

Τροχαία Ατυχήματα στη Λέσβο 2005-2008

Στην περιήγησή μας στο Ιντερνέτ ψάχνοντας για θέματα που αφορούν το νησί και τα χωριά μας (περιβάλλοντος, πολιτισμού, παιδείας, υγείας, μεταφορών, υποδομών και άλλα) «πέσαμε» σε αυτήν την πολύ ενδιαφέρουσα έρευνα που επιμελήθηκε ένας φοιτητής του Πανεπιστημίου μας.

Μια έρευνα που μας υπενθυμίζει με επιστημονικό τρόπο αυτό που γνωρίζουμε και ζούμε καθημερινά. Ότι κυρίως **νέοι άνθρωποι (16-45 ετών)**, χάνουν τη ζωή τους και μάλιστα στο Επαρχιακό οδικό δίκτυο, εξαιτίας της **έλλειψης προσοχής και της υπερβολικής αυτοπεποίθησης τους ως προς την ικανότητα οδήγησης.**

Ένα πολύ μεγάλο θέμα που μας αφορά όλους και όλοι μαζί (φορείς και πολίτες) πρέπει με τις ανάλογες προσπάθειες να εμπεδώσουμε την αναγκαιότητα και την υποχρέωση για τη σωστή κυκλοφοριακή αγωγή και οδηγική συμπεριφορά.

- Το 2008 κατεγράφησαν 1.626 παραβάσεις για υπερβολική ταχύτητα, 1.268 παραβάσεις για μη χρήση των ζωνών ασφαλείας, 1.376 παραβάσεις για μη χρήση προστατευτικού κράνους και 774 παραβάσεις για υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ.

Ο Σύλλογος Μεσοτοπιτών προσπάθησε φέτος (καλοκαίρι 2009) να εντάξει στις καλοκαιρινές της δραστηριότητες-εκδηλώσεις μια ημερίδα για την κυκλοφοριακή αγωγή – οδηγική συμπεριφορά που θα πραγματοποιούσε σε συνεργασία με Πανελλαδική Μοτοσυκλετιστική Λέσχη και τις αντίστοιχες Λέσχες (μοτοσυκλέτας-αυτοκινήτου του νησιού), το Δήμο Ερεσού-Αντίσσης, τη Νομαρχία Λέσβου και άλλους φορείς. Οι δυσκολίες όμως που προέκυψαν σε σχέση με το χρόνο τέλεσής της και της οργάνωσης της όλης εκδήλωσης μας ανάγκασαν να αναβάλλουμε αυτήν τη πολύ σημαντική δραστηριότητα. Μη ξεχνάμε ότι κάθε χρόνο θρηνούμε θύματα στα χωριά μας από τροχαία δυστυχήματα και ΠΡΕΠΕΙ να κάνουμε κάτι όλοι μαζί για να μειώσουμε το φόρο αίματος που πληρώνουμε στον Μολώχ της ασφάλτου αλλά και των...χωματόδρομων μας!

Νεκτάριος Βακάλης

Η ΕΡΕΥΝΑ

Παναγιώτης Σουβατζής, Φοιτητής Τμήματος Κοινωνιολογίας
Διδάσκων: Ευστράτιος Παπάνης

Η παρούσα έρευνα διενεργήθηκε με σκοπό τη σκιαγράφηση του προφίλ των εμπλεκόμενων ατόμων σε τροχαία ατυχήματα με τραυματισμό στο νομό Λέσβου καθώς και τη μελέτη κάποιων βασικών παραμέτρων αυτών (ατυχημάτων) κατά τη χρονική περίοδο 2005 – 2008. Μέσα από την καταγραφή των στοιχείων των εμπλεκόμενων ατόμων ξεχωριστά, όπως ευρέθησαν στα αρχεία της Αστυνομικής Διεύθυνσης Λέσβου προκύπτει αυτοί είναι κυρίως νεαρής ηλικίας Έλληνες άνδρες. Μετά από μια σύντομη θεωρητική ανασκόπηση δίνονται αναλυτικά οι ποσοστιαίες μονάδες που περιγράφουν τα χαρακτηριστικά των εμπλεκόμενων οδηγών καθώς και μερικά βασικά χαρακτηριστικά στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων με τραυματισμό στο Νομό Λέσβου.

Α΄ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

1. Αποσαφήνιση όρων

1.1. Ορισμός τροχαίου ατυχήματος

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, τροχαίο ατύχημα θεωρείται ένα αιφνίδιο και ζημιογόνο γεγονός που προκαλείται από την λειτουργία – κίνηση οχήματος και προξενεί βλάβη σε πρόσωπα και πράγματα. Ο προσδιορισμός του ατυχήματος ως τροχαίου εξαρτάται από το γεγονός ότι προήλθε από όχημα και συνέβη κατά τη λειτουργία αυτού.

Για να θεωρηθεί ένα ατύχημα ως τροχαίο θα πρέπει να συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

- α) το όχημα να βρίσκεται σε λειτουργία – κίνηση.
- β) να προκληθεί ζημιά – τραυματισμός – θάνατος και
- γ) να μην υπάρχει πρόθεση (δόλος) από τους εμπλακέντες στο ατύχημα.

Αν μια από τις παραπάνω συνιστώσες απουσιάζει δεν συντρέχει περίπτωση τροχαίου ατυχήματος.

1.2. Διάκριση τροχαίων ατυχημάτων

Τα τροχαία ατυχήματα διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με τα αποτελέσματα που επιφέρουν. Αυτές είναι οι παρακάτω:

- α) Τροχαία Ατυχήματα Υλικών Ζημιών. Τα ατυχήματα αυτά είναι και τα πλέον ανώδυνα, καθ' ότι δεν διακυβεύεται το αγαθό της ζωής των εμπλακέντων. Η αποκατάσταση των ζημιών είναι μια απλή υπόθεση.
- β) Τροχαία Ατυχήματα με Τραυματισμό. Όταν προκληθεί ελαφρός ή σοβαρός τραυματισμός ανθρώπων .
- γ) Τροχαία Ατυχήματα Θανατηφόρα. Όταν έχουμε το θάνατο ενός ή περισσότερων εμπλακέντων στο ατύχημα ανθρώπων.

-Οι Υπηρεσίες Τροχαίας της Ελληνικής Αστυνομίας επιλαμβάνονται προανακρίσεως μόνο για ατυχήματα με τραυματισμό. Η σύγκρουση με υλικές μόνο ζημιές από αμέλεια δεν είναι ποινικό αδίκημα και ο ρόλος της Τροχαίας σ' αυτά είναι η

αποκατάσταση της κυκλοφορίας και η ανταλλαγή των στοιχείων των οδηγών.

2. Πληροφοριακά στοιχεία

2.1 Νομοθετικό-ποινικό πλαίσιο για τα τροχαία ατυχήματα.

Στα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα υπάρχει η διάπραξη του αδικήματος της ανθρωποκτονίας από αμέλεια. Το αδίκημα αυτό προβλέπεται και τιμωρείται από τα άρθρα 28 και 302 του Π.Κ. Η δίωξη του γίνεται αυτεπάγγελα.

Στα τροχαία ατυχήματα σωματικών βλαβών έχουμε διάπραξη του αδικήματος της πρόκλησης σωματικής βλάβης εξ' αμελείας. Η πράξη αυτή προβλέπεται και τιμωρείται με το άρθρο 314 του Π.Κ. Δηλαδή οδηγός ο οποίος με αποδεδειγμένη υπαιτιότητα του προκάλεσε σωματική βλάβη εξ' αμελείας τιμωρείται με το άρθρ. 314 του Π.Κ. ταυτόχρονα δε υποχρεούται και στην αποκατάσταση της βλάβης που προκάλεσε. Το αδίκημα διώκεται αυτεπάγγελα σύμφωνα με το άρθρο 315 του Π.Κ. καθ' ότι ο οδηγός υποχρεούται να καταβάλει ιδιαίτερη προσοχή κατά την οδήγηση.

Στα τροχαία ατυχήματα υλικών ζημιών υπάρχει το νομικό πλαίσιο περί αποκατάστασης της ζημιάς που επήλθε είτε από τον δράστη είτε από τον ασφαλιστικό του φορέα. Ουσιαστικά στα τροχαία ατυχήματα υλικών ζημιών έχουμε Αστικής Φύσεως πράξη (φθορά ξένης ιδιοκτησίας) και όχι ποινικό αδίκημα .

2.2 Σύντομο ιστορικό του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.)

Μέχρι το έτος 1962 δεν υπήρχε στην Ελλάδα ολοκληρωμένος Κ.Ο.Κ. Τα σχετικά με την κυκλοφορία των οδικών οχημάτων θέματα ρυθμιζόνταν αποσπασματικά σε διάφορα νομοθετήματα όπως: Οι νόμοι ΓΠ' Ν/1911 και 4841/1930, τα νομοθετικά διατάγματα 3555/1956 και 3990/1959 και άλλα.

Το έτος 1962 η χώρα απόκτησε, για πρώτη φορά, ολοκληρωμένο Κ.Ο.Κ. με την ψήφιση του ν.δ. 4233/1962 «Περί κυρώσεως του Κώδικος Οδικής Κυκλοφορίας». Ο Κώδικας αυτός, που στο σύνολό του σχεδόν ήταν αντίγραφο του Ιταλικού Κ.Ο.Κ., ίσχυσε μέχρι το 1977 και παρά τις όποιες ελλείψεις και αδυναμίες υπήρξε από τα πλέον αξιόλογα νομοθετήματα.

Το έτος 1977 με τον ν. 614/1977 «Περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», η Ελλάδα απόκτησε καινούργιο Κ.Ο.Κ. εφάμιλλο προς τους αντίστοιχους Κώδικες των πλέον αναπτυγμένων κρατών, αφού οι κυριότερες διατάξεις του είναι προσαρμοσμένες προς τις διατάξεις της διεθνούς σύμβασης της Βιέννης του έτους 1968 «για την οδική κυκλοφορία και για την οδική σήμανση - σηματοδότηση», της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που υπογράφηκε στη Γενεύη το 1971 και συμπληρώνει τις προηγούμενες συμβάσεις και του πρωτοκόλλου που υπογράφηκε στη Γενεύη το 1973 «για τις διαγραμμίσεις των οδών». (Κυρωτικός Νόμος 1604/1966)

Το έτος 1999, κατόπιν προτάσεων της Επιτροπής Αναθεώρησης, ψηφίστηκε ο Ν. 2696 περί Κ.Ο.Κ., ο οποίος καθόριζε τη συμπεριφορά όλων όσων χρησιμοποιούν τις οδούς.

Τον Ιούνιο του 2007 και μετά από 8 χρόνια εφαρμογής, με το Ν. 3542 επήλθε τροποποίηση των διατάξεων του Κ.Ο.Κ., λαμβάνοντας τις αλλαγές στις συνθήκες κυκλοφορίας στις οδούς και τις μεταβολές των καθημερινών αναγκών.

3. Το προφίλ των εμπλεκόμενων οδηγών σε τροχαία ατυχήματα με τραυματισμό - τα βασικά χαρακτηριστικά των ατυχημάτων - η αντιμετώπιση του προβλήματος

Όπως επιβεβαιώνεται και από τη παρούσα έρευνα, ο κυριότερος υπαίτιος των ατυχημάτων είναι και θα παραμείνει ο χρήστης των οδών, άνθρωπος, ο οποίος αν και πέτυχε φοβερά τεχνολογικά επιτεύγματα, δεν κατόρθωσε ως οδηγός ή πεζός να συνειδητοποιήσει τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις του έναντι όλων των άλλων, που κυκλοφορούν στους δρόμους, να περιορίσει τις αδυναμίες και τις ατέλειές του και να συμβάλλει έτσι θετικά στην ασφαλή κυκλοφορία.

Οι εμπλακέντες στα τροχαία ατυχήματα είναι άνδρες της λεγόμενης παραγωγικής ηλικίας, νέοι άνθρωποι που δεν εκτιμούν σωστά τον κίνδυνο. Ίσως η ζωντανιά τους, ο νεανικός τους ενθουσιασμός, η αυτοπεποίθησή τους, η νοοτροπία του νεοέλληνα, το περιβόητο «μεσογειακό ταμπεραμέντο», η απροθυμία συμμόρφωσης να μην τους αφήνουν να αντιληφθούν τους τεράστιους κινδύνους, στους οποίους εκτίθενται κυκλοφορώντας στους δρόμους σαν οδηγοί ή πεζοί. Πρέπει να σημειωθεί ότι λοιπά χαρακτηριστικά των εμπλακέντων ατόμων στα τροχαία ατυχήματα (επάγγελμα, μορφωτικό επίπεδο, οικογενειακή κατάσταση κ.τ.λ.), δεν ήταν δυνατόν να εξαχθούν καθόσον υπάρχει ελλιπή σχετική καταχώρηση αυτών στα σχετικά αρχεία της Αστυνομικής Διεύθυνσης Λέσβου.

Η πλειοψηφία των ατυχημάτων λαμβάνει χώρα τις απογευματινές ώρες των θερινών μηνών, κυρίως στα ευρύτερα διοικητικά όρια του Δήμου Μυτιλήνης, όπου θα πρέπει να στραφούν οι τυχόν ληφθείσες δράσεις.

Η αντιμετώπιση του όλου θέματος που εξελίσσεται σε σοβαρό πρόβλημα, είναι κάτι που αφορά όλους μας, είτε σαν άτομα, είτε σαν μέλη της οργανωμένης κοινωνίας, για να οδηγηθούμε σε συνθήκες που συντελούν στη βελτίωση του τρόπου ζωής, καθώς και στη διατήρηση της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας. Δεν αρκούν όμως τα ημίμετρα- πασαλείμματα των Υπηρεσιών της ΕΛ.ΑΣ. με αύξηση των ελέγχων και των βεβαιωμένων παραβάσεων, αλλά απαιτείται μακροχρόνια και συνεχής διαπαιδαγώγηση των «μελλοντικών» οδηγών από τη μικρή ηλικία.

Ο σιγουρότερος τρόπος για την αντιμετώπιση των ατυχημάτων είναι η ενημέρωση, η εκπαίδευση του κοινού και ιδιαίτερα των νέων, παρά η αστυνόμευση ή οποιαδήποτε άλλη επιστημονική τεχνική. Είναι εθνική-τοπική ανάγκη η απόκτηση κυκλοφοριακής αγωγής και συνείδησης από τα σχολικά χρόνια, ώστε να γίνει βίωμα η κυκλοφοριακή συμπεριφορά.

Β' ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

4. Μεθοδολογία

4.1. Μέθοδος και Ερευνητικό Εργαλείο

Η μέθοδος που επιλέχθηκε για τη συλλογή των παρακάτω πληροφοριών είναι η επισκόπηση πεδίου με εργαλείο το ερωτηματολόγιο. Η επιλογή αυτής της μεθόδου έγινε διότι το ερωτηματολόγιο είναι το καταλληλότερο εργαλείο για έρευνα

επισκόπησης πεδίου (Ρόντος, Παπάνης 2006). Αξίωσή μας αποτελεί η συλλογή αντικειμενικών δεδομένων για την εξαγωγή κατά το δυνατό ασφαλέστερων συμπερασμάτων.

4.2. Δείγμα της έρευνας

Το δείγμα της έρευνας αντλήθηκε από τα καταγεγραμμένα περιστατικά που έλαβαν χώρα στο νομό της Λέσβου κατά τα έτη 2005-2008 από το αρχείο της Αστυνομικής Διεύθυνσης Λέσβου. Μέρος του αρχείου έλειπε για την αποπεράτωση υπηρεσιακών υποθέσεων και γι' αυτό κατέστη αδύνατη η περισυλλογή του. Συνολικά εντοπίστηκαν 352 περιπτώσεις με πλήρη στοιχεία και συμπληρώθηκε αντίστοιχος αριθμός ερωτηματολογίων.

4.3. Μέθοδος ανάλυσης δεδομένων

Η επεξεργασία των στοιχείων βασίστηκε στη στατιστική ανάλυση, η οποία έγινε με τη βοήθεια του κατάλληλου προς τούτο λογισμικού του S.P.S.S. (version 12).

Ειδικότερα, παρουσιάζεται η εικόνα των υποκειμένων και των ατυχημάτων όπως αυτή εκτιμάται από τις αντίστοιχες μεταβλητές των στοιχείων του ερωτηματολογίου (φύλο, ηλικία, καταγωγή, περιοχή τέλεσης, περιοχή τέλεσης - διοικητικά όρια Δήμου, είδος ατυχήματος, τραυματισθέντες, αίτια ατυχημάτων, χρονική περίοδος τέλεσης, περίοδο τέλεσης) προκειμένου να εκτιμηθεί η σύνθεση του προς διερεύνηση πληθυσμού και τα χαρακτηριστικά των τροχαίων ατυχημάτων.

5. Στατιστική ανάλυση δεδομένων

5.1. Ανάλυση συχνοτήτων του δείγματος της έρευνας – προφίλ των υποκειμένων του δείγματος

Όπως διαπιστώνεται από τις αντίστοιχες κατανομές συχνοτήτων των στοιχείων του ερωτηματολογίου, η σύνθεση του πληθυσμού των εμπλεκόμενων σε τροχαία ατυχήματα οδηγών στο νομό Λέσβου είναι η εξής :

• ΦΥΛΟ

Πίνακας 1: Κατανομή των ατόμων του δείγματος σύμφωνα με το φύλο

Συχνότητα	Ποσοστό
	(N=509) %
Ανδρας	449 88
Γυναίκα	60 12
Σύνολο	509 100

Στην έρευνα, που αποτελείται συνολικά από δείγμα 509 ατόμων, εντοπίστηκαν 449 άνδρες και 60 γυναίκες, δηλαδή τα 9/10 περίπου του δείγματος είναι άνδρες με ποσοστό 88%, ενώ οι γυναίκες αποτελούν μόνο το 12%.

• ΗΛΙΚΙΑ

Πίνακας 2: Κατανομή των ατόμων του δείγματος σύμφωνα με την ηλικία

Συχνότητα	Ποσοστό
(N=509)	%
16 - 8	2
16-25	167 34
26-35	114 22
36-45	89 17
46-55	61 12
56-65	33 6
66 +	37 7
Σύνολο	509 100

Οι ηλικίες των οδηγών που ενεπλάκησαν σε τροχαία ατυχήματα σωματικών βλαβών κατά τα έτη 2005-2008 ποικίλουν, ωστόσο μπορούμε να πούμε ότι κυμαίνονται κυρίως μεταξύ 16 έως 45 ετών (με ποσοστό 73%). Μικρότερος αριθμός ατόμων απαντάται στις ηλικίες 46-66+ ετών (με ποσοστό 25%) και μια μικρή μειοψηφία, τέλος, μικρότερη των 16 ετών (με ποσοστό 2,%).

• ΚΑΤΑΓΩΓΗ

Πίνακας 3: Κατανομή των ατόμων του δείγματος σύμφωνα με την καταγωγής τους

Συχνότητα	Ποσοστό
(N=509)	%
Ημεδαποί	460 90
Αλλοδαποί	49 10
Σύνολο	509 100,0

Η πλειοψηφία των ατόμων που συμπεριλαμβάνονται στο δείγμα της έρευνας είναι ημεδαποί (ποσοστό 90%), ενώ αξιοπρόσεκτο ποσοστό αναλογικά με τη σχέση το προς το συνολικό ποσοστό είναι αλλοδαποί (ποσοστό 10%).

• ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΕΛΕΣΗΣ

Πίνακας 4: Κατανομή των ατυχημάτων σύμφωνα με τον τόπο τέλεσής τους

Συχνότητα Ποσοστό

(N=352) %

Επαρχιακό δίκτυο Λέσβου 253 72

Μυτιλήνη (εντός πόλεως) 57 16

Λήμνος 42 12

Σύνολο 352 100,0

Η συντριπτική πλειοψηφία των τροχαίων ατυχημάτων με τραυματισμό έλαβαν χώρα στη Λέσβο (ποσοστό 88%), ενώ στη Λήμνο έλαβαν χώρα σε ποσοστό μόλις 12%.

• ΕΙΔΟΣ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Πίνακας 5: Κατανομή σύμφωνα με το είδος του τροχαίου ατυχήματος

Συχνότητα Ποσοστό

(N=352) %

Θανατηφόρα 48 14

Σοβαρά 46 13

Ελαφρά 258 73

Σύνολο 352 100

Ως προς το είδος των ατυχημάτων , ένα στα τέσσερα ατυχήματα με τραυματισμό σχετίζεται με σοβαρή ή θανάσιμη σωματική βλάβη των εμπλεκέντων οδηγών (ποσοστό 27%).

• ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΘΕΝΤΕΣ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Πίνακας 6: Αριθμητική κατανομή τραυματισθέντων από τροχαία ατυχήματα με βάση το είδος του τραυματισμού

Συχνότητα Ποσοστό

(N=489) %

Θανάσιμα 53 11

Με σοβαρό τραυματισμό 58 12

Με ελαφρύ τραυματισμό 378 77

Σύνολο 489 100

Ως προς το είδος του τραυματισμού , ένα στα τέσσερα άτομα (23%) που εμπλέκονται σε ατυχήματα, τραυματίζονται σοβαρά ή θανάσιμα.

• ΑΙΤΙΑ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Πίνακας 7: Κατανομή των τροχαίων ατυχημάτων του δείγματος σύμφωνα με το αίτιο πρόκλησής τους

Συχνότητα	(N=352) Ποσοστό
	%
Απόσταση Ασφαλείας	5 1
Είσοδος στο Αντίθετο Ρεύμα	45 13
Υπερβολική Ταχύτητα	20 6
Παραβίαση Προτεραιότητας-STOP	47 13
Μέθη	28 8
Έλλειψη Προσοχής	185 53
Ολισθηρότητα οδοστρώματος	5 1
Αντικανονικό Προσπέρασμα	8 2
Αναπάντητα	9 3
Σύνολο	352 100

• ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΕΛΕΣΗΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Πίνακας 8: Χρονική κατανομή τελεσθέντων τροχαίων ατυχημάτων με τραυματισμό

Συχνότητα	Ποσοστό
	(N=352) %
06-14	97 28
14-22	164 46
22-06	91 26
Σύνολο	352 100

Ένα στα τρία ατυχήματα με τραυματισμό (26,%), έλαβε χώρα τις βραδινές ώρες, ποσοστό σημαντικό αν ληφθεί υπόψη ο μειωμένος σε σχέση με τις λοιπές ώρες του 24ωρου αριθμός κυκλοφορούντων οχημάτων .

• ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΤΕΛΕΣΗΣ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Πίνακας 9: Χρονική κατανομή τελεσθέντων τροχαίων ατυχημάτων με τραυματισμό(ανά 4μηνο)

Συχνότητα	Ποσοστό
	(N=352) %
Ιανουάριος-Απρίλιος	101 28
Μάιος-Αύγουστος	158 46
Σεπτέμβριος-Δεκέμβριος	93 26

Σύνολο 352 100

Περίπου τα μισά εκ των τροχαίων ατυχημάτων με τραυματισμό (45%) λαμβάνουν χώρα τους θερινούς μήνες (Μάιο-Αύγουστο) εξαιτίας της εισροής τουριστών και οχημάτων στο Νομό της Λέσβου.

• ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΔΗΜΟ

Πίνακας 10: Κατανομή τροχαίων ατυχημάτων του δείγματος ανά Δήμο

Συχνότητα (N=352)
Αγ. Παρασκευής 4
Αττικής Λήμνου 2
Αγιάσου 9
Ερεσού Αντίσσης 11
Γέρας 36
Ευεργέτουλα 23
Α.Θερμής 15
Καλλονής 34
Μανταμάδου 8
Μήθυμνας 7
Μούδρου Λήμνου 11
Μύρινας Λήμνου 26
Ν. Κούταλης Λήμνου 3
Πέτρας 14
Πλωμαρίου 5
Πολιχνίτου 18
Μυτιλήνης (εντός πόλεως) 57
Μυτιλήνης (εκτός πόλεως) 69
Σύνολο 352

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοπτικά, από την ανάλυση των παραπάνω στοιχείων , μπορούμε να πούμε τα εξής:

Τα άτομα που έχουν εμπλακεί την περίοδο 2005-2008 σε τροχαία ατυχήματα σωματικών βλαβών στο Νομό Λέσβου είναι στην πλειονότητά τους ημεδαποί άνδρες νεαροί, δηλαδή ηλικίας 16-45 ετών, χωρίς να αποκλείονται και περιστατικά νεαρότερων, δυστυχώς, αλλά και μεγαλύτερων ανθρώπων.

Η τέλεση των τροχαίων ατυχημάτων έγινε κατά 88% στη Λέσβο και κυρίως (κατά 72%) στο Επαρχιακό οδικό δίκτυο αυτής, με κυριότερο αίτιο δυστυχώς την έλλειψη προσοχής, δηλαδή τον ανθρώπινο παράγοντα (αφηρημάδα, ύπνος, ζάλη, εξάντληση, έλλειψη αρκετής πείρας, νευρικότητα, έξαψη, χρόνιες ή στιγμιαίες παθήσεις κ.τ.λ.).

Το 36% των ατυχημάτων με τραυματισμό στο Ν. Λέσβου, λαμβάνουν χώρα στα

ευρύτερα και διοικητικά όρια του Δήμου Μυτιλήνης, πράγμα λογικό καθώς αποτελεί την πρωτεύουσα της Λέσβου με το μεγαλύτερο πληθυσμό, απλά αποτελεί ένδειξη για την κατεύθυνση στην οποία πρέπει να στραφούν οι ενδεχόμενες δράσεις περιορισμού τους από τις τοπικές Αρχές.

Το ένα τρίτο (27%) των ατυχημάτων με τραυματισμό όπου λαμβάνουν χώρα στο Ν. Λέσβου χαρακτηρίζονται ως σοβαρά ή θανατηφόρα, ενώ το 23% των παθόντων από αυτά, τραυματίζονται σοβαρά ή θανάσιμα.

Το ένα δεύτερο εκ των τροχαίων ατυχημάτων (45%) , λαμβάνουν χώρα τη θερινή περίοδο (από Μάιο έως Αύγουστο) όπου υπάρχει αυξημένη κίνηση και εισροή οχημάτων στο Νομό της Λέσβου, εξαιτίας της παρουσίας μεγάλου αριθμού τουριστών.

Επίσης η πλειοψηφία των ατυχημάτων λαμβάνει χώρα τις μεσημεριανές και απογευματινές ώρες (46%), ενώ σημαντικός αριθμός (26%) τις νυχτερινές ώρες, ποσοστό υψηλό αναφορικά με τον μειωμένο αριθμό των οχημάτων που κυκλοφορούν το συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε σχέση με λοιπά διαστήματα του 24ωρου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Λαμπρακάκης Λάζαρος,π Τροχαία Ατυχήματα: Πρόληψη –Αίτια-Έρευνα, Θεσσαλονίκη.

Δερβεντζήςπ Νικόλαος Θέματα Τροχαίας, Ηλεκτρονικές Τέχνες, Αθήνα 2002.

Σουμάνηςπ Ιωάννης (2003), Μην αυτοκτονείτε στους δρόμους

Εφημερίδα, ΤΟ ΒΗΜΑ,π Αθήνα 24/2/02

Κ.Ο.Κ.π

Ποινικός Κώδικαςπ

Περιοδικό «Αστυνομικήπ Επιθεώρηση»

Ονούφριος Ονουφριάδης: Το Τροχαίο Ατύχημα 2000π

Προσωπικό Αρχείο

www.ydt.grπ