

Επιστημονική Επετηρίδα Παιδαγωγικού Τμήματος Νηπιαγωγών Πανεπιστημίου Ιωαννίνων

Τόμ. 2 (2003)



Ψυχοκοινωνική άποψη για τα τροχαία ατυχήματα

Παύλος Α. Κυριακίδης

doi: [10.12681/jret.949](https://doi.org/10.12681/jret.949)

Copyright © 2003, Παύλος Α. Κυριακίδης



Άδεια χρήσης [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

Βιβλιογραφική αναφορά:

Κυριακίδης Π. Α. (2015). Ψυχοκοινωνική άποψη για τα τροχαία ατυχήματα. *Επιστημονική Επετηρίδα Παιδαγωγικού Τμήματος Νηπιαγωγών Πανεπιστημίου Ιωαννίνων*, 2, 45–57. <https://doi.org/10.12681/jret.949>

ΨΥΧΟΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΓΙΑ ΤΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Δεν υπάρχει ημέρα στην Ελλάδα χωρίς τροχαία ατυχήματα. Ο ημερήσιος Τύπος και τα ηλεκτρονικά Μ.Μ.Ε. καθημερινώς παρουσιάζουν εκτενή ρεπορτάζ για τροχαία ατυχήματα. Τίτλοι εφημερίδων όπως «θερίζουν τα τροχαία στη χώρα μας», «έξι θύματα των τροχών σε 24 ώρες», «είκοσι νεκροί με μοτό», «γλίστρησαν δεκαεπτά στο θάνατο», «Δεκαεπτά νεκροί σ' ένα Σαββατοκύριακο», «Γιατί 50 άνθρωποι μέσα σε τέσσερις μέρες» έπαψαν να συγκινούν.

Ενώ στην Ε.Ε. έχουμε μείωση των ΤΑ, η Ελλάδα έρχεται πρώτη σε θανάτους ατόμων 5 - 29 ετών αλλά και πρώτη σε θανάτους βρεφών από ΤΑ. Αυξάνονται επίσης οι πεζοί που πέφτουν θύματα αυτοκινήτων. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία σημειώνεται 2000 νεκροί κάθε έτος. Οι 100 - 150 νεκροί κάθε μήνα δίνουν εικόνα εμφύλιας σύρραξης. Επί 1000 θανάτων του γενικού πληθυσμού οι 22,9% είναι από τροχαία. Κατά φύλο έχουμε 80% άρρενες και 20% θήλειες. Το 26,2% των νεκρών από ΤΑ μέσα στο 1999 ήταν οδηγοί δικύκλων. Ένα στα έξι θύματα είναι 21 - 24 ετών («Βήμα» 26 - 9 - 2000). Οι περισσότεροι νεκροί βρίσκονται μεταξύ 15 - 45 ετών. Το 1999 υπήρξαν 2.172 νεκροί, από αυτούς οι 736 ήταν 18 - 29 ετών. Δηλαδή ένας στους τρεις νεκρούς είναι 18 - 29 ετών.

Μεταξύ των ετών 1985 - 1990 έχουμε 30.026 νεκρούς από ΤΑ. Εξαφανίζεται δηλαδή μια πόλη της Ελλάδας κάθε 10 - 15 χρόνια.

Οι ώρες που συμβαίνουν τα περισσότερα ΤΑ είναι 5 - 7 μ.μ. κυρίως όμως 1 - 5 π.μ. Το γεγονός αυτό οφείλεται στο ότι το απόγευμα υπάρχει κούραση από την εργασία που επηρεάζει την οδήγηση. Από τα μεσάνυχτα όμως ως τα ξημερώματα (1 - 5 π.μ.) σημειώνονται πάρα πολλά ΤΑ κατά την επιστροφή των οδηγών και των συνεπιβατών από τα νυχτερινά κέντρα και μετά από κατανάλωση αλκοόλ. Στα ατυχήματα αυτά, όπως είναι αναμενόμενο, τα θύματα είναι κυρίως νεότερων ηλικιών.

Πώς εξηγείται το γεγονός στις 6 - 8 π.μ. που έχουμε την πλέον πυκνή κυκλοφορία σε όλους σχεδόν τους δρόμους της χώρας να συμβαίνουν τα λιγό-

τερα ατυχήματα; Τις ώρες αυτές επιβιάτες και συνεπιβιάτες, συνήθως εργαζόμενοι και με προορισμό τον τόπο της εργασίας, είναι νηφάλιοι, βρίσκονται σε εγρήγορση και οδηγούν πολύ προσεκτικά.

Κανείς σκεπτόμενος άνθρωπος δεν μπορεί να αδιαφορεί μπροστά στο γεγονός ότι τα ΤΑ αποτελούν μια από τις τρεις βασικές αιτίες θανάτων στην Ελλάδα. Ούτε μπορεί να δικαιολογηθεί ο υπερβολικά μεγάλος αριθμός των νεκρών με βάση τις διανυόμενες χιλιομετρικές αποστάσεις, αφού ο Έλληνας κατά μ.ο. διανύει το χρόνο 6 - 7000 χιλιόμετρα, ο Γερμανός 15.000 και ο Αμερικανός 30.000, εντούτοις ο Έλληνας έρχεται πρώτος στα ΤΑ. Είναι ανάγκη να ερμηνευτεί το γεγονός και να διαφωτιστούν όλες οι πλευρές του.

Το θέμα των ΤΑ μπορεί να εξεταστεί από διάφορες πλευρές. Κάθε ατύχημα μπορεί να ιδωθεί από μια οπτική εντελώς διαφορετική από άλλες. Όπως όμως και αν έχει το πράγμα ο θάνατος, η αναπηρία, οι οικονομικές επιπτώσεις είναι θέματα που ταλανίζουν χιλιάδες συναθρώπους μας.

α. Η οπτική των αναπήρων.

Είναι αυτή των ατόμων που υπέστησαν βαριές σωματικές κακώσεις και, ενώ διέφυγαν τον θάνατο, βιώνουν καθημερινά ψυχοσωματικό πόνο που είναι αδύνατο να κατανοηθεί από τους άλλους. Μεγάλη αλλά και μικρή αναπηρία κάνει τα ως χτες δραστήρια άτομα εξαρτημένα δια βίου από άλλους. Η μόνιμη εξάρτηση από τους άλλους δεν έχει απλώς τεράστιο οικονομικό κόστος αλλά και κοινωνικό και ψυχικό. Ιδιαίτερα όταν τα άτομα αυτά είναι νεαρής ηλικίας η κατάσταση γίνεται περισσότερο δραματική. Οι ίδιοι αλλά και οι οικείοι τους βιώνουν συχνά καταστάσεις που τους κάνουν να μελαγχολούν. Και οι μεν γονείς είναι έτοιμοι να θυσιαστούν για τα παιδιά τους, όμως αναφύεται το ερώτημα ως πότε; Αν υπάρχουν αδέρφια, ανατίθεται σ' αυτά η ευθύνη για φροντίδα και προστασία. Και πάλι αναφύεται το ερώτημα πώς και ως πότε; Οι φίλοι και γνωστοί συμπαρίστανται αρχικά στον τραυματία, με τον καιρό όμως ο καθένας ακολουθεί το δρόμο του και ο ανάπηρος θα εγκαταλειφθεί στην όποια φροντίδα των οικείων. Τα θέματα αυτά δεν τα σκέφτεται κανείς όταν οδηγεί και μάλιστα όταν είναι πολύ νέος. Και όμως, η πραγματικότητα είναι πολύ σκληρή και αδήριτη.

β. Η οπτική των οικείων των θυμάτων.

Πώς μπορεί κανείς να εξηγήσει σε μια χήρα τον θάνατο του συζύγου; Με ποια λογική και ποιο επιχείρημα μια σύζυγος και μητέρα χάνει τον άνθρωπό της; Δεν λείπει μόνον το ένα από τα δύο στελέχη της οικογένειας, λείπει

αυτός που την στηρίζει οικονομικά, κοινωνικά και ψυχολογικά. Δεν υπάρχουν κριτήρια που να μετρούν το τι σημαίνει ορφάνια. Συχνά έχουμε το δραματικό φαινόμενο να χάνονται και οι δύο γονείς και να επιβιώνει το ένα παιδί ή και τα δύο ή τρία, ανήλικα συνήθως και ανώριμα, ανέτοιμα να αντιμετωπίσουν τον αγώνα της ζωής. Όταν τα θύματα είναι Νέοι — και είναι όπως αναφέρθηκε προηγουμένως — τότε γερνούν πριν την ώρα τους οι γονείς. Πολλοί μπορεί να είναι Χριστιανοί και να βρίσκουν παρηγοριά στην πίστη στο Θεό, άλλοι όμως πέφτουν σε κατάθλιψη και μελαγχολία και αυτοεγκαταλείπονται. Παραιτούνται από τη ζωή και τίποτε πια δεν τους συγκινεί. Είναι και αυτοί τα έμμεσα θύματα του τροχαίου ατυχήματος.

γ. Η δημογραφική σκοπιά του θέματος.

Ήδη η Ελλάς κατατάσσεται στις χώρες με δραματική υπογεννητικότητα. Τα τελευταία 30 χρόνια οι γεννήσεις μειώθηκαν κατά 35%, ενώ κατά το ίδιο διάστημα οι θάνατοι αυξήθηκαν κατά 45%. Το 1969 ο αριθμός των γεννήσεων ήταν 154.077, ενώ το 1999 έφτασαν μόλις σε 100.265. Ο θάνατος από τροχαία ατυχήματα ανθρώπων αναπαραγωγικής ηλικίας συμβάλλει και αυτός στο δημογραφικό πρόβλημα της χώρας.

δ. Το ατύχημα από οικονομική σκοπιά.

Καθόλου ευκαταφρόνητη δεν είναι η οπτική που έχει σχέση με την οικονομία. Και πρώτα-πρώτα αφαιρεί εργαζόμενους από την οικονομική ζωή της χώρας. Η θεραπεία και η περιποίηση των τραυματιών αποτελεί οικονομική αιμορραγία για χιλιάδες οικογένειες κάθε χρόνο. Πολύπλοκες χειρουργικές επεμβάσεις και αγώνας για αποθεραπεία των τραυματιών απαιτούν τεράστια ποσά.

Το κόστος των οχημάτων, όχι μόνον αυτών που γίνονται ερείπια ή καίγονται και των οποίων η αγορά απαιτήσε εξαγωγή πολύτιμου συναλλάγματος, αλλά και εκείνων που επισκευάζονται και χρειάζονται ανταλλακτικά, είναι τεράστιο. Για το 2001 προβλέπονται δαπάνες που φθάνουν το ποσόν των 35 δισεκατομμυρίων δραχμών. Τό θέμα ενδιαφέρει και τις Ασφαλιστικές Εταιρίες οι οποίες εξαιτίας των πολλών ατυχημάτων αναγκάζονται να ανεβάσουν την τιμή των ασφαλιστρών.

ε. Η ιατρική άποψη.

Η ραγδαία αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων και οι πολλαπλές κακώσεις του ανθρώπινου οργανισμού καθώς επίσης τα συνθετότερα τροχαία περιστατικά έγιναν αιτία να αναπτυχθούν ξεχωριστοί κλάδοι στην Ιατρική (Τραυματιολογία) και να αναγκαστούν οι Ιατροί να οργανώσουν σειρά νέων

υπηρεσιών για να καλύψουν τις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες. Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι την περίοδο του καλοκαιριού (2000) υπήρξαν ημέρες με τόσο μεγάλο αριθμό τροχαίων Ατυχημάτων που απαίτησαν πολλές φιάλες αίματος, ώστε νοσοκομεία των Αθηνών αναγκάστηκαν να μη χορηγήσουν αίμα σε πολυμεταγγιζόμενους που πάσχουν από μεσογειακή αναιμία.

στ. Η οπτική των Δημοσίων Υπηρεσιών.

Δεν μπορεί παρά έμμεσα και άμεσα οι διάφορες Δημόσιες Υπηρεσίες να εμπλέκονται στο θέμα των τροχαίων ατυχημάτων. Από τη χιράξη του οδικού δικτύου, την κατασκευή και τη συντήρηση, τη σηματοδότηση των δρόμων και την εποπτεία της κυκλοφορίας ένας τεράστιος αριθμός κρατικών Υπαλλήλων συνδέονται με το θλιβερό φαινόμενο των Τ.Α.

Το περισσότερο σημαντικό στην περίπτωση αυτή είναι το πρόσωπο και συνεπώς ανεύθυνο. Μάλιστα, δικαστικοί λειτουργοί διαπιστώνουν κενά στη νομοθεσία και τρομερή καθυστέρηση στην εκδίκαση και απόδοση δικαιοσύνης όπως θα έπρεπε. Είναι γεγονός ότι την απόπειρα ευθυνών την ενισχύει και το ανέτοιμο της ελληνικής κοινωνίας να δεχθεί την απότομη σχετικά αλλαγή στο θέμα της κυκλοφορίας τόσο πολλών αυτοκινήτων. Ολόκληρη η χώρα ήταν ανέτοιμη να ρυθμίσει πολύπλοκα θέματα τόσο νομοθετικά όσο και κατασκευαστικά (Αυτοκινητόδρομοι, χώροι στάθμευσης, ρυμοτομία πόλεων, προετοιμασία του πληθυσμού με υποχρεωτική κυκλοφοριακή αγωγή κ.ά.).

ζ. Η οπτική της Τροχαίας Αστυνομίας.

Το πολύπλοκο θέμα των Α.Τ δεν περιμένει κανείς να το λύσει η Τροχαία Αστυνομία. Σίγουρα όμως έχει το αναλογούν σ' αυτή μερίδιο. Προφανώς δεν μπορεί να περιορίζει το έργο της στην καταγραφή των ατυχημάτων και να μεριμνά για την ταχύτερη απελευθέρωση των δρόμων από συγκρουσθέντα οχήματα.

Και μόνον η παρουσία αστυνομικών με στολή δρα θετικά στους απρόσεκτους οδηγούς και τους κάνει να συμμορφώνονται στον Κ.Ο.Κ.

Μια σύγχρονη Αστυνομία οφείλει να διαθέτει τα κατάλληλα όργανα μετρήσεων και ελέγχου της κυκλοφορίας, διαφορετικά δεν είναι αποτελεσματική. Συχνότατα όμως δεν είναι θέμα οργάνων και εξοπλισμού όσο αφοσίωσης στην αποστολή. Και το θέμα αυτό είναι καθαρά ψυχικής συμμετοχής στην προσπάθεια μείωσης των Τ.Α. Ευθυνοφοβία, αδιαφορία, απόπειρα ευθυνών είναι στοιχεία που δεν επιτρέπεται να χαρακτηρίζουν το προσωπικό της Τροχαίας. Πλείστες παραλείψεις άλλων υπηρεσιών μπορούν να επισημάνονται από την Τροχαία, αφού αυτή υπηρετεί συνεχώς στο δρόμο και

βλέπει τη σήμανση, το προβληματικό οδόστρωμα, τους ασυνείδητους οδηγούς, έκτακτα οδικά συμβάντα κ.ά.

η. Η οπτική των Μ.Μ.Ε.

Το σύνθημα είναι τα Μ.Μ.Ε. να βλέπουν τα Τ.Α ως «εμπόρευμα που πουλάει». Σπάνια βλέπει κανείς στα Μ.Μ.Ε. το ατύχημα να γίνεται μέσο καταγγελίας, πρόληψης, αγωγής και διδασκαλίας. Προβάλλεται ό,τι εντυπωσιάζει, συγκινεί, ερεθίζει, προκαλεί. Ελάχιστα τηλεοπτικά κανάλια διαθέτουν χρόνο για επισήμανση κακοτεχνιών, παραβάσεων και γενικά πρόληψης των ατυχημάτων.

Πολλοί από τους θεωρούμενους μη ανθρώπινους παράγοντες των Τ.Α όπως είναι η κακή σχεδίαση του δρόμου, η κλίση του δρόμου, το πλάτος, η έλλειψη στηθαιών, το οδόστρωμα, οι στροφές, η ολισθηρότητα, η άμμος πάνω στο οδόστρωμα, η συντήρηση του δρόμου, τα φθαρμένα ελαστικά κ.ά. κατά βάση ανήκουν και αυτά στους ανθρώπινους παράγοντες. Ό,τι είναι έργο χειρών ανθρώπων ή έχει σχέση άμεση με την ποιότητα του έργου του δεν μπορεί να αποδοθεί στη φύση και στους νόμους της ως αιτία ατυχήματος. Ακόμα και η ολισθηρότητα του οδοστρώματος είναι θέμα εκπαίδευσης του οδηγού ή και θέμα ευθύνης των κατασκευστών του δρόμου.

Η εκπαίδευση των οδηγών είναι θέμα καθαρά κοινωνικό και συνάρτηση νομοθεσίας, ευθύνης των εκπαιδευτών και των αρμοδίων υπηρεσιακών παραγόντων που χορηγούν τα δηλώματα οδήγησης. Κατά καιρούς δημοσιεύονται πληροφορίες για χορηγήσεις διπλωμάτων με καθόλου νόμιμα μέσα.

Η επιτήρηση του οδικού δικτύου από ειδικούς υπαλλήλους και η αστυνόμευση δεν είναι απλό νομικό θέμα, αλλά υπόθεση ευσυνειδησίας των στελεχών και του προσωπικού το οποίο είναι εντεταλμένο για το έργο αυτό. Συχνά η ατιμωρησία των παραβατών τους κάνει περισσότερο θρασείς. Οι παρεμβάσεις πολιτικών για να μη τιμωρούνται ορισμένοι παραβάτες αποθαρρύνουν τους τροχονόμους και διερωτώνται προς τι να καταγράφουν τους παραβάτες με συνέπεια την αδιαφορία μπροστά στις παραβάσεις του Κ.Ο.Κ.

Ελέγχονται όλα τα οχήματα που κυκλοφορούν αν έχουν τον απαραίτητο εξοπλισμό (φαρμακείο, τρίγωνο, αλυσίδες); Έχει η τροχαία Αστυνομία τον κατάλληλο τεχνικό εξοπλισμό (ραντάρ, μετρητές decibel, γερανούς κ.λπ.), ώστε να κάνει ουσιαστικό επιστημονικό έλεγχο της παράνομης κυκλοφορίας; Υπάρχει νομική κάλυψη των τροχονόμων που καταδιώκουν έναν «καμικάζι» που παρανομεί πολλαπλώς και προκλητικά.

Σε καθαρά ανθρώπινη αμέλεια και έλλειψη οργάνωσης οφείλεται η ανυπαρξία συστηματικής μέριμνας γύρω από τα σχολεία. Είναι πολύ εύκολο

να μεταθέτει κάποια υπηρεσία τις ευθύνες της σε άλλη (κονδύλια, σχέδια, εγκρίσεις, επιτροπές, αρμοδιότητες) χύνεται όμως συγχρόνως το αίμα κοντά σε ευπαθείς περιοχές όπως Σχολεία, διαβάσεις πεζών, διασταυρώσεις, αφύλακτες διαβάσεις τρένων κ.λπ.

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο ότι στην Ελλάδα έχουμε σχετικά απότομη χρήση της τεχνολογίας αναφορικά με τα μέσα μεταφοράς (δίκυκλα, Ε.Ι.Χ., φορτηγά). Η χώρα ήταν ανέτοιμη να δεχθεί την εισροή τεραστίου αριθμού οχημάτων σε δρόμους που δεν ήταν προγραμματισμένοι να τα δεχτούν. Ποια κυκλοφοριακή συνείδηση να απαιτήσει κανείς από άτομα που ως χθες έκαναν τις μεταφορές τους με ζώα; Η κυκλοφοριακή συνείδηση διαμορφώνεται εξ απαλών ονύχων, από τη νηπιακή ηλικία μέχρι την ενηλικίωση. Το όχημα όμως στην Ελλάδα ήρθε σχετικά απότομα και οι άνθρωποι και η χωροταξία πόλεων και υπαίθρου δεν είχαν καμιά προς τούτο υποδομή. Μέσα σε σχετικά λίγα χρόνια έφθασε η χώρα να έχει 35 οχήματα ανά εκατό κατοίκους.

Θα μπορούσε ίσως να υποστηριχθεί ότι η περιφρόνηση του Κ.Ο.Κ. και η αδιαφορία γι' αυτόν είναι η βασική αιτία των τόσων θανατηφόρων ατυχημάτων. Κάθε σοβαρή παράβαση του Κ.Ο.Κ. οδηγεί αναπόφευκτα σε ατύχημα. Δεν θα ήταν υπερβολή να υποστηρίξει κανείς ότι παρατηρούμε μια «εξοικείωση» με την παρανομία. Ταυτόχρονα όμως βλέπουμε έναν ψυχολογικό μιθριδατισμό και μια σχεδόν εξοικείωση με τον θάνατο των συνανθρώπων μας ως εάν πρόκειται για φυσικό γεγονός, ενώ είναι ορατή η μείωση του πληθυσμού και είναι τόσα τα κραυγαλέα περιστατικά των αναπήρων και θυμάτων από τα Τ.Α.

Ένα διάστημα υπήρξε αυστηρός έλεγχος από τα όργανα της Πολιτείας αν υπάρχουν σε όλα τα αυτοκίνητα ζώνες ασφαλείας. Ίσως ήταν η πίεση των Εταιριών να πωλήσουν τα προϊόντα τους. Όμως τα νεότερης τεχνολογίας αυτοκίνητα έχουν υποχρεωτικά ζώνες. Ποιος όμως θα ελέγξει αν αυτές χρησιμοποιούνται; Στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης δεν κυκλοφορεί δίκυκλο χωρίς ο οδηγός του να έχει κράνος. Στην Ελλάδα κράνος φορούν κατά κανόνα οι ληστές Τραπεζών. Αντίθετα η αδιαφορία για κράνος και η αφαίρεση της εξάτμισης πολλών δίκυκλων τείνει να γίνει κανόνας. Ανήλικα νεαρά άτομα κυκλοφορούν στους δρόμους προκλητικά χωρίς ενδιασμό μπροστά στους τροχονόμους. Μήπως και για τα «άτακτα» αυτά «παιδιά» δεν έχουν χρέος οι θεωρούμενοι σώφρονες ενήλικες και μάλιστα αυτοί που υπηρετούν στο Ελληνικό Δημόσιο; Δεν είναι ευθύνη όλων να σωθεί και η ζωή αυτών των Νέων;

Είναι θέμα της Ψυχοβιολογίας αλλά και της Κοινωνικής Ψυχολογίας η ένταση της προσοχής κατά την οδήγηση. Όχι μόνον προκλητικές διαφη-

μίσεις επηρεάζουν τους οδηγούς, αλλά κυρίως εντός του οχήματος διασπάται η προσοχή του οδηγού εξαιτίας διαφόρων λόγων με αποτέλεσμα να φτάνει στο ατύχημα. Ζωηρές συνομιλίες, χειρονομίες, ζωηρά παιδιά διαταράσσουν την προσοχή του οδηγού. Τον τελευταίο καιρό η κινητή τηλεφωνία εισχώρησε και μέσα στο όχημα. Παρά το γεγονός ότι βάσει του Κ.Ο.Κ., Άρθρο 13 παρ. 2 απαγορεύεται η χρήση τηλεφώνου μέσα στο όχημα, πολλοί οδηγοί δεν εφαρμόζουν τη διάταξη και επικοινωνούν θέτοντας σε κίνδυνο τον εαυτό τους και τους άλλους. Πέραν όμως αυτού ποιος οδηγός μπορεί να κυκλοφορεί απερίσπαστα όταν οι βιοτικές μέριμνες απασχολούν πιεστικά τον καθένα;

Παρά τη ρητή διάταξη ότι οι οδηγοί δεν πρέπει να οδηγούν πολλές ώρες, πολλοί οδηγοί, και μάλιστα φορτηγών αυτοκινήτων, βγαίνουν στους δρόμους κουρασμένοι και νυσταγμένοι. Έρευνα που έγινε στην Αμερική απέδειξε ότι το 82% των ατυχημάτων κατά τα οποία το όχημα ξέφυγε από το δρόμο είχαν προκληθεί επειδή οι οδηγοί είχαν νυστάξει πάνω στο τιμόνι. Στην ίδια έρευνα 50% των οδηγών φορτηγών παραδέχθηκε ότι έχει κοιμηθεί επάνω στο τιμόνι κάποια στιγμή της βάρδιας.

Τα συντάγματα όλων των χωρών, οι Διεθνείς Οργανισμοί, οι κανόνες των αρμοδίων Υπουργείων αναφέρονται στην προστασία της ανθρώπινης ζωής. Η πραγματικότητα όμως αγνοεί κάθε έννοια προστασίας της ζωής. Ελάχιστοι οδηγοί συνειδητοποιούν ότι το όχημα που οδηγούν μπορεί ανά πάσα στιγμή να γίνει φοινικό όπλο του εαυτού τους και των άλλων.

Η προφύλαξη της ανθρώπινης ζωής είναι θέμα στο οποίο εμπλέκονται πάρα πολλοί άνθρωποι, από τους γονείς των παιδιών, από την κυκλοφοριακή αγωγή τους, μέχρι την συνεργασία των υπουργείων Παιδείας, Συγκοινωνιών, Δημοσίας Τάξεως, Δικαιοσύνης ακόμα και του ΥΠΕΧΩΔΕ. Στον κύκλο των εμπλεκόμενων ανθρώπων υπεισέρχεται η ανωνυμία και εκ τούτου η υπαλληλική αδιαφορία και κατά συνέπεια η απόσχιση προσωπικής ευθύνης, γεγονός όμως που συγκαλύπτει την έλλειψη πραγματικού ενδιαφέροντος για τις ζωές των ανθρώπων και τη διάβρωση του αισθητηρίου της συμμετοχής στον ανθρώπινο πόνο. Μια μορφή ψυχολογικής αναισθησίας καταλαμβάνει τους πάντες και οι συγχινήσεις για τις εκατόμβες στον Μολώχ της ασφάλτου διαρκούν μερικά μόνον λεπτά και μόνον οι άμεσα πληγέντες υποφέρουν καταπλάς, όπως ήδη αναφέρθηκε.

Ο αφύσικος τρόπος ζωής στα μεγάλα αστικά κέντρα εξαναγκάζει τους ανθρώπους να αναζητούν κάποιες ώρες - ημέρες εξόδου. Το γεγονός αυτό εξηγεί γιατί τα περισσότερα θανατηφόρα ατυχήματα συμβαίνουν εκτός κατοικημένων περιοχών (είναι σχεδόν διπλάσια). Άμεσα συνδεδεμένο με το γεγονός αυτό είναι και το λεγόμενο «Σύνδρομο της Παρασκευής και της Κυριακής» κατά το οποίο ακούμε τους μακάβριους αριθμούς των νεκρών. Υποστη-

ρίζεται ότι το 22% των ατυχημάτων οφείλεται στην παραβίαση των προτεραιοτήτων. Σημαίνει άγνοια κανόνων; Είναι ψυχοπαθολογικό φαινόμενο; Είναι ψυχοπαθολογική πίεση ενταγμένη στο σύνδρομο της φυγής από τη ζωή της πόλης;

Θύματα των ψυχοκοινωνικών προβλημάτων των ενηλίκων είναι και τα παιδιά, όχι μόνον αυτά που βρίσκονται εντός του οχήματος, αλλά και αυτά που κυκλοφορούν στο δρόμο. Ανώριμα και ανίκανα να εκτιμήσουν τις δικές τους ικανότητες και τα χαρακτηριστικά των οχημάτων και του χώρου, πέφτουν θύματα τροχαίων ατυχημάτων. Η ελλιπής εικόνα του εαυτού τους και η λανθασμένη εικόνα που έχουν για τον κόσμο, η αδυναμία να εκτιμήσουν ορθά την απόσταση ενός αυτοκινήτου και την κίνησή του και γενικά ο μειωμένος υπολογισμός του χωροχρόνου και της ταχύτητας τα οδηγούν τόσο συχνά στο μοιραίο.

Παραμεφερές φαινόμενο είναι και η απόλεια ηλικιωμένων επί της ασφάλτου. Τα ατυχήματα των ηλικιωμένων οφείλονται στη βαθμιαία μείωση των φυσικών και διανοητικών τους λειτουργιών. Η εμπειρία που διαθέτουν γίνεται σ' αυτούς ψυχολογικό εμπόδιο ώστε να μην εγκαταλείψουν τη δραστηριότητα αυτή. Πολύ δύσκολα παραδέχονται ότι δεν μπορούν να οδηγήσουν με ασφάλεια. Συνήθως οδηγούν με μικρές ταχύτητες, αποφεύγουν δρόμους πυκνής και ταχείας κυκλοφορίας. Οι προφυλάξεις αυτές ωστόσο δεν είναι πάντοτε σύμφωνες με τον Κ.Ο.Κ. Άτομα άνω των 65 ετών, τα οποία μπορεί να πάσχουν από την καρδιά τους ή να έχουν ιστορικό εγκεφαλικού επεισοδίου ή να πάσχουν από αρθρίτιδα, είναι πολύ πιθανόν να εμπλακούν σε τροχαία ατύχημα. Τον ίδιο κίνδυνο διατρέχουν και άτομα που έχουν προβλήματα με τα περιφερικά νεύρα ή την όρασή τους επειδή πάσχουν από σακχαρώδη διαβήτη. Ηλικιωμένοι που παίρνουν ηρεμιστικά ή φάρμακα για την υπέρταση, κινδυνεύουν να εμπλακούν επίσης σε ατύχημα.

Η συμμετοχή των ηλικιωμένων στα ατυχήματα θα αυξάνει συνεχώς, αφού παρατηρείται μια συνεχιζόμενη γήρανση του πληθυσμού και αύξηση των ατόμων της τρίτης ηλικίας. Από το 12% που είναι σήμερα υπολογίζεται ότι το 2020 θα φθάσουν το 25% των τροχαίων ατυχημάτων.

Εξίσου εχθρικό περιβάλλον είναι το κυκλοφοριακό σύστημα και για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Πολλά σημεία των διασταυρώσεων δρόμων είναι επιεικώς πρωτόγονα. Τυφλοί και ανάπηροι με καρτόνα πολύ δύσκολα μπορούν να κυκλοφορήσουν. Η στάθμευση αυτοκινήτων πάνω στις διαβάσεις είναι σύνθηος φαινόμενο, το οποίο οι μεν αρτιμελείς με ελιγμούς το ξεπερνούν, τι γίνεται όμως με τα άτομα με ειδικές ανάγκες;

Είναι κοινός τόπος ότι τα ψυχολογικά προβλήματα απασχολούν έντονα τα άτομα ανάλογα με την ηλικία, το επάγγελμα και τα προσωπικά χαρακτη-

στικά. Πόσοι άνθρωποι από αυτούς που βγαίνουν στο δρόμο με ένα οχημα δεν είναι απασχολημένοι με ένα ψυχολογικό πρόβλημα; Οι διαταραγμένες διανθρώπινες σχέσεις, οι παραγκωνισμοί, οι ανταγωνισμοί, το κυνηγητό των υποθέσεων με το άγχος αφαιρούν από τον οδηγό τη νηφαλιότητα και μειώνουν την ένταση της προσοχής του κατά την οδήγηση. Δεν μπορεί επίσης να αρνηθεί κανείς ότι για πολλούς το όχημα (και το δίκυκλο) λειτουργεί ως ψυχοφάρμακο, στο οποίο καταλήγουν εξαιτίας εσωτερικών συμπλεγμάτων. Αναφέρθηκε μάλιστα ότι κατά την νεκροτομή βρέθηκε σε πολλούς οδηγούς δικύκλων ότι είχαν κάνει χρήση ναρκωτικών. Δυστυχώς στην κατηγορία θανάτων με δίκυκλο το ποσοστό 19 - 24 ετών είναι πάρα πολύ υψηλό.

Η περίπτωση των οδηγών δικύκλων αποτελεί μια ιδιαίτερη κατηγορία θυμάτων. Το θέμα δεν είναι οι άνθρωποι που χρησιμοποιούν τα δίκυκλα για την εργασία τους, αλλά εκείνα τα άτομα που αγοράζουν το δίκυκλο από ψυχολογική ανάγκη προβολής, εκτόνωσης, επίδειξης. Η αφαίρεση της εξάρτησης, οι επικίνδυνοι ελιγμοί, οι «σούζες» οι «κόντρες» στους δρόμους, οι ανταγωνισμοί, οι φρενιτώδεις ταχύτητες δίνουν την αίσθηση στα άτομα ότι είναι σπουδαία. Η συμπεριφορά αυτή είναι μια ανάγκη ψυχοκοινωνική, ακατανόητη για τους ενήλικες και απαράδεκτη.

Τους λεγόμενους «κακικάζι» τους διακρίνει μια διαφορετική ψυχολογία που εκφράζει αντίθεση στην ενδεχόμενη αυταρχική συμπεριφορά των γονέων και κάθε εξουσίας. Ερευνητές υποστηρίζουν ότι πολλές από τις μορφές συμπεριφοράς εφήβων και Νεαρών δεν είναι παρά μια έμμεση έκφραση της επιθετικότητας και της σεξουαλικότητας. Το ριψοκίνδυνο της ηλικίας σε συνδυασμό με την απειρία και την αδυναμία εκτίμησης των κινδύνων οδηγεί πολύ συχνά στο ατύχημα. Τους συναρπάζει η ταχύτητα, τους γοητεύει ιδιαίτερα να εντυπωσιάζουν, να ενοχλούν με τον εκφωφαντικό θόρυβο και να τρομάζουν τους άλλους στο πέρασμά τους επιδιώκοντας να προσελκύσουν την τόσο απαραίτητη γι' αυτούς προσοχή των άλλων. Αισθάνονται ιδιαίτερη ευχαρίστηση όταν προκαλούν την αστυνομία.

Αναμφίβολα οι Νέοι αυτοί κατέχουν ένα μεγάλο ποσοστό στις στατιστικές θανάτων. Σίγουρα η Πολιτεία δεν είναι αμέτοχη στο θάνατο των ατόμων αυτών με τη νομοθεσία και την αβελτηρία των οργάνων της. Το μόνο ευχάριστο είναι ότι μετά το γάμο τους — αν και όταν γίνει — πολύ σύντομα εγκαταλείπουν αυτό το «πεικινδύνως ζην». Σημειώνεται δε ότι ο συνδυασμός λήψης ναρκωτικών ουσιών και δικύκλου είναι ό,τι χειρότερο που μπορεί να οδηγήσει στο ατύχημα ή μάλλον στη έμμεση αυτοκτονία.

Το κοινωνικοψυχολογικό πρόβλημα των νεαρών αυτών είναι η ανάγκη που έχουν να αναγνωρισθούν από τους άλλους και προπαντός από το άλλο φύλο. Η φίλη πάνω στο δίκυκλο συμβολίζει την κατάκτηση και προσφέρει

την τόσο απαραίτητη αυτοεπιβεβαίωση. Η λεγόμενη «πούζα» με την μηχανή είναι δείγμα ανάγκης αυτοπροβολής του ανδρισμού και της αρρενοπότητας. Το ίδιο και οι άκρως επικίνδυνοι και όχι σπάνια θανατηφόροι ελιγμοί, οι αυτοσχέδιοι αγώνες και οι κόντρες. Όλα αυτά αποτελούν αναγκαιά στοιχεία πιστοποίησης του «Εγώ» και αυτοεπιβεβαίωσης, που κάνουν τους νεαρούς όχι μόνον πάνω στις μοτοσυκλέτες αλλά και μέσα στα αυτοκίνητα να χάνουν την αίσθηση του μέτρου και να παραβιάζουν όχι μόνον τους θεούς αλλά και τους φυσικούς νόμους με τις ανάλογες βέβαια συνέπειες (Κυριακίδη, Π. σελ. 172).

Για τον κοινό οδηγό, χειριστή δικύκλου ή επιβατικού αυτοκινήτου, η εμφάνιση της Τροχαίας Αστυνομίας λειτουργεί ως ανασταλτικό μέσο παραβάσεων. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο και με έναν αριθμό «καμικάζι» τους τους οποίους αδυνατεί να καταδιώξει και η Τροχαία Αστυνομία.

Σηματικό ψυχολογικό χαρακτηριστικό των Νέων είναι η υπερβολική εμπιστοσύνη στον εαυτό τους και στο όχημα με ταυτόχρονη αδυναμία εκτίμησης του πραγματικού κινδύνου. Το ισχυρό «Εγώ» του χειριστή του μέσου περιφρονεί κάθε περιχάραξη εντός ορίων που θέτει το «σεις» και εκφράζεται μέσα από τον Κ.Ο.Κ. Οι περισσότεροι ανώριμοι από αυτούς αρέσκονται να αποτελούν εξ αίρεση στα προσπεράσματα και την καταπάτηση νόμων και κανονισμών. Η επιπολαιότητα και η συναρπαγή από την ταχύτητα τροφοδοτεί τη αίσθηση ελευθερίας κινήσεων χωρίς φραγμούς.

Ένας σημαντικός αριθμός ατυχημάτων με οχήματα Ι.Χ. συμβαίνει εξαιτίας του γεγονότος ότι ο οδηγός συγχέει τον σκοπό της ιδιοκτησίας του οχήματος. Από εργαλείο μεταφοράς στην εργασία του το μετατρέπει ως μέσο επίδειξης και ανταγωνισμού. Σχεδόν θεωρείται μειονέκτημα η προσπέραση άλλου οχήματος παλαιότερου ή μικρότερου κυβισμού όταν κάποιος έχει καινούργες και μεγάλες κυβισμούς. Η παραχώρηση μέρους του οδοστρώματος σε όχημα που ακολουθεί δεν είναι σύνθετος φαινόμενο και θεωρείται αδυναμία, κάτι που χαρακτηρίζει άτομα κομπλεξικά και καθόλου κοινωνικά.

Όλοι οι άνθρωποι, αλλά πρωτίστως και κυρίως της νεότερης ηλικίας, έχουν την ανάγκη θετικής αυτοεπιβεβαίωσης και αξιολόγησης. Σύμφωνα με τη γνωστή θεωρία περί κινήτρων του ψυχολόγου Maslow ο άνθρωπος μετά την κάλυψη των φυσιολογικών του αναγκών καθώς επίσης των αναγκών ασφάλειας, ανάγκης να ανήκει κάπου και να αγαπάται, εκδηλώνει με ποικίλους τρόπους την ανάγκη για αυτοεκτίμηση, η οποία είναι άμεσα συνδεδεμένη με την παρουσία των άλλων. Είναι μια πολύ ισχυρή ανάγκη να αισθάνεται ότι έχει κάποια αξία στο περιβάλλον του, ότι μπορεί να κάνει κάτι, ότι μπορεί να έχει κάπου μια επιτυχία για να έχει την αναγνώριση των συνομηλίκων (Κυριακίδης Π. οπ. π. σελ. 172). Αν για κάθε φυσιολογικό άνθρωπο η κοινωνική συμμετοχή είναι σημαντική, για τα άτομα αυτά η ανάγκη να τα προσέχουν και να τα θαυμάζουν είναι περισσότερο έντονη. Η ανάγκη για κοινω-

νική αναγνώριση εξουδετερώνει ακόμα και το φυσικό ένστικτο αυτοσυντήρησης. Στην περίπτωση του δικύκλου και του αυτοκινήτου επιχειρεί τη μείριστη απόδοση των μηχανών, όχι όμως πάντα χωρίς τις ανάλογες συνέπειες (Argyle Μ. σελ. 42).

Στην εκδήλωση της ανάγκης αυτοεκτίμησης του Νεαρού συμβάλλει όχι μόνον ο κύκλος των γνωστών και φίλων αλλά και η θετική ή αρνητική κρίση των γονέων. Με την θετική κρίση μπορεί να υπερτιμιά τις ικανότητές του, ενώ με την αρνητική επιχειρεί να «διαψεύσει» την άποψη των άλλων. Το τροχοφόρο στα χέρια του νεαρού από εργαλείο εξυτηρέτησης για μεταφορά μεταβάλλεται σε άθλημα και όργανο διασκέδασης και κάλυψης ψυχολογικών αναγκών και καθίσταται ένα θανατηφόρο όπλο τόσο κατά των άλλων όσο και κατά του ιδίου. Κάτω από την κοινή έκφραση «διασκέδαση» συγκαλύπτονται ή μάλλον έρχονται στην επιφάνεια ψυχικές ανασφάλειες, απόδραση από τον κόσμο του μόθου και η αδυναμία εκτίμησης της αξίας της ζωής γενικά. Στο γεγονός αυτό συμβάλλει ο σύγχρονος κόσμος ο οποίος ευρισκόμενος σε μιά σύγχυση αξιών και προτεραιοτήτων εξωθεί το νεαρό — και όχι μόνον — άτομο σε μορφές συμπεριφοράς που δεν είναι πάντα οι ενδεδειγμένες. Στο άτομο αυτό μπορεί να λείπει ένα πλάνο ζωής και σκοποθέτηση ζωής. Συνέπεια αυτού είναι να μη συνειδητοποιεί τις κοινωνικές και οικογενειακές του ευθύνες και τις ευθύνες έναντι εαυτού. Το κενό θετικών αξιών μέσα του προσπαθεί να το καλύψει με την ταχύτητα και το «προσπέρασμα» των άλλων. Η ψυχολογία του οδηγού επιβαρύνεται επιπροσθέτως με μια ψευδαίσθηση εξουσίας και υπεροχής, αυτοπεποίθησης αλλά και περιφρόνησης προσώπων, θεσμών και φυσικά κινδύνων.

Τα ιδανικά για μεγάλο μέρος των Νέων αλλά και μεγαλύτερων συρρικνώθηκαν στην κατοχή και παρουσίαση γυαλιστερών λαμαρινών και στις ιλιγγιώδεις ταχύτητες. Τα στοιχεία αυτά υποκαθιστούν την ανθρώπινη προσωπικότητα με συνέπεια να έχουμε θυσίες εκατομβών στον Μολώχ της ασφάλτου. Η ταχύτητα εξάλλου θεοποιήθηκε σε όλες τις εκφράσεις της καθημερινής ζωής: 'Όχι μόνον στο δρόμο αλλά και στο φαγητό, στο super market, στις οικιακές συσκευές, στη ροή των ειδήσεων, παντού.

Η ταχύτητα κατέστη ένα θεμελιώδες στοιχείο του modus vivendi του ανθρώπου των κοινωνιών Δυτικού τύπου. Είμαστε όλοι βιαστικοί και κυρίως στο δρόμο. Η βιασύνη όμως αυτή δεν είναι ακίνδυνη, αφού συμβάλλει και σε ένα είδος κοινωνικού ανταγωνισμού επί της ασφάλτου. Η υποχωρητικότητα θεωρείται αδυναμία και «ήττα». Στον πυρετό της ταχύτητας — και όχι μόνον — ανάγεται και το φαινόμενο της συρροής του κόσμου σε αγώνες ταχύτητας, όπου οι θεατές αισθάνονται την ανάγκη να ταυτιστούν με τους αγωνιζόμενους και μάλιστα τους πρώτους. Στους αγώνες εκείνους βεβαίως υπάρχουν

κανονισμοί και μέτρα προστασίας, ενώ στην καθημερινή κίνηση συχνά δεν υπάρχει ο έλεγχος. Αν προστεθεί και το γεγονός ότι μαζί με τη βιασύνη υπάρχει και από πολλούς επιπολαιότητα, προηγήθηκε χρήση αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών, εύκολα γίνεται κατανοητό πόσο επικίνδυνη καθίσταται η κυκλοφορία όχι μόνον για τους οδηγούς αυτού του τύπου αλλά και τους άλλους οδηγούς, που είναι μεν νηφάλιοι συγκρούονται όμως με τους παραβάτες.

Η ταχύτητα αποτελεί την πρώτη αιτία θανάτου αφού αυτή ευθύνεται για την απώλεια του ελέγχου του οχήματος. Ίσως ή έλλειψη προγραμματισμού να είναι και θέμα αγωγής, ώστε να ξεκινά κανείς εγκαίρως και να μη προσπαθεί να καλύψει στο δρόμο το έλλειμμα χρόνου μέχρι να φθάσει στον προορισμό του. Είναι επίσης θέμα οργάνωσης ζωής και χρόνου ώστε να μη χρειάζεται κανείς να αγχώνεται, όταν μπορεί να αποφύγει τυχόν καθυστερήσεις ξεκινώντας την κατάλληλη ώρα.

Η πραγματικά αγχώδης κοινωνία στην οποία ζούμε ωθεί πολλούς στη λήψη ηρεμιστικών, αγχολυτικών, σε μια πρωτόγνωρη φαρμακομανία αλλά και στη χρήση αλκοόλ με συνέπεια να μην οδηγεί κάποιος με σταθερότητα και νηφαλιότητα. Σημαντικός αριθμός ατυχημάτων οφείλεται στη χρήση αλκοόλ από τους οδηγούς. Αναφέρεται μάλιστα ότι στη Λεωφόρο Ποσειδώνος το 10% των οδηγών τη νύχτα οδηγούν μεθυσμένοι⁴ (Βήμα 26.9.2000). Πώς εξηγείται το ψυχοκοινωνικό αυτό φαινόμενο; Ο Αριστοτέλης υποστηρίζει ότι ο παραβάτης του νόμου εξαιτίας κατανάλωσης οίνου πρέπει να τιμωρείται διπλά. Πρώτον διότι μόνος του εξουδετέρωσε και απενεργοποίησε τη λογική του — βασικό χαρακτηριστικό του ανθρώπου — και δεύτερον για την ίδια την παράβαση. Μπορεί όποιος θέλει με την καταφυγή στο ποτό να αγνοεί την κακή γι' αυτόν κοινωνική κατάσταση ή να γιορτάζει ευχάριστες στιγμές με φίλους και οικείους. Το να βγαίνει όμως στο δρόμο με ένα όχημα που δεν ελέγχει απόλυτα αποτελεί καθαρό έγκλημα.

Ίσως η μορφή οργάνωσης ζωής να βρίσκεται πίσω από την έλλειψη καθαρού, διαυγούς νου για σίγουρη οδήγηση. Τα Μ.Μ.Ε. παρουσιάζουν αγώνες αυτοκινητών και τους πρωταγωνιστές τους, όμως σπανίως ένα πρότυπο καλού οδηγού.

Αναμφίβολα για πολλά ατυχήματα την τελική ευθύνη έχει η Πολιτεία και τα διάφορα πρόσωπα που έχουν σχέση με το θέμα «κυκλοφορία». Από τη χάραξη του δρόμου, την κατασκευή, τη σήμανση, τη συντήρηση, την επίτηρηση, τον έλεγχο της κυκλοφορίας, τη νομοθεσία που διέπει το όλο κύκλωμα των μεταφορών, τη χορήγηση διπλωμάτων οδήγησης την ευθύνη έχει το Κράτος με τα αρμόδια Υπουργεία. Είναι κοινός τόπος ότι πίσω από τη λέξη «αρμόδιοι» κρύβονται ανεύθυνοι υπάλληλοι, οι οποίοι μετατοπίζουν τις προσωπικές τους ευθύνες στις παραλείψεις των Υπουργείων και σε γραφειο-

κρατικές διαδικασίες. Πρέπει να τονισθεί ότι καμιά κυκλοφοριακή αγωγή — ευθύνη και αυτή «συναρμολόγηση» Υπουργείων και Τοπικής Αυτοδιοίκησης — παρά τη σπουδαιότητά της δεν αρκεί για τη μείωση των ατυχημάτων, αν δεν συμβάλλουν όσοι σχετίζονται με την κυκλοφορία. Όμως πρέπει να τονισθεί με έμφαση ότι κύριος υπεύθυνος είναι ο οδηγός με την σωματική του αλλά και προπαντός την ψυχική του υπόσταση. Είναι θεμιτό καθένας να θεωρεί τον εαυτό του μοναδική, ξεχωριστή προσωπικότητα, όμως αυτό δεν μπορεί να εκφράζεται πάνω στην άσφαλο οδηγώντας ένα όχημα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Argyle, M: Ψυχολογία της διαπροσωπικής συμπεριφοράς. Εκδόσεις Θυμάρι. Αθήνα 1981.
- Γιωσάφατ, Ματθαίος: Ψυχολογία του Εφήβου, στο Συλλογικό Έργο: Ο Έφηβος και η Οικογένεια. Επιμ. Α. Δοξιάδη - Τριπ. Εύη Ζαχαροπούλου. «Εστία», 1985, σελ. 227 - 241.
- Διακομματική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για τη μελέτη του προβλήματος των Τροχαίων Ατυχημάτων. Πόρισμα Ομάδας Εργασίας Τεχνοκρατών. Αθήνα 1996.
- ΕΥΘΥΤΑ: Τροχαία Ατυχήματα. Νομικός Οδηγός. Έκδοση: Ελληνική Εταιρεία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων. Αθήνα 1997.
- Eurosta Demographic Statistics 1997.
- Θεοδώρου, Βασ.: Προβλήματα και κίνδυνοι των ηλικιωμένων στην οδική κυκλοφορία. Εκδ. ΕΥΘΥΤΑ, Αθήνα 2000.
- Καλαντζή - Αζίζη Αναστασία: Εφαρμοσμένη Κλινική Ψυχολογία στο χώρο της Υγείας, Δ' έκδοση, Αθήνα 1992.
- Κόκκαλης, Α: (1998) Ανάλυση της Οδηγικής Συμπεριφοράς με έμφαση σε παράγοντες Ψυχολογίας και οδικής ασφάλειας. 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας. Βόλος.
- Κόκκαλης, Α: Η δημογραφική γήρανση και οι επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Εισήγηση στο Συνέδριο Πληθυσμός και ανάπτυξη στην Ελλάδα. Ελληνική Εταιρεία Δημογραφικών Μελετών. Αθήνα 19 - 20/11/1998
- Κυριακίδης, Παύλος: (2000) Κοινωνία και Προσωπικότητα. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις. Ιωάννινα.
- Παπαγεωργίου Ευάγγελος: Ψυχολογία Ασθενών. Επιστημονικές Εκδόσεις «Γρ. Παρισιανός», Β' έκδοση, Αθήνα.
- Τσίμπος, Κ.Χ.: Πίνακες επιβίωσης του Ελληνικού Πληθυσμού κατά αιτία θανάτου 1960 - 1990. Πρακτικά 11ου Πανελληνίου Συνεδρίου Στατιστικής. Χανιά Κρήτης 5 - 8 Ιουνίου 1998.