

ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΟΔΗΓΟΥ

Ένα εργαλείο διαχείρισης συμπεριφορών
διακινδύνευσης κατά την οδήγηση για την πρόληψη
των τροχαίων συγκρούσεων στην Ελλάδα



Πρόλογος: Ι. Ελ. Χλιαουτάκης
Επιμέλεια: Μ. Γ. Παπαδακάκη – Γ. Σ. Τζαμαλούκα



Εκδόσεις: Εργαστήριο Υγείας και Οδικής Ασφάλειας
Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας ΤΕΙ Κρήτης

ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΟΔΗΓΟΥ

Σελιδοποίηση και εκτύπωση



Κ. Ν. Επισκόπου 7

Τ. 2310 203566

www.copycity.gr

ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΟΔΗΓΟΥ

Ένα εργαλείο διαχείρισης συμπεριφορών διακινδύνευσης
κατά την οδήγηση για την πρόληψη
των τροχαίων συγκρούσεων στην Ελλάδα

ISBN: 978-618-5221-00-3

© 2015 Εκδόσεις: LaHeRS

Πρόλογος: Ι. Ελ. Χλιαουτάκης

Επιμέλεια: Μ. Γ. Παπαδακάκη – Γ. Σ. Τζαμαλούκα

Απαγορεύεται η αναδημοσίευση ή αναπαραγωγή του παρόντος έργου στο σύνολό του ή τμημάτων του με οποιοδήποτε τρόπο, καθώς και η μετάφραση ή διασκευή του ή εκμετάλλευσή του με οποιονδήποτε τρόπο αναπαραγωγής έργου λόγου ή τέχνης σύμφωνα με τις διατάξεις των νόμων 2121/1993 και 100/1975 χωρίς τη γραπτή άδεια του εκδότη

Πρόλογος: Ι. Ελ. Χλιαουτάκης
Επιμέλεια: Μ.Γ. Παπαδακάκη – Γ. Σ. Τζαμαλούκα

ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΑ ΟΔΗΓΟΥ

Ένα εργαλείο διαχείρισης συμπεριφορών διακινδύνευσης
κατά την οδήγηση για την πρόληψη
των τροχαίων συγκρούσεων στην Ελλάδα

Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας
Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας ΤΕΙ Κρήτης.
<http://lahers.seyp.teicrete.gr/>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ (Ι. Ελ. Χλιαουτάκης)	9
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΚΙΝΔΥΝΟΣ	
(Μ. Γ. Παπαδακάκη – Γ.Σ. Τζαμαλούκα)	17
Η έννοια του κινδύνου	17
Κουλτούρα Ασφάλειας σε μια χώρα	22
Θεωρίες και μοντέλα οδηγικής συμπεριφοράς	24
Συμπέρασμα	26
Βιβλιογραφία	27
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΥ	
ΚΟΙΝΩΝΙΟΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ (Μ. Παπανικολάου)	31
Φύλο – Ηλικία – Χρήση ουσιών - Αλκοόλ	31
Συμπέρασμα	37
Βιβλιογραφία	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΟΔΗΓΗΣΗ – ΓΝΩΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (Σ. Λιόλιου)	41
Τι είναι η οδήγηση και τι απαιτεί;	41
Κίνηση μυών και οδήγηση	42
Γνωστικές λειτουργίες και οδήγηση	43
Προσοχή και οδήγηση	45
Απόσπαση προσοχής και οδήγηση	46
Συναίσθημα, Συμπεριφορά & Οδήγηση	48
Προς ένα συνθετικό μοντέλο κατανόησης της οδηγικής συμπεριφοράς βασιζόμενο στη γνωστικοσυμπεριφοριστική προσέγγιση	51
Συμπέρασμα	56
Βιβλιογραφία	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΜΕΝΗ	
ΟΔΗΓΗΣΗ (Μ. Γ. Παπαδακάκη – Γ. Σ. Τζαμαλούκα)	61
Εισαγωγή	61
Επιθετικότητα	63
Πώς εκδηλώνεται η επιθετική συμπεριφορά και ποιες οι γενεσιουργές αιτίες της;	66
Επιθετική Οδήγηση	66

Προσωπικότητα και επιθετική οδήγηση	70
Το περιβάλλον της οδήγησης	73
Αντιμετωπίζοντας την εχθρότητα στην οδήγηση	75
Συμπέρασμα	77
Βιβλιογραφία	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 – ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ (Γ.Σ. Τζαμαλούκα)	83
Εισαγωγή	83
Άμεσοι και έμμεσοι κίνδυνοι για την υγεία που σχετίζονται με τον τρόπο ζωής (lifestyle)	84
Η έννοια του τρόπου ζωής	85
Η θεωρία του τρόπου ζωής σε εξέλιξη	88
Η σύνδεση του τρόπου ζωής με συμπεριφορές διακινδύνευσης	91
Συμπέρασμα	95
Βιβλιογραφία	96
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 – ΚΟΥΡΑΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΟΔΙΚΩΝ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ (Μ. Γ. Παπαδακάκη – Γ.Σ. Τζαμαλούκα)	101
Εισαγωγή	101
Υποκειμενικά συμπτώματα κούρασης και υπνηλία	104
Stanford Sleepiness Scale	105
Epworth Sleepiness Scale	105
Karolinska Sleepiness Scale	105
Αντικειμενικές μετρήσεις της κούρασης	106
Κιρκάδιοι ρυθμοί	106
Τεχνικές μέτρησης της κούρασης	108
Τοποθέτηση ηλεκτροδίων για την μέτρηση της κίνησης του οφθαλμού	108
Τεστ ελέγχου αντίδρασης	109
Ύπνος και Ποιότητα ζωής	110
Διαχείριση της κούρασης και Υγιεινή του Ύπνου (Sleep Hygiene)	111
Συμπέρασμα	114
Βιβλιογραφία	114
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΜΟΝΤΕΛΑ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ (Μ. Γ. Παπαδακάκη – Γ.Σ. Τζαμαλούκα)	119
Εισαγωγή	119
Πίστη στην Υγεία	120
Κίνητρο για την προστασία της ζωής (protection motivation theory)	121

Μεικτή θεωρία (Transtheoretical Model of behaviour change)	121
Στρατηγικές επίτευξης αλλαγής της συμπεριφοράς προς έναν υγιέστερο προσανατολισμό.	122
Αλλάζοντας την δομή των κινήτρων (Changing the incentive structure)	123
Γονεϊκοί ρόλοι-μοντέλα στην διακινδυνευμένη οδήγηση	124
Συμπέρασμα	126
Βιβλιογραφία	126
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ ΚΑΙ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΖΟΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ (Π. Μαραγκάκη)	
Εισαγωγή	129
Δράσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην Ελλάδα	130
Γενικός πληθυσμός (Ενήλικες)	130
Ανήλικοι	132
Επαγγελματίες οδηγοί	134
Συμπέρασμα	135
Δράσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην Ευρώπη	136
Γενικός πληθυσμός (Ενήλικες)	136
Ανήλικοι	137
Επαγγελματίες οδηγοί	137
Συμπέρασμα	138
Βιβλιογραφία	138
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 – ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ/ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ (Β. Αγγελουπούλου) 141	
Πρωτοβάθμια εκπαίδευση	141
Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	142
Τριτοβάθμια εκπαίδευση	144
Προγράμματα Δια Βίου Μάθησης	145
Συμπέρασμα	146
Βιβλιογραφία	147
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 – ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ/ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ (Θ. Μαυροβουνιώτη)	
Εισαγωγή	149
Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των Οδηγών-point system (ΣΕΣΟ)	149
Μία περίπτωση εφαρμογής του ΚΟΚ	151

Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών	151
Αιτίες τροχαίων ατυχημάτων	153
Καλές πρακτικές – Θεσμική οργάνωση οδικής ασφάλειας σε άλλες χώρες	155
Πρόληψη – Μελλοντικά μέτρα στην Ελλάδα	155
Συμπέρασμα	157
Βιβλιογραφία	157
Παραρτήματα	158
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΟΣ	159
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ – ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ	
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ	163

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η έρευνα που έχω διεξάγει, σε συνεργασία με συναδέλφους, για τις τροχαίες συγκρούσεις και για περισσότερα από 20 χρόνια, επικεντρώθηκε στην ανθρώπινη συμπεριφορά «human behavior» και στην ευθύνη/συμμετοχή της συμπεριφοράς αυτής στις τροχαίες συγκρούσεις. Οι έρευνές μας συμφωνούν κυρίως στην εξήγηση των τροχαίων συμβάντων υπό το πρίσμα χαρακτηριστικών της συμπεριφοράς, της προσωπικότητας και του τρόπου της ζωής των εμπλεκομένων σε τροχαία συμβάντα.

Η βιβλιογραφία για τα θέματα αυτά στην Ελλάδα παραμένει λιγοστή, έτσι η προσπάθεια να περιγράψουμε ό,τι υπάρχει γύρω από το θέμα της εμπλοκής σε οδικές συγκρούσεις, αυτά τα 20 χρόνια, παρ' όλο που έχει εμπλουτισθεί, οπωσδήποτε δεν είναι ικανοποιητική.

Ωστόσο πολλές διεθνείς αναφορές από ακαδημαϊκά περιοδικά, στο διάστημα αυτών των ετών, μας έχουν προμηθεύσει με πληθώρα πληροφοριών γύρω από τον ανθρώπινο παράγοντα (human factor) και την οδική ασφάλεια (traffic safety). Επίσης, για τον εμπλουτισμό των γνώσεών μας αντλήσαμε πληροφορίες από ακαδημαϊκά ηλεκτρονικά έντυπα με σύστημα κατάταξης (index), όπως και από εμπεριστατωμένες εκθέσεις από τον παγκόσμιο ιστό οι οποίες αφορούν στον «ανθρώπινο παράγοντα και την οδική ασφάλεια».

Το παρόν βιβλίο άρχισε να γράφεται πριν από 3 χρόνια όταν ξεκινήσαμε με τους συνεργάτες μου το πρόγραμμα MOBILHAVE, το οποίο είχε ως κύριο σκοπό να μελετήσει «την απόσπαση της προσοχής κατά την οδήγηση εξ αιτίας της χρήσης κινητού».

Είναι ένα συλλογικό εγχείρημα με τις Μαρία Παπαδακάκη, Γεωργία Τζαμαλούκα, Σταυρούλα Λιόλιου, Θεοφανώ Μαυροβουνιώτου, Μαρία Παπανικολάου, Παγώνα Μαραγκάκη, Βασιλική Αγγελοπούλου, που συνέβαλαν με πληροφορίες, υλικό, χρόνο και κόπο για την συγγραφή των κεφαλαίων του παρόντος πονήματος.

Το βιβλίο αυτό προέρχεται από την κοινή ερευνητική δράση που περιλαμβάνόταν στο APXIMHΔΗΣ III, το περιεχόμενο του οποίου αντλήθηκε σε με-

γάλο βαθμό και από προηγούμενες έρευνες της ερευνητικής μας ομάδας και συνδέει έννοιες, μελέτες και γεγονότα, τα οποία τα προηγούμενα χρόνια ίσως μας είχαν διαφύγει. Περιλαμβάνει επίσης όσες σχετικές έρευνες καταφέραμε να ανιχνεύσουμε σε κατάλληλους διαδικτυακούς τόπους (web-based engines) και αναφέρεται σε 368 εργασίες άλλων ερευνητών.

Με αφορμή τη συγγραφή της μονογραφίας αυτής γίνεται προσπάθεια να συνδυαστούν πληροφορίες από κλασσικές έρευνες, των οποίων τα πορίσματα αντέχουν στον χρόνο, ενδιαφέρουσες σύγχρονες έρευνες, καθώς και αντιπροσωπευτικές έρευνες, για την οδηγική ασφάλεια και την ανθρώπινη συμπεριφορά.

Το κοινό στο οποίο απευθύνεται αυτή η μονογραφία πιστεύω ότι είναι, κυρίως, οι φοιτητές και οι καθηγητές των κοινωνικών επιστημών και βεβαίως των επιστημών της συμπεριφοράς και της υγείας με ενδιαφέρον στην οδική ασφάλεια. Στην συνέχεια, είναι και οι επαγγελματίες που ασχολούνται με την οδική ασφάλεια. Επιστήμονες από διαφορετικά πεδία μπορούν να εμπλουτίσουν τις γνώσεις τους και να τις εφαρμόσουν στην εργασία τους. Ιδιαίτερη ομάδα την οποία ενδιαφέρει η παρούσα εργασία είναι οι «policy makers», -τα στελέχη που χαράσσουν πολιτική στον εν λόγω τομέα. Ελπίζω το βιβλίο να τους καταστήσει ικανούς να αποφασίζουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο πώς θα βελτιώνουν την ασφάλεια των οδηγών.

Η έρευνα για την πρόληψη συγκρούσεων με αυτοκίνητο, συνδέει τον **οδηγό**, το **αυτοκίνητο** και το **οδικό σύστημα**. Το συγκεκριμένο όμως εκπαιδευτικό εργαλείο MOBILHAVE επικεντρώνεται ιδιαίτερα στον οδηγό και στη συμπεριφορά του, κυρίως, ως σημαντικού συντελεστή στην οδική ασφάλεια. Τα περιεχόμενα του εκπαιδευτικού εγχειριδίου MOBILHAVE διακρίνονται σε δύο μέρη και αποτελούνται από επτά κεφάλαια το πρώτο και τρία το δεύτερο μέρος.

Η *Εισαγωγή* περιλαμβάνει διεθνή στοιχεία τροχαίων συγκρούσεων και διασαφηνίσεις κάποιων όρων που χρησιμοποιούνται στο παρόν εγχειρίδιο. Τα πρώτα επτά κεφάλαια του πρώτου μέρους της μονογραφίας κάνουν χρήση θεωρητικών πλαισίων, θέτοντας τη βάση της ουσιαστικής συζήτησης που πραγματεύεται το βιβλίο:

1. Κίνδυνος και κουλτούρα ασφάλειας σε μια χώρα και πώς αυτή συμμετέχει στις συμπεριφορές οδικής διακινδύνευσης. 2. Δεδομένα ιδιαίτερου κοινωνιο-δημογραφικού ενδιαφέροντος ως μεσολαβητικοί παράγοντες που παρεμβάλλονται στη διακινδυνευμένη οδήγηση όπως το φύλο, η ηλικία, ο τρόπος ζωής, ο χρόνος, η περιοχή. 3. Οι γνωστικές λειτουργίες που συμμετέχουν στη διαδικασία της οδήγησης σύμφωνα με τη γνωστικο-συμπεριφοριστική θεω-

ρία, όπως προσοχή, απόσπαση προσοχής, συναίσθημα και πώς όλα αυτά συνθέτουν το τελικό αποτέλεσμα της διακινδυνευμένης οδηγικής συμπεριφοράς. 4. Η προσωπικότητα και πώς αυτή συνδέεται με τη διακινδυνευμένη οδήγηση. Η ματαίωση που επισυμβαίνει στο περιβάλλον της οδήγησης αλλά και ο θυμός και άλλα χαρακτηριστικά της προσωπικότητας όπως παρορμητικότητα και αναζήτηση συγκινήσεων που οδηγούν σε μια επιθετικότητα κατά την οδήγηση. 5. Ο τρόπος της ζωής (lifestyle) και οι παράγοντες διακινδύνευσης που οδηγούν σε συγκρούσεις, οι οποίοι φαινομενικά μπορεί να μην συνδέονται με την διακινδύνευση, όπως η θρησκευτικότητα, ο προσανατολισμός στην οικογένεια κ.λπ., όμως λειτουργούν ως υποβόσκοντες μηχανισμοί με συνέπεια την αποτροπή από ή την ώθηση σε διακινδυνευμένη οδήγηση. 6. Τι σημαίνει κούραση και πώς αυτή συνεισφέρει στις οδηγικές συγκρούσεις, μετρήσεις της κούρασης και υγιεινή του ύπνου ως μεσολαβητικοί παράγοντες ενός υγιεινότερου τρόπου ζωής του οδηγού. 7. Μοντέλα προαγωγής υγείας για την αλλαγή της οδηγικής συμπεριφοράς και επιλεγμένα μοντέλα που θα μπορούσαν να προωθήσουν τις συμπεριφορές υγείας με τη βοήθεια των γονεϊκών ρόλων, της κοινότητας και των θεσπισμένων φορέων.

Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει πληροφορίες από την Ελληνική και την διεθνή βιβλιογραφία, πρωτοβουλίες και δράσεις από θεσμούς και κοινότητες, καλές πρακτικές και μελλοντικές προτάσεις εφαρμοσμένης πολιτικής (policy) και χωρίζεται σε τρία κεφάλαια: 8. Παρεμβάσεις Πρόληψης και Ευαισθητοποίησης προσανατολιζόμενες στην αλλαγή του Τρόπου Ζωής του οδηγού στην Ελλάδα και στην υπόλοιπη Ευρώπη. 9 Εκπαίδευση / εκπαιδευτική νομοθεσία και ευαισθητοποίηση για αλλαγή του τρόπου της ζωής του οδηγού στην Ευρώπη. 10 Νομικό καθεστώς / πολιτικές / νομοθεσία/ που υφίστανται στην Ευρώπη, πρωτοβουλίες και Καλές Πρακτικές στις ευρωπαϊκές χώρες.

Γίνεται μια προσπάθεια, στον επίλογο του βιβλίου, να κατανοήσουμε τι απομένει να γίνει, τι υπάρχει στην Ευρώπη που θα μπορούσε να φανεί χρήσιμο και διατυπώνονται κάποιες προτάσεις για ανάπτυξη εφαρμοσμένης πολιτικής (policy) στην χώρα μας.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλες τις συναδέλφους που συνεισέφεραν στην πραγματοποίηση αυτού του εγχειρήματος.

Ιωάννης Ελ. Χλιαουτάκης

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

«Μετά το Τροχαίο: Ταξίδι στην έρημο»

*Γιώργος Κουβίδης, εισήγηση στο Διεθνές Συνέδριο
«Road Injury, Trauma and Rehabilitation»,
22-23/10 / 2015, Ηράκλειο Κρήτης.*

Καθώς ο παγκόσμιος πληθυσμός αυξάνεται και τα αυτοκίνητα γίνονται κοινοτυπία, ο αριθμός των «ατυχημάτων» αυξάνεται παγκοσμίως. Σύμφωνα με την Παγκόσμια Οργάνωση Υγείας (WHO, 2009) και την Διεθνή Ένωση Οδικών Δικτύων (World Road Association, 2003) η ασφάλεια στους δρόμους είναι πολύ σημαντική κυρίως λόγω της διαρκούς απώλειας ανθρώπινων ζωών και ακόμα των σοβαρών τραυματισμών.

Στις περισσότερες περιοχές του κόσμου, ειδικά αυτών των χαμηλού ή μεσαίου εισοδήματος χωρών, αυτή η κρυφή επιδημία εξακολουθεί να εξαπλώνεται. Όσον αφορά τις υψηλού εισοδήματος χώρες, παρ' όλη τη μείωση των θανατηφόρων «ατυχημάτων», οι χώρες αυτές επιβαρύνονται με τεράστια έξοδα σε υπηρεσίες υγείας και, επιπροσθέτως, σε περιορισμούς δημοσίων επιχορηγήσεων μετά από τραυματισμούς, γεγονότα που είναι κοινωνικά απαράδεκτα και δύσκολα εξηγήσιμα στους πολίτες. Ιδιαίτερα σημαντική εμπλοκή με οικονομικές συνέπειες είναι η μέτρηση των ετών «χαμένης ζωής» ιδιαίτερα όταν μετριέται με όρους ποιότητας ζωής όπως με το εργαλείο Υπολειπόμενης ζωής με αναπηρία, DALY (Disability-adjusted life years).

Από την άλλη πλευρά, οι τροχαίες συγκρούσεις και τα θανατηφόρα περιστατικά, τα οποία θεωρούνταν μέχρι τώρα παραδοσιακά ως τυχαία, αναπόφευκτα «ατυχήματα», πλέον αναγνωρίζονται όλο και περισσότερο ως ένα πρόβλημα δημόσιας υγείας, το οποίο μπορεί να προβλεφθεί σήμερα μέσω της καλύτερης κατανόησης της φύσης των συγκρούσεων από ό,τι τις προηγούμενες δεκαετίες. Ως αποτέλεσμα αυτής της μετακίνησης στην αντίληψη για τα τροχαία, οι τροχαίες συγκρούσεις και οι παράγοντες οι οποίοι εμπλέκονται σε αυτές επιζητούν όλο και περισσότερο την προσοχή

αυτών που αποφασίζουν για την παγκόσμια ασφάλεια στον χώρο της δημόσιας υγείας.

Για παράδειγμα, τον Μάιο του 2011, τα Ηνωμένα Έθνη, ανακήρυξαν την περίοδο 2011 έως το 2020 ως Δεκαετία Δράσης για την οδική ασφάλεια, (Decade of Action for Road Safety). Η προοπτική είναι να τεθεί η ασφάλεια των δρόμων σε προτεραιότητα με στόχο να μειωθούν ως και 50% τα μοιραία περιστατικά καθώς και οι τραυματισμοί. (http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/).

Μετά από τόσες έρευνες, λοιπόν, οι οποίες δημιουργούν άλλες έρευνες, οι οποίες με την σειρά τους δημιουργούν άλλες έρευνες και οι οποίες δεν τελειώνουν ποτέ και που αφορούν τον χώρο της οδικής ασφάλειας, πρέπει να ξεκινήσουμε με ένα «θέσφατο» όσον αφορά στους ορισμούς που χρησιμοποιούμε σε αυτό το βιβλίο και δεν θα μπορέσουμε να το αποφύγουμε.

Παρόλο που άλλοι ερευνητές διακρίνουν τον όρο *ατυχήματα* από τις *συγκρούσεις*, είναι καλό να εξηγήσουμε ότι η διάκριση εικάζει ότι ο όρος *σύγκρουση* (crash), είναι ένας ουδέτερος και κυρίως περιγραφικός όρος, ο οποίος δεν μεταφέρει καμία προκατάληψη γύρω από τις αιτίες της σύγκρουσης. Αντιθέτως, ο όρος *ατύχημα* (accident) είναι περισσότερο φορτισμένος με τον υπαινιγμό ενός τυχαίου γεγονότος, ο οποίος βρίσκεται έξω από τον έλεγχο του οδηγού και σχεδόν... «Θεόσταλτος».

Οδηγούμεστε όμως στον λογικό συλλογισμό, ότι εάν η σύγκρουση είναι ένα τυχαίο γεγονός, τότε λοιπόν δεν μπορεί να προβλεφθεί και κατά συνέπεια να αποτραπεί. Φυσικά, δεν μπορεί ούτε να μελετηθεί. Επομένως, πώς η επιστημονική έρευνα θα βελτιώσει την οδηγική ασφάλεια; Βέβαια, στο βιβλίο αυτό και οι δύο όροι χρησιμοποιούνται εναλλακτικά εφόσον βρίσκονται σε κοινή χρήση στην καθομιλουμένη γλώσσα.

Οι χερσαίες μεταφορές έχουν συνδεθεί με την οικονομική ανάπτυξη. Έχουν συνδεθεί επίσης με σημαντικές παγκόσμιες προκλήσεις όπως η οδική ασφάλεια και η περιβαλλοντική αειφορία.

Κάθε χρόνο οι τροχαίες συγκρούσεις σκοτώνουν γύρω στο 1.24 εκατομμύρια ανθρώπους και πάνω από 50 εκατομμύρια άνθρωποι τραυματίζονται. Οι τραυματισμοί αντιπροσωπεύουν την κύρια αιτία θανάτου ανάμεσα σε νέους ανθρώπους, ηλικίας 15-29 ετών (Assailly, 2001), και αυξάνονται δραματικά στις αναδυόμενες οικονομίες (WHO, 2009). Η παγκόσμια εκτίμηση του κόστους των τροχαίων συγκρούσεων, επίσης, ήταν 518 δισεκατομμύρια δολάρια, το 2000 (WHO, 2009, 2013).

Η εφαρμογή της ψυχολογίας σε θέματα δημόσιας υγείας πρέπει να περάσει από μια σειρά σταδίων, από τη βασική έρευνα σε καλοσχεδιασμένες, βασισμένες σε πραγματικά δεδομένα (evidence-based), εφαρμοσμένες, διαχυμένες και αξιολογημένες παρεμβάσεις (APA) (American Psychiatric Association, 2014).

Πρέπει επίσης να επιχειρηματολογήσουμε ότι η έρευνα στον τομέα των μεταφορών (transport research) θα ωφεληθεί, όχι μόνο από ακόμα περισσότερη αναζήτηση η οποία θα κάνει χρήση θεωρητικών πλαισίων, αλλά και ότι θα αξιολογήσει τις διαφορετικές προτάσεις που υπάρχουν, καθώς επίσης και ότι θα προβλέψει την συμπεριφορά. Περαιτέρω, αυτή η προσέγγιση θα μας προμηθεύσει σημαντικές πληροφορίες. Για όλα τα ανωτέρω χρειάζονται μέτρα που σκοπό έχουν να αλλάξουν τις συμπεριφορές, τα οποία μέτρα πρέπει να αναπτυχθούν και να αξιολογηθούν πριν και μετά την εφαρμογή τους.

Η οδήγηση του αυτοκινήτου είναι ανάμεσα στις πιο περίπλοκες και δυναμικές δραστηριότητες και εμπεριέχει ιεραρχικού τύπου εργασίες, από περισσότερο αυτόματες διαδικασίες μέχρι περισσότερο ελεγχόμενες λειτουργίες (Rasmussen, 1987). Η οδική ασφάλεια θα μπορούσε να ωφεληθεί από περισσότερη βιβλιογραφική υποστήριξη που να αφορά υψηλής τάξης γνωστικές ικανότητες, οι οποίες περιλαμβάνουν αντίληψη του κινδύνου καθώς και εκτίμηση και ανίχνευση του κινδύνου (hazardous perception). Η έρευνα, επίσης, χρειάζεται να λάβει υπόψιν της αρκετούς δείκτες κινδύνου και συγχρόνως δυνητικού κινδύνου. Η βασική έρευνα για τον κίνδυνο (research on risk) συχνά είναι το εναρκτήριο σημείο από όπου ξεκινά κάποια άλλη έρευνα, η οποία έχει σκοπό να αξιολογήσει την επίδραση π.χ. των τεχνολογικών συσκευών μέσα στο αυτοκίνητο και συγχρόνως έξω από αυτό (Editorial, 2014) (<http://dx.doi.org/10.1016/j.era.2014.05.001>).

Η οδήγηση αυτοκινήτου, η οδήγηση μηχανής ή η ποδηλασία, είτε ακόμα και το να είναι κάποιος ασφαλής πεζός σε μια πόλη, είναι μια διαδικασία την οποία πρέπει κάποιος να την μάθει για να την εξασκήσει.

Μεταγνωστικές οδηγικές ικανότητες και αυτό-αποτελεσματικότητα (Bandura, 1997) είναι αναγκαίες προϋποθέσεις ώστε να χειριστεί κάποιος περίπλοκες καταστάσεις στον δρόμο. Πολλές οδηγίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και συνεχούς δια βίου μάθησης είναι διαθέσιμες (Minimum European Requirements for driving Instructor Trainers) (MERIT, 2005).

Ωστόσο, σύμφωνα με τους Beanland et al., (2013) παρόλο που είναι διαθέσιμες προδρομικές μελέτες (follow-up evaluations) αξιολόγησης της εκπαίδευσης των οδηγών, αρκετές μελέτες αντιμετωπίζουν δυσκολία στην ερμηνεία των αποτελεσμάτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- American Psychiatric Association (APA). (2014), Guidelines for prevention in psychology. *American Psychologist*, 69, 285–296.
- Assailly, J. P. (2001) *La mortalité chez les jeunes*, Que sais-je ? Paris: PUF.
- Assailly, J.P. (2001). *La mortalité chez lejeunes*. *Que sai-je?* Paris, PUF.
- Bandura, A. (1997) *Self-efficacy. The exercise of control*. NY, Freedman.

- Beanland, V., Goode, N., Salmon, P. M., & Lenne, M. G. (2013) Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre- and post-license driver training. *Safety Science*, 515, 127–137.
- Editorial, (2014) *Revue européenne de psychologie appliquée* 64, 93-95. (<http://dx.doi.org/10.1016/j.erap.2014.05.001>).
- (MERIT) (Minimum European Requirements for driving Instructor Trainers) (2005) https://www.google.gr/webhp?sourceid=chromeinstant&rlz=1C1SKPC_enGR334&ion=1&espv=2&ie=UTF8#q=minimum+european+requirements+for+driving+instructor+training (Assesed 14/5/2015).
- Rasmussen, J. (1987) *The definition of human error and a taxonomy for technical system design*. In J. Rasmussen, K. Duncan, & J. Leplat (Eds.), *New technology and human error*. Chichester, U.K: Wiley.
- World Health Organization (WHO) (2009) *Global Status Report on Road Safety*, <http://search.who.int>.
- World Road Association (2003) <http://roadsafety.piarc.org/en/strategic-global-perspective/scope-road-safety-problem>.
- World Health Organization [WHO]. (2013) *Ten facts on global road safety. Fact File*. Available: <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/facts/en/index.html>. Accessed 14 April 2013.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Στην καθομιλουμένη, η έννοια του κινδύνου εκφράζει το «επικείμενο κακό» καθώς επίσης και την «πιθανή δυσάρεστη έκβαση» ενός συμβάντος.
http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/_Ektimisi.1113226784021.pdf

Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας

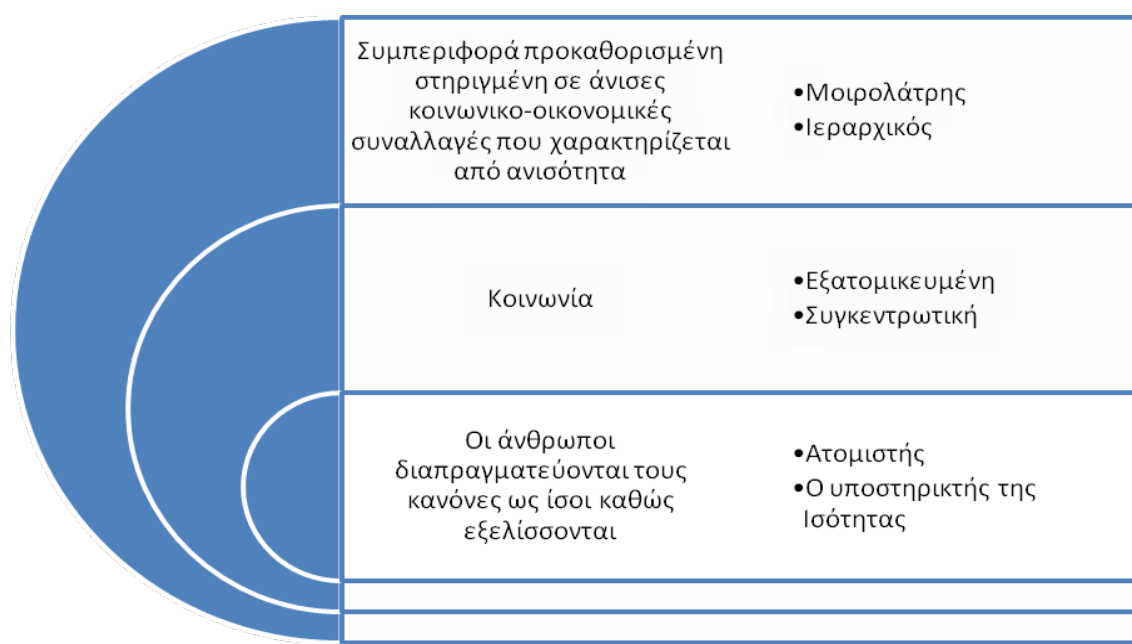
Η έννοια του κινδύνου

Ο κίνδυνος, «Risk» καθορίζεται από τους περισσότερους που θέλουν να τον μετρήσουν ως το προϊόν της πιθανότητας κάποιου μελλοντικού γεγονότος. Το μέλλον είναι αβέβαιο και αναπόφευκτα υποκειμενικό, δεν υφίσταται παρά μόνον στο μυαλό των ανθρώπων που προσπαθούν να το προβλέψουν. Οι προβλέψεις μας σχηματίζονται προβάλλοντας στο μέλλον περασμένες εμπειρίες. Η συμπεριφορά μας καθοδηγείται από τις προβλέψεις μας. Εάν προβλέπουμε τραυματισμό, αποφεύγουμε να αναλάβουμε δράση. Οι τιμές των ατυχημάτων, γενικά, δεν μπορούν να χρησιμεύσουν ως μετρήσεις του ρίσκου γιατί εάν είναι χαμηλές δεν σημαίνει οπωσδήποτε ότι ο κίνδυνος είναι χαμηλός. Μπορεί να σημαίνει ότι ένας υψηλός κίνδυνος έγινε αντιληπτός και αποφεύχθηκε. Ο στόχος, ωστόσο, της έρευνας για το ρίσκο είναι η μείωση του ρίσκου. Οι κυβερνήσεις είναι αδυσώπητες στις προσπάθειες που κάνουν για έναν ασφαλέστερο κόσμο. Όταν φθάνουν έναν ρυθμιστικό ή έναν προβλεπόμενο στόχο, δεν σταματούν. Αναγνωρίζουν ένα νέο ρίσκο και πιέζουν για νέους νόμους ή ρυθμίσεις, ή πιο αυστηρή ενδυνάμωση των ήδη υπαρχόντων νόμων και ρυθμίσεων (Adams, 2005, σελ.30).

Το αδυσώπητο αυτό κυνηγητό της μείωσης των κινδύνων έχει δημιουργήσει με την έννοια της ασφάλειας μια τρομερή βιομηχανία, όπως για παράδειγμα η ασφάλεια στο σπίτι (ασφάλεια των υλικών που χρησιμοποιούνται στην κατασκευή του σπιτιού), η προστασία των ευάλωτων ηλικιών, γέρων και παιδιών (ράμπες και κουπαστές σε σκάλες και μπάνια), η ασφάλεια από

φωτιά (πυροπροστασία, συναγερμοί, πυροσβεστήρες, άκαυστες πόρτες κ.λπ.), οι υπηρεσίες ασθενοφόρων, οι υπηρεσίες της ασφάλειας σε χώρους παιχνιδιών (ναυαγοσώστες σε θάλασσες και πισίνες, κατασκευαστές ασφαλών γηπέδων, κ.λπ.), συν τους ειδικούς οι οποίοι εκπαιδεύουν όλους τους προηγούμενους. Ασφάλεια στην εργασία και αυξημένη δραστηριότητα σημαίνει μεταφορές και ασφάλεια στους δρόμους και αυτά είναι καταστάσεις οι οποίες πρέπει να υποστηρίζονται από υποθέσεις σε δικαστήρια, πρόστιμα που κοστίζουν πολύ κ.λπ., (Adams, 2005, σελ. 31-32).

Υποστηρίζεται ότι οι έννοιες κίνδυνος και κουλτούρα συνδέονται (Thompson, Ellis, Wildavsky, 1990) στο πλαίσιο της θεωρίας της Κουλτούρας (Cultural Theory). Οι συγγραφείς αναζητούν τις πηγές των πεποιθήσεων γύρω από την ανθρώπινη φύση, οι οποίες καθοδηγούν τους ανθρώπους να αναλαμβάνουν δράση κατά του κινδύνου, δημιουργώντας διακριτά σχήματα. Η ουσία αυτών των πολιτισμικών σχημάτων φιλτράρεται σε μια τετραπλή τυπολογία. Αυτή η τυπολογία που ονομάζεται και «πλέγμα» έχει δύο άξονες και είναι βασισμένη στον τύπο της κοινωνίας στην οποία συμβιώνουμε.



Πίνακας: Διασκευή από τον Adams, 2005.

Η πολιτισμική θεωρία με λίγα λόγια λέει ότι, οι Ατομιστές είναι αυτοδημιούργητοι, σχετικά ελεύθεροι από τον έλεγχο των άλλων και προσπαθούν να ασκούν έλεγχο στο δικό τους περιβάλλον. Η επιτυχία τους συχνά μετριέ-

ται από τον πλούτο που διαθέτουν και των αριθμό των «ακολουθών» που μπορούν να διοικούν. Οι εφοπλιστές και άλλοι βιομήχανοι υψηλών εισοδημάτων αντιπροσωπεύουν αυτήν την κατηγορία.

Οι Ιεραρχικοί ζουν σε έναν κόσμο με ισχυρά όρια και συνταγές που δεσμεύουν νομικά. Οι κοινωνικές σχέσεις σε αυτόν τον κόσμο είναι ιεραρχικές και ο κάθε ένας γνωρίζει τη θέση του. Εύγλωττα παραδείγματα τέτοιων κοινωνιών είναι οι κάστες στην Ινδία.

Οι Ισονομιστές (αυτοί που υποστηρίζουν την ισότητα) έχουν ισχυρές αφοσιωμένες ομάδες, αλλά πολύ λίγο σεβασμό σε εξωτερικά επιβεβλημένους κανόνες, άλλους από αυτούς που επιβάλλονται από την φύση. Οι ομαδικές αποφάσεις επιτυγχάνονται δημοκρατικά και οι κανονισμοί των ηγετών τους επιτυγχάνονται με τη δύναμη της προσωπικότητας και της πειθούς. Μέλη θρησκευτικών σχέτων, κοινότητες -κομμούνες και περιβαλλοντικές ομάδες πίεσης ανήκουν σε αυτήν την κατηγορία.

Τέλος, οι Μοιρολάτρες ελέγχουν λίγο τις ίδιες τους τις ζωές. Δεν ανήκουν στις ομάδες οι οποίες ρυθμίζουν με αποφάσεις τις ζωές τους. Δεν ανήκουν σε σωματεία, είναι απόβλητοι, ή «ανέγγιχτοι», π.χ. η χαμηλότερη Ινδική κάστα. Έχουν παραιτηθεί στην μοίρα τους και δεν υπάρχει περίπτωση να προσπαθήσουν να την αλλάξουν (Douglas & Wildavsky, 1982).

Ωστόσο, αυτή η προσέγγιση έχει ήδη αμφισβητηθεί ως ένα πολύ στατικό μοντέλο, το οποίο αποτυγχάνει να εξηγήσει τις αλλαγές σε μαζικό επίπεδο οργανώσεων, καθώς και τις αλλαγές σε ατομικό επίπεδο, της αντίληψης του κινδύνου σε βάθος χρόνου. Επίσης, έχει ασκηθεί κριτική γιατί υπάρχουν περισσότερες κατηγορίες από τις κατηγορίες αυτές των κοινωνικών διαφοροποιήσεων, (Sjoberg, 2000). Για τους ψυχολόγους, τους κοινωνικούς λειτουργούς και τους επαγγελματίες υγείας, οι οποίοι έρχονται αντιμέτωποι με επικίνδυνες συμπεριφορές των πελατών τους, θα έπρεπε να προσθέτουν και άλλους όρους στο λεξιλόγιό τους όπως: φόβος, ελπίδα, πλάκα, σχέδιο, σύγκρουση (conflict), χρόνος, καθήκον και συνήθεια (Parsloe, 2005).

Οι αρχές της Θεωρίας του Πολιτισμού (Cultural theory), όσον αφορά στην αντίληψη του κινδύνου, φαίνεται να έχουν επηρεάσει τις έρευνες, ωστόσο, δεν επηρέασαν τόσο την πρακτική σε εφαρμογή πολιτικών όσον αφορά στις αναλύσεις του ρίσκου. Η πολιτισμική θεωρία υποθέτει ότι ο αποδέκτης του κινδύνου είναι ενεργός και όχι παθητικός και η θεωρία έχει ανθρωπολογικές ρίζες. Σύμφωνα με την έρευνα της Mary Douglas (1966), «Purity and Danger» εισήχθη η έννοια ότι «...οποιοιδήποτε αντικειμενικοί κίνδυνοι και να υφίστανται στον κόσμο που μας περιβάλλει, οι κοινωνικές οργανώσεις θα δώσουν έμφαση σε αυτούς, οι οποίοι ενδυναμώνουν την ηθική, πολιτική

ή θρησκευτική τάξη, η οποία συγκρατεί την ομάδα», στον (Krimsky & Golding, 1992, σελ. 87). Για τους Douglas και Wildavsky (1982), η θεωρία προτείνει τέσσερες πολιτισμικές διαστάσεις (μοιρολατρία, ιεραρχία, ατομισμός και ισότητα. Οι ατομιστές, για παράδειγμα, έχουν λίγη συμπάθεια για τις ιεραρχικές δομές και την προσκόλληση σε ομάδα. Στην συνέχεια οι Wildavsky & Dake (1990) υποστηρίζουν ότι αυτή η θεωρία μπορεί να εφαρμοστεί ώστε να προβλέψει ποιος θα αντιληφθεί ιδιαίτερους κινδύνους σαν τέτοιους. Ωστόσο, η εμπειρική βάση για μια τέτοια υπόθεση είναι ανεπαρκής (Oltedal & Rundmo, 2006).

Ένας εναλλακτικός τρόπος για να αντιληφθούμε την κουλτούρα είναι, ωστόσο, να την αντιληφθούμε από τις συνέπειές της στα πιστεύω, τις στάσεις και τις αξίες της. Σύμφωνα με τον Hofstede (2001), η κουλτούρα ελέγχει κυρίως πέντε διαστάσεις. 1) Την απόσταση από τη δύναμη, 2) τον ατομισμό σε αντίθεση με τη συλλογικότητα, 3) την αρρενωπότητα σε αντίθεση με τη θηλυκότητα, 4) την αποφυγή της αβεβαιότητας και 5) τη μακροχρόνια κατεύθυνση σε αντίθεση με τη βραχυπρόθεσμη. Οι Klidas et al. (2003) υποστηρίζουν ότι τα παράγωγα της Κουλτούρας μπορεί να σχετίζονται με την ασφάλεια των δρόμων. Για παράδειγμα, υποστηρίζουν ότι οι κουλτούρες με Υψηλή Αποφυγή της Αβεβαιότητας τείνουν να χαρακτηρίζονται από αγχωμένα και νευρικά άτομα, τα οποία επικαλούνται τον αυτοσχεδιασμό και την άμεση ανταπόκριση στα συστήματα ασφάλειας.

Το δίλημμα που υπάρχει σε μια κοινωνία με «κουλτούρα αυτοκινήτου» είναι ότι αυτή η κουλτούρα της οδήγησης έρχεται σε σύγκρουση με τις ρυθμίσεις για την ασφάλεια στην οδήγηση και με την ενδυνάμωση αυτών των ρυθμίσεων. Ένα άλλο δίλημμα είναι το μέτρο του κινδύνου που είναι πρόθυμη να δεχτεί η κοινωνία του κινδύνου, η (Risk society). Αυτή η διαμάχη ανακύπτει σε αρκετές χώρες οι οποίες υιοθετούν την άποψη της απόλυτης απόρριψης των μοιραίων συγκρούσεων, των *zero fatalities* (καθόλου θανατηφόρα) και αυτήν ακόμα την έννοια του θανάτου από τις συγκρούσεις στο δρόμο, ως απαράδεκτη (Guttman, 2014).

Ένας πιθανός λόγος, γιατί η πλειονότητα των ερευνών δεν θεώρησε την κουλτούρα ως καθοριστικής βαρύτητας παράγοντα, σχετικό με την ασφάλεια, είναι γιατί οι έρευνες συνήθως εστιάζουν στην αντίληψη του κινδύνου (risk perception) η οποία μπορεί να μην συνδέεται με την εν γένει συμπεριφορά (Nordfjaern, Jorgensen, Rundmo, 2011, Nordfjaern, Simsekoglou, Rundmo, 2014).

Η γνωστική ψυχολογία όμως ενδιαφέρεται για τους πολλούς παράγοντες που επηρεάζουν την ατομική κρίση και επιλογή. Παράγοντες που επηρεά-

ζουν την αντίληψη του κινδύνου, τις μεροληψίες κρίσης, και την κρίση και την επιλογή υπό το καθεστώς χαμηλής πιθανότητας να συμβεί ένα γεγονός. (Krimsky and Golding, 1992).

Η διαθεσιμότητα τόσων μεροληψιών εκφράζει την τάση πολλών ανθρώπων να υπολογίζουν την πιθανότητα του να συμβεί ένα γεγονός από την ευκολία με την οποία μπορούν να ανακαλέσουν από τη μνήμη τους μια πληροφορία που να αφορά το γεγονός αυτό. Ιδιαίτερα οι οδηγοί αυτοκινήτων συχνά εκδηλώνουν μια αισιόδοξη μεροληψία έχοντας την πεποίθηση ότι «ένα ατύχημα δεν θα συμβεί σε εμένα»! Τα άτομα αγνοούν τα χαμηλής πιθανότητας γεγονότα, υποθέτοντας ότι είναι κάτω από το όριο της ανησυχίας. Όταν ξεκίνησε η συζήτηση για τις ζώνες οδήγησης, τα άτομα δίσταζαν να δεθούν γιατί θεωρούσαν, ότι η πιθανότητα το ταξίδι που θα έκαναν θα μπορούσε να αποβεί μοιραίο ήταν εξαιρετικά χαμηλή (Slovic, Fischhoff, & Lichtenstein, 1978).

Απομένει να εξετάσουμε τις «μη-λογικές» πρακτικές των ανθρώπων, τις κοινωνικές, πολιτισμικές, οικονομικές, και πολιτικές αξίες. Παρόλο που ο όρος «κουλτούρα οδικής ασφάλειας», (traffic safety culture) είναι διφορούμενος και αδόκιμος, ωστόσο, από πολλές έρευνες δεχόμαστε ότι υπάρχει μια ενδογενής μεταβλητή, η οποία μπορεί να ενσωματώσει στην έννοια της κουλτούρας τις έννοιες της υγείας και των ασφαλών συμπεριφορών γενικά (Rosen, 1997, Payer, 1998, Cooper, 2000).

Δεχόμαστε ότι η έννοια της κουλτούρας ασφάλειας στον δρόμο επηρεάζει τις συμπεριφορές διακινδύνευσης και θεωρούμε ότι μπορούμε να αναπτύξουμε αποτελεσματικές παρεμβάσεις ασφάλειας στον δρόμο.

Καταρχήν, η εφαρμογή της οδικής κουλτούρας ασφάλειας (traffic safety culture) θα πρέπει 1) να προσδιορίσει τα στοιχεία που επηρεάζουν τις επικίνδυνες συμπεριφορές και 2) να προσδιορίσει τις συνθήκες στις οποίες λειτουργούν αυτές οι συμπεριφορές.

Σύμφωνα με τον Lonero (2007) η οδηγική συμπεριφορά επηρεάζεται πολύ από την τοπική κουλτούρα οδήγησης, ως «κοινή πρακτική, προσδοκίες, άτυπους κανόνες, τους οποίους οι οδηγοί μαθαίνουν από παρατήρηση από τους άλλους οδηγούς στις κοινότητές τους». Επομένως, όπως μια αλλαγή στην κουλτούρα μπορεί να οδηγήσει σε μια αλλαγή της ρυθμισμένης από κανόνες συμπεριφοράς, η αντίληψη από αυτήν την μετακίνηση του συμπεριφορικού προτύπου θα αλλάξει το πεδίο της κοινωνικής σκέψης/γνώσης. Οι συμπεριφορές αναφέρονται σε πράξεις οι οποίες αποτελούν παράδειγμα, ως τελετουργικές συμπεριφορές ή σε πράξεις, οι οποίες αξιολογούν την συμμετοχή στην ομάδα. Οι κατασκευές από την άλλη, (artifacts) είναι σύμ-

βολα, εκφράσεις και εργαλεία της κουλτούρας, όπως είναι οι νόμοι που καθοδηγούν την πολιτισμική συμφωνία.

Η κοινωνική γνώση είναι σημαντική πλευρά της κουλτούρας η οποία κινητοποιεί τις συμπεριφορές που στηρίζονται στην κουλτούρα. Όψεις της κοινωνικής γνώσης μέσα σε μια κουλτούρα περιλαμβάνουν: 1) τις αξίες που εκτιμώνται από την κοινωνία, 2) τις πεποιθήσεις γύρω από το ποιες συμπεριφορές είναι φυσιολογικές μέσα στην κοινωνία, 3) πιθανές εκβάσεις από την παραβίαση αυτών των φυσιολογικών συμπεριφορών, 4) αντιμετώπιση αυτών των συμπεριφορών και 5) συλλογική επιρροή των γνωστικών παραγόντων στην ατομική διαδικασία λήψης απόφασης.

Κουλτούρα ασφάλειας σε μια χώρα

Σύμφωνα με τον Adriaanse (1993), στην προσπάθειά του να χτίσει δείκτες που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν σε περιβαλλοντικές πολιτικές διακρίνει την απλοποίηση, την ποσοτικοποίηση και την επικοινωνία. Βασικά, με αυτούς τους όρους γίνεται μια προσπάθεια να εξηγηθούν πολύπλοκα φαινόμενα με σχετικά απλούς δείκτες. Αυτοί οι δείκτες λοιπόν μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να χαρακτηρίσουμε και να συγκρίνουμε την ασφάλεια σε μια χώρα.

Σύμφωνα με τους Wegman et al. (2008) με την έκθεση του «SUNflower», (Sunflower: report) <http://www.swov.eu/rapport/sunflower/sunflowernext.pdf> διακρίνεται ως δείκτης κυρίως η *ποιότητα της ασφάλειας των δρόμων* (road safety performance indicator). Επίσης, οι *τελικές μετρήσεις* (final outcomes) οι οποίες αφορούν τον αριθμό αυτών που σκοτώνονται και αυτών που τραυματίζονται, ο *ενδιάμεσος δείκτης* (intermediate outcomes) αφορά τον δείκτη της απόδοσης/επίδοσης ασφάλειας μιας χώρας και, τέλος, ακολουθούν οι *κοινωνικές συνέπειες* (social costs). Για τους συγγραφείς του «SUNflower report», όταν βασιζόμαστε στον αριθμό των ανθρώπων που έχουν σκοτωθεί ή τραυματιστεί, καθώς και στις συνέπειες που έχουν τα οδικά συμβάντα, μπορούμε να κατανοήσουμε τα κοινωνικοοικονομικά εμπόδια που έχουν οι διαφορετικές κοινωνίες για να αντιμετωπίσουν τις οδικές συγκρούσεις σε σχέση με άλλες απειλές για την υγεία συνολικά και με άλλες προτεραιότητες (Elvik and Weistein, 2005). Μπορούμε λοιπόν να δημιουργήσουμε ένα σημείο αναφοράς (Benchmarking) και να αξιολογήσουμε την ασφάλεια μιας χώρας;

Από τη γνωστική οπτική, η κουλτούρα ασφάλειας στον δρόμο ορίζεται ως οι αντιλήψεις που έχουν οι άνθρωποι γύρω από το ποιες συμπεριφορές είναι φυσιολογικές στον περίγυρό τους και ποιες προσδοκίες μπορούν να έχουν

εάν παραβιάσουν αυτά τα συμπεριφοριστικά πρότυπα. (Traffic Safety Culture, U.S. Department of Transportation, 2010)

Μια κεντρική υπόθεση στις θεωρίες της κοινωνικής γνώσης είναι η *κοινωνιο-οικολογική οπτική*, (social-ecological perspective), επειδή η κουλτούρα λειτουργεί σε πολλαπλά επίπεδα. Δεν είναι μόνον οι ατομικές στάσεις και πεποιθήσεις, είναι επίσης τα κανονιστικά πρότυπα που διαμοιράζονται στην κοινότητα. Είναι και η κουλτούρα των οργανισμών και άλλων παραγόντων, οι οποίοι είτε έχουν πολιτική που υιοθετεί, είτε εμποδίζει τον κίνδυνο, καθώς και η κουλτούρα των κοινοτήτων που ενδυναμώνει ή αποδυναμώνει τις συμπεριφορές διακινδύνευσης (Scheier, 2001).

Η *κοινωνιογνωστική θεωρία* (Social Cognitive Theory), (SCT) απεικονίζει την ανθρώπινη συμπεριφορά ως μια διπλή αλληλεπίδραση ανάμεσα σε εσωτερικούς ψυχολογικούς παράγοντες του ατόμου και την εξωτερική παρατήρηση της κατάστασης (Cooper, 2000). Ψυχολογικοί παράγοντες περιλαμβάνουν στόχους, προσδοκίες και στάσεις που λειτουργούν ως προϋπάρχοντα σχήματα στη συμπεριφορά.

Δύο σημαντικοί ψυχολογικοί παράγοντες παρατηρούνται σε αυτήν τη θεωρία, η αυτό-αποτελεσματικότητα και οι προσδοκίες. Η αυτό-αποτελεσματικότητα ορίζεται ως τα πιστεύω των ανθρώπων για το ότι μπορούν να ασκήσουν έλεγχο στον εαυτό τους και στην συμπεριφορά τους και, επίσης, στο κοινωνικό τους περιβάλλον, καθώς και πόσο αντέχουν αντιμετωπίζοντας στρεσογόνες καταστάσεις» (Bandura, 1977, 1989).

Σύμφωνα με τον Bandura, μόνο όταν η αποτελεσματικότητα είναι υψηλή και οι προσδοκίες είναι θετικές, τότε οι άνθρωποι θα αποφασίσουν να εκτελέσουν συγκεκριμένες συμπεριφορές. Η κοινωνιογνωστική θεωρία έχει χρησιμοποιηθεί σε πολλές παρεμβάσεις και σε πολλές αξιολογήσεις παρεμβάσεων.

Μια άλλη κεντρική θεωρία στις θεωρίες της κοινωνικής γνώσης είναι η *θεωρία της προγραμματισμένης συμπεριφοράς*, (Theory of Plan Behaviour) (TPB), που αναφέρεται στην τάση η οποία δεσμεύει τη συμπεριφορά και προβλέπει τις συνθήκες κάτω από τις οποίες αυτή θα εκφραστεί. Σύμφωνα με αυτή την θεωρία τα άτομα σχηματίζουν προθέσεις που έχουν ενσωματωθεί από προηγούμενες παρόμοιες αναφορές. Αυτό γίνεται οικιοθελώς, ιδιαίτερα όταν η απαιτούμενη προσπάθεια είναι ήπιας δυσκολίας (Ajzen, 1991). Αυτό το μοντέλο δηλώνει ότι οι συμπεριφορικές προθέσεις βασίζονται σε στάσεις απέναντι στην συμπεριφορά, σε υποκειμενικές νόρμες και στον έλεγχο της συμπεριφοράς ο οποίος γίνεται αντιληπτός από το άτομο. Η στάση αυτή βασίζεται στην αξιολόγηση των συνεπειών της συμπεριφοράς και των πεποιθήσεων γύρω από την αξία αυτών των συνεπειών. Οι υ-

ποκειμενικές νόρμες σε αυτό το μοντέλο ορίζονται ως η αντίληψη που έχει το άτομο για τη γνώμη των άλλων γύρω από την καταλληλότητα ή μη της συμπεριφοράς του. Έτσι καθορίζεται και ο συμπεριφορικός έλεγχος ανάλογα και με την δυσκολία της εκτέλεσης της συγκεκριμένης συμπεριφοράς, καθώς και ανάλογα με τον βαθμό της αποφασιστικότητας του να δεσμευτεί το άτομο στη συγκεκριμένη συμπεριφορά.

Σύμφωνα με τον Parker (2002) που χρησιμοποίησε video με πρόθεση να αλλάξει τις στάσεις των οδηγών απέναντι στην ταχύτητα, υποστήριξε ότι οι στάσεις, οι ηθικές αξίες και οι προηγούμενες συγκρούσεις ήταν σημαντικοί προγνωστικοί δείκτες για την ανάπτυξη ταχύτητας σε προσομοιωτές οδήγησης. Το μοντέλο της «TPB» έχει χρησιμοποιηθεί για καμπάνιες γύρω από σεξουαλικές πρακτικές, προθέσεις γεννητικότητας, πρόληψη του καρκίνου του προστάτη, αλκοολισμό και άλλα (Fishbein, Middlestadt, & Hitchcock, 1991, Crawford & Boyer, 1985).

Τέλος, αυτή η προσέγγιση μας προσφέρει τη δυνατότητα να εξερευνήσουμε τα διλήμματα και τις συγκρούσεις που υπάρχουν γύρω από τους κίνδυνους με όρους πολλαπλά κοινωνικά κατασκευασμένων εννοιών, πλαισιωμένων από πολιτισμικά φίλτρα (Gabe, 1995).

Άλλο ένα ζήτημα που έχει προκύψει είναι ότι ο ρόλος των ΜΜΕ στην ενίσχυση των επιλογών ρίσκου που κάνουν οι άνθρωποι δεν έχει ακριβώς μελετηθεί (Krimsky & Golding, σελ. 358, 1992).

Θεωρίες και μοντέλα οδηγικής συμπεριφοράς

Το επιχείρημα για την ανάγκη θεωριών, οι οποίες να συνδέουν την συμπεριφορά και την ασφάλεια στην οδήγηση, έχει το νόημα ότι η απουσία των θεωριών αυτών καθιστά αδύνατα τα μέτρα που πρέπει να παρθούν για να αντιμετωπιστεί ο ανθρώπινος παράγοντας στην διακινδυνευμένη οδήγηση. Στο παρόν εγχειρίδιο είναι σαφές ότι επικεντρωνόμαστε περισσότερο στον ανθρώπινο παράγοντα.

Παρ' όλη τη λεπτότητα των θεωριών που συνοδεύουν την ανθρώπινη συμπεριφορά γενικά και την οδηγική συμπεριφορά ιδιαίτερα, αυτές δεν μπορούν να αναλυθούν σε μια απλή μαθηματική εξίσωση και να μας οδηγήσουν σε μια υψηλού επιπέδου προγνωστική αξιοπιστία. Αυτό συμβαίνει απλά γιατί η ανθρώπινη συμπεριφορά κυβερνάται από πολλαπλούς παράγοντες και από αλληλεπιδράσεις αυτών των παραγόντων, πολλοί μάλιστα από αυτούς λειτουργούν σε ένα ασυνείδητο επίπεδο. Επομένως, είναι ένα σημαντικό άλμα λογικής το γεγονός της πρόβλεψης της συμπεριφοράς του οδηγού από θεωρητική άποψη, όσο λεπτομερής και πολύπλοκη και αν είναι αυτή η

πρόβλεψη. Ωστόσο, τα θεωρητικά μοντέλα της συμπεριφοράς του οδηγού είναι σημαντικά εάν πρόκειται να κατανοήσουμε το πώς οι αλλαγές στα οχήματα, στις οδικές υποδομές, στο κοινωνικό και νομικό περιβάλλον μπορούν να επηρεάσουν τη συμπεριφορά του. Εάν μπορούμε να λάβουμε μέτρα που να συμφωνούν με κάποια από τα μοντέλα-θεωρίες που παρουσιάζουμε σε αυτό το βιβλίο, θα μπορέσουμε να έχουμε κάποιο βαθμό αποτελεσματικότητας, παρόλο που οικονομικά μπορεί να είναι ασύμφορο. Ιδιαίτερη προσοχή για τη συμπεριφορά του οδηγού σε διαφορετικές καταστάσεις θα μπορούσε να δοθεί στην εκπαίδευση των οδηγών ώστε να έχουν τα κατάλληλα σχήματα και σενάρια για να αναγνωρίζουν σωστά τις καταστάσεις στις οποίες ενέχονται και να τροποποιήσουν την συμπεριφορά τους.

Επίσης, τα μοντέλα στα οποία αναφερόμαστε μπορούν να επηρεάσουν τους σχεδιαστές των οδών και να τους προτρέψουν να ενσωματώσουν ποικίλες παραμέτρους της διαδικασίας της πληροφορίας προς τον οδηγό για να βελτιώσουν τον χρόνο μιας μεταβατικής κατάστασης, ενός σινιάλου της κυκλοφορίας (π.χ. το κίτρινο φανάρι), ενεργοποιώντας έτσι τον οδηγό ώστε να ανταποκριθεί στα σήματα ανάλογα με τα εσωτερικά του σχήματα. Μέσα από το όχημα μπορούμε να μειώσουμε τον όγκο των πράξεων που έχει να κάνει ο οδηγός, παρακολουθώντας τις πράξεις του και την κίνηση του αυτοκινήτου (π.χ. ταχύτητα, κινήσεις του τιμονιού, ταχύτητα των υαλοκαθαριστήρων) και βασιζόμενοι σε τέτοιες παραμέτρους μπορούμε να μειώσουμε τη διαθεσιμότητα των συσκευών που αποσπούν την προσοχή του οδηγού, όπως η χρήση κινητού ή η εισαγωγή πληροφοριών στο σύστημα πλοήγησης (navigation system). Αντιλαμβανόμενοι τις εκδηλώσεις και τις συνέπειες της κούρασης στη συμπεριφορά του οδηγού και κατ' επέκταση στον έλεγχο του οχήματός του, μπορούμε να σχεδιάσουμε συστήματα παρακολούθησης που να θέτουν σε επιφυλακή τους οδηγούς, αποφεύγοντας την φθορά της κούρασης. Αυτά αφορούν την τεχνολογία, η οποία μπορεί να είναι βοηθητική με έναν εξυπνότερο και φιλικότερο τρόπο απέναντι στους οδηγούς.

Οι επαγγελματίες υγείας μαθαίνουν ο ένας από τον άλλον συνεργαζόμενοι και η κατάλληλη ανάμιξη θεωρίας και πρακτικής είναι κύριας σημασίας. Επίσης, η ανάγκη για επίβλεψη (supervising) των επαγγελματιών υγείας είναι σημαντική. Η ανάληψη ρίσκου το οποίο μάλιστα έχει γίνει σχεδόν «κανονικό» στην καθημερινή μας ζωή, δεν μπορεί να νοηθεί μόνο θεωρητικά. Η κατάρτιση των επαγγελματιών υγείας, μέσω της εμπειρίας που τους παρέχουν οι περιπτώσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν, είναι πάντα η καλύτερη.

Εδώ είναι σημαντικό να εξηγήσουμε κάποιες έννοιες.

Για τον κίνδυνο (Risk), υπάρχουν αρκετοί ορισμοί με διαφορετικές μορφές στην επιστήμη που ασχολείται με την ασφάλεια (Hakkert & Brajmaister, 2002) όπου αυτός ορίζεται ως το προϊόν μιας απειλής και της πιθανότητας αυτής της απειλής να συμβεί (Al-Sharrah, et al., 2007).

Ιδιαίτερα στην ασφάλεια των δρόμων ο κίνδυνος είναι μια αναμενόμενη έκβαση δεδομένης μια συγκεκριμένης έκθεσης στον δρόμο (π.χ. ανά μονάδα έκθεσης). Οι εκβάσεις είναι συνήθως ο αριθμός των «ατυχημάτων» ή των θυμάτων συγκεκριμένου τύπου ή και οι χρηματικές συνέπειες οι οποίες περιλαμβάνουν πλήρεις κοινωνικο-οικονομικούς όρους των «ατυχημάτων» που συμβαίνουν στους δρόμους (Papadimitriou et al., 2013).

Το «Risk assessment» είναι η συνειδητοποίηση, η διαδικασία ανάλυσης και αξιολόγησης πιθανών απωλειών από έναν δεδομένο κίνδυνο (International Standards Organisation, 2002 και 2004, Chambers, R., 1989, 1-7) χρησιμοποιώντας τον συνδυασμό πληροφοριών που μας γίνονται γνωστές γύρω από την κατάσταση, τη γνώση για την υποβόσκουσα διαδικασία και τις κρίσεις γύρω από την πληροφορία, η οποία δεν είναι γνωστή ή καλά κατανοητή (Krimsky and Golding, 1992).

«Risk management» είναι η αντιμετώπιση ή διαχείριση συνδυαστικά ενός εργαλείου διαχείρισης κινδύνου μαζί με αποφάσεις για το πώς θα χειριστούμε αυτόν τον κίνδυνο λαμβάνοντας υπόψιν μας τεχνικές και κοινωνικές όψεις. Είναι μέρος μιας μεγαλύτερης διαδικασίας απόφασης που λαμβάνει υπόψιν της τεχνικές και κοινωνικές όψεις της κατάστασης κινδύνου. Πρώτα πληροφορούμαστε με το «risk assessment» το πώς θα μπορούμε να χειριστούμε αυτόν τον κίνδυνο. Τέλος αξιολογούμε τον κίνδυνο με κρίσεις και αξίες μέσα στο πλαίσιο το οποίο φαίνεται ως το πιο αποτελεσματικό και κοινωνικά αποδεκτό (OECD, 2006).



Συμπέρασμα

Δεν θα «ξεφορτωθούμε» τον κίνδυνο, μπορούμε μόνο να αποκτήσουμε έναν πιο συστηματικό τρόπο, ώστε να βοηθήσουμε τους ανθρώπους να ελέγχουν περισσότερο τις ζωές τους. Υπάρχει ανάγκη να εργαζόμαστε και να εκπαιδευόμαστε, ώστε ως επαγγελματίες υγείας να αυξήσουμε τα πλεονεκτήματα και να μειώσουμε

τις ζημιές. Διαχείριση του κινδύνου σημαίνει να αναγνωρίσουμε τα πιθανά οφέλη με την αξιολόγησή του και, συνεπώς, να μειώνονται οι βλάβες που συμβαίνουν ως αποτέλεσμα του κινδύνου.

Τέλος, ο ανθρώπινος παράγοντας είναι πάντα αυτός που επιδέχεται αλλαγή και τροποποίηση. Η κουλτούρα και τα πολιτισμικά περιβάλλοντα θα αλλάξουν με την «κρίσιμη μάζα» των διαφοροποιημένων αντιλήψεων των ανθρώπων σε ατομικό επίπεδο, στον βαθμό που είμαστε ενταγμένοι σε ένα δημοκρατικό, πολιτικό περιβάλλον. Εξάλλου, οι μικρές, επιμέρους αλλαγές σε ένα ζωντανό σύστημα κάνουν τη διαφορά στο σύνολο σε βάθος χρόνου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Adams J. (2005) *Risk*. Routledge, London & New York
- Adriaanse, A. (1993) *Environmental policy Performance Indicators. A Study on the Development of Indicators for Environmental Policy in the Netherlands*. Ministry of housing, Physical Planning and the Environment. Sdu publishers, The Hague.
- Ajzen, I. (1991) The theory of planned behaviour, *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179–211.
- Al-Sharrah, G.K., Edwards, D., Hankinson, G. (2007) A new safety risk index for use in petrochemical planning, *Process Saf. Environ. Prot.* 85 (6), 533–540.
- Bandura, A. (1977) *Social learning theory*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, p. 194.
- Bandura, A. (1989) Perceived self-efficacy in the exercise of control over AIDS infection. Στο V.M. Mays, G.W. Albee, & S.S. Schneider (Eds.), *Primary prevention of AIDS: Psychological approaches*, pp. 128–141. Newbury Park, CA: Sage, p. 128.
- Chambers, R. (1989) Vulnerability, coping and policy, in *IDS Bulletin*, 20 (2).
- Cooper, S. D. (2000) Towards a model of safety culture, *Safety Science*, 36, 111–136
- Crawford, T.J., & Boyer, R. (1985). Salient consequences, cultural values, and childbearing intentions. *Journal of Applied Social Psychology*, 15, 16–30.
- Douglas, M., and Wildavsky, A. (1982) *Risk and Culture: An Essay on the Selection of Technical and Environmental Dangers*. Berkeley: University of California Press.
- Elvik, R., Weisten, K. (2005) *Barriers to the use of Efficiency Assessment Tools in Road Safety policy*. Workpackage 2 of the European Research project ROSEBUD. TOI rapport 785/2005, Institute of Transport Economics, Oslo.
- Fishbein, M., Middlestadt, S. E., & Hitchcock, P. J. (1991) Using information to change sexually transmitted disease related behaviors: An analysis based on the theory of reasoned action. In J.N. Wasserheit, S.O. Aral, and K. K. Holmes (Eds.), *Research issues in human behavior change and sexually transmitted diseases in the AIDS era* (243–257). Washington, DC: American Society for Microbiology.
- Gabe J. (1995) *Medicine Health and Risk*, ed. Blackwell Publishers Ltd.
- Guttman N. (2014) *Communication, Public Discourse, and Road Safety Campaigns: Persuading people to be safer*, Taylor & Francis.
- Hakkert, A.S., Braimaister, L. (2002) *The uses of exposure and risk in road safety studies*. SWOV report R-2002-12. SWOV, Leidschendam, the Netherlands.

- Hofstede, G. (2001) *Culture's consequences, second edition: comparing values, behaviors, institutions and organizations across nations*, Thousand Oaks CA: Sage.
- International Organization for Standardization. (2002) *Risk Management- Vocabulary – Guide for use in standards*, ISO guide 73:2002, Geneva.
- International Organization for Standardization. (2004) *Management of information and communications technology security Part 1: Concepts and models for information and communications technology security management*, ISO/IEC 13555-1:2004, Geneva.
- Klidas, A., Vinken, H., Vulto, W., Lievense, P. (2003) Culture and Self – regulation. A Comparative Study on Cultural Contingencies and Self-regulation in Road transport Safety in the Netherlands. In: *Main Report. Dutch Ministry of Transport Public Works and Water Management*, ISBN: 90-808024-1-7.
- Krimsky S. and Golding, D. (1992) *Social theories of risk*, Praeger, Westport, Connecticut, London.
- Lonero, L. P. (2007) Finding the next cultural paradigm for road safety. In AAA Foundation for Traffic Safety (Ed.), *Improving traffic safety culture in the United States: The journey forward*. Washington, DC: AAA Foundation for Traffic Safety, p. 7.
- Nordfjaern, T., Jorgensen, S.H., Rundmo, T. (2011) A cross-cultural comparison of road traffic risk perceptions, attitudes towards traffic safety and driver behaviour, *J. Risk Res.* 14, 657-684.
- Nordfjaern, T., Simsekoglou O., Rundmo T. (2014) Culture related to road traffic safety: A comparison of eight countries using two conceptualizations of culture, *Acc. Anal. And Prev.* 62. 319-328.
- OECD, (2006) *Studies in Risk Management*. <http://www.oecd.org/denmark/36099961.pdf>
- Oltedal, S., Rundmo, T. (2006) Using cluster analysis to test the cultural theory of risk perception. *Transport. Res. Part F: Traffic Psychol. Behav.* 10, 254-262.
- Papadimitriou E., Yannis G., Bijleveld, F., Cardoso J.L. (2013) Exposure data and risk indicators for safety performance assessment in Europe, *Acci An and Prev* 60 371– 383.
- Parker, D. (2002) Changing drivers' attitudes to speeding: Using the theory of planned behaviour. In D. Rutter & L. Quinne (Eds.), *Changing health behaviour* (pp. 138–152). Buckingham: Open University Press.
- Parsloe, Ph. (2005) *Risk Assessment in Social Care and Social Work*, Jessica Kingsley Pub. London and Philadelphia.
- Payer, H. (1998) ISM Code: The future impact. *Safety at Sea*, 350, 12-14.
- Rosen, M. (1997) Towards a global nuclear safety culture, *Nuclear Energy*, 36, 287-289.
- Scheier, L. M. (2001) Etiologic studies of adolescent drug use: A compendium of data resources and their implications for prevention. *Journal of Primary Prevention*, 22, 125–168.
- Sjoberg, L. (2000) Factors in risk perception, *Risk. Anal.* 20, 1-12.
- Slovic, P., B. Fischhoff, & S. Lichtenstein. (1978) Accident Probabilities in Seat Belt Usage: A Psychological Perspective. *Accid. Anal. And Prev.* 10: 281-285.
- Thompson, M., R. Ellis, and A. Wildavsky. (1990) *Cultural Theory*, Boulder, CO: Westview Press.
- Traffic Safety Culture, U.S. Department of Transportation, (2010), <http://safety.transportation.org/doc/web2%20Safety%20Culture%20White%20Paper.pdf>
- Wegman, F., Commandeur, J., Doveh, E., Eksler, V., Gitelman, V., Hakker, S., Lynam, D., Oppe, S. (2008) *SUNflowerNext: Towards a Composite Performance Index*. SWOV, Leidschendam, The Netherlands.

Wildavsky, A., Dake, K. (1990) *Theories of risk perception: who fears what and, why?* Daedalus 119, 41-60.

Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας:

<http://www.elinyae.gr/el/index.jsp>

http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/_Ektimisi.1113226784021.pdf

<http://www.swov.eu/rapport/sunflower/sunflowernext.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΟΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Συννυπαίτιος σε ποσοστό 30% σε περίπτωση τροχαίου θεωρείται ο συνοδηγός που γνωρίζει ότι ο οδηγός του αυτοκινήτου είναι μεθυσμένος και δέχεται να επιβιβαστεί

Απόφαση του Αρείου Πάγου

Πηγή: <http://www.protothema.gr/greece/article/448345/>



Φύλο – Ηλικία – Χρήση ουσιών – Αλκοόλ

Στο παρόν κεφάλαιο παραθέτουμε δημοσιεύσεις που ασχολούνται με κοινωνικοδημογραφικές μεταβλητές όπως Φύλο-Ηλικία κλπ. Επίσης το κεφάλαιο αυτό αναφέρεται ιδιαίτερα σε μελέτες που έχουν γίνει στον ελληνικό χώρο και περιλαμβάνει επίσης μεταβλητές όπως χρήση ουσιών, αλκοόλ, κούραση,

περιοχή καθώς και ώρα της ημέρας που συνέβη η σύγκρουση. Το κεφάλαιο διατρέχεται ακόμη από ευρήματα ερευνών που συσχετίζουν τον τρόπο ζωής, τη χρήση κινητού σαν μεταβλητές που παρεμβάλλονται στην διακινδυνευμένη οδηγική συμπεριφορά. Σε κάποιους από αυτούς τους παράγοντες αναφερόμαστε αναλυτικότερα και σε επόμενα κεφάλαια.

Η οδική ασφάλεια συνιστά καίριο κοινωνικό ζήτημα, του οποίου οι συνέπειες και το κόστος δεν δύναται να παραβλεφθούν. Σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο οι ανθρώπινες απώλειες αντιστοιχούν σε αριθμό υψηλότερο από 35.000 και σε 1.500.000 τραυματισμούς, αντιστοιχώντας σε 130 δισεκ. ευρώ σε κοινωνικό κόστος κατά προσέγγιση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2010). Ακολούθως, το 2009, το κόστος των τροχαίων συγκρούσεων για την Ελλάδα ανήλθε στα 4 δισεκ. ευρώ (ERSO, 2015), καταλαμβάνοντας την πρώτη θέση σε απώλειες

μεταξύ των 30 χωρών της Ευρώπης. Συμπεριλαμβάνοντας και το κόστος που προκύπτει από τους τραυματισμούς και τις υλικές ζημιές, το ποσό αυτό τριπλασιάζεται, αποτελώντας για την Ελλάδα ποσοστό υψηλότερο του 4% του ΑΕΠ της (IRTAD, 2014).

Ως θανατηφόρα απώλεια σύμφωνα με την «International Road Traffic & Accident Data Base» (IRTAD) (2014) νοείται ο άμεσος ή εντός 30 ημερών θάνατος που προκύπτει από τροχαίο συμβάν. Το 2014 το ποσοστό της θνησιμότητας από τροχαίες συγκρούσεις στην Ελλάδα αντιστοιχούσε σε ποσοστό της τάξεως του 72% (European Commission, 2015).

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2015), το φύλο αποτελεί σημαντικό παράγοντα ως προς τις τροχαίες συγκρούσεις. Το 76% του συνόλου των θανάτων αφορά άρρενες, αγόρια και άνδρες. Το 17% εκ του συνόλου των θανατηφόρων τροχαίων συγκρούσεων αντιστοιχεί στην ηλικιακή ομάδα των νέων, ηλικίας 15-24 ετών, παρόλο που η συγκεκριμένη ομάδα παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μείωση στις απώλειες συγκριτικά με τις υπόλοιπες. Αντίθετα, ο κίνδυνος (risk rate) για τους ηλικιωμένους φαίνεται να αυξάνεται σημαντικά αναλογικά με την αύξηση του πληθυσμού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ποσοστό της τάξεως του 22% εκ του συνόλου των θανάτων αφορά πεζούς. Στις 3 από τις 5 συγκρούσεις οι οδικές συμπεριφορές κυριαρχούν στην πρόκληση του συμβάντος, και γενικά ο ανθρώπινος παράγοντας συμβάλλει στο 95% του συνόλου των ατυχημάτων (Petridou & Moustaki, 2001).

Ανάρμοστες και ακατάλληλες οδικές συμπεριφορές, όπως υπερβολική ταχύτητα, οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και άλλων εξαρτησιογόνων ουσιών, καθώς και η απουσία χρήσης ζώνης ασφαλείας ή κράνους, συνιστούν παράγοντες που συμβάλλουν αποφασιστικά σε θανατηφόρες συγκρούσεις και τραυματισμούς (IRTAD, 2014).

Ακολουθώς, τα μοντέλα συμπεριφορών οδήγησης θεωρούνται σημαντικοί προσδιοριστικοί δείκτες της υιοθετούμενης οδηγικής συμπεριφοράς (Vardaki & Yannis, 2013). Παράλληλα, η ανομοιογένεια και η διαφοροποίηση του συνόλου των οχημάτων μίας χώρας, θεωρείται ως ακόμη ένας καθοριστικός παράγοντας της οδικής ασφάλειας (Christoph et al, 2013).

Οι περισσότερες θανατηφόρες συγκρούσεις φαίνεται πως λαμβάνουν χώρα μεταξύ Παρασκευής έως Κυριακής. Ο κίνδυνος εμφανίζεται αυξημένος για τους νέους ηλικίας 18-24 ετών και πιθανώς να συνδέεται με τον υψηλότερο επιπολασμό που ενέχει η οδήγηση σε κατάσταση μέθης ή υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών και η υπό κόπωση οδήγηση τα βράδια του Σαββατοκύριακου. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2015)

Η απερίσκεπτη και επικίνδυνη οδήγηση, συμπεριλαμβανομένων άλλων συμπεριφορών διακινδύνευσης, φαίνεται να είναι εντονότερη κατά την περίοδο της εφηβείας με αποκορύφωμα τα χρόνια που χαρακτηρίζουν την περίοδο της αναδυόμενης ενηλικίωσης (Arnett, 2000). Η αναζήτηση έντονων συγκινήσεων (sensation seeking) συχνά ωθεί σε κατανάλωση αλκοόλ και άλλων εξαρτησιογόνων ουσιών, καθώς και στην επικίνδυνη οδήγηση (Ravert et al, 2009), καθιστώντας τους νέους επιρρεπείς σε τραυματισμούς και απώλειες από τροχαίες συγκρούσεις.

Συγκριτικά με οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας, οι νέοι ηλικιακά οδηγοί είναι περισσότερο πιθανό να οδηγούν με υπερβολική ταχύτητα, να αγνοούν τους φωτεινούς σηματοδότες και τα σήματα οδικής κυκλοφορίας, να επιδεικνύουν μεγαλύτερο ρίσκο κατά την αλλαγή των λωρίδων κυκλοφορίας και κατά τις προσπεράσεις (Williams & Freguson, 2000 στον Arnett & Hughes, 2012).

Σχετικές έρευνες στην Ελλάδα φανερώνουν αντίστοιχα αποτελέσματα. Για παράδειγμα, σε μελέτη η οποία εξετάζει τα αίτια θνησιμότητας των ατόμων ηλικίας 10- 24 ετών για τη δεκαετία του 2000, οι τροχαίες συγκρούσεις συνιστούν την κυρίαρχη αιτία θανάτων, την οποία ακολουθούν οι θάνατοι από χρήση παράνομων ουσιών και οι αυτοκτονίες. Οι δείκτες θνησιμότητας εμφανίζονται υψηλότεροι μεταξύ των νέων ηλικίας 20-24 ετών, ακολουθώντας σε φθίνουσα διάταξη αρχικά οι έφηβοι μεγαλύτερων ηλικιών και δευτερευόντως οι έφηβοι μικρότερων ηλικιών. Παράλληλα οι δείκτες είναι αυξημένοι για τους άνδρες, συγκριτικά με τις γυναίκες (Bakoroulou, et al., 2013).

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ εμφανίζεται με μεγαλύτερη συχνότητα στους οδηγούς νεαρότερης ηλικίας και συνδέεται άμεσα με τη συχνότητα επισκέψεων σε καταστήματα συνεστίασης (μπαρ, καφετέριες). Ταυτόχρονα, οι γυναίκες φαίνεται πως είναι περισσότερο επιρρεπείς στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ (Politis, Basbas, Papaioannou, 2013). Από την άλλη, εντοπίζεται σημαντική διαφορά ως προς την ταχύτητα οδήγησής τους συγκριτικά με τους άνδρες. Φαίνεται πως οι γυναίκες επιλέγουν να οδηγούν σε χαμηλότερες ταχύτητες και να επιδεικνύουν μία ευρύτερα συντηρητική συμπεριφορά ως προς την οδήγηση (Papaioannou, 2007).

Έρευνα που διεξήχθη σε δείγμα φοιτητών στις ΗΠΑ ισχυρίζεται ότι προσωπικά χαρακτηριστικά, όπως ο ανταγωνισμός, η έλλειψη αναστολών και η αρνητική συναισθηματικότητα (negative affectivity), συνδέονται άμεσα με την αποκλίνουσα οδηγική συμπεριφορά (Beanland, Sellbom & Johnson, 2014).

Η προσωπικότητα δύναται να ιδωθεί ως ο παράγοντας δημιουργίας και ενδυνάμωσης των κινήτρων που οδηγούν σε επικίνδυνη ή επιθετική οδήγηση, καταλήγοντας σε αρνητικά αποτελέσματα (Constantinou et al., 2011).

Η άσκοπη και για ευχαρίστηση οδήγηση, συνδεδεμένη με παραβατική συμπεριφορά (joyriding), και η ευερεθιστότητα συνιστούν προγνωστικούς παράγοντες εμπλοκής των νέων ηλικιακά οδηγών σε τροχαίες συγκρούσεις (Chliaoutakis et al, 2002).

Παράλληλα, σε συγκριτική έρευνα μεταξύ Ελλήνων και Ιταλών φοιτητών, οι Έλληνες παρουσιάζουν χαμηλότερη χρήση των μέτρων πρόληψης, (ζώνη-κράνος), ενώ δείχνουν να επιδεικνύουν λιγότερο συχνά συμπεριφορές που σχετίζονται με κατανάλωση αλκοόλ και τη χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση. Άξιο αναφοράς θεωρείται το γεγονός ότι για κάθε επιπλέον διακινδυνευμένη συμπεριφορά αυξάνεται ο κίνδυνος εμπλοκής των ατόμων σε τροχαίες συγκρούσεις κατά 35% (Anthopoulos et al., 2011).

Άλλη συγκριτική μελέτη (Warner et al., 2013) σε φοιτητικό πληθυσμό τεσσάρων χωρών, μίας εκ των οποίων και η Ελλάδα, υποδεικνύει ότι οι αυτοαναφερόμενες δεξιότητες ασφάλειας των οδηγών είναι άμεσα σχετιζόμενες με τη συχνότητα εμπλοκής σε τροχαία συμβάντα και ότι οι Έλληνες φοιτητές φάνηκε να εμπλέκονται σε περισσότερες τροχαίες συγκρούσεις, συγκριτικά με τους Φινλανδούς και τους Σουηδούς φοιτητές- οδηγούς.

Γενικά, μεταξύ των παραγόντων κινδύνου συγκαταλέγεται και η απειρία των νέων οδηγών η οποία εντοπίζεται σε σημαντικά υψηλά επίπεδα συγκριτικά με τον μέσο κίνδυνο. Ενώ από την άλλη, για τους έμπειρους οδηγούς μέσης ηλικίας, ο κίνδυνος φαίνεται να προέρχεται από την έκπτωση της αντιληπτικής τους ικανότητας (Petridou & Moustaki, 2001).

Ανασκόπηση υποδεικνύει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά ως τους παράγοντες εκείνους οι οποίοι συνηγορούν στη βραχυπρόθεσμη μείωση της οδηγικής ικανότητας: υπνηλία και κούραση, υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ, φαρμακευτική θεραπεία (κοινά συνταγογραφούμενα φάρμακα), υπερβολική κατανάλωση τροφής, έντονο άγχος, καθώς και η συνεχώς αυξανόμενη χρήση των κινητών τηλεφώνων (Petridou & Moustaki, 2001).

Εξίσου σημαντικό παράγοντα κινδύνου στην πρόκληση τροχαίων συγκρούσεων αποτελεί η κόπωση και η νυσταλέα οδήγηση, η οποία συνιστά σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια στην Ευρώπη (Goncalves, et al. 2015)

Ακόμα, φαίνεται πως όταν η κόπωση και η νυσταλέα οδήγηση συνυπάρχουν προκαλούν αναλογική αύξηση του κινδύνου εμπλοκής σε τροχαία σύγκρουση (Gnardelis et al, 2008). Αναφορικά με την υπνηλία (drowsiness) οι νέοι ενήλικες φαίνεται πως έχουν υψηλότερες πιθανότητες εμπλοκής σε συ-

γκρούσεις εξαιτίας της νυσταλέας οδήγησης, συγκριτικά με οδηγούς μεγαλύτερης ηλικίας (Horne & Reyner, 1995).

Ο τρόπος ζωής (lifestyle) μοιάζει να είναι ενδεικτικός ως προς τη νυσταλέα οδήγηση και τα ευρύτερα συμπτώματα που συνοδεύουν την υπνηλία κατά τη διάρκεια της ημέρας. Μοτίβα τα οποία χαρακτηρίζονται από συμπεριφορές διασκέδασης, άθλησης και εργασιομανίας φαίνεται να συνδέονται σημαντικά με την εμφάνιση συμπτωμάτων διαταραχής του ύπνου. Ενώ ο γάμος –η ύπαρξη συντρόφου–, φαίνεται να συνιστά προστατευτικό παράγοντα έναντι της εμπλοκής σε τροχαία συμβάντα και της νυσταλέας οδήγησης. Η νυσταλέα οδήγηση συνδέεται σημαντικά με τον οδικό κίνδυνο και –σε χαμηλότερη ένταση– με τον αριθμό των τροχαίων συμβάντων. Σε ό,τι αφορά το φύλο, οι γυναίκες φαίνεται να έχουν χαμηλότερη εμπλοκή στη νυσταλέα οδήγηση ενώ σε ό,τι αφορά τον παράγοντα της ηλικίας, οι μεγαλύτεροι οδηγοί παρουσιάζουν μειωμένο αριθμό τροχαίων συμβάντων και χαμηλότερη εμπλοκή στη νυσταλέα οδήγηση (Paradakaki, et al., 2008).

Βάσει των δεδομένων του έτους 2009 (πρόκειται για ποσοστά χρήσης) που αφορούν τον γενικό πληθυσμό της Ελλάδας, η υπερβολική ταχύτητα ενοχοποιείται ως ο βασικός παράγοντας πρόκλησης τροχαίων συγκρούσεων και ατυχημάτων. Παράλληλα, τα ποσοστά που αποδίδονται στη χρήση ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς αντιστοιχούν στο 77%, για τους συνεπιβάτες στο 72% και για τους επιβάτες των πίσω καθισμάτων στο 23% (IRTAD, 2014). Η σημαντική διαφορά στα ποσοστά μεταξύ των πρόσθιων και πίσω καθισμάτων πιθανώς να οφείλεται στον φόβο επιβολής κυρώσεων από τις αρμόδιες αρχές.

Επιπρόσθετα, εκτός της υπερβολικής ταχύτητας, μεταξύ των παραγόντων οι οποίοι πηγάζουν από την ανθρώπινη συμπεριφορά και ενοχοποιούνται για την άμεση εμπλοκή στην πρόκληση τροχαίων συγκρούσεων, συγκαταλέγονται η άνευ προστασίας κυκλοφορία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, η χρήση των κινητών τηλεφώνων, η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, η επιθετική οδήγηση, καθώς και η ανεπαρκής χρήση της ζώνης ασφαλείας και κράνους (Yannis & Laiou, 2014).

Σε μελέτη μεταξύ τεσσάρων χωρών οι Έλληνες οδηγοί αναφέρουν σε μεγαλύτερη συχνότητα διάπραξη επιθετικών παραβάσεων, συχνά ενδεικτικές της δυσαρέσκειάς τους προς τους χρήστες του οδικού δικτύου, συγκριτικά με τις υπόλοιπες εθνικότητες (Ozcan et al, 2006).

Σε άλλη μελέτη, η οποία διεξήχθη σε Έλληνες οδηγούς (Vardaki & Yannis, 2013), αξιώνει ότι οι διαφορές που εντοπίζονται στην οδική συμπεριφορά

και στην οδική κουλτούρα εδράζονται στον παράγοντα της ηλικίας, του φύλου και της περιοχής διαμονής, αστική ή μη αστική. Ταυτόχρονα, η απώλεια ελέγχου λόγω κατανάλωσης αλκοόλ βρίσκεται να διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στις θανατηφόρες συγκρούσεις.



Η συμπεριφορά οδήγησης δεν συνδέεται μόνο με τον κίνδυνο εμπλοκής σε τροχαία σύγκρουση, αλλά και με τη βαρύτητα του τραυματισμού που συνοδεύει την σύγκρουση (Petridou & Moustaki, 2001). Παρόλο που η άποψη που επικρατεί μεταξύ των οδηγών ότι η υπερβολική ταχύτητα συνιστά σημαντικό παράγοντα κινδύνου

για τα τροχαία συμβάντα, η οδήγηση με υπερβολική ταχύτητα παραμένει **μία** από τις κυρίαρχες συμπεριφορές. Το παράδοξο αυτό πιθανώς να οφείλεται στις προσωπικές πεποιθήσεις και αντιλήψεις ως προς την οδηγική ικανότητα του εκάστοτε ατόμου και την υπερεκτίμηση της ικανότητάς του προς αποφυγή τροχαίας σύγκρουσης (Vardaki & Yannis, 2013).

Αναφορικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν τη δριμύτητα των τραυματισμών από τροχαίες συγκρούσεις στην Ελλάδα, εντοπίστηκαν τα ακόλουθα. Στις αστικές περιοχές η εμπλοκή των ατόμων μεταξύ 18 -30 ετών και εκείνων άνω των 60 ετών φαίνεται πως συντελούν στη σοβαρότητα του τραυματισμού, σε συνδυασμό με τον παράγοντα της ώρας, της τοποθεσίας και την εμπλοκή οχημάτων, όπως μοτοσυκλέτες, ποδήλατα και λεωφορεία. Οι νεαροί χρήστες του οδικού δικτύου ηλικίας 18-30 καθώς και οι άνω των 60 ετών εμπλέκονται στους σοβαρότερους τραυματισμούς από άποψη βαρύτητας. Σε αντιδιαστολή, στις μη-αστικές περιοχές, οι καιρικές συνθήκες, η χρονική στιγμή που λαμβάνει χώρα το συμβάν και τα άτομα ηλικίας άνω των 60 ετών φαίνεται να συμβάλλουν αποφασιστικά στη σοβαρότητα του τραυματισμού. Επιπλέον, οι δριμύτεροι τραυματισμοί τείνουν να διαδραματίζονται την νύχτα, τόσο στις αστικές όσο και στις μη αστικές περιοχές (Theofilatos, Graham & Yannis, 2012).

Επιπρόσθετα, σε μελέτη που διερευνούσε την επίδραση της κατανάλωσης αλκοόλ και των παράνομων ουσιών στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας (Papadopoulos et al, 2010), υποστηρίζει ότι, κατά προσέγγιση, το ένα τρίτο εκ του συνόλου των τροχαίων καταγεγραμμένων συμβάντων σχετιζόνταν με την κατανάλωση αλκοόλ, χρήση παράνομων ουσιών ή και τα δύο, ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί στο 32.9% του συνόλου του δείγματος (1860 άτομα), με μέση ηλικία τα 45 έτη. Σχετικά με τη σφοδρότητα των ατυχημάτων,

τα άτομα τα οποία ενεπλάκησαν και τραυματίστηκαν στα τροχαία αυτά συμβάντα συγκέντρωναν 2,6 φορές περισσότερες πιθανότητες να καταλήξουν πριν την εισαγωγή τους στο νοσοκομείο συγκριτικά με εκείνους που βρέθηκαν αρνητικοί στον τοξικολογικό έλεγχο.

Οι νέοι ηλικιακά και κυρίως οι άνδρες οδηγοί φαίνεται πως επιλέγουν να οδηγούν συχνότερα σε υψηλές ταχύτητες, αναφέροντας ότι αντλούν ευχαρίστηση από τη συγκεκριμένη πρακτική. Επιπλέον, η χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση φαίνεται πως ενέχει 10 φορές περισσότερες πιθανότητες αποτυχίας έγκαιρης στάσης σε σήμανση stop (Vardaki & Yannis, 2013).

Συνήθως, οι συμπεριφορές διακινδύνευσης δεν εκδηλώνονται μεμονωμένα αλλά συχνά συνυπάρχουν υποδεικνύοντας συγκεκριμένα μοτίβα γενικής συμπεριφοράς.

Συμπέρασμα

Η κουλτούρα ασφάλειας σε μια χώρα είναι ένας ακόμη παράγοντας που διευκολύνει ή αποθαρρύνει τις συμπεριφορές διακινδύνευσης.

Ο λόγος εστίασης στον ανθρώπινο παράγοντα ως μέσο ή αίτιο πρόκλησης τροχαίων συγκρούσεων δεν αποσκοπεί στη δαιμονοποίηση των ανθρώπων, αλλά στο γεγονός ότι οι συμπεριφορές αυτές τυγχάνουν συχνά ευκολότερης και συντομότερης διαφοροποίησης από ότι μια παρέμβαση στο περιβάλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Anthopoulos, C.N., Germení, A., Bacopoulou, F., Kalampoki, A., Maltezos, S., Skalkidis, I., Daskalopoulou, S., Negri, C., Petridou, E. (2011) Assessing the impact of risk-taking behavior on road crash involvements among university students residing in two Mediterranean countries, *Safety Science*, 49, 933-938.
- Arnett, J.J. (2000) A theory of development from the late teens through the twenties, *American Psychologist*, 55(5), 469-480.
- Arnett, J.J., Hughes, M. (2012) *Adolescence and Emerging Adulthood. A Cultural Approach*, England: Pearson Education Limited.
- Bacopoulou, F., Petridou, E., Korpa, T.N., Deligeroglou, E., Chrousos, G.P. (2013) External-cause mortality among adolescents and young adults in Greece over the millennium's first decade, 2000-2009, *Journal of Public health*, 37(1), 70-77.
- Beanland, V., Sellbom, M., Johnson, A. (2014) Personality domains and traits that predict self-reported aberrant driving behaviours in a southeastern US university sample, *Accident Analysis and Prevention*, 72, 184-192.
- Chliaoutakis, El. J., Demakakos, P., Tzamalouka, G., Bakou, V., Koumaki, M., Darviri, Ch. (2002) Aggressive behavior while driving as predictors of self-reported car crashes, *Journal of Safety Research* 33, 431-443.

- Christopha, M., Visb, M, A., Rackliff, F., Stipdonka, H. (2013) A road safety performance indicator for vehicle fleet compatibility *Accident Analysis and Prevention* 60, 396-401.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou –Ladda, A., Kapardis, A. (2011) Risky driving in young adults: Personality matters, *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1323 -1331.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2010) Προς ένα Ευρωπαϊκό χώρο Οδικής Ασφάλειας: Πολιτικές κατεύθυνσης για την Οδική Ασφάλεια, 2011-2020
http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_el.pdf, Accessed December 9, 2015.
- ERSO Europeand Road Safety Observatory, Country profiles, European Commission, Road Safety Country Overview - Greece, European Commission, Directorate General for Transport, October (2015) http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/erso/country-overviews/index_en.htm , Accessed December 9, 2015.
- European Commision. (2015) *Road Safety in the European Union: Trends, Statistics and main challenges*. Mobility and Transport DG, Brussels, European Union.
- Gnardellis, C., Tzamalouka, G., Papadakaki, M. Chliaoutakis, El. J. (2008) An investigation of the effects of sleepiness, drowsy driving, and lifestyle on vehicle crashes, *Transportation Research Part F*, 11,270–281.
- Goncalves, M., Amici, R., Luca, R., Akerstedt, T., Cirignotta, F., Horne, J., Leger, D., McNicholas, W., Partinen, M., Interan –Santos, J., Peigneux. P., Grote. L., (2015) Sleepiness at the wheel across Europe: a survey of 19 Countries. *J Sleep Res*, 24 .242 -253.
- Horne J.A, Reyner L.A (1995) Sleep related vehicle accidents. *BMed.J.* Mars 4, 310: 565-7.
- IRTAD (2014) *Road Safety Annual Report* (2014), OECD/ITF 2014, Accessed December 9, 2015.
- Ozcan, T., Lajunen, T., Chliaoutakis, El. J., Parker, D., Summala H. (2006) Cross –cultural differences in driving behaviours: A comparison of six countries. *Transportation Research Part F* 9, 227–242
- Papadakaki, M., Kontogiannis, T., Tzamalouka, G., Darviric, Ch, 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, 2029-2036.
- Papaioannou, P. (2007) Driver dilemma zone and safety effects at urban signalized intersections in Greece, *Accident and Analysis Prevention* 39, 147 -158.
- Papadopoulos, N.I., Bovonas, S., Kanakaris, K.N., Konstantiadou, I., Nikolopoulos, G., Konstantoudakis, G., Leukidis, Ch. (2010) Motor vehicle collision fatalities, involving alcohol and illicit drugs in Greece: the need for management protocols and a reassessment of surveillance, *Addiction*, 105, 1952 -1961.
- Petridou, E. & Moustaki, M. (2001) Human factors in the causation of road traffic crashes, *European Journal of Epidemiology*, 16, 819-826 accessed: 10 June 2015.
- Politis, I., Basbas, S. Papaioannou, P. (2013) Exploring the effects of attitudinal and perception characteristic on drinking and driving non- compliant behavior, *Accident Analysis and Prevention*, 60,316-323.
- Ravert, D.R, Schwartz, S.J, Zamboanga, L.B, Kim, Su Yeong, Weisskirch, S. R, Bersamin, M. (2009) Personality seeking and danger invulnerability: Paths to college student risk-taking. *Personality and Individual Differences*, 47,763 -768. Accessed; December 2014.

- Theofilatos, A., Graham, D., Yannis, G. (2012) Factors affecting accident severity inside and outside urban areas of Greece. *Traffic Injury Prevention*, 13, 458-467.
- Vardaki, S., & Yannis, G. (2013) Investigating the self- reported behavior of drivers and their attitudes to traffic violations, *Journal of Safety Research*, 46, 1-11.
- Warner, H., Ozcan, T., Lajuen, T., Tzamaloukas, G. (2013) Cross- cultural comparison on driving skills among students in four different countries, *Safety Science*, 12 pp. 69-74
- Yannis, G., & Laiou, A. (2014) Current road safety trends in Greece, *Periodica Polytechnica transportation Engineering*, 42(2), 145-151.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΔΗΓΗΣΗ – ΓΝΩΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

... Μα βλέπετε εδώ την φωτογραφία από τα συντρίμια του αυτοκινήτου; Παντού χυμένο γιαούρτι, στις πόρτες, στα καθίσματα, παντού. Μα πάνε και οδηγούν τρώγοντας; Δεν θα αποσπαστεί η προσοχή τους από την οδήγηση;...

Διάλογος με τον Διοικητή της Τροχαίας Κρήτης,
Χρυσό Εμμανουήλ στο πλαίσιο Διεθνούς Συνεδρίου 22-23/10/2015, Ηράκλειο
Κρήτης.

Don't be a Dummy "THUMBY". Don't text and drive

<https://www.dosomething.org/campaigns/thumb-wars?source=campaigns>

Ο στόχος αυτού του κεφαλαίου είναι να απαντήσει στην ερώτηση «Τι είναι η οδήγηση και τι απαιτεί;» εξετάζοντας τις παρακάτω ενότητες: *Κίνηση μυών και οδήγηση, Γνωστικές λειτουργίες και οδήγηση, Προσοχή και οδήγηση, Απόσπαση προσοχής και οδήγηση, Συναίσθημα, Συμπεριφορά & Οδήγηση*, καταλήγοντας προς ένα συνθετικό μοντέλο κατανόησης της οδηγικής συμπεριφοράς βασιζόμενο στη γνωστικοσυμπεριφοριστική προσέγγιση.



Τι είναι η οδήγηση και τι απαιτεί;

Σύμφωνα με τους Gibson και Crooks (1938), η οδήγηση είναι η κίνηση μέσα στον χώρο, διαμέσου ενός οχήματος, προς έναν προορισμό. Το κυριότερο μέρος της δραστηριότητας συνίσταται στον καθορισμό της ταχύτητας και της κατεύθυνσης του οχήματος με σεβασμό στους χωρικούς περιορισμούς (το οδικό δίκτυο) και με στόχο την αποφυγή σύγκρουσης με τα όποια εμπόδια (άλλα οχήματα ή πεζούς) μέχρι τον επιθυμητό προορισμό. Με βάση όλα τα παραπάνω, η οδήγηση καθορίζεται κυρίως από την όραση και την αντιληπτική ικανότητα του οδηγού που του επιτρέπει να κρατάει ασφαλή από-

σταση από το προπορευόμενο όχημα, να προβλέπει τις οδηγικές συνθήκες και να λαμβάνει εγκαίρως μέτρα για να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις της οδήγησης (Cavallo & Cohen, 2001). Αν και ο όρος οδήγηση αναφέρεται σε όλα τα είδη οχημάτων, θα επικεντρωθούμε στην οδήγηση αυτοκινήτου και θα προσπαθήσουμε να περιγράψουμε και να κατανοήσουμε τον τρόπο με τον οποίο καλούμαστε να συντονίσουμε τους μυς μας για να επιτύχουμε την κίνηση του οχήματός μας σύμφωνα με τις νοητικές εντολές του εγκεφάλου. Επομένως, για να περιγράψουμε την οδήγηση με λίγες λέξεις, θα μπορούσαμε να πούμε πως κινούμε το όχημα με τους μυς μας, το οδηγούμε όμως με το μυαλό μας!

Η οδήγηση λοιπόν είναι μία πολύ πιο σύνθετη διεργασία από την οπτική αντίληψη και την επεξεργασία πληροφοριών. Απαιτεί τον συνδυασμό, συντονισμό και συγχρονισμό γνωστικών λειτουργιών με μυοσκελετικές κινήσεις, καθώς και ομαλή διαχείριση συναισθήματος. Με τον όρο *συναίσθημα* εννοούμε μια εσωτερική δυναμική διεργασία, η οποία βασίζεται στην υποκειμενική αξιολόγηση ενός γεγονότος ως σημαντικού (Scherer, 2009). Στην συστηματική βιβλιογραφική ανασκόπηση που πραγματοποίησαν οι Blanchette & Richards (2010) βρήκαν πως οι ανώτερες και πιο πολύπλοκες γνωστικές διεργασίες, όπως η απόδοση νοήματος, η λήψη αποφάσεων, η κριτική ικανότητα και η επαγωγική λογική, επηρεάζονται από τη συναισθηματική κατάσταση του ατόμου. Επί παραδείγματι, η ευερεθιστότητα έχει βρεθεί πως συσχετίζεται με αυξημένα ποσοστά εμπλοκής νέων σε τροχαία δυστυχήματα (Chliaoutakis et al, 2002), ενώ οι Roidl, Frehse & Höger (2014) στην έρευνα που πραγματοποίησαν σε προσομοιωτή οδήγησης βρήκαν σύνδεση μεταξύ αρνητικών/επικίνδυνων συμπεριφορών οδήγησης και ισχυρών συναισθημάτων.

Στην οδήγηση, επομένως, λαμβάνουν μέρος ενεργά το μυοσκελετικό μας σύστημα και ο εγκέφαλός μας, αλλά και τα συναισθήματά μας τα οποία επηρεάζουν τον τρόπο που οδηγούμε.

Κίνηση μυών και οδήγηση

Για να μπορέσει ένας οδηγός να κινήσει το όχημά του χρειάζεται να εκτελέσει κάποιες ενέργειες, ώστε να το ελέγξει και να το κατευθύνει όπως θέλει. Οι κινήσεις των ποδιών και των χεριών, καθώς και ο συντονισμός αυτών που απαιτούνται στην οδήγηση ενός οχήματος, αποτελούν αντικείμενο νέας μάθησης για τους εκπαιδευόμενους οδηγούς, ενώ είναι μαθημένες έως ένα βαθμό αυτοματοποιημένες διαδικασίες στην περίπτωση των έμπειρων οδηγών. Ο τρόπος, όμως, με τον οποίο μαθαίνουμε να οδηγούμε αντιστοιχεί σε γνωστικές διεργασίες, στις οποίες συμμετέχουν πολλές περιοχές του εγκε-

φάλου, το νευρικό σύστημα, η σπονδυλική στήλη και τα άκρα (Donkelaar, 2011, Groeger, 2000). Ξεκινώντας λοιπόν από τις κινήσεις που απαιτούνται για τον έλεγχο και την καθοδήγηση του οχήματος, θα αναφερθούμε σε δύο συστήματα του εγκεφάλου που είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την τελική εκτέλεση της κίνησης, σύμφωνα με το μοντέλο που πρότεινε ο Jeannerod το 1997 (βλ. Groeger, 2000), το πυραμιδικό και το εξω-πυραμιδικό σύστημα.

Ο Groeger (2000) στο βιβλίο του *“Understanding Driving: applying cognitive psychology to a complex everyday task”* περιγράφει με ακρίβεια τα δύο αυτά μοντέλα. Το πυραμιδικό σύστημα, λοιπόν, συνίσταται από τον προμετωπιαίο, τον προκινητικό, τον αισθητηριοκινητικό και τον κινητικό-αισθητήριο λοβό. Το εξωπυραμιδικό σύστημα συνίσταται από την παρεγκεφαλίτιδα και τα βασικά γάγγλια.

Μόλις γίνει η εγγραφή του κινήτρου της κίνησης στον προσαγωγίο φλοιό, η πληροφορία μεταδίδεται στον προμετωπιαίο φλοιό, για να καθοριστεί η πρόθεση της κίνησης, ο σχεδιασμός και οι στόχοι που θα επιτευχθούν. Οι προδιαγραφές της κίνησης περνούν στη συνέχεια στις προκινητικές περιοχές του εγκεφάλου, όπου γίνονται οι απαραίτητοι και κατάλληλοι συνδυασμοί των κινησιακών συστημάτων αναλόγως του βαθμού των κινήσεων που απαιτούνται, καθώς επίσης διερευνώνται και εναλλακτικοί τρόποι επίτευξης της κίνησης. Οι κινήσεις που επιλέγονται σε αυτό το στάδιο στη συνέχεια προωθούνται στον πρωτογενή κινητικό φλοιό, την παρεγκεφαλίτιδα και τα βασικά γάγγλια για να καθοριστεί η ακριβής, συγχρονισμένη και ομαλή εφαρμογή των κινήσεων που θα επιτύχουν τον στόχο που τέθηκε νωρίτερα. Μπορεί να ειπωθεί πως τα συστήματα αυτά ενεργοποιούνται από μπροστά προς τα πίσω, με τις πρόσθιες περιοχές να είναι υπεύθυνες για το σχεδιασμό της κίνησης και τις οπίσθιες να είναι υπεύθυνες για την εκτέλεσή της (Groeger, 2000, Donkelaar, 2011).

Συνοπτικά, οι βασικές περιοχές του εγκεφάλου που εμπλέκονται στον έλεγχο της κίνησης είναι ο προμετωπιαίος φλοιός, ο πρωτογενής κινητικός φλοιός, ο πλευρικός φλοιός, η παρεγκεφαλίτιδα και τα βασικά γάγγλια και παραμένουν ενεργοποιημένα συνεχώς κατά τη διάρκεια της οδήγησης.

Γνωστικές λειτουργίες και οδήγηση

Η ενεργοποίηση των συστημάτων που περιγράφηκαν νωρίτερα αφορούν στην πρόθεση, τον σχεδιασμό και την εκτέλεση μίας μόνο κίνησης. Η διαδικασία της οδήγησης εμπλέκει πληθώρα συνεχόμενων κινήσεων, απρόβλεπτων ερεθισμάτων και την αναγκαστική αναπροσαρμογή του οδηγού σε αυτά μέσω αξιολόγησης με στόχο τη διατήρηση της ομαλής πορείας και την

αποφυγή συγκρούσεων. Ακόμα και στην πιο απλή μεταβολή των συνθηκών οδήγησης, όπως είναι η αλλαγή ταχύτητας στο κιβώτιο ταχυτήτων, τίθεται ένας εσωτερικός στόχος από πλευράς του οδηγού, ακόμα και στην περίπτωση που η αλλαγή της ταχύτητας θεωρείται επιβεβλημένη από εξωτερικούς παράγοντες. Χρειάζεται επομένως να ενεργοποιηθούν από την αρχή όλα τα εσωτερικά συστήματα του οδηγού που αφορούν στον ορισμό του στόχου, την πρόθεση, τον σχεδιασμό της κίνησης, την χρονική αλληλουχία, τον μυοσκελετικό συγχρονισμό κ.ο.κ, έτσι ώστε να επιτευχθεί η αλλαγή της ταχύτητας. Αυτά συμβαίνουν σε αρχικό στάδιο, τουλάχιστον μέχρι να αυτοματοποιηθεί η κίνηση, όπως θα δούμε παρακάτω.

Προς εξοικονόμηση χρόνου και ενέργειας, ο εγκέφαλος δημιουργεί «σχήματα» για την οδήγηση. Τα σχήματα αυτά αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της μάθησης, καθώς συνιστούν αποθηκευμένα πακέτα γνώσης και συγχρονισμένων κινήσεων έτοιμα προς χρήση (Rumelhart, 1978, Stiles et al, 2015). Η εξάσκηση και η απόκτηση εμπειρίας στην οδήγηση μπορούν να συμπληρώσουν ή/και να αναδιαμορφώσουν τα ήδη υπάρχοντα σχήματα κατά περίπτωση με νέες αποφάσεις –βραχύχρονες μνήμες οι οποίες ανταποκρίνονται καλύτερα στις δεδομένες συνθήκες– ή και να αναγκάσουν τον εγκέφαλο να δομήσει εντελώς καινούρια σχήματα προς κάλυψη των νέων αναγκών που αναδύονται την συγκεκριμένη στιγμή (Groeger, 2000, Stiles et al, 2015). Ακόμα και αν η οδήγηση εξεταστεί υπό το πρίσμα της συνεχούς επίλυσης προβλημάτων, σύμφωνα με την οποία ένας οδηγός είναι αναγκασμένος συνεχώς να επεξεργάζεται τα δεδομένα της στιγμής, να αναλύει, να διαλέγει την καλύτερη επιλογή και να εκτελεί, τα σχήματα αποτελούν κομμάτι αυτής της διαδικασίας ως δομές ανώτερων εσωτερικών αναπαραστάσεων. Οι κοινωνικές αναπαραστάσεις συγκροτούν μια μορφή πρακτικής γνώσης που συνδέει τα υποκείμενα με αντικείμενα ή με πρόσωπα (Maisonneuve, 2001). Οι συγκεκριμένες εσωτερικές αναπαραστάσεις που αφορούν την οδήγηση, επιτρέπουν τον προσανατολισμό στους κόλπους του υλικού και κοινωνικού περιβάλλοντος.

Η οδήγηση εμπλέκει λειτουργίες συγκέντρωσης της προσοχής, δομές ανώτερων νοητικών αναπαραστάσεων, χάραξη στρατηγικών, ευελιξία και εκτίμηση του αποτελέσματος (McCarthy & Warrington, 1990a). Ένα παράδειγμα θα μπορούσε να αφορά την αλλαγή ταχύτητας στο κιβώτιο ταχυτήτων. Αφού πάρει ο οδηγός την απόφαση να αλλάξει ταχύτητα και δώσει ο εγκέφαλος την εκτελεστική εντολή, δεν χρειάζεται περαιτέρω σκέψη για την εκτέλεση της πράξης· το σχήμα π.χ. «αλλάζω ταχύτητα από 1η σε 2η» μπαίνει σε εφαρμογή.

Η υπόθεση πως τα έτοιμα κατασκευασμένα γνωστικά σχήματα για την οδήγηση των έμπειρων οδηγών θα έχουν ως αποτέλεσμα την μείωση του γνωστικού φόρτου και κατ' επέκταση την καλύτερη αντιμετώπιση πιθανών απρόβλεπτων κινδύνων και εμποδίων σε δρόμο υψηλής κυκλοφορίας εξετάστηκε σε μία έρευνα των Underwood et al. (2003). Στην έρευνά τους βρήκαν πως οι αρχάριοι οδηγοί, σε αντιδιαστολή με τους έμπειρους οδηγούς, εξερευνούσαν με το βλέμμα τους τον δρόμο που απλωνόταν μπροστά τους σε μικρότερο βαθμό, ήταν δηλαδή λιγότερο «υποψιασμένοι» για τους πιθανούς κινδύνους που μπορεί να ελλόχευαν και αυτό αποδόθηκε στην έλλειψη ενός ολοκληρωμένου γνωστικού μοντέλου για την οδήγηση. Συμπερασματικά, θα μπορούσε να ειπωθεί πως οι νέοι οδηγοί έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες να μην μπορέσουν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά πιθανούς κινδύνους.

Προσοχή και οδήγηση

Ο όρος *προσοχή* χρησιμοποιείται τις περισσότερες φορές στην οδήγηση με την έννοια της επαγρύπνησης (*vigilance*), της κατάστασης δηλαδή κατά την οποία κάποιος καλείται να βρίσκεται σε επιφυλακή για αρκετό χρονικό διάστημα, όντας έτοιμος να αντιδράσει άμεσα σε απρόσμενα γεγονότα (Groeger, 2000).

Στην οδήγηση, όμως, εκτός από την προαναφερθείσα έννοια της προσοχής, πολύ σημαντικές είναι και οι εξής:

- η *συγκέντρωση της προσοχής* (*concentrating*), π.χ. στην αλλαγή λωρίδας,
- το *μοίρασμα της προσοχής ανάμεσα σε δύο λειτουργίες* (*sharing attention*), π.χ. στην οδήγηση και την συμμετοχή σε μία συζήτηση,
- η *αλλαγή του επίκεντρου της προσοχής* (*switching attention*), π.χ. κοιτάω από τον καθρέφτη για να ελέγξω την κίνηση όπισθεν του οχήματος,
- η *προετοιμασία για την επόμενη κίνηση* (*preparing for actions*) (π.χ. πλησιάζω στην έξοδο και ξεκινάω προετοιμασίες για να εξέλθω του αυτοκινητόδρομου)
- η *καταστολή της επιθυμίας για οπτική επαφή με τον συνεπιβάτη* (*suppressing desire*)
- ο *ορισμός του αρχικού στόχου* (*setting a goal*), στην προκειμένη περίπτωση ο ορισμός του επιθυμητού προορισμού
- *κινήσεις συμβατές με αυτόν τον στόχο*.

Κατά την διάρκεια της οδήγησης ενεργοποιούνται και οι επτά αυτές λειτουργίες της προσοχής, όπως αναγνωρίστηκαν από τον Stuss και τους συνεργάτες του (1995).

Ο οδηγός, σε σχέση με το περιβάλλον του και τις οδηγικές συνθήκες, καλείται συνεχώς να διακρίνει ανάμεσα σε μία πληθώρα πληροφοριών και ερεθισμάτων εκείνα τα στοιχεία που τον αφορούν και μπορεί να επηρεάσουν το έργο του. Η *αντίληψη του χώρου* (spatial perception) αφορά στον εντοπισμό της θέσης ενός αντικειμένου σε σχέση με τον εαυτό του, σε σχέση με τα υπόλοιπα αντικείμενα στον χώρο και, τέλος, στην κατά προσέγγιση εκτίμηση της θέσης που θα έχει αυτό το αντικείμενο στον χώρο εφόσον κινείται (McCarthy & Warrington, 1990b). Η *αναγνώριση των αντικειμένων* (object recognition) είναι μία διαδικασία που γίνεται αυτόματα χωρίς βουλητική επιλογή (McCarthy & Warrington, 1990c). Η επιλογή όμως του τι θα προσέξουμε και σε ποια σημεία θα εστιάσουμε την προσοχή μας για να επεξεργαστούμε πληροφορίες, ονομάζεται επιλεκτική προσοχή. Η επιλεκτική προσοχή και κατ' επέκταση η επεξεργασία των πληροφοριών που συλλέγουμε έχει βρεθεί πως επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την εμπλοκή σε τροχαία δυστυχήματα (Trick, et al., 2004). Οι συγγραφείς υποστηρίζουν πως η ανεπαρκής επίδοση της επιλεκτικής προσοχής έχει βρεθεί να εμπλέκεται σε μεγάλο βαθμό σε τροχαία συμβάντα ή παρ' ολίγον δυστυχήματα (near misses) ενώ οι Marciano και Yeshurun (2015) προσθέτουν πως η ανεπαρκής επιλεκτική προσοχή έχει το ίδιο αποτέλεσμα με την υπερβολικά αυστηρή προσοχή. Στην τελευταία περίπτωση, ο οδηγός δεν προσέχει τα απρόοπτα γεγονότα τα οποία δυνητικά μπορεί να συνδεθούν με κάποιο επικίνδυνο συμβάν. Σημαντικές παραμέτρους στον τρόπο που οδηγούμε αποτελούν και οι διαφορετικές διαστάσεις της επιλεκτικής προσοχής: συνειδητή ή ασυνείδητη και επιλογή με βάση έμφυτους ή επίκτητους γνωστικούς μηχανισμούς, εξωγενείς ή ενδογενείς (Trick, et al., 2004).

Η προσοχή στην οδήγηση αποτελεί το Α και το Ω της διαδικασίας. Αν και δεν αναγνωρίζουμε όλες τις διαφορετικές διαστάσεις της προσοχής την ώρα της οδήγησης, σίγουρα όλοι αντιλαμβανόμαστε πόσο σημαντική και απαραίτητη είναι για την οδική μας ασφάλεια. Εξαιτίας αυτού του γεγονότος είναι σημαντικό να αναγνωρίσουμε και να περιγράψουμε τις περιπτώσεις που διασπάται η προσοχή μας κατά την οδήγηση.

Απόσπαση προσοχής και οδήγηση

Η απόσπαση της προσοχής του οδηγού μπορεί να οριστεί ως εκτροπή της προσοχής μακριά από δραστηριότητες ζωτικής σημασίας που θα είχαν σαν αποτέλεσμα ασφαλή οδήγηση, για χάρη μιας ανταγωνιστικής δραστηριότητας (Lee, Young & Regan, 2008) είτε αυτό αφορά ένα εξωτερικό ερέθισμα (π.χ χρήση κινητού τηλεφώνου) είτε εσωτερικό (π.χ. απορροφημένος στις σκέψεις) (Domnez, Boyle & Lee, 2006). Στην ερευνητική βιβλιογραφία για

την οδήγηση, πληθώρα ερευνητών έχουν αναγνωρίσει τις πιο συχνές αιτίες απόσπασης της προσοχής του οδηγού, με τις περισσότερες από αυτές να έχουν υψηλή συσχέτιση με την εμπλοκή σε τροχαία συμβάντα. Όπως συγκεντρωτικά αναφέρονται στην έρευνα που διεξήγαγαν οι Donmez και Liu (2015) για την απόσπαση της προσοχής του οδηγού σε σχέση με την ηλικία, οι πιο συνηθισμένες αιτίες, όπως αναγνωρίζονται και αξιολογούνται από το Σύστημα Καταγραφής και Αξιολόγησης των Τροχαίων Δυστυχημάτων των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (GES), διαχωρίζονται σε εξωτερικές και εσωτερικές ως εξής: στις εξωτερικές κατατάσσονται η χρήση κινητού τηλεφώνου, η αποστολή μηνυμάτων, η βρώση, η κατάποση τροφής και η διαχείριση συστημάτων στο αυτοκίνητο που δεν σχετίζονται με την οδήγηση, όπως είναι η χρήση του ραδιοφώνου ή/και η προσαρμογή του κλιματιστικού, ενώ στις εσωτερικές κατατάσσονται οι εσωτερικές διεργασίες του οδηγού όπως το να είναι κανείς χαμένος στις σκέψεις του και το να «κοιτάει χωρίς να βλέπει». Όποιο κι αν είναι το ερέθισμα, εσωτερικό ή εξωτερικό, επιφέρει «γνωστική απροσεξία», αλλαγή της εστίασης της προσοχής του οδηγού σε κάποια άλλη δραστηριότητα πλην της οδήγησης.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η χρήση κινητού τηλεφώνου (Redelmeier & Tibshirani, 1997, Violanti, 1998, McEvoy et al., 2005, Engelberg, et al., 2015, Márquez, Cantillo, Arellana, 2015), ακόμα και στην περίπτωση που ο οδηγός χρησιμοποιεί ακουστικά (Treffner & Barrett, 2004), ενώ κάποια έρευνα δείχνει πως η χρήση ακουστικών μπορεί να είναι ακόμα πιο επικίνδυνη από τη χρήση απλού τηλεφώνου κατά τη διάρκεια της οδήγησης (Backer & Sagberg, 2011). Ο λόγος είναι διττός: από τη μία, οι οδηγοί που κρατούν με το χέρι τους το τηλέφωνο έχουν καλύτερη επίγνωση ότι εκτελούν μία επιπλέον δραστηριότητα παράλληλα με την οδήγηση, αφού το ένα τους χέρι είναι εμφανώς απασχολημένο και, από την άλλη, επιδίδονται σε περισσότερες συμβιβαστικές/διορθωτικές κινήσεις, όπως είναι η μείωση της ταχύτητας (Reimer et al, 2011).



Η προθυμία των οδηγών να εμπλακούν σε λοιπές δραστηριότητες παράλληλα με την οδήγηση, καθώς επίσης και η ικανότητα διαχείρισης των συνεπειών των δραστηριοτήτων αυτών, διαφέρει ανάλογα με την ηλικία του οδηγού, όπως έχει αναγνωριστεί στη βιβλιογραφία. Οι Boyce & Geller (2002) και Lee (2007) βρήκαν πως οι νεαροί οδηγοί, σε σύγκριση με τους μεσήλικες, έχουν λιγότερες δεξιότητες στον χειρισμό του οχήματος, είναι λιγότερο αποτελεσματικοί σε ελεγκτικές συμπεριφορές, ενώ εμφανίζουν υψηλότερα

ποσοστά τάσης να αναπτύξουν υπερβολική ταχύτητα. Ταυτόχρονα, εμπλέκονται σε ίδια ποσοστά σε παράλληλες με την οδήγηση δραστηριότητες, όπως οι μεσήλικες οδηγοί, παρά την οδηγική τους απειρία που ενδεχομένως να επιφέρει λιγότερο αποτελεσματικές επανορθωτικές κινήσεις (McCartt, Braver & Geary, 2003). Οι οδηγοί τρίτης ηλικίας έχουν μειωμένη ικανότητα ανταπόκρισης σε επικίνδυνες καταστάσεις εξαιτίας της ανάλογης με την ηλικία φθοράς του αντιληπτικού τους μηχανισμού, της επιβράδυνσης των γνωστικών τους λειτουργιών, της ταχύτητας των αντανακλαστικών και της επακόλουθης αντίδρασής τους, όπως έχει καταδειχθεί από πλήθος ερευνών (ενδεικτικά Ball, et al., 1993, McCartt, Braver & Geary, 2003, Reimer, et al., 2012). Συνεπακολούθως, οι οδηγοί αυτοί εμφανίζουν μεγαλύτερη απροθυμία να εμπλακούν σε παράλληλες με την οδήγηση δραστηριότητες (McCartt, Braver & Geary, 2003) και υιοθετούν διορθωτικές κινήσεις όπως είναι η μείωση της ταχύτητας (Reimer, et al., 2012).

Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η απόσπαση της προσοχής του οδηγού μπορεί να οφείλεται σε εσωτερικό ή εξωτερικό ερέθισμα, αλλά με εξίσου επικίνδυνες προεκτάσεις και στις δύο περιπτώσεις. Οι οδηγοί διαφορετικών ηλικιών φαίνεται να έχουν διαφορετικού βαθμού ικανότητα σε διορθωτικές κινήσεις που επακολουθούν σε στιγμές απόσπασης της προσοχής τους και, επομένως, εμφανίζεται λογικό να διαφοροποιείται και ο βαθμός προθυμίας εμπλοκής τους σε ανάλογες παράλληλες δραστηριότητες.

Συναίσθημα, συμπεριφορά & οδήγηση

Καθότι ο ανθρώπινος παράγοντας παίζει τον σημαντικότερο ρόλο στα τροχαία συμβάντα, πολύ περισσότερο από το οδικό δίκτυο και τα χαρακτηριστικά του οχήματος (Rumar, 1990), το ερευνητικό ενδιαφέρον έχει δικαίως στραφεί στην αναγνώριση των παραγόντων που επηρεάζουν την συμπεριφορά του οδηγού. Πρόσφατες έρευνες καταδεικνύουν την επιρροή της συναισθηματικής κατάστασης του οδηγού στην συμπεριφορά κατά την οδήγηση. Επί παραδείγματι, το άγχος βρέθηκε να έχει υψηλή συσχέτιση με την αναζήτηση έντονων συγκινήσεων (sensation seeking) και τη ριψοκίνδυνη οδήγηση (Oltedal & Rundmo, 2006) και ο θυμός με την ανάπτυξη ταχύτητας (Begg & Langley, 2004). Στην έρευνά τους οι Chan και Shingal (2013) βρήκαν πως τα συναισθήματα των οδηγών είχαν άμεση επίπτωση στην προσοχή τους, καθώς την επαναπροσανατόλιζαν προς συναισθηματικά ερεθίσματα μακριά από την διαδικασία της οδήγησης, μειώνοντας την απαραίτητη προσοχή τους στην ασφαλή οδήγηση καθώς και την ικανότητα επεξεργασίας πληροφοριών. Ευρήματα από τον κλάδο της γνωστικής νευροψυχολογίας αποκαλύπτουν πως οι ορμόνες του στρες επηρεάζουν την ομαλή λει-

τουργία του προμετωπιαίου λοβού (Wang et al., 2005). Όπως προκύπτει από τα παραπάνω, η αποτελεσματική συναισθηματική διαχείριση της πράξης της οδήγησης από τον οδηγό έχει επιπτώσεις, τόσο στην συμπεριφορά του οδηγού, όσο και στις γνωστικές του λειτουργίες, μέσω της έκκρισης ορμονών που επηρεάζουν άμεσα περιοχές του εγκεφάλου ζωτικής σημασίας για την εκτέλεση της οδήγησης (για την λειτουργία του προμετωπιαίου λοβού, βλ. Οδήγηση και γνωστικές λειτουργίες). Η αποτελεσματική συναισθηματική διαχείριση αποτελεί επομένως μείζον θέμα της οδικής ασφάλειας.

Η ρύθμιση του συναισθήματος αποτελεί μία συνεχή, φυσική και απαραίτητη για την επιβίωση λειτουργία και επιτελείται σχεδόν καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής (Davidson, 1998). Σύμφωνα με το μοντέλο που προτάθηκε από τους Gratz και Roemer (2004), η συναισθηματική διαχείριση μπορεί να οριστεί ως ένα σύνολο διαφορετικών, άρρηκτα συνδεδεμένων ικανοτήτων που περιλαμβάνουν συναισθηματική επαγρύπνηση, συναισθηματική διαύγεια, συναισθηματική αποδοχή, έλεγχο παρορμήσεων, την ικανότητα προσήλωσης στον επιθυμητό στόχο παρά την ταυτόχρονη εμπειρία αρνητικού συναισθήματος και την ικανότητα χρησιμοποίησης ευέλικτων και κατάλληλων στρατηγικών με στόχο την επιθυμητή συναισθηματική αντίδραση. Αναποτελεσματική συναισθηματική ρύθμιση έχει βρεθεί να συσχετίζεται με επιβλαβείς συμπεριφορές (Cooper, Shaver & Collins, 1998) και τα ευρήματα αυτά επιβεβαιώνονται και αναφορικά με την οδήγηση (Trógolo, Melchior & Medrano, 2014).

Στην έρευνα των Feldman, et al., (2011) παρατηρήθηκε αυξημένη ενασχόληση με τη σύνταξη γραπτών μηνυμάτων από τους οδηγούς που δεν ρυθμίζουν αποτελεσματικά τα συναισθήματά τους ενώ οι Chliaoutakis, et al. (2002), στην έρευνά τους για την σχέση μεταξύ επιθετικής συμπεριφοράς κατά την οδήγηση και τροχαίων δυστυχημάτων, βρήκαν πως ο εκνευρισμός (irritability) κατά την οδήγηση των νέων οδηγών έχει θετική συσχέτιση με την πιθανή εμπλοκή τους σε τροχαίο συμβάν.

Ο θυμός, ιδιαίτερα, έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον των ερευνητών σχετικά με την οδήγηση και την οδική ασφάλεια. Επί παραδείγματι, οι Roidl, Frehse & Höger (2014) διεξήγαγαν έρευνα σε προσομοιωτή οδήγησης για να εξετάσουν τη σχέση αυτή. Στην έρευνά τους διαχώρισαν τα συναισθήματα σε δύο κατηγορίες



ανάλογα με την πηγή της προέλευσής τους. Εάν η πρόκληση του συναισθήματος οφειλόταν σε συγκεκριμένες συνθήκες της οδηγικής κατάστασης ή εάν οφειλόταν σε προσωπικούς εσωτερικούς παράγοντες. Και για τις δύο περιπτώσεις πρόκλησης συναισθήματος, οι συγγραφείς βρήκαν πως ο θυμός κατά την οδήγηση έχει ως αποτέλεσμα ο οδηγός να επιταχύνει περισσότερο από όσο θα επιτάχυνε σε περιπτώσεις που δεν ήταν θυμωμένος και πως τείνει να διατηρεί την αυξημένη ταχύτητα ακόμα και για 2χλμ μετά το συμβάν που του προκάλεσε το συναίσθημα (Roidl, Frehse & Höger, 2014).

Εξαιτίας του πλήθους των βιβλιογραφικών αναφορών (Chliaoutakis, et al., 2002, Begg & Langley, 2004, Feldman, et al., 2011, Chan & Shingal, 2013, Roidl, Frehse & Höger, 2014) που καταδεικνύουν την άμεση σχέση της αποτελεσματικής συναισθηματικής διαχείρισης με τα τροχαία συμβάντα, οι Trógolo, Melchior και Medrano (2014) θέλησαν να ερευνήσουν τον τρόπο συσχέτισης της συναισθηματικής διαχείρισης με την οδηγική συμπεριφορά. Σύμφωνα με τα αποτελέσματά τους, η δυσκολία διαχείρισης συναισθημάτων έχει θετική, στατιστικά σημαντική συσχέτιση με την εκδήλωση αγκώδους, αντικοινωνικής, ριψοκίνδυνης και θυμωμένης (επιθετικής) οδήγησης. Σε αντίθεση, μικρότερες δυσκολίες στη διαχείριση συναισθημάτων βρέθηκαν να συσχετίζονται με περισσότερο προσαρμοστική, προσεκτική οδήγηση. Υπό το φως αυτών των ευρημάτων, προτείνουν τη μελέτη της υπόθεσης για το αν στρατηγικές που στοχεύουν στην αύξηση της συναισθηματικής επίγνωσης και αποδοχής των συναισθημάτων θα μπορούσαν να αποβούν αποτελεσματικές στην μείωση του άγχους και των ψυχικών διαταραχών σε πληθυσμούς αγκωδών οδηγών.

Στην ίδια κατεύθυνση, οι Deffenbacher, et al., (2000) διεξήγαγαν πειραματική μελέτη για να εξετάσουν αν η εκπαίδευση των οδηγών σε προγράμματα διαχείρισης συναισθήματος βασισμένα σε σωματικές και γνωστικές στρατηγικές χαλάρωσης θα επέφερε μείωση στην οργή των οδηγών, την επιθετική έκφραση του θυμού τους στον δρόμο και το βαθμό εμπλοκής τους σε ριψοκίνδυνες οδηγικές συμπεριφορές. Κάποιες από αυτές τις τεχνικές αφορούν σε ασκήσεις αναπνοής για σωματική χαλάρωση και καθοδηγούμενο οραματισμό με θετική νοερή απεικόνιση για γνωστική χαλάρωση. Σύμφωνα με τα αποτελέσματά τους, στο σύνολό τους οι στρατηγικές χαλάρωσης μείωσαν το βαθμό του θυμού κατά την οδήγηση με τις τεχνικές γνωστικής χαλάρωσης να έχουν επίδραση στη μείωση της ριψοκίνδυνης οδήγησης, ενώ οι τεχνικές της σωματικής χαλάρωσης μείωσαν τον εκφραζόμενο θυμό κατά την οδήγηση. Παρά το γεγονός πως τα ευρήματά τους περιορίζονται στον θυμό και την έκφραση αυτού στην οδήγηση, χωρίς να μπορούν να γενικευθούν για τη ζωή του ατόμου και τα χαρακτηριστικά προσωπικότητας, δεν παύουν να αποτελούν σημαντική προσφορά στον τομέα χάραξης πολιτικών σχετικά με την αξιολόγηση της οδηγικής ικανότητας. Επιπλέον, τα ευρήματα αυτά μπορούν να αποτελέσουν το έναυσμα για περισσότερο στοχευμένη

εκπαίδευση των οδηγών στον έλεγχο παρορμήσεων και την διαχείριση του θυμού στο τιμόνι.

Συμπερασματικά, παρατηρείται μία στροφή του ερευνητικού ενδιαφέροντος στον ανθρώπινο παράγοντα σε σχέση με την οδήγηση καθώς έχει ήδη καταδειχθεί πως ο άνθρωπος φέρεται να είναι σε ποσοστό 85-90% υπεύθυνος για τα τροχαία συμβάντα (Iversen & Rundmo, 2002). Σε μια προσπάθεια κατανόησης και μελέτης όλων των παραγόντων που επηρεάζουν τον άνθρωπο κατά τη διάρκεια της οδήγησης δεν μπορεί να μην συμπεριληφθεί και η μελέτη των συναισθημάτων, καθώς και η ικανότητα διαχείρισής τους, αφού καθορίζουν, τόσο την μετέπειτα οδηγική συμπεριφορά, όσο και εξασφαλίζουν την ομαλή λειτουργία απαραίτητων περιοχών του εγκεφάλου που εμπλέκονται στην οδήγηση. Απομένει να αποτελέσει νομοθετική πράξη η αξιολόγηση των μελλοντικών οδηγών και σε επίπεδο συναισθηματικής διαχείρισης, προτού αποκομίσουν το δίπλωμα της άδειας οδήγησης σύμφωνα με τις προτάσεις των Trógolo, Melchior και Medrano (2014).

Προς ένα συνθετικό μοντέλο κατανόησης της οδηγικής συμπεριφοράς βασιζόμενο στη γνωστικοσυμπεριφοριστική προσέγγιση

Λαμβάνοντας υπόψιν όλα τα παραπάνω, προκύπτει η ανάγκη για την δημιουργία ενός συνθετικού μοντέλου για την κατανόηση της οδηγικής συμπεριφοράς το οποίο θα περιλαμβάνει τόσο εξωτερικούς/περιβαλλοντικούς όσο και εσωτερικούς/διεργασιακούς παράγοντες, όπως έχουν περιγραφεί μέχρι τώρα, με επίκεντρο τον άνθρωπο. Θα εστιάσουμε λοιπόν την προσοχή μας σε εκείνο τον παράγοντα που μπορεί να επηρεαστεί πιο άμεσα και δραστικά από ότι το περιβάλλον (οδικό δίκτυο) και το μέσο (όχημα), στον οδηγό.

Η βιβλιογραφία μέχρι τώρα μελετάει μόνο τη σχέση σκέψη-οδηγικής συμπεριφοράς (Rumelhart, 1978, McCarthy & Warrington, 1990a, Groeger, 2000) ή την σχέση συναισθήματος-οδηγικής συμπεριφοράς (Begg & Langley, 2004, Oltedal & Rundmo, 2006, Trógolo, Melchior & Medrano, 2014) αλλά έχει παραλειφθεί να περιγραφεί η τριγωνική σχέση σκέψη-συναίσθημα-οδηγική συμπεριφορά. Αυτό το κενό έρχεται να καλύψει το συνθετικό μοντέλο κατανόησης της οδηγικής συμπεριφοράς εμπνευσμένο από τις αρχές της γνωστικοσυμπεριφοριστικής θεωρίας.

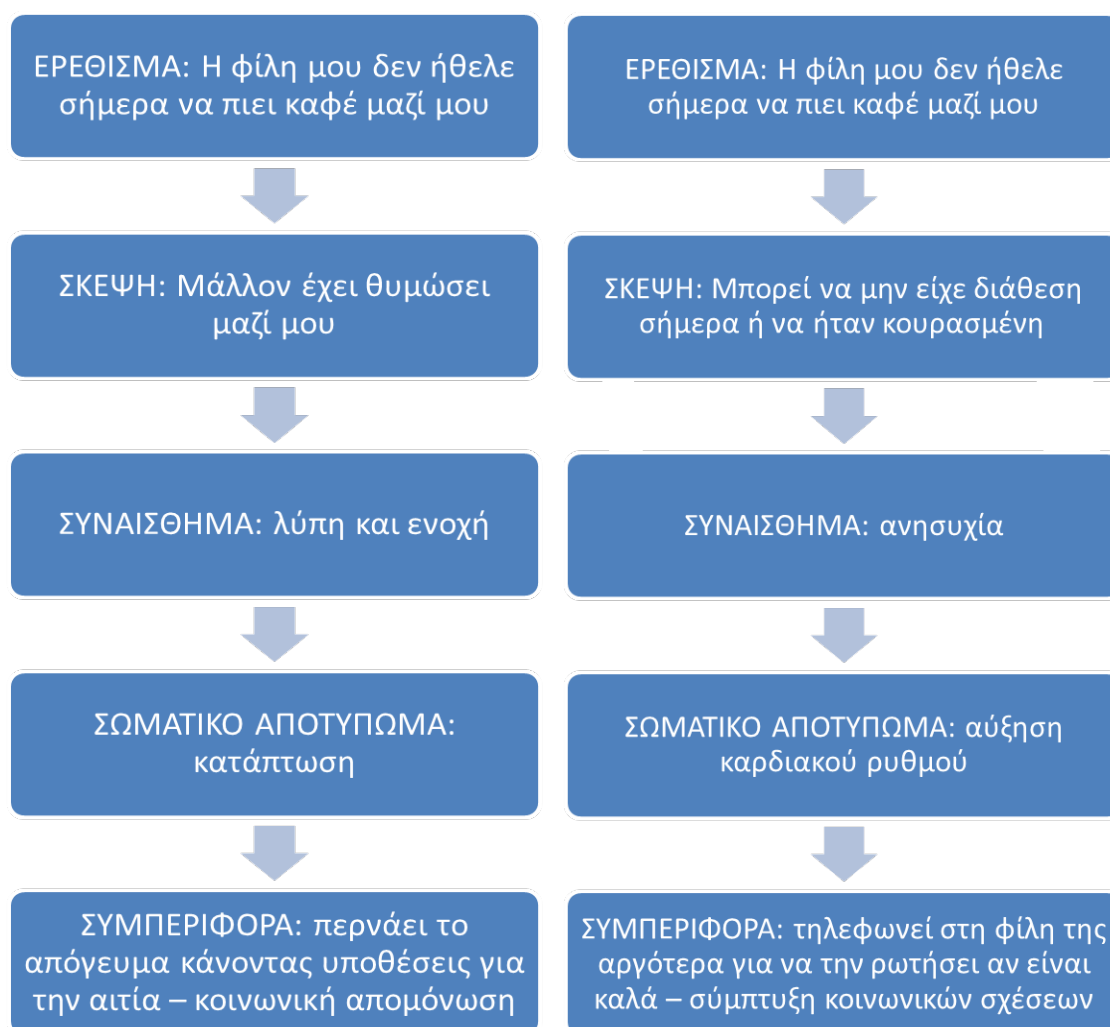
Η Γνωστική Συμπεριφοριστική Θεωρία σχηματίστηκε με βάση τη Λογικο-συναισθηματική Θεωρία του Ellis (1962) και την Γνωσιακή Θεωρία του Beck (1963) και περιγράφει τη χρονική αλλά και αιτιατή σχέση ανάμεσα σε



Εικόνα 1.
Η Γνωστικοσυμπεριφο-
ριστική Θεωρία
σχηματικά

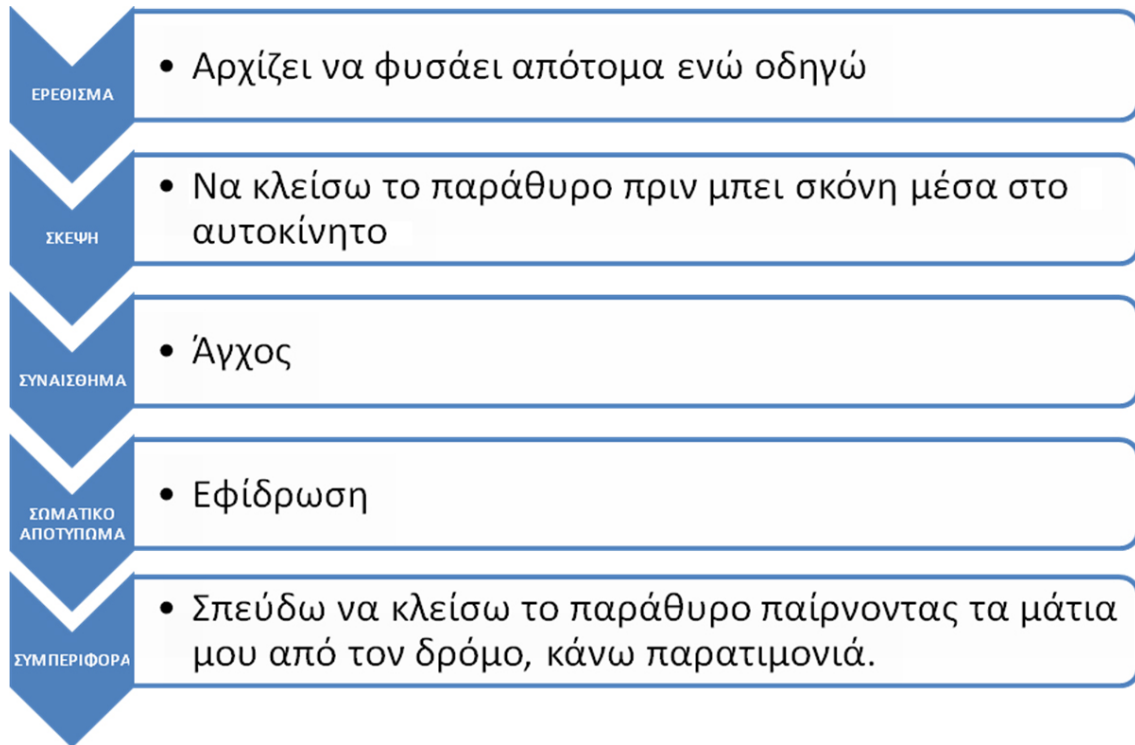
ένα ερέθισμα και τη σκέψη, το συναίσθημα, το αποτύπωμα του συναισθήματος στο σώμα και τη συμπεριφορά του ατόμου. Αξίζει να αναφερθεί πως προτιμάται η λέξη αποτύπωμα για να περιγράψει ακριβώς την αιτιοκρατική αλλά και χρονική σχέση που περιγράφει η Γνωστικοσυμπεριφοριστική Θεωρία. Το σωματικό αποτύπωμα, επομένως, είναι ο τρόπος με τον οποίο το συναίσθημα βιώνεται στο σώμα. Η γραμμική απεικόνιση στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζει την σχέση αυτή.

Ένα παράδειγμα που δείχνει τον διαφορετικό τρόπο που μπορεί να ερμηνευθεί το ίδιο συμβάν και να οδηγήσει σε διαφορετικά συναισθήματα και σωματικά συμπτώματα και εντέλει σε διαφορετικές συμπεριφορές είναι το εξής:



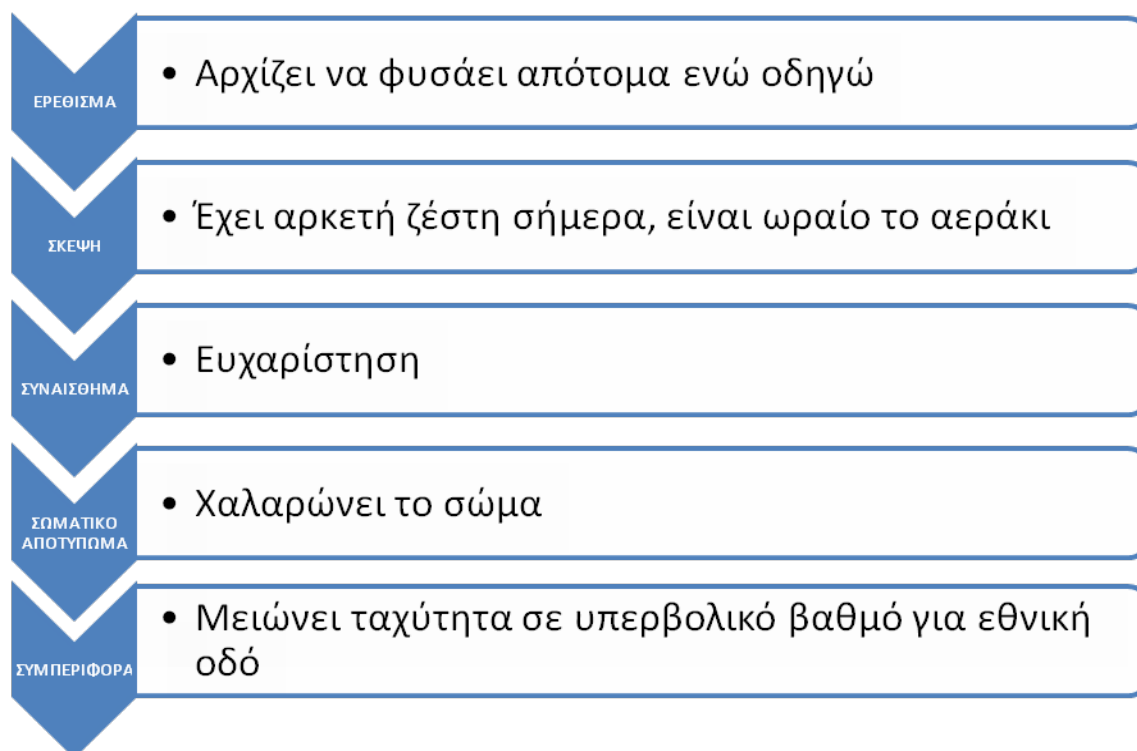
Εικόνα 2. Παράδειγμα ερμηνείας των γεγονότων σύμφωνα με τη Γνωστικοσυμπεριφοριστική θεωρία

Εφαρμόζοντας την Γνωστικοσυμπεριφοριστική Θεωρία σε ένα παράδειγμα οδηγικής συμπεριφοράς και η σχέση που προκύπτει είναι η εξής:



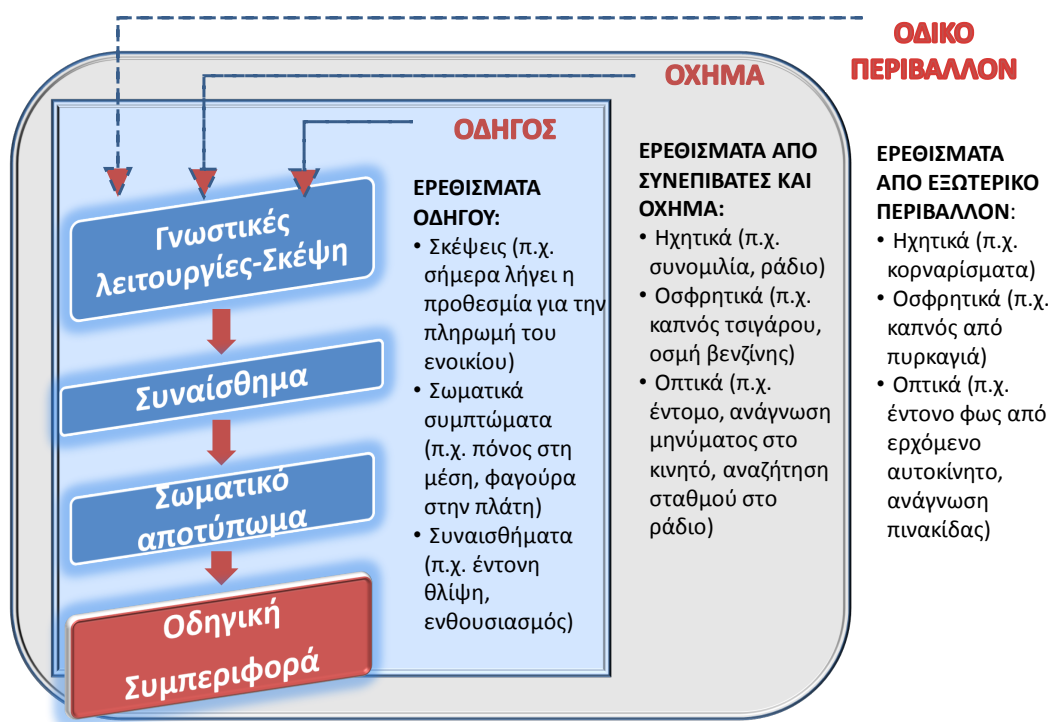
Εικόνα 3. Απεικόνιση της θεωρίας της Γνωστικοσυμπεριφοριστικής Προσέγγισης με ένα παράδειγμα οδηγικής συμπεριφοράς

Η Γνωστικοσυμπεριφοριστική Θεωρία λοιπόν περιγράφει τη χρονική και αιτιοκρατική σχέση από το ερέθισμα στη σκέψη, το οποίο προκαλεί στον εκάστοτε οδηγό την εκάστοτε χρονική στιγμή το συναίσθημα και εντέλει τη συμπεριφορά που θα επιλέξει να ακολουθήσει ο οδηγός. Σε μία άλλη χρονική στιγμή, ο ίδιος οδηγός μπορεί να μην πράξει με τον ίδιο τρόπο, κάτι το οποίο θα σημαίνει πως το ίδιο ενδεχομένως ερέθισμα θα του έχει προκαλέσει μία διαφορετική αρχική σκέψη και εν συνεχεία διαφορετικό συναίσθημα και άρα συμπεριφορά. Επομένως, το προηγούμενο παράδειγμα σε μία άλλη χρονική στιγμή θα μπορούσε να διαμορφωθεί ως εξής:



Εικόνα 4. Απεικόνιση της θεωρίας της Γνωστικοσυμπεριφοριστικής Προσέγγισης με ένα παράδειγμα οδηγικής συμπεριφοράς

Για την πληρέστερη κατανόηση των παραγόντων που επηρεάζουν την οδηγική συμπεριφορά, χρειάζεται να συμπεριληφθούν οι κατηγορίες των ερεθισμάτων που καλείται να διαχειριστεί ο οδηγός. Τόσο στο οδικό περιβάλλον, όσο και μέσα στο ίδιο το όχημα, ο οδηγός καλείται να διαχειριστεί πλήθος ερεθισμάτων όπως είναι τα αισθητηριακά ερεθίσματα. Αυτά μπορεί να είναι ηχητικά (π.χ. κόρνα), οσφρητικά (π.χ. μία δυσάρεστη οσμή στην περιοχή διέλευσης του οχήματος), οπτικά (π.χ. μία πολύ φωτεινή επιγραφή που αποσπά την προσοχή του οδηγού από τον δρόμο). Ακόμα και οι σκέψεις του οδηγού μπορεί να αποτελέσουν παράγοντα απόσπασης της προσοχής του από το δρόμο, όπως αναφέρθηκε νωρίτερα στην ενότητα «Γνωστικές λειτουργίες και Οδήγηση», όταν π.χ. ο οδηγός κοιτάει αλλά δεν βλέπει (Domnez, Boyle & Lee, 2006), είναι απορροφημένος δηλαδή στις σκέψεις του. Ακόμα και σωματικά συμπτώματα (π.χ. κούραση) ή συναισθήματα μπορεί να αποτελέσουν αιτία ο οδηγός να μην έχει την προσοχή του στραμμένη στον δρόμο, όταν π.χ. βιώνει έντονο άγχος ή θυμό (Roidl, Frehse & Höger, 2014).



Εικόνα 5. Συνθετικό μοντέλο κατανόησης της οδηγικής συμπεριφοράς βασιζόμενο στη γνωστικοσυμπεριφοριστική προσέγγιση

Στο μοντέλο αυτό λαμβάνεται υπόψη ο οδηγός ως ο κεντρικός πυρήνας που δέχεται ερεθίσματα από το εξωτερικό περιβάλλον μέσα και έξω από το όχημα, ανάλογα με τις οδηγικές συνθήκες, τους συνεπιβάτες του, το ίδιο το όχημα και καλείται να τα επεξεργαστεί και να δράσει αναλόγως διατηρώντας την πορεία του οχήματος. Ως ερέθισμα μπορεί να νοηθεί ακόμα και η σκέψη του ίδιου του οδηγού, μια σκέψη που δεν συνδέεται με την οδήγηση, αλλά, αντίθετα, του αποσπά την προσοχή, τον αγχώνει κ.λπ. Στην εσωτερική διεργασία των ερεθισμάτων από τον οδηγό λαμβάνουν μέρος οι γνωστικές λειτουργίες του και κατ' επέκταση οι σκέψεις του (γνωσίες), όπως αυτές περιγράφηκαν στην ενότητα «Γνωστικές λειτουργίες και Οδήγηση», οι οποίες με τη σειρά τους, σύμφωνα με την Γνωστική Συμπεριφοριστική Θεωρία, γεννούν συναισθήματα. Τα συναισθήματα με την σειρά τους φέρουν σωματικά αποτυπώματα, όπως π.χ. στην περίπτωση του άγχους παρατηρείται αύξηση του καρδιακού ρυθμού. Οι σκέψεις του οδηγού σε συνδυασμό με τα συναισθήματα που βιώνει μετατρέπονται σε εκτελεστικές εντολές που έχουν ως αποτέλεσμα την έκδηλη πράξη, δηλαδή τη συμπεριφορά. Με την ολοκλήρωση της κάθε οδηγικής συμπεριφοράς δημιουργείται εκ νέου η

ανάγκη για επανάληψη της διαδικασίας από την αρχή, καθ' όλη την διάρκεια της οδήγησης.

Συνοπτικά, προσπαθήσαμε να περιγράψουμε ένα μοντέλο, το οποίο περιλαμβάνει όλες τις παραμέτρους που επηρεάζουν την συμπεριφορά του ανθρώπου γενικά, και να το προσαρμόσουμε ειδικά στην οδήγηση, σύμφωνα με τις αρχές της Γνωστικής Συμπεριφοριστικής Θεωρίας, περιγράφοντας παράλληλα τους παράγοντες που κατ' εξοχήν επηρεάζουν την οδηγική συμπεριφορά. Αναμφίβολα, το θεωρητικό αυτό μοντέλο χρειάζεται να εξεταστεί ερευνητικά για την εγκυρότητα και την ακρίβειά του στο προσεχές μέλλον με απώτερο σκοπό τη δημιουργία καλών πρακτικών για την ασφαλή οδήγηση. Καλές πρακτικές οι οποίες θα είναι εμπνευσμένες από τις συμπεριφορικές αλλά και γνωστικές τεχνικές σύμφωνα με τη Γνωστικοσυμπεριφοριστική Θεωρία. Όπως έχουν ήδη προτείνει οι Trógolo, Melchior και Medrano (2014), οι στρατηγικές σωματικής και νοητικής χαλάρωσης με στόχο την ομαλή συναισθηματική διαχείριση θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τον σκοπό αυτό. Ορισμένες από τις τεχνικές αυτές θα μπορούσαν να είναι ασκήσεις αναπνοής, η θετική νοερή απεικόνιση και η καθοδηγούμενη σωματική χαλάρωση.

Συμπέρασμα

Η οδήγηση είναι μία πολύ πιο σύνθετη διεργασία από την οπτική αντίληψη και την επεξεργασία πληροφοριών. Απαιτεί τον συνδυασμό, συντονισμό και συγχρονισμό γνωστικών λειτουργιών με μυοσκελετικές κινήσεις καθώς και ομαλή διαχείριση συναισθήματος. Το συναίσθημα έχει επιπτώσεις, τόσο στην συμπεριφορά του οδηγού, όσο και στις γνωστικές του λειτουργίες μέσω της έκκρισης ορμονών που επηρεάζουν άμεσα περιοχές του εγκεφάλου ζωτικής σημασίας για την εκτέλεση της οδήγησης. Με αφορμή τα παραπάνω, προκύπτει η ανάγκη για δημιουργία ενός συνθετικού μοντέλου για την κατανόηση της οδηγικής συμπεριφοράς, το οποίο θα αναγνωρίζει την ξεχωριστή και παράλληλα συνδυαστική επίδραση του συναισθήματος ανάμεσα σε άλλους εξωτερικούς/περιβαλλοντικούς και εσωτερικούς/διεργασιακούς παράγοντες, όπως έχουν περιγραφεί μέχρι τώρα με επίκεντρο τον άνθρωπο. Η υπάρχουσα βιβλιογραφία, ωστόσο, αντιμετωπίζει αποσπασματικά τους διαφορετικούς παράγοντες που επηρεάζουν την οδήγηση και έχει παραλείψει να περιγράψει την τριγωνική σχέση σκέψη-συναίσθημα-οδηγική συμπεριφορά. Αυτό το κενό έρχεται να καλύψει το συνθετικό μοντέλο κατανόησης της οδηγικής συμπεριφοράς που προτείνει η διεπιστημονική ομάδα του Εργαστηρίου Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας. Το μοντέλο αυτό είναι εμπνευσμένο από τις αρχές της Γνωστι-

κοσσυμπεριφοριστικής Θεωρίας και αναδεικνύει την πολυπαραγοντική διάσταση του ζητήματος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Backer, A., Sagberg, F. (2011) Driving and telephoning: relative accident risk when using hand-held and hands-free mobile phones, *Safety Science*, 49 (2), 324-330.
- Ball, K., Owsley, C., Sloane, M. E., Roenker, D. L., & Bruni, J. R. (1993) Visual attention problems as a predictor of vehicle crashes in older drivers, *Investigative Ophthalmology and Visual Science*, 34(11), 3110-3123.
- Beck A. (1963) Thinking and depression: Idiosyncratic content and cognitive distortions, *Archives of General Psychiatry* 9, 324-333.
- Begg, D., & Langley, J. (2004) Identifying predictors of persistent non-alcohol or drug-related risky driving behaviours among a cohort of young adults, *Accident Analysis and Prevention*, 36, 1067-1071.
- Blanchette I., Richards A. (2010) The influence of affect on higher level cognition: A review of research on interpretation, judgment, decision making and reasoning, *Cognition and emotion*, 24 (4), 561-595
- Boyce, T. E., & Geller, E. S. (2002) An instrumented vehicle assessment of problem behavior and driving style: Do younger males really take more risks? *Accident Analysis and Prevention*, 34(1), 51-64.
- Cavallo, V. E., Cohen, A. S. (2001) "Perception", in Barjonet, P. E. (Eds), *Traffic Psychology Today*, Boston/Dordrecht/London, Luwer Academic Publishers
- Chan M. & Shingal A. (2013). The emotional side of cognitive distraction: Implications for Road Safety, *Accident Analysis & Prevention*, 50 pp 147-154.
- Chliaoutakis, J. El., Demakakos, P., Tzamalouka G., Bakou V., Koumaki M., Darviri C. (2002) Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported road crashes, *Journal of Safety Research*, (33) 431-443
- Cooper, L., Shaver, P., & Collins, N. (1998) Attachment styles, emotion regulation, and adjustment in adolescence, *Journal of Personality and Social Psychology*, 74, 1380-1397
- Davidson, R. (1998) Affective style and affective disorders: Perspectives from affective neuroscience, *Cognition and Emotion*, 12, 307- 330.
- Deffenbacher, J., Huff, M., Lynch, R., Oetting, E., & Salvatore, N. (2000) Characteristics and treatment of high-anger drivers, *Journal of Counseling Psychology*, 47, 5-17.
- Donkelaar ten H. J. (2011) *Clinical Neuroanatomy: Brain Circuitry and Its Disorders*, Springer Heidelberg Dordrecht London New York
- Donmez B. & Liu Z. (2015) Associations of distraction involvement and age with driver injury severities, *Journal of Safety Research*, 52, 23-28
- Donmez, B., Boyle, L. N., & Lee, J. D. (2006) The impact of distraction mitigation strategies on driving performance, *Human Factors*, 48(4), 785-804.
- Ellis A. (1962) *Reason and emotion in psychotherapy*. New York: Lyle Stuart
- Engelberg J. K, Hill L. L., Rybar J. Styer T. (2015) Distracted driving behaviors related to cell phone using among middle-aged adults, *Journal of Transport and Health*, (article in press)
- Feldman, G., Greeson, J., Renna, M., & Robbins- Monteith, K. (2011) Mindfulness predicts less texting while driving among young adults: Examining attention- and emotion-regulation motives as potential mediators, *Personality and Individual Differences*, 51, 856-861

- Gibson, J. J., Crooks, L. E. (1938) A Theoretical Field-Analysis of Automobile Driving, *The American Journal of Psychology*, LI, 453-471
- Gratz K., Roemer L. (2004) Multidimensional assessment of emotion regulation and dysregulation: Development, factor, structure and initial validation of the difficulties in emotion regulation scale. *Journal of Psychopathology and Behavioral Assessment*, 26, 41-54
- Groeger, J. A. (2000) *Understanding Driving. Applying Cognitive Psychology to a Complex Everyday Task*. USA, Psychology Press
- Iversen, H. & Rundmo, T. (2002) Personality, risky driving and accident involvement among norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, 33, 1251-1263
- Lee, J. D. (2007) Technology and teen drivers. *Journal of Safety Research*, 38(2), 203-213.
- Lee, J.D., Young, K.L., Regan, M.A. (2008) Defining driver distraction. In: Regan, M.A., Lee, J.D., Young, K.L. (Eds.), *Driver Distraction: Theory, Effects and Mitigation*. CRC Press, Boca Raton, Florida.
- Maisonneuve, J. (2001) *Εισαγωγή στην Ψυχοκοινωνιολογία*, Μετάφ. Ν. Χρηστάκης, Τυπωθήτω – Γ. Δαρδανός
- Marciano H., Yeshurun Y. (2015) Perceptual Load in Different Regions of the Visual Scene and Its Relevance for Driving, *Human Factors*, 57 (4), 701-716
- Márquez L., Cantillo V., Arellana J. (2015) Mobile Phone Use While Driving: A hybrid modeling approach, *Journal of Transport and Health*, (78) 73 -80
- McCartt, A. T., Braver, E. R., & Geary, L. L. (2003) Drivers' use of handheld cell phones before and after New York State's cell phone law. *Preventive Medicine*, 36(5), 629-635.
- McCarthy R. A., Warrington, E. A. (1990a) Problem solving, *Cognitive Neuropsychology*, 4, 343-364
- McCarthy R. A., Warrington, E. A. (1990b) Spatial Perception, *Cognitive Neuropsychology*, 4, 73-97
- McCarthy R. A., Warrington, E. A. (1990c) Object recognition, *Cognitive Neuropsychology*, 4, 22-55
- McEvoy, S. P., Stevenson, M. R., McCartt, A. T., Woodward, M., Haworth, C., Palamara, P., et al (2005) Role of mobile phones in motor vehicle crashes resulting in hospital attendance: A case-crossover study, *British Medical Journal*, 331(7514), 428-430
- Olteidal, S., & Rundmo, T. (2006) The effects of personality and gender on risky driving behaviour and accident involvement, *Safety Science*, 44, 621-628
- Redelmeier, D. A., & Tibshirani, R. J. (1997) Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions, *New England Journal of Medicine*, 336(7), 453-458
- Reimer B., Mehler B., Joseph F. Coughlin J. F., Roy N., Dusek J. A. (2011) The impact of a naturalistic hands-free cellular phone task on heart rate and simulated driving performance in two age groups, *Transportation and Research Part F* (14) 13-25
- Reimer, B., Mehler, B., Wang, Y., & Coughlin, J. F. (2012) A field study on the impact of variations in short-term memory demands on drivers' visual attention and driving performance across three age groups, *Human Factors*. <http://dx.doi.org/10.1177/0018720812437274>
- Roidl E., Frehse B., Höger R. (2014) Emotional states of drivers and the impact on speed, acceleration and traffic violations – A simulator study, *Accident Analysis and Prevention*, 70, 282-292
- Rumar, K. (1990) The basic driver error: Late detection, *Ergonomics*, 33, 1281-1290
- Rumelhart, D. E. (1978) *Schemata: The building blocks of cognition*. Center for Human Information Processing, University of California, San Diego.
- Scherer K. R. (2009) The dynamic architecture of emotion: Evidence for the component process model, *Cognition and emotion*, 23 (7) 1307-1351

- Stiles P., Trevor J., Farndale E., Morris S. S., Paauwe J., Stahl G. and Wright P. (2015) Changing Routine: Reframing Performance Management within a Multinational, *Journal of Management Studies*, 52, 63-88
- Stuss, D. T., Shallice, T., Alexander, M. P., and Picton, T. W. (1995) A multidisciplinary approach to anterior attentional functions, *Annals of the New York Academy of Sciences*. 769, 191-211.
- Treffner P. J., Barrett R. (2004) Hands-free mobile phone speech while driving degrades coordination and control, *Transportation Research Part F*. (7) 229 -246
- Trick, L. M., Enns, J. T., Mills, J., & Vavrik, J. (2004) Paying attention behind the wheel: A framework for studying the role of attention in driving, *Theoretical Issues in Ergonomics*, 5, 385-424.
- Trógo M., A., Melchior F. & Medrano L., A. (2014) The role of difficulties in emotion regulation on the driving behavior, *Journal of Behavior, Health and Social Issues*, 6 (1), 107-117
- Underwood G., Chapman P., Brocklehurst N., Underwood J., Crundall D. (2003) Visual attention while driving: sequences of eye fixations made by experienced and novice drivers, *Ergonomics*, 46 (6), 629-646
- Violanti, J. M. (1998) Cellular phones and fatal traffic collisions, *Accident Analysis and Prevention*, 30(4), 519-524
- Wang, J., Rao, H., Wetmore, G.S., Furlan, P.M., Korczykowski, M., Dinges, Da. F., Detre, J.A. (2005) Perfusion functional MRI reveals cerebral blood flow pattern under psychological stress, *Proceedings of the National Academy Sciences of the United States of America*. 102, 49, 17804-17809. Δημοσιεύτηκε στις 23 Νοεμβρίου 2005 doi: 10.1073/pnas.0503082102

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΜΕΝΗ ΟΔΗΓΗΣΗ (Personality and risky driving)

Κάθε οδηγός είναι ένα άτομο που επηρεάζεται από το κοινωνικό περιβάλλον, το οποίο περιβάλλον συνίσταται από άλλους χρήστες των δρόμων, γενικούς κοινωνικούς κανόνες, κώδικες οδικής κυκλοφορίας ή οδικής αγωγής, και τις αναπαραστάσεις όλων αυτών, καθώς την ίδια στιγμή κάθε οδηγός είναι μέρος όλου αυτού του «συλλογικού» και έτσι επηρεάζει και αυτός με την σειρά του άλλους

Zaidel, 1992

Σκοπός του κεφαλαίου είναι να ψηλαφίσει ποια χαρακτηριστικά προσωπικότητας συνεργάζονται με περιβαλλοντικούς και ιδιοσυγκρασιακούς παράγοντες, ώστε να δημιουργήσουν τις αναγκαίες συνθήκες που προκαλούν τις συγκρούσεις. Η επικέντρωση μας σε αυτό το κεφάλαιο είναι η σχέση ανάμεσα στην προσωπικότητα του οδηγού και στην επιθετική συμπεριφορά που επιδεικνύει στην οδήγηση.

Η ανθρώπινη συμπεριφορά μοιάζει με ένα περίπλοκο πάζλ. Οι θεωρίες της προσωπικότητας μας προσφέρουν πολλά πιθανά κομμάτια για να λύσουμε αυτό το πάζλ. Η προσωπικότητα αντιπροσωπεύει εκείνα τα χαρακτηριστικά του ατόμου που εξηγούν τους σταθερούς τύπους συναισθήματος, σκέψης και συμπεριφοράς (Pervin & John, 1999).

Εισαγωγή

Η ιδέα ότι συντηρούμε κάποια συνοχή στην συμπεριφορά μας, με την έννοια ότι συμπεριφερόμαστε παρόμοια σε διαφορετικές καταστάσεις, είναι η ρίζα της έννοιας της προσωπικότητας. Ένα υποθετικό εννοιολογικό πλαίσιο, δηλαδή, το οποίο καθορίζει ένα σύμπλεγμα από σταθερά χαρακτηριστικά τα οποία διαφοροποιούν τους ανθρώπους και μας επιτρέπουν σε κάποιο βαθμό να κατανοήσουμε και να προγνώσουμε πώς διαφορετικοί άνθρωποι α-

νταποκρίνονται στην ίδια κατάσταση. Όμως, ενώ ορισμένοι θεωρητικοί υποστηρίζουν ότι οι άνθρωποι μένουν σταθεροί από τη μια κατάσταση στην άλλη, άλλοι υποστηρίζουν ότι οι άνθρωποι είναι πολύ ασταθείς, αφού ουσιαστικά είναι διαφορετικοί από το ένα περιβάλλον στο άλλο (Pervin & John, 1999).

Η προσωπικότητα περιλαμβάνει τις γνωστικές λειτουργίες/γνωσίες (διεργασίες της σκέψης), τα συναισθήματα (συγκινήσεις, αισθήματα) και τη φανερή συμπεριφορά. Στην Κοινωνική Ψυχολογία το ενδιαφέρον για την προσωπικότητα επικεντρώνεται στην επίδραση που ασκούν στη σκέψη και στη συμπεριφορά μας τα χαρακτηριστικά μιας κοινωνικής κατάστασης, όπως στο πείραμα του Asch το 1955 για την συμμόρφωση (Asch, 1955).

Από την άλλη, η Ψυχολογία της Προσωπικότητας μπορεί να ενδιαφέρεται λιγότερο για την επιρροή που ασκεί το κοινωνικό πλαίσιο και το ερώτημα είναι γιατί άραγε κάποιοι συμμετέχοντες στα κοινωνιο-ψυχολογικά πειράματα των εργαστηρίων επηρεάζονται από τις λανθασμένες κρίσεις της πλειονότητας τη στιγμή κατά την οποία άλλοι παραμένουν ανεπηρέαστοι;

Για τους Pervin & John, (1999) σελ. 58,

«... Με τον ακραίο συμπεριφορισμό η προσοχή εστιάστηκε στη φανερή συμπεριφορά και απορρίφθηκε η εξέταση εσωτερικών διεργασιών, όπως οι σκέψεις και τα συναισθήματα. Πόσο εκφράζεται όμως η προσωπικότητά μας με τη φανερή συμπεριφορά; Είναι δυνατόν να μάθουμε τα πάντα για κάποιον παρατηρώντας την φανερή συμπεριφορά του; Γνωρίζοντας τις σκέψεις ή τα συναισθήματά του; Ή μήπως η προσωπικότητα είναι συνδυασμός των τριών και συγκεκριμένα των σχέσεων μεταξύ του τι σκεφτόμαστε, τι αισθανόμαστε και πώς φερόμαστε; Όταν συμβαίνει μια αλλαγή στο ένα πεδίο είναι μήπως πιο κεντρική για την αλλαγή των άλλων δύο; Τι είναι πιο εύκολο να αλλάξει; Οι σκέψεις, τα συναισθήματα ή η συμπεριφορά; ...».

Ωστόσο, οι ψυχολόγοι της Προσωπικότητας, δεν διερωτώνται μόνον εάν οι ατομικές διαφορές είναι από τους καθοριστικούς παράγοντες συμμόρφωσης. Επίσης, επιθυμούν να γνωρίζουν πώς προκύπτουν αυτές οι ατομικές διαφορές. Στο παράδειγμα της αυταρχικής προσωπικότητας (Adorno et al., 1950), πιθανόν να σχετίζονται οι διαφορές των ανθρώπων με τη διαπαιδαγώγηση που έχουν λάβει και, κατά συνέπεια, από το πώς ορίζεται η αυτοεκτίμηση του ατόμου από την παιδική του ηλικία.

Επομένως, ο διαχωρισμός της Κοινωνικής Ψυχολογίας και της Ψυχολογίας της Προσωπικότητας εδράζεται στην ατομική συμπεριφορά, η οποία καθορίζεται από τρεις παράγοντες: 1) την βιολογική σύσταση των ατόμων,

2) τα αποκτημένα χαρακτηριστικά (εκ του χαράσσω = χαρακτήρας) και 3) το κοινωνικό και φυσικό πλαίσιο.

Για μια αποτίμηση των προσεγγίσεων που διχάζουν τους θεωρητικούς της προσωπικότητας, παρεμβάλλουμε το απόσπασμα από το βιβλίο των Pervin & John, (1999), σελ. 650,

«... Η θεωρία των χαρακτηριστικών της προσωπικότητας ενδιαφέρεται μάλλον για τα χαρακτηριστικά αυτά καθ' αυτά της προσωπικότητας, τα οποία είναι υπεύθυνα για το γεγονός ότι διαφορετικά άτομα αντιδρούν διαφοροποιημένα σε μια κατά τα άλλα ίδια κοινωνική κατάσταση. Για τη θεωρία αυτή, οι άνθρωποι είναι συνεπείς ή σταθεροί στη συμπεριφορά τους στις διαφορετικές χρονικές στιγμές και καταστάσεις. Αναγνωρίζει ότι οι παράγοντες της περίπτωσης επηρεάζουν το ποια χαρακτηριστικά ενεργοποιούνται, καθώς επίσης και τη διάθεση του ατόμου. Η ψυχαναλυτική θεωρία τονίζει τα εσωτερικά αίτια της συμπεριφοράς και τη γενική σταθερότητα στη λειτουργία της προσωπικότητας. Η θεωρία της μάθησης δίνει έμφαση στους περιβαλλοντικούς συντελεστές της συμπεριφοράς και στη μεταβλητότητα της συμπεριφοράς ή, με άλλα λόγια, στην ιδιαιτερότητα της συμπεριφοράς σε κάθε περίπτωση. Η κοινωνικογνωστική θεωρία αναγνωρίζει τη σημασία των ατομικών παραγόντων, χρησιμοποιώντας έννοιες όπως οι στόχοι, οι γνωστικές και συμπεριφορικές ικανότητες, η αντίληψη του ατόμου για την αποτελεσματικότητά του και η αυτορρύθμιση. Η αιτιώδης σχέση ανάμεσα στο άτομο και την περίπτωση είναι ο ακρογωνιαίος λίθος της κοινωνικής γνωστικής θεωρίας....».

Η έμφαση πάνω στους εσωτερικούς, ατομικούς παράγοντες ή στους εξωτερικούς, περιβαλλοντικούς παράγοντες ποτέ δεν είναι μονοσήμαντη.

Η Ψυχολογία της Προσωπικότητας κυρίως ενδιαφέρεται για το πώς αποκτώνται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και πώς αυτά τα χαρακτηριστικά επηρεάζουν την συμπεριφορά των ατόμων, ενώ η Κοινωνική Ψυχολογία μελετά την επιρροή της κοινωνικής κατάστασης στην ατομική συμπεριφορά, ωστόσο αυτές οι δύο προσεγγίσεις είναι δύσκολο να διαχωριστούν. Μένει να εξηγήσουμε τον τύπο σταθερότητας και αλλαγής που χαρακτηρίζει την συμπεριφορά των ανθρώπων.

Επιθετικότητα

Επιθετικότητα είναι οποιοσδήποτε τρόπος συμπεριφοράς, κατευθυνόμενος προς το σκοπό να βλάψει ή να τραυματίσει ένα άλλο άτομο, που κινητοποιείται για να αποφύγει τέτοια μεταχείριση. Η επιθετικότητα υποδηλώνει επίσης την πρόθεση του ατόμου να βλάψει και πρέπει να συνάγεται από γεγονότα που προηγούνται ή ακολουθούν πράξεις επιθετικότητας.



Επιθετικότητα και βία μπορεί να απαντηθούν σε πολλές **κλινικές καταστάσεις** που περιλαμβάνουν τοξίκωση από αλκοόλ και άλλες ουσίες, γνωσιακές διαταραχές, κακοποίηση παιδιών και χρόνιες αντικοινωνικές πράξεις. Έχει αναφερθεί ότι η βία επισυμβαίνει όταν ανατρέπεται η ισορροπία μεταξύ ενορμήσεων και εσωτερικού

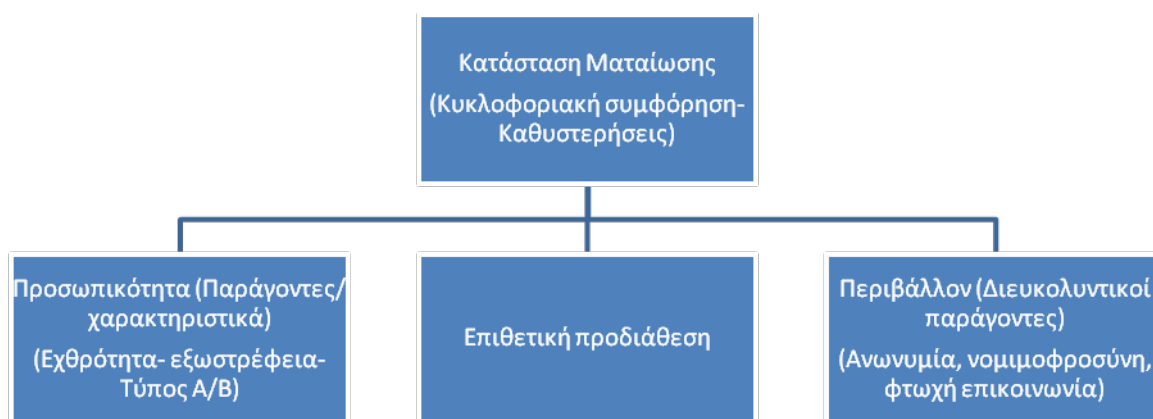
ελέγχου. Σύμφωνα με το DSM-IV περιγράφονται μερικές διαταραχές που σχετίζονται με βίαιη και επιθετική συμπεριφορά, όπως π.χ. γνωστικές διαταραχές, σχιζοφρένεια, διαταραχή της διάθεσης από ουσίες, διαταραχές προσωπικότητας, όπως αντικοινωνική διαταραχή προσωπικότητας, αντικοινωνική συμπεριφορά παιδιού, εφήβου ή ενηλίκου (Kaplan, Sadock, & Grebb, 1996), που όμως η περιγραφή τους είναι εκτός των σκοπών του βιβλίου. Σύμφωνα με τους συγγραφείς, η επιθετικότητα κατά τον Freud προέρχεται κυρίως από την επανακατεύθυνση του αυτοκαταστροφικού ενστίκτου του θανάτου μακριά από το άτομο, προς τους άλλους. Για τον Konrad Lorenz, η επιθετικότητα παράγεται αυθόρμητα και αυξάνει σαν συνάρτηση της ποσότητας της αποθηκευμένης ενέργειας και της παρουσίας και της έντασης των ερεθισμάτων που απελευθερώνουν επιθετικότητα. Σύμφωνα με τον Bandura, τα άτομα είτε απέκτησαν επιθετικές απαντήσεις από προηγούμενες εμπειρίες, είτε δέχονται διάφορες μορφές ανταμοιβής για την εκτέλεση τέτοιων πράξεων, είτε υποκινούνται άμεσα σε επιθετικότητα από συγκεκριμένες κοινωνικές ή περιβαλλοντικές συνθήκες.

Το λεξικό Merriam Webster ορίζει την επιθετικότητα ως «εχθρική, επιζήμια, καταστρεπτική συμπεριφορά ιδιαίτερα όταν προκύπτει από μια ματαίωση» και δίνεται βαρύτητα σε κοινωνικούς παράγοντες.

Το μοντέλο του Dollard et al. (1939), «ματαίωση-επιθετικότητα» βασίστηκε στα εργαστηριακά ευρήματα με ινδικά χοιρίδια, αλλά στην συνέχεια και με ανθρώπους. Οι ερευνητές όρισαν την επιθετικότητα σαν μια αλληλουχία συμπεριφοράς, ο στόχος-ανταπόκριση της οποίας είναι ο τραυματισμός του προσώπου προς τον οποίον αυτή κατευθύνεται και οι ερευνητές συνδύασαν την επιθετικότητα ως συνέπεια του αισθήματος ματαίωσης.

Εκτός από τις βιολογικές προσεγγίσεις της επιθετικότητας, οι ψυχολογικές, όπως η υπόθεση «ματαίωσης-επιθετικότητας», δηλαδή η παρεμπόδιση μιας δραστηριότητας που κατευθύνεται σε έναν στόχο, αυξάνει την πιθανότητα της επιθετικής συμπεριφοράς.

Στην υπόθεση της ματαίωσης διαπραγματευόμαστε με τέσσερις αναγκαίες συνθήκες, οι οποίες πρέπει να προϋπάρχουν για να εκδηλωθεί η επιθετική συμπεριφορά:



Πηγή: Εμπνευσμένο από τον Shinar, 1998.

Πάντως, η ματαίωση είναι πιθανότερο να υποκινεί επιθετικότητα όταν γίνεται αντιληπτή σαν αυθαίρετη ή αδικαιολόγητη, παρά όταν θεωρείται δίκαιη ή δικαιολογημένη.

Άλλες έρευνες (Hewston, Stroebe & Jonas, 2008) συνδέουν την επιθετικότητα που προκύπτει από την ματαίωση, με την κατανάλωση αλκοόλ και την έκθεση στην τηλεοπτική βία ως εξαρτημένες μεταβλητές της επιθετικότητας.

Στους κοινωνικούς παράγοντες περιλαμβάνονται, επίσης, η σωματική κακοποίηση από την οικογένεια, οι λεκτικές προσβολές από τους άλλους, τα υψηλά επίπεδα αντικοινωνικής συμπεριφοράς (Vassalo et al, 2007) τα οποία συχνά εκλύουν επιθετικές ενέργειες και χαμηλά επίπεδα ενσυναίσθησης (Machin, & Sankey, 2008).

Επιμέρους παράγοντες, όπως αυξημένη εγρήγορση (Davidson, 2004), χρήση κινητού κατά την οδήγηση (American Automobile Association, 2011), συμμετοχή σε ανταγωνιστικές δραστηριότητες και έντονη σωματική άσκηση αυξάνουν την ανοιχτή επιθετικότητα.

Πώς εκδηλώνεται η επιθετική συμπεριφορά και ποιες οι γενεσιουργές αιτίες της;

Η ψυχολογία έχει αναγνωρίσει μια ποικιλία από τέτοια χαρακτηριστικά, τα οποία περιλαμβάνουν την αναζήτηση ευχαρίστησης, (sensation seeking), εσωστρέφεια-εξωστρέφεια (introversion-extroversion), εσωτερικό/ εξωτερικό έλεγχο (locus-of-control) και, βέβαια, επιθετικότητα.

Εφόσον εκδηλωθούν τέτοιου τύπου σταθερά χαρακτηριστικά, τότε μπορούμε να τα εκλάβουμε ως όψεις ή ως στοιχεία της προσωπικότητας. Δεδομένης της πολυπλοκότητας της οδηγικής συμπεριφοράς και το μεταβαλλόμενο πλαίσιο, στο οποίο αυτή συμβαίνει, τέτοια βασικά χαρακτηριστικά συνδέονται σε κάποιο βαθμό με υπερ-εμπλοκή των οδηγών σε παραβιάσεις και συγκρούσεις.

Για να οδηγούμε ασφαλώς πρέπει να προσαρμοζόμαστε σε κανονισμούς και κανόνες της τροχαίας. Εάν λοιπόν κάποια χαρακτηριστικά της βασικής μας προσωπικότητας είναι ασύμβατα με τους ισχύοντες νόμους, τότε εκφράζονται και στο πλαίσιο της οδήγησης. Έτσι λοιπόν, η κοινωνική δυσπροσαρμοστικότητα σχετίζεται και με την οδηγική δυσπροσαρμοστικότητα.

Ήδη από το 1949, δύο Καναδοί ψυχίατροι, οι Tillman & Hobbs, ερεύνησαν την εμπλοκή σε ατυχήματα 200 οδηγών ταξί, χωρίζοντάς τους σε δύο ομάδες. Από αυτούς 96 οδηγοί με τέσσερα ή περισσότερα ατυχήματα στο ενεργητικό τους και 100 οδηγοί χωρίς εμπλοκή σε ατύχημα. Οι ερευνητές επικεντρώθηκαν, επίσης, στις κοινωνικές δυσκολίες, καθώς και στις δυσκολίες νομικού περιεχομένου που πιθανόν αντιμετώπιζαν αυτοί οι οδηγοί ταξί. Τα ευρήματα φανέρωσαν ότι «ο άνθρωπος οδηγεί με τον τρόπο με τον οποίο ζει». Με άλλα λόγια οι άνθρωποι μεταφέρουν όταν οδηγούν όλα τα χαρακτηριστικά και τη συμπεριφορά που επιδεικνύουν και εκτός οδήγησης, εύρημα στο οποίο κατέληξε και πιο πρόσφατα ο Broughton (2007), ο οποίος εξέτασε 52.000 Άγγλους οδηγούς κατά τη διάρκεια των ετών 1999-2003. Επίσης, οι Staplin & Gish (2005), υποστήριξαν ότι οι οδηγοί φορτηγών που εμπλέκονταν σε δύο ή περισσότερες συγκρούσεις ήταν αυτοί που άλλαζαν συχνά εργασία, χωρίς να είναι όμως σαφές του ποιο γεγονός προηγείται του άλλου, η αλλαγή εργασίας ή η σύγκρουση.

Επιθετική Οδήγηση

Εδώ και σχεδόν 40 χρόνια έχει υποστηριχθεί ότι η επιθετικότητα είναι ο λόγος για το 85% των τροχαίων συγκρούσεων, τουλάχιστον στην Αγγλία (Whitlock, 1971). Οι Smart et al., (2003), Η έρευνα της εταιρίας Mason-Dixon, (2005) (Mason-Dixon Corporation), καθώς και ο Shinar, (1998), έ-

χουν ανιχνεύσει υψηλές συχνότητες οδηγών με επιθετική οδήγηση. Οι Gidron, Gaygisiz, & Lajunen, (2014), έχουν μάλιστα υποστηρίξει και τη συμμετοχή του Αριστερού ή Δεξιού ημισφαιρίου στην έκφραση εχθρότητας σαν σταθερή τάση του να συμπεριφέρεται κάποιος ανταγωνιστικά, κυνικά και να αισθάνεται θυμωμένος σε κάθε κοινωνικό επίπεδο και επιθετικής οδήγησης.

Οι Matthew, Deary & Whiteman (2003), οι Taylor, (2010) και Nesbit & Conger, (2012), επικεντρώνονται στη σημασία της προσωπικότητας σε σχέση με την επιθετική οδήγηση και ιδιαίτερα στην παρορμητικότητα (impulsivity) ως μια δυσπροσαρμοστική συμπεριφορά και βασικό δομικό στοιχείο της προσωπικότητας (De Wit, 2009).

Έχουν ερευνηθεί επαρκώς τα χαρακτηριστικά παρορμητικότητας (Constantinou, et al., 2011), που έχουν συνδεθεί με οδηγικές παραβάσεις (Bicaksiz, & Ozkan, 2015) και ιδιαιτέρως της παρορμητικότητας που καθορίζεται σαν μια τάση να δρα κάποιος γρήγορα και ακατάλληλα, χωρίς να λαμβάνει υπόψη του και να επεξεργάζεται τις συνέπειες ενώ οδηγεί. Η ανικανότητα να περιμένει κάποιος, να εκφράζει θυμό και επιθετικότητα απέναντι σε άλλους ενώ οδηγεί, να επιταχύνει, να χρησιμοποιεί το κινητό του ενώ οδηγεί, να κολλάει πίσω από άλλα αυτοκίνητα και να κάνει ξαφνικούς, ακριβείς ή όχι ελιγμούς, χωρίς να λαμβάνει υπόψη του τις συνέπειες (Ozkan & Lajunen, 2005). Μάλιστα, πλέον διακρίνεται η παρορμητικότητα από την αναζήτηση ευχαρίστησης (sensation seeking).

Επιπλέον, οι Gregerson & Berg, (1994) θεωρούν ότι υπάρχουν 4 κατηγορίες ανθρώπινων παραγόντων που επηρεάζουν την εμπλοκή σε τροχαία συμβάντα: 1) η επιδεξιότητα, 2) η εμπειρία, 3) το ατομικό επίπεδο ανάπτυξης και ωριμότητας και 4) η κοινωνική κατάσταση και ο τρόπος ζωής.

Θα μπορούσε να πει κάποιος ότι ο τρόπος ζωής, το στυλ οδήγησης, αλλά και ο ψυχισμός του ατόμου καθορίζουν τον τρόπο οδήγησής του. Η επιθετική οδήγηση, λοιπόν, διεθνώς ορίζεται ως ένα σύνδρομο συμπεριφοράς που καθοδηγείται από την ματαίωση και εκδηλώνεται ως α) απερισκεψία απέναντι στους χρήστες οδικής κυκλοφορίας ή ενόχληση προς άλλους οδηγούς και β) εσκεμμένα επικίνδυνη οδήγηση για να κερδίσει κάποιος χρόνο σε βάρος άλλων. Η Αμερικάνικη Υπηρεσία Οδικής Ασφάλειας (NHTSA, 2009) εκτιμά ότι παράνομες ενέργειες οδήγησης, όπως η υπερβολική ταχύτητα, η οδήγηση με επικίνδυνους ελιγμούς, το «κλείσιμο» των άλλων αυτοκινήτων, οι συχνές αλλαγές λωρίδας κυκλοφορίας, η άσκοπη χρήση της λωρίδας έκτακτης ανάγκης και η οδήγηση πολύ κοντά στο προπορευόμενο όχημα με

σκοπό την προσπέραση και παρενόχληση του άλλου οδηγού, περιγράφουν ακριβώς την επιθετική οδήγηση.

Ο Shinar (2007), κάνει διάκριση ανάμεσα στην λύσσα του δρόμου (road rage) και την επιθετική οδήγηση, αναφερόμενος στην πρώτη ως εχθρική συμπεριφορά, η οποία σκόπιμα κατευθύνεται εναντίον άλλων οδηγών, π.χ. επίτηδες χτυπά κάποιος ένα άλλο όχημα, ή χτυπά πεζούς με την μορφή προσβολής με την χρήση του οχήματος (assault with a vehicle).

Οι Elander, West & French (1992) περιγράφουν και άλλες αγενείς τακτικές, όπως η υπερβολική χρήση της κόρνας για πρόκληση ενόχλησης, το «παίξιμο των φώτων» για άσκηση πίεσης στο προπορευόμενο όχημα, προκλητικές χειρονομίες, εξύβριση αλλά και οδήγηση κάτω από την επίδραση του στρες (Gee, Takeuchi, 2004).

Το «stress» επίσης δημιουργεί προβλήματα σε γνωστικές διεργασίες όπως η προσοχή και η αντίληψη, καθώς επηρεάζει και την λήψη αποφάσεων.

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση που έχουν τις τελευταίες δεκαετίες οι δρόμοι στις μεγαλουπόλεις καταλήγει σε «πήξιμο της κυκλοφορίας» και καθυστερήσεις στην οδήγηση. Η παρεμπόδιση του ταξιδιού από προπορευόμενα οχήματα, τα φανάρια, το κλείσιμο των δρόμων λόγω έργων, εξαιρετικά αργοί οδηγοί και γενικά στρεσογόνες οδηγικές συνθήκες συνδέονται με αισθήματα άγχους και θυμού, τα οποία μπορούν να οδηγήσουν σε επιθετική οδήγηση (Lajunen, Parker and Stradling, 1998, Smart et al, 2004, Van Rooy, 2006). Ωστόσο, και οι εχθρικές και θυμωμένες σκέψεις που διακατέχουν γενικά τους οδηγούς συνδέονται με την θυμωμένη οδήγησή τους και την εμπλοκή τους σε σύγκρουση (Nesbit & Conger, 2012).

Πρόσθετοι παράγοντες αύξησης της ευερεθιστότητας (irritability) είναι η πολύωρη παραμονή στο αυτοκίνητο, η συχνή εναλλαγή ταχυτήτων, η επιτάχυνση και το φρενάρισμα με αποτέλεσμα την καταπόνηση των αρθρώσεων, της μέσης, της πλάτης, των καρπών και του αυχένα. Εάν σε αυτά συμπεριληφθεί η περιρρέουσα αύξηση της αγένειας, οι χειρονομίες και κάθε μορφή βίας που ενδημεί στο ελληνικό οδικό σύστημα, τότε πράγματι η οδηγική εμπειρία καταλήγει να γίνεται τραυματική όπως αναφέρει το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας Πάνος Μυλωνάς, (RSI, Panos Mylonas, 2009). Σε μία έρευνα του Ινστιτούτου αυτού το 51% των οδηγών δήλωσε ότι του έχουν αναβοσβήσει επιθετικά τα φώτα, το 50% πως έχει υποστεί επιθετικές ή προκλητικές χειρονομίες, το 47% ότι του έκλεισαν σκόπιμα τον δρόμο, το 22% ότι κάποιος του «κόλλησε» επιθετικά και τέλος το 9% ότι υπέστη προσπάθεια σωματικής επίθεσης στο δρόμο.

Οι εχθρικές συμπεριφορές είναι πράξεις που μας κάνουν να αισθανόμαστε καλύτερα, χωρίς απαραίτητα να λύνουμε το πρόβλημα. Είναι μέσα αποσυμπίεσης του θυμού και στην πραγματικότητα «βοηθούν» να βλάψουμε το πρόσωπο ή το πράγμα που θεωρούμε ότι μας ματαιώνει. Περαιτέρω έρευνα ανέδειξε ότι οι παραβιάσεις κατέχουν έναν συναισθηματικό παράγοντα ο οποίος κάνει τους οδηγούς να «αισθάνονται καλύτερα» όταν τις διαπράττουν, και ότι ο ενθουσιασμός του ρίσκου που ενέχεται σε μια παράβαση είναι ικανοποιητικό κίνητρο για να τις διαπράξει κάποιος (DFT, 2004).

Ο χρόνος στον οποίο εκδηλώνεται μια επιθετική οδηγική συμπεριφορά έχει επίσης ερευνηθεί από τους Shinar & Compton, (2004) και Wiesensthal, Hennessey & Totten, (2003), οι οποίοι υποστηρίζουν ότι οι οδηγοί είναι περισσότερο ανυπόμονοι και κορνάρουν σε πιο σύντομο χρονικό διάστημα κατά τη διάρκεια των εργασιμών ημερών παρά το Σαββατοκύριακο. Παραβιάζουν τα κόκκινα φανάρια το ίδιο κατά τη διάρκεια της ημέρας και κατά τη διάρκεια της νύχτας και εκφράζουν μέτριας μορφής επιθετικότητα όταν βιάζονται.

Σε άλλη έρευνα των Ozkan et al., 2006, που έγινε με σκοπό να συγκρίνουν τις οδηγικές παραβάσεις σε 6 διαφορετικές χώρες, χρησιμοποίησαν το «Driver Behaviour Questionnaire» (DBQ) για να ανιχνεύσουν επιθετικές οδηγικές παραβάσεις, τυπικές οδηγικές παραβάσεις και λάθη στην οδήγηση, υποστηρίζοντας ότι το πολιτισμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο συμβαίνουν οι τροχαίες συγκρούσεις είναι μείζονος σημασίας.

Οι οδηγοί σε όλες τις χώρες αντιδρούν με παρόμοιο τρόπο όταν έχουν να κάνουν με άλλους οδηγούς που πατάνε τη διπλή γραμμή, ωστόσο οι αντιδράσεις τους ποικίλουν. Για παράδειγμα, οι Ιάπωνες είναι πιο ανεκτικοί από τους Αυστραλούς απέναντι σε αυτούς που οδηγούν στη λωρίδα υψηλής ταχύτητας και απότομα αλλάζουν όλες τις λωρίδες, επιβραδύνοντας για να βγουν σε μια ήδη φρακαρισμένη έξοδο. Ωστόσο, είναι οι λιγότερο ανεκτικοί από όλα τα υπόλοιπα έθνη του δείγματος όσον αφορά το διπλό παρκάρισμα, ενώ οι Αυστραλοί είναι οι πιο ανεκτικοί (Shinar, 2007).

Σύμφωνα με την Παγκόσμια έκθεση για την Υγεία, (World Health Organisation, WHO Report, 2008), η Ελλάδα κατέχει τη θλιβερή πρώτη θέση σε τροχαία στην Ευρώπη και οι νέοι φαίνεται να κινδυνεύουν περισσότερο, με τα τροχαία συμβάντα να αποτελούν την 1η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 15-29, την 2η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 5-14 και την 3η αιτία θανάτου για τις ηλικίες 30-44. Από την Ελληνική Αστυνομία προκύπτει ότι τα κυριότερα αίτια τροχαίων είναι η υπερβολική ταχύτητα, η κίνηση στο αντίθετο ρεύμα, η οδήγηση χωρίς σύνεση και προσοχή, η παραβίαση προτεραιότητας, η απόσπαση προσοχής, το αντικανονικό πέρασμα, η κατανά-

λωση αλκοόλ και παράγοντες που σχετίζονται με τον οδηγό, όπως κόπωση και στρες (Ελληνική Αστυνομία, 2015).



Πηγή: Ελληνική αστυνομία. Τροχαίες συγκρούσεις στην Ελλάδα, 2015
http://www.astynomia.gr/images/stories//2015/statistics15/troxaia2015_5.JPG

Προσωπικότητα και επιθετική οδήγηση

Η επιθετική οδήγηση που συνδέεται με χαρακτηριστικά προσωπικότητας έχει ανιχνευθεί από αρκετές έρευνες ήδη εδώ και 60 σχεδόν χρόνια. Οι Tillman & Hobbs (1949), οι Schuman et al. (1967), οι Lawton et al. (1997), και οι Yu, Evans & Perfetti, (2004), περιέγραψαν στοιχεία ψυχαναγκασμού, κοινωνικής δυσπροσαρμοστικότητας, κατάθλιψης και προβλήματα με αλκοόλ. Επίσης, με την επιθετική οδήγηση συνδέεται η τάση να αποδίδουμε πολλά γεγονότα της ζωής μας σε εξωτερικούς παράγοντες (externality of the locus-of-control) που ελέγχουν τη ζωή μας αντί να τους ελέγχουμε εμείς (Lajunen & Summala, 1995). Άλλη σύνδεση με χαρακτηριστικά προσωπικότητας από την Μεγάλη Πεντάδα (Big Five personality Factors, Costa & McCrae, 1992), όπως Εξωστρέφεια- Εσωστρέφεια, Ευσυνειδησία, Συνεργατικότητα, Συναισθηματική σταθερότητα, Άνοιγμα σε εμπειρίες, θεωρούνται προγνωστικοί δείκτες οδηγικής συμπεριφοράς ως Άγχος, Θυμός, Αναζήτηση ευχαρίστησης, και Έλλειψη πειθαρχίας (Ulleberg & Rundmo, 2003, Machin & Sankey, 2008).

Ωστόσο, σύμφωνα με τους Triandis & Suh (2002), πρέπει να διαχωρίσουμε τα «σταθερά» χαρακτηριστικά μιας προσωπικότητας από τα «πρόσκαιρα», τα οποία πιθανόν να πυροδοτούνται από μια κατάσταση και ένα πολιτισμικό περιβάλλον (ατομικό ή συλλογικό).

Έτσι, το να αποδίδονται πρόσκαιρα χαρακτηριστικά σε υποψήφιους οδηγούς από την Πολιτεία με την μορφή «ψυχοτεχνικών τεστ» με σκοπό την χορήγηση ή μη αδειών οδήγησης δεν χαίρει ιδιαίτερης αποδοχής (Lajunen, 2002), ιδιαίτερα μάλιστα από χώρες με τα καλύτερα δεδομένα οδηγικής ασφάλειας όπως η Αυστραλία, η Αγγλία, οι Σκανδιναβικές χώρες και η Αμερική (Shinar, 2007).

Ωστόσο, οι Golias & Karlaftis (2002) σε μια εκτεταμένη έρευνα με δείγμα πάνω από 20.000 οδηγούς από 19 χώρες υποστήριξαν ότι οι τάσεις να παίρνουν ρίσκο οι οδηγοί συνδέονται με την επιτάχυνση και την απερίσκεπτη οδήγηση, ανεξάρτητα από το πολιτισμικό πλαίσιο στο οποίο ζουν. Έτσι, οι ερευνητές πρότειναν μια διαρκή επιμονή επιβολής του νόμου, η οποία μπορεί να συνδέεται με την αποχή τουλάχιστον από την οδήγηση μετά από χρήση αλκοόλ. Τα ευρήματα τους, ωστόσο, δεν έχουν άμεση σύνδεση με τις συνθήκες της ταχύτητας στην οδήγηση.

Οι Hakkinen (1979) και Evans (2004) ανίχνευσαν μια τάση κάποιων ανθρώπων να τους συμβαίνουν ατυχήματα. Θα λέγαμε μια «ατυχηματοθηρία» (θήρευση των ατυχημάτων). Ανιχνεύτηκε στις αρχές του 20ού αιώνα και αφορούσε τα βιομηχανικά ατυχήματα και λέγεται «accident proneness», σαν ένα ψυχολογικό χαρακτηριστικό κάποιων ανθρώπων ώστε να εμπλέκονται διαρκώς σε ατυχήματα. Με την εμφάνιση των ατυχημάτων μπορούν να σχετίζονται τόσο συμπεριφοριστικά όσο και ψυχολογικά χαρακτηριστικά. Αυτά τα χαρακτηριστικά περιλαμβάνουν το άγχος, την πλήξη, την κούραση και τη λήψη ουσιών που επηρεάζουν τη συγκέντρωση και την κινητική συνέργεια (Kaplan & Sadock, 1996, σελ. 257).

«...η σωματική κατάσταση των «ατυχηματοθηρικών» είναι τέτοια, όπως κούραση, η οποία μπορεί να οδηγήσει είτε σε απροσεξία, είτε ανικανότητα για γρήγορη αντίδραση, ώστε να αποφευχθεί ένα ατύχημα. Τοξικές ουσίες όπως η μαριχουάνα και ιδιαίτερα το αλκοόλ είναι σημαντικοί παράγοντες. Επίσης, άτομα με διαβήτη, επιληψία, καρδιαγγειακή νόσο και ψυχιατρική διαταραχή ενέχονται σε μεγαλύτερο από τον διπλάσιο αριθμό ατυχημάτων ανά 1.500 χλμ. οδήγησης, από άτομα που δεν έχουν τέτοιες νόσους...»

Οι ίδιοι συγγραφείς αποδίδουν ως πρωτοαναφερόμενο τον όρο «προσωπικότητα με επιρρέπεια σε ατυχήματα» στον Freud από τις αρχές του 20ου

αιώνα, ο οποίος στο βιβλίο του Ψυχοπαθολογία της Καθημερινής Ζωής έγγραφε:

«... Πολλοί φαινομενικά τυχαίοι τραυματισμοί είναι στην πραγματικότητα περιστατικά αυτοτραυματισμού. Αυτό που συμβαίνει είναι μια παρόρμηση για αυτοτιμωρία, η οποία συνήθως βρίσκει έκφραση στην αυτομομφή ή συντελεί στη δημιουργία ενός συμπτώματος. Εκμεταλλεύεται έξυπνα μια εξωτερική κατάσταση που προσφέρεται από την τύχη ή προσφέρει βοήθεια σε αυτή την κατάσταση, έως ότου προκληθεί το επιθυμητό επιβλαβές αποτέλεσμα...»

Συχνά, είναι φανερή μια ασυνείδητη επιθυμία για αποφυγή ή διαφυγή από κάτι. Η επιθυμία για διαφυγή σχετίζεται με εξωτερικές καταστάσεις στις οποίες το ατύχημα προσφέρει ένα βολικό τρόπο για αποφυγή μιας πιθανής ταπεινωτικής εμπειρίας, π.χ. η κοπέλα που απορρίπτεται ερωτικά από τον νεαρό που την εγκαταλείπει και φεύγει με συνέπεια αυτή να έχει ένα «ατύχημα» καθ' οδόν προς το σπίτι της, όπου είναι υποχρεωμένη να δώσει εξηγήσεις, αποφεύγοντας έτσι την πιθανή ταπείνωση του να μην παντρευτεί αυτόν που τόσο ήθελε.

Τα ατυχήματα βοηθούν το άτομο να αποφεύγει νέες υπευθυνότητες, προσφέροντας μια βολική και αποδεκτή δικαιολογία για να μην εμπλέκεται στη νέα κατάσταση, χωρίς να χάνει την αυτοεκτίμησή του ή την εκτίμηση των άλλων.

Αναδρομικές μελέτες που εξέτασαν τα χαρακτηριστικά της προσωπικότητας ατόμων που είχαν σοβαρά ή συχνά ατυχήματα αναφέρουν βαθύτερη αυτοκαταστροφική τάση, υποβόσκουσα κατάθλιψη, ανεπαρκή έλεγχο εχθρότητας, τάση περισσότερο για δράση και λιγότερο για σκέψη, διαπροσωπικές δυσκολίες, οι οποίες «λύνονται» εν μέρει με την εμφάνιση του ατυχήματος!

Οι Dahlen & Ragan (2004) και οι Van Rooy, Rotton & Burns (2006), σε δείγμα 232 φοιτητών οι πρώτοι και σε δείγμα 322 οδηγών οι δεύτεροι, μετά από συμπλήρωση του ερωτηματολογίου που μετράει την Τάση για Θυμωμένη Οδήγηση, (PAD), (Propensity towards Angry Driving), υποστήριξαν ότι η επιθετική οδήγηση που επιδεικνύουν στους δρόμους τα δείγματά τους είναι υποκατάστατο της επιθετικότητας που έχουν ως χαρακτηριστικό της προσωπικότητάς τους και οι ερευνητές τους έδωσαν την ετικέτα «απερίσκεπτοι οδηγοί» (inconsiderate drivers).

Ο Chliaoutakis et al. (2002) διαπίστωσαν ότι η οδήγηση για κόντρες με κλεμμένα αυτοκίνητα (joyriding) και η ευερεθιστότητα/οξυθυμία αποτελούσαν κύριους παράγοντες τροχαίων συγκρούσεων, ιδιαίτερα σε νέους οδηγούς. Η αναζήτηση συγκινήσεων (sensation seeking) σύμφωνα με τον

Zuckerman (1996) είναι «ένα χαρακτηριστικό από ποικίλες, σύμπλοκες, πρωτόγνωρες και έντονες αισθήσεις/εμπειρίες, καθώς και από την επιθυμία να αναληφθεί το φυσικό, κοινωνικό, νομικό και οικονομικό ρίσκο για χάρη αυτής της αίσθησης/εμπειρίας, όπως και το «joy riding».

Οι Chliaoutakis et al. (2002), υπογραμμίζουν ότι η συμπεριφορά αυτή υιοθετείται για να καλυφθεί μια «κενή περιεχομένου» ζωή. Αυτή η αναζήτηση ευχαρίστησης έχει διαπιστωθεί ως ένα χαρακτηριστικό προσωπικότητας που έχει συνδεθεί περισσότερο με αυτό-αναφερόμενες παραβιάσεις.

Το περιβάλλον της οδήγησης



Εάν τα γεγονότα που συμβαίνουν «επάνω στον δρόμο», οδηγούν σε ματαίωση της οδήγησης πρέπει ωστόσο να δικαιολογούνται και να αιτιολογούνται απολύτως, π.χ. μπλοκάρισμα τού δρόμου σε ώρα κυκλοφοριακής συμφόρησης, λόγω προσπάθειας απομάκρυνσης οχημάτων μετά από ατύχημα.

Η διασύνδεση ανάμεσα στα χαρακτηριστικά της επιθετικής προσωπικότητας και στις περιβαλλοντικές καταστάσεις έχουν ερευνηθεί από έρευνες του Deffenbacher et al. (2003) και Geera & Takeuchi (2004). Οι συγγραφείς συγκεκριμένα αναφέρουν ότι οι αγχωμένοι άνθρωποι είναι πιο πιθανό να προβούν σε παραβατικές ή παράλογες συμπεριφορές από ότι οι πιο ψυχραιμοί. Επίσης, το στρες φαίνεται να είναι παράγοντας που επηρεάζει, τόσο την ψυχοσωματική κατάσταση του οδηγού, όσο και την οδηγική συμπεριφορά, όπως επίσης η αναζήτηση δυνατών συγκινήσεων, η ευθιξία, μια γενική νεύρωση και η έλλειψη συνειδητότητας (Taubman & Yehiel, 2012).

Σημαντική είναι η συμβολή των χαρακτηριστικών του δρόμου, όπως η ύπαρξη διασταυρώσεων, ο τύπος του δρόμου, εάν είναι κεντρικός ή όχι, εάν υπάρχουν επιβραδυντικά στοιχεία ταχύτητας, το όριο ταχύτητας, το είδος της γειτονιάς και η πυκνότητα της κυκλοφορίας (Brundell & Ericsson, 2005).

Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται συχνά στις μεγαλουπόλεις και φαίνεται πως συγκαταλέγεται στους βασικότερους παράγοντες καθημερινού στρες για τους οδηγούς, κυρίως λόγω των συνεπειών που έχει μια τέτοια κατάσταση, όπως π.χ. η εισπνοή μεγάλων ποσοτήτων ρύπων με μακροπρόθεσμες συνέπειες στο αναπνευστικό σύστημα των οδηγών. Οι συμμετέχοντες της ανωτέρω έρευνας που εκτέθηκαν σε συνθήκες κυκλοφορίας, έδειξαν ανάλογο στρες με το στρες των ατόμων που κάνουν «extreme sports».

Γνωρίζουμε, επίσης, ότι τα χαμηλά επίπεδα στρες σχετίζονται με αυξημένη συγκέντρωση και εγρήγορση σε καταστάσεις ενδεχόμενου κινδύνου. Αντίθετα, σε περιπτώσεις υψηλού στρες δημιουργούνται προβλήματα σε γνωστικές διεργασίες όπως η προσοχή, η αντίληψη και η λήψη αποφάσεων. (Howard & Joint, 1994).



Όσον αφορά το περιβάλλον οδήγησης, η ανωνυμία διευκολύνει την έκφραση της επιθετικότητας και της αντεκδίκησης. Ανάμεσα στο περιβάλλον οδήγησης και την προσωπικότητα του οδηγού, είτε υπάρχει φτωχή είτε μειωμένη επικοινωνία λόγω ανωνυμίας, αυτή λειτουργεί σαν προστατευτική ασπίδα σε οποιαδήποτε παράβαση.

Εδώ αξίζει να σημειώσουμε τη μήτρα του Haddon (Haddon matrix) που ο συγγραφέας επινόησε από το 1970 με σκοπό την υλοποίηση προγραμμάτων πρόληψης τροχαίων συμβάντων. Ο Haddon (1999) πολύ σωστά επισημαίνει ότι ο Άνθρωπος, το Όχημα και το Περιβάλλον είναι παράγοντες καθοριστικής σημασίας για την πρόληψη των τροχαίων συγκρούσεων.

Σύμφωνα με τον ανωτέρω συγγραφέα, ιδιαίτερα ο πρώτος αιτιολογικός παράγοντας (Pre-event) σε επίπεδο Εθνικής Οδού περιλαμβάνει μια σειρά από μέτρα, τα οποία στη βάση τους έχουν σχεδιαστεί με σκοπό να εμποδίσουν τις μηχανικές δυνάμεις που προκαλούν τραυματισμούς από το να εππέσουν σε οχήματα και ανθρώπους.

Ο δεύτερος παράγοντας (Event), αφορά τα Τροχαία στις Εθνικές Οδούς. Αυτά συμβαίνουν όταν μηχανικές δυνάμεις, ισχυρότερες από αυτές τις οποίες το όχημα, επιβάτες, πεζοί και ποδηλάτες δύνανται να αντέξουν, αρχίζουν να ασκούνται σε οχήματα και ανθρώπους.

Εδώ, επίσης, υπάρχουν πολλές δυνατότητες για την πλήρη απάλειψη ή έστω για τη μείωση των βαρύτατων αποτελεσμάτων/συνεπειών, όπως οι τραυματικές κακώσεις και ο θάνατος. Συγκεκριμένα, όσον αφορά τους επιβάτες των οχημάτων, η απαραίτητη γνώση, τόσο η θεωρητική όσο και η εφαρμοσμένη, είναι ήδη στην διάθεσή μας.

Μέσα στα επόμενα χρόνια θα καταστεί δυνατόν να σχεδιάζουμε οχήματα, των οποίων οι επιβάτες σε περίπτωση τροχαίου δεν θα υφίστανται κακώσεις ή έστω –στη χειρότερη– βαριές κακώσεις σε ταχύτητες σύγκρουσης μι-

κρότερες από 90 χλμ. την ώρα (ταχύτητες «πόλης και λίγο παραπάνω»), οι οποίες είναι οι ταχύτητες κατά τις οποίες λαμβάνει χώρα ο κύριος όγκος των σοβαρών τραυματισμών ως και θανάτων.

Η Τρίτη φάση (Post-event). Η τρίτη φάση της αλληλουχίας των γεγονότων σε ένα τροχαίο, η οποία διέπει τα αποτελέσματα του εν λόγω τροχαίου, αφορά την βελτιστοποίηση της διάσωσης, όταν το συμβάν έχει ήδη λάβει χώρα. Εννοείται πως η διαχείριση του χρόνου (timing), η σωστή σειρά των κινήσεων ανάλογα με την περίσταση και η ποιότητα και το επίπεδο των διασωστικών μεθόδων είναι το διακύβευμα για την αποτελεσματική βοήθεια των τραυματιών των εθνικών μας δρόμων (Haddon, 1999), εφόσον διατηρούνται οι έννοιες επιθετικοί οδηγοί, επικίνδυνα περιβάλλοντα και επικίνδυνες χώρες.

Αντιμετωπίζοντας την εχθρότητα στην οδήγηση

Οι Bianchi & Summala (2004) χρησιμοποίησαν το «Driver Behavior Questionnaire» σε 174 ζευγάρια γονέων-παιδιών. Από τα λεγόμενα των γονέων για τη στάση τους απέναντι στην οδήγηση, τον τρόπο ζωής τους (life style), τον αριθμό ατυχημάτων και τις κλήσεις για τις παραβιάσεις που μπορεί να είχαν τα τελευταία τρία χρόνια, διαπιστώθηκε μέτρια σχέση ανάμεσα στα λάθη οδήγησης και τις παραβιάσεις που διαπράττουν, με τους πατέρες να επηρεάζουν ιδιαίτερα τους γιούς τους. Ωστόσο, οι νέοι οδηγοί επηρεάζονται και από μεγαλύτερα κοινωνικά δίκτυα εκτός από τους γονείς τους, πριν ακόμα πιάσουν το τιμόνι στα χέρια τους.

Οι Shinar & Compton (2004), βρήκαν ότι οι άνδρες και οι νεότεροι οδηγοί επιδεικνύουν περισσότερο επιθετικές συμπεριφορές από ότι οι γυναίκες και οι μεγαλύτερης ηλικίας οδηγοί. Επίσης, οι άνδρες και οι νέοι οδηγοί από έρευνα σε 13.673 οδηγούς σε 23 χώρες ανέφεραν ότι ήταν περισσότερο θύματα επιθετικής οδήγησης από ότι οι γυναίκες (EOS Gallup Europe, 2003).

Επισημαίνουμε στο κεφάλαιο 3 τα ευρήματα των Ozkan & Lajunen (2006), οι οποίοι απηύθυναν το «Driving Behavior Questionnaire» και το «Bem Sex Role Inventory Questionnaire» σε 354 τελειόφοιτους Τούρκους σπουδαστές, με σκοπό να δουν, γιατί υπάρχουν οι διαφορές του φύλου στις συγκρούσεις και στις επικίνδυνες παραβάσεις. Το «BSRIQ» είναι ένα ερωτηματολόγιο το οποίο διαθέτει μια λίστα χαρακτηριστικών προσωπικότητας τα οποία προσλαμβάνονται ως «αρσενικά» ή «θηλυκά» χαρακτηριστικά. Οι ερευνητές θεωρούν ότι τα «ατυχήματα» και οι παραβιάσεις αυξάνονται εφόσον αυξάνονται τα επίπεδα της «αρρενωπότητας» και ότι οι χειρότεροι αριθμοί ανήκουν σε αυτούς που έχουν υψηλά σκορ στην κλίμακα της «αρρε-

νωπότητας» και χαμηλά σκορ την κλίμακα της «θηλυκότητας». Υποστηρίζουν, λοιπόν, ότι οι διαφορές μεταξύ ανδρών και γυναικών ανήκουν σε χαρακτηριστικά προσωπικότητας με τους όρους «αρρενωπότητας» και «θηλυκότητας».

Υπάρχει, επίσης, μια σχετική τάση «risk-taking», υψηλής εμπλοκής σε συγκρούσεις και παραβιάσεις, τάση που κάποιοι άνθρωποι έχουν περισσότερο από κάποιους άλλους, η οποία συνδέεται με συμπεριφορές ρίσκου, όπως ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων, κόντρες, κόλλημα πίσω από άλλο όχημα, οδήγηση συνεχώς στην αριστερή λωρίδα, παραβίαση κόκκινων φαναριών, κυνήγι άλλων οδηγών από θυμό, οδήγηση μετά από χρήση αλκοόλ (Musselwhite, 2006, Chliaoutakis et al., 2002). Σύμφωνα με τον Weina Qu et al. (2014) ο θυμός μεσολαβεί ανάμεσα στο στρες και την επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά. Αυτός ο μεσολαβητικός ρόλος του θυμού συμμετέχει σοβαρά στην αρνητικού τύπου γνωστικο-συναισθηματική οδήγηση με συνέπεια την επιθετική οδήγηση.

Ιδιαίτερα μετά τα ευρήματα των Beck, Wang & Mitchell (2006), τουλάχιστον όσον αφορά στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ (Driving while intoxicated), υποστηρίζεται ότι η έντονη αστυνομική παρουσία λειτουργεί τουλάχιστον σαν φόβητρο, τόσο που είναι πολύ περισσότερο αποτελεσματική από την οποιοδήποτε εκστρατεία απλής ενημέρωσης.

Όσον αφορά στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, αυτή αυξάνεται στις όλο και περισσότερες μεγαλουπόλεις- μητροπόλεις της γης και αυτό από μόνο του πυροδοτεί επιθετικές συμπεριφορές σε περισσότερους ανθρώπους, απλά και μόνον επειδή το επίπεδο της ματαίωσης αυξάνεται σε σημείο που να ξεπερνά το κατώφλι όλο και μεγαλύτερου ποσοστού πληθυσμού που παίρνει το τιμόνι στα χέρια του.

Οι Wiesenthal, Hennessy & Totten, (2003) βρήκαν ότι κατά τη διάρκεια μιας τυπικής κυκλοφοριακής συμφόρησης «rush hour traffic» η επιθετικότητα δεν είναι ο μόνος τρόπος να αντιμετωπίζεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Ανέφεραν λοιπόν τρεις τύπους συμπεριφοράς που παρατηρούνται κατά την διάρκεια κυκλοφοριακής συμφόρησης:

- 1) Στρατηγικό σχέδιο κυκλοφορίας (όπως προσχεδιασμός διαδρομών καθώς και ακρόαση εκπομπών στο ράδιο που έχουν ειδήσεις της Τροχαίας των δρόμων),
- 2) συμπεριφορές διευκόλυνσης και άμβλυνσης του χρόνου, οι οποίες βοηθούν στην απόσπαση της προσοχής του οδηγού από τα αυστηρά πλαίσια της κυκλοφοριακής συμφόρησης (όπως μουσική ακρόαση ή ραδιόφωνο) και βεβαίως,

3) άμεσα, επιθετικές συμπεριφορές, όπως, κόλλημα πίσω από το προπορευόμενο όχημα, κορνάρισμα και ξεφωνητά, καθώς και καυγάδες με τους άλλους οδηγούς.

Συμπέρασμα

Η έρευνα πάνω στη μίμηση προτύπων έχει δείξει ότι η παρατήρηση των προτύπων μπορεί να οδηγήσει στην εκμάθηση νέων αντιδράσεων και σε αλλαγές στη συχνότητα εμφάνισης των συμπεριφορών που έχει μάθει το άτομο.

Επιπροσθέτως, το περιβάλλον στο οποίο οδηγούν οι άνθρωποι μπορεί είτε να ευνοεί, είτε να αποθαρρύνει την επιθετική οδήγηση. Ένας τρόπος αποθάρρυνσης είναι η **νομιμότητα** η οποία είναι μια Αρχή, ένας Θεσμός ή μια κοινωνική διευθέτηση που γίνεται μεταξύ των ανθρώπων και η οποία οδηγεί όσους συνδέονται με αυτήν να πιστεύουν ότι αυτή είναι αρμόζουσα, πρέπουσα και δίκαιη.

Η συμπεριφορά που μας ενδιαφέρει εδώ είναι η επιθετική συμπεριφορά. Το να αφαιρέσουμε όμως τους επιθετικούς οδηγούς από τους δρόμους είναι μια μερική λύση και σίγουρα όχι η πιο αποτελεσματική. Δεν μπορούμε να ποινικοποιήσουμε τα χαρακτηριστικά της προσωπικότητας και να αρνηθούμε την άδεια οδήγησής στους δυνητικά επιθετικούς οδηγούς, αλλά ούτε και να περιμένουμε οι επιθετικοί οδηγοί να διαπράξουν ικανοποιητικό αριθμό παραβιάσεων και συγκρούσεων και μετά να επέμβουμε. Αυτό που απομένει είναι να διερευνήσουμε τους παράγοντες που ενισχύουν την εκδήλωση της επιθετικότητας στην οδήγηση και να προσπαθήσουμε να τους διαχειριστούμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- American Automobile Association. (2011) *Traffic safety culture index*. Washington, DC: American Automobile Association Foundation for Traffic Safety.
<<http://www.aaafoundation.org/pdf/2011TSCPR.pdf>>.
- Asch, S.E. (1955) Opinions and social pressure, *Scientific American*, 193, 31-35.
- Adorno, T.W., Frenkel-Brunswick, E., Levinson, D.J. & Sanford, R.N. (1950) *The authoritarian personality*. New York: Harper.
- Beck, K. H., M. Q. Wang and M.M. Mitchell (2006) Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers: What do self-identified aggressive drivers believe about traffic safety? *J. Saf. Res.*, 37, 159-165.
- Bianchi, A. and H. Summala (2004) The “genetics” of driving behavior: parents’ driving style predicts their children’s driving style, *Accid. Anal. Prev.*, 36, 655-669.

- Bıcaksız, P., & Ozkan, T. (2015) Impulsivity and driver behaviors, offences and accident involvement: A systematic review, *Transportation Research Part F* <http://dx.doi.org/10.1016/j.trf.2015.06.001>
- Broughton, J. (2007) The correlation between motoring and other types of offence, *Accid. Anal. Prev.*, 39, 274-283.
- Brundell-F.K., Ericsson E. (2005) Influence of street characteristics, driver category and car performance on urban driving patterns, *Transportation Research Part D* 10 213-229
- Chliaoutakis J., Demakakos P., Tzamalouka G., Bakou V., Koumaki M., Darviri C. (2002) Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes, *Journal of Safety Research*, 33, 431-443.
- Constantinou, E., Panayiotou, G., Konstantinou, N., Loutsiou-Ladd, A., & Kapardis, A. (2011). Risky and aggressive driving in young adults: Personality matters, *Accident Analysis and Prevention*, 43, 1323-1331.
- Costa P.T. Jr, McCrae, R.R. (1992) Odessa, FL: Psychological Assessment Resources. στον Pervin & John, (1999) *Θεωρίες Προσωπικότητας, Έρευνα και Εφαρμογές*, Τυπωθήτω, Δαρδάνος, Αθήνα
- Dahlen, E. R. and Ragan K. M. (2004) Validation of the Propensity for Angry Driving Scale. *J. Safe. Res.*, 35, 557-563.
- Davidson, R.J., (2004) Well-being and affective style: neural substrates and bio-behavioural correlates. *Philos Trans. R Soc. Lond. B Biol. Sci.* 359, 1395-1411.
- Deffenbacher, J. L., D. M. Deffenbacher, R. S., Lynchand T. L. Richards (2003) Anger, aggression, and risky behaviour: a comparison of high and low anger drivers, *Behav. Res. Therapy*, 41, 701-718.
- De Wit, H. (2009) Impulsivity as a determinant and consequence of drug use: A review of underlying processes, *Addiction Biology*, 14, 22-31
- Dollard, J., L. W. Doob, N.P. Miller, O.H. Mowrer and R.R. Sears (1939) *Frustration and aggression*, Yale University Press, New Haven, CN.
- DFT (2004) *The attitudinal determinants of driving violations*. Road Safety Research Report No. 13. Department for Transport, London.
- Ελληνική Αστυνομία, Διεύθυνση Τροχαίας. (2015) Στατιστικά στοιχεία. http://www.astynomia.gr/images/stories//2015/statistics15/troxaia2015_5.JPG
- Elander J., West R., French D. (1992) Behavioral correlates of individual differences in road traffic crash risk: An examination of methods findings, *Psychol. Bull.*, 113, 279-924.
- Evans, L. (2004) *Traffic Safety Science Serving Society*, Bloomfield Hills, MI.
- EOS Gallup Europe (2003) Aggressive behaviour behind the wheel. <http://www.unece.org/trans/roadsafe/rs4aggr.html> (Assessed in 14/7/ 2015).
- Geea, G., Taeuchib, D., (2004) Traffic stress, vehicular burden and well-being: A multilevel analysis, *Social Science & Medicine*, 59, 405-414.
- Gidron, Y., Gaygisiz, E., Lajunen T. (2014) Hostility, driving anger, and dangerous driving: The emerging role of hemispheric preference, *Accident Analysis and Prevention* 73, 236-241

- Gregerson, N.P., Berg, H.Y., (1994) Lifestyle and accidents among young drivers. *Accid. Anal. Prev.*, 26, 297-303.
- Golias, I. . Karlaftis M.G. (2002) An international comparative study of self-reported driver behaviour, *Transportation Res. F*, 4, 243-256.
- Haddon W.,Jr. (1999) The changing approach to the epidemiology, prevention, and amelioration of trauma: the transition to approaches etiologically rather than descriptively based, *Injury Prevention* (5):231-236.
- Hakkinen, S. (1979). Traffic accidents and professional driver characteristics-a follow up study. *Accid. Anal. Prev.*, 11(1), 7-18.
- Haward, A., Joint, M. (1994) Fatigue and stress in driving. *Employee Counselling Today*, Vol. 6 (6) 3-7
- Hewston, M., Stroebe W., Jonas K. (2008) *Introduction to Social Psychology. A European Perspective*. 4rth Edition.BSP Blackwell.
- Kaplan H., Sadock B., Grebb J. (1996) *Ψυχιατρική*, Έβδομη Έκδοση, Τόμος Α', Ιατρικές εκδόσεις Λίτσας.
- Lajunen, T., D. Parker and S. G. Stradling (1998) Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK drivers, *Transportation Res. F*, 1, 107-121.
- Lajunen, T. and H. Summala (1995) Driving experience, personality, and skill, and safety-motive dimensions in drivers' self-assessments. *Person. Individual Differ.*, 19(3), 307-318.
- Lajunen, T. (2002) Psycho-technical driver assessment: a useful tool for detecting bad drivers or complete waste of money? *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, Ankara, Turkey*.
- Lawton, R., D. Parker, S. G. Stradling and A.S.R. Manstead (1997) Predicting road traffic accidents: The role of social deviance and violation, *Brit. J. Psychol.*, 88(2), 249-262.
- Machin A.M., Sankey K.S. (2008) Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behavior, *Acc. Anal. an Prev.* 40 , 541-547.
- Mason-Dixon (2005) Drive for life: annual national driver survey. Conducted by the Mason-Dixon Polling and Research Inc for the National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of Transportation. June, 2005.
- Matthew, I.J. Deary and M.C. Whiteman, (2003) Personality traits, *Individual differences*, J. vol. 30. no. 1., 20-27.
- Merriam Webster dictionary <http://www.merriam-webster.com/thesaurus/aggressiveness>.
- Musselwhite, C. (2006) Attitudes towards vehicle driving behaviour: Categorising and contextualizing risk, *Accid. Anal Prev.*, 38, 324-334.
- Nesbit S., Conger J., C. (2012) Predicting aggressive driving behavior from anger and negative cognitions, *Transportation Research Part F* 15 710-718
- NHTSA. (2009) National Highway Traffic Safety Administration. *Aggressive driving enforcement. Strategies for implementing best practices*. <https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/AggressiveDrivingResearchUpdate2009.pdf> (Assessed 15/12 /2015).

- Ozkan, T., & Lajunen, T. (2005) Multidimensional Traffic Locus of Control Scale (T-LOC): Factor structure and relationship to risky driving, *Personality & Individual Differences*, 38, 533-545
- Ozkan T., Lajunen T., Chliaoutakis J.E., Parker D., Summala H. (2006) Cross – cultural differences in driving skills: A comparison of six countries, *Accident Analysis & Prevention*, 38 (5), 1011-1018.
- Ozkan, T and Lajunen, T (2006) Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among young Turkish drivers, *Aggress. Behav.*, 31, 547-558.
- Pervin, L., John O., (1999) *Θεωρίες Προσωπικότητας, Έρευνα και Εφαρμογές*, Τυπωθήτω, Δαρδανός, Αθήνα.
- R.S.I, Panos Mylonas, TNS. (2009) *Courtesy on the road*. http://www.ioas.gr/en/index.php?ID=events_EN
- Schuman, S. H., D. C. Pelz, N. J. Ehrlich and M. L. Seltzer (1967) Young Male Drivers: Impulse Expression, Accidents and Violations, *J. Am. Med. Assoc.*, 200, 1026-1030.
- Shinar, D. (1998) Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation, *Transportation Res. F*, 1, 137-160.
- Shinar, D. and R. Compton (2004) Aggressive driving: an observational study of driver, vehicle, and situational variables, *Accid Anal. Prev.*, 36, 429-437.
- Shinar, D. (2007) *Traffic Safety and Human Behavior*, ed. Emerald.
- Smart, R. G., R.E. Mann and G. Stoduto (2003) The prevalence of road rage: Estimates from Ontario, *Canad. J. Pub. Health*, 94 (4), 247-250.
- Smart, R. G., G. Stoduto, R.E. Mann and E. M. Adlaf (2004) Road rage experience and behavior: Vehicle, exposure, and driver factors, *Traffic Inj. Prev.*, 5, 343-348.
- Staplin, L. and K.W. Gish (2005) Job change rate as a crash predictor for interstate truck drivers. *Accid. Anal. Prev.*, 37, 1035-1039.
- Taylor, N. (2010). *Personality and Driving Behaviour*. South Africa, Jopie van Rooyen & Partners SA (pty) Ltd,: 14.
- Taubman Ben-Ari, O. and Yehiel O. (2012) Driving styles and their associations with personality and motivation, *Acc Anal and Prev*. 45, 416– 422
- Tillman, W.A and G.E. Hobbs (1949) The accident-prone automobile driver. *Am. J. Psychiatry*, 106, 321-332.
- Triandis H.C. and Suh E. M. (2002) Cultural Influences on Personality. *Annu. Rev. Psychol.* 2002. 53:133–60.
- Ulleberg, P., Rundmo, T. (2003) Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers, *Safety. Science*. 41, 427–443.
- Van Rooy, D. L. (2006) Effects of automobile commute characteristics on affect and job candidate evaluations: a field experiment, *Environment Behav.*, 38 (5), 626-655.
- Van Rooy, D. L., J. Rotton and T. M. Burns (2006) Convergent, Discriminant, and Predictive Validity of Aggressive Driving Inventories: They Drive as They Live. *Aggress. Behav.*, 32, 89-98.

- Vassallo, S., Smart, D., Sanson, A., Harrison, W., Harris, A., Cockfield, S., McIntyre, A., (2007) Risky driving among young Australian drivers: trends, precursors and correlates, *Accid. Anal. Prev.* 39, 444–458.
- Weina Qu, Yan Ge Caihong Jiang, Feng Du, Xianghong Sun, Kan Zhang. (2014) The effect of stress and personality on dangerous driving behavior among Chinese drivers, *Accident Analysis and Prevention* 73 34–40
- Wiesenthal, D., L., D. A. Hennessy and B. Totten (2003) The influence of music on mild driver aggression, *Transportation Res. F*, 6 (2), 125-134.
- Whitlock, F. A. (1971) *Death on the road*, Tavistock, London.
- World Health Organization. WHO Report, (2008) *Primary Health Care (Now More Than Ever)* <http://www.who.int/whr/2008/en/>
- Zaidel, D.M. (1992) A modelling perspective on the culture of driving, *Accid. Anal. Prevention*, 24 (6), 585-597.
- Zuckerman (1996) Item revisions in the Sensation Seeking Scale Form V (SSS-V) *Personality and Individual Differences*, Vol. 20, Issue 4, April 1996, 515
- Yu, J., P.C. Evans and L. Perfetti (2004) Road aggression among drinking drivers: Alcohol and non-alcohol effects on aggressive driving and road rage, *J. Criminal Justice*, 32, 421-430.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΤΡΟΠΟΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΚΙΝΔΥΝΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΕ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ

Ο άνθρωπος οδηγεί όπως ζει. Εάν η προσωπική του ζωή χαρακτηρίζεται από ανοχή, προνοητικότητα, σύνεση, και σεβασμό απέναντι στους άλλους, τότε θα οδηγεί και με τον ίδιο τρόπο. Εάν η προσωπική του ζωή στερείται αυτών των επιθυμητών χαρακτηριστικών, τότε και ο τρόπος που οδηγεί θα έχει υψηλότερα ποσοστά ατυχημάτων

Tillman and Hobbs (1949, σελ. 329) στον Shinar (2007, σελ. 322).

Το παρόν κεφάλαιο περιγράφει πώς ο τρόπος ζωής μπορεί να σχετίζεται άμεσα με τη συμπεριφορά υγείας και ιδιαίτερα με την οδηγική συμπεριφορά. Γίνεται προσπάθεια να αναλυθεί η καθημερινή ζωή των ατόμων, των κοινωνικών ομάδων και των κοινωνικών θεσμών πολυδιάστατα και multiparaγοντικά, έχοντας σαν κεντρική ιδέα την διαμόρφωση συνθηκών και όρων που θα επιτρέψουν τη δημιουργία ενός νέου προτύπου υγιούς οδηγικής συμπεριφοράς.

Εισαγωγή

Η ανθρώπινη συμπεριφορά είναι η σύνθετη αντανάκλαση πολλαπλών κοινωνικο-πολιτισμικών παραγόντων οι οποίοι δρουν σε ένα προϋπάρχον βιολογικό υπόστρωμα. Το αποτέλεσμα της πολυπλοκότητας της ανθρώπινης συμπεριφοράς είναι η περιορισμένη κατανόησή της (Ulmer, 1984). Ο Ulmer ανάγει τη χρήση του αυτοκινήτου στα περιθώρια έκφρασης της ανθρώπινης συμπεριφοράς αλλά προσθέτει και τους κοινωνικο-πολιτισμικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη συμπεριφορά. Διευρύνει έτσι τη συζήτηση στρέφοντας το ενδιαφέρον του όχι αυστηρά στην οδηγική συμπεριφορά αλλά στην κοινωνική αντίληψη για τη χρήση του αυτοκινήτου. Στην αμερικανική κοινωνία, τόνιζε, μετά την αγορά κατοικίας, το αυτοκίνητο αποτελούσε τη δεύτερη μεγάλη αγορά για τις περισσότερες οικογένειες. Η αξία του αυτοκινήτου προσδιόριζε και αντανακλούσε την οικονομική επιφάνεια

της οικογένειας και σε ευρύτερο επίπεδο την οικονομική ευρωστία ολόκληρης της χώρας.

Οι οδικές τροχαίες συγκρούσεις είναι σαφώς ένα κοινωνικό φαινόμενο που μοιράζεται κοινά επιδημιολογικά χαρακτηριστικά, όπως ο ανθρώπινος παράγοντας, η ώρα, το περιβάλλον και η εποχή. Είναι γνωστό π.χ. ότι οι ηλικίες 16-29 διατρέχουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο τροχαίας σύγκρουσης. Βέβαια, συντελούν και άλλοι περιβαλλοντικοί – οικολογικοί παράγοντες, όπως η κατασκευή του αυτοκινήτου, οι καιρικές συνθήκες και το οδικό δίκτυο. Όταν κάποιος από αυτούς τους παράγοντες είναι προβληματικός, η πιθανότητα πρόκλησης αυτοκινητικής σύγκρουσης αυξάνεται. Πιο συγκεκριμένα, ως άνθρωποι παράγοντες εννοούνται οι: ακατάλληλη αντίληψη, υπερβολική ταχύτητα, μειωμένη προσοχή και παραβιάσεις του Κ.Ο.Κ. Επίσης, η κατανάλωση αλκοόλ στις μισές περίπου από τις θανατηφόρες τροχαίες συγκρούσεις (Τζαμαλούκα, Σουλτάτου, Χλιαουτάκης, 2008).

Άμεσοι και έμμεσοι κίνδυνοι για την υγεία που σχετίζονται με τον τρόπο ζωής (lifestyle)

Η υψηλή συγκέντρωση CO₂ που διαχέεται στην ατμόσφαιρα από τόσα αυτοκίνητα συνεισφέρει στο φαινόμενο του θερμοκηπίου (Intergovernmental panel on climate change, 2014) και ιδιαίτερα η αύξηση της χρήσης των αυτοκινήτων συνδέεται με την αύξηση της παχυσαρκίας (Jacobson, 2011) και, καθώς η παχυσαρκία συνδέεται με πολλές ασθένειες, στις αναπτυγμένες κοινωνίες αναμένεται να αυξηθεί η θνησιμότητα (Monash Obesity & Diabetes Institute (MODI), 2014).

Η υγεία μας λοιπόν επηρεάζεται από τον τρόπο της ζωής μας και σε μια προδρομική μελέτη (follow up study) μεταξύ του τρόπου ζωής και της μακροζωίας (Breslow & Enstrom, 1980) που έγινε το 1965 βρέθηκε ότι οι καλές συνήθειες έχουν θετική συσχέτιση με την καλή υγεία. Το ενδιαφέρον ήταν πως εννιάμισι χρόνια αργότερα οι ερευνητές ανακάλυψαν πως εκείνοι που είχαν υγιεινές συνήθειες το 1965 και συνέχιζαν να τις έχουν ζούσαν περισσότερο.

Μπορούμε να δράσουμε ανταποκρινόμενοι σε άμεσους και έμμεσους κινδύνους της υγείας. Οι άμεσοι κίνδυνοι είναι πρακτικές που βάζουν σε κίνδυνο την καλή υγεία, π.χ. απρόσεκτη οδήγηση, υπερβολική κατανάλωση αλκοόλ ή καφεΐνης. Οι έμμεσοι κίνδυνοι για την υγεία είναι χαμηλότερες πρακτικές επικινδυνότητας ή αποτυχίες στην πρόληψη, π.χ. οδήγηση χωρίς ζώνη ασφαλείας και ζωή χωρίς φυσική άσκηση.

Οι περισσότεροι παράγοντες κινδύνου είναι συνδεδεμένοι με τον τρόπο της ζωής ενός ατόμου και επιδέχονται τροποποίηση. Μερικοί παράγοντες επικινδυνότητας όπως ηλικία, φυλή, φύλο είναι γενετικά προσδιορισμένοι και δεν μπορούν να τροποποιηθούν από το άτομο. Άλλοι παράγοντες κινδύνου, όπως κοινωνική τάξη, θρησκευτικές πρακτικές και πολιτισμικές παραδόσεις συνδέονται με την κατάσταση της υγείας με περίπλοκους τρόπους και μπορούν ή όχι να τροποποιηθούν.

Η έννοια του τρόπου της ζωής

Η κοινωνική διάσταση της υγείας γίνεται άμεσα αντιληπτή καθώς συσχετίζεται άμεσα με την έννοια του τρόπου ζωής. Ο τρόπος ζωής επιχειρεί να καλύψει τους ποικίλους παράγοντες που υπεισέρχονται στη ζωή ενός ατόμου ή μιας ομάδας του πληθυσμού (Kahle & Close, 2011):

Τρόπος της ζωής είναι τα πρότυπα επιλογών και συμπεριφοράς που αναπτύσσονται με ποικίλα εναλλακτικά μέσα που διατίθενται στα άτομα σύμφωνα με τις κοινωνικό-οικονομικές και κοινωνικό-πολιτισμικές συνθήκες και ανάλογα με τη δυνατότητα που έχουν να επιλέγουν μεταξύ των μέσων αυτών.

<http://www.businessdictionary.com/definition/lifestyle.html>

Η έννοια του τρόπου ζωής από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας αφορά μια ενδιάμεση έννοια που εκφράζει τις ειδικές σχέσεις που αναπτύσσονται μεταξύ του ατόμου, της κοινωνικής ομάδας και των κοινωνικών θεσμών (Edison et al., 2011). Ο τρόπος ζωής ενός ατόμου αναπτύσσεται μέσω της πορείας της κοινωνικοποίησης και περιλαμβάνει τους βασικούς προσανατολισμούς και τα πρότυπα συμπεριφοράς. Οι επισημάνσεις αυτές αποτελούν σημαντικές κατευθυντήριες γραμμές για τις εμπειρίες της καθημερινής ζωής, τις επιλογές και τις αποφάσεις. Παρόλο που διασπείρονται άνισα οι οικονομικές, πολιτισμικές και κοινωνικές πηγές ή «κεφάλαια» ανάμεσα σε ανθρώπους με διαφορετικές κοινωνικές θέσεις (Bourdieu, 1986, Carpiano et al., 2008), αυτά τα κεφάλαια σχηματίζουν τα στύλ ζωής (Cockerham, Hinote, 2009) ως «συλλογικά σχήματα που βασίζονται σε εθελούσιες επιλογές ζωής που είναι διαθέσιμες στους ανθρώπους σύμφωνα με τις ευκαιρίες της ζωής τους ή τις κοινωνικές τους τάξεις. Οι ευκαιρίες ή οι περιορισμένες επιλογές καθορίζουν τις συμπεριφοριστικές πρακτικές» (Cockerham, 2013). Οι υπεύθυνοι των προγραμμάτων Αγωγής Υγείας οφείλουν να αναλύουν τα πρότυπα αυτά ανάλογα με τη σχέση που αναπτύσσεται στο δίπολο υγεία-αρρώστια και να προωθούν πρότυπα που προάγουν την υγεία λαμβάνοντας



υπόψη τα υπάρχοντα πρότυπα και τους τρέχοντες κανόνες του τρόπου ζωής. Εξάλλου, κεντρικής σημασίας στην θεωρία των υγιών τρόπων ζωής είναι η αναλογία με την οποία οι άνθρωποι ευθυγραμμίζουν τους στόχους τους, τις ανάγκες τους και τις επιθυμίες τους, με τις πιθανότητες να τις πραγματοποιήσουν και διαλέγουν έναν τρόπο ζωής σύμφωνα με τους

πόρους που διαθέτουν και τις συνθήκες της τάξης τους και αυτή η αναλογία έχει μια δομικά ισομορφική-γεωμετρική σχέση (Lebaron, 2009).

Η θέση που κάθε άτομο κατέχει στον πολυδιάστατο κοινωνικό χώρο συνιστά την ιδιότητά του ως μέλος σε μια ιδιαίτερη κοινωνική τάξη. Αυτή η θέση καθορίζεται από την ποσότητα του «κεφαλαίου» που κατέχει σε σχέση με τους άλλους καθώς και σε σχέση με τη διασπορά διαφορετικών τύπων «κεφαλαίου». Το κεφάλαιο μπορεί να είναι οικονομικό, πολιτισμικό και κοινωνικό. Το οικονομικό κεφάλαιο είναι κατά παράδοση χρήματα, σπίτι, κατοχή αυτοκινήτου. Το πολιτισμικό κεφάλαιο συνεπάγεται γνώση, ικανότητες και κατανόηση των κωδίκων μιας ιδιαίτερης κουλτούρας. Το κοινωνικό κεφάλαιο αναφέρεται στους διαθέσιμους πόρους που υπάρχουν μέσω των δικτύων που μοιράζονται τα άτομα (Bourdieu, 1986).

Ο τρόπος της ζωής μιας κοινωνικής ομάδας εμπεριέχει τα κοινωνικά πρότυπα και τους τρόπους έκφρασης, τις ενδείξεις αμοιβαίας αναγνώρισης, τους κανόνες κοινωνικής συμπεριφοράς, τις παραμέτρους που συντελούν στους συνεκτικούς δεσμούς μεταξύ των ατόμων-μελών της. Ο τρόπος ζωής μιας ομάδας αποτελεί μια ρέουσα πηγή επιλεγμένων προτύπων συμπεριφοράς και ερμηνειών μιας συγκεκριμένης κοινωνικής κατάστασης. Αυτά τα κοινωνικά κεφάλαια αναφέρονται στις διαθέσιμες πηγές μέσω των δικτύων που συνδέουν τα άτομα (Bourdieu, 1986) και διατρέχουν την προτίμηση για υγιείς τρόπους ζωής (Wilson, 2002).

Οι τρόποι ζωής των ατόμων και των ομάδων συσχετίζονται άμεσα με τη συμπεριφορά υγείας και επιδρούν καθοριστικά στην εκδήλωση των ποικίλων εκφάνσεών της. Στη μελέτη των Τζαμαλούκα, Σουλτάτου, Χλιαουτάκη (2008) γίνεται προσπάθεια να περιγραφεί ο τρόπος ζωής ως ένα αξιόπιστο μεθοδολογικό εργαλείο για τη μελέτη και πρόληψη των συμπεριφορών διακινδύνευσης. Μέσα από την ανασκόπηση της διεθνούς αλλά και της ελληνικής βιβλιογραφίας παρουσιάζονται συνοπτικά οι απαρχές και η εξέλιξη του

μεθοδολογικού αυτού εργαλείου, δίνοντας τα κατάλληλα παραδείγματα και υποστηρίζοντας την συνέχιση της χρήσης τους. Τα βιβλιογραφικά αποτελέσματα από τους χώρους της υγείας και κυρίως από τον χώρο της οδικής ασφάλειας έρχονται να υποστηρίξουν ότι συγκεκριμένοι τρόποι ζωής μπορούν να ερμηνεύσουν τις συμπεριφορές διακινδύνευσης είτε πρόκειται για υψηλή είτε για χαμηλή διακινδύνευση. Οι κοινωνικές επιστήμες χρειάζονται τέτοια υποδείγματα προκειμένου να σχεδιάζονται πολιτικές παρέμβασης για τροποποίηση της ανθρώπινης συμπεριφοράς ώστε αυτή να οδηγείται σε υγιέστερα μονοπάτια.

Ο τρόπος ζωής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτισμικές μορφές που εμπεριέχει μια κοινωνία. Όμως, κάθε τρόπος ζωής αποτελεί έναν ιδιαίτερο τρόπο στη χρήση συγκεκριμένων αγαθών αλλά όχι και του συνόλου της κοινωνικής εμπειρίας. Σύμφωνα με τον Chaney, ο τρόπος ζωής είναι σύνολα πράξεων και στάσεων που εννοούνται και συμβαίνουν σε συγκεκριμένους χώρους και συνθήκες (Chaney, 1996). Ο Miles (2000), ωστόσο, μοιάζει να ασπάζεται την προσέγγιση της Reimer (1988), η οποία θεωρεί τον τρόπο ζωής ως ένα συγκεκριμένο πρότυπο καθημερινών δραστηριοτήτων που χαρακτηρίζουν την καθημερινότητα ενός ατόμου. Ο τρόπος ζωής κάθε ατόμου είναι ξεχωριστός και δεν είναι ποτέ απόλυτα όμοιος με άλλου ατόμου. Την ίδια στιγμή, όμως, ο τρόπος ζωής κατευθύνεται προς τις έννοιες του κοινού και του κοινωνικού. Με άλλα λόγια, διαλέγουμε τον τρόπο ζωής μας ανάλογα με τους ανθρώπους του περιβάλλοντός μας. Γι' αυτό ο Miles και η Reimer συμβουλεύουν τους ερευνητές να μελετούν τις διαφορές και τις ομοιότητες των ατόμων της ίδιας ομάδας παρά τις διαφορές και ομοιότητες διαφορετικών ομάδων.

Ο Berg (1994), προσεγγίζοντας εννοιολογικά τον τρόπο ζωής, ανατρέχει στους θεμελιωτές του όρου όπως οι Hermansson (1988) και Hagstroem (1991). Σύμφωνα λοιπόν με τον Hermansson η έννοια *τρόπος ζωής* αναφέρεται γενικά στις πράξεις των ατόμων και η υλιστική κουλτούρα μέσα στην οποία ζουν μπορεί να ιδωθεί ως το αποτέλεσμα των πράξεών τους. Αντίθετα, η πνευματική κουλτούρα μπορεί να εννοηθεί ως το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώνεται η υλική διάσταση του πολιτισμού. Ο Hermansson επίσης θεωρεί ότι όλοι οι νέοι άνθρωποι ανήκουν σε έναν τρόπο ζωής αλλά διαφοροποιούνται ανάλογα με τις υπο-κουλτούρες στις οποίες ανήκουν. Έτσι για τον Hermansson οι μελέτες γύρω από τον τρόπο ζωής θα πρέπει να επικεντρώνονται στις θεμελιώδεις διαφορές που υπάρχουν στην καθημερινή ζωή των ατόμων. Ο Hargstroem θεωρεί ότι οι διαφορές που παρατηρούνται ανάμεσα στον τρόπο ζωής των ατόμων επηρεάζονται κατά πολύ από

στην κοινωνική τους προέλευση. Επιπροσθέτως, πιστεύει ότι οι αξίες που πρεσβεύει ο καθένας επηρεάζουν επίσης την επιλογή του τρόπου ζωής, οι οποίοι τρόποι ζωής στη συνέχεια μπορούν να αναζητηθούν στις νεανικές υποκουλτούρες. Η προσέγγιση του Hargstroem είναι ευρεία και τονίζει ότι ο τρόπος ζωής δεν μπορεί να εννοηθεί χωρίς τις έννοιες της κοινωνικής προέλευσης. Επομένως βλέπει τον τρόπο ζωής ως μια διάσταση και ειδική αντανάκλαση της κοινωνικοποίησης και της εργασιακής ζωής. Ο Berg (1994) παρατηρεί όμως πως αν τα πράγματα είναι όπως τα περιγράφει ο Hargstroem (1991), τότε οι διαφορετικοί τρόποι ζωής θα πρέπει να παράγουν διαφορετικά πρότυπα κοινωνικοποίησης στο ρόλο των ανθρώπων. Τέλος, ανατρέχοντας σε διάφορες πηγές ο Berg προσπαθεί να συνθέσει μια προσέγγιση μελέτης της ανθρώπινης ζωής. Διακρίνει, λοιπόν, τρεις περιοχές που αλληλεπιδρούν: τη δομή, τη θέση και το άτομο. Σε δομικό επίπεδο, που είναι και το υψηλότερο, αναφερόμαστε στις συγκρίσεις μεταξύ χωρών, θρησκειών και κοινωνιών. Το επίπεδο της θέσης χρησιμοποιείται όταν μελετώνται οι διαφορές μεταξύ των κοινωνικών τάξεων, μεταξύ των δύο φύλων, οι ηλικιακές διαφορές κ.λπ. Τέλος, το κατώτερο επίπεδο, δηλαδή το ατομικό, χρησιμοποιείται όταν η μελέτη επικεντρώνεται στον τρόπο με τον οποίο τα άτομα αντιλαμβάνονται την πραγματικότητα, τον τρόπο που βιώνουν την πραγματικότητα και τη ζωή, τον τρόπο που εκφράζονται και τις σχέσεις τους με τους άλλους ανθρώπους. Σύμφωνα με τον Berg μόνο το τελευταίο επίπεδο θα μπορούσε να ονομαστεί τρόπος ζωής (lifestyle).

Η θεωρία του τρόπου της ζωής σε εξέλιξη

Όπως κάθε θεωρητική έννοια, έτσι και το «lifestyle» δεν στάθηκε άμοιρο κριτικής από την ακαδημαϊκή κοινότητα. Στο σημείο αυτό θα επικεντρωθούμε στην πιο ουσιαστική και ενδιαφέρουσα κριτική, αυτή που διεθνώς είναι γνωστή με τον αγγλικό όρο «victim-blaming», δηλαδή το να κατηγορεί κανείς το άτομο-θύμα για τις επιλογές του. Όπως σημειώνει η Thorogood (1992) σε ένα κεφάλαιο για τη συμβολή της κοινωνιολογίας στην προαγωγή υγείας, η έννοια του τρόπου ζωής έχει κατηγορηθεί ότι επικεντρώνεται στο άτομο και όχι στο σύνολο. Δηλαδή αναζητά τις προσωπικές επιλογές ενός ατόμου, κάνοντας όμως το λάθος να μην αναγνωρίζει ισότιμα το εύρος των επιλογών του ατόμου αυτού. Έτσι, άνθρωποι/άτομα που προέρχονται από μειονοτικές ομάδες ή τις κατώτερες κοινωνικές τάξεις δεν έχουν τις ίδιες δυνατότητες επιλογής με ανθρώπους/άτομα που είναι σε πιο πλεονεκτικές θέσεις (Thorogood, 1992), γεγονός που ανατρέπει στον Adams (2005) (στο Κεφάλαιο 1) και στον Bourdieu (1987). Κάποια από τα κλασσικά παραδείγματα της συγκεκριμένης κριτικής μπορεί να αναφέρονται στο

κάπνισμα, τη διατροφή και τη φυσική άσκηση. Λέμε, για παράδειγμα, ότι ένα άτομο από την εργατική τάξη έχει υιοθετήσει έναν τρόπο ζωής διακινδυνευμένο όταν καπνίζει 15-20 τσιγάρα καθημερινά, προτιμά να γευματίζει σε ταχυφαγεία (fast food) και δεν ακολουθεί κάποιο πρόγραμμα γυμναστικής. Στο παράδειγμα αυτό όμως, η έννοια «lifestyle» θεωρείται ότι δεν λαμβάνει υπόψη τους ευρύτερους κοινωνικο-οικονομικούς παράγοντες που ώθησαν το συγκεκριμένο άτομο να κάνει αυτές τις επιλογές. Δηλαδή, ότι οι κατώτερες κοινωνικές τάξεις δεν μπορούν στον δυτικό κόσμο να καλύψουν οικονομικά τις απαιτήσεις ενός υγιούς «lifestyle», όπως π.χ. την αγορά βιολογικών πρώτων υλών για μαγείρεμα, φρούτα και λαχανικά αντί τηγανητές πατάτες και burger. Κάτι αντίστοιχο μοιάζει να υπερασπίζεται και ο Raphael (2002) στο άρθρο του για την επιρροή των κοινωνικών παραγόντων στην εμφάνιση καρδιοπαθειών. Τονίζει μάλιστα την εμμονή των καναδικών υπηρεσιών υγείας στον τρόπο ζωής και τη συστηματική υποτίμηση των κοινωνικών παραγόντων που συμβάλλουν στην υγεία και στην ασθένεια.

Σε μια έρευνα ωστόσο των Lutfey and Freese (2005), υποστηρίζεται ότι κι αν ακόμα η κοινωνική τάξη σχετίζεται με την υγεία δεν σημαίνει ότι τα μονοπάτια που ακολουθεί κάποιος σε υψηλότερη τάξη οδηγούν πάντα σε υγιείς συμπεριφορές, ιδιαίτερα εάν καπνίζει φίνα πούρα και καταναλώνει τροφές πλούσιες σε χοληστερίνη. Οι Vibeke & Capriano (2014), όμως, υποστηρίζουν ότι οι μηχανισμοί της προαγωγής της υγείας συνδέονται άμεσα με την κοινωνική τάξη, δίνοντας μάλιστα προβάδισμα στην υγεία λόγω συμμετοχής σε μια ανώτερη τάξη.

Ενώ, όμως, είναι ενδιαφέρουσα η κριτική που αναπτύσσει τόσο ο Raphael (2002) όσο και η Thorogood (1992), θα πρέπει να εντάξουμε αυτή την κριτική μέσα στις κοινωνικο-οικονομικές ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει η Ελλάδα. Η κριτική αλλά και η ίδια ή έννοια του τρόπου ζωής «lifestyle» αναπτύχθηκε μέσα σε δυτικές αναπτυγμένες κοινωνίες, όπου οι συνθήκες ζωής είναι πολύ διαφορετικές. Αξίζει να σημειωθεί για παράδειγμα η αντίρρηση που διατυπώνεται από τον Powles (2002), όταν αναφέρεται στα διαφορετικά προβλήματα της δημόσιας υγείας ανάμεσα στις καπιταλιστικές και τις αναπτυσσόμενες χώρες. Αναφερόμενος συγκεκριμένα στον κρητικό αγροτικό πληθυσμό, διερωτάται πώς είναι δυνατόν άνθρωποι που έχουν ένα ιδιαίτερα ολιγαρχικό τρόπο ζωής να σημειώνουν μεγαλύτερο προσδόκιμο επιβίωσης από τους αντίστοιχους καταναλωτικούς πληθυσμούς της αφθονίας (Powles, 2002). Αναφέρεται εμμέσως στη διατροφή και η απάντηση θα μπορούσε να αφορά στην πολύτιμη ποικιλία της μεσογειακής διατροφής, ωστόσο το ερώτημα του Powles μπορεί να εγείρει μια συζήτηση για τη δια-

φορετικότητα του όρου *τρόπος ζωής* ανάμεσα σε κοινωνίες με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Καταλήγοντας, ισχυριζόμαστε ότι η διαφορετικότητα της ελληνικής κουλτούρας αφήνει τα περιθώρια αποτελεσματικής χρήσης της έννοιας *τρόπος ζωής* σε έρευνες με πληθυσμό από τον ελληνικό χώρο.

Στην κατεύθυνση αυτή έγιναν και στη χώρα μας δύο αξιόλογες έρευνες (μια επιδημιολογική και μια κλινική), για την αναζήτηση κάποιας ενδεχόμενης σχέσης ενός συγκεκριμένου τρόπου ζωής –του εκκλησιαστικού– με ατομικές προσπάθειες για υιοθέτηση συμπεριφορών υγείας (διατροφή, άσκηση, υγιεινή, χαλάρωση και ικανοποίηση από την ζωή). Οι έρευνες αυτές (Chliaoutakis et al. 2002a, Sarri et al. 2005) τεκμηρίωσαν ότι οι εκκλησιαζόμενοι, τα άτομα δηλαδή που είναι φορείς της κουλτούρας της Ορθοδόξου Χριστιανικής Εκκλησίας έχουν αυξημένες πιθανότητες να διατρέφονται υγιεινά ακολουθώντας την χριστιανική νηστεία, να απολαμβάνουν καθημερινές στιγμές κατάπαυσης (προσευχή), να είναι περισσότερο αισιόδοξοι για την ζωή (εμπιστοσύνη/πίστη) και να διάγουν έναν λιγότερο ριψοκίνδυνο τρόπο ζωής, συγκρινόμενα με τα άτομα που είναι αδιάφορα ως προς αυτό τον τρόπο ζωής. Βρέθηκε, επίσης, ότι η τρέχουσα κατάσταση της υγείας τους ήταν σε πιο ικανοποιητικά επίπεδα από την υγεία των ατόμων που ακολουθούν ένα διαφορετικό τρόπο ζωής. Οι Mellor & Freeborn (2011) και Luhrmann (2012) υποστηρίζουν ότι ακόμα και η παρακολούθηση της τελετουργίας, όπως η συμμετοχή στο εκκλησίασμα και οι προσευχές, είναι πρακτικές που επιδρούν θετικά στην συμπεριφορά των εφήβων με αποτέλεσμα την αποφυγή χρήσης ουσιών, όπως μαριχουάνα και αλκοόλ.

Άλλες έρευνες που σχετίστηκαν με τον τρόπο ζωής ήταν η βία στο σχολικό περιβάλλον και η επιθετικότητα και βία κατά την συμβίωση (Τζαμαλούκα και συν. 2006, Tzamalouka et al. 2007). Σε αυτές τις έρευνες ανιχνεύτηκε ο τρόπος ζωής σαν σημαντικός προγνωστικός δείκτης που συνδέεται με την επιθετικότητα και την ενδοοικογενειακή βία. Βρέθηκε λοιπόν ότι συγκεκριμένοι τρόποι ζωής συνδέονταν με συγκεκριμένες μορφές βίας, όπως για παράδειγμα η υπερβολική ενασχόληση με την εργασία (*workaholics*).



Η έντονη φυσική άσκηση και η χρήση ουσιών ευνοούσαν την σεξουαλική βία στο ζευγάρι, ενώ τα άτομα που ακολουθούσαν ένα χαμηλών τόνων τρόπο ζωής που συνδεόταν με την παράδοση και την θρησκευτικότητα είχαν χαμηλές επιδόσεις στην φυσική και σεξουαλική βία. Δηλαδή, δεν ασκούσαν φυσική και σεξουαλική βία.

Η σύνδεση του τρόπου ζωής με συμπεριφορές διακινδύνευσης

Ο τρόπος ζωής έχει χρησιμοποιηθεί ως έννοια στις μελέτες που αφορούν στην έρευνα αγοράς. Για παράδειγμα, σε μια επιστημονική έρευνα στην Μ. Βρετανία διάρκειας 10 χρόνων, επιχειρήθηκε να βρεθούν με τη χρήση του «lifestyle» οι καταναλωτικές τάσεις των νοικοκυριών και οι μορφές λήψης αποφάσεων από νέους και γυναίκες σε σχέση με τον τρόπο ζωής. Οι θεματικές ενότητες που μελετήθηκαν, αφορούσαν: τα άτομα, τους οικογενειακούς πόρους, τις δαπάνες του νοικοκυριού, την αποταμίευση, τις εισφορές σε ασφαλιστικά ταμεία, τις συντάξεις, όπως και τον τρόπο ζωής των νέων και των έγγαμων γυναικών στη διαδικασία λήψεων οικογενειακών αποφάσεων (Chaney, 1996). Έτσι βρέθηκε ότι οι γυναίκες παραμένουν για περισσότερα χρόνια στην εκπαίδευση πλήρους μορφής (full time). Παρά το γεγονός, επίσης, ότι οι άνδρες και οι γυναίκες μπαίνουν περίπου στην ίδια ηλικία στην παραγωγική διαδικασία, οι άνδρες κατακτούν δουλειές με υψηλότερο κοινωνικό status και κερδίζουν περισσότερα χρήματα, όπως είναι γνωστό ως το φαινόμενο «the glass ceiling». Η χρησιμότητα του παραδείγματος που μας προσφέρει ο Chaney έγκειται στο ότι οι διαφοροποιήσεις που εμφανίζονται ανάμεσα στα δύο φύλα σχετίζονται περισσότερο με ζητήματα κουλτούρας παρά με προσωπικά χαρακτηριστικά του δείγματος που μελετήθηκε.

Τώρα, η ανάλυση του τρόπου ζωής δεν μπορεί να είναι μια στατική κατηγοριοποίηση αλλά οφείλει να επικεντρώνεται στις κοινωνικές τάσεις, όπως αυτές εμφανίζονται στις δομικές κοινωνικές μεταβλητές αλλά και στις στάσεις των ατόμων. Κάτι ανάλογο αφορά και σε μελέτες στον χώρο της υγείας. Κοινωνικές έρευνες για τη διατροφή, για παράδειγμα, έχουν δείξει ότι οι επιρροές της κουλτούρας μιας πληθυσμιακής ομάδας μπορούν να διαμορφώσουν τις στάσεις και τις συμπεριφορές της απέναντι στις διατροφικές τους συνήθειες. Γι' αυτό είναι χρήσιμο να τοποθετούνται τα συμπεράσματα μέσα στις συνθήκες που διεξήχθησαν, είτε αυτές αφορούν την κουλτούρα, είτε το έθνος, την ηλικία, το φύλο κ.λπ.

Παρακάτω θα αναφερθούμε σε μια έρευνα που έγινε για την επιρροή του τρόπου ζωής στην αποκατάσταση ατόμων με πνευμονολογικά προβλήματα, σε σχέση με τη συμβουλευτική για την προαγωγή της φυσικής άσκησης. Η υπόθεση εργασίας που έκανε μια ομάδα Ολλανδών ερευνητών είναι ότι ένας ενεργός τρόπος ζωής είναι ζωτικής σημασίας για την ταχύτερη αποκατάσταση ανθρώπων διαγνωσμένων με χρόνια αποφρακτική πνευμονοπάθεια, (COPD, Chronic Obstructive Pulmonary Disease). Ως ενεργητικό τρόπο ζωής οι ερευνητές εννοούν το περπάτημα, την ποδηλασία, τη χρήση σκάλας αντί ασανσέρ και την κηπουρική (de Block et al., 2006). Βλέπουμε λοιπόν με

ποιες μεταβλητές μπορεί να εννοηθεί ο τρόπος ζωής και πώς μπορούν οι επαγγελματίες υγείας να στοχεύσουν στην αλλαγή του τρόπου ζωής των ασθενών/ πελατών. Η έρευνα των Ολλανδών δείχνει σχετικά υψηλά ποσοστά επιτυχίας (69%) στην αύξηση της φυσικής άσκησης από τον πληθυσμό του δείγματος, μετά από παρέμβαση προαγωγής υγείας με τον ίδιο, στόχο. Παίρνοντας το παράδειγμα αυτό ως αφορμή, μπορεί κάποιος να υποθέσει πως η αξία της έννοιας «lifestyle» δεν αφορά μόνο την ακαδημαϊκή έρευνα αλλά έχει και πρακτική χρησιμότητα για τους επαγγελματίες υγείας που εργάζονται στους τομείς της πρόληψης, της αποκατάστασης και της κοινωνικής πρόνοιας.

Προηγούμενες έρευνες στην Ελλάδα τεκμηρίωσαν ότι ο τρόπος ζωής σχετίζεται με συμπεριφορές όπως: υγείας (Chliaoutakis et al. 2002a, Sarri et al. 2005) και διακινδύνευσης κατά την οδήγηση (Chliaoutakis et al. 1999, 2005, Gnardellis et al. 2008). Ιδιαίτερα, εφαρμόζοντας την πολιτισμική διάσταση της έννοιας «lifestyle» στον ελληνικό χώρο, οι Chliaoutakis et al. (1999) ερευνήσαν την επίδραση του τρόπου ζωής των νεαρών οδηγών στον κίνδυνο πρόκλησης αυτοκινητιστικής σύγκρουσης. Χρησιμοποίησαν ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα πληθυσμού 241 ατόμων ηλικίας 18-24 ετών και με την χρήση ερωτηματολογίων συνέλεξαν στοιχεία για τον τρόπο ζωής σε σχέση με την επικίνδυνη οδήγηση. Δέκα παράγοντες προέκυψαν από την στατιστική ανάλυση οι οποίοι αντιστοιχούσαν σε δέκα αντίστοιχους τρόπους ζωής των νέων: 1) κουλτούρα, 2) αθλητική δραστηριότητα, 3) αισθητική, 4) εξάρτηση από το αυτοκίνητο, 5) χρήση αλκοόλ και κάπνισμα, 6) ενδιαφέρον για τα δημόσια ζητήματα, 7) τρόπο διασκέδασης, 8) επιθετική συμπεριφορά, 9) θρησκευτικότητα και 10) οδήγηση ως χόμπι. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι τα νεαρά άτομα, των οποίων ο τρόπος ζωής περιλαμβάνει την κατανάλωση οινοπνευματωδών ποτών, την οδήγηση για προσωπική ευχαρίστηση και οδήγηση χωρίς προορισμό, διέτρεχαν τον μεγαλύτερο κίνδυνο να εμπλακούν σε τροχαίο συμβάν. Αντίθετα, οι νέοι άνθρωποι που είχαν τον πολιτισμό ως πρώτη προτεραιότητα στη ζωή τους διέτρεχαν χαμηλότερο κίνδυνο τροχαίας σύγκρουσης. Η έρευνα αυτή, βέβαια, έλαβε υπόψη της τους κοινωνικούς παράγοντες που διαμορφώνουν τον τρόπο ζωής αφού αναζήτησε το κοινωνικο-δημογραφικό προφίλ των ερωτώμενων.

Σε επόμενη έρευνα των Chliaoutakis et al. (2000), οι ερευνητές επιχείρησαν να μοντελοποιήσουν τους παράγοντες που σχετίζονται με τη ριψοκίνδυνη συμπεριφορά της μη-χρήσης ζώνης ασφαλείας από τους οδηγούς. Έτσι, με το ίδιο ηλικιακό εύρος σε δείγμα 200 οδηγών, προσπάθησαν να διερευνήσουν τη σχέση μεταξύ της στάσης και τελικά της συμπεριφοράς των οδη-

γών ως προς τη χρήση ζώνης ασφαλείας. Οι παράγοντες που σχετίζονται θετικά με τη χρήση ζώνης ήταν η μίμηση, η αυτοπροστασία και η νομιμοφροσύνη. Αντίθετα ο παράγοντας της έλλειψης άνεσης κατά τη χρήση της σχετιζόταν αρνητικά με τη χρήση ζώνης ασφαλείας. Φαίνεται, λοιπόν, από την έρευνα ότι οι νέοι έχουν την τάση να υιοθετούν ένα ριψοκίνδυνο οδηγικό τρόπο που περιλαμβάνει την γρήγορη οδήγηση και την αποφυγή χρήσης ζώνης.

Στη συνέχεια, οι Chliaoutakis et al. (2002b), χρησιμοποιώντας αντιπροσωπευτικό δείγμα 356 νεαρών ατόμων ηλικίας από 18 έως 24 ετών, συσχέτισαν την επιθετικότητα κατά την οδήγηση με την εμπλοκή σε τροχαίο συμβάν. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι δύο κύριοι παράγοντες σχετίζονται με την επιθετική οδηγική συμπεριφορά, οι παραβιάσεις του Κ.Ο.Κ. και ο εκνευρισμός κατά τη διάρκεια της οδήγησης. Όπως έχει επισημανθεί και από τον Tronsmoen (2010), σε αντιπροσωπευτικό δείγμα νέων οδηγών ηλικίας 18-20 ετών (n = 1419) η έρευνά του απέδειξε ότι δεν σχετίζεται η εκπαίδευση που λαμβάνουν οι νέοι οδηγοί με τις ριψοκίνδυνες συμπεριφορές. Τα ευρήματα έδειξαν ότι υπήρχε ισχυρή σύνδεση ανάμεσα σε εμπλοκή σε τροχαίο και έκθεση στους δρόμους, (λαμβάνοντας υπόψιν τους μήνες που είχαν την άδεια οδήγησης). Υπήρχε ισχυρή σύνδεση με την λεγόμενη οδηγική ικανότητα που θεωρούσαν ότι είχαν παρά με τις ασφαλείς στάσεις τους απέναντι στην οδήγηση. Καταλήγοντας, ο συγγραφέας υποστηρίζει ότι κάθε οδηγός είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια των άλλων όπως και για την δική του. Επομένως είναι σημαντικό όταν εκπαιδεύονται οι νέοι οδηγοί, να συνδέεται ο κίνδυνος όχι τόσο με τις ατομικές συνέπειες, δηλ. συνέπειες που μπορούν να συμβούν σε αυτούς τους ίδιους, αλλά μάλλον με γενεσιουργές αιτίες που μπορεί να προξενήσουν κακό σε άλλους. Εύρημα που αξίζει να συσχετιστεί με την κουλτούρα ασφαλείας της εκάστοτε χώρας και την εκπαιδευτική της πολιτική.

Οι Bina, Graziano και Bonino (2006) στη Μεσόγειο και συγκεκριμένα στην Ιταλία ανίχνευσαν με ερωτηματολόγιο 650 εφήβους, ηλικίας 14-17 ετών και ανέλυσαν την εμπλοκή σε ριψοκίνδυνη οδήγηση, τον τρόπο ζωής και άλλες ριψοκίνδυνες συμπεριφορές σχετικά με την υγεία και τις δραστηριότητες του ελεύθερου χρόνου. Σύμφωνα με τους συγγραφείς, βρέθηκε ότι μεγάλο ποσοστό νεαρών Ιταλών οδηγούν αυτοκίνητα ή μηχανές, χωρίς να έχουν αποκτήσει δίπλωμα οδήγησης. Επίσης, συχνά υπερέβαιναν τα όρια ταχύτητας και δεν χρησιμοποιούσαν τις αποστάσεις ασφαλείας.

Όσον αφορά τη συμμετοχή των δύο φύλων στις οδηγικές συγκρούσεις, οι Özkan, και Lajunen, (2006) σε έρευνα 217 νέων Τούρκων οδηγών (131 ά-

ντρες και 86 γυναίκες), χρησιμοποιώντας μια συντομευμένη φόρμα του «Bem Sex Role Inventory» (BSRI), του «Driver Skill Inventory» (DSI) και ερωτήσεις γύρω από το ιστορικό των ατυχημάτων τους καθώς και δημογραφικών πληροφοριών, ανέδειξαν ότι τα υψηλά τεχνικά αντιληπτικά επίπεδα του δείγματος συνιστούσαν σοβαρό παράγοντα κινδύνου εάν δεν συνοδεύονταν από υψηλά επίπεδα ικανοτήτων που σχετίζονται με την ασφάλεια. Βρέθηκε επίσης ότι τα ανδρικά χαρακτηριστικά υποδείκνυαν ένα σύνολο από ενεργητικές και παθητικές συγκρούσεις, ενώ τα θηλυκά χαρακτηριστικά μπορούσαν να προγνώσουν θετικά τις ικανότητες της ασφάλειας. Στη συζήτησή τους αναφέρουν ότι και τα δύο φύλα μπορούν να έχουν αρσενικά και/ή θηλυκά χαρακτηριστικά. Από την στιγμή, λένε, που το γένος «gender» είναι μια κοινωνική και πολιτισμική περισσότερο διάσταση παρά προσδιορισμένη τόσο πολύ από ιδιοσυγκρασιακές διαφορές ανάμεσα στα φύλα (παρόλο που συζητούνται οι βιολογικές διαφορές), οι κοινωνικοψυχολογικές θεωρίες (για παράδειγμα το μοντέλο του κοινωνικού ρόλου του Eagly, 1987) θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ώστε να ξανασμιλέψουμε τη σχέση ανάμεσα στους ρόλους του φύλου των οδηγών και γενικά το στυλ οδήγησης, μέσα από την εκπαίδευση των οδηγών και τις καμπάνιες από τα ΜΜΕ. Με αυτόν τον τρόπο, ισχυρίζονται οι συγγραφείς, κάποια από τα θηλυκά χαρακτηριστικά, π.χ. η φροντίδα και το ενδιαφέρον για τους άλλους, που βρέθηκαν να συνδέονται με περισσότερο προσεκτική οδήγηση και λιγότερα λάθη (τουλάχιστον όχι τόσο σοβαρά) (Özkan & Lajunen, 2005), θα μπορούσαν να υιοθετηθούν από μια σχετικά πατριαρχική κοινωνία όπως η Τουρκική με (role models), με κάποια υποδείγματα προς μίμηση. Με αυτόν τον τρόπο, υποδεικνύουν, ότι θα μπορούσε η κοινωνική πολιτική να έχει στην κατοχή της ένα νέο εργαλείο ώστε να βελτιωθεί η τροχαία ασφάλεια.

Για τον Chliaoutakis et al, (1999) και Τζαμαλούκα και συν. (2006) οι άνδρες είναι αυτοί που κυριαρχούν στις ομάδες υψηλής διακινδύνευσης, εκνευρίζονται εύκολα για τα λάθη των άλλων οδηγών ή πεζών, μεταχειρίζονται τα αυτοκίνητά τους ως μέσα επίδειξης παρά μεταφοράς, οδηγούν χωρίς σαφή προορισμό και αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες χωρίς την ανάλογη προσοχή. Η οδήγηση γίνεται λοιπόν η βαλβίδα εκτόνωσης συσσωρευμένης επιθετικότητας.

Στις έρευνες και τις παρεμβάσεις που πραγματοποιούνται στον ελληνικό χώρο πρέπει να διακρίνουμε τις πολιτισμικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες του πληθυσμού-στόχου έναντι των αντίστοιχων πληθυσμών των οικονομικά αναπτυγμένων χωρών.

Η Dixey (1999) αναφέρεται στην ιδεολογική μεροληψία της προαγωγής υγείας υπέρ των βιομηχανοποιημένων χωρών του δυτικού κόσμου. Παρατηρεί ότι η οι παρεμβάσεις πρόληψης των ατυχημάτων διεξάγονται κατά κάποιο τρόπο στις αναπτυσσόμενες χώρες, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη τα κοινωνικο-πολιτισμικά χαρακτηριστικά των τελευταίων, όπως συγκεκριμένα στην Νιγηρία που διεξήχθη η έρευνά της. Για παράδειγμα, παρεμβάσεις για τον τρόπο ζωής του ατομικιστή και ορθολογιστή δυτικού ανθρώπου δεν μπορούν να επιτύχουν σε μοιρολατρικές κοινωνίες όπως η Νιγηριανή. Μια κουβέντα η οποία μας μεταφέρει πάλι στην ταξινόμια των τύπων των κοινωνιών του Adams (2005), όπως αναλύεται στην Εισαγωγή του παρόντος βιβλίου.



Αν θέλουμε να τροποποιήσουμε τη συμπεριφορά, χρειάζεται περισσότερη έρευνα στους υποβόσκοντες μηχανισμούς της και στην διαδικασία της αλλαγής (Skår, et al., 2008). Αυτή η έρευνα εξακολουθεί

να είναι πρωταρχικής σπουδαιότητας (Underwood, 2005), όπως και οι καμπάνιες για την οδηγική ασφάλεια (Delhomme, et al., 2009), καθώς και οι καταρτίσεις αποκατάστασης για τους παραβάτες οδήγησης (Delhomme, Kreel, & Ragot, 2008).

Αυτά τα μέτρα μπορούν να πείσουν τους ανθρώπους να χρησιμοποιούν περισσότερο αειφόρα σχήματα μεταφοράς καθώς επίσης με περισσότερη σύνεση τα ήδη υπάρχοντα μέσα. Όλα αυτά θα αυξήσουν την κατανόηση των αναγκών των ταξιδιωτών και των ενδιαφερόντων τους, καθώς και των εμποδίων τους να τα εφαρμόσουν.

Συμπέρασμα

Η έννοια της συμπεριφοράς απέναντι στον κίνδυνο της υγείας συνδέεται άμεσα με την έννοια του τρόπου ζωής. Η σύνδεση αυτή προέρχεται από το γεγονός ότι στις ανεπτυγμένες βιομηχανικά κοινωνίες οι τρόποι ζωής είναι κατά ένα μεγάλο μέρος επιζήμιοι για την υγεία του πληθυσμού. Η έκθεση της υγείας του ατόμου σε ποικίλους κινδύνους δεν αποτελεί συνήθως μια ελεύθερη επιλογή, αλλά συχνά συμβαίνει να είναι μια κατ' ανάγκην επιταγή, προκειμένου να διασφαλίσει κάθε άτομο τη συνέχεια της κοινωνικής του λειτουργικότητας και να αντιμετωπίσει τις πιέσεις και τα άγχη που προέρ-

χονται από τις δομές και τους θεσμούς ή το κοινωνικό γίνεσθαι συνολικά (σύγχρονος τρόπος ζωής).

Στο πλαίσιο των διεργασιών της κοινωνικοποίησης, τα άτομα δεν διδάσκονται αρκετά ή δεν έχουν τις ευκαιρίες εκμάθησης μεθόδων και τεχνικών αντιμετώπισης ή υπέρβασης καταστάσεων που δημιουργούν κινδύνους για την υγεία τους, προκειμένου να επιλέγουν τις καλύτερες εναλλακτικές λύσεις, προάγοντας αποτελεσματικά την υγεία τους.

Η τροποποίηση της συμπεριφοράς αποσκοπεί στη δημιουργία μιας μακροχρόνιας στρατηγικής διαμόρφωσης συνθηκών και όρων που θα επιτρέψουν τη δημιουργία ενός νέου προτύπου συμπεριφοράς υγείας. Η στρατηγική αυτή δεν αφορά μόνο την ενίσχυση των ατόμων και ομάδων του πληθυσμού στην αντιμετώπιση παραγόντων επικίνδυνων για την υγεία αλλά επίσης στη δημιουργία μιας θετικής εικόνας για ένα διαφορετικό τρόπο καθημερινής ζωής. Έναν τρόπο ζωής που άπτεται των ψυχοκοινωνικών, κοινωνικό-πολιτισμικών και κοινωνικό-οικονομικών διαστάσεων της υγείας και της αρρώστιας. Με αυτόν τον τρόπο διευρύνεται το εύρος των προσωπικών επιλογών και εναλλακτικών αποφάσεων.

Ο ρόλος της Αγωγής Υγείας δεν είναι απλώς να προληφθεί η συμπεριφορά έναντι των κινδύνων υγείας, αλλά η προβολή κατευθυντήριων γραμμών και η προώθηση της κατάλληλης ενημέρωσης-ευαισθητοποίησης, ούτως ώστε τα άτομα, οι ομάδες και οι κοινωνικοί θεσμοί να λαμβάνουν αποφάσεις που περιορίζουν σημαντικά το βαθμό έκθεσης στους κινδύνους υγείας μέσω της αποδοχής και ανάπτυξης μιας νέας συμπεριφοράς υγείας.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Adams J. (2005) *Risk*. Routledge, London & New York.
- Berg, H. Y. (1994) *Lifestyle, traffic and young drivers: an interview study*, Swedish Road and Transport Research Institute, Linköping, Sweden.
- Bina, M., Graziano, F., & Bonino, S. (2006) Risky driving and lifestyles in adolescence, *Accident Anal. & Prevention*, 38, 72-481.
- Bourdieu, P. (1986) The forms of capital. In: Richardson, J.G. (Ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, Greenwood Press, New York, 241-258.
- Bourdieu, P. (1987) What makes a social class? Berkeley, *Journal of Sociology* 32, 1- 18.
- Bourdieu, P. (2001) *Masculine Domination*, Stanford University Press, Stanford, CA.
- Breslow L., & Enstrom J., (1980) Persistence of Health Habits and Their Relationship to Mortality, *Prev. Medicine*, 9, 469-483.
- Chaney, D. (1996) *Lifestyles*, Routledge, London.
- Carpiano, Richard M., Link, Bruce G., Phelan, Jo C. (2008) Social Inequality and Health: Future Directions for the Fundamental Cause Explanation for Class Differences in Health.

- In: Lareau, Annette, Conley, Dalton (Eds.), *Social Class: How Does It Work?* Russell Sage Foundation, New York, 232-263.
- Chliaoutakis, J., Darviri, C. and Demakakos, P. (1999). The impact of young drivers' lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area, *Accident Analysis & Prevention*, Volume 31, pp. 771-780.
- Chliaoutakis, J., Demakakos, P., Tzamalouka, G., Bakou, V., Koumaki, M., and Darviri, C. (2002a) Aggressive behavior while driving as predictor of self-reported car crashes, *Journal of Safety Research*, 33, (4), 431-443.
- Chliaoutakis, J., Drakou, I., Gnardellis, C., Galariotou, S., Carra, H. and Chliaoutaki, M. (2002b). Greek Christian Orthodox ecclesiastical lifestyle: Could it become a pattern of health-related behavior? *Preventive Medicine*, Volume 34, pp. 428-435.
- Chliaoutakis, J., Gnardellis, C., Drakou, I., Darviri, C., & Sboukis, V., (2000) Modelling the factors related to the seatbelt use by the young drivers of Athens, *Accident Analysis & Prevention*, 32, (6), 815-825.
- Chliaoutakis, J., Koukouli, S., Lajunen, T. and Tzamalouka, G. (2005). Lifestyle traits as predictors of driving behaviour in urban areas of Greece, *Transportation Research*, Part F, Volume 8, pp. 413-428.
- Cockerham, W.C., Hinote, B. (2009) Quantifying habitus: future directions. In: Robson, K., Sanders, C. (Eds.), *Quantifying Theory: Pierre Bourdieu*. Springer, New York, 201-210.
- Cockerham, W.C. (2013) Bourdieu and an update of health lifestyle theory. In: Cockerham, W.C. (Ed.), *Medical Sociology on the Move*. Springer, New York, 127-154.
- de Block, B., de Greef, M., ten Hacken, N., Sprenger, SR., Postema, K., & Wempe, J., (2006), The effects of a lifestyle physical activity counseling program with feedback of a pedometer during pulmonary rehabilitation in patients with COPD: A pilot study, *Patient Education and Counseling*, 61, (1) 548-55 8.
- Delhomme, P., Kreel, V., & Ragot, I. (2008) The effect of the commitment to observe speed limits during rehabilitation training courses for traffic regulation offenders in France, *Revue Européenne de Psychologie Appliquée/European Review of Applied Psychology*, 58, 31-42.
- Delhomme, P., Dedobbeleer, W., Forward, S., & Simoes, A. (2009) *Manual for design-ing, implementing, and evaluating road safety communication campaigns. WP3 in cam-paigns and awareness raising strategies in traffic safety (CAST project), 6e PCRD. EC.* http://www.academia.edu/17229156/European_road_users_risk_perception_and_mobility
- Dixey, R.A. (1999) Fatalism, accident causation and prevention: issues for health promo-tion from an exploratory study in a Yoruba town, Nigeria, *Health Education Research*, 14, (2), 197-208.
- Eagly, A. H. (1987) *Sex differences in social behavior: A social-role interpretation*, Hillsdale, NJ: Erlbaum
- Edison J. Trickett, Sarah Beehler, Charles Deutsch, Lawrence W. Green, Penelope Hawe, Kenneth McLeroy, Robin Lin Miller, Bruce D. Rapkin, Jean J. Schensul, Amy J. Schulz, and Joseph E. Trimble. (2011) Advancing the Science of Community-Level Interventions. *American Journal of Public Health*: August, 101, (8), 1410-1419.
- Gnardellis, C., G. Tzamalouka, M. Papadakaki, J. Chliaoutakis (2008). An investigation of the effect of sleepiness, drowsy driving, and lifestyle on vehicle crashes, *Transportation Research*, Part F: Psychology and Behaviour, Issue 4, Volume 11, pp. 270-281.
- Hagstroem T., (1991). *Young people's lifestyles. The demands of working life. A review of re-search.* (In Swedish). Arbete & Haelsa, 15, Solna, Arbetsmiljoeinstitutet.

- Hermansson H.E., (1988) Young people in search of refuge. In Berg H.Y (1999). Learner drivers and lay instruction. How socio-economic standing and lifestyle are reflected in driving practice from the age of 16. *Res. F. Traf.* 2,167-179.
- Intergovernmental panel on climate change (2014) www.ipcc.ch.
- Jacobson, S. H. (2011) A note on the relationship between obesity and driving. *Journal of Transport Policy*, 18, 772-776.
- Kahle, L., Close, A. (2011) *Consumer Behavior Knowledge for Effective Sports and Event Marketing*. New York: Routledge.
- Lutfey, K., Freese, J. (2005). Toward some fundamentals of fundamental causality: Socio-economic status and health in the routine clinic visit for diabetes. *American journal of Sociology*, 110, 1326-1372.
- Lebaron, F. (2009) How bourdieu “quantified” Bourdieu: the geometric modeling of data. In: Robson, K., Sanders, C. (Eds.), *Quantifying Theory: Pierre Bourdieu*. Springer, New York, 11-29.
- Luhrmann, T.M. (2012) *When God Talks Back: Understanding the American Evangelical Relationship with God*. Vintage Books, New Yourk, USA.
- Mellor, J.M., Freeborn, B.A. (2011) Religious participation and risky health behaviors among adolescents. *Health Econ.* 20, 1226-1240.
- Miles, S., (2000) *Youth Lifestyles in a Changing World*. Open University Press, Buckingham.
- Monash Obesity & Diabetes Institute (MODI) (2014) www.modi.monash.edu.au.
- Özkan, T., & Lajunen, T. (2005) Why are young men risky drivers? The effects of sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences and accident involvement among young men and women Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, 31(6), 547-558.
- Özkan, T., Lajunen, T. (2006) What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers’ driving behaviour and self-assessment of skills, *Transportation Research Part F*, 9,269-277.
- Powles, J. (2002) *Public health policy in developed countries*. Oxford University Press, Oxford.
- Raphael, D. (2002) Bridging the gap between knowledge and action on the societal determinants of cardiovascular disease: how one Canadian community effort hit-and -hurdled- the lifestyle wall, *Health Education*, 103, (3), 177-189.
- Reimer, B. (1988) “No values-new values? Youth and postmaterialism”, *Scandinavian Journal of Political Studies*, vol.11, no.4, 347-359.
- Sarri K.O., Kafatos A.G., Higgins S. (2005) Is religious fasting related to iron status in Greek Orthodox Christians? *Br. J. Nutr.* 94 (2), 198-203.
- Shinar D. (2007) *Traffic Safety and Human Behavior*, ed. Emerald.
- Skår, S., Sniehotta, F. F., Araújo-Soares, V., & Molloy, G. J. (2008) Prediction of behaviour vs prediction of behaviour change: the role of motivational modera-tors in the theory of planned behaviour. Theory-based health behaviour change. In S. Lippke, & J. P. Ziegelmann (Eds.), *Applied psychology. An international review* (57), 609-627.
- Thorogood, N. (1992) What is the relevance of sociology for health promotion? In *Health Promotion: disciplines, diversity and developments*, 2nd edn, R. Bunton & Macdonald, eds.
- Τζαμαλούκα Γ., Παπαδακάκη Μ., Σουλτάτου Π., Στοϊκίδου Μ., Κοντογιάννης Θ., Χλιαουτάκης Ι. (2006) Νυσταλέα οδήγηση και ημερήσια υπνηλία ως προγνωστικοί δείκτες της διακινδύνευσης αυτοκινητικής σύγκρουσης. *Το ΒΗΜΑ των κοινωνικών επιστημών, Μάρτιος*, 45, 73-98.
- Τζαμαλούκα Γ.Σ., Σουλτάτου Π., Χλιαουτάκης Ι. (2008) Ανασκόπηση του Τρόπου Ζωής ως αξιόπιστου μεθοδολογικού εργαλείου για την μελέτη και πρόληψη συμπεριφορών διακινδύνευσης. *Το ΒΗΜΑ των Κοινωνικών Επιστημών*, 51, 29-56.

- Tzamalouka G., Parlalis, S, Soultatou, P., Papadakaki, M., Chliaoutakis J. (2007) Applying the Concept of Lifestyle in Association with Aggression and Violence in Greek Cohabiting Couples, *Aggressive Behavior*, 33, 73-85.
- Tronsmoen T. (2010) Associations between driver training, determinants of risky driving behaviour and crash involvement, *Safety Science* 48 35–45.
- Underwood, G. (2005) *Traffic and transport psychology: theory and application*. Amsterdam: Elsevier.
- Ulmer, D. (1984) Societal influences on health and life-styles, *Western Journal of Medicine*, 141, (6), 793-798.
- Vibeke T.,C., Capriano R.M. (2014) Social class differences in BMI among Danish women: Applying Cockerham's health lifestyles approach and Bourdieu's theory of lifestyle, . *Social Sci. & Med.* 112, 12-21.
- Wilson, T.C. (2002) The paradox of social class and sports involvement: the roles of Cultural and economic Capital. *International Review for the Sociology of Sports* 37 (1), 5e16.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΚΟΥΡΑΣΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ

Μαζεύω τα σύνεργά μου: όραση, ακοή, γέψη, όσφρηση, αφή, μυαλό, βράδιασε πια, τελεύει το μεροκάματο, γυρίζω σαν τον τυφλοπόντικα σπίτι μου, στο χώμα. Όχι γιατί κουράστηκα να δουλεύω, δεν κουράστηκα, μα ο ήλιος βασίλεψε.

Νίκος Καζαντζάκης (1883-1957), Έλληνας συγγραφέας

Ο στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι να ανιχνεύσει τι είναι και τι δεν είναι κούραση, πως μετριέται, ποια η συνεισφορά της στις συγκρούσεις, (Fatigue and crash risk) ποιες παλιές αλήθειες ισχύουν σε καινούρια σχήματα, τι μας λένε οι έρευνες που αφορούν την υγιέστερη ζωή του οδηγού και την αντιμετώπιση της κούρασης κατά την οδήγηση.

Εισαγωγή

Σε μια κοινωνία όπως είναι η σημερινή, η οποία δεν κοιμάται ποτέ, το ενδιαφέρον για τη ρύθμιση της κούρασης είναι διεθνές και όχι μόνον για την κούραση κατά την διάρκεια της οδήγησης, αλλά και κατά τη διάρκεια της εργασίας. Στο παρελθόν, ρυθμίσεις του εργασιακού ωραρίου προσπαθούσαν να ελέγξουν την κούραση, ιδιαίτερα κατά την οδήγηση. Ωστόσο, σήμερα δεν είναι μόνον οι ώρες εργασίας οι πρωταρχικές αιτίες της κούρασης. Οι λίγες ώρες ύπνου και η κακής ποιότητας εργασία, καθώς και η κακής ποιότητας ξεκούραση είναι σημαντικότερες αιτίες κούρασης, αλλά όχι οι μοναδικές (Hartley, 1998).

Παρόλο που γνωρίζουμε τι είναι κούραση όταν την αισθανόμαστε οι ίδιοι, ωστόσο, την έννοια κούραση δεν είναι εύκολο να την ορίσουμε. Οι Bartley & Chute (1947), ο Brown (1982) προσπάθησαν να ορίσουν τι είναι και τι δεν είναι κούραση.

Πίνακας 2.1. Κριτήρια κούρασης από τους Bartley & Cude (1947) στον Brown, (1982).

Τι είναι κούραση	Τι δεν είναι κούραση
Έχουμε την άμεση εμπειρία της – δεν χρειάζεται να χειροτερεύει για να την καταλάβουμε.	Δεν μοιάζει με την φθορά – μπορεί κάποιος να είναι κουρασμένος και να μην δείχνει σημάδια φθοράς.
Είναι μια προσωπική εμπειρία σχετιζόμενη με την αυτοαξιολόγηση του ατόμου και αφορά παρούσες και προηγούμενες εμπειρίες του.	Δεν μετριέται με την χειροτέρευση της.
Είναι συσσωρευτική.	Δεν εξαρτάται κυρίως από το ξόδεμα ενέργειας.
Προκύπτει από μια σύγκρουση – όταν ένα άτομο δεν μπορεί να ξεφύγει από μια δυσάρεστη κατάσταση.	Δεν μοιάζει με την ανία παρόλο που η ανία μπορεί να συνεισφέρει στην κούραση.
Μπορεί να ξεκινήσει και να σταματήσει ξαφνικά.	Δεν επικεντρώνεται σε ιδιαίτερα μέρη του σώματος – είναι γενική.

Σύμφωνα με τον Brown (1982), η κούραση είναι μια «υποκειμενική εμπειρία κόπωσης και απροθυμίας να συνεχίσουμε να εργαζόμαστε».

Οι Ahsberg & Gamberale (1998), κάνοντας μια εκτεταμένη ανάλυση της επιστημονικής βιβλιογραφίας, σημείωσαν ότι οι πολλοί ορισμοί της χειροτέρευσης της κούρασης μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις διαστάσεις: αλλαγές του σώματος (όπως έκπτωση των δυνατοτήτων της φυσιολογίας και των νευρο-μυϊκών ικανοτήτων), αλλαγές στην λειτουργικότητα (απόδοση, χρόνος αντίδρασης, απροθυμία συνέχισης της εργασίας) και υποκειμενικές αισθήσεις όπως αισθήματα κούρασης, ανησυχίας, έλλειψης κινητοποίησης και νύστα. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν μετά από τις στατιστικές αναλύσεις που διενήργησαν οι ερευνητές αναγνώρισαν πέντε διαστάσεις της κούρασης: Έλλειψη ενέργειας, φυσική προσπάθεια, φυσική δυσφορία, έλλειψη κινήτρου και νύστα.

Αυτές οι διαστάσεις ενσωματώθηκαν αργότερα στο σουηδικό “Occupational Fatigue Inventory” (SOFI), το οποίο χρησιμοποιείται για να αναγνωρίσει το υποκειμενικό επίπεδο της κούρασης που νοιώθει ως



εμπειρία ένα άτομο σε κάθε μια από αυτές τις περιγραφές (Ahsberg and Gamberale, 1998, Gutierrez et al., 2005). Όπως αναμενόταν, η επιμήκυνση της σωματικής εργασίας αντανακλάται περισσότερο στη φυσική προσπάθεια και τη φυσική δυσφορία, ενώ η επιμήκυνση της διανοητικής εργασίας, όπως η οδήγηση, έχει σαν συνέπεια περισσότερο απώλεια ενέργειας, έλλειψη κινητοποίησης και υπνηλία (Desmond, Hancock & Monette, 1998). Ένας εναλλακτικός ορισμός της κούρασης με όρους υποκειμενικής εμπειρίας που θα βοηθούσε στην παρατήρηση και τη μέτρησή της θα μπορούσε να είναι με κάποιες μεταβλητές παρατηρήσιμες και μετρήσιμες, όπως η στέρηση ύπνου ή οι πραγματικές ώρες δέσμευσης στην εργασία (time-on-task). Όταν κάποιος είναι σε εγρήγορση 24 ώρες το 24ωρο, αυτό σχετίζεται με επιδείνωση της λειτουργίας της οδήγησης και αύξηση της πιθανότητας πρόκλησης ατυχήματος (Barger et al. 2005).

Για τους σκοπούς της εργασίας μας θα ορίσουμε την κούραση σαν μια κατάσταση του νου, την οποία ο οδηγός εξομοιώνει με την νύστα, την κόπωση και την έλλειψη ενέργειας που σχετίζεται σε κάποιο βαθμό με την έκπτωση της λειτουργικότητάς του, ή σαν έναν δείκτη της φυσιολογίας που δείχνει μειωμένη κινητοποίηση. Αυτός ο ορισμός αποσυνδέει την κούραση από την έλλειψη ύπνου, παρόλο που συνδέονται συχνά οι δύο ορισμοί. Ύπνος και υπνηλία –η τάση να κοιμηθεί κάποιος– είναι περίπλοκα φαινόμενα τα οποία εξαρτώνται από την αλληλεπίδραση πολλών μεταβλητών πλέον της έλλειψης ύπνου (Ogilvie, 2001). Έτσι, με αυτόν τον ορισμό ένα άτομο μπορεί να έχει την εμπειρία της κούρασης που προκύπτει από μια μονότονη εργασία ακόμα και μετά από ολονύκτιο ύπνο και αυτό αποδεικνύεται από επιδείνωση της οδήγησης (Thiffault & Bergeron, 2003).

Ο διαχωρισμός της κούρασης από την έλλειψη του ύπνου (μέσα σε όρια) παρ' όλα αυτά δημιουργεί ένα παράδοξο: Η κούραση δεν είναι το ίδιο με την έλλειψη του ύπνου, ωστόσο ένας μικρός υπνάκος είναι πιθανώς ο πιο αποτελεσματικός τρόπος να εξουδετερωθεί η κούραση (Tzamalouka, Papadakaki & Chliaoutakis, 2005, Shinar, 2007). Από την άλλη πλευρά πάλι, παρόλο που η νύστα και η κούραση κατά την οδήγηση δεν προδικάζει την έναρξη του ύπνου, ο οδηγός που έχει υπεισέλθει σε αυτήν την ενδιάμεση κατάσταση θεωρείται ότι μπορεί να μεταβεί ευκολότερα στην κατάσταση ύπνου από κάποιον που βρίσκεται σε πλήρη εγρήγορση. Ο οδηγός σε αυτήν την περίπτωση θεωρείται ότι είναι περισσότερο επιρρεπής σε περιστατικά αποκοίμισης και κατ' επέκταση στην πρόκληση αυτοκινητιστικών συγκρούσεων (Τζαμαλούκα και συν., 2006).

Παρόμοια επίδραση στην πρόκληση αυτοκινητιστικών συγκρούσεων φαίνεται να έχουν και τα περιστατικά αποκοίμισης ή σχεδόν αποκοίμισης κατά την οδήγηση που έχουν στο ενεργητικό τους οι οδηγοί. Και σε αυτήν την περίπτωση ο κίνδυνος πρόκλησης αυτοκινητιστικής σύγκρουσης αυξάνει με γραμμικό τρόπο για κάθε επιπλέον ατύχημα, ανάλογα με την συχνότητα εμφάνισης των περιστατικών αποκοίμισης. Αυτό αποτελεί κοινή διαπίστωση προηγούμενων μελετών, σύμφωνα με τις οποίες η τάση ενός οδηγού να αποκοιμηθεί ενώ οδηγεί καθώς και η εμπλοκή του σε περιστατικά αποκοίμισης κατά το παρελθόν, έχει βρεθεί ότι αυξάνει την πιθανότητα εμπλοκής σε αυτοκινητιστική σύγκρουση (Maycock, 1997, Stutts et al., 1999, Stutts et al., 2003, Tzamalouka et al., 2005). Ενώ θα περίμενε κάποιος ότι οι αρνητικές εμπειρίες αυτού του είδους θα αυξήσουν την προσοχή των οδηγών προς αποφυγή ανάλογων περιστατικών, αναδεικνύεται το ακριβώς αντίθετο. Αυτό πιθανόν να οφείλεται στην τάση που έχουν πολλοί οδηγοί να υπερεκτιμούν τις οδηγικές τους ικανότητες, αισθανόμενοι ότι μπορούν να υπερνικήσουν τα σημάδια της κούρασης και της υπνηλίας κατά τη διάρκεια της οδήγησης, χωρίς να διακόψουν το δρομολόγιό τους. Επιπλέον, η ανώδυνη και αναίμακτη εμπειρία παλαιότερων περιστατικών αποκοίμισης, πιθανόν να μην καθιστά σημαντική για τον οδηγό την αναθεώρηση της προϋπάρχουσας οδηγικής συμπεριφοράς του (Stutts et al., 1999, Tzamalouka, Papadakaki & Chliaoutakis, 2005).

Υποκειμενικά συμπτώματα κούρασης και υπνηλίας

Οι περισσότεροι οδηγοί αισθάνονται το ξεκίνημα της κούρασης πριν κοιμηθούν. Τα εσωτερικά σημάδια ποικίλουν και μπορούν να είναι ιδιοσυγκρασιακής αιτιολογίας, ωστόσο είναι προφανώς σε αρμονία και σε συμφωνία με τις μετρήσεις των εγκεφαλογραφημάτων (EEG) που ανιχνεύουν την υπνηλία (Home and Baulk, 2004). Σύμφωνα με τους συγγραφείς αυτούς, τα άμεσα αποτελέσματα της κούρασης στους ανθρώπους δείχνουν αδυναμία, έκπτωση στην εργασιακή απόδοση, λάθη, ανησυχία, απώλεια μνήμης, νύστα, δυσφορία, αδυναμία κινητοποίησης, ευερεθιστότητα, και αδιαθεσία.

Άλλες υποκειμενικές μετρήσεις της κούρασης είναι οι κλίμακες της υπνηλίας όπως είναι η «Stanford Sleepiness Scale» (SSS), (Hoddes et al., 1973), η «Epworth Sleepiness Scale» (ESS), (Johns, 1991) και η «Karolinska Sleepiness Scale» (KSS), (Reyner and Horne, 1998, Otmani et al., 2005, Johns, 2009). Οι κλίμακες είναι παρόμοιες μεταξύ τους, με την έννοια ότι ρωτούν το άτομο για τον βαθμό της αίσθησης της υπνηλίας που νοιώθει απαντώντας σε κλίμακα διαστημάτων, η οποία επιτρέπει περαιτέρω στατιστική ανάλυση.

«Stanford Sleepiness Scale»

Η SSS βασίζεται σε μια κλίμακα τύπου Likert και αποτελείται από μια σειρά δηλώσεων με εύρος από το 1-7, κυμαινόμενη από το «αισθάνομαι δραστήριος, σφριγηλός, σε εγρήγορση, τελείως ξυπνητός» έως «σχεδόν ονειρεύομαι (κατάσταση λυκόφωτος), δεν μπορώ να σταθώ ξύπνιος, νιώθω ότι αρχίζουν και κλείνουν τα μάτια μου για να κοιμηθώ».

Ζητείται από τους ερωτώμενους να διαλέξουν ποια δήλωση περιγράφει με μεγαλύτερη ακρίβεια το πώς αισθάνονται την στιγμή εκείνη (Hoddes, et al., 1973).

Η SSS έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως, ιδιαίτερα για να ανιχνεύσει τη στέρηση ύπνου (Dinges, et al., 1987), τον διακοπτόμενο ύπνο (Stepanski, 2002), καθώς και τους κirkάδιους ρυθμούς (Monk et. al., 1983). Η SSS χρησιμοποιείται για να ανιχνεύσει την υπνηλία στα άτομα που κάνουν υπερωρία, ωστόσο προτιμώνται οι κλίμακες «Karolinska Sleepiness Scale» ή «Visual Analogue Scale». Οι τιμές της SSS συχνά απαιτούν συστηματοποίηση όλου του εύρους της κλίμακας (π.χ. το z-scores) και δεν μπορούν να αποδώσουν μια μέτρηση κανονικής τάσης για ύπνο (Average Sleep Propensity) ή υπερβολικής υπνηλίας (Excessive Daytime Sleepiness) στην καθημερινή ζωή.

«Epworth Sleepiness Scale»

Όσον αφορά την ESS, όπως όλες οι μέθοδοι, βασίζεται σε υποκειμενικές αναφορές. Περιλαμβάνει, για παράδειγμα, ερωτήσεις όπως σε ποιες περιπτώσεις μπορεί να κουτουλάει κάποιος: στο σινεμά, στο αυτοκίνητο, αφού μόλις έχει φάει; Μπορεί, ωστόσο, να μην είναι ακριβής, γιατί ορισμένα άτομα μπορεί να αδυνατούν να ερμηνεύσουν την ίδια τους την συμπεριφορά ή μπορεί η αναφορά να είναι προκατειλημμένη, ιδιαίτερα όταν πρέπει να ληφθούν μείζονες αποφάσεις που βασίζονται στα αποτελέσματά της (π.χ. για το αν πρέπει να δοθεί ή να κρατηθεί μια άδεια οδήγησης) (Johns, 2009).

«Karolinska Sleepiness Scale»

Όσο για την KSS, όπως έχει δοθεί από τους Reyner and Horne (1998), είναι μια κλίμακα 9 βαθμών, η οποία βασίζεται σε αυτοαναφορές των ατόμων για το επίπεδο της υπνηλίας που νοιώθουν εκείνη τη στιγμή που το συμπληρώνουν. Σε μια έρευνα των Åkerstedt and Gillberg (1990) οι συμμετέχοντες συμπλήρωναν την κλίμακα της Karolinska για την υπνηλία KSS, μια κλίμακα από το 1 έως και το 9, όπου το 9 είναι το υψηλότερο επίπεδο υπνηλίας. Οι συμμετέχοντες, την ίδια στιγμή, καλούνταν να συμπληρώσουν το ποσοστό άγχους τους, πάλι με κλίμακα 9 επιπέδων. Η κλίμακα υπνηλίας της Karolin-

ska διαβαθμίζεται ακολούθως: (τελείως ξυπνητός, ξυπνητός, μάλλον ξυπνητός, νυσταγμένος κ.λπ.).

Αντικειμενικές μετρήσεις της κούρασης

Είναι ενδιαφέρον να ορίσουμε την κούραση με όρους έλλειψης ύπνου, γιατί ποσοτικοποιεί αντικειμενικά την έννοια της κούρασης με όρους τις ώρες ύπνου, τις ώρες εγρήγορσης ή τις ώρες εργασίας. Γνωρίζουμε, επίσης, ότι η στέρηση ύπνου (sleep deprivation) είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την αίσθηση της κούρασης.

Σε μια έρευνα των Tzamalouka, Papadakaki, Chliaoutakis (2005) που έγινε στους οδηγούς φορτηγών, το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων στην έρευνα βρέθηκε ότι είχαν λιγότερο από 7 ώρες ύπνου μία ή περισσότερες μέρες της εβδομάδας πριν την συνέντευξη, που σημαίνει λιγότερες ώρες ύπνου από ότι είναι φυσιολογικό. Επίσης 16% των συμμετεχόντων δήλωσαν λιγότερο από 4 ώρες ύπνου την ίδια χρονική περίοδο. Συνεπώς, φαίνεται ότι οδηγούσαν με σημαντικό έλλειμμα ύπνου. Ανάλογα ευρήματα βρέθηκαν σε άλλες έρευνες για οδηγούς φορτηγών, τα οποία έδειξαν ότι οι επαγγελματίες οδηγοί είχαν 2 ώρες ύπνου λιγότερο από αυτόν που είναι φυσιολογικός μένοντας παραπάνω στην εργασία τους (Mitler, et al., 1997).

Ωστόσο, για τους Zhang , Alan & Chan (2014), από μια βιβλιογραφική ανασκόπηση που έκαναν με 239 άρθρα, βρήκαν ότι οι επαγγελματίες οδηγοί δεν είναι σε υψηλότερο επίπεδο επικινδυνότητας ώστε να εμπλακούν σε τροχαία σύγκρουση από τους μη επαγγελματίες οδηγούς, οι οποίοι υποφέρουν από άπνοια και υπερβολική υπνηλία κατά την διάρκεια της ημέρας.

Κιρκάδιοι ρυθμοί

Ο κιρκάδιος κύκλος είναι ο ρυθμός μεταβολής των ορμονών ενός οργανισμού κατά την διάρκεια ενός εικοσιτετράωρου. Το όνομα του κιρκάδιου ρυθμού προέρχεται από την λατινική λέξη circa που σημαίνει «περίπου» και diem που σημαίνει «ημέρα», δηλαδή «ρυθμός μιας ημέρας περίπου». Σημαντικό ρόλο στον κιρκάδιο ρυθμό παίζει το ερέθισμα του φωτός, το οποίο επαναφέρει κάθε μέρα το βιολογικό ρολόι, αλλά ο κιρκάδιος ρυθμός παρουσιάζεται ακόμη και αν δεν υπάρχει διαφοροποίηση στο φωτισμό.

Εξαιτίας αυτού του ρυθμού, έχοντας ενσωματωμένο μέσα μας το «βιολογικό ρολόι», κοιμόμαστε το βράδυ και είμαστε σε εγρήγορση κατά τη διάρκεια

της ημέρας. Σε κανονικές συνθήκες, ο κύκλος του ύπνου/του ξυπνήματος ακολουθούν έναν 24ωρο ρυθμό.

Ωστόσο, ο κύκλος δεν είναι ίδιος για όλους. Παρόλο που οι ατομικοί ρυθμοί διαφέρουν, ο ρυθμός κάθε ανθρώπου έχει δύο χαρακτηριστικά, εξάρσεις και υφέσεις. Ανεξάρτητα από τους παράγοντες που προκαλούν υπνηλία, υπάρχουν δύο περίοδοι χαμηλής εγρήγορσης σε ένα 24ωρο. Εάν συμβαίνει να οδηγεί κάποιος αυτές τις ώρες, είναι περισσότερο πιθανόν να βιώνει κούραση περισσότερο από άλλες ώρες, όπως πολλοί οδηγοί αναφέρουν (Feyer & Williamson, 1995). Κατευθείαν αποδείξεις των συνεπειών των οδηγικών ικανοτήτων που συνδέονται με τους κιρκάδιους ρυθμούς έχουν επίσης ανιχνευτεί σε πειραματικές συνθήκες από τους Williamson et al. (2001), οι οποίοι εξέτασαν οδηγούς επαναληπτικά σε μια περίοδο 24 ωρών και βρήκαν ότι η αντίδραση της ταχύτητας σε διάφορες πράξεις ποικίλει ανάλογα με τους κιρκάδιους ρυθμούς των οδηγών. Ενέργειες, δηλαδή, όπως απλός χρόνος αντίδρασης, διάσπαση προσοχής, βραχυπρόθεσμη μνήμη και παρατηρητικότητα.

Αν αυτός ο ρυθμός διακοπεί, είναι πιθανόν να αισθανόμαστε υπνηλία ενώ θα έπρεπε να είμαστε σε εγρήγορση (π.χ. σε περίπτωση νυχτερινής βάρδιας) ή ξύπνιοι ενώ θα έπρεπε να κοιμόμαστε. Για να περιγράψει κανείς τον κιρκάδιο ρυθμό ενός ατόμου, απαιτούνται συχνές μετρήσεις κατά τη διάρκεια της εργασίας, του ελεύθερου χρόνου και του ύπνου. Οι ερευνητές, επιδιώκοντας να λάβουν κάποιες μετρήσεις, έχουν την τάση να συγκεντρώνονται σε λειτουργίες, από τις οποίες είναι εύκολο να λάβουν μετρήσεις, όπως η θερμοκρασία επί του στόματος και τα συστατικά των ούρων (Minors, et al., 1986).

Οι κιρκάδιοι ρυθμοί μελετώνται στους εργασιακούς χώρους όπου υπάρχουν βάρδιες. Οι Goh et al. (2000), μελετώντας εν πλω το πλήρωμα ενός πολεμικού πλοίου, ερεύνησε πώς ο κιρκάδιος ρυθμός τους αλληλεπιδρά με τις προγραμματισμένες βάρδιες τους. Μια ομάδα εργαζομένων πρωινής βάρδιας συγκρίθηκαν με σαράντα εργαζόμενους βραδινής βάρδιας για είκοσι ημέρες. Τα αποτελέσματα, ενώ σε γενικό επίπεδο έδειξαν ότι η εργασία σε βάρδιες έχει αρνητικές επιπτώσεις στον κιρκάδιο ρυθμό, είναι σημαντικό να σημειωθεί και να μην υποτιμηθεί ένα υψηλό επίπεδο ατομικών αυξομειώσεων.

Σημαντικό μειονέκτημα των κατά συνθήκη επιβεβλημένων και συνεπώς υποχρεωτικών ωρών ύπνου είναι ότι δεν συμβαδίζουν με τις ώρες της εγρή-

γορσής μας. Όπως όλοι έχουμε εμπειρία, το επίπεδο της εγρήγορσής μας ποικίλει στη διάρκεια της ημέρας. Οι περισσότεροι άνθρωποι βιώνουν μια ελαφρά κάμψη της εγρήγορσής τους τις πρώτες απογευματινές ώρες (περίπου από τις 2:00 μ.μ. έως τις 4.00 μ.μ.) και μεγαλύτερη κάμψη τις πρώτες πρωινές ώρες (από τις 2.00 π.μ. έως τις 6.00 π.μ.). Αυτός ο επακριβώς ερευνημένος κύκλος είναι γνωστός ως ο κιρκάδιος ρυθμός.

Ευτυχώς για τους περισσότερους από εμάς κοιμόμαστε αυτές τις ώρες της νύχτας και ευτυχώς για τους περισσότερους Ευρωπαίους, οι απογευματινές ώρες αντιστοιχούν στη γνωστή μας «σιέστα» (Shinar, 2007), για όσους δηλαδή είναι σε θέση να την ακολουθούν.

Στρατηγικές που απευθύνονται στην κόπωση με κριτήριο τους κιρκάδιους ρυθμούς χρειάζεται να συνεκτιμηθούν με το γεγονός ότι διαφορετικά άτομα θα ήταν πιο κατάλληλα σε διαφορετικές βάρδιες.

Τεχνικές μέτρησης της κούρασης

Τεχνικές, όπως ηλεκτρικά κύματα στον εγκέφαλο (Electrical Brain Waves) ή τεχνικές, όπως μετρήσεις έντασης στους μύες (Muscle Tension), μπορούν να χρησιμοποιηθούν. Το ηλεκτρο-οφθαλμογράφημα (Electrooculography), είναι μια μέθοδος που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της κίνησης του οφθαλμού και την οφθαλμολογική διάγνωση. Η βάση είναι η ενδεχόμενη διαφοροποίηση του ηλεκτρισμού του μπροστινού με το πίσω μέρος του ματιού. Το EOG είναι το κατάλληλο εργαλείο για τον αντικειμενικό χαρακτηρισμό της υπνηλίας.

Τοποθέτηση ηλεκτροδίων για την μέτρηση της κίνησης του οφθαλμού.

Από το είδος της κίνησης του ματιού τα ηλεκτρόδια τοποθετούνται διαφορετικά. Ο εντοπισμός της οριζόντιας κίνησης ανιχνεύεται με ένα ηλεκτρόδιο στη κορυφή κάθε ματιού. Συνήθως, τα ζεύγη ηλεκτροδίων τοποθετούνται είτε πάνω και κάτω από το μάτι είτε αριστερά και δεξιά. Αν το μάτι μετακινηθεί από την κεντρική θέση προς ένα ηλεκτρόδιο, το ηλεκτρόδιο «βλέπει» τη θετική πλευρά του αμφιβληστροειδή και το αντίθετο ηλεκτρόδιο την αρνητική πλευρά του.

Τα ηλεκτρόδια τοποθετούνται σε πέντε μέρη γύρω από τα μάτια των συμμετεχόντων και το μέτωπο. Η τεχνική αυτή χρησιμοποιείται για να καταγράψει τις οριζόντιες και τις κάθετες κινήσεις των ματιών.



Εικόνα 3: Μέτρηση υποκειμενικών επιπέδων κούρασης.

(The Psychomotor Vigilance Task PVT) Πηγή:

<http://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/FRMSBangkok/4.%20Measuring%20Fatigue.pdf>

Τεστ ελέγχου αντίδρασης

Αυτά τα τεστ έχουν προκαθορισμένη διάρκεια, π.χ. έξι λεπτών (Åkerstedt, & Gillberg, 1990, Åkerstedt, et al. 2005) και συνήθως πραγματοποιούνται μετά από τη βραδινή βάρδια και από εκείνη της ημέρας. Τα αποτελέσματα των ερευνητών έχουν δείξει μεγαλύτερο χρόνο αντίδρασης μετά τη βραδινή βάρδια σχεδόν σε όλους τους συμμετέχοντες. Αυτό θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως αποτέλεσμα της κόπωσης, είτε σε αντιστοιχία με την υπνηλία, είτε ως μείωση της ικανότητας αυτοσυγκέντρωσης.



Εικόνα 4: «Measuring sleep: Actiwatch monitor activity» Υπολογιστής παλάμης-καρπού για τις μετρήσεις των τεστ αντιδράσεων

οι οποίες μετρούν περιστατικά αποκοίμισης. Πηγή:

<http://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/FRMSBangkok/4.%20Measuring%20Fatigue.pdf>

Ενώ, λοιπόν, η εγρήγορση είναι η ιδανική κατάσταση του εγκεφάλου μας που μας καθιστά ικανούς να λαμβάνουμε συνειδητές αποφάσεις, η κούραση έχει αποδειχθεί ένας επιζήμιος παράγοντας στην εγρήγορση.

Όταν η εγρήγορση ενός ατόμου επηρεάζεται από την κόπωση, η απόδοσή του στην εργασία μπορεί να μειωθεί σημαντικά. Δυσλειτουργίες θα εμφανιστούν σε κάθε πτυχή της απόδοσης του (σωματικά, συναισθηματικά και διανοητικά), όπως στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, συντονισμός χεριών-ματιών, διάκριση και αμέτρητες άλλες δεξιότητες.

Καταπονημένα άτομα γίνονται πιο επιρρεπή σε λάθη της προσοχής και της μνήμης. Πολλές φορές θα διαλέξουν επικίνδυνες μεθόδους, υπό την έννοια ότι πιθανόν να θεωρούν ότι αυτές απαιτούν λιγότερη προσπάθεια. Η κόπωση μπορεί να επηρεάσει την ικανότητα του ατόμου να ανταποκρίνεται και να αντιλαμβάνεται τα ερεθίσματα, να τα ερμηνεύει ή να τα κατανοεί. Επίσης, η κόπωση επηρεάζει την επίλυση προβλημάτων που αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των καθηκόντων εργασίας. Τέλος είναι γνωστό, η κούραση επηρεάζει αρνητικά την απόδοση του ατόμου και μπορεί να μειώσει την αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητά του.

Ύπνος και ποιότητα ζωής

Έχει αποδειχθεί ότι η διάρκεια, η ώρα που πλαγιάζει κάποιος και η ποιότητα του ύπνου επηρεάζουν τη φυσική και διανοητική υγεία, την απόδοση και την ασφάλεια (Committee on Sleep Medicine Research Board on Health Sciences Policy, 2006).

Επίσης, στοιχεία δείχνουν ότι η χρόνια έκθεση σε διακοπτόμενο ύπνο και η απορρύθμιση των κιρκάδιων ρυθμών των εργαζόμενων σε νυχτερινή βάρδια, αυξάνει τον κίνδυνο του καρκίνου του μαστού (Hansen & Lassen, 2012), τον καρκίνο του εντέρου (Schernhammer et al., 2003, Papantoniou et al., 2014), και τον καρκίνο του προστάτη (Kubo et al., 2006, Sigurdardottir et al., 2012). Τα ανωτέρω οδήγησαν την παγκόσμια οργάνωση υγείας να ταξινομήσει τη νυχτερινή εργασία ως παράγοντα που μπορεί να οδηγήσει σε καρκινογενέσεις (WHO, 2010).

Επιπρόσθετα, η εκτεταμένης διάρκειας (N24h) εργασία σε βάρδια συνδέεται και με φτωχή αποδοτικότητα σε κλινικές εργασίες των ιατρών (Philibert, 2005, Gordon et al., 2010), αυξημένο κίνδυνο για σοβαρά ιατρικά λάθη, απροσεξίες και αυτοτραυματισμούς, τροχαίες συγκρούσεις ανάμεσα στους ειδικευόμενους (Czeisler, 2006), καθώς και αυξημένο κίνδυνο διάπραξης λάθους και επαγγελματικού τραυματισμού (Rogers, 2008, Czeisler, 2015).

Όπως αναφέρθηκε από το «National Institutes of Health Sleep Disorders Research Plan» το 2011, η έλλειψη ύπνου από την επιμήκυνση της διέγερσης, μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια ύπνου, ανεπαρκή διάρκεια του ύπνου, δια-

κοπτόμενο ύπνο ή διαταραχή του ύπνου και έτσι διαταράσσει τον ύπνο και δεν προσφέρει αναζωογόνηση (National Center on Sleep Disorders Research, 2011).

Στην Αμερική, ετησίως, 50.000 τραυματισμοί που επιφέρουν αναπηρία και 6.400 μοιραίες συγκρούσεις οφείλονται σε νυσταλέα οδήγηση.



Αυτό αποδεικνύει ότι ο πληθυσμός δεν κοιμάται όσο θα έπρεπε ώστε να πιάνει το τιμόνι, εκτός από το συνολικό έλλειμμα της διατήρησης της διανοητικής και φυσικής του φόρμας.

Ο ύπνος είναι μια ενεργητική διαδικασία. Όταν οι άνθρωποι κοιμούνται, στην πραγματικότητα είναι σε μια μεταβολή της συνείδησης. Σε όλους τους ανθρώπους ο ύπνος δεν έχει την ίδια ποιότητα και δεν προσφέρει τα ίδια οφέλη.

Για όλους οι ανάγκες του ύπνου είναι μοναδικές. Ωστόσο, συνιστάται ο άνθρωπος να λαμβάνει κατά μέσο όρο, 7 με 8 ώρες ύπνου ανά 24 ώρες.

Ένας άνθρωπος χρειάζεται την ποσότητα του ύπνου που του προκαλεί το αίσθημα της ετοιμότητας και της ανανέωσης. Η ετοιμότητα και η επίδοση συνδέονται άμεσα με τον ύπνο. Ανεπαρκής ύπνος για συνεχόμενες ημέρες θα επηρεάσει την ετοιμότητα. Μόνο ο ύπνος μπορεί να διατηρήσει ή να αποκαταστήσει τα επίπεδα απόδοσης. Ο ύπνος, επίσης, πρέπει να είναι συνεχής και, όσον αφορά την ποιότητα, οι άνθρωποι χρειάζονται βαθύ ύπνο.

Η κούραση δεν είναι ικανοποιητική συνθήκη ώστε να εξασφαλίσει κάποιος έναν καλό ύπνο. Ο άνθρωπος πρέπει να κοιμηθεί την ίδια στιγμή που του επιτάσσει το βιολογικό του ρολόι, ώστε να εξασφαλίσει καλή ποιότητα ύπνου.



Αν η στιγμή του ύπνου δεν συγχρονίζεται με το βιολογικό του ρολόι, τότε θα είναι δύσκολο να κοιμηθεί σωστά.

Συνδυάζοντας την ύπαρξη στην υποδομή των δρόμων, και μάλιστα των ελληνικών δρόμων, χώρων ξεκούρασης καθώς και διαχωριστικών νησίδων,

είναι το πιο αποτελεσματικό μέσο πρόληψης της νύστας, για το κοινό που μετακινείται.

Διαχείριση της κούρασης και Υγιεινή του Ύπνου (Sleep Hygiene).

Πολλοί παράγοντες συμβάλλουν στην αναστάτωση του ύπνου, ορισμένοι είναι υπό τον έλεγχο μας και άλλοι όχι, όπως:

- ο Οι περιβαλλοντικοί παράγοντες (π.χ. καιρικές συνθήκες, θόρυβος).
- ο Φαγητό και κατανάλωση χημικών ουσιών (π.χ. κατανάλωση αλκοόλ, φάρμακα, καφές κτλ.).
- ο Ψυχολογικοί λόγοι (π.χ. άγχος, οικογενειακές ανησυχίες, ευθύνες της εργασίας).
- ο Διαταραχές ύπνου (αϋπνία – παρατεταμένη αδυναμία επαρκούς ύπνου, άπνοια κατά τον ύπνο –ένας όρος που σημαίνει ότι η αναπνοή σταματά λόγω της κατάρρευσης του άνω αεραγωγού ή λόγω του διαφράγματος που δεν κινείται με αποτέλεσμα το άτομο να ξυπνά).

Σε ενήλικους η διαταραχή της άπνοιας συνδέεται με διαταραγμένες τιμές στους γλυκαιμικούς δείκτες και με λίπος στο συκώτι, με αρρυθμίες και καρδιοαγγειακούς κινδύνους (Czeisler, 2015), αλλά και με τροχαίες συγκρούσεις (Tregear et al., 2009).

Στην κούραση ενέχονται και λειτουργικοί παράγοντες λόγω εργασιακών συνθηκών, π.χ. διαδικασίες φόρτωσης-εκφόρτωσης εμπορευμάτων, φορτωμένα ωράρια, επιβαρυνμένες εργασιακές συνθήκες.

Σε έρευνα των Gnardellis et al. (2008), ερευνήθηκε η συχνότητα της κούρασης και της αποκοίμισης κατά την οδήγηση και βρέθηκε ότι το πρόβλημα είναι πιο σύνθετο από το να οφείλεται απλώς στην κούραση. Βρέθηκε ότι η



αποκοίμιση κατά την οδήγηση οφείλεται και στις υπερβολικές εργασιακές συνθήκες, όπως φορτωμένα ωράρια, υπερωρίες σε ανταγωνιστικές συνθήκες, αλλά και σε έναν τρόπο ζωής που ευνοεί τις υπερβολές και στην καθημερινότητα και κατά την διάρκεια της οδήγησης.

Έρευνα για την κούραση και την νύστα (2015).

Πηγή: <http://lahers.seyp.teicrete.gr/index.php?lang=el>

Σε μια έρευνα του McKenna (2014) εξετάστηκαν 7.075 οδηγοί με ένα ερωτηματολόγιο που ερευνούσε την αντίληψη, την οδηγική συμπεριφορά και το προφίλ του επικίνδυνου οδηγού (MacKenna, 2008) και περιελάμβανε παράγοντες διακινδύνευσης, όπως αυτο-αναφερόμενη ταχύτητα οδήγησης, παραβιάσεις, χρήση του αυτοκινήτου σαν συναισθηματική διέξοδο και προσοχή ή απόσπαση προσοχής. Επιπροσθέτως, το δείγμα έλαβε ένα ερωτηματολόγιο για την ευαισθησία στην κούραση, μέσα στο οποίο υπήρχε και ένα τμήμα που ρωτούσε για την υγιεινή του ύπνου. Περιλαμβάνονταν 17 παράγοντες που μετρούσαν τη διευκόλυνση του ύπνου (π.χ. αν κοιμούνται κανο-

νικά, αν αποφεύγουν τα ξενύχτια), καθώς και παράγοντες που διαταράσσουν τον ύπνο (π.χ. χρήση διεγερτικών όπως καφεΐνη).

Η παρουσία, λοιπόν, απλώς της ικανότητας να ελέγχουμε το αυτοκίνητο μπορεί να μην εγγυάται την ασφάλειά μας. Σε πρακτικό επίπεδο είναι δύσκολο να πούμε εάν η εκπαίδευση των οδηγών για να λάβουν το δίπλωμά τους είναι αποτελεσματική στο να προλαμβάνει τους τραυματισμούς ή τις συγκρούσεις. (Ker et al., 2005). Ο έλεγχος που έχουμε στο αυτοκίνητο δεν είναι επαρκής προϋπόθεση για ασφαλή οδήγηση. Το ερώτημα εδώ είναι εάν οι καθημερινές συνήθειες ύπνου επηρεάζουν την πιθανότητα σύγκρουσης. Η υγιεινή του ύπνου (SH) αναφέρεται σε συμπεριφορικούς παράγοντες καλύτερευσης ή χειροτέρευσης της οδηγικής συμπεριφοράς και αφορά την ποιότητα και την ποσότητα του ύπνου (Stepanski & Wyatt, 2003). Αυτοί οι παράγοντες αφορούν στο να έχει κάποιος κανονικότητα την ώρα που κοιμάται. Το ενδιαφέρον των ανωτέρω ερευνητών ήταν πώς ένας παράγοντας που δεν είχε να κάνει σε τίποτε με την οδήγηση, μπορούσε ωστόσο να επηρεάσει την επικινδυνότητα να συμβεί μια σύγκρουση.

Επιτυχείς παρεμβάσεις θα μπορούσαν να έχουν πρόσθετο όφελος την μείωση της έκθεσης σε υψηλού κινδύνου οδήγηση, εισάγοντας κανονικές συνήθειες ύπνου.

Σε επίπεδο εφαρμοσμένης πολιτικής (Policy) υπάρχει ευρύτητα θεμάτων που συνδέουν την οδήγηση και γενικότερα την προαγωγή μιας φιλικότερης στον ύπνο κοινωνίας. Ειδικότερα, εκπαίδευση, συμβουλές και κανονισμοί που θα προετοίμαζαν το ενδιαφέρον για την οδήγηση θα απαιτούσαν υψηλή προτεραιότητα. Οι Wolfson & Carskadon (2003) πρότειναν ακόμα και το ξεκίνημα των σχολείων αργότερα ή και την αλλαγή στις άδειες για τις ώρες λειτουργίας των clubs ώστε οι νέοι να μην ξενυχτούν.

Σε μια έρευνα των Gershon et al. (2011), οι ερευνητές βρήκαν ότι οι συμπεριφορές των μη επαγγελματιών οδηγών στοχεύουν να μειώσουν την ανία της οδήγησης είτε σταματώντας για έναν μικρό ύπνο, είτε πίνοντας καφέ. Ωστόσο είναι γεγονός ότι, οι επαγγελματίες οδηγοί καταστρώνουν σχέδιο αντιμετώπισης του ύπνου πριν ξεκινήσουν το ταξίδι τους και χρησιμοποιούν συνήθως μεγαλύτερο ρεπερτόριο συμπεριφορών διαχείρισης της κόπωσης από τους μη επαγγελματίες οδηγούς. Σε μια προηγούμενη έρευνά τους οι Gershon et al. (2009) ανακάλυψαν ότι το να πίνουν οι οδηγοί ένα διεγερτικό ποτό πριν από την οδήγηση είχε σημαντικό αποτέλεσμα στη διαχείριση της κόπωσης, παρόλο που μακροπρόθεσμα δεν λειτουργούσε γιατί η κόπωση επανερχόταν. Βρήκαν, επίσης, ότι η μάσηση ηλιόσπορων επιδρά διεγερτικά στις υποκειμενικές και φυσιολογικές συνέπειες της κόπωσης

κατά την οδήγηση αλλά επεμβαίνει δυσμενώς στον χειρισμό του οχήματος, πράγμα που εξάλλου είναι αυτονόητο.

Συμπέρασμα

Το να οδηγεί κάποιος ενώ είναι κουρασμένος ή κοιμάται είναι ένα σημαντικό πρόβλημα για την οδική ασφάλεια. Επίσης, είναι ένα πολύπλοκο φαινόμενο που εκδηλώνεται και με συμπεριφορικές, και υποκειμενικές αλλαγές στην φυσιολογία οι οποίες μπορεί να μην συνδέονται μεταξύ τους. Κάποιες πρακτικές αντιμετώπισης της κούρασης είναι αποτελεσματικές, κάποιες άλλες δεν είναι. Ωστόσο, λίγος καφές και ένας μικρός ύπνος αμέσως μετά, ενώ το σώμα απορροφά την καφεΐνη, είναι μια μέθοδος.

Μια άλλη προσέγγιση είναι η ανάπτυξη της τεχνολογίας στα «έξυπνα» αυτοκίνητα που καθιστούν σε εγρήγορση τον οδηγό. Αυτή βέβαια, είναι μια τεχνολογία που ακόμα αναπτύσσεται. Από άποψη περιβάλλοντος οδήγησης και υποδομών, όπως παρακάμψεις για στάση και ξεκούραση των οδηγών και ανάγλυφες γραμμές (rumble stripes) στα πλάγια των δρόμων, είναι συμβατές και ανέξοδες λύσεις για την ασφαλέστερη κινητικότητα στους δρόμους.

Τέλος, θεωρούμε ότι η υγιεινή του ύπνου είναι ένα μέτρο που δεν έχει κατ' ευθείαν σύνδεση με την οδήγηση, ωστόσο, είναι ικανή να προβλέψει την οδηγική εμπλοκή σε σύγκρουση. Με άλλα λόγια, αυτοί οι παράγοντες που εμποδίζουν την ποσότητα και την ποιότητα του ύπνου δύνανται να έχουν σημαντικές συνέπειες στην ικανότητά μας να παραμείνουμε ασφαλείς στον δρόμο. Η κουλτούρα του «24h/7days a week» εμφανίζεται να λειτουργεί με την προϋπόθεση ότι ο ύπνος είναι προαιρετικός. **Ίσως πρέπει να ξυπνήσουμε και να δούμε ότι δεν είναι!** Οπότε επιστρέφουμε στην έννοια της ποιότητας ζωής και του τρόπου ζωής, ιδιαίτερα στο πολιτισμικό πλαίσιο του ελληνικού χώρου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Åhsberg, E., Gamberale, F. (1998) Perceived fatigue during physical work: an experimental evaluation of a fatigue inventory, *Int. J. Indust. Ergonomics*, 21, 117-131.
- Åkerstedt, T. and Gillberg, M. (1990) Subjective and objective sleepiness in the active individual. *Int J Neurosci*, 52(1-2), 29-37.
- Åkerstedt, T., Peters, T., Anund, A. and Kecklund, G. (2005) Impaired alertness and performance while driving home from the night shift – a driving simulator study. *J. Sleep Res.*, 14, 17-20.

- Barger L. K., Cade, B.E, Ayas, N. T., Cronin J.W., Rosner, B., Speizer F. E., and Czeisler, E.A. (2005) Extended Work Shifts and the Risk of Motor Vehicle Crashes among Interns. *New England J. Med.*, 352, 125-134.
- Bartley, S.H. and Chute E. (1947) *Fatigue and Impairment in Man*. McGraw-Hill Book Co, New York.
- Brown, I.D. (1982) Driver Fatigue, *Endeavour*, 6(2), 83-90.
- Czeisler CA. (2006) The Gordon Wilson Lecture: work hours, sleep and patient safety in residency training. *Trans Am Clin Climatol Assoc*, 117,159–89.
- Czeisler CA. (2015) Duration, timing and quality of sleep are each vital for health, performance and safety *Sleep Health* 1, 5–8.
- Committee on Sleep Medicine Research Board on Health Sciences Policy. (2006) *Sleep disorders and sleep deprivation. An Unmet Public Health Problem*. Washington, D.C, Institute of Medicine of the National Academies; The National Academies Press.
- Desmond, P.A., P.A. Hancock and J.L. Monette, (1998) Fatigue and automation-induced impairments in simulated driving performance, *Transportation Res. Record*, No. 1628, 8-14.
- Dinges, D. F., Orne, M. T., Whitehouse, W. G., and Orne, E. C. (1987) Temporal placement of a nap for alertness: contributions of circadian phase and prior wakefulness, *Sleep*, 10(4), 313-29.
- Feyer, A. M. and Williamson A. M. (1995) The influence of operational conditions on driver fatigue in the long distance road transport industry in Australia, *Int. J. Indust. Ergonomics*, 15, 229-235.
- Gershon, R.R.M., Barocas, B., Canton, A.N., Li X. And Vlahov, D. (2009), Mental, physical and behavioral outcomes associated with perceived work stress in police officers. *Criminal Justice and Behav.*, Vol. 36, No 3, 275-89.
- Gershon, P., Shinar, D., Tal O-Gilad, Y., Parmet, A. Ronen. (2011) Usage and perceived effectiveness of fatigue countermeasures for professional and nonprofessional drivers. *Accident Analysis and Prevention* 43, 797-803.
- Gnardellis, C., Tzamalouka, G., Papadakaki, M., Chliaoutakis, J.E. (2008) An investigation of the effect of sleepiness, drowsy driving, and lifestyle on vehicle crashes, *Transportation Research Part F* 11, 270–281.
- Goh V.H., Tong T.Y., Lim C. L., Low E. C., & Lee L. K. (2000). Circadian disturbances after night-shift work onboard a naval ship. *English*, 165, 101-5.
- Gordon JA, Alexander EK, Lockley SW, Evans EE, Venkatan SK, Landrigan CP, et al. (2010) Does simulator-based clinical performance correlate with actual hospital behavior? The effect of extended work hours on patient care provided by medical interns. *Acad Med*;85(10):1583–8.
- Gutierrez, J. L. G., Jimenez, B.M. , Hernandez E.G., and Lopez, A.L. (2005) Spanish version of the Swedish Occupational Fatigue Inventory (SOFI): Factorial replication, reliability and validity, *Int. J. Indust. Ergonomics*, 35, 737-746.
- Hartley, L., (1998) *Managing fatigue in transportation*, Pergamon imprint of Elsevier.
- Hansen J, Lassen CF. (2012) Nested case-control study of night shift work and breast cancer risk among women in the Danish military. *Occup Environ Med.*,69(8), 551–6.
- Hoddes, E., Zarcone, V., Smythe, H., Phillips, R., and Dement, W. C. (1973) Quantification of sleepiness: a new approach, *Psychophysiology*, 10(4), 431-6.
- Home JA, Baulk SD (2004) Awareness of sleepiness when driving. *Psychophysiol* 41, 161-165.

- Johns, M. W. (1991) A new method for measuring daytime sleepiness: the Epworth Sleepiness Scale. *Sleep*, 14(6), 540-5.
- Johns, M.W. (2009) *What is excessive daytime sleepiness?* In *Sleep Deprivation: Causes, Effects and Treatment*. 59-94. Edit. P.Fulke and S. Vaughan, Nova Science, N.Y.
- Ker, K., Roberts, I., Collier, T., Beyer, F., Bunn, F., & Frost, C. (2005) Post-licence education for the prevention of road traffic crashes: a systematic review of randomised controlled trials, *Accident Analysis and Prevention*, 37, 305–313.
- Kubo T, Ozasa K, Mikami K, Wakai K, Fujino Y, Watanabe Y, et al. (2006) Prospective cohort study of the risk of prostate cancer among rotating-shift workers: findings from the Japan collaborative cohort study. *Am J Epidemiol*, 164(6), 549–55.
- Maycock G, (1997) *Drinking and driving in Great Britain: a Review*. Transport Research Laboratory. Crowthorne, U.K.
- McKenna, F. P. (2008) What factors are involved in crashes, how do we measure them and what shall we do about them? In L. Dorn (Ed.), *Driver Behaviour and Training* (325–335). Aldershot: Ashgate.
- McKenna F.P., (2014). Can sleep habits predict driver behavior? *Revue europeenne de psychologie appliquée* 64, 97-100.
- Minors D.S., Nicholson A.N, Spencer, M. B., Stone B.A and Waterhouse J.M. (1986) Irregularity of Rest and Activity: Studies on circadian rhythmicity in man, *J. Physiol.* 381, p.p. 279-295.
- Mitler, M. M., Miller, J. C., Lipsitz, J. J., Walsh, J. K., & Wylie, C. D. (1997) The sleep of long haul truck drivers. *New England Journal of Medicine*, 337, 755–761.
- Monk, T. H., Weitzman, E. D., Fookson, J. E., Moline, M. L., Kronauer, R. E., and Gander, P. H. (1983) Task variables determine which biological clock controls circadian rhythms in human performance, *Nature*, 304(5926), 543-5.
- National Center on Sleep Disorders Research. (2011) National Institutes of Health *Sleep Disorders Research Plan*. Bethesda, MD: National Institutes of Health, <https://www.aaafoundation.org/sites/default/files/AAAFoundation-DrowsyDriving-Nov2014.pdf>.
- Ogilvie, R. D. (2001) The process of falling asleep. *Sleep Med. Rev.*, 5(3), 247-270.
- Otmani, S., Pebayle, T., Roge, J., & Muzet, A. (2005). Effect of driving duration and partial sleep deprivation on subsequent alertness and performance of car drivers. *Physiology & Behavior*, 84 (5), 715-724.
- Papantoniou K, Kogevinas M, Martin Sanchez V, Moreno V, Pollan M, Moleón JJ, et al. (2014) Colorectal cancer risk and shift work in a population-based case control study in Spain (MCC-Spain). *Occup Environ Med*, 1(Suppl 1), A5–6.
- Philibert I. (2005) Sleep loss and performance in residents and nonphysicians: a metaanalytic examination. *Sleep*, 28(11), 1392–402.
- Reyner, L. A. and Horne, J. A. (1998) Falling asleep whilst driving: are drivers aware of prior sleepiness? *Int J Legal Med*, 111(3), 120-3.
- Rogers AE. The effects of fatigue and sleepiness on nurse performance and patient safety. In: Hughes RG, editor. (2008) *Patient safety and quality: an evidence-based handbook for nurses*. Rockville (MD): Agency for Healthcare Research and Quality (US), [Chapter 40].
- Schernhammer ES, Laden F, Speizer FE, Willett WC, Hunter DJ, Kawachi I, et al. (2003) Night-shift work and risk of colorectal cancer in the nurses' health study, *J Nation. Cancer Inst*, 95(11), 825–8.
- Shinar D. (2007) *Traffic Safety and Human Behavior*, ed. Emerald.

- Sigurdardottir LG, Valdimarsdottir UA, Fall K, Rider JR, Lockley SW, Schernhammer E., et al. (2012) Circadian disruption, sleep loss, and prostate cancer risk: a systematic review of epidemiologic studies. *Cancer Epidemiol Biomarkers Prev*, 21(7), 1002–11.
- Stepanski, E. J. (2002) The effect of sleep fragmentation on daytime function, *Sleep*, 25(3), 268-76.
- Stepanski, E. J., & Wyatt, J. K. (2003) Use of sleep hygiene in the treatment of insomnia, *Sleep Medicine Reviews*, 7, 215–225.
- Stutts, E. J., Wilkins, W. J., & Bradley, V. V. (1999) Drowsy driving study. UNC Highway Safety & University of North Carolina.
- Stutts, J. C., Feaganes, J., Rodgman, E., Hamlett, C., Meadows, T., Reinfurt, D., Gish, K., Mercadante, M., & Staplin, L. (2003) *Distractions in everyday driving*. Report prepared for AAA Foundation for Traffic Safety, Washington, DC.
- Thiffault, P. and Bergeron J. (2003) Monotony of road environment and driver fatigue: a simulator study, *Accid. Anal. Prev.*, 35, 381-391.
- Tregear S, Reston J, Schoelles K, Phillips B.(2009) Obstructive sleep apnea and risk of motor vehicle crash: systematic review and meta-analysis. *J Clin Sleep Med*, 5(6), 573–81.
- Τζαμαλούκα Γ., Παπαδακάκη Μ., Χλιαουτάκης Ι., Γναρδέλλης, Χ. (2006) Αναζήτηση παραγόντων υψηλήςοδηγητικής διακινδύνευσης με εστίαση στην αποκοίμηση κατά την οδήγηση, *Τετράδια Ανάλυσης Δεδομένων*, τεύχος 7/06 (75-92).
- Tzamalouka, G., Papadakaki, M., Chliaoutakis, J. (2005) Freight transport and non driving work duties as predictors of falling asleep at the wheel in urban areas of Crete, *J. Safe. Research*, 36, 75-84.
- Williamson, A. M., A. M. Feyer, R. P. Mattick, R. Friswell and Finlay-Brown, S. (2001) Developing measures of fatigue using an alcohol comparison to validate the effects of fatigue on performance, *Accid. Anal. Prev.*, 33, 313-326.
- Wolfson, A. R., & Carskadon, M. A. (2003) Understanding adolescents' sleep patterns and school performance: a critical appraisal, *Sleep Medicine Reviews*, 7, 491–506.
- World Health Organization International Agency for Research on Cancer (WHO), (2010) *Painting, firefighting and shiftwork. IARC Monographs on the Evaluation of Carcinogenic Risks to Humans*, 98. Geneva, Switzerland: World Health Organization.
- Zhang , Y.Alan H.S., Chan. (2014) Sleepiness and the risk of road accidents for professional drivers: A systematic review and meta-analysis of retrospective studies. *Safety Science*, 70 180–188.

<http://www.icao.int/safety/fatiguemanagement/FRMSBangkok/4.%20Measuring%20Fatigue.pdf>

<http://lahers.seyp.teicrete.gr/index.php?lang=el>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΜΟΝΤΕΛΑ ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑΓΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑΣ

Κάλλιον το προλαμβάνειν ή το θεραπεύειν

(Καλύτερα να προλαμβάνεται κάτι παρά να το θεραπεύουμε)
Ιπποκράτης (460 π.Χ)

Το παρόν κεφάλαιο διαπραγματεύεται τον σχεδιασμό προγραμμάτων αγωγής υγείας και περιλαμβάνει: α) τη στρατηγική που αφορά στον γενικό πληθυσμό (τρόπος ζωής, περιβάλλον) και β) τη στρατηγική που αφορά τις ομάδες υψηλού κινδύνου.

Όσον αφορά στη δημιουργία κοινωνικού προτύπου, κινήτρου και οφέλους, προβάλλεται και ενισχύεται η συμπεριφορά υγείας, με αποτέλεσμα την αποδοχή των κανόνων και οδηγιών της αγωγής υγείας από τον πληθυσμό. Τα οφέλη από την αποδοχή αυτή είναι ορατά και άμεσα αντιληπτά στο πλαίσιο της κοινωνικής ζωής του ατόμου και των ομάδων του πληθυσμού που μας αφορά. Στο παρόν βιβλίο διαπραγματευόμαστε επιλεγμένα μοντέλα που προάγουν την υγεία στο πλαίσιο της ασφαλούς οδήγησης, καθώς επίσης εισάγουμε έννοιες και έρευνες, οι οποίες υποστηρίζουν πώς αυτή προάγεται ακόμα και από το κοινωνικό και οικογενειακό περιβάλλον του οδηγού, πριν ακόμη αυτός πιάσει το τιμόνι στα χέρια του.

Εισαγωγή

Ενώ η αποτελεσματικότητα των μεθόδων καταστολής δεν αμφισβητείται, ωστόσο αυτές οι μέθοδοι δεν είναι επαρκείς. Τα βαθύτερα αίτια του φαινομέ-



νου των τροχαίων συγκρούσεων συνεχώς διερευνώνται, ώστε να διαμορφωθεί κοινωνική συνείδηση σε θέματα υγείας και ασφάλειας ήδη από την παιδική ηλικία.

Γιατί οι άνθρωποι εξακολουθούν να κάνουν πράγματα που γνωρίζουν ότι τους βλάπτουν; Οι επαγγελματίες υγείας πρέπει να γνωρίζουν, γιατί οι άνθρωποι συμπεριφέρονται με τρόπους υγιείς ή, αντίστροφα, με τρόπους μη υγιείς, ώστε στη συνέχεια να είναι σε θέση να τους επηρεάζουν προς έναν υγιέστερο προσανατολισμό.

Στο πλαίσιο της κοινωνικοποίησης τα άτομα δεν διδάσκονται αρκετά ή δεν έχουν τις ευκαιρίες εκμάθησης μεθόδων και τεχνικών αντιμετώπισης ή υπέρβασης καταστάσεων που δημιουργούν κινδύνους για την υγεία τους, προκειμένου να επιλέγουν τις καλύτερες εναλλακτικές λύσεις, προάγοντας αποτελεσματικά την υγεία τους.

Ο ρόλος της Αγωγής Υγείας δεν είναι απλώς να προληφθεί η συμπεριφορά έναντι των κινδύνων υγείας, αλλά η προβολή κατευθυντήριων γραμμών και η προώθηση της κατάλληλης ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης, ούτως ώστε τα άτομα, οι ομάδες και οι κοινωνικοί θεσμοί να λαμβάνουν αποφάσεις που περιορίζουν σημαντικά τον βαθμό έκθεσης στους κινδύνους υγείας μέσω της αποδοχής και ανάπτυξης μιας νέας συμπεριφοράς υγείας (Health promotion and attitude change models) (Σαρρής, 2001).

Πίστη στην Υγεία (Health Belief Model)

Το πρότυπο πίστης στην υγεία υποθέτει ότι η συμπεριφορά υγείας των ανθρώπων καθορίζεται από τον τρόπο που αντιλαμβάνονται την απειλή της νόσου ή του τραύματος και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της δράσης τους (Hewston & Stroebe, 2007). Την εποχή που αναπτύχθηκε το μοντέλο αυτό (1950) ήταν μια σημαντική καινοτομία.

Η τεχνική αυτή υποστηρίζει ότι, για να οδηγηθεί κάποιος στην υιοθέτηση υγιούς συμπεριφοράς, πρέπει να πιστεύει στην αξία της υγείας, στη σημασία της υγιούς συμπεριφοράς και στην ποιότητα της ζωής. Απαραίτητη, επίσης, κρίνεται η γνώση των συνεπειών στην υγεία από την απουσία κάποιας υγιούς συμπεριφοράς, ώστε να μπορεί να αντιληφθεί κανείς ποιο θα είναι το όφελος και ποιο το κόστος. Το πρότυπο πίστης στην υγεία εστιάζει σε σκέψεις συναφείς με την υγεία (πεποιθήσεις περί υγείας), γιατί αυτές θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύουν τους καθοριστικούς παράγοντες πρόληψης της υγείας. Η τεχνική αυτή όμως, όσο κι αν προσπαθεί να ωθήσει τους ανθρώπους προς αυτή την κατεύθυνση, δεν είναι αρκετή για την κατανόηση και την επεξήγηση των σύνθετων διαδικασιών της ανθρώπινης συ-

μπεριφοράς, γιατί δεν μπορεί να ενσωματώσει δύο γνωστικές μεταβλητές που έχουν αναγνωριστεί πρόσφατα ως βασικοί καθοριστικοί παράγοντες της συμπεριφοράς: την αίσθηση της αποτελεσματικότητας του εαυτού (Bandura, 1997) και την πρόθεση της συμπεριφοράς, η οποία μεσολαβεί ανάμεσα στις πεποιθήσεις περί υγείας και στην υγιή συμπεριφορά (Wurtele, 1988).

Κίνητρο για την προστασία της ζωής (Protection Motivation Theory)

Με τη θεωρία αυτή γίνεται προσπάθεια να αντιληφθούν οι άνθρωποι τις αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία μιας «ανθυγιεινής» συμπεριφοράς μέσω των ανακοινώσεων που δημιουργούν φόβο. Αναπτύχθηκε και εξελίχθηκε από τούς Rogers, (1983) και Norman, Boer & Seydele, (2005) και υποθέτει ότι το κίνητρο για να προστατευτεί κανείς από τον κίνδυνο είναι μια θετική συνάρτηση τεσσάρων πεποιθήσεων: ότι η απειλή είναι σοβαρή, ότι κάποιος είναι προσωπικά ευάλωτος, ότι το άτομο έχει την ικανότητα να εκτελέσει την προσαρμοστική ενέργεια και ότι η προσαρμοστική αυτή ενέργεια δρα αποτελεσματικά μειώνοντας την απειλή.

Η σοβαρότητα της κατάστασης ενισχύεται όταν επηρεάζεται (εκτός από την υγεία) ο τρόπος ζωής, οι δραστηριότητες κ.ά. Σ' αυτό το σημείο καλούνται οι Σύμβουλοι της Υγείας να ενημερώσουν και να δώσουν κίνητρο για τη διατήρηση και την προστασία της υγείας. Η αξία και η ποιότητα της ζωής πρέπει να τονισθούν ακόμα και σ' αυτούς που έχουν αποκτήσει υγιή συμπεριφορά σε όλους τους τομείς της ζωής τους, για να τους ενθαρρύνουν να συνεχίσουν.

Μεικτή θεωρία (Transtheoretical Model of Behaviour Change)

Η θεωρία αυτή αποτελεί ένα συνδυασμό των προηγούμενων. Ωθεί τους ανθρώπους στο να εκτιμήσουν την αξία της ζωής και της υγείας, δίνοντας κίνητρα για τη διατήρηση και την προστασία της (Prochaska & Velicer, 1997). Δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την προώθηση υγιούς συμπεριφοράς και μελετά όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν τη λήψη αποφάσεων. Εφαρμόζεται σε όλα τα στάδια της αλλαγής της συμπεριφοράς και συμβάλλει στην πρόληψη ανθυγιεινών συνηθειών, δίνοντας μεγάλη έμφαση στην προσωπική ευθύνη για αλλαγή. Το άτομο αποκτά επαρκή γνώση της κατάστασης (των συνεπειών και των κινδύνων) και μαθαίνει και τη γνώμη των συγγενών και των φίλων του. Συνήθως, η θεωρία αυτή εφαρμόζεται σε προσωπικό επίπεδο, με συμβουλευτική συνέντευξη.

Οι παραπάνω θεωρίες και τεχνικές για την προώθηση υγιούς συμπεριφοράς μπορεί να υπόσχονται καλά αποτελέσματα, όμως καμία δεν είναι αρκετή για

να εξηγήσει την ανθρώπινη συμπεριφορά και να βρει κατάλληλο τρόπο παρέμβασης. Χρειάζεται ακόμα αρκετή μελέτη για τους κοινωνικο-οικονομικούς παράγοντες που επηρεάζουν τους ανθρώπους, ενίσχυση των κινήτρων και των επιχειρημάτων σε συγκεκριμένη υγιή κατεύθυνση και κρατική μέριμνα και υποστήριξη.

Στρατηγικές επίτευξης αλλαγής της συμπεριφοράς προς έναν υγιέστερο προσανατολισμό

Δεδομένου του γεγονότος ότι πολλοί άνθρωποι έχουν ανθυγιεινές συμπεριφορές όπως κάπνισμα, κακή διατροφή, έλλειψη άσκησης, σεξ χωρίς προστασία, διακινδυνευμένη οδήγηση, καθίσταται αναγκαίο να δούμε πως θα αλλάξουν αυτές οι συμπεριφορές. Οι δημόσιες παρεμβάσεις που σκοπό έχουν συμπεριφοριστικές αλλαγές βασίζονται σε δύο στρατηγικές:

- 1) Εκπαίδευση υγείας, η οποία μεταφέρει γνώσεις για τις συνέπειες που έχουν στην υγεία τους συγκεκριμένα στυλ ζωής καθώς και δεξιότητες που θα καθιστούν ικανούς τους ανθρώπους να αλλάξουν τις συμπεριφορές τους.

Αυτή η «μεταβίβαση γνώσεων» συνεπάγεται, συνήθως, έκθεση των ανθρώπων σε πειστικά μηνύματα που είναι σχεδιασμένα να τους κινητοποιήσουν, ώστε να υιοθετήσουν συμπεριφορά που προάγει την υγεία τους και να αλλάξουν τη συμπεριφορά που την βλάπτει. Για παράδειγμα, οι κυβερνήσεις μπορεί να αυξήσουν το φόρο των τσιγάρων ή των οينوπνευματωδών ή να καθιερώσουν πρόστιμο για όσους δεν χρησιμοποιούν ζώνες ασφαλείας ή μπορεί να προσφέρουν δωρεάν εμβολιασμό ή δωρεάν εξετάσεις για ορισμένες ομάδες κινδύνου.

- 2) Πειθώ: Οι προσπάθειες που γίνονται για να αλλάξουν τις ανθυγιεινές συμπεριφορές των ανθρώπων χρησιμοποιούν συχνά την έκλυση φόβου (de Hoog, Stroebe & de Wit, 2005). Παρ' όλα αυτά, οι μελέτες πολλών από τις μεταβλητές που θεωρούνται ότι μειώνουν τον αντίκτυπο της επίκλησης του φόβου έχουν ασαφή ευρήματα. Είναι το συναίσθημα του φόβου αυτό καθ' αυτό που κυρίως είναι υπεύθυνο για αυτήν τη θετική επίδραση; Μάλλον η ευαλωτότητα κάποιου απέναντι στην απειλή και η αποτελεσματικότητα της προτεινόμενης διορθωτικής ενέργειας είναι πιο σημαντικοί παράγοντες της αποδοχής της απειλής (Das, de Wit & Stroebe, 2003, de Hoog, Stroebe & de Wit, 2005).

...Οι επικοινωνίες που διεγείρουν το φόβο μπορεί να έχουν μια από τις δύο ακόλουθες καταλήξεις: 1) Να αυξήσουν την αμυντική κινητοποίηση για ακριβή και συστηματική επεξεργασία των επιχειρημάτων που περιέχονται στην επικοινωνία,

ή 2) να προκαλέσουν άλλου είδους αμυντική κινητοποίηση. Η αμυντική κινητοποίηση αντικατοπτρίζει την επιθυμία να διατηρήσουμε τις στάσεις και τις πεποιθήσεις μας που συμφωνούν με τις υπάρχουσες κεντρικές στάσεις και αξίες.

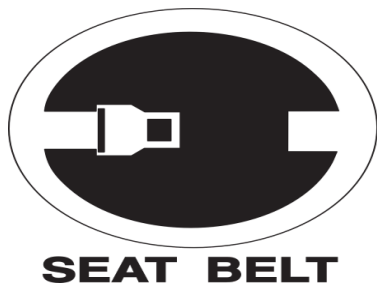
Hewston & Stroebe, 2007 σελ.705

Μια επικοινωνία που διεγείρει τον φόβο είναι, για παράδειγμα, το μήνυμα (spot) ότι, σε περίπτωση αυτοκινητιστικού ατυχήματος, υπάρχει σοβαρός κίνδυνος βλάβης ή μοιραίου τραυματισμού, αν δεν χρησιμοποιούνται οι ζώνες ασφαλείας. Σημαντικός παράγοντας, όμως, που καθορίζει κατά πόσο μια απειλή της υγείας θα προκαλέσει φόβο είναι η προσωπική τρωτότητα/ευαλωτότητα (personal vulnerability). Εάν το άτομο δεν νιώθει ότι η απειλή τον αφορά προσωπικά, δεν θα νιώσει ότι απειλείται, ακόμη και αν κινδυνεύει πραγματικά.

Αλλάζοντας την δομή των κινήτρων (Changing the incentive structure).

Η πειθώ συχνά καταλήγει να είναι ένα αναποτελεσματικό μέσο αλλαγής της συμπεριφοράς για μεγάλα τμήματα του πληθυσμού. Για παράδειγμα, όταν οι Σουηδοί οδηγοί δεν μπορούσαν να πειστούν να χρησιμοποιήσουν τις ζώνες ασφαλείας τους, η κυβέρνηση αποφάσισε να εισαγάγει έναν νόμο που έκανε τη χρήση ζώνης υποχρεωτική για τους επιβάτες των μπροστινών καθισμάτων στα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Αυτός ο νόμος αύξησε τη συχνότητα της χρήσης ζώνης από 30 σε 85% μέσα σε λίγους μήνες (Fhaneer & Hane, 1979). Μια μετα-ανάλυση που συνέκρινε την επιρροή των εκπαιδευτικών προγραμμάτων της χρήσης ζώνης έδειξε ότι τα νομικά μέτρα είχαν σαν αποτέλεσμα μεγαλύτερη αύξηση αλλαγής συμπεριφοράς από ότι η εκπαίδευση (Johnston, Hendrics & Fike, 1994).

Έτσι ξεκάθαρα, τα κίνητρα ή οι κυρώσεις που συνδέονται με τέτοιες εξαναγκαστικές στρατηγικές είναι πιο αποτελεσματικά από τα σχετικώς περιορισμένα αποτελέσματα προσπαθειών πειθούς (Stroebe, 2001). Επιπροσθέτως, για να είναι επικερδή τα κίνητρα ή να αποφευχθούν οι κυρώσεις, η στρατηγική που είναι βασισμένη στα κίνητρα της αλλαγής συμπεριφοράς μπορεί να βοηθήσει να υιοθετηθούν υγιείς συμπεριφορές.



Έτσι λοιπόν, συμπεριφορές τέτοιες, όπως το να φοράς ζώνη ασφαλείας ή να σταματάς στο κόκκινο φανάρι, γίνονται συνήθειες εάν εφαρμόζονται συχνά και σε σταθερά περιβάλλοντα (Ouellette & Wood, 1998, Verplanken & Aarts, 1999).

Επιπροσθέτως, τα άτομα που υποχρεώθηκαν να

υιοθετήσουν την επιβεβλημένη συμπεριφορά συνειδητοποιούν ότι αυτή η συμπεριφορά που έχουν τώρα δεν είναι τόσο επιζήμια όσο φαντάζονταν πριν την υιοθετήσουν. Η απαιτούμενη λοιπόν συμπεριφορά απέναντι στα προαναφερθέντα μέτρα παροτρύνει τους οδηγούς να επεξεργάζονται τις συνέπειες των μέτρων ασφαλούς οδήγησης. Αυτό το γεγονός οδηγεί στην υιοθέτηση ασφαλών συμπεριφορών ασχέτως προστίμων ή ανταμοιβών.

Παρ' όλα αυτά, δεν ισχύουν πάντοτε τα οικονομικά κίνητρα ή οι νομικές κυρώσεις, ώστε να επηρεαστεί η συμπεριφορά που σχετίζεται με την υγεία, γιατί για καλές συμπεριφορές, όπως π.χ. η καθημερινή άσκηση, δεν μπορούν να επιβληθούν νόμοι. Επίσης, θα μειωνόταν η ευχαρίστηση μιας, ούτως ή άλλως, ευχάριστης συνήθειας εάν προσφερόταν αμοιβή για την εκτέλεσή της καθημερινά. Η διαπαιδαγώγηση υγείας, από την άλλη πλευρά, εγείρει μια εσωτερική κινητοποίηση (π.χ. αισθάνομαι καλύτερα τώρα που σταμάτησα το κάπνισμα) (Stroebe, 2001).

Επί πλέον, μια αλλαγή συμπεριφοράς που επιβάλλεται με την απειλή νομικών κυρώσεων μπορεί όντως να μετατρέψει τη συμπεριφορά, λόγω ακριβώς αυτών των νομικών κυρώσεων, χωρίς να υπάρχει πίστη στην συμπεριφορά αυτή (π.χ. Εξακολουθώ να μην θεωρώ αναγκαία την χρήση ζώνης ασφαλείας, όμως δεν αντέχω να πληρώνω τα πρόστιμα) (Lepper & Greene, 1978).

Γονεϊκοί ρόλοι – μοντέλα στην διακινδυνευμένη οδήγηση

Σύμφωνα με την θεωρία της κοινωνικής μάθησης (Bandura, 1977), οι γονείς διαμορφώνουν τη συμπεριφορά των παιδιών τους με το παράδειγμα (modeling). Οι γονείς των ατόμων που είναι βίαιοι, κάνουν κατάχρηση αλκοόλ ή καπνίζουν, επιδεικνύουν τις ίδιες συμπεριφορές οι οποίες μεταφέρονται στους απογόνους (White, Johnson & Buyske, 2000).

Η ποιότητα της σχέσης γονιών-εφήβων (Fromme, 2006) και η επίδραση των συνομηλίκων (Simons-Morton, Lerner & Singer, 2005) έχει αποδειχθεί ότι επηρεάζει την πρόληψη των συμπεριφορών διακινδύνευσης. Επίσης, οι Tauban Ben-Ari & Katz-Ben-Ami (2012) έχουν εξετάσει το συνδυασμό του γονεϊκού δεσμού με την επιρροή των συνομηλίκων των εφήβων, που έχουν ως συνέπεια να αναπτύσσονται συμπεριφορές διακινδύνευσης.

Έχει διαπιστωθεί, και αυτό είναι σημαντικό εύρημα όσον αφορά τα γονεϊκά πρότυπα, ότι η σχέση μητέρας-έφηβου έχει μεγαλύτερη επίδραση για την απομάκρυνση των επικίνδυνων συμπεριφορών από τον έφηβο από οποιονδήποτε άλλο (Smorti, Guarnieri & Ingoglia, 2014).

Οι Ferguson et al. (2001) και οι Tauban Ben-Ari, Mikulincer & Gillath (2005) εξετάζουν, επίσης, την επίδραση που έχει η οδηγική συμπεριφορά των γονιών στην οδηγική συμπεριφορά των παιδιών τους, δηλ. το στυλ της οδήγησης των γονιών, που περιλαμβάνει ανάπτυξη ταχύτητας, επιτάχυνση, επίπεδο προσοχής και τρόπο διεκδίκησης γενικά. Υποστηρίζουν, μάλιστα, ότι η επίδραση αυτή διατρέχει τις γενιές, δηλ. πάει από πατέρα σε υιό.

Με στόχο, λοιπόν, τη διαμόρφωση μιας κουλτούρας υγείας και ασφάλειας από την πρώιμη σχολική ηλικία, έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές παρεμβάσεις προαγωγής υγείας με πληθυσμό-στόχο μαθητές. Οι Zeedyk & Wallace (2003), σχεδίασαν, εφάρμοσαν και αξιολόγησαν μια καινοτόμο παρέμβαση για την οδική ασφάλεια που στόχευε σε παιδιά πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης. Με βασικό εργαλείο ένα διασκεδαστικό βίντεο για τη διδασκαλία της οδικής ασφάλειας, οι ερευνητές αναζήτησαν την αποτελεσματικότητά του στα παιδιά. Εφηύραν τον όρο «edutainment» (education-entertainment), που υπαινίσσεται τη διδασκαλία σε συνδυασμό με τη διασκέδαση. Τα αποτελέσματα, ωστόσο, ήταν αποθαρρυντικά. Καμιά μεταβολή δεν σημειώθηκε σε βάθος χρόνου στις γνώσεις και στις στάσεις των μικρών μαθητών για την οδική ασφάλεια. Αποσπασματικές εκπαιδευτικές παρεμβάσεις δεν καρποφορούν, ούτε και με ελκυστικά εκπαιδευτικά μέσα.

Αντίθετα, οι παρεμβάσεις προαγωγής υγείας πρέπει να λαμβάνουν εξίσου υπόψιν τον τρόπο ζωής του πληθυσμού-στόχου, καθώς και τους κοινωνικοπολιτισμικούς παράγοντες που ωθούν το άτομο/ άτομα σαν σύνολο να επιλέξουν τον εκάστοτε τρόπο ζωής. Επίσης, οι παρεμβάσεις πρέπει να έχουν συνέχεια και να είναι διαρκείς. Επομένως, συζητούμε για τους δομικούς, κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες που συντηρούν το φαινόμενο της διακινδυνευμένης οδήγησης, προπάντων σε νεαρές ηλικίες.

Οι νέοι οδηγοί θα μπορούσαν να βοηθηθούν ιδιαίτερα από την επιμήκυνση της επίβλεψής τους κατά την περίοδο της εκμάθησης οδήγησης (Langford, 2006). Επίσης, θα πρέπει να εξεταστεί η προσέγγιση απέναντι στην παρορμητικότητα των νέων και να προσανατολιστεί η εκπαίδευσή τους για το δίπλωμα οδήγησης προς κάποια ανταμοιβή, ώστε να μειωθεί η τάση των νέων να παίρνουν ρίσκα ενώ-οδηγούν (Prato et al, 2010).



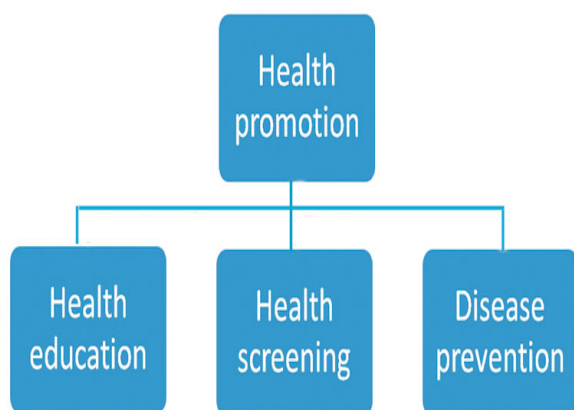
Τέλος, οι νέοι οδηγοί μπορούν να εκπαιδεύονται με τη βοήθεια του προσομοιωτή (simulator) με διάφορα επίπεδα δυσκολίας, κάτω από την επίβλεψη εκπαιδευμένων καθοδηγητών (Robertson & Kjelsrud, 2012).

Πηγή: <http://lahers.seyp.teicrete.gr/index.php?lang=el>

Συμπέρασμα

Η οδήγηση, ιδιαίτερα σε καταστάσεις πυκνής κυκλοφορίας στους δρόμους, όπου αντιμετωπίζει κάποιος επικίνδυνες, στρεσογόνες και απρόβλεπτες καταστάσεις, απαιτεί πολλές ικανότητες και δεν είναι εύκολο να μαθευτεί.

Το περιεχόμενο της Αγωγής Υγείας και οι ειδικότεροι στόχοι της διαφέρουν ανάλογα με την ηλικία, το μορφωτικό επίπεδο, τις συνθήκες διαβίωσης (κοινωνικό-οικονομικοί και κοινωνικό-πολιτιστικοί παράγοντες), τη νοσηρότητα, τον βαθμό έκθεσης σε βλαπτικούς παράγοντες των ομάδων του πληθυσμού στις οποίες απευθύνεται. Πλην του περιεχομένου και των ειδικότερων στόχων, οι μέθοδοι και τα μέσα της Αγωγής Υγείας διαφοροποιούνται. Επίσης διαφοροποιούνται ανάλογα με τις ανάγκες και τις ιδιαίτερες συνθήκες του πληθυσμού στον οποίο αναφέρονται. Η καλλιέργεια της Αγωγής Υγείας αποτελεί βασική μέριμνα κάθε Πολιτείας, δεδομένου ότι αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους στόχους για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής του πληθυσμού και τη διασφάλιση της ανθρώπινης ανάπτυξης μιας χώρας.



Η εκπαίδευση σε θέματα υγείας βασίζεται επάνω στην ιδέα ότι το κοινό, το οποίο πείθεται για τα πλεονεκτήματα που έχει η υιοθέτηση της σχετικής με την υγεία συμπεριφοράς, θα εξακολουθεί να την επιδεικνύει ακόμα και σε περιστάσεις ιδιωτικές, στις οποίες απουσιάζουν οι Θεσμοί παρακολούθησης και επιβολής προστίμων.

Οι νέοι επίσης μπορούν να διδάσκονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να ευαισθητοποιούνται απέναντι στον κίνδυνο πριν πιάσουν το τιμόνι, με τη μορφή coaching/mentoring από «σημαντικούς άλλους», οι οποίοι να λειτουργούν σαν πραγματικά παραδείγματα/υποδείγματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Bandura, A. (1977) *Social Learning Theory*, Prentice Hall, Englewood Cliffs, NJ.
- Bandura, A. (1997) *Self efficacy: The exercise of control*. New York: Freeman.
- Das, E., de Wit, J. & Stroebe, W. (2003) Fear appeals motivate acceptance of action recommendations: Evidence for a positive bias in the processing of persuasive messages, *Personality and Social Psychology Bulletin*, 29, 650-654.

- de Hoog, N., Stroebe, W. & de Wit, J. (2005) The impact of fear appeals on the processing and acceptance of action recommendations, *Personality and Social Psychology Bulletin*, 31, 24-33.
- Ferguson, S., A., Williams, A. F., Chapline, J. F., Reinfurt, D. W., & De Leonardis, D. M. (2001) Relationship of parent driving records to the driving records of their children, *Acc. Anal. And Prev.* 33, 229-234.
- Fhaner, G. & Hane, M. (1979) Seat belts: Opinion effects of law-induced use, *Journal of Applied Psychology*, 64, 205-212.
- Fromme, K. (2006) Parenting and other influences on the alcohol use and emotional adjustment of children, adolescents, and emerging adults, *Psychology of Addict. Behav.* 20, 138-139.
- Hewston M. & Stroebe W, (2007) *Εισαγωγή στην Κοινωνική Ψυχολογία*, εκδ. Παπαζήση,
- Johnston, J.J., Hendricks, S.A. & Fike, J.M. (1994) The effectiveness of behavioral safety belt intervention, *Accident Analysis and Prevention*, 26, 315-323.
- Langford, J. (2006) *Road safety implications of further training for young drivers*. Melbourne: Monash Univ, Accid. Research Centre.
- Lepper, M.R., Greene, D. (Eds.) (1978) *The hidden costs of reward*. Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum.
- Norman, P., Boer, H. & Seydel, E.R. (2005) Protection motivation theory. In M. Conner & P. Norman (Eds.), *Predicting health behaviour* (2nd edn, 81-126). Maidenhead: Open University Press.
- Ouellette, J.A. & Wood, W. (1998) Habit and intention in everyday life: The multiple process by which past behavior predicts future behavior, *Psychological Bulletin*, 124, 54-74.
- Prato, C. G., Toledo, T., Lotan, T., & Taubman-Ben-ari, O. (2010) Modeling the behavior of novice young drivers during the first year after licensure, *Acc. Anal. And Prev.* 42, 480-486.
- Prochaska J.O, Velicer W.F. (1997). The transtheoretical model of health behavior change, *Am. J. Health Promoot*, Sep-Oct, 12 (1), 38-48.
- Rogers, R.W. (1983) Cognitive and physiological processes in fear appeals and attitude change: A revised theory of protection motivation. In J.T. Cacioppo & R.E. Petty (Eds.), *Social psychophysiology: A Source book* (153-176). New York: Guilford Press.
- Robertson, K. & Kjelsrud, H. (2012) Using reflecting team as a method to focus on state of mind and emotions and how it affects our actions. In. I. Dorn (Ed.), *Driver behavior and training*(V) (47-59). Aldershot, UK: Ashgate
- Σαρρής Μ. (2001) Κοινωνιολογία της υγείας και ποιότητα ζωής. Εκδ. Παπαζήση.
- Simons-Morton, B., Lerner, N., & Singer, J. (2005) The observed effects of teenage passengers on the risky driving behaviour of teenage drivers, *Accid. Anal. And Prev.*, 37, 973-982.
- Smorti, M., Guarnieri, S., Ingoglia S. (2014) The parental bond, resistance to peer influence, and risky driving in adolescence, *Transportation Res. Part F*, 22 184-195.
- Stroebe, W. (2001) *Social psychology and health. An important, integrative approach to health topics from a social-psychological perspective*, Buckingham: Open University Press, (2nd edn).
- Tauban Ben-Ari, O., Mikulincer M., Gillath, O. (2005) From parents to children-similarity in parents and offspring driving styles, *Transp. Res. Part F*, 8, 19-29.

- Tauban Ben-Ari, O., & Katz-Ben-Ami, L. (2012) The contribution of family climate for road safety and social environment to the reported driving behaviour of young drivers, *Acc. Anal. And Prev.*, 47, 1-10.
- Verplanken, B. & Aarts, H. (1999) Habit, attitude, planned behavior: Is habit an empty construct or an interesting case of goal directed automaticity? In W. Stroebe & M. Hewston (Eds.), Published online: 15 Apr 2011, *European review of social psychology*, 10, (1),100-134, Chichester:Wiley
<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/14792779943000035>
- White, H.R., Johnson,V., Buyske, S. (2000) Parental modeling and parenting behavior effects on offspring alcohol and cigarette use- a growth curve analysis, *J. Subst. Abus*, 12, 287-310.
- Wurtele, S. K. (1988) Increasing women's calcium intake: The role of health beliefs, intentions, and health value. *Journal of Applied Social Psychology*, 18, 627-39.
- Zeedyk MS, Wallace L., (2003) Tackling children's road safety through edutainment: an evaluation of effectiveness. *Health Educ. Res.*, Aug. 18 (4) 493-505.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΡΟΛΗΨΗΣ & ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΠΡΟΣΑΝΑΤΟΛΙΖΟΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΤΡΟΠΟΥ ΖΩΗΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

«The Alliance is hoping, by providing this platform, to encourage partnerships among the NGO members, and accelerate a free exchange of knowledge and experiences. Many NGOs from all over the world will have an opportunity to present their work and hopefully inspire others. In addition, with some interesting break out sessions on Social Media, Victim Support, Evaluation Methods and Legislative Advocacy, we hope to further strengthen the capacity of participating NGOs».

www.roadsafetyngos.org/

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται συνοπτικά οι στόχοι και τα μέσα που διέπουν τις δράσεις που αναπτύσσουν φορείς ιδιωτικής πρωτοβουλίας για τις ομάδες στόχου των ενηλίκων, ανηλίκων και επαγγελματιών οδηγών, τόσο στη χώρα μας όσο και στην Ευρώπη.

Εισαγωγή

Η Γενική Συνέλευση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε.), με πρωτοβουλία της, ανακήρυξε τη δεκαετία 2011-2020 ως Δεκαετία Δράσης για την Οδική Ασφάλεια. Αυτό γίνεται με την συμμετοχή κυβερνήσεων, διεθνών οργανισμών, οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών, μη κυβερνητικών οργανισμών και ιδιωτικών εταιρειών από όλο τον κόσμο. Η πρωτοβουλία αυτή έχει ως στόχο να μειώσει και να αναστρέψει την τάση που θα οδηγήσει σε απώλεια περίπου 1,9 εκατομμυρίων ατόμων ετησίως, εξαιτίας οδικών ατυχημάτων, μέχρι το 2020.

Στην Ελλάδα υφίστανται δράσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας, οι οποίες λειτουργούν επικουρικά, υποστηρικτικά και, αρκετά συχνά, αντικαθιστούν παρεμβάσεις, που θα μπορούσαν να έχουν οργανωθεί από την πολιτεία. Κυρίως, διοργανώνονται με τη συνεργασία άλλων ιδιωτικών και δημόσιων

φορέων, διέπονται από τις αρχές της πρόληψης και εστιάζουν στη μείωση των αιτιολογικών παραγόντων που επηρεάζουν την οδική ασφάλεια. Όσον αφορά την Ευρώπη, καθώς θα ήταν αδύνατη η αναφορά σε κάθε χώρα ξεχωριστά ως προς τις παρεμβάσεις που ακολουθεί για την πρόληψη και ευαισθητοποίηση σχετικά με θέματα οδικής ασφάλειας, έχει επιλεγεί η παρουσίαση των έργων που χρηματοδοτήθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα οποία προσανατολίζονται προς αυτήν την κατεύθυνση.

Στην Ελλάδα οι δράσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας εστιάζουν κυρίως στην κατά το δυνατόν ενημέρωση και ευαισθητοποίηση ενήλικων και ανήλικων πολιτών, με στόχο τη διαμόρφωση κουλτούρας οδικής ασφάλειας και τη συνειδητοποιημένη οδήγηση.



Πηγή: <http://lahers.seyp.teicrete.gr/index.php?lang=el>

Όπως διαπιστώθηκε από την αναζήτηση, φορείς ιδιωτικής πρωτοβουλίας συνεργάζονται με δημόσιους φορείς προκειμένου να αναπτύξουν παρεμβάσεις. Κυρίως παρατηρούνται συνεργασίες συλλόγων, ΜΚΟ, αστυνομικών τμημάτων, πανεπιστημιακών ιδρυμάτων, δήμων, φορέων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, σχολών οδηγών και ιδιωτικών ασφαλιστικών εταιρειών, ώστε να καθίσταται δυνατόν να αναπτύσσουν δράσεις για την πρόληψη τροχαίων ατυχημάτων.

Δράσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην Ελλάδα

Γενικός πληθυσμός(Ενήλικες)

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας, η Ελλάδα έχει «ποσοστά θνησιμότητας από τροχαία δυστυχήματα 11 φορές υψηλότερα από τις πρώτες χώρες της Ευρώπης» (WHO, 2004). Συγκεκριμένα, για τους ενήλικες παρατηρείται να οργανώνονται σεμινάρια οδικής ασφάλειας, αξιοποιώντας μέσα όπως η χρήση προσομοιωτή με πειραματική συνθήκη τις δυνατότητες χρήσης κινητού τηλεφώνου και άλλων παραγόντων που συμβάλουν στην διάσπαση προσοχής κατά την οδήγηση, προκειμένου ο εκπαιδευόμενος να αντιληφθεί την αύξηση της επικινδυνότητας στην οδήγηση. Μάλιστα, σύμφωνα με τον Jaques (2004), η προσομοίωση απαιτεί ένα σενάριο που να

απεικονίζει απλοποιημένα την πραγματικότητα. Οι πειραματικοί συνεργοί συμμετέχουν, σε μια νοητή και, κατά το δυνατόν, ρεαλιστική αναπαράσταση μιας κατάστασης, προκειμένου να αντιληφθούν τους κινδύνους της επικίνδυνης συμπεριφοράς.

Επιπλέον, δράσεις και προγράμματα οργανώνονται για ενήλικες από φορείς ιδιωτικής πρωτοβουλίας, με βιωματικό και διαδραστικό χαρακτήρα, με στόχο την καλλιέργεια αισθημάτων υπευθυνότητας, συνεργασίας, σεβασμού και την ανάπτυξη απαραίτητων γνώσεων, συμπεριφορών και στάσεων θετικής οδικής συμπεριφοράς. Όπως έχει αναλυθεί από πολλούς θεωρητικούς της εκπαίδευσης ενηλίκων, θεμελιώδη ρόλο στη μάθηση διαδραματίζουν τα βιώματα και η εμπειρία τους, καθώς και η ενεργητική συμμετοχή στη μαθησιακή διαδικασία (Φίλιπς, 2004, Κόκκος, 2005, Mezirow, 2007, Βεργίδης, 2011).

Φυσικά το ζητούμενο ήταν και παραμένει το πώς μπορούν να συνδεθούν τα βιώματα με τη μάθηση με αποτελεσματικό τρόπο και ποιες διδακτικές μέθοδοι και τεχνικές είναι οι πλέον πρόσφορες, γιατί ακριβώς συμβάλλουν στην επίτευξη αυτού του στόχου. Κοινά αποδεκτό είναι ότι η ενεργητική συμμετοχή προωθείται με μεθόδους και τεχνικές που αναπτύσσουν την αλληλεπίδραση μεταξύ του εκπαιδευτή και των εκπαιδευομένων, καθώς και μεταξύ των ίδιων των εκπαιδευομένων.

(Κόκκος, 1999)

Όπως προκύπτει και από τα παραπάνω, οι πιο πρόσφορες μέθοδοι ενεργητικής, βιωματικής μάθησης θεωρούνται η ομαδική συνεργατική διδασκαλία και τα σχέδια δράσης, τεχνικές, δηλαδή, που διαπιστώνουμε ότι αξιοποιούνται περιστασιακά στα εκπαιδευτικά προγράμματα ενηλίκων που εφαρμόζονται από φορείς ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την οδική ασφάλεια.



Επίσης αρκετά συχνά, οργανώνονται ενημερωτικές ημερίδες με θεματικές ενότητες που αφορούν το αλκοόλ και την οδήγηση, ριψοκίνδυνες συμπεριφορές που μπορούν να οδηγήσουν σε ατυχήματα, καθώς και ομιλίες που εστιάζουν σε παράγοντες αύξησης της επικινδυνότητας στην οδήγηση, όπως είναι η υπνηλία, η χρήση ουσιών

Πηγή: <http://lahers.seyp.teicrete.gr/index.php?lang=el>

και αλκοόλ και η χρήση κινητού τηλεφώνου. Στην πλειοψηφία τους οι φορείς ιδιωτικής πρωτοβουλίας συνεργάζονται με εμπλεκόμενους φορείς της τοπικής τους Κοινότητας (δημόσιους και ιδιωτικούς), διοργανώνοντας ημερίδες και εκδηλώσεις για την τοπική κοινότητα ή σε περιοχές με υψηλά ποσοστά τροχαίων συμβάντων. Μάλιστα, έχει πλέον καθιερωθεί κάθε έτος η «Παγκόσμια εβδομάδα για την οδική ασφάλεια» από τον Ο.Η.Ε. Με αφορμή αυτή την παγκόσμια εβδομάδα, σε πανελλαδικό επίπεδο υλοποιούνται πλήθος αντίστοιχων δράσεων με ποικίλα μέσα.

Επιπλέον, οργανώνονται καμπάνιες οδικής ασφάλειας με στόχο την ευαισθητοποίηση μέσω της προβολής βίντεο σε ΜΜΕ, στο διαδίκτυο και σε μέσα κοινωνικής δικτύωσης, καθώς και διανομή έντυπου υλικού όπως αφισών και φυλλαδίων σε χρήστες του αυτοκινητόδρομου, με στόχο την ενημέρωση του πληθυσμού για την ασφαλή οδήγηση με τη χρήση ζώνης, κράνους και την επιλογή κατάλληλου παιδικού καθίσματος, τονίζοντας την αύξηση της επικινδυνότητας της οδήγησης υπό την επήρεια αλκοόλ και την χρήση κινητού τηλεφώνου (Αττική Οδός, 2015, ΙΟΑΣ, 2015).

Αξιοσημείωτες, μολονότι μεμονωμένες, δράσεις γίνονται και για συγκεκριμένες ευάλωτες κοινωνικά ομάδες όπως είναι οι ηλικιωμένοι, μέσα από διαλέξεις/ομιλίες που πραγματοποιούνται σε χώρους που οι ηλικιωμένοι επισκέπτονται όπως είναι τα ΚΑΠΗ και στοχεύουν στην ασφάλεια οδηγών μεγαλύτερης ηλικίας, οι οποίοι θεωρούνται ομάδα υψηλού κινδύνου για τροχαία ατυχήματα. Η ομάδα των ηλικιωμένων, σε απόλυτους αριθμούς, ευθύνεται για τη μεγαλύτερη επιβάρυνση των υπηρεσιών υγείας, προσερχόμενοι σε αυτές με σωματικές κακώσεις, μεταξύ των άλλων και λόγω τροχαίων συμβάντων, έναντι οποιασδήποτε άλλης ηλικιακής ομάδας (ΚΕΕΛΠΝΟ, 2013).

Ανήλικοι

Στην Ελλάδα το ένα τρίτο των θυμάτων είναι νέοι ηλικίας 15-29 ετών (Ελληνική Αστυνομία, 2014). Ειδικότερη, αλλά όχι σπάνια, κατηγορία αποτελούν οι ανήλικοι οδηγοί, οι οποίοι οδηγούν χωρίς να έχουν λάβει την κατάλληλη θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση. Σε έρευνα των Huber, Carozza, & Gorman (2006) στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής βρέθηκε πως η οδήγηση κάτω από το νόμιμο όριο ηλικίας αποτελεί από μόνη της ενδεικτικό παράγοντα ριψοκίνδυνης οδήγησης σε παιδιά και εφήβους.



Οι ανήλικοι είναι στο επίκεντρο των δράσεων, σύμφωνα μάλιστα με τις κατευθυντήριες οδηγίες της ΕΕ για την οδική ασφάλεια για την περίοδο 2011-2020, ενθαρρύνονται αυτές οι δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης. Οι γνώσεις και οι στάσεις του οδηγού, καθώς και η πρόθεση της συμπεριφοράς του παίζουν σημαντικό ρόλο στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (Chliaoutakis, et al., 2005, Mirzaei et al, 2014), ειδικά ανάμεσα στους νέους οδηγούς (Ulleberg & Rundmo, 2003). Για το λόγο αυτό οι δράσεις που αναπτύσσονται στοχεύουν στη βελτίωση των γνώσεων και στην αλλαγή στάσεων και συμπεριφορών, με απώτερο σκοπό την πρόληψη και προαγωγή υγιών συμπεριφορών κατά την οδήγηση.

Στο πλαίσιο των παραπάνω παρατηρείται η ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ συλλόγων και φορέων ιδιωτικής πρωτοβουλίας με σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, με στόχο τον σχεδιασμό και την οργάνωση διαδραστικών μαθημάτων οδικής ασφάλειας και κυκλοφοριακής αγωγής σε μαθητές όλων των βαθμίδων εκπαίδευσης. Τα σχολεία, αξιοποιώντας τα προγράμματα Αγωγής Υγείας της ευέλικτης ζώνης που είναι ενταγμένα στα αναλυτικά τους προγράμματα, αναπτύσσουν συνεργασίες με διάφορους φορείς με στόχο την ευαισθητοποίηση των μαθητών σε θέματα οδικής ασφάλειας. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και ο πολύπλευρος τρόπος προσέγγισης του θέματος της οδικής ασφάλειας, καθώς αξιοποιείται η βιωματική μάθηση για την εκμάθηση κανόνων συμπεριφοράς κυκλοφοριακής αγωγής και για την ανάδειξη στερεοτύπων όπως η χρήση κινητών τηλεφώνων, ή και η αϋπνία που, όλα μαζί, ως παράγοντες μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια κατά την οδήγηση. Η βιωματική μάθηση, ως η πλέον αποτελεσματική μέθοδος στο εκπαιδευτικό πλαίσιο, συμβάλλει στην ενεργητική συμμετοχή των μαθητών στη διδασκαλία, προσφέροντάς τους τη δυνατότητα να διερευνήσουν τα δικά τους κίνητρα και να αναπτύξουν γνωστικο-κοινωνικές δεξιότητες, μαθαίνοντας ο καθένας σύμφωνα με τις προσωπικές του ανάγκες (Ματσαγγούρας, 2000, Wurdinger, 2005, Παρασκευά & Παπαγιάννη, 2008). Η σύγχρονη βιβλιογραφία δείχνει τη βιωματική προσέγγιση σαν την πιο αποτελεσματική στην εκπαίδευση των μαθητών όσον αφορά στην διαχείριση προβληματικών καταστάσεων σε παρόντα χρόνο και στην απόκτηση γνώσης μέσω προσωπικής νοηματοδότησης (Skinner, 2010). Απαραίτητη προϋπόθεση της ενεργητικής, βιωματικής μάθησης είναι η εργασία σε μικρές ομάδες, η συζήτηση, τα παιχνίδια ρόλων, η ανάλυση περιπτώσεων και η συνεργατική μάθηση, χρησιμοποιώντας σύγχρονα τεχνολογικά και πληροφορικά μέσα (Woolfolk, 2000, Παρασκευά & Παπαγιάννη, 2008).



Η αξιοποίηση των παραπάνω διαδικασιών στην εκπαίδευση φαίνεται ότι επιλέγεται από τους εκάστοτε φορείς, οι οποίοι οργανώνουν εκπαιδευτικές και επιμορφωτικές δράσεις για θέματα οδικής ασφάλειας.

Πηγή: <http://lahers.seyp.teicrete.gr/index.php?lang=el>

Παράλληλα, πραγματοποιούνται ομιλίες και διαλέξεις στο σχολικό περιβάλλον με αποδέκτες τους γονείς και τους μαθητές και αξιοποιούνται μέσα όπως η οδήγηση με τη χρήση προσομοιωτή, γίνονται διαγωνισμοί με θέμα την οδική ασφάλεια, ακόμα και εκδηλώσεις στο Ελληνικό Μουσείο Αυτοκινήτου, προκειμένου να ευαισθητοποιηθούν οι μαθητές (ΙΟΑΣ, 2015).

Οι παραπάνω δράσεις οργανώνονται και υλοποιούνται αποσπασματικά σε διάφορα σχολεία. Έχει παρατηρηθεί ότι τα σχολεία που επιλέγονται και αναπτύσσουν συνεργασίες με φορείς ιδιωτικής πρωτοβουλίας είναι κυρίως σχολεία, στα οποία το εκπαιδευτικό προσωπικό έχει επιλέξει ως θέμα για το τρέχον σχολικό έτος την «οδική ασφάλεια». Αυτοί οι εκπαιδευτικοί είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένοι σε αυτά τα θέματα και αναζητούν συνεργασίες με φορείς ή σχολεία στα οποία έχουν πρόσβαση οι φορείς που ασχολούνται με την εκπαίδευση και την ευαισθητοποίηση στην οδική ασφάλεια και προτείνουν περαιτέρω ανάπτυξη συνεργασιών (LaHeRS, 2015). Γενικότερα, από τα παραπάνω διαφαίνεται ότι οι πρωτοβουλίες και οι εκστρατείες που οργανώνονται και πραγματοποιούνται είναι ολοκληρωμένες και στοχευμένες. Ωστόσο, οι δράσεις δεν αφορούν το σύνολο των σχολείων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης, αλλά επικεντρώνονται σε μερικά σχολεία, συνήθως στα μεγάλα αστικά κέντρα. Επίσης, δεν παρατηρήθηκαν παρεμβάσεις σε άλλους χώρους, στους οποίους ομοίως δραστηριοποιούνται οι ανήλικοι, όπως χώρους άθλησης και ψυχαγωγίας.

Επαγγελματίες οδηγοί

Τα ερευνητικά δεδομένα αποδεικνύουν ότι οι ώρες εργασίας, οι ανεπαρκείς ώρες ύπνου και το κάπνισμα κατά την οδήγηση επηρεάζουν τους επαγγελματίες οδηγούς και, παράλληλα, αναδεικνύουν την αναγκαιότητα περαιτέρω έρευνας και θέσπισης μέτρων για τη μείωση της κόπωσής τους (Tzamalouka et al., 2005). Στην Ελλάδα έχει θεσπιστεί το πιστοποιητικό ε-

παγγελματικής ικανότητας (Π.Ε.Ι.) σύμφωνα με το προεδρικό διάταγμα ΠΔ7 (ΦΕΚ Α'112/18.06.2008), με στόχο την προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας προς την οδηγία του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (2003/59/ΕΚ), για την αρχική επιμόρφωση και την περιοδική κατάρτιση των οδηγών ορισμένων οδικών οχημάτων, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών. Στόχος του Π.Ε.Ι. είναι η αύξηση της οδικής ασφάλειας, η ενθάρρυνση της επικαιροποίησης και της διαρκούς αναβάθμισης των γνώσεων και ικανοτήτων των οδηγών, η αναγνώριση και η πιστοποίηση των επαγγελματικών ικανοτήτων των οδηγών και η αναβάθμιση και κατοχύρωση του επαγγέλματος των οδηγών λεωφορείων και φορτηγών. Μέσα από αυτή την εκπαίδευση οι επαγγελματίες οδηγοί καταρτίζονται στην ορθολογική οδήγηση βάσει των κανόνων ασφαλείας και στην εφαρμογή των κανονιστικών ρυθμίσεων. Οι ρυθμίσεις αυτές σχετίζονται μεταξύ άλλων με την υγεία, την οδική και την περιβαλλοντική ασφάλεια, την εξυπηρέτηση και την υλικοτεχνική υποστήριξη. Επιπρόσθετα η κατάρτιση αφορά και την παροχή πρώτων βοηθειών, την συνειδητοποίηση της σημασίας της φυσικής και πνευματικής ικανότητας και της υγιούς και ισορροπημένης διατροφής, των επιπτώσεων της κατανάλωσης οινόπνευματος, φαρμάκων ή άλλων ψυχοτρόπων ουσιών, της κόπωσης, του άγχους και της ανάδειξης της σπουδαιότητας του κύκλου εργασίας/ανάπαυσης. Το Π.Ε.Ι. παρέχεται έπειτα από ένα κύκλο θεωρητικών και πρακτικών μαθημάτων από ιδιωτικές σχολές οδηγών.

Συμπέρασμα

Πραγματοποιούνται συχνές και στοχευμένες εκπαιδευτικές και ενημερωτικές καμπάνιες για την οδική ασφάλεια από μη κυβερνητικές οργανώσεις. Ωστόσο δεν υπάρχει κεντρικός σχεδιασμός και συντονισμός φορέων ανά περιοχή.

Οι δράσεις δεν επεκτείνονται σε όλη την επικράτεια, αλλά αφορούν κυρίως μεγάλα αστικά κέντρα και η κατάρτιση και καταλληλότητα των εκπαιδευτών αρκετά συχνά είναι ελλιπής, όπως επίσης, παράλληλα, δεν υπάρχουν εγχειρίδια και εκπαιδευτικά μέσα για την αύξηση της αποτελεσματικότητας της δράσης.

Τα προσωπικά κίνητρα και η διάθεση των διοργανωτών των δράσεων επηρεάζουν τον σχεδιασμό και την οργάνωση προγραμμάτων οδικής ασφάλειας, γεγονός που αποδεικνύει την αδυναμία να σχεδιαστούν και να εφαρμοστούν ενιαία προγράμματα πανελλαδικά για το σύνολο του πληθυσμού.

Δράσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην Ευρώπη

Στην Ευρώπη, αντίστοιχα, υπάρχει μία πληθώρα από συγχρηματοδοτούμενα έργα, στα οποία διάφοροι εξειδικευμένοι στην οδική ασφάλεια φορείς, οργανισμοί, εκπαιδευτικά ιδρύματα, ιδιωτικές εταιρείες και ερευνητικά εργαστήρια συνεργάζονται μεταξύ τους προκειμένου να ενισχύσουν την παιδεία και να προάγουν νέα γνώση για την πρόληψη των ατυχημάτων. Το σύνολο των ευρωπαϊκών έργων που εξειδικεύονται σε θέματα εκπαίδευσης, κατάρτισης και ευαισθητοποίησης στην οδική ασφάλεια, βρίσκονται καταχωρημένα στην επίσημη ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που ασχολείται αποκλειστικά με τον τομέα της μετακίνησης και των μεταφορών. (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/projects/sorted-bydomains/index_en.htm#0801262487ebfd4f).

Γενικός Πληθυσμός (Ενήλικες)

Η πλειονότητα των έργων έχουν ως ομάδα στόχου τον ευρύτερο πληθυσμό – χρήστες του οδικού δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, τα περισσότερα έργα που χρηματοδοτεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εστιάζονται στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, όπως είναι οι πεζοί, οι μοτοσικλετιστές, οι ποδηλάτες, οι νέοι οδηγοί και οι ηλικιωμένοι. Κύρια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι η χρήση εκστρατειών ευαισθητοποίησης και δραστηριοτήτων που έχουν ως στόχο την αλλαγή του τρόπου συμπεριφοράς ως προς την οδήγηση (χρήση ζώνης, ειδικά καθίσματα για παιδιά), καθώς και του τρόπου συνδιαλλαγής με τους άλλους οδηγούς και χρήστες του οδικού δικτύου (ευγένεια, σεβασμός στην διαφορετική κουλτούρα του κάθε οδηγού κ.λπ.). Επίσης, για τους νέους οδηγούς επικεντρώνονται στη διακινδυνευμένη συμπεριφορά οδήγησης, καθώς έχει παρατηρηθεί από μελέτες ότι οι κύριες αιτίες ενός ατυχήματος είναι η λανθασμένη οδήγηση, η ηθελημένη παράβαση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και η ψυχο-σωματική κατάσταση του οδηγού, αιτίες που σχετίζονται με ατυχήματα στα οποία έχουν εμπλακεί νέοι οδηγοί (Iversen, 2004; Ulleberg & Rundmo, 2003). Στόχος είναι η αναγνώριση των κοινωνικών και ψυχολογικών παραγόντων που επηρεάζουν τη διακινδυνευμένη συμπεριφορά των νέων και η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού εκπαιδευτικού μοντέλου ασφαλούς οδήγησης, βασισμένο σε αυτούς τους παράγοντες. Τέλος, κάποια ευρωπαϊκά έργα δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στην προώθηση εκστρατειών ευαισθητοποίησης κατά της κατανάλωσης αλκοόλ και χρήσης ναρκωτικών ουσιών κατά την οδήγηση. Οι παρεμβάσεις που εφαρμόστηκαν είναι η παρουσία νέων εθελοντών στην είσοδο νυχτερινών κέντρων, όπου προέτρεπαν τους οδηγούς να απέχουν από το ποτό (ENWA, 2010).

γούς βαρέων οχημάτων, καθώς, επίσης, έχει κατασκευάσει συσκευές ασφαλείας σε οχήματα που έχουν δοκιμαστεί και σε οχήματα που έχουν αναλάβει κατασκευαστικές εργασίες για το δίκτυο μετακινήσεων του Λονδίνου TfL (Transport for London) ([http://www.volvogroup.com/group/global/en-gb/researchand technology/research_foundations/Pages/supporting_future_urban_transport_research.aspx](http://www.volvogroup.com/group/global/en-gb/researchand%20technology/research_foundations/Pages/supporting_future_urban_transport_research.aspx)).

Συμπέρασμα

Από τα έργα που έχουν χρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή φαίνεται η τάση να προωθούνται περισσότερο οι παρεμβάσεις που έχουν ως ομάδα στόχο τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου (πεζούς, ποδηλάτες, ηλικιωμένους και παιδιά). Επίσης, τα έργα στοχεύουν κυρίως στην αλλαγή του τρόπου συμπεριφοράς των οδηγών και στη προώθηση και εφαρμογή των καλών πρακτικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Chliaoutakis J. El., Koukouli S., Lajunen T., Tzamalouka G. (2005) Lifestyle traits as predictors of driving behavior in urban areas of Greece, *Transportation Research Part F*, 8, 413 – 428
- ENWA. (2010) <http://www.europeannightwithoutaccident.eu/> [Ημερομηνία πρόσβασης, 10.06.2015].
- ERIC. (2010) Experiencing CBT programmes In road safety in the European Community, <http://www.uv.es/proeric/index.wiki> [Ημερομηνία πρόσβασης, 10.06.2015].
- Huber C. H., Carozza S. E., & Gorman D. M. (2006) Underage driving as an indicator of risky behavior in children and adolescents, *Journal of Adolescent Health*, 38, 612 – 616.
- Iversen, H. (2004) Risk-taking attitudes and risky driving behavior, *Transportation Research Part F* 7, 135–150
- Jacques, D. (2004) *Μάθηση σε Ομάδες: Εγχειρίδιο για όσους συντονίζουν ομάδες ενήλικων εκπαιδευομένων*. Αθήνα: Μεταίχμιο.
- Mezirow J. (2007) Μαθαίνοντας να σκεφτόμαστε όπως ένας ενήλικας. Κεντρικές έννοιες της θεωρίας του μετασχηματισμού, στον Mezirow J. K. συν., *Η Μετασχηματίζουσα Μάθηση*, Αθήνα, Μεταίχμιο.
- Mirzaei R., Hafezi-Nejadb N., Sabaghb M. S., Moghaddama A. A., Eslami V., Rakhshani F., Rahimi Movaghar V. (2014) Dominant role of drivers' attitude in prevention of road traffic crashes: A study on knowledge, attitude, and practice of drivers in Iran, *Accident Analysis and Prevention*, 66, 36 – 42
- ROSE-25 (2005) *Good Practice Guide on Road Safety Education*. https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/pdfs/Topics/RoadSafety/Good_practice_guide_road%2520_safety_education%5B1%5D.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης, 10.06.2015].

- Skinner, D. (2010) *Effective Teaching and Learning in Practice*. London: Continuum International Publishing Group.
- TRAIN-ALL. (2009) *Integrated System for driver Training and Assessment using Interactive education tools and New training curricula for ALL modes of road transport*, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/train-all.pdf [Ημερομηνία πρόσβασης, 10.06.2015].
- Tzamalouka, G., Papadakaki, M., Chliaoutakis, J. (2005) Freight transport and non-driving work duties as predictors of falling asleep at the wheel in urban areas of Crete, *J of Safety Research*, 36(1):75-84.
- Ulleberg P., Rundmo T. (2003) Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers, *Safety Science*, 41, 427 – 443.
- Woolfolk, A.E. (2000) *Educational Psychology*. Allyn and Bacon, Boston.
- World Health Organization (2004) *Road traffic injuries in the WHO European Region: the population groups and countries most affected*. <http://www.euro.who.int/en/health-topics/disease-prevention/violence-and-injuries/data-and-statistics>, [Ημερομηνία Πρόσβασης, 20.06.2015]
- Wurdinger S. (2005) *Using experiential learning in the classroom*. Maryland: Scarecrow Education.
- Αττική Οδός. (2015) <http://www.aodos.gr/summary.asp?catid=19618> [Ημερομηνία Πρόσβασης, 01.07.2015].
- Βεργίδης Δ. (επιμ.) (2011). *Εκπαίδευση Ενηλίκων: Διεθνείς Προσεγγίσεις και Ελληνικές Διαδρομές*, Αθήνα Μεταίχμιο.
- Ελληνική Αστυνομία (2014) *Στατιστικά Στοιχεία, Οδική Ασφάλεια* http://www.astynomia.gr/images/stories//2014/statistics14/troxaxia2014_6.JPG, [Ημερομηνία Πρόσβασης, 25.06.2015].
- ΙΟΑΣ. (2015) <http://www.ioas.gr/index.php?ID=events> [Ημερομηνία Πρόσβασης, 15.07.2015].
- ΚΕΕΛΠΝΟ, (2013). http://www.keelpno.gr/Portals/0/Newsletter/2013/%CE%95%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%B5%CF%81%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%94%CE%B5%CE%BB%CF%84%CE%AF%CE%BF_%CE%91%CF%8D%CE%B3%CE%BF%CF%85%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%82%202013.pdf [Ημερομηνία Πρόσβασης, 15.07.2015].
- Κόκκος Α. (1999) *Εκπαίδευση ενηλίκων: Το πεδίο, οι αρχές μάθησης, οι συντελεστές, τόμος Α΄*, ΕΑΠ, Πάτρα.
- Κόκκος Α. (2005) *Εκπαίδευση Ενηλίκων: Ανιχνεύοντας το πεδίο*, Αθήνα: Μεταίχμιο.
- Ματσαγγούρας, Ηλ. (2000) *Στρατηγικές Διδασκαλίας: Η Κριτική Σκέψη στη Διδακτική Πράξη*. Αθήνα: Gutenberg
- Παρασκευά, Φ. & Παπαγιάννη, Α. (2008) *Επιστημονικές και παιδαγωγικές δεξιότητες για τα στελέχη της εκπαίδευσης*, Παιδαγωγικό Ινστιτούτο.
- Προεδρικό Διάταγμα 7 (ΦΕΚ Α΄112/18.06.2008).

Φίλιπς Ν. (2004) Η βιωματική μάθηση: Ορισμοί, προβληματισμοί, προϋποθέσεις, *Εκπαίδευση Ενηλίκων*, τ.3, Αθήνα.

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/projects/sorted-bydomains/index_en.htm#0801262487ebfd4f

<http://lahers.seyp.teicrete.gr/index.php?lang=el> [Ημερομηνία πρόσβασης, 11.06. 2015].

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ (ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ/ ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ) ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Αυτοί που μελέτησαν προσεχτικά τον τρόπο διακυβέρνησης των ανθρώπων, πρέπει να έχουν πεισθεί, πως η τύχη των εθνών εξαρτάται από την εκπαίδευση των νέων.

Αριστοτέλης.

Θησαυρός Γνωμικών και Αποφθεγμάτων. Ν. Βρεττάκος (επιμ.), εκδ. ΑΤΛΑΣ.

Πρωτοβάθμια εκπαίδευση

Στην Ελλάδα, όσον αφορά την πρωτοβάθμια εκπαίδευση, δεν υπάρχει ένα ενσωματωμένο στο εβδομαδιαίο σχολικό πρόγραμμα μάθημα που να αφορά αποκλειστικά την οδική κυκλοφορία. Έτσι, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι δάσκαλοι αναλαμβάνουν από μόνοι τους την ευθύνη να ενημερώσουν τους μαθητές για θέματα κυκλοφοριακής αγωγής. Άλλωστε, έχει αποδειχτεί μέσα από πολλές έρευνες ότι ο τρόπος ζωής και συμπεριφοράς του δασκάλου επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό τη συμπεριφορά των μαθητών του. Επομένως, ο δάσκαλος παίζει παράλληλα τον ρόλο ενός προτύπου για τα παιδιά. (Τζαμαλούκα και συν., 2008). Η ενημέρωση γίνεται συνήθως με έναυσμα ένα κεφάλαιο σε κάποιο μάθημα, το οποίο σχετίζεται με την κυκλοφοριακή αγωγή. Στις τέσσερις πρώτες τάξεις του Δημοτικού στο βιβλίο της *Μελέτης Περιβάλλοντος* εμπεριέχεται πάντα ένα κεφάλαιο που ονομάζεται «Κυκλοφορούμε με ασφάλεια». Στα πλαίσια του μαθήματος αυτού γίνεται η γνωριμία των μαθητών με τα σήματα οδικής κυκλοφορίας και τον σχολικό τροχονόμο, ενώ παράλληλα έχει εκπονηθεί λογισμικό που περιλαμβάνει την ενότητα «Ασφάλεια στους δρόμους», στην οποία οι μαθητές καλούνται να εφαρμόσουν τις γνώσεις που απέκτησαν, στην πράξη.

Επιπλέον, σύμφωνα με την αριθ. Φ. 12.1/545/85812/Γ1?31-8-2005 Υπουργική απόφαση (ΦΕΚ 1280/τ.Β./13-9-2005), η ενημέρωση για θέματα σχετικά με την «οδική αγωγή», όπως και για άλλα θέματα, μπορεί να πραγματοποιείται στα πλαίσια της λεγόμενης «ευέλικτης ζώνης». Η «ευέλικτη ζώνη» καταλαμβάνει για τις μικρές τάξεις του δημοτικού τέσσερις ώρες του



Πηγή: <http://lahers.seyp.teicrete.gr/index.php?lang=el>

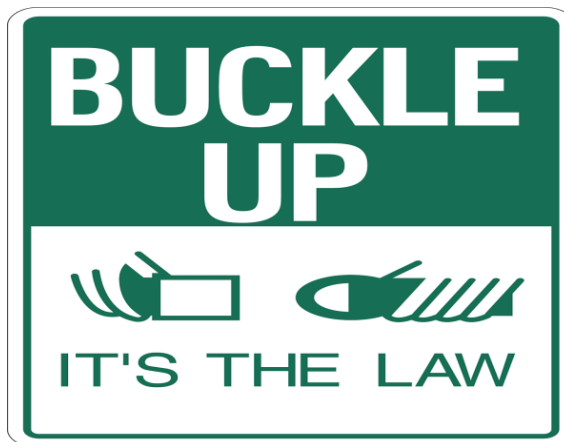
εβδομαδιαίου σχολικού προγράμματος, ενώ για τις δυο τελευταίες τάξεις μέχρι δυο ώρες. Η παρακολούθηση αυτών των ωρών είναι υποχρεωτική και η θεματολογία επιλέγεται από τον δάσκαλο. Συνεπώς, τα παιδιά λαμβάνουν εκπαίδευση στην «οδική αγωγή» εφόσον ο δάσκαλός τους επιλέξει το συγκεκριμένο θέμα ανάμεσα σε μια ευρεία θεματολογία, η οποία του παραδίδεται κάθε χρόνο από το Υπουργείο Παιδείας και αφορά μόνο τις συγκεκριμένες σχολικές ώρες της «ευέλικτης ζώνης».

Δευτεροβάθμια εκπαίδευση

Στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση δεν υπάρχει η δυνατότητα ενσωμάτωσης ενός μαθήματος που να αφορά την οδική ασφάλεια, ούτε στα ιδιωτικά σχολεία, καθώς δίνεται περισσότερο έμφαση στα κλασσικά διδασκόμενα μαθήματα, στα οποία αυξάνεται η δυσκολία κάθε χρονιά. Για θέματα οδικής αγωγής γίνεται λόγος μόνο στο τέταρτο κεφάλαιο του σχολικού βιβλίου *Οικιακή Οικονομία* της Α' γυμνασίου. Το κεφάλαιο αυτό έχει την ονομασία «ΑΓΩΓΗ ΥΓΕΙΑΣ – ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ» και αναφέρεται πιο συγκεκριμένα στην οδική αγωγή στο έκτο υποκεφάλαιό του με θέμα «Ατυχήματα στο δρόμο – Κυκλοφοριακή αγωγή». Επιπλέον, στο βιβλίο της *Νεοελληνικής γλώσσας* της Α' γυμνασίου, στο υποκεφάλαιο με την ονομασία «Επικοινωνία», το οποίο ανήκει στην πρώτη ενότητα, στο πεδίο του «Διαβάζω και γράφω», δίνεται η δυνατότητα στο μαθητή/τρια να ψάξει να βρει πληροφορίες για τον κώδικα κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ), καθώς και να φτιάξει την δική του/της προειδοποιητική πινακίδα. Η ερώτηση, όπως αναγράφεται στο βιβλίο είναι η εξής: «Πώς παριστάνεται ο κίνδυνος στα σήματα του Κ.Ο.Κ; • Φτιάξτε κι εσείς μια πινακίδα προειδοποίησης για κίνδυνο. • Γράψτε «ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΙΝΔΥΝΟΣ» και προσθέστε ένα ανάλογο σήμα».

Τόσο στη πρωτοβάθμια όσο και στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, στο πλαίσιο της βιωματικής εκπαίδευσης των μαθητών/τριών πραγματοποιούνται επισκέψεις στα Πάρκα Οδικής Αγωγής (ΠΚΑ), τα οποία λειτουργούν υπό την αρμοδιότητα των εκάστοτε δήμων στους οποίους ανήκουν. Οι Υπεύθυνοι Αγωγής Υγείας και Σχολικών Δραστηριοτήτων σε συνεργασία με τον δήμο και τους εκπαιδευτικούς που συνοδεύουν τους μαθητές/τριες πραγματοποιούν ασκήσεις σωστής οδικής συμπεριφοράς.

Αξίζει να αναφέρουμε μια αξιόλογη μελέτη, η οποία πραγματοποιήθηκε



το 2010 και είχε σαν στόχο την προώθηση της χρήσης κράνους και την πρόκληση θετικών αλλαγών στον τομέα της γνώσης, της νοοτροπίας και πρακτικών ενός δεκαεξάχρονου μαθητή. Το δείγμα της μελέτης συμπεριλάμβανε τέσσερα ιδιωτικά, τέσσερα δημόσια και τέσσερα επαγγελματικά γυμνάσια της Αττικής και διήρκησε έναν μήνα. Αν και το διάστημα που πραγματοποιήθηκε η παρέμβαση ήταν μικρό και ο αριθμός των σχολείων που ευνοήθηκαν ήταν επίσης ελάχιστος, η μελέτη αυτή έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην εκπαίδευση των μαθητών και στην υιοθέτηση από αυτούς καλών πρακτικών κατά την οδήγηση (Germení, et al., 2010).

Επίσης, σε ορισμένες μεμονωμένες περιπτώσεις, μπορούν να υπάρξουν πρωτοβουλίες από τους διευθυντές των σχολείων στα πλαίσια ευρωπαϊκών προγραμμάτων, σχετικών με την οδική αγωγή. Πιο συγκεκριμένα, κάθε χρόνο το Υπουργείο Παιδείας στέλνει στις αντίστοιχες Διευθύνσεις Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης της κάθε περιφέρειας μια εγκύκλιο. Η εγκύκλιος αυτή περιλαμβάνει μια ευρεία θεματολογία ευρωπαϊκών προγραμμάτων προς επιλογή από τις Διευθύνσεις. Συνήθως, στις θεματολογίες που στέλνονται από το Υπουργείο Παιδείας συμπεριλαμβάνεται και η οδική αγωγή. Οι Διευθύνσεις επιλέγουν, σε συνεργασία με τους διευθυντές των αντίστοιχων σχολείων, ποια θεματολογία τους ενδιαφέρει και στέλνουν το αίτημά τους στο αρμόδιο τμήμα του Υπουργείου Παιδείας με την επωνυμία «Διεύθυνση σπουδών προγραμμάτων και οργανώσεων Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης». Έτσι, εφόσον ένα σχολείο τηρεί τα νομοθετικά κριτήρια, σημαίνεται η έναρξη του προγράμματος σε αυτό. Οι ενημερώσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των προγραμμάτων γίνονται εκτός του σχολικού ωραρίου και η παρακολούθησή τους από τους μαθητές είναι προαιρετική. Βέβαια, η «οδική

αγωγή» κατά την εφαρμογή της έχει διαφορετικό βαθμό δυσκολίας, ανάλογο με την ηλικιακή ομάδα των παιδιών στην οποία απευθύνεται.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί η πρωτοβουλία της Διεύθυνσης Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης Σερρών, η οποία, με την έγκριση του Υπουργείου Πολιτισμού, Παιδείας και Θρησκευμάτων και με την επιστημονική στήριξη του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, προχώρησε το 2006 στην ίδρυση του Εθνικού Θεματικού Δικτύου Κυκλοφοριακής Αγωγής. Στόχος του Δικτύου είναι η επιμόρφωση των εκπαιδευτικών σε όλη την Ελλάδα πάνω σε θέματα της οδικής ασφάλειας των παιδιών, την ενεργοποίηση των (ΠΚΑ) και τη διεξαγωγή επιστημονικής έρευνας προκειμένου να αξιολογηθεί η προσπάθεια αυτή. Στη Συντονιστική Επιτροπή του Δικτύου μετέχουν εκπρόσωποι της Διεύθυνσης Σχολικού Επαγγελματικού Προσανατολισμού και Εκπαιδευτικών Δραστηριοτήτων (ΣΕΠΕΔ), της Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Μεταφορών, του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας), του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και της Διεύθυνσης Τροχαίας Ελλάδας.

Τριτοβάθμια εκπαίδευση

Στην τριτοβάθμια εκπαίδευση έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην εκμάθηση της κυκλοφοριακής αγωγής στις Δημόσιες Σχολές που έχουν άμεση ή και έμμεση σχέση με αυτήν. Παρακάτω παρουσιάζονται τα μαθήματα που διδάσκονται στην κάθε σχολή και σχετίζονται με την οδική αγωγή.

- Στο δημόσιο ΙΕΚ Πειραιά, στο τμήμα «Εκπαιδευτής Υποψηφίων Οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλετών» διδάσκεται το μάθημα «Νομοθεσία Οδικής Κυκλοφορίας».
- Στη Σχολή Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, στην Ομάδα Β του 9ου εξαμήνου στα κατ' επιλογήν υποχρεωτικά Κατεύθυνσης Υδραυλικού Μηχανικού και στα υποχρεωτικά Κατεύθυνσης Συγκοινωνιολόγου Μηχανικού υπάρχει το μάθημα με τίτλο «Διαχείριση Κυκλοφορίας και Οδική Ασφάλεια», το οποίο διαπραγματεύεται θέματα κυκλοφοριακής αγωγής.
- Στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική σχολή, στο διατμηματικό πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών «Σχεδιασμός, οργάνωση και διαχείριση συστημάτων μεταφορών Μετ. Μ» συμπεριλαμβάνεται το μάθημα κορμού με θέμα «Οργάνωση και διαχείριση συστημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης».
- Στη Σχολή Αξιωματικών Ελληνικής Αστυνομίας της Αστυνομικής Ακαδημίας υπάρχουν τρία μαθήματα που πραγματεύονται θέματα κυκλοφοριακής αγωγής. Στο πρώτο έτος φοίτησης συμπεριλαμβάνεται

το μάθημα με τίτλο «Αστυνομία Τροχαίας», το οποίο είναι υποχρεωτικής παρακολούθησης και το ενισχυτικό μάθημα χωρίς βαθμό «Μηχανολογία – Οδήγηση οχημάτων».

- ο Στην Σχολή Αστυφυλάκων Ελληνικής Αστυνομίας της Αστυνομικής Ακαδημίας, στο πρώτο και δεύτερο εξάμηνο της φοίτησής τους οι δόκιμοι αστυφύλακες διδάσκονται το μάθημα «Θέματα Τροχαίας – Ειδικοί Ποινικοί Νόμοι», ενώ στο τρίτο εξάμηνο το ενισχυτικό μάθημα «Θέματα μέτρων τάξεως, τροχαίας, ασφάλειας σε συγκεντρώσεις – Αστυνομικές Επιχειρήσεις».
- ο Στην Στρατιωτική Σχολή Ευελπίδων τα προηγούμενα δυο έτη είχε διοργανωθεί στα πλαίσια μαθήματος και με τη μορφή σεμιναρίου ενημέρωση σχετικά με την οδική ασφάλεια, αλλά και παρουσίαση με προσομοιωτή οδήγησης. Επίσης, σε όλους τους χώρους της Σχολής Ευελπίδων υπάρχουν τρακαρισμένα αυτοκίνητα που προέρχονται από τροχαία ατυχήματα, ώστε να υπάρχει συχνή επίγνωση από τους φοιτητές για τις επιπτώσεις της ασυνείδητης οδήγησης.
- ο Τέλος, σύμφωνα με σχετική ενημέρωση που μας παρείχαν τηλεφωνικά εκπρόσωποι του Γ.Ε.Σ., σε όλες τις μονάδες του Ελληνικού Στρατού που σχετίζονται με τις ειδικότητες περί οδήγησης αλλά και σε όλο το προσωπικό γίνονται συχνές ενημερώσεις από εξειδικευμένο προσωπικό της τροχαίας με τη μορφή διαλέξεων, για την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων. Επιπλέον, πολύ συχνά προβάλλεται βίντεο ενός τροχαίου ατυχήματος, ώστε το προσωπικό του στρατού να αντιληφθεί πλήρως τους κινδύνους που διατρέχει η απρόσεκτη οδήγηση. Δυστυχώς, δεν υπάρχει σχετική ενημέρωση στο επίσημο site του Ελληνικού Στρατού σχετικά με την εκπαίδευση στην οδική ασφάλεια που παρέχεται στις αντίστοιχες μονάδες του, παρά μόνο τα τηλέφωνα επικοινωνίας με αυτές.



Προγράμματα Δια Βίου Μάθησης

Σύμφωνα με ερώτηση που έγινε στη Βουλή των Ελλήνων (αριθ. 10365/02-02-2011) σχετικά με το μάθημα της Κυκλοφοριακής Αγωγής, αποφασίστηκε η ένταξή του στο πρόγραμμα της Δία Βίου Μάθησης μέσω των Κέντρων Εκπαίδευσης Ενηλίκων, των Σχολείων Δεύτερης Ευκαιρίας και τις Σχολές Γονέων με την άμεση συμμετοχή των δήμων. Σε ορισμένα προγράμματα Δια

Βίου Μάθησης του Δήμου Αθηναίων εντασσόταν παλαιότερα ένα σχετικό μάθημα με θέμα την «Κυκλοφοριακή Αγωγή», αλλά πλέον δεν συμπεριλαμβάνεται στη θεματολογία. Μάλιστα, λόγω έλλειψης χρηματοδότησης από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα προγράμματα Δια βίου Μάθησης ίσως να μην συνεχιστούν το επόμενο διάστημα, τουλάχιστον μέχρι την ώρα που γράφεται αυτό το βιβλίο (2015). Έτσι, οι όποιες ευαισθητοποιήσεις σχετικά με την «οδική αγωγή» θα γίνονται, μέχρι στιγμής τουλάχιστον, με πρωτοβουλία του κάθε δήμου, ο οποίος θα στηρίζει οικονομικά τις συγκεκριμένες εκπαιδεύσεις (Εθνικό Θεματικό Δίκτυο Κυκλοφοριακής Αγωγής, 2013).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση ως φορέας προώθησης της οδικής ασφάλειας στα κράτη-μέλη της, έχει επιλέξει τη χρηματοδότηση συγκεκριμένων έργων (ICARUS, 2008, ROSE-25, 2005, ROSYPE, 2013), τα οποία έχουν προσεγγίσει το θέμα της οδικής ασφάλειας στον χώρο της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Τα ερευνητικά αποτελέσματα των έργων αυτών βοηθούν στη δημιουργία μιας γενικότερης εικόνας ως προς το τι εφαρμόζεται σε κάθε χώρα της ΕΕ, τις καλές πρακτικές όσον αφορά στην προώθηση της οδικής ασφάλειας στα σχολεία, καθώς και ποια υπουργεία και φορείς κυβερνητικοί και μη έχουν επιλεγεί για αυτόν τον σκοπό.

Στην Φινλανδία: Ετήσια εβδομάδα αφιερωμένη στην οδική ασφάλεια. Κατά τη διάρκεια αυτής της εβδομάδας διοργανώνονται διάφορες εκδηλώσεις με θέμα την οδική ασφάλεια και την οδηγική συμπεριφορά, με τη συντονισμένη συμμετοχή διάφορων φορέων, όπως το Εθνικό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας, τον Ερυθρό Σταυρό, την Αστυνομία και διάφορες οργανώσεις νέων (ROSE-25, 2005).

Στην Δανία: Επιλογή ενός εκπαιδευτικού ο οποίος έχει παρακολουθήσει τριήμερη εκπαίδευση στην οδική ασφάλεια από το Δανέζικο Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας. Αναλαμβάνοντας τον ρόλο αυτό, ο εκπαιδευτικός γίνεται το σημείο αναφοράς για την προώθηση της οδικής ασφάλειας στο σχολείο, διοργανώνει συγκεκριμένα εκπαιδευτικά σεμινάρια στους μαθητές/τριες, προμηθεύει τη διάθεση ενημερωτικού υλικού, καθώς και επισκέψεις από ειδικούς στην οδική ασφάλεια.

Συμπέρασμα



Όπως φαίνεται από την έρευνα που έχει γίνει μέσω των συγκεκριμένων έργων, κάθε χώρα ακολουθεί τη δική της στρατηγική για την εκπαίδευση στην οδική ασφάλεια. Όπως στην Ελλάδα, έτσι και στα άλλα κράτη μέλη της ΕΕ δεν υπάρχει ανεξάρτητο μάθημα Κυκλοφοριακής

Αγωγής, αντίθετα υπάγεται σε μία ευρύτερη διδακτική ενότητα, όπως π.χ. στο πρόγραμμα σπουδών για την ανάπτυξη των κοινωνικών δεξιοτήτων (social and life skills) που διδάσκεται στην Ολλανδία ή στο πλαίσιο της προσωπικής, κοινωνικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης οικονομικών και υγείας (personal, social, health and economic education) που εφαρμόζεται στην Αγγλία. Επίσης, το Υπουργείο Μεταφορών (Transportation Department) της Αγγλίας έχει δημιουργήσει ένα δικό του ηλεκτρονικό εκπαιδευτικό υλικό οδικής ασφάλειας και οδικής συμπεριφοράς με την επωνυμία «THINK!» (<http://think.direct.gov.uk>). Το λογισμικό αυτό είναι προσβάσιμο μέσω του διαδικτύου και απευθύνεται σε μαθητές/τριες τόσο της πρωτοβάθμιας όσο και της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Παρ' όλα αυτά, έγκειται στον εκπαιδευτικό αν θα επιλέξει την οδική ασφάλεια ως θεματική του μαθήματός του.

Όπως πολύ εύστοχα αναφέρεται στον *Οδηγό καλών πρακτικών στην εκπαίδευση της οδικής ασφάλειας* (2005) που εκδόθηκε από τους συνεργάτες του έργου ROSE-25, προκειμένου οι εκπαιδευτικοί να προωθήσουν πιο ενεργά την οδική ασφάλεια στα σχολεία, **θα πρέπει πρώτα οι ίδιοι να εκπαιδευτούν πάνω στο αντικείμενο**, ώστε να αυξηθεί το ενδιαφέρον τους, να αποκτήσουν περισσότερα κίνητρα και στη συνέχεια να μεταδώσουν στους μαθητές τις γνώσεις τους.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Εθνικό Θεματικό Δίκτυο Κυκλοφοριακής Αγωγής, 2013 (http://agogiyegeiasdatt.blogspot.gr/2013/02/blog-post_11.html)
- Germeni E., Lionis C., Kalampoki V., Davou B., Belechri M., Petridou E. (2010) Evaluating the impact of a school-based helmet promotion program on eligible adolescent drivers: different audiences, different needs? *Health Educ. Res.* 25 (5), 865-876.
- ICARUS, (2008) *Inter - Cultural Approaches for Road Users Safety*. http://www.webicarus.eu/UserFiles/File/ICARUS_Research_Report_DEF.pdf
- ROSE-25, (2005) *Good Practices Guide on Road Safety Education*. https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/pdfs/Topics/RoadSafety/Good_practice_guide_road%2520_safety_education%5B1%5D.pdf.
- ROSYPE, (2013) *Practical Guide to Road Safety, Awareness Raising and Education in Europe*. http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/rosype_awareness_education.pdf
- Τζαμαλούκα Γ.Σ., Σουλτάτου Π., Καφάτος Α., Μάρκατζη Ε., Χλιαουτάκης Ι. (2008) Ο συσχετισμός του προφίλ και των συμπεριφορών υγείας των δασκάλων με την επιλογή ένταξης θεματολογίας υγείας στην εκπαιδευτική πράξη. *Το ΒΗΜΑ των Κοινωνικών Επιστημών*, 53, 196-198.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΝΟΜΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ/ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

*Η καλύτερη διακυβέρνηση είναι εκείνη όπου ο λαός υπακούει
στους άρχοντες κι οι άρχοντες στους νόμους.*

Σόλων, 630-560 π.Χ., Αθηναίος νομοθέτης & φιλόσοφος

Εισαγωγή

Ο πολιτισμός μιας χώρας αντανακλάται, εκτός των άλλων, και στη συμπεριφορά των οδηγών στον δρόμο, η οποία διαπιστώνεται από τα στοιχεία του επίσημου δείκτη οδικών ατυχημάτων.

Στην Ελλάδα ο αριθμός οδικών ατυχημάτων παραμένει υψηλός παρά την εναρμόνιση του νομοθετικού πλαισίου με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Παράρτημα 1: ευρωπαϊκές οδηγίες).

Στη χώρα μας η έλλειψη σεβασμού, ο παρορμητισμός, η υπερεκτίμηση των ικανοτήτων ή η υποτίμηση των κινδύνων, η απροσεξία και άλλα ανθρώπινα χαρακτηριστικά συμπεριφοράς, σε συνδυασμό με τα τεχνικά προβλήματα στην υποδομή του οδικού δικτύου και διάφορες εκπαιδευτικές ελλείψεις στην κυκλοφοριακή αγωγή οδηγούν σε οδικά ατυχήματα.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) και το Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς των Οδηγών-point system (ΣΕΣΟ)

Ο ΚΟΚ είναι ο βασικός νόμος που θέτει τους κανόνες για την ομαλή κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο στην Ελλάδα. Ο οδηγός έχει υποχρεώσεις και θα πρέπει να τηρεί τους κανόνες που αφορούν την κυκλοφορία και την στάθμευση του οχήματός του. Υποχρεώσεις έχουν και οι δημόσιες αρχές, οι οποίες φροντίζουν για τη σωστή σήμανση και συντήρηση του συνολικού οδικού δικτύου της χώρας. Ο ΚΟΚ ρυθμίζει τις ποινές και τα πρόστιμα σε περιπτώσεις παραβάσεων και οδικών ατυχημάτων.

Οι διατάξεις του ΚΟΚ αφορούν την είσοδο και κυκλοφορία των οχημάτων και των ανθρώπων στις δημόσιες οδούς. Για να κυκλοφορήσει ένα όχημα σε δημόσια οδό θα πρέπει να έχει άδεια από την αρμόδια κρατική αρχή. Ειδική άδεια οδήγησης χρειάζεται και ο οδηγός ανάλογα με το όχημα που έχει επιλέξει.

Το 1962 με τον νόμο 4233/1962 οργανώθηκαν και κωδικοποιήθηκαν όλες οι διατάξεις που αφορούσαν την είσοδο και κυκλοφορία των οχημάτων και των οδηγών στο οδικό δίκτυο στην Ελλάδα (Γεωργοπούλου, 1975).

Το 1999 έγινε η αναγκαία αναθεώρηση του ΚΟΚ σύμφωνα και με σχετικούς κανόνες του διεθνούς και κοινοτικού δικαίου και την εκτίμηση της συνεχούς αυξητικής τάσης των οδικών ατυχημάτων στην Ελλάδα.

Για μελλοντικές αναθεωρήσεις του ΚΟΚ έχει συσταθεί Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή Αναθεώρησης, η οποία έχει νομοπαρασκευαστική και αναθεωρητική αρμοδιότητα. Στην Νομοπαρασκευαστική Επιτροπή συμμετέχουν ειδικοί επιστήμονες και υπηρεσιακοί παράγοντες των συναρμόδιων Υπουργείων (Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Υπουργείο Δημόσιας Τάξης και Προστασίας του Πολίτη, Υπουργείο Δικαιοσύνης και Υπουργείο Εσωτερικών, 2013).

<http://www.yme.gov.gr/?getwhat=1&oid=1398&id=&tid=1529>, 10/6/2015

Η τελευταία τροποποίηση του ΚΟΚ έγινε με τους νόμους 3542 και 3710 το 2007 και το 2008 αντίστοιχα και την τελική ευθύνη είχε το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (2012, Παράρτημα 2).

Με τη Σύμβαση της Βιέννης και τον νόμο 4216/2014 επικυρώνονται οι τροποποιήσεις και οι διατάξεις που έγιναν σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ευρωπαϊκή Συμφωνία» από το τωρινό Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού: Μεταφορές και Δίκτυα (2015, Παράρτημα 3).



Ένα πολύ σημαντικό σημείο έχει να κάνει με τον τρόπο εφαρμογής του ΚΟΚ, ο οποίος εν έτει 2015 χρειάζεται να εφαρμόζεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να μην έχει ως χαρακτηριστικό την επιβολή και τον φόβο αλλά την βαθύτερη κατανόηση της αναγκαιότητάς του.

Πρέπει να εμπνέει σεβασμό για την ίδια τη ζωή, τους άλλους ανθρώπους, το περιβάλλον αλλά και τον αυτοσεβασμό. Η

έννοια της παιδείας και της μόρφωσης για όλα τα παραπάνω θεωρείται προτεραιότητα και μέγιστο ζήτημα στις μέρες μας.

Ο ΚΟΚ περιλαμβάνει 110 άρθρα τα οποία χωρίζονται θεματικά σε:

- Οδική σήμανση και σηματοδότηση – κανόνες οδικής συμπεριφοράς
- Τεχνικές προδιαγραφές, απογραφή, ταξινόμηση, θέση σε κυκλοφορία και οδήγηση οδικών οχημάτων
- Διοικητικά μέτρα – τελικές και μεταβατικές διατάξεις (Υπουργείο Μεταφορών, 2007)

Μία περίπτωση εφαρμογής του ΚΟΚ

Παράδειγμα

Όταν εμπλακούμε σε ένα ατύχημα, είναι απαράδεκτο να εγκαταλείψουμε τον τόπο του ατυχήματος. Η εγκατάλειψη των εμπλεκομένων στο ατύχημα, ακόμα και όταν αφορά μόνο υλικές ζημιές, είναι, εκτός από ανήθικη, μια αξιόποινη πράξη. Η εγκατάλειψη των παθόντων στον τόπο του ατυχήματος αντιμετωπίζεται ως πλημμέλημα ή κακούργημα και η ποινή φυλάκισης μπορεί να φτάσει έως και τα δέκα χρόνια.



Εάν υπάρχουν διαφωνίες, ειδοποιείται η Τροχαία και το Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (σε περίπτωση τραυματισμών). Η Τροχαία θα κάνει καταγραφή του συμβάντος και θα πάρει καταθέσεις από τους αυτόπτες μάρτυρες. Καλό θα ήταν να πάρουμε αντίγραφο αυτής της καταγραφής.

Αντίθετα, σε περίπτωση συμφωνίας για την υπευθυνότητα του ατυχήματος, καλούμε τη «Φροντίδα» της ασφαλιστικής μας εταιρείας και συνυπογράφουμε τις σχετικές δηλώσεις.

Σημειώνεται ότι καταγραφή κάνουμε και εμείς οι ίδιοι (τόπο, θέση οχημάτων, τύπο οχημάτων, χαρακτηριστικά οχημάτων, τύπο εμπλεκομένων, ονοματεπώνυμο και τηλέφωνα επικοινωνίας). Σε κάθε περίπτωση συνεννοούμαστε με την ασφαλιστική μας εταιρεία.

Το **Σύστημα Ελέγχου Συμπεριφοράς Οδηγών** (ΣΕΣΟ-point system) είναι η δεύτερη βασική συμπληρωματική ρύθμιση, σχετική με τις παραβάσεις και τα ατυχήματα. Είναι ένα σύστημα ελέγχου της οδικής συμπεριφοράς που θεσμοθετήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 (Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης και Ινστιτούτο βιώσιμης κινητικότητας και δικτύων μεταφορών, 2013).

Το point system υποδεικνύει τους βαθμούς ποινής για τον κάθε οδηγό. Ο οδηγός, δηλαδή, δέχεται εκτός από τις προβλεπόμενες κυρώσεις από τους κανονισμούς του ΚΟΚ και την επιβολή βαθμών ποινής. Κάθε παράβαση βαθμολογείται ανάλογα με την σοβαρότητά της και μετά την συμπλήρωση ενός συγκεκριμένου αριθμού βαθμών ποινής αφαιρείται η άδεια οδήγησης και αναιρείται για κάποιο χρονικό διάστημα.

Στην ουσία το ΣΕΣΟ είναι ένας τρόπος επιβολής του ΚΟΚ που βασίζεται σε άλλες κυρώσεις πέρα από τις χρηματικές (π.χ. αφαίρεση διπλώματος). Σύμφωνα με το ΣΕΣΟ, η αφαίρεση της άδειας οδήγησης των παραβατών πραγματοποιείται με τη συμπλήρωση 25 βαθμών ποινής. Σε περίπτωση που ο οδηγός φτάσει ή ξεπεράσει τους 25 πόντους (νόμος 43500/5691/2002), η άδεια οδήγησής του αφαιρείται και υποχρεούται από τον νόμο να παρακολουθήσει τα μισά από τα θεωρητικά μαθήματα και να επανεξεταστεί, τόσο στο θεωρητικό όσο και στο πρακτικό μέρος. Δικαίωμα επανεξέτασης έχει μετά την παρέλευση έξι μηνών από την ημέρα αφαίρεσης της άδειας οδήγησής του.

Παραβάσεις του ΚΟΚ και βαθμοί ποινής σύμφωνα με το ΣΕΣΟ (2014)

Περιγραφή Παράβασης	Πρόστιμο σε €	Βαθμοί P.S.	Κυρώσεις Παράβασης
Αναστροφή - οπισθοπορεία - κίνηση στην κεντρική διαχωριστική λωρίδα σε αυτοκινητόδρομο - οδό ταχείας κυκλοφορίας	700	9 βαθμοί	20 μέρες άδεια κυκλοφορίας και άδεια οδήγησης
Ελιγμοί οχημάτων που προκαλούν κίνδυνο	700	9 βαθμοί	10 μέρες άδεια κυκλοφορίας και 30 μέρες άδεια οδήγησης
Χρήση κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση	100	3 βαθμοί	30 μέρες Άδεια κυκλοφορίας
Οδήγηση στην κεντρική διαχωριστική γραμμή σε αυτοκινητόδρομους	700	9 βαθμοί	20 μέρες άδεια κυκλοφορίας και άδεια οδήγησης
Μέθη οδηγών από 0,25 ml/lit έως 0,40 ml/lit (βεβαιώνεται από συνεργείο)	200	5 βαθμοί	Ακινητοποίηση Οχήματος
Μέθη οδηγών από 0,40 ml/lit έως 0,60 ml/lit (βεβαιώνεται από συνεργείο)	700	9 βαθμοί	90 μέρες άδεια οδήγησης και ακινητοποίηση του οχήματος
Μέθη οδηγών άνω 0,60 ml/lit (βεβαιώνεται από συνεργείο)	1.200	Πλημμέλημα - Αυτόφωρο	180 μέρες άδεια οδήγησης και ακινητοποίηση του οχήματος
Υπότροπος αλκοόλ εντός 2 ετών με άνω το 1,10 ml/lit	2.000	Φυλάκιση τουλάχιστον 6 μηνών	5 χρόνια αφαίρεση Άδειας Οδήγησης
Οδήγηση προς αντίθετη κατεύθυνση σε μονόδρομο	200	5 βαθμοί	20 μέρες άδεια κυκλοφορίας και άδεια οδήγησης
Παράβαση πινακίδων,	700	9 βαθμοί	20 μέρες άδεια κυκλοφορίας και άδεια οδήγησης
Παράβαση ρυθμιστικών πινακίδων	80 - 200	5 - 9 βαθμοί	10 έως 20 μέρες άδεια κυκλοφορίας και άδεια οδήγησης

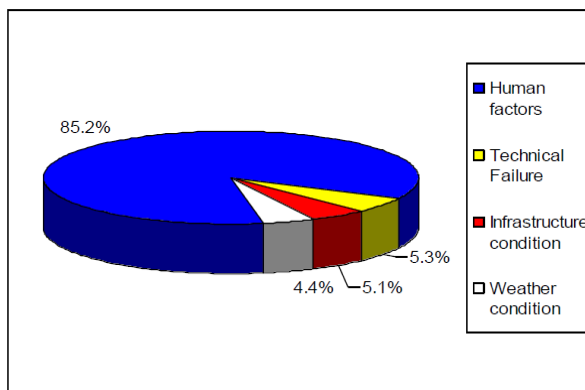
Περιγραφή Παράβασης	Πρόστιμο σε €	Βαθμοί P.S.	Κυρώσεις Παράβασης
Αντικανονικό Προσπέρασμα	700	7 βαθμοί	20 μέρες άδεια κυκλοφορίας και άδεια οδήγησης
Παράβαση ερυθρού φωτός ή παράβαση ερυθρού φωτός που αναβοσβήνει ή παράβαση ερυθρού φωτός με την μορφή βέλους	700	9 βαθμοί	20 μέρες άδεια κυκλοφορίας και 60 μέρες Άδεια οδήγησης
Στάθμευση και στάση σε χώρο στάθμευσης για οχήματα ατόμων με αναπηρία (ΑμεΑ)	200	9 βαθμοί	Από 10 έως 20 μέρες άδεια κυκλοφορίας και Άδεια οδήγησης

Αιτίες τροχαίων ατυχημάτων

Σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Ικανοτήτων Οδηγού που συντάχθηκε από την διεύθυνση «Roads and Traffic Authority» της Νέας Νοτίου Ουαλίας (2013), οι οδηγοί τείνουν να αποδίδουν την ευθύνη ενός ατυχήματος στον άλλο οδηγό, στον δρόμο ή/και στον καιρό και σπάνια στον εαυτό τους. Η απόδοση των ευθυνών σε αίτια εκτός του εαυτού μας λέγεται «εξωτερική συμβολή», ενώ η απόδοση της ευθύνης σε δικές μας πράξεις «εσωτερική συμβολή». Το πιο υγιές είναι να έχουμε ισορροπία και να αναγνωρίζουμε τα στοιχεία για τα οποία ευθύνεται ο εαυτός μας καθώς και αυτά για τα οποία δεν ευθύνεται.

Είναι φυσικό όλοι οι οδηγοί να κάνουν λάθη, είναι μέρος της ανθρώπινης φύσης. Οι περισσότερες συγκρούσεις οφείλονται σε ανθρώπινα λάθη. Υπολογίζεται μάλιστα ότι ο ανθρώπινος παράγοντας στα οδικά ατυχήματα συμμετέχει σε ποσοστό πάνω από 90%.

Ο ανθρώπινος παράγοντας στο οδικό ατύχημα



Πηγή: Ηλιάδης, 2014

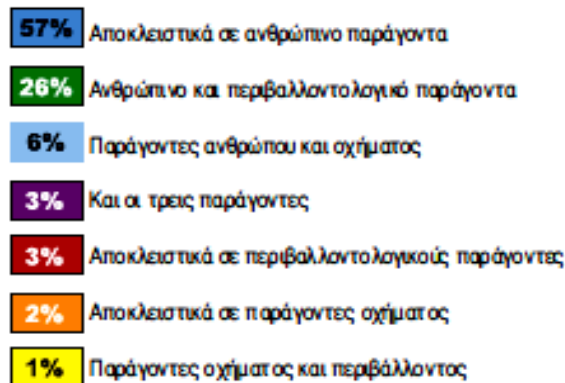
Συνήθως, οι οδηγοί περιμένουν ότι οι πεζοί και οι άλλοι οδηγοί που συναντούν θα συμπεριφερθούν σύμφωνα με τον ΚΟΚ και θα τηρήσουν όλους του κανόνες που ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας έχει θέσει και καθορίζονται από τον νόμο. Αυτό όμως οδηγεί σε επικίνδυνη οδήγηση!

Για να είναι ένας οδηγός σωστός και ασφαλής, πρέπει να σκέφτεται τα πιθανά λάθη των άλλων και να τα προβλέπει: να αντιμετωπίζει δηλαδή τους πεζούς και τους άλλους οδηγούς ως πιθανούς παραβάτες. Ο οδηγός οφείλει να είναι έτοιμος να αντιμετωπίσει κάθε δύσκολη κατάσταση που μπορεί να του τύχει στο οδικό δίκτυο. Χρειάζεται ακόμη να υπάρχει σεβασμός

μεταξύ των οδηγών και παραχώρηση της προτεραιότητας όπου είναι εφικτό και αναγκαίο.

Πολύ σημαντική αρχή είναι **η αρχή της αμυντικής οδήγησης** (Μίντσης και συν., 2005 και Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, 2007). Η αρχή της αμυντικής οδήγησης εμπεριέχει την έννοια της προληπτικής δράσης και της ευγένειας. Ο οδηγός, δηλαδή, προλαμβάνει επικίνδυνες καταστάσεις στον δρόμο με το να διευκολύνει την κυκλοφορία, να σέβεται τους πεζούς και τους άλλους οδηγούς και να αποτρέπει πιθανά τροχαία ατυχήματα. Εξάλλου, σε περίπτωση οδικού ατυχήματος, η ευθύνη δεν βαρύνει μόνο τον παραβάτη αλλά τον οδηγό ή/και πεζό που δεν έκανε ότι μπορούσε για να αποτρέψει το ατύχημα.

Αίτια συγκρούσεων



Πηγή (7)



Πηγή: Roads and Traffic Authority-New South Wales, 2013

Καλές Πρακτικές – Θεσμική οργάνωση οδικής ασφάλειας σε άλλες χώρες

Θεσμική οργάνωση οδικής ασφάλειας ονομάζουμε τα μέτρα που αποτελούν τη βάση για όλους τους τομείς της οδικής ασφάλειας. Είναι μακροπρόθεσμοι στόχοι, χωρίς προκαθορισμένο χρονικό πλαίσιο, που μπορεί να επιτευχθούν σε βάθος χρόνου μετά από συνεχείς προσπάθειες.

Πρότυπα μέτρα έχουν επιτευχθεί σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες όπως η Ολλανδία, η Σουηδία, η Ελβετία, η Φινλανδία, το Βέλγιο και αποτελούν έμπνευση καλών πρακτικών για μελλοντικές βελτιώσεις σε εθνικό επίπεδο.

Η κεντρική ιδέα σε όλες τις καλές πρακτικές είναι η αλλαγή του οδικού κυκλοφοριακού συστήματος προς ένα σύστημα που να ελαχιστοποιεί όσον το δυνατόν περισσότερο την πιθανότητα ανθρωπίνου σφάλματος.

Το παράδειγμα της Σουηδίας

«Vision Zero Initiative»-Traffic Safety by Sweden

Το 1997, το κοινοβούλιο της Σουηδίας ενέκρινε το πρόγραμμα Vision Zero Initiative «Όραμα Μηδέν», βασισμένο σε τέσσερις (4) αρχές:



Πηγή: www.visionzeroinitiative.com

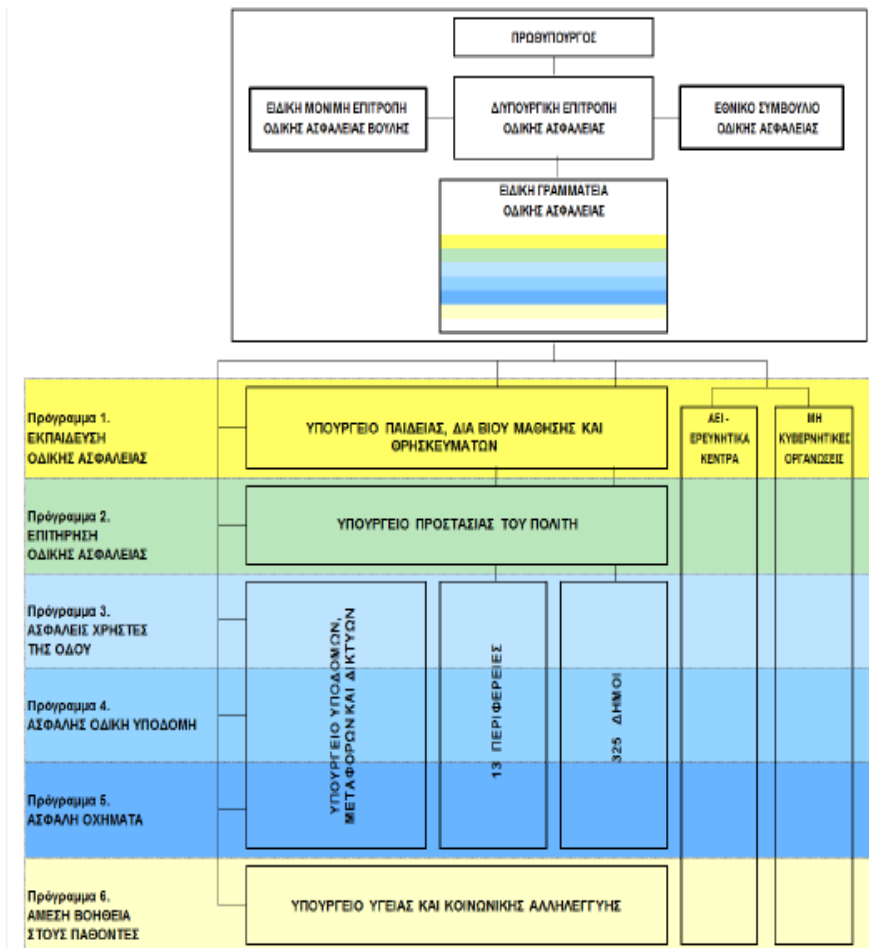
1. **Ηθική:** η ανθρώπινη ζωή είναι θεμελιώδους σημασίας και προηγείται της κινητικότητας και των λοιπών στόχων του οδικού συστήματος.
2. **Αλυσίδα αρμοδιοτήτων:** οι χρήστες έχουν την ευθύνη τήρησης των κανόνων. Εάν οι χρήστες δεν τηρήσουν τους κανόνες, η ευθύνη μεταβιβάζεται στους παροχείς του συστήματος (όπως εκπαιδευτές οδήγησης, τεχνική υπηρεσία οδικού δικτύου, κατασκευαστές κ.λπ.).
3. **Φιλοσοφία ασφάλειας:** τα οδικά συστήματα μεταφορών πρέπει να μειώνουν τις πιθανότητες σφαλμάτων που οφείλονται στον ανθρωπινό παράγοντα.
4. **Μηχανισμοί αλλαγής:** κάθε φορέας (όπως σχολές οδήγησης, τροχαία, ασφαλιστικές εταιρίες κ.λπ.) που συμμετέχει στην εφαρμογή της οδικής ασφάλειας πρέπει να είναι έτοιμος για αλλαγές (ελαστικότητα-προσαρμοστικότητα).

Πρόληψη-Μελλοντικά μέτρα στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, η Διυπουργική Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας είναι υπεύθυνη για τη διαμόρφωση εθνικής πολιτικής στην οδική ασφάλεια. Η ανάγκη για

αλλαγές στο νομικό πλαίσιο οδήγησε στην σύνταξη ενός στρατηγικού σχεδίου για την οδική ασφάλεια (2011-2020) (ΦΕΚ 63, 27/01/2010).

*Δομή Στρατηγικού Σχεδίου για την βελτίωση
της Οδικής Ασφάλειας στην Ελλάδα*



Πηγή: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας – Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας, 2011

Ο πιο πρόσφατος Ν. 3897/2010 (ΦΕΚ Α 208/10-12-2010) περιέχει τη σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας. Έχουν την ευθύνη της εποπτείας και της βελτίωσης του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της οδικής ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Σημαντικά άρθρα του νόμου είναι:

Άρθρο 1. Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας

Άρθρο 2. Σύσταση Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας

Άρθρο 5. Εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων

Άρθρο 6. Καθιέρωση ειδικού ελέγχου εκπομπών θορύβου κυκλοφορούντων μοτοποδηλάτων, μοτοσικλετών και τρίτροχων οχημάτων για την προστασία του περιβάλλοντος

Άρθρο 8. Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας

Άρθρο 13. Οδική Βοήθεια

Άρθρο 16. Κοινωνικές Διατάξεις Μεταφορών

Συμπέρασμα

Παρακολουθώντας την επικαιρότητα για τα θέματα οδικής ασφάλειας, φαίνεται ότι ο τομέας αυτός κεντρίζει το ενδιαφέρον της πολιτείας όλο και περισσότερο. Η πρωτοβουλία της Περιφέρειας Αττικής και του ΣΕΣΕΟΑ (Συντονιστική Επιτροπή Σωματείων Εκπαιδευτών Οδηγών) να στρέψει την προσοχή των πολιτών στα παιδιά και τα παιδικά καθίσματα (Ημερίδα στις 13/6/2015 στην Κεντρική Υπηρεσία Μεταφορών) είναι μία από τις αυτές τις ενδιαφέρουσες δράσεις.

Η σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας θεωρείται ότι είναι ένα ελπιδοφόρο γεγονός που θα δώσει στο θέμα την έμφαση που χρειάζεται.

Αυτό που χρειαζόμαστε ως χώρα σίγουρα είναι καινοτόμες πρωτοβουλίες που θα συγχρονίζονται μεν στα πλαίσια που έχουν θέσει οι ευρωπαϊκοί θεσμοί, αλλά με βάση την τοπική μας κουλτούρα, αποφεύγοντας άλλη μια εφαρμογή μέτρων που θα αποτελούσαν ξένο σώμα για την χώρα και τον τρόπο ζωής των πολιτών της.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γεωργοπούλου Β.Φ. (1975-80). «Σωστή οδήγηση- συντήρηση του αυτοκινήτου» (Κ.Ε.Τ.Ε. της ΣΕΛΕΤΕ) ΑΣΠΑΙΤΕ: Αθήνα
- Εθνικό Κέντρο Έρευνας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης και Ινστιτούτο βιώσιμης κινητικότητας και δικτύων μεταφορών (2013). «Πρόγραμμα κυκλοφοριακής αγωγής και οδικής ασφάλειας: Θεσμική αναβάθμιση της εκπαίδευσης στην Ελλάδα» Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων: Αθήνα
- Ηλιάδης Γ. (2014) «Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στην πρόληψη ατυχημάτων» Εισήγηση στα πλαίσια του Mistral-Money Show: Θεσσαλονίκη
- Μίντσης Γ., Ταξιλάρης Χ., Μπάσμπας Σ., Τσουκαλά Α., Φυλακτάκης Α., Γεωργιάδης Μ. (2005). *Οδηγός εκπαίδευσης κυκλοφοριακής αγωγής* Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών: Αθήνα
- Ν. 3897/2010 (ΦΕΚ Α 208/10-12-2010) «Σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας, εποπτεία και βελτίωση του θεσμού του τεχνικού ελέγχου οχημάτων για την προαγωγή της Οδικής Ασφάλειας και την προστασία του περιβάλλοντος, κύρωση Σύμβασης μεταξύ Ελληνικού Δη-

μοσίου και Ο.Α.Σ.Θ. και άλλες διατάξεις», ανακτήθηκε από <http://www.yme.gr/>, 10/06/2015

Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας- Παρατηρητήριο Οδικής Ασφάλειας. Εθνικό σχέδιο Οδικής Ασφάλειας 2010-2020 «Θέσεις- Προτάσεις του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας για τη διαμόρφωση του Εθνικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας 2010-2020»

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (2007). «Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ)» Ίδρυμα Ευγενίδου: Αθήνα

ΦΕΚ 63, 27/01/2010, «Σύσταση Διυπουργικής Επιτροπής για την Οδική Ασφάλεια», ανακτήθηκε από <http://www.yme.gr/>, 11/06/2015

Roads and Traffic Authority (2013). «Εγχειρίδιο Ικανοτήτων Οδηγού» Κυβέρνηση της Νέας Νοτίου Ουαλίας: N/A

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Προσαρμογή εθνικής νομοθεσίας με τις ευρωπαϊκές οδηγίες

2012/36/ΕΕ	Οδηγία για την τροποποίηση της οδηγίας 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης.	
91-439-ΕΟΚ	Οδηγία του Συμβουλίου της 29ης Ιουλίου 1991 για την άδεια οδήγησης.	
76-914-ΕΟΚ	Οδηγία 76/914/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 16ης Δεκεμβρίου 1976 περί της στοιχειώδους κατάρτισεως ορισμένων οδηγών οχημάτων οδικών μεταφορών.	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Η τελευταία τροποποίηση του ΚΟΚ

ν.3542/2007 (Α' 50)	Τροποποιήσεις διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (κωδ. ν. 2696/1999, Φ.Ε.Κ. 57/Α')
ν.3710/2008 (Α' 216)	Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις Άρθρο 16: Εκπαιδευτές υποψηφίων οδηγών Άρθρο 17: Κυρώσεις για παραβάσεις διατάξεων του Κ.Ο.Κ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Η σύμβαση της Βιέννης

ν. 4266/2014 (Α' 135)	Α) «Κύρωση των τροποποιήσεων: αα) της Σύμβασης για την Οδική Κυκλοφορία & της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση, αβ) της Σύμβασης για την Οδική Σήμανση και Σηματοδότηση, της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας που συμπληρώνει τη Σύμβαση & το Πρωτόκολλο για τις Διαγραμμίσεις της οδού που συμπληρώνει την Ευρωπαϊκή Συμφωνία» και Β) Κωδικοποίηση των διατάξεων των ως άνω Συμβάσεων σε ενιαίο κείμενο
--------------------------	---

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Είναι γεγονός ότι έχουν αναπτυχθεί πολλές στρατηγικές για τη βελτίωση της ασφάλειας των οδηγών στους δρόμους και πολλοί ειδικοί συμμετέχουν στην καλύτερη εξυπηρέτησή τους, από την κυβέρνηση και τους οργανισμούς, ακόμη και από επιστημονικούς ερευνητές μεμονωμένα. Τα οφέλη της ασφάλειας μεγιστοποιούνται, όταν συνεργάζονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και τα συστήματα ασφάλειας επικεντρώνονται στον τελικό αποδέκτη, ο οποίος στο συγκεκριμένο πόνημά μας είναι ο οδηγός. Συνθέτοντας τα κεφάλαια που προηγήθηκαν μπορούμε να συμπεράνουμε ότι: 1) Η κουλτούρα ασφάλειας σε μια χώρα είναι ένας ακόμη παράγοντας που διευκολύνει ή αποθαρρύνει τις συμπεριφορές διακινδύνευσης και μικρές επιμέρους αλλαγές σε ένα ζωντανό σύστημα, όπως αυτό της κουλτούρας, κάνουν την διαφορά στο σύνολο σε βάθος χρόνου . 2) Διαχείριση του κινδύνου σημαίνει την αξιολόγησή του με κρίσεις και αξίες μέσα στο πλαίσιο που φαίνεται ως το πιο αποτελεσματικό και κοινωνικά αποδεκτό ώστε να βοηθήσουμε τους ανθρώπους να ελέγχουν περισσότερο τις ζωές τους. 3) Η οδήγηση ως σύνθετη διεργασία απαιτεί την ομαλή διαχείριση του συναισθήματος, σκέψης και γνωστικών λειτουργιών σε συνδυασμό με μυοσκελετικές κινήσεις. 4) Η σχέση ανάμεσα στην προσωπικότητα του οδηγού και στην επιθετική συμπεριφορά και η διερεύνηση των παραγόντων που ενισχύουν την εκδήλωση της επιθετικότητας στην οδήγηση μας οδηγούν στην ανάγκη διαχείρισής τους. 5) Ο τρόπος ζωής εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις οικονομικές, κοινωνικές, πολιτισμικές μορφές που εμπεριέχει η κοινωνία. Χρειάζεται περισσότερη έρευνα στους υποβόσκοντες μηχανισμούς της οδηγικής συμπεριφοράς ώστε να διαμορφωθεί ένα νέο υγιέστερο πρότυπο. 6) Η συνεισφορά της κούρασης στις συγκρούσεις σε μια άγρυπνη κοινωνία, όπου καταπονημένα άτομα γίνονται πιο επιρρεπή σε λάθη της προσοχής και της μνήμης. Το βιολογικό ρολόι και η καλή ποιότητα ύπνου είναι παράγοντες που φαινομενικά δεν σχετίζονται με την οδήγηση, ωστόσο επηρεάζουν την επικινδυνότητα να συμβεί μια σύγκρουση. 7) Η προαγωγή της υγείας γίνεται όχι μόνον από την Πολιτεία αλλά και από το κοινωνικό και οικογενειακό περιβάλλον του οδηγού, επηρεάζοντάς τον πριν ακόμη αυτός πιάσει το τιμόνι στα χέρια του. 8) Η εφαρμογή καλών πρακτι-

κών σε ευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και δράσεις και φορείς ιδιωτικής πρωτοβουλίας και ενημερωτικές καμπάνιες για την οδική ασφάλεια είναι χρήσιμες, αλλά όχι μόνον. Πρότυπα μέτρα έχουν επιτευχθεί σε ορισμένες ευρωπαϊκές χώρες όπως η Ολλανδία, η Σουηδία, η Ελβετία, η Φινλανδία, το Βέλγιο και αποτελούν έμπνευση καλών πρακτικών για μελλοντικές βελτιώσεις σε εθνικό επίπεδο. Έργα χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση με τάση να προωθούνται περισσότερο οι παρεμβάσεις που έχουν ως ομάδα στόχο τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου (πεζούς, ποδηλάτες, ηλικιωμένους και παιδιά). 9) Σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ δεν υπάρχει ανεξάρτητο μάθημα Κυκλοφοριακής Αγωγής, αντίθετα αυτό υπάγεται σε μία ευρύτερη διδακτική ενότητα. Για να προωθηθεί πιο ενεργά η οδική ασφάλεια στα σχολεία, θα πρέπει πρώτα οι ίδιοι οι εκπαιδευτικοί να εκπαιδευτούν πάνω στο αντικείμενο, ώστε να αυξηθεί το ενδιαφέρον τους, να αποκτήσουν περισσότερα κίνητρα και στη συνέχεια να μεταδώσουν στους μαθητές τις γνώσεις τους. 10) Ο πολιτισμός μιας χώρας αντανακλάται, εκτός των άλλων, και στη συμπεριφορά των οδηγών στον δρόμο, η οποία διαπιστώνεται από τα στοιχεία του επίσημου δείκτη οδικών ατυχημάτων.

Στην Ελλάδα ο αριθμός οδικών ατυχημάτων παραμένει υψηλός παρά την εναρμόνιση του νομοθετικού πλαισίου με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η κεντρική ιδέα σε όλες τις καλές πρακτικές είναι η αλλαγή του οδικού κυκλοφοριακού συστήματος προς ένα σύστημα που να ελαχιστοποιεί όσον το δυνατόν περισσότερο την πιθανότητα ανθρώπινου σφάλματος. Στην Ελλάδα η σύσταση του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας θεωρείται ότι είναι ένα ελπιδοφόρο γεγονός που θα δώσει στο θέμα την έμφαση που χρειάζεται.

Δεν υπάρχει πανάκεια για την ασφάλεια των δρόμων αφού όλοι σκεφτόμαστε ανάλογα με το προσωπικό μας συμφέρον-ενδιαφέρον και την προσωπική μας ανησυχία. Το κοινό απαιτεί καλύτερους δρόμους, οι διάφοροι φορείς ζητούν ασφαλέστερα αυτοκίνητα και οι αρχές ζητούν περισσότερο έλεγχο των οδηγών.

Οι βελτιώσεις των οχημάτων, όσον αφορά την αξιοπιστία και την αντοχή τους σε περίπτωση σύγκρουσης (crashworthiness) και την προστασία των επιβατών, έχουν αυξήσει τη χωρίς κόστος ασφάλεια των οχημάτων αναφορικά με την κινητικότητα και την ευχαρίστηση που προσφέρει η οδήγηση.

Οι υποδομές π.χ. με διαχωριστικά, κολωνάκια, πινακίδες, γραμμές σήμανσης, θα μπορούσαν να μειώσουν τους τραυματισμούς και να βελτιώσουν την ασφάλεια χωρίς να επηρεάσουν την κινητικότητα και, καλώς έχοντων των πραγμάτων, χωρίς να αλλοιωθεί η συμπεριφορά του οδηγού.

Ωστόσο, κατάλληλες και ρεαλιστικές λύσεις προορισμένες να διευρύνουν τις δυνατότητες του οδηγού σε ένα όλο και πιο πυκνό και περίπλοκο οδηγικό περιβάλλον είναι η μεγαλύτερή μας ελπίδα για βελτίωση της οδηγικής ασφάλειας.

Είναι φανερό ότι χρειάζεται να εξερευνηθούν εκτενέστερα δύο σημαντικές μεταβλητές στις επιπτώσεις από τον κίνδυνο που διατρέχει ο Έλληνας οδηγός: η αλλαγή στην αντίληψη του κινδύνου που έχει ατομικά και οι στάσεις του κοινού συλλογικά απέναντι στον κίνδυνο. Οι αντιλήψεις που έχουμε ως κοινό τροποποιούνται άραγε από τα συμπεράσματα των επιστημονικών ερευνών;

Η γνώση μας είναι σχετική με την κουλτούρα μας, επομένως αξίζει τον κόπο να ομαδοποιήσουμε παρόμοιες χώρες της Ευρώπης. Πώς αντιμετωπίζουν αυτές τους κινδύνους από την οδήγηση; Μήπως να κάνουμε ό,τι κάνουν;

Ιδιαίτερα στην εποχή μας που το κοινό έχει ευαισθητοποιηθεί σε θέματα ασφάλειας, είναι σημαντικό να συνεχίσουμε αυτή την συνεργασία και την κοινή ευρωπαϊκή διαδρομή.

Η γνώμη των ειδικών, οι τάσεις που επικρατούν για την ασφάλεια των δρόμων και τα γενικά δεδομένα της χώρας θα έχουν σαν αποτέλεσμα, σίγουρα, πολλά σημεία σύγκλισης. Ομαδοποιώντας τις χώρες θα πρέπει να βρούμε «the best-in-class».

Το σημείο αναφοράς (benchmarking) είναι μια διαδικασία, στην οποία χώρες ή εθνικά αρμόδιοι φορείς μαθαίνουν από τις άλλες χώρες. Είναι μια βάση για να αναπτυχθούν μέτρα και προγράμματα, τα οποία έχουν ως σκοπό να αυξήσουν την επίδοση των χωρών στην ασφάλεια των δρόμων.

Σημαντικό είναι να έχουμε δείκτες απόδοσης της ασφάλειας, δείκτες απόδοσης των πολιτικών (policies) και δείκτες απόδοσης της εφαρμογής των μέτρων που πρέπει να παρθούν. Οι τρεις αυτοί τύποι είναι ενσωματωμένοι στο πλαίσιο της δομής και της κουλτούρας της κάθε χώρας και θεωρούνται βασικές μεταβλητές.

Εξάλλου, έξυπνα συστήματα ασφάλειας για την αντιμετώπιση των συγκρούσεων είναι χαμηλού κόστους και δεν μειώνουν την ευχαρίστηση της οδήγησης στον βαθμό που παραμένουν αόρατα στον οδηγό. Διαχωριστικά, σήματα, λωρίδες ασφαλείας και εγρήγορσης για τους οδηγούς δεν χρειάζονται συμπεριφοριστική προσαρμογή από αυτούς.

Όσον αφορά τη ζώνη ασφαλείας, είναι κοινός τόπος πλέον ο μικρός χρόνος που απαιτείται για να φορεθεί, ελαχιστοποιεί τις συνέπειες από έναν μείζονα τραυματισμό, ενώ, εάν δεν έχει φορεθεί από πριν, τις μεγιστοποιεί.

Όλοι αυτοί οι έλεγχοι που γίνονται για τη μείωση της ταχύτητας είναι πλέον αποδεκτοί στους περισσότερους Ευρωπαίους οδηγούς (π.χ. επιβολή ήπιας κυκλοφορίας). Για άλλους οδηγούς, ωστόσο, δεν είναι τόσο αποδεκτοί (π.χ. αυτούς που τους αρέσει η ανάπτυξη ταχύτητας).

Αυτό που χρειαζόμαστε ως χώρα σίγουρα είναι καινοτόμες πρωτοβουλίες που θα συγχρονίζονται μεν στα πλαίσια που έχουν θέσει οι ευρωπαϊκοί θεσμοί, αλλά με βάση την τοπική μας κουλτούρα, αποφεύγοντας άλλη μια εφαρμογή μέτρων που θα αποτελούσαν ξένο σώμα για την χώρα και τον τρόπο ζωής των πολιτών της.

Τέλος, παρ' όλες τις προσπάθειες επέμβασης στο περιβάλλον του οδηγού, την αξιοπιστία του αυτοκινήτου και τις φιλικές τεχνολογικές παρεμβάσεις στο ίδιο το όχημα, ο οδηγός παραμένει ο τελικός και κύριος αποδέκτης. Αυτός χρειάζεται να προσαρμόζεται σε οποιεσδήποτε αλλαγές και οι αλλαγές του οδικού συστήματος στη σύγχρονη εποχή πρέπει να λαμβάνουν υπόψιν τους και τους άλλους χρήστες του οδικού περιβάλλοντος, όπως πεζούς, ποδηλάτες, δικυκλιστές γενικά, ηλικιωμένους, παιδιά καθώς και τους άλλους οδηγούς.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΠΙΛΕΓΜΕΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ

Διεθνείς οργανισμοί

ECMT	European Conference of Ministers of Transport
ETSC	European Transport Safety Council
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
WHO	World Health Organisation

European Commission (of the European Union).

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_el.htm

World Health Organization (WHO)

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/transport-and-health>

UNECE Worldwide List of Road Safety Organizations websites

<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rslin.html>

<http://www.eea.europa.eu/policy-documents/unece-who-transport-health-and>

<http://www.internationaltransportforum.org/>

Εθνικοί οργανισμοί που ασχολούνται με την έρευνα για την οδική ασφάλεια

Ministry of Transport and Communications, <http://www.yme.gr/>

Υπουργείο Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης

<http://www.moh.gov.gr/> ec.europa.eu/transport/road_safety/

Φορείς που εμπλέκονται στην καταγραφή των ατυχημάτων

<http://www.moh.gov.gr/>

- Κέντρο Έρευνας και Πρόληψης Ατυχημάτων. Το (Κ.Ε.Π.Α.) ιδρύθηκε το 1991 με υπουργική πρωτοβουλία και πρωταρχικό στόχο την έρευνα, πρόληψη και μείωση των ατυχημάτων στη χώρα. Το Κέντρο εδρεύει στο Εργαστήριο Υγιεινής, Επιδημιολογίας και Ιατρικής Στατιστικής της Ιατρικής Σχολής. Χρηματοδοτείται από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, καθώς επίσης και από την Ε.Ε. Στα 16 χρόνια λειτουργίας του το Κ.Ε.Π.Α. έχει δημιουργήσει τη μοναδική –σε εθνικό επίπεδο– βάση δεδομένων για τα ατυχήματα, βάσει στατιστικών μελετών, οργανώνει προγράμματα εθνικής δράσης, ενημερώνει και κινητοποιεί το κοινωνικό σύνολο σε θέματα ασφάλειας και εργάζεται σταθερά στην κατεύθυνση της ανάπτυξης εθνικής και ευρωπαϊκής στρατηγικής για τον έλεγχο των ατυχημάτων.
- Εθνική Στατιστική Υπηρεσία και Υπηρεσίες άλλων εμπλεκόμενων φορέων (Ι.Κ.Α., Τροχαία, κ.λπ.).
- Υπουργεία (Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Δημόσιας Τάξης, Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων) μέσω διάφορων προγραμμάτων τους. Οι φορείς που ασχολούνται με την αντιμετώπιση και αποκατάσταση των ακούσιων σωματικών κακώσεων είναι οι εξής:
- Εθνικό Κέντρο Αντιμετώπισης Βλάβης.
- Σωστικά Συνεργεία Τροχαίας και Πυροσβεστικής Υπηρεσίας.
- Τμήματα Επειγόντων Περιστατικών.
- Μονάδες Εντατικής Θεραπείας.
- Κέντρα Αποκατάστασης του Ε.Σ.Υ.

Πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα

Traffic Research Center of Finland <http://www.liikennetutkimuskeskus.fi/>

Accident Research Unit Hannover <http://www.evu-nl.org/>

Centre of Study and Research on Road Safety (CIRSS), Department of Public Health, Experimental and Forensic Medicine, University of Pavia

<http://spmsf.unipv.eu/>

Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας

Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας ΤΕΙ Κρήτης. <http://lahers.seyp.teicrete.gr/>

Hellenic Institute for Occupational Health and Safety www.elinyae.gr/

Επαγγελματική και Περιβαλλοντική Υγεία Ιατρική Σχολή Αθηνών ΕΚΠΑ

<http://school.med.uoa.gr/>

ΜΚΟ

- Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς». Το Ινστιτούτο έχει ως άμεσο στόχο την προώθηση δραστηριοτήτων σε θέματα, τα οποία προάγουν την οδική ασφάλεια, την κυκλοφοριακή αγωγή, τη μελέτη, έρευνα, ενημέρωση και εκπαίδευση, με απώτερο σκοπό την πρόληψη και μείωση των τροχαίων ατυχημάτων. <http://www.ioas.gr/en/>
- Η Ε.Υ.Θ.Υ.Τ.Α., ή Εταιρία Υποστήριξης Θυμάτων Τροχαίων Ατυχημάτων, είναι ένας μη-κυβερνητικός οργανισμός, στον χώρο της οδικής ασφάλειας. Είναι ενεργό μέλος της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας για τα Θύματα των Τροχαίων Ατυχημάτων (Σύμβουλος του Ο.Η.Ε.) και έχει δημιουργήσει ένα δίκτυο στον ελλαδικό χώρο που καλύπτει τις τοπικές ανάγκες με συνεχή δραστηριοποίηση. <http://efthita-rodos.blogspot.gr/>
Responsible Young Drivers (RYD) <http://www.ryd.be>
SOS ΤΡΟΧΑΙΑ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ, <http://soste.gr/>
www.disabled.gr/
www.ecocity.gr/
Ε.Σ.Υ.ΠΡΟ.ΤΑ www.cretadrive.gr/http://polentaspark.weebly.com



Laboratory of Health and Road Safety
Εργαστήριο Μελέτης Συμπεριφορών Υγείας και Οδικής Ασφάλειας
 Τμήμα Κοινωνικής Εργασίας ΤΕΙ Κρήτης
 71004 Ηράκλειο | Κρήτη
 Τηλ. 2810 379514/28 | Φαξ 2810 251147
<http://lahers.seyp.teicrete.gr/>

ISBN: 978-618-5221-00-3



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης

