

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης

Πτυχιακό Πρόγραμμα
Αστυνομικών Σπουδών

Πτυχιακή Διατριβή



Η εμπλοκή των τουριστών στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην
Κύπρο

Μενέλαος Μενελάου

Επιβλέπων καθηγητής
Δρ. Μαρκιανός Κόκκινος

Μάιος, 2016

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης

**Πτυχιακό Πρόγραμμα
Αστυνομικών Σπουδών**

Πτυχιακή Διατριβή

**Η εμπλοκή των τουριστών στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην
Κύπρο**

Μενέλαος Μενελάου

**Επιβλέπων καθηγητής
Δρ. Μαρκιανός Κόκκινος**

Η παρούσα πτυχιακή διατριβή υποβλήθηκε προς μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων για απόκτηση πτυχιακού τίτλου σπουδών στο Τμήμα Αστυνομικών Σπουδών από τη Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

Μάιος 2016

Περίληψη

Η παρούσα πτυχιακή διατριβή σκοπεύει στην ανάλυση της εμπλοκής των τουριστών στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο, για την περίοδο 2010-2014. Μέσα από την ανάλυση γίνεται καταγραφή των αιτιών και των παραγόντων που σχετίζονται με την εμπλοκή των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις και προτείνονται εισηγήσεις για πρόληψη του φαινομένου.

Στην εν λόγω εργασία παρουσιάζονται και αναλύονται τα στατιστικά στοιχεία που διαθέτει η Αστυνομία Κύπρου για τις οδικές τροχαίες συγκρούσεις, ενώ παράλληλα γίνεται συσχετισμός με την κατάσταση που επικρατεί σε διεθνές επίπεδο, με βάση τα στοιχεία που συλλέγονται και παρουσιάζονται από μελέτες και έρευνες διεθνών αναγνωρισμένων οργανισμών.

Μέσω της ανασκόπησης της διεθνούς βιβλιογραφίας, διαφάνηκε η σημαντικότητα του θέματος αφού πέραν του 50% των θανάτων τουριστών στην Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλεται σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, καθώς επίσης και το γεγονός ότι οι τουρίστες επιλέγουν τον προορισμό τους με βάση το επίπεδο ασφάλειας που τους προσφέρει μια χώρα. Παρόλο που από την παρούσα πτυχιακή διατριβή προκύπτει ότι η εμπλοκή τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κυμαίνεται σε χαμηλά επίπεδα, από την εξέταση των στοιχείων διαφαίνεται ότι υπάρχει αύξηση της εμπλοκής τους το 2014, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη. Η εμπλοκή τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο μπορεί να αποτελέσει αποτρεπτικό παράγοντα καθόδου τουριστών στο νησί, γεγονός που πιθανό να επηρεάσει την ήδη καταπονημένη ελέω κρίσης οικονομία.

Συμπερασματικά, ο τουρισμός αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος για την Κύπρο και πρέπει να γίνει μια συντονισμένη προσπάθεια απ' όλους τους αρμόδιους φορείς για διασφάλιση του. Λαμβάνοντας υπόψη και την έλλειψη ανάλογων ευρημάτων από άλλες έρευνες, τα αποτελέσματα της παρούσας εργασίας μπορούν να αξιοποιηθούν τόσο για την πρόληψη των οδικών τροχαίων συγκρούσεων όσο και για την ασφάλεια των τουριστών στην κοινωνία.

Ευχαριστίες

Η πτυχιακή διατριβή υποβλήθηκε στο Τμήμα Αστυνομικών Σπουδών του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου κατόπιν έγκρισης του Ακαδημαϊκού Υπευθύνου του Προγράμματος Δρ. Πέτρου Πασιαρδή, τον οποίο και ευχαριστώ τόσο για τις σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές που μου έδωσε στο αρχικό στάδιο της μελέτης, όσο και για το εκπαιδευτικό υλικό που μας έχει παραχωρήσει, αλλά και γενικότερα για την σημαντική και αξιόλογη προσφορά του στον τόπο μας.

Αισθάνομαι επίσης την ηθική υποχρέωση να ευχαριστήσω ιδιαίτερα τον επιβλέπων καθηγητή μου Δρ. Μαρκιανό Κόκκινο, για το χρόνο που αφιέρωσε και την πολύτιμη βοήθεια του, τόσο στην επιλογή του θέματος, όσο και για την συνεχή και εποικοδομητική καθοδήγησή του κατά την διάρκεια της μελέτης, συμβάλλοντας τα μέγιστα στη σωστή παράθεση του θέματος της έρευνας.

Τέλος, θέλω να εκφράσω τις θερμές και ειλικρινές ευχαριστίες μου στα μέλη της εξεταστικής επιτροπής για τις καλόπιστες παρατηρήσεις τους και την γενικότερη αντιμετώπιση που επέδειξαν.

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	1
1.1 Τουρισμός	2
1.2 Οδικές τροχαίες συγκρούσεις	3
1.3 Οδική ασφάλεια	4
1.4 Σκοπός	5
2. Ερευνητική/Βιβλιογραφική Ανασκόπηση	7
2.1 Οδηγητική συμπεριφορά	8
2.2 Εμπλεκόμενοι φορείς στον τομέα της οδικής ασφάλειας	10
2.3 Επιπτώσεις των οδικών τροχαίων συγκρούσεων στον τουρισμό	11
2.3.1 Οικονομικές επιπτώσεις	12
2.3.2 Επιπτώσεις στον τουρισμό	13
3. Μεθοδολογία Έρευνας	15
4. Γενικά στοιχεία οδικών τροχαίων συγκρούσεων	18
4.1 Ευρωπαϊκή Ένωση	18
4.2 Κύπρος	20
5. Ανάλυση οδικών τροχαίων συγκρούσεων με τουρίστες	23
5.1 Κατά μήνα	24
5.2 Κατά μέρα και ώρα	25
5.3 Κατά αιτία	27
5.4 Κατά επαρχία	29
5.5 Κατά ιδιότητα ενεχομένου	30
5.6 Κατά ηλικιακή ομάδα	32
5.7 Κατά φύλο	34
5.8 Νεκροί τουρίστες κατά χώρα καταγωγής	36
5.9 Οδικό δίκτυο	37
5.10 Χρήση προστατευτικών μέτρων	39
6. Μέτρα πρόληψης των οδικών τροχαίων συγκρούσεων	41
7. Επίλογος	43
7.1 Εμπλοκή τουριστών στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο	44
7.2 Συμπέρασμα	46

Γραφήματα

Γράφημα 1. Εξελικτική πορεία του αριθμού των νεκρών στην Ε.Ε., 2010-2020	19
Γράφημα 2. Αριθμός νεκρών για τα έτη 2010 και 2014, κατά χώρα μέλος της Ε.Ε.	20
Γράφημα 3. Εξελικτική πορεία του αριθμού των νεκρών στην Κύπρο, 2010-2020	21
Γράφημα 4. Ποσοστό εμπλεκόμενων τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά μήνα, 2010-2014	25
Γράφημα 5. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά μέρα, για την περίοδο 2010-2014	26
Γράφημα 6. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά ώρα, για την περίοδο 2010-2014	27
Γράφημα 7. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά αιτία, για την περίοδο 2010-2014.....	28
Γράφημα 8. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά επαρχία, για την περίοδο 2010-2014	30
Γράφημα 9. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά ιδιότητα ενεχομένου, για την περίοδο 2010-2014.....	31
Γράφημα 10. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά ηλικιακή ομάδα και ιδιότητα ενεχομένου, για την περίοδο 2010-2014	33
Γράφημα 11. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά φύλο και ιδιότητα ενεχομένου, για την περίοδο 2010-2014.....	35
Γράφημα 12. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο ανάλογα με την χρήση του οδικού δικτύου, για την περίοδο 2010-2014	38
Γράφημα 13. Ποσοστό χρήσης προστατευτικών μέτρων από τους τουρίστες που ενεπλάκησαν σε οδικές συγκρούσεις την περίοδο 2010-2014	39

Πίνακες

Πίνακας 1. Οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά έτος, 2010-2014.....	22
Πίνακας 2. Εμπλεκόμενοι τουρίστες σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά έτος, 2010-2014	24
Πίνακας 3. Ποσοστό εμπλοκής τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, με βάση τις κύριες ηλικιακές ομάδες τουριστών που αφίχθηκαν στην Κύπρο, για την περίοδο 2010-2014	32
Πίνακας 4. Ποσοστό αφίξεων τουριστών και τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά φύλο, για την περίοδο 2010-2014.....	34
Πίνακας 5. Αφίξεις τουριστών κατά τις πέντε πρώτες χώρες, για τη περίοδο 2010-2014	36
Πίνακας 6. Τουρίστες που έχασαν την ζωή τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, κατά χώρα καταγωγής, για την περίοδο 2010-2014.....	37

Κεφάλαιο 1

Εισαγωγή

Η ευημερία των τουριστών ή επισκεπτών σ' ένα προορισμό, τύγχανε μέχρι πρόσφατα ελάχιστης προσοχής (Walker, 2004). Διάφορα ζητήματα που αφορούν την προσωπική τους ασφάλεια και υγεία, έχουν επισημανθεί κυρίως από ορισμένα επεισόδια υψηλού κινδύνου όπως τρομοκρατικές επιθέσεις, μεγάλης κλίμακας φυσικές καταστροφές και επιδημίες που είναι απειλητικές για τη ζωή. Αν και τέτοια συμβάντα είναι καταστροφικά στη φύση και προκαλούν μεγάλη ανησυχία στην κοινωνία, εντούτοις για την πλειοψηφία των ταξιδιωτών η υγεία και η προσωπική ασφάλεια τους, είναι πολύ πιο πιθανό να επηρεαστούν είτε από μια ασθένεια είτε από την εμπλοκή τους σε μια οδική τροχαία σύγκρουση ή ακόμα με τη θυματοποίηση τους κατά την διάπραξη ενός εγκλήματος.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις φαίνεται να είναι η κύρια αιτία θανάτου μεταξύ των τουριστών, καθώς αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 50% του συνόλου των θανάτων. Επίσης, ποσοστό 20% από τις εισαγωγές στα νοσοκομεία και ποσοστό 30% των επισκέψεων σε τμήματα επειγόντων περιστατικών, είναι αποτέλεσμα τροχαίου ατυχήματος (World Health Organization, 2004).

Αυτή η πτυχιακή διατριβή βοηθά στη κατανόηση των διαθέσιμων στοιχείων που εξασφαλίστηκαν από επίσημες πηγές, έτσι ώστε να εξεταστεί τόσο το φαινόμενο της συμμετοχής των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις αλλά και το πραγματικό μέγεθος του προβλήματος. Επίσης, αναφέρονται οι επιπτώσεις που πιθανό να προκύψουν για τον τουρισμό ως συνέπεια των οδικών τροχαίων συγκρούσεων.

1.1 Τουρισμός

Ο τουρισμός αποτελεί μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων για την παγκόσμια οικονομία γενικότερα, πόσο μάλλον για την Κύπρο που ως νησί, έχει ως βασικό άξονα ανάπτυξης τον τουρισμό. Δεν είναι υπερβολικό να χαρακτηριστεί ως ο αιμοδότης της οικονομίας της Κύπρου. Επίσης, η ανάπτυξη του τουρισμού επιφέρει αναβάθμιση, εκσυγχρονισμό αλλά και δημιουργία νέων υπηρεσιών, υποδομών και οδικού δικτύου.

Όπως αναφέρεται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (WTO), κατά το 2014, ο διεθνής τουρισμός συνέχισε να παρουσιάζει μια αυξητική τάση, παρά τις πολλές προκλήσεις που αντιμετωπίζει η κοινωνία. Συγκεκριμένα, παρουσιάστηκε αύξηση 4,4% (1.135 εκατομμύρια) των τουριστών που ταξιδεύουν διεθνώς, παρουσιάζοντας μια συνεχόμενη ανοδική πορεία τα τελευταία πέντε χρόνια, σε σχέση με το 2009 που εμφανίστηκε η παγκόσμια οικονομική κρίση. Περισσότερο από 1.1 δισεκατομμύρια τουρίστες πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια κάθε χρόνο, γεγονός που αποτελεί δύναμη και βασικό μοχλό της παγκόσμιας οικονομικής ανάκαμψης. Η συνεχής πρόοδος και ανάπτυξη του τουρισμού αποτελεί μια πολύ αποτελεσματική λύση για πολλές από τις μεγαλύτερες παγκόσμιες προκλήσεις, καθώς συμβάλλει αποφασιστικά στην δημιουργία εργασίας, στη μείωση της φτώχειας, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην πολυπολιτισμική ειρήνη (UNWTO, 2015). Χαρακτηριστικά, στην Κύπρο κατά το 2014 αφίχθηκαν 2.441.231 τουρίστες από διάφορες χώρες ανά το παγκόσμιο, σε σχέση με 2.405.387 που αφίχθηκαν το 2013, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 35.844 τουρίστες ή ποσοστό 1,5% (Στατιστική Υπηρεσία, 2015).

Το επίπεδο ασφάλειας σε μια χώρα αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στην επιλογή ενός τουριστικού προορισμού. Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα σημαντικό πυλώνα στην δημιουργία αισθήματος ασφάλειας τόσο για τους πολίτες της χώρας, όσο και για όσους επιθυμούν να την επισκεφτούν για σκοπούς εργασίας ή αναψυχής, αφού συνδέεται μεταξύ άλλων με τις πολιτικές που αφορούν την απασχόληση, την εκπαίδευση, την ασφάλιση, τη δημόσια υγεία, τη δικαιοσύνη, το εμπόριο και τις εξωτερικές υποθέσεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010).

1.2 Οδικές τροχαίες συγκρούσεις

Ο όρος «οδικές τροχαίες συγκρούσεις» χρησιμοποιείται πλέον ευρέως αντί του όρου «οδικά δυστυχήματα», καθότι η λέξη «δυστύχημα» δημιουργεί την εντύπωση ότι ένα περιστατικό δεν μπορούσε να αποφευχθεί, γεγονός που οδηγεί στο λανθασμένο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχει οποιαδήποτε ευθύνη σε αυτόν που μετέχει στο περιστατικό (Turkewitz, 2013).

Με βάση την Αστυνομική Διάταξη 2/21, στην Κύπρο χρησιμοποιείται ο όρος «οδικά τροχαία δυστυχήματα» και υποδηλώνει *«δυστύχημα στο οποίο εμπλέκονται ένα ή περισσότερα οχήματα που βρίσκεται σε κίνηση σε οδό και στο οποίο προκαλείται θάνατος ή σωματική βλάβη οποιουδήποτε προσώπου ή ζημιά σε οποιοδήποτε περιουσιακό στοιχείο»*. Ως εκ τούτου, ταξινομούνται σε 4 βασικές κατηγορίες: (1) τα θανατηφόρα δυστυχήματα, (2) τα δυστυχήματα με σοβαρές σωματικές κακώσεις, (3) τα δυστυχήματα με ελαφρές σωματικές κακώσεις και (4) τα δυστυχήματα με υλικές ζημιές. Όπως αναφέρεται στην εν λόγω Αστυνομική Διάταξη, θανατηφόρα θεωρούνται τα δυστυχήματα στα οποία προκλήθηκε ο θάνατος ενός προσώπου (για στατιστικούς σκοπούς μόνο, θεωρούνται τα δυστυχήματα στα οποία το θύμα απεβίωσε εντός 30 ημερών από την ημέρα πρόκλησης της σύγκρουσης). Δυστυχήματα με σοβαρές σωματικές κακώσεις θεωρούνται αυτά στα οποία προκαλείται κάταγμα, εσωτερικές κακώσεις, διάσειση εγκεφάλου και γενικά οτιδήποτε άλλο καθιστά αναγκαία την κράτηση του τραυματία σε νοσηλευτικό ίδρυμα για παροχή ιατρικής περίθαλψης, νοουμένου ότι η κράτηση του δεν γίνεται απλά για προληπτικούς λόγους. Δυστυχήματα με ελαφρές σωματικές κακώσεις θεωρούνται αυτά στα οποία προκαλούνται διαστρέμματα, εκδορές ή μώλωπες στο θύμα. Με υλικές ζημιές θεωρούνται τα δυστυχήματα στα οποία προκλήθηκαν ζημιές σε οχήματα, περιουσία ή ζώα που σκοτώθηκαν ή όχι και διαχωρίζονται σε δυστυχήματα με σοβαρές υλικές ζημιές και δυστυχήματα με ελαφρές υλικές ζημιές.

Επίσης, όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2015), το 2013 οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης συμφώνησαν σε ένα κοινό ορισμό του «σοβαρού τραυματισμού», ούτως ώστε να εξάγονται πιο αξιόπιστα και συγκρίσιμα στατιστικά στοιχεία, καθότι προηγουμένως υπήρχαν διαφορετικοί ορισμοί ανάμεσα στις ευρωπαϊκές χώρες.

1.3 Οδική ασφάλεια

Η οδική ασφάλεια αποτελεί σοβαρό κοινωνικό ζήτημα. Κάθε μέρα, εκατομμύρια πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο επιβαίνοντας ενός οχήματος, ενός ποδηλάτου ή ακόμα και περπατώντας. Το 2014, περίπου 25.700 άνθρωποι έχασαν την ζωή τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, ενώ περισσότεροι από 200.000 άνθρωποι επέστρεψαν στο σπίτι, με τη ζωή τους να αλλάζει δραστικά συνέπεια των σοβαρών τραυματισμών τους. Ως εκ τούτου, κάθε θανατηφόρα ή σοβαρή οδική τροχαία σύγκρουση στους δρόμους είναι μια τραγωδία (Bulk, 2015).

Οι θανατηφόρες οδικές συγκρούσεις θεωρούνται ανά το παγκόσμιο ως ένα από τα μεγαλύτερα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα. Σε οικονομικούς όρους, το κόστος των τραυματισμών από τροχαία εκτιμάται σε περίπου 1% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ) σε χώρες χαμηλού εισοδήματος, 1,5% σε χώρες μεσαίου εισοδήματος και 2% στις χώρες υψηλού εισοδήματος. Το συνολικό οικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων υπερβαίνει τα 518 δισεκατομμύρια δολάρια σε παγκόσμιο επίπεδο (WHO, 2004).

Ο πρώτος κρίκος της αλυσίδας της οδικής ασφάλειας είναι ο χρήστης του οδικού δικτύου. Όσο αποτελεσματικά και να είναι τα τεχνικά μέτρα, η συμπεριφορά του χρήστη καθορίζει την αποτελεσματικότητα της πολιτικής που αφορά την οδική ασφάλεια (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010). Ως εκ τούτου, θα πρέπει να συνεκτιμάται τόσο ο παράγοντας του ανθρώπινου λάθους όσο και η λανθασμένη συμπεριφορά, έτσι ώστε να περιορίζονται οι συνέπειες και να προστατεύονται οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου όπως πεζοί, ποδηλάτες και τουρίστες.

Σε σχέση με την θυματοποίηση των τουριστών γενικότερα αλλά και την εμπλοκή τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις ειδικότερα, υπάρχουν στοιχεία που καταδεικνύουν ότι οι άνθρωποι κατά την διάρκεια των διακοπών τους συμπεριφέρονται λιγότερο ορθολογικά (Walker, 2004). Με βάση τον Tarlow (2000), αυτή η αλλαγή στη συμπεριφορά αφήνει τον επισκέπτη ανοικτό σε κινδύνους που αλλιώς θα μπορούσαν να αποφευχθούν. Η πεποίθηση των τουριστών ότι ο προορισμός τους είναι πιο ασφαλές μέρος σε σχέση με τον τόπο μόνιμης διαμονής τους, επιφέρει

μια πιο αφελή συμπεριφορά από μέρους τους σε σχέση με τους ντόπιους. Επίσης, η άγνωστη προς αυτούς περιοχή, σε συνάρτηση με την επιδίωξη τους για ψηλότερα επίπεδα περιπέτειας, τους διαχωρίζει από τους ντόπιους. Οι τουρίστες δεν διατηρούν τα συνήθη κοινωνικά ή ηθικά τους πρότυπα κατά την διάρκεια των διακοπών, όπου αποζητούν τόσο την σωματική όσο και την πνευματική χαλάρωση, γεγονός που πιθανό να επιφέρει χαλάρωση στους αμυντικούς μηχανισμούς του οργανισμού τους, κάνοντας τους ευάλωτους και απρόσεκτους. Ακόμα, για πολλούς ανθρώπους η απομάκρυνση από το σύνηθες περιβάλλον, τους απελευθερώνει από τους περιορισμούς και τις αναστολές τους, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο κίνδυνος θυματοποίησης τους (Tarlow, 2000).

1.4 Σκοπός

Η παρούσα πτυχιακή διατριβή έχει ως σκοπό να αναλύσει την εμπλοκή των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, κυρίως στην Κύπρο, φαινόμενο που μπορεί να επηρεάσει την ήδη καταπονημένη ελέω κρίσης οικονομία, επιφέροντας αρνητικές επιπτώσεις στην σημαντικότερη πηγή εισοδήματος του νησιού, τον τουρισμό.

Επίσης, το γεγονός ότι στην Κύπρο δεν έχει πραγματοποιηθεί παρόμοια εργασία, επιστημονική μελέτη ή έρευνα, σε σχέση με τη συμμετοχή τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, αποτέλεσε το σημαντικότερο κίνητρο για υλοποίηση της παρούσας πτυχιακής διατριβής.

Τα αποτελέσματα της εργασίας αναμένεται να αποτελέσουν χρήσιμο αντικείμενο για τους αρμόδιους φορείς και κυρίως σε όσους καταβάλλουν προσπάθειες αντιμετώπισης τόσο του φαινομένου της συμμετοχής των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, όσο και της γενικότερης ανάπτυξης του τουρισμού στη Κύπρο.

Στην παρούσα πτυχιακή εργασία, μέσα από τη στατιστική απεικόνιση του προβλήματος, παρουσιάζονται μεταξύ άλλων οι αιτίες εμπλοκής των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, η ιδιότητα τους κατά την ώρα της σύγκρουσης, καθώς και ο χρόνος και ο τόπος που προκλήθηκε η σύγκρουση. Επίσης, εκτός της περίπτωση της Κύπρου, γίνεται αναφορά και σε

στοιχεία που αφορούν την Ευρωπαϊκή Ένωση γενικότερα. Η ανάλυση των στοιχείων δίνει μια ξεκάθαρη εικόνα του προβλήματος, ενώ ταυτόχρονα παρατίθενται και μέτρα αντιμετώπισης του.

Κεφάλαιο 2

Βιβλιογραφική Ανασκόπηση

Οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις αποτελούν μια από τις σημαντικότερες αιτίες πρόκλησης θανάτου ή μόνιμης αναπηρίας (WHO, 2004). Με βάση την παγκόσμια έρευνα του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας (2009) σε σχέση με την οδική ασφάλεια, οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις αναμένεται να ανέλθουν το 2030 στην 5^η θέση των αιτιών θανάτου, γεγονός που τις καθιστά ως παγκόσμιο πρόβλημα υγείας αλλά και ανάπτυξης. Επίσης, όπως αναφέρεται στην εν λόγω έρευνα, οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις αποτελούν ήδη την πρώτη αιτία πρόκλησης θανάτου στην ηλικιακή ομάδα των 15-29 ετών, ενώ αποτελούν την δεύτερη και τρίτη αιτία θανάτου στις ηλικιακές ομάδες των 5-14 ετών και 30-44 ετών, αντίστοιχα (Σωτηριάδου, Σαράφης & Μαλλιάρου:2013, 59).

Με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2015), κάθε χρόνο πέραν του ενός εκατομμυρίου ανθρώπων χάνουν τη ζωή τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις ανά το παγκόσμιο, ενώ πέραν των πενήντα εκατομμυρίων τραυματίζονται. Η μη λήψη νέων και αποτελεσματικών μέτρων αντιμετώπισης του φαινομένου αναμένεται να επιφέρει περεταίρω αύξηση στους θανάτους, ειδικά σε χώρες χαμηλού εισοδήματος. Ακόμα και στις χώρες που παρουσιάζονται καλύτερα αποτελέσματα, οι επενδύσεις που γίνονται στον τομέα της πρόληψης είναι δυσανάλογες σε σχέση με το ψηλό κοινωνικοοικονομικό κόστος που επιφέρουν οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015).

Καθημερινώς, παγκόσμια το οδικό δίκτυο φιλοξενεί ένα πολύ μεγάλο αριθμό χρηστών, όπως οδηγούς αυτοκινήτων, πεζούς, ποδηλάτες και μοτοσυκλετιστές. Η χρήση του οδικού δικτύου

φέρνει αντιμέτωπους χιλιάδες ανθρώπους, οι οποίοι διαφέρουν μεταξύ τους ως προς το χαρακτήρα, τον τρόπο σκέψης, τη διανοητική και σωματική ικανότητα, το φύλο, την ηλικία, την εμπειρία, την εκπαίδευση, τη φυλή και τη χώρα διαμονής (Σωτηριάδου, κ.ά., 2013). Αυτή η διαφορετικότητα δημιουργεί ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου μεταξύ των οποίων και οι τουρίστες, οι οποίοι βρίσκονται σε μια ξένη χώρα, σε άγνωστο περιβάλλον και οδικό δίκτυο.

Γενικά, στην Ευρώπη οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις είναι η κύρια αιτία θανάτου μεταξύ των τουριστών, αν και το γεγονός αυτό δεν καταδεικνύει ότι συμβαίνει στον ίδιο βαθμό σε όλες τις χώρες (WHO, 2004).

2.1 Οδηγητική συμπεριφορά

Υπάρχουν διάφορες θεωρίες και μοντέλα συμπεριφορών, τα οποία προσπαθούν να ερμηνεύσουν διάφορους παράγοντες που συμβάλουν στον καθορισμό συμπεριφορών υγείας. Οι θεωρίες αυτές προσπαθούν να εξηγήσουν και την οδηγητική συμπεριφορά εστιάζοντας σε συμπεριφοριστικούς, περιβαλλοντικούς, ψυχολογικούς και κοινωνικούς παράγοντες. Για παράδειγμα, ο Forward (2009), κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η σκόπιμη παραβατική οδηγητική συμπεριφορά, αποζημιώνει συναισθηματικά τους παραβάτες και ως εκ τούτου δεν αποδέχονται τα αρνητικά που μπορεί να επιφέρει αυτή τους η συμπεριφορά (Σωτηριάδου, κ.ά., 2013).

Σημαντικό ρόλο στην οδηγητική συμπεριφορά παίζει ο παράγοντας άνθρωπος. Όπως αναφέρουν οι Machin and Sankey (2008), είναι σημαντική η ικανότητα του οδηγού να αντιλαμβάνεται τον κίνδυνο και να αξιολογεί σωστά την πιθανότητα εμπλοκής του σε μια οδική τροχαία σύγκρουση. Επίσης, με βάση τον Schwebel (2007) οι οδηγοί διαφέρουν μεταξύ τους ως προς τις ικανότητες τους αλλά και την αντίληψη που έχουν για αυτές τους τις ικανότητες. Ο κάθε άνθρωπος θεωρεί ότι είναι καλύτερος οδηγός από τους άλλους, υπερεκτιμώντας τις δυνατότητες του ως προς την αντιμετώπιση πιθανών κινδύνων.

Σύμφωνα με το Sjoberg (2004), η αντίληψη του κινδύνου εξαρτάται από τις ιδεολογικές, πολιτισμικές και κοινωνικές αξίες του ατόμου. Επομένως, οδηγώντας σε μια ξένη χώρα, με

διαφορετική κουλτούρα και αξίες, αυξάνει τον κίνδυνο εμπλοκής του ατόμου σε μια οδική τροχαία σύγκρουση. Από χώρα σε χώρα, η οδηγητική συμπεριφορά διαφέρει σε μεγάλο βαθμό. Τα αποτελέσματα έρευνας που πραγματοποιήθηκε σε έξι χώρες: Ελλάδα, Μεγάλη Βρετανία, Τουρκία, Φιλανδία και Ολλανδία, κατέδειξαν ότι υπάρχουν πολύ μεγάλες διαφορές σε σχέση με το τι θεωρείται «ασφαλής οδηγητική συμπεριφορά» μεταξύ των δυτικών ευρωπαϊκών χωρών και των νότιων και μεσανατολικών χωρών (Σωτηριάδου, κ.ά., 2013).

Όπως αναφέρεται στους Turker, Lajunen, Chliaoutakis, Parker and Summala (2006), τα αποτελέσματα έρευνας κατέδειξαν σημαντικές διαφορές μεταξύ των χωρών σε σχέση με τις ικανότητες ασφαλούς οδήγησης και τις αυτόματες μηχανικές δεξιότητες. Για παράδειγμα, η έρευνα που έγινε σε Σουηδία και Τουρκία αναφορικά με το όριο ταχύτητας, κατέδειξε διαφορές στη συμπεριφορά των οδηγών (Warner, Henriette, Turker and Lajunen, 2009). Οι διαφορές αυτές οφείλονταν στη διαφορετική νοοτροπία των οδηγών, στον αντιληπτό συμπεριφορικό έλεγχο, στην υποκειμενική νόρμα, καθώς και στην πρόθεση και συμπεριφορά τους.

Επίσης, όπως αναφέρουν οι Petridou, Dessypris, Skalkidou and Trichopoulos (1999), τα στατιστικά στοιχεία αναφορικά με οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Ελλάδα, καταδεικνύουν ότι τους θερινούς μήνες αυξάνεται ο αριθμός των συγκρούσεων λόγω του τουρισμού και κατ' επέκταση των πολλών ξένων οχημάτων που κυκλοφορούν στην χώρα. Οι τουρίστες είναι πιο επιρρεπείς σε ατυχήματα, ένεκα της άγνοιας των συνθηκών οδήγησης στη χώρα που επισκέπτονται.

Ο τρόπος ζωής σε μια χώρα μπορεί να επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό την πιθανότητα εμπλοκής τουριστών σε μια οδική τροχαία σύγκρουση. Για παράδειγμα, με βάση τα ευρήματα των Papadaki, Kontogiannis, Tzamalouka, Darviric and Chliaoutakis (2008), τα επίπεδα διασκέδασης που προσφέρει μια χώρα, όπως τα πολλά πάρτι που διοργανώνονται σε συνδυασμό με το ξενύχτι και την αλόγιστη χρήση αλκοόλ, αυξάνουν σημαντικά τις πιθανότητες εμπλοκής σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις. Ειδικά, για τους τουρίστες που ταξιδεύουν σε μια ξένη χώρα για διακοπές με απώτερο σκοπό την ψυχαγωγία, την αναζήτηση απολαύσεων και την διασκέδαση χωρίς όρια, οι πιθανότητες εμπλοκής τους είναι αυξημένες.

2.2 Εμπλεκόμενοι φορείς στον τομέα της οδικής ασφάλειας

Η ανάπτυξη μιας επιτυχημένης πολιτικής για την οδική ασφάλεια περιλαμβάνει τη συμμετοχή διάφορων φορέων και ομάδων μιας χώρας. Συγκεκριμένα, ο τομέας της οδικής ασφάλειας απαιτεί την ενεργό εμπλοκή της Αστυνομίας, της κυβέρνησης μέσω των διαφόρων υπουργείων, των μέσων μαζικής ενημέρωσης, επαγγελματιών και εμπειρογνομόνων, διαφόρων ομάδων και οργανισμών που ασχολούνται για την οδική ασφάλεια, της βιομηχανίας γενικότερα αλλά και των ίδιων των πολιτών οι οποίοι αποτελούν τους χρήστες του οδικού δικτύου (WHO, 2015).

Σε πολλές χώρες οι ευθύνες για εφαρμογή πολιτικής αναφορικά με την οδική ασφάλεια, διαμοιράζονται σε διάφορα επίπεδα της κυβέρνησης, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Για παράδειγμα, στις ΗΠΑ, οι ευθύνες διαμοιράζονται τόσο στην ομοσπονδιακή κυβέρνηση όσο και στην κάθε πολιτεία ξεχωριστά, ενώ στην Ευρωπαϊκή Ένωση οι περισσότεροι κανονισμοί που αφορούν την ασφάλεια των οχημάτων λαμβάνονται στις Βρυξέλλες (WHO, 2015).

Τα τελευταία χρόνια εμφανίστηκαν νέες μέθοδοι για αποτελεσματική διαχείριση του τομέα της οδικής ασφάλειας. Συγκεκριμένα, οι τακτικές αυτές περιλαμβάνουν τη χρησιμοποίηση αντικειμενικών δεδομένων για εξαγωγή σωστών συμπερασμάτων, την παροχή κινήτρων στους επαγγελματίες, την αποδοχή της ιδέας για διαμοιρασμό των ευθυνών, καθώς και τη συνεργασία μεταξύ κρατικών και ιδιωτικών φορέων (WHO, 2015). Στη Σουηδία για παράδειγμα, εφαρμόστηκε η πολιτική «Όραμα Μηδέν», στα πλαίσια μιας ευρύτερης προσπάθειας για ολοκληρωτική εξάλειψη των νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικές τροχαίες συγκρούσεις, με απώτερο σκοπό την προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου (WHO, 2015). Επίσης, στην Ολλανδία μετά από συνεργασία του Ινστιτούτου Έρευνας για την Οδική Ασφάλεια, του Υπουργείου Μεταφορών και των τοπικών αρχών εφαρμόστηκε με επιτυχία το πρόγραμμα «Βιώσιμη Ασφάλεια», με σκοπό την μείωση των επιπτώσεων από τις οδικές τροχαίες συγκρούσεις (WHO, 2015).

Όπως αναφέρει ο Χαραλάμπους (2014), η Αστυνομία Κύπρου έχει διαμορφώσει και ήδη άρχισε να εφαρμόζει μια ολοκληρωμένη πολιτική στον τομέα της αστυνόμευσης και στον τομέα της διαφώτισης και επιμόρφωσης των πολιτών, με απώτερο σκοπό την διαμόρφωση σωστής οδηγητικής συμπεριφοράς. Στα πλαίσια των προσπαθειών που καταβάλλονται για αντιμετώπιση του προβλήματος των οδικών τροχαίων συγκρούσεων στην Κύπρο συστάθηκε το Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, το οποίο απαρτίζεται από τους προϊστάμενους και τους εκπροσώπους των Υπουργείων Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, Εσωτερικών, Οικονομικών, Παιδείας και Πολιτισμού, Υγείας, καθώς επίσης της Αστυνομίας, του Τμήματος Δημοσίων Έργων, του Τμήματος Οδικών Μεταφορών και του Επιστημονικού και Τεχνικού Επιμελητηρίου Κύπρου ΕΤΕΚ (Ιστοσελίδα Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, 2015). Επίσης, στα πλαίσια μιας ευρύτερης συνεργασίας στον τομέα της οδικής ασφάλειας, αναπτύχθηκε συνεργασία με άλλους ημικρατικούς οργανισμούς και ιδιωτικούς φορείς.

2.3 Επιπτώσεις των οδικών τροχαίων συγκρούσεων στον τουρισμό

Το κοινωνικό κόστος της απώλειας οποιασδήποτε ανθρώπινης ζωής είναι σίγουρα ανυπολόγιστο και υπεράνω κάθε οικονομικής επίπτωσης, καθώς επιφέρει σημαντικό πλήγμα σε όσους βιώνουν το χαμό ενός δικού τους ατόμου. Σε συνδυασμό και με το οικονομικό σκέλος της απώλειας μιας ανθρώπινης ζωής, οι θανατηφόρες οδικές συγκρούσεις θεωρούνται ανά το παγκόσμιο ως ένα από τα μεγαλύτερα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα.

Ο υπολογισμός του κοινωνικοοικονομικού κόστους των οδικών τροχαίων συγκρούσεων είναι αρκετά πολύπλοκος, καθότι η ανθρώπινη ζωή δεν αποτιμάται σε χρήμα και τα κριτήρια εκτίμησης διαφέρουν μεταξύ των χωρών. Τόσο οι ηθικές και πολιτισμικές παραδόσεις και αξίες σε κάθε χώρα, όσο και τα πολιτικά συστήματα και οι μορφές κοινωνικής οργάνωσης, επηρεάζουν την εν λόγω εκτίμηση (Ντεμογιάννη, Μίντσης, Ταξιλάρης και Μπάσμπας, 2012).

2.3.1 Οικονομικές επιπτώσεις

Το οικονομικό κόστος των τραυματισμών από οδικές τροχαίες συγκρούσεις εκτιμάται σε περίπου 1% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ) σε χώρες χαμηλού εισοδήματος, 1,5% σε χώρες μεσαίου εισοδήματος και 2% στις χώρες υψηλού εισοδήματος. Το συνολικό οικονομικό κόστος των οδικών τροχαίων συγκρούσεων υπερβαίνει τα 518 δισεκατομμύρια δολάρια σε παγκόσμιο επίπεδο (WHO, 2004).

Επίσης, το οικονομικό κόστος των οδικών τροχαίων συγκρούσεων ανέρχεται στο 1-3% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ) κάθε χώρας, με βάση την παγκόσμια τράπεζα. Συγκεκριμένα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση διατίθενται 160 δισεκατομμύρια ευρώ το χρόνο για τις οδικές τροχαίες συγκρούσεις. Στην Ελλάδα, κάθε σοβαρά τραυματίας κοστίζει περίπου 30.000 ευρώ και περίπου 3.000 ευρώ κοστίζει άλλες ελαφρά τραυματισμένος. Τα έξοδα αυτά αφορούν τις δαπάνες του κράτους για την αντιμετώπιση των συνεπειών από την πρόκληση οδικών τροχαίων συγκρούσεων, καθώς αφορούν πληρωμές του ιατρικού προσωπικού, των νοσοκομείων, των αστυνομικών της τροχαίας, των δικαστηρίων, των ασφαλιστών και άλλων εμπλεκόμενων φορέων, συνυπολογιζόμενα μαζί με άλλα δευτερεύοντα έξοδα όπως οδοιπορικά, δικαστικά και διαφορές άλλες οικονομικές επιβαρύνσεις (Κουκουράκη, 2010).

Το εκτιμώμενο κόστος μιας οδικής τροχαίας σύγκρουσης διακρίνεται σε κόστος ανά ατύχημα και κόστος ανά θύμα. Στις δυο αυτές κατηγορίες το κόστος διαχωρίζεται σε άμεσο, δηλαδή το ιατρικό κόστος, οι ζημιές σε περιουσιακά στοιχεία και το κόστος αποκατάστασης, καθώς και σε έμμεσο κόστος, δηλαδή εκείνο το οποίο επιβάλλεται στην κοινωνία και επηρεάζει την ευημερία των πολιτών (Ντεμογιάννη, κ.ά., 2012).

Στις αναλύσεις κόστους-ωφέλειας σε θέματα ασφάλειας, η Ευρωπαϊκή Ένωση όρισε το κόστος μιας ανθρώπινης ζωής στο ένα εκατομμύριο ευρώ. Η εκτίμηση της εν λόγω αξίας συμπεριλαμβάνει την απώλεια παραγωγικότητας αν και το υλικό κόστος αποτελεί μόνο το 9% του συνολικού κόστους μιας θανατηφόρας οδικής σύγκρουσης, το 20% μιας σοβαρής τροχαίας σύγκρουσης και το 40% μιας σύγκρουσης με ελαφρούς τραυματισμούς. Μελέτες διαφόρων

χωρών κατέδειξαν ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του συνολικού κόστους των οδικών τροχαίων συγκρούσεων αφορά τόσο το ανθρώπινο κόστος όσο και την απώλεια παραγωγικότητας. Επίσης, προκύπτει ότι δεν υπάρχει συγκεκριμένη μέθοδος εκτίμησης του κόστους, καθώς η επιλογή της μεθόδου που θα χρησιμοποιηθεί εξαρτάται από τα δεδομένα και τις συνθήκες που υπάρχουν σε ένα κράτος (Ντεμογιάννη, κ.ά., 2012).

Παρόλο που η ανθρώπινη ζωή δεν αποτιμάται με οικονομικά δεδομένα, η εκτίμηση του κόστους των οδικών τροχαίων συγκρούσεων αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την λήψη αποφάσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, προκειμένου να αξιολογείται η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής των μέτρων, ούτως ώστε το όφελος να είναι μεγαλύτερο από το κόστος που προκαλείται (Ντεμογιάννη, κ.ά., 2012).

2.3.2 Επιπτώσεις στον τουρισμό

Σήμερα, η χρήση του διαδικτύου αποτελεί ίσως το σημαντικότερο εργαλείο εξεύρεσης πληροφοριών σε σχέση με ένα τουριστικό προορισμό. Μέσω του διαδικτύου, ο οποιοσδήποτε ενδιαφερόμενος μπορεί να αντλήσει μεγάλο όγκο πληροφοριών που αφορούν την χώρα που προτίθεται να επισκεφθεί. Χαρακτηριστικά με βάση έρευνα του τηλεοπτικού δικτύου CNN (2013), ποσοστό 57% των τουριστών επισκέφτηκε ειδικές ιστοσελίδες ως πηγή ταξιδιωτικών πληροφοριών.

Σημαντικός παράγοντας στην απόφαση που θα λάβει ένας τουρίστας είναι το βιοτικό επίπεδο μιας χώρας και οι συνθήκες που επικρατούν τη δεδομένη στιγμή. Ως εκ τούτου, πέραν της αναζήτησης σε θέματα που αφορούν το κόστος, την ψυχαγωγία ή την ποιότητα των παραλιών που παρέχει η Κύπρος, θα γίνει ενδελεχής αναζήτηση σε θέματα ασφάλειας όπως κλοπές, σοβαρά εγκλήματα και οδικές τροχαίες συγκρούσεις. Σε παγκόσμια έρευνα τουρισμού που διεξήχθη το 2013 από το CNN και στην οποία έλαβαν μέρος 70 χώρες, σε σχέση με τις τάσεις των τουριστών στην επιλογή ενός τουριστικού προορισμού, διαφάνηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό (67%) των τουριστών επιλέγουν τον προορισμό τους με βάση το επίπεδο ασφάλειας που τους προσφέρει. Το ποσοστό εμπλοκής τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο και ιδιαίτερα η

απώλεια ζωών εξαιτίας τους, μπορεί να αποτελέσει αποτρεπτικό παράγοντα καθόδου τουριστών στο νησί, επηρεάζοντας την ήδη καταπονημένη ελέω κρίσης οικονομία, επιφέροντας αρνητικές επιπτώσεις στη σημαντικότερη πηγή εισοδήματος του νησιού.

Όπως αναφέρει η Αιμιλιανίδου (2013), είναι μεγάλη η σημασία και συμβολή του τουριστικού τομέα στην οικονομία της Κύπρου, κάτι που αναδείχτηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης. Ως εκ τούτου, κρίνεται αναγκαία η λήψη τόσο αναπτυξιακών μέτρων στην τουριστική βιομηχανία, όσο και η λήψη μέτρων στον τομέα της ασφάλειας.

Οι οικονομικές επιπτώσεις στον τουρισμό είναι και αντιστρόφως αλληλένδετες και με την πρόκληση οδικών τροχαίων συγκρούσεων, καθότι η μείωση των οικονομικών πόρων θα επιφέρει και μείωση στα κονδύλια που απαιτούνται για την οδική ασφάλεια. Συγκεκριμένα, θα επιβραδυνθεί τόσο ο ρυθμός ανάπτυξης των υποδομών, όσο και ο βαθμός συντήρησης και αναβάθμισης του υφιστάμενου οδικού δικτύου, γεγονός που θα πλήξει το επίπεδο του οδικού δικτύου και θα επιφέρει μείωση στο επίπεδο οδικής ασφάλειας αυξάνοντας έτσι τις πιθανότητες πρόκλησης οδικών συγκρούσεων (Χανδάνος, Γιαννής και Αντωνίου, 2012).

Επίσης, από τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης και την μείωση των οικονομικών πόρων αναμένεται να επηρεαστεί αρνητικά ο βαθμός συντήρησης των μηχανοκινήτων οχημάτων και η αγορά καινούργιων αυτοκινήτων με εγκατεστημένα σύγχρονα και αποτελεσματικά συστήματα ασφαλείας. Το γεγονός αυτό θα επιφέρει την κυκλοφορία όλο και περισσότερων ακατάλληλων οχημάτων στο οδικό δίκτυο, με αποτέλεσμα την αύξηση του κινδύνου πρόκλησης οδικών τροχαίων συγκρούσεων (Χανδάνος, Γιαννής και Αντωνίου, 2012).

Κεφάλαιο 3

Μεθοδολογία Έρευνας

Για την παρούσα πτυχιακή διατριβή διενεργήθηκε βιβλιογραφική ανασκόπηση τόσο για καλύτερη κατανόηση του θέματος, όσο και για μια πιο εμπειριστατωμένη προσέγγιση του θέματος, στη βάση τοπικών αλλά και διεθνών ερευνών και μελετών. Αξίζει να σημειωθεί ότι για το συγκεκριμένο θέμα δεν εντοπίστηκε παρόμοια έρευνα ή μελέτη, τόσο στην Κύπρο όσο και στο εξωτερικό.

Επιπρόσθετα, για τη διεκπεραίωση της εργασίας χρησιμοποιήθηκε περιγραφική στατιστική και ανάλυση, καθώς και επεξεργασία των ποσοτικών δεδομένων που αφορούν οδικές τροχαίες συγκρούσεις, με εστίαση στην εμπλοκή τουριστών. Στο μηχανογραφημένο σύστημα της Αστυνομίας Κύπρου, υπάρχουν καταχωρημένες όλες οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις που προκλήθηκαν παγκύπρια και ως εκ τούτου για τους σκοπούς της εργασίας, έχουν επιλεγεί τα περιστατικά που αφορούν τουρίστες. Όπως αναφέρουν οι Κατσάνος και Αβούρης (2008), οι περιγραφικές στατιστικές αποτελούν μια από τις βασικές στατιστικές μεθόδους, καθώς απλοποιούν και διευκολύνουν τόσο την οργάνωση όσο και την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης, με σκοπό την εύκολη κατανόηση τους και την εξαγωγή των ορθών συμπερασμάτων.

Τα στατιστικά στοιχεία που αφορούν την Κύπρο, εξασφαλίστηκαν από τη βάση δεδομένων του Γραφείου Ανάλυσης και Στατιστικής της Αστυνομίας Κύπρου. Επίσης, για την ανάλυση των πρωτογενών δεδομένων χρησιμοποιήθηκαν τα λογισμικά SPSS και EXCEL, καθότι τα δεδομένα δεν έχουν τύχει οποιασδήποτε προηγούμενης επεξεργασίας. Για την παρουσίαση των αποτελεσμάτων της ανάλυσης χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος των γραφημάτων και των

στατιστικών πινάκων, καθότι αποτελούν χρήσιμα μέσα για παρουσίαση των δεδομένων με συντομία και σαφήνεια, καταδεικνύοντας τα σημαντικά χαρακτηριστικά τους.

Ταυτόχρονα, παρουσιάζεται και η γενική εικόνα που επικρατεί στην υπόλοιπη Ευρώπη για σκοπούς σύγκρισης με την κατάσταση που επικρατεί στην Κύπρο. Ως εκ τούτου, η εν λόγω επιστημονική μελέτη είναι προϊόν εμπειριστατωμένης έρευνας, κατά την οποία εντοπίστηκαν, αξιολογήθηκαν και επεξεργάστηκαν, χρήσιμα στατιστικά στοιχεία και δεδομένα. Αναφορικά με την επεξεργασία των δεδομένων που εξασφαλίστηκαν, ο ερευνητής δημιούργησε ειδικό πρόγραμμα στο SPSS το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την ανάλυση νέων στοιχείων στο μέλλον και από άλλα ενδιαφερόμενα μέλη.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι παρουσιάστηκαν μερικές δυσκολίες και προβλήματα κατά τον εντοπισμό και αξιολόγηση των δεδομένων, καθότι δεν υπάρχουν καταχωρημένες όλες οι πληροφορίες που αφορούν την εμπλοκή τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις. Συγκεκριμένα, όσο αφορά τα δεδομένα της Κύπρου, διαφάνηκε ότι εκτός από τα θανατηφόρα δυστυχήματα, όπου τηρείται ξεχωριστή κατάσταση, δεν υπάρχει πληροφορία για τη χώρα καταγωγής των τουριστών. Επίσης, διαφάνηκε ότι δεν υπάρχουν αξιόπιστα στοιχεία για αρκετά έτη του παρελθόντος, ούτως ώστε να εξαχθούν ασφαλέστερα συμπεράσματα, και ως εκ τούτου η παρούσα εργασία στηρίχθηκε στη μελέτη και ανάλυση των δεδομένων που αφορούν την πενταετία 2010-2014.

Ακόμη, κατά τη διαδικασία εντοπισμού στοιχείων από διάφορες επίσημες πηγές, σε σχέση με την κατάσταση που επικρατεί στην υπόλοιπη Ευρώπη, διαφάνηκε ότι πέραν των γενικών αριθμών που αφορούν την εμπλοκή των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, δεν τηρούνται αναλυτικότερα στοιχεία και ως εκ τούτου το συγκεκριμένο θέμα δεν μπορεί να τύχει εις βάθος έρευνας και ανάλυσης.

Η μεθοδολογία της περιγραφικής έρευνας που ακολουθήθηκε στην παρούσα διατριβή ήταν καθοριστικής σημασίας, καθότι ως μια από τις βασικότερες μεθόδους που χρησιμοποιούνται στα

πλαίσια επιστημονικών μελετών και ερευνών, βοήθησε τα μέγιστα στην ανάλυση και παρουσίαση της πραγματικής εικόνας του ερευνητικού ζητήματος που τέθηκε.

Κεφάλαιο 4

Γενικά στοιχεία οδικών τροχαίων συγκρούσεων

Όπως αναφέρεται στην ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2015), το European Road Safety Observatory (ERSO) συλλέγει εναρμονισμένες πληροφορίες που αφορούν πρακτικές οδικής ασφάλειας και πολιτικές που ακολουθούν οι ευρωπαϊκές χώρες. Οι πιο επιτυχημένες πολιτικές οδικής ασφάλειας στηρίζονται σε εμπειριστατωμένες προσεγγίσεις που υποστηρίζονται από τα δεδομένα των οδικών τροχαίων συγκρούσεων. Συγκεκριμένα, το ERSO χρησιμοποιώντας πρωτόκολλα και μεθόδους συλλογής στοιχείων, συλλέγει αναλυτικά τα εθνικά δεδομένα οδικών τροχαίων συγκρούσεων καθώς και τους δείκτες απόδοσης.

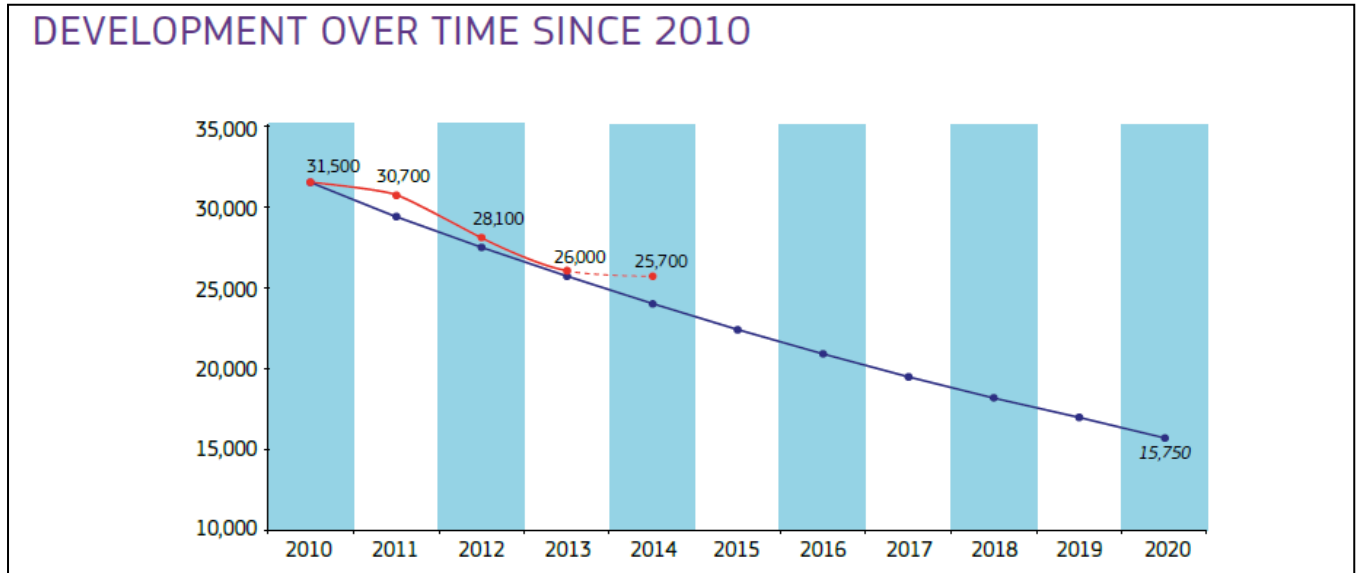
Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται τα στατιστικά στοιχεία των οδικών τροχαίων συγκρούσεων στην Ευρώπη και στην Κύπρο, ούτως ώστε να αξιολογηθεί και να κατανοηθεί η υφιστάμενη κατάσταση και το μέγεθος του προβλήματος.

Οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις είναι πρόβλημα δημόσιας υγείας αλλά ταυτόχρονα αποτελεί και οικονομική μάλιστα, ιδιαίτερα σε περιόδους οικονομικής κρίσης. Το εκτιμώμενο ετήσιο κόστος των οδικών τροχαίων συγκρούσεων σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες κατέχουν 5% του παγκόσμιου αριθμού των νεκρών, υπερβαίνει τα 180 δισεκατομμύρια ευρώ (WHO, 2004).

4.1 Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, στην προσπάθεια της για αντιμετώπιση του προβλήματος, έθεσε ως στρατηγικό στόχο για την περίοδο 2011 – 2020, τη μείωση των οδικών τροχαίων συγκρούσεων

κατά 50% (Bulk, 2015). Όπως φαίνεται και στη μπλε γραμμή του Γραφήματος 1, με βάση το συγκεκριμένο στόχο επιχειρείται η μείωση του αριθμού των νεκρών από 31.500 που ήταν κατά το έτος 2010, σε 15.750 το έτος 2020.



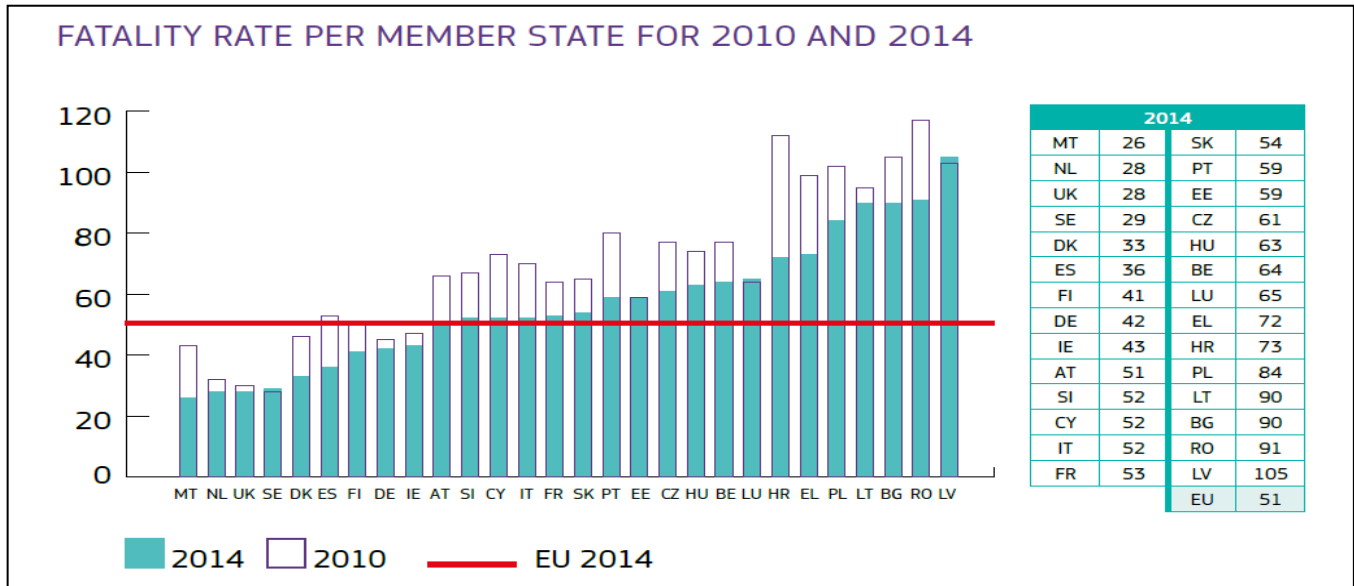
Πηγή: CARE (EU road accidents database)

Γράφημα 1. Εξελικτική πορεία του αριθμού των νεκρών στην Ε.Ε., 2010-2020

Ο αριθμός των νεκρών, όπως φαίνεται και στην κόκκινη γραμμή του Γραφήματος 1, παρουσιάζει μια συνεχή μείωση, αν και ο ρυθμός μείωσης επιβραδύνθηκε από το 2013 στο 2014, σε σχέση και με τα προηγούμενα χρόνια (Bulk, 2015). Αξίζει να σημειωθεί ότι, ο μέσος όρος του αριθμού των νεκρών από τροχαία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έφτασε στους 51 ανά εκατομμύριο πληθυσμού το 2014, σε σχέση με 63 ανά εκατομμύριο πληθυσμού το 2010. Αυτός ο αριθμός αποτελεί το χαμηλότερο ποσοστό θνησιμότητας από οδικές τροχαίες συγκρούσεις για οποιαδήποτε περιοχή του κόσμου (Bulk, 2015).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το ποσοστό θνησιμότητας από οδικές τροχαίες συγκρούσεις παρουσιάζει σημαντική μείωση την πενταετία 2010-2014, αν σε μερικές χώρες το εν λόγω ποσοστό παραμένει ψηλό και ξεπερνά το μέσο όρο.

Όπως φαίνεται στο Γράφημα 2, τα χαμηλότερα ποσοστά θνησιμότητας από οδικές τροχαίες συγκρούσεις του 2014, καταγράφηκαν στη Σουηδία, στην Ολλανδία, στο Ηνωμένο Βασίλειο και στη Μάλτα. Αυτές οι χώρες είχαν λιγότερους από 30 νεκρούς ανά εκατομμύριο πληθυσμού.



Πηγή: CARE (EU road accidents database)

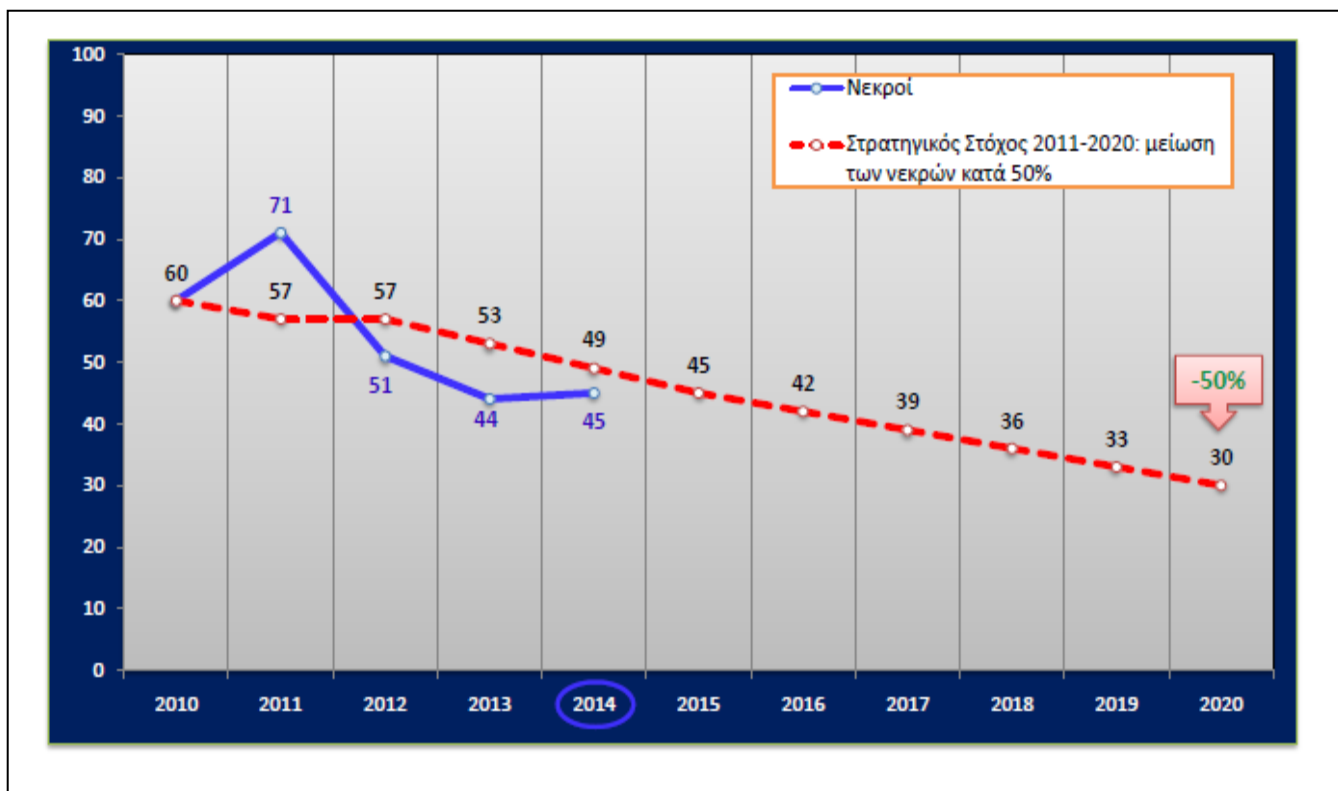
Γράφημα 2. Αριθμός νεκρών για τα έτη 2010 και 2014, κατά χώρα μέλος της Ε.Ε.

Αντίθετα, τα ψηλότερα ποσοστά καταγράφηκαν στη Λιθουανία, στη Βουλγαρία, στη Ρουμανία και στη Λετονία με περισσότερους από 90 νεκρούς ανά εκατομμύριο πληθυσμού. Η Κύπρος με 52 νεκρούς, ανά εκατομμύριο πληθυσμού, συμβαδίζει με το μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Bulk, 2015).

4.2 Κύπρος

Σε μια προσπάθεια εφαρμογής και αναβάθμισης του εθνικού στρατηγικού σχεδιασμού αλλά και της επίτευξης των στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις οδικές τροχαίες συγκρούσεις, η Κύπρος παρουσιάζει μια συνεχή μείωση του αριθμού των νεκρών από το 2010, με εξαίρεση το 2014, όπου παρατηρήθηκε μικρή αύξηση.

Όπως φαίνεται στο Γράφημα 3, με βάση τον εθνικό στρατηγικό σχεδιασμό, ο αριθμός των νεκρών από οδικές τροχαίες συγκρούσεις θα πρέπει να μειωθεί κατά 50%, δηλαδή σε 30 το έτος 2020, σε σχέση με 60 που ήταν στο 2010. Συγκεκριμένα, σε σχέση με το 2010, έτος όπου τέθηκε ο στρατηγικός στόχος για μείωση των νεκρών από οδικές συγκρούσεις παρατηρείται σημαντική μείωση του αριθμού των νεκρών κατά 15, δηλαδή ποσοστό 25%.



Πηγή: Γραφείο Ανάλυσης και Στατιστικής (Αστυνομία Κύπρου)

Γράφημα 3. Εξελικτική πορεία του αριθμού των νεκρών στην Κύπρο, 2010-2020

Επίσης, παρά την γενική μείωση που παρατηρήθηκε κατά την πενταετία 2010-2014, ο αριθμός των νεκρών αυξήθηκε κατά ένα το 2014, σε σύγκριση με το 2013 που καταγράφηκε ο μικρότερος αριθμός νεκρών. Συγκεκριμένα το 2014 καταγράφηκαν 45 νεκροί έναντι 44 νεκρών που καταγράφηκαν το 2013 (Γράφημα 3).

Παρόλο, που ο συνολικός αριθμός των θυμάτων από οδικές τροχαίες συγκρούσεις παρουσιάζει μείωση κατά την πενταετία 2010-2014, εντούτοις βρίσκεται ακόμα σε επίπεδα που τον

καθιστούν ως ένα από τα σοβαρότερα κοινωνικά προβλήματα του νησιού. Όπως αναφέρει και ο Νικολάου (2014), τα στατιστικά στοιχεία καθιστούν απαραίτητη την εμπλοκή όλης της κοινωνίας στην αντιμετώπιση του προβλήματος.

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 1, κατά την περίοδο 2010-2014, 271 άνθρωποι έχασαν την ζωή τους από οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο. Επίσης, 6895 άτομα τραυματίστηκαν είτε σοβαρά είτε ελαφρά κατά την ίδια περίοδο.

Έτος	Οδικές συγκρούσεις					Θύματα			
	Θανατηφόρες	Σοβαρές	Ελαφρές	Ζημιές	Ολικό	Νεκροί	Σοβαρά Τραυματίες	Ελαφρά Τραυματίες	Σύνολο
2010	56	489	653	685	1883	60	586	1176	1822
2011	67	467	524	632	1690	71	561	992	1624
2012	51	477	391	573	1492	51	551	830	1432
2013	41	355	378	499	1273	44	407	722	1173
2014	44	395	319	395	1153	45	467	603	1115
Σύνολο	259	2183	2265	2784	7491	271	2572	4323	7166

Πηγή: Γραφείο Ανάλυσης και Στατιστικής (Αστυνομία Κύπρου)

Πίνακας 1. Οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά έτος, 2010-2014

Ο συνολικός αριθμός τραυματιών που καταγράφηκαν κατά το έτος 2014, παρουσιάζει μείωση κατά 707 τραυματίες, δηλαδή ποσοστό 38,80% σε σχέση με τον αντίστοιχο ετήσιο αριθμό του 2010. Αναλυτικά, ο αριθμός των σοβαρά τραυματιών μειώθηκε από τους 586 που καταγράφηκαν το 2010, σε 467 το 2014, δηλαδή κατά 119 τραυματίες ή ποσοστό 20,31%. Επίσης, ο αριθμός των ελαφρά τραυματιών κατά το 2014 μειώθηκε κατά 573 τραυματίες ή ποσοστό 48,72%, σε σχέση με τον αντίστοιχο αριθμό του 2010.

Κεφάλαιο 5

Ανάλυση οδικών τροχαίων συγκρούσεων με τουρίστες

Στο Κεφάλαιο 5 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας και η ανάλυση των δεδομένων που αφορούν όλες τις οδικές τροχαίες συγκρούσεις στις οποίες ενεπλάκησαν τουρίστες, οι οποίες προκλήθηκαν στην Κύπρο κατά την περίοδο 2010-2014. Η ανάλυση των δεδομένων εστιάζει στην εμπλοκή των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά μήνα, ώρα, μέρα, αιτία, επαρχία, ιδιότητα ενεχομένου και χρήση προστατευτικών μέτρων, ηλικιακή ομάδα, φύλο, χώρα καταγωγής, καθώς και σε σχέση με την χρήση του οδικού δικτύου. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης παρουσιάζουν μια ξεκάθαρη εικόνα του προβλήματος και μπορούν να καθοδηγήσουν τους αρμόδιους φορείς τόσο στην προσπάθειά τους για βελτίωση της οδικής ασφάλειας, αλλά και κατ' επέκταση στην γενικότερη προσπάθειά τους για να καταστήσουν την Κύπρο ως ένα ασφαλή τουριστικό προορισμό.

Η Κύπρος αποτελεί ελκυστικό τουριστικό προορισμό για εκατομμύρια ανθρώπους. Με βάση τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας (2015), πέραν των 2 εκατομμυρίων τουριστών καταφθάνουν στο νησί κάθε χρόνο. Αυτός ο αριθμός, καταδεικνύει την αυξημένη πιθανότητα εμπλοκής τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις. Από την ανάλυση προκύπτει ότι η εμπλοκή των τουριστών στο σύνολο των τροχαίων συγκρούσεων στην Κύπρο κυμαίνεται στο 3,6%, απαντώντας στο βασικό ερώτημα της εν λόγω έρευνας αναφορικά με την εμπλοκή τους στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις. Επίσης, από τα αποτελέσματα της έρευνας διαφαίνεται ότι κατά την περίοδο 2010-2014 καταγράφηκαν στην Κύπρο 258 θύματα τουρίστες, εκ των οποίων 6 νεκροί, 124 σοβαρά τραυματίες και 128 ελαφρά τραυματίες (Πίνακας 2).

Έτος	Νεκροί	Σοβαρά τραυματίες	Ελαφρά τραυματίες	Σύνολο
2010	1	23	40	64
2011	1	28	19	48
2012	1	19	24	44
2013	0	26	20	46
2014	3	28	25	56
Σύνολο	6	124	128	258

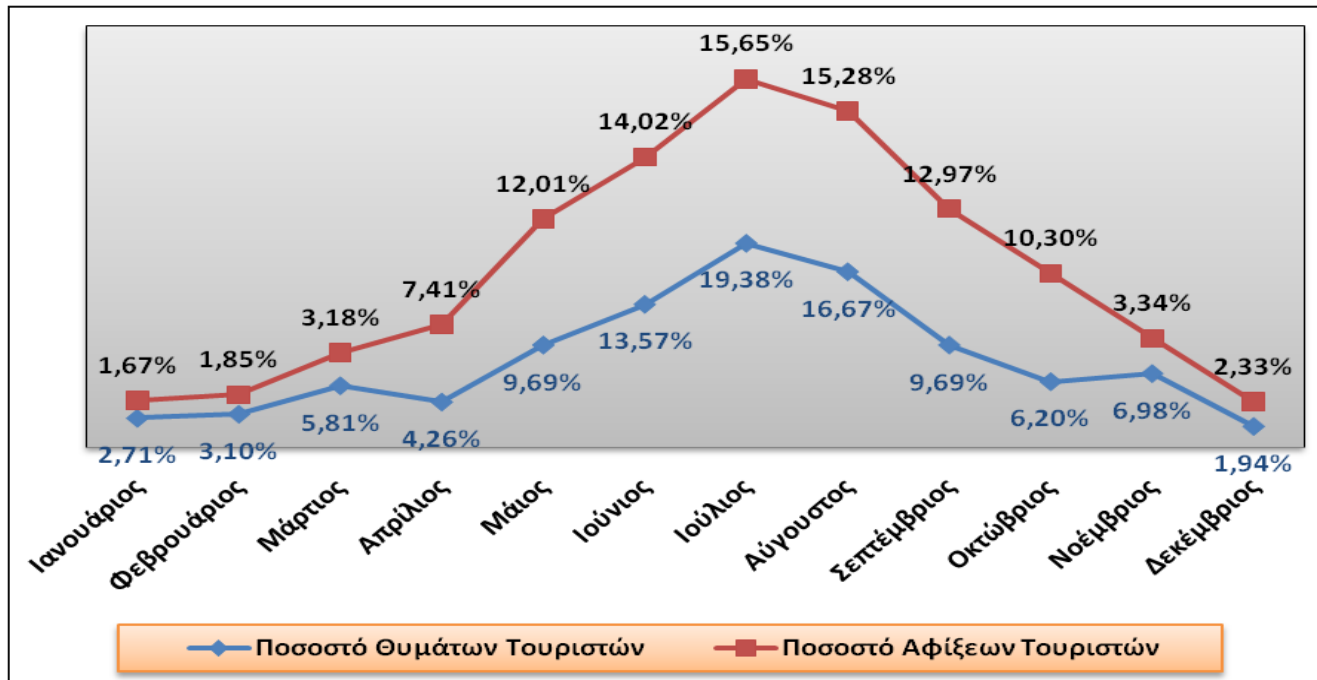
Πίνακας 2. Εμπλεκόμενοι τουρίστες σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά έτος, 2010-2014

Όπως φαίνεται στον Πίνακα 2, παρουσιάστηκε αυξητική τάση στην εμπλοκή τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά το 2014. Συγκεκριμένα, σε σχέση με τα προηγούμενα έτη παρατηρείται σημαντική αύξηση στον αριθμό των νεκρών τουριστών, αλλά και στον αριθμό των σοβαρά και ελαφρά τραυματιών. Πέραν τούτου, ο μεγαλύτερος αριθμός τουριστών που εμπλάκηκαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, καταγράφηκε κατά το 2010 με συνολικά 64 θύματα.

5.1 Κατά μήνα

Με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Αστυνομίας Κύπρου, οι περισσότερες οδικές τροχαίες συγκρούσεις της περιόδου 2010-2014 καταγράφονται κατά το μήνα Ιούλιο, με ποσοστό 9,73% (ΓΑ&Σ, 2015). Όπως αναφέρουν οι Σωτηριάδου κ.ά. (2013) το ίδιο φαίνεται να ισχύει και στην Ελλάδα, καθώς ο μεγαλύτερος αριθμός οδικών τροχαίων συγκρούσεων καταγράφεται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, περίοδο κατά την οποία κυκλοφορούν στην χώρα πολλά αυτοκίνητα τουριστών.

Όπως φαίνεται στο Γράφημα 4, η κάθοδος των τουριστών στην Κύπρο αυξάνεται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, γεγονός που φαίνεται να έχει σημαντικό αντίκτυπο στην εμπλοκή τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, καθώς παρουσιάζεται αυξημένος αριθμός θυμάτων κατά τους αντίστοιχους μήνες.



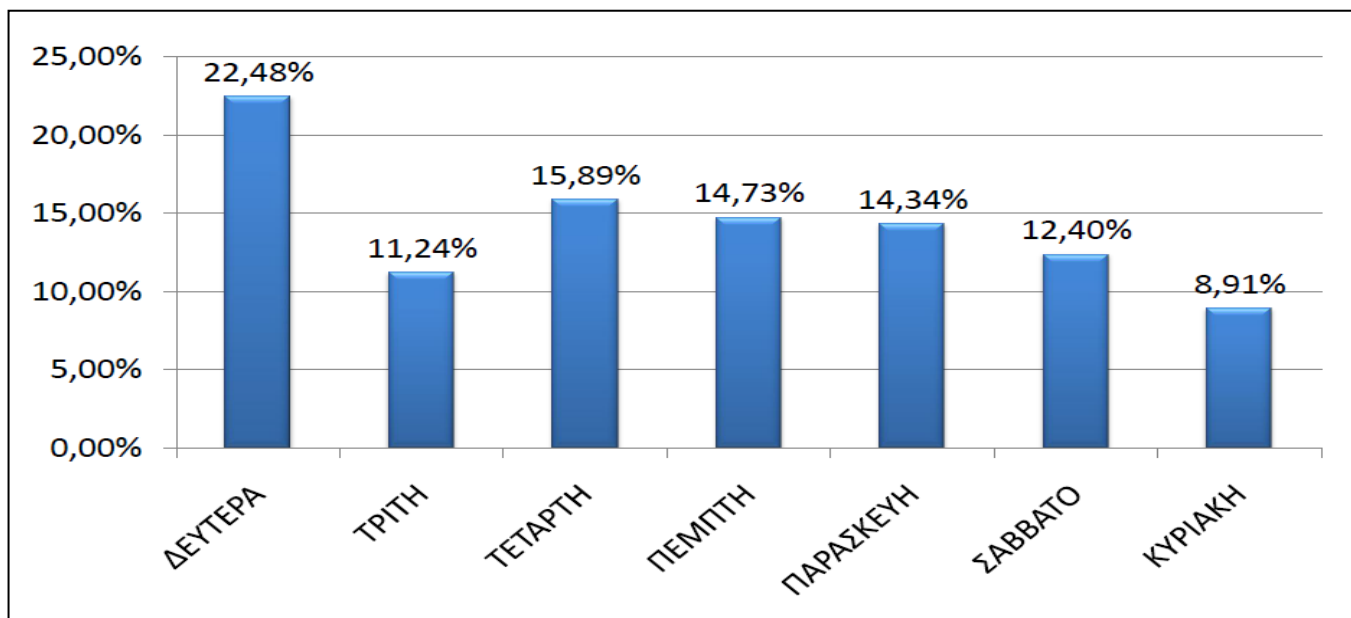
Γράφημα 4. Ποσοστό εμπλεκόμενων τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά μήνα, 2010-2014

Κατά τον μήνα Ιούλιο, καταγράφεται το μεγαλύτερο ποσοστό αφίξεων τουριστών (15,65%), ενώ ταυτόχρονα καταγράφεται και το μεγαλύτερο ποσοστό εμπλοκής τουριστών (19,38%) σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, για την περίοδο 2010-2014. Επίσης, η ίδια τάση διαφαίνεται και κατά τους υπόλοιπους καλοκαιρινούς μήνες, Ιούνιο και Αύγουστο, όπου παρουσιάζονται τα μεγαλύτερα ποσοστά αφίξεων με ποσοστό 14,02% και 15,28% αντίστοιχα, και ποσοστό θυμάτων 13,57% και 16,67% αντίστοιχα.

5.2 Κατά μέρα και ώρα

Με βάση τα στατιστικά στοιχεία της Αστυνομίας Κύπρου οι περισσότερες οδικές τροχαίες συγκρούσεις της περιόδου 2010-2014 καταγράφονται κατά το Σαββατοκυριακό, με ποσοστό 31,37% (ΓΑ&Σ, 2015). Παρόλο που αντίστοιχα θα αναμένετο ότι κατά το Σαββατοκύριακο θα παρουσιαζόταν αυξημένη και η εμπλοκή τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, εντούτοις

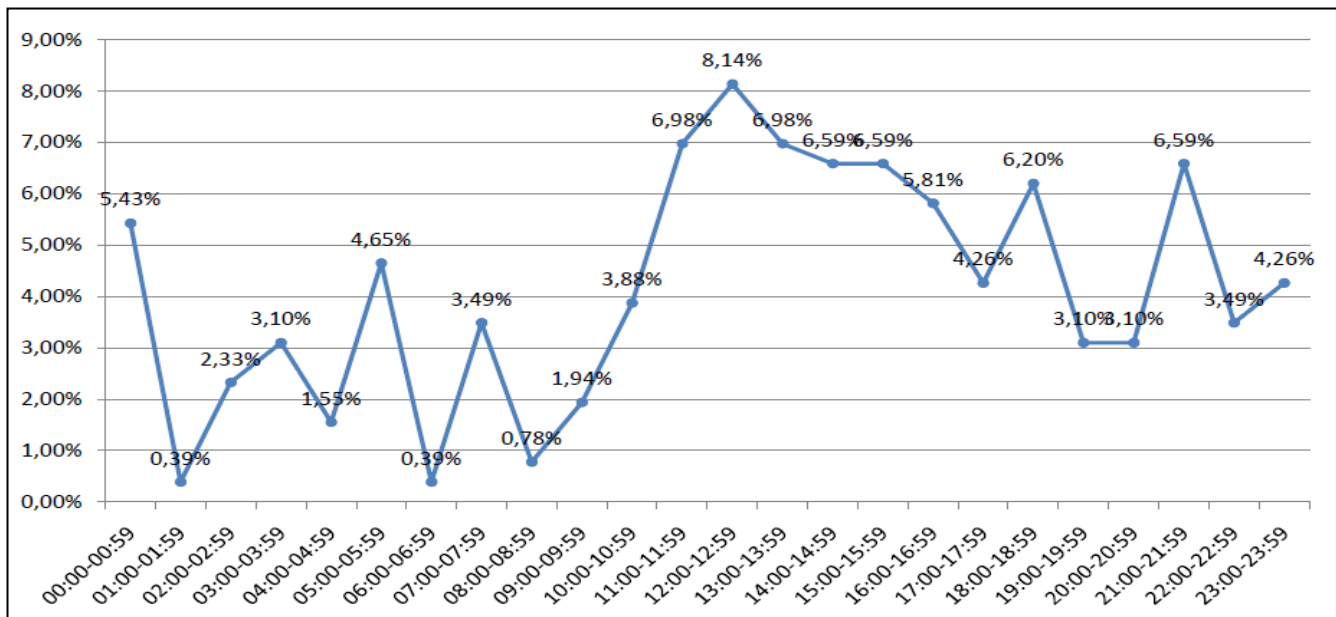
κατά την πενταετία 2010-2014 το μεγαλύτερο ποσοστό εμπλοκής τους καταγράφεται κατά την ημέρα Δευτέρα με 22,48% (Γράφημα 5).



Γράφημα 5. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά μέρα, για την περίοδο 2010-2014

Συγκεκριμένα, οι μέρες με το μεγαλύτερο ποσοστό εμπλοκής τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις είναι η Δευτέρα και η Τετάρτη με ποσοστό 22,48% και 15,89% αντίστοιχα, ενώ οι μέρες με το χαμηλότερο ποσοστό είναι η Κυριακή και η Τρίτη με ποσοστό 8,91% και 11,24% αντίστοιχα.

Επίσης, οι περισσότερες οδικές τροχαίες συγκρούσεις της περιόδου 2010-2014 στην Κύπρο προκλήθηκαν μεταξύ των ωρών 17:00 – 17:59, με ποσοστό 6,51% (ΓΑ&Σ, 2015). Εύλογα θα αναμένετο ότι οι πλείστες οδικές τροχαίες συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται τουρίστες θα προκαλούνταν κατά τις ίδιες ώρες. Από την ανάλυση των στατιστικών στοιχείων προκύπτει ότι για την ίδια περίοδο, το μεγαλύτερο ποσοστό εμπλοκής τουριστών παρατηρείται κατά τις μεσημβρινές ώρες και συγκεκριμένα μεταξύ των ωρών 12:00 – 12:59 με ποσοστό 8,14% (Γράφημα 6).



Γράφημα 6. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά ώρα, για την περίοδο 2010-2014

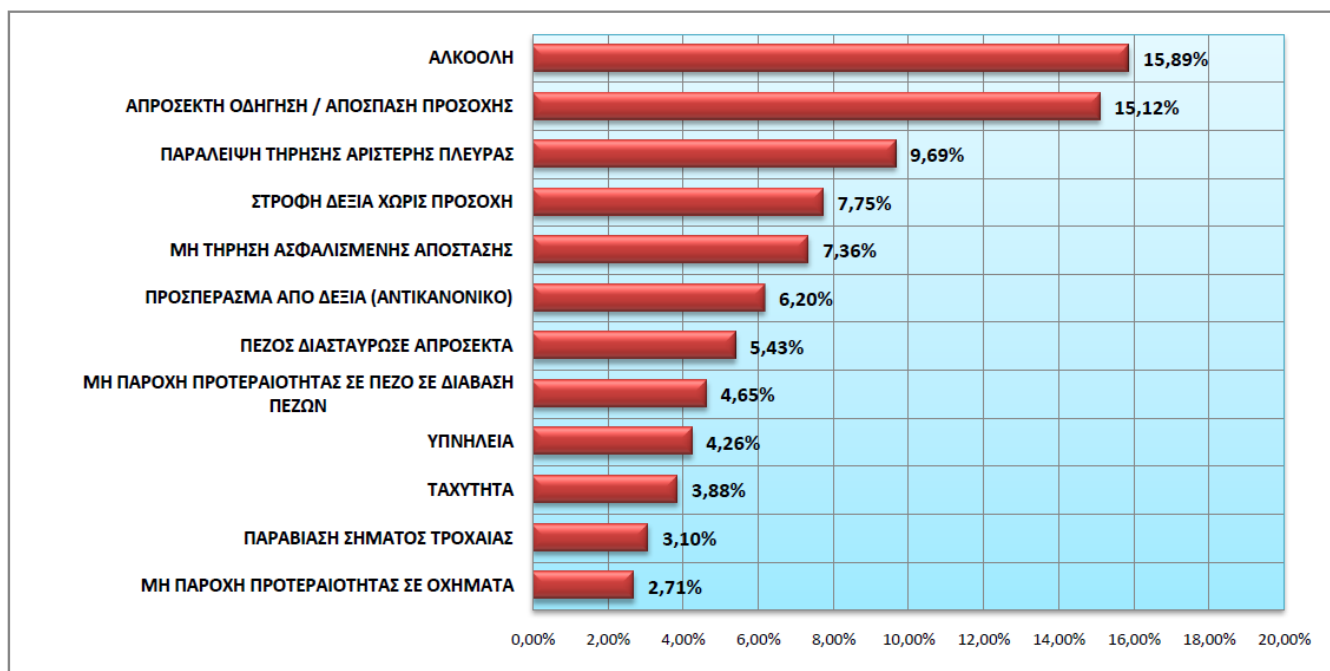
Όπως φαίνεται στο Γράφημα 6, πέραν των ωρών 12:00 – 12:59, οι περισσότερες οδικές τροχαίες συγκρούσεις με τουρίστες προκλήθηκαν μεταξύ των ωρών 11:00 – 11:59 και 13:00 – 13:59 με ποσοστό 6,98% αντίστοιχα, ενώ οι λιγότερες προκλήθηκαν μεταξύ των ωρών 00:00 – 00:59 και 06:00 – 06:59 με ποσοστό 0,39% αντίστοιχα.

5.3 Κατά αιτία

Η πρόκληση μιας οδικής τροχαίας σύγκρουσης εξαρτάται από τρεις παράγοντες: το όχημα, τον δρόμο και τον οδηγό. Ο παράγοντας άνθρωπος, δηλαδή η οδηγητική ικανότητα, η καλή ψυχική, διανοητική και σωματική του κατάσταση, καθώς και η εφαρμογή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, αποτελεί τον σημαντικότερο παράγοντα πρόκλησης οδικών τροχαίων συγκρούσεων (Καρδάρα, Παπαζαφειροπούλου & Παππάς, 2009, σελ. 752).

Οι κυριότερες αιτίες εμπλοκής των τουριστών σε οδικές συγκρούσεις για την περίοδο 2010-2014, είναι η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης με ποσοστό 15,89% και η απρόσεκτη οδήγηση με

ποσοστό 15,12%. Ακολουθούν, η παράλειψη τήρησης της αριστερής πλευράς του δρόμου από μέρους των οδηγών (9,69%), η στροφή δεξιά χωρίς προσοχή (7,75%) και η μη τήρηση ασφαλισμένης απόστασης (7,36%). Επίσης, η απρόσεκτη διακίνηση στο δρόμο από πεζούς τουρίστες αποτελεί σημαντικό παράγοντα εμπλοκής τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις (Γράφημα 7).



Γράφημα 7. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά αιτία, για την περίοδο 2010-2014

Η αλόγιστη χρήση αλκοόλ από τους τουρίστες είναι σχεδόν δεδομένη, ειδικά όταν ο τρόπος ζωής και το επίπεδο διασκέδασης σε μια χώρα το επιτρέπουν. Με βάση τα ευρήματα των Paradaakaki et al. (2008), τα επίπεδα διασκέδασης που προσφέρει μια χώρα, τα πολλά πάρτι που διοργανώνονται σε συνδυασμό με το ξενύχτι και την αλόγιστη χρήση αλκοόλ, αυξάνουν σημαντικά τις πιθανότητες εμπλοκής σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις.

Οι τουρίστες κατά την διάρκεια των διακοπών αποζητούν τόσο τη σωματική όσο και την πνευματική χαλάρωση, γεγονός που τους κάνει ευάλωτους και απρόσεκτους (Tarlow, 2000). Επίσης, σημαντικό ρόλο στην απρόσεκτη οδήγηση επιφέρει το γεγονός ότι οι τουρίστες

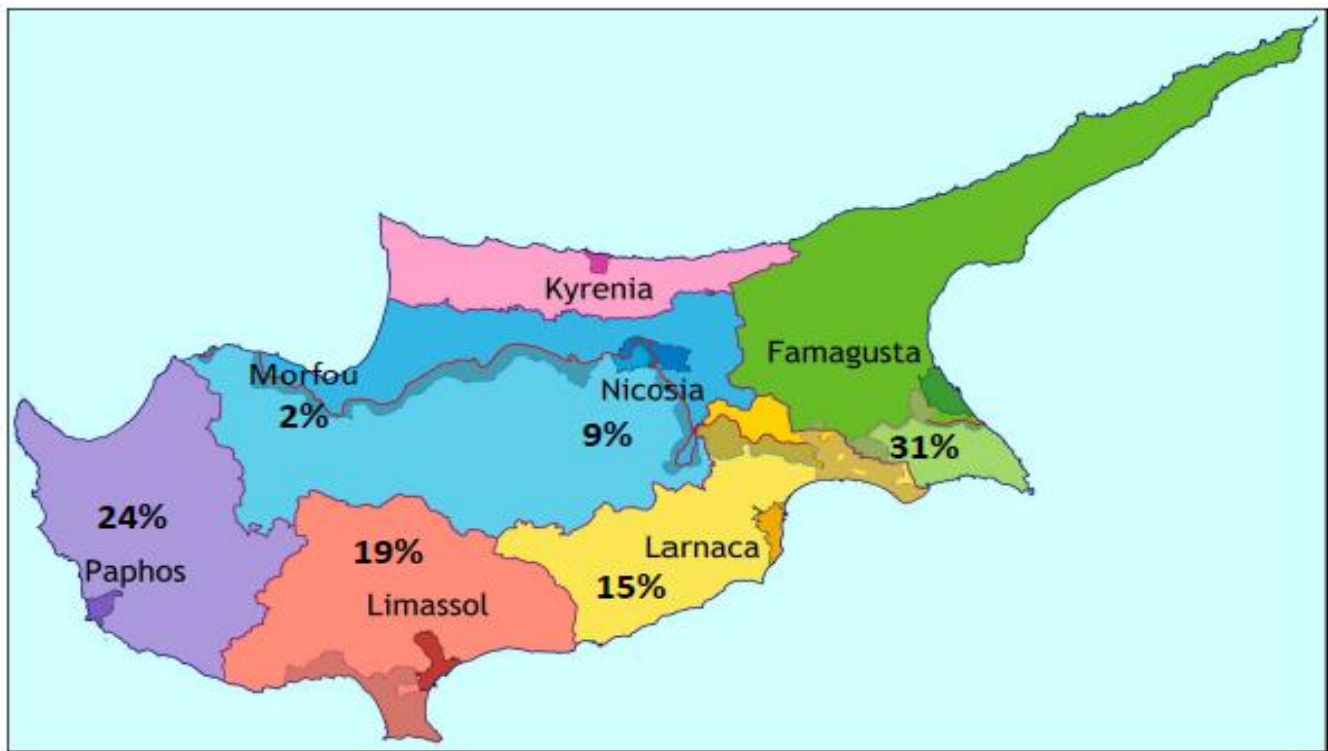
υποτιμούν την πιθανότητα εμπλοκής τους οδικές τροχαίες συγκρούσεις, καθότι κατά κύριο λόγο ανησυχούν για την αυξημένη πιθανότητα θυματοποίησης τους από άλλους κινδύνους, όπως είναι η κλοπές (Walker, 2004).

Στην Κύπρο η οδήγηση στην αριστερή πλευρά του δρόμου καθιστά πιο εφικτή την πιθανότητα εμπλοκής των τουριστών σε τροχαίες συγκρούσεις, λόγω του ότι στις περισσότερες χώρες από τις οποίες προέρχονται οι τουρίστες οδηγούν στη δεξιά πλευρά του δρόμου. Ως εκ τούτου ο συνδυασμός τόσο με το άγνωστο οδικό δίκτυο και το περιβάλλον μιας χώρας, όσο και με την κουλτούρα των οδηγών της, αποτελεί σημαντικό παράγοντα κινδύνου πρόκλησης τροχαίων συγκρούσεων (Wilks, Watson, & Faulks, 1999). Παρόμοια ευρήματα παρουσιάστηκαν στην έρευνα των Petridou et all (1997) σε σχέση με την μετάβαση από την οδήγηση στην αριστερή πλευρά του δρόμου στη δεξιά πλευρά.

5.4 Κατά επαρχία

Με βάση τα δεδομένα της Στατιστικής Υπηρεσίας (2015), η Πάφος είναι η επαρχία με την μεγαλύτερη προσέλκυση τουριστών κατά το 2014 με ποσοστό 37% και ακολουθεί η επαρχία Αμμοχώστου με ποσοστό 31%. Το μεγαλύτερο ποσοστό εμπλοκής τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις για την περίοδο 2010-2014, καταγράφεται σε αυτές τις δυο επαρχίες. Προηγείται όμως η επαρχία Αμμοχώστου με 31%, ενώ στην επαρχία Πάφου παρουσιάζεται μικρότερο ποσοστό (24%), παρόλο που διαμένει σε αυτήν μεγαλύτερος αριθμός τουριστών σε σχέση με την Αμμόχωστο (Γράφημα 8).

Σημαντικός παράγοντας πρόκλησης περισσότερων οδικών τροχαίων συγκρούσεων στην επαρχία Αμμοχώστου είναι η ποιότητα νυκτερινής ζωής και της διασκέδασης που παρέχει γενικότερα η περιοχή. Όπως αναφέρει ο Δήμαρχος Αγίας Νάπας Γιάννης Καρούσος (2015), οι τουρίστες κυκλοφορούν στους δρόμους ανεξέλεγκτα και δημιουργούν διάφορα προβλήματα, λόγω της συμμετοχής τους σε πάρτι διάφορων ειδών, τα οποία γίνονται με τη συμμετοχή εκατοντάδων τουριστών, καταναλώνοντας απεριόριστο αλλά και αμφιβόλου ποιότητας αλκοόλ (ΚΥΠΕ, 2015).

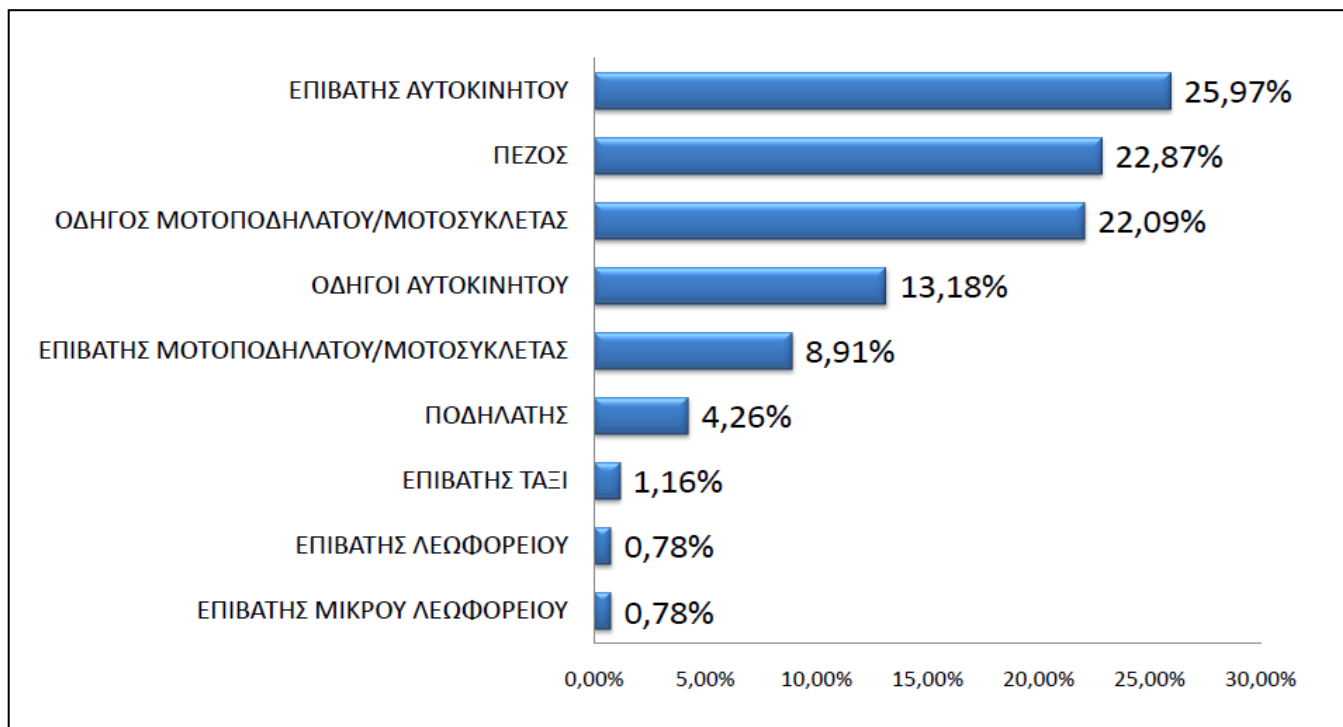


Γράφημα 8. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά επαρχία, για την περίοδο 2010-2014

Γενικά, από το Γράφημα 8 διαφαίνεται ότι οι περισσότερες οδικές τροχαίες συγκρούσεις με τουρίστες προκαλούνται παραλιακά, όπου και με βάση την Στατιστική Υπηρεσία (2015) διαμένουν οι περισσότεροι τουρίστες, γεγονός που επιβεβαιώνει την αξιοπιστία των ευρημάτων.

5.5 Κατά ιδιότητα ενεχομένου

Όπως παρουσιάζεται στο Γράφημα 9, οι οδηγοί και επιβάτες αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, καθώς και οι πεζοί αποτελούν τις κύριες κατηγορίες τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στη Κύπρο, κατά την περίοδο 2010-2014. Συγκεκριμένα, οι επιβάτες αυτοκινήτου με ποσοστό 25,97%, οι πεζοί με ποσοστό 22,87% και οι οδηγοί μοτοσυκλέτας με ποσοστό 22,09%, αποτελούν την πλειοψηφία των θυμάτων.



Γράφημα 9. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά ιδιότητα ενεχομένου, για την περίοδο 2010-2014

Λαμβάνοντας υπόψη τόσο το γεγονός ότι συνολικά ένα μεγάλο ποσοστό των τουριστών που εμπλέκονται σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις αφορά οδηγούς και επιβάτες αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας (Γράφημα 9), όσο και το γεγονός ότι σημαντικό ρόλο στην πρόκληση αυτών των συγκρούσεων παίζει ο ανθρώπινος παράγοντας (Γράφημα 7), διαφαίνεται ότι η οδήγηση στην Κύπρο μπορεί να γίνει επικίνδυνη για τους τουρίστες. Σε αυτό συμβάλλει και η ποιότητα νυκτερινής ζωής και της διασκέδασης που παρέχει το νησί και ειδικά τα παράλια, όπου και προκαλούνται οι περισσότερες οδικές συγκρούσεις με τουρίστες (Γράφημα 8). Όπως αναφέρουν και οι Καρδάρα, κ.α. (2009), ο τρόπος ζωής ενός οδηγού μπορεί να αυξήσει τόσο τον κίνδυνο πρόκλησης οδικής σύγκρουσης, όσο και τις αντιλήψεις του για την οδήγηση γενικότερα.

5.6 Κατά ηλικιακή ομάδα

Στον πίνακα 3 που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι αφίξεις των τουριστών στην Κύπρο, καθώς και η εμπλοκή τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά ηλικιακή ομάδα. Με βάση την Στατιστική Υπηρεσία (2015), η πλειοψηφία των τουριστών που αφίχθηκαν διαχωρίζονται σε τρεις κύριες ηλικιακές ομάδες – 20-31 ετών, 32-44 ετών και 45-64 ετών. Από τα στατιστικά στοιχεία διαφαίνεται ότι στην Κύπρο οι περισσότερες αφίξεις τουριστών αφορούν την ηλικιακή ομάδα 45-64 ετών.

Κυριότερες ηλικιακές ομάδες	Αφίξεις τουριστών	Εμπλοκή τουριστών σε οδικές συγκρούσεις
20-31	22,29%	33,72%
32-44	25,20%	21,32%
45-64	31,64%	17,83%

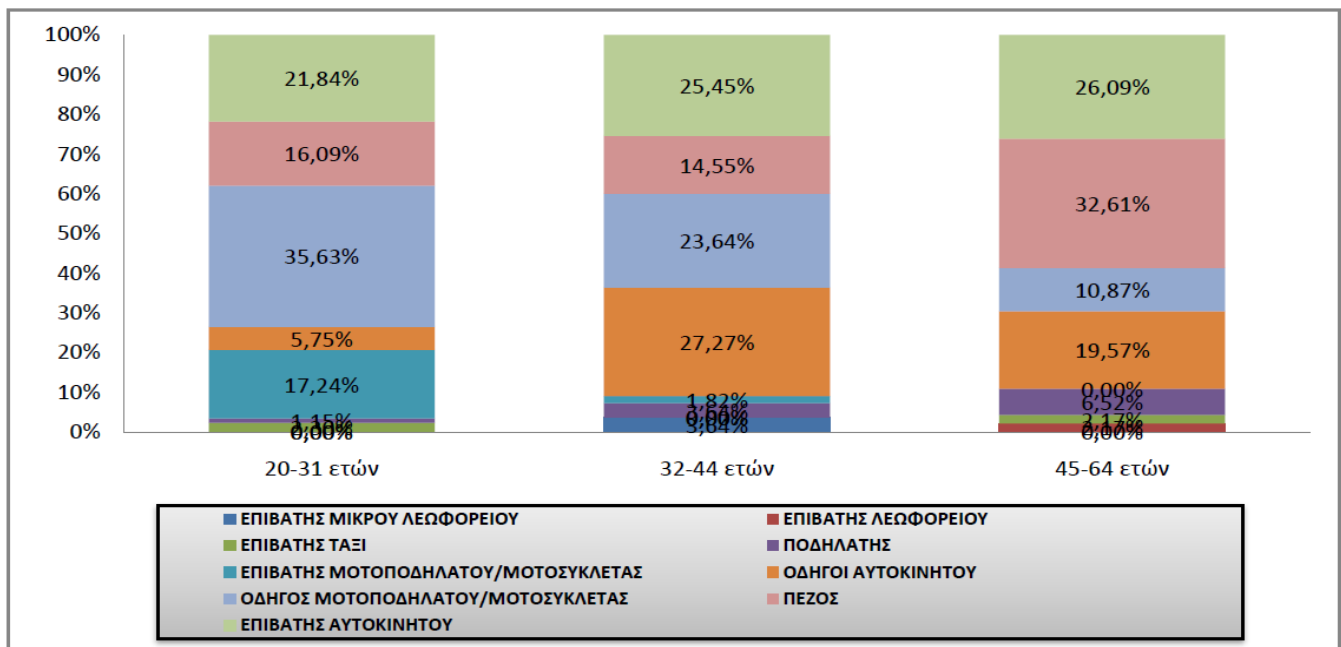
Πίνακας 3. Ποσοστό εμπλοκής τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, με βάση τις κύριες ηλικιακές ομάδες τουριστών που αφίχθηκαν στην Κύπρο, για την περίοδο 2010-2014

Με βάση τα ευρήματα της ανάλυσης, το μεγαλύτερο ποσοστό εμπλοκής τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά την περίοδο 2010-2014, αφορά την ηλικιακή ομάδα 20-31 ετών με ποσοστό 33,72%, το οποίο δεν είναι ανάλογο με το ποσοστό αφίξεων τουριστών της εν λόγω ηλικιακής ομάδας.

Το αποτέλεσμα αυτό επιβεβαιώνει τα ευρήματα άλλων ερευνών αναφορικά με το γεγονός ότι οι νέοι αποτελούν «ομάδα υψηλού κινδύνου» στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις. Με βάση τα ευρήματα έρευνας των Gardner & Steinberg (2005), οι νέοι λαμβάνουν ευκολότερα πιο ριψοκίνδυνες αποφάσεις απ' ό,τι οι ενήλικες, ανεξάρτητα αν αντιλαμβάνονται τον κίνδυνο ή όχι. Επίσης, οι αποφάσεις αυτές λαμβάνονται πολύ πιο εύκολα όταν βρίσκονται μαζί με μια παρέα που αποτελείται από άτομα της ίδιας περίπου ηλικίας.

Όπως αναφέρουν οι Καρδάρια, κ.α. (2009), αρκετές άλλες έρευνες καταδεικνύουν ότι οι νεαροί οδηγοί διανύουν περισσότερα χιλιόμετρα και για αυτό παρουσιάζουν αυξημένες πιθανότητες εμπλοκής σε οδικές συγκρούσεις. Επίσης, μελέτη στην Ελλάδα κατέδειξε ότι η επιθετική συμπεριφορά των νέων αυξάνει τις πιθανότητες εμπλοκής τους γιατί έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση παραβιάσεων του κώδικα οδικής κυκλοφορίας και την απροσεξία των οδηγών. Σε άλλη μελέτη που έγινε στην Ελλάδα το 1993, διαφάνηκε ότι οι νέοι που κατανάλωναν αλκοόλ και φάρμακα παρουσίαζαν αυξημένο κίνδυνο εμπλοκής σε οδική σύγκρουση (Καρδάρια, κ.α., 2009, σελ. 753).

Στο Γράφημα 10 πιο κάτω διαφαίνεται ότι, στην ηλικιακή ομάδα 20-31 ετών όπου καταγράφεται το μεγαλύτερο ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά την πενταετία 2010-2014, το μεγαλύτερο ποσοστό (35,63%) τους αφορούσε οδηγούς μοτοποδηλάτου και μοτοσυκλέτας. Τα στοιχεία αυτά οδηγούν στο συμπέρασμα ότι στις νεαρές ηλικίες ο συνδυασμός χρήσης δικύκλου και λήψης ριψοκίνδυνων αποφάσεων, οδηγεί σε αυξημένες πιθανότητες εμπλοκής τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις.



Γράφημα 10. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά ηλικιακή ομάδα και ιδιότητα ενεχομένου, για την περίοδο 2010-2014

Αντιθέτως, στην ηλικιακή ομάδα 45-64 ετών, το μεγαλύτερο ποσοστό τουριστών αφορά πεζούς (32,61%) και στην ηλικιακή ομάδα 32-44 ετών το μεγαλύτερο ποσοστό τουριστών αφορά οδηγούς αυτοκινήτου. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι, το ποσοστό εμπλοκής των τουριστών που επέβαιναν σε μέσα μαζικής μεταφοράς όπως λεωφορεία και ταξί, παρουσιάζεται αρκετά χαμηλό σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν ότι η χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών και των ταξί από τους τουρίστες, είναι ασφαλέστερη από την χρήση ιδιωτικών μέσων μεταφοράς σε ένα άγνωστο για αυτούς οδικό δίκτυο.

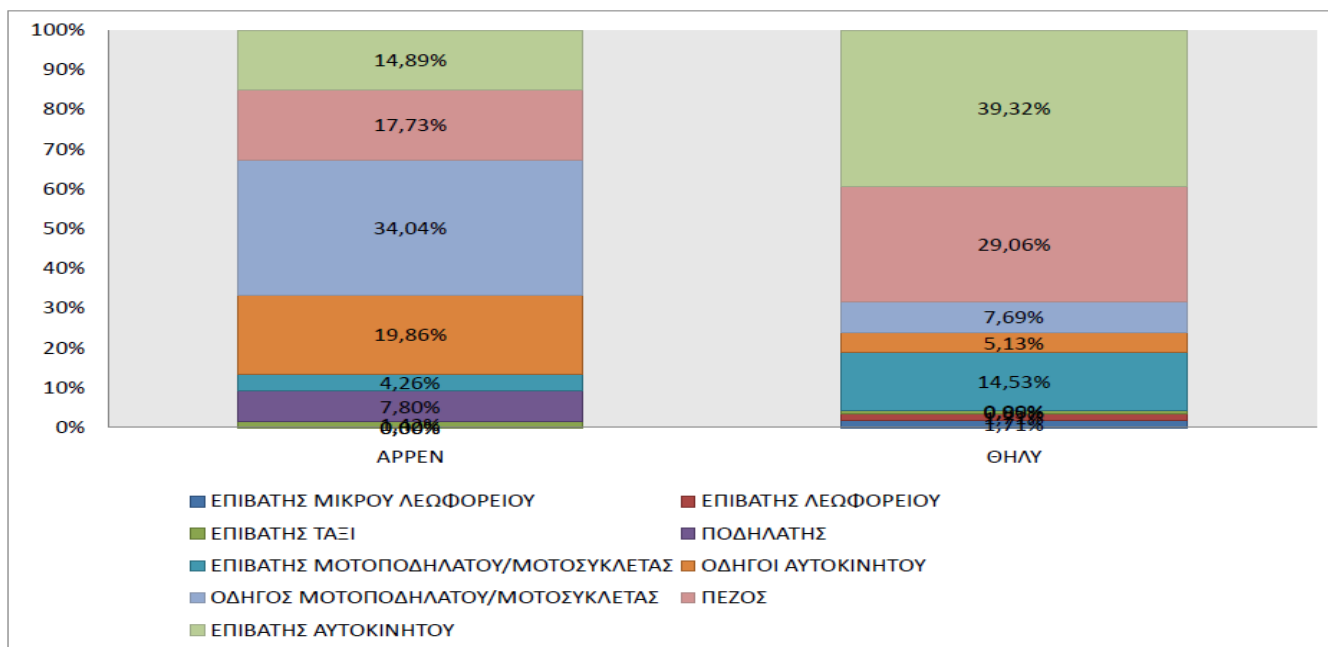
5.7 Κατά φύλο

Παρόλο που το 43,56% των τουριστών που αφίχθηκαν στην Κύπρο ήταν άνδρες και το 56,44% γυναίκες, στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις ενεπλάκησαν περισσότεροι άνδρες αντί γυναίκες (Πίνακας 4). Συγκεκριμένα όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 4, οι άνδρες αποτελούσαν το 54,65% των εμπλεκομένων τουριστών σε οδικές συγκρούσεις κατά την πενταετία 2010-2014, γεγονός που υποδεικνύει ότι οι άνδρες είναι πιο ευάλωτοι και πιο ριψοκίνδυνοι. Όπως αναφέρουν οι Καρδάρια, κ.α. (2009), έρευνα που έγινε στις ΗΠΑ το 1995, κατέδειξε ότι οι άνδρες είναι πιο πιθανό να εμπλακούν σε θανατηφόρες οδικές συγκρούσεις από ότι οι γυναίκες, καθότι οι άνδρες παρουσιάζονται πιο επιρρεπείς στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, στην υπερβολική ταχύτητα και γενικά σε πιο επιθετική οδήγηση έναντι των γυναικών.

Φύλο	Αφίξεις τουριστών	Εμπλοκή τουριστών σε οδικές συγκρούσεις
Άνδρες	43,56%	54,65%
Γυναίκες	56,44%	45,35%

Πίνακας 4. Ποσοστό αφίξεων τουριστών και τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά φύλο, για την περίοδο 2010-2014

Όσο αφορά τους άνδρες που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις κατά την πενταετία 2010-2014, το μεγαλύτερο ποσοστό αφορούσε οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων οχημάτων (34,04%) και οδηγούς αυτοκινήτων (19,86%). Όσο αφορά τις γυναίκες, το μεγαλύτερο ποσοστό αφορά απλά επιβάτες αυτοκινήτου (39,32%) και πεζούς (29,06%) (Γράφημα 11).



Γράφημα 11. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά φύλο και ιδιότητα ενεχομένου, για την περίοδο 2010-2014

Σύμφωνα και με τα αποτελέσματα άλλων μελετών, το αποτέλεσμα αυτό καταδεικνύει ότι οι άνδρες είναι πολύ πιθανό να ευθύνονται σε μεγαλύτερο βαθμό στην πρόκληση οδικών τροχαίων συγκρούσεων λόγω της κακής οδηγικής τους συμπεριφοράς. Συγκεκριμένα αρκετές άλλες έρευνες εστίασαν στις διαφορές της οδηγικής συμπεριφοράς των ανδρών και των γυναικών. Ο Storie (1977), αναφέρει στη μελέτη του τις σημαντικές διαφορές που βρέθηκαν στα χαρακτηριστικά οδήγησης μεταξύ των δυο φύλων ως προς τις ικανότητες οδήγησης, την ταχύτητα και τη στάση τους απέναντι στην οδήγηση. Για παράδειγμα, οι γυναίκες οδηγούν συνήθως με πιο χαμηλές ταχύτητες και δεν επιχειρούν επικίνδυνα προσπεράσματα, εν αντιθέσει με τους άνδρες που είναι γενικά πιο επιδέξιοι και σε θέση να εκτελέσουν δυσκολότερες μανούβρες ή που διακινδυνεύουν περισσότερο να οδηγήσουν υπό την επήρεια αλκοόλ (Al-Balbissi, 2003). Επίσης, τα αποτελέσματα των μελετών των Grime (1987), Al-Balbissi (2003) και Bener & Grundall (2008), κατέδειξαν ότι οι άνδρες έχουν μεγαλύτερη πιθανότητα εμπλοκής σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις.

5.8 Νεκροί τουρίστες κατά χώρα καταγωγής

Με βάση τα δεδομένα της Στατιστικής Υπηρεσίας (2015) που παρουσιάζονται στο Πίνακα 5, οι περισσότεροι τουρίστες που αφίχθηκαν στην Κύπρο την περίοδο 2010-2014, προέρχονταν από το Ηνωμένο Βασίλειο (4.738.974) καθώς επίσης και από την Ρωσία (2.277.717). Επίσης, σημαντικός αριθμός αφίξεων τουριστών καταγράφηκε από τη Γερμανία, την Ελλάδα και τη Σουηδία. Παρόλο που το μεγαλύτερο ποσοστό τουριστών στην Κύπρο προέρχεται από τις προαναφερθέντες πέντε χώρες, η Κύπρος αποτελεί τουριστικό προορισμό για πάρα πολλές χώρες ανά το παγκόσμιο.

Κυριότερες χώρες	Αφίξεις τουριστών
Ηνωμένο Βασίλειο	4.738.974
Ρωσία	2.277.717
Γερμανία	626.817
Ελλάδα	605.288
Σουηδία	563.871

Πίνακας 5. Αφίξεις τουριστών κατά τις πέντε πρώτες χώρες, για τη περίοδο 2010-2014

Από τον Πίνακα 6 που ακολουθεί, διαφαίνεται ότι η πλειοψηφία των τουριστών που έχασαν την ζωή τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο κατά την πενταετία 2010-2014, αφορούσε άτομα που προέρχονταν από τη Ρωσία, με ποσοστό 50% των νεκρών τουριστών. Από την ανάλυση των δεδομένων προέκυψε ότι, οι αιτίες πρόκλησης θανατηφόρων οδικών τροχαίων συγκρούσεων στις οποίες ενέχονται Ρώσοι τουρίστες αφορούσαν το 60% απρόσεκτη και αμελή οδήγηση και το 40% οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλης.

Χώρα καταγωγής	Αριθμός Νεκρών Τουριστών	Ποσοστό
Ρωσία	5	50,00%
Ηνωμένο Βασίλειο	2	20,00%
Αίγυπτος	1	10,00%
Αυστραλία	1	10,00%
Γερμανία	1	10,00%
Σύνολο	10	100,00%

Πίνακας 6. Τουρίστες που έχασαν την ζωή τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, κατά χώρα καταγωγής, για την περίοδο 2010-2014

Επίσης, από το Ηνωμένο Βασίλειο από το οποίο προσέρχεται ο μεγαλύτερος αριθμός τουριστών, το ποσοστό των νεκρών είναι αρκετά χαμηλότερο (20%). Αυτό πιθανό να οφείλεται και στο γεγονός ότι ο κώδικας οδικής κυκλοφορίας που ισχύει στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι ο ίδιος με αυτόν που ισχύει στην Κύπρο, ένεκα του ότι η Κύπρος διετέλεσε αποικία των Άγγλων, οι οποίοι εφάρμοσαν το αγγλικό δικαϊκό πρότυπο που διατηρήθηκε σε μεγάλο βαθμό και μετά την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας το 1960 (Νεοκλέους, 2009). Επίσης, τα αποτελέσματα μελέτης στην Ελλάδα κατέδειξαν ότι σημαντικό ρόλο στην πρόκληση οδικών τροχαίων συγκρούσεων από αλλοδαπούς, παίζει η αδυναμία προσαρμογής τους τόσο στο εγχώριο οδικό δίκτυο όσο και στον κώδικα οδικής κυκλοφορίας (Καρδάρα, κ.α., 2009, σελ. 752).

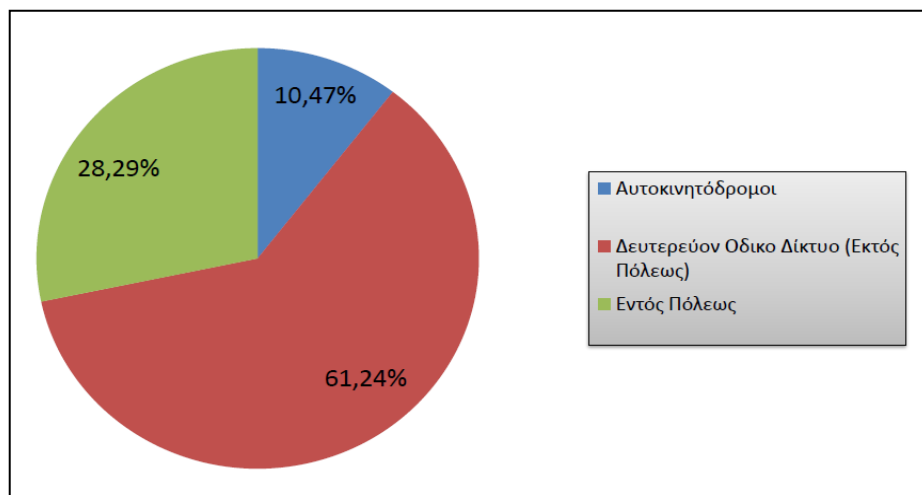
5.9 Οδικό δίκτυο

Όπως αναφέρουν στις έρευνες τους οι Elander, West & French (1992) και οι Grayson & Lester (1990), ο ανθρώπινος παράγοντας αποτελεί την κυριότερη αιτία πρόκλησης των περισσότερων οδικών τροχαίων συγκρούσεων. Εντούτοις, είναι αποδεκτό από αρκετούς ερευνητές ότι ο παράγοντας δρόμος διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην πρόκληση οδικών τροχαίων συγκρούσεων. Ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας, ο οδικός φωτισμός και οδική σήμανση στους δρόμους, αποτελούν σημαντικό κομμάτι της οδικής ασφάλειας, ειδικά στην περίπτωση των τουριστών που το οδικό δίκτυο είναι άγνωστο προς αυτούς. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρουν οι Navin, Zein & Felipe (2000), το 1/3 περίπου των οδικών τροχαίων συγκρούσεων οφείλεται στον

παράγοντα δρόμο. Συγκεκριμένα, η έρευνα τους κατέδειξε ότι η βελτίωση των δρόμων είτε με την ανακατασκευή των οδοστρωμάτων, είτε με την βελτίωση της οδικής σήμανσης και του οδικού φωτισμού, μείωσε σε σημαντικό βαθμό την πρόκληση οδικών τροχαίων συγκρούσεων.

Επίσης, όπως αναφέρουν οι Antonson, Selina, Wiklund & Blomqvist (2009), ένας οδηγός αναπτύσσει μεγαλύτερη ταχύτητα σε ανοικτό περιβάλλον, έχοντας ταυτόχρονα λιγότερο στρες και λιγότερη προσήλωση στις οδηγητικές απαιτήσεις. Οι Eiksund (2009) και Rakauskas, Ward & Gerberich (2009) αναφέρουν ότι η οδήγηση σε αγροτικές περιοχές επιφέρει μεγαλύτερο κίνδυνο από ότι στις αστικές περιοχές. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στις μεγαλύτερες αποστάσεις που οι οδηγοί καλούνται να διανύσουν, καθώς και από τον μειωμένο αστυνομικό έλεγχο στους δρόμους αυτούς.

Το γεγονός αυτό προκύπτει και από την επεξεργασία των δεδομένων της Αστυνομίας Κύπρου, καθώς διαφαίνεται ότι κατά την πενταετία 2010-2014, η πλειοψηφία των τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις προκλήθηκαν στο Δευτερεύον οδικό δίκτυο της Κύπρου, με ποσοστό 61,24% (Γράφημα 12). Ως εκ τούτου, σε συνδυασμό με τις οδικές συγκρούσεις που προκλήθηκαν σε αυτοκινητόδρομους (10,47%), ποσοστό 71,71% προκλήθηκαν έξω από τις αστικές περιοχές.

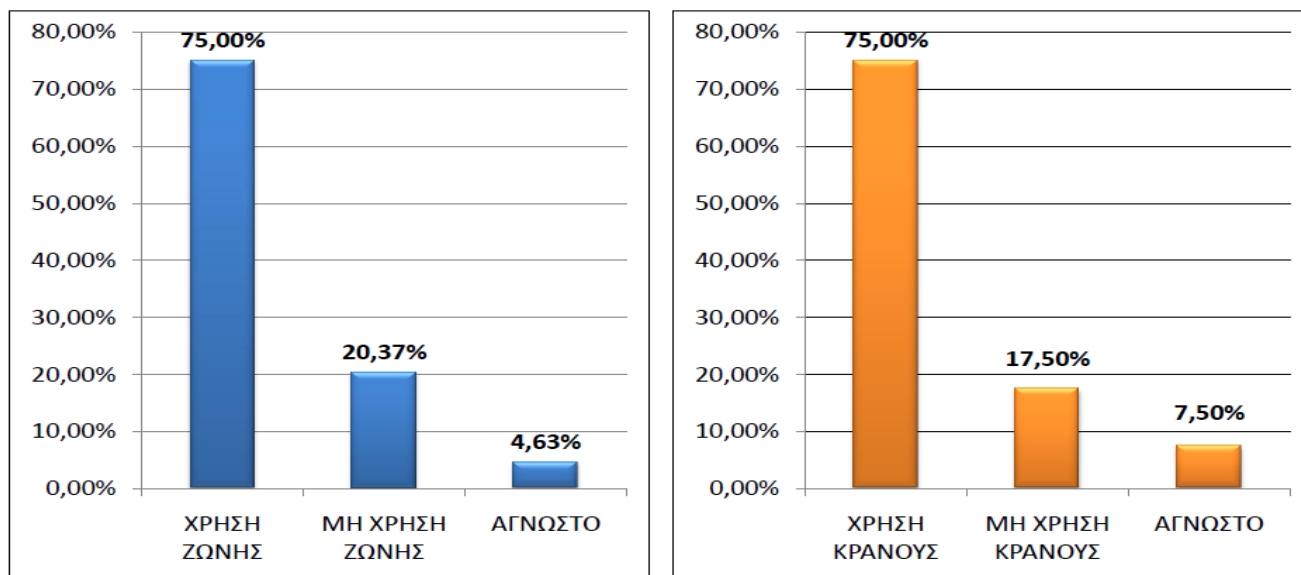


Γράφημα 12. Ποσοστό τουριστών που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο ανάλογα με την χρήση του οδικού δικτύου, για την περίοδο 2010-2014

5.10 Χρήση προστατευτικών μέτρων

Όπως αναφέρουν οι Καρδάρα, κ.α. (2009), αρκετές μελέτες καταδεικνύουν ότι η χρήση προστατευτικών μέτρων όπως το προστατευτικό κράνος για τους μοτοσικλετιστές, η ζώνη ασφαλείας και οι αερόσακοι για τους οδηγούς και επιβάτες αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με την λήψη άλλων προληπτικών μέτρων όπως είναι η μείωση των ορίων ταχύτητας, ενδέχεται να μειώσουν τον αριθμό των νεκρών και σοβαρά τραυματιών που προκαλούνται από οδικές τροχαίες συγκρούσεις.

Από το αποτέλεσμα της έρευνας της παρούσας πτυχιακής διατριβής, δεν διαφαίνεται να υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα στη χρήση προστατευτικών μέτρων από τους τουρίστες οδηγούς και επιβάτες μηχανοκινήτων οχημάτων που ενεπλάκησαν σε οδικές συγκρούσεις την πενταετία 2010-2014. Συγκεκριμένα, 75,00% των οδηγών και επιβατών αυτοκινήτων χρησιμοποιούσε ζώνη ασφαλείας κατά τον χρόνο πρόκλησης της σύγκρουσης και μόλις το 20,37% δεν την χρησιμοποιούσε. Επίσης, σε σχέση με τους οδηγούς και επιβάτες μηχανοκίνητων δικύκλων, ποσοστό 75,00% χρησιμοποιούσε προστατευτικό κράνος κατά τον χρόνο της σύγκρουσης και μόλις το 17,50% δεν το χρησιμοποιούσε (Γράφημα 13).



Γράφημα 13. Ποσοστό χρήσης προστατευτικών μέτρων από τους τουρίστες που ενεπλάκησαν σε οδικές συγκρούσεις την περίοδο 2010-2014

Η ύπαρξη νομοθεσίας σε όλη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με την υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφαλείας στα καθίσματα που υπάρχει εγκατεστημένη ζώνη ασφαλείας, συντείνει σε μεγάλο βαθμό στην ύπαρξη αυτών των θετικών αποτελεσμάτων στην Κύπρο. Η εφαρμογή της νομοθεσίας σε όλα τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθίσταται ακόμα πιο εφικτή, ένεκα του ότι επιβάλλεται πλέον να υπάρχουν εγκατεστημένες ζώνες ασφαλείας σε όλα τα αυτοκίνητα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Όπως αναφέρεται και στη Παγκόσμια Έκθεση για την Οδική Ασφάλεια (2013), 111 χώρες οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 69% του παγκόσμιου πληθυσμού, έχουν ολοκληρωμένη νομοθεσία για τη χρήση ζώνης ασφαλείας, η οποία καλύπτει όλους τους επιβαίνοντες. Επίσης, η χρήση ζώνης ασφαλείας μειώνει τον κίνδυνο θανάσιμου τραυματισμού μέχρι και 50% για τους επιβάτες στα μπροστινά καθίσματα και έως 75% για τους επιβάτες στα πίσω καθίσματα. Η πλειοψηφία των χωρών υψηλού εισοδήματος έχουν νομοθεσία για συστήματα συγκράτησης των παιδιών στη θέση τους (παιδικά καθίσματα), σε αντίθεση με χώρες χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2013).

Επίσης, σε όλη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχει νομοθεσία που αφορά την υποχρεωτική χρήση προστατευτικού κράνους σε οδηγούς και επιβάτες μοτοσυκλετών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Όπως αναφέρεται και στη Παγκόσμια Έκθεση για την Οδική Ασφάλεια (2013), 90 χώρες οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 77% του παγκόσμιου πληθυσμού, έχουν μια ολοκληρωμένη νομοθεσία για την χρήση κράνους η οποία καλύπτει όλους τους αναβάτες, όλων των δρόμων και όλων των τύπων κινητήρων. Επίσης, η νομοθεσία στις χώρες αυτές περιλαμβάνει ένα συγκεκριμένο πρότυπο κράνους, με βάση το οποίο παρέχεται αυξημένο επίπεδο ασφάλειας στον μοτοσυκλετιστή (Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, 2013). Το γεγονός της ύπαρξης νομοθεσίας ανά το παγκόσμιο, συντείνει σε μεγάλο βαθμό στο μεγάλο ποσοστό χρήσης προστατευτικού κράνους από τους τουρίστες που ενεπλάκησαν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο.

Κεφάλαιο 6

Μέτρα πρόληψης των οδικών τροχαίων συγκρούσεων

Τα προβλήματα στον τομέα οδικής ασφάλειας είναι ως επί το πλείστον κοινά σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010). Ως εκ τούτου, στα πλαίσια εκπλήρωσης των στρατηγικών στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα της οδικής ασφάλειας, απαιτείται η συνεργασία μεταξύ των κρατών μελών και η λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων. Συγκεκριμένα, είναι σημαντικό να υπάρχει ανταλλαγή υποδειγματικών πρακτικών, η διενέργεια πανευρωπαϊκών εκστρατειών, η θέσπιση συγκεκριμένων νομοθετικών ρυθμίσεων, καθώς και η διεξαγωγή ερευνών και μελετών που αφορούν την οδική ασφάλεια.

Όπως αναφέρει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010), θα πρέπει να ληφθούν διάφορα μέτρα όπως η εφαρμογή μιας ευρωπαϊκής στρατηγικής για την εκπαίδευση στον τομέα της οδικής ασφάλειας, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα την ασφαλέστερη χρήση του οδικού δικτύου. Επίσης, η επιβολή κοινών κανονισμών οδικής ασφάλειας σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα επιφέρει την κοινή αντιμετώπιση όσων παραβιάζουν τον νόμο. Η σημαντικότητα του μέτρου αυτού προκύπτει μέσα και από την παρούσα πτυχιακή διατριβή, καθότι διαφάνηκε ότι η χρήση προστατευτικών μέτρων κατά την οδήγηση, η ύπαρξη νομοθεσίας στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους, επέφερε τη χρήση τους σε υψηλά ποσοστά.

Σε συνέχεια των όσων αναφέρει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010), θα πρέπει ο τεχνικός έλεγχος οχημάτων να γίνεται ομοιόμορφα και να αναγνωρίζεται από όλα τα κράτη μέλη, έτσι ώστε αν το όχημα ενός επισκέπτη έχει περάσει από τεχνικό έλεγχο στη χώρα του, αυτό να ισχύει και στην

χώρα που επισκέπτεται και χρησιμοποιεί το όχημα του. Αυτό θα επιφέρει την απομάκρυνση από το οδικό δίκτυο τόσο των παλαιών όσο και των επικίνδυνων οχημάτων, γεγονός που ταυτόχρονα θα οδηγήσει στη χρήση νέων, σύγχρονων και ασφαλέστερων οχημάτων.

Ακόμα με βάση την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010), επιβάλλεται η καθιέρωση περιοδικών ελέγχων για την αύξηση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, με ιδιαίτερη έμφαση στους μοτοσικλετιστές. Ως εκ τούτου, τόσο στην Κύπρο όσο και στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες διεξάγονται διάφορες εκστρατείες αστυνόμευσης όπως για έλεγχο ταχύτητας, χρήσης ζώνης ασφαλείας, χρήσης προστατευτικού κράνους, οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ κλπ., τόσο σε εθνικό όσο και σε πανευρωπαϊκό επίπεδο υπό την αιγίδα του Ευρωπαϊκού Αστυνομικού Δικτύου Τροχαίας (TISPOL-European Traffic Police Network). Όπως αναφέρεται και στην ιστοσελίδα του TISPOL (2015), απώτερος σκοπός του εν λόγω δικτύου είναι η συνεργασία μεταξύ των κρατών για τη βελτίωση του επίπεδου οδικής ασφάλειας, αλλά και για την επιβολή και εφαρμογή κοινών νομοθεσιών στους δρόμους της Ευρώπης.

Σημαντικός παράγοντας στην πρόληψη και αντιμετώπιση των οδικών τροχαίων συγκρούσεων, είναι η δημιουργία σχετικών εργαλείων συλλογής και ανάλυσης των στοιχείων, με σκοπό τόσο την παρακολούθηση της εξέλιξης στον τομέα της οδικής ασφάλειας, όσο και την ολοκληρωμένη συλλογή στοιχείων που θα αποφέρει την παροχή πιο αξιόπιστων δεδομένων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010). Αυτό που παρατηρήθηκε κατά την εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής διατριβής, είναι η έλλειψη αναλυτικών δεδομένων σε σχέση με οδικές συγκρούσεις που αφορούν τουρίστες στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η οδική ασφάλεια θα πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο, καθώς η μείωση των θυμάτων από οδικές τροχαίες συγκρούσεις θα αποφέρει τη βελτίωση των επιδόσεων του συστήματος μεταφορών. Για τη δημιουργία σωστής πολιτικής τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, καθώς και συνεκτίμηση μαζί με άλλους πολιτικούς στόχους, ενσωματώνοντας συναφείς στόχους από άλλες δημόσιες πολιτικές (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010).

Κεφάλαιο 7

Επίλογος

Από την εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής διατριβής, διαφάνηκε ότι μια από τις σημαντικότερες ανησυχίες των τουριστών κατά την επιλογή ενός τουριστικού προορισμού, είναι το επίπεδο προσωπικής ασφάλειας που τους παρέχει μια χώρα, με σημαντική παράμετρο την οδική ασφάλεια της χώρας. Τα στατιστικά στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας καταδεικνύουν ταυτόχρονα και το μέγεθος του προβλήματος, καθότι οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις παρουσιάζονται ως η κύρια αιτία πρόκλησης θανάτου σε τουρίστες.

Με βάση και τις διάφορες μελέτες που αναφέρθηκαν στην παρούσα πτυχιακή διατριβή, καταδεικνύεται ότι οι τουρίστες συμπεριφέρονται λιγότερο ορθολογικά κατά την διάρκεια των διακοπών τους. Η αποζήτηση σωματικής και πνευματικής χαλάρωσης επιφέρει συνήθως χαλάρωση στους αμυντικούς μηχανισμούς του ανθρώπινου οργανισμού, με αποτέλεσμα το άτομο να γίνεται πιο ευάλωτο και να αυξάνεται ο κίνδυνος εμπλοκής του σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις.

Όπως αναφέρει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (2004), το οικονομικό κόστος των οδικών τροχαίων συγκρούσεων υπερβαίνει τα 518 δισεκατομμύρια δολάρια τον χρόνο σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε συνδυασμό με τις οικονομικές επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει η μείωση του τουρισμού σε μια χώρα λόγω των οδικών τροχαίων συγκρούσεων, το αποτέλεσμα μπορεί να αποβεί καταστροφικό για την οικονομία της χώρας γενικότερα. Το φαινόμενο αυτό είναι πολύ πιθανό να παρουσιαστεί σε περιπτώσεις χωρών όπως η Κύπρος, η οποία αποτελεί ένα πολύ ελκυστικό τουριστικό προορισμό και η οικονομία της στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό.

7.1 Εμπλοκή τουριστών στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο

Από την επεξεργασία των δεδομένων της Αστυνομίας Κύπρου δίνεται για πρώτη φορά μια ξεκάθαρη εικόνα για την εμπλοκή των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις στην Κύπρο, κατά την πενταετία 2010-2014. Από την ανάλυση που έγινε διαφαίνεται ότι η εμπλοκή των τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις είναι σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Το αποτέλεσμα αυτό είναι πολύ ενθαρρυντικό και θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από τους διάφορους αρμόδιους φορείς του τουρισμού για την προώθηση της Κύπρου ως ενός ασφαλής τουριστικού προορισμού.

Η κυριότερη αιτία πρόκλησης οδικών τροχαίων συγκρούσεων με τουρίστες είναι η χρήση αλκοόλης, γεγονός που δικαιολογείται από τον τρόπο ζωής και το επίπεδο διασκέδασης που προσφέρει το νησί. Σημαντικό ρόλο φαίνεται να διαδραματίζει τόσο η απρόσεκτη οδήγηση όσο και η μη τήρηση της αριστερής πλευράς του δρόμου, ένεκα και του γεγονότος ότι στις περισσότερες χώρες προέλευσης των τουριστών οδηγούν στην δεξιά πλευρά του δρόμου σε αντίθεση με την Κύπρο, ενώ παρόμοια αποτελέσματα παρατηρήθηκαν και σε έρευνες άλλων χωρών (Ελλάδα) με τουρίστες που προέρχονταν από χώρες με αντίθετο σύστημα οδήγησης. Χαρακτηριστικά, από την ανάλυση των δεδομένων που αφορούν τις οδικές τροχαίες συγκρούσεις, έχει διαφανεί ότι παρόλο που η πλειοψηφία των τουριστών καταφθάνουν από το Ηνωμένο Βασίλειο, οι περισσότεροι νεκροί τουρίστες στις οδικές συγκρούσεις είναι Ρώσοι, γεγονός που πιθανό να οφείλεται στο γεγονός ότι στο Ηνωμένο Βασίλειο ισχύει το ίδιο σύστημα οδήγησης με την Κύπρο, σε αντίθεση με την Ρωσία που έχει αντίθετο σύστημα οδήγησης.

Από την ανάλυση που έγινε διαφαίνεται η αυξημένη εμπλοκή τουριστών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, όπου καταγράφονται και οι περισσότερες αφίξεις τουριστών στο νησί. Επιπρόσθετα, στις παραλιακές πόλεις όπου καταγράφεται η μεγαλύτερη προσέλευση και διαμονή τουριστών στην Κύπρο, παρουσιάζεται και το μεγαλύτερο ποσοστό πρόκλησης οδικών τροχαίων συγκρούσεων με τουρίστες και ειδικότερα στην Επαρχία Αμμοχώστου όπου υπάρχει έντονο το στοιχείο της νυκτερινής ζωής και της ανεξέλικτης διασκέδασης που παρέχεται.

Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι στην ηλικιακή ομάδα 20-31 ετών παρουσιάζεται μεγαλύτερο ποσοστό (33,72%) εμπλοκής τουριστών σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις, παρόλο που σε αυτήν καταγράφεται το μικρότερο ποσοστό αφίξεων στο νησί. Οι νέοι αποτελούν «ομάδα υψηλού κινδύνου» στις οδικές τροχαίες συγκρούσεις γενικότερα, ένεκα και του γεγονότος ότι λαμβάνουν ευκολότερα πιο ριψοκίνδυνες αποφάσεις απ' ότι οι ενήλικες, όπως αναφέρεται και στα ευρήματα της έρευνας των Gardner & Steinberg (2005).

Επίσης, παρόλο που καταγράφονται περισσότερες αφίξεις γυναικών από ότι ανδρών, οι άνδρες φαίνεται να είναι πιο ευάλωτοι και πιο ριψοκίνδυνοι καθώς εμπλέκονται σε περισσότερες οδικές τροχαίες συγκρούσεις από ότι οι γυναίκες. Αυτό πιθανό να οφείλεται και στο γεγονός ότι, οι άνδρες που εμπλέκονταν σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις ήταν ως επί το πλείστον οδηγοί αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας, γεγονός που καταδεικνύει ότι αναλαμβάνουν το δύσκολο έργο της οδήγησης σε μια ξένη χώρα, ενώ οι πλείστες γυναίκες που ενεπλάκησαν ήταν επιβάτες των οχημάτων ή πεζές. Σύμφωνα και με άλλες έρευνες που εστίασαν στις διαφορές της οδηγητικής συμπεριφοράς μεταξύ των ανδρών και των γυναικών, η παρούσα πτυχιακή διατριβή καταδεικνύει με τα αποτελέσματα της ανάλυσης των οδικών τροχαίων συγκρούσεων στην Κύπρο, ότι οι άνδρες παρουσιάζουν πιο ριψοκίνδυνη οδηγητική συμπεριφορά με αποτέλεσμα να παρουσιάζουν αυξημένες πιθανότητες εμπλοκής σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις.

Παρόλο που ο ανθρώπινος παράγοντας διαδραματίζει το σημαντικότερο ρόλο στην πρόκληση οδικών τροχαίων συγκρούσεων, η ποιότητα του οδικού δικτύου αποτελεί ένα αρκετά σημαντικό παράγοντα, ειδικά στην περίπτωση των τουριστών, όπου το οδικό δίκτυο είναι άγνωστο προς αυτούς. Η ανάλυση των δεδομένων φανέρωσε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό τουριστών, εμπλέκθηκε σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις που προκλήθηκαν στο δευτερεύον οδικό δίκτυο της Κύπρου. Όπως αναφέρεται σε κάποιες άλλες έρευνες που χρησιμοποιήθηκαν στην παρούσα διατριβή, αυτό πιθανόν να οφείλεται στην καλύτερη ποιότητα του οδικού δικτύου στις αστικές περιοχές όπου για παράδειγμα υπάρχει οδικός φωτισμός και καλύτερη σήμανση στους δρόμους.

Το υψηλό ποσοστό χρήσης προστατευτικών μέτρων, ζώνης ασφαλείας και προστατευτικού κράνους, που παρατηρείται σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις που εμπλέκονται τουρίστες, είναι

πολύ πιθανό να οφείλεται στο γεγονός ότι σε όλη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης υπάρχουν σε ισχύ νομοθεσίες που αφορούν την υποχρεωτική χρήση των εν λόγω προστατευτικών μέτρων.

7.2 Συμπέρασμα

Οι θανατηφόρες οδικές συγκρούσεις θεωρούνται ανά το παγκόσμιο ως ένα από τα μεγαλύτερα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα, καθότι αποτελούν μια από τις σημαντικότερες αιτίες πρόκλησης θανάτου ή μόνιμης αναπηρίας γεγονός που τις καθιστά ως πρόβλημα δημόσιας υγείας αλλά και ανάπτυξης. Ο τουρισμός αποτελεί μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων για την παγκόσμια οικονομία και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις αποτελούν την κύρια αιτία θανάτου των τουριστών, απαιτείται η λήψη όλων των απαραίτητων προστατευτικών μέτρων ώστε να αποφευχθεί πιθανή εμπλοκή τους σε οδικές τροχαίες συγκρούσεις. Η βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας θα αποφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα στην Κύπρο, ιδιαίτερα στην περίοδο οικονομικής κρίσης που διανύουμε. Η εμπέδωση αισθήματος ασφάλειας θα αποφέρει πολλαπλά οφέλη, καθότι με ενδεχόμενη αύξηση του τουρισμού θα επέλθει αναβάθμιση, εκσυγχρονισμός αλλά και δημιουργία νέων υπηρεσιών, υποδομών και οδικού δικτύου.

Παρά τη σημαντικότητα του θέματος, δεν έχουν γίνει πολλές μελέτες σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ ταυτόχρονα για την περίπτωση της Κύπρου αυτά είναι τα πρώτα ερευνητικά αποτελέσματα. Το προϊόν της παρούσας πτυχιακής διατριβής μπορεί να αποτελέσει τη βάση για περαιτέρω έρευνα και μελέτη, ενώ ταυτόχρονα τα ευρήματα μπορούν να συμβάλουν τόσο στην αποτελεσματική αντιμετώπιση του προβλήματος, όσο και στη διατήρηση και διεύρυνση του τουρισμού στην Κύπρο.

Βιβλιογραφία

- Αιμιλιανίδου, Ζ. (2013). *Ο τουρισμός στην Κύπρο: Προκλήσεις και Προοπτικές, Προτάσεις – Εισηγήσεις*. ΚΥΚΕΜ Λάρνακας / Αμμοχώστου
- Al-Balbissi, A. H. (2003). *Role of Gender in Road Accidents*. Traffic Injury Prevention, 4, pp. 64-73
- Antonson, H., Selina, M., Wiklund, M. and Blomqvist, G. (2009). *Effect of surrounding landscape on driving behavior: A driving simulator study*. Journal of Environmental Psychology, 29, pp. 493-502.
- Bener, A. and Crundall (2008). *Role of gender and driver behavior in road traffic crashes*. International Journal of Crashworthiness, 13, pp. 331-336
- Bulk, V. (2015). *Road safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 12/7/2015: <http://ec.europa.eu/roadsafety>
- CNN (2013). *How safe is your travel destination*. Global tourism survey. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 12/8/2015: <http://travel.cnn.com/biggest-concerns-international-travelers-safety-and-security-745936>
- Γραφείο Ανάλυσης και Στατιστικής (2015). *Βάση δεδομένων οδικών τροχαίων συγκρούσεων Αστυνομίας Κύπρου*. Αρχηγείο, Λευκωσία.
- Eiksund, S. (2009). *A geographical perspective on driving attitudes and behavior among young adults in urban and rural Norway*. Safety Science, 47, pp. 529-536.

- Elander, J., West, R. and French, D. (1992). *Behavioral correlates of individual differences in road traffic crash risk: An examination of methods and findings*. pp. 279-294.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2015). *Road safety in the European Union. Trends, statistics and main challenges*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 15/8/2015:
<http://ec.europa.eu/roadsafety>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013). *Ζώνες ασφαλείας*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 1/8/2015:
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/seat_belts/index_el.htm
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010). *Προς ένα ευρωπαϊκό χώρο οδικής ασφάλειας: πολιτικές κατευθύνσεις για την οδική ασφάλεια 2011-2020*. Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 15/7/2015: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/
- Forward, S. E. (2009). *An assessment of what motivates road violations*. Transportation Research Part F, 12, pp. 225-234.
- Gardner, M., Steinberg, L. (2005). *Peer Influence on risk taking, risk preference and risky decision-making in adolescence and adulthood*. Developmental Psychology, 41, 4, pp. 625-635.
- Grime, G. (1987). *Handbook of Road Safety Research*. Butterworth & Co. Ltd., London.
- Καρδάρια, Μ., Παπαζαφειροπούλου, Α., Παππάς, Σ., (2009). *Οδικά τροχαία ατυχήματα. Επιδημιολογία, παράγοντες κινδύνου και μέτρα πρόληψης*. Αθήνα.
- Καρούσος, Γ. (2015). *Καμπανάκι κινδύνου από το Δήμαρχο Αγίας Νάπας για τα beach και street parties και τα bar crawls*. ΚΥΠΕ. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 30/7/2015:
<http://www.cna.org.cy/>

- Κατσάνος, Χ. και Αβούρης, Ν., (2008). *Στατιστικές μέθοδοι ανάλυσης πειραματικών δεδομένων συνεργασίας*. Πανεπιστήμιο Πατρών.
- Κουκουράκη, Κ., (2010). *Κυκλοφοριακή αγωγή και κόστος τροχαίων ατυχημάτων*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 30/9/2015:
<http://www.kathimerini.gr/402562/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/kykloforiakh-agwgh-kai-kostos-troxaiwn-atyxhmatwn>
- ΚΥ.Π.Ε-Κυπριακό Πρακτορείο Ειδήσεων (2015). www.cna.org.cy (Πρόσβαση: 30 Ιουλίου, 2015)
- Machin, A. M. and Sankey, S. K. (2008). *Relationships between young drivers, personality characteristics, risk perceptions and driving behavior*. *Accident Analysis and Prevention*, 40, pp. 541-547.
- Navin, F., Zein, S. and Felipe, E. (2000). *Road safety engineering: An effective tool in the fight against whiplash injuries*. *Accident Analysis and Prevention*, 32, pp. 371-375.
- Neocleous, A. (2009). *Neocleous's Introduction to Cyprus Law*. Chapter 1: Political and Legal History, pp. 1-16. Limassol.
- Ντεμογιάννη, Σ., Μίντσης, Γ., Ταξιλάρης, Χ. και Μπάσμπας, Σ., (2012). *Κόστος τροχαίων ατυχημάτων*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 29/9/2015:
<http://www.idimon.net/blog>
- Papadaki, M., Kontogiannis, T., Tzamalouka, G., Darviric, C. and Chliaoutakis, J. (2008). *Exploring the effects of lifestyle, sleep factors and driving behaviors on sleep-related road risk: A study of Greek drivers*. *Accident Analysis and Prevention*, 40, pp. 2029-2036.

- Petridou, E., Dessypris, N., Skalkidou, A. and Trichopoulos, D. (1999). *Are traffic injuries disproportionately more common among tourists in Greece? Struggling with incomplete data*. *Accident Analysis and Prevention*, 31, pp. 611-615.
- Rakauskas, E. M., Ward, J. N. and Gerberich, G. S. (2009). *Identification of differences between rural and urban safety cultures*. *Accident Analysis and Prevention*, 41, pp. 931-937.
- Schwebel, D. (2007). *Individual Difference Factors in Risky Driving among Older Adults*. *Journal of Safety Research*, 38, pp. 501-209.
- Sjoberg, L. (2004). *Explaining risk perception. An evaluation of the psychometric paradigm in risk perception research*. Norwegian University of Science and Technology. Trondheim, Norway.
- Στατιστική Υπηρεσία (2015). *Αφίξεις τουριστών ανά μήνα και χώρα μόνιμης διαμονής*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 20/7/2015: <http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/>
- Storie, V. J. (1977). *Male and Female Drivers: Differences Observed in Accidents*. Transport and Road Research Laboratory Digest LR 761. London.
- Σωτηριάδου, Κ., Σαράφης, Π., Μαλλιαρού, Μ. (2013). *Οδηγητική συμπεριφορά και τροχαία ατυχήματα ως πρόβλημα δημόσιας υγείας*. Τεύχος 2 – Τόμος 4. Ελληνικό Περιοδικό Νοσηλευτικής Επιστήμης.
- Tarlow, P.E. (2000). *Creating safe and secure communities in economically challenging times, Tourism Economics*.
- TISPOL (2015). *Tispol mission statement*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 20/11/2015: <https://www.tispol.org/about/tispol>

- Turker, O., Lajunen, T., Chliaoutakis, J., Parker, D. and Summala, H. (2006). *Cross-cultural differences in driving behaviors: A comparison of six countries*. Transportation Research Part F, 9, pp. 227-242.
- Turkewitz, E., (2013). *Accidents turn into collisions*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 20/7/2015: <http://www.newyorkpersonalinjuryattorneyblog.com/2013/03/accidents-turn-into-collisions.html>
- Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων (Ιστοσελίδα). *Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας. Ιστορικό-Ανασκόπηση*. Ανακτήθηκε από το διαδίκτυο στις 30/9/2015: http://www.mcw.gov.cy/mcw/mcw.nsf/mcw19_gr/mcw19_gr?OpenDocument
- Walker, L. (2004). *Scoping the Dimensions of Visitor Well-being: A Case Study of Scotland's Forth Valley*. Scotland
- Walker, L. and Page, S.J. (2004), The Contribution of Tourists and Visitors to Road Traffic Accidents: A Preliminary Analysis of Trends and Issues for Central Scotland, *Current Issues in Tourism*, Vol 7 (3): 217-241. This article has also been published on the Eurorap (European Road Assessment Programme) website (<http://217.174.251.13/>).
- Warner, W., Henriette, Turker, O. and Lajunen, T. (2009). *Cross-cultural differences in drivers speed choice*. Accident Analysis and Prevention, 41, pp. 816-819.
- Wilks, J., Watson, B. and Faulks J. I. (1999). *International tourists and road safety in Australia: developing a national research and management programme*. Australia.
- World Health Organization (2015). *World report on road traffic injury prevention*.
- World Health Organization (2013). *Global status report on road safety*.

World Health Organization (2004). *Road traffic injuries in the WHO European Region: the population groups and countries most affected*. Copenhagen, Rome

World Tourism Organization (2015). *Annual Report 2014*. Madrid

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

Χαραλάμπους, Γ., (2014). *Τα παιδιά, σας δείχνουν τον δρόμο*. Δημοσιογραφική διάσκεψη για την 15η Εβδομάδα Οδικής Ασφάλειας. Π.Κ.Α.