

Έκτη αίσθηση «κρατά» τους αφηρημένους οδηγούς στον δρόμο

/ [Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#)



Όχι όμως σε όλες τις

περιπτώσεις...

Τέξας

Την πρωτοποριακή θεωρία ότι ο άνθρωπος διαθέτει μια έκτη αίσθηση που τον προστατεύει όταν είναι αφηρημένος εν ώρα οδήγησης διατυπώνει ο καθηγητής Ιωάννης Παυλίδης και οι αμερικανοί συνεργάτες του σε άρθρο που δημοσίευσαν

στο επιστημονικό έντυπο Scientific Reports.

Συγκεκριμένα, οι ερευνητές του Πανεπιστημίου του Χιούστον και του Ινστιτούτου Μεταφορών του Πανεπιστημίου A & M του Τέξας, υποστηρίζουν ότι όταν ένας οδηγός είναι αφηρημένος, το όχημά του κινείται τελικά σε πιο ευθεία πορεία και δεν αλλάζει λωρίδα κυκλοφορίας. Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο, όταν ο οδηγός ασχολείται με το κινητό του.

Οι επιστήμονες σε συνεργασία και μερική χρηματοδότηση από την αυτοκινητοβιομηχανία Toyota, έκαναν πειράματα με 59 εθελοντές, από τους οποίους ζήτησαν να οδηγήσουν τέσσερις φορές την ίδια διαδρομή σε αυτοκινητόδρομο ταχείας κυκλοφορίας. Κάθε φορά οδήγησαν υπό διαφορετικές συνθήκες: εστιασμένοι στην οδήγηση, αφηρημένοι για συναισθηματικούς λόγους, αφηρημένοι γενικώς αλλά χωρίς συναισθηματική φόρτιση και, τέλος, αφηρημένοι λόγω ενασχόλησης με την αποστολή μηνύματος από το κινητό τους.

Όπως διαπιστώθηκε και στις τρεις περιπτώσεις -εκτός από την προσεκτική οδήγηση- ο χειρισμός του τιμονιού από τους οδηγούς έγινε πιο νευρικός σε σχέση με τον συνήθη.

Όμως, το αξιοσημείωτο είναι ότι αυτό είχε ως επίπτωση το αυτοκίνητο να παρεκκλίνει από την πορεία του και να αλλάζει λωρίδα κυκλοφορίας, μόνο στην περίπτωση της ενασχόλησης με το κινητό τηλέφωνο. Στις περιπτώσεις γενικής ή συναισθηματικής απόσπασης της προσοχής, η αλλαγή του τρόπου οδήγησης είχε ως αποτέλεσμα το όχημα να κινείται πιο ευθεία τελικά, από ό,τι ένας προσεκτικός οδηγός.

Σύμφωνα με τον Δρ Παυλίδη «μια πιθανή εξήγηση γι' αυτό το παράδοξο είναι η λειτουργία μιας περιοχής του εγκεφάλου, του φλοιού της πρόσθιας μοίρας της έλικας του προσαγωγίου (ACC). Αυτή η περιοχή επεμβαίνει αυτόματα ως διορθωτής λαθών, όταν υπάρχει σύγκρουση, όπως σε αυτή την περίπτωση ανάμεσα σε γνωστικά, συναισθηματικά και αισθητικοκινητικά στρεσογόνα ερεθίσματα. Αυτό αυξάνει το επίπεδο του φυσιολογικού στρες, διοχετεύοντας ενέργεια στα χέρια του οδηγού, με συνέπεια να ελέγχει τη νευρικότητα του τιμονιού».

Στην πράξη, κατά τον Δρ Παυλίδη, ο εγκέφαλος αντισταθμίζει μια π.χ. νευρική κίνηση του οδηγού προς τα αριστερά (λόγω αφηρημάδας) με μια ενστικτώδη αντίστοιχη κίνηση προς τα δεξιά – και το αντίστροφο. Το τελικό αποτέλεσμα είναι να αλληλοεξουδετερώνονται οι παρεκκλίσεις προς τα αριστερά ή προς τα δεξιά και ο οδηγός -παρά την αφηρημάδα- να κινείται ευθεία, πιο ευθεία μάλιστα και από

το αν οδηγούσε συνειδητά και προσεκτικά. Με άλλα λόγια, υπάρχει ένα είδος «έκτης αίσθησης» στον εγκέφαλο του που τον προστατεύει και τον καθοδηγεί.

Για να λειτουργήσει όμως, πρέπει ο εγκέφαλος να δέχεται συνεχή οπτικά ερεθίσματα. Αν ο οδηγός αποσπά την ματιά του από τον δρόμο, επειδή ασχολείται με το κινητό του, τότε είναι πιθανόν να κάνει στραβοτιμονιά ή και να εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα.

«Μπορεί το μυαλό του οδηγού να περιπλανιέται και τα συναισθήματά του να 'βράζουν', όμως μια έκτη αίσθηση τον κρατά ασφαλή, τουλάχιστον όσον αφορά την ευθύγραμμη πορεία του. Αυτό που κάνει επικίνδυνη την ανταλλαγή μηνυμάτων στο κινητό, είναι ότι μπλοκάρει αυτή την έκτη αίσθηση. Τα αυτόνομα οχήματα μπορεί να υπερκεράσουν αυτό και άλλα προβλήματα, όμως το δίδαγμα είναι ότι οι άνθρωποι έχουν το δικό τους αυτόνομο σύστημα που κάνει θαύματα, ωστόσο αυτό χαλάσει», εξηγεί ο Δρ Παυλίδης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Έλληνας ερευνητής, μαζί με τους συνεργάτες του, ήδη αναπτύσσει ένα σύστημα που θα παρακολουθεί τόσο τη συμπεριφορά τού οδηγού, όσο και την κίνηση του οχήματος. Το σύστημα θα λειτουργεί αφενός ως «μαύρο κουτί» σε περίπτωση τροχαίου ατυχήματος και αφετέρου ως μηχανισμός έγκαιρης προειδοποίησης του οδηγού.

Επιμέλεια: Μαίρη Μπιμπί

Πηγές: health.in.gr, ΑΠΕ-ΜΠΕ