.=9			
		ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛ.				ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛ.		ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛ.			
		ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2 ΑΓΝΩΣΤ.=9				ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2 ΑΓΝΩΣΤ.=9		ΝΑΙ=1 ΟΧΙ=2 ΑΓΝΩΣΤ.=9			
		ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ				ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ		ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ		166-	

Πίνακας: 2.1 ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (% ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ) ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΗ ΑΙΤΙΑ

ΑΙΤΙΑ	ΝΕΚΡΟΙ				ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ (%)			
	1986	1988	1990	1992	1986	1988	1990	1992
α. Οδήγηση με υπερβολική ταχύτητα	29	23	22	34	1.5%	4.25%	4.40%	5.08%
β. Απρόσεκτη διακίνηση πεζών	23	17	16	23	6.16%	4.12%	4.71%	6.84%
γ. Παράλειψη οδηγών να οδηγούν στην αριστερή πλευρά του δρόμου	19	16	18	8	3.49%	3.19%	4.06%	1.93%
δ. Παράλειψη συμμόρφωσης στα σήματα τροχαίας	5	4	9	13	0.59%	0.51%	1.22%	1.34%
ε. Απροσεξία οδηγών	7	8	4	14	2.89%	2.70%	1.83%	7.00%
ζ. Οδήγηση υπό την επηρέεια οινοπνεύματος	0	3	3	7		23.07%	30%	13.2%
η. Οδήγηση οχημάτων σε μικρή απόσταση πίσω από άλλα κινούμενα οχήματα	1	3	3	2	0.26%	0.48%	0.70%	0.68%
θ. Αμελές προσπέρασμα	4	9	8	7	1.17%	2.10%	2.38%	1.98%
ι. Στροφή δεξιά χωρίς να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα	1	4	1	6	0.26%	1.16%	0.24%	1.30%
κ. Αμελές οδήγημα	3	2	2	2	2.52%	2.06%	3.27%	4.34%
λ. Μηχανικές βλάβες	1	3	3	4	2.22%	5%	4.61%	6.45%
μ. Διασταύρωση οδικών συνδέσεων χωρίς να ληφθούν τα αναγκαία μέτρα	1	2	2	0	0.33%	0.57%	0.49%	
ν. Οδήγηση χωρίς προηγούμενη εξάσκηση	4	6	0	4	5.33%	8.10%		3.27%
ξ. Διάφορες άλλες αιτίες	7	7	10	7	2.92%	2.47%	0.25%	0.91%

ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ (% ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ) ΚΑΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΗ ΑΙΤΙΑ



Διάγραμμα 2.1

Για την πρόληψη και απάμβλυνση του προβλήματος επιβάλλεται προβληματισμός και λήψη μέτρων όπως (11):

- Εκστρατείες «ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ» που διοργανώνουν το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων. Στόχος η ευαισθητοποίηση του κυπριακού κοινού, και η διαμόρφωση οδικής συνείδησης.
- Ικανοποιητική αύξηση προσωπικού τροχαίας για να αυξηθούν οι περιπολίες και γενικά η παρουσία της Αστυνομίας στις οδικές αρτηρίες των πόλεων, στους υπεραστικούς δρόμους και στις τουριστικές περιοχές.
- Αυστηρά μέτρα ελέγχου των μοτοσυκλετιστών
- Έλεγχος ανήλικων οδηγών
- Εντατικοποίηση ελέγχου αλκοτέστ, ζώνης ασφαλείας και ελέγχου υπερβολικής ταχύτητας
- Επισήμανση επικίνδυνων δρόμων και ενημέρωση του αρμόδιου τμήματος
- Επισήμανση αλλοίωσης χάραξης της οδού, και έλλειψης οδικής σήμανσης οριζόντιας - κατακόρυφης, ενημέρωση του αρμόδιου τμήματος
- Βελτίωση του επιπέδου ασφαλείας των οχημάτων

2.2.2 Σύγκριση του τρόπου καταγραφής των ατυχημάτων μεταξύ Κύπρου και χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Είναι γεγονός ότι στα 12 ευρωπαϊκά κράτη υπάρχουν διαφοροποιήσεις στο σύστημα καταγραφής των στοιχείων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων.

Κάθε Ευρωπαϊκό κράτος έχει το δικό τους δελτίο ατυχημάτων το οποίο συμπληρώνεται από την τροχαία και δίνονται στην Στατιστική υπηρεσία του κράτους για επεξεργασία στους Η.Υ.

Επειδή ο τρόπος και το όλο σύστημα καταγραφής των ατυχημάτων αντικατοπτρίζει την οδική ασφάλεια του κάθε μέλους κράτους, προβάλλει πλέον επιτακτική ανάγκη για μια Ευρωπαϊκή προσέγγιση της καταγραφής και επεξεργασίας των στοιχείων των οδικών τροχαίων ατυχημάτων.

Έχει επιτευχθεί μια ποσοτική σύγκριση των οδικών δελτίων ατυχημάτων των κρατών μελών της Ε.Ε σύμφωνα με την οποία η επιλογή των πέντε ενότητων (γενικές πληροφορίες , οδός , όχημα , χρήστης οδού) περιγράφει με τον καλύτερο τρόπο τον διαχωρισμό των ερωτημάτων στα δώδεκα δελτία των ατυχημάτων .(12)

Ο πίνακας που ακολουθεί κατανέμει τις ερωτήσεις των δελτίων των ατυχημάτων στις κατηγορίες.

Με την βοήθεια του πίνακα αυτού, στον οποίο θα συμπεριληφθεί και το δελτίο ατυχημάτων της Κύπρου, παρατηρούνται τα εξής συμπεράσματα:

- Όλα τα δελτία των 12 χωρών της Ε.Ε. περιέχουν ερωτήματα που κατανέμονται και στις πέντε ενότητες, το ίδιο και το δελτίο της Κύπρου
- Η κατανομή των ερωτημάτων στις 5 κατηγορίες δεν παρουσιάζει σημαντικές διαφορές εφόσον το μικρότερο ποσοστό παρουσιάζουν τα γενικά ερωτήματα (15%) ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό τα ερωτήματα σχετικά με την οδό και το ατύχημα
- Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα ερωτήματα που αναφέρονται στην οδό το ατύχημα και τον χρήστη της οδού έχουν τα ίδια μέσα ποσοστά (24%, 24%, 21%)
- Ακόμη το μικρότερο ποσοστό ερωτημάτων σε ενότητα παρουσιάζουν τα ερωτήματα σχετικά με τον χρήστη της οδού του δελτίου της Πορτογαλίας,(7%) ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό παρουσιάζουν τα ερωτήματα του δελτίου της Πορτογαλίας που αναφέρονται στην οδό το (41%).
- Παρατηρήθηκε ακόμη ότι η Κύπρος παρουσιάζει το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτημάτων στην ενότητα «Γενικές πληροφορίες (34%) και το μικρότερο ποσοστών ερωτημάτων στην ενότητα «Οδός» (14%)

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2 ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΩΝ
ΔΩΔΕΚΑ ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΚΑΙ ΤΟ
ΔΕΛΤΙΟΥ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	D	F	I	NL	B	L	GB	IRL	DK	GR	E	P	CY
Κώδικας Ατυχήματος	1	1	1	1			1	1	1	1	1		1
Είδος Δελτίου Ατυχήματος							2						
Αστυνομική Αρχή	1	1	1	1	1		1	1	1			2	1
Τόπος Ατυχήματος	12	20	8	7	8	3	6	9	12	7	12	4	8
Είδος Οδού		9	5	4	4		8		2	6	6	8	5
Είδος Ατυχήματος	5	10	5	6	4	5	6	6	6	9	5	5	5
Απολογισμός Ατυχήματος	5		1		4		3	4	4	3	4	5	1
Αριθμός Οχημάτων							1		1	1	1		
Πιθανά Γενικά αίτια	1							5					66
Οικονομικά στοιχεία ατυχήματος	8			1		4							
Προτεινόμενα μέτρα θεραπείας								1					
Πληροφορίες ειδικού προγράμματος						1		1	1				
ΣΥΝΟΛΟ	33	41	20	20	23	12	29	28	27	27	29	24	87

ΟΔΟΣ	D	F	I	NL	B	L	GB	IRL	DK	GR	E	P	CY
Είδος οδοστρώματος	5		6	5	4	4			1	6	4	5	4
Συνθήκες οδοστρώματος	7	10	8	5	11	5	6	6	3	7	9	9	5
Καιρικές Συνθήκες	4	9	6	5	6	7	9	8	5	7	8	6	5
Φωτισμός	4	8		6	10	4	8	7	8	6	8	6	6
Γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδού	5	19	7	1	8	2		6	2		10	3	1
Τύπος οδού	2	6	6	3	3	2	10	2	18	6	10	2	
Λεπτομέρειες διασταύρωσης		9	3	1	2	1	15	5	2		2		
Είδος δευτερεύοντος οδού								7					
Ρύθμιση κυκλοφορίας	4	22		3	8	1	3	1	4	9	4		9
Τεχνικά έργα	3	7	3	10	10	3	1	1	3	2	3	1	1
Στοιχεία ποδηλατοδρόμου		4			4				6				
Στοιχεία Υποδομής για την κίνηση πεζών	2	3			7		10	4		7	2		6
ΣΥΝΟΛΟ	36	97	39	39	73	29	69	40	52	43	65	34	37

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

ΑΤΥΧΗΜΑ	D	F	I	NL	B	L	GB	IRL	DK	GR	E	P	CY
Τύπος Ατυχήματος	9	10	16	8	22	3	7	11	15	13	9	5	4
Πρόσκρουση	1	29	9	1	17	6	21	9	5	1	16	1	26
Ελιγμοί που συντέλεσαν στο ατύχημα	2	24	17	16	17	4	25	8	21	17	20	1	
Παραβάσεις κυκλοφορίας	3	22	14	8	10	4			3	1	18	2	
Θέση οχήματος την ώρα της σύγκρουσης	3			12			10						19
Θέση οχήματος μετά	1						5						
Το όχημα άφησε το δρόμο							9						
Σκαρίφημα	1			1				1		1	1	1	1
Περιγραφή	1			1				1	1		1	1	1
Πρώτο σημείο σύγκρουσης οχήματος							5						
Μέρος του οχήματος που καταστράφηκε	1	9					8				1		
Όχημα συγκρούστηκε και εξαφανίστηκε		1			1	1	1				1		
Μέτρα αστυνομίας	1												
ΣΥΝΟΛΟ	28	95	50	47	67	18	91	30	45	33	66	11	62

ΟΧΗΜΑ	D	F	I	NL	B	L	GB	IRL	DK	GR	E	P	CY
Είδος οχήματος	22	15	24	10	17	16	19	16	16	24	20	7	17
Ειδικοί τύποι οχήματος	1	7									4		
Τεχνικά χαρακτηριστικά οχήματος	2				1	2	6	2			1		1
Αριθμός κυκλοφορίας - Ασφάλεια οχήματος	4	2	2	5	1	2	6	4	2				1
Ηλικίας οχήματος		2								5	1		1
Εξοπλισμός Ασφάλειας	1	6				1				5	2		
Εκτιμώμενη ταχύτητα									8				
Χρήση φώτων		7	1	1	6	4			5		3		
Ελαττώματα - έλλειψης οχήματος	1	13	10	1	4	9		13			13		
ΣΥΝΟΛΟ	31	52	37	17	29	34	31	35	31	34	46	7	30

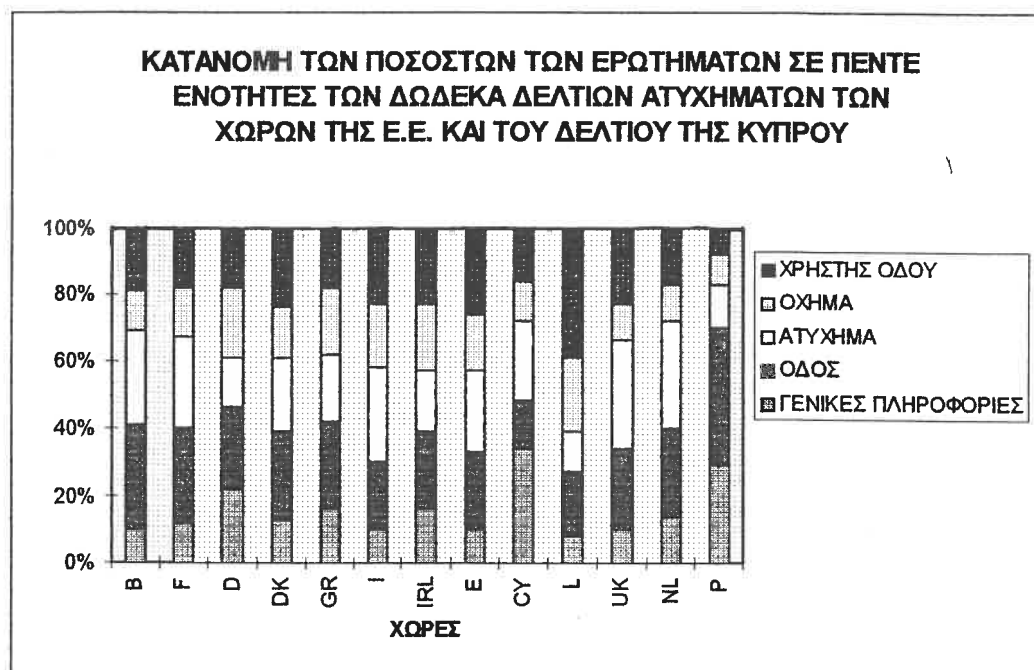
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

ΧΡΗΣΤΗΣ ΟΔΟΥ	D	F	I	NL	B	L	GB	IRL	DK	GR	E	P	CY
Επίδραση οινοπνεύματος	1	6	1	1	3	2	5	2	3	6	2	1	6
Κατάσταση Εμπλακέντων προσώπων		9	4	1	5	8		1	3		12	2	
Τραυματισμοί Εμπλακέντων προσώπων			6						7				4
Στοιχεία οδηγού - Εμπλακέντων προσώπων	16	10	3	8	10	26	8	8	3	8	6		12
Σκοπός μετακίνησης		4		2	6			1			4		
Απολογισμός ατυχήματος	3	4	4	6	4	2	3	3	4	3	4	3	
Δίπλωμα οδήγησης	3	2	9	4		10		2	6	11	3		2
Θέση επιβάτη		3	5	1			6		2				
Χρήση εξοπλισμού ασφάλειας		6	1		5	2	18	3	4	3	4		5
Κατηγορίες πεζών	1				3	1	1		2				
Θέση πεζού	1	12	9		8	7	11	5	8		10		3
Κίνηση πεζού		1	2		3	1	10	8	2		1		4
Κατεύθυνση πεζού							9						4
Ατύχημα μαθητή		6					2						
Περίθαλψη τραυματιών			1	2				5	3				3
Παρατηρήσεις	1					1							
ΣΥΝΟΛΟ	26	63	45	25	47	60	63	38	47	31	71	6	41

Πηγή: Γ. Γιαννής, «ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΔΩΔΕΚΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΩΝ Ε.Κ» Πρακτικά
1ου Πανελληνίου συνεδρίου οδικής ασφάλειας, Θεσσαλονίκη, Μάρτιος
1994

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗΣ ΤΩΝ ΠΟΣΟΣΤΩΝ
ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΠΕΝΤΕ ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΔΩΔΕΚΑ
ΔΕΛΤΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

ΚΡΑΤΟΣ	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ	ΟΔΟΣ	ΑΤΥΧΗΜΑ	ΟΧΗΜΑ	ΧΡΗΣΤΗΣ ΟΔΟΥ
Βέλγιο	10%	30%	28%	12%	20%
Γαλλία	12%	28%	27%	15%	18%
Γερμανία	22%	24%	15%	21%	17%
Δανία	13%	26%	22%	15%	23%
Ελλάδα	16%	26%	20%	20%	18%
Ιταλία	10%	20%	28%	19%	23%
Ιρλανδία	16%	23%	18%	20%	22%
Ισπανία	10%	23%	24%	17%	26%
Κύπρος	34%	14%	24%	12%	16%
Λουξεμβούργο	8%	19%	12%	22%	39%
Μ. Βρετανία	10%	24%	32%	11%	22%
Ολλανδία	14%	26%	32%	11%	17%
Πορτογαλία	29%	41%	13%	9%	7%
Μέσος όρος των 13 κρατών	15%	24%	24%	16%	21%



Διάγραμμα 2.2

Κάθε κράτος χρησιμοποιεί ορισμούς για τα στοιχεία των οδικών τροχαίων ατυχημάτων που συλλέγει, οι οποίοι δεν είναι απαραίτητα οι ίδιοι με τους αντίστοιχους άλλων κρατών.

Οι κοινοί και ενιαίοι ορισμοί αποτελούν θεμελιώδη προϋπόθεση για κάθε σύγκριση στοιχείων αφού για να εξαχθούν αληθινά και ομογενή αποτελέσματα πρέπει η βάση σύγκρισης να είναι η ίδια.

Ειδικά για τους ορισμούς (νεκρούς - τραυματίες), δημιουργήθηκαν συντελεστές αναγωγής, που ανάγουν τον αριθμό των νεκρών στον κοινό ορισμό του νεκρού μέσα σε 30 ημέρες που ακολούθησαν το ατύχημα. Οι συντελεστές αυτοί έχουν προκύψει μετά από έρευνα σε κάθε χώρα μέλος. Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τον ορισμό του βαθμού τραυματισμού είναι τριών ειδών: (α) εάν ο τραυματίας εισηχθεί στο νοσοκομείο (β) ο χρόνος που παρέμεινε στο Νοσοκομείο (γ) το είδος των τραυμάτων. Ακόμη χρησιμοποιείται διαφορετικός ορισμός για την αστική περιοχή.

Επισυνάπτεται πίνακας που παρουσιάζεται η σύγκριση των βασικών όρων οδικών τροχαίων ατυχημάτων στα κράτη μέλη Ε.Ε. και της Κύπρου (8).

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΚΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4 ΒΑΣΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΟΔΙΚΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ
ΚΑΙ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

ΚΡΑΤΟΣ	ΟΡΙΣΜΟΣ (ΗΜΕΡΕΣ)	ΣΥΝΤΕΛ. ΑΝΑΓΩΓΗΣ ΟΡΙΣΜΟΥ ΝΕΚΡΟΥ	ΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑ	ΟΡΙΣΜΟΣ ΕΛΑΦΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΑ	ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΒΑΘΜΟΥ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	
							ΜΕ ΘΥ- ΜΑΤΑ	ΜΕ ΥΛ. ΖΗΜΙΕΣ
ΒΕΛΓΙΟ	30	1	Νοσοκομείο > 1 ημέρα	Άλλα	Διάρκεια στο νοσοκομείο	Ζώνη εντός ειδικών σημάτων	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΓΑΛΛΙΑ	6	1,057	Νοσοκομείο > 6 ημέρες	Νοσοκομείο > 6 ημέρες	Διάρκεια στο νοσοκομείο	Ζώνη εντός ειδικών σημάτων	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	30	1	Νοσοκομείο > 1 ημέρα	Άλλα τραύματα	Διάρκεια στο νοσοκομείο	Ζώνη εντός ειδικών σημάτων	ΝΑΙ	Ανω των 3.000 (DH)
ΔΑΝΙΑ	30	1,12	Κατάγματα, εγκαύματα, τραυματισμός κρανίου	Ελαφριά τραύματα	Είδος τραυμάτων	Ζώνη εντός ειδικών σημάτων	ΝΑΙ	Σε τοπικό επίπεδο
ΕΛΛΑΔΑ	επιτόπου	1,07	Νοσοκομείο	Οχι νοσοκομείο	Νοσοκομείο	Δομημένη ζώνη	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΙΤΑΛΙΑ	7	1	Βαρύς τραυματισμός	Ελαφρά τραύματα		Δομημένη ζώνη	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	30	1,3	Νοσοκομείο > 1 ημέρα	Άλλα	Διάρκεια στο νοσοκομείο	Εντός ζώνης με όριο ταχύτ. 30 / 40 χλμ.	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΙΣΠΑΝΙΑ	1	1	Νοσοκομείο	Οχι νοσοκομείο	Νοσοκομείο	Δομημένη ζώνη	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΚΥΠΡΟΣ	30	1	Νοσοκομείο > 24 ώρες	Πρώτες βοήθειες	Νοσοκομείο	Δομημένη ζώνη	ΝΑΙ	ΝΑΙ
ΛΟΥΞΕΜΒ	30	1	Νοσοκομείο > 1 ημέρα	Άλλα τραύματα	Διάρκεια στο νοσοκομείο	Ζώνη εντός ειδικών σημάτων	ΝΑΙ	ΝΑΙ
Μ. ΒΡΕΤΤ.	30	1	Νοσοκομείο, βαριά τραύματα	Ελαφριά τραύματα	Νοσοκομείο, είδος τραυματισμού	Εντός ζώνης με όριο ταχύτ. 30 / 40 χλμ.	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	30	1				Δομημένη ζώνη	ΝΑΙ	ΝΑΙ
ΠΟΡΤΟΓΑΛ	επιτόπου	1,3	Νοσοκομείο	Οχι νοσοκομείο	Νοσοκομείο	Ζώνη εντός ειδικών σημάτων	ΝΑΙ	Από το 1987

Επειδή το επίπεδο οδικής ασφάλειας, στα Ευρωπαϊκά κράτη επηρεάζεται καθοριστικά από την οικονομική ευημερία του κράτους, την ιδιοκτησία οχημάτων, αλλά και από την πρόληψη και αντιμετώπιση των ατυχημάτων γίνονται οι εξής προσπάθειες από την Ευρωπαϊκή Ένωση (8).

- Εκστρατείες ευαισθητοποίησης κατά της οδήγησης υπό την επήρεια οινοπνεύματος και για την χρήση ζώνης ασφαλείας, καθώς και τον σεβασμό στα όρια ταχύτητας
- Εκστρατείες ευαισθητοποίησης και κυκλοφοριακής αγωγής των νέων οδηγών
- Υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους για τους οδηγούς δικυκλιστές
- Περιορισμός και έλεγχος της ταχύτητας ιδιαίτερα στις κατοικημένες περιοχές
- Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης των μέτρων
- Εισαγωγή κανόνων για τους ποδηλάτες
- Αυστηρές πένες και πρόστιμα για την παράβαση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας
- Βελτίωση σήμανσης και ιδιαίτερα της ορατότητας και λειτουργικότητας των πληροφοριακών πινακίδων
- Ειδικές διατάξεις για την κυκλοφορία των φορτηγών
- Αυστηρός και τακτικός τεχνικός έλεγχος στα οχήματα
- Εθνική στρατηγική για καταπολέμηση των οδικών ατυχημάτων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΜΑΚΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η μελέτη των ατυχημάτων σε εθνική κλίμακα, περιλαμβάνει την μακροσκοπική εξέταση της χρονικής εξέλιξης των ατυχημάτων σε μια χώρα, ή σε μεγάλες γεωγραφικές υποδιαιρέσεις της π.χ. (επαρχίες της Κύπρου) με στόχο να επισημάνει διαφορές μεταξύ χωρών και περιοχών και να προσπαθήσει να διατυπώσει τα μοντέλα πρόβλεψης.

Η ορθή μακροσκοπική εξέταση των ατυχημάτων επιβάλλει αντί την χρήση απόλυτων αριθμών την χρήση αντιπροσωπευτικών δεικτών.

Στόχος είναι η εξέταση των δεικτών αυτών γιατί θα είναι παρακάτω απαραίτητοι για την πανευρωπαϊκή σύγκριση.

Οι κυριότεροι δείκτες ατυχημάτων είναι εκείνοι που συσχετίζουν τα ατυχήματα και τα θύματα τους με τα διανυθέντα οχηματοχιλιόμετρα και επιβατοχιλιόμετρα. Λόγω έλλειψης επαρκών στοιχείων για την Κύπρο χρησιμοποιήθηκαν λιγότεροι αντιπροσωπευτικοί δείκτες όπως ατυχήματα, νεκροί, θύματα ανά κάτοικο, και ανά όχημα.

Διαχωρίστηκαν οι δείκτες σε δυο κατηγορίες ανάλογα με την επικινδυνότητα, και ανάλογα με την σοβαρότητα. Ως δείκτες σοβαρότητας ορίστηκαν οι λόγοι:

- **Θανατηφόρα ατυχήματα / Σύνολο ατυχημάτων**
- **Αριθμός νεκρών / Σύνολο θυμάτων**
- **Αριθμός νεκρών / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**

Ως δείκτες επικινδυνότητας ορίστηκαν οι λόγοι :

- **Αριθμός ατυχημάτων / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**
- **Αριθμός ατυχημάτων / 1000 κατοίκους**

Ο δείκτης νεκροί / όχημα βασίζεται σε κατεξοχήν σωστά και συγκρίσιμα στοιχεία και δίνει μια αντιπροσωπευτική εικόνα για το επίπεδο οδικής ασφάλειας.

λεια στην Κύπρο, αφού μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει την ίδια συμπεριφορά με τον δείκτη οχηματοχιλιόμετρα.

Στην μακροκλίμακα οι αριθμοί των ατυχημάτων σχετίζονται με παράγοντες όπως ο πληθυσμός, τα κυκλοφορούντα οχήματα, το μήκος του οδικού δικτύου, τα οχηματοχιλιόμετρα, την μορφολογία του εδάφους.

Η συσχέτιση μπορεί να γίνει με την χρήση χρονοσειρών όπου εξετάζεται μια χώρα η ετήσια εξέλιξη του αριθμού των ατυχημάτων μέσα σ' ένα χρονικό διάστημα, ή με σύγκριση διάφορων χωρών για ένα ή και περισσότερα χρόνια (1).

Ένα από τα παλαιότερα μοντέλα σύγκρισης είναι το Μοντέλο Πρόβλεψης Smeed, το οποίο εφαρμόστηκε και για την Κύπρο.

3.2 ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΡΟΒΛΕΨΗΣ SMEED

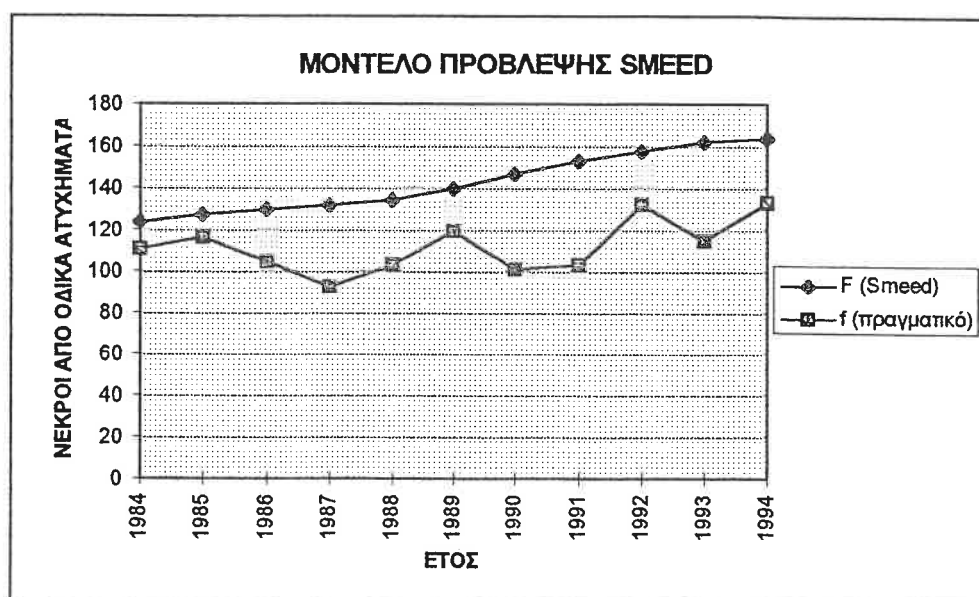
Ένα από τα παλαιότερα και απλούστερα μοντέλα σύγκρισης σε εθνική κλίμακα είναι το παρακάτω που διατύπωσε ο καθηγητής SMEED, χρησιμοποιώντας στατιστικές θανάτων από οδικά ατυχήματα, πληθυσμού και αριθμού κυκλοφορούντων οχημάτων από 20 χώρες για το 1938 (1).

$$F = 0,0003 (V \times p^2)^{1/3}$$

- F = αριθμός νεκρών από οδικά ατυχήματα
- V = αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων
- p = πληθυσμός της χώρας

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ SMEED ΓΙΑ ΤΑ
ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

ΕΤΟΣ	V	P	ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ ΑΠΟ ΜΟΝΤ. SMEED	ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ	ΥΠΟΛΟΙΠΟ (%)
1984	248107	538394	124	111	-11,71%
1985	263157	544600	128	116	-10,34%
1986	271784	550888	130	105	-28,80%
1987	270167	556585	132	92	-43,47%
1988	289584	562691	135	103	-31,06%
1989	315972	572657	140	119	-17,64%
1990	342676	587140	147	101	-45,54%
1991	366384	603067	153	103	-48,54%
1992	388183	619219	158	132	-19,69%
1993	399944	629800	162	115	-40,86%
1994	407698	638300	164	133	-23,30%



Διάγραμμα 3.1

Από το διάγραμμα 3.1 παρατηρούμε ότι η προσαρμογή της εξίσωσης Smeed στα Κυπριακά Δεδομένα 1984 - 1994 δεν είναι ικανοποιητική, εφόσον για όλα τα χρόνια, τα πραγματικά ατυχήματα είναι λιγότερα απ' ό,τι τα αναμενόμενα από το μοντέλο. Κρίνεται αναγκαίο να διατυπωθεί μια συσχέτιση που να έχει προκύψει από τα δεδομένα της Κύπρου.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΧΡΟΝΟΣΕΙΡΑ 1984 - 1994

Για την εύρεση των συσχετίσεων μεταξύ του συνόλου των νεκρών από οδικά τροχαία ατυχήματα πληθυσμού, και κυκλοφορούντων οχημάτων, επιλέγεται η μέθοδος παλινδρόμησης. Σαν εξαρτημένη μεταβλητή εισάγεται ο αριθμός του συνόλου των νεκρών. Σαν εξαρτημένες μεταβλητές λαμβάνονται ο πληθυσμός και τα κυκλοφορούντα οχήματα. Όμως η μεγάλη συσχέτιση των δυο μεγεθών δεν επιτρέπει την εισαγωγή και των δυο μεταβλητών ταυτοχρόνως σαν ανεξάρτητες μεταβλητές. Έτσι σαν ανεξάρτητη μεταβλητή λαμβάνεται το γινόμενο τους.

Η μορφή του μοντέλου: $\Psi = \alpha \times \chi^b$

- $\psi = F$
- $\chi = v \times p$

Τα αποτελέσματα ήταν $\alpha = 5,2 \times 10^{-2}$ $b = 0,195$ $r^2 = 0,27$

Παρατηρούμε ότι ο συντελεστής συσχέτισης είναι πολύ μικρότερος από την μονάδα $r^2 = 0,27$ άρα δύσκολα μπορούμε να προσαρμόσουμε τα δεδομένα της Κύπρου σε αυτό το μοντέλο πρόβλεψης.

Ίσως μια λογική εξήγηση είναι το γεγονός ότι ο Δείκτης Ιδιοκτησίας είναι υψηλός στην Κύπρο, και ακόμη ότι μπορεί η καταγραφή των ατυχημάτων να ήταν ελλιπής, εφόσον για όλη τη χρονική περίοδο 1984 - 1994 τα ατυχήματα στην Κύπρο ήταν λιγότερα από τα αναμενόμενα σύμφωνα με το μοντέλο Smeed.

3.3 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

3.3.1 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Τα ατυχήματα δεν παρουσιάζουν την ίδια σημασία από άποψη σοβαρότητας, κόστους, αριθμό οχημάτων ή πεζών που συμμετέχουν. Ετσι έχουν προταθεί διάφοροι μέθοδοι στάθμισης των ατυχημάτων με στόχο η σύγκριση του αριθμού των ατυχημάτων μεταξύ διαφόρων θέσεων να αποκτά περισσότερη σημασία (1).

Όσο αφορά τη στάθμιση των ατυχημάτων με βάση τη σοβαρότητα διαχωρίζονται στις πιο κάτω κατηγορίες:

- Θανατηφόρα ατυχήματα
- Ατυχήματα με σωματικές βλάβες (σοβαρά - ελαφριά)
- Ατυχήματα με υλικές ζημιές

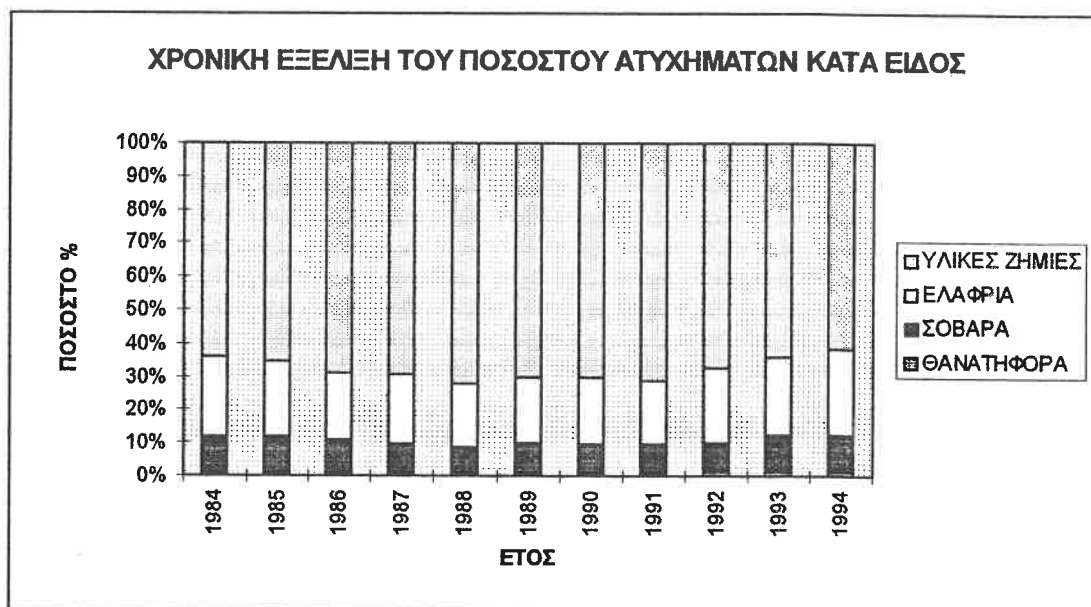
Η χρονική εξέλιξη του αριθμού των ατυχημάτων στην Κύπρο για την περίοδο 1984 - 1994 παρουσιάζεται στους παρακάτω πίνακες και διαγράμματα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2 ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΕΤΟΣ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ	ΣΟΒΑΡΑ	ΕΛΑΦΡΙΑ	ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
1984	103	1031	2306	6121	9561
1985	103	1049	2116	6246	9514
1986	102	1030	2024	6679	9835
1987	87	987	2189	7248	10511
1988	97	913	2211	8315	11536
1989	104	986	2254	7977	11321
1990	91	940	2141	7636	10808
1991	96	950	2062	7759	10867
1992	121	889	2213	6810	10033
1993	108	863	1961	5235	8167
1994	121	876	2030	4876	7903

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΕΤΟΣ	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ (%)	ΣΟΒΑΡΑ (%)	ΕΛΑΦΡΙΑ (%)	ΥΛΙΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ
1984	1%	11%	24%	64%
1985	1,07%	11%	22%	65%
1986	1,03%	10%	20%	68%
1987	0,8%	9%	21%	79%
1988	0,8%	8%	19%	72%
1989	0,9%	9%	20%	70%
1990	0,8%	9%	20%	70%
1991	0,8%	9%	19%	71%
1992	1,2%	9%	22%	67%
1993	1,3%	11%	24%	64%
1994	1,5%	11%	26%	62%



Διάγραμμα 3.2

Παρατηρείται κάποια αύξηση του αριθμού των θανατηφόρων αλλά και του ποσοστού των θανατηφόρων ατυχημάτων στο σύνολο των ατυχημάτων. Στα σοβαρά και ελαφριά ατυχήματα ενώ έχουμε μείωση ως προς τον αριθμό τους έχουμε αύξηση στο ποσοστό τους ως προς το σύνολο των ατυχημάτων. Τα ατυχήματα με υλικές ζημιές παρουσιάζουν μια αξιοσημείωτη μείωση τόσο του αριθμού αλλά και του ποσοστού τους.

3.3.2 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΥΜΑΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4 ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΥΜΑΤΩΝ (ΝΕΚΡΟΙ - ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ)

ΕΤΟΣ	ΝΕΚΡΟΙ	ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΘΥΜΑΤΩΝ
1984	111	4,642	4753
1985	116	4,582	4698
1986	105	4,440	4545
1987	92	4,405	4497
1988	103	4,345	4448
1989	119	4,467	4586
1990	101	4,232	4333
1991	103	4,164	4267
1992	132	4,731	4863
1993	115	4,191	4306
1994	133	4,374	4507

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΕΚΡΩΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΡΑΥΜΑΤΙΩΝ
1984	2,33	97,06
1985	2,46	97,54
1986	2,31	97,69
1987	2,04	97,96
1988	2,31	97,69
1989	2,59	97,41
1990	2,33	97,67
1991	2,41	97,59
1992	2,71	97,29
1993	2,67	97,33
1994	2,95	97,05



Διάγραμμα 3.3

Παρατηρείται σταθεροποίηση του ποσοστού των τραυματιών. Το ποσοστό των νεκρών είναι ελάχιστο ως προς το σύνολο των θυμάτων. Το πιο πάνω συμπέρασμα ήταν αναμενόμενο, εφόσον τα περισσότερα ατυχήματα στην Κύπρο είναι με υλικές ζημιές ή ατυχήματα με ελαφρά και σοβαρά τραυματίες.

3.3.3 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Ως δείκτες επικινδυνότητας ορίζονται οι λόγοι:

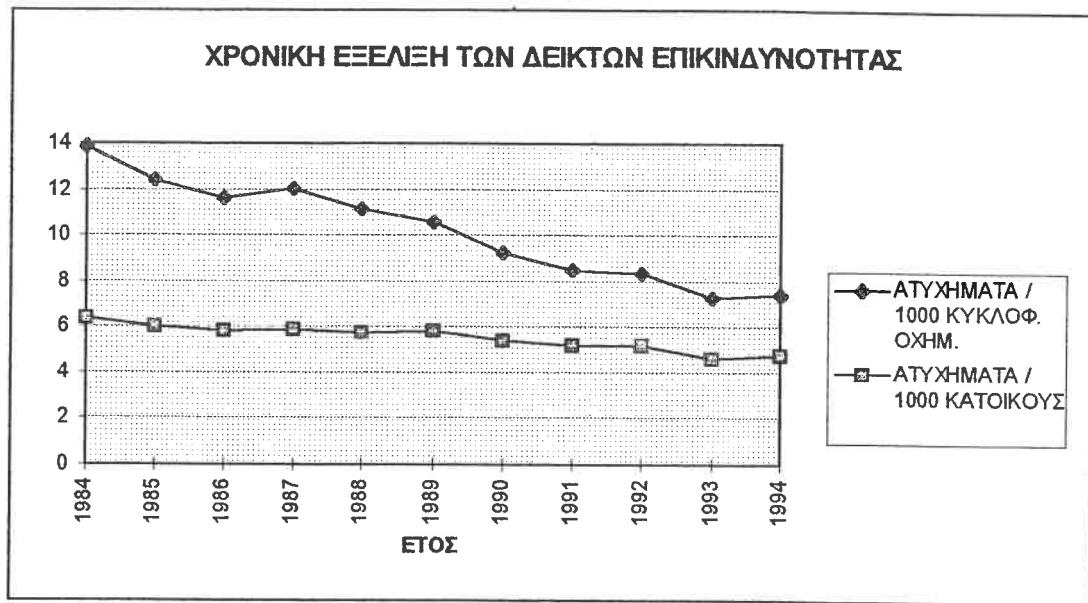
- **Σύνολο ατυχημάτων / 1000 κατοίκους,**
- **Σύνολο ατυχημάτων / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**

Ως σύνολο ατυχημάτων λαμβάνεται ο αριθμός των θανατηφόρων και ο αριθμός των ατυχημάτων με σωματικές βλάβες. Ακόμη ως σύνολο των κυκλοφορούντων οχημάτων λαμβάνονται οι εξής κατηγορίες:

- Αυτοκίνητα: επιβατικά, λεωφορεία, φορτηγά, ημιφορτηγά
- Δίκυκλα: μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.6 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

ΕΤΟΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	<u>ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ</u> 1000 ΚΥΚΛ. ΟΧΗΜΑΤΑ	<u>ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ</u> 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
1984	538394	248107	3440	13,86	6,38
1985	544600	263157	3274	12,41	6,01
1986	550888	271784	3156	11,61	5,79
1987	556585	270164	3263	12,07	5,86
1988	562691	289584	3221	11,12	5,72
1989	572657	315972	3344	10,58	5,83
1990	587140	342676	3172	9,25	5,40
1991	603067	366384	3108	8,48	5,15
1992	619219	388183	3223	8,30	5,20
1993	629800	399944	2932	7,30	4,65
1994	638300	407698	3027	7,42	4,74



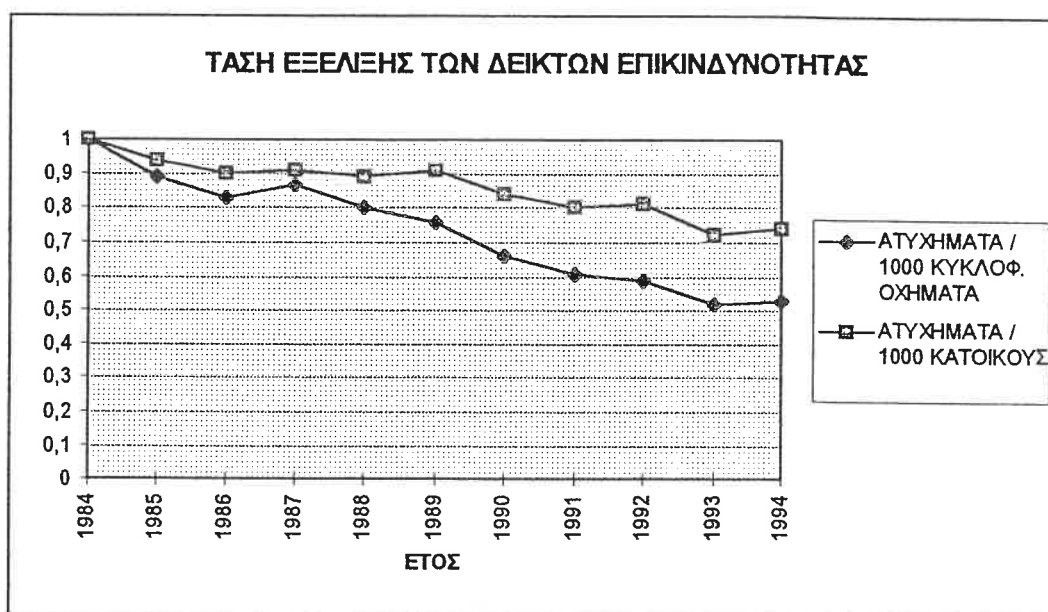
Διάγραμμα 3.4

Με βάση το διάγραμμα 3.4 παρατηρείται σταθερή μείωση του δείκτη επικινδυνότητας ατυχήματα / 1000 κατοίκους, αλλά ο δείκτης ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα παρουσιάζει έντονη πτώση και αυτό οφείλεται στην αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων και καλύτερα στον υψηλό δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων. Το πιο πάνω συμπέρασμα επιβεβαιώνεται και από τη γραφική παράσταση της τάσης εξέλιξης των δεικτών ανάγοντας τις τιμές τους για το έτος 1984 στην μονάδα.

Οι τιμές του δείκτη επικινδυνότητας θα ήταν πιο αξιόπιστες εάν είχε υπολογιστεί με βάση τα διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα, αφού είναι γνωστό ότι με την αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων ανά νοικοκυριό, το κάθε όχημα θα διανύει λιγότερα οχηματοχιλιόμετρα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.7 ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

ΕΤΟΣ	ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ 1000 ΚΥΚΛ. ΟΧΗΜΑΤΑ	ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
1984	1	1
1985	0,89	0,94
1986	0,83	0,90
1987	0,87	0,91
1988	0,80	0,89
1989	0,76	0,91
1990	0,66	0,84
1991	0,61	0,80
1992	0,59	0,81
1993	0,52	0,72
1994	0,53	0,74



Διάγραμμα 3.5

3.3.4 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ

Δυο από τις βασικές παραμέτρους από τις οποίες εξαρτώνται τα ατυχήματα είναι ο πληθυσμός και ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων. Εξετάστηκαν οι δείκτες σοβαρότητας:

- **Νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**
- **Νεκροί / 1000 κατοίκους**

Για την καλύτερη εξαγωγή συμπερασμάτων οι πιο πάνω δείκτες συσχετίστηκαν με το δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων: **Οχημα / κάτοικο**.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.8 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΔΕΙΚΤΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

ΕΤΟΣ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ	ΟΧΗΜΑ / ΚΑΤΟΙΚΟ
1984	0,44	0,20	0,46
1985	0,44	0,21	0,48
1986	0,38	0,19	0,49
1987	0,34	0,16	0,48
1988	0,35	0,18	0,51
1989	0,37	0,21	0,55
1990	0,29	0,17	0,58
1991	0,28	0,17	0,60
1992	0,36	0,21	0,62
1993	0,28	0,18	0,63
1994	0,32	0,21	0,64

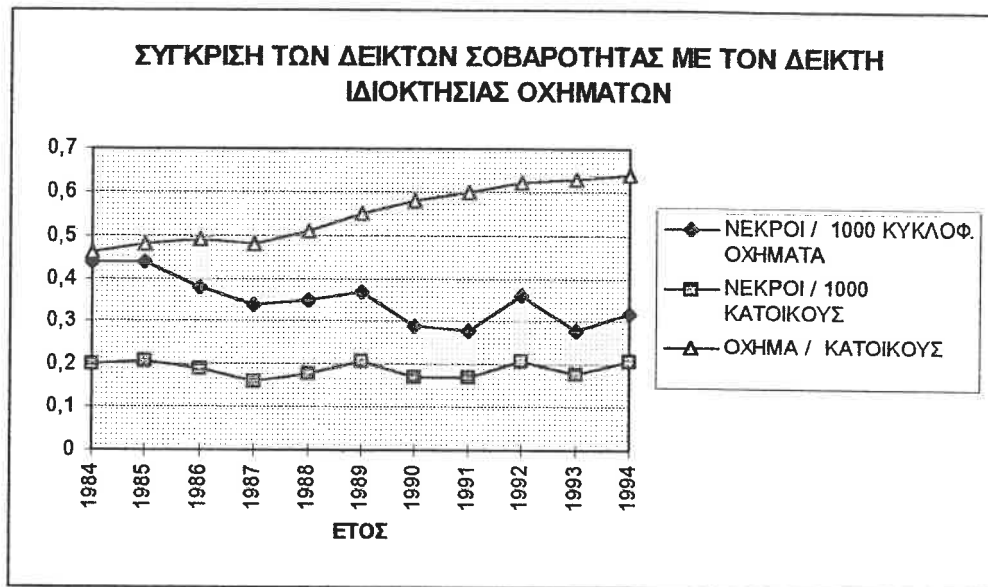
Ανάγοντας στη μονάδα το μέγεθος του κάθε δείκτη για το έτος 1984 θα διαπιστωθεί πιο εύκολα η τάση εξέλιξης του κάθε δείκτη.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.9 ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΔΕΙΚΤΗ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ Δ.Ι.

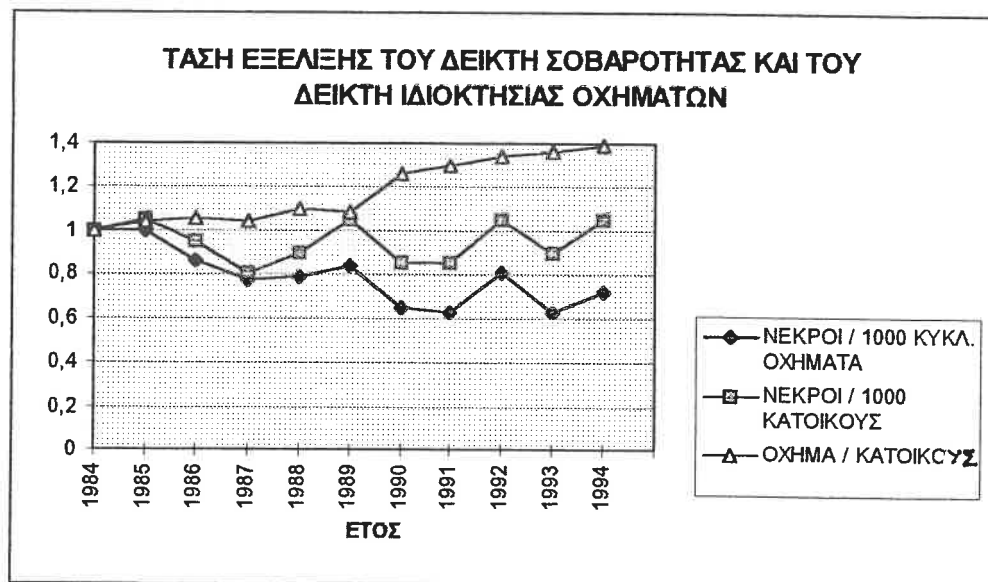
ΕΤΟΣ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ	Δ.Ι
1984	1	1	1
1985	1	1,05	1,04
1986	0,86	0,95	1,06
1987	0,77	0,8	1,04
1988	0,79	0,9	1,10
1989	0,84	1,05	1,19
1990	0,65	0,85	1,26
1991	0,63	0,85	1,30
1992	0,81	1,05	1,34
1993	0,63	0,9	1,36
1994	0,72	1,05	1,39

Με βάση τα διαγράμματα που ακολουθούν παρατηρείται ότι όσο αυξάνεται ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων μειώνεται ο δείκτης σοβαρότητας νεκροί / όχημα ενώ αυξάνεται ο δείκτης σοβαρότητας Νεκροί / Κάτοικο.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η σταθεροποίηση (μικρή, σταθερή αύξηση) του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σημαίνει σταθερότητα στον αριθμό των ατυχημάτων και μείωση του αριθμού των νεκρών.



Διάγραμμα 3.6



Διάγραμμα 3.7

3.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ

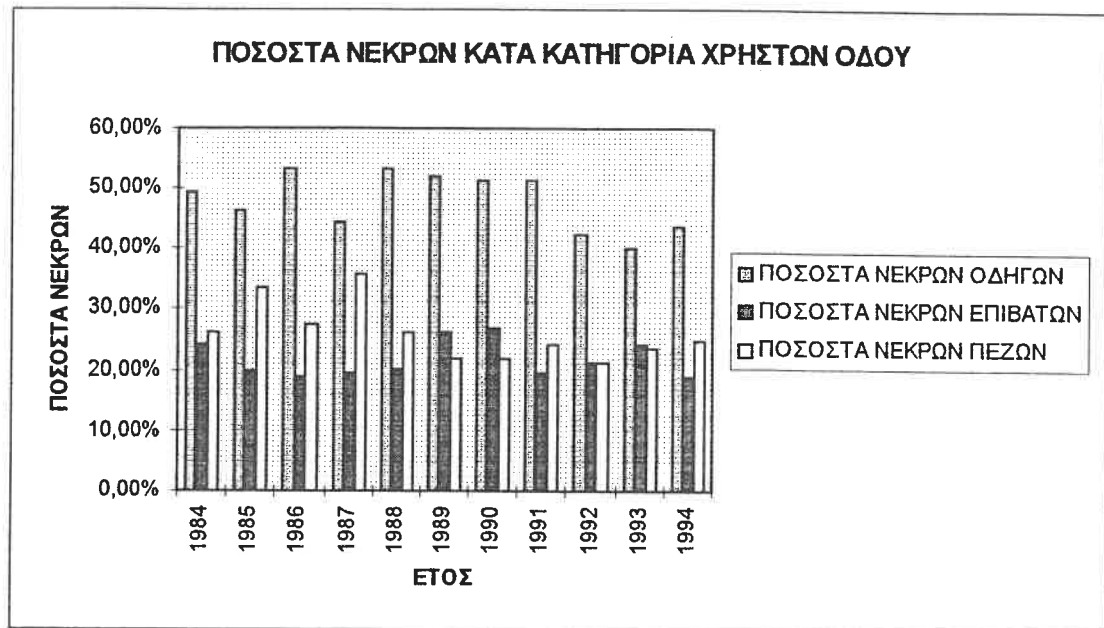
Στα στοιχεία που δίνονται στους παρακάτω πίνακες φαίνεται η χρονική εξέλιξη των ποσοστών των νεκρών κατά κατηγορία χρηστών οδού, δηλαδή ο χρήστης ως οδηγός, ως επιβάτης και ως πεζός.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.10 ΠΟΣΟΣΤΑ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ

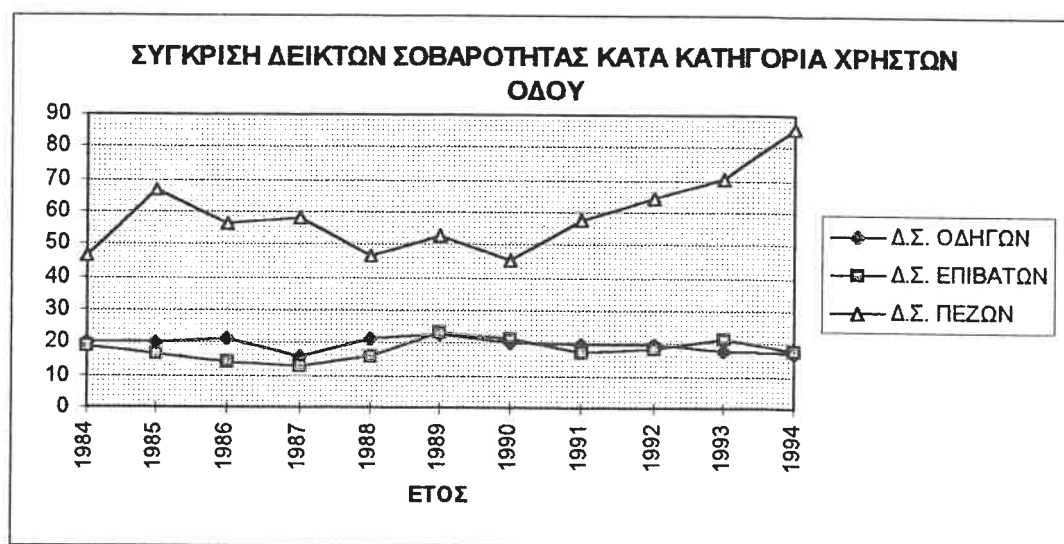
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	ΟΔΗΓΟΙ		ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΠΕΖΟΙ	
		ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1984	111	55	49,54%	27	24,32%	29	26,12%
1985	116	54	46,55%	23	19,82%	39	33,62%
1986	105	56	53,33%	20	19,04%	29	27,61%
1987	92	41	44,56%	18	19,56%	33	35,86%
1988	103	55	53,39%	21	20,38%	27	26,21%
1989	119	62	52,10%	31	26,05%	26	21,84%
1990	101	52	51,48%	27	26,73%	22	21,78%
1991	103	53	51,45%	20	19,41%	25	24,27%
1992	132	56	42,42%	28	21,21%	28	21,21%
1993	115	46	40%	28	24,34%	27	23,47%
1994	133	58	43,60%	25	18,79%	33	24,81%

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.11 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ

ΕΤΟΣ	ΟΔΗΓΟΙ			ΕΠΙΒΑΤΕΣ			ΠΕΖΟΙ		
	ΝΕΚΡΟΙ	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΘΥΜΑΤΑ
1984	55	2710	20,29	27	1418	19,04	29	625	46,9
1985	54	2658	20,31	23	1384	16,62	39	584	66,78
1986	56	2601	21,53	20	1423	14,05	29	517	56,09
1987	41	2545	16,11	18	1375	13,09	33	570	57,89
1988	55	2533	21,71	21	1327	15,82	27	577	46,79
1989	62	2754	22,51	31	1339	23,15	26	493	52,73
1990	52	2598	20,01	27	1243	21,72	22	488	45,08
1991	53	2685	19,73	20	1148	17,42	25	433	57,73
1992	56	2887	19,40	28	1540	18,18	28	436	64,22
1993	46	2609	17,63	28	1320	21,21	27	382	70,68
1994	48	2755	17,42	25	1387	18,03	33	384	85,93



Διάγραμμα 3.8



Διάγραμμα 3.9

Σύμφωνα με το διάγραμμα 3.8 διαπιστώνεται ότι τα ποσοστά των νεκρών οδηγών είναι τα μεγαλύτερα εν συγκρίση με τα ποσοστά των νεκρών επιβατών και πεζών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα ποσοστά των νεκρών πεζών υπερβαίνουν αυτά των νεκρών επιβατών, γεγονός που οφείλεται στο

μεγαλύτερο βαθμό έκθεσης σε κίνδυνο των πεζών από ότι των μεταφερόμενων ατόμων.

Το διάγραμμα 3.9 παρουσιάζει το δείκτη σοβαρότητας των πεζών κατά πολύ μεγαλύτερος από αυτόν των οδηγών και επιβατών αφού από διπλάσιος που ήταν για το έτος 1984, φτάνει μέχρι τετραπλάσιος για το έτος 1994.

Αυτό βέβαια αναμένεται καθώς η πιθανότητα τραυματισμού ή θανάτου σ' ένα ατύχημα όπου παρασύρεται πεζός είναι μεγαλύτερη.

3.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Στα στοιχεία που δίνονται στους πιο κάτω πίνακες φαίνεται η χρονική εξέλιξη των ποσοστών των νεκρών κατά κατηγορία κυκλοφορούντων οχημάτων. Οι κατηγορίες των κυκλοφορούντων οχημάτων διαχωρίζονται μόνο σε δυο:

(α) ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ (επιβατικά, λεωφορεία
ημιφορτηγά, φορτηγά)

(β) ΔΙΚΥΚΛΑ: μοτοποδήλατα + μοτοσυ-
κλέτες

Οι νεκροί και τα θύματα δεν διαχωρίζονται κατά χρήστες οδού. Μπορεί να είναι είτε οδηγοί είτε επιβάτες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.12 ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ		ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ	
		ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1984	111	56	50,45%	15	13,51%
1985	116	52	44,82%	17	14,65%
1986	105	46	43,80%	27	25,71%
1987	92	38	41,30%	15	16,30%
1988	103	48	46,60%	24	23,30%
1989	119	71	59,66%	30	25,21%
1990	101	60	59,40%	17	16,83%
1991	103	56	54,36%	20	19,41%
1992	132	63	47,77%	38	28,78%
1993	115	58	50,43%	29	25,21%
1994	133	63	47,36%	32	24,06%

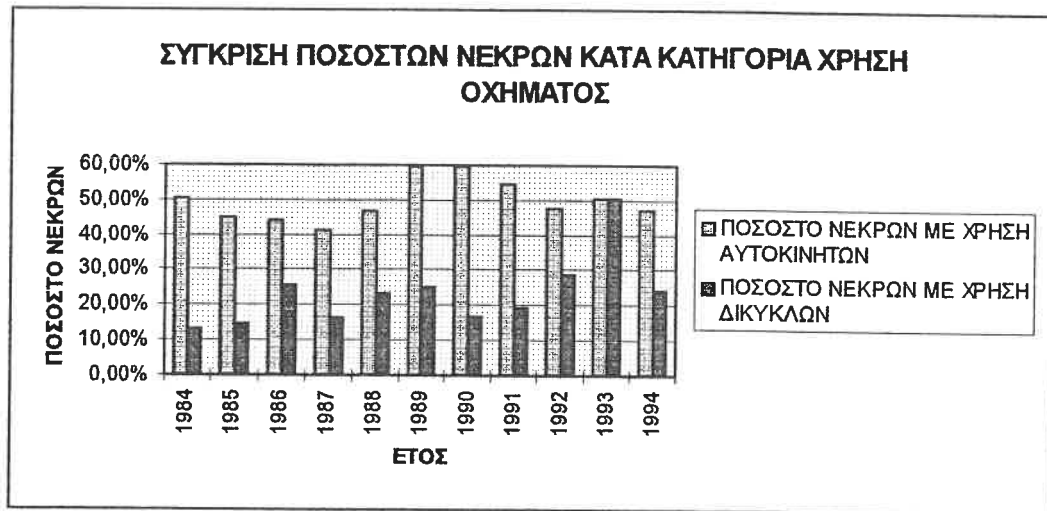
ΜΑΚΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.13 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ
ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

ΕΤΟΣ	ΚΥΚΛΟΦ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ- ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	Δ.Σ.	ΚΥΚΛΟΦ. ΔΙΚΥΚΛΑ	ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ	Δ.Σ.
1984	188460	56	0,30	59603	15	0,25
1985	200712	52	0,26	62405	17	0,27
1986	209575	46	0,22	62170	27	0,43
1987	216045	38	0,18	54102	15	0,27
1988	232932	48	0,21	57235	24	0,42
1989	254653	71	0,28	61301	30	0,49
1990	278220	60	0,22	64433	17	0,26
1991	2992257	56	0,19	67089	20	0,30
1992	317493	63	0,20	70652	38	0,53
1993	328817	58	0,18	71080	29	0,41
1994	338930	63	0,18	68696	32	0,46

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.14 ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΔΕΙΚΤΗ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

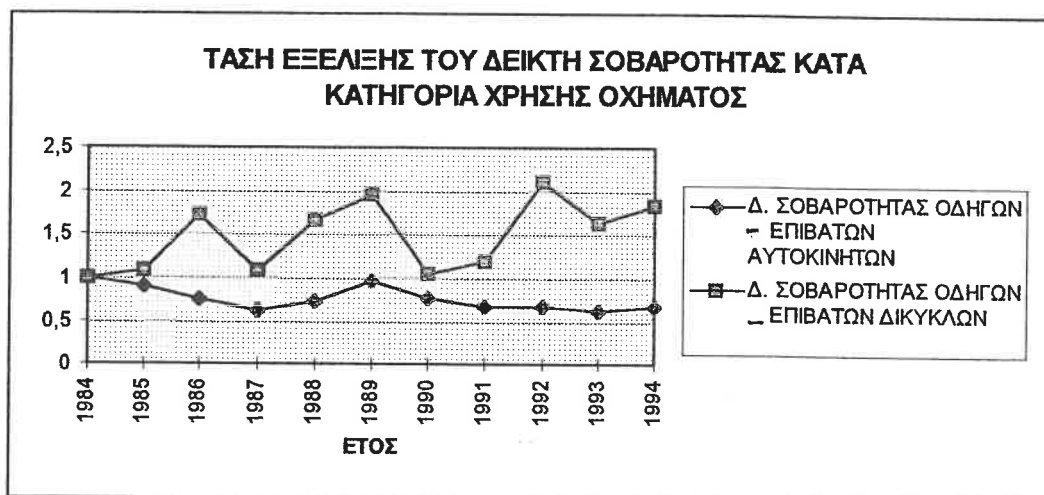
ΕΤΟΣ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦ. ΔΙΚΥΚΛΑ
1984	1	1
1985	0,86	1,08
1986	0,73	1,72
1987	0,60	1,08
1988	0,7	1,68
1989	0,93	1,96
1990	0,73	1,04
1991	0,63	1,2
1992	0,66	2,12
1993	0,6	1,64
1994	0,6	1,84



Διάγραμμα 3.10



Διάγραμμα 3.11



Διάγραμμα 3.12

Σύμφωνα με το διάγραμμα 3.10 τα ποσοστά των νεκρών με χρήση αυτοκινήτων οχημάτων είναι μεγαλύτερα για όλη την χρονική περίοδο που εξετάστηκε.

Με βάση όμως το δείκτη σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος παρατηρήθηκε ότι ο βαθμός σοβαρότητας των ατυχημάτων με χρήση δικύκλων είναι έντονα μεγαλύτερος, μάλιστα η τάση εξέλιξης του είναι ανομοιόμορφη. Αυτό οφείλεται στο μικρό αριθμό νεκρών δικυκλιστών.

Ο δείκτης σοβαρότητας των οδηγών - επιβατών αυτοκινήτων παρουσιάζει μια σταθερή μειωτική τάση εξέλιξης. Ιδιαίτερα μετά το 1990 που εφαρμόστηκε ο έλεγχος για χρήση ζώνης ασφαλείας κατά την διάρκεια οδήγησης.

3.6 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΘΥΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑ ΠΑΘΟΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

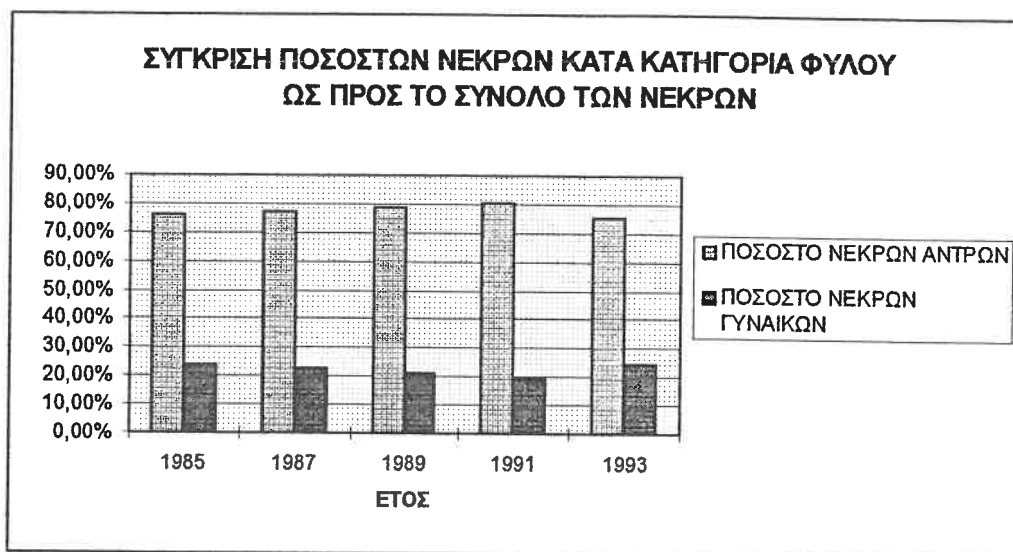
Στους πιο κάτω πίνακες δίνονται στοιχεία σχετικά με την χρονική εξέλιξη του δείκτη σοβαρότητας: ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΘΥΜΑΤΑ ανά κατηγορία φύλου, καθώς και τα ποσοστά των νεκρών ανά κατηγορία φύλου ως προς το σύνολο των νεκρών. Εν συνεχεία δίνονται στοιχεία για τα ποσοστά των νεκρών ανά κατηγορία ηλικίας και φύλου για το έτος 1994.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.15 ΠΟΣΟΣΤΑ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΦΥΛΟΥ ΠΑΘΟΝΤΩΝ

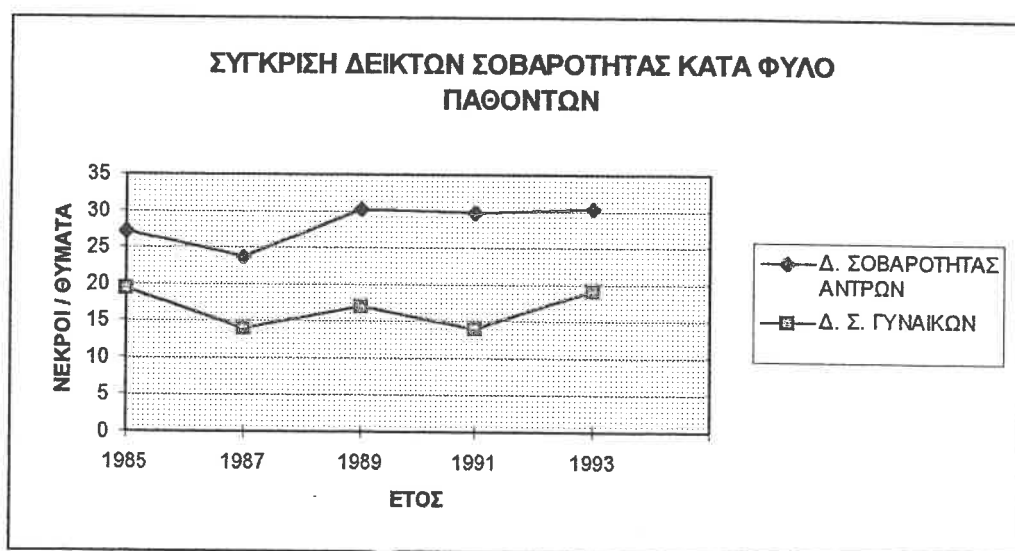
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	ΑΝΤΡΕΣ		ΓΥΝΑΙΚΕΣ	
		ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ
1985	116	88	75,86%	28	24,14%
1987	92	71	77,17%	21	22,83%
1989	119	94	78,99%	25	21,01%
1991	103	83	80,58%	20	19,42%
1993	115	87	75,65%	28	24,35%

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.16 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΦΥΛΟ ΠΑΘΟΝΤΩΝ

ΕΤΟΣ	ΑΝΤΡΕΣ			ΓΥΝΑΙΚΕΣ		
	ΝΕΚΡΟΙ	ΘΥΜΑΤΑ	Δ.Σ ΑΝΤΡΩΝ	ΝΕΚΡΟΙ	ΘΥΜΑΤΑ	Δ.Σ. ΓΥΝΑΙΚΩΝ
1985	88	3243	27,13	28	1455	19,24
1987	71	2990	23,74	21	1507	13,93
1989	94	3107	30,25	25	1479	16,90
1991	83	2831	29,82	20	1436	13,92
1993	87	2848	30,54	28	1458	19,20



Διάγραμμα 3.13

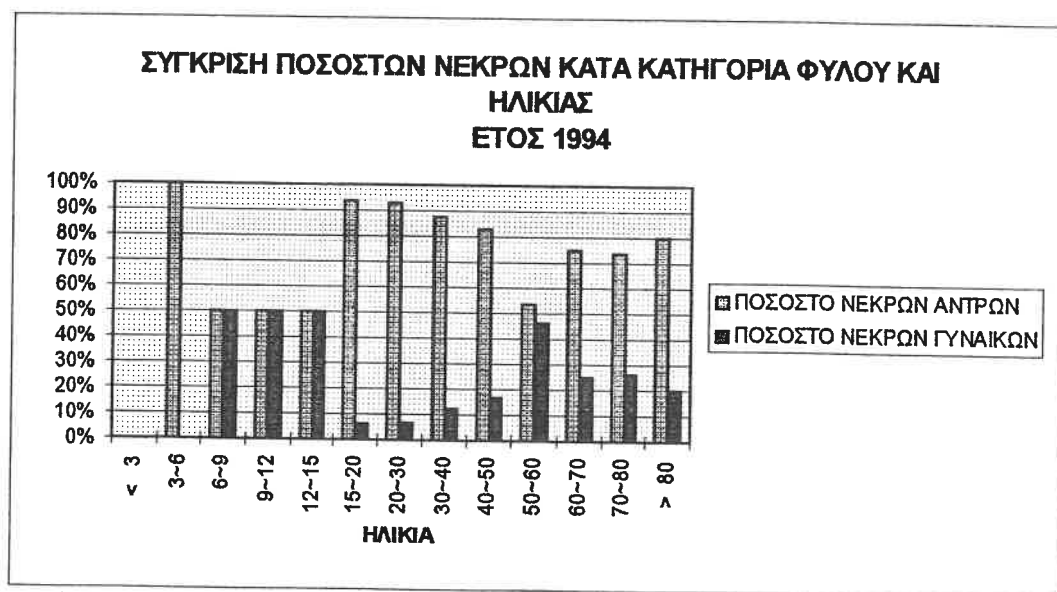


Διάγραμμα 3.14

Από τα διάγραμμα 3.13 και 3.14 διαπιστώνεται ότι τα ποσοστά των νεκρών αντρών αλλά και η σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων των ανδρών είναι μεγαλύτερη από αυτήν των γυναικών. Παράλληλα χρονικά δεν παρουσιάζουν μεγάλες μεταβολές οι δείκτες σοβαρότητας και των δυο φύλων, με εξαίρεση το 1987 που παρουσιάζεται μειωμένος. Βέβαια το γεγονός αυτό έχει να κάνει με το πόσο οδηγούν οι άντρες σε σχέση με τις γυναίκες άρα και το πόσο εκτίθενται σε κίνδυνο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.17 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΦΥΛΟΥ ΚΑΙ ΗΛΙΚΙΑΣ - ΕΤΟΣ 1994

ΗΛΙΚΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ	ΑΝΤΡΕΣ		ΓΥΝΑΙΚΕΣ	
		ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ	ΝΕΚΡΟΙ	ΠΟΣΟΣΤΟ
<3	0	0	0%	0	0%
3-6	1	1	100%	0	0%
6-9	2	1	50%	1	50%
9-12	2	1	50%	1	50%
12-15	2	1	50%	1	50%
15-20	16	15	93,75%	1	6,25%
20-30	28	26	92,85%	2	7,14%
30-40	16	14	87,5%	2	12,5%
40-50	12	10	83,30%	2	16,6%
50-60	13	7	53,84%	6	46,15%
60-70	12	9	75%	3	25%
70-80	19	14	73,68%	5	26,32%
>80	10	8	80%	2	20%



Διάγραμμα 3.15

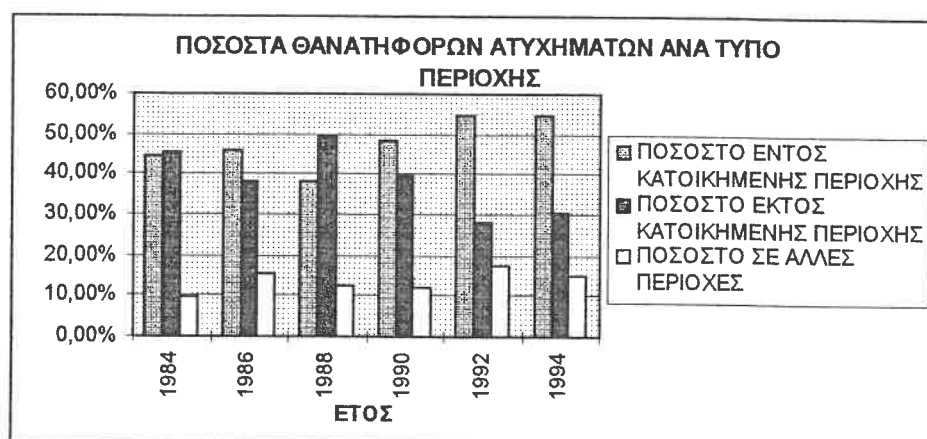
Με βάση τα στοιχεία του πίνακα που αναφέρονται στο έτος 1994 παρατηρείται αυξημένο ποσοστό νεκρών αντρών για ηλικίες 15 - 50. Στις μικρότερες ηλικίες από 6 - 15 υπάρχει εξισορρόπηση των ποσοστών νεκρών των δυο φύλων και αυτό επειδή οι νεκροί σε αυτή την ηλικία είναι κυρίως πεζοί ή επιβάτες.

3.7 ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΘΥΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΣΗΣ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ

Ως επιπρόσθετα στοιχεία για την ανάλυση των ατυχημάτων εξετάστηκε ο αριθμός των θανατηφόρων ατυχημάτων ανά τύπο περιοχής (εντός και εκτός κατοικημένης περιοχής), και συγκρίθηκε με το σύνολο των θανατηφόρων ατυχημάτων. Ακόμη συγκεντρώθηκαν οι πληροφορίες για την χρήση ζώνης ασφαλείας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.18 ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ	ΕΝΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)	ΕΚΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)	ΆΛΛΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
1984	103	46	44,66%	47	45,63%	10	9,7%
1986	102	47	46,07%	39	38,23%	16	15,6%
1988	97	37	38,14%	48	49,48%	12	12,37%
1990	91	44	48,35%	36	39,56%	11	12,08%
1992	121	66	54,54%	34	28,09%	21	17,35%
1994	121	66	54,54%	37	30,57%	18	14,87%



Διάγραμμα 3.16

Παρατηρείται με βάση το διάγραμμα 3.16 ότι χρονικά η μεταβολή των ποσοστών των θανατηφόρων ατυχημάτων εκτός κατοικημένης περιοχής μειώνεται. Αυτό ίσως να οφείλεται στην ένταση των αστυνομικών μέτρων σχετικά με το όριο ταχύτητας αλκοτέστ, χρήση ζώνης ασφαλείας.

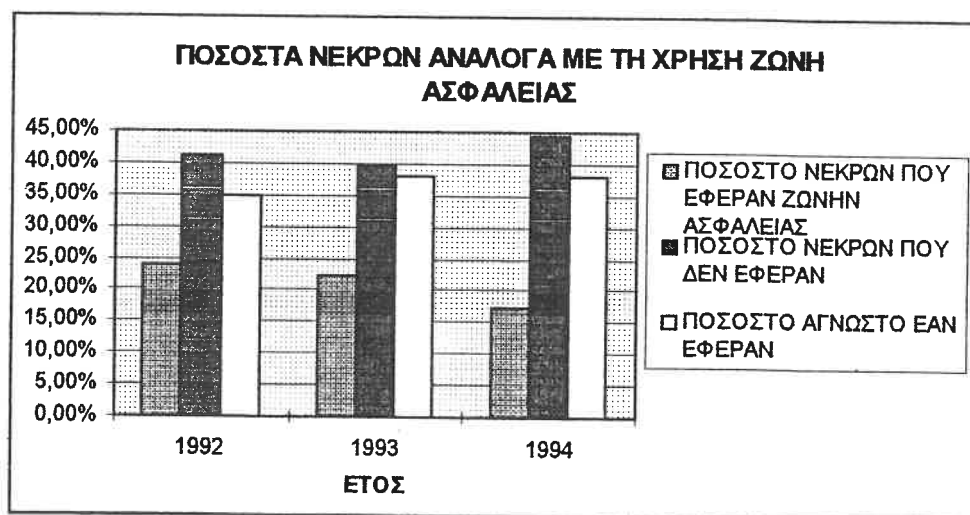
Όσο αφορά το ποσοστό των θανατηφόρων εντός κατοικημένης περιοχής διαπιστώνεται ότι χρονικά αυξάνεται η σοβαρότητα των ατυχημάτων, αυτό οφείλεται κυρίως στην παράβαση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας.

Όπως διαπιστώθηκε από την αρχική ανάλυση η εφαρμογή του νόμου «χρήσης ζώνης ασφαλείας» μετά το 1987 έχει επηρεάσει αισθητά την εξέλιξη του αριθμού των νεκρών οδηγών ή επιβατών.

Στον πίνακα που ακολουθεί επιβεβαιώνεται το πιο πάνω συμπέρασμα. Οι πληροφορίες όμως που ήταν διαθέσιμες ήταν μόνο για τα έτη 1992 - 1994.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.19 ΠΟΣΟΣΤΑ ΝΕΚΡΩΝ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗΝ ΧΡΗΣΗ ΖΩΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΕΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΕΚΡΩΝ ΠΟΥ ΕΦΕΡΑΝ Ζ.Α	ΠΟΣΟΣΤΟ ΝΕΚΡΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΦΕΡΑΝ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΓΝΩΣΤΟ ΕΑΝ ΕΦΕΡΑΝ
1992	23,80%	41,26%	34,92%
1993	22,41%	39,65%	37,93%
1994	17,46%	44,44%	38,09%



Διάγραμμα 3.17

3.10 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΑΡΧΙΕΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Στα πλαίσια της ενότητας αυτής επιχειρήθηκε ο προσδιορισμός των δεικτών επικινδυνότητας και σοβαρότητας των γεωγραφικών υποδιαιρέσεων του νησιού.

Αναζητήθηκαν εκείνα τα χαρακτηριστικά που πιθανώς έχουν κάποια επίδραση στον αριθμό των ατυχημάτων στις επαρχίες όπως: ο αριθμός κυκλοφορούντων, μήκος οδικού δικτύου, πληθυσμός κλπ.

Λόγω έλλειψης στοιχείων ο μόνος παράγοντας που εξετάστηκε είναι ο πληθυσμός ανά επαρχία.

ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ: ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ

Στον πίνακα 3.20 που ακολουθεί παρουσιάζεται ο πληθυσμός σε κάθε επαρχία κατά την διάρκεια της περιόδου 1984 - 1994. Για να εξεταστεί η σημαντικότητα του χαρακτηριστικού αυτού ως προς την περιγραφή των ατυχημάτων εισάγεται ο δείκτης επικινδυνότητας: **Ατυχήματα / 1000 κατοίκους**.

Ο δείκτης παρουσιάζει τιμές από 3,4 ατυχήματα / 1000 κατοίκους για την Λευκωσία το 1994 μέχρι 8,2 ατυχήματα / 1000 κατοίκους για την Πάφο.

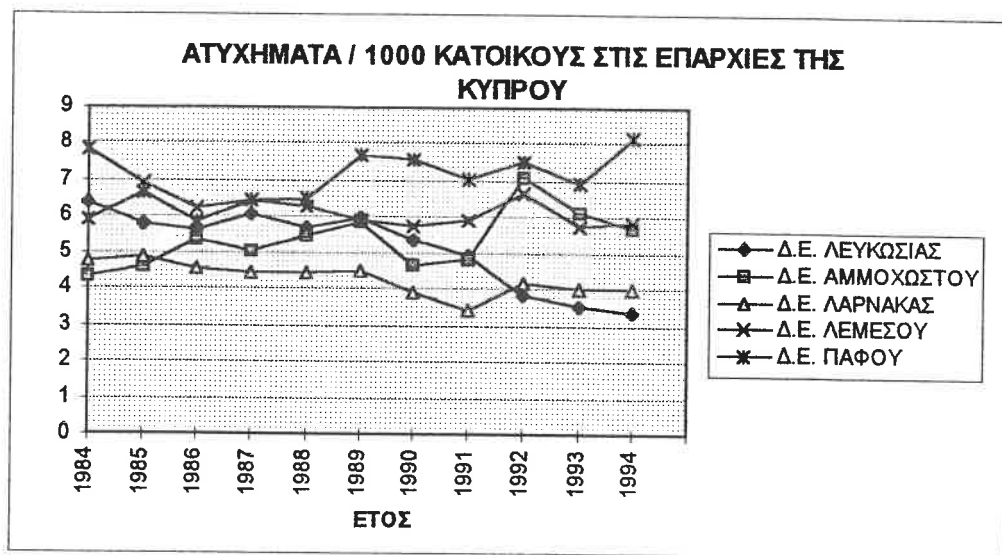
Για την παρακολούθηση της χρονικής τάσης εξέλιξης των δεικτών επικινδυνότητας δημιουργείται το διάγραμμα 3.19 ανάγοντας την τιμή του δείκτη για το έτος 1984 στην μονάδα. Διαπιστώνεται ότι ο δείκτης της Λευκωσίας παρουσιάζει απότομη μειωτική τάση εξέλιξης, ενώ της Λεμεσού και της Λάρνακας ακολουθούν μια σταθερή μειωτική τάση εξέλιξης του δείκτη.

Μια αυξομειωτική τάση ακολουθεί ο δείκτης της Αμμοχώστου και της Πάφου. Η αυξομείωση αυτή ίσως να οφείλεται στην ανομοιομορφία του αριθμού εξέλιξης των ατυχημάτων. Τα αίτια μπορεί να οφείλονται στην συνεχή τουριστική ανάπτυξη των περιοχών αυτών τα τελευταία χρόνια καθώς και στον σχεδιασμό της οδικής υποδομής που επηρεάζεται έντονα από την μορφολογία του εδάφους της Πάφου και της Αμμοχώστου.

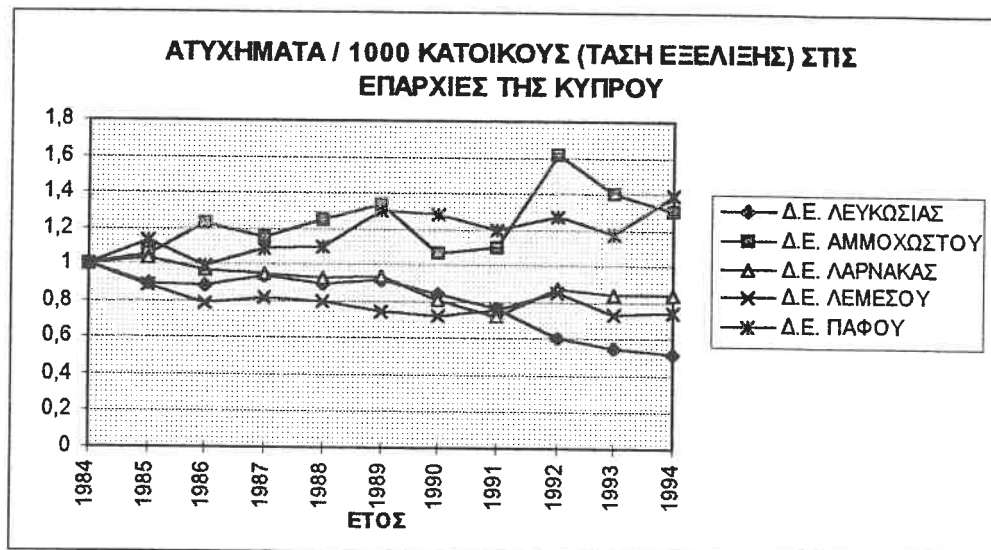
ΜΑΚΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.20 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΙΣ
ΕΠΑΡΧΙΕΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

ΕΤΟΣ	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Λευκωσία											
Πληθυσμός	220628	222787	224994	226976	229137	232938	238632	244929	251307	255700	259000
Σύνολο	1410	1295	1273	1375	1309	1385	1284	1210	967	888	872
Ατυχημάτων											
Ατυχήματα	6,39	5,81	5,65	6,05	5,71	5,94	5,38	4,94	3,84	3,53	3,36
1000											
κατοίκους											
Αμμόχωστος											
Πληθυσμός	27342	27806	28265	28684	29116	29652	30326	31026	31729	32000	32600
Σύνολο	119	129	152	144	159	173	142	149	225	196	185
Ατυχημάτων											
Ατυχήματα	4,35	4,63	5,37	5,02	5,46	5,83	4,68	4,80	7,09	6,125	5,67
1000											
κατοίκους											
Λάρνακα											
Πληθυσμός	89173	90354	91545	92635	93788	95551	98037	100749	103496	105200	106700
Σύνολο	424	440	415	406	418	429	382	346	430	422	430
Ατυχημάτων											
Ατυχήματα	4,75	4,86	4,53	4,43	4,45	4,48	3,89	3,43	4,15	4,01	4,02
1000											
κατοίκους											
Λεμεσός											
Πληθυσμός	153398	155338	157305	159108	161033	164148	168647	173611	178654	182000	184400
Σύνολο	1205	1082	982	1023	1015	974	968	1030	1194	1046	1083
Ατυχημάτων											
Ατυχήματα	7,85	6,96	6,24	6,43	6,30	5,93	5,73	5,93	6,68	5,74	5,87
1000											
κατοίκους											
Πάφος											
Πληθυσμός	47853	48315	48779	49182	49617	50368	51498	52752	54033	54900	55600
Σύνολο	282	322	286	318	320	383	391	373	407	380	457
Ατυχημάτων											
Ατυχήματα	5,89	6,66	5,86	6,46	6,50	7,71	7,59	7,07	7,53	6,92	8,21
1000											
κατοίκους											



Διάγραμμα 3.18



Διάγραμμα 3.19

ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ: ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Κατά την εξέταση της μακροσκοπικής χρονικής εξέλιξης των ατυχημάτων διακρίνονται οι ακόλουθες κατηγορίες:

- αριθμός των ατυχημάτων με νεκρούς (θανατηφόρα ατυχήματα)
- αριθμός των ατυχημάτων με ελαφρά + σοβαρά τραυματίες.

Θεωρήθηκε ο δείκτης σοβαρότητας: **θανατηφόρα ατυχήματα / σύνολο ατυχημάτων** με στόχο την σύγκριση σε κάθε επαρχία του βαθμού σοβαρότητας των ατυχημάτων.

Η σοβαρότητα του δείκτη αυτού για μια περιοχή είναι μεγαλύτερη όσο αυτός πλησιάζει στην μονάδα.

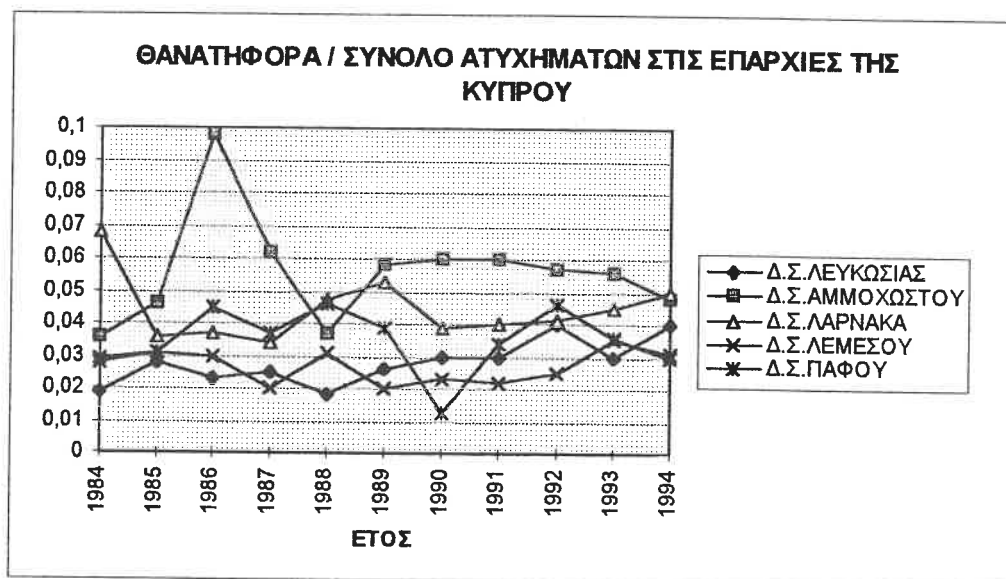
Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 3.21 που ακολουθεί λαμβάνονται οι τιμές του δείκτη από 0,013 θανατηφόρα ατυχήματα / Σύνολο ατυχημάτων για την Πάφο το 1990 μέχρι 0,098 θανατηφόρα / Σύνολο ατυχημάτων για την Αμμόχωστο το 1986.

Παρατηρείται ότι για όλες τις επαρχίες ο δείκτης κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα και αυτό γιατί ο περισσότερος αριθμός των ατυχημάτων είναι με τραυματίες και όχι με νεκρούς.

ΜΑΚΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.21 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΕΠΑΡΧΙΕΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

ΕΤΟΣ	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Λευκωσία											
Σύνολο Ατυχημάτων	1410	1295	1273	1375	1309	1385	1284	1210	967	888	872
Θανατηφόρα Ατυχήματα	28	37	30	31	24	36	39	38	39	27	42
Θανατηφόρα Σύνολο Ατυχημάτων	0,019	0,028	0,023	0,025	0,018	0,026	0,03	0,03	0,04	0,03	0,04
Αμμόχωστος											
Σύνολο Ατυχημάτων	119	129	152	144	159	173	142	149	225	196	185
Θανατηφόρα Ατυχήματα	4	6	15	9	6	10	9	9	13	11	9
Θανατηφόρα Σύνολο Ατυχημάτων	0,036	0,046	0,098	0,062	0,037	0,058	0,06	0,06	0,057	0,056	0,048
Λάρνακα											
Σύνολο Ατυχημάτων	424	440	415	406	418	429	382	346	430	422	430
Θανατηφόρα Ατυχήματα	29	16	14	14	20	23	15	14	19	19	22
Θανατηφόρα Σύνολο Ατυχημάτων	0,068	0,036	0,037	0,034	0,047	0,053	0,039	0,040	0,041	0,045	0,05
Λεμεσός											
Σύνολο Ατυχημάτων	1205	1082	982	1023	1015	974	968	1030	1194	1046	1063
Θανατηφόρα Ατυχήματα	35	34	30	21	32	20	23	22	31	37	34
Θανατηφόρα Σύνολο Ατυχημάτων	0,029	0,031	0,030	0,020	0,031	0,020	0,023	0,022	0,025	0,035	0,031
Πάφος											
Σύνολο Ατυχημάτων	282	322	286	318	320	383	391	373	407	380	457
Θανατηφόρα Ατυχήματα	8	10	13	12	15	15	5	13	19	14	14
Θανατηφόρα Σύνολο Ατυχημάτων	0,028	0,031	0,045	0,0377	0,046	0,039	0,013	0,034	0,046	0,036	0,030



Διάγραμμα 3.20

ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ: ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ

Όπως έχει αναφερθεί και πριν ανάμεσα στους τρεις βασικούς αριθμούς: νεκροί, τραυματίες, ατυχήματα, ο αριθμός των νεκρών είναι το μόνο συγκρίσιμο μέγεθος. Θεωρήθηκε ο δείκτης σοβαρότητας: **νεκροί / σύνολο θυμάτων** που δηλώνει την σοβαρότητα των ατυχημάτων ως προς τις συνέπειές του.

Με βάση τον πίνακα 3.22 δίνονται πληροφορίες για τον αριθμό των νεκρών και τον αριθμό των θυμάτων για κάθε επαρχία και αυτός ο δείκτης κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα από 0,010 νεκρούς / θύματα για την Πάφο το 1990 μέχρι και 0,064 για την Αμμόχωστο το 1986.

Για αναλυτικότερα συμπεράσματα έγινε το διάγραμμα 3.22 όπου διαγράφεται η χρονική τάση εξέλιξης του δείκτη για την περίοδο 1984 - 1994.

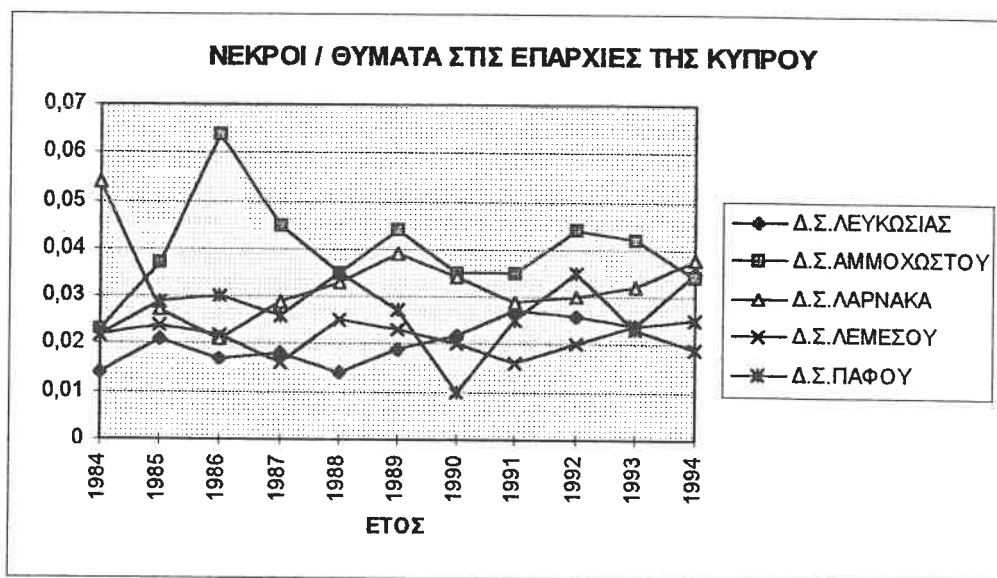
Παρατηρείται ότι η Λευκωσία επειδή παρουσιάζει χαμηλές τιμές του δείκτη νεκροί / θύματα παρουσιάζει αντίστοιχα και μεγαλύτερη αυξητική τάση εξέλιξης.

Η Λεμεσός και η Λάρνακα παρουσιάζουν μια ομοιόμορφη τάση εξέλιξης, ενώ η Πάφος και η Αμμόχωστος αυξομειωτική τάση εξέλιξης του δείκτη.

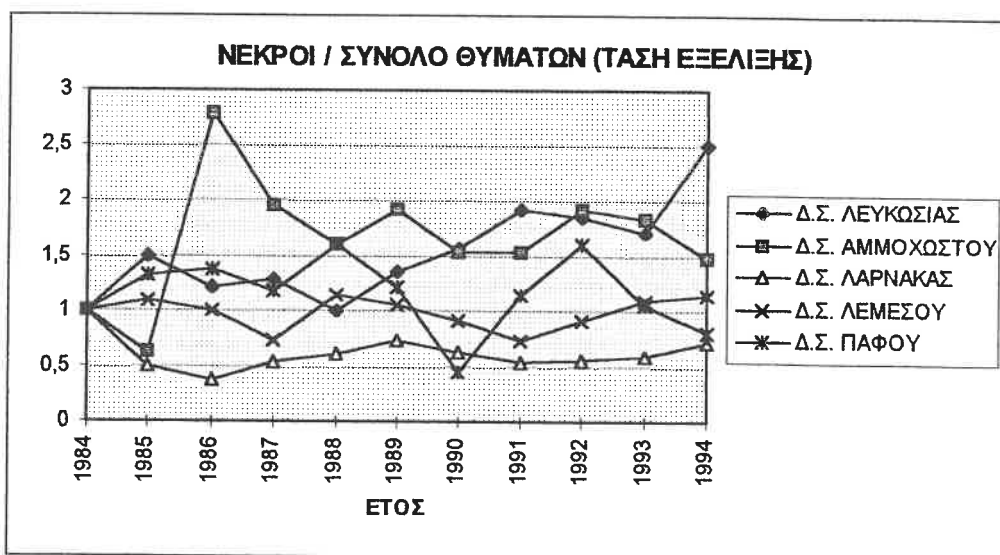
ΜΑΚΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.22 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ: ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΕΣ

ΕΤΟΣ	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Λευκωσία											
Σύνολο Θυμάτων	1928	1814	1896	1944	1839	1935	1824	1692	1574	1295	1331
Σύνολο Νεκρών	27	39	33	35	25	38	40	46	42	32	46
Νεκροί Θύματα	0,014	0,021	0,017	0,018	0,014	0,019	0,022	0,027	0,026	0,024	0,035
Αρμόχωστος											
Σύνολο Θυμάτων	171	186	232	196	224	251	312	204	325	258	261
Σύνολο Νεκρών	4	7	15	9	8	11	11	9	14	11	9
Νεκροί Θύματα	0,023	0,037	0,064	0,045	0,035	0,044	0,035	0,035	0,044	0,042	0,034
Λάρνακα											
Σύνολο Θυμάτων	648	700	644	654	660	684	576	503	666	645	651
Σύνολο Νεκρών	35	19	14	15	22	27	20	15	20	21	25
Νεκροί Θύματα	0,054	0,027	0,021	0,029	0,033	0,039	0,034	0,029	0,03	0,032	0,038
Λεμεσός											
Σύνολο Θυμάτων	1603	1484	1343	1255	1278	1172	1168	1322	1679	1519	1555
Σύνολο Νεκρών	36	36	30	21	32	28	24	22	34	37	32
Νεκροί Θύματα	0,022	0,024	0,022	0,016	0,025	0,023	0,020	0,016	0,020	0,024	0,025
Πάφος											
Σύνολο Θυμάτων	403	514	430	448	447	544	553	546	612	589	709
Σύνολο Νεκρών	9	15	13	12	16	15	6	14	22	14	14
Νεκροί Θύματα	0,022	0,029	0,030	0,026	0,035	0,027	0,010	0,025	0,035	0,023	0,019



Διάγραμμα 3.21



Διάγραμμα 3.22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΥΠΡΟΥ

4.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στόχος της ενότητας αυτής είναι η σύγκριση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Κύπρου με της Ελλάδας. Σύγκριση της ανάλυσης των μεγεθών των οδικών ατυχημάτων, καθώς και της χρονικής εξέλιξης των ατυχημάτων σε κάθε χώρα, για την περίοδο 1985 - 1994.

Για να γίνουν όμως συγκρίσιμα τα μεγέθη των οδικών ατυχημάτων χρησιμοποιήθηκαν δείκτες που ανάγουν τον αριθμό των ατυχημάτων ή τα αποτελέσματά τους σε κάποιο μέγεθος όπως ο αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων και ο πληθυσμός.

Οι αρχικοί δείκτες σύγκρισης είναι:

- **ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**
- **ατυχήματα / 1000 κατοίκους**

Και οι δυο δείκτες μπορούν να εξετασθούν εάν και στις δυο χώρες υπάρχει ο ίδιος βαθμός χρησιμοποίησης οχημάτων.

Ο δεύτερος δείκτης μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο στην περίπτωση ίδιου επιπέδου δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων (1).

4.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Ως δείκτη ιδιοκτησίας καλείται ο λόγος του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων προς τον πληθυσμό μιας χώρας.

Η τάση εξέλιξης του δείκτη ιδιοκτησίας επηρεάζει και την τάση εξέλιξης των ατυχημάτων.

Για τα κυκλοφορούντα οχήματα λαμβάνονται οι εξής κατηγορίες:

- **ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ:** επιβατικά, λεωφορεία, ημιφορτηγά, φορτηγά
- **ΔΙΚΥΚΛΑ:** μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες

Ο πίνακας που ακολουθεί παραθέτει στοιχεία σχετικά με τον πληθυσμό, τον αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων και τον δείκτη ιδιοκτησίας της κάθε μια χώρας για την περίοδο 1985 - 1994.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΥΠΡΟΥ - ΕΛΛΑΔΑΣ

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ			ΚΥΠΡΟΣ		
	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	Δ.Ι.	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	Δ.Ι.
1985	9,740,000	2,036,625	0,209	544,600	263,157	0,483
1986	9,788,700	2,170,355	0,221	550,888	271,784	0,493
1987	9,837,643	2,282,494	0,232	556,585	270,164	0,485
1988	9,886,831	2,405,090	0,243	562,691	289,584	0,51
1989	9,936,265	2,569,584	0,258	572,657	315,972	0,55
1990	9,985,946	2,779,976	0,278	587,140	342,676	0,58
1991	10,033,000	2,888,009	0,287	603,067	366,384	0,60
1992	10,083,165	2,989,336	0,296	619,217	388,183	0,62
1993	10,133,580	3,195,324	0,315	629,800	399,944	0,63
1994	10,184,247	3,378,554	0,331	638,300	407,698	0,64

Διαπιστώθηκε ότι ο Δ.Ι. της Κύπρου είναι περίπου διπλάσιος του δείκτη ιδιοκτησίας της Ελλάδας, άρα η χρησιμοποίηση του δείκτη ατυχήματα / 1000 κατοίκους, για εύρεση του βαθμού επικινδυνότητας των ατυχημάτων στις δυο χώρες δεν είναι εφικτή.

4.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ - ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥΣ

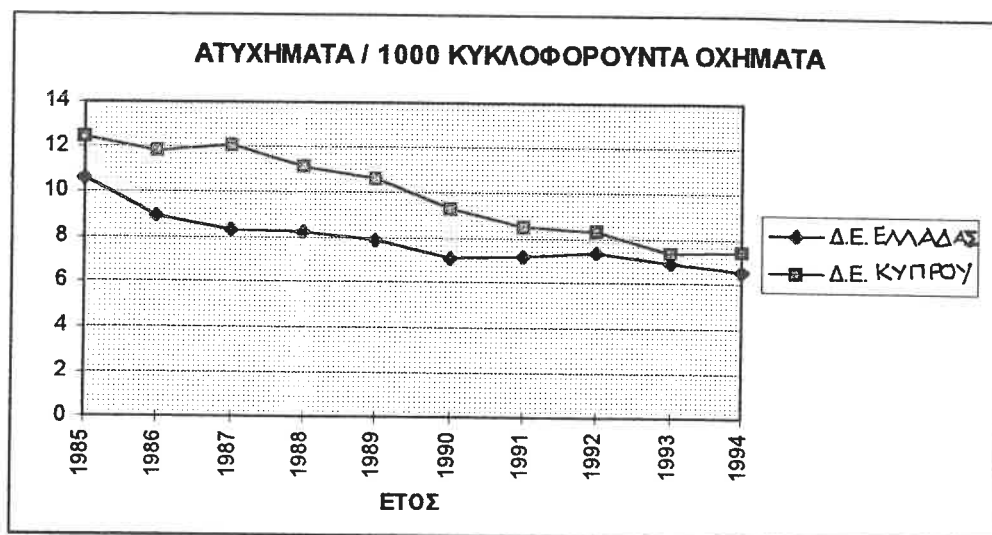
Ως δείκτης επικινδυνότητας επιλέχθηκε ο δείκτης: **ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**, επειδή ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων επηρεάζει σημαντικά τον αριθμό των ατυχημάτων. Έτσι επιτυγχάνεται η στάθμιση των ατυχημάτων των δυο χωρών.

Για εξαγωγή καλύτερων συμπερασμάτων δημιουργήθηκε το διάγραμμα τάσης εξέλιξης του δείκτη με αναγωγή των τιμών του 1985 στην μονάδα.

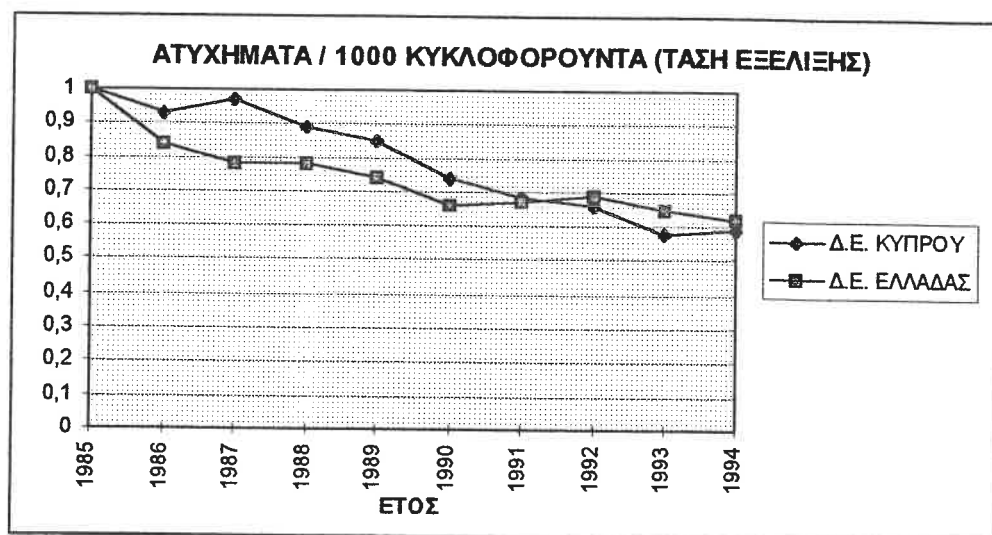
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.2 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ		ΚΥΠΡΟΣ	
	ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	Δ.Ε.	ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ	Δ.Ε.
1985	21537	10,57	3274	12,44
1986	19462	8,96	3156	11,61
1987	18966	8,30	3263	12,07
1988	20753	8,26	3221	11,12
1989	20299	7,89	3344	10,58
1990	19609	7,05	3172	9,25
1991	20764	7,18	3108	8,48
1992	22006	7,36	3223	8,30
1993	22165	6,93	2932	7,33
1994	22222	6,57	3027	7,42

Με βάση τα διαγράμματα 4.1, 4.2 διαπιστώθηκε ότι ο δείκτης επικινδυνότητας κυμαίνεται ελαφρώς σε πιο ψηλά επίπεδα για την Κύπρο. Αυτό οφείλεται κυρίως στην μεγαλύτερη παράλειψη καταγραφής των ατυχημάτων στην Ελλάδα.



Διάγραμμα 4.1



Διάγραμμα 4.2

4.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΡΙΘΜΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΘΥΜΑΤΩΝ

Στόχος της ενότητας αυτής είναι η σύγκριση των ποσοστών των ατυχημάτων κατ' είδος:

- Θανατηφόρα ατυχήματα
- Μη θανατηφόρα ατυχήματα (μόνο με τραυματίες)

Ακόμη η σύγκριση των ποσοστών των συνεπειών των οδικών ατυχημάτων, δηλαδή το ποσοστό των νεκρών και τραυματιών σε σύγκριση με το όλο σύνολο των θυμάτων (τραυματίες + νεκροί).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι για να είναι συγκρίσιμος ο αριθμός των νεκρών και στις δυο χώρες, πρέπει να χρησιμοποιηθεί ο κοινός ορισμός του νεκρού μέσα σε 30 ημέρες που ακολούθησαν το ατύχημα. Ετσι, γίνεται χρήση διορθωτικού συντελεστή για την Ελλάδα (1,12) (8).

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΟΣΟΣΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ				ΚΥΠΡΟΣ			
	ΘΑΝΑΤΗΦ.	ΠΟΣΟΣΤΑ (%)	ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦ.	ΠΟΣΟΣΤΑ (%)	ΘΑΝΑΤΗΦ.	ΠΟΣΟΣΤΑ (%)	ΜΗ ΘΑΝΑΤΗΦ.	ΠΟΣΟΣΤΑ (%)
1985	1473	6,83%	20064	93,7%	103	3,14%	3171	96,86%
1986	1297	6,66%	18165	93,34%	102	3,23%	3054	96,77%
1987	1302	6,85%	17664	93,15%	87	2,66%	3176	97,34%
1988	1330	6,40%	19423	93,6%	97	3,01%	3124	96,99%
1989	1462	7,20%	18837	92,8%	104	3,11%	3240	96,89%
1990	1533	7,82%	18076	92,18%	91	2,86%	3081	97,14%
1991	1557	7,49%	19207	92,51%	96	3,08%	3012	96,92%
1992	1610	7,31%	20396	92,69%	121	3,75%	3102	96,25%
1993	1634	7,37%	20531	92,63%	108	3,68%	2824	96,32%
1994	1671	7,51%	20551	92,49%	121	3,99%	2906	96,01%

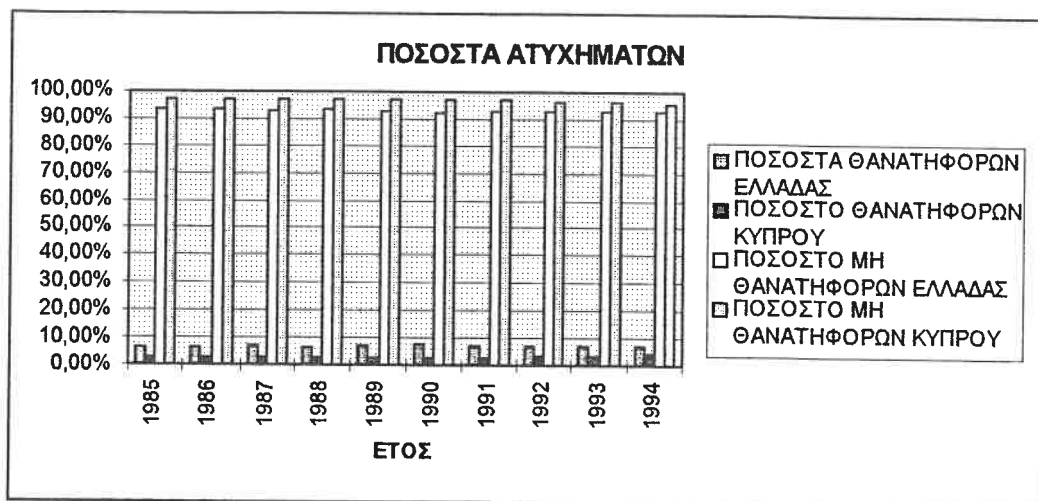
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΝΕΚΡΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ			ΚΥΠΡΟΣ		
	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	<u>ΝΕΚΡΟΙ</u> ΘΥΜΑΤΑ (%)	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	<u>ΝΕΚΡΟΙ</u> ΘΥΜΑΤΑ (%)
1985	32381	1908	5,89%	4698	116	2,46%
1986	29297	1795	6,12%	4545	105	2,31%
1987	28160	1682	5,97%	4497	92	2,04%
1988	31062	1692	5,44%	4448	103	2,31%
1989	30815	1902	6,17%	4586	119	2,59%
1990	29336	1945	6,63%	4333	101	2,33%
1991	30953	2004	6,47%	4267	103	2,41%
1992	32332	2048	6,33%	4863	132	2,72%
1993	31959	2049	6,41%	4311	115	2,66%
1994	32435	2138	6,59%	4507	133	2,95%

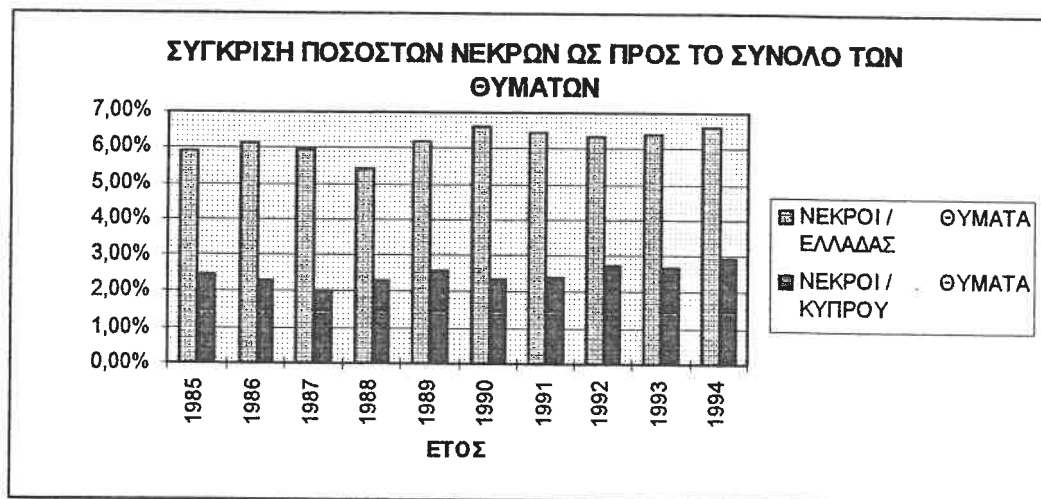
Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 4.3 και το διάγραμμα 4.3 διαπιστώθηκαν τα εξής: Και στις δυο χώρες τα ποσοστά των θανατηφόρων ατυχημάτων είναι πολύ μικρά, εν συγκρίση με των μη θανατηφόρων ατυχημάτων.

Από τον πίνακα 4.4 και το διάγραμμα 4.4 παρατηρήθηκε ότι η σοβαρότητα των ατυχημάτων για την Ελλάδα είναι μεγαλύτερη από της Κύπρου, αφού ο δείκτης Νεκροί / θύματα για την Ελλάδα κυμαίνεται από 5,8% - 6,6% ενώ για την Κύπρο 2% - 2,9%. Φυσικά αυτό μπορεί να οφείλεται στην καλύτερη καταγραφή θυμάτων στην Κύπρο ή ακόμη και στην παράλειψη καταγραφής των μη θανατηφόρων ατυχημάτων στην Ελλάδα.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ



Διάγραμμα 4.3



Διάγραμμα 4.4

4.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ - ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥΣ

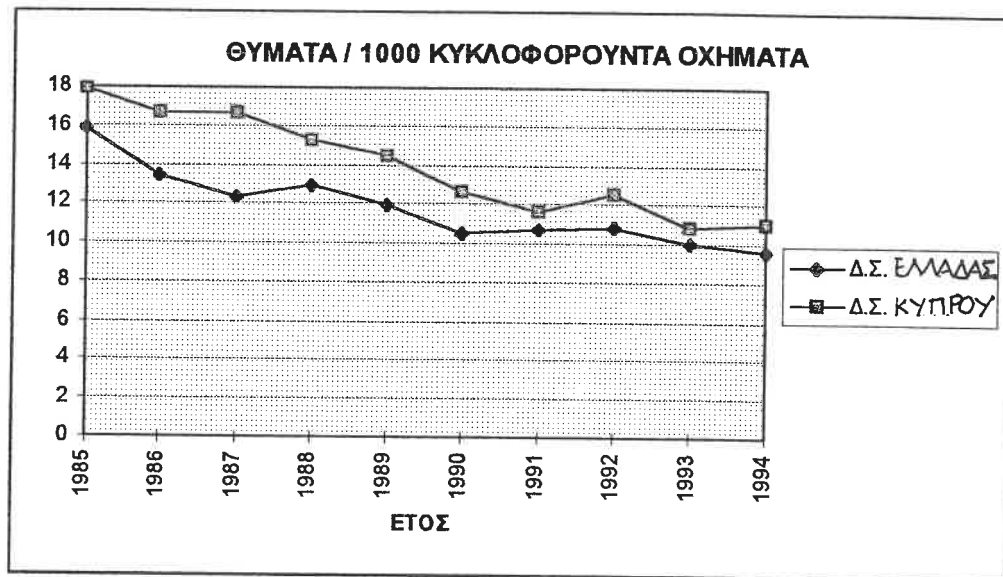
Ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων ενός κράτους επηρεάζει σημαντικά τον αριθμό των ατυχημάτων και κατ' επέκταση και του αριθμού των θυμάτων και των νεκρών. Για να σταθμιστούν τα θύματα και ο αριθμός των νεκρών των δυο χωρών εξετάστηκαν οι δείκτες:

- **θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**
- **νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**

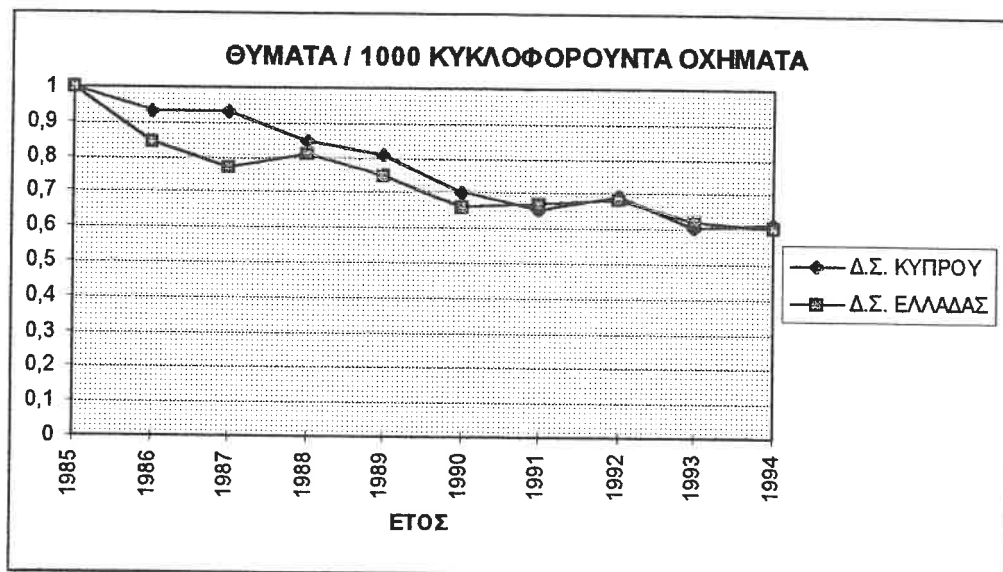
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.5 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ		ΚΥΠΡΟΣ	
	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ
	1000 ΚΥΚΛ. ΟΧΗΜ.	1000 ΚΥΚΛ. ΟΧΗΜ.	1000 ΚΥΚΛ. ΟΧΗΜ.	1000 ΚΥΚΛ. ΟΧΗΜ.
1985	15,89	0,94	17,85	0,44
1986	13,49	0,74	16,72	0,38
1987	12,33	0,73	16,64	0,34
1988	12,91	0,70	15,32	0,35
1989	11,91	0,74	14,51	0,37
1990	10,55	0,69	12,64	0,29
1991	10,71	0,69	11,64	0,28
1992	10,81	0,68	12,52	0,36
1993	10,00	0,64	10,77	0,28
1994	9,60	0,63	11,05	0,32

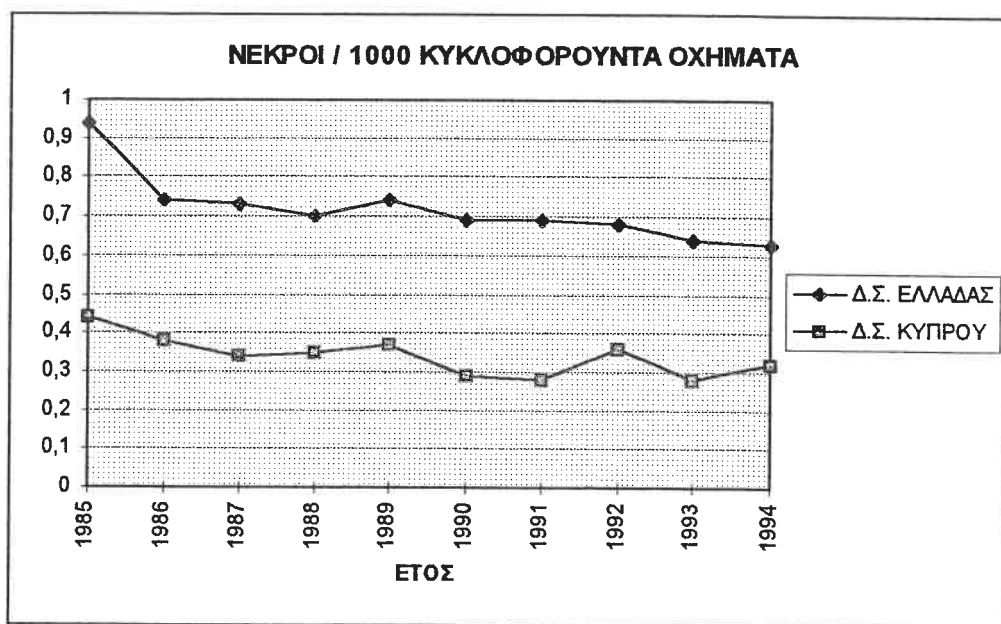
Με βάση τα στοιχεία του πιο πάνω πίνακα ακολουθούν τα διαγράμματα 4.5 και 4.7 όπου φαίνεται συγκριτικά το επίπεδο σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων στα δυο κράτη. Για την εξαγωγή καλύτερων συμπερασμάτων έγινε αναγωγή του δείκτη για το έτος 1985 στην μονάδα.



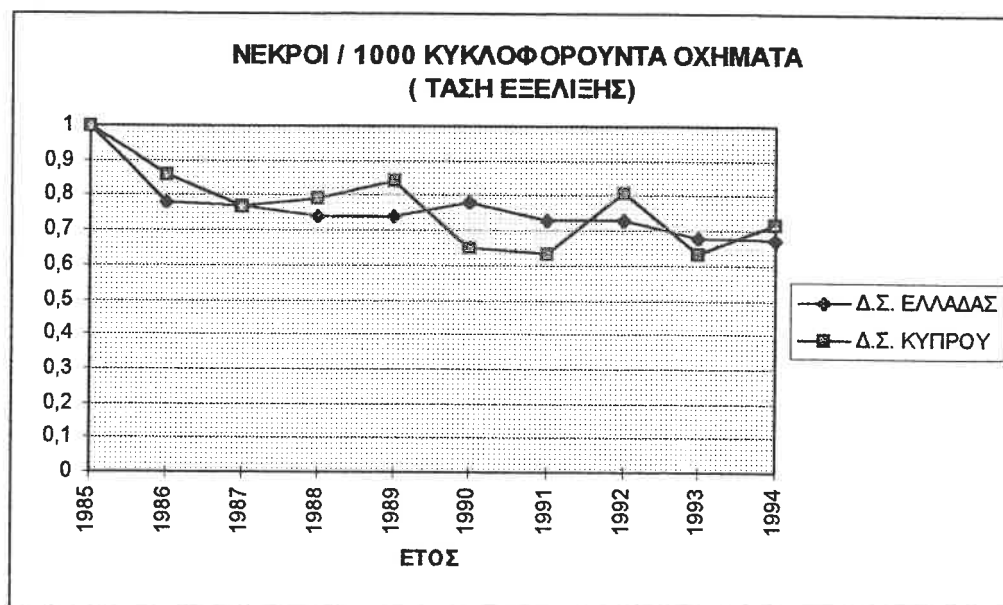
Διάγραμμα 4.5



Διάγραμμα 4.6



Διάγραμμα 4.7



Διάγραμμα 4.8

Σύμφωνα με τα διαγράμματα 4.7 και 4.8 διαπιστώνεται ότι για την Ελλάδα ο δείκτης νεκροί / 1000 κυκλοφ. οχήματα παρουσιάζει μια σταθερή μειωτική τάση, ενώ αντίθετα στην Κύπρο ο δείκτης παρουσιάζει μια αυξομείωση οποία οφείλεται στον υψηλό Δ.Ι. Οχημάτων και ακόμη επειδή ο αριθμός των νεκρών ως προς το σύνολο των θυμάτων είναι μικρότερος για την Κύπρο από την Ελλάδα.

Σύμφωνα με το διάγραμμα 4.5 και 4.6 παρουσιάζεται η σοβαρότητα των οδικών ατυχημάτων σταθμίζοντας τον αριθμό των θυμάτων των δυο χωρών με την εξέταση του δείκτη. Ο δείκτης αυτός παρουσιάζει μειωτική τάση και για τις δύο χώρες. Για την Κύπρο ο δείκτης κυμαίνεται από 17 - 11.00 ενώ της Ελλάδας από 15 - 9.00.

Η διαφορά στην εξαγωγή συμπερασμάτων για τους δυο δείκτες(νεκροί/ 1000 κυκλοφ. οχήματα, θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα) ίσως να οφείλεται στην παράλειψη καταγραφής των μη θανατηφόρων ατυχημάτων στην Ελλάδα.

4.6 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ

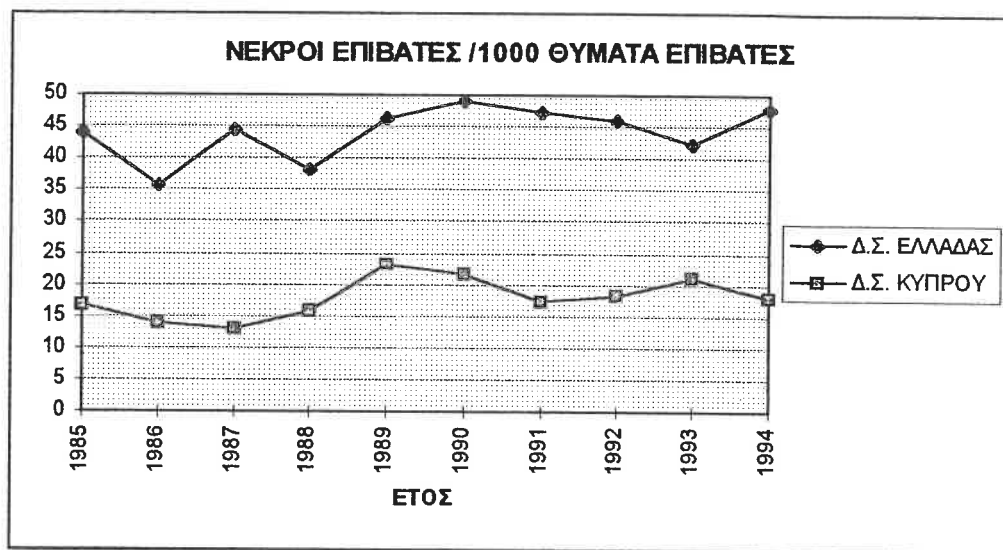
Ο άνθρωπος, είτε ως οδηγός ή επιβάτης ενός οχήματος είτε ως πεζός αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα πρόκλησης οδικών ατυχημάτων. Τα στοιχεία που δίνονται στους πιο κάτω πίνακες και στα διαγράμματα δείχνουν μια εικόνα της χρονικής εξέλιξης του δείκτη σοβαρότητας κατά κατηγορία χρηστών οδού για τις δυο χώρες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.6 ΣΥΓΚΡΙΣΗ Δ.Σ. ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ - «ΟΔΗΓΟΙ»

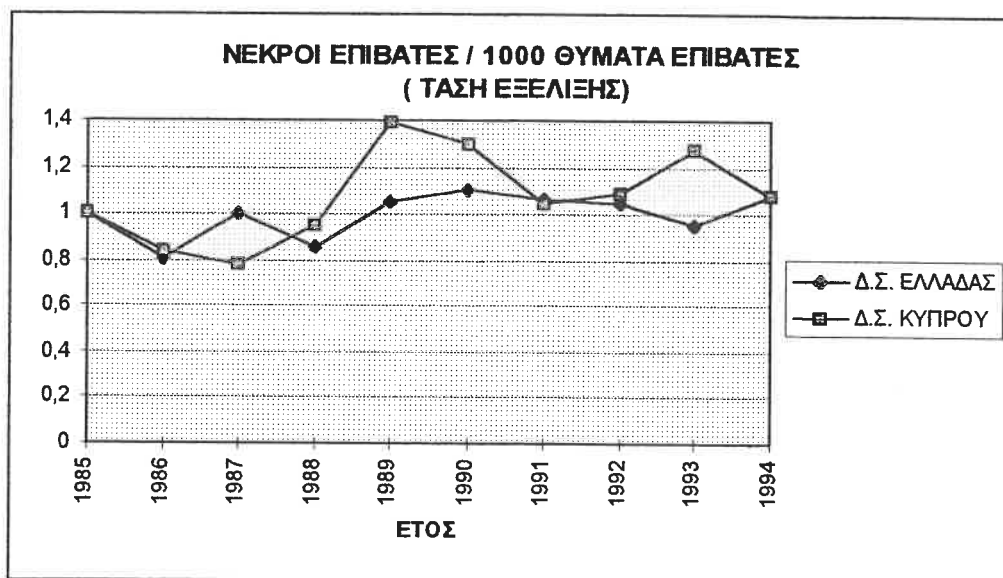
ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ			ΚΥΠΡΟΣ		
	ΟΔΗΓΟΙ		ΝΕΚΡ. ΟΔΗΓ. 1000 ΘΥΜΑΤΑ	ΟΔΗΓΟΙ		ΝΕΚΡ. ΟΔΗΓ. 1000 ΘΥΜΑΤΑ
	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ		ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	
1985	15981	824	51,56	2658	54	20,31
1986	14544	708	48,67	2601	56	21,53
1987	14231	739	51,92	2545	41	16,11
1988	15743	735	46,68	2533	55	21,71
1989	16136	843	52,24	2754	62	22,51
1990	15680	844	53,82	2598	52	20,01
1991	16832	944	56,08	2685	53	19,73
1992	18267	1005	55,01	2887	56	19,40
1993	18239	1027	56,31	2609	46	17,63
1994	18566	1064	57,30	2755	48	17,42

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.7 ΣΥΓΚΡΙΣΗ Δ.Σ. ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ- «ΕΠΙΒΑΤΕΣ»

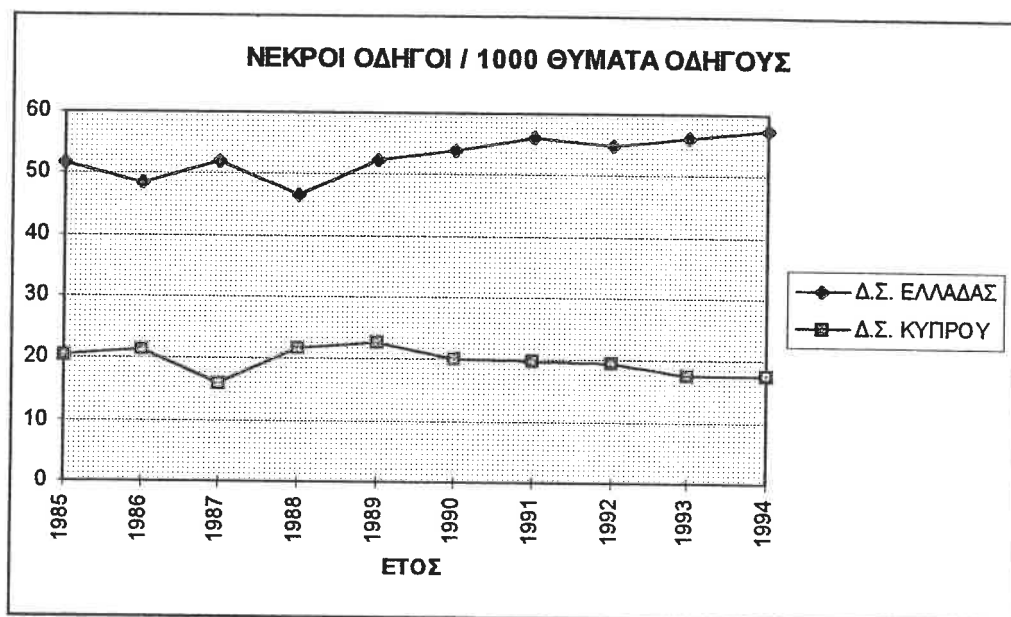
ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ			ΚΥΠΡΟΣ		
	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΝΕΚΡ. ΕΠΙΒ. 1000 ΘΥΜΑΤΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΝΕΚΡ. ΕΠΙΒ. 1000 ΘΥΜΑΤΑ
	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ		ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	
1985	10696	471	44,03	1384	23	16,62
1986	9390	335	35,67	1423	20	14,05
1987	8941	397	44,40	1375	18	13,09
1988	10025	383	38,20	1327	21	15,82
1989	9945	461	46,35	1339	31	23,15
1990	9167	449	48,98	1243	27	21,72
1991	9456	445	47,06	1148	20	17,42
1992	9398	431	45,86	1540	28	18,18
1993	9025	381	42,21	1320	28	211,21
1994	9175	439	47,84	1387	25	18,03



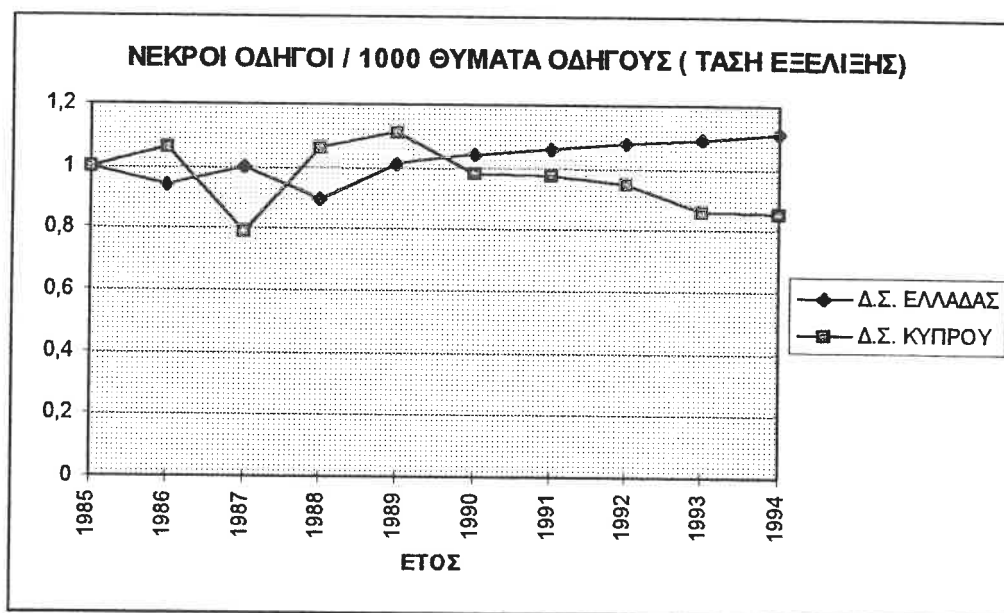
Διάγραμμα 4.9



Διάγραμμα 4.10



Διάγραμμα 4.11

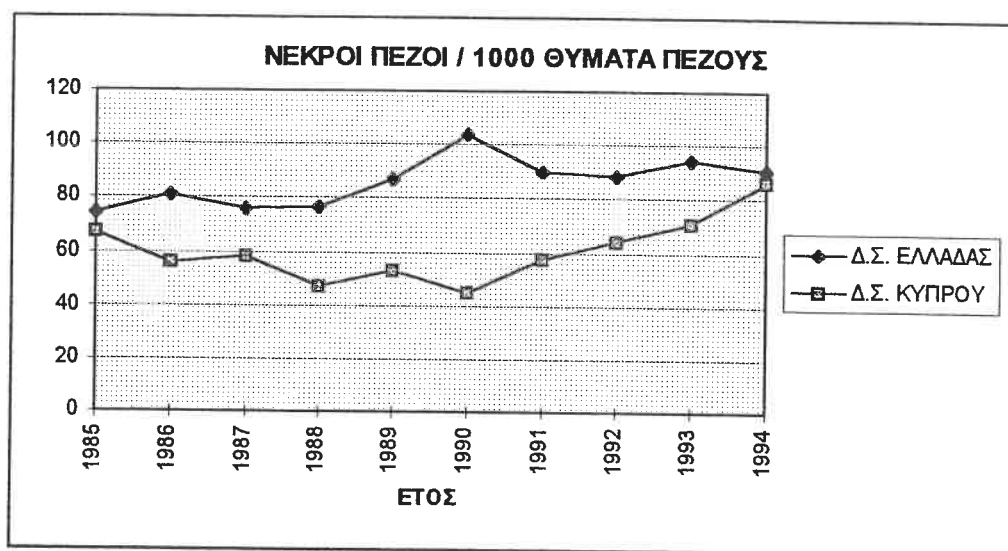


Διάγραμμα 4.12

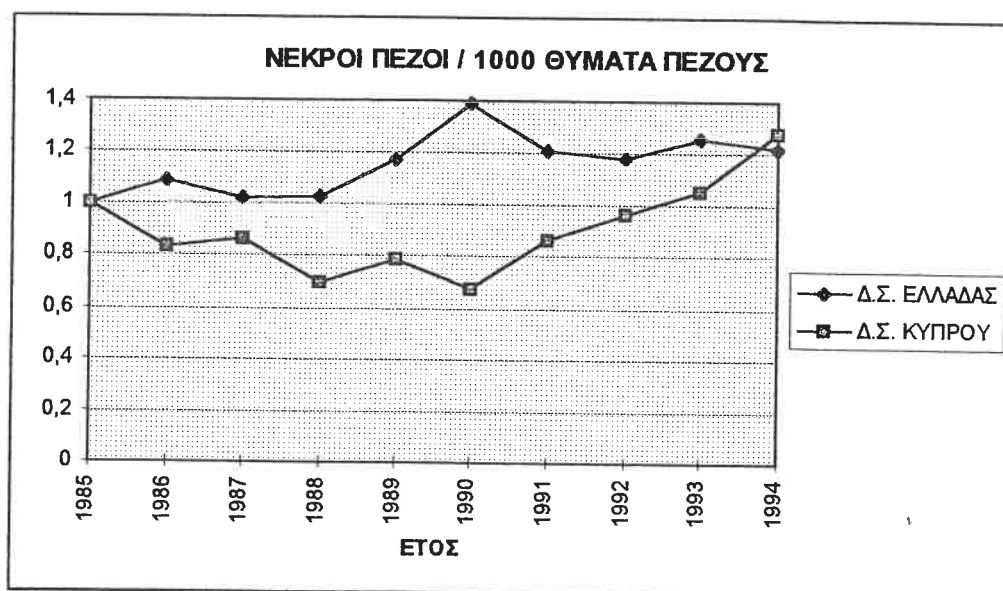
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.8 ΣΥΓΚΡΙΣΗ Δ.Σ. ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ - «ΠΕΖΟΙ»

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ			ΚΥΠΡΟΣ		
	ΠΕΖΟΙ		ΝΕΚΡΟΙ ΠΕΖΟΙ	ΠΕΖΟΙ		ΝΕΚΡΟΙ ΠΕΖΟΙ
	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	1000 ΘΥΜΑΤΑ	ΘΥΜΑΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ	1000 ΘΥΜΑΤΑ
1985	5500	409	74,36	584	39	66,78
1986	5019	408	81,29	517	29	56,09
1987	4808	366	76,12	570	33	57,89
1988	5113	393	76,86	577	27	46,79
1989	4531	395	87,17	493	26	52,73
1990	4281	444	103,71	488	22	45,08
1991	4451	401	90,09	433	25	57,73
1992	4448	393	88,35	436	28	64,22
1993	4476	422	94,28	382	27	70,68
1994	4465	406	90,92	384	33	85,93



Διάγραμμα 4.13



Διάγραμμα 4.14

Σύμφωνα με τα διαγράμματα 4.9 - 4.14 παρουσιάζεται ο βαθμός σοβαρότητας και η χρονική εξέλιξη του δείκτη νεκροί / θύματα κατά κατηγορία χρηστών οδού.

Διαπιστώθηκε ότι ο μεγαλύτερος δείκτης σοβαρότητας κατα κατηγορία χρηστών οδού είναι για τους πεζούς. Αυτό ήταν αναμενόμενο και για τις δύο χρες επειδή η πιθανότητα σοβαρού τραυματισμού ή θανάτου του πεζού είναι μεγαλύτερη απ'ότι αυτή στους οδηγούς ή επιβάτες.

Για την Ελλάδα ο δείκτης σοβαρότητας σε κάθε κατηγορία χρηστών οδού παρουσιάζεται αυξημένος. Αυτό οφείλεται στην παράλειψη καταγραφής των θυμάτων.

4.7 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

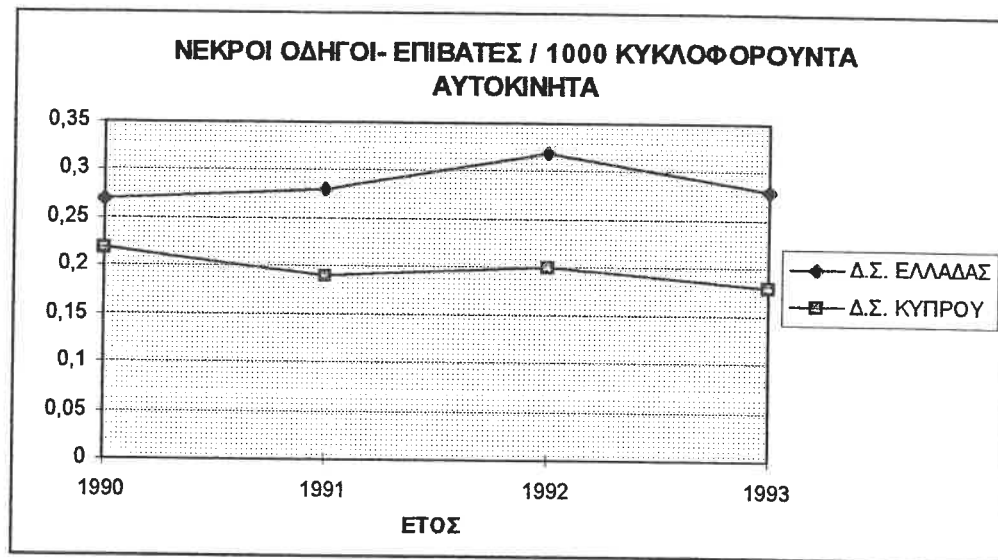
Για την εξαγωγή συμπερασμάτων όσο αφορά την επίδραση του παράγοντα κυκλοφορούντα οχήματα στα οδικά ατυχήματα αυτά διαχωρίστηκαν σε ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ (λεωφορεία, φορτηγά, ημιφορτηγά, επιβατικά) και σε ΔΙΚΥΚΛΑ (μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες). Στόχος μας η σύγκριση του δείκτη σοβαρότητας κατά κατηγορία χρήσης οχήματος στην Κύπρο και την Ελλάδα την χρονική περίοδο 1990 - 1993. Οι νεκροί δεν διαχωρίζονται ανά κατηγορία χρηστών οδού, μπορεί δηλαδή να είναι επιβάτες ή οδηγοί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.9 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

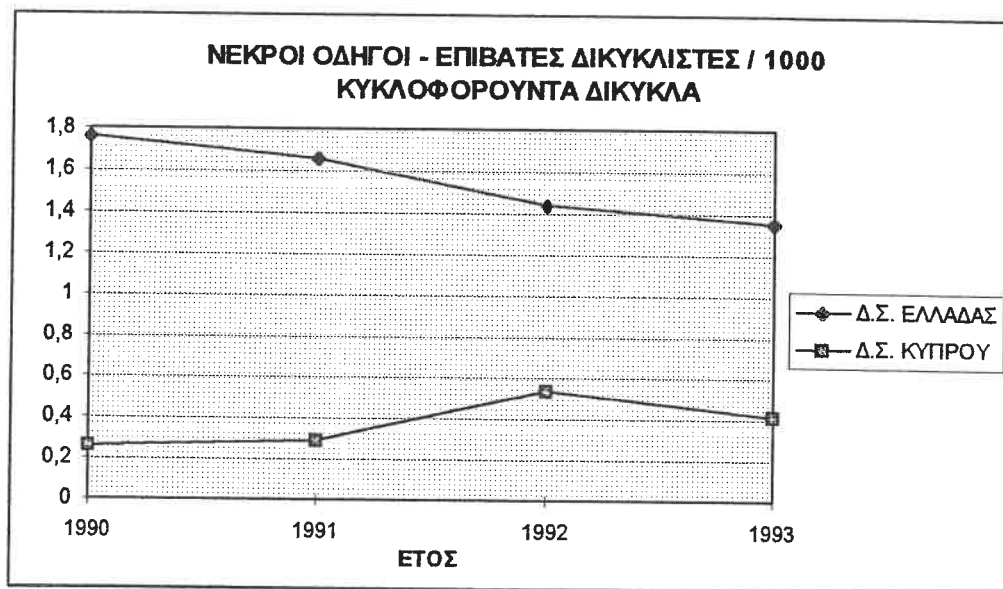
ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ			ΚΥΠΡΟΣ		
	ΚΥΚΛΟΦ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ (ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒ.)	Δ.Σ.	ΚΥΚΛΟΦ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	ΝΕΚΡΟΙ (ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒ.)	Δ.Σ.
1990	2,523,382	693	0,27	278220	60	0,22
1991	2,592,234	722	0,28	299257	56	0,19
1992	2,649,562	839	0,32	317493	63	0,20
1993	2,807,447	781	0,28	328817	58	0,18

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.10 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ - ΔΙΚΥΚΛΑ

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ			ΚΥΠΡΟΣ		
	ΚΥΚΛΟΦ. ΔΙΚΥΚΛΑ	ΝΕΚΡΟΙ (ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒ.)	Δ.Σ.	ΚΥΚΛΟΦ. ΔΙΚΥΚΛΑ	ΝΕΚΡΟΙ (ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒ.)	Δ.Σ.
1990	256594	454	1,76	64433	17	0,26
1991	295675	491	1,66	67089	20	0,29
1992	339774	491	1,44	70652	38	0,53
1993	387877	524	1,35	71080	29	0,41



Διάγραμμα 4.15



Διάγραμμα 4.16

Σύμφωνα με τα διαγράμματα 4.15 και 4.16 φαίνεται ότι ο βαθμός σοβαρότητας κατά κατηγορίες χρήσης οχήματος είναι μεγαλύτερος στην Ελλάδα. Ιδιαίτερα, έντονη διαφορά επισημαίνεται στο δείκτη σοβαρότητας νεκροί οδηγοί - επιβάτες δικύκλων / 1000 κυκλοφορούντα δίκυκλα, εφόσον ο αριθμός των νεκρών δικυκλιστών στην Κύπρο είναι πολύ μικρός και ο βαθμός χρησιμοποίησης δίκυκλων στην Κύπρο είναι επίσης μικρότερος απ' ότι στην Ελλάδα.

4.8 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΗ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΔΕΙΚΤΗ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

Το κάθε ατύχημα συγκεντρώνει κάποιες βασικές ιδιότητες όπως:

- τόπος ατυχήματος (εντός, εκτός κατοικημένης περιοχής)
- χρόνος ατυχήματος (μήνας, ημέρα, ώρα, έτος)
- ειδικές συνθήκες ατυχήματος (φωτισμός, καιρός, οδόστρωμα)
- παθόντες σε ατυχήματα
- είδος οχήματος

Μερικές από αυτές έχουν ήδη αναφερθεί προηγουμένως, ακολουθεί η ανάλυση των ιδιοτήτων:

- τόπος ατυχήματος
- συνθήκες φωτισμού ατυχήματος

Επειδή όμως τα δεδομένα για την Κύπρο είναι περιορισμένα δίνονται μόνο για τα έτη 1986, 1988, 1990, 1992.

Για να μπορέσουν να γίνουν συγκρίσιμα τα μεγέθη θανατηφόρα ατυχήματα εντός - εκτός κατοικημένης περιοχής για τις δυο χώρες καθώς και νεκροί κατά την διάρκεια ημέρας - νύκτας, θεωρήθηκαν οι δείκτες:

- **θανατηφόρα ατυχήματα εντός κατοικημένης περιοχής / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα = Δ_1**
- **θανατηφόρα ατυχήματα εκτός κατοικημένης περιοχής / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα = Δ_2**
- **Νεκροί κατά την διάρκεια ημέρας / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα = Δ_3**

- **Νεκροί κατά την διάρκεια νύχτας 1000 κυκλοφορούντα οχήματα = Δ₄**

Ακολουθούν οι πίνακες με τα αντίστοιχα στοιχεία δεδομένων και τα διαγράμματα.

Παρατηρείται ότι η σοβαρότητα του δείκτη θανατηφόρα ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα εντός και εκτός κατοικημένης περιοχής κυμαίνεται σε πιο υψηλά επίπεδα στην Ελλάδα απ' ότι στην Κύπρο. Αυτό οφείλεται στο υψηλό δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων της Κύπρου.

Παρατηρούμε ακόμη ότι ο βαθμός επικινδυνότητας των ατυχημάτων στις εκτός κατοικημένες περιοχές είναι μεγαλύτερος στην Ελλάδα και αυτό οφείλεται στην χρήση υπερβολικής ταχύτητας κατά την διάρκεια της οδήγησης. Στην Κύπρο υπάρχει μια ανομοιόμορφη αυξομείωση του δείκτη τόσο εντός κατοικημένης τόσο και εκτός κατοικημένης περιοχής, η οποία μπορεί και να οφείλεται στην ένταση των μέτρων αστυνόμευσης και στην λήψη νομοθετικών μέτρων .

Με βάση το διάγραμμα 4.17 φαίνεται ότι και για τις δυο χώρες η σοβαρότητα των ατυχημάτων είναι μεγαλύτερη κατά την διάρκεια της ημέρας. Αυτό αποδεικνύει ότι ο φωτισμός της οδού κατά την νύχτα είναι ιδιαίτερα σημαντικός αφού έχει ως αποτέλεσμα να μειώνει δραστικά την σοβαρότητα των ατυχημάτων.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.11 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΤΥΠΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

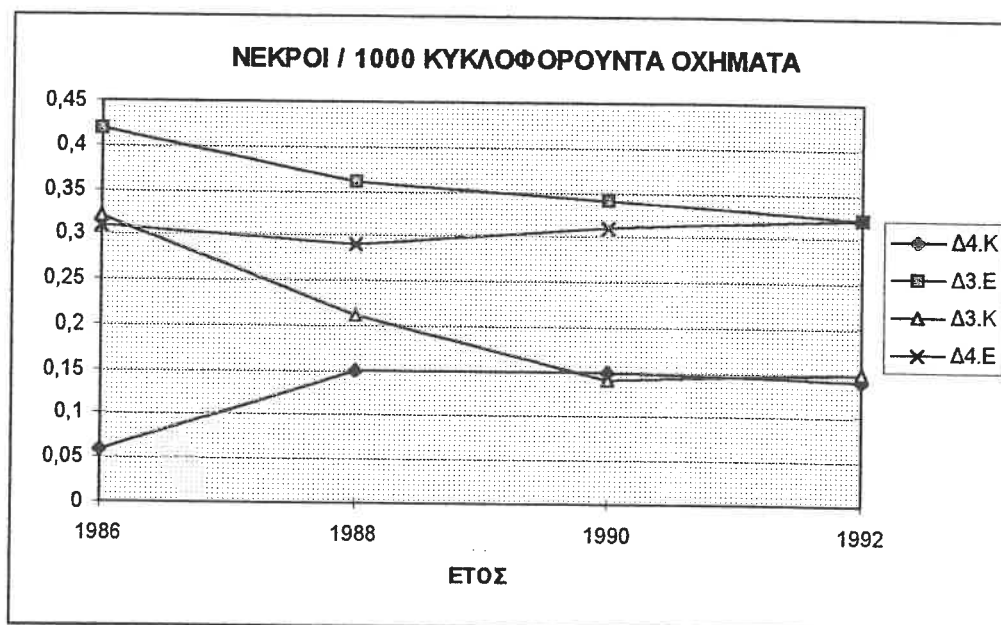
ΕΤΟΣ	ΚΥΠΡΟΣ				ΕΛΛΑΔΑ			
	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ		Δ. ΕΠΙΚΙΝΔ.		ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ		Δ. ΕΠΙΚΙΝΔ.	
	ΕΝΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜ.	ΕΚΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜ.	Δ ₁ .Κ	Δ ₂ .Κ	ΕΝΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜ.	ΕΚΤΟΣ ΚΑΤΟΙΚΗΜ.	Δ ₁ .Ε	Δ ₂ .Ε
1986	47	39	0,17	0,14	585	712	0,26	0,32
1988	37	48	0,12	0,16	600	730	0,24	0,30
1990	44	36	0,13	0,11	716	817	0,25	0,29
1992	66	34	0,17	0,08	743	867	0,25	0,29

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.12 ΣΥΓΚΡΙΣΗ Δ.Σ. ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

ΕΤΟΣ	ΚΥΠΡΟΣ				ΕΛΛΑΔΑ			
	ΝΕΚΡΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ		Δ. ΣΟΒΑΡΟΤ.		ΝΕΚΡΟΙ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ		Δ. ΣΟΒΑΡΟΤ.	
	ΗΜΕΡΑΣ	ΝΥΧΤΑΣ	Δ ₃ .Κ	Δ ₄ .Κ	ΗΜΕΡΑΣ	ΝΥΧΤΑΣ	Δ ₃ .Ε	Δ ₄ .Ε
1986	87	18	0,32	0,06	927	676	0,42	0,31
1988	61	42	0,21	0,15	869	718	0,36	0,29
1990	48	53	0,14	0,15	959	889	0,34	0,31
1992	75	57	0,19	0,14	976	966	0,32	0,31



Διάγραμμα 4.17



Διάγραμμα 4.18

4.9 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΩΝ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΕΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ

Σε αυτή την ενότητα έγινε μια προσπάθεια για σύγκριση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των επαρχιών Ελλάδας - Κύπρου.

Λόγω έλλειψης στοιχείων για τις επαρχίες της Κύπρου ο μόνος δείκτης που μπορούσε να εξεταστεί ήταν ο δείκτης επικινδυνότητας ατυχήματα / 1000 κατοίκους. Δεδομένα στοιχεία το σύνολο των ατυχημάτων για την χρονική περίοδο 1985 - 1988 και ο πληθυσμός ανά επαρχία.

Όπως έχει αναφερθεί και στην αρχή του κεφαλαίου αυτού, ο δείκτης ατυχήματα / κάτοικο δίνει συγκρίσιμα αποτελέσματα μόνο στις περιοχές που έχουν τον ίδιο δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων. Έχει αποδειχθεί ότι η Κύπρος ως σύνολο χώρας, έχει τον διπλάσιο δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων από την Ελλάδα, οπότε δεν μπορεί λογικά να χρησιμοποιηθεί αυτός ο δείκτης για σύγκριση του επιπέδου ασφαλείας των περιοχών των δυο χωρών.

Το πιο πάνω συμπέρασμα επιβεβαιώνεται και από την διαφορά των τιμών που παρουσιάζει ο δείκτης επικινδυνότητας για τις περιοχές των δυο χωρών στον πίνακα που ακολουθεί.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.13 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΕΠΑΡΧΙΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ

ΝΟΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΟΛΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ 1985 - 1988	ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
ΕΛΛΑΔΑ			
ΑΙΤ/ΝΙΑΣ	230688	734	3,18
ΑΤΤΙΚΗΣ	425994	1517	3,56
ΒΟΙΩΤΙΑΣ	134034	476	3,55
ΕΥΒΟΙΑΣ	209132	376	1,79
ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ	23535	56	2,38
ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	168291	942	5,59
ΦΩΚΙΔΟΣ	43884	160	3,65
ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	97250	597	6,13
ΑΡΚΑΔΙΑΣ	103840	461	4,43
ΑΧΑΪΑΣ	297318	378	1,28
ΗΛΕΙΑΣ	174021	399	2,29
ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	142365	779	5,47
ΛΑΚΩΝΙΑΣ	94916	380	4,00
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	167292	539	3,22
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	32746	107	3,26
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	105043	412	3,92
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	32314	110	3,40
ΛΕΥΚΑΔΟΣ	20900	110	5,26
ΑΡΤΗΣ	78884	231	2,92
ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	44202	209	4,72
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	157214	311	1,97
ΠΡΕΒΕΖΗΣ	58910	246	4,17
ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	126498	330	2,60
ΛΑΡΙΣΗΣ	269300	795	2,95
ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	197613	447	2,26
ΤΡΙΚΑΛΩΝ	137819	472	3,42

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΚΥΠΡΟΥ

ΝΟΜΟΙ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΟΛΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ 1985 - 1988	ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
ΓΡΕΒΕΝΩΝ	37017	134	3,61
ΔΡΑΜΑΣ	96978	276	2,84
ΗΜΑΘΙΑΣ	138068	397	2,87
ΚΑΒΑΛΑΣ	135747	536	3,94
ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	52721	165	3,12
ΚΙΛΚΙΣ	81845	372	4,54
ΚΟΖΑΝΗΣ	150159	552	3,67
ΠΕΛΛΗΣ	138261	709	5,12
ΠΙΕΡΙΑΣ	116820	652	5,58
ΣΕΡΡΩΝ	191890	712	3,71
ΦΛΩΡΙΝΗΣ	52772	216	4,09
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	91654	681	7,43
ΕΒΡΟΥ	143791	573	3,98
ΞΑΝΘΗΣ	90450	429	4,74
ΡΟΔΟΠΗΣ	103295	341	3,30
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	162439	192	1,18
ΚΥΚΛΑΔΩΝ	100083	342	3,42
ΛΕΣΒΟΥ	103700	335	3,23
ΣΑΜΟΥ	41850	180	4,30
ΧΙΟΥ	52691	102	1,93
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	263868	405	1,53
ΛΑΣΙΘΙΟΥ	70762	459	6,48
ΡΕΘΥΜΝΗΣ	69290	243	3,50
ΧΑΝΙΩΝ	133060	357	2,68
ΚΥΠΡΟΥ			
ΛΕΥΚΩΣΙΑ	244929	5252	21,44
ΛΑΡΝΑΚΑ	100749	1679	16,66
ΛΕΜΕΣΟΣ	173611	4102	23,62
ΠΑΦΟΣ	52752	1246	23,61
ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΣ	31026	584	18,82

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ - ΚΥΠΡΟΥ

5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Σκοπός της ενότητας είναι η παρουσίαση της διαχρονικής εξέλιξης των αριθμών των ατυχημάτων, νεκρών και τραυματιών στην Κύπρο και στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ορθή όμως μακροσκοπική εξέταση των ατυχημάτων επιβάλλει τη χρήση αντιπροσωπευτικών δεικτών αντί των απόλυτων αριθμών.

Δείκτης επικινδυνότητας

- **ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**

Δείκτες σοβαρότητας

- **νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα**
- **θύματα / 1000 κυκλοφορούντα**
- **νεκροί / ατυχήματα**
- **νεκροί / θύματα.**

5.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Ο δείκτης ιδιοκτησίας καλείται ο λόγος του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων προς τον πληθυσμό ενός κράτους. Είναι ένα συγκοινωνιακό χαρακτηριστικό του οποίου η χρονική τάση εξέλιξης επηρεάζει την εξέλιξη των ατυχημάτων και των στοιχείων τους. Ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων και ο πληθυσμός για κάθε κράτος παρατίθενται στο παράρτημα Β.

.Με βάση τον πίνακα 5.1 και το διάγραμμα που ακολουθεί παρατηρείται ότι ο Δ.Ι. κυμαίνεται από 0,20 για την Ελλάδα το 1985 - έως 0,67 για την Ιταλία το 1991.

Παρατηρώντας τα στοιχεία των τελευταίων χρόνων διακρίθηκαν τρεις ομάδες:

- Η **πρώτη ομάδα** αποτελείται από τα κράτη Γαλλία, Γερμανία, Ιταλία, Κύπρος, Λουξεμβούργο και έχουν δείκτη ιδιοκτησίας μεγαλύτερο από 0,5 οχήματα / κάτοικο.
- Η **δεύτερη ομάδα** κρατών αποτελείται από το Βέλγιο, τη Δανία, την Ισπανία, τη Μεγ. Βρετανία, την Ολλανδία και την Πορτογαλία. Σε αυτά τα κράτη ο Δ.Ι. κυμαίνεται από 0,3 - 0,5 οχήματα / κάτοικο.
- Η **τρίτη ομάδα** αποτελείται από την Ελλάδα και την Ιρλανδία. Τα κράτη αυτά έχουν το χαμηλότερο δείκτη ιδιοκτησίας, μικρότερο από 0,3 οχήματα / κάτοικο.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα που είναι χώρα με χαμηλό δείκτη ιδιοκτησίας, τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει αυξητική τάση. Μια σημαντική αυξητική τάση παρουσιάζει και η Κύπρος η οποία έχει ένα δείκτη ιδιοκτησίας αρκετά υψηλό.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

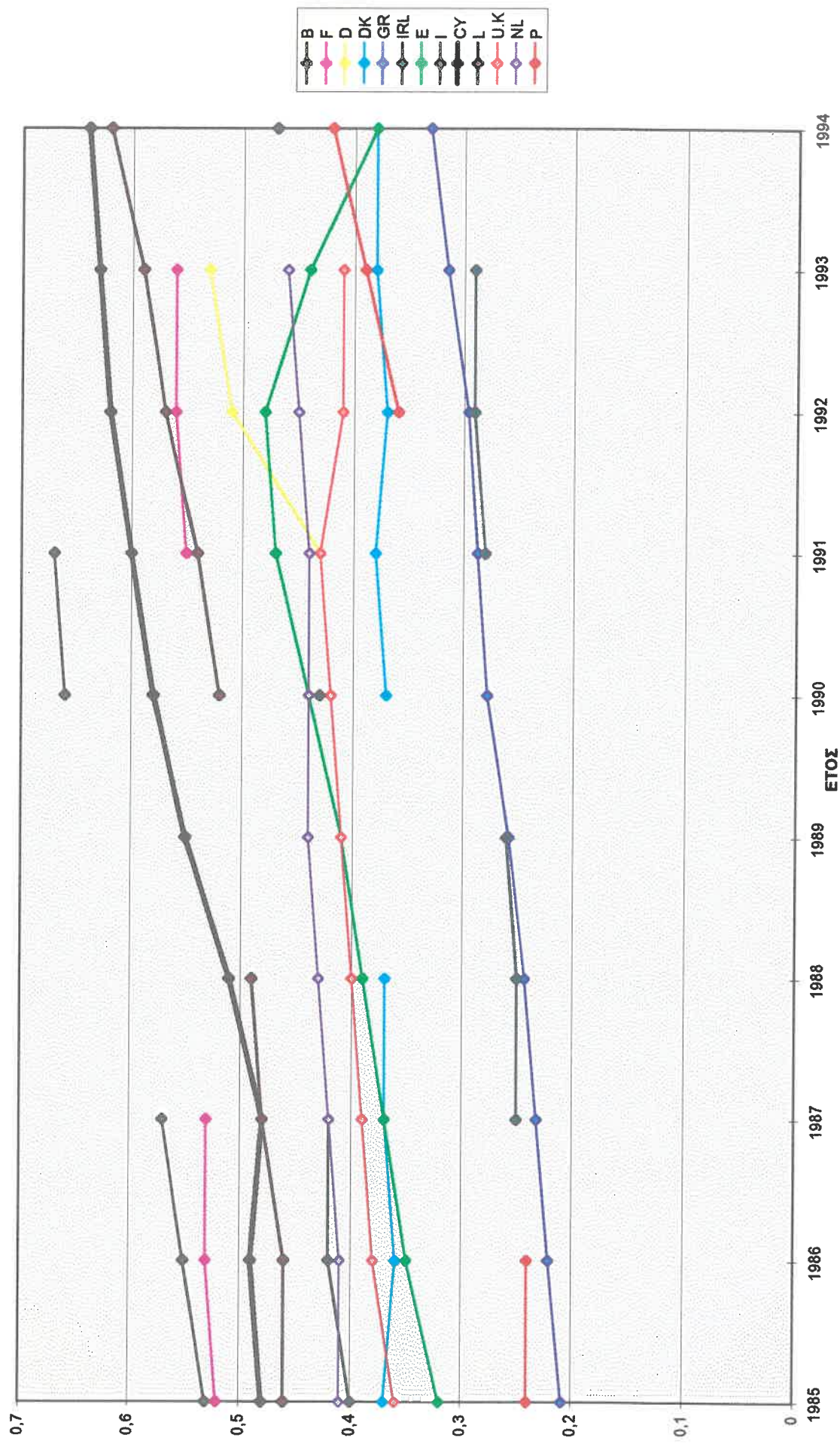
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1 ΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	0,41	0,52		0,37	0,20	0,24	0,32	0,53	0,48	0,46	0,36	0,41	0,24
1986	0,42	0,53		0,36	0,21		0,35	0,55	0,49	0,46	0,38	0,41	0,24
1987	0,42	0,53		0,37	0,23	0,25	0,37	0,57	0,49	0,48	0,39	0,42	
1988				0,37	0,24	0,25	0,39		0,51	0,49	0,40	0,43	
1989					0,25	0,26	0,41		0,55		0,41	0,44	
1990	0,43			0,37	0,27		0,44	0,66	0,58	0,52	0,42	0,44	0,22
1991	0,44	0,55	0,43	0,38	0,28	0,28	0,47	0,67	0,60	0,54	0,43	0,44	0,25
1992	0,45	0,56	0,51	0,37	0,29	0,29	0,48		0,62	0,57	0,41	0,45	0,36
1993		0,56	0,53	0,38	0,31	0,29	0,44		0,63	0,59	0,41	0,46	0,4
1994	0,47			0,38	0,33		0,38		0,64	0,62			

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2 ΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)

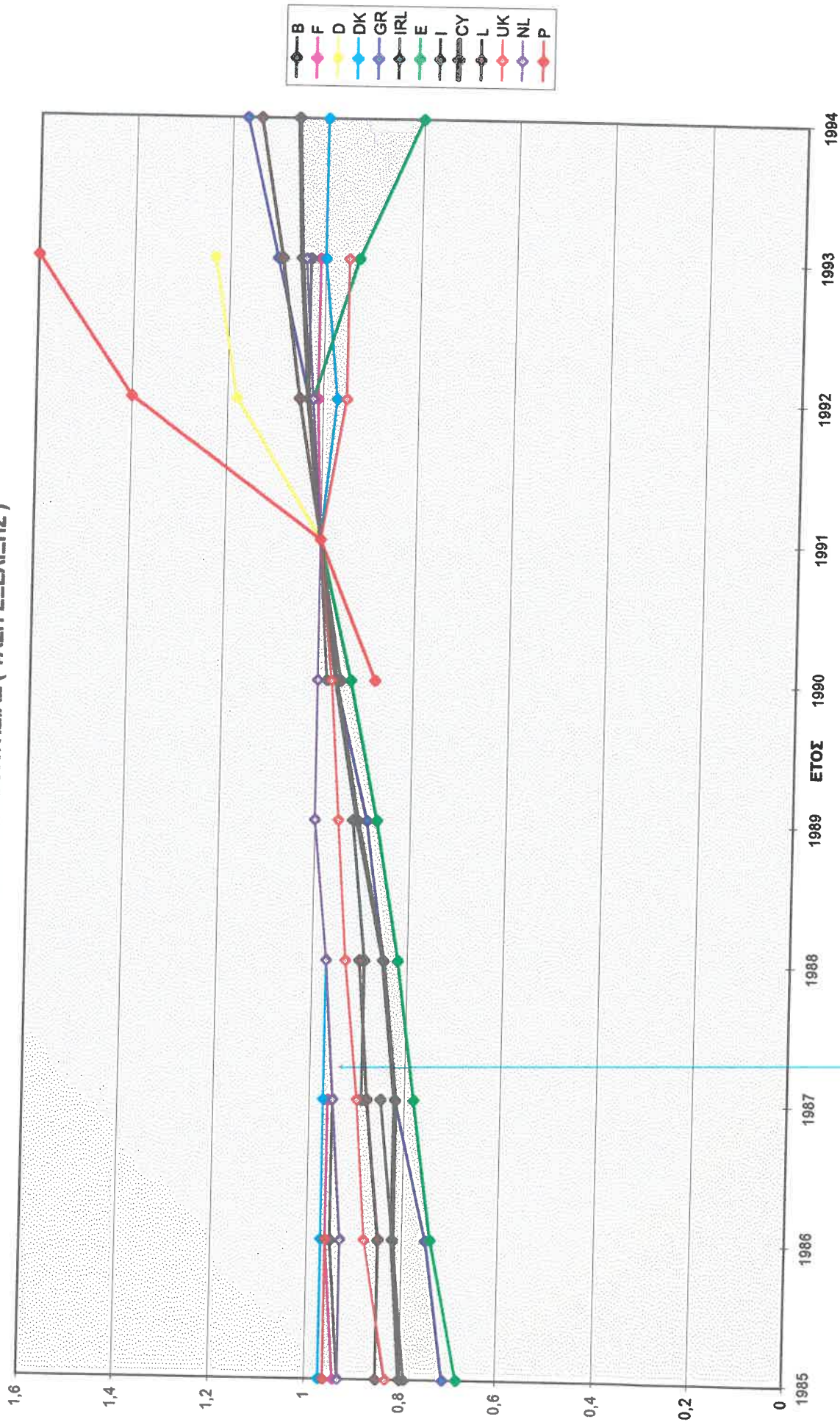
	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	0,93	0,94		0,97	0,71	0,85	0,68	0,79	0,8	0,85	0,83	0,93	0,96
1986	0,95	0,96		0,97	0,75		0,74	0,82	0,82	0,85	0,88	0,93	0,96
1987	0,95	0,96		0,97	0,82	0,89	0,78	0,85	0,82	0,88	0,90	0,95	
1988				0,97	0,85	0,89	0,82		0,85	0,90	0,93	0,97	
1989					0,89	0,92	0,87		0,91		0,95	1	
1990	0,95			0,97	0,96		0,93	0,98	0,96	0,96	0,97	1	0,88
1991	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1992	1,02	1,01	1,18	0,97	1,03	1,03	1,02		1,03	1,05	0,95	1,02	1,44
1993		1,01	1,23	1	1,10	1,03	0,93		1,05	1,09	0,95	1,04	1,60
1994	1,06			1	1,17		0,80		1,06	1,14			

ΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ



Διάγραμμα 5.1

ΔΕΙΚΤΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)



Διάγραμμα 5.2

5.3 ΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΘΥΜΑΤΩΝ

Σύμφωνα με τους πίνακες 5.3 και 5.4 ο αριθμός των ατυχημάτων αναφέρεται μόνο στα ατυχήματα που παρουσίασαν ένα ή και περισσότερα θύματα, δηλαδή τα θανατηφόρα ατυχήματα και τα ατυχήματα με σωματικές βλάβες.

Στο διάγραμμα 5.3 στο οποίο παρουσιάζεται ο αριθμός των ατυχημάτων για κάθε χώρα στην περίοδο 1985 - 1994 και στο διάγραμμα 5.4 η χρονική τάση εξέλιξης του αριθμού των ατυχημάτων.

Ανάγοντας τον αριθμό των ατυχημάτων για το έτος 1991 στη μονάδα προκύπτουν συγκρίσιμες τάσεις εξέλιξης των ατυχημάτων για την Κύπρο και για όλα τα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Γίνεται διαχωρισμός σε κατηγορίες:

- **κράτη με αυξητική τάση:** Ελλάδα, Πορτογαλία, Ιρλανδία
- **κράτη με μειωτική τάση:** Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Ισπανία
- **κράτη με σταθερή τάση εξέλιξης:** Γερμανία, Λουξεμβούργο, Μ. Βρετανία, Ολλανδία, Ιταλία.

Σημαντική είναι η αυξητική τάση των ατυχημάτων της Ελλάδας. Παράγοντες που συνέβαλαν σ' αυτήν την αύξηση: η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου, η μη τήρηση του κώδικα οδικής ασφάλειας, μεγάλος αριθμός πεζών και κυκλοφορούντων δικύκλων, η κακή συντήρηση οχημάτων κλπ. Η Κύπρος παρουσιάζει μια ανομοιόμορφη τάση εξέλιξης των ατυχημάτων

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

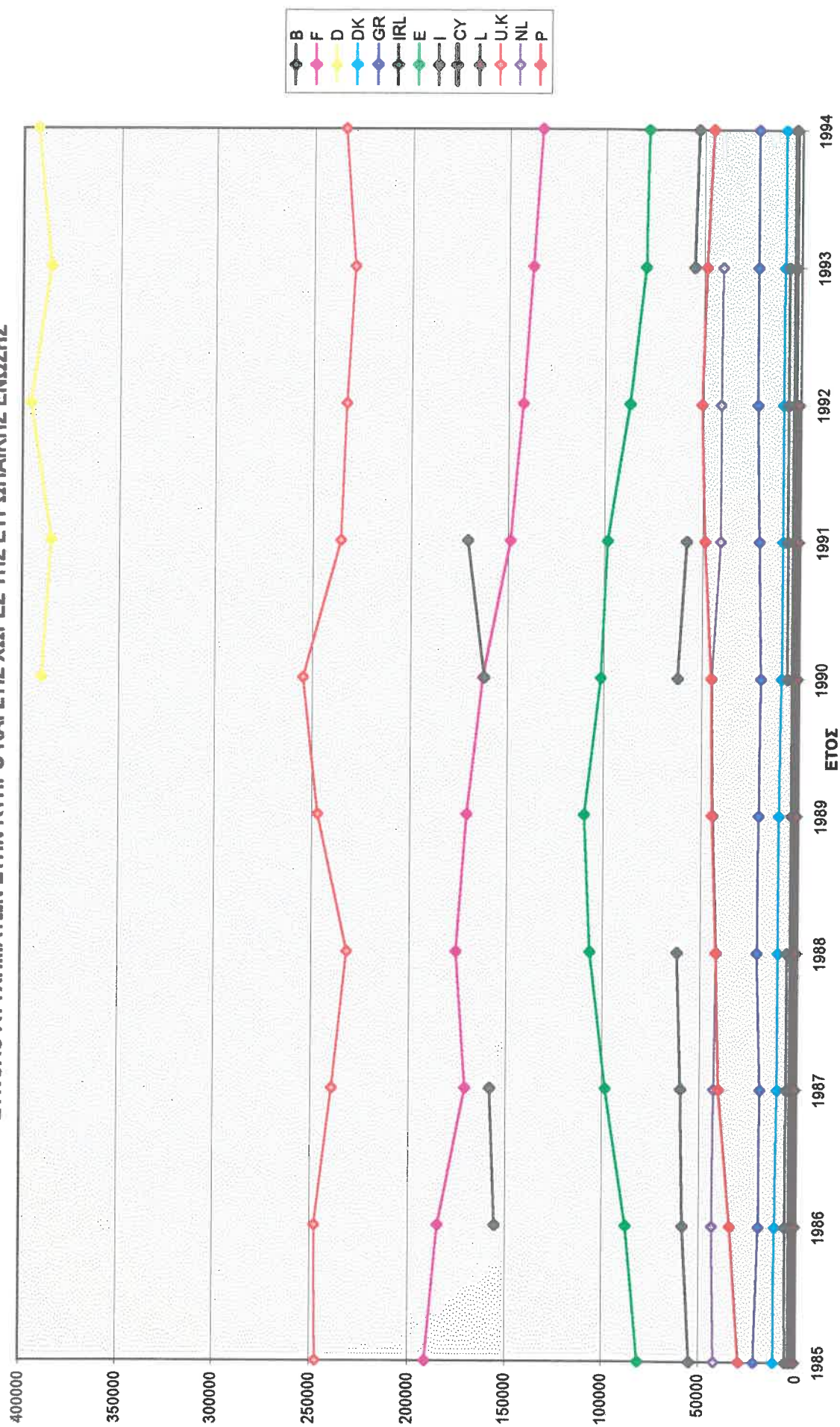
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3 ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	54826	191134		11502	21537	5518	81234		3274	1332	247000	42348	29156
1986	58515	184626		11170	19462	5776	87703	155427	3156	1348	247854	43581	34050
1987	59669	170994		10164	18966	5326	98182	158208	3263	1181	239161	42655	40204
1988	61756	175887		9978	20753	5577	106512		3221	1275	231830	41859	41915
1989		170590		10043	20299		109804		3344	1356	246994	44061	44374
1990	62446	162573	389350	9155	19609	6067	101507	161782	3172	1215	254593	44915	45110
1991	58223	148890	385100	8757	20764	6494	98128	170702	3108	1232	235798	40703	48953
1992		142362	395500	8965	22006	6677	87293		3223	1223	233025	41051	50851
1993	54933	137500	385400	8513	22165	6376	79925		2932		228865	40218	48591
1994	53018	132726	392400	8279	22222		78474		3027		234101		45404

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4 ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΙ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ Ε.Ε.
(ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)

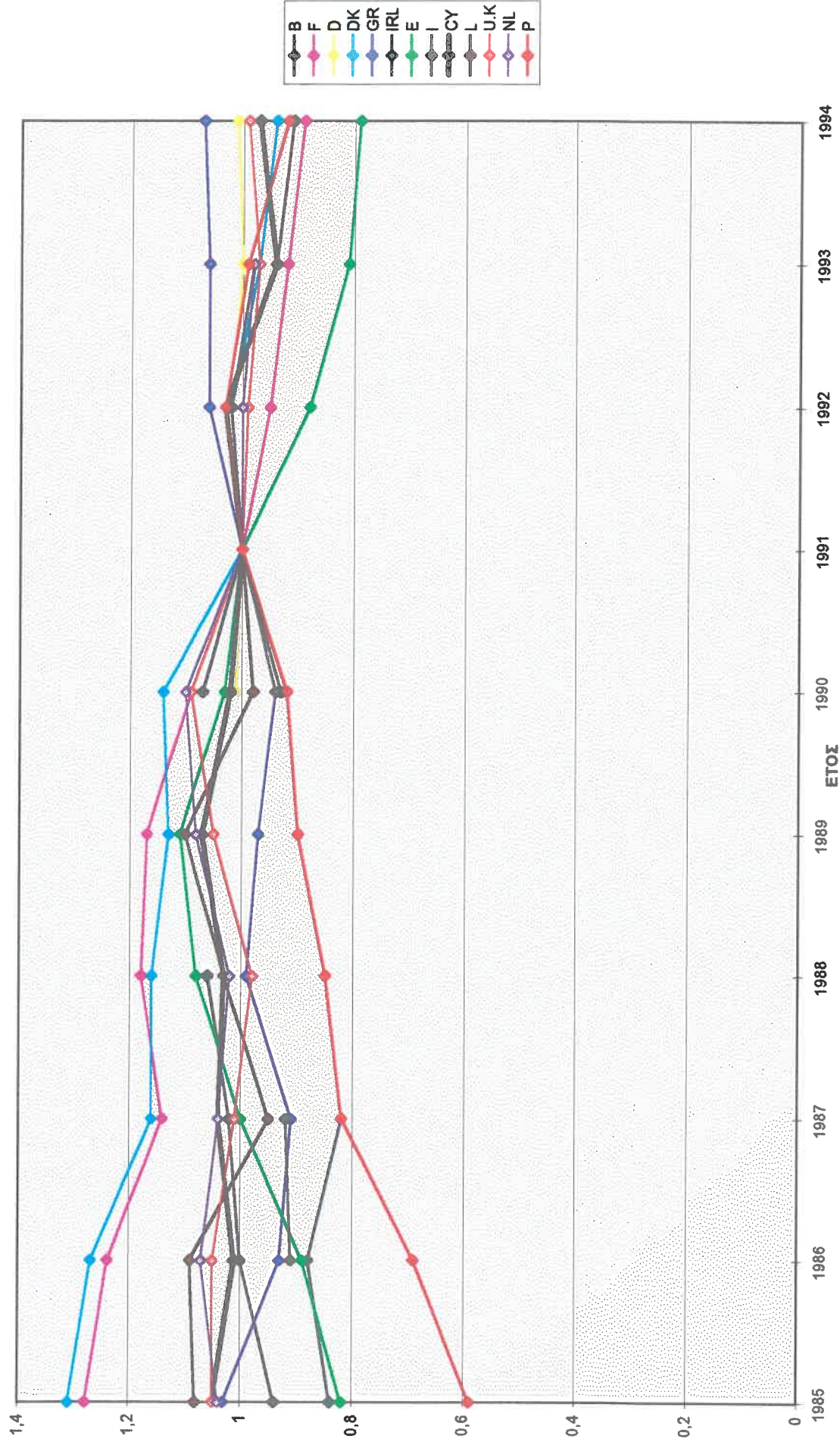
	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	0,94	1,28		1,31	1,03	0,84	0,82		1,05	1,08	1,05	1,04	0,59
1986	1	1,24		1,27	0,93	0,88	0,89	0,91	1,01	1,09	1,05	1,07	0,69
1987	1,02	1,14		1,16	0,91	0,82	1	0,92	1,04	0,95	1,01	1,04	0,82
1988	1,06	1,18		1,16	0,99	0,85	1,08		1,03	1,03	0,98	1,02	0,85
1989		1,17		1,13	0,97		1,11		1,07	1,10	1,05	1,08	0,90
1990	1,07	1,09	1,01	1,14	0,94	0,93	1,03	0,94	1,02	0,98	1,09	1,10	0,92
1991	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1992		0,95	1,02	1,02	1,06	1,02	0,88		1,03	0,99	0,99	1	1,03
1993	0,94	0,92	1	0,97	1,06	0,98	0,81		0,94		0,97	0,98	0,99
1994	0,91	0,89	1,01	0,94	1,07		0,79		0,97		0,99		0,92

ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ



Διάγραμμα 5.3

ΣΥΝΟΛΟ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)



Διάγραμμα 5.4

ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΕΚΡΩΝ

Ο αριθμός των νεκρών είναι το μόνο συγκρίσιμο στοιχείο ανάμεσα στους βασικούς αριθμούς νεκροί, θύματα, ατυχήματα. Επειδή όμως κάθε χώρα της Ευρώπης χρησιμοποιεί δικό της ορισμό για την καταγραφή των νεκρών σ' ένα ατύχημα για να επιτευχθεί η σύγκριση της Κύπρου και των κρατών - μελών της Ε.Ε. χρησιμοποιήθηκαν οι διορθωτικοί συντελεστές που ανάγουν τον αριθμό των νεκρών μέσα στις 30 ημέρες που ακολούθησαν το ατύχημα που είναι και ο κοινός ορισμός.

Οι διορθωτικοί συντελεστές για τις χώρες που δεν χρησιμοποιούν το κοινό ορισμό είναι: (8)

ΚΡΑΤΗ	ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ
ΙΤΑΛΙΑ	1,07
ΙΣΠΑΝΙΑ	1,3
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	1,3
ΕΛΛΑΔΑ	1,12
ΓΑΛΛΙΑ	1,057

Οι συντελεστές αυτοί έχουν προκύψει μετά από έρευνες σε κάθε κράτος. Για την εξαγωγή συμπερασμάτων ανάγεται ο αριθμός των νεκρών στη μονάδα για το έτος 1991 έτσι ώστε να είναι συγκρίσιμες οι τιμές της τάσης εξέλιξης των νεκρών για τα κράτη - μέλη της Ε.Ε. και την Κύπρο.

Διαχωρίζονται τα κράτη σε ομάδες:

- **κράτη με αυξητική τάση:** Ελλάδα, Κύπρο, Ολλανδία, Ιρλανδία
- **κράτη με μειωτική τάση:** Γαλλία, Ισπανία, Λουξεμβούργο, Μ. Βρετανία, Πορτογαλία, Γερμανία, Βέλγιο, Δανία

Γενικά τα τελευταία χρόνια σχεδόν σ' όλα τα κράτη παρατηρείται μείωση νεκρών η οποία μπορεί να οφείλεται: (7)

- Στις τεχνολογικές εξελίξεις στα οχήματα
- Στην βελτίωση της κυκλοφοριακής συμπεριφοράς των οδηγών
- Στην βελτιωμένη οδική υποδομή
- Στα διοικητικά μέτρα που ίσως έχουν ληφθεί σε κάθε χώρα.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5 ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΘΥΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	76315	281842		15399	32381	8228	134114	220163	4698	2076	32381	49888	41998
1986	81812	270594		14844	29297	8716	144190	220730	4545	2062	29297	51610	45459
1987	83856	248054		13412	28160	8871	161003	224770	4497	1693	28160	50674	57562
1988	86818	255191		13216	31062	8900	174032		4448	2011	31062	49347	62526
1989		247127		13048	30815		178755		4586	1920	30815	51754	64098
1990	90136	236735		11921	29336	9907	164508	228108	4333	1847	29336	53402	66346
1991	84401	216133	516800	11477	30953	10319	157286	248710	4267	1748	30953	48672	72752
1992		207704	527431	11091	32332	10603	137767		4863	1671	32332	49665	74069
1993	77847	198587	515549	10489	31959	10262	130729		4311	1458	31959	48980	68441
1994	75190	189399	525805	10303	32435		121015		4507		32435	50444	62512

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6 ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

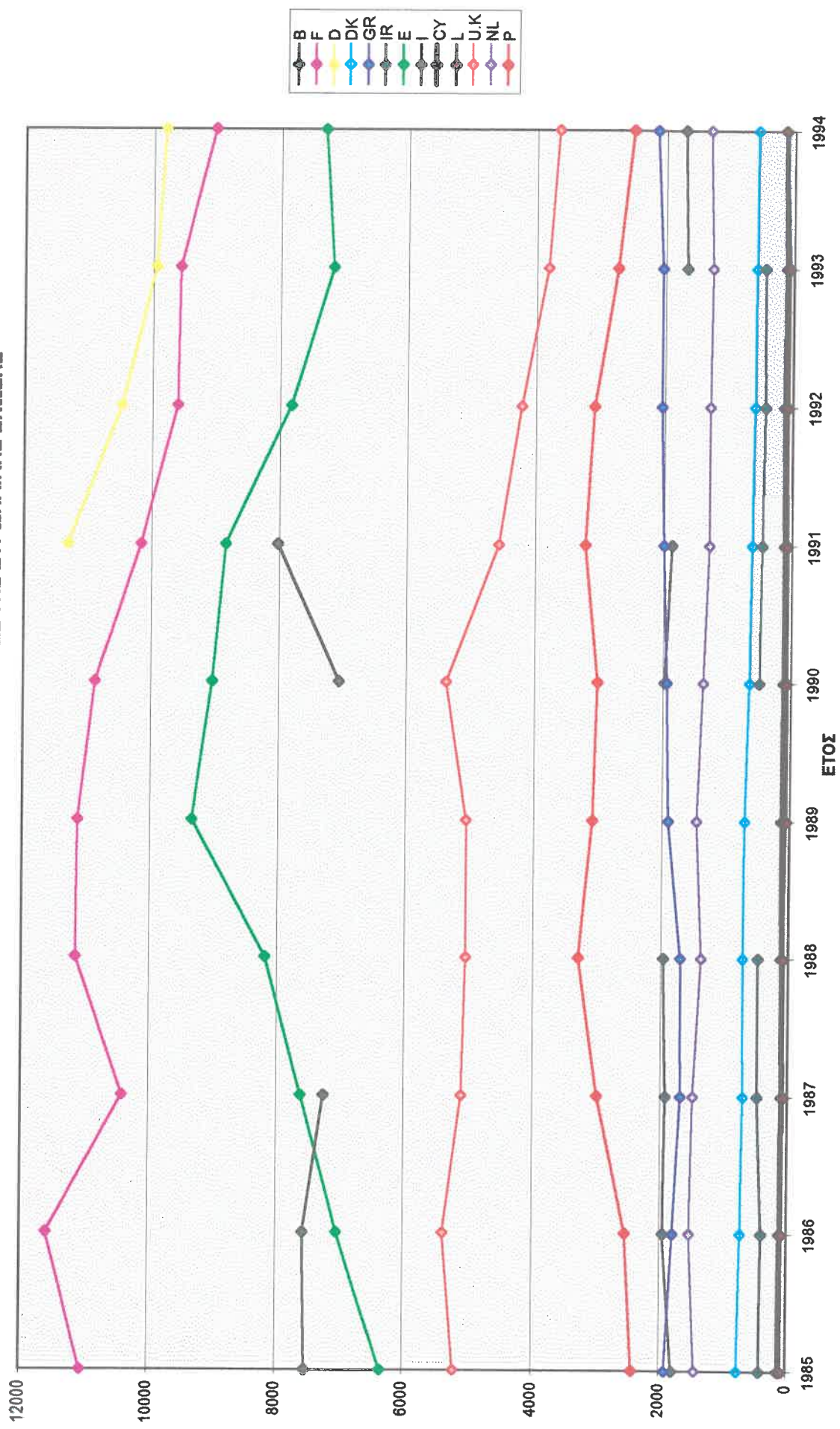
	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	1801	11043		772	1908	410	6348	7535	116	79	5209	1438	
1986	1951	11585		723	1795	389	7045	7571	105	79	5382	1529	
1987	1922	10416		698	1682	462	7615	7259	92	68	5108	1485	2994
1988	1967	11149		713	1692	463	8185		103	84	5050	1366	3294
1989		11127		695	1902		9344		119	58	5052	1456	3086
1990	1976	10875	10715	634	1945	478	9032	7084	101	70	5373	1370	3017
1991	1873	10165	11300	606	2004	445	8836	8022	103	77	4568	1281	3217
1992		9600	10631	577	2048	415	7818		132	73	4229	1285	3083
1993	1660	9567	9949	559	2049	431	7158		115	69	3814	1252	2727
1994	1693	9017	9805	546	2138		7299		133		3650	1298	

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7 ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.
(ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)

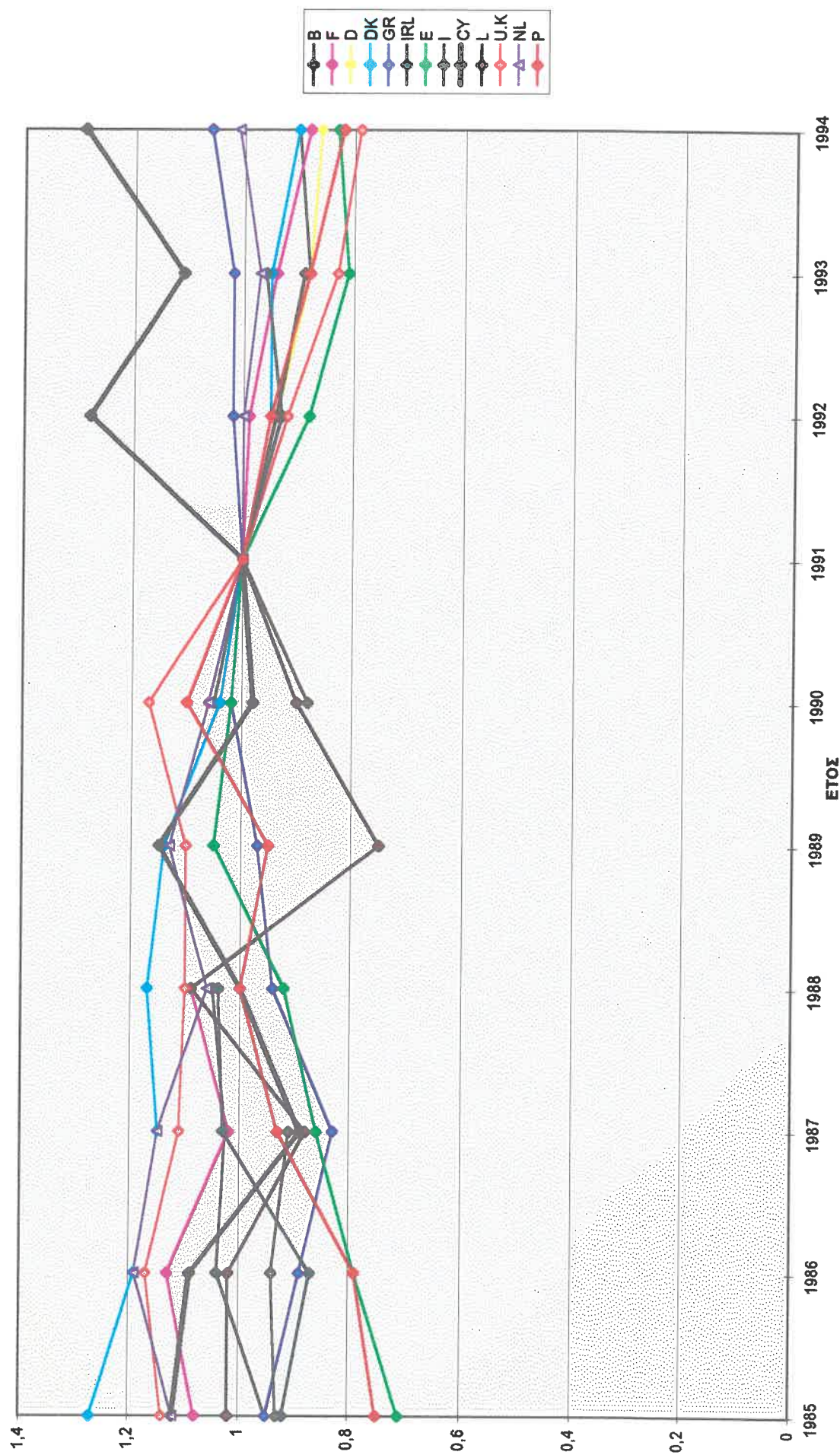
	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	0,96	1,08		1,27	0,95	0,92	0,71	0,93	1,12	1,02	1,14	1,12	0,75
1986	1,04	1,13		1,19	0,89	0,87	0,79	0,94	1,04	1,02	1,17	1,19	0,79
1987	1,03	1,02		1,15	0,83	1,03	0,86	0,91	0,89	0,88	1,11	1,15	0,93
1988	1,05	1,09		1,17	0,94	1,04	0,92		1	1,09	1,10	1,06	1
1989				1,14	0,97		1,05		1,15	0,75	1,10	1,13	0,95
1990	1,05	1,06	0,94	1,04	1,02	1,07	1,02	0,88	0,98	0,90	1,17	1,06	1,10
1991	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1992		0,99	0,94	0,95	1,02	0,93	0,88		1,28	0,94	0,92	1	0,95
1993	0,88	0,94	0,88	0,92	1,02	0,96	0,81		1,11	0,89	0,83	0,97	0,88
1994	0,90	0,88	0,86	0,90	1,06		0,83		1,29		0,79	1,01	0,82

ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ



Διάγραμμα 5.5

ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΙ ΣΤΙΣ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)



Διάγραμμα 5.6

5.4 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

ΔΕΙΚΤΕΣ

Στην μακροκλίμακα οι δείκτες των ατυχημάτων συσχετίζονται με βασικές παραμέτρους από τις οποίες συνήθως εξαρτώνται π.χ. πληθυσμός, κυκλοφορούντα οχήματα, είδος εδάφους, μήκος οδικού δικτύου, οχηματοχιλιόμετρα. Επειδή όμως οι πληροφορίες από τις πηγές μας ήταν περιορισμένες εξετάστηκαν οι δείκτες που έχουν αναφερθεί προηγουμένως με στόχο να επιτευχθεί η σύγκριση των στοιχείων των ατυχημάτων της Κύπρου και των κρατών μελών της Ε.Ε.

ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ: ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων ενός κράτους επηρεάζει σημαντικά τον αριθμό των ατυχημάτων. Για να σταθμιστούν τα ατυχήματα των διαφόρων κρατών ως προς τον αριθμό των κυκλοφορούντων οχημάτων και να μπορεί να γίνει κάποια σύγκριση, δημιουργήθηκε ο δείκτης ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ως σύνολο ατυχημάτων: θεωρούμε τα ατυχήματα με σωματικές βλάβες, και όχι με υλικές ζημιές, ενώ το σύνολο των κυκλοφορούντων περιλαμβάνει τις εξής κατηγορίες:

- ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ: (επιβατικά, λεωφορεία, φορτηγά, ημιφορτηγά)
- ΔΙΚΥΚΛΑ: (μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες)

Ο δείκτης αυτός κατά την χρονική περίοδο 1985 - 1994 κυμαίνεται από 4,26 για την Δανία το 1994 μέχρι και τιμή 14,86 για το Βέλγιο το 1992.

Διαχωρίζονται τα κράτη σε ομάδες:

- **Πρώτη ομάδα:** παρουσιάζει υψηλές τιμές του δείκτη μεγαλύτερες από 12.00 ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα. Αποτελείται από τα κράτη Βέλγιο, Πορτογαλία
- **Δεύτερη ομάδα:** παρουσιάζει τιμές από 12 - 6.00 και αποτελείται από τα κράτη Ελλάδα, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, Ιρλανδία, Κύπρος, Μ. Βρετανία, Γερμανία

- **Τρίτη ομάδα:** παρουσιάζει τιμές του δείκτη μικρότερες από 6.00 και αποτελείται από τα κράτη, Δανία, Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία.

Κάνοντας το διάγραμμα τάσης εξέλιξης 5.8 παρατηρείται ότι όλα τα κράτη παρουσιάζουν μειωτική τάση εξέλιξης.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

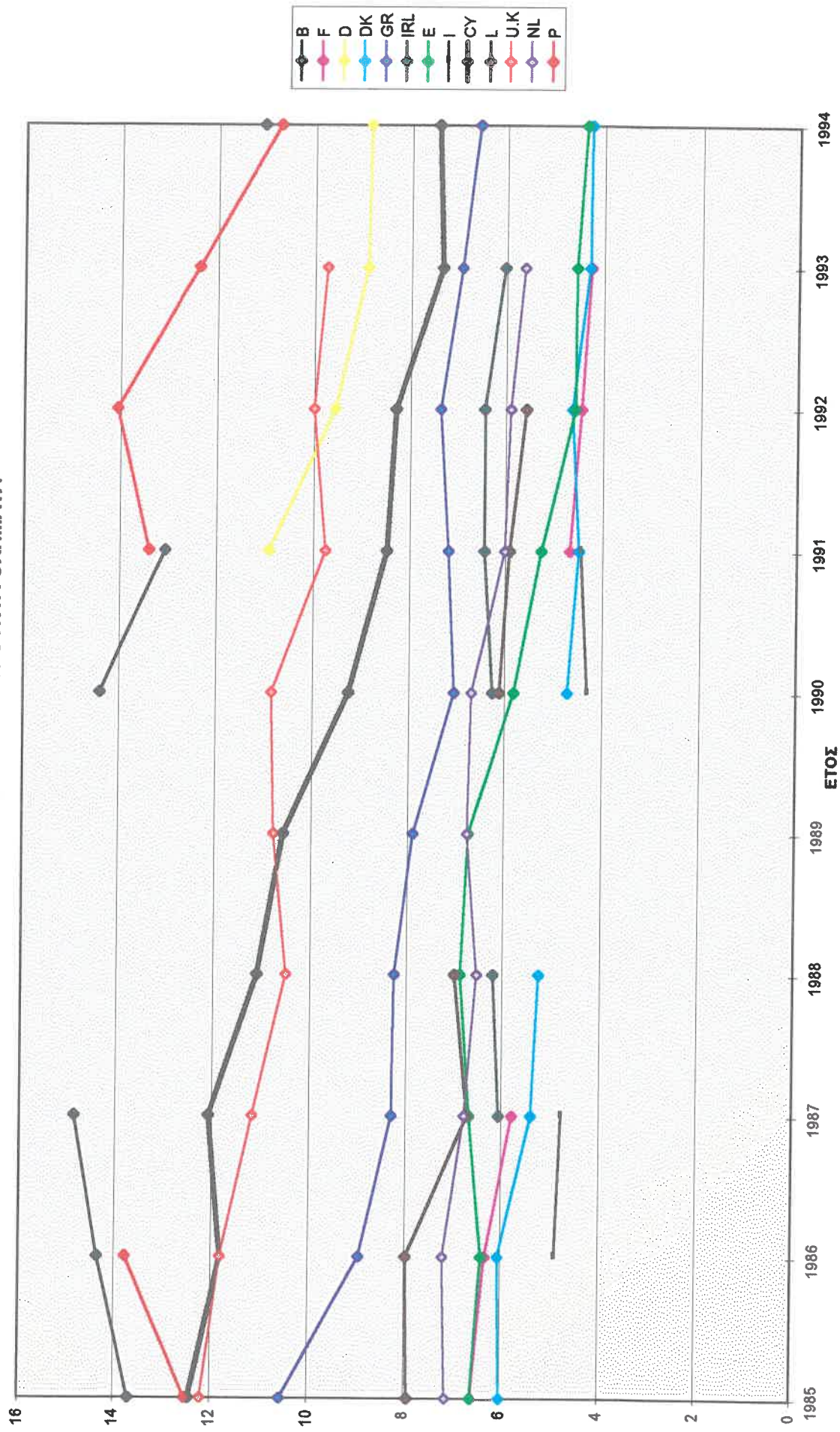
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.8 ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	13,68	6,60		6,01	10,57	6,61	6,61		12,44	7,93	12,20	7,13	12,52
1986	14,36	6,33		6,06	8,96		6,40	4,90	11,61	7,98	11,81	7,20	13,77
1987	14,86	5,78		5,39	8,30	6,06	6,67	4,78	12,07	6,72	11,17	6,78	
1988				5,25	8,26	6,20	6,88		11,12	7,00	10,50	6,53	
1989					7,89		6,73		10,58		10,78	6,76	
1990	14,40			4,72	7,05	6,26	5,81	4,31	9,25	6,11	10,85	6,69	
1991	13,06	4,68	10,92	4,49	7,18	6,44	5,26	4,45	8,48	5,91	9,75	6,01	13,390
1992		4,45	9,56	4,64	7,36	6,45	4,58		8,30	5,58	10,00	5,90	14,06
1993		4,26	8,90	4,29	6,93	6,03	4,56		7,33		9,74	5,62	12,38
1994	11,04		8,85	4,26	6,57		4,36		7,42				10,71

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.9 ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)

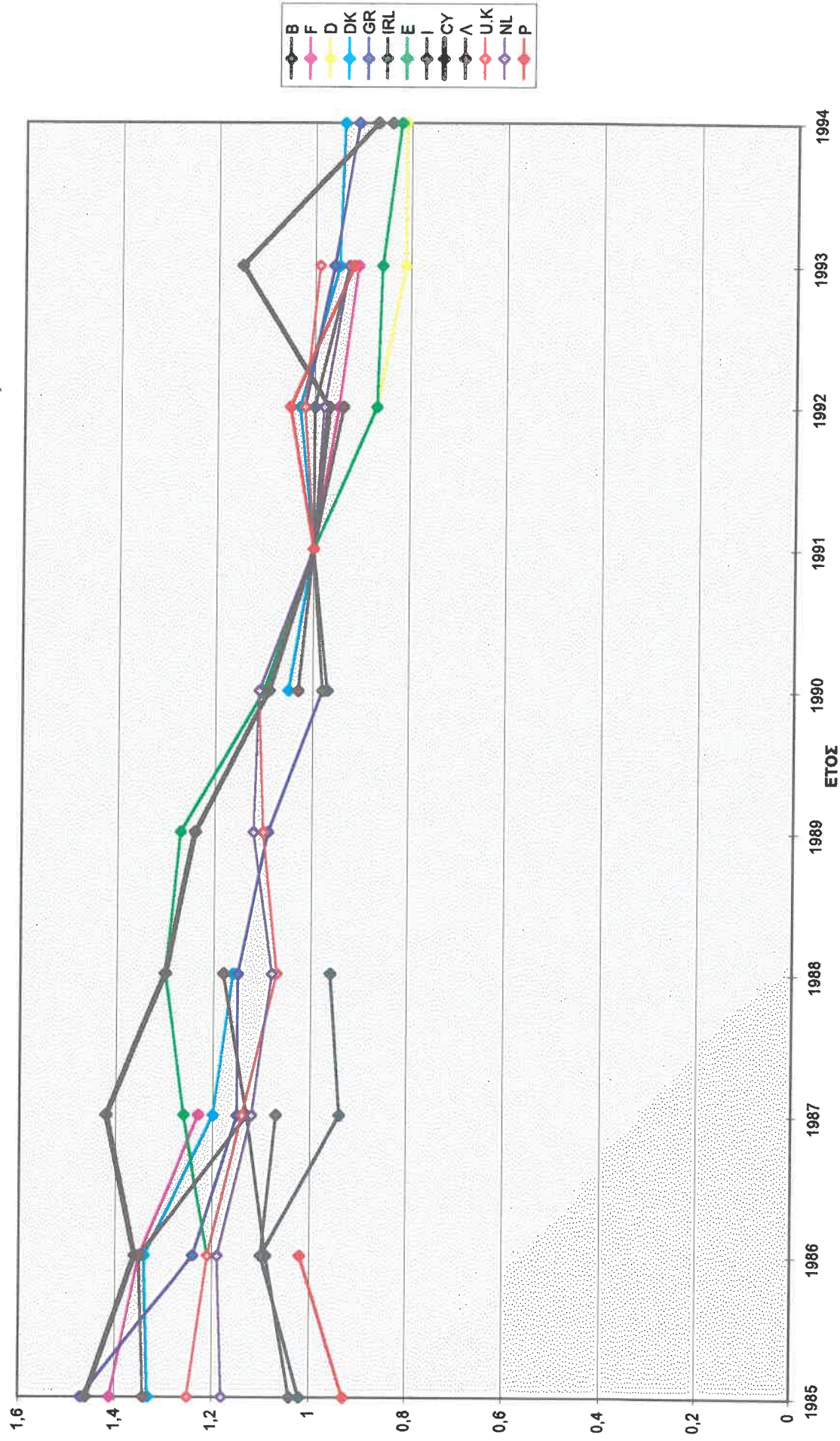
	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	1,04	1,41		1,33	1,47	1,02	1,25		1,46	1,34	1,25	1,18	0,93
1986	1,09	1,35		1,34	1,25		1,21	1,10	1,36	1,35	1,21	1,19	1,02
1987	1,13	1,23		1,20	1,15	0,94	1,26	1,07	1,42	1,13	1,14	1,12	
1988				1,16	1,15	0,96	1,30		1,30	1,18	1,07	1,08	
1989					1,09		1,27		1,24		1,10	1,12	
1990	1,10			1,05	0,98	0,97	1,10	0,98	1,09	1,03	1,11	1,11	
1991	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1992		0,95	0,87	1,03	1,02	1	0,87		0,97	0,94	1,02	0,98	1,05
1993		0,91	0,81	0,95	0,96	0,93	0,86		1,15		0,99	0,93	0,92
1994	0,84		0,81	0,94	0,91		0,82		0,87				

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ



Διάγραμμα 5.7

ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)



Διάγραμμα 5.8

ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ: ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Ο δείκτης του αριθμού νεκρών ανά όχημα βασίζεται σε σωστά και συγκρίσιμα στοιχεία και δίνει μια αντιπροσωπευτική εικόνα για το επίπεδο οδικής ασφάλειας κάθε κράτους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αφού μπορεί να θεωρηθεί ότι έχει παρόμοια συμπεριφορά με τον δείκτη οχηματοχιλιόμετρα (8).

Από έρευνες που έχουν γίνει συσχετίζοντας τον δείκτη ιδιοκτησίας όχημα / κάτοικο, με τον δείκτη νεκροί / όχημα, οδήγησαν στο συμπέρασμα ότι όσο αυξάνεται ο πρώτος δείκτης μειώνεται ο δεύτερος. Ακόμη με την αυξανόμενη τάση του δείκτη ιδιοκτησίας αυξάνεται και ο αριθμός των νεκρών και θυμάτων (8).

Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 5.10 οι τιμές του δείκτη σοβαρότητας κυμαίνονται από 0,16 νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα για την Μ. Βρετανία το 1992 μέχρι και 1,04 νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα για την Πορτογαλία το 1985.

Διαχωρίστηκαν τα κράτη σε ομάδες με βάση το διάγραμμα 5.10:

- **Πρώτη ομάδα:** Αποτελείται από τα κράτη: Ελλάδα και Πορτογαλία με τιμές του δείκτη μεγαλύτερες από 0,5 - 1,00 νεκρούς / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα
- **Δεύτερη ομάδα:** Αποτελείται από τα κράτη: Κύπρος, Βέλγιο, Δανία, Ισπανία, Λουξεμβούργο, Ιρλανδία, οι τιμές του δείκτη είναι σε πιο χαμηλά επίπεδα από 0,5 - 0,3 νεκρούς / 1000 κυκλοφ. οχήματα
- **Τρίτη ομάδα:** Αποτελείται από την Γερμανία, Μ. Βρετανία, Ιταλία και Ολλανδία με τιμές του δείκτη μικρότερες από 0,3 νεκρούς / 1000 κυκλοφ. οχήματα.

Για αναλυτικότερα συμπεράσματα έγινε το διάγραμμα 5.10 ανάγοντας την τιμή του δείκτη για το έτος 1991 στην μονάδα.

Παρατηρείται ότι όλες οι χώρες παρουσιάζουν μειωτική τάση εξέλιξης με εξαίρεση την Πορτογαλία που παρουσιάζει ανομοιόμορφη τάση εξέλιξης, η οποία οφείλεται στον χαμηλό δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων. Η Κύπρος παρουσιάζει μια ανομοιόμορφη τάση εξέλιξης η οποία ίσως να οφείλεται από την μια στον υψηλό δείκτη ιδιοκτησίας, και από την άλλη στην μείωση του αριθμού των νεκρών λόγω έντασης μέτρων ασφαλείας.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

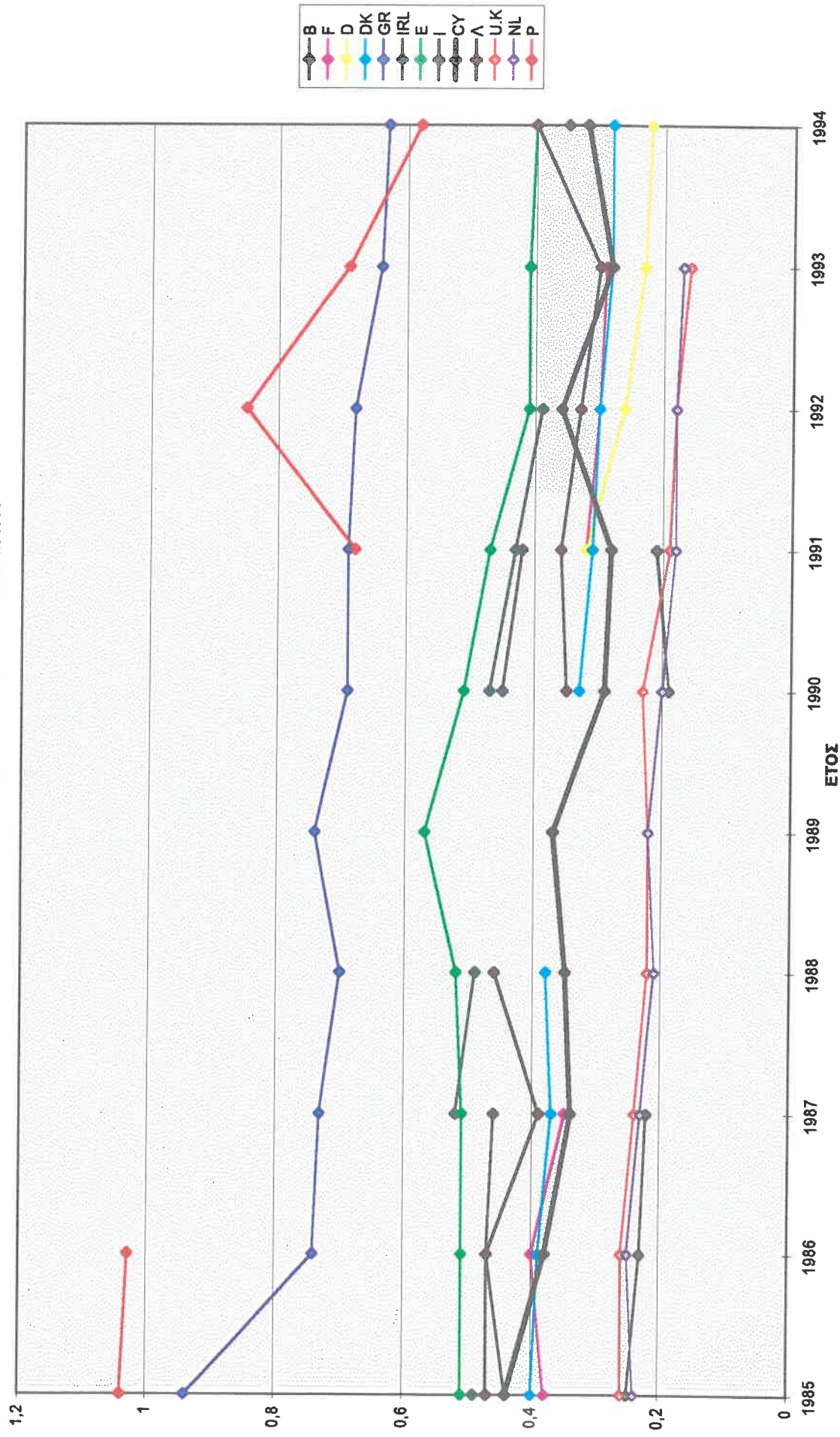
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.10 ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	0,44	0,38		0,40	0,94	0,49	0,51	0,25	0,44	0,47	0,26	0,24	1,04
1986	0,47	0,40		0,39	0,74		0,51	0,23	0,38	0,47	0,26	0,25	1,03
1987	0,46	0,35		0,37	0,73	0,52	0,51	0,22	0,34	0,39	0,24	0,23	
1988				0,38	0,70	0,49	0,52		0,35	0,40	0,22	0,21	
1989					0,74		0,57		0,37		0,22	0,22	
1990	0,45			0,33	0,69	0,47	0,51	0,19	0,29	0,35	0,23	0,20	
1991	0,42	0,32	0,32	0,31	0,69	0,43	0,47	0,21	0,28	0,36	0,19	0,18	0,68
1992		0,30	0,26	0,30	0,68	0,39	0,41		0,36	0,33	0,18	0,18	0,85
1993		0,29	0,23	0,28	0,64		0,41		0,28	0,30	0,16	0,17	0,69
1994	0,35		0,22	0,28	0,63		0,40		0,32				0,58

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11 ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)

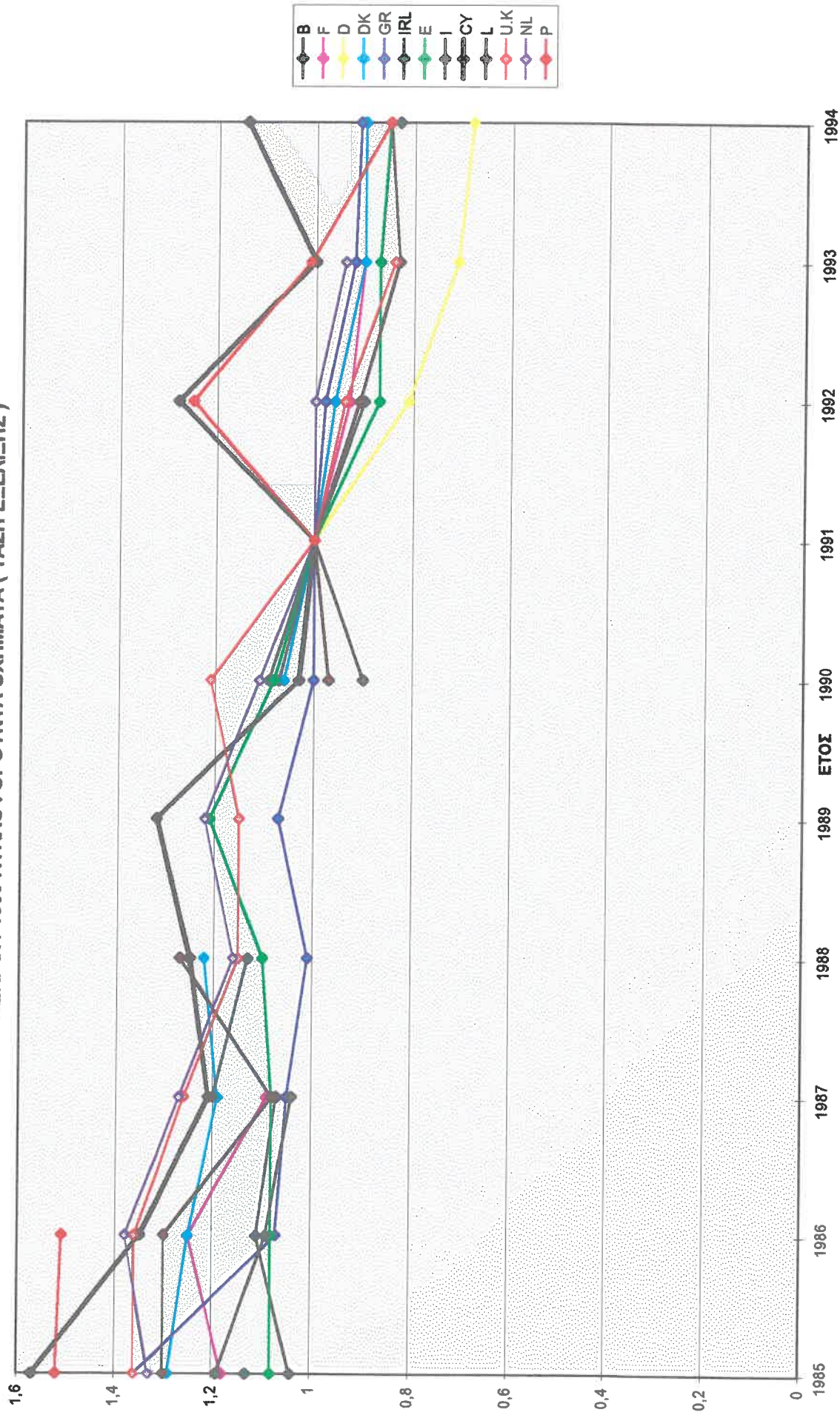
	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	1,05	1,18		1,29	1,36	1,13	1,08	1,19	1,57	1,30	1,36	1,33	1,52
1986	1,11	1,25		1,25	1,07		1,08	1,09	1,35	1,30	1,36	1,38	1,51
1987	1,07	1,09		1,19	1,05	1,20	1,08	1,04	1,21	1,08	1,26	1,27	
1988				1,22	1,01	1,13	1,10		1,25	1,27	1,15	1,16	
1989					1,07		1,21		1,32		1,15	1,22	
1990	1,07			1,06	1	1,09	1,08	0,90	1,03	0,97	1,21	1,11	
1991	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1992		0,93	0,81	0,96	0,98	0,90	0,87		1,28	0,91	0,94	1	1,25
1993		0,90	0,71	0,90	0,92		0,87		1	0,83	0,84	0,94	1,01
1994	0,83		0,68	0,90	0,91		0,85		1,14				0,85

ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ



Διάγραμμα 5.9

ΝΕΚΡΟΙ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)



Διάγραμμα 5.10

ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ: ΘΥΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

Εφόσον ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων επηρεάζει σημαντικά την τάση εξέλιξης των θυμάτων, για να σταθμιστούν τα θύματα των κρατών της Ευρώπης, και τα θύματα της Κύπρου θεωρήθηκε ο δείκτης σοβαρότητας: θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα.

Σύμφωνα με τον πίνακα 5.12 ο δείκτης παρουσιάζει διάφορες τιμές από 20,79 θύματα / 1000 κυκλοφ. οχήματα για το Βέλγιο το 1990 μέχρι και 5,28 θύματα / 1000 κυκλοφ. οχήματα.

Διαχωρίζονται τα κράτη σε ομάδες:

- **Πρώτη ομάδα:** Αποτελείται από τα κράτη Βέλγιο και Πορτογαλία και παρουσιάζουν υψηλό δείκτη σοβαρότητας, μεγαλύτερο από 18 θύματα / 1000 κυκλοφ. οχήματα
- **Δεύτερη ομάδα:** Αποτελείται από τις χώρες των οποίων ο δείκτης κυμαίνεται από 10 - 17 θύματα / 1000 κυκλοφ. οχήματα όπως, Κύπρο, Μ. Βρετανία, Ελλάδα
- **Τρίτη ομάδα:** Αποτελείται από την Γαλλία, Δανία, Ιρλανδία, Ιταλία, Ισπανία, Λουξεμβούργο, Ολλανδία, των οποίων ο δείκτης κυμαίνεται από 5 - 10 θύματα / 1000 κυκλοφ. οχήματα.

Σύμφωνα όμως με τα στοιχεία του πίνακα 5.12 και με βάση το διάγραμμα τάσης εξέλιξης του δείκτη αυτού, διαπιστώνεται ότι όλες οι χώρες παρουσιάζουν μειωτική τάση εξέλιξης.

Το συμπέρασμα αυτό είναι διαφορετικό από εκείνο που διαπιστώθηκε με βάση το δείκτη σοβαρότητας νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα για την Πορτογαλία η οποία παρουσιάζει μειωτική τάση εξέλιξης του δείκτη σοβαρότητας θύματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι η διαφορά αυτή οφείλεται στην ανεπαρκή καταγραφή των θυμάτων και ιδιαίτερα των τραυματιών.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

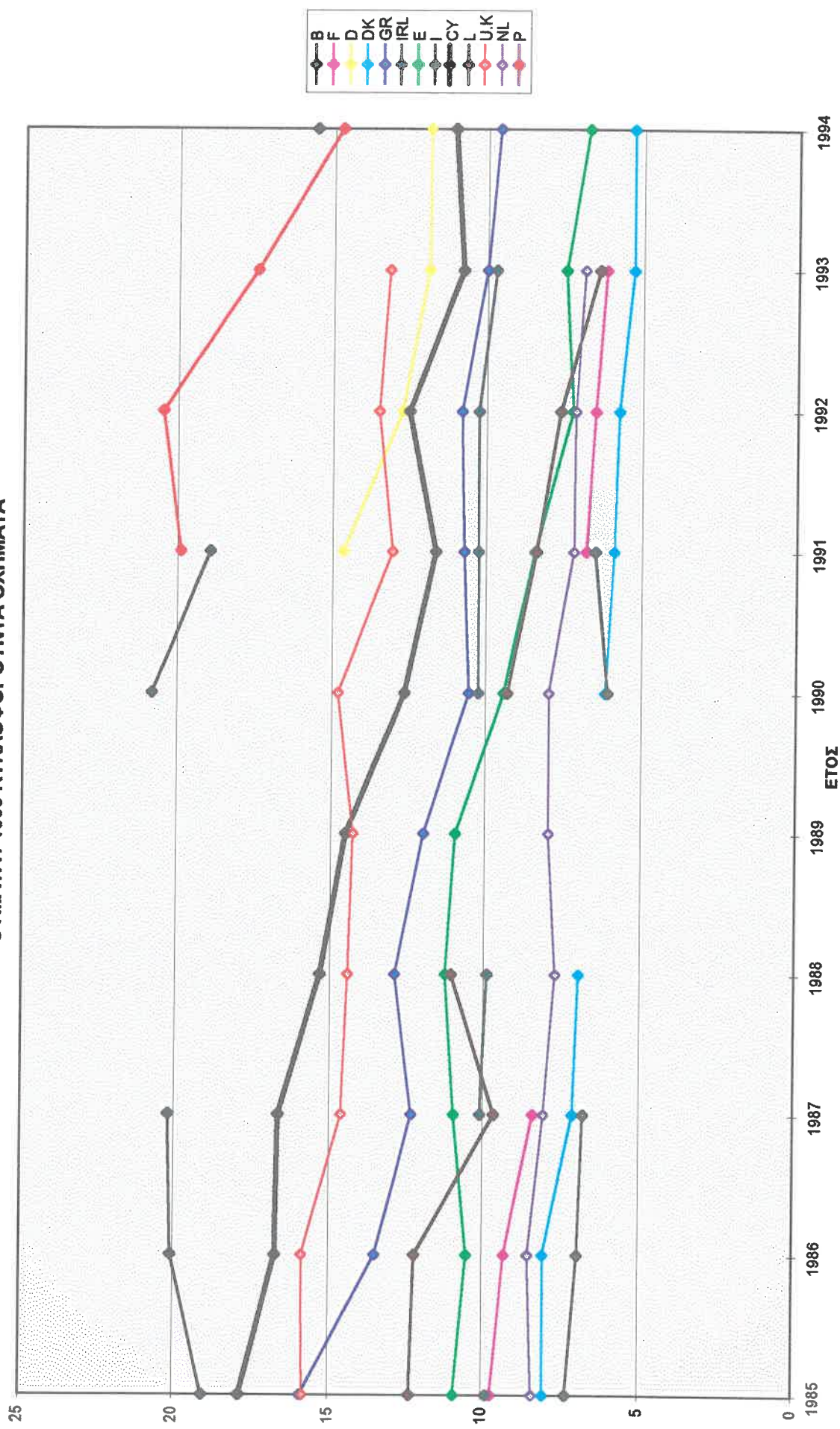
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.12 ΘΥΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	19,04	9,73		8,04	15,89	9,86	10,92	7,31	17,85	12,36	15,81	8,40	
1986	10,08	9,29		8,05	13,49		10,52	6,96	16,72	12,21	15,87	8,53	
1987	20,19	8,39		7,12	12,33	10,09	10,94	6,79	16,64	9,64	14,61	8,05	
1988				6,96	12,91	9,90	11,25		15,32	11,05	14,42	7,70	
1989					11,99		10,95		14,51		14,29	7,94	
1990	20,79			6,16	10,55	10,23	9,41	6,08	12,64	9,29	14,80	7,96	
1991	18,94	6,79	14,66	5,89	10,71	10,25	8,43	6,49	11,64	8,38	13,07	7,19	19,90
1992		6,50	12,76	5,73	10,81	10,25	7,23		12,52	7,62	13,52	7,14	20,49
1993		6,15	11,90	5,28	10	9,71	7,46		10,77	6,37	13,19	6,85	17,44
1994	15,56		11,87	5,30	9,60		6,73		11,05				14,74

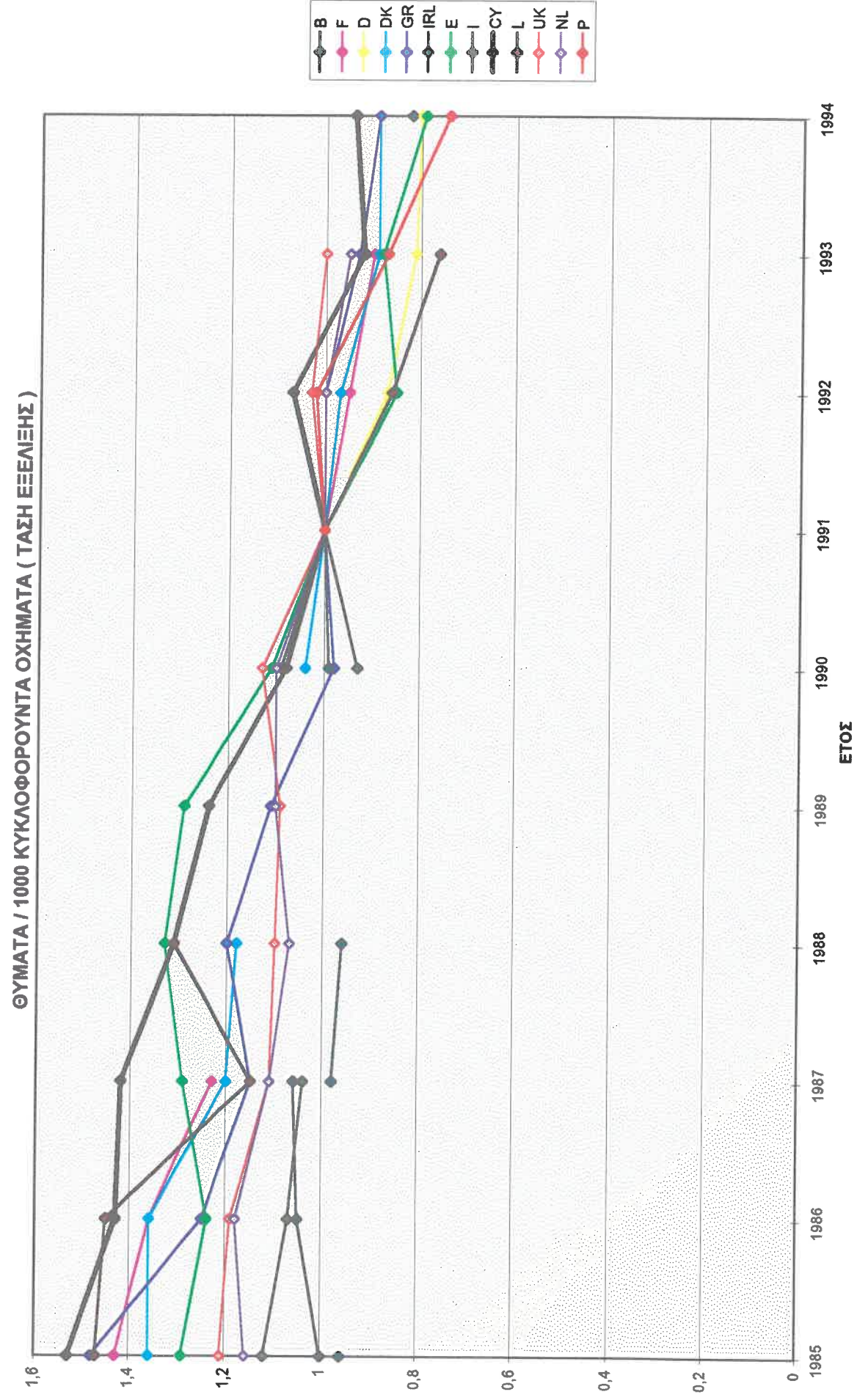
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.13 ΘΥΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	1	1,43		1,36	1,48	0,96	1,29	1,12	1,53	1,47	1,21	1,16	
1986	1,05	1,36		1,36	1,25		1,24	1,07	1,43	1,45	1,19	1,18	
1987	1,06	1,23		1,20	1,15	0,98	1,29	1,04	1,42	1,15	1,11	1,11	
1988				1,18	1,20	0,96	1,33		1,31	1,31	1,10	1,07	
1989					1,11		1,29		1,08		1,09	1,10	
1990	1,09			1,04	0,98	0,99	1,11	0,93	1,24	1,10	1,13	1,10	
1991	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1992		0,95	0,87	0,97	1	1	0,85		1,07	0,86	1,03	1	1,02
1993		0,90	0,81	0,89	0,93	0,94	0,88		0,92	0,76	1	0,95	0,87
1994	0,82		0,80	0,89	0,89		0,79		0,94				0,74

ΘΥΜΑΤΑ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΟΧΗΜΑΤΑ



Διάγραμμα 5.11



Διάγραμμα 5.12

ΔΕΙΚΤΗΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ: ΝΕΚΡΟΙ / ΑΤΥΧΗΜΑ

Επειδή ο αριθμός των ατυχημάτων επηρεάζει σε πολύ μεγάλο βαθμό τον αριθμό των νεκρών, για να σταθμιστούν οι νεκροί των διαφόρων κρατών της Ε.Ε. και της Κύπρου εξετάστηκε ο δείκτης: νεκροί / ατύχημα.

Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 5.14 ο δείκτης αυτός παρουσιάζει τιμές από 0,09 για την Ελλάδα το 1990 μέχρι και 0,015 για την Μ. Βρετανία το 1994.

Διαχωρίζονται τα κράτη σε ομάδες:

- **Πρώτη ομάδα:** Αποτελείται από τα κράτη Ελλάδα, Πορτογαλία, Ισπανία και έχουν τιμές του δείκτη από 0,07 - 0,09 νεκρούς / ατυχήματα. Το αποτέλεσμα αυτό επιβεβαιώνει για άλλη μια φορά ότι στην Ελλάδα και στην Πορτογαλία παρατηρείται μια παράλειψη καταγραφής των μη θανατηφόρων ατυχημάτων.
- **Δεύτερη ομάδα:** Αποτελείται από την Γαλλία, Δανία, Ιρλανδία και οι τιμές του δείκτη κυμαίνονται από 0,05 - 0,07 νεκρούς / ατυχήματα.
- **Τρίτη ομάδα:** Αποτελείται από την Κύπρο, Μ. Βρετανία, Ιταλία, Ολλανδία και το Λουξεμβούργο και οι τιμές του δείκτη είναι μικρότερες του 0,05 νεκροί / ατυχήματα.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο δείκτης της Μ. Βρετανίας παρουσιάζει τις πιο μικρές τιμές, αυτό ίσως να οφείλεται στην σταθεροποίηση προς μείωση του αριθμού των νεκρών και ατυχημάτων εφόσον ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων της έχει σταθεροποιηθεί.

Η Κύπρος παρουσιάζει μια αυξανόμενη τάση εξέλιξης στην προσπάθειά της να διατηρήσει τις τιμές του δείκτη νεκροί / ατύχημα σε χαμηλά επίπεδα.

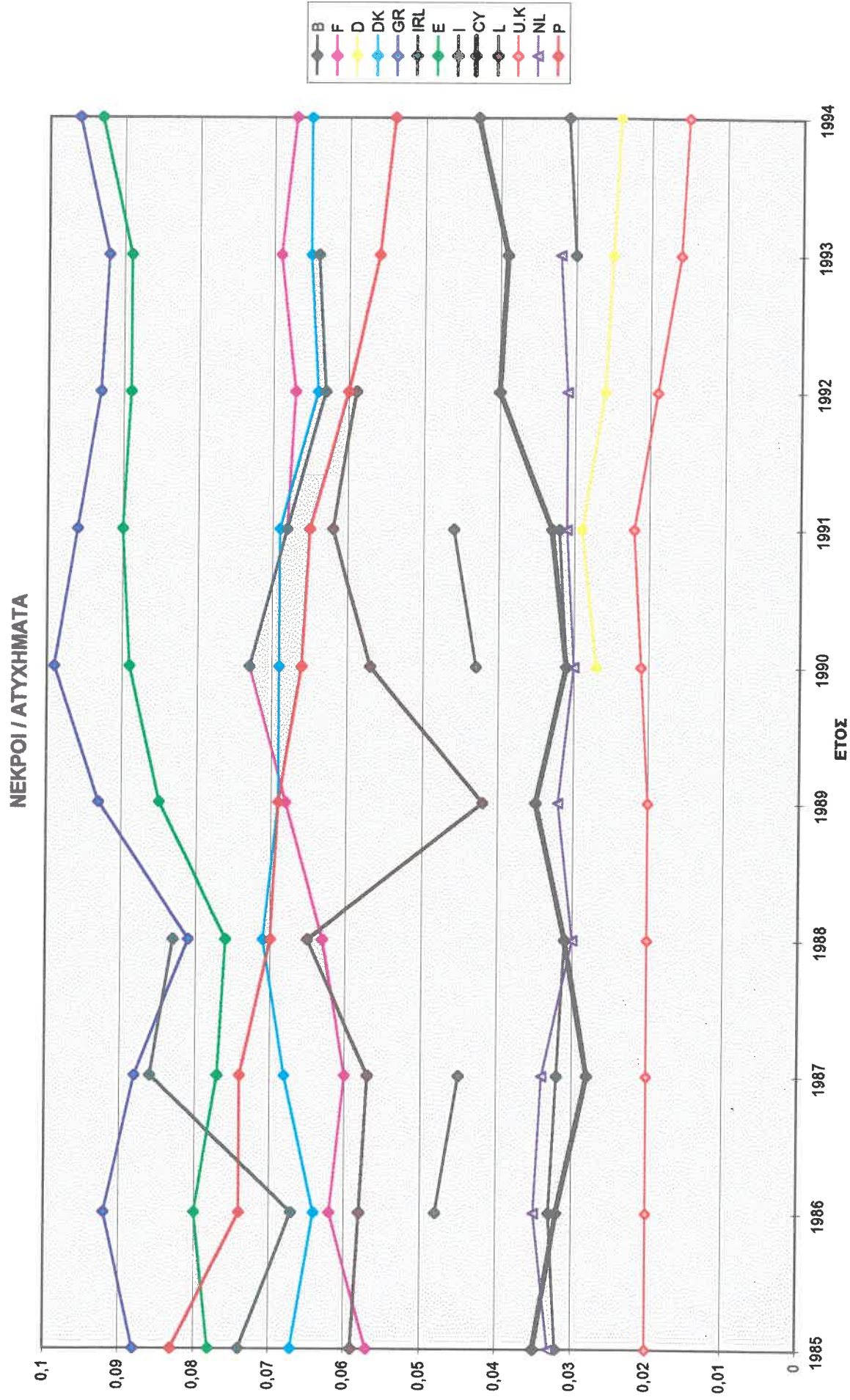
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.14 ΝΕΚΡΟΙ / ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	0,032	0,057		0,067	0,088	0,074	0,078		0,035	0,059	0,02	0,033	0,083
1986	0,033	0,062		0,064	0,092	0,067	0,080	0,048	0,032	0,058	0,02	0,035	0,074
1987	0,032	0,060		0,068	0,088	0,086	0,077	0,045	0,028	0,057	0,02	0,034	0,074
1988	0,031	0,003		0,071	0,081	0,083	0,076		0,031	0,065	0,02	0,030	0,07
1989		0,068		0,069	0,093		0,085		0,035	0,042	0,02	0,032	0,069
1990	0,031	0,073	0,027	0,069	0,099	0,073	0,089	0,043	0,031	0,057	0,01	0,030	0,066
1991	0,032	0,068	0,029	0,069	0,096	0,068	0,09	0,046	0,033	0,062	0,022	0,031	0,065
1992		0,067	0,026	0,064	0,093	0,063	0,089		0,04	0,059	0,019	0,031	0,06
1993	0,030	0,069	0,025	0,065	0,092	0,064	0,089		0,039		0,016	0,032	0,056
1994	0,031	0,067	0,024	0,065	0,096		0,093		0,043		0,015		0,054

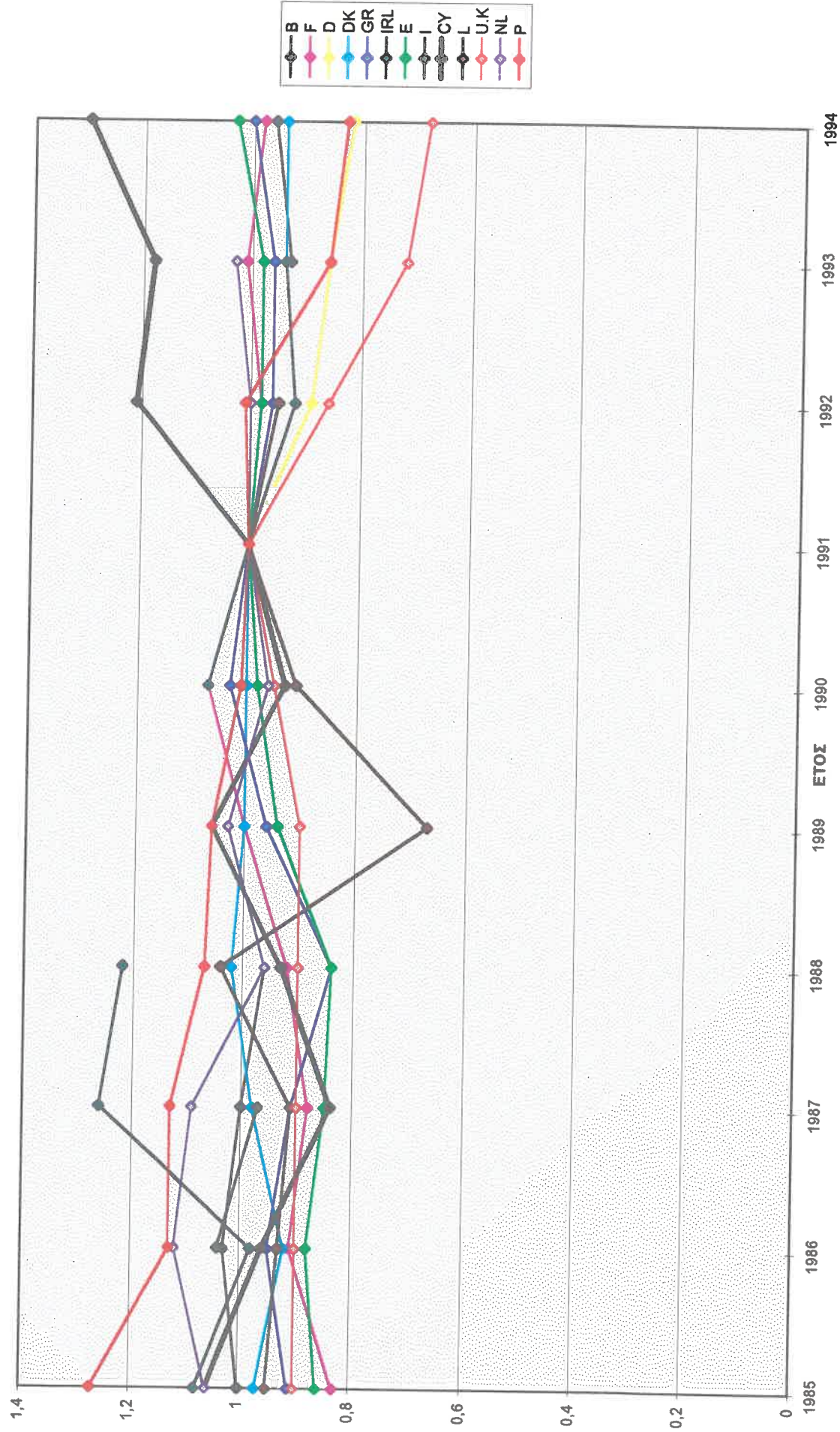
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.15 ΝΕΚΡΟΙ / ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	1	0,83		0,97	0,91	1,08	0,86		1,06	0,95	0,90	1,06	1,27
1986	1,03	0,91		0,92	0,95	0,98	0,88	1,04	0,96	0,93	0,90	1,12	1,13
1987	1	0,88		0,38	0,91	1,26	0,85	0,97	0,84	0,91	0,90	1,09	1,13
1988	0,96	0,92		1,02	0,84	1,22	0,84		0,93	1,04	0,90	0,96	1,07
1989		1		1	0,96		0,94		1,06	0,67	0,90	1,03	1,06
1990	1	1,07	0,93	1	1,03	1,07	0,98	0,93	0,93	0,91	0,95	0,96	1,01
1991	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1992		0,98	0,89	0,92	0,96	0,92	0,98		1,21	0,95	0,86	1	1,01
1993	0,93	1,01	0,86	0,94	0,96	0,94	0,98		1,18		0,72	1,03	0,86
1994	0,96	0,98	0,82	0,94	1		1,03		1,30		0,68		0,83



Διάγραμμα 5.13

ΝΕΚΡΟΙ / ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)



Διάγραμμα 5.14

ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ

Ο αριθμός των νεκρών εξαρτάται άμεσα από τον αριθμό των θυμάτων. Έτσι για να σταθμιστούν οι νεκροί της Κύπρου και των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εξετάστηκε ο δείκτης νεκροί / θύματα, κάθε κράτους για το έτος 1985 - 1994.

Αναλύοντας τα στοιχεία του πίνακα 5.16 διαπιστώνεται ότι ο δείκτης παρουσιάζει τιμές από 0,012 για την Μ. Βρετανία το 1993 μέχρι και 0,065 για την Ελλάδα το 1994.

Εξετάζοντας αναλυτικότερα τον δείκτη Νεκροί / θύματα παρατηρείται ότι τα κράτη κατανέμονται ομοιόμορφα σε όλο το εύρος των τιμών του δείκτη και δεν μπορεί να γίνει διαχωρισμός σε ομάδες.

Με βάση τον πίνακα 5.17 και το διάγραμμα τάσης εξέλιξης του δείκτη διαπιστώνουμε ότι στα περισσότερα κράτη ο δείκτης παρουσιάζει μικρές διακυμάνσεις με εξαίρεση το Λουξεμβούργο που παρουσιάζει αυξητική τάση, καθώς και η Κύπρος με την ανομοιόμορφη τάση εξέλιξης.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει η Πορτογαλία που ενώ έχει το χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας, όπως αποδείχτηκε από τον δείκτη σοβαρότητας νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα, σ' αυτό όμως το διάγραμμα τάσης εξέλιξης του δείκτη νεκροί / θύματα ακολουθεί μειωτική τάση και όχι αυξητική όπως ήταν η αναμενόμενη. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η καταγραφή των θυμάτων είναι ανεπαρκής, ιδιαίτερα των τραυματιών, και όχι των νεκρών.

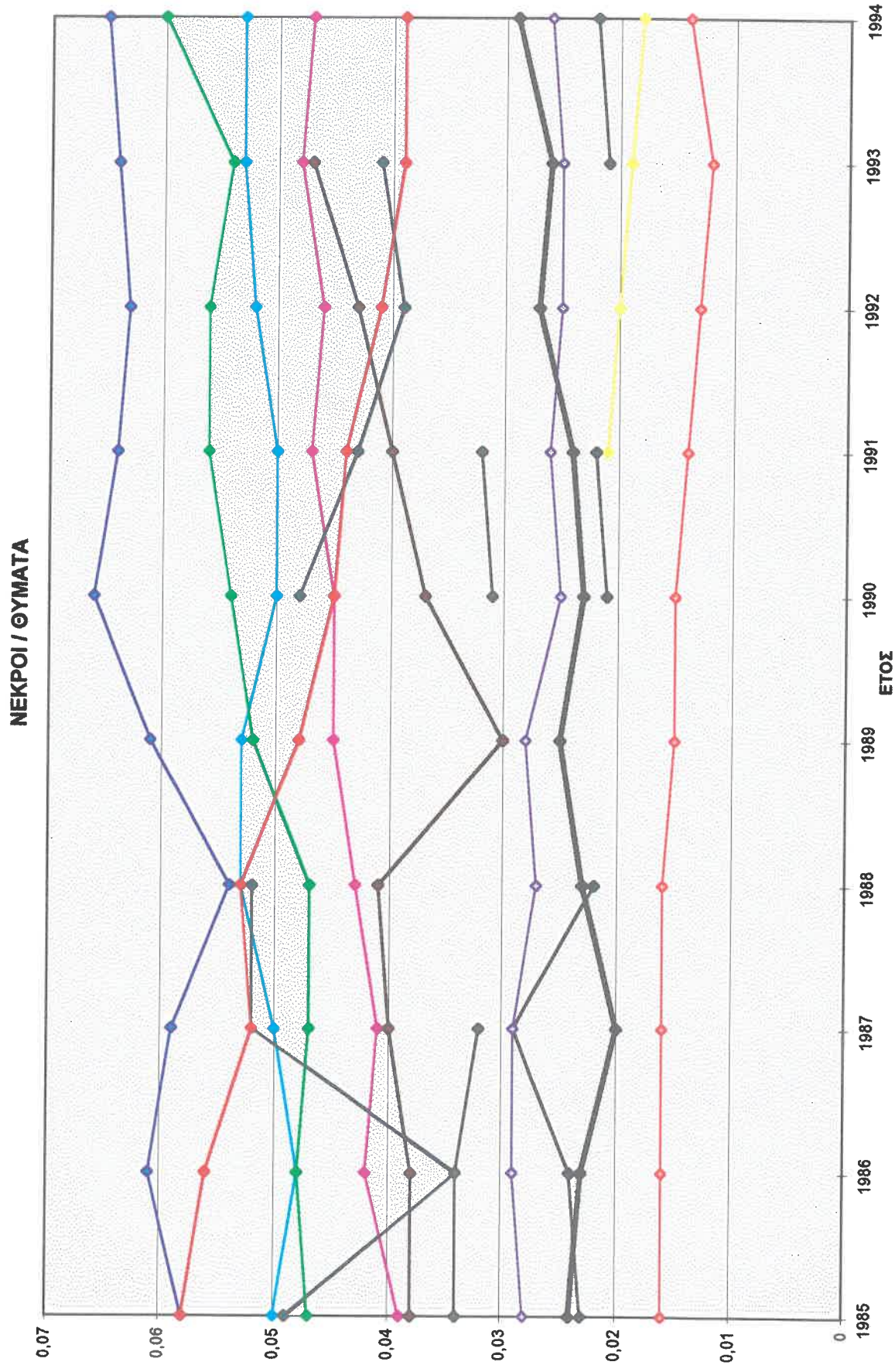
Για να επιβεβαιωθεί το πιο πάνω συμπέρασμα εξετάζεται και η Μ. Βρετανία που είναι η χώρα με το υψηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τον δείκτη νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα, ο οποίος κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα. Παρατηρείται ότι με βάση το διάγραμμα τάσης εξέλιξης του δείκτη νεκροί / θύματα η τάση εξέλιξης της Μ. Βρετανίας ήταν η αναμενόμενη, μειωτική προς σταθερή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.16 ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	0,023	0,039		0,05	0,058	0,049	0,047	0,034	0,024	0,038	0,016	0,028	0,058
1986	0,024	0,042		0,048	0,061	0,034	0,048	0,034	0,023	0,038	0,016	0,029	0,056
1987	0,029	0,041		0,05	0,059	0,052	0,047	0,032	0,020	0,040	0,016	0,029	0,052
1988	0,022	0,043		0,053	0,054	0,052	0,047		0,023	0,041	0,016	0,027	0,053
1989		0,045		0,053	0,061		0,052		0,025	0,030	0,015	0,028	0,048
1990	0,021	0,045		0,05	0,066	0,048	0,054	0,031	0,023	0,037	0,015	0,025	0,045
1991	0,022	0,047	0,021	0,05	0,064	0,043	0,056	0,032	0,024	0,040	0,014	0,026	0,044
1992		0,046	0,020	0,052	0,063	0,039	0,056		0,027	0,043	0,013	0,025	0,041
1993	0,021	0,048	0,019	0,053	0,064	0,041	0,054		0,026	0,047	0,012	0,025	0,039
1994	0,022	0,047	0,018	0,053	0,065		0,060		0,029		0,014	0,025	0,039

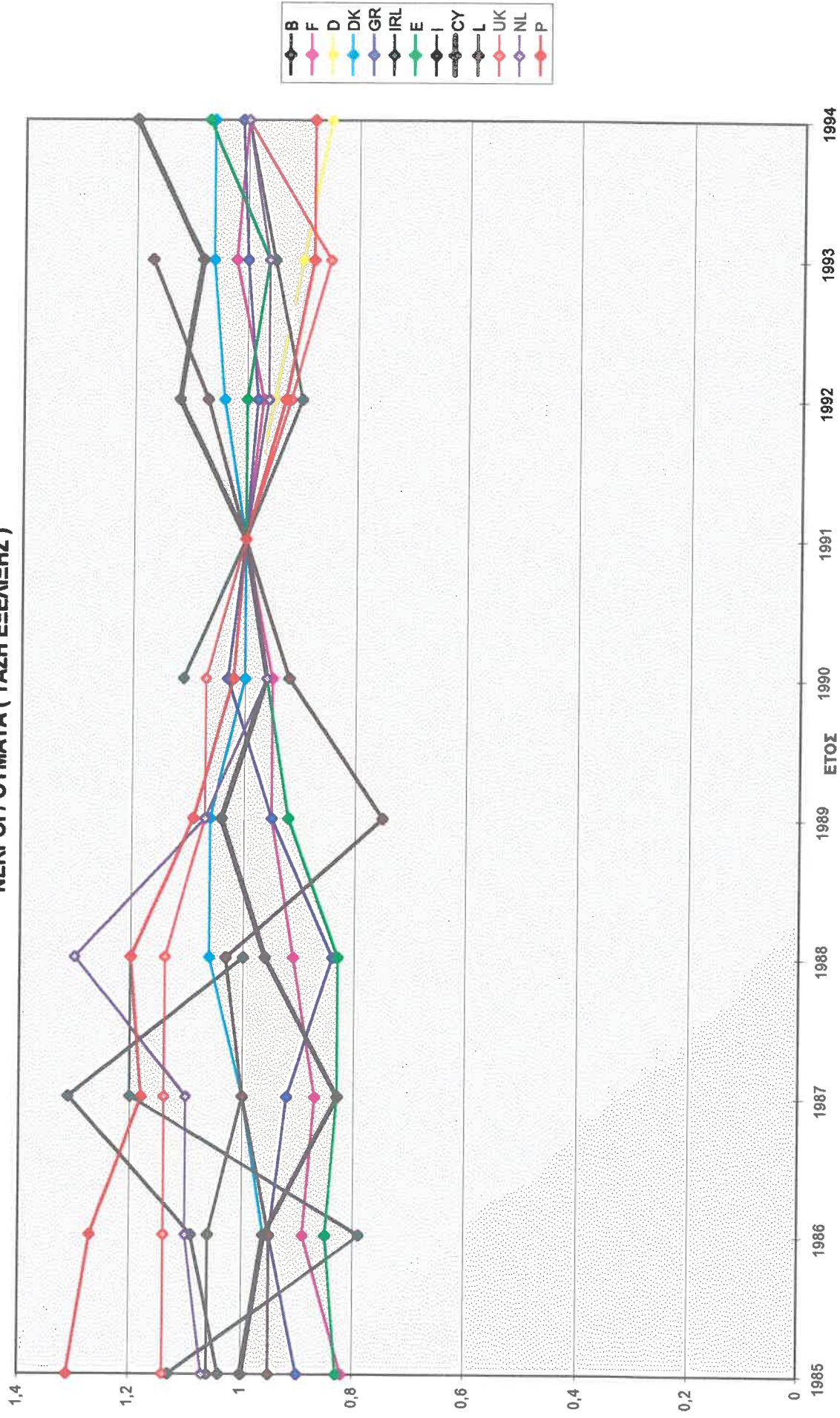
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.17 ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	1,04	0,82		1	0,90	1,13	0,83	1,06	1	0,95	1,14	1,07	1,31
1986	1,09	0,89		0,96	0,95	0,79	0,85	1,06	0,96	0,95	1,14	1,1	1,27
1987	1,31	0,87		1	0,92	1,20	0,83	1	0,83	1	1,14	1,1	1,18
1988	1	0,91		1,06	0,84	1,20	0,83		0,96	1,03	1,14	1,03	1,2
1989		0,95		1,06	0,95		0,92		1,04	0,75	1,07	1,07	1,09
1990	0,95	0,95		1	1,03	1,11	0,96		0,96	0,92	1,07	0,96	1,02
1991	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1992		0,97	0,95	1,04	0,98	0,90	1	0,96	1,12	1,07	0,92	0,96	0,93
1993	0,95	1,02	0,90	1,06	1	0,95	0,96		1,08	1,17	0,85	0,96	0,88
1994	1	1	0,85	1,06	1,01		1,07		1,20		1	1	0,88



Διάγραμμα 5.15

ΝΕΚΡΟΙ / ΘΥΜΑΤΑ (ΤΑΣΗ ΕΞΕΛΙΞΗΣ)



Διάγραμμα 5.16

5.5 ΔΕΙΚΤΕΣ ΣΟΒΑΡΟΤΗΤΑΣ ΚΑΤΑ ΧΡΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

Διαχωρίζονται το σύνολο των νεκρών σε κατηγορίες:

- **Νεκροί - πεζοί**
- **Νεκροί - ποδηλάτες**
- **Νεκροί - (οδηγοί - επιβάτες) δικύκλων**
- **Νεκροί - (οδηγοί - επιβάτες) αυτοκινήτων**

Στα δίκυκλα περιλαμβάνονται τα μοτοποδήλατα και οι μοτοσυκλέτες. Στα αυτοκίνητα περιλαμβάνονται τα επιβατικά, λεωφορεία, φορτηγά, ημιφορτηγά.

Στους πίνακες 5.18 - 5.21 περιλαμβάνεται ο αριθμός των νεκρών για τις πιο πάνω κατηγορίες, για τα έτη 1987 - 1993.

Για να μπορέσουν να γίνουν συγκρίσιμοι οι απόλυτοι αριθμοί των νεκρών θεωρήθηκαν οι εξής δείκτες:

- **Νεκροί (οδηγοί - επιβάτες) Αυτοκινήτων / 1000 κυκλοφορούντα αυτοκίνητα**
- **Νεκροί (οδηγοί - επιβάτες) δικύκλων / 1000 κυκλοφορούντα δίκυκλα.**

Το σύνολο των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων και δικύκλων για κάθε κράτος για την χρονική περίοδο 1985 - 1994 παρατίθενται στο παράρτημα Β.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.18 ΝΕΚΡΟΙ - ΠΕΖΟΙ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1987	327	1656		141	409	142	1209	1195	29	7	1776	172	838
1988	292	1783		139	440	141	1254	1211	33	10	1812	201	833
1989	283	1648		131	442		1397	1031	27	10	1755	190	782
1990	301	1621	2113	118	572	150	2004	1143	22	10	1754	144	995
1991	280	1528	1918	141	516	114	1782	1327	25	13	1541	144	
1992	233	1342	1767	111	506	115	1570	1228	28	10	1394	152	902
1993	199	1263	1580	133	543	136	1435	1066	27	19	1283	146	

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.19 ΝΕΚΡΟΙ - ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1987	191	442		87	23	87	135	503	6	2	292	312	146
1988	197	423		81	21	57	144	475	4	0	231	282	145
1989	202	430		94	21		180	432	2	0	303	333	117
1990	196	458	908	110	28	46	208	510	2	1	267	304	159
1991	166	419	925	68	26	40	197	490	2	5	251	238	
1992	147	406	906	83	29	35	224	498	3	1	211	250	162
1993	137	368	821	69	40	24	188	476	1	1	192	243	

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.20 ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1987	1173	6722		391	814	200	5073	4228	38	54		813	1059
1988	1258	7254		410	828	206	5430	4376	48	79	2478	698	1341
1989	1241	7319		360	976		6074	3977	71	52	2774	732	1301
1990	1181	7253	6256	284	776	206	6544	4062	60	50	2462	702	1205
1991	1143	6903	6801	284	808	196	6471	4781	56	52	2159	630	
1992	1043	6595	6431	261	939	169	5752	4785	63	57	2050	626	1482
1993	1050	6519	6128	254	874	187	4687	4206	58	54	1835	615	

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.21 ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1987	226	1551		77	330	70	923	1252	15		741	185	881
1988	212	1669		73	301	53	1119	1282	24		681	182	921
1989	254	1514		85	372		1384	1392	20		702	195	843
1990	216	1846	1443	83	508	41	1916	1426	17	8	671	167	1196
1991	215	1710	1235	67	549	63	1983	1550	20	10	566	198	
1992	190	1669	1154	82	549	59	1588	1539	38	5	480	196	1106
1993	234	1509	1111	61	586	53	1232	1488	29	2	444	193	

ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

Με βάση τις τιμές του πίνακα 5.21 παρατηρείται ότι ο δείκτης αυτός λαμβάνει τιμές από 0,08 για την Μ. Βρετανία το 1993 μέχρι και 1,02 για την Πορτογαλία το 1988.

Σύμφωνα με το διάγραμμα 5.18 διαπιστώνεται ότι οι τιμές του δείκτη κατανέμονται ομοιόμορφα για όλα τα κράτη από 0,2 - 0,3 νεκρούς οδηγούς ή επιβάτες αυτοκινήτων / 1000 κυκλοφορούντα αυτοκίνητα.

Εξαίρεση η Μ. Βρετανία που παρουσιάζει τιμές μικρότερες μέχρι και 0,08 αυτό φυσικά δικαιολογείται αφού με την μέχρι τώρα μακροσκοπική ανάλυση των ατυχημάτων έχει αποδειχθεί ότι είναι χώρα με το καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

Αυξημένες τιμές μεγαλύτερες και από 0,5 παρουσιάζει η Πορτογαλία, εφόσον είναι και η χώρα με το χαμηλότερο επίπεδο οδικής ασφάλειας.

ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ

Σύμφωνα με τον πίνακα 5.23 παρατηρείται ότι ο δείκτης αυτός κυμαίνεται σε πιο υψηλά επίπεδα από τον δείκτη νεκροί οδηγοί - επιβάτες αυτοκινήτων / 1000 κυκλοφορούντα αυτοκίνητα. Αναμενόμενο συμπέρασμα αφού γνωρίζουμε ότι οι δικυκλιστές εκτίθενται σε περισσότερο κίνδυνο απ' ό,τι οι οδηγοί - επιβάτες αυτοκινήτων. Οι τιμές του κυμαίνονται από 0,19 για την Ιταλία το 1987 μέχρι και 2,57 για την Ιρλανδία το 1991.

Εξετάζοντας το διάγραμμα 5.19 παρατηρείται ότι η Ιρλανδία και η Ελλάδα καθώς και η Δανία παρουσιάζουν τις πιο υψηλές τιμές του δείκτη καθώς και μια ανομοιόμορφη χρονικά εξέλιξη με συνεχείς αυξομειώσεις. Ακολουθούν η Μ. Βρετανία, η Ολλανδία, η Γαλλία και η Ιταλία με πιο χαμηλές και σταθερές κυρίως τιμές του δείκτη αυτού. Τόσο η Κύπρος αλλά και η Ισπανία παρόλο που παρουσιάζουν χαμηλές τιμές του δείκτη, εντούτοις έχουν μια ανομοιόμορφη εξέλιξη, η οποία οφείλεται στο μικρό αριθμό νεκρών δικυκλιστών, και ίσως στο μικρό βαθμό χρησιμοποίησης των δικύκλων.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

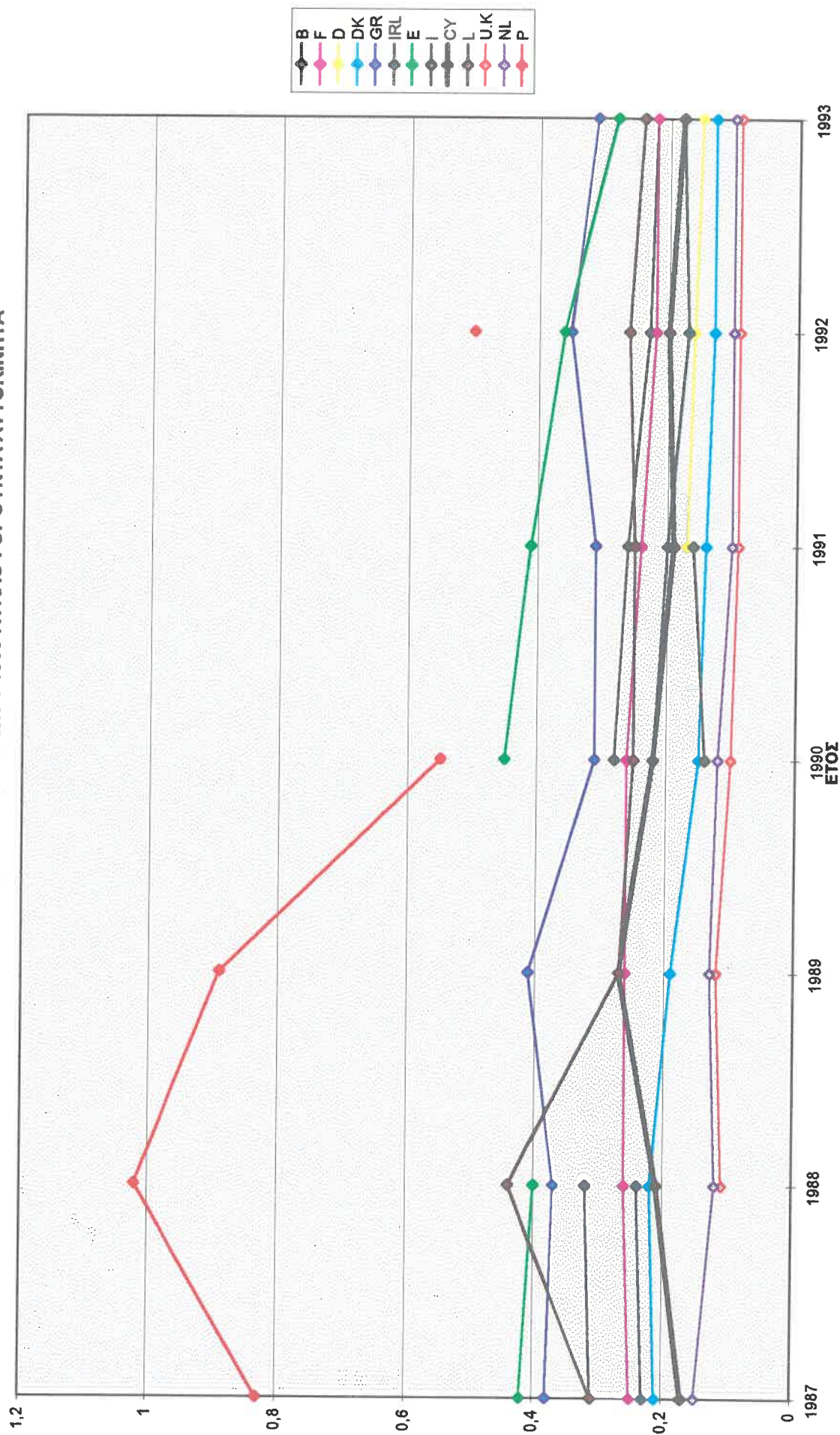
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.22 ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ / 1000
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1987	0,31	0,25		0,21	0,38	0,23	0,42		0,17	0,31		0,15	0,83
1988	0,32	0,26		0,22	0,37	0,24	0,40		0,21	0,44	0,11	0,12	1,02
1989		0,26		0,19	0,41				0,27	0,27	0,12	0,13	0,89
1990	0,28	0,26		0,15	0,31	0,22	0,45	0,14	0,22	0,25	0,10	0,12	0,55
1991	0,26	0,24		0,14	0,31	0,20	0,41	0,16	0,19	0,25	0,09	0,10	
1992	0,23	0,22		0,13	0,35	0,17	0,36		0,20	0,26	0,09	0,10	0,5
1993	0,22	0,22		0,13	0,31	0,18	0,28		0,18	0,24	0,08	0,10	

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.23 ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ / 1000
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ

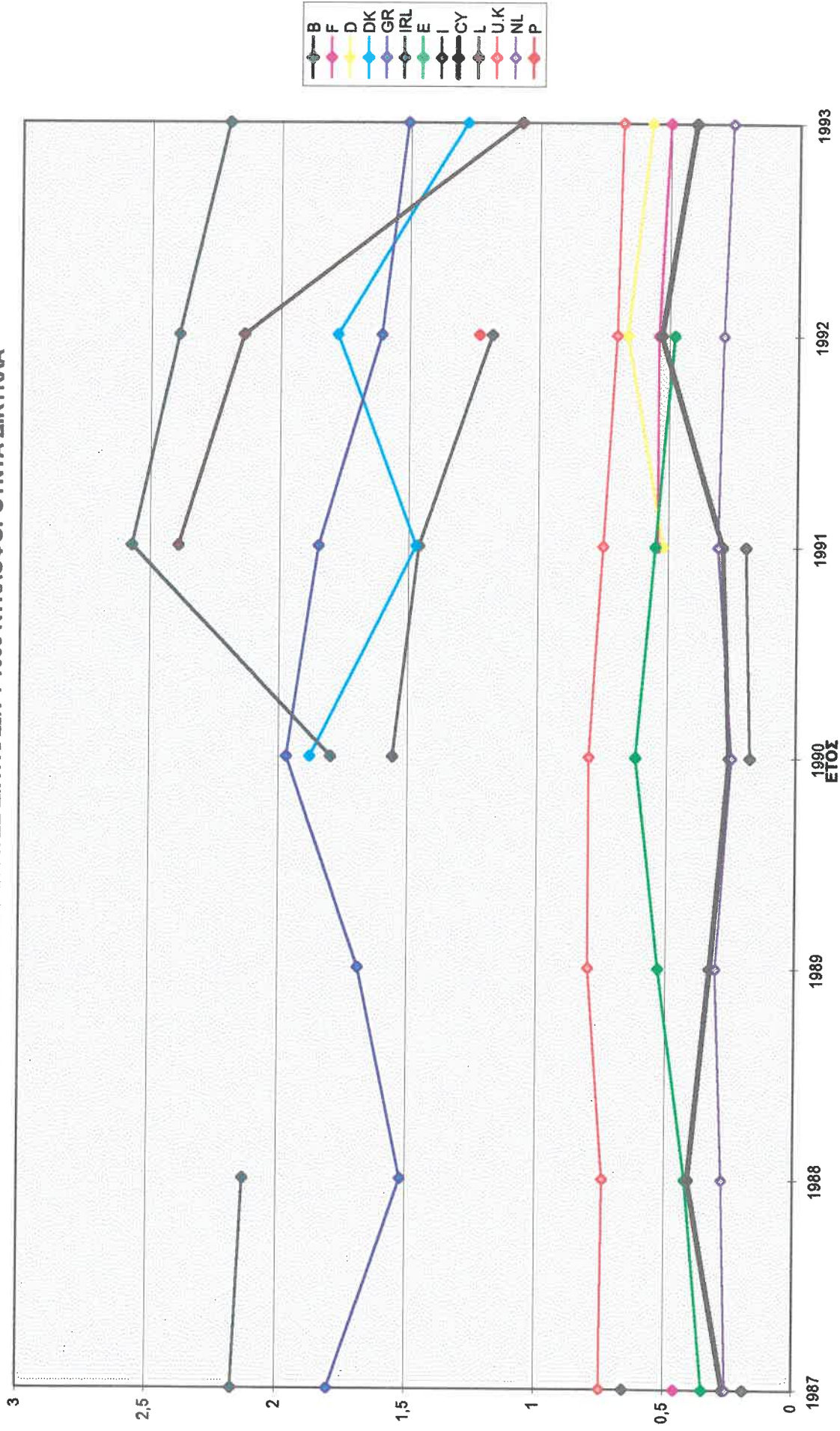
	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1987	0,66	0,46			1,80	2,17	0,35	0,19	0,27		0,75	0,26	
1988					1,52	2,13	0,42		0,41		0,74	0,28	
1989					1,69		0,53		0,33		0,80	0,31	
1990	1,56			1,88	1,97	1,80	0,62	0,18	0,26		0,80	0,25	
1991	1,46	0,54	0,52	1,47	1,85	2,57	0,55	0,20	0,29	2,39	0,75	0,31	
1992	1,18	0,54	0,66	1,78	1,61	2,39	0,48		0,53	2,14	0,70	0,29	1,23
1993		0,50	0,57	1,28	1,51	2,20			0,40	1,07	0,68	0,26	

ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ



Διάγραμμα 5.17

ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ -ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΔΙΚΥΚΛΩΝ / 1000 ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ



Διάγραμμα 5.18

5.6 ΠΟΣΟΣΤΑ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ

Το σύνολο των νεκρών διαχωρίζεται σε κατηγορίες: νεκροί - πεζοί, ποδηλάτες, δικυκλιστές και επιβάτες ή οδηγοί αυτοκινήτων, εν συνεχεία βρέθηκαν τα ποσοστά των νεκρών ως προς το σύνολό τους για τα χρόνια 1990 και 1992.

Παρατηρείται με βάση τους πίνακες 5.24, 5.25 ότι και για τα δυο έτη όλα τα κράτη έχουν αυξημένο ποσοστό νεκρών οδηγών ή επιβατών αυτοκινήτων. Ενα μικρό ποσοστό μείωσης των νεκρών στην κατηγορία αυτή παρουσιάζει η Κύπρος, η Δανία και η Ιρλανδία.

Ακολουθεί η κατηγορία των νεκρών πεζών. Αυξημένο ποσοστό στα περισσότερα κράτη ιδιαίτερα στην Ελλάδα, Κύπρο, Ιρλανδία και Μ. Βρετανία καθώς και την Πορτογαλία. Οι λόγοι είναι φανεροί, οι πεζοί εκτίθενται σε περισσότερους κινδύνους λόγω ανυπαρξίας μιας στοιχειώδους υποδομής ειδικά ως προς τα πεζοδρόμια και τις διαβάσεις πεζών. Άλλωστε η πιθανότητα τραυματισμού ή θανάτου του πεζού είναι μεγαλύτερη από αυτήν των άλλων χρηστών οδού.

Επειτα έχουμε την κατηγορία των νεκρών δικυκλιστών που παρουσιάζει χαμηλά ποσοστά για όλες τις χώρες, εκτός από την Πορτογαλία και την Ελλάδα η οποίες έχουν υψηλά ποσοστά νεκρών, επειδή ο αριθμός των κυκλοφορούντων δίκυκλων είναι μεγάλος.

Ως τελευταία κατηγορία νεκρών - ποδηλατιστές σε όλα τα κράτη παρουσιάζουν χαμηλά ποσοστά εκτός της Ολλανδίας η οποία έχει αρκετό υψηλό ποσοστό το οποίο οφείλεται στη μεγαλύτερη χρήση ποδηλάτων για μετακίνηση.

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ Ε.Ε. - ΚΥΠΡΟΥ

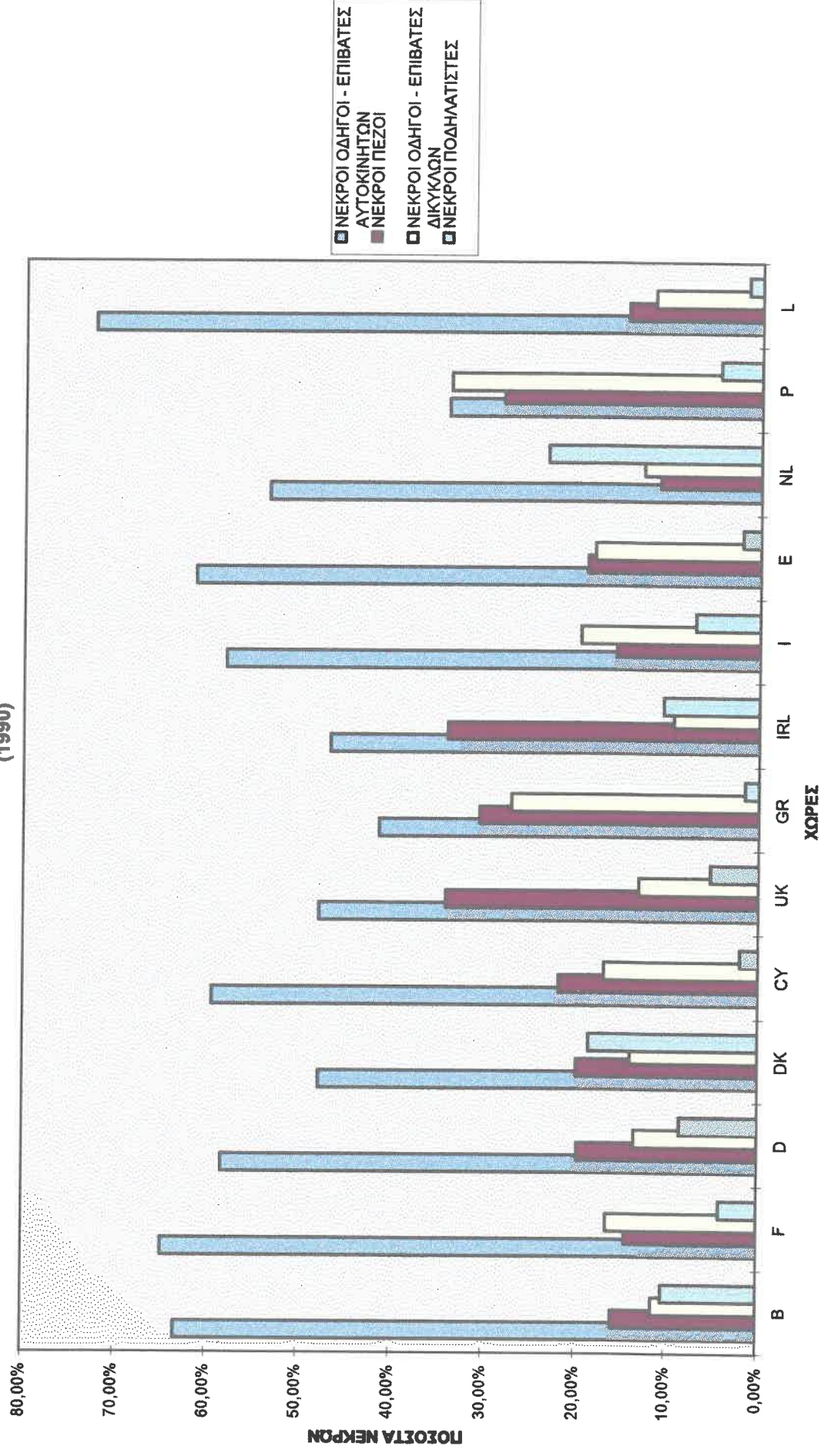
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.24 ΠΟΣΟΣΤΑ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ ΩΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ (1990)

1990	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ - ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	63,5%	64,8%	58,3%	47,7%	41,1%	46,5%	61,3%	58%	59,4%	72,4%	47,7%	53,3%	33,8%
ΝΕΚΡΟΙ ΠΕΖΟΙ	15,8%	14,4%	19,7%	19,8%	30,3%	33,8%	18,7%	15,5%	21,7%	14,4%	34,0%	10,9%	27,9%
ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΙΚΥΚΛΩΝ	11,4%	16,5%	13,4%	13,9%	26,9%	9,2%	17,9%	19,4%	16,8%	11,5%	13,4%	12,6%	33,6%
ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΛΑΤΕΣ	10,3%	4,12%	8,47%	13,4%	1,48%	10,3%	1,94%	6,95%	1,98%	1,44%	5,18%	23,8%	4,47%

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.25 ΠΟΣΟΣΤΑ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ ΩΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΝΕΚΡΩΝ (1992)

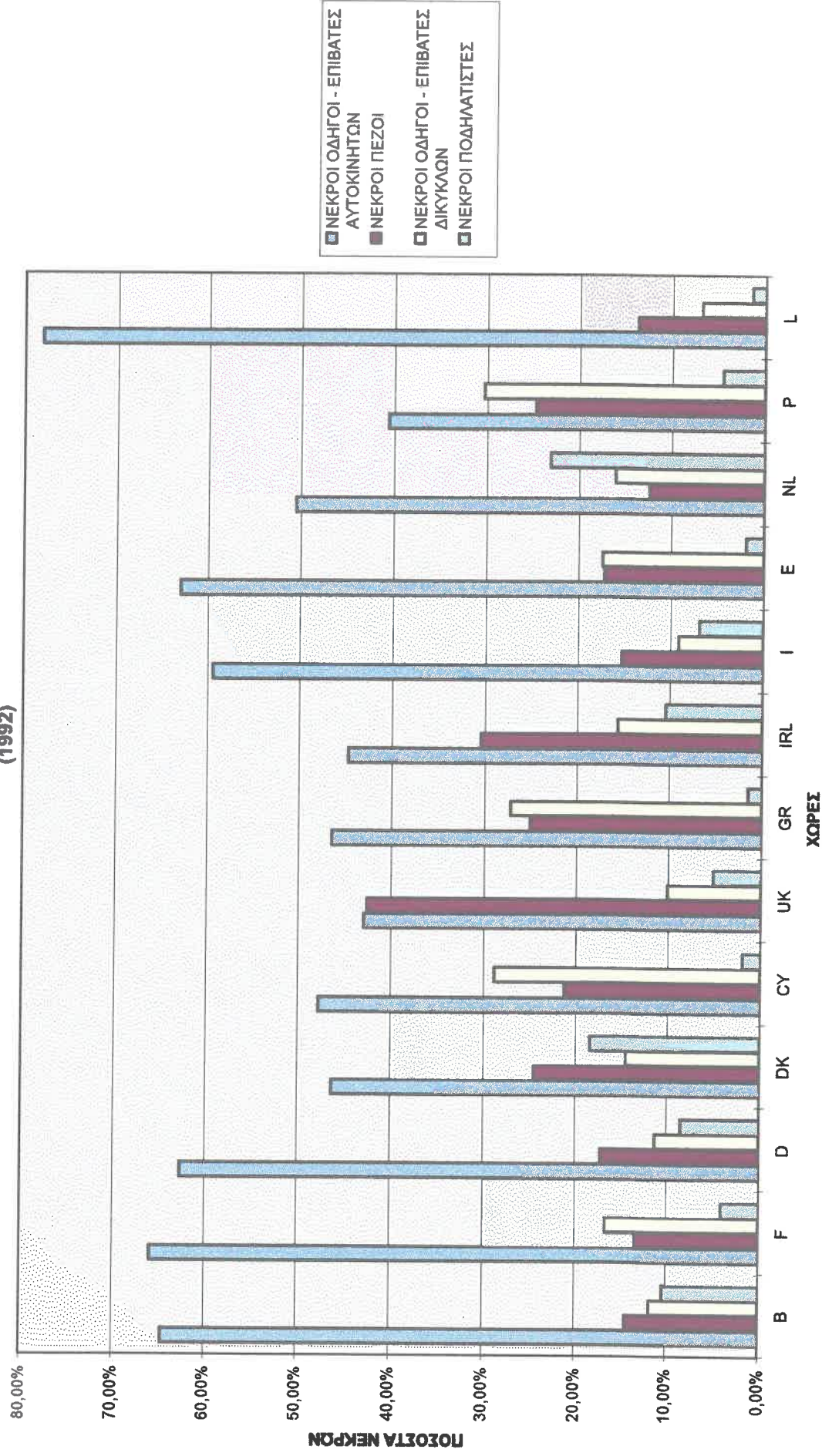
1992	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	64,6%	65,9%	62,6%	46,2%	46,4%	44,7%	62,9%	59,4%	47,7%	78,8%	49,5%	50,4%	40,5%
ΝΕΚΡΟΙ ΠΕΖΟΙ	14,4%	13,4%	17,2%	24,4%	25,1%	30,4%	17,1%	15,2%	21,2%	13,6%	33,7%	12,4%	24,6%
ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΙΚΥΚΛΩΝ	11,7%	16,6%	11,2%	14,5%	27,1%	15,6%	17,3%	9,12%	28,7%	6,84%	11,6%	16,1%	30,2%
ΝΕΚΡΟΙ ΟΔΗΛΑΤΕΣ	9,11%	3,98%	8,83%	14,7%	1,43%	9,25%	2,45%	6,17%	1,41%	1,44%	5,10%	20,4%	4,43%

ΠΟΣΟΣΤΑ ΝΕΚΡΩΝ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ
(1990)



Διάγραμμα 5.19

ΠΟΣΟΣΤΑ ΝΕΚΡΩΝ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΤΩΝ ΟΔΟΥ
(1992)



Διάγραμμα 5.20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι να εξαχθούν συμπεράσματα για το επίπεδο οδικής ασφάλειας στην Κύπρο και στις γεωγραφικές της υποδιαιρέσεις, καθώς και να γίνει σύγκριση με το Ευρωπαϊκό επίπεδο οδικής ασφάλειας. Μετά την επεξεργασία των διατιθέμενων στοιχείων προέκυψαν τα παρακάτω:

- Η χρονική εξέλιξη του δείκτη σοβαρότητας και επικινδυνότητας των οδικών ατυχημάτων στην Κύπρο είναι μειωτική. Βασικοί παράγοντες που επιδρούν στην μείωση αυτή, είναι ο υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων που επηρεάζουν τον δείκτη επικινδυνότητας και ο μικρός αριθμός των νεκρών σε σχέση με το συνολικό αριθμό ατυχημάτων με θύματα.
Ενδιαφέρον θα ήταν να υπολογισθεί ο δείκτης επικινδυνότητας με βάση τα διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα, καθώς το μέγεθος αυτό δεν εμφανίζει μόνο πιο αξιόπιστη τιμή για την τάση εξέλιξης αλλά και μια πιο αξιόπιστη τιμή του δείκτη επικινδυνότητας για κάθε χρονική στιγμή που υπολογίζεται
- Η εικόνα των οδικών ατυχημάτων που παρουσιάζεται στην Κύπρο κατά την χρονική περίοδο 1984 - 1994 είναι η εξής:
 1. Τα ποσοστά των θανατηφόρων ατυχημάτων ως προς το συνολικό αριθμό ατυχημάτων και των νεκρών ως προς το σύνολο των θυμάτων μπορούν να θεωρηθούν μηδαμινά, καθώς για τη χρονική περίοδο 1984 - 1994 εμφανίζουν ποσοστά 1% και 2,5% αντίστοιχα.
 2. Τα ποσοστά νεκρών κατά κατηγορία χρηστών οδού (επιβάτες, οδηγοί, πεζοί) είναι αυξημένα στην κατηγορία οδηγοί. Όταν όμως εξετάζονται οι παραπάνω κατηγορίες ως προς το δείκτη σοβαρότητας, οι πεζοί παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους λόγους. Αυτό βέβαια αναμένεται καθώς η πιθανότητα σοβαρού τραυματισμού ή θανάτου σε ένα ατύχημα όπου παρασύρεται πεζός είναι μεγαλύτερη.
 3. Παρόμοια συμπεριφορά εμφανίζεται και στα ποσοστά νεκρών κατά κατηγορία χρήσης οχήματος. Παρόλα αυτά είναι αυξημένα στην κατηγορία νεκρών οδηγών και επιβατών που χρησιμοποιούν ως όχημα το Ι.Χ., ο δεί-

κτης σοβαρότητας των νεκρών οδηγών - επιβατών δικυκλιστών είναι μεγαλύτερος.

4. Με βάση τη σύγκριση θυμάτων κατά φύλο παθόντων προσώπων, παρατηρείται ότι τόσο τα ποσοστά νεκρών, όσο και ο βαθμός σοβαρότητας των οδικών ατυχημάτων για τους άντρες είναι μεγαλύτερα.

Βέβαια το συμπέρασμα αυτό ελέγχεται ως προς την αξιοπιστία του καθώς θα έπρεπε να ελεγχθεί με βάση κάποιο μέγεθος το οποίο να εκφράζει το πόσο εκτίθενται σε κίνδυνο οι άντρες και οι γυναίκες. Τέτοια μεγέθη είναι ο αριθμός των αδειών κυκλοφορίας ανά φύλο και τα αντίστοιχα χιλιόμετρα που διανύονται, ενώ το πλέον αναλυτικό μέγεθος είναι τα διανυόμενα επιβατοχιλιόμετρα ανά φύλο. Δυστυχώς τα παραπάνω στοιχεία δεν ήταν διαθέσιμα για την Κύπρο.

5. Τα ποσοστά των θανατηφόρων ατυχημάτων εντός κατοικημένης περιοχής αυξάνονται χρονικά και αυτό οφείλεται κυρίως στην παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

- Το επίπεδο οδικής ασφάλειας μεταξύ των διαφόρων περιοχών της Κύπρου διαφέρει σημαντικά. Τόσο ο αριθμός των ατυχημάτων όσο και η σοβαρότητα και η επικινδυνότητα ποικίλει από επαρχία σε επαρχία. Είναι γνωστό ότι οι παράγοντες που επιδρούν είναι ο πληθυσμός, ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων, η μορφολογία του εδάφους, ο τουρισμός, το μήκος του οδικού δικτύου και τα στοιχεία των μετακινήσεων. Τα συμπεράσματα που προέκυψαν βασίστηκαν μόνο στον πληθυσμό στον αριθμό των ατυχημάτων και τον αριθμό των θυμάτων αφού αυτά ήταν τα μόνα διαθέσιμα στοιχεία ανά επαρχία. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά παρατηρούνται τα εξής:

1. Ο δείκτης επικινδυνότητας μειώνεται κατά τη διάρκεια της δεκαετίας 1984 - 1994 για τις επαρχίες Λεμεσός, Λευκωσία, Λάρνακα με μέση τιμή για τη δεκαετία αυτή 6,33, 5,15, 4,27 ατυχήματα / 1000 κατοίκους αντίστοιχα για κάθε επαρχία. Ανομοιόμορφη τάση εξέλιξης του δείκτη παρουσιάζουν οι επαρχίες Αμμόχωστος και Πάφος. Οι τιμές του δείκτη είναι 5,35 και 6,93 ατυχήματα / 1000 κατοίκους αντίστοιχα για κάθε επαρχία.
2. Ο δείκτης σοβαρότητας αυξάνεται κατά τη διάρκεια της δεκαετίας για τις επαρχίες Λεμεσός, Λευκωσία, Λάρνακα με μέση τιμή 0,021, 0,02, 0,03

νεκροί / θύματα αντίστοιχα για κάθε επαρχία. Η Πάφος και η Αμμόχωστος εξακολουθούν να παρουσιάζουν ανομοιόμορφη τάση εξέλιξης και στο δείκτη αυτό, με τιμές κατά μέσο όρο για τη δεκαετία 84 - 94 0,025 και 0,036 νεκροί / θύματα αντίστοιχα.

- Κατά την προσπάθεια σύγκρισης της Κύπρου με τα κράτη μέλη της Ε.Ε. φάνηκε ότι η εύρεση κοινών στοιχείων σύγκρισης για όλα τα κράτη είναι δύσκολη. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι το κάθε κράτος έχει αναπτύξει ένα δικό του σύστημα καταγραφής, συγκέντρωσης και ομαδοποίησης των στοιχείων των οδικών ατυχημάτων. Για να γίνει εφικτή η σύγκριση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Κύπρου με τα υπόλοιπα κράτη της Ε.Ε., εξετάστηκαν οι δείκτες επικινδυνότητας και σοβαρότητας ατυχήματα / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα και νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα αντίστοιχα. Από τη σύγκριση των δεικτών αυτών προκύπτουν τα εξής:
 1. Η Κύπρος βρίσκεται σε κάποιο μέσο επίπεδο επικινδυνότητας και σοβαρότητας των ατυχημάτων, το οποίο παρουσιάζει μια μειωτική τάση μέσα στη δεκαετία. Η μείωση αυτή μπορεί να αποδοθεί στην αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων της Κύπρου.
 2. Ο δείκτης σοβαρότητας της Κύπρου κυμαίνεται από 0,3 μέχρι 0,5 νεκρούς / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα. Ο μικρότερος δείκτης σοβαρότητας εμφανίζεται στη Μ. Βρετανία και ακολουθεί η Ολλανδία με δείκτη κάτω από 0,3 νεκρούς / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα. Υψηλότεροι δείκτες σοβαρότητας, οι τιμές των οποίων κυμαίνονται από 0,5 μέχρι 1 νεκροί / 1000 κυκλοφορούντα οχήματα εμφανίζονται στην Ελλάδα και στην Πορτογαλία.

Γενικά παρατηρείται ότι ο αριθμός των νεκρών στα ατυχήματα και στο σύνολο των θυμάτων παρουσιάζει μια σταθερότητα ή και μείωση στα περισσότερα κράτη. Οι χώρες που εξαιρούνται είναι η Ελλάδα, Ισπανία, η Κύπρος και το Λουξεμβούργο.

Οι διαφορές που παρουσιάζονται μεταξύ των διαφόρων κρατών μπορεί να οφείλονται σε διάφορους λόγους όπως: διαφορετικοί δείκτες ιδιοκτησίας οχημάτων, διαφορετική συχνότητα χρήσης οχημάτων, λάθη ή παραλείψεις κατά την καταγραφή των μη θανατηφόρων ατυχημάτων και γενικότερα λόγω της εφαρμογής διαφορετικής ποιότητας ολοκληρωμένων προγραμμάτων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

1. Το βιβλίο να χρησιμοποιείται για την καταγραφή οποιουδήποτε δυστυχήματος που αναφέρθηκε στην Αστυνομία και στο οποίο προξενήθηκαν ζημιές σε οχήμα ή άλλη περιουσία ή κακώσεις σε ζώα. Οι καταχωρήσεις πρέπει να είναι καθαρογράμμενες.
2. Πλήρεις λεπτομέρειες για το πώς συνέβηκε το δυστύχημα, ονόματα και διευθύνσεις και περιγραφή των ενεργειών που έγιναν πρέπει να καταχωρούνται στις κατάλληλες στήλες για να σχηματίζεται ολοκληρωμένη εικόνα του συμβάντος.
3. Αν ενέχονται δυο ή περισσότερα οχήματα συγκεντρώστε όλες τις αναγκαίες για το ένα πλήροφορίες, πριν ασχοληθείτε με το άλλο. Επιτρέψτε στα ενέχόμενα οχήματα να αναχωρήσουν αμέσως μόλις γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες για να αποκατασταθεί η κυκλοφορία.
4. Πρώτα απ' όλα συμπληρώνονται τα μέρη του βιβλιαρίου που σχετίζονται με λεπτομέρειες που πρέπει να ληφθούν πριν τα πρόσωπα εγκαταλείψουν τη σκηνή. Τα υπόλοιπα στοιχεία να συμπληρωθούν αργότερα αλλά πριν από την αναχώρηση του εξεταστή από τη σκηνή του δυστυχήματος.
5. Αν στο δυστύχημα ενέχονται περισσότερα από δυο οχήματα ή οι τραυματίες είναι περισσότεροι από δυο, χρησιμοποιείστε πρόσθετο βιβλιάριο.
6. Αν οποιοςδήποτε χώρος του βιβλιαρίου είναι ανεπαρκής, χρησιμοποιείστε το χώρο στις σελίδες 4-6.
7. Στο τέλος κάθε κατάθεσης, σφύρετε διαχωριστική γραμμή.
8. Για να καταστεί δυνατή η συμπλήρωση του εντύπου Αστ. 277 πρέπει :—
(1) Το βιβλιάριο να στέλλεται συμπληρωμένο στον Επαρχιακό Κλάδο Τροχαίας σε τέσσερις ημέρες από την ημέρα που το δυστύχημα καταγγέλλθηκε στην Αστυνομία.
(2) Το έντυπο Αστ. 277 να στέλλεται συμπληρωμένο από τον Επαρχιακό Κλάδο Τροχαίας στο Αρχηγείο Αστυνομίας (Τμήμα Β') σε δυο ημέρες από την παραλαβή του βιβλιαρίου. (Αστ. 274).

ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΚΥΠΡΟΥ

ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΜΟΝΟ

Επαρχία	A/A Βιβλίου Δυστυχημάτων
Σταθμός	A/A Βιβλίου Δυστυχημάτων
Πόλη/Χωριό	Κατηγορία Δρόμου

ΒΙΒΛΙΑΡΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟΣ ΠΟΥ ΚΑΜΝΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ

Όνομα

αριθμός

Σταθμός

αριθμός

Μάρτυρας — ΝΑΙ/ΟΧΙ

ΒΟΗΘΟΣ

Όνομα

Βαθμός

Σταθμός

αριθμός

Μάρτυρας — ΝΑΙ/ΟΧΙ

Ημέρα και Ημερομηνία Όρα Σκοτάδι : ΝΑΙ/ΟΧΙ
Από ποιόν καταγγέλθηκε (Όνομα—διεύθυνση)
Όρα άφιξης
Σε ποιόν καταγγέλθηκε Ημερομηνία και ώρα
Φύση δυστυχήματος
Τόπος
Τοπογραφικό σημείο στο χάρτη Δημαρχείο, κλπ.....
Φωτογράφηση σκηνής—ΝΑΙ/ΟΧΙ Διαπράχθηκε αδίκημα : ΝΑΙ/ΟΧΙ
Ανταλλάγηκαν ονόματα και διευθύνσεις ; ΝΑΙ/ΟΧΙ
Όνομα και διεύθυνση του προσώπου που κατηγορήθηκε.....
Τύπος σήματος τροχαίας σε απόσταση 50 υαδών
ΣΗΜΕΙΩΣΤΕ (Υ) ΕΚΕΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ.

ΦΩΣ	ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	ΤΥΠΟΣ ΕΝΩΣΗΣ ΔΡΟΜΩΝ	ΤΥΠΟΣ ΔΡΟΜΟΥ
Φως ημέρας	Βροχή/χαλάζι	Ένωση Τ	Αδιαχώριστος
Σκοτάδι	Χιόνι/Χιονόνερο	Ένωση Υ	Διπλής κατεύθυνσης
ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	Ομίχλη	Διασταύρωση	Μονόδρομος
Ναι	Αιθρία	Κυκλοφοριακός κόμβος	Διάβαση ποδηλάτων
Όχι	Άγνοωτες	Άλλη ένωση	Διάβαση τραινου
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΔΡΟΜΟΥ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΟΜΟΥ	Ελεγχόμενη από Αστυνομικό	Επίπεδη διασταύρωση
Ξηρή	Ίσιος	Σήματα Τροχαίας	Στάση λεωφορείου
Υγρή	Άγνωστος	Σήμα ΑΛΤ	
Χιόνι/πάγος	Παρυφή λόφου	Σήμα ΣΙΓΑ	Ναι
Άγνωστη	Μη ανηφορικός	Μη ελεγχόμενη	Όχι
ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ			
Ελεγχόμενη από Αστυνομικό		Ένα κινούμενο όχημα μόνο	
Σε 50 υάρδες από την προηγούμενη		Δύο οχήματα στην ίδια πορεία	
Ελεγχόμενη από φώτα τροχαίας		Δύο οχήματα σε αντίθετη πορεία	
Σε 50 υάρδες από την προηγούμενη		Δύο οχήματα σε διαφορετικούς δρόμους	
Σε μη ελεγχόμενη με αναλάμποντα φώτα		Περισσότερα από δύο κινούμενα οχήματα	
Σε 50 υάρδες από την προηγούμενη		Κινούμενο όχημα με σταθμευμένο	
Μη ελεγχόμενη χωρίς αναλάμποντα φώτα			
Σε 50 υάρδες από την προηγούμενη		ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΚΗΝΗΣ ΑΠΟ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ	
Πέραν από 50 υάρδες από οποιαδήποτε διάβαση		Ναι	Όχι

Π Ρ Ω Τ Ο Ο Χ Η Μ Α

(Να αναφέρεται το όχημα που εκ πρώτης όψεως ευθύνεται)
Αρ. Έγγραφής ΛΟΓΑ/ΚΥΒ. ΕΚ
Τύπος Κατασκευή
Ιδιοκτήτης
Διεύθυνση Ιδιοκτήτη Ηλικία (περίπου)
Οδηγός—Κος/Κα/Δνίδα
Διεύθυνση οδηγού
Πιστοποιητικό ασφάλειας } Από (Ασφαλιστική εταιρεία)
Αριθμός Από Μέχρι
Άδεια οδηγού—Αριθμός Από Μέχρι
Άδεια κυκλοφορίας, Έγκυρη, αν όχι λεπτομέρειες.....
Έντυπο Αστ. 150 για προσαγωγή άδειας/ασφάλειας στο σταθμό.....
Αριθμός Άδειας Οδικής Χρήσης
Πιστοποιητικό οδικής καταλληλότητας—ΝΑΙ/ΟΧΙ
Καταχωρήσεις ωραρίου εργασίας ορθές—ΝΑΙ/ΟΧΙ
Για φορτηγά οχήματα σημειώστε απόβαρο.....
Για δημόσιας χρήσης : Αριθμός επιβατών/φορτίου.....
Φώτα του οχήματος που ήταν αναμμένα.....
Έλεγχος φρένων—ΝΑΙ/ΟΧΙ. Από ποιον Εν τάξει—ΝΑΙ/ΟΧΙ
Μετακινήθηκε το όχημα πριν από την άφιξη της Αστυνομίας ; ΝΑΙ/ΟΧΙ.
Κατεύθυνση πορείας—ΙΣΙΑ, ΣΤΡΟΦΗ αριστερά/δεξιά, ΣΤΡΟΦΗ ΧΩΡΙΣ ΘΕΑ αριστερά/δεξιά
ΑΝΩΦΕΡΕΙΑ/ΚΑΤΩΦΕΡΕΙΑ.....
Μέρος του οχήματος που συγκρούσθηκε : Μπροστινό, Δεξιά, Αριστερό, Πισινό, Κανένα.
Ζημιές (περιγραφή).....
Επιβάτες (ονόματα κλπ.).....
ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΟΔΗΓΟΥ
Να λαμβάνεται στο μέρος του δυστυχήματος και να περιορίζεται στα γεγονότα για να μη χρειάζεται άλλη κατάθεση)

(Να λαμβάνεται στο μέρος του δυστυχήματος και να περιορίζεται στα γεγονότα για να μη χρειάζεται άλλη κατάθεση)

ΔΕΥΤΕΡΟ ΟΧΗΜΑ

Αρ. Εγγραφής ΑΛΟΓΑ/ΚΥΒ. ΕΚ

Τύπος Κατασκευή

Ιδιοκτήτης

Διεύθυνση Ιδιοκτήτη

Οδηγός—Κος/Κα/Δνίδα Ηλικία (περίπου)

Διεύθυνση οδηγού

Πιστοποιητικό ασφάλειας } Από (Ασφαλιστική εταιρεία).....
Αριθμός Από Μέχρι

Άδεια οδηγού—Αριθμός Από Μέχρι

Άδεια κυκλοφορίας, Έγκυρη, αν όχι λεπτομέρειες.....

Έντυπο Αστ. 150 για προσαγωγή άδειας/ασφάλειας στο σταθμό.....

Αριθμός Άδειας Οδικής Χρήσης.....

Πιστοποιητικό οδικής καταλληλότητας—ΝΑΙ/ΟΧΙ.....

Καταχωρήσεις ωραρίου εργασίας ορθές—ΝΑΙ/ΟΧΙ.....

Για φορτηγά οχήματα σημειώστε απόβαρο

Για δημόσιας χρήσης: Αριθμός επιβατών/φορτίου.....

Φώτα του οχήματος που ήταν αναμμένα.....

Έλεγχος φρένων—ΝΑΙ/ΟΧΙ. Από ποιον..... Εν τάξει—ΝΑΙ/ΟΧΙ
Μετακινήθηκε το όχημα πριν από την άφιξη της Αστυνομίας; ΝΑΙ/ΟΧΙ.
Κατεύθυνση πορείας—ΙΣΙΑ, ΣΤΡΟΦΗ αριστερά/δεξιά, ΣΤΡΟΦΗ ΧΩΡΙΣ ΘΕΑ αριστερά/δεξιά
ΑΝΩΦΕΡΕΙΑ/ΚΑΤΩΦΕΡΕΙΑ.....

Μέρος του οχήματος που συγκρούστηκε: Μπροστινό, Δεξιό, Αριστερό, Πισινό, Κανένα.

Ζημιές (περιγραφή).....

Επιβάτες (ονόματα κλπ.).....

Αν υπάρχει ισχυρισμός ότι σταθμευμένο όχημα συνέλεξε στην πρόκληση του δυστυχήματος παρ' όλο που πραγματικά δεν εμπλάκισε σ' αυτό, αναφέρετε :—
Τύπο, δηλ. Ιδιωτικό, Ελαφρό φορτηγό, Δημόσιας χρήσης κλπ.
ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ (περιλαμβανομένων ζημιών σε περιουσία και ζώα, με στοιχεία του ιδιοκτήτη).

Μάρτυρες και καταθέσεις(Αναφέρετε πλήρη στοιχεία και αν ο μάρτυρας ήταν πεζός, οδηγός δικύκλου, επιβάτης σε όχημα, Αριθ. κλπ.)

[illegible]

Βαθμός & Αριθ.

[illegible]

Βαθμός & Αριθ.....

[illegible]

Βαθμός & Αριθ.....

Σ η μ ε ί ω σ η : Οποιαδήποτε πρόσθετες παρατηρήσεις/εισηγήσεις να γράφονται στο πίσω μέρος.

ΠΡΟΧΕΙΡΟ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΚΗΝΗΣ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

120

ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΚΥΠΡΟΥ

ΓΙΑ ΘΑΝΑΤΟ Η' ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ ΠΡΟΣΩΠΩΝ

Επαρχία	A/A Βιβλίου Δυστυχημάτων
Σταθμός	A/A Βιβλίου Δυστυχημάτων
Πόλη/Χωριό	Κατηγορία Δρόμου

ΒΙΒΛΙΑΡΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟΣ ΠΟΥ ΚΑΜΝΕΙ ΤΗΝ ΑΝΑΦΟΡΑ

Όνομα

Βαθμός

Σταθμός

Μάρτυρας — ΝΑΙ/ΟΧΙ

ΒΟΗΘΟΣ

Όνομα

Βαθμός

Σταθμός

Μάρτυρας — ΝΑΙ/ΟΧΙ

1. Το βιβλιάριο να χρησιμοποιείται για την καταγραφή οποιαδήποτε δυστυχήματος που αναφέρθηκε στην Αστυνομία και στο οποίο προξενήθηκαν σωματικές βλάβες σε οποιοδήποτε πρόσωπο. Οι καταχωρήσεις πρέπει να είναι καθαρογράμμενες.
2. Οι τραυματίες πρέπει να τυγχάνουν άμεσης φροντίδας.
3. Πλήρεις λεπτομέρειες για το πως συνέβηκε το δυστύχημα, ονόματα και διευθύνσεις και περιγραφή των ενεργειών που έγιναν πρέπει να καταχωρούνται στις κατάλληλες στήλες για να σχηματίζεται ολοκληρωμένη εικόνα του συμβάντος.
4. Αν ενέχονται δυο ή περισσότερα οχήματα συγκεντρώστε όλες τις αναγκαίες για το ένα πληροφορίες, πριν ασχοληθείτε με το άλλο. Επιτρέψτε στα ενεχόμενα οχήματα να αναχωρήσουν αμέσως μόλις γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες για να αποκατασταθεί η κυκλοφορία.
5. Πρώτα απ' όλα συμπληρώνονται τα μέρη του βιβλίου που σχετίζονται με λεπτομέρειες που πρέπει να ληφθούν πριν τα πρόσωπα εγκαταλείψουν την σκηνή. Τα υπόλοιπα στοιχεία να συμπληρωθούν αργότερα αλλά πριν από την αναχώρηση του εξεταστή από τη σκηνή του δυστυχήματος.
6. Αν στο δυστύχημα ενέχονται περισσότερα από δυο οχήματα ή οι τραυματίες είναι περισσότεροι από δυο, χρησιμοποιείστε πρόσθετο βιβλιάριο.
7. Αν οποιοσδήποτε χώρος του βιβλίου είναι ανεπαρκής, χρησιμοποιείστε το χώρο στις σελίδες 5-6.
8. Στο τέλος κάθε κατάθεσης, σύρτε διαχωριστική γραμμή.
9. Για να καταστεί δυνατή η συμπλήρωση του εντύπου Αστ. 276 πρέπει :—
 - (1) Το βιβλιάριο να στέλλεται συμπληρωμένο στον Επαρχιακό Κλάδο Τροχαίας σε τέσσερις ημέρες από την ημέρα που το δυστύχημα καταγγέλθηκε στην Αστυνομία.
 - (2) Το έντυπο Αστ. 176 να στέλλεται συμπληρωμένο από τον Επαρχιακό Κλάδο Τροχαίας στο Αρχηγείο Αστυνομίας (Τμήμα Β') σε δυο ημέρες από την παραλαβή του βιβλίου. (Αστ. 273)

Ημέρα και Ημερομηνία..... Ώρα..... Σκοτάδι : ΝΑΙ/ΟΧΙ
Από ποιον καταγγέλθηκε (Όνομα—διεύθυνση)..... Ώρα άφιξης.....

Σε ποιον καταγγέλεθηκε..... Ημερομηνία και ώρα.....
Φύση δυστυχήματος.....

Τόπος.....
Τοπογραφικό σημείο στο χάρτη..... Δημορχείο, κλπ.
Φωτογράφιση σκηνής—ΝΑΙ/ΟΧΙ..... Διαπράχθηκε αδίκημα : ΝΑΙ/ΟΧΙ
Ανταλλάγηκαν ονόματα και διευθύνσεις ; ΝΑΙ/ΟΧΙ.....
Όνομα και διεύθυνση του προσώπου που κατηγορήθηκε.....

Τύπος σήματος τροχαίας σε απόσταση 50 υάρδων.....
ΣΗΜΕΙΩΣΤΕ (Υ) ΕΚΕΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ.

ΦΩΣ	ΚΑΙΡΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	ΤΥΠΟΣ ΕΝΩΣΗΣ ΔΡΟΜΩΝ	ΤΥΠΟΣ ΔΡΟΜΟΥ
Φως ημέρας	Βροχή/Χαλάζι	Ένωση Υ	Διαχωρισμός
Σκοτάδι	Χιόνι/Χιονόνερο	Ένωση Υ	Διπλής κατεύθυνσης
ΟΡΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ	Ομίχλη	Διασταύρωση	Μονόδρομος
Ναι	Αιθρία	Κυκλοφοριακός κόμβος	Διάβαση ποδηλάτων
Όχι	Άγνοια	Άλλη ένωση	Διάβαση τρένου
ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΔΡΟΜΟΥ	Άγνωστες	Ελεγχόμενη από Αστυνομικό	Επίπεδη διασταύρωση
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΡΟΜΟΥ	Άγνωστος	Σήματα Τροχαίας	Στάση λεωφορείου
Ξηρή	Άγνωστος	Σήμα ΑΛΤ	
Υγρή	Παρυφή λόφου	Σήμα ΣΙΓΑ	Ναι
Χιόνι/πάγος	Μη ανηφορικός	Μη ελεγχόμενη	Όχι
Άγνωστη	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	
	Ελεγχόμενη από Αστυνομικό	Ένα κινούμενο όχημα μόνο	
	Σε 50 υάρδες από την προηγούμενη	Δύο οχήματα στην ίδια πορεία	
	Ελεγχόμενη από φώτα τροχαίας	Δύο οχήματα σε αντίθετη πορεία	
	Σε 50 υάρδες από την προηγούμενη	Δύο οχήματα σε διαφορετικούς δρόμους	
	Σε μη ελεγχόμενη με αναλάμποντα φώτα	Περισσότερα από δύο κινούμενα οχήματα	
	Σε 50 υάρδες από την προηγούμενη	Κινούμενο όχημα με σταθμευμένο	
	Μη ελεγχόμενη χωρίς αναλάμποντα φώτα		
	Σε 50 υάρδες από την προηγούμενη	ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΚΗΝΗΣ ΑΠΟ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ	
	Πέραν από 50 υάρδες από οποιαδήποτε διάβαση	Ναι	Όχι

Αρ. Εγγραφής..... ΑΛΟΓΑ/ΚΥΒ. ΕΚ.....
Τύπος..... Κατασκευή.....
Ιδιοκτήτης.....
Διεύθυνση Ιδιοκτήτη.....
Οδηγός—Κος/Κα/Δνιδα..... Ηλικία (περίπου).....
Διεύθυνση οδηγού.....
} Από (Ασφαλιστική εταιρεία)
} Αριθμός..... Από..... Μέχρι.....
Άδεια οδηγού—Αριθμός..... Από..... Μέχρι.....
Άδεια κυκλοφορίας, Έγκυρη, αν όχι λεπτομέρειες.....
Έντυπο Αστ. 150 για προσαγωγή άδειας/ασφάλειας στο σταθμό.....
Αριθμός Άδειας Οδικής Χρήσης.....
Πιστοποιητικό οδικής καταλληλότητας—ΝΑΙ/ΟΧΙ.....
Καταχωρήσεις ωραρίου εργασίας ορθές—ΝΑΙ/ΟΧΙ.....
Για φορτηγά οχήματα σημειώστε απόβαρο.....
Για δημόσιας χρήσης : Αριθμός επιβατών/φορτίου.....
Φώτα του οχήματος που ήταν αναμμένα.....
Έλεγχος φρένων—ΝΑΙ/ΟΧΙ. Από ποιον..... Εντάξει—ΝΑΙ/ΟΧΙ
Μετακινήθηκε το όχημα πριν από την άφιξη της Αστυνομίας ; ΝΑΙ/ΟΧΙ.
Κατεύθυνση πορείας—ΙΣΙΑ, ΣΤΡΟΦΗ αριστερά/δεξιά, ΣΤΡΟΦΗ ΧΩΡΙΣ ΘΕΑ αριστερά/δεξιά
ΑΝΩΦΕΡΕΙΑ/ΚΑΤΩΦΕΡΕΙΑ.....
Μέρος του οχήματος που συγκρούστηκε : Μπροστινό, Δεξιά, Αριστερό, Πισινό, Κανένα.
Ζημιές (περιγραφή).....
Επιβάτες (ονόματα κλπ.).....

ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΟΔΗΓΟΥ

(Να λαμβάνεται στο μέρος του δυστυχήματος και να περιορίζεται στα γεγονότα για να μη χρειάζεται άλλη κατάθεση)

(Να λαμβάνεται στο μέρος του δυστυχήματος και να περιορίζεται στα γεγονότα για να μη χρειάζεται άλλη κατάθεση)

ΔΕΥΤΕΡΟ ΟΧΗΜΑ

Αρ. Εγγραφής ΑΛΟΓΑ/ΚΥΒ. ΕΚ

Τύπος Κατασκευή

Ιδιοκτήτης

Διεύθυνση Ιδιοκτητή

Οδηγός—Κος/Κα/Δνίδα Ηλικία (περίπου)

Διεύθυνση οδηγού

Πιστοποιητικό ασφάλειας } Από (Ασφαλιστική εταιρεία)

Αριθμός Από Μέχρι

Άδεια οδηγού—Αριθμός Από Μέχρι

Άδεια κυκλοφορίας, Έγκυρη, αν όχι λεπτομέρειες

Έντυπο Αστ. 150 για προσαγωγή άδειας/ασφάλειας στο σταθμό

Αριθμός Άδειας Οδικής Χρήσης

Πιστοποιητικό οδικής καταλληλότητας—ΝΑΙ/ΟΧΙ

Κατεχωρήσεις ωραρίου εργασίας ορθές—ΝΑΙ/ΟΧΙ

Για φορτηγά οχήματα σημειώστε απόβαρο

Για δημόσιας χρήσης: Αριθμός επιβατών/φορτίου

Φώτα του οχήματος που ήταν αναμμένα

Ελεγχος φρένων—ΝΑΙ/ΟΧΙ, Από ποιον

Μετακινήθηκε το όχημα πριν από την άφιξη της Αστυνομίας; ΝΑΙ/ΟΧΙ,

Κατεύθυνση πορείας—ΙΣΙΑ, ΣΤΡΟΦΗ αριστερά/δεξιά, ΣΤΡΟΦΗ ΧΩΡΙΣ ΘΕΑ αριστερά/δεξιά

Μέρος του οχήματος που συγκρούσθηκε: Μπροστινό, Δεξιά, Αριστερό, Πισινό, Κανένα.

Ζημιές (περιγραφή)

Επιβάτες (ονόματα κλπ.)

ΤΡΑΥΜΑΤΙΣ

Ι. Όνομα και διεύθυνση (Κος/Κα/Δνίδα)

..... Ηλικία (περίπου—για παιδιά με ακρίβεια)

Αν οδηγός, επιβάτης, κλπ. στο όχημα αρ. Έφερε κράνος; ΝΑΙ/ΟΧΙ

Φανερά τραύματα

Μεταφέρθηκε σε Κρατήθηκε—ΝΑΙ/ΟΧΙ

Στοιχεία φίλων του τραυματία για ενημέρωση

Σχολείο που φοιτά και πόλη

Κατάθεση

ΣΗΜΕΙΩΣΤΕ (Υ) ΕΚΕΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ

ΠΕΖΟΙ	ΕΝΕΡΓΕΙΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΘΕΝΤΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
Διασταύρωση που εμποδίζεται ή ορατότητα από σταθμευμένο όχημα.	Βάδισμα στην ίδια πορεία με την τροχαία χωρίς πεζοδρόμιο.	Επιβίβαση/Αποβίβαση από όχημα δημόσιας χρήσης σε στάση.
Διασταύρωση που δεν εμποδίζεται η ορατότητα από σταθμευμένο όχημα.	Βάδισμα στην ίδια πορεία με την τροχαία με πεζοδρόμιο.	Επιβίβαση/Αποβίβαση από όχημα δημόσιας χρήσης όχι σε στάση.
Διασταύρωση που εμποδίζεται η ορατότητα από κινούμενο όχημα.	Ιστάμενος, παίζοντας στο δρόμο.	Καθήμενος/ιστάμενος σε όχημα δημόσιας χρήσης.
Βάδισμα αντίθετα με την πορεία της τροχαίας χωρίς πεζοδρόμιο.	Σε πεζοδρόμιο ή καταφύγιο	Σε δίκυκλο εμπλοκή των ποδών στον τροχό.
Βάδισμα αντίθετα με την πορεία της τροχαίας χωρίς πεζοδρόμιο.	Είσοδος σε δρόμο από πεζοδρόμιο ή κράσπεδο.	Διαφορετικά σε δίκυκλο.
Βάδισμα αντίθετα με την πορεία της τροχαίας με πεζοδρόμιο.	Παίζοντας κοντά σε όχημα που ξεκινά.	Επιβίβαση/Αποβίβαση από όχημα άλλο από δημόσιας χρήσης.
	Άγνωστη ενέργεια	Επί ή μέσα σε όχημα άλλο από δημόσιας χρήσης.
		Άγνωστη ενέργεια.

Ηλικία (περίπου για παιδιά με ακρίβεια)
 Αν οδηγός, επιβάτης, κλπ. στο όχημα αρ. Έφερε κράνος; ΝΑΙ/ΟΧΙ
 Φανερά τραύματα
 Μεταφέρθηκε σε Κρατήθηκε—ΝΑΙ/ΟΧΙ
 Στοιχεία φίλων του τραυματία για ενημέρωση
 Σχολείο που φοιτά και πόλη
 Κατάθεση

ΣΗΜΕΙΩΣΤΕ (V) ΕΚΕΙ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ

ΠΕΖΟΙ	ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΘΕΝΤΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
Διασταύρωση που εμποδίζεται ή ορατότητα από σταθμευμένο όχημα.	Βάδισμα στην ίδια πορεία με την τροχαία χωρίς πεζοδρόμιο.	Επιβίβαση/Αποβίβαση από όχημα δημόσιας χρήσης σε στάση.
Διασταύρωση που δεν εμποδίζεται ή ορατότητα από σταθμευμένο όχημα.	Βάδισμα στην ίδια πορεία με την τροχαία με πεζοδρόμιο.	Επιβίβαση/Αποβίβαση από όχημα δημόσιας χρήσης όχι σε στάση.
Διασταύρωση που εμποδίζεται ή ορατότητα από κινούμενο όχημα.	Ιστάμενος, παίζοντας στο δρόμο. Σε πεζοδρόμιο ή καταφύγιο	Καθήμενος/ιστάμενος σε όχημα δημόσιας χρήσης. Σε δίκυκλο εμπλοκή των ποδιών στον τροχό.
Βάδισμα αντίθετα με την πορεία της τροχαίας χωρίς πεζοδρόμιο.	Εισόδος σε δρόμο από πεζοδρόμιο ή κράσπεδο.	Διαφορετικά σε δίκυκλο. Επιβίβαση/Αποβίβαση από όχημα άλλο από δημόσιας χρήσης.
Βάδισμα αντίθετα με την πορεία της τροχαίας με πεζοδρόμιο.	Παίζοντας κοντά σε όχημα που ξεκινά. Άγνωστη ενέργεια	Επί ή μέσα σε όχημα άλλο από δημόσιας χρήσης. Άγνωστη ενέργεια.

Αν υπάρχει ισχυρισμός ότι σταθμευμένο όχημα συντέλεσε στην πρόκληση του δυστυχήματος, παρ' όλο που πραγματικά δεν εμπλόκηκε σ' αυτό, αναφέρετε :-

Τύπο, δηλ. ιδιωτικό, Ελαφρό φορτηγό, Δημόσιας χρήσης κλπ.
 ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ (περιλαμβανομένων ζημιών σε περιουσία και ζώα, με στοιχεία του ιδιοκτήτη).

Blank lined area for text entry.

Blank lined area for text entry.

Πως συνέβηκε το δυστύχημα (συμπεριλαμβανομένων συστάσεων για ενέργειες που πρέπει να γίνουν) :—

Ημερομ. υποβολής..... Υπογραφή..... Βαθμός & Αριθ.....

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ, ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΡΜΟΔΙΩΝ

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Ημερ. υποβολής..... Υπογραφή..... Βαθμός & Αριθ.....

ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΡΟΧΑΙΑΣ

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Ημερομ..... Υπογραφή..... Βαθμός & Αριθ.....

ΠΡΟΧΕΙΡΟ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΣΚΗΝΗΣ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
(Να περιλαμβάνει μετρήσεις αν λήφθηκαν ή ίχνη που παρατηρήθηκαν)

Σημείο Βορρά +

CODED SHEET FOR ACCIDENTS

MONTH _____

DIVISION _____

DATE _____ TIME _____

A.R.R. No _____/19 _____

DAY OF WEEK 20

Sunday	1	
Monday	2	
Tuesday	3	
Wednesday	4	
Thursday	5	
Friday	6	
Saturday	7	

LIGHT 21

Daylight	1	
Dark	2	
Unknown	3	

CLASS OF ACC. 22

Fatal	1	
Serious	2	
Slight	3	
Damage	4	

SPEED LIMIT 23

Yes	Within town	1	
	Within village	2	
	On high way	3	
No	On high way	4	
	In other areas	5	

ROAD SURFACE CONDITION 24

Dry	1	
Wet	2	
Snow or ice	3	
Not known	4	

PRIMARY CAUSE 25-26

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

PED. CROSS 27

From n/s	1	
From o/s	2	

TYPE OF VEHICLE, ANIMAL OR OBJECT

1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th
28-29							

SEX AND AGE OF DRIVERS

Sex	30								
Age	31-32								

PERSON(S) HURT

	33-34	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th
Pedestrian	1								
Pedal cyclist	2								
Passenger P/cycle	3								
M/cyclist(upto 75)	4								
Pass.M/cycle(upto75cc)	5								
M/cyclist (over 75cc)	6								
Pass.M/cycle(over75cc)	7								
Driver of Tricycle	8								
Pass. of Tricycle	9								
Driver (other)	10								
Passenger (other)	11								
Animal rider	12								

SEX AND AGE OF PERSON(S) HURT

Sex	35								
Age	36-37								

38 SEVERITY OF INJURY

Killed	1								
Seriously injured	2								
Slightly injured	3								

39 - 40

--	--

41 - 45

--	--	--	--	--

46 - 50

--	--	--	--	--

51 - 53

--	--	--

54 - 56

--	--	--

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΠΙΝΑΚΑΣ 1 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	9,859,000	55,280,000		5,111,000	9,740,000	3,537,000	38,602,000	57,202,000	544,600	366,000	54,743,000	14,529,000	9,665,0
1986	9,865,000	55,500,000		5,129,000	9,788,700	3,537,000	38,618,000	57,290,000	550,888	367,000	54,743,000	14,614,000	10,230,0
1987	9,876,000	55,754,000		5,130,000	9,837,643	3,543,000	38,832,000	57,399,000	556,585	367,000	55,200,000	14,700,000	10,270,0
1988		55,990,000		5,130,000	9,886,831	3,538,000	39,000,000		562,691	372,000	55,355,000	14,700,000	
1989		56,300,000			9,936,265	3,515,000	39,159,000		572,657	372,000	55,700,000	14,800,000	
1990	9,987,000	56,600,000		5,146,000	9,985,946		39,887,000	56,746,000	587,140	378,400	55,800,000	15,010,000	9,950,0
1991		56,800,000	80,570,000	5,162,000	10,033,000	3,523,000	39,434,000	56,778,000	603,067	384,400	56,000,000	15,100,000	9,853,0
1992	10,022,000	57,000,000	80,975,000	5,181,000	10,083,165	3,523,000	39,137,000		619,217	384,100	56,388,000	15,200,000	9,853,0
1993	10,068,000	57,800,000	81,338,005	5,181,000	10,133,580	3,526,000	39,791,000		629,800	384,600	56,559,000	15,300,000	9,888,0
1994	10,101,000	57,800,000		5,197,000	10,184,247		46,230,000		638,300	384,600		15,400,000	9,911,0

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	4,006,224	28,963,000		1,912,941	2,036,625	834,400	12,273,029	30,104,409	263,157	167,930	20,243,000	5,938,600	2,328,2
1986	4,073,229	29,135,000		1,842,835	2,170,355		13,702,924	31,679,899	271,784	168,811	20,978,000	6,049,600	2,472,5
1987	4,153,253	29,565,000		1,882,734	2,282,494	878,352	14,704,597	33,086,000	270,167	175,565	21,407,000	6,290,000	
1988				1,898,645	2,405,690	898,109	15,463,342		290,184	181,901	22,075,000	6,402,000	
1989					2,569,584	933,063	16,312,758		315,972		22,906,000	6,512,000	
1990	4,335,359			1,935,806	2,779,976	967,670	17,469,483	37,499,000	342,676	198,747	23,436,000	6,705,700	2,243,0
1991	4,455,413	31,800,000	35,233,426	1,947,649	2,888,009	1,007,205	18,653,929	38,291,000	366,384	208,357	24,165,000	6,762,800	2,497,2
1992	4,562,281	31,930,000	41,329,546	1,933,391	2,989,336	1,033,654	19,050,940		388,183	219,075	23,291,000	6,948,000	3,614,3
1993		32,265,000	43,294,471	1,983,177	3,195,324	1,056,648	17,501,561		399,944	228,878	23,474,000	7,146,000	3,923,9
1994	4,800,938		44,293,995	1,943,053	3,378,554		17,959,352		407,698	240,447			4,238,5

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΣΥΝΟΛΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	3,632,360	24,933,000		1,910,881	1,874,330	808,375	10,883,973	24,763,147	200,712	165,331	19,195,000	5,276,600	1,169,3
1986	3,707,456	25,460,000		1,840,976	1,996,661		11,363,868	25,880,921	209,575	166,011	19,913,000	5,358,600	1,224,8
1987	3,810,328	26,195,000		1,880,892	2,099,241	852,524	12,083,271	26,801,100	216,045	172,809	20,429,000	5,595,000	1,267,3
1988	3,933,540	26,940,000		1,896,433	2,207,695		13,736,980		232,932	179,144	21,163,000	5,758,000	1,302,1
1989		27,598,000		1,901,097	2,350,037	873,232			254,653	188,330	22,031,000	5,894,000	1,454,9
1990	4,197,402	28,290,000		1,891,695	2,523,382	908,571	14,395,930	29,727,000	278,220	195,413	22,603,000	6,055,000	2,198,0
1991	4,308,017	28,640,000	32,878,623	1,902,287	2,592,334	944,926	15,078,929	30,721,000	299,257	204,427	23,415,000	6,122,800	2,448,2
1992	4,449,413	28,870,000	39,603,127	1,887,867	2,649,562	982,736	15,799,061		317,493	214,405	22,607,000	6,276,000	2,715,0
1993	4,615,668	29,275,000	41,359,366	1,935,772	2,807,447	1,009,005	16,228,660		328,817	223,351	22,824,000	6,408,000	2,969,0
1994		29,289,000	42,172,890	1,893,678	2,949,252	1,032,727	16,669,726		338,950	233,245		6,546,000	3,242,5

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

	B	F	D	DK	GR	IRL	E	I	CY	L	UK	NL	P
1985	373,864	4,030,000			162,295	26,025	1,389,056	5,341,262	62,445	2,599	1,048,000	662,000	103,13
1986	365,773	3,675,000			173,694	25,735	2,339,056	5,798,978	62,209	2,800	1,065,000	691,000	106,92
1987	338,925	3,370,000			183,253	25,828	2,621,326	6,285,000	54,122	2,756	978,000	695,000	
1988					197,995	24,877	2,656,200		57,252	2,757	912,000	644,000	
1989					219,547	24,492	2,575,778		61,319		875,000	618,000	
1990	137,957			44,111	256,594	22,744	3,073,553	7,772,000	64,456	3,334	833,000	650,700	
1991	147,396	3,160,000	2,354,803	45,362	295,675	24,469	3,575,000	7,570,000	67,127	3,930	750,000	640,000	
1992	159,693	3,060,000	1,726,419	46,024	339,774	24,649	3,251,879		70,690	4,670	684,000	672,000	898,60
1993		2,990,000	1,935,105	47,405	387,877	23,921			71,127	5,527	650,000	738,000	954,80
1994	185,693		2,121,099	49,375	429,302				68,768	7,202			996,00

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΝΑΦΟΡΕΣ - ΠΗΓΕΣ

1. Ι. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι. ΓΚΟΛΙΑΣ, **«ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ»**, Παπασωτηρίου Αθήνα, 1994
2. **«ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ»**, Τμήμα Στατιστικής και Ερευνών - Υπουργείο Οικονομικών της Κύπρου, Εκδόσεις: 1985 - 1994
3. ΚΙΝΔΥΝΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ, **«ΜΑΚΡΟΣΚΟΠΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ»**, Διπλωματική εργασία στο Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, ΕΜΠ, 1994
4. **«IRF» INTERNATIONAL ROAD FEDERATION**, GENEVE, 1990, 1995
5. **«EUROSTAT» TRANSPORT** - Annual statistics 1970 - 1989, Office for official publication of the E.C., Luxemburge 1991
6. **«BAST»**, International road and accident data, Bergiscl - Gladbscl, January 1996
7. ΝΙΚΟΣ ΚΕΡΙΜΙΣ **«COUSES AND ECONOMIC COST OF TRAFFIC ACCIDENTS IN CYPRUS DURING 1981 - 1991»** diploma in comparative policing, Μάρτης 1993
8. Ι. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Γ. ΓΙΑΝΝΗΣ, **«ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ 15 ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ»**, Πρακτικά 1ου πανελληνίου Συνεδρίου οδοποίας, Λάρισα 4-7 Οκτωβρίου 1995
9. PAK - ΡΟΥ & KNEEBONE PTY LTD in association with DKA KITTIS ASSOCIATES LTD **«FOURTH HIGHWAY PROJECT ROAD SAFETY STUDY»** - final report (volume 1) on assesment of existing situation, August 1990
10. ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΚΥΠΡΟΥ **«ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΕΝΤΥΠΟΥ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ»** 1994
11. **«ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ»** Αρχηγείο Αστυνομίας Κύπρου, Μάρτιος 1994
12. Γ. ΓΙΑΝΝΗΣ **«ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΑ ΔΩΔΕΚΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ε.Ε»** Πρακτικά 1ου πανελληνίου Συνεδρίου Οδικής Ασφάλειας, Θεσσαλονίκη, Μάρτιος 1994

