

ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ με το Ίδρυμα VINCI Autoroutes για υπεύθυνα οδήγηση

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΓΚΕΦΑΛΟΣ ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ

ΠΡΟΣΟΧΗ

SMS, ΤΗΛΕΦΩΝΟ, GPS: ΜΟΙΡΑΙΑ ΔΙΑΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ

ΠΤΥΧΕΣ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑΣ

Η ΨΕΥΔΑΙΣΘΗΣΗ ΤΟΥ «ΚΑΛΥΤΕΡΟΥ ΟΔΗΓΟΥ»

ΑΓΕΝΕΙΑ

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΑΣ ΚΑΝΕΙ ΕΠΙΘΕΤΙΚΟΥΣ

ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΙΚΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ (NUDGES)

ΠΩΣ ΒΕΛΤΙΩΝΕΤΑΙ Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ρ. 4-6

Jean-Philippe Lachaux SMS, τηλέφωνο, GPS: μοιραία διάσπαση προσοχής...

ρ* 7-9

Stéphanie Bordel & Alain Somat Η ψευδαίσθηση του «καλύτερου οδηγού»

ρ. 10-11

Laurent BEGUE Το αυτοκίνητο μας κάνει επιθετικούς

ρ. 12-13

Coralie Chevallier & Nicolas Baumard Πώς βελτιώνεται η συμπεριφορά των οδηγών

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΕΓΚΕΦΑΛΟΣ ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ

Διακοπές! Για τους μεν, οι ζεστές θαλάσσιες ακτές, για τους δε η καθαρότητα των κορυφών ή τα πράσινα λιβάδια. Ωστόσο, για τους πολλούς πρόκειται για ένα ταξίδι με το αυτοκίνητο, δηλαδή περίπου 30 εκατ. μετακινήσεις στους δρόμους. Πώς να παραμείνει κανείς ήρεμος και προσεκτικός σε αυτήν τη βεβαρυμμένη περίοδο, πολλές φορές κουραστική ακόμα και αγχωτική;

Το Ίδρυμα «Fondation VINCI Autoroutes pour une conduite responsable» και το περιοδικό *Cerveau & Psycho* ένωσαν τις δυνάμεις τους για να προτείνουν μια αποκωδικοποίηση της συμπεριφοράς των συμπολιτών μας στον δρόμο και για να καταγράψουν τα βασικά χαρακτηριστικά, προτείνοντας παράλληλα πιθανότητες βελτίωσης. Πώς βιώνουμε την εισβολή των ψηφιακών εργαλείων στο αυτοκίνητο; Σε ποιες περιστάσεις συμπεριφερόμαστε επικίνδυνα ή επιθετικά και πώς το συνειδητοποιούμε; Πώς μπορούμε να βελτιώσουμε τη συμπεριφορά μας στον δρόμο;

Για τον σκοπό αυτόν, το Ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes που συστάθηκε το 2011 για την ενημέρωση του κοινού σχετικά με τις προκλήσεις της οδικής ασφάλειας και για τη βελτίωση της συμπεριφοράς με στόχο τη μεγαλύτερη υπευθυνότητα και ασφάλεια, ανέθεσε τη διεξαγωγή έρευνας η οποία πραγματοποιήθηκε από το Ινστιτούτο Ipsos σε 1.000 άτομα στη Γαλλία που προέρχονται από διαφορετικές περιοχές και αποτελούν ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του πληθυσμού, ώστε να δοθούν απαντήσεις στα παραπάνω ερωτήματα. Τα αποτελέσματα του Βαρόμετρου υπεύθυνης οδήγησης ανέλυσαν ψυχολόγοι και ειδικοί της ανθρώπινης συμπεριφοράς. Η άποψή τους, που παρουσιάζεται σε αυτό το ειδικό αφιέρωμα, μας επιτρέπει να εντοπίσουμε τις βασικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο εγκέφαλός μας κατά τη διάρκεια μεγάλων ταξιδιών: διάσπαση προσοχής, υπνηλία, ευερεθιστότητα, ψευδαίσθηση ότι τα ελέγχουμε όλα, κ.ά.

Αφού τελικά, ο δικός μας εγκέφαλος είναι αυτός που συχνά μας «κάνει κόλπα» όταν είμαστε στο τιμόνι. Επιρρεπής σε διάφορα γνωσιακά ή συναισθηματικά σφάλματα, ελκυσμένος από τις οθόνες που παίρνουμε μαζί μας, έτοιμος να θυμώσει ή να κατηγορήσει άλλους, δεν είναι πάντα τόσο αξιόπιστος όσο θα θέλαμε. Αφού διαβάσετε το αφιέρωμα αυτό, εύκολα θα σημειώσετε, παρατηρώντας τον εαυτό σας όταν οδηγείτε, τις στιγμές όπου συμβαίνουν αυτά τα σφάλματα και μάλιστα μπορείτε να μιλήσετε για αυτά στους συνεπιβάτες σας. Έτσι θα γίνετε συνειδητοποιημένοι, υπεύθυνοι οδηγοί ικανοί να έχετε με το μέρος σας όλες τις θετικές επιλογές για να περάσετε πολύ όμορφες διακοπές.

SMS, ΤΗΛΕΦΩΝΟ, GPS: ΜΟΙΡΑΙΑ ΑΠΟΣΠΑΣΗ ΠΡΟΣΟΧΗΣ...

του *Jean-Philippe Lachaux*, Διευθυντή έρευνας του Ερευνητικού Κέντρου Νευρο-επιστημών της Λυών, μέλος της ομάδας «Εγκεφαλική Δυναμική και Γνωστική Επιστήμη».

Όταν χρησιμοποιούμε το έξυπνο κινητό μας τηλέφωνο ενώ οδηγούμε, πραγματικά ξεχνάμε ότι οδηγούμε. Επομένως, ο κίνδυνος είναι άμεσος. Πώς να περιορίσουμε την πρακτική αυτή;

Ακριβώς τη στιγμή που πολλοί είμαστε έτοιμοι να φύγουμε για να διασχίσουμε τη χώρα με το αυτοκίνητο, το Βαρόμετρο Υπεύθυνης Οδήγησης που πραγματοποιείται από το Ινστιτούτο Ipsos για λογαριασμό του Ιδρύματος Fondation VINCI Autoroutes πρέπει να μας ανησυχήσει. Το ένα τέταρτο των οδηγών διαβάζουν ή γράφουν γραπτά μηνύματα στο κινητό τους τηλέφωνο ενώ οδηγούν! Φυλαχθείτε!

Πώς εξηγείται μια τόσο επικίνδυνη συμπεριφορά; Μπορούμε να φανταστούμε πολλούς λόγους που μας ωθούν να διαβάσουμε ή να απαντήσουμε στα μηνύματά μας ενώ οδηγούμε, όπως να επικοινωνήσουμε με τα άτομα που θα συναντήσουμε, να βεβαιωθούμε ότι δεν έχουν ξεχάσει κάτι, να σημειώσουμε μια σημαντική ιδέα, να βεβαιωθούμε ότι ένας συνάδελφος πήρε πράγματι το e-mail που του στείλαμε βιαστικά πριν φύγουμε από το γραφείο... ή απλώς να καταπολεμήσουμε τη βαρεμάρα της οδήγησης. Αλλά κυρίως, ένας είναι ο πραγματικός λόγος που μας ωθεί να επιτρέψουμε στον εαυτό μας να το κάνει: δεν εκτιμούμε σωστά ότι η οδήγηση απαιτεί τη συνεχή προσοχή μας!

Για να δικαιολογηθούμε, είναι αλήθεια ότι η οδήγηση ενός οχήματος σε συνήθεις κυκλοφοριακές συνθήκες δεν φαίνεται να απαιτεί απόλυτη και συνεχή συγκέντρωση, για δύο λόγους: πρώτον, διότι οι τεχνικές κινήσεις που αφορούν την ίδια την οδήγηση (αλλαγή ταχυτήτων κ.ά.) είναι σε μεγάλο βαθμό αυτοματοποιημένες και μπορούν να γίνουν αποτελεσματικά αφιερώνοντας πολύ λιγότερη προσοχή σε σχέση με την περίοδο που τις μάθαμε, αφού αυτό είναι το ίδιο του αυτοματισμού. Δεύτερον, διότι ο εγκέφαλός μας διαθέτει ένα σύστημα «πρόγνωσης» που του επιτρέπει με βάση ορισμένες σημαντικές ενδείξεις να προβλέπει πώς θα εξελιχθεί μια κατάσταση στο άμεσο μέλλον. Με άλλα λόγια, οι πληροφορίες που λαμβάνονται σε κλάσματα του δευτερολέπτου αναφορικά με τα χαρακτηριστικά του δρόμου, την απόσταση και την επιτάχυνση των άλλων οχημάτων επαρκούν για να προβλεφθεί η κατάστασή τους στο πολύ άμεσο μέλλον. Όμως προσοχή, γιατί εκεί βρίσκεται η καρδιά του προβλήματος. Ο χρόνος κατά τον οποίο ισχύει αυτή η πρόβλεψη είναι εξαιρετικά μικρός, της τάξεως μόλις του ενός δευτερολέπτου. Δηλαδή όσο χρειάζεται για να ρίξεις κανείς μια ματιά στον καθρέφτη ή σε μια πινακίδα ή να περάσει από το μυαλό του μια σκέψη. Τίποτα περισσότερο!

Μετά το δευτερόλεπτο, σε πιο ήρεμες κυκλοφοριακές συνθήκες, η πρόβλεψη που κάνει ο εγκέφαλός μας με βάση τις πληροφορίες που λαμβάνει γίνεται επισφαλής και μάλιστα μοιραία εσφαλμένη, αν το όχημα μπροστά μας ξαφνικά φρενάρει. Όμως, το ένα δευτερόλεπτο δεν αρκεί για να ρίξει κανείς μια ματιά σε ένα γραπτό μήνυμα SMS που μόλις έλαβε ούτε για να προγραμματίσει ξανά το GPS για να βρει ένα βενζινάδικο

στον δρόμο του ή για να φορτώσει μια λίστα τραγουδιών και πόσο μάλλον για να ξεκλειδώσει ένα μικρό τάμπλετ για το μικρό παιδί του που βρίσκεται στο πίσω κάθισμα και θέλει το παιχνίδι του! Αυτό ισχύει τόσο όταν ταξιδεύουμε με μεγάλη ταχύτητα στον αυτοκινητόδρομο όσο και μέσα στην πόλη, αφού ακόμα και αν οδηγείτε λιγότερο γρήγορα, το σύνολο των γεγονότων που μπορεί να απαιτήσουν μια ταχεία αντίδραση από εσάς είναι πολύ μεγαλύτερο όπως για παράδειγμα, ένας μαθητής που διασχίζει τον δρόμο τρέχοντας καθώς κατεβαίνει από το λεωφορείο, ένας ποδηλάτης που χάνει την ισορροπία του, μια γάτα που πετάγεται στις ρόδες σας κ.λπ.. Ο εγκέφαλός σας δεν μπορεί να προβλέψει όλα όσα μπορεί να συμβούν και προβλέπει εξ ορισμού ότι τίποτα το ιδιαίτερο δεν θα συμβεί, αφού αυτό συμβαίνει τις περισσότερες φορές! Επομένως, στις καθημερινές σύντομες διαδρομές μέσα στην πόλη πρέπει να είμαστε πιο προσεκτικοί, και κυρίως σε αυτές που κάνουμε συχνά με το επίπεδο της προσοχής μας να είναι αυτό ενός ατόμου που κινείται από το δωμάτιό του προς το μπάνιο. Βοήθεια!!!

Ο ΠΕΙΡΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΠΟΣΠΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΧΗΣ

Αν καμιά φορά θεωρείτε ότι φτάνετε στον προορισμό σας χωρίς να θυμάστε καθόλου τι είδατε στον δρόμο, σαν να οδηγούσατε με κλειστά τα μάτια χαμένοι στις σκέψεις σας, καλό είναι να γνωρίζετε ότι αυτό δεν είναι παρά μια εντύπωση: οι σκέψεις σας δεν είναι συνεχείς σε τέτοιο βαθμό που εμποδίζουν την τακτική λήψη, κάθε δευτερόλεπτο, οπτικών πληροφοριών που απαιτούνται για την οδήγηση: έχετε κοιτάξει προσεκτικά τον δρόμο, αλλά χωρίς να τον απομνημονεύετε (αφού δεν συγκρατούμε παρά πολύ μικρό ποσοστό των όσων βλέπουμε). Απλώς, ο εγκέφαλός μας προσπαθεί αυθορμήτως να χρησιμοποιήσει ξανά όλους τους γνωστικούς πόρους που δεν θεωρεί σημαντικούς για την οδήγηση. Αυτό κοινώς ονομάζεται «χρόνος κατά τον οποίο ο εγκέφαλος είναι διαθέσιμος». Οι πόροι αυτοί χρησιμοποιούνται από έναν εντυπωσιακό γνωσιακό μηχανισμό που όχι μόνο μπορεί να θεωρήσει σε μια συγκεκριμένη στιγμή το άμεσο πλαίσιο όπου βρισκόμαστε τη συγκεκριμένη στιγμή, π.χ. το αυτοκίνητο, τον δρόμο, αλλά και να προσομοιώσει νοερώς το γενικότερο πλαίσιο, τον κόσμο, όπου εξελισσόμεθα συνήθως με τους ανθρώπους που ζουν σε αυτόν και ό,τι πρέπει να κάνουμε με αυτούς, όλα αυτά τα τόσο σημαντικά πράγματα που πρέπει να κάνουμε.

Ωστόσο, δεν μπορούμε να κάνουμε και πολύ διαφορετικά πράγματα από το να σκεφτούμε ολόκληρο τον μικρό μας κόσμο, αυτό που ο εγκέφαλός μας γνωρίζει σε γενικές γραμμές να κάνει καθώς οδηγούμε. Με κολλημένα τα μάτια στον δρόμο, δείχνουμε εμπιστοσύνη σε ένα σύνολο πεδίων του εγκεφάλου μας που ονομάζουμε το υπο-δίκτυο της προσοχής ή άλλως «κοιλιακής περιοχής» η λειτουργία του οποίου είναι να εντοπίζει τα σημαντικά συμβάντα, όπως το αυτοκίνητο που φρενάρει ακριβώς μπροστά μας, για να μπορούμε να αντιδρούμε. Έτσι, αντιδρούμε εγκαίρως, με την προϋπόθεση βέβαια ότι δεν είμαστε τελείως χαμένοι στις σκέψεις μας.

Η παρουσία ενός τηλεφώνου κοντά στον οδηγό περιπλέκει σημαντικά την κατάσταση, αφού τα έξυπνα κινητά τηλέφωνα έφεραν στο αυτοκίνητό μας έναν ολόκληρο κόσμο που παλαιότερα δεν είχε θέση στο αυτοκίνητο. Θα θυμάστε ίσως το αστείο που έλεγε πώς χωράνε τέσσερις ελέφαντες σε ένα 2CV (απάντηση: δύο μπροστά και δύο πίσω). Με τα τηλέφωνα, βρήκαμε τον τρόπο να χωρέσουμε στο αυτοκίνητό μας όχι μόνο τέσσερις ελέφαντες αλλά και όλους του συναδέλφους μας, όλη την οικογένειά μας, όλους τους φίλους μας, τον υπάλληλο στο γκισέ της

τράπεζας, τον υπάλληλο της βιβλιοθήκης... Έτσι μπορούμε σήμερα να αλληλεπιδρούμε πραγματικά μαζί τους. Ο πειρασμός είναι λοιπόν μεγάλος ώστε όλες τις μικρές στιγμές που φαίνεται ότι δεν συμβαίνει τίποτα, που θεωρούμε ότι δεν χρειάζεται πλέον να έχουμε τεταμένη την προσοχή μας, να χρησιμοποιήσουμε αυτή την προσοχή μας σε κάτι άλλο, πιο παραγωγικό ή διασκεδαστικό. Τα τηλέφωνα μας επιτρέπουν να γεμίσουμε αυτά τα μικρά κενά με πολύ μεγάλη ευκολία, αφού μέσα σε λίγα δευτερόλεπτα μπορούμε να ελέγξουμε τα e-mails και τα SMS μας ή ακόμα και να γράψουμε ένα μήνυμα. Όμως, ακριβώς αυτά τα λίγα δευτερόλεπτα είναι πάρα πολλά, πολύ μεγάλος χρόνος.

Η οδήγηση έχει το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ότι είναι από τις εξαιρετικά σπάνιες περιπτώσεις όπου καθυστέρηση ενός κλάσματος του δευτερολέπτου μπορεί να έχει καταστρεπτικές συνέπειες. Εκτός αν είστε δρομέας αγώνων, η ζωή σας δεν θα αλλάξει δραματικά για ένα δέκατο του δευτερολέπτου, εκτός βέβαια αν οδηγείτε! Όμως, ο επαναπροσανατολισμός της προσοχής σας γίνεται πολύ βραδύτερα και λιγότερο αποτελεσματικά όταν είστε απασχολημένοι με το κινητό σας τηλέφωνο.

Αυτό συμβαίνει πρώτον διότι η αλληλεπίδραση με το κινητό απαιτεί ένα σύνολο κινήσεων χειρισμού και την ανακατεύθυνση της προσοχής και του βλέμματος μακριά από τον δρόμο. Η ομάδα μου κι εγώ πρόσφατα κάναμε ένα πείραμα που μας επέτρεψε να καταδείξουμε ότι απλώς η προσεκτική ανάγνωση ενός μικρού κειμένου μειώνει στιγμιαία την ευαισθησία μας σε ό,τι συμβαίνει γύρω μας, σύμφωνα με ένα φαινόμενο περιορισμού του πεδίου της προσοχής μας. Στο πείραμα αυτό, μετρήσαμε τη δραστηριότητα τμήματος του εγκεφάλου που επεξεργάζεται τις πληροφορίες που έρχονται από την περιφέρεια του οπτικού πεδίου. Έτσι, όταν τα άτομα συγκεντρώνονται στη λέξη που εμφανίζεται στο κέντρο της οθόνης, αυτή η ζώνη που είναι αφιερωμένη στην περιφερειακή όραση ουσιαστικά εξαφανίζεται.

ΤΥΦΛΟΙ ΣΕ Ο,ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ ΕΞΩ

Κατόπιν και κυρίως ο επαναπροσανατολισμός της προσοχής μας καθυστερεί όταν υπάρχει κάποιο κινητό τηλέφωνο, διότι από τη στιγμή που στρεφόμαστε προς αυτό το αντικείμενο, η βασική μας πρόθεση δεν είναι πλέον η οδήγηση, η οποία περνά σε δεύτερο πλάνο σε αυτό που ονομάζουμε προδρομική μνήμη, δηλαδή τη μνήμη που αναφέρεται σε δραστηριότητες που πρέπει να κάνουμε στο μέλλον. Όσο παράξενο και αν μοιάζει αυτό, προσωρινά ξεχνάμε ότι εκείνη τη στιγμή οδηγούμε, και αυτή η στιγμιαία λήθη μπορεί να παραταθεί υπό την επίδραση αυτού που ονομάζω «παγίδευση» της προσοχής: μια σειρά από γνωστικές αντιδράσεις, συναισθηματικές και κινητήριες που μεγαλώνει ακόμα περισσότερο όταν αυτό που διαβάζουμε στην οθόνη αφορά πράγματα που μας ενδιαφέρουν ή που μας απασχολούν προσωπικά.

Η όλη αυτή κατάσταση επιδεινώνεται ακόμα περισσότερο από την κόπωση, η οποία μειώνει την αποτελεσματικότητα του πρόσθιου τμήματος του εγκεφάλου μας, του προμετωπιαίου φλοιού του εγκεφάλου, μία από τις λειτουργίες του οποίου είναι η τάχιστη διαχείριση της κατανομής των στοιχείων της προσοχής με βάση μια γενική θεώρηση της κατάστασης της στιγμής. Ο προμετωπιαίος φλοιός του εγκεφάλου, για παράδειγμα, είναι υπεύθυνος για τον περιορισμό των επιπτώσεων στην προσοχή μας όλων των μικρών παλμών που νιώθουμε κοιτώντας απλώς το κινητό μας τηλέφωνο (Μου απάντησε ο τάδε; Τι λένε οι ειδήσεις;) Αυτό είναι πολύ ανησυχητικό, κυρίως σε

μια περίοδο όπου ο χρόνος που οι ενήλικες και επομένως οι οδηγοί αφιερώνουν στον ύπνο μειώνεται ολοένα και περισσότερο κάθε χρόνο.

Η ΔΙΑΣΠΑΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΟΧΗΣ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Γάλλοι οδηγοί που έχουν συνείδηση του κινδύνου της διάσπαση προσοχής κατά την οδήγηση:

55%

Την θεωρούν βασική αιτία θανατηφόρων δυστυχημάτων στον δρόμο

7%

Δηλώνουν ότι είχαν ή παρ' ολίγον να είχαν ατύχημα λόγω χρήσης κινητού στο αυτοκίνητο

86%

Δηλώνουν πρόθυμοι να μην τηλεφωνήσουν ποτέ ξανά όταν οδηγούν, ώστε να μειωθεί ο αριθμός θανάτων στον δρόμο

αλλά τους αποσπούν πολύ την προσοχή οι συνδεδεμένες συσκευές:

44%

Τηλεφωνούν μέσω Bluetooth

38%

Ρυθμίζουν το GPS ενώ οδηγούν

21%

Τηλεφωνούν χωρίς hands free ή χωρίς ακουστικά

26%

Γράφουν ή διαβάζουν SMS ή e-mails

21%

Αναφέρουν συμβάντα μέσω κάποιας εφαρμογής.

Βιβλιογραφία

J. P. Lachaux, *Le Cerveau attentif: contrôle, maîtrise, lâcher-prise*, Odile Jacob, 2011.

M. Land & B. Tatler, Looking and acting: vision and eye movements in natural behaviour, *Oxford University Press*, chap. 7, 2009.

M. Corbetta, G. Patel & G. L. Shulman, The reorienting System of the human brain: from environment to theory of mind, *Neuron*, vol. 58(3), pp. 306-324, 2008.

Η ΨΕΥΔΑΙΣΘΗΣΗ ΤΟΥ «ΚΑΛΥΤΕΡΟΥ ΟΔΗΓΟΥ»

της *Stéphanie Bordel*, ερευνήτριας κοινωνικής ψυχολογίας στο Κέντρο Μελετών Κινδύνων, Περιβάλλοντος, Κινητικότητας και Χωροταξίας (Cerema), και του *Alain Somat*, Καθ. κοινωνικής ψυχολογίας στο Πανεπιστήμιο Rennes-2.

Όλοι μας, ο καθένας με τον τρόπο του, θεωρούμε ότι οδηγούμε καλύτερα και με μεγαλύτερη ασφάλεια από τους άλλους. Αυτό οφείλεται σε ψυχολογικά σφάλματα που αλλοιώνουν την κρίση μας. Αν το συνειδητοποιήσουμε, θα μειώσουμε τους κινδύνους.

«Όλοι οδηγούν σαν τους τρελούς, κάνουν ό,τι τους κατέβει και θέτουν τη ζωή των άλλων σε κίνδυνο!» Ποιος δεν είπε ποτέ αυτές τις φράσεις; Ωστόσο, σπάνια είναι κανείς τόσο επικριτικός με τον εαυτό του. Τέτοιες ψυχολογικές ψευδαισθήσεις αναδεικνύουν τα αποτελέσματα του Βαρόμετρου του Ιδρύματος Fondation VINCI Autoroutes. Υπάρχει ένας παραμορφωτικός καθρέφτης που μας κάνει να θεωρούμε προβληματική τη συμπεριφορά των άλλων οδηγών, αποκρύπτοντας παράλληλα τις δικές μας αδυναμίες. Έτσι, αν και το 36% των ερωτηθέντων Γάλλων δηλώνει ότι η ταχύτητα είναι η βασική αιτία των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων, μόνο το 11% αναφέρει την υπερβολική ταχύτητα ως την πιο επικίνδυνη συμπεριφορά, ενώ το 89% των ατόμων που ερωτήθηκαν παραδέχεται ότι έχει υπερβεί κατά λίγα χιλιόμετρα το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας. Παρατηρούμε αντίστοιχα αποτελέσματα και για άλλες επικίνδυνες συμπεριφορές, όπως η διάσπαση προσοχής ή η κατανάλωση οινοπνευματωδών ή ψυχοτρόπων ουσιών.

Παράλληλα, οι οδηγοί δεν θεωρούν τον εαυτό τους ούτε ανεύθυνο ούτε επικίνδυνο: τους επιθετικούς αυτούς προσδιορισμούς δεν διάλεξαν τα άτομα που ερωτήθηκαν στη Γαλλία για να αξιολογήσουν την οδήγησή τους (2%). Επίσης, μόλις το 16% των ερωτηθέντων επιλέγουν τουλάχιστον έναν αρνητικό επιθετικό προσδιορισμό για να περιγράψουν τον εαυτό τους, ενώ το 98% αναφέρει τουλάχιστον έναν θετικό επιθετικό προσδιορισμό, σημειώνοντας κυρίως ότι είναι προσεκτικοί (76) ή ήρεμοι (47%). Αντιθέτως, όταν πρόκειται να χαρακτηρίσουν τους άλλους οδηγούς, είναι πιο αυστηροί: 86% επιλέγουν τη χρήση ενός αρνητικού επιθετικού προσδιορισμού για να τους περιγράψουν, θεωρώντας τους ανεύθυνους (49%) ή επικίνδυνους (44%). Δεν αποτελεί έκπληξη ότι μόλις το 28% χρησιμοποιεί τουλάχιστον έναν θετικό επιθετικό προσδιορισμό για να μιλήσει για τους άλλους, τους οποίους θεωρεί προσεκτικούς μόλις το 14% των ερωτηθέντων και ήρεμους μόλις το 8% των συμμετεχόντων στην έρευνα.

Θεωρούμε ότι τα ατυχήματα συμβαίνουν μόνο στους άλλους διότι πέφτουμε θύματα ενός γνωσιακού σφάλματος: της συγκριτικής αισιοδοξίας

Η ΠΑΓΙΔΑ: ΤΟ ΣΦΑΛΜΑ ΤΗΣ ΑΥΤΟ-ΕΝΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Πώς μπορεί κανείς να κατανοήσει τις συμπεριφορές και τις κρίσεις που εκ πρώτης όψεως μοιάζουν αντιφατικές; Πώς εξηγείται ότι έχουμε συνείδηση των κινδύνων, θεωρώντας παράλληλα ότι δεν είμαστε επικίνδυνοι, ενώ υιοθετούμε ακριβώς τις συμπεριφορές που γνωρίζουμε ότι είναι επικίνδυνες; Γιατί είμαστε τόσο επιεικείς με τους εαυτούς μας και τόσο αυστηροί με τους άλλους; Πρόκειται για παράδοξα που η κοινωνική ψυχολογία προσπάθησε να εξετάσει αν όχι να διαλευκάνει. Από το 1930,

ο καθηγητής ψυχολογίας Richard La Piere στο Πανεπιστήμιο του Stanford υπογράμμισε την αδύναμη σχέση μεταξύ ιδεών και συμπεριφορών. Σε ένα από τα πρώτα πειράματα που πραγματοποιήθηκαν σχετικά με αυτή την ανακολουθία, εξέτασε 251 ξενοδοχεία στις Ηνωμένες Πολιτείες, ρωτώντας τους αν δέχονταν να φιλοξενήσουν ένα ζευγάρι Κινέζων. Ενώ το 92% έδωσε αρνητική απάντηση, σχεδόν όλοι δέχονταν να φιλοξενήσουν το ζευγάρι αυτό όταν παρουσιαζόταν μπροστά τους. Εμφανές χάσμα μεταξύ προθέσεων και πράξεων. Το ίδιο ισχύει και στον τομέα της οδικής ασφάλειας.

Αυτή η έλλειψη συνάφειας οφείλεται στην απουσία λογικής ή στη διαφορετική λογική που οδηγεί αφενός στο να πειστεί το άτομο ότι είναι επικίνδυνο να τρέχει με υπερβολική ταχύτητα και αφετέρου να συνεχίζει να υπερβαίνει τα όρια; Γνωρίζουμε το ψυχολογικό σφάλμα που ονομάζεται σφάλμα αυτό-ενδοτικότητας, που κάνει τα άτομα να επικαλούνται δικούς τους εσωτερικούς παράγοντες για να εξηγήσουν τα θετικά γεγονότα και εξωτερικούς προς αυτά παράγοντες για να εξηγήσουν τα αρνητικά γεγονότα. Το φαινόμενο αυτό εντοπίστηκε το 1964 από τον αμερικανό ψυχολόγο Thomas Johnson και τους συναδέλφους του, που παρατήρησαν ότι οι εκπαιδευτικοί έχουν μάλλον την τάση να εξηγούν την επιτυχία των μαθητών τους αναφερόμενοι στις εξαιρετικές παιδαγωγικές ικανότητες των ιδίων ενώ τις αποτυχίες των μαθητών τους παραπέμποντας στις μαθησιακές τους δυσκολίες. Αντιστοίχως, ένας μαθητής παραπονιέται για ένα θέμα που είναι εκτός ύλης, για μια κρίση ημικρανίας ή ένα απροσδόκητο γεγονός στις εξετάσεις.

Στον δρόμο, συμβαίνει το ίδιο. Θεωρούμε ότι είμαστε προσεκτικοί (εσωτερικό χαρακτηριστικό, και έτσι είμαστε προσεκτικοί στις περισσότερες των περιπτώσεων) και ταυτόχρονα υιοθετούμε συμπεριφορές που δεν είναι (αφού υπαγορεύονται από τις περιστάσεις στις οποίες βρισκόμαστε – εξωτερική εξήγηση). Με λίγα λόγια, είμαι προσεκτικός, αλλά εκείνη την ημέρα έπρεπε να τρέξω περισσότερο γιατί θα έχανα το αεροπλάνο. Δεν φταίω εγώ, αλλά η ώρα της πτήσης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, κ.ά.

ΤΟ ΣΦΑΛΜΑ ΤΗΣ ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑΣ

Μια άλλη μορφή εσφαλμένης «λογικής» είναι αυτή που κάνει τον οδηγό να θεωρεί ότι τα θετικά συμβάντα συμβαίνουν πιο συχνά σε αυτόν από ό,τι στους άλλους. Αυτή η «συγκριτική» αισιοδοξία εμφανίζεται πράγματι σε όλους τους τομείς της ζωής, όπως εξήγησαν το 2002 οι ψυχολόγοι Isabelle Milhabet, Olivier Desrichard και Jean-François Verlhac, των Πανεπιστημίων Nice-Sophia-Antipoli, Γενεύης και Paris-Nanterre. Για παράδειγμα, αυτό παρατηρείται δίνοντας σε εθελοντές έναν κατάλογο θετικών γεγονότων που μπορεί να συμβούν όπως «επιχειρηματική επιτυχία», «ανταμοιβή», «ζωή μέχρι τα 80 χρόνια» και έναν κατάλογο με αρνητικά γεγονότα όπως «καρκίνος», «απώλεια εργασίας» ή «τροχαίο ατύχημα». Για κάθε γεγονός, το άτομο πρέπει να σημειώσει την πιθανότητα επέλευσης του γεγονότος αυτού στην προσωπική του ζωή ή τη ζωή άλλου ατόμου. Η συγκριτική αισιοδοξία εμφανίζεται μέσα από το γεγονός ότι τα άτομα δίνουν μεγαλύτερες πιθανότητες να συμβούν σε αυτούς τα θετικά πράγματα και όχι σε άλλους. Αντίθετα, θεωρούν ότι τα αρνητικά θα συμβούν στους άλλους. Ένα σφάλμα, μια προκατάληψη που μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στον τομέα της οδήγησης. Το 2004, οι ψυχολόγοι Patricia Causse και Dongo Rémi Kouabenan, του Πανεπιστημίου Pierre-Mendès-France της Grenoble, και η Patricia Delhomme του Ινστιτούτου Ifsttar κατέδειξαν ότι αυτή η

συγκριτική αισιοδοξία συνδέεται με τον κίνδυνο ατυχήματος. Τα άτομα που είχαν κάποιο ατύχημα όντας σε κατάσταση μέθης ή που βρήκαν θετικά σε αλκοτέστ εμφανίζουν μεγαλύτερη συγκριτική αισιοδοξία σε ό,τι αφορά τις ικανότητές τους να οδηγούν πάνω από το νόμιμο όριο αλκολαιμίας σε σχέση με αυτούς που δεν είχαν ποτέ κάποιο ατύχημα ή δεν βρέθηκαν θετικοί στο αλκοτέστ.

ΑΡΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΤΗΤΑΣ

Αντιστοίχως, στην έξοδο του Πρωτοδικείου της πόλης Dinan στην περιοχή Côtes d'Armor, παρατηρήσαμε το 2006 ότι αν και οι υπότροποι οδήγησης σε κατάσταση μέθης αποδέχονται ένα κάποιο μερίδιο ευθύνης για το γεγονός ότι οδηγούσαν ενώ είχαν πει, αρνούνται την επικινδυνότητα της πράξης τους. Λόγω της συγκριτικής αισιοδοξίας, θεωρούν τον εαυτό τους ικανό να οδηγήσουν, ενώ έχουν πει και πολλές φορές πολύ. Οι υπότροποι αυτοί συχνά αναφέρονται σε εξωτερικούς παράγοντες για να εξηγήσουν, να δικαιολογήσουν το γεγονός ότι βρέθηκαν θετικοί (όπως στην παρουσία αστυνομικών έξω από το μπαρ), αρνούμενοι έτσι το προφανές ότι βρέθηκαν θετικοί επειδή είχαν πει πριν οδηγήσουν.

Πώς να αντιμετωπίσει κανείς αυτή την απουσία επιστημονικής λογικής που ορισμένες φορές μας οδηγεί να συνειδητοποιούμε τον κίνδυνο, χωρίς ωστόσο να υιοθετούμε τη συμπεριφορά που θεωρούμε συνετή; Πρώτον, ας σταματήσουμε να αποσεύουμε τις ευθύνες μας. Αν οδηγούμε γρήγορα, φταίμε εμείς και όχι οι εξωτερικοί παράγοντες. Ας πάψουμε επίσης να πιστεύουμε ότι πάντα θα τα καταφέρνουμε, με το πρόσχημα ότι θα έχουμε τα σωστά αντανakλαστικά ή ότι αντέχουμε καλύτερα το οινόπνευμα σε σχέση με τους άλλους. Το σφάλμα της αυτο-ενδοτικότητας και της συγκριτικής αισιοδοξίας αποτελούν εγγενείς παγίδες στην ψυχολογία μας. Συχνά πρέπει να επαναλαμβάνουμε πάρα πολλές φορές το αυτονόητο, αλλά πρέπει επίσης να εγγυώμεθα και τη συνετή συμπεριφορά είτε με την εφαρμογή ενός ρητού περιορισμού (αλκοτέστ που δεν επιτρέπουν στον κινητήρα του οχήματος να πάρει μπροστά αν ο οδηγός διαπιστωθεί θετικός) ή με την υιοθέτηση ορισμένων τεχνικών που επιτρέπουν μια συμπεριφορά χωρίς το άτομο να έχει την αίσθηση ότι εμποδίζεται η ελεύθερη βούλησή του. Για κάτι τέτοιο, τα *nudges* ή τα μικρά κίνητρα (βλ. *Άρθρο* σελ. 72) είναι ιδανικά.

Βιβλιογραφία

P. Causse *et al.*, Perception du risque d'accident lié à l'alcool chez des jeunes automobilistes: quelques déterminants de l'optimisme comparatif, *Le Travail humain*, vol. 67(3), pp. 235-256, 2004.

T. J. Johnson *et al.*, Some determinants and consequences of the teacher's perception of causation, *Journal of Educational Psychology*, vol. 55, pp. 237-246, 1964.

ΤΟ ΣΦΑΛΜΑ ΤΗΣ ΑΥΤΟ-ΕΝΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

...όταν οι οδηγοί κρίνουν την οδήγησή τους είναι συνήθως ικανοποιημένοι...

98% χρησιμοποιούν τουλάχιστον έναν θετικό επιθετικό προσδιορισμό

76% θεωρούν τον εαυτό τους προσεκτικό, 47% ήρεμο, 29% ευγενικό

2% κρίνουν την οδήγησή τους επικίνδυνη ή ανεύθυνη

...και ο κίνδυνος έρχεται πάντα από τους άλλους

86% χρησιμοποιούν τουλάχιστον έναν αρνητικό επιθετικό προσδιορισμό για να χαρακτηρίσουν την οδήγηση των άλλων

49% τους θεωρούν ανεύθυνους, 27% αγχωμένους, 29% επιθετικούς, 44% επικίνδυνους

44% των οδηγών θεωρούν τους άλλους επικίνδυνους. Όμως μόλις το 1% θεωρεί τον εαυτό του επικίνδυνο! Σαφής εμφάνιση προκατάληψης, του σφάλματος της αυτο-ενδοτικότητας, που μας ωθεί να αποδίδουμε χίλιες θετικές ιδιότητες στον εαυτό μας αρνούμενοι παράλληλα να τις αποδώσουμε στους άλλους.

ΤΑ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

Πολλοί είναι οι γάλλοι οδηγοί που λένε ότι παραβιάζουν τον ΚΟΚ...

75% δεν τηρούν τις αποστάσεις ασφαλείας

91% υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας

58% δεν επιβραδύνουν κοντά σε ζώνες με έργα

63% δεν ανάβουν το φλας όταν θέλουν να προσπεράσουν ή να αλλάξουν κατεύθυνση

9% αναγνωρίζουν ότι οδηγούν χωρίς ζώνη ασφαλείας

4% οδηγούν στη Λωρίδα Έκτακτης Ανάγκης στους αυτοκινητοδρόμους

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΜΑΣ ΚΑΝΕΙ ΕΠΙΘΕΤΙΚΟΥΣ

του **Laurent BEGUE**, μέλος του Ινστιτούτου «*Institut universitaire de France*», καθηγητή κοινωνικής ψυχολογίας στο Πανεπιστήμιο Grenoble 2, διευθυντής του *Maison des sciences de l'Homme - Alpes*.

Οι επικίνδυνες συμπεριφορές ολοένα και αυξάνονται στους δρόμους μας. Αιτία είναι ο συχνά υπερβολικός ναρκισσισμός, το αίσθημα της ανωνυμίας και της ατιμωρησίας που νιώθουμε μέσα στο αυτοκίνητο καθώς και η σώρευση αποστερήσεων και ματαιώσεων που συνδέονται με την κυκλοφορία.

Επιθετικές κινήσεις, παρεμπόδιση, άσκοπα κορναρίσματα... η αγένεια επηρεάζει δυσμενώς την οδηγική εμπειρία και αυξάνει σημαντικά τον κίνδυνο ατυχήματος.

Χάρη στο πρόσφατο Βαρόμετρο του Ιδρύματος Fondation VINCI Autoroutes, μπορούμε να υπολογίσουμε καλύτερα πόσο σημαντικός είναι στη Γαλλία και την Ευρώπη. Στον τομέα της αγενούς και επιθετικής οδήγησης, η έρευνα μας επέτρεψε να διαπιστώσουμε ότι το 69% των Γάλλων έχει βρίσει κάποιον άλλον οδηγό, 55% έχει κορναρεί σε αυτούς που τους εκνευρίζουν και 35% έχει ηθελημένα κολλήσει το αυτοκίνητό του μπροστά τους. Επίσης, το 2% των οδηγών δήλωσε ότι έχει προσπεράσει από δεξιά, ενώ το 16% έφτασε μέχρι να κατέβει από το αυτοκίνητο και να ζητήσει εξηγήσεις από άλλον οδηγό. Γενικά, σχεδόν 9 στους 10 οδηγούς έχουν φοβηθεί από την επιθετική συμπεριφορά άλλου χρήστη του δρόμου.

ΟΔΗΓΟΙ ΠΟΥ ΕΚΝΕΥΡΙΖΟΝΤΑΙ ΕΥΚΟΛΑ

Για να κατανοήσουμε αυτή την επιθετικότητα και πιθανώς να λάβουμε μέτρα για να την περιορίσουμε, είναι σημαντικό να αντιληφθούμε τις αιτίες και τα κίνητρά της. Διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: αυτές που συνδέονται με την προσωπικότητα του οδηγού και αυτές που συνδέονται με το πλαίσιο, το περιβάλλον οδήγησης.

Δεν είναι όλοι οι οδηγοί ίδιοι απέναντι στην επιθετικότητα κατά την οδήγηση και την αγένεια. Οι έρευνες δείχνουν ότι οι νεαροί άνδρες εμφανίζουν τα υψηλότερα ποσοστά, όπως και άτομα από πιο μειονεκτικές κοινωνικά και οικονομικά κατηγορίες. Επίσης, υπεισέρχονται και ορισμένοι παράγοντες της προσωπικότητας, όπως το επίπεδο γενικής ευερεθιστότητας του ατόμου ή η τάση να βαριέται εύκολα (οπότε και υιοθετεί υπερβολικές συμπεριφορές για να αποκτήσει κάποια κίνητρα). Σε μια γαλλική έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με τον κοινωνιολόγο Sébastien Roché, παρατηρήσαμε ότι ο παρορμητισμός, δηλαδή η ταχεία λήψη απόφασης χωρίς πρόβλεψη των συνεπειών, αποτελεί σημαντικό στατιστικό παράγοντα πρόβλεψης.

Οι ερευνητές κατέδειξαν και μια άλλη σημαντική ψυχολογική διάσταση, τον ναρκισσισμό, που σήμερα μετριέται χάρη σε επιβεβαιωμένα ψυχολογικά ερωτηματολόγια. Τα άτομα που διακρίνονται από ένα πολύ έντονο αίσθημα ανωτερότητας και αυτό-εκτίμησης και θεωρούν ότι τους αξίζουν τα πάντα έναντι των άλλων, είναι ιδιαίτερα επιρρεπή στην επιθετικότητα όταν αμφισβητείται αυτή η εικόνα που έχουν για τον εαυτό τους, ανεξαρτήτως αν οδηγούν ή όχι. Το να θεωρήσουν ότι δεν του έδωσαν την προτεραιότητα ή ότι ο οδηγός ενός οχήματος που τους προσπέρασε δεν τους έδειξε τον απαιτούμενο σεβασμό αποτελούν πιθανώς υπερβολικές συμπεριφορές για τα άτομα που διακρίνονται από υψηλό ναρκισσισμό.

Ο ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΜΒΛΥΝΕΙ ΤΑ ΠΑΘΗ

Σημαντικό ρόλο παίζει και το περιβάλλον οδήγησης. Πολλές μελέτες κατέδειξαν ότι η πυκνότητα της κυκλοφορίας συνδέεται με την αίσθηση ματαίωσης και απογοήτευσης των οδηγών καθώς και με ένα πιο αγενές στιλ οδήγησης, όπως το κλείσιμο, η προσπέραση από δεξιά, το κορνάρισμα ή το παιχνιδίσμα των προβολέων. Οι έρευνες που έκανε η πειραματική ψυχολογία κατέδειξαν πράγματι ότι όταν ένα εμπόδιο δεν επιτρέπει την επίτευξη ενός στόχου, προκαλείται μια σειρά αρνητικών συναισθημάτων που ευνοεί την εμφάνιση επιθετικών σκέψεων, αναμνήσεων, αντιδράσεων κινητοποίησης και φυσιολογικών αποκρίσεων όλες προς την κατεύθυνση της επιθετικότητας, και οι οποίες κάνουν το άτοπο πιο επιρρεπές στις επιθετικές αντιδράσεις. Αυτό ακριβώς συμβαίνει σε περιπτώσεις κυκλοφοριακής συμφόρησης ή δύσκολων συνθηκών κυκλοφορίας. Η ζέστη επιτείνει την κατάσταση αυτή. Σε μέρες με πολλή ζέστη, ο ψυχολόγος Robert Baron του Δημόσιου Πανεπιστημίου της Οκλαχόμα, χρονομέτρησε πόσο χρόνο χρειάστηκαν οι οδηγοί που είχαν ακινητοποιηθεί σε ένα φανάρι για να κορνάρουν ανυπόμονα σε έναν οδηγό που καθυστερούσε να ξεκινήσει μόλις το φανάρι άναβε πράσινο, και μάλιστα σε σχέση με το αν διέθεταν ή όχι κλιματισμό στο αυτοκίνητο. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι τα άτομα που δεν είχαν κλιματισμό κορνάρισαν πολύ πιο γρήγορα, αφού προφανώς γίνονται πιο ευερέθιστα λόγω της θερμοκρασίας μέσα στο αυτοκίνητο. Μια ισπανική επιδημιολογική έρευνα που αφορούσε 120.000 ατυχήματα επιβεβαίωσε ότι σε περιόδους καύσωνα παρατηρείται αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων κατά 7,7%.

ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ «ΚΟΚΠΙΤ» ΔΕΚΑΠΛΑΣΙΑΖΕΙ ΤΙΣ ΚΑΚΕΣ ΜΑΣ ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ

Απλώς το γεγονός ότι βρισκόμαστε καθισμένοι σε έναν κλειστό χώρο προκαλεί ένα αίσθημα ανωνυμίας και δημιουργεί μια ψυχολογική απόσταση με τον άλλον, οι συνέπειες της οποίας μπορεί να είναι σημαντικές. Πρόκειται για το φαινόμενο «κοκπιτ», έναν παράγοντα που ευνοεί τις επιθέσεις. Η ψυχολόγος Patricia Ellison-Potter, της Εθνικής Υπηρεσίας Οδικής Ασφάλειας Αυτοκινητοδρόμων της Ουάσιγκτον, υπολόγισε τον αριθμό και τη διάρκεια των κορναρισμάτων προς κάποιον που μπλοκάρει μια διασταύρωση όταν το φανάρι γίνεται πράσινο. Παρατήρησε ότι ανάμεσα στους οδηγούς το αυτοκίνητο των οποίων είχε ανοιγόμενη οροφή, αυτοί που είχαν την οροφή ανοιχτή (φαίνονται πολύ περισσότερο από τους άλλους), κορνάριζαν στατιστικά λιγότερο από τους άλλους. Ένα φαινόμενο που παρατηρείται και με τα φυμέ τζάμια ή όταν δεν υπάρχει συνοδηγός (εδώ λειτουργεί η ανωνυμία). Η Ellison-Potter διαπίστωσε μάλιστα, σε έναν προσομοιωτή οδήγησης, ότι όταν η σκεπή του οχήματος είναι κλειστή, οι οδηγοί οδηγούν πιο γρήγορα, προκαλούν περισσότερα τρακαρίσματα και δεν σέβονται τη σήμανση.

Τέλος, η επιθετικότητα εντείνεται με την κατανάλωση οινοπνευματωδών. Η έρευνα του ιδρύματος Fondation VINCI Autoroutes καταδεικνύει ότι στη Γαλλία, το 17% των οδηγών παραδέχονται ότι μπορεί να οδηγήσουν έχοντας καταναλώσει περισσότερο από το επιτρεπόμενο όριο και ότι 7% οδηγούν ενώ αισθάνονται τις επιπτώσεις του αλκοόλ. Μόνο μετά τα 2,4 ποτήρια, κατά μέσο όρο, δεν επιτρέπουν στον εαυτό τους να οδηγήσουν (ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 1,9 ποτήρια και ο κίνδυνος υπέρβασης του επιτρεπόμενου ορίου αλκοόλης (0,5 g/l) είναι πολύ μεγαλύτερος μετά τα 2 ποτήρια, ανάλογα βέβαια με τον σωματότυπο και το φύλο). Ωστόσο, το αλκοόλ αμβλύνει τα αντανακλαστικά, αλλά αυξάνει ταυτόχρονα και το ρίσκο που

παίρνει ένας οδηγός, αφού μειώνει την αντίληψη του κινδύνου. Το γεγονός αυτό μεταφράζεται επίσης, στις σχετικές επιστημονικές έρευνες, και με αύξηση της επιθετικής και αγενούς οδήγησης.

Επομένως, όλοι έχουμε συμφέρον να εντοπίσουμε τους παράγοντες που μας κάνουν ευερέθιστους (κυκλοφοριακή συμφόρηση, ζέστη) ή μας απελευθερώνουν (αλκοόλ, μέσα στην προστασία του οχήματος). Ο καλός κλιματισμός, η απαλή μουσική για τις περιπτώσεις κυκλοφοριακής συμφόρησης, και βέβαια το να είμαστε ξεκούραστοι όταν οδηγούμε, είναι ορισμένες λύσεις, γνωρίζοντας ότι το αυτοκίνητο δεν αναδεικνύει πάντα και τον καλύτερό μας εαυτό.

Βιβλιογραφία

L. Bègue, *L'agression humaine*, Dunod, 2015.

P. Ellison-Potter *et al.*, The Effects of Trait Driving Anger; Anonymity, and Aggressive Stimuli on Aggressive Driving Behavior *Journal of Applied Social Psychology*, vol. 31, pp. 431-444, 2008.

S. Roché *et al.*, Délinquance de rue et risques routiers chez les adolescents. Parallèles et spécificités chez les préconducteurs et les conducteurs, *Rapport pour la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière*, 2004

ΕΧΘΡΙΚΟ ΚΛΙΜΑ

Ανήσυχτοι οδηγοί:

86% έχουν φοβηθεί από την επιθετική συμπεριφορά άλλου οδηγού

Ολοένα και περισσότερη αγένεια στον δρόμο

69% (+1 μονάδα) παραδέχονται ότι έχουν βρίσει άλλους οδηγούς

56% (+3 μονάδες) παραδέχονται ότι κορνάρουν στους οδηγούς που τους εκνευρίζουν

29%, (+2 μονάδες) προσπερνούν από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο

35%, (-2 pts) κολλάνε στο αυτοκίνητο των οδηγών που τους εκνευρίζουν

ΠΩΣ ΒΕΛΤΙΩΝΕΤΑΙ Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

των *Coralie Chevallier & Nicolas Baumard*, ερευνητών συμπεριφορικών επιστημών στο Εργαστήριο Γνωσιακών Νευροεπιστημών της Ανωτάτης Σχολής «Ecole normale supérieure» Παρισίων

Για τη βελτίωση της συμπεριφοράς των αυτοκινητιστών, οι ψυχολόγοι προτείνουν νέες λύσεις: οπτικές ψευδαισθήσεις και πλάνες, ήπιες μέθοδοι πειθούς (τα περίφημα *nudges*) και ενθάρρυνση του συνεπιβάτη να παρεμβαίνει).

Περισσότερα από ένα εκατομμύριο άτομα στον κόσμο σκοτώνονται κάθε χρόνο στους δρόμους. Περίπου το 1/3 των θανάτων αυτών είναι αποτέλεσμα λάθους του οδηγού που δεν τήρησε τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας ή διακινδύνευσε σε πολύ μεγάλο βαθμό, πολύ συχνά λόγω λανθασμένης αντίληψης ή κακής εκτίμησης της κατάστασης. Πιο συγκεκριμένα, η υπερβολική ταχύτητα παραμένει η πρώτη αιτία θανάτων, με το 45% των Γάλλων να θεωρεί πράγματι την υπερβολική ταχύτητα πρώτη αιτία θανάτου σύμφωνα με το Βαρόμετρο του Ιδρύματος Fondation VINCI Autoroutes. Πώς μπορούν να αλλάξουν προς το καλύτερο αυτές οι συμπεριφορές;

ΣΩΘΗΚΕ ΧΑΡΗ ΣΕ ΜΙΑ ΟΠΤΙΚΗ ΠΛΑΝΗ

Προς το παρόν, οι κυβερνήσεις και οι κατασκευαστές έχουν αναπτύξει κυρίως τεχνικές (βελτίωση συστημάτων πέδησης, airbag) και νομικές λύσεις (υποχρεωτική χρήση ζώνης ασφαλείας, περιορισμός ταχύτητας). Ωστόσο, επειδή το πρόβλημα συχνά προέρχεται από τη συμπεριφορά του οδηγού, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι οι επιστήμες της συμπεριφοράς μπορούν να συμβάλλουν και αυτές στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων.

Η πιο απλή προσέγγιση περιλαμβάνει τη χρήση οπτικών ψευδαισθήσεων. Πράγματι, είναι σχεδόν αδύνατο να αντισταθούμε: ακόμα και αν ξέρουμε ότι πρόκειται για ψευδαίσθηση, δεν μπορούμε να εμποδίσουμε το οπτικό μας σύστημα να την πιστέψει. Η πιο κοινή ψευδαίσθηση είναι αυτή που έκανε δημοφιλή ο βραβευμένος με Νόμπελ Οικονομίας Richard Thaler και ο Cass Sunstein συγγραφείς στο κοινό τους βιβλίο *Nudge*. Στον αυτοκινητόδρομο με τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας κατά μήκος της λίμνης Μίσιγκαν, ο Δήμος του Σικάγο τοποθέτησε λευκές λωρίδες η απόσταση μεταξύ των οποίων μειώνεται όσο πλησιάζουμε σε μια στροφή. Το οπτικό σύστημα των οδηγών δεν μπορεί παρά να θεωρήσει ότι δεν είναι οι λωρίδες που πλησιάζουν περισσότερο η μία την άλλη, αλλά ότι το αυτοκίνητο επιταχύνει. Κατά συνέπεια, οι οδηγοί τραβούν το πόδι τους από το γκάζι και η ταχύτητα μειώνεται. Έξι μήνες μετά την τοποθέτηση των λευκών λωρίδων το 2006, ο Δήμος διαπίστωσε μείωση κατά 36% των ατυχημάτων στον αυτοκινητόδρομο αυτόν.

Από την έκδοση του βιβλίου *Nudge*, αυτό το είδος παρεμβάσεων έγινε πολύ δημοφιλές και πολλοί δήμοι σε ολόκληρο τον κόσμο αναπτύσσουν παράλληλα οπτικές πλάνες, για παράδειγμα φυτεύοντας δέντρα το ένα ολοένα και πιο κοντά στο άλλο καθώς πλησιάζουμε στην είσοδο μιας πόλης, σχεδιάζοντας λακκούβες στο οδόστρωμα ή ακόμα βάζοντας τρισδιάστατες διαβάσεις πεζών όπως συμβαίνει στην κοινότητα Cyoising στη Γαλλία.

ΣΥΝΕΠΙΒΑΤΕΣ, ΑΝΑΛΑΒΕΤΕ ΔΡΑΣΗ!

Η κοινωνική πίεση είναι ένας ακόμα μοχλός. Στην Κένυα, ο James Habyarimana από

το Πανεπιστήμιο Georgetown και ο William Jack από το Πανεπιστήμιο της Καλιφόρνια προσπάθησαν να μειώσουν τον αριθμό ατυχημάτων στα μικρά λεωφορεία, το πολύ δημοφιλές μέσο συγκοινωνίας στη χώρα αυτή. Ενώ οι οδηγοί των μικρών αυτών λεωφορείων έχουν την τάση να οδηγούν πολύ γρήγορα και να διακινδυνεύουν αλόγιστα, πολλοί επιβάτες αντιλαμβάνονται αυτούς τους κινδύνους αλλά δεν τολμούν να παρέμβουν, πιστεύοντας ότι είναι οι μόνοι που θεωρούν τον οδηγό επικίνδυνο.

Έτσι, οι ερευνητές εξόπλισαν τα μικρά αυτά λεωφορεία με αυτοκόλλητα που ενθαρρύνουν τους επιβάτες να παρέμβουν αν ο οδηγός οδηγεί πολύ γρήγορα. Για να αξιολογήσουν τα αποτελέσματα αυτής της εκστρατείας εξόπλισαν έναν μεγάλο αριθμό οχημάτων με GPS, γεγονός που αποκάλυψε ότι τα οχήματα με τα αυτοκόλλητα που ενθάρρυναν τους επιβάτες να παρέμβουν κινούνταν κατά μέσο όρο με μικρότερη ταχύτητα και ότι η μέγιστη ταχύτητά τους ήταν επίσης μικρότερη από αυτή των οχημάτων που έφεραν ουδέτερα αυτοκόλλητα με φράσεις που εύχονταν για παράδειγμα καλό ταξίδι στους επιβάτες. Οι δύο ερευνητές συνεργάστηκαν επίσης με μια τοπική ασφαλιστική εταιρεία για να καταγράψουν τον αριθμό των ατυχημάτων. Για τα 8.000 οχήματα που συμμετείχαν στην έρευνα, ο αριθμός των ατυχημάτων μειώθηκε κατά 25%. Οι ερευνητές εκτιμούν ότι περίπου 140 ατυχήματα αποφεύχθηκαν σε έναν χρόνο με τον τρόπο αυτό και σώθηκαν 55 ζωές. Η σύγκριση των μηνυμάτων δείχνει ότι τα μηνύματα που συνδέονται με δυναμικές εικόνες είναι πιο αποτελεσματικά από αυτά που έχουν μόνο λέξεις.

ONLINE ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ

Πάντα σε σχέση με την ιδέα ότι η κοινωνική σύγκριση αποτελεί ισχυρό κίνητρο για αλλαγή νοοτροπίας, ο Δήμος της Βοστώνης ανέπτυξε μια εφαρμογή για έξυπνα κινητά τηλέφωνα, τη Safest Driver, την οποία οι κάτοικοι μπορούν να κατεβάσουν δωρεάν και η οποία βαθμολογεί την οδήγησή τους από το 0 ως το 100 ανάλογα με πέντε κριτήρια σε σχέση με την ασφάλεια (ταχύτητα μετακίνησης, χρήση τηλεφώνου κατά την οδήγηση, κ.ά.). Στη συνέχεια μπορούν να κοινοποιήσουν τη βαθμολογία που λαμβάνουν στην οικογένειά τους, τους φίλους ή τους συναδέλφους τους.

Υπάρχουν ήδη πολλές ανάλογες εφαρμογές για όσους αθλούνται ή θέλουν να χάσουν βάρος. Αξιοποιούν τη θέλησή μας να βελτιώσουμε τη βαθμολογία μας και να εξελισσόμαστε. Μάλιστα η ιδέα αυτή φαίνεται να γίνεται δημοφιλής! Κατά την πρώτη φάση ανάπτυξης της εφαρμογής Safest Driver, στον διαγωνισμό συμμετείχαν σχεδόν 5.000 κάτοικοι της Βοστώνης. Οι πρώτες τάσεις δείχνουν ότι έγιναν πολύ σημαντικές αλλαγές συμπεριφοράς, με μείωση κατά 47% της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση και μείωση κατά 35% της ταχύτητας μετακίνησης. Οι συμπεριφορικές επιστήμες μπορούν λοιπόν να μας βοηθήσουν να αλλάξουμε προς το καλύτερο. Σε ό,τι αφορά την οδική ασφάλεια, αυτά τα *nudges*, ή εργαλεία ήπιας παρέμβασης έχουν σίγουρα μέλλον στην προσπάθεια να σωθούν ζωές.

Φωτο:

Στην κοινότητα Cysoing στη βόρεια Γαλλία, η πρώτη τρισδιάστατη διάβαση πεζών εγκαινιάστηκε τον Οκτώβριο 2017. Ακόμα και όταν ο οδηγός γνωρίζει ότι πρόκειται για ψευδαίσθηση, το οπτικό του σύστημα τον ωθεί αυτομάτως να επιβραδύνει.

Βιβλιογραφία

J. Habyarimana & W. Jack, Results of a large-scale randomized behavior change intervention on road safety in Kenya, *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol. 112, E4661-E4670, 2015.

R. Thaler & C. Sunstein, *Nudge: The gentle power of choic architecture*. New Haven, Conn., Yale, University Press, 2008

4 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΟΔΗΓΗΣΗ

Αυτή την περίοδο που ξεκινά η έξοδος για τις καλοκαιρινές διακοπές, πώς μπορεί κανείς να επωφεληθεί από τα αποτελέσματα της έρευνας αυτής για να περιορίσει τους κινδύνους ατυχήματος;

Η έρευνα κατέδειξε τον σημαντικό ρόλο που διαδραματίζουν οι συνεπιβάτες την αντιστάθμιση των υπερβάσεων που κάνει ο οδηγός. Έτσι, το 82% των συνεπιβατών ενός οχήματος υπενθυμίζει στον οδηγό να επιβραδύνει, 69% του ζητά να μην απαντήσει σε ένα τηλεφώνημα ή μήνυμα SMS και 77% του ζητά να κάνει μια στάση μετά από 2 ώρες δρόμο. Ένα καμπανάκι πολύ σημαντικό αφού οι Γάλλοι κάνουν στάση κατά μέσο όρο μετά από 2 ώρες και 48 λεπτά οδήγησης. Ακούστε λοιπόν τους συνεπιβάτες σας!

Σε ό,τι αφορά τον ύπνο, πρέπει να είστε σοβαροί. Η υπνηλία κατά την οδήγηση αποτελεί την πρώτη αιτία θανάτων στους αυτοκινητοδρόμους. Χρήσιμες συμβουλές είναι οι εξής:

- 1 Κοιμηθείτε κανονικά (7 ώρες) πριν ξεκινήσετε,
- 2 Αποφύγετε να ξεκινήσετε τη νύχτα (μεταξύ 22.00 μ.μ. και 6.00 π.μ.),
- 3 Κάνετε τακτικά στάσεις σε όλη τη διαδρομή σας, τουλάχιστον κάθε δύο ώρες ή σταματήστε σε έναν χώρο στάθμευσης μόλις αισθανθείτε τα πρώτα σημάδια κόπωσης,
- 4 Μην διστάσετε να αλλάξετε τακτικά οδηγό.

Οι προφυλάξεις αυτές είναι πολύ σημαντικές αφού η έλλειψη ύπνου που παρουσιάζουμε αυξάνεται επ' ευκαιρία της έναρξης των διακοπών: 26% των γάλλων οδηγών δηλώνουν ότι κοιμούνται μόλις 6 ώρες ή λιγότερο την εβδομάδα, δηλαδή 1 ώρα λιγότερο από τις συστάσεις των ιατρών που ειδικεύονται σε θέματα ύπνου. Σε αυτή τη χρόνια έλλειψη ύπνου έρχεται να προστεθεί στις περιόδους των μεγάλων εξόδων για διακοπές και η έλλειψη ευκαιριακού ύπνου: το 84% των οδηγών μπορεί να κοιμάται αργότερα και να ξυπνά νωρίτερα απ' ό,τι συνήθως όταν πρόκειται να κάνει μια μεγάλη διαδρομή, ενώ το 70% ολοκληρώνει τις προετοιμασίες αναχώρησης πολύ αργά την νύχτα και το 68% φεύγει νύχτα. Ωστόσο, το 42% των οδηγών δηλώνουν ότι ξεκινούν το ταξίδι όντας πολύ κουρασμένοι. Μοιραία συνέπεια είναι ότι το ένα τρίτο αυτών έχουν ήδη παραδεχθεί ότι αποκοιμήθηκαν στο τιμόνι και ένας στους δέκα ότι είχε ήδη κάποιο ατύχημα, ή παρ' ολίγον να εμπλακεί σε ατύχημα, ακριβώς επειδή αποκοιμήθηκε.

Αν κοιμηθείτε καλά αυξάνετε σημαντικά τις πιθανότητες να φτάσετε στον προορισμό σας χωρίς ατυχήματα. Το αφιέρωμά μας δείχνει επίσης ότι μειώνοντας την κόπωση, περιορίζουμε και τον κίνδυνο εκδήλωσης επιθετικής συμπεριφοράς έναντι των άλλων.

Η ΕΠΙΣΤΗΜΗ ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΑΣ

Οι επιστημονικές έρευνες για τη συμπεριφορά παρέχουν σημαντικές πληροφορίες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Το Ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes συνεργάστηκε με πολλά πανεπιστημιακά εργαστήρια για τη διεξαγωγή επιστημονικών ερευνών με στόχο την καλύτερη κατανόηση δύο μεγάλων κατηγοριών προκλήσεων: της υπνηλίας κατά την οδήγηση και του κινδύνου διάσπασης της προσοχής. Οι έρευνες αυτές που διεξήχθησαν σε στοχευμένους πληθυσμούς χρηστών (οδηγούς ΙΧ, οδηγούς φορτηγών, μοτοσυκλετιστές) και αφιερωμένες στη μελέτη παραγόντων ατυχημάτων που συχνά υποτιμώνται, όπως η υπνηλία και η ελλιπής εγρήγορση, αφορούσαν, κυρίως τα τελευταία χρόνια, τα ακόλουθα θέματα:

ΥΠΝΗΛΙΑ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΣΤΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ (2011 & 2012)

Μονάδα Ύπνου του Νοσοκομείου Raymond Poincaré de Garches – Υπηρεσία Κοινωνικής Αρωγής – Νοσοκομεία Παρισίων, Διεύθυνση: Dr Maria-Antonia QUERA-SALVA.

Η μελέτη αυτή που βασίζεται σε μια μεγάλη έρευνα που διεξήχθη το 2011 σε 3.500 οδηγούς στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, κάνει μια καταγραφή των συνηθειών ύπνου των γάλλων οδηγών και συνδέει τις συνήθειες αυτές με τους κινδύνους υπνηλίας κατά την οδήγηση. Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα με μια πρώτη έρευνα που είχε πραγματοποιηθεί 15 χρόνια νωρίτερα, μας επιτρέπει να αξιολογήσουμε την εξέλιξη της συμπεριφοράς των οδηγών σε ό,τι αφορά την πρόληψη του κινδύνου της υπνηλίας κατά την οδήγηση.

Σχετική βιβλιογραφία:

M. A. Ouera Salva *et al.*, Sleep disorders, sleepiness, and near-miss accidents among long-distance highway drivers in the summertime, *Sleep Medicine* vol. 15, pp. 23-26, 2014.

M. A. Ouera Salva *et al.*, Association between reported sleep need and sleepiness at the wheel: comparative study on French highways between 1996 and 2011, *BMJ Open* 2016;6:e012382.

ΥΠΝΗΛΙΑ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ (2014)

Μονάδα Ύπνου του Νοσοκομείου Raymond Poincaré de Garches – Υπηρεσία Κοινωνικής Αρωγής – Νοσοκομεία Παρισίων, Διεύθυνση: Dr Maria-Antonia QUERA-SALVA.

Στόχος της μελέτης αυτής ήταν η καλύτερη κατανόηση των συνηθειών ύπνου των οδηγών βαρέων οχημάτων, η αξιολόγηση του κινδύνου να αποκοιμηθούν στο τιμόνι και η καταγραφή των αντίμετρων που λαμβάνονται για την καταπολέμηση της υπνηλίας. Κατέδειξε, μεταξύ άλλων, ότι πολλοί οδηγοί δεν κοιμούνται όσο χρόνο πρέπει.

ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΕΙΨΗΣ ΥΠΝΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΟΠΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΩΝ (2017)

Ινστιτούτο Βιοϊατρικών Ερευνών του Γαλλικού Στρατού (IRBA) και Κέντρο Ύπνου και Επαγρύπνησης του Νοσοκομείου Hôtel-Dieu, Πανεπιστήμιο Paris-Descartes, Διεύθυνση: Clément BOUGARD.

Η μελέτη αυτή που πραγματοποιήθηκε στο εργαστήριο σε προσομοιωτή οδήγησης μοτοσυκλέτας επιβεβαιώνει τις επιπτώσεις της έλλειψης ύπνου και της διάρκειας της οδήγησης στον κίνδυνο ατυχήματος.

ΟΙ ΒΙΟΔΕΙΚΤΕΣ ΣΙΕΛΟΥ ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΕΙΨΗ ΥΠΝΟΥ (2017)

Κέντρο Ύπνου του Νοσοκομείου Hôtel-Dieu, Πανεπιστήμιο Paris Descartes, Διεύθυνση: Dr Brice FARAUT

Η πρωτότυπη αυτή μελέτη που πραγματοποιήθηκε σε εργαστήριο αποκαλύπτει ότι η μερική έλλειψη ύπνου για δύο συνεχόμενες νύχτες αλλάζει τους βιοδείκτες που υπάρχουν στο σίελο. Επίσης, επιβεβαιώνει ότι η έλλειψη ύπνου, που αποτελεί πηγή υπνηλίας, αυξάνει το άγχος και τη διάσπαση προσοχής.

Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΗ ΚΑΙ «ΚΟΦΤΗ» ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΑΓΡΥΠΝΗΣΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ (2013)

Κέντρο νευρογνωσιακών και νευροφυσιολογικών ερευνών του Πανεπιστημίου του Στρασβούργου (Ci2N), Διεύθυνση: André DUFOUR.

Η ερευνητική αυτή εργασία επιτρέπει τη μέτρηση των αποτελεσμάτων της χρήσης του ρυθμιστή και του «κόφτη» ταχύτητας στην επαγρύπνηση και την οδηγική συμπεριφορά. Αποκαλύπτει κυρίως μείωση της προσοχής και συνεπώς της δυνατότητας αντίδρασης σε περίπτωση κινδύνου.

ΤΟ ΤΗΛΕΦΩΝΟ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΟΧΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΝΤΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ (2014)

Κέντρο νευρογνωσιακών και νευροφυσιολογικών ερευνών του Πανεπιστημίου του Στρασβούργου (Ci2N), Διεύθυνση: André DUFOUR.

Ενώ σχεδόν 1 στους 2 ευρωπαίους οδηγούς τηλεφωνούν ενώ οδηγούν, η μελέτη αυτή μετρά τις επιπτώσεις των τηλεφωνικών συνομιλιών στην προσοχή των οδηγών, καταδεικνύοντας περιορισμό της αντίληψης του οδικού περιβάλλοντος και της καλής εκτέλεσης των οδηγικών πράξεων.

ΜΑΘΑΙΝΟΝΤΑΣ (ΞΑΝΑ) ΟΔΗΓΗΣΗ ΜΕ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΗΜΙ-ΥΠΟΒΟΗΘΟΥΜΕΝΗΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΟ ΑΥΤΟΝΟΜΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ (2018)

Κέντρο νευρογνωσιακών και νευροφυσιολογικών ερευνών του Πανεπιστημίου του Στρασβούργου (Ci2N) και CNRS. Μελέτη που δημοσιεύθηκε από το Ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes και το Ίδρυμα Fondation MAIF, Διεύθυνση: André DUFOUR.

Η πληθώρα των συστημάτων αυτόνομου ελέγχου οχημάτων θα έπρεπε να βελτιώσει σημαντικά την ασφάλεια στους δρόμους τα επόμενα χρόνια. Ωστόσο, σε λειτουργία

ημι-υποβοηθούμενης οδήγησης, η ανάκτηση του ελέγχου του οχήματος σε κατάσταση κινδύνου απαιτεί ιδιαίτερα τεταμένη προσοχή. Οι εργασίες αυτές επέγραψαν τη μέτρηση της ικανότητας των οδηγών να ανακτήσουν τον έλεγχο του οχήματός τους που είναι εξοπλισμένο με προσαρμοζόμενο ρυθμιστή ταχύτητας και υποβοήθηση της διατήρησης στη λωρίδα κυκλοφορίας.

Ανακαλύψτε τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών στη διεύθυνση

<http://fondation.vinci-autoroutes.com/fr>

Ο ΓΑΛΛΟΣ ΕΠΙΒΑΤΗΣ ΤΟ 2018

Παρατηρητής και φύλακας του οδηγού

82% υπενθυμίζουν στον οδηγό να επιβραδύνει αν υπερβαίνει το όριο ταχύτητας

85% γυναίκες 79% άνδρες

77% του ζητούν να σταματήσει μετά από 2 ώρες οδήγησης

75% άνδρες 79% γυναίκες

69% του ζητούν να μην απαντήσει στο τηλέφωνο ή σε ένα SMS

ΤΟ 1/4 ΤΩΝ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥΣ
ΟΦΕΙΛΕΤΑΙ ΣΤΗΝ ΥΠΗΛΙΑ Ή ΤΗΝ ΚΟΠΩΣΗ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ

ΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: FONDATION.VINCI-AUTOROUTES.COM