

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης

Πτυχιακό Πρόγραμμα Αστυνομικών Σπουδών

Πτυχιακή Διατριβή



**Τα Θανατηφόρα Δυστυχήματα στην Κύπρο και
Εισηγήσεις για Αντιμετώπισή τους**

Όνομα φοιτητή: Μιχαηλίδης Γεώργιος

Επιβλέπων Καθηγητής

Δρ. Μαρκιανός Κόκκινος

Μάιος 2015

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης

Πτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών Αστυνομικές Σπουδές

Πτυχιακή Διατριβή

**Τα Θανατηφόρα Δυστυχήματα στην Κύπρο και Εισηγήσεις
για Αντιμετώπισή τους**

Μιχαηλίδης Γιώργος

**Επιβλέπων Καθηγητής
Δρ. Μαρκιανός Κόκκινος**

Η παρούσα πτυχιακή διατριβή υποβλήθηκε προς μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων
για απόκτηση πτυχιακού τίτλου σπουδών
στις Αστυνομικές Σπουδές
από τη Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης
του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

Μάιος 2015

Περίληψη

Η παρούσα διατριβή καταπιάνεται με τα θανατηφόρα δυστυχήματα στην Κύπρο έχοντας ως σκοπό να ευαισθητοποιήσει, να ενημερώσει αλλά και να προτείνει τρόπους για άμβλυνση του προβλήματος. Αρχικά γίνεται αναφορά στις ομάδες των ατόμων που χαρακτηρίζονται ως ομάδες «υψηλού κινδύνου» και κατέχουν τις πρώτες θέσεις στον τραγικό κατάλογο των νεκρών από τα τροχαία δυστυχήματα. Έπειτα γίνεται αναφορά στα τροχαία αδικήματα τα οποία είναι συνυφασμένα με τα θανατηφόρα δυστυχήματα των τελευταίων ετών. Επίσης καταγράφονται και άλλοι παράγοντες που αποδεδειγμένα επηρεάζουν δυσμενώς τις ικανότητες του οδηγού όμως δεν έγινε κατορθωτή ακόμη η πλήρης νομοθετική τους ρύθμιση. Ακολούθως η πτυχιακή διατριβή εστιάζει στη σύγχρονη τεχνολογία και κατά ποσό αυτή έχει τη δυνατότητα να συνδράμει ουσιαστικά προς όφελος της οδικής ασφάλειας. Τέλος γίνεται μια περιεκτική αναφορά, στην εκπαίδευση και την κουλτούρα των οδηγών, στα μελανά σημεία του οδικού δικτύου της Κύπρου, ως επίσης και το πώς αναμένεται να επηρεάσει τα θανατηφόρα δυστυχήματα η οικονομική κρίση, την οποία διανύει τα τελευταία χρόνια το κράτος.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στο Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου και πιο συγκεκριμένα στον πρώην Ακαδημαϊκό Υπεύθυνο του προγράμματος Αστυνομικές Σπουδές Δρ. Ανδρέα Καπαρδή που μου επέτρεψε μέσω της συγγραφής της διατριβής μου να ερευνήσω ένα θέμα το οποίο είναι άμεσα συνυφασμένο με τα υπηρεσιακά μου καθήκοντα.

Δεν θα μπορούσα να παραλείψω να ευχαριστήσω την σύζυγο μου Δέσποινα τόσο για την ουσιαστική και αμέριστη βοήθεια που μου παρείχε όσο και για την υπομονή την οποία επέδειξε κατά την διάρκεια των σπουδών μου. Τέλος ένα μεγάλο ευχαριστώ στα παιδιά μου Μελίνα και Φίλιππο για τις ώρες που τους αποστέρησα λόγω φόρτου εργασίας.

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	1
1.2 Στοχοθεσία.....	2
1.3 Μεθοδολογία.....	3
2. Ανασκόπηση Βιβλιογραφίας.....	6
3. Ομάδες Υψηλού Κινδύνου.....	10
3.1 Ομάδα Υψηλού Κινδύνου - «Άντρες».....	10
3.2 Ομάδα Υψηλού Κινδύνου «Νεαροί και Άπειροι Οδηγοί».....	11
3.3 Ομάδα Υψηλού Κινδύνου - «Άτομα Τρίτης Ηλικίας».....	14
3.4 Ομάδα Υψηλού Κινδύνου - «Μοτοσικλετιστές».....	17
3.5 Ομάδα Υψηλού Κινδύνου «Πεζοί και Ποδηλάτες».....	20
3.6 Ομάδα Υψηλού Κινδύνου «Αλλοδαποί».....	21
4. Παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες Αιτίες.....	24
4.1 Οδήγηση Υπό την Επήρεια της Αλκοόλης.....	26
4.2 Οδήγηση Μετά από Χρήση Φαρμάκων ή Ναρκωτικών Ουσιών.....	27
4.3 Μη Ελεύθερα Χέρια Κατά την Οδήγηση.....	28
5. Η Τεχνολογία Πολέμιος των Οδικών Δυστυχημάτων.....	31
5.1 Συστήματα Ενεργητικής και Παθητικής Ασφάλειας στα Οχήματα.....	31
5.2 Το Σύστημα «eCall».....	32
5.3 Η Εφαρμογή (application) για Έξυπνα Κινητά Τηλέφωνα (smartphones) Ask-4-Alcocheck.....	34
5.4 Τα Προηγμένα Βοηθητικά Συστήματα Οδηγού A.D.A.S.....	35
5.4.1 Το Mobileye.....	35
5.4.2 Το Black Box.....	36
5.5 Η Ορθή Εκμετάλλευση των Σύγχρονων Συστημάτων Ασφάλειας.....	37
6. Άλλοι Παράγοντες που Συσχετίζονται με τα Θανατηφόρα Δυστυχήματα.....	41
6.1 Οι Ικανότητες και η Κουλτούρα του Μέσου Οδηγού στην Κύπρο.....	41
6.2 Η Εκπαίδευση και η Εξέταση των Οδηγών.....	43
6.3 Μελανά Σημεία στο Οδικό Δίκτυο της Κύπρου.....	44
6.4 Πιθανή Συσχέτιση της Τρέχουσας Οικονομικής Κατάστασης με τα Τροχαία Θανατηφόρα Δυστυχήματα.....	45
7. Επίλογος.....	49
Παράρτημα Α Στατιστικά στοιχεία από την επίσημη σελίδα της TISPOL.....	53
Βιβλιογραφία.....	55

Συντομογραφίες

W.H.O.	Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας
E.E.	Ευρωπαϊκή Ένωση
TISPOL	European Traffic Police Network
E.T.S.C.	European Transport Safety Council
ΓΑ&Σ	Γραφείο Ανάλυσης και Στατιστικής
ICARUS	Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety
RoSPA	Royal Society for the Prevention of Accidents
TRL	Transport Research Laboratory
CIECA	International Driving Tests Committee
A.E.Π.	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
I.O.Α.Σ.	Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας
K.O.K.	Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας
T.O.M.	Τμήμα Οδικών Μεταφορών
Ο.Π.Ο.Δ.	Ουλαμοί Πρόληψης Οδικών Δυστυχημάτων
ΚΥ.Π.Ε.	Κυπριακό Πρακτορείο Ειδήσεων
A.D.A.S.	Advanced Driver Assistance System
ΟΔ.Υ.ΚΙ.	Οδηγοί Υψηλού Κινδύνου
M.M.E.	Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης
Υ.Τ.Χ.	Υπήκοοι Τρίτων Χωρών
Γ.Χ.Κ.	Γενικό Χημείο του Κράτους
I.T.S.	Intelligent Transportation Systems

Κ.Ο.Τ.	Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού
A.E.D.	Academy of Education Development
Η.Π.Α.	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
NHTSA	National Highway Traffic Safety Administration
GPS	Global Positioning System
ABS	Anti-lock Braking System
I.I.H.S.	Insurance Institute for Highway Safety
Φ.Π.Α.	Φόρος Προστιθέμενης Αξίας
ΣΕΣ	Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων Ελλάδος

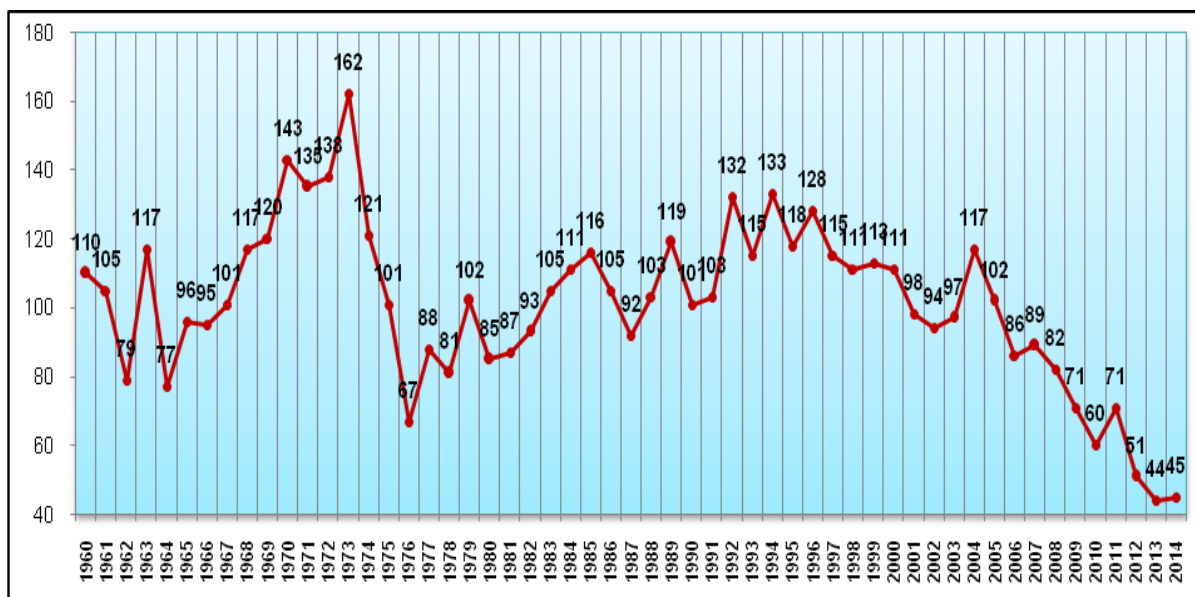
Κεφάλαιο 1

Εισαγωγή

Τα θανατηφόρα δυστυχήματα θεωρούνται ανά το παγκόσμιο ως ένα από τα μεγαλύτερα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα. Τα στατιστικά στοιχεία απεικονίζουν την τραγικότητα της κατάστασης, αφού σύμφωνα με τον W.H.O. τα τροχαία δυστυχήματα αποτελούν την πρώτη αιτία θανάτου για την ηλικιακή ομάδα 15-29 χρόνων, τη δεύτερη για τις ηλικίες 5-14 και την τρίτη για τις ηλικίες 30-44 (W.H.O., 2009).

Έστω και εάν οι αριθμοί στην Κύπρο παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια ελαφριά βελτίωση ο δρόμος, μέχρι να φτάσουμε στα επιθυμητά αποτελέσματα, είναι ακόμη μακρύς (Διάγραμμα 1). Για αυτό το λόγο τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και σε εθνικό διάφοροι οργανισμοί, ομάδες αλλά και άτομα με εγνωσμένο κύρος στην επιστημονική κοινότητα έχουν ενσκήψει πάνω στο πρόβλημα συμβάλλοντας έτσι τα μέγιστα τόσο στην ευαισθητοποίηση του κοινού όσο και στη διαμόρφωση πολιτικών αποφάσεων.

Το ποτήρι είναι μισογεμάτο αφού η Κύπρος μαζί με τη Μάλτα είναι οι χώρες της Ε.Ε. που έχουν κατορθώσει τη μεγαλύτερη μείωση στα θανατηφόρα τα τελευταία χρόνια (Graziella, Richard και Mircea, 2013, σ.7). Αυτή η μείωση, σύμφωνα με τον συντονιστή αρκετών επιτρόπων του Συμβούλιου Οδικής Ασφάλειας Γιώργο Μορφάκη, επήλθε λόγω της ενεργούς συμμετοχής πέραν των εκατό οργανισμών (Graziella, κ.α, 2013,σ.7). Το θέμα όμως παραμένει ανεξάντλητο αφού η χώρα μας εξακολουθεί, σύμφωνα και με τα στατιστικά της TISPOL, να συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πρώτες χώρες με τα μεγαλύτερα ποσοστά θανατηφόρων στην Ε.Ε. (Παράρτημα Α).



Πηγή: (ΓΑ&Σ)

Διάγραμμα 1. Αριθμός νεκρών από τροχαίες συγκρούσεις για τα έτη 1960-2014

Οι παράγοντες πρόκλησης θανατηφόρων δυστυχημάτων είναι επί το πλείστον κοινοί σε όλο τον κόσμο όμως κάθε χώρα έχει και τις δικές της ιδιαιτερότητες. Παρόλο που αρκετοί παράγοντες, όπως για παράδειγμα η υπερβολική ταχύτητα και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης διαχρονικά διεκδικούν τα σκήπτρα, όσο αφορά την πρόκληση θανατηφόρων δυστυχημάτων, με το πέρασμα των χρόνων, φαίνεται να εισέρχονται και άλλες μεταβλητές οι οποίες επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά το ερευνητικό θέμα της παρούσας εργασίας. Κρίνεται επομένως αναγκαίο η διαχρονική διεξαγωγή έρευνας αναφορικά με τα θανατηφόρα δυστυχήματα στην Κύπρο ώστε να αναγνωρίζονται και να καταγράφονται αυτοί οι παράγοντες. Σε αυτή την πτυχιακή διατριβή τίθεται η κατάσταση όπως έχει διαμορφωθεί στις μέρες μας προτείνοντας ταυτόχρονα πιθανά μέτρα που θα μπορούσαν να συμβάλουν ουσιαστικά στη μείωση των θανατηφόρων δυστυχημάτων.

1.2 Στοχοθεσία

Μέσω αυτής της εργασίας γίνεται κατορθωτή η συγκέντρωση των απαραίτητων πληροφοριών ούτως ώστε να αυξηθούν οι γνώσεις επί του συγκεκριμένου θέματος και να γίνει ευκολότερη η κατανόηση του προβλήματος. Παραθέτοντας τους παράγοντες που ενέχονται και που προκαλούν τα θανατηφόρα δυστυχήματα αλλά συνάμα όπου είναι δυνατό παρατίθενται και προτεινόμενες λύσεις, ευελπιστώντας ότι η εργασία

αυτή θα συνδράμει θετικά στην ευαισθητοποίηση των αρμοδίων. Ο επιθυμητός στόχος αυτής της εργασίας είναι να μην επιτρέψει τον εφησυχασμό που πιθανόν να επιφέρουν τα πτωτικά νούμερα των στατιστικών στοιχείων. Δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι λαμβάνονται όλα τα απαραίτητα μέτρα προς την ορθή κατεύθυνση και πως περαιτέρω ενέργειες δεν κρίνονται επιτακτικές, ούτε και να περιθωριοποιηθεί το πρόβλημα ειδικότερα τώρα εξαιτίας της οικονομικής κρίσης και τις δυσκολίες που αναμένονται να επέλθουν.

Παρέχοντας επομένως τις απαραίτητες πληροφορίες η διατριβή αυτή θα λειτουργήσει ως μοχλός πίεσης για να υποδείξει την πρόκληση και συνάμα την υποχρέωση που έχουμε όλοι για επιπρόσθετες δράσεις. Ταυτόχρονα καταγράφεται το ενδεχόμενο να επέλθουν ευεργετικά αποτελέσματα μέσω της γνώσης για τα νέα συστήματα τεχνολογίας και το ρόλο που μπορούν αυτά να διαδραματίσουν στη μείωση των θανατηφόρων δυστυχημάτων. Πέρα από το αναγνωστικό κοινό της ακαδημαϊκής κοινότητας η διατριβή απευθύνεται και σε άτομα τα οποία ασχολούνται με το θέμα των τροχαίων θανατηφόρων δυστυχημάτων και θα ήθελαν να αντλήσουν γνώσεις ή ιδέες ώστε να καθορίσουν τον μελλοντικό τρόπο δράσης τους.

1.3 Μεθοδολογία

Σε αυτό το σημείο θα αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο ενήργησε ο ερευνητής ώστε να γίνει κατορθωτή η συγκέντρωση των απαραίτητων πληροφοριών. Λόγω του ότι το πρόβλημα των θανατηφόρων δυστυχημάτων είναι πολυπαραγοντικό και διαφοροποιείται επί τακτικής βάσεως, η καθημερινή ανασκόπηση του έντυπου και ηλεκτρονικού εγχώριου τύπου κρίθηκε αναγκαία σε όλη την διάρκεια της συγγραφής της πτυχιακής διατριβής. Επίσης σημαντικές πληροφορίες αντλήθηκαν από τις διαδικτυακές σελίδες που διατηρούν περιοδικά που ασχολούνται με την μηχανοδότηση, εταιρείες παραγωγής οχημάτων αλλά και εταιρείες που προωθούν νέα συστήματα σχετικά με την ασφαλή οδήγηση. Η συγγραφή της παρούσας μελέτης έγινε κατορθωτή μετά από την ανάγνωση προηγούμενων ερευνών που διενεργήθηκαν από εγνωσμένου κύρους άτομα ή οργανισμούς αλλά και έγκυρων ιστοσελίδων που ασχολούνται με συναφή θέματα. Σημαντική προϋπόθεση για την επιλογή τους ήταν α)

Ο χρόνος συγγραφής τους και β) Τα συγγράμματα που αφορούν ή μπορούν να εφαρμοστούν και στην Κύπρο.

Η έρευνα αυτή δεν θα μπορούσε να διεκπεραιωθεί χωρίς τη χρήση των στατιστικών στοιχείων τα οποία είναι συναφή με το πρόβλημα των θανατηφόρων δυστυχημάτων. Η Αστυνομία Κύπρου και πιο συγκεκριμένα το ΓΑ&Σ διαθέτει πλήρη και λεπτομερή στοιχεία τα οποία είναι άκρως βοηθητικά για την κατανόηση του μεγέθους του προβλήματος αλλά και των παραγόντων που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην πρόκληση των θανατηφόρων δυστυχημάτων.

Από τη ξένη βιβλιογραφία αντλήθηκαν σημαντικά στοιχεία από τις μελέτες και τις αναφορές οργανισμών που βρίσκονται υπό την εποπτεία ή την αιγίδα της Ε.Ε. Το ETSC, έχοντας ως στόχο να επιτύχει μια σημαντική μείωση των τροχαίων δυστυχημάτων μέχρι το έτος 2020, συλλέγει τα δικά του στατιστικά από όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε. τα οποία δημοσιεύει για προβληματισμό, κάνοντας συνάμα τις δίκες του εισηγήσεις. Το ICARUS παρουσίασε το 2008 μια έρευνα το «Icarus project» η οποία κατέγραψε τις συνήθειες των νεαρών οδηγών από δεκατέσσερις χώρες της Ευρώπης, όπου ανάμεσα σε αυτές ήταν και η Κύπρος. Τέλος η TISPOL διεξάγει τις δικές της έρευνες και καταγράφει τα στατιστικά μέσω των οποίων συντονίζει τις Αστυνομίες των κρατών μελών της Ε.Ε. στο να διεξάγουν στοχευμένες εκστρατείες ενάντια στις σοβαρότερες αιτίες πρόκλησης τροχαίων θανατηφόρων δυστυχημάτων.

Ακόμη σημαντικές πληροφορίες παρέχουν ιστοσελίδες οργανισμών που εδρεύουν στο Ηνωμένο Βασίλειο και ασχολούνται με θέματα που άπτονται της οδικής ασφάλειας. Η RoSPA έχει μεταξύ άλλων ασχοληθεί επανειλημμένα με τα τροχαία δυστυχήματα αφού πρόκειται για την πρώτη αιτία πρόκλησης τραυματισμών και θανάτων. Στην ιστοσελίδα της διαθέτει πληθώρα σημαντικών πληροφοριών που αφορούν την οδική ασφάλεια όπως για παράδειγμα τους νεαρούς οδηγούς, τους υπερήλικους, τους επαγγελματίες. Άλλη μια ιστοσελίδα είναι αυτή που διατηρεί το πρόγραμμα ασφαλούς οδήγησης «BikeSafe», στην οποία γίνεται επεξήγηση του προγράμματος και τα οφέλη που αποκομίζουν όσοι το παρακολουθούν. Επίσης χρήσιμες πληροφορίες περιέχουν και οι συστάσεις της CIECA η οποία ασχολείται με τον τρόπο εξέτασης των υποψήφιων οδηγών. Τέλος ο οργανισμός TRL κατέχει τα αποτελέσματα πολλών ερευνών οι οποίες

άπτονται με το θέμα της παρούσας διπλωματικής, όπως τις αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα του οδηγού να χειρίζεται με ασφάλεια το όχημα του όταν κάνει χρήση κινητού τηλεφώνου ή τις αυξημένες πιθανότητες που έχουν οι μοτοσικλετιστές να εμπλακούν σε ένα τροχαίο δυστύχημα.

Ένα πρόβλημα, που εντοπίστηκε κατά την αναζήτηση πληροφοριών, αφορούσε την έντυπη βιβλιογραφία με θέμα τον σύγχρονο εξοπλισμό που διαθέτουν τα οχήματα, αφού δεν έχει παρέρθει ο απαιτούμενος χρόνος δοκιμής των νέων συστημάτων ασφαλείας. Σε κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις κρίθηκε αναγκαίο από τον ερευνητή να έρθει σε προσωπική επικοινωνία με διάφορα άτομα όπως αστυνομικούς, εκπαιδευτές οδηγών, οδηγούς μοτοσικλέτας, προέδρους κάποιας λέσχης ή ενός οργανισμού ώστε να επιβεβαιώσει πληροφορίες ή να συλλέξει καινούργια στοιχεία. Τέλος σε μερικές περιπτώσεις ο ερευνητής καταθέτει την προσωπική του άποψη η οποία στηρίζεται στις εμπειρίες του, τις οποίες αποκόμισε από τα δεκαέξι συναπτά έτη που υπηρετεί στο Τμήμα Τροχαίας του Αρχηγείου Αστυνομίας, εκ των οποίων τα τελευταία δέκα ως εκπαιδευτής και εξεταστής οδηγών για όλες τις κατηγορίες οχημάτων.

Κεφάλαιο 2

Ανασκόπηση Βιβλιογραφίας

Στην προσπάθεια να εξευρεθούν όσες το δυνατό περισσότερες πληροφορίες αναφορικά με το θέμα αυτής της πτυχιακής εργασίας, ώστε να διαπιστωθεί ποιες από τις περιοχές αυτού του ζητήματος έχουν διερευνηθεί πλήρως και ποιες χρήζουν περισσότερης ανάλυσης, έγινε ενδελεχής αναζήτηση στην ελληνική και διεθνή βιβλιογραφία. Λόγω του πολύπλοκου θέματος και των πολλών μεταβλητών που το επηρεάζουν, ολιστικές προσεγγίσεις επί αυτού έχουν γίνει κυρίως από οργανισμούς ή από ομάδες επιστημόνων και όχι από μεμονωμένα άτομα.

Εξαιρετικής σημασίας είναι οι εκτενείς εκθέσεις του W.H.O. ο οποίος ασχολήθηκε επανειλημμένα με το θέμα των θανατηφόρων δυστυχημάτων. Στην έκθεση του 2009 ερευνήθηκε το πρόβλημα σε παγκόσμια βάση καταγράφοντας το επίπεδο οδικής ασφάλειας που διαθέτει η κάθε χώρα. Αυτό έγινε κατορθωτό συγκρίνοντας τα στατιστικά στοιχεία από 178 χώρες έχοντας όμως υπόψη ότι κάποια από αυτά ίσως να μην είναι απολύτως αξιόπιστα. Η έκθεση έχει επισημάνει ότι σχεδόν οι μισοί από τους νεκρούς ανήκουν στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως για παράδειγμα οι μοτοσικλετιστές. Όσον αφορά τον προτεινόμενο τρόπο δράσης, στην προσπάθεια που γίνεται για να ελαχιστοποιηθούν οι αιτίες, που προκαλούν τα τροχαία θανατηφόρα δυστυχήματα, ο W.H.O. εισηγείται την θεσμοθέτηση και την επιβολή των κατάλληλων νομοθεσιών που αφορούν την οδική ασφάλεια. Πιο συγκεκριμένα εστιάζει στα αδικήματα που αφορούν την υπερβολική ταχύτητα, την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης, την χρήση κράνους και ζώνης ασφάλειας αλλά και τον κατάλληλο τρόπο πρόσδεσης των παιδιών.

Το θέμα αυτό στην Κύπρο έχει απασχολήσει μερικούς από τους πιο καταξιωμένους επιστήμονες οι οποίοι εξέτασαν το όλο ζήτημα από μια διαφορετική οπτική γωνία. Ο

Δρ. Ανδρέας Καπαρδής (2013) έχει εστιάσει στα χαρακτηριστικά κάποιων ομάδων πληθυσμού τις οποίες χαρακτηρίζει «υψηλού κινδύνου», όπως είναι για παράδειγμα οι νεαροί οδηγοί, οι αλλοδαποί, οι μοτοσικλετιστές και οι αλλοδαποί. Ακόμη η έκθεση της Δρ. Γεωργία Παναγιώτου (2011) εστιάζει στα προβλήματα των νεαρών οδηγών, αφού είναι η ομάδα υψηλού κινδύνου που ενέχεται στα περισσότερα τροχαία δυστυχήματα και γιατί αυτή η κατηγορία ατόμων χρήζει ειδικής προσέγγισης. Παρουσιάζοντας το πρόβλημα εισηγείται τη βελτίωση της εκπαίδευσης οδηγών, μια πιο ενεργή εμπλοκή των γονέων σε αυτό τον τομέα αλλά και την αλλαγή της νομοθεσίας σε κάποια σημεία, με πιο σημαντικό την υιοθέτηση της τακτικής για σταδιακή απόκτηση άδειας οδηγού.

Γενικά έχει πολλές φορές αναφερθεί ότι το κόστος των τροχαίων δυστυχημάτων έχει διττή υπόσταση, αφού πέραν από τις δυσμενείς επιπτώσεις, που επωμίζονται οι συγγενείς και οι φίλοι του θύματος, υπάρχει και το οικονομικό κόστος, το οποίο επιβαρύνει τον κρατικό προϋπολογισμό. Το ετήσιο κόστος των ατυχημάτων, όπως το υπολόγισαν το 2004 ο Peden και οι συνεργάτες του, κυμαίνεται μεταξύ 0,4 και 3,1 % του ΑΕΠ, ενώ υπερβαίνει το 2% του ΑΕΠ για τις ανεπτυγμένες χώρες.

Όσον αφορά το τι προκαλεί τα τροχαία δυστυχήματα και το πως αυτοί οι παράγοντες μπορούν να αντιμετωπιστούν, εδώ και πολλά χρόνια, αρκετοί επιστήμονες έχουν ενσκήψει πάνω στο πρόβλημα και παραθέτουν τις δικές τους απόψεις. Το 1968 ο William Haddon είχε παρουσιάσει ένα τρίπτυχο με τους βασικούς παράγοντες πρόκλησης οδικών δυστυχημάτων, αλλά και τα συνιστώμενα μέτρα πρόληψης. Μέχρι και σήμερα ο πίνακας του Haddon ή αλλιώς «Η μήτρα του Haddon» υιοθετείται από πολλούς οργανισμούς που ασχολούνται με το θέμα της οδικής ασφάλειας. Συγκεκριμένα ο Haddon παραθέτει τρεις πυλώνες: α. Τον άνθρωπο, β. Το όχημα και γ. Το περιβάλλον και το τι μπορεί να γίνει πριν, κατά και μετά από ένα δυστύχημα, με στόχο να σωθούν ζωές. Πολλά ατυχήματα θα μπορούσαν να αποφευχθούν και να σωθούν χιλιάδες ζωές εάν επιμελώς λαμβάνονταν τα δέοντα μέτρα ασφαλείας (Allinson, 2005).

Όπως φαίνεται στην έρευνα της Δανέλλη-Μυλωνά (2015), ο ανθρώπινος παράγοντας ευθύνεται για την πρόκληση τροχαίων δυστυχημάτων, σε ποσοστό πέραν του 65%. Η σύμπραξη του ανθρώπινου παράγοντα με άλλες αιτίες ανεβάζει αυτό το ποσοστό στο

95%. Η πρώτη αιτία που επηρεάζει τον ανθρώπινο παράγοντα, σύμφωνα με τον Gregerson (1994), είναι η επιδεξιότητα, ενώ ακολουθούν η έλλειψη εμπειρίας, το ατομικό επίπεδο ανάπτυξης, η ωριμότητα και στο τέλος η κοινωνική κατάσταση και ο τρόπος ζωής.

Οι Καρδάρá και άλλοι (2009) επισημαίνουν ότι στα άτομα νεαρής ηλικίας παρουσιάζονται αυξημένα ποσοστά επιθετικής συμπεριφοράς, με αποτέλεσμα να διαπράττουν πολλές τροχαίες παραβάσεις και να οδηγούν απρόσεκτα. Ενώ ο Σταθάκης (2008) καυτηριάζει την συνήθεια πολλών οδηγών να παραβιάζουν το όριο ταχύτητας με όλα τα αρνητικά συνεπακόλουθα.

Οι ζώνες ασφαλείας και οι αερόσακοι μπορούν να σώσουν από σοβαρούς τραυματισμούς ή ακόμη και από τον θάνατο, ένα μεγάλο ποσοστό ατόμων τα οποία ενέχονται στις οδικές συγκρούσεις (Gorgu κ.α. 2001). Επίσης πολλοί από τους νεκρούς μοτοσικλετιστές θα είχαν επιζήσει, όπως συμπεραίνει ο Καβαζίδης (2008), εάν έφεραν προστατευτικό κράνος.

Σε πολλές έρευνες, ανά το παγκόσμιο, αποδεικνύεται η αρνητική επίδραση που έχει η κατανάλωση αλκοόλης, όταν συνδυάζεται με την οδήγηση (Ristic, κ.α. 2012). Ακόμη ο Σίμου (2008) προειδοποιεί για τις αρνητικές παρενέργειες που μπορεί να έχουν τα φάρμακα στον οδηγό.

Όπως διαπιστώνει η Sigurdardottir (2009) η οδηγητική συμπεριφορά μπορεί να διαφέρει σε σημαντικό βαθμό από χώρα σε χώρα. Ακόμη οι οδηγοί, σύμφωνα με τους Schwebel κ.α. (2007), διαφέρουν κατά πολύ, τόσο στην ικανότητά τους να χειρίζονται με ασφάλεια ένα όχημα, όσο και στην αντίληψη που έχουν για τις ικανότητές τους. Τίθεται επομένως το ερώτημα κατά πόσο μπορούν να αντιμετωπίσουν ένα ενδεχόμενο ατύχημα στο βαθμό που εκείνοι πιστεύουν.

Από πολλούς εκπαιδευτές οδηγών συνιστάται η αλλαγή νοοτροπίας, κατά την οδήγηση και η υιοθέτηση μιας βελτιωμένης οδικής συνείδησης. Ο Ιαβέρης, σε πολλές παρουσιάσεις του, επικροτεί την αμυντική οδήγηση, η οποία είναι όπως υποστηρίζει φιλική προς το περιβάλλον και επιπλέον πιο οικονομική για τον οδηγό. Παράλληλα

όμως μελέτη του Ι.Ο.ΑΣ. «Πάνος Μυλωνάς» αναφέρει ότι ποσοστό 60% των Ελλήνων έχει υποστεί επιθετική συμπεριφορά, κατά την διάρκεια της οδήγησης. Ακόμη, όπως προέκυψε από τα αποτελέσματα της έρευνας, οι Έλληνες οδηγοί συχνά παραβιάζουν τον Κ.Ο.Κ. και οδηγούν ριψοκίνδυνα. Οι πλείστοι όμως οδηγοί πιστεύουν ότι οδηγούν καλά. Αυτό, σύμφωνα με τον Delhomme, (1991) πηγάζει από το γεγονός ότι οι άνθρωποι έχουν την τάση να δικαιολογούν τα αρνητικά τους σημεία και να εξιδανικεύουν τα θετικά τους.

Τέλος, κατά την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας, μια νέα πτυχή επί του θέματος φαίνεται να άρχισε να απασχολεί τα τελευταία χρόνια όσους αναζητούν λύσεις στο πρόβλημα των τροχαίων θανατηφόρων δυστυχημάτων. Διάφορες έρευνες και απόψεις, όπως αυτές των Marchau, και Kesting, άρχισαν από το 2010 να κατατίθενται για να υπερθεματίσουν τον θετικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η σύγχρονη τεχνολογία στην αποφυγή οδικών συγκρούσεων.

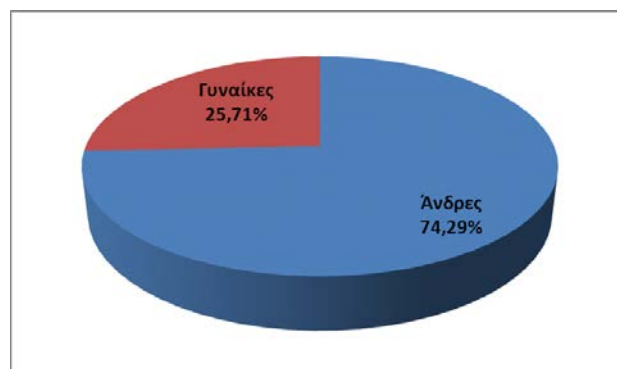
Κεφάλαιο 3

Ομάδες Υψηλού Κινδύνου

Τα στατιστικά στοιχεία, τόσο της Κύπρου όσο και γενικότερα της Ε. Ε., φανερώουν ότι ορισμένες κατηγορίες πληθυσμού, γνωστές ως «Ομάδες Υψηλού Κινδύνου», συγκεντρώνουν για διάφορους λόγους αυξημένες πιθανότητες να εμπλακούν σε ένα θανατηφόρο δυστύχημα. Η γνώση αυτών των ομάδων υψηλού κινδύνου είναι μεγάλης σημασίας ώστε να αναζητηθούν οι λόγοι και οι αιτίες που τους εντάσσουν σε αυτή την κατηγορία και εάν είναι δυνατό να ελαχιστοποιηθούν.

3.1 Ομάδα Υψηλού Κινδύνου - «Άντρες»

Μια από τις πρώτες διαπιστώσεις που γίνονται, με την ανάλυση των στατιστικών στοιχείων, είναι ότι οι άντρες οδηγοί αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι του προβλήματος των θανατηφόρων. Πιο συγκεκριμένα ενώ στην Ε.Ε. ο γυναικείος πληθυσμός υπερέχει του αντρικού με ποσοστό 51% και 49% αντίστοιχα, οι άντρες οδηγοί αποτελούν το 75% των ατόμων που σκοτώνονται στα οδικά δυστυχήματα (Graziella, κ.α., 2013, σ.8). Ακόμη, σύμφωνα με την πιο πάνω έρευνα, οι άντρες έχουν πιο πολλές πιθανότητες να χάσουν την ζωή τους ενώ οδηγούν το αυτοκίνητο ή την μοτοσικλέτα ενώ οι γυναίκες την ώρα που κινούνται με τα πόδια ή είναι επιβάτες. Τα στατιστικά της Ε.Ε. σχεδόν ταυτίζονται απόλυτα με αυτά της Κύπρου (Διάγραμμα 2).



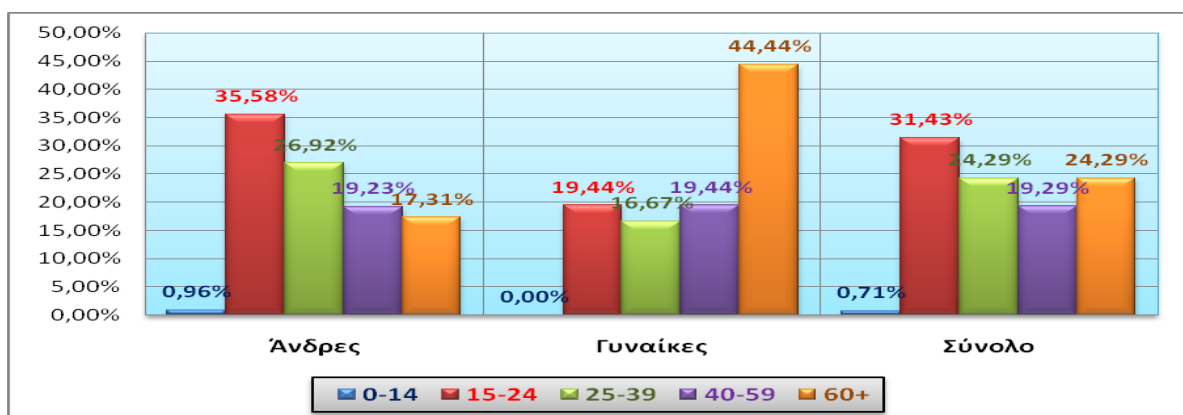
Πηγή: (ΓΑ&Σ)

Διάγραμμα 2. Νεκροί κατά φύλο, 2012-2014

Το αντρικό φύλο υπερτερεί του γυναικείου σε όλες τις υπόλοιπες Ομάδες Υψηλού Κίνδυνου που θα αναλυθούν στη συνέχεια. Επομένως οποιαδήποτε μέτρα προς όφελος των άλλων ομάδων θα έχει θετικό αντίκτυπο και σε αυτή. Μια εισήγηση του ερευνητή που πιστεύεται ότι θα επιφέρει πολλά θετικά αποτελέσματα και αφορά αποκλειστικά τον αντρικό πληθυσμό είναι η παρακολούθηση μιας σειράς μαθημάτων, σεμιναρίων κατά την διάρκεια της στρατιωτικής τους θητείας. Ακόμη λόγω και του γεγονότος ότι πολλοί από τους κληρωτούς που καλούνται να υπηρετήσουν την πατρίδα αναλαμβάνουν και χρέη οδηγού, εάν η εκπαίδευση που λαμβάνουν στο στρατό αναβαθμιζόταν τότε τα οφέλη θα ήταν πολλαπλά τόσο για την Εθνική Φρουρά όσο και για την κοινωνία γενικότερα.

3.2 Ομάδα Υψηλού Κίνδυνου «Νεαροί και Άπειροι Οδηγοί»

Όπως φαίνεται και από τα στατιστικά στοιχεία των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων στην Κύπρο για την περίοδο 2012-2014, οι νεαροί και άπειροι άντρες οδηγοί διαχρονικά παρουσιάζονται στην κορυφή μεταξύ των ομάδων που ενέχονται σε θανατηφόρα δυστυχήματα (Διάγραμμα 3). Δεν κρίνεται αναγκαίο να γίνει αναφορά στο οικονομικό κόστος και την αρνητική ψυχολογική επιφόρτιση που επέρχεται, όταν ένας νέος άνθρωπος χάνει τη ζωή του σε ένα τροχαίο δυστύχημα. Εκεί που χρειάζεται να εστιαστεί η προσοχή όλων είναι στους πιθανούς λόγους και τις αιτίες που η ομάδα αυτή προκαλεί ή ενέχεται τόσο συχνά σε θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα, ώστε να επιχειρηθεί μια απόπειρα εξεύρεσης πιθανών μέτρων για την αποφυγή τους.



Πηγή: (ΓΑ&Σ)

Διάγραμμα 3. Νεκροί κατά φύλο και ηλικιακή ομάδα, 2012-2014

Μέσω μιας πειραματικής μελέτης, η οποία διενεργήθηκε στην Αμερική και αφορούσε τον διαφορετικό τρόπο με τον οποίο οι έφηβοι και οι νεαροί λαμβάνουν πιο εύκολα ριψοκίνδυνες αποφάσεις σε σχέση με τους ενήλικους, διαφάνηκαν αρκετά χρήσιμα στοιχεία. Οι 306 συμμετέχοντες χωρίστηκαν σε τρεις ηλικιακές ομάδες των 13–16, 18–22 και των ενήλικων άνω των 24 για να απαντήσουν σε ερωτηματολόγια (Gardner και Steinberg, 2005, σ.625). Ένα από τα σημαντικά ευρήματα της εν λόγω μελέτης είναι ότι οι νεαροί δεν προχωρούν σε ριψοκίνδυνες πράξεις μόνο λόγω άγνοιας κινδύνου, όπως κάποιες άλλες μελέτες έχουν παρουσιάσει, αλλά επίσης μπορεί να τις διαπράξουν ακόμη και εάν αναγνωρίσουν την ύπαρξη κινδύνου. Επίσης πιο εύκολα παίρνουν αυτές τις ριψοκίνδυνες αποφάσεις όταν βρίσκονται μαζί με μια παρέα συνομήλικων ατόμων. Η απόφαση για λήψη ρίσκου μειώνεται σταδιακά όσο η ηλικία αυξάνεται (Gardner και Steinberg, 2005, σ.630-632).

Η ομάδα υψηλού κινδύνου με τους νεαρούς και τους άπειρους οδηγούς έχει απασχολήσει επανειλημμένα και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ο Dieter Lebrecht Koch σε συζήτηση που έγινε τον Φεβρουάριο του 2015 στο Στρασβούργο εισηγήθηκε να γίνεται μια διασυνοριακή ανταλλαγή πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις που έχουν σχέση με την οδική ασφάλεια και να καταγράφονται τα μέτρα που λαμβάνονται σε διάφορες χώρες της Ε.Ε. για αντιμετώπιση του φαινομένου (Europa.eu, 2015).

Σύμφωνα με την έκθεση, η οποία παρουσιάστηκε στην επιτροπή στις 8/7/2011 σε χώρες μέλη της CIECA, έχουν επιβληθεί στους αρχάριους οδηγούς μερικοί από τους πιο κάτω περιορισμούς:

- i. Μηδενικό ή χαμηλότερο ποσοστό αλκοόλης στο αίμα.
- ii. Ευκολότερη στέρηση άδειας οδηγού ή υποχρεωτική παρακολούθηση επιπρόσθετων μαθημάτων σε περιπτώσεις που διαπράξουν σοβαρό τροχαίο αδίκημα.
- iii. Περιορισμός στον κυβισμό των οχημάτων που μπορούν να οδηγούν και μειωμένο ανώτατο όριο ταχύτητας.
- iv. Απαγόρευση οδήγησης κατά την διάρκεια της νύχτας ή και του Σαββατοκύριακου και άρση της απαγόρευσης μόνο εάν συνοδεύονται από άτομο μεγαλύτερης ηλικίας.
- v. Περιορισμοί για επιβάτες κάτω από ένα όριο ηλικίας.

- vi. Τέλος σε μερικές χώρες τα οχήματα των αρχάριων φέρουν υποχρεωτικά επιπρόσθετη σήμανση ανάλογη με το τι εφαρμόζουμε στην Κύπρο για τους μαθητευόμενους (CIECA, 2015).

Το 2008 το Icarus Project ολοκλήρωσε μια έρευνα που έγινε σε 14 χώρες της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης και της Κύπρου, αναφορικά με τον τρόπο οδήγησης και τις συνήθειες των νεαρών οδηγών (Giannini, Ferlazzo και Sgalla, 2008, σ.63). Στην έρευνα αυτή από την Κύπρο συμμετείχαν 103 άτομα ηλικίας 19 με 39 και με μέσο όρο ηλικίας τα 22 χρόνια. Οι 56 ήταν άντρες ενώ οι 47 γυναίκες. Στα ενδιαφέροντα στοιχεία που καταγράφηκαν στην Κύπρο, φαίνεται η αναγκαιότητα-εξάρτηση των νεαρών να οδηγούν κάποιο μηχανοκίνητο όχημα. Επίσης οι νεαροί άντρες οδηγούν πολύ συχνά μετά τα μεσάνυχτα χωρίς περιορισμούς και γενικά χωρίς επίβλεψη από κάποιο μεγαλύτερο. Ακόμη η έρευνα αναφέρει αυξημένα ποσοστά με άντρες οδηγούς που τους έχει εκδοθεί κάποιο πρόστιμο, σε σχέση με τροχαίες παραβάσεις. Σχετικά με την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης, το 14% εκ των 103 συμμετεχόντων έχουν καταγγεληθεί, ενώ ποσοστό 58% παραδέχεται ότι οδηγεί μετά από την κατανάλωση αλκοολούχων ποτών. Παραδόξως όμως την ίδια ώρα μόνο οι μισοί εξ αυτών έχουν αντιληφθεί κάποια από τα αρνητικά συμπτώματα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλης.

Στον πίνακα που παρουσίασε η έρευνα οι συμμετέχοντες διαχωρίστηκαν σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία περιλάμβανε όσους οδηγούν προσεκτικά και ασφαλισμένα, τηρούν τον Κ.Ο.Κ., δεν εκνευρίζονται και επιδεικνύουν αλτρουισμό. Η δεύτερη αφορούσε αυτούς που οδηγούν επικίνδυνα, θυμώνουν εύκολα και έχουν πολλές καταγγελίες, ενώ η τρίτη αφορούσε τα άτομα που είχαν υπερβολική αυτοπεποίθηση-εμπιστοσύνη στις ικανότητές τους. Στους οδηγούς που συμπεριφέρονται σωστά και οδηγούν ασφαλισμένα, η Κύπρος, με ποσοστό 19.79%, κατέλαβε τη χειρότερη θέση από τις δεκατέσσερις χώρες που συμμετείχαν. Όσο αφορά τους επικίνδυνους οδηγούς, με ποσοστό 34.38%, βρισκόταν στην πρώτη θέση. Τέλος στην κατηγορία με τους οδηγούς που υπερεκτιμούν τις δυνατότητές τους, με ποσοστό 45.83%, η Κύπρος βρισκόταν στην πέμπτη θέση (Giannini, κ.α, 2008, σ.17).

Η απόκτηση άδειας οδηγού είναι δικαίωμα του κάθε ατόμου αλλά όχι υποχρέωση του κράτους να του την παρέχει εφόσον δεν τηρεί τα αναγκαία κριτήρια. Τα οχήματα μετατρέπονται σε φονικό όπλο στα χέρια νεαρών που δεν έχουν την επίγνωση των αποτελεσμάτων της αμελούς και της επικίνδυνης οδήγησής τους. Η πολιτεία οφείλει να εξασφαλίσει ότι όσοι αποκτούν άδεια οδήγησης, πέραν από την ικανότητα να χειρίζονται με ασφάλεια τα οχήματά τους, τηρούν και τον Κ.Ο.Κ. ώστε σε περίπτωση παραβίασής του να τους αποστερείται η άδεια. Γνωρίζοντας, ότι οι νεαροί αντιδρούν καλύτερα κάτω από ένα σύστημα επιβράβευσης παρά υπό το βάρος μιας απειλής, η νομοθεσία πρέπει να διαμορφωθεί ανάλογα (Gardner και Steinberg, 2005, σ.634).

Επομένως η νομοθεσία στη Κύπρο, που αναφέρεται στο ηλικιακό έτος που πρέπει να συμπληρώσει κάποιο άτομο για να μπορεί να γίνει κάτοχος αδειας οδήγησης, χρήζει διαμόρφωσης. Ειδικά τώρα, πριν εισακουστούν οι εισηγήσεις για μείωση του ορίου ηλικίας για απόκτηση μαθητικής άδειας, πρέπει να κατατεθούν κάποιες ασφαλιστικές δικλίδες που να οδηγούν τους νεαρούς στο να ασπαστούν μια κουλτούρα οδικής συνείδησης και ορθής οδικής συμπεριφοράς. Αυτό μπορεί να γίνει κατορθωτό εάν οι υποψήφιοι οδηγοί αντιληφθούν ότι η άδεια θα αποκτηθεί ως επιβράβευση, μετά από μια χρονική περίοδο όπου απέδειξαν ότι οδηγούν σωστά (Παναγιώτου κ.α. 2011). Πρέπει να αντιστραφεί δηλαδή η παρούσα κατάσταση όπου κάποιος αποκτά άδεια οδηγού και ακολούθως «απειλείται» ότι θα του αποστερηθεί, εάν παραβιάζει τον Κ.Ο.Κ.

3.3 Ομάδα Υψηλού Κίνδυνου - «Άτομα Τρίτης Ηλικίας»

Ένα από τα θέματα που απασχολούν αρκετά κράτη μέλη της Ε.Ε. καθώς και άλλες χώρες του κόσμου είναι τα άτομα τα οποία εισέρχονται στην τρίτη ηλικία και επιθυμούν να διατηρήσουν την άδεια οδηγού τους. Είναι φυσικά ένα θέμα το οποίο πέρα από τα αυστηρά πλαίσια της οδικής ασφάλειας έχει και κοινωνικοοικονομικές προεκτάσεις (Siren, κ.α., 2013, σ.5). Η στέρηση της άδειας οδήγησης από αυτά τα άτομα συνδράμει στον κοινωνικό τους αποκλεισμό.

Κατά το έτος 2014, σύμφωνα με επιστολή του διευθυντή του Τ.Ο.Μ. Σωτήρη Κολέττα, προς την Τροχαία Αρχηγείου, από τους 37,658 οδηγούς ηλικίας άνω των 70 ετών, οι

36,234 κατείχαν εγγεγραμμένο όχημα στο όνομά τους το οποίο είχε σε ισχύ πιστοποιητικό ασφάλισης. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η μέση ηλικία θνησιμότητας συνεχώς αυξάνεται. Επιπρόσθετα είναι γεγονός ότι οι σημερινοί μεσήλικες και των δυο φύλων είναι στην πλειονότητα τους ενεργοί οδηγοί. Αυτό γίνεται σε αντίθεση με τους παρόντες υπερήλικες εκ των οποίων αρκετές γυναίκες δεν επιδίωξαν όταν ήταν νεότερες να εξασφαλίσουν άδεια οδήγησης (Siren και Hausteijn, 2013). Κρίνοντας από τα πιο πάνω πρέπει να αναμένουμε μια σταθερά αυξητική τάση των υπερήλικων οδηγών.

Είναι όμως τελικά τόσο σοβαρό αυτό το πρόβλημα ώστε οι υπερήλικες να συγκαταλέγονται στις ομάδες υψηλού κίνδυνου; Συνήθως τα άτομα τρίτης ηλικίας εντοπίζονται να κινούνται πιο αργά σε σχέση με την υπόλοιπη κίνηση και να παρακωλύουν την κυκλοφορία. Ακόμη, σύμφωνα με αναφορές που έγιναν στον ερευνητή από αστυνομικούς που υπηρετούν στους Ο.Π.Ο.Δ. της Τροχαίας Αρχηγείου και στην «Γραμμή του πολίτη-1460», αυτοί δέχονται αρκετά παράπονα και καταγγελίες που αφορούν ηλικιωμένους οδηγούς. Τα πιο σοβαρά από αυτά τα αδικήματα είναι σχετικά με οδηγούς που εισέρχονται με τα οχήματά τους στο αντίθετο ρεύμα συνήθως στο αστικό οδικό δίκτυο ενώ και σε κάποιες μεμονωμένες περιπτώσεις ακόμη και στον αυτοκινητόδρομο (ΚΥΠΕ, 2015). Επίσης, σύμφωνα και με διεθνείς έρευνες προβλήματα εντοπίζονται με υπερήλικους και στις διασταυρώσεις (RoSPA, 2010 σ,12).

Το πρώτο θανατηφόρο τροχαίο δυστύχημα του 2015 επιβεβαιώνει τα πιο πάνω καθώς προκλήθηκε όταν 91χρόνος οδηγός μπήκε στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας (Philenews, 2015). Το δεύτερο θανατηφόρο του έτους είχε ξανά πίσω από το τιμόνι ηλικιωμένο οδηγό. Συγκεκριμένα, οδηγός ηλικίας 80 ετών επιχείρησε να κάνει στροφή για να εισέρθει σε πρατήριο καυσίμων με αποτέλεσμα να συγκρουστεί με όχημα που ερχόταν από την αντίθετη κατεύθυνση (Philenews, 2015).

Στην Ευρώπη δεν υπάρχει μια ενιαία τακτική ούτε για τον καθορισμό του ορίου ηλικίας αλλά ούτε και για τις διαδικασίες που απαιτούνται για ανανέωση της άδειας οδηγού. Συγκεκριμένα, έξι από τις είκοσι επτά χώρες εκδίδουν άδειες οδήγησης χωρίς ημερομηνία λήξης (εφ' όρου ζωής) ενώ οι υπόλοιπες εφαρμόζουν κάποια διαδικασία επαναξιολόγησης προτού ανανεώσουν την άδεια οδηγού (Siren κ.α. 2013, σ.14-15).

Ορισμένες πολιτείες στις Αμερικές, εφαρμόζουν κάποιους περιορισμούς κατά την ανανέωση, όπως για παράδειγμα επιτρέπουν σε υπερήλικους να οδηγούν μόνο κατά την διάρκεια της ημέρας (Kulikon, 2011, σ.4). Σύμφωνα με έρευνα, εξέχουσας σημασίας για τη διατήρηση της άδειας διαδραματίζουν οι νομοθετικοί περιορισμοί της κάθε πολιτείας (Kulikon, 2011, σ.14). Ακόμη το Υπουργείο Συγκοινωνιών στο Οντάριο έχει θεσμοθετήσει ειδικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και εξέτασης για οδηγούς άνω των 80 ετών με αναγκαία την ανανέωση της άδειας κάθε δύο χρόνια (Ontario.ca).

Στην Κύπρο, βάση του «Ο περί Άδειας Οδήγησης Νόμος του 2001» Αρ. 4(I)/2001 ο οποίος ισχύει μέχρι σήμερα, η άδεια οδηγού για οχήματα κατηγορίας "B" (σαλούν) εκδίδεται για χρονική περίοδο που λήγει την ημερομηνία κατά την οποία ο αιτητής, συμπληρώνει το 70ό έτος της ηλικίας του. Ακολούθως όταν ο αιτητής είναι ηλικίας 70 ετών και άνω, κατά την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της άδειας, τότε ισχύει για χρονική περίοδο τριών ετών και για να επιτύχει την έκδοσή της υποχρεούται να εξασφαλίσει και να υποβάλει στον Έφορο πιστοποιητικό υγείας. Η διαδικασία αυτή φαίνεται να χρήζει εκσυγχρονισμού.

Η ηλικία είναι σχετική και δεν είναι η βάση του προβλήματος, καθώς είναι η φυσική κατάσταση του εκάστου οδηγού που διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οδήγηση (RoSPA, 2010 σ,3). Επομένως οι προσπάθειες θα πρέπει να εστιάσουν στην εξέταση της υγείας τους, των αντανακλαστικών και των ικανοτήτων τους. Εάν ο έλεγχος γίνεται σωστά τότε τα πλείστα άτομα που συγκεντρώνουν αυξημένες πιθανότητες να εμπλακούν σε δυστύχημα μπορούν να εντοπιστούν εγκαίρως (Soderstrom και Joyce, 2008).

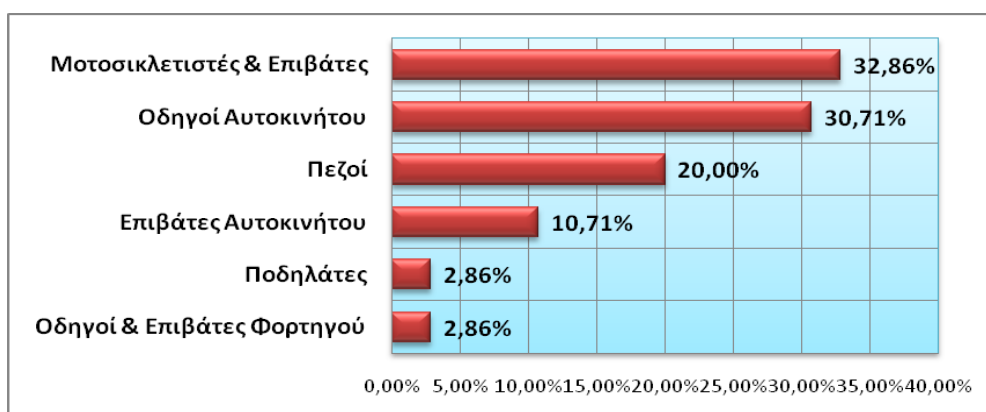
Σύμφωνα με συνέντευξη που έδωσε ο Διευθυντής της Τροχαίας Αρχηγείου, κ. Γιαννάκης Χαραλάμπους, το πιστοποιητικό υγείας και ο τρόπος απόκτησής του απασχόλησε επανειλημμένα τις αρμόδιες αρχές αλλά προσπάθειες τροποποίησης της υφιστάμενης διαδικασίας δεν έχουν ακόμη καρποφορήσει (Ξενοφώντος, 2015). Ακόμη πρόσθεσε ότι τα μέλη του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας έχουν υποβάλει κάποιες προτάσεις που ακόμη βρίσκονται υπό συζήτηση και αφορούν τόσο το πιστοποιητικό όσο και την πιθανότητα επανεξέτασης πριν να εκδίδεται άδεια οδήγησης σε άτομα άνω των 70. Επίσης αναμένεται η ολοκλήρωση μελέτης που θα καταγράφει τις τακτικές που

εφαρμόζουν άλλες Ευρωπαϊκές χώρες και μπορούν να αποτελέσουν παράδειγμα προς μίμηση. Τέλος ανέφερε ότι είναι υποχρέωση του στενού κύκλου ή και των συγγενών των υπερηλίκων οδηγών όταν εντοπίζουν τις αδυναμίες τους στην οδήγηση να το αναφέρουν στις αρμόδιες αρχές.

Τα οχήματα για τα οποία εκδίδεται πιστοποιητικό ασφάλισης προς κάλυψη ηλικιωμένου οδηγού θα μπορούσαν να ελέγχονται και από το αρμόδιο τμήμα του Τ.Ο.Μ. ώστε να διαπιστώνεται εάν πραγματικά ο οδηγός είναι σε θέση να το χειρίζεται με ασφάλεια. Πιθανότατα μερικά οχήματα να μην είναι τα πλέον κατάλληλα για κάποιους υπερηλικες (όπως διπλοκάμπινα) χωρίς απαραίτητα να μην μπορεί το ίδιο άτομο να χειρίζεται ένα διαφορετικό όχημα (όπως μικρό επιβατικό) με απόλυτη ασφάλεια. Συστήματα A.D.A.S., που θα αναλυθούν στο κεφάλαιο 5, μπορούν να λειτουργήσουν βοηθητικά προς όφελος αυτής της ομάδας οδηγών. Ακόμη σε μερικές χώρες, τα οχήματα μπορούν να τύχουν εγκεκριμένες μετατροπές που να καθιστούν πιο εύκολη την πρόσβασή τους σε αυτά αλλά και τον χειρισμό τους.

3.4 Ομάδα Υψηλού Κίνδυνου - «Μοτοσικλετιστές»

Η μοτοσικλέτα στην Κύπρο ήταν ανέκαθεν ένα από τα αγαπημένα οχήματα, ιδιαίτερα των νεαρών αντρών που δυστυχώς υπάγονται και αυτοί στην ομάδα υψηλού κίνδυνου, με τα περισσότερα θύματα σε τροχαία θανατηφόρα δυστυχήματα (Διάγραμμα 4). Δημιουργείται δηλαδή ένα θανατηφόρο «κοκτέιλ» συγκυριών.



Πηγή: (ΓΑ&Σ)

Διάγραμμα 4. Νεκροί κατά ιδιότητα ενεχομένου, 2012-2014

Σύμφωνα με διάφορα στατιστικά στοιχεία, από χώρες της E.E., οι μοτοσικλετιστές που ενέχονται σε θανατηφόρα δυστυχήματα συνεχίζουν να αυξάνονται παρόλο που τα θανατηφόρα γενικότερα παρουσιάζουν μια πτωτική τάση. Σύμφωνα με τον W.H.O. σε αυτόν τον τομέα η Κύπρος είναι από τις χειρότερες πέντε χώρες της E.E. (W.H.O. 2009, σ.13). Λόγω του ότι οι οδηγοί μοτοσικλέτας παρουσιάζουν επίσης αύξηση, το θέμα έγινε ιδιαίτερα ενδιαφέρον για περαιτέρω έρευνα. Με αυτό το σκεπτικό ξεκίνησε το 2009 το ερευνητικό πρόγραμμα «2BESAFE» το οποίο έληξε το 2011 (Trl, 2012).

Το πρόγραμμα μεταξύ άλλων κατέληξε ότι οι κυριότεροι παράγοντες που συμβάλλουν στα δυστυχήματα με μοτοσικλέτες είναι κατά κύριο λόγο η συμπεριφορά των οδηγών και κατά δεύτερο λόγο η κατασκευή του δρόμου και οι καιρικές συνθήκες (Golias, κ.α., 2010). Ακόμη ο W.H.O. συμβουλεύει να εξετάζονται πιο συστηματικά τα μηχανοκίνητα δίκυκλα ώστε να αποτρέπονται τυχόν μετατροπές τους (W.H.O 2009, σ.28). Έχοντας ως βάση τους πιο πάνω παράγοντες θα πρέπει να εξεταστεί η παρούσα κατάσταση στην Κύπρο και κατά πόσο γίνονται οι πρέπουσες ενέργειες προς την ορθή κατεύθυνση.

3.4.1 Οι Λέσχες Μοτοσικλετιστών στην Κύπρο

Όπως έχει παρατηρήσει ο ερευνητής η νοοτροπία του μοτοσικλετιστή στις περισσότερες πόλεις της Κύπρου έχει αλλάξει τα τελευταία χρόνια προς το καλύτερο. Οι πλείστοι οδηγοί μοτοσικλέτας φέρουν προστατευτικό κράνος ενώ αρκετοί διαθέτουν και τον κατάλληλο εξοπλισμό ένδυσης με προστατευτικά σακάκια, παντελόνια μπότες και γάντια. Εκτός από ορισμένες μεμονωμένες περιπτώσεις, που εξακολουθούν να υφίστανται και αμαυρώνουν την εικόνα και των υπολοίπων, η αρνητική γενική εντύπωση που προκαλούσαν στα πιο παλιά χρόνια οι μοτοσικλετιστές τείνει να αλλάξει θετικά. Στον τομέα αυτό συνέβαλαν τα μέγιστα οι διάφορες λέσχες μοτοσικλέτας που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια στην Κύπρο.

Μετά από προσωπική επαφή του ερευνητή με στελέχη, απλά μέλη, αλλά και μετά από έρευνα στις σελίδες των διαφόρων «club» μοτοσικλέτας στο διαδίκτυο, έγινε η διαπίστωση ότι οι λέσχες αυτές φαίνεται να λειτουργούν με σωστά πρότυπα. Όλα τα μέλη τους φέρουν κράνη κατά τις εξορμήσεις τους ενώ σε μερικές λέσχες είναι

απαραίτητος και ο υπόλοιπος εξοπλισμός ένδυσης για να ενταχθείς και να συνταξιδεύσεις μαζί τους ([Bmwmotocy](#)).

Ακόμα πολλές λέσχες επιδίωξαν και προσέφεραν στα μέλη τους εξειδικευμένες εκπαιδεύσεις ασφαλούς οδήγησης μοτοσικλέτας. Μερικές υπήρξαν και διοργανώτριες ή υποστηρικτές διαφόρων εκπαιδεύσεων όπως το «BikeSafe» και το RidingSchool ([Nicosiamotorcycleclub](#)). Πολλές λέσχες διοργάνωσαν ή συμμετείχαν ενεργά σε σεμινάρια αναφορικά με την οδική ασφάλεια και συνείδηση, τις βασικές αρχές στην προνοσοκομειακή φροντίδα ενός μοτοσικλετιστή που έχει εμπλακεί σε οδική σύγκρουση, καθώς επίσης και σε φιλανθρωπικούς όπως το «Ένα Όνειρο, Μια Ευχή» ([Enaoniromiaefxi](#)).

Επομένως, άποψη του ερευνητή είναι ότι οι λέσχες μοτοσικλέτας πρέπει να επιβλέπονται από κάποια κυβερνητική αρχή και να μην επιτρέπεται η λειτουργία τους εάν δημιουργούν προβλήματα και δεν τηρούν τα ορθά πρότυπα. Στις υπόλοιπες όμως, που αποτελούν μέρος της λύσης του προβλήματος, να τους παρέχονται διάφορες διευκολύνσεις κατά τις μετακινήσεις τους ή στις εκδηλώσεις τους και να εξεταστεί το ενδεχόμενο να επιχορηγούνται όταν διοργανώνουν μαθήματα και σεμινάρια σχετικά με την ασφαλή οδήγηση.

3.4.2 Πρόγραμμα Ασφαλούς Οδήγησης Μοτοσικλέτας «BikeSafe»

Το «BikeSafe» είναι ένα πρόγραμμα που εφαρμόζεται από την Αστυνομία στο Ηνωμένο Βασίλειο, η οποία σε συνεργασία με οργανωμένους φορείς που σχετίζονται με τις μοτοσικλέτες προσπαθεί να συμβάλει στη μείωση του αριθμού των θυμάτων που οδηγούν ή επιβαίνουν σε μοτοσικλέτες (bikesafe). Το ίδιο πρόγραμμα έχει θέσει σε εφαρμογή και η Κυπριακή Αστυνομία από το 2010 στο πλαίσιο ενός γενικότερου σχεδίου δράσης που προωθεί την αμυντική οδήγηση (drivetogether, 2013)

Το «BikeSafe» χωρίζεται σε δύο σκέλη, το θεωρητικό και το πρακτικό. Στο θεωρητικό γίνεται η παρακολούθηση ενός DVD ενώ στο πρακτικό οι πολίτες καλούνται να οδηγήσουν τις μοτοσικλέτες τους για διάστημα περίπου μιας ώρας, έχοντας τον

αστυνομικό να τους επιβλέπει και να τους δίνει βελτιωτικές συμβουλές. Σύμφωνα με τον πρώην Διευθυντή της Τροχαίας Αρχηγείου κ. Δημήτρη Δημητρίου το πρόγραμμα «BikeSafe» έχει μεγάλη επιτυχία και αρκετή ανταπόκριση (tispol, 2013).

Προγράμματα σαν το «BikeSafe» θα έπρεπε να αξιολογούνται από τις αρμόδιες αρχές και να λαμβάνουν την οικονομική ή άλλη υποστήριξη, η οποία είναι αναγκαία για τη εύρυθμη και συνεχή λειτουργία τους. Σε αυτό οφείλουν να συνδράμουν και εταιρείες ιδιωτικού συμφέροντος, όπως για παράδειγμα οι ασφαλιστικές εταιρείες, παρέχοντας μειωμένα ασφάλιστρα ή και επιχορηγήσεις σε όσους συμμετέχουν.

3.5 Ομάδα Υψηλού Κίνδυνου «Πεζοί και Ποδηλάτες»

Οι πεζοί και οι ποδηλάτες συγκαταλέγονται στις ευάλωτες μονάδες τροχαίας αφού δεν υπάρχει κάτι προστατευτικό για να τους περιβάλλει. Όπως διαπιστώνεται και από το Διάγραμμα 4, που παρουσιάζεται πιο πάνω, καταλαμβάνουν ένα σημαντικό ποσοστό (πεζοί 20% και ποδηλάτες 2.86%) ανάμεσα στα θύματα των τροχαίων θανατηφόρων συγκρούσεων. Ο W.H.O. έχει επανειλημμένα κάνει συστάσεις προς τις κυβερνήσεις των κρατών για να λάβουν τα αναγκαία μέτρα προστασίας των συγκεκριμένων ομάδων. Πιο συγκεκριμένα παραθέτει ως παράδειγμα τη Φιλανδία που υιοθέτησε ως ανώτατο όριο ταχύτητας, εντός πόλεως, τα 30 km/h και το Λονδίνο όπου προωθείται η μετακίνηση με κάποιο μέσο μαζικής μεταφοράς, όπως τα λεωφορεία (W.H.O. 2009, σ.27).

Όσο αφορά τους ποδηλάτες, το ποσοστό των οποίων από το 2011 αυξήθηκε κατακόρυφα, το πρόβλημα εντοπίζεται πλέον καθημερινά (antliwo, 2014). Αυτό αποδεικνύει και η αυξητική τάση θανατηφόρων με θύματα οδηγούς ποδηλάτου. Ενδεικτικά την περίοδο 2007-2013 είχαμε θρηνήσει δεκαέξι νεκρούς ποδηλάτες καθώς και αρκετούς σοβαρά τραυματίες (ikypros.com, 2015). Αυτό γίνεται ακόμη πιο ανησυχητικό έχοντας εις γνώση μας ότι το ποσοστό των ατόμων στην Κύπρο που χρησιμοποιούν το ποδήλατο για τις συνήθεις διακινήσεις τους είναι το πιο χαμηλό στην Ευρώπη και πλησιάζει το 0% (Steriu, 2012, σ.7).

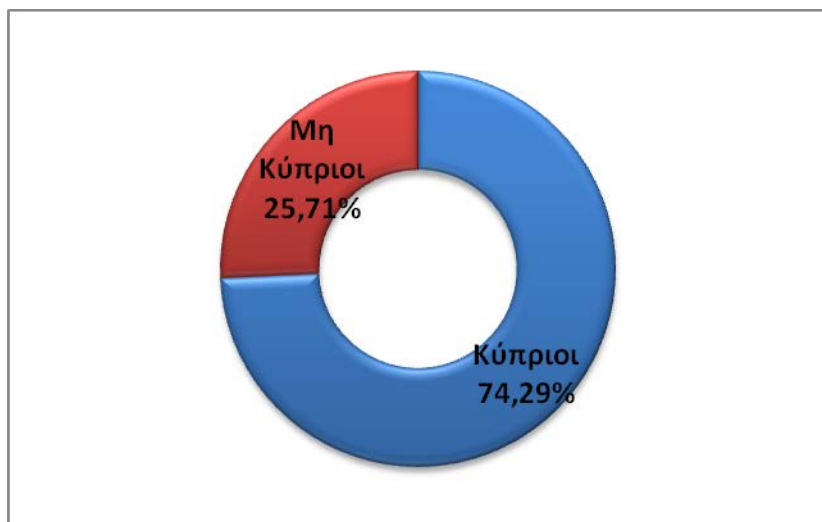
Έστω και εάν οι ποδηλάτες δεν χρειάζονται άδεια οδηγού θα έπρεπε να υπάρχουν και στην Κύπρο σχετικά μαθήματα που να αφορούν την ασφαλή διακίνησή τους. Αυτά μπορούν να διεξάγονται σε συνεργασία με τις διάφορες ποδηλατικές λέσχες, οι οποίες φαίνεται να εκκολάπτονται με πολύ γρήγορους ρυθμούς.

Μελέτη που έγινε στην Αμερική συναγάγει ότι το 75% των θανάτων των ποδηλατιστών προέρχεται από τραύματα στο κρανίο (Καρδαρά κ.α., 2009, σ.4). Επομένως μέτρα για καθολική χρήση κράνους, μη εξαιρουμένης της πιθανότητας να νομοθετηθεί η υποχρεωτική χρήση του, θα συνέβαλε στη μείωση των θανατηφόρων. Τέλος και σε αυτό τον τομέα αναμένεται ότι η τεχνολογία θα μπορεί να συνδράμει ακόμη περισσότερο με διάφορα συστήματα A.D.A.S., που αναλύονται στο Κεφάλαιο 5.

Σχετικά με τους πεζούς, υπολογισμοί αναφέρουν ότι μόνο το 5% των πεζών, που τους παρασύρει αυτοκίνητο κινούμενο με ταχύτητα 32 km/h, τραυματίζεται θανάσιμα ενώ το ποσοστό αυτό ανεβαίνει κατακόρυφα όσο μεγαλώνει η ταχύτητα. Όταν ο πεζός χτυπηθεί με ταχύτητα 48 km/h οι πιθανότητες να τραυματιστεί θανάσιμα ανέρχονται στο 45%, ενώ με ταχύτητα 64 km/h οι πιθανότητες να μην επιζήσει ανέρχονται στο 85% (Παπακωνσταντίνου, 2014). Γίνεται επομένως εύκολα αντιληπτό ότι εάν τηρείται με καθολική ευλάβεια το όριο των 50 km/h, που είναι το ανώτατο εντός των πόλεων, οι πιθανότητες για θανατηφόρα δυστυχήματα με θύματα πεζούς σχεδόν θα εκλείψουν (W.H.O. 2009, σ.21). Σε αυτόν τον τομέα μπορεί να συντείνει θετικά η τοποθέτηση κυρτωμάτων σε προσεκτικά επιλεγμένες περιοχές αλλά και οι συσκευές φωτοεπισήμανσης που αναμένεται, σύμφωνα με δηλώσεις των αρμοδίων στα Μ.Μ.Ε., να τοποθετηθούν εντός του 2015 (philenews, 2015).

3.6 Ομάδα Υψηλού Κίνδυνου «Αλλοδαποί»

Σύμφωνα και με το ερευνητικό έργο ΟΔ.Υ.ΚΙ. οι αλλοδαποί αποτελούν μια από τις ομάδες υψηλού κινδύνου σε ότι αφορά την πρόκληση τροχαίων συγκρούσεων (cyprusroadsafety). Αυτό γίνεται λόγω της μη επαρκούς γνώσης του Κ.Ο.Κ. και των άλλων Κανονισμών άλλα και του διαφορετικού και αγνώστου προς αυτούς οδικού δικτύου. Τα στατιστικά των τελευταίων ετών καταγράφουν ένα ποσοστό της τάξης του 25.71% των νεκρών να είναι μη Κύπριοι (Διάγραμμα 5).



Πηγή: (ΓΑ&Σ)

Διάγραμμα 5. Νεκροί κατά εθνικότητα, 2012-2014

Στα πλαίσια καλύτερης ενημέρωσης ή ακόμα και εκπαίδευσης των αλλοδαπών οδηγών τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει αρκετές κινήσεις προς την ορθή κατεύθυνση. Μια από αυτές είναι το πρόγραμμα «Αύξηση ενεργητικότητας υπηκόων τρίτων χωρών σχετικά με τους οδικούς κανόνες στην Κύπρο», το οποίο χρηματοδοτείται από Ευρωπαϊκό Ταμείο. Το πρόγραμμα αυτό, μέχρι το 2014, παρακολούθησαν δωρεάν πέραν των τετρακόσιων αλλοδαπών. Το συγκεκριμένο έργο περιλάμβανε την πραγματοποίηση εκπαιδευτικών σεμιναρίων προς άτομα που είναι Υ.Τ.Χ. και διαμένουν στην Κύπρο. Έγιναν διαλέξεις αναφορικά με τους σημαντικότερους κανόνες του Κ.Ο.Κ. και την ορθή χρήση και οδήγηση οχημάτων, σύμφωνα με όλα όσα προβλέπονται στις σχετικές νομοθεσίες και κανονισμούς της Κυπριακής Δημοκρατίας. Τα εκπαιδευτικά σεμινάρια είχαν διάρκεια δύο ημέρες και μεταξύ άλλων περιλάμβαναν και τετράωρη πρακτική εξάσκηση στη χρήση αυτοκινήτων και μοτοσικλετών, την οποία είχε αναλάβει ιδιωτική σχολή οδηγών (cyprusroadsafety).

Το Τμήμα Τροχαίας Αρχηγείου, σε συνεργασία με την Enoros Consulting Ltd, στην προσπάθειά του να ενημερώσει τους Υ.Τ.Χ. που διαμένουν νόμιμα στην Κύπρο, ετοίμασε ένα εύχρηστο οδηγό για να ενημερώνονται οι αλλοδαποί σε θέματα αναφορικά με την οδική ασφάλεια. Ακόμη το Τμήμα Τροχαίας Αρχηγείου σε συνεργασία με τον Κ.Ο.Τ., το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών καθώς και το

σύνδεσμο των εταιρειών ενοικίασης οχημάτων εκδίδουν ένα ενημερωτικό φυλλάδιο σε έντεκα γλώσσες όπου αναγράφονται οι βασικές πρόνοιες του Κ.Ο.Κ. στην Κύπρο. Τα φυλλάδια δίνονται στους τουρίστες στα αεροδρόμια και τα λιμάνια μας κατά την άφιξη τους στην Κύπρο καθώς και σε όσους προτίθενται να ενοικιάσουν αυτοκίνητο.

Ένα μέτρο που θα επέφερε πολλαπλά οφέλη για την Κυπριακή κοινωνία θα ήταν μερικοί κινητοί αστυνομικοί σταθμοί, οι οποίοι θα μπορούσαν να τοποθετούνται σε περιοχές που παρουσιάζουν εποχιακά αυξημένη κίνηση. Οι σταθμοί αυτοί να στελεχώνονται από γνώστες της περιοχής και του προβλήματος ώστε να δίνουν έμφαση σε πραγματικά φλέγοντα θέματα, αφήνοντας τα υπόλοιπα στους τοπικούς σταθμούς. Αυτό θα αυξήσει την αίσθηση του τυπικού και άτυπου ελέγχου τόσο στους μόνιμους κατοίκους όσο και στους επισκέπτες.

Ακόμη καλύτερη συνεργασία αλλά και έλεγχος, πρέπει να γίνεται με τις εταιρείες ενοικίασεως αυτοκινήτων και ιδιαίτερα μοτοσικλέτας. Η ενημέρωση που πρέπει να λαμβάνουν οι πελάτες που ενοικιάζουν κάποιο όχημα πρέπει να είναι ενδελεχής καθώς και μια υπηρεσία τακτικού ελέγχου κρίνεται απαραίτητη. Όσο δε αφορά την ενοικίαση μοτοσικλέτας ο παροχέας οφείλει να δίνει τουλάχιστον στον πελάτη του τα κράνη ασφαλείας.

Τέλος, εταιρείες, που ενοικιάζουν οχήματα σε τουρίστες ή εργοδοτούν ως οδηγούς αλλοδαπούς, πρέπει να παροτρύνονται να τοποθετούν στα οχήματά τους συστήματα παρακολούθησης όπως το Black Box ή άλλα A.D.A.S., τα οποία αναλύονται στο Κεφάλαιο 5.

Κεφάλαιο 4

Παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και άλλες Αιτίες

Τα πλείστα θανατηφόρα οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα (Δανέλλη-Μυλωνά, 2015). Αυτό το συμπέρασμα προκύπτει και από τις εξετάσεις των αστυνομικών που εργάζονται στον κλάδο των δυστυχημάτων. Σε κάποιες άλλες χώρες εφαρμόζονται όλο και αυστηρότερες ποινές στην προσπάθειά τους να συνετίσουν τους παρανομούντες οδηγούς. Η σύγχρονη τάση όμως υποστηρίζει την αύξηση της γνώσης μέσω της αμφίδρομης επικοινωνίας και της εποικοδομητικής συζήτησης, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δίνεται και στον τομέα της εκπαίδευσης.

Στην Κύπρο οι σοβαρότερες παραβιάσεις του Κ.Ο.Κ. έχουν χαρακτηριστεί, μέσα από τις εκστρατείες που εδώ και χρόνια διενεργεί η Αστυνομία και πιο συγκεκριμένα το Τμήμα Τροχαίας, ως «οι τέσσερις δολοφόνοι της ασφάλτου». Αυτοί είναι: η υπερβολική ταχύτητα, η κατανάλωση αλκοόλ πριν από την οδήγηση και η μη χρήση ζώνης και κράνους. Απουσιάζει όμως η δεύτερη αιτία πρόκλησης θανατηφόρων συγκρούσεων που είναι η απρόσεκτη οδήγηση ή η απόσπαση της προσοχής του οδηγού (Διάγραμμα 6).



Πηγή: (ΓΑ&Σ)

Διάγραμμα 6. Κυριότερες αιτίες θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων, 2012-2014

Από το στρατηγικό σχεδιασμό απορρέουν οι τομείς δράσης και οι εκστρατείες μέσω των οποίων ευελπιστούν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα (police.gov.cy). Το Τμήμα Τροχαίας από μόνο του ή σε συνεργασία με άλλους οργανισμούς, όπως η TISPOL, μέσω εβδομαδιαίων εκστρατειών, επικεντρώνονται σε διάφορα αδικήματα όπως η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης, η μη χρήση ασφαλείας και κράνους και η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση (tispol). Αν και η πτωτική τάση στους αριθμούς των θανατηφόρων καταδεικνύει ότι οι ενέργειες που γίνονται κινούνται προς την ορθή κατεύθυνση, η μεγάλη ποσότητα καταγγελιών, που αφορά σοβαρά τροχαία αδικήματα, αποδεικνύει ότι ο Κύπριος οδηγός δεν έχει ακόμη συνειστέει (philenews και ΚΥΠΕ, 2015).

Όσο αφορά την υπερβολική ταχύτητα, οι ενέργειες που τροχοδρομούνται, ειδικότερα με την τοποθέτηση του νέου συστήματος φωτοεπισήμανσης, κρίνονται στο παρόν στάδιο και για σκοπούς συγγραφής αυτής της εργασίας αρκετά ικανοποιητικές (philenews, 2015). Ως εκ τούτου το συγκεκριμένο θέμα δε θα αναλυθεί περαιτέρω αφού τόσο οι συνέπειες του αδικήματος όσο και οι πιο πιθανοί τρόποι αντιμετώπισης του είναι γνωστοί. Το ίδιο μπορεί να ειπωθεί και για τα αδικήματα της μη χρήσης ζώνης ασφαλείας και του προστατευτικού κράνους. Φυσικά δεν πρέπει να παραλείπεται το γεγονός ότι όσο περισσότερη διαφώτιση επί του θέματος γίνεται στους οδηγούς αυτό μόνο θετικά αποτελέσματα μπορεί να επιφέρει.

Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στο αδίκημα της οδήγησης υπό την επήρεια της αλκοόλης, που αποτελεί την πρώτη αιτία πρόκλησης τροχαίων θανατηφόρων δυστυχημάτων, αλλά και στις δυσμενείς επιπτώσεις στις ικανότητες του οδηγού όταν κάνει χρήση φαρμάκων ή ναρκωτικών ουσιών. Ακόμη, γίνεται αναφορά στο αδίκημα της οδήγησης με μη ελεύθερα χέρια το οποίο παρουσιάζει συνεχή αυξητική τάση. Αφού καταγραφεί η επικινδυνότητα των πιο πάνω, θα ακολουθήσουν και εισηγήσεις για καλύτερη αντιμετώπιση των συγκεκριμένων προβλημάτων.

4.1 Οδήγηση Υπό την Επήρεια της Αλκοόλης

Η ικανότητα για οδήγηση μετά από κατανάλωση οινοπνευματωδών ποτών επηρεάζεται δυσμενώς ακόμη και εάν ο οδηγός βρίσκεται εντός των επιτρεπτών από τη νομοθεσία ορίων (Marple-Horvat, κ.α., 2008).

Σύμφωνα με το γενικό χημείο του κράτους όταν η συγκέντρωση του αλκοόλ στο αίμα βρίσκεται στα 20 mg/dL, ποσότητα δηλαδή που ισοδυναμεί μόνο με μια μονάδα αλκοολούχου ποτού (ένα ποτήρι κρασί ή μια μπύρα), ο οδηγός έχει δυο φορές περισσότερες πιθανότητες να εμπλακεί σε ένα δυστύχημα. Οι πιθανότητες αυτές αυξάνονται εάν ο οδηγός επιβαίνει σε δίκυκλο όχημα, όπως ποδήλατο ή μοτοσικλέτα, αφού και μια μικρή ποσότητα αλκοόλης είναι ικανή να μειώσει την αίσθηση της ισορροπίας. Όταν ο οδηγός βρίσκεται στο όριο της νομοθεσίας, δηλαδή έχει συγκέντρωση αλκοόλ στο αίμα 50 mg/dL, τότε ο κίνδυνος να εμπλακεί σε δυστύχημα αυξάνεται κατά έντεκα φορές (Γ.Χ.Κ., 2011).

Το N.H.T.S.A. των Η.Π.Α. αναλύει πως η συγκέντρωση του αλκοόλ (mg/dL) στο αίμα επηρεάζει αρνητικά την ικανότητα οδήγησης. Με 10 mg/dL αρχίζει η απόσπαση της προσοχής του οδηγού και η αύξηση του χρόνου αντίδρασης. Στα 20 mg/dL μειώνεται η ικανότητα ελέγχου του τιμονιού και της ευθυγράμμισης του αυτοκινήτου. Στα 30 mg/dL μειώνεται η ικανότητα ισορροπίας, των αντανακλαστικών και της όρασης ενώ στα 40 mg/dL γίνεται δυσκολότερος ο συγχρονισμός των κινήσεων (Γ.Χ.Κ., 2011).

Όλα τα προαναφερόμενα αρνητικά συνεπακόλουθα λαμβάνουν χώρα ενώ ο οδηγός εξακολουθεί να μπορεί βάση της υφιστάμενης νομοθεσίας να οδηγεί το όχημα του,

αφού βρίσκεται εντός των ορίων. Όταν ξεπερνά το όριο των 50 mg/dL μειώνεται περαιτέρω η ικανότητα του οδηγού να αντιλαμβάνεται και να κρίνει σωστά τα δρώμενα ενώ όταν η ποσότητα αλκοόλης στο αίμα συνεχίσει να αυξάνεται τότε αδυνατεί να ελέγξει την ταχύτητά του έχοντας επίσης μειωμένη ικανότητα συγκέντρωσης (Γ.Χ.Κ., 2011).

Δυστυχώς την ώρα που η αλκοόλη επηρεάζει με τόσους πολλούς αρνητικούς τρόπους την οδήγηση δημιουργεί την ψευδαίσθηση ότι «οδηγείς καλύτερα» συνδυασμός ιδιαίτερα επικίνδυνος για τους νεαρούς και άπειρους οδηγούς (Γ.Χ.Κ., 2011).

Τα πιο πάνω καταδεικνύουν την επιτακτική ανάγκη για θέσπιση μιας νομοθεσίας με μηδενική αλκοόλη για τους νεαρούς και τους επαγγελματίες οδηγούς. Ακόμη οι ποινές θα πρέπει να αναθεωρηθούν ώστε να γίνουν πραγματικά αποτρεπτικές αποκτώντας αν είναι δυνατόν πιο άμεσο χαρακτήρα. Σε αυτό θα μπορούσε να συντείνει θετικά η αλλαγή της νομοθεσίας ώστε να προνοείται η σύλληψη των παρανομούντων οδηγών και η κράτησή τους για όσο χρονικό διάστημα χρειάζεται μέχρι τα ποσοστά αλκοόλης να επανέλθουν στα επιτρεπτά επίπεδα.

4.2 Οδήγηση Μετά από Χρήση Φαρμάκων ή Ναρκωτικών Ουσιών

Ορισμένες κατηγορίες φαρμάκων επιδρούν με αρνητικό τρόπο στην ικανότητα του ατόμου να οδηγήσει με ασφάλεια. Αρκετά φάρμακα προκαλούν υπνηλία ενώ άλλα επηρεάζουν την όραση και μειώνουν τα αντανακλαστικά. Μερικά εξ αυτών είναι τα ισχυρά αναλγητικά, ορισμένα σιρόπια για βήχα, αντιεμετικά-αντιισταμινικά, ψυχοφάρμακα, υπνωτικά, αντιεπιληπτικά, αντιυπερτασικά, αντιπαρκινσονικά αντιπηκτικά, αντιδιαβητικά, κεντρικώς δρώντα μυοχαλαρωτικά, τοπικά αναισθητικά, φάρμακα για τα μάτια (Γ.Χ.Κ., 2011,; Hughes, 2009). Παρόλα αυτά σπάνια οι γιατροί επισύρουν την προσοχή των ασθενών για αυτές τις συνέπειες.

Σύμφωνα και με τον Υπουργό Υγείας κ. Πατσαλή, η Κύπρος συγκαταλέγεται στις χώρες της Ε.Ε. όπου γίνεται υψηλή κατανάλωση αντιβιοτικών. Ένας από τους λόγους της αυξημένης κατανάλωσης είναι η ελλιπής και λανθασμένη πληροφόρηση αναφορικά με

τις ικανότητες αυτών των φαρμάκων (philenews και ΚΥΠΕ, 2015). Η παραδοχή αυτή γεννά εύλογα την ανησυχία κατά πόσο οι λήπτες διαφόρων φαρμάκων, λόγω άγνοιας των επιδράσεων τους ή λόγω παντελούς απουσίας ελέγχου, πιθανόν να ενέχονται σε θανατηφόρα δυστυχήματα. Ακόμη πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη τους ηλικιωμένους οδηγούς που πιθανόν να παίρνουν ένα φάρμακο και να τους προκαλεί επιπρόσθετα προβλήματα σχετικά με την οδήγηση.

Όσο αφορά τη χρήση ναρκωτικών ουσιών και το πώς επηρεάζεται η ικανότητα για οδήγηση, η ανίχνευση κάποιας ψυχοδραστικής ουσίας σε μεγάλο ποσοστό νεκρών από τροχαία δυστυχήματα των τελευταίων χρόνων καταδεικνύει τη σοβαρότητα του προβλήματος. Το 2012 στην Αμερική μια έρευνα κατέγραψε πόσα από τα άτομα που ενέχονταν σε θανατηφόρα δυστυχήματα είχαν βρεθεί θετικά σε έλεγχο για χρήση ναρκωτικών. Όπως αναφέρεται εντοπίστηκαν θετικοί το 25%, ποσοστό διπλάσιο από ανάλογη έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 2007 (Romano, Voas, 2011). Στην Κύπρο κατά τα έτη 2010-2014 ανιχνεύτηκαν ναρκωτικές ουσίες σε είκοσι εννέα άτομα τα οποία έχασαν την ζωή τους σε θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα (Χατζηβασίλης, 2015).

Παρόλα αυτά δεν έχει ακόμη γίνει κατορθωτή η αντικειμενική και αδιαμφισβήτητη μέτρηση του πόσο μεγάλη διαταραχή προκαλεί το κάθε ναρκωτικό (EMCDDA, 2008). Στην Κύπρο, παρά τη γενική παραδοχή ότι πρέπει να θεσπιστεί άμεσα μια νομοθεσία αναφορικά με το θέμα του «νάρκοτεστ», το σχετικό νομοσχέδιο ακόμη εκκρεμεί (politix, 2015).

4.3 Μη Ελεύθερα Χέρια Κατά την Οδήγηση

Η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση μπορεί να επιφέρει την πρόκληση ενός σοβαρού τροχαίου δυστυχήματος. Το αδίκημα ονομάζεται «Μη ελεύθερα χέρια κατά την οδήγηση» και πέρα του κινητού τηλεφώνου διαπράττεται και με άλλα αντικείμενα. Οι ενοχοποιητικές αποδείξεις για τα άλλα τέσσερα σοβαρά τροχαία αδικήματα (ταχύτητα, αλκοόλη και παράλειψη χρήση κράνους ή ζώνης ασφαλείας) είναι εύκολο να εντοπιστούν αφού αφήνουν τα «ίχνη» τους σχεδόν σε κάθε θανατηφόρο τροχαίο δυστύχημα. Δύσκολα όμως μπορεί να αποδειχτεί πέραν πάσης αμφιβολίας ότι το να

οδηγεί κάποιος χωρίς να έχει απολύτως ελεύθερα τα χέρια του, είναι συνυφασμένο με τα θανατηφόρα. Όμως η απρόσεκτη οδήγηση ή η απόσπαση της προσοχής του οδηγού, που κατέχει τη δεύτερη θέση στις αιτίες των θανατηφόρων οδικών συγκρούσεων με ποσοστό 22.79%, ίσως να γίνεται πολλές φορές λόγω της χρήσης κινητού τηλεφώνου (Διάγραμμα 6).

Κατά την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας δεν εντοπίστηκαν ιδιαίτερα ικανοποιητικά στοιχεία για την Κύπρο που να αποδεικνύουν περίτρανα τη σχέση του κινητού τηλεφώνου με τα θανατηφόρα δυστυχήματα. Διεθνείς έρευνες όμως υποδεικνύουν ότι όταν γίνεται χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση οι πιθανότητες να προκαλέσει σοβαρό ή θανατηφόρο δυστύχημα τετραπλασιάζονται (USATODAY, 2008). Βάση μιας άλλης έρευνας, που διενεργήθηκε από τον T.R.L., ο μεγαλύτερος κίνδυνος ελλοχεύει όταν οι οδηγοί επιχειρούν να αποστείλουν ένα γραπτό μήνυμα με το κινητό τους τηλέφωνο (S.M.S.). Στο πείραμα αποδείχθηκε ότι οι συμμετέχοντες αντιδρούν με καθυστέρηση χρόνου 35% μεγαλύτερη όταν έγραφαν ένα μήνυμα. Κάνοντας μια συσχέτιση με προηγούμενες έρευνες, για να τονιστεί η επικινδυνότητα αυτού του αδικήματος, έχει καταγραφεί ότι η καθυστέρηση του οδηγού που καταναλώνει αλκοόλ κάτω του ορίου κυμαίνεται μέχρι το 12% ενώ η οδήγηση μετά από χρήση κάνναβης στο 21% (trl).

Σε έρευνα που έγινε με σκοπό να διαπιστωθεί πόση απόσταση διανύει ένα όχημα που κινείται με 113km/h μέχρι ο οδηγός να αντιδράσει καταγράφηκαν αποτελέσματα άξια αναφοράς. Όταν ο οδηγός είναι νηφάλιος και συγκεντρωμένος διανύει από είκοσι μέχρι το μέγιστο τριάντα ένα μέτρα μέχρι να αντιδράσει. Η απόσταση αυτή αυξάνεται εάν ο οδηγός καταναλώσει αλκοόλ και το όχημα διανύει τουλάχιστον τριάντα πέντε μέτρα. Όταν ο οδηγός προσπαθήσει να αντιδράσει ενώ μιλά με κινητό τηλέφωνο, έστω και διά μέσου συσκευής που επιτρέπει στα χέρια να είναι ελεύθερα (Hands-free), η απόσταση επεκτείνεται στα τριάντα εννέα μέτρα. Στη χειρότερη περίπτωση όταν ο οδηγός κάνει χρήση κινητού τηλεφώνου με τα χέρια ενώ οδηγεί θα διανύσει σαράντα πέντε μέτρα μέχρι να αντιδράσει (Townsend και Galbraith, 2012, σ.5).

Οι πιο πάνω έρευνες, όπως και αρκετές άλλες οι οποίες αποδεικνύουν την επικινδυνότητα του κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση ακόμη και με τη βοήθεια

συσκευών «Hands-free», έχουν κινητοποιήσει τις αρμόδιες αρχές αρκετών χωρών της Ευρώπης. Βάση έρευνας του 2012, στα είκοσι επτά κράτη μέλη απαγορευόταν η χρήση κινητού με τα χέρια ενώ υπάρχουν και σκέψεις για ολική απαγόρευση όταν το όχημα βρίσκεται εν κίνηση ακόμη και με «Hands-free» (Townsend και Galbraith, 2012, σ.13-15).

Στην Κύπρο αρκετά άτομα ενώ οδηγούν κάνουν χρήση κινητού τηλεφώνου έστω και εάν η αστυνομία συχνά διενεργεί σχετικές εκστρατείες και αποκόπτει πολλά εξώδικα (police.gov.cy). Αυτό καταδεικνύει ότι ο τρόπος προσέγγισης δεν αποδίδει τα αναμενόμενα και θα πρέπει να αναζητηθούν άλλα ή πιο έντονα μέτρα. Ένα μέτρο θα ήταν η σταδιακή αύξηση του προστίμου και των βαθμών ποινής όταν το αδίκημα επαναλαμβάνεται.

Ακόμη σημαντικό όφελος στην ευαισθητοποίηση του κοινού θα επερχόταν εάν στα πλαίσια διαφόρων εκδηλώσεων οι παρευρισκόμενοι καλούνταν να οδηγήσουν σε ένα εξομοιωτή ενώ ταυτόχρονα μιλούν στο κινητό τηλέφωνο ή στέλνουν ένα γραπτό μήνυμα. Αυτό θα τους άφηνε εκτεθειμένους όταν διαπιστώσουν τη δυσκολία που θα είχαν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά πολλούς από τους κινδύνους που περιλαμβάνει το πρόγραμμα του εξομοιωτή. Με αυτόν τον ανώδυνο τρόπο πιστεύεται ότι θα παραδειγματίζονταν και θα αντιλαμβάνονταν καλύτερα τον τεράστιο κίνδυνο που ελλοχεύει, όταν πρέπει να αντιδράσεις κάτω από ιδιάζουσες συνθήκες ενώ κάνεις χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση (Drews, Monisha, κ.α, 2008).

Κεφάλαιο 5

Η Τεχνολογία Πολέμιος των Οδικών Δυστυχημάτων

Η τεχνολογία των τελευταίων ετών έχει καταστεί ένας σημαντικός σύμμαχος στην προσπάθεια για μείωση των τροχαίων θανατηφόρων δυστυχημάτων. Διάφορα συστήματα τα οποία, είτε εμπεριέχονται στο βασικό εξοπλισμό ενός οχήματος είτε κάποιος μπορεί να τα αποκτήσει με επιπλέον κόστος, μπορούν πραγματικά να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στο να σωθούν ανθρώπινες ζωές. Σήμερα πολλές αυτοκινητοβιομηχανίες ευελπιστούν ότι μπορούν να εκμηδενίσουν τον κύριο παράγοντα πρόκλησης θανατηφόρων δυστυχημάτων που είναι τα ανθρώπινα λάθη (Καβαζίδης, 2014). Ακόμη εταιρείες, όπως η Volvo και η Audi, έχουν αρχίσει την παραγωγή οχημάτων τα οποία οδηγούνται από μόνα τους έχοντας ελάχιστη ή καθόλου ανθρώπινη παρέμβαση (Βαρίνος, 2015 ;Stevens, 2014).

Ακόμη η εγκατάσταση και εφαρμογή προηγμένων τεχνολογικά συστημάτων, όπως τα I.T.S., αναμένεται να κάνουν τη διακίνηση ευκολότερη και τους δρόμους ασφαλέστερους (Timotheou, κ.α., 2015, σ.125). Υπάρχουν όμως και πολλές άλλες καινοτομίες, μερικές εκ των οποίων αναφέρονται πιο κάτω, που μπορούν να συμβάλουν στη μείωση των θανατηφόρων δυστυχημάτων και που μέχρι τώρα στην Κύπρο δεν τους έχει δοθεί η δέουσα σημασία.

5.1 Συστήματα Ενεργητικής και Παθητικής Ασφάλειας στα Οχήματα

Τα σύγχρονα αυτοκίνητα, ανεξαρτήτως μοντέλου και αξίας, είναι εφοδιασμένα με διάφορα συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας. Τα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας είναι όλα εκείνα που βοηθούν ένα οδηγό να αποφύγει

δυσάρεστες καταστάσεις, όπως είναι τα δυστυχήματα (Gorgu, κ.α, 2002). Για παράδειγμα ένα από τα σημαντικότερα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας είναι το ABS. Τα συστήματα παθητικής ασφάλειας περιλαμβάνουν όλο τον εξοπλισμό ενός οχήματος που ενεργοποιείται μετά από μια σύγκρουση, με απώτερο σκοπό να ελαχιστοποιήσει τους τραυματισμούς των επιβατών ή ακόμη και να αποσοβήσει το θάνατο. Μερικά από τα πιο γνωστά, οι ζώνες ασφάλειας και οι αερόσακοι, την τελευταία δεκαετία έχουν συμβάλει τα μέγιστα στη μείωση των θανατηφόρων (Gorgu, κ.α, 2002).

Τα τελευταία χρόνια η τεχνολογία εξελίσσεται προς όφελος όχι μόνο όσων επιβαίνουν μέσα στα οχήματα αλλά ακόμη και για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Κάποια παραδείγματα είναι οι ειδικά κατασκευασμένοι προφυλακτήρες, τα «ανυψωμένα καπό» (Active Hood) και οι αερόσακοι προστασίας για πεζούς (PPA) (Lee, κ.α, 2014). Εντός του 2015 θα κυκλοφορήσει ένα ακόμη από τα πολλά σύγχρονα συστήματα το City Safety system της Volvo το οποίο ειδοποιεί τον οδηγό για πιθανή σύγκρουση με ποδηλάτη ακόμα και εάν αυτός βρίσκεται στο «τυφλό σημείο» που δεν ελέγχεται οπτικά, ούτε και από τα καθρεφτάκια (volvocars.com). Το σύστημα μπορεί να ενωθεί και με τους ποδηλάτες μέσω ειδικού κράνους. Ακόμη όμως και σε περίπτωση που ο οδηγός ή ο ποδηλάτης δεν προχωρήσουν στις απαραίτητες κινήσεις για να αποφύγουν τη σύγκρουση τότε το σύστημα από μόνο του φρενάρει το όχημα (Joosting, 2014).

5.2 Το Σύστημα «eCall»

Οι ευρωβουλευτές, διαπιστώνοντας ότι πολλοί θάνατοι από τροχαία δυστυχήματα θα μπορούσαν να αποφευχθούν εάν τα θύματα λάμβαναν πιο γρήγορα βοήθεια από τις σωστικές υπηρεσίες, αποφάσισαν την υποχρεωτική τοποθέτηση του συστήματος «eCall» σε επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά φορτηγά (europa.eu). Το «eCall» θα καλεί αυτόματα τον αριθμό έκτακτης ανάγκης 112 και θα αποστέλλει την ακριβή γεωγραφική θέση του οχήματος που έπαθε ατύχημα. Με αυτό τον τρόπο ακόμη και εάν κανένας από τους επιβάτες δεν είναι σε θέση να μιλήσει θα μπορεί να γίνει ο εντοπισμός τους εύκολα και γρήγορα. Μπορεί ακόμη να ενεργοποιηθεί μια κλήση βοήθειας πατώντας ένα κουμπί.

Η εισηγήτρια του «eCall» Olga Sehnalova ευελπιστεί ότι «περίπου 2.500 ζωές θα μπορούν να σωθούν κάθε χρόνο στην Ευρώπη, ενώ η σοβαρότητα πολλών τραυματισμών θα μπορούσε να μειωθεί σημαντικά σε πάρα πολλές περιπτώσεις» (europa.eu).

Σίγουρα και στην Κύπρο η γρήγορη αναφορά για ένα δυστύχημα και ο εντοπισμός του οχήματος που έχει εμπλακεί σε αυτό είναι σίγουρα χρήσιμη και επιθυμητή. Το «eCall» όμως από μόνο του δε θα μειώσει τον χρόνο που θα καταφθάνει η αστυνομία και τα ασθενοφόρα. Η οικονομική κρίση και η παγιοποίηση των προσλήψεων επηρέασε δυσμενώς την ομαλή λειτουργία των δυο νευραλγικών υπηρεσιών που συνδράμουν στη βοήθεια όσων εμπλέκονται σε δυστυχήματα, τα ασθενοφόρα και το τμήμα τροχαίας. Πέρα από την εμφανή έλλειψη προσωπικού, τόσο στην αστυνομία όσο και στα νοσοκομεία, όπως παραδέχεται και ο Αρχηγός Αστυνομίας, εν έτη 2015 τα περιπολικά δεν έχουν καν G.P.S. (Καλατζής, 2015).

Στην Αστυνομία Κύπρου, όλα τα μέλη εκπαιδεύονται στις πρώτες βοήθειες και πολλές φορές η έγκαιρη επέμβασή τους έσωσε ζωές. Εξασφαλίζουν την ασφάλεια της περιοχής και διευκολύνουν την ομαλή διεξαγωγή της τροχαίας κίνησης ώστε να έχουν πρόσβαση ασθενοφόρα, πυροσβεστικές, ρυμουλκά κ.τ.λ. Σύμφωνα με τον εκπρόσωπο τύπου της Αστυνομίας Αν. Υπ/μο Ανδρέα Αγγελίδη η Αστυνομία καλείται να καλύψει τις ανάγκες των πολιτών με μειωμένο προσωπικό κατά 12% (Χριστοδούλου, 2014).

Συσσωρευμένα είναι τα προβλήματα και στα δημόσια νοσηλευτήρια όπως παραδέχεται ο Υπουργός Υγείας κ. Φίλιππος Πατσαλής (ΚΥΠΕ). Η οικονομική κρίση εμπόδισε την πρόσληψη σαράντα εννέα ειδικά εκπαιδευμένων ατόμων ως διασώστες-πλήρωμα ασθενοφόρου καθώς και το άνοιγμα τεσσάρων νέων σταθμών ασθενοφόρων στην Κλήρου, Πέγεια, Ορόκλινη και Λεμεσό. Σύμφωνα με δηλώσεις του Πρόεδρου των διασωστών/πλήρωμα ασθενοφόρου κ. Μιχάλη Σάββα, σε περιοχές της υπαίθρου το ασθενοφόρο χρειάζεται 30-45 λεπτά για να φτάσει, ενώ τα διεθνή πρότυπα στοχεύουν σε άφιξη του εντός 19 λεπτών (ΚΥΠΕ/CNA. 2013).

Μπορεί εκ του ασφαλούς να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η εφαρμογή του συστήματος «eCall» δε θα λειτουργήσει σαν πανάκεια στο θέμα της έγκαιρης παροχής βοήθειας σε

θύματα τροχαίων δυστυχημάτων, ειδικά εάν εξακολουθήσουν να υφίστανται οι σημαντικές ελλείψεις τόσο σε υποδομές όσο και σε ανθρώπινο δυναμικό.

5.3 Η Εφαρμογή (application) για Έξυπνα Κινητά Τηλέφωνα (smartphones) Ask-4-Alcocheck

Το Ask-4-Alcocheck είναι μια διαδραστική, ενημερωτική εφαρμογή (application) που αναπτύχθηκε για την ευαισθητοποίηση και την προώθηση της προσωπικής ευθύνης μεταξύ των ανθρώπων όσο αφορά την κατανάλωση αλκοόλ και την οδήγηση (Frederick University, 2013). Μπορεί να εγκατασταθεί δωρεάν σε όλα τα έξυπνα κινητά τηλέφωνα (smartphones) που λειτουργούν με σύστημα android.

Πρόκειται για μια εφαρμογή που περιλαμβάνει ένα είδους υπολογιστή του αλκοόλ επιτρέποντας έτσι με εύκολο τρόπο να ελέγξει κάποιος το περιεχόμενο αλκοόλης στο αίμα του. Εισάγοντας στην εφαρμογή κάποιες πληροφορίες όπως το φύλο, το βάρος, τη διάρκεια της κατανάλωσης καθώς και τον αριθμό των ποτών που καταναλώθηκαν μπορεί να ενημερωθεί για την υπολογιζόμενη ποσότητα του αλκοόλ στο αίμα και εάν είναι σε θέση να οδηγήσει (Frederick University, 2013). Ακόμη στη συγκεκριμένη εφαρμογή περιλαμβάνονται σημαντικές πληροφορίες σχετικά με το αλκοόλ και την οδήγηση.

Όπως γίνεται αντιληπτό δεν μπορεί μια εφαρμογή στο κινητό τηλέφωνο να επιλύσει το πρόβλημα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλης ούτε και να δώσει με ακρίβεια τα ορθά αποτελέσματα και μετρήσεις. Όμως είναι μια σωστή προσέγγιση που αφορά μια ομάδα υψηλού κινδύνου, δηλαδή τους νεαρούς που συνήθως ασχολούνται με τα έξυπνα τηλέφωνα. Η ενημέρωση αυτή μπορεί να αποτρέψει αρκετούς να οδηγήσουν υπό την επήρεια αλκοόλης ή τουλάχιστον να προσπαθήσουν να μην ξεπεράσουν τα όρια στην κατανάλωση αλκοολούχων ποτών.

Οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να παροτρύνουν και άλλους να επιχειρήσουν ανάλογες ενέργειες οι οποίες να ενημερώνουν και να ευαισθητοποιούν τους οδηγούς σχετικά με την ασφαλή οδήγηση. Αυτό μπορεί να γίνει εφικτό μέσω προκήρυξης διαφόρων διαγωνισμών με χρηματικά ή άλλα έπαθλα.

5.4 Τα Προηγμένα Βοηθητικά Συστήματα Οδηγού A.D.A.S.

Σε αρκετά μοντέλα οχημάτων, ειδικά μετά το 2010, υπάρχουν εγκατεστημένα από τον κατασκευαστή διάφορα προηγμένα βοηθητικά συστήματα (A.D.A.S.). Τα προηγμένα βοηθητικά συστήματα οδηγού μπορούν να βοηθήσουν τον οδηγό να αποφεύγει δυσάρεστες καταστάσεις, όπως τα δυστυχήματα που μπορεί να προκαλέσουν από μικρές υλικές ζημίες μέχρι σοβαρούς τραυματισμούς ή θάνατο (Edgerton, 2012). Μερικά A.D.A.S. αρκούνται στο να παρέχουν ηχητικές και οπτικές ενδείξεις για πιθανά προβλήματα ενώ άλλα επεμβαίνουν και στο σύστημα πέδησης σε περιπτώσεις που εάν δεν το έπρατταν θα υπήρχε σίγουρη σύγκρουση (Evarts, 2012). Άλλα συστήματα, όπως το Alcohol Interlock, έχουν τη δυνατότητα να εντοπίζουν όσους αποπειρώνται να οδηγήσουν υπό την επήρεια αλκοόλης και δεν επιτρέπει στο όχημα να εκκινήσει. Το σύστημα αυτό, που χρησιμοποιείται στις Σκανδιναβικές χώρες, μπορεί να τοποθετηθεί και υποχρεωτικά, μετά από αποφάσεις δικαστηρίου, στα οχήματα όσων διαπράττουν το αδίκημα της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλης, ενώ προωθείται και σχετικός κανονισμός και από την Ε.Ε. (alfanews, 2015).

Στην συνέχεια παρουσιάζονται ορισμένα από τα συστήματα που προσφέρονται και στην Κύπρο, καθώς επίσης συστήματα τα οποία θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στο εγγύς μέλλον για να αυξήσουν την ασφάλεια, τόσο των επιβαινόντων στο όχημα όσο και των υπολοίπων χρηστών του δρόμου.

5.4.1 Το Mobileye

Ένα από τα προηγμένα βοηθητικά συστήματα οδηγού (A.D.A.S.) που υπάρχει στην Κύπρο και προσφέρεται για εγκατάσταση σε οποιονδήποτε όχημα είναι το Mobileye. Πρόκειται για μια «έξυπνη» κάμερα την οποία απλά τοποθετείς στο μπροστινό ανεμοθώρακα (παρμπρίζ) του οχήματος και λειτουργεί σαν ένα «τρίτο» μάτι για τον οδηγό (mobileye).

Το Mobileye μεταξύ άλλων μπορεί να βοηθήσει τον οδηγό με ηχητικό και οπτικό προειδοποιητικό σήμα, 2 δευτερόλεπτα πριν χτυπήσει πεζό και 2.7 δευτερόλεπτα πριν

χτυπήσει σε αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα. Ακόμη βοηθά τον οδηγό να μην παρεκκλίνει της πορείας του, διαβάζοντας τις διαχωριστικές γραμμές. Καθορίζει το ύψος των φώτων και προειδοποιεί όταν παραβιάζεται η ελάχιστη απόσταση ασφαλείας από τα προπορευόμενα οχήματα. Τέλος αναγνωρίζει τις πινακίδες που αναγράφουν το ανώτατο όριο ταχύτητας και ειδοποιεί τον οδηγό εάν το ξεπεράσει (mobileye).

5.4.2 Το Black Box

Ένα άλλο σύστημα, που κερδίζει τις εντυπώσεις στο Ηνωμένο Βασίλειο και ανάμεσα στους υποστηρικτές του είναι και η RoSPA, είναι το Black Box. Το Black Box παρέχει τη δυνατότητα παρακολούθησης του πότε κινείται ένα όχημα, σε πιο μέρος κινείται και με πιο τρόπο οδηγείται (RoSPA, 2013, σ.3). Τα δεδομένα αυτά μπορεί να τα παρακολουθήσει ο ίδιος ο οδηγός ή άλλο εξουσιοδοτημένο άτομο, όπως ο γονέας-κηδεμόνας ενός νεαρού οδηγού ή ο εργοδότης ενός υπαλλήλου. Η πρόσβαση στα δεδομένα μπορεί να γίνει μέσω διαδικτύου ή κινητού τηλεφώνου. Ο οδηγός εκμεταλλεύεται τις πληροφορίες για να βελτιωθεί εκεί που εντοπίζει πρόβλημα ενώ μπορεί κάνοντας τις κατάλληλες ρυθμίσεις να λαμβάνει και άμεσες προειδοποιήσεις όταν κάνει κάτι λάθος (όπως σπινάρισμα). Ακόμη οι γονείς μπορούν να ελέγχουν κατά πόσο τα παιδιά τους οδηγούν σωστά και εάν χρειάζονται περαιτέρω εκπαίδευση έστω και εάν έχουν ήδη αποκτήσει την άδεια οδήγησής τους.

Οι έρευνες έχουν δείξει ότι πολλοί γονείς και εργοδότες θα ήθελαν για διάφορους λόγους να ξέρουν πως οδηγούν τα οχήματα τους άλλα άτομα. Ακόμη έχει καταγραφεί ότι ο τρόπος οδήγησης βελτιώνεται όταν ο οδηγός γνωρίζει ότι παρακολουθείται. Οι νεαροί όμως δεν αρέσκονται στο να παρακολουθούνται και πιθανόν να το εκλάβουν ως ένδειξη απουσίας εμπιστοσύνης. Αυτό μπορεί να επιφέρει αντίθετα από τα επιθυμητά αποτελέσματα, ως αντίδραση (RoSPA, 2013 σ.41).

Μια καλύτερη προσέγγιση από γονείς και εργοδότες θα ήταν η επιβράβευση όσων οδηγούν σωστά αντί της τιμωρίας ή της επίπληξης σε περιπτώσεις που κάνουν κάτι λάθος (Παναγιώτου, κ.α, 2011). Ίσως με αυτό τον τρόπο η εγκατάσταση ενός Black Box να γινόταν πιο εύκολα αποδεκτή από τους οδηγούς.

Ένα βήμα περισσότερο ευελπιστούν να επιτύχουν οι Η.Π.Α. όσο αφορά τα οχήματα και ειδικότερα εκείνα που προορίζονται για τους νεαρούς οδηγούς. Η NHTSA εξέτασε το ενδεχόμενο εάν ένα πρότυπο όχημα θα ήταν εφικτό να δημιουργηθεί και να έχει, επιπρόσθετα από αυτά που ένα Black Box μπορεί να καταγράψει, την ικανότητα να εμποδίζει την χρήση κινητού τηλεφώνου, να έχει χαμηλότερο ανώτατο όριο ταχύτητας (κόφτες), τον τρόπο που οδηγείται και άλλα συστήματα τα οποία θα ενεργοποιούνται σε περίπτωση που ο οδηγός θα είναι νεαρός (Manser, κ.α., 2013).

Το I.I.H.S. υπολογίζει ότι ένα στα τρία θανατηφόρα δυστυχήματα θα μπορούσε να αποφευχθεί εάν στο όχημα υπήρχε ενεργοποιημένο ένα παρόμοιου τύπου με αυτά που περιγράψαμε σύστημα A.D.A.S. (Edgerton, 2012). Επομένως συστήματα A.D.A.S. τα οποία δεν έρχονται ως βασικός εξοπλισμός στα αυτοκίνητα θα μπορούσαν να χρηματοδοτούνται ή να επιδοτούνται από ασφαλιστικές εταιρείες μετά από ενδελεχή έρευνα για την αποτελεσματική ικανότητά τους να μειώσουν τα δυστυχήματα.

5.5 Η Ορθή Εκμετάλλευση των Σύγχρονων Συστημάτων Ασφάλειας

Η τεχνολογία σίγουρα μπορεί να συμβάλει στη μείωση των θανατηφόρων δυστυχημάτων σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ότι γίνεται στην Κύπρο σήμερα. Γενικότερα όμως και οι έχοντες τη δύναμη και την επιρροή θα έπρεπε να ασκήσουν πίεση ώστε τα οχήματα να γίνουν υποχρεωτικά πιο ασφαλισμένα. Ένα βήμα προς την ορθή κατεύθυνση έκανε η Ευρωπαϊκή Ένωση όπου διαμήνυσε στις κατασκευάστριες εταιρείες επιβατικών οχημάτων να μην χρεώνουν το σύστημα ABS ως κάτι επιπρόσθετο αλλά να το συμπεριλαμβάνουν στο βασικό εξοπλισμό. Παρόμοια απόπειρα όμως, που αφορούσε τις μοτοσικλέτες, έπεσε στο κενό αφού πολλοί οδηγοί δίκυκλων δεν επιθυμούν να το εγκαταστήσουν. Αυτό ίσως γίνεται για δυο λόγους: ο πρώτος αφορά το αυξημένο κόστος κατασκευής και αγοράς ενώ ο δεύτερος έγκειται στο γεγονός ότι περιορίζει τη δυνατότητα του οδηγού να κάνει διάφορες «μανούβρες».

Τα συστήματα παθητικής ασφάλειας αναμφισβήτητα έχουν συμβάλει τα μέγιστα στο να μειωθούν οι τραυματισμοί και οι θάνατοι μετά από ένα δυστύχημα. Στα θετικά καταγράφεται ότι δεν χρειάζονται ιδιαίτερες γνώσεις ή δεξιότητες από τον οδηγό για

να λειτουργήσουν σωστά αφού ενεργοποιούνται αυτόματα όταν κρίνεται αναγκαίο (Townsend και Galbraith, 2012, σ.3). Αυτό γίνεται υπό την προϋπόθεση ότι το όχημα συντηρείται σωστά και οι επιβαίνοντες επιθυμούν να τα χρησιμοποιήσουν .

Όσο αφορά τα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας η κατάσταση διαφοροποιείται αφού για να λειτουργήσουν σωστά και να μπορεί ο οδηγός να τα εκμεταλλευτεί στο έπακρο θα πρέπει πρώτα να γνωρίζει τη λειτουργία τους ή ακόμη και να εκπαιδευτεί κατάλληλα (Townsend και Galbraith, 2012, σ.3).

Μέχρι και σήμερα οι γηραιότεροι οδηγοί εφαρμόζουν την παλιά συνήθεια να πιέζουν το πετάλι των φρένων, να το αφήνουν για να το πιάσουν ξανά μετά αφού έτσι είχαν διδαχτεί όταν μάθαιναν να οδηγούν (Barth, 2012). Μερικοί από τους νεαρούς οδηγούς έχουν την ψευδαίσθηση ότι το σύστημα ABS μπορεί να ακινητοποιήσει ένα όχημα με μεγάλη ευκολία και γι' αυτό πολλές φορές δεν τηρούν τις σωστές αποστάσεις και τα ανώτατα όρια ταχύτητας (Barth, 2012). Θα πρέπει επομένως να κατανοήσουμε ότι και τα καλύτερα συστήματα ενεργητικής ασφάλειας να διαθέτει ένα όχημα εάν ο οδηγός δεν έχει τις απαραίτητες γνώσεις και τη σωστή κατάρτιση πιθανόν να παραμένουν αναξιοποίητα.

Την ευθύνη για εκπαίδευση των οδηγών στα νέα συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας οφείλουν να παρέχουν οι εκπαιδευτές οδηγών. Στην Κύπρο όμως αυτό προσκρούει σε δυο αρνητικά στοιχεία. Το πρώτο στοιχείο έγκειται στο γεγονός ότι μετά την απόκτηση άδειας οδηγού ελάχιστοι επιζητούν περαιτέρω εκπαίδευση ώστε να ενημερωθούν κατάλληλα για τα νέα συστήματα. Το δεύτερο στοιχείο αφορά τους ίδιους τους εκπαιδευτές και κατά πόσο έχουν τις γνώσεις αλλά και τη θέληση να προβούν σε τέτοιου είδους εκπαιδεύσεις.

Διάφοροι εισαγωγείς αυτοκινήτων, στην προσπάθειά τους να ενημερώσουν και να εκπαιδεύσουν τους νέους πελάτες τους για τα συστήματα παθητικής και ενεργητικής ασφάλειας των οχημάτων τους, διοργανώνουν κάποια σεμινάρια ή εκπαιδεύσεις. Ο ερευνητής συμμετείχε σε ένα από αυτά, το οποίο περιλάμβανε θεωρητική και πρακτική εξάσκηση από Γερμανούς εκπαιδευτές. Στο θεωρητικό κομμάτι επεξηγήθηκαν τα νέα συστήματα ασφάλειας τα οποία διέθεταν τα καινούργια οχήματα, πως πρέπει να τα

χειρίζονται οι οδηγοί και δόθηκαν γενικότερες συμβουλές σχετικά με την ασφαλή οδήγηση. Το πρακτικό μέρος περιλάμβανε σενάρια απότομου φρεναρίσματος έκτακτης ανάγκης και αποφυγής εμπόδιου ώστε να ενεργοποιηθεί το σύστημα ABS ενώ στρίβεις ταυτόχρονα. Εάν όλοι οι εισαγωγείς οχημάτων μεριμνούσαν να παρέχουν ανάλογες εκπαιδεύσεις στους πελάτες τους τότε ένας μεγάλος αριθμός οδηγών θα μπορούσε σταδιακά να ενημερώνεται και να καταρτίζεται κατάλληλα.

Καταλήγοντας τα ενεργητικά συστήματα ασφάλειας που διαθέτουν αρκετά οχήματα μπορούν να παρεμποδίσουν την πρόκληση αρκετών δυστυχημάτων φτάνει να είναι το όχημα σωστά συντηρημένο και ο οδηγός να έχει εκπαιδευτεί για να μπορεί να τα χειρίζεται εάν παραστεί ανάγκη. Σχετικά με τα συστήματα A.D.A.S. δεν έχει περάσει ακόμη αρκετός χρόνος ώστε να επιβεβαιωθεί η καθολική χρησιμότητά τους όμως σίγουρα μπορούν να βοηθήσουν συγκεκριμένες ομάδες οδηγών όπως για παράδειγμα τους νεαρούς και τους υπερήλικες. Η αξιολόγηση του κάθε συστήματος πρέπει να γίνεται ξεχωριστά γιατί ακόμη και μεταξύ συστημάτων που στην περιγραφή τους προσομοιάζουν υπάρχουν σημαντικές διαφορές στην απόδοσή τους.

Σύμφωνα πάντως και με την έκθεση του E.T.S.C. το 2012 το κόστος αυτών των συστημάτων μπορεί να καλυφτεί πολύ εύκολα και για αυτό εισηγείται στις διάφορες εταιρείες να τα εφαρμόσουν. Ως μερικά από τα πλεονεκτήματα που θα αποκομίσουν ως αντιστάθμισμα για την αγορά των συστημάτων αναφέρεται το μειωμένο κόστος συντήρησης οχημάτων, η μειωμένη κατανάλωση καυσίμων, η μειωμένη πιθανότητα οι εργαζόμενοι να χάσουν μέρες από τη δουλειά τους λόγω τραυματισμού καθώς και η αποφυγή της γραφειοκρατίας σε περιπτώσεις που όχημα της εταιρείας εμπλακεί σε δυστύχημα (Townsend και Galbraith, 2012, σ.2). Ακόμη η Ε.Ε. προγραμματίζει επέκταση και βελτίωση του Κανονισμού 2009/661 με πρόνοιες για υποχρεωτική εγκατάσταση στα μηχανοκίνητα οχήματα μερικών εξ αυτών των συστημάτων.

Μερικά από τα A.D.A.S. σίγουρα θα βοηθούσαν τους υπερήλικες οδηγούς εάν και εφόσον μπορούσαν αυτοί οι οδηγοί να προσαρμοστούν με τη νέα τεχνολογία (Davidse, 2005). Θα ερχόταν δηλαδή η σύγχρονη τεχνολογία ως αντίβαρο στα μειωμένα αντανακλαστικά ή τα προβλήματα όρασης που πιθανόν να αντιμετωπίζουν (Hashimoto, κ.α., 2009). Επανερχόμαστε δηλαδή στον ανθρώπινο παράγοντα και κατά

πόσο κάποιος είναι διατεθειμένος να εφαρμόσει με το σωστό τρόπο κάποια από αυτά τα συστήματα (Eichelberger και McCartt 2013)

Κεφάλαιο 6

Άλλοι Παράγοντες που Συσχετίζονται με τα Θανατηφόρα Δυστυχήματα

Υπάρχουν και κάποιοι άλλοι παράγοντες οι οποίοι ίσως θεωρηθεί ότι διαδραματίζουν δευτερεύοντα ρόλο σε ότι αφορά την πρόκληση των τροχαίων θανατηφόρων δυστυχημάτων. Όμως σε σοβαρά θέματα τα οποία ασχολούνται με την πιθανότητα να αποτραπεί η απώλεια μια ανθρώπινης ζωής θα πρέπει να εξετάζονται με κάθε σοβαρότητα. Στην προσπάθεια που γίνεται σε αυτή την εργασία ώστε να συμβάλει σε μια οριστική διευθέτηση του προβλήματος δε θα μπορούσε να μη γίνει αναφορά στην κουλτούρα του Κύπριου οδηγού και το πόσο καλά καταρτισμένος είναι. Ακόμη γίνεται μια μικρή αναφορά στα λεγόμενα μελανά σημεία και στις προσπάθειες που γίνονται για εξάλειψή τους. Τέλος μια άλλη μεταβλητή που αναμένεται να επηρεάσει διάφορους τομείς συνυφασμένους με το θέμα της εργασίας και χρήζει αναφοράς είναι οι επιπτώσεις που θα επιφέρει η οικονομική κρίση.

6.1 Οι Ικανότητες και η Κουλτούρα του Μέσου Οδηγού στην Κύπρο

Ένα από τα ερωτήματα που συχνά απασχολεί τα άτομα που καλούνται να εφαρμόσουν διάφορες πολιτικές, αναφορικά με τις τροχαίες παραβάσεις στην Κύπρο, είναι το εξής: Γιατί οι Κύπριοι οδηγοί όταν βρίσκονται στο έδαφος των Βρετανικών βάσεων είναι πολύ πιο νομοταγείς σε αντίθεση με τις υπόλοιπες περιοχές; Όπως εντόπισαν και οι ερευνητές, κατά τη διάρκεια του έργου ΟΔ.Υ.ΚΙ., τόσο οι Κύπριοι αλλά και οι αλλοδαποί οδηγοί μετά από την πάροδο λίγου χρόνου εντάσσονται σε μια υποκουλτούρα η οποία εμπεριέχει ως κύρια στοιχεία την έλλειψη οδικής συνείδησης, την ελλιπή συμμόρφωση με τους Κ.Ο.Κ. και την απουσία σεβασμού στους αστυνομικούς αλλά και τους άλλους

χρήστες του δρόμου (Καπαρδής, 2013, σ.7). Πιθανόν οι οδηγοί στην Κύπρο να ασπάζτηκαν αυτήν την νοοτροπία λόγω της ατιμωρησίας που επικρατεί γενικότερα αλλά, επί το πλείστον, διότι δεν είχε καλλιεργηθεί εγκαίρως η σωστή οδική συνείδηση και η παιδεία για την οδική ασφάλεια. Ακόμη, προβλήματα εντοπίζονται τόσο στον προβληματικό τρόπο εκπαίδευσης και εξέτασης των οδηγών, όσο και στην παροχή της κατάλληλης πληροφόρησης αναφορικά με θέματα οδικής κυκλοφορίας και ασφάλειας (Καπαρδής, 2013, σ.8-9).

Γίνεται αντιληπτό ότι η αντίληψη του κινδύνου είναι υποκειμενική υπόθεση και αυτό αντανακλάται και στον τρόπο που οδηγεί και συμπεριφέρεται ένα άτομο μέσα στους δρόμους. Η διαμόρφωση ορθής οδικής συμπεριφοράς δε θα μπορούσε να γίνει κατορθωτή με ένα ενιαίο μέτρο αλλά χρειάζεται ξεχωριστή στρατηγική για κάθε ομάδα ατόμων (Σωτηριάδου, κ.α., 2013).

Επίσης τα Μ.Μ.Ε. και ο τρόπος που πολλές φορές αντιμετωπίζουν την όλη κατάσταση δεν είναι βοηθητικός στη διαμόρφωση μιας πρότυπης οδικής κουλτούρας. Όταν για παράδειγμα η εταιρία Ford παρουσίασε μια νέα τεχνολογία η οποία «διαβάζει τις πινακίδες» και αποτρέπει την παραβίαση ορίων ταχύτητας διάφορα Μ.Μ.Ε. το πρόβλεψαν με τίτλο «Το Ford που σε γλιτώνει από κλήση για ταχύτητα!». Με αυτό το σκεπτικό σίγουρα δε συμβάλουν στην ανάπτυξη μιας ορθής οδικής συνείδησης. Ακόμη υπάρχουν φορές που η αστυνόμευση δέχεται δυσμενή κριτική από τα Μ.Μ.Ε. η οποία δεν εντάσσεται στα πλαίσια της καλόπιστης και της εποικοδομητικής αλλά αντίθετα γίνεται για λόγους ευρείας κατανάλωσης και λαϊκισμού. Αυτό το κλίμα το οποίο συντηρείται εδώ και σειρά ετών δημιουργεί μια αχρείαστη αντιπαλότητα μεταξύ των ατόμων που καλούνται να προωθήσουν την οδική ασφάλεια και των νεαρών ή άλλων παρανομούντων οδηγών.

Η Α.Ε.Δ. των Η.Π.Α., προτείνει ένα καινοτόμο πλαίσιο για να αλλάξει αυτή η παραβατική συμπεριφορά των οδηγών. Εν συντομία, προτείνει αρχικά την επιβολή αυστηρών ποινών σε όσους παρανομούν θέτοντας ζωές σε κίνδυνο. Επίσης επιβάλλεται η συνεχής πληροφόρηση και ενημέρωση για θέματα που άπτονται της οδικής ασφάλειας. Τέλος, χρειάζεται η παροχή κινήτρων και διευκολύνσεων (Παπαδάτος, χ.η).

Όσο αφορά τα πιο πάνω πιστεύεται ότι θα μπορούσαν να εφαρμοστούν με επιτυχία και στην Κύπρο. Μια ενδεχόμενη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών μπορεί να γίνει καλύτερα από άτομα τα οποία έχουν καλύτερη επιρροή και πειθώ προς τις συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού (όπως άτομα της ίδιας ηλικίας που έχουν εμπλακεί σε δυστύχημα). Παρόμοια μέθοδο εφαρμόζει το πρόγραμμα «moduleclose-to» (close-to.). Με αυτόν τον τρόπο αντιλαμβάνονται ότι παρόμοιο περιστατικό μπορεί να συμβεί και σε αυτούς.

Σημαντικό ρόλο μπορούν να διαδραματίσουν και τα Μ.Μ.Ε. παρέχοντας δωρεάν χρόνο για ενημέρωση επί του θέματος αλλά και με ειδικές εκπομπές. Όσο αφορά τα κίνητρα, θα μπορούσε για παράδειγμα το κράτος να αφαιρέσει ή να μειώσει το Φ.Π.Α. από τα κράνη μοτοσικλέτας και τα ελαστικά των οχημάτων. Τέλος οι ασφαλιστικές εταιρείες θα μπορούσαν να παρέχουν έκπτωση στους πελάτες τους που παρακολουθούν προγράμματα ειδικευμένης οδήγησης ή που δεν έχουν βαθμούς ποινής στην άδεια οδηγού τους.

6.2 Η Εκπαίδευση και η Εξέταση των Οδηγών

Μια άλλη πτυχή που επηρεάζει την κουλτούρα αλλά και τις ικανότητες του Κύπριου οδηγού είναι η διαδικασία εκπαίδευσης και εξέτασης. Επιβάλλεται και η βελτίωση του επιπέδου εκπαίδευσης οδηγών, είτε αυτή παρέχεται από αδειούχους εκπαιδευτές οδηγών είτε από συγγενικά τους πρόσωπα. Συνομιλώντας με εκπαιδευτές οδηγών μας ανέφεραν ότι όταν αποτείνονται κοντά τους οι γονείς για να διευθετήσουν ημερομηνίες έναρξης μαθημάτων οδήγησης το κύριο μέλημα τους είναι να αποκτήσουν τα τέκνα τους την άδεια οδήγησης, ενώ το να μάθει να οδηγεί και να συμπεριφέρεται σωστά στο δρόμο περνά σε δεύτερη μοίρα. Σε αρκετές χώρες υπάρχουν σχετικά σεμινάρια που αποτείνονται στους νεαρούς αλλά λειτουργούν και ξεχωριστά τμήματα και για τους γονείς. Αυτό γίνεται γιατί πιστεύουν ότι οι γονείς θα έπρεπε να διαδραματίζουν το σημαντικότερο ρόλο στην εκπαίδευση αλλά και τον έλεγχο των νεαρών υποψήφιων οδηγών. Αναμένοντας τα μελλοντικά αποτελέσματα αυτής της τακτικής ίσως να ήταν και αυτό ένα μέτρο που θα μπορούσε να εφαρμοστεί πιλοτικά και στην Κύπρο.

Σχετικά με τους εκπαιδευτές αλλά και τους εξεταστές οδηγών στην Κύπρο, το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας προσπαθεί βάση στρατηγικού σχεδιασμού να τους αναβαθμίσει. Μερικές από τις αλλαγές γίνονται υποχρεωτικά μετά από οδηγίες της Ε.Ε. Άλλες συστάσεις προέρχονται από το διεθνή οργανισμού CIECA που ασχολείται με τον τρόπο εξέτασης των υποψήφιων οδηγών.

6.3 Μελανά Σημεία στο Οδικό Δίκτυο της Κύπρου

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας η κακή ή ελλιπής υποδομή είναι βασικό αίτιο πρόκλησης θανατηφόρων δυστυχημάτων (W.H.O., 2009). Ως μελανό σημείο χαρακτηρίζεται, μετά από επιστημονική μελέτη, η περιοχή στην οποία έχουν καταγραφεί πέραν των εννέα οδικών τροχαίων συγκρούσεων μέσα σε μια τριετία (Επαμεινώνδα, 2008, σ.6). Αυτό γίνεται ανεξάρτητα από την κατηγορία και τη σοβαρότητα των τραυματισμών. Ακόμη σε όσα σημεία ο συνολικός αριθμός των οδικών τροχαίων συγκρούσεων της τριετίας είναι μεταξύ έξι και οκτώ καταγράφονται ως «σημεία για παρακολούθηση». Την ευθύνη για καταγραφή και παρακολούθηση των μελανών σημείων έχουν από κοινού η Αστυνομία και το Τμήμα Δημοσίων Έργων, οι οποίοι αποτελούν την «ομάδα εργασίας μελέτης μελανών σημείων» (Επαμεινώνδα, 2008, σ.6).

Σήμερα έχουν απομείνει επτά μελανά σημεία, έναντι των πενήντα εννέα που υπήρχαν πριν δέκα χρόνια. Τα έξι εξ αυτών βρίσκονται σε διασταυρώσεις που ελέγχονται από φώτα τροχαίας και μόνο ένα αφορά το υπεραστικό δίκτυο (Επαμεινώνδα, 2008 σ.7 ; Βασιλείου, 2014). Ως εκ τούτου τα δυστυχήματα πιθανότατα να οφείλονται και στον ανθρώπινο παράγοντα, όταν οι οδηγοί παραβιάζουν τους φωτεινούς σηματοδότες ή κάνουν απρόσεκτη δεξιά στροφή (Βασιλείου, 2014).

Με την προσεκτική αξιολόγηση και καταγραφή των μελανών σημείων του οδικού δικτύου παρέχεται η ορθή καθοδήγηση προς τα μέλη της Αστυνομίας για τις περιοχές που πρέπει να επικεντρώσουν την προσοχή τους (Δημητρίου, 2014). Επίσης, σε αρκετές περιπτώσεις δίδεται η δυνατότητα λήψης διορθωτικών μέτρων με καταλληλότερη σήμανση, επισκευές ή και αναθεώρηση του χειρισμού στο συγκεκριμένο σημείο στο οποίο καταγράφονται αυξημένα τροχαία δυστυχήματα

(Επαμεινώνδα, 2008, σ.9). Τέλος, σημαντική θα είναι και η επίδραση που θα έχουν οι επτά κάμερες που θα εγκατασταθούν σε ανάλογους δρόμους καρμανιόλες εντός του 2015 (Μιχαηλίδης, 2014). Με αυτούς τους τρόπους αναμένεται ότι Αστυνομία και Τμήμα Δημοσιών Έργων θα συμβάλουν αποτελεσματικά στη μείωση των θανάσιμων και σοβαρών τραυματισμών των τροχαίων δυστυχημάτων στις περιοχές που υπάρχουν τα μελανά σημεία.

Ο ερευνητής πιστεύει ότι υπάρχουν αρκετές βελτιώσεις που επιβάλλεται να γίνουν στο οδικό δίκτυο της Κύπρου. Με ελάχιστα έξοδα θα μπορούσαν να γίνουν γραμμές επί της ασφάλτου για οριοθέτηση κάθε λωρίδας ειδικά σε «κλειστές» στροφές ώστε να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα μετωπικής σύγκρουσης. Ακόμη τα υλικά που χρησιμοποιούνται να μην κάνουν το έδαφος ολισθηρό και γενικά οι επισκευές και οι συντηρήσεις του οδοστρώματος να γίνονται βάση ορθών προδιαγραφών. Επίσης έρευνα πρέπει να γίνει σχετικά με τον κατάλληλο φωτισμό άλλα και τους επιτρεπόμενους χώρους στάθμευσης, ώστε να βελτιώνεται το οπτικό πεδίο των οδηγών. Ένα επιπρόσθετο μέτρο που ίσως να βοηθούσε στη μείωση των δυστυχημάτων στα μελανά σημεία είναι η επισήμανσή τους στους οδικούς χάρτες και στα συστήματα πλοήγησης (GPS). Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε κάποιος να ενημερώνεται εκ των προτέρων ότι στη διαδρομή, που επιθυμεί να ακολουθήσει, υπάρχουν αυξημένες πιθανότητες να εμπλακεί σε δυστύχημα και έτσι θα οδηγεί πιο προσεκτικά.

6.4 Πιθανή Συσχέτιση της Τρέχουσας Οικονομικής Κατάστασης με τα Τροχαία Θανατηφόρα Δυστυχήματα

Όπως έχει ειπωθεί από πολλούς πολιτικούς και κοινωνικούς παράγοντες η Κύπρος διανύει μια δύσκολη οικονομική περίοδο η οποία θεωρείται χειρότερη και από την περίοδο μετά την Τούρκικη εισβολή του 1974. Πάντα σε τέτοιες περιόδους οικονομικής στενότητας οι περικοπές που γίνονται δεν επιτρέπουν στα αρμόδια υπουργεία να υλοποιήσουν τα επιθυμητά τους σχέδια. Όσο αφορά το θέμα της παρούσας εργασίας, οι μειωμένοι προϋπολογισμοί του κάθε υπουργείου και ειδικότερα του Υπουργείου

Δικαιοσύνης και Δημοσίας Τάξεως και του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων πιθανόν να επηρεάσουν δυσμενώς την πτωτική τάση που σημειώνουν τα θανατηφόρα δυστυχήματα στην Κύπρο τα τελευταία χρόνια. Υιοθετώντας τη ρήση «ουδέν κακό αμιγές καλού» θα αναζητηθούν και θετικά στοιχεία που πιθανόν να συμβάλουν στην μείωση των δυστυχημάτων.

Το κόστος που δαπανείται προς όφελος της οδικής ασφάλειας είναι μηδαμινό μπροστά στο όφελος που προκύπτει όταν σώζεται μια ζωή (W.H.O, 2009, σ.16-19). Παρόλο που η απώλεια μιας ανθρώπινης ζωής είναι ανυπολόγιστη και ο πόνος των συγγενών ακατάπαυστος έχει υπολογιστεί ότι το οικονομικό όφελος εξαιτίας των μέτρων που έλαβαν οι χώρες της Ε.Ε. ανήλθε στα 5 δισεκατομμύρια μόνο για το έτος 2012. Αυτά τα χρήματα αντιστοιχούν στους 2661 λιγότερους θανάτους που είχαμε στην Ε.Ε. σε αντίθεση με το προηγούμενο έτος (Graziella, κ.α., 2013,σ.7).

Τα προβλήματα που έχουν προκύψει στις σχετικές κρατικές υπηρεσίες, λόγω έλλειψης κονδυλίων, έχουν να κάνουν με τη δύσκολη αντικατάσταση των κενών θέσεων εργασίας αλλά και με την ανανέωση ή την αναπλήρωση εξοπλισμού και ειδικότερα των οχημάτων. Ήδη στην Αστυνομία, αλλά και σε άλλες νευραλγικές υπηρεσίες, υπάρχει τεράστιο πρόβλημα με τις κενές θέσεις. (Sigmalive, 2014 ; Χριστοδούλου, 2014).

Ακόμη πιο δύσκολα θα διεκπεραιώνονται σημαντικά οδικά έργα, που υπό διαφορετικές συνθήκες θα αναβάθμιζαν το οδικό δίκτυο, κάνοντας το και πιο ασφαλισμένο. Όπως ανέφερε ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων κ. Μάριος Δημητριάδης, σχετικά με την αναβολή της κατασκευής δρόμου Πάφου – Πόλης Χρυσοχούς, «όταν έλθει η κατάλληλη ώρα να το ξανα-αξιολογήσουμε και βάσει των οικονομικών δεδομένων που θα έχουμε να αποφασίσουμε κατά πόσον θα προχωρήσει ή όχι το έργο» (ΚΥΠΕ, 2015). Βάση έρευνας της επιστημονικής επιτροπής του ΣΕΣ γίνεται αντιληπτό ότι ο ρυθμός ανάπτυξης των υποδομών και η σωστή συντήρηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου θα υποστούν σοβαρό πλήγμα (Χανδάνος, κ.α., 2012, σ.10).

Δυστυχώς, αναμένεται ότι και τα αυτοκίνητα ελέω οικονομικής κρίσης θα καταστούν πιο επικίνδυνα. Οι επισκευές θα καθυστερούνται ή και θα παραλείπονται από τους κατόχους οχημάτων τους οποίους έπληξε η κρίση, αφού άλλες τρέχουσες υποχρεώσεις

θα θεωρούνται πιο σημαντικές. Βάση στατιστικών στοιχείων σχεδόν τα μισά οχήματα (περίπου 375.000) στην Κύπρο κυκλοφορούν παράνομα, εκ των οποίων τα 98.862 δεν έχουν πιστοποιητικό καταλληλότητας (Θεοχαρίδης, 2015). Σύμφωνα με πληροφορίες που συνέλεξε ο ερευνητής από τον Πρόεδρο του οργανισμού «REACTION» κ. Μάριο Σταύρου αναφέρεται ότι στην τελευταία τους εκστρατεία που υλοποιήθηκε το 2014, ένα στα πέντε επιβατικά οχήματα οδηγούνται με ακατάλληλα-φθαρμένα ελαστικά. Το ποσοστό αυτό παρουσίασε αύξηση κατά 9% από αντίστοιχη εκστρατεία που διενέργησαν ένα χρόνο πριν.

Στα πιθανά θετικά συνεπακόλουθα της οικονομικής κρίσης μπορεί να συμβάλουν η μείωση των διανυθέντων χιλιομέτρων από το σύνολο των οχημάτων στο οδικό δίκτυο της Κύπρου. Η μείωση αυτή αναμένεται να επέλθει λόγω του συνεχώς αυξημένου κόστους στα καύσιμα και της ταυτόχρονης πτώσης των εισοδημάτων. Ακόμη λόγω του μειωμένου κύκλου εργασιών σε όλους τους τομείς και ειδικότερα στην οικοδομική βιομηχανία αναμένεται ότι θα διακινούνται λιγότερα οχήματα βαρετού τύπου (Χανδάνος κ.α., 2012, σ.10). Επίσης, σε πολλές χώρες του κόσμου η οικονομική κρίση και η αύξηση των τιμών στα καύσιμα έδωσε το έναυσμα για περισσότερη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς, πράγμα που πιθανόν να συμβεί και στην Κύπρο (Βογιατζής, 2013, σ.8).

Στα θετικά επίσης θα μπορούσε να καταγραφεί η οδήγηση με χαμηλότερες ταχύτητες (km/h) που αποφέρει εξοικονόμηση καυσίμων. Όταν κάποιος οδηγεί, όπως προτείνει το σύστημα οδήγησης Ecodriving, μπορεί να εξοικονομήσει μέχρι και 15% (μακροπρόθεσμα) στα καύσιμα ενώ θα έχει και μικρότερο κόστος συντήρησης. Τα οφέλη όμως που επέρχονται με την υιοθέτηση αυτής της κουλτούρας οδήγησης ξεπερνούν τα οικονομικά αφού οι οδηγοί που το εφαρμόζουν κρίνονται ως πιο ασφαλισμένοι ενώ συνάμα συντείνουν και στη μείωση των εκπομπών CO₂ καθώς και της ηχορύπανσης (ecodrive.org, 2015). Η επιβεβαίωση των πιο πάνω έγινε και διαμέσου της E.E. (COM 2008/11/23.01.2008) όταν αξιολογήθηκαν τα αποτελέσματα χωρών μελών που το εφάρμοσαν (Ζαρκαδούλα, σ.3). Ιδιαίτερες συστάσεις για υιοθέτηση παρόμοιων τακτικών οδήγησης έχουν γίνει και από τον W.H.O. (W.H.O., 2009).

Στην Κύπρο, βάσει της επίσημης σελίδας του Ecodriving, υπάρχουν μόνο δυο αδειούχοι εκπαιδευτές, ο κ. Γιώργος Νικηταράς και ο κ. Πανίκος Κατσαρής. Σε επικοινωνία που είχε ο ερευνητής μαζί τους ανέφεραν ότι δεν υπάρχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για παρακολούθηση των μαθημάτων ούτε από ιδιώτες αλλά ούτε και από εταιρείες. Σύμφωνα με τους πιο πάνω μερικές ευρωπαϊκές χώρες εναρμόνισαν τη νομοθεσία τους με την Ευρωπαϊκή οδηγία και έθεσαν υποχρεωτικά μαθήματα Ecodriving στην εκπαίδευση οδηγών.

Κεφάλαιο 7

Επίλογος

Ανακεφαλαιώνοντας γίνεται αντιληπτό ότι ορισμένες ομάδες ατόμων χαρακτηρίζονται δικαίως ως Ομάδες «Υψηλού Κινδύνου», αφού στατιστικά συγκεντρώνουν αυξημένες πιθανότητες σε σύγκριση με τις υπόλοιπες ομάδες να εμπλακούν σε ένα θανατηφόρο τροχαίο δυστύχημα. Ακόμη είναι πρόδηλο ότι τα αίτια που προκαλούν τις πλείστες θανατηφόρες οδικές συγκρούσεις είναι συνήθως κοινά. Η σύγχρονη τεχνολογία μπορεί, υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις, να βοηθήσει έτσι ώστε να μειωθούν πολλές από τις τροχαίες παραβάσεις αλλά συνάμα να παρέχει ως αντιστάθμισμα στην «Αχίλλειο πτέρνα» της κάθε Ομάδας Υψηλού Κινδύνου την ενίσχυση και στήριξη που χρειάζεται. Αναφορικά με την υπάρχουσα κατάσταση στην Κύπρο, για τον τρόπο εκπαίδευσης και εξέτασης αλλά και την κουλτούρα των οδηγών, διαπιστώνεται ότι υπάρχουν ακόμη αρκετά περιθώρια βελτίωσης. Σχετικά με τα μελανά σημεία φαίνεται, από τα συγκριτικά αποτελέσματα, να παρουσιάζουν μια σημαντική μείωση τα τελευταία χρόνια, όμως η προσπάθεια για πλήρη εξάλειψή τους πρέπει να είναι συλλογική και εντονότερη. Τέλος ο ερευνητής, θίγοντας το θέμα της υπάρχουσας οικονομικής κρίσης και κατά πόσο αυτή θα επηρεάσει τις τροχαίες θανατηφόρες συγκρούσεις, διαφαίνεται ότι με τη σωστή προσέγγιση υπάρχει η πιθανότητα η μεταβλητή αυτή να μην επηρεάσει μόνο αρνητικά το υπό διερεύνηση πρόβλημά μας αλλά και θετικά.

Όπως διαφαίνεται από τα στατιστικά στοιχεία αλλά και τους πίνακες η συνεχής έρευνα επί του θέματος των τροχαίων θανατηφόρων δυστυχημάτων είναι αναγκαία μέχρι που το όραμα των μηδέν νεκρών στην ασφαλτο να υλοποιηθεί. Η πιθανότητα αυτή αυξάνεται με τη λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων δράσης που αποδεδειγμένα συντείνουν στην άμβλυση του προβλήματος.

Συνοψίζοντας τα προβλήματα αλλά και τις πιθανές λύσεις υπάρχουν πέντε τομείς στους οποίους οφείλουν οι αρμόδιες υπηρεσίες να εστιάσουν την προσοχή τους. Ο

πρώτος είναι η αστυνόμευση η οποία πρέπει να γίνεται πιο στοχευμένα δίνοντας έμφαση στα αδικήματα που προκαλούν/ενέχονται στα θανατηφόρα τροχαία δυστυχήματα αλλά επίσης και στις ώρες που στατιστικά γίνονται τα περισσότερα θανατηφόρα. Η αναβάθμιση του Τμήματος Τροχαίας, σε έμψυχο και άψυχο υλικό, κρίνεται αναγκαία αφού σε αυτούς μετατίθεται το μεγαλύτερο κομμάτι της ευθύνης για αστυνόμευση του οδικού δικτύου. Τα καθήκοντα των μελών του τμήματος να γίνουν πιο συγκεκριμένα και να μην αποσπώνται από το πραγματικό τους έργο ασκώντας άλλου είδους καθήκοντα. Ακόμη η νομοθετική εξουσία θα πρέπει το συντομότερο δυνατό να εφοδιάσει τις αρμόδιες αρχές ελέγχου με την κατάλληλη νομοθεσία σε διάφορα σχετικά θέματα που εκκρεμούν, όπως ο επανέλεγχος των υπερήλικων οδηγών και το νάρκοτεστ.

Ο δεύτερος τομέας που χρήζει ιδιαίτερης προσοχής είναι η εκπαίδευση, η μετεκπαίδευση και η επανεξέταση των οδηγών. Ακόμη η εξέταση για απόκτηση άδειας οδηγού πρέπει, κατά γενική παραδοχή, να εκσυγχρονιστεί και να γίνεται με πιο σωστά και αντικειμενικά κριτήρια. Σημαντικό όμως είναι να μη σταματά ο έλεγχος των ικανοτήτων και η εκπαίδευση κάποιου ατόμου όταν εξασφαλίζει την άδεια οδηγού του. Με τη διά βίου μάθηση και εκπαίδευση των οδηγών, ειδικότερα όσων ανήκουν στις ομάδες υψηλού κινδύνου, εξασφαλίζεται η απαραίτητη γνώση που οφείλει να κατέχει ο κάθε οδηγός ώστε να μπορεί να αντιλαμβάνεται τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας αλλά και τα νέα συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας του οχήματός του. Ιδιαίτερη μνεία χρήζει η εκπαίδευση και η παρακολούθηση των ομάδων υψηλού κινδύνου. Πιο ενεργή συμμετοχή στην λύση του προβλήματος της ελλιπούς εκπαίδευσης και επιμόρφωσης θα πρέπει να έρθει από τα ίδια τα άτομα που αποτελούν το πρόβλημα δηλαδή αυτούς που περιλαμβάνονται στις ομάδες υψηλού κίνδυνου. Θα μπορούσαν να προσεγγιστούν και να εκπαιδευτούν κατάλληλα ορισμένοι πυρήνες από αυτές τις ομάδες (νεαροί, μοτοσικλετιστές, υπερήλικες, αλλοδαποί), οι οποίοι ακολούθως να μεταλαμπαδεύσουν τις γνώσεις και τις εμπειρίες τους και στους υπόλοιπους. Ακόμη όπως είδαμε σε άλλες χώρες πιο ενεργό ρόλο στην όλη διαδικασία πρέπει να αναλάβουν και οι γονείς των επικείμενων νέων οδηγών.

Όσο αφορά τον τρίτο τομέα θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην αναβάθμιση του οδικού δικτύου και κυρίως στα εναπομείναντα μελανά σημεία. Μετά από εμπεριστατωμένες

και προσεγγιμένες έρευνες υπάρχει αναγκαιότητα να καταγραφούν οι προβληματικοί δρόμοι και περιοχές ώστε να αναζητηθεί η καλύτερη δυνατή λύση για το κάθε πρόβλημα ξεχωριστά. Τα τείχη που υψώνουν κάποια άτομα για τα προσωπικά τους συμφέροντα και κωλυσιεργούν στην αναβάθμιση, διαμόρφωση ή δημιουργία ασφαλέστερων δρόμων θα έπρεπε να ξεπερνιούνται με συνοπτικές διαδικασίες. Ακόμη οι προσπάθειες για να μεταπειστούν οι κάτοικοι της Κύπρου να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς δεν πρέπει να εγκαταλειφθούν.

Στον τέταρτο τομέα έχουμε τα ασφαλή οχήματα. Ένα ακόμη πρόβλημα που η οικονομική κρίση θα λειτουργήσει επιβαρυντικά, αφού υπό αυτές τις συνθήκες δύσκολα ο μέσος πολίτης θα επιδιώκει να αγοράσει καινούργιο και πιο ασφαλισμένο όχημα από αυτό που ήδη κατέχει. Ίσως το κράτος θα πρέπει να σταθεί αρωγός παρέχοντας οικονομικά κίνητρα για απόσυρση των επικίνδυνων οχημάτων. Οι προσπάθειες για σωστή επιθεώρηση και συντήρηση του οχήματος, ειδικότερα στα σημεία που εμπεριέχουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο να επιφέρουν δυστυχήματα, πρέπει να εντατικοποιηθούν. Ακόμη το T.O.M., μέσω μιας εμπεριστατωμένης μελέτης, οφείλει να εξετάσει το ενδεχόμενο για να γίνεται τακτικός μηχανικός έλεγχος και στις μοτοσικλές, με ένα έλεγχο παρόμοιου τύπου με εκείνον που διεξάγεται για τα υπόλοιπα οχήματα. Με αυτό τον τρόπο θα εντοπίζονται οι μοτοσικλές οι οποίες έχουν υποστεί επικίνδυνες μετατροπές ή απλά χρήζουν επισκευής και συντήρησης.

Τέλος ο πέμπτος τομέας είναι αυτός της άμεσης ανταπόκρισης και της έγκαιρης μετάβασης των αρμόδιων υπηρεσιών στο χώρο των σοβαρών δυστυχημάτων. Πρέπει να γίνει μια συλλογή στατιστικών στοιχείων που να καταδεικνύει τις περιπτώσεις όπου η καθυστερημένη εμφάνιση της αστυνομίας, της πυροσβεστικής ή του ασθενοφόρου στη σκηνή του δυστυχήματος μπορεί να στοίχισε την απώλεια μιας ανθρώπινης ζωής. Είναι ένας τομέας στον οποίο η τεχνολογία αναμένεται να δώσει σημαντικές βοήθειες, εάν γίνουν σωστά και ολοκληρωμένα οι απαιτούμενες διαδικασίες.

Ο καλύτερος συντονισμός θα μπορούσε να επέλθει μέσω της περαιτέρω αναβάθμισης του Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας. Πέραν του Υπουργού Δικαιοσύνης και του Υπουργού Μεταφορών, θα έπρεπε να συμμετέχουν (τουλάχιστον) και οι Υπουργοί Υγείας, Παιδείας, Άμυνας και Οικονομικών. Αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα και τον

καλύτερο συντονισμό μεταξύ των υπηρεσιών που άπτονται των θεμάτων οδικής ασφάλειας αλλά και των θεμάτων πρακτικής αφού το πολυσύνθετο πρόβλημα των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων χρήζει μιας πιο σφαιρικής αντιμετώπισης από την ήδη υπάρχουσα. Τα Υπουργεία Παιδείας και Άμυνας ήδη έχουν κάνει τα τελευταία χρόνια αρκετά βήματα προς την ορθή κατεύθυνση. Θα πρέπει όμως αυτά να αξιολογηθούν για να εντοπιστούν οι αδυναμίες και τα περιθώρια βελτίωσης που πάντα υπάρχουν.

Ακόμη, όπως έχει διαφανεί σε μερικές περιπτώσεις, πιο ενεργό ρόλο και ευθύνες θα πρέπει να επωμιστούν τα Μ.Μ.Ε. και οι ασφαλιστικές εταιρείες. Τα Μ.Μ.Ε. μπορούν να παραχωρήσουν πιο πολύ χρόνο για ενημέρωση στα θέματα που άπτονται της οδικής ασφάλειας και να γίνεται πιο προσεγμένα και ορθολογιστικά η κριτική και η παρουσίαση διαφόρων γεγονότων και ειδήσεων ώστε να δίνονται στο κοινό τα κατάλληλα μηνύματα. Όσο αφορά τις ασφαλιστικές εταιρείες τα έξοδα που πιθανόν να επωμίζονταν εάν οργανωμένα και μελετημένα προέβαιναν σε διάφορες επενδύσεις ώστε να επιμορφώσουν τους πελάτες τους μέσω κάποιων προγραμμάτων εκπαίδευσης πιστεύεται ότι θα ήταν μηδαμινά μπροστά στα οφέλη.

Ένα συνεχώς εξελίξιμο θέμα τόσο πολύπλευρο και πολυπαραγοντικό δε θα μπορούσε να αναλυθεί στο έπακρο. Όμως η συγγραφή αυτής της διπλωματικής έγινε ευελπιστώντας ότι θα κατορθώσει να τοποθετήσει ένα μικρό λιθαράκι στο οικοδόμημα που δημιουργείται προς όφελος της οδικής ασφάλειας. Αυτό θα γίνει κατορθωτό εάν γίνει εφικτή η ευαισθητοποίηση των αρμοδίων ατόμων και η ενεργοποίηση των αναγκαίων μηχανισμών του κράτους, ώστε με τις ενέργειές τους να αποσοβήσουν έστω και ένα θανατηφόρο δυστύχημα.

Παράρτημα Α

Στατιστικά στοιχεία από την επίσημη σελίδα της TISPOL.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Population (Million)
Austria	679	633	552	523	521	455	430 (prelim)	8.5
Belgium	944	944	840	852	767	720	xxxx	11
Bulgaria	1061	901	775	657	601	601	xxxx	8
Croatia	664	548	426	418	393	368	308	4.2
Cyprus	82	71	60	71	51	44	45	0.8
CzechRepublic	1076	901	802	772	742	583	xxxx	10.5
Denmark	406	303	255	220	167	192	183	5.5
Estonia	132	98	79	101	87	81	78	1.3
Finland	344	279	272	292	260	258	223	5.3
France	4275	4273	3992	3963	3653	3268	3388	66
Germany	4477	4152	3648	4009	3600	3339	xxxx	82
Greece	1555	1456	1258	1141	1027	803	xxxx	11
Hungary	996	822	740	638	606	591	626	10
Ireland	280	238	212	186	162	179	196 (prelim)	4.5
Italy	4731	4237	4090	3860	3663	1616	xxxx	61
Latvia	316	254	218	179	177		xxxx	2.2

Lithuania	499	370	299	296	301		xxxx	3.4
Luxembourg	35	48	32	33	34	45	xxxx	0.5
Netherlands	677	644	537	546	570		xxxx	17
Malta	15	21	15	21	11	18	11	0.4
Norway	256	212	210	168	148	187	149	4.8
Portugal	885	840	937	891	720	504	xxxx	10
Poland	5437	4572	3908	4189	3571	3357	3202	38.5
Romania	3061	2796	2377	2018	2042		xxxx	21.8
Slovakia	666	385	353	328	352	251	258 (prelim)	5.3
Slovenia	214	171	138	141	130	125	108	2
Spain	3100	2714	2479	2060	1903		xxxx	41
Sweden	397	358	266	319	285	260	xxxx	9
Switzerland	357	312	327	320	339	269	xxxx	7
UK	2645	2337	1905	1960	1802	1713	xxxx	61
Serbia (ObserverStatus)	905	8090	650	731	688	650	536 (prelim)	7

Βιβλιογραφία

AlithiaOnline. (2015). *Μείωση 50% θανάτων στους αυτοκινητόδρομους της Κύπρου*. <http://www.alfanews.com.cy/kypros/item/12813>- Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Allinson, R.E. (2005). *Saving human lives*. Netherlands: Springer.

Ant1iwo. (2014). *Ευάλωτοι οι ποδηλάτες στο οδικό δίκτυο της Κύπρου*. <http://www.ant1iwo.com/news/cyprus/article/84694/eyalwtoi-oi-podhlates-sto-odiko-diktyo-t/> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Αστυνομία Κύπρου. (2015α). *Εκστρατεία ελέγχου για χρήση κινητού τηλεφώνου (ή άλλων αντικειμένων) κατά τη διάρκεια της οδήγησης - 16/10/2014*. <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/2CFE24A5F1E98B8DC2257D730026706D?OpenDocument> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Αστυνομία Κύπρου. (2015β). *Τμήμα Τροχαίας (Β'). Στρατηγικός Σχεδιασμός* <http://www.police.gov.cy/police/police.nsf/All/53648E6A23702CE4C2257A6400295E96?OpenDocument> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Βαρίνος, Γ. (2015). *Χωρίς... οδηγό το AudiA8*. <http://www.gazzetta.gr/in-motion/article/713607/horis-odigo-audi-a8> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Barth, L. (2012). *Vehicle technology can help save lives, if drivers know how to use it*. *AtConsumerReportsNews*. August 29, 2012

Βασιλείου, Β. (2014). *Εφτά μελανά σημεία στους κυπριακούς δρόμους*. <http://www.philenews.com/el-gr/top-stories/885/190059/efta-melana-simeia-stous-kypriakous-dromous> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

BMW Motorrad Cyprus Riders.(2015). *Ασφάλεια .Κανόνες λέσχης*. <http://bmwmotocy.org/el/safety-and-various/137-riders-club-rules> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Βογιατζής, Κ. (2013). *Μεταφορές σε περιόδους οικονομικής στενότητας*. Παρουσίαση στην ημερίδα ΣΕΣ που έγινε στις 06.02.2013. Αθήνα.

Γενικό Χημείο του Κράτους. (2011). *Αλκοόλ, ναρκωτικά, φάρμακα και οδήγηση συνδυασμός που σκοτώνει*. Δεύτερη έκδοση.

CIECA. (2015). *The international commission for driver testing* .<http://www.cieca.eu/>
Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Giannini, A. Ferlazzo, F. Sgalla, R. (2008). *Research report. Risk profiles of young drivers*. Icarus project. Directorate General Energy and Transport

Golias, J. Yannis, G. Vlahogianni, E. Vuthy, P. Saleh, P. Winkelbauer, M. (2010). *Powered two wheeler critical risk factors. Behaviour – Infrastructure – Weather*. Paris: 2BESAFE.

Graziella, J. Richard, A. Mircea, S. (2013). *Back on the track to reach the EU 2020 Road Safety Target?* Brussels: ETSC

Davidse, R. (2005). *Which Systems Improve Road Safety?* IATSS RESEARCH Vol.30 No.1, 2006

Δημήτριου, Δ. (2014). *Οι πιο θανατηφόροι δρόμοι του κυπριακού οδικού δικτύου*<http://www.sigmalive.com/news/local/98967/oi-pio-thanatiforoi-dromoi-tou-kypriakou-odikou-diktyou#sthash.4xTWaPmL.dpuf> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Drews, F. Monisha, P. Strayer, S. (2008). *Passenger and Cell Phone Conversations in Simulated Driving*.*Journal of Experimental Psychology*.Vol. 14, No. 4.

Drivetogether.(2015) *Πρόγραμμα Ασφαλούς Οδήγησης Μοτοσικλέτας «BikeSafe»*.
<http://www.drivetogether.eu/DefaultArticle/Article=1343>

Ecodriving. (2015). *Ecodriving – Τα οφέλη*.
http://www.ecodrive.org/en/home/ecodriving_greece.htm Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Edgerton, J. (2012). *Life-saving auto technology spreads, saving lives*.
<http://www.cbsnews.com/news/life-saving-auto-technology-spreads-saving-lives/>.
Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Eichelberger, A. McCartt, A. (2013). Volvo Drivers' Experiences with Advanced Crash Avoidance and Related Technologies. At *Traffic Injury Prevention*. London: Taylor & Francis

EMCDDA (ΕΚΠΙΝΤ). (2008), *Drug use, impaired driving and traffic accidents, Insights* αριθ. 8, Ευρωπαϊκό Κέντρο Παρακολούθησης Ναρκωτικών και Τοξικομανίας, Λισαβόνα.

EMCDDA (ΕΚΠΙΝΤ). (2007), *Drugs and driving, Selected issue*, Ευρωπαϊκό Κέντρο Παρακολούθησης Ναρκωτικών και Τοξικομανίας, Λισαβόνα.

Επαμεινώνδα, Ε. (2008). *Το Τμήμα Δημοσίων Έργων και η αντιμετώπιση προβλημάτων οδικής ασφάλειας στις πόλεις*. Παρουσίαση που έγινε στο Σεμινάριο Οδικής Ασφάλειας 19 Ιουνίου 2008.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. (2014). *Υπέρ του σωτήριου συστήματος κλήσεων έκτακτης ανάγκης «eCall» τάσσεται το ΕΚ*. <http://www.europarl.europa.eu/news/el/news-room/content/20140224IPR36860/> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

European Commission. (2015) *eCall: Time saved = lives saved* <http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/ecall-time-saved-lives-saved> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Evarts, E. (2012). Automatic braking and better headlights reduce accidents At *Consumer Reports News*, July 03, 2012

Ζαρκαδούλα, Μ. (χ.η). *Οικονομική Εcολογική ασφαλής οδήγηση*. ΚΑΠΕ. http://www.cres.gr/kape/publications/pdf/ENERGYRES_08/3rd%20session/3.2_Zarkadoula.pdf Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Forum of Mobility Centres. (2015). *What is the Forum of Mobility Centres?* <http://www.mobility-centres.org.uk/> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Frederick University. (2013). *Mobile Devices Laboratory Frederick University Ask-4-Alcocheck*. <http://mdl.frederick.ac.cy/Ask4AlcocheckAndroid.html>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Gardner, M. Steinberg, L. (2005). Peer Influence on risk taking, risk preference and risky decision-making in adolescence and adulthood. *Developmental Psychology* 41No.4.pages 625-635.

Gorgu, M. Adanali, G. Tuncel, A. Senen D. Erdogan, B. (2002). *Airbags and wearing seat belts prevent cut-crush injuries or reduce severity of injury in low-speed traffic accidents*. Springer-Verlag.

Θεοχαρίδης, Π. (2015). *Τα μισά οχήματα κυκλοφορούν παράνομα*. <http://www.philenews.com/el-gr/koinonia-eidiseis/160/245663/ta-misa-ochimata-kykloforoun-paranoma>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Hashimoto, N. Kato, S. Tsugawa, S. (2009). *A Cooperative Assistance System Between Vehicles for Elderly Drivers*. IATSS RESEARCH Vol.33 No.1, 2009.

Hughes, B. (2009). *Τα ναρκωτικά στο προσκήνιο. Αντιμετώπιση του προβλήματος της οδήγησης υπό την επήρεια ναρκωτικών στην Ευρώπη*. Luxembourg: Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ikypros. (2015). *Δεκαέξι ποδηλάτες νεκροί το 2007-2013*. <http://ikypros.com/?p=84086> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Joosting, J. (2014). *Wearable technology connects cyclists with cars to save lives*. At *Technology News*. December 22, 2014

Καβαζίδης, Σ. (2014). *Οδικά τροχαία ατυχήματα* [.http://www.aspe.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=266](http://www.aspe.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=266) Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Καλατζής, Μ. (2015). *Αρχηγός αστυνομίας: 2015 και δεν έχουμε καν GPS* [.http://www.politis-news.com/cgi-bin/hweb?-A=283237&-V=articles](http://www.politis-news.com/cgi-bin/hweb?-A=283237&-V=articles) Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Καπαρδής, Α. (2013). *Εγχειρίδιο ΟΔ.Υ.ΚΙ*. Λευκωσία: Πανεπιστήμιο Κύπρου

Καρδαρά, Μ. Παπαζαφειροπούλου, Α. Παππάς, Σ. (2009). *Οδικά τροχαία ατυχήματα Επιδημιολογία, παράγοντες κινδύνου και μέτρα πρόληψης*. Αρχεία Ελληνικής Ιατρικής 2009, 26(6):751-758

Kulikova, E. (2011). The social and policy predictors of driving mobility among older adults. *Journal of Aging & Social Policy*. Pages 1-18

ΚΥΠΕ. (2015). 91χρονος οδηγούσε ανάποδα και τραυμάτισε θανάσιμα 64χρονο. <http://www.sigmalive.com/news/local/201843/91xronos-odigouse-anapoda-kai-travmatise-thanasima-64xrono#sthash.HPSY4li7.BJ9u06AN.dpuf> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

ΚΥΠΕ/CNA. (2013). Έξω από την βουλή θα διαμαρτυρηθούν την Πέμπτη οι διασώστες-πλήρωμα ασθενοφόρου. <http://livenews.com.cy/cgibin/hweb?-A=25166&-V=news>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

ΚΥΠΕ, SigmaLive. (2015). Στον αέρα ο δρόμος Πάφου-Πόλης Χρυσοχούς. <http://www.sigmalive.com/news/local/208195/ston-aera-o-dromos-pafoupolis-xrysoxous#sthash.pBPOBgvd.dpuf>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Λέσχη Μοτοσικλετιστών Λευκωσίας «ΛΗΔΡΑ». (2009) *Ledra Motorcycle Club*. <http://nicosiamotorcycleclub.com/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Lee, K. Jung, H. Bae, Han. (2014). *The study on developing active hood lift system for decreasing pedestrian head injury*. Hyundai – KiaMotors: Korea

Manser, M., Edwards, C., Lerner, N., Jenness, J., & Huey, R. (2013). *Evaluation of a Prototype Safer Teen Car: Final Report*. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.

Marple-Horvat, D. Hannah, L. Cooper, H. a.o. (2008). *Alcohol badly affects eye movements linked to steering, providing for automatic in - car detection of drink driving*. *Neuropsychopharmacology* (2008) 33, p. 849–858.

Μιχαηλίδης, Γ. (2104). *Η Τροχαία εκπονεί νέα μέτρα για ανακοπή των θανατηφόρων*. <http://www.kathimerini.com.cy/index.php?pageaction=kat&modid=1&artid=178349> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Mobileye. (2015). *Our Vision.Your Safety* .<http://www.mobileye.com/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Module close-to.(2006). *Risk prevention for beginning drivers*. <http://www.close-to.net/module.phtml?sprachen1=gr&country=Cyprus&id=1393> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

NHTSMainWebSite. (2015). <http://www.nhtsa.gov/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Ξενοφώντος, Γ. (2015). «Μαθουσάλες» πίσω από το τιμόνι. <http://www.sigmalive.com/news/local/202214/mathousales-piso-apo-to-timoni> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

ΟΔ.Υ.ΚΙ. (2015). *Training courses for third country nationals*. <http://www.cyprusroadsafety.com/Training-Courses-for-Third-Country-Nationals/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Ontario. (2015). *Aging and Driving: Ontario's Licence Renewal Program for Drivers Age 80 and Above*. <https://www.ontario.ca/driving-and-roads/renew-g-drivers-licence-80-years-and-over>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Παναγιώτου, Γ., Βασιλείου, Β., Ναθαναήλ, Γ., Σωφρονίου, Σ. (2011). *Παράγοντες και πρακτικές που συμβάλουν στη μείωση των τροχαίων δυστυχημάτων ανάμεσα στους νέους και προτάσεις για την εκπόνηση σχεδίου δράσης*. Πανεπιστήμιο Κύπρου.

Παπαδάτος, Ν. (χ.η). *Η φιλοσοφία μας*. <http://www.nikospapadatos.gr/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Παπακωνσταντίνου, Α. (2014). *Ανθρώπινη συμπεριφορά: Παράγοντας Κινδύνου ή παράγοντας ασφάλειας*. Αθήνα.

Πολίτης online. (2015). *Διεκόπη η συζήτηση στη Βουλή για το θέμα του νάρκοτεστ*. <http://www.politis-news.com/cgi-bin/hweb?-A=284424&-V=articles>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Philenews / ΚΥΠΕ. (2015α). *Εκστρατεία Αστυνομίας. 472 οδηγοί καταγγέλθηκαν για υπερβολική ταχύτητα μέσα σε 12 ώρες*. <http://www.philenews.com/el-gr/koinonia-eidiseis/160/250363/472-odigoι-katangelthikan-gia-ypervoliki-tachytita-mesa-se-12-ores>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Philenews / ΚΥΠΕ. (2015β). *Νεκρός 64χρονος σε νέο τροχαίο - Υπερήλικας μπήκε στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας.* <http://www.philenews.com/el-gr/koinonia-eidiseis/160/239574/nekros-64chronos-se-neo-trochaio--yperilikas-bike-sto-antitheto-reyma-kykloforias#sthash.pPGIGztt.dpuf> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Philenews / ΚΥΠΕ. (2015γ). *Τέλος του 2015 μας έρχονται οι κάμερες.* <http://www.philenews.com/el-gr/koinonia-eidiseis/160/245348/telos-tou-2015-mas-erchontai-oi-kameres> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Philenews / ΚΥΠΕ. (2014α). *Υψηλή η κατανάλωση αντιβιοτικών στην Κύπρο, λέει ο υπ. Υγείας.* <http://www.philenews.com/el-gr/koinonia-eidiseis/160/228890/ypsili-i-katanalosi-antiviotikon-stin-kypro-leei-o-yp-ygeias#sthash.0Zel3p5R.dpuf> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Philenews / ΚΥΠΕ. (2014β). *Φ. Πατσαλής: Συσσωρευμένα τα προβλήματα στα δημόσια νοσηλευτήρια.* <http://www.philenews.com/el-gr/koinonia-eidiseis/160/221998/fpatsalis-syssorevmena-ta-provlimata-sta-dimosia-nosileftiria#sthash.vwtUcfyU.dpuf>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Philenews. (2015). *Νέο θανατηφόρο δυστύχημα - Ηλικιωμένος ο οδηγός.* <http://www.philenews.com/el-gr/koinonia-eidiseis/160/240546/neo-thanatiforo-dystychima-ilikiomenos-o-odigos>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

PoliceBikeSafe. (2015). <http://www.bikesafe.co.uk/> Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Ristic. B. Rancic, N. Maksimovic, M. κ.α. (2012). *The influence of alcohol intoxication on the severity of injuries suffered by drivers in road traffic accidents.* Berlin: Springer.

Romano, E. Voas, R. (2011). Drug and Alcohol Involvement in Four Types of Fatal Crashes. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs*. Vol. 72, 2011 Issue 4.

RoSPA.(2013). *In Vehicle Monitoring (Black Box) Technology.* <http://www.rospa.com/roadsafety/info/black-box-technology.pdf>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

RoSPA.(2010). *OlderDrivers*.

<http://www.rospa.com/roadsafety/policy/statements/Info/older-drivers-2010.pdf>

Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Sigmalive. (2015). *Νέο θανατηφόρο δυστύχημα με θύμα 38χρονη μητέρα*.

<http://www.sigmalive.com/news/local/206081/neo-thanatiforo-dystyxima-me-thyma-38xroni-mitera>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Sigmalive. (2014). *Νοσηλευτές: Η αποπαγοποίηση θέσεων δεν λύνει τα προβλήματα*.

<http://www.sigmalive.com/lifestyle/health/185335/nosileftes-i-apopagopoiisi-theseon-den-lynei-ta-provlimata#sthash.JnSNedCo.dpuf>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο

2 Μαΐου 2015.

Siren, A. Haustein, S. Meng, A. a.o. (2013). *Concerns and Solutions – Road Safety in the Ageing Societies*. European Commission.

Siren, A. Haustein, S. (2013). *Baby boomers' mobility patterns and preferences: What are the implications for future transport?* *Transport Policy*, 29, p.136–144.

Soderstrom, C. Joyce, J. (2008). Medical review of fitness to drive in older drivers: The Maryland Experience. *Traffic Injury Prevention Volume 9, Issue 4, 2008*.

<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389580801895301#.VP4Os44xFSQ>

Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Steriu, M. (2012). *Raising the bar. Review of cycling safety policies in the European Union*.

Brussels: ETSC.

Stevens, T. (2014). *Inside Volvo's self-driving car: Improving driver safety without the driver*.

<http://www.cnet.com/news/a-ride-in-volvos-autonomous-car-how-the-next-step-in-driver-safety-requires-replacing-the-driver/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2

Μαΐου 2015.

Σωτηριάδου, Κ. Σαράφης, Π. Μαλλιάρου, Μ. (2013). *Οδηγητική συμπεριφορά και τροχαία ατυχήματα ως πρόβλημα δημόσιας υγείας*. Τεύχος 2 (Τόμος 4). Ελληνικό Περιοδικό της Νοσηλευτικής Επιστήμης.

Timotheou, S. Christos G. Panayiotou G. & Polycarpou, M. (2015). *Transportation Systems: Monitoring, Control, and Security*. Kyriakides, E. & Polycarpou, M (επιμ.)

Intelligent Monitoring, Control, and Security of Critical Infrastructure Systems. Berlin: Springer-Verlag.

TISPOL. (2015). *RoadDeaths 2008 – 2014*. <https://www.tispol.org/lifesaver/european-road-safety-situation/road-deaths-2008-2014>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

TISPOL. (2013). *Introducing the BikeSafe motorcycle initiative in Cyprus*. <https://www.tispol.org/tispoltv/video-features/introducing-bikesafe-motorcycle-initiative-cyprus>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Townsend, E. Galbraith, J. (2012α). *How can In-vehicle safety equipment improve road safety at work?* Brussels: ETSC.

Townsend, E. Galbraith, J. (2012β). *Preventing road accidents and injuries for the safety of employees. Minimising In-Vehicle distraction*. Brussels: ETSC.

TRL. (2012). *2 Besafe*. <http://www.trl.co.uk/case-studies/human-factors-2-be-safe/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

TRL. (2008). *Dangers of texting whilst driving*. <http://www.trl.co.uk/case-studies/behaviour-dangers-of-texting-whilst-driving/>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

USATODAY. (2008). *Study: Drivers on cell phone four times more likely to crash*. http://usatoday30.usatoday.com/news/nation/2005-07-12-cell-driving_x.htm. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων. (2013). *Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας*. Τμήμα Οδικών Μεταφορών. Κύπρος

Χανδάνος, Ι. Γιαννής, Γ. και Αντωνίου, Κ. (2012). *Οικονομική κρίση και οδικά ατυχήματα*. Αθήνα.

Χατζηβασίλης, Μ. (2015). *Θανατηφόρος συνδυασμός με ναρκωτικά και αλκοόλ*. <http://www.philenews.com/el-gr/koinonia-eidiseis/160/241305/thanatiforos-syndyasmos-me-narkotika-kai-alkool>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Χριστοδούλου, Μ. (2014). *Αγγελίδης στο 24H: "Πρόβλημα οι 677 κενές θέσεις στην Αστυνομία"*. <http://24h.com.cy/society/item/49036-aggelides-sto-24h-provlima-oi-677-kenes-theseis.html>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

Volvo cars (2014). *World-first technology connects cycle helmets with cars*. <https://www.media.volvocars.com/us/en-us/media/pressreleases/155565/volvo-cars-and-poc-to-demonstrate-life-saving-wearable-cycling-tech-concept-at-international-ces-201>. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο 2 Μαΐου 2015.

W.H.O. (2009α) *European status report on road safety. Towards safer roads and healthier transport choices*. Text editing by David Breuer. Copenhagen: W.H.O

W.H.O. (2009β). *Global status report on road safety: time for action*. Geneva: World Health Organization. 2009.