

Παρέμβαση για την αλλαγή στάσεων με στόχο τη βιώσιμη αστική κινητικότητα ενηλίκων στην περιοχή της Θεσσαλονίκης

Φωτεινή Μίκικη¹, Ανδρέας Οικονόμου²

1. Δρ. Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός
fmikiki@yahoo.gr

2. Δρ. Ψυχολόγος, Μαθηματικός, Επίκουρος Καθηγητής Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε.
anoiko@gmail.com

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η κατάκτηση του στόχου της αειφορίας στη μετακίνηση επιβάλλει πρωτίστως μία αλλαγή στάσεων απέναντι στο ζήτημα της κινητικότητας. Η εκπαίδευση ενηλίκων για την αειφορία μπορεί να λάβει χώρα μέσω κατάλληλα σχεδιασμένων παρεμβάσεων αλλαγής συμπεριφοράς σε συγκεκριμένα πλαίσια μάθησης. Με βάση τη Θεωρία Σχεδιασμένης Συμπεριφοράς και της Πλαισιοθετημένης Μάθησης υλοποιήθηκε στη Θεσσαλονίκη μία παρέμβαση αλλαγής στάσεων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα. Χρησιμοποιήθηκε μία ομάδα παρέμβασης, μια κοινότητα μάθησης ή πρακτικής, σε συνδυασμό με μία ομάδα ελέγχου και εφαρμόστηκε μία πειραματική διαδικασία διαφόρων σταδίων. Η αποτελεσματικότητα μετρήθηκε με κατάλληλο εργαλείο και αναδείχθηκε επίδραση σε στάσεις, αντιλήψεις και πρακτικές μετακίνησης. Αποδείχθηκε ότι η χρήση κοινοτήτων πρακτικής στην εκπαίδευση ενηλίκων προσφέρεται για δράσεις υπέρ της αειφορίας. Αντίστοιχες δράσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε πειραματικές ομάδες εκπαιδευτικών ώστε να αποτελέσουν εφαλτήριο για την ενασχόλησή τους με την εκπαίδευση για την αειφορία και τη βελτίωση της παιδείας κινητικότητας την οποία κοινωνούν σε νεότερους.

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ: Δια βίου Μάθηση-Εκπαίδευση Ενηλίκων

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: εκπαίδευση ενηλίκων, βιώσιμη αστική κινητικότητα, παρέμβαση αλλαγής στάσεων, Θεωρία Σχεδιασμένης Συμπεριφοράς, Θεωρία Πλαισιοθετημένης Μάθησης, κοινότητες πρακτικής

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μηχανοκίνητες μετακινήσεις έχουν επιφέρει ποικίλα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κόστη που υποβαθμίζουν άμεσα και υποθηκεύουν μακροπρόθεσμα την ποιότητα ζωής στις αστικές περιοχές. Η λήψη μέτρων με στόχο την αειφορία επιβάλλει πρωτίστως μία αλλαγή στάσεων απέναντι στο ζήτημα της κινητικότητας (WHO, 2002). Είναι, λοιπόν, επιβεβλημένη μία ψυχολογική προσέγγιση του ζητήματος μέσα από στοχευμένες παρεμβάσεις αλλαγής συμπεριφοράς μετακινούμενων με την αξιοποίηση κατάλληλων μεθόδων και εργαλείων (Abraham & Michie, 2007). Η στόχευση των παρεμβάσεων σε ενήλικες μετακινούμενους προσφέρεται λόγω των χαρακτηριστικών τους (αυτονομία, ικανότητα χρήσης πολλών μέσων, πληθώρα δραστηριοτήτων) και μπορεί να αποτελέσει ένα ενδιαφέρον πεδίο εκπαίδευσης ενηλίκων.

Η εργασία αυτή εντάσσεται στο πλαίσιο της εκπαίδευσης για την αειφορία και παρουσιάζει το σχεδιασμό, την εφαρμογή και την αποτίμηση μιας παρέμβασης αλλαγής στάσεων σε ότι αφορά την κινητικότητα. Θεωρητικό υπόβαθρο αποτέλεσε η Θεωρία Σχεδιασμένης Συμπεριφοράς (ΘΣΣ) και εκπαιδευτική πρακτική μέθοδος η Θεωρία της Πλαισιοθετημένης Μάθησης (ΘΠΜ). Με βάση τους μηχανισμούς αλλαγής στάσεων, σύμφωνα με τη ΘΣΣ, αξιοποιώντας εργαλεία παρεμβάσεων και κοινότητες μάθησης, «κοινότητες πρακτικής» κατά την ΘΠΜ και στοχεύοντας στη βιωματική μάθηση, υλοποιήθηκε στη Θεσσαλονίκη μία παρέμβαση αλλαγής στάσεων.

Παρουσιάζονται σύντομα το θεωρητικό πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας και οι παρεμβάσεις αλλαγής συμπεριφοράς μετακινουμένων και περιγράφεται η παρέμβαση με εφαρμογή της ΘΠΜ καθώς και τα αποτελέσματα που προέκυψαν. Τέλος, σχολιάζεται η αποτελεσματικότητα της μεθοδολογίας και η διεπιστημονικότητα που οφείλει να διέπει τις εκπαιδευτικές προσπάθειες στην κατεύθυνση της αειφορίας.

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η κινητικότητα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των ανθρώπων και είναι άμεση συνάρτηση των δραστηριοτήτων ενός αστικού περιβάλλοντος. Τα μηχανοκίνητα μέσα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις αστικές περιοχές (ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος, κυκλοφοριακά συμφόρηση), ενώ η αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών είναι επιτακτική ανάγκη. Ο στόχος αυτός μπορεί να επιτευχθεί με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την κατανόηση της αναγκαιότητας αλλαγής στάσεων υπέρ της βιωσιμότητας.

Ένα βιώσιμο σύστημα μεταφοράς επιτρέπει τη βασική πρόσβαση των ατόμων με τρόπο ασφαλή για την υγεία ανθρώπων και οικοσυστήματος και τρόπο που εξασφαλίζει ισότητα εντός και μεταξύ των γενεών. Είναι οικονομικά προσιτό, δίκαιο και αποδοτικό, προσφέρει επιλογές μέσων, υποστηρίζει την ανταγωνιστική οικονομία και μια καλά ισορροπημένη περιφερειακή ανάπτυξη, ενώ ελέγχει τον περιβαλλοντικό αντίκτυπό του. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι, λοιπόν, αυτή που εξυπηρετεί τις ανάγκες της κοινωνίας για ελεύθερη μετακίνηση, προσβασιμότητα, επικοινωνία, δραστηριοποίηση και κοινωνική επαφή, χωρίς να «θυσιάζει» βασικές ανθρώπινες ή περιβαλλοντικές απαιτήσεις και προοπτικές σήμερα ή στο μέλλον (World Business Council for Sustainable Development, 2004).

Η ευρωπαϊκή πολιτική περιλαμβάνει τη Λευκή Βίβλο του 2001 για τις Μεταφορές, την αναθεώρηση της το 2006, την «Πράσινη Βίβλο: Προς ένα νέο πολιτισμό για τις αστικές μετακινήσεις» το 2007 και κατόπιν διαβουλεύσεων το 2009 το Ευρωπαϊκό Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα. Η τελευταία μπορεί να βελτιωθεί με την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινουμένων, των καθημερινών πρακτικών που επιβαρύνουν τις αστικές περιοχές. Απαιτείται συγκεκριμένος σχεδιασμός και διαδικασίες με ομάδες-στόχους που πρέπει να "εκπαιδευτούν" και να συμμετάσχουν, που πρέπει να «στρατευθούν» με την ιδέα και τον κοινό στόχο για την αειφορία στη μετακίνηση (Abraham & Michie, 2007). Ενδείκνυται, λοιπόν, μια παρέμβαση στον τρόπο της σκέψης των μετακινουμένων ώστε να γίνουν κοινωνοί του σκοπού.

Παρεμβάσεις υπέρ της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Η συμπεριφορά μετακινουμένων αποτελεί ένα σύνθετο αντικείμενο που περιλαμβάνει στάσεις, συνήθειες μετακίνησης, κίνητρα χρήσης και συνιστώσες εξάρτησης από το ΙΧ αυτοκίνητο, κ.ο.κ. Η παρέμβαση στη συμπεριφορά σε σχέση με

τη μετακίνηση μπορεί να αποτελεί ένα κατάλληλο πρόγραμμα, να λάβει πολλές μορφές και να χρησιμοποιήσει ποικίλα εργαλεία ώστε να μεταφέρει μηνύματα στους αποδέκτες της και να τους επηρεάσει. Αποτελεί, δηλαδή, δυναμικά μια παρέμβαση στον ψυχισμό του ατόμου που το οδηγεί σε μια αλλαγή της συμπεριφοράς του.

Ως παρεμβάσεις αλλαγής συμπεριφοράς των μετακινουμένων νοούνται οι οργανωμένες και συστηματικές προσπάθειες που γίνονται από αρμόδιους φορείς σε συγκεκριμένες ομάδες πολιτών με κατάλληλα μέσα και διαδικασίες αποσκοπώντας σε συγκεκριμένους επί μέρους στόχους, όπως η αλλαγή στάσης, με απώτερο στόχο την αλλαγή της συμπεριφοράς τους (Pawson et al., 2004). Συνήθως ονομάζονται ήπια μέτρα πολιτικής μεταφορών και αναφέρονται σε μέτρα που έχουν σχεδιαστεί για να παρακινήσουν τα άτομα να αλλάξουν εθελοντικά τη συμπεριφορά μετακίνησής τους προς πιο βιώσιμα μέσα μεταφορών (Cairns et al., 2008, Möser & Bamberg, 2008).

Η μεταφερσιμότητα των παρεμβάσεων και η υιοθέτηση πρακτικών που εφαρμόζονται σε άλλα πλαίσια είναι ένα σοβαρό ζήτημα όπως είναι επίσης και η γενίκευση για τον πληθυσμό ως σύνολο, αποτελεσμάτων που προέκυψαν από εθελοντές συμμετέχοντες (Taylor & Ampt, 2003). Γι' αυτό επιβάλλεται η έρευνα να δώσει έμφαση στη μελέτη των πλαισίων εφαρμογής, τόσο από άποψη αστικού ή μη περιβάλλοντος όσο και από το στενότερο τόπο-στόχο μιας δράσης, λόγου χάρη χώρος εργασίας ή εκπαίδευσης. Η έννοια του πλαισίου αναφοράς μίας παρέμβασης είναι, λοιπόν, σημαντική (Pawson et al., 2004) και αποτέλεσε εφελκυστικό για τη θεώρηση της παρέμβασης που επιχειρήθηκε ως «πλαισιοθετημένη μάθηση».

Η Θεωρία της Πλαισιοθετημένης Μάθησης

Σύμφωνα με τη ΘΠΜ, η διεργασία της μάθησης στους ενήλικες περιλαμβάνει τη συμμετοχή τους σε κοινότητες μάθησης, τις ονομαζόμενες «κοινότητες πρακτικής» (communities of practice) όπου η μάθηση είναι η δημιουργία νοήματος μέσα από την κοινωνική αλληλεπίδραση, ενώ η εμπειρία ερμηνεύεται μέσα σε πραγματικές καταστάσεις και βιώματα (Lave & Wenger, 1991). Πλαισίωση της μάθησης σημαίνει ότι τοποθετείται η σκέψη και η δράση σε συγκεκριμένο χώρο και χρόνο. Σημαίνει, επίσης, εμπλοκή στη μάθηση ενός και άλλων μανθανόντων, του περιβάλλοντος μάθησης καθώς και των δραστηριοτήτων για τη δημιουργία νοήματος. Για την εκπαίδευση ενηλίκων αυτό σημαίνει ότι κατά τη μαθησιακή διεργασία δημιουργούνται οι συνθήκες εκείνες κάτω από τις οποίες οι ενήλικοι εκπαιδευόμενοι θα μπορέσουν να βιώσουν την πολυπλοκότητα του πραγματικού κόσμου και να συνθέσουν τη γνώση τους μέσα από την ίδια την εμπειρία τους, από τις σχέσεις τους με τους άλλους εκπαιδευόμενους και την κοινωνική οργάνωση της ομάδας τους. Η ΘΠΜ στηρίζεται στις παραδοχές ότι η γνώση ενυπάρχει σε ένα πολύπλοκο δίκτυο αλληλεπιδρώντων περιβαλλόντων που αποτελούνται από ενεργούντες και ενέργειες, είναι θεμελιωμένη στις δραστηριότητες της καθημερινότητας, είναι το αποτέλεσμα μιας κοινωνικής διεργασίας μέσα στις κοινότητες μάθησης, όπου αναπτύσσονται τρόποι σκέψης και μέθοδοι επίλυσης προβλημάτων μέσω αλληλεπίδρασης (Anderson, Reder & Simon, 1996). Οι εκπαιδευόμενοι εμπλέκονται σε κοινότητες πρακτικής (τυπικές ή και άτυπες) δεχόμενοι συγκεκριμένες αντιλήψεις και συμπεριφορές. Η ιδιότητα του μέλους της κοινότητας πρακτικής επικυρώνεται από τη συμμετοχή και όχι από κάποιου είδους επίσημη διαδικασία. Μέσα στην κοινότητα οι συμμετέχοντες προβληματίζονται, αναστοχάζονται και ερμηνεύουν την εμπειρία τους, μοιράζονται τις σιωπηρές αποδοχές τους και δημιουργούν γνώση μέσα από το βίωμα της κοινής εμπειρίας. Ο κύκλος ζωής της κοινότητας πρακτικής εξαρτάται από την αξία που αυτή

έχει για τα μέλη της και όχι από ένα χρονοδιάγραμμα ενός εκπαιδευτικού προγράμματος ή μιας δραστηριότητας.

Η ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΑΛΛΑΓΗΣ ΣΤΑΣΕΩΝ ΕΝΗΛΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ

Σκοπός της παρέμβασης

Ο σκοπός του εγχειρήματος ήταν η εφαρμογή μιας διεπιστημονικής προσέγγισης για την επίτευξη αλλαγής στις στάσεις μιας κοινότητας ενήλικων ανθρώπων σε σχέση με την κινητικότητα μέσα από μία πλαισιοθετημένη εκπαιδευτική διαδικασία.

Μέθοδος

Τα εργαλεία της παρέμβασης (το ερωτηματολόγιο, το ενημερωτικό βίντεο και οι ενότητες του σχήματος παρέμβασης) καταρτίστηκαν με βάση τη ΘΣΣ. Στο πρακτικό μέρος χρησιμοποιήθηκε η ΘΠΜ και η μαθησιακή διαδικασία περιλάμβανε τη συμμετοχή σε ομάδες ατόμων, με κοινότητες μάθησης, τις «κοινότητες πρακτικής».

Το δείγμα

Από το δείγμα μιας μεγάλης κλίμακας έρευνας απόψεων μετακινουμένων που υλοποίησε το Ινστιτούτο Μεταφορών το 2012 στη Θεσσαλονίκη επιλέχθηκαν 226 άτομα, τα οποία δέχτηκαν να συμμετέχουν στην παρούσα έρευνα, με τα εξής χαρακτηριστικά: «μη κινητικά δραστήρια» με υψηλή εξάρτηση από τα αυτοκίνητα, μικρή κινητική και περιβαλλοντική δραστηριοποίηση, εξοικειωμένα με τους ηλεκτρονικούς υπολογιστές και το διαδίκτυο, με αντιπροσωπευτική κατανομή από άποψη φύλου και ηλικίας. Τα άτομα αυτά χωρίστηκαν σε δύο υποομάδες: η κοινότητα πρακτικής που θα υποβαλλόταν σε μία διαδικασία μάθησης ονομάστηκε Ομάδα Παρέμβασης (ΟΠ) και η άλλη Ομάδα Ελέγχου (ΟΕ), ενώ ήταν “εξισωμένες” ως προς διάφορα χαρακτηριστικά των ατόμων, όπως το φύλο, την ηλικία και την περιοχή κατοικίας.

Βάσει της “*a priori Power Analysis*”, το ελάχιστο απαιτούμενο μέγεθος δείγματος ήταν 12 άτομα/ομάδα και για ασφάλεια εκλήφθηκε ως 16 άτομα/ομάδα. Συνολικά το δειγματοληπτικό πλαίσιο της παρέμβασης περιλάμβανε 64 άτομα (32/ομάδα) και βάσει της προληπτικής προσέγγισης μεγαλύτερου αριθμού συμμετεχόντων, η παρέμβαση υλοποιήθηκε με 18 άτομα και 19 στην Ομάδα Ελέγχου. Τα άτομα αυτά αντλήθηκαν από τη «δεξαμενή» των 226 ατόμων. Η ταυτότητα της κοινότητας πρακτικής, προέκυψε βάσει του προφίλ 1ου Επιπέδου (υψηλή εξάρτηση από το αυτοκίνητο, αισθητή έλλειψη ενδιαφέροντος για ποδηλασία, προσκόλληση στην άνεση και στη μικρή προσωπική προσπάθεια αποδίδοντας μικρή σημασία στη σωματική άσκηση και τις ενεργές μετακινήσεις) και του προφίλ 2ου Επιπέδου (πολυπληθέστερη ομάδα, μεγαλύτερο ποσοστό γυναικών, μεσαίου μηνιαίου οικογενειακού εισοδήματος, περισσότεροι μεσήλικες, μετακινούμενοι του κέντρου και από όμορους δήμους).

Η διαδικασία της παρέμβασης

Η διαδικασία του εγχειρήματος περιελάμβανε την προσέγγιση των υποκειμένων του δείγματος, διάφορα στάδια επικοινωνίας και δια ζώσης συναντήσεις για τη διεξαγωγή της παρέμβασης σε βήματα. Το πλαίσιο μάθησης της κοινότητας περιελάμβανε τη διοργάνωση εκδήλωσης ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σε θέματα αστικής κινητικότητας και μια δεύτερη συνάντηση με την πειραματική ομάδα, για την αποτίμηση της ενέργειας.

Στην εκδήλωση ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης, τα μεμονωμένα άτομα ενσωματώθηκαν σταδιακά από την «περιφέρεια» στην καρδιά της κοινότητας, με την πάροδο του χρόνου και τη συμμετοχή στις επιμέρους δραστηριότητες. Αρχικά έγινε εισαγωγή στο θέμα της πρωτοβουλίας και επεξήγηση της εμπλοκής των συμμετεχόντων. Περιγράφηκε η διαδικασία της παρέμβασης και αποσαφηνίστηκαν ερωτήματα των συμμετεχόντων. Συμπληρώθηκε το ερωτηματολόγιο της παρέμβασης σε ατομική βάση, ενώ υπήρξε και αλληλεπίδραση μεταξύ των μελών της ομάδας. Το ερωτηματολόγιο (βασισμένο στα συστατικά της ΘΣΣ: στάσεις, υποκειμενικός κανόνας, αντιληπτός έλεγχος συμπεριφοράς, πρόθεση) στόχευε σε διερεύνηση στάσεων απέναντι σε ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας και επέφερε προβληματισμό και αναστοχασμό στους συμμετέχοντες. Ακολούθησε διάλεξη με εναλλαγές βίντεο και σύντομο διάλειμμα. Στη συνέχεια, η ομάδα συζήτησε και εξοικειώθηκε με την πλατφόρμα www.mobithess.gr, εργαλείο πληροφόρησης για καλύτερες επιλογές μετακίνησης. Τέλος, διανεμήθηκε ο φάκελος της παρέμβασης με στυλό και μπλοκ σημειώσεων, έντυπο ημερολογίου μετακίνησης με οδηγίες συμπλήρωσης, έντυπο προσωπικής στοχοθέτησης, φύλλο αξιολόγησης της εκδήλωσης, έντυπο ενημερωτικό υλικό, δωρεάν εισιτήρια λεωφορείου και δίσκος αποθήκευσης με σχετικό υλικό.

Η ομάδα κλήθηκε να δεσμευθεί σε θέσπιση διαβαθμισμένων στόχων που επεξηγήθηκαν, όπως προοδευτική χρήση εναλλακτικών μέσων ή πιο πράσινων διαδρομών, περιγραφή της επίτευξής τους στο έντυπο που δόθηκε καθώς συμπλήρωση λεπτομερούς εβδομαδιαίου ημερολογίου μετακίνησης για μία εβδομάδα. Τα μέλη της κοινότητας στοχάστηκαν επί των προτεινόμενων στόχων, για την εφικτότητά τους σε ατομικό και ομαδικό επίπεδο. Ακόμη, αντάλλαξαν απόψεις για την περίοδο και τον τρόπο εφαρμογής του ημερολογίου, για τις προσωπικές εμπειρίες τους και πρακτικές, τις οποίες προσπάθησαν να ερμηνεύσουν με τα δεδομένα κινητικότητας και των υπολοίπων, βιώνοντας την κοινή εμπειρία ενός ενεργού πολίτη που προσπαθεί να γίνει και ενεργός μετακινούμενος.

Η διαδικασία περιοδικών υπενθυμίσεων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για την συμπλήρωση του ερωτηματολογίου και του εντύπου των στόχων αποφασίστηκε από την αλληλεπίδραση των μελών της κοινότητας και επικυρώθηκε από την ολομέλεια προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η τυχόν όχληση των αποδεκτών. Επιλέχθηκε η δημόσια δέσμευση των συμμετεχόντων καθώς θεωρείται πιο ισχυρή από μία δέσμευση σε κατ' ιδίαν συνάντηση. Ακολούθως, έγινε ομαδική επίλυση προβλήματος. Δόθηκαν πληροφορίες για ένα πρόβλημα (διαχείριση κινητικότητας σε χώρο εργασίας όπου υπάρχει εκτεταμένη χρήση ΙΧ, παρά τις υπάρχουσες εναλλακτικές μεταφορές και πολλαπλά προβλήματα) και ανέλαβε η ομάδα με συλλογή ατομικών προτάσεων να το αντιμετωπίσει αναπτύσσοντας τρόπους σκέψης και μεθόδους επίλυσης προβλημάτων μέσω αλληλεπίδρασης (Smith, 2003).

Η ομάδα παρέμεινε σε επαφή και συναντήθηκε έπειτα από 45 ημέρες σε κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο. Η αίσθηση της ταυτότητας της ομάδας από τα μέλη ήταν εμφανής καθώς και η ύπαρξη ενός πολύπλοκου δικτύου αλληλεπιδρώντων περιβαλλόντων που αποτελούνται από ενεργούντες, ενέργειες και καταστάσεις. Πέρα από την ανταπόκριση στα ζητούμενα του εγχειρήματος, η δραστηριοποίησή τους έλαβε χώρα και εκτός αυτού, έχοντας προεκτάσεις στο κοινωνικό πλαίσιο των συμμετεχόντων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Η παρέμβαση ανέδειξε τις συνέπειες μη ορθών πρακτικών και δημιούργησε επίγνωση και αίσθημα ενοχής στους συμμετέχοντες. Σε συνδυασμό με την ανάδειξη θετικών χαρακτηριστικών των εναλλακτικών μέσων, η πληροφόρηση επέδρασε στην ανάπτυξη θετικής στάσης καθιστώντας τη βιώσιμη κινητικότητα πιο ελκυστική επιλογή (MacFadyen et al., 1999). Μηνύματα περί προσωπικής υγείας, που προτάσσουν το προσωπικό όφελος έναντι του κοινωνικού και αποτελούν ένα κίνητρο πέραν της περιβαλλοντικής αναβάθμισης (Nordlund & Garvill, 2003), είχαν διεισδυτικότητα.

Μετά το εγχείρημα, η χρήση λεωφορείου και το περπάτημα αυξήθηκε για την ΟΠ, υπήρξε δηλαδή αλλαγή στη συμπεριφορά, ενώ, φαινομενικά, παραδόξως δεν υπήρξε παράλληλη βελτίωση στη στάση απέναντι στο λεωφορείο, χωρίς όμως αυτό να αποκλειστεί στο μέλλον (Fujii & Kitamura, 2003). Είναι γεγονός ότι οι παράγοντες υποδομής που διέπουν τις αποφάσεις επιλογής αυτού του μέσου είναι αρκετά ισχυροί και δεν αποτέλεσαν στόχο της παρέμβασης. Ωστόσο, και στις δύο εκδηλώσεις του εγχειρήματος, υπογραμμίστηκε από τους συμμετέχοντες ότι οι παράγοντες υποδομής αποτελούν σοβαρά εμπόδια. Από την άλλη, η παροχή των εισιτηρίων και η δυνατότητα δοκιμής και γνωριμίας με το μέσο, επέδρασε ως κίνητρο και συνέβαλε στην αύξηση της χρήσης του (Taylor, 2007). Έτσι άρθηκε και το εμπόδιο της αναζήτησης εισιτηρίου και καταβολής του άμεσου κόστους (ανά χρήση και μετακίνηση) σε αντιδιαστολή με το κόστος χρήσης του αυτοκινήτου που ίσως δεν γίνεται αντιληπτό σε κάθε μεμονωμένη χρήση. Παρουσιάστηκε, δηλαδή, απτό όφελος για τα άτομα, ενώ υπήρξε παρακίνηση και πειθώ για την εκδήλωση και υιοθέτηση της επιθυμητής συμπεριφοράς (Kotler & Roberto, 1989).

Το κίνητρο των δωρεάν εισιτηρίων λεωφορείου εξυπηρετώντας τη γνωριμία με το μέσο και την ελάφρυνση από την αντιληπτή άμεση δαπάνη για αυτό, ίσως συνέβαλε και στην αύξηση της μετακίνησης πεζή ως συνδυασμένης μετακίνησης με το λεωφορείο. Άλλωστε, η πεζή είναι ο πιο προσιτός τρόπος ενεργητικής μετακίνησης για τους περισσότερους (Ogilvie et al., 2007). Τέλος, παρά τη βελτίωση στις αντιλήψεις για τα άλλα μέσα και τη συνειδητοποίηση σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο των δεινών από την υπερβολική χρήση του ΙΧ, εξακολουθεί να καταγράφεται εξάρτηση από το ΙΧ, γι' αυτό χρίζουν ιδιαίτερης μελέτης οι αντιλαμβανόμενες ανάγκες κινητικότητας.

Ακόμη, η παρέμβαση είχε επίδραση στην αντίληψη περί της κοινωνικής πίεσης για υιοθέτηση άλλων μέσων (υποκειμενικός κανόνας). Οι δύο ομάδες, όμως, δεν διέφεραν στατιστικά σημαντικά μετά την παρέμβαση, γεγονός που ήταν αναμενόμενο διότι η παρέμβαση δεν στόχευε άμεσα εκεί, μη περιέχοντας μηνύματα επιρροής βάσει κοινωνικών προτύπων (Stead & Eadie, 2007).

Σε ό,τι αφορά τον αντιληπτό συμπεριφορικό έλεγχο, υπήρχε αποτελεσματικότητα στην αντιληπτή δυνατότητα κινητικής ή περιβαλλοντικής δραστηριοποίησης. Στο πλαίσιο της ΘΣΣ, οι περιορισμοί για την εκτέλεση μιας συμπεριφοράς σε μια δεδομένη κατάσταση είναι ιδιαίτερα σημαντικοί, συνεπώς η αντίληψη του προσωπικού ελέγχου επηρεάζει θετικά την ανάπτυξη πρόθεσης (Gärling et al., 2009). Διαμορφώνοντας πρόθεση χρήσης ενός μέσου μετακίνησης, οι άνθρωποι δεν λαμβάνουν μόνο υπόψη τη στάση τους προς τις όποιες επιλογές μετακίνησης, αλλά κρίνουν, επίσης, τη δυσκολία χρήσης τους, ενώ η διαμόρφωση πρόθεσης εφαρμογής συμπεριφοράς (κινητική και

περιβαλλοντική δραστηριοποίηση, αλλαγή μέσου), αποτελεί σημαντική παράμετρο για τη μετέπειτα υιοθέτησή της (Gärling & Fujii, 2002).

ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ

Η παρέμβαση είχε επίδραση στους εκπαιδευόμενους μέσω της συνειδητοποίησης των προβλημάτων της αστικής κινητικότητας και της συναίσθησης προσωπικής εμπλοκής και ευθύνης, σημαντικές γνωστικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ενός προσωπικού κανόνα στον οποίο το άτομο τείνει να συμμορφωθεί. Η αντίληψη της ευθύνης για μία πρακτική που μπορεί να βλάψει άλλους, προκαλεί συχνά αισθήματα ενοχής (Ferguson & Stegge, 1998), τα οποία καταλήγουν σε μία αισθανόμενη υποχρέωση “αποζημίωσης” των υπολοίπων, λόγω του προκαλούμενου κοινωνικού και περιβαλλοντικού κόστους. Αυτό συχνά χρησιμοποιείται ως μοχλός κινητοποίησης των ατόμων και συμβάλει στη διαμόρφωση της πρόθεσης αλλαγής συμπεριφοράς για αλτρουιστικούς λόγους (Anable, 2005). Η αισθανόμενη υποχρέωση μείωσης της χρήσης του αυτοκινήτου ενεργοποιείται από αισθήματα ενοχής που προκαλούν η συνειδητοποίηση ότι η τρέχουσα πρακτική μετακίνησης έχει αρνητικές συλλογικές συνέπειες καθώς και η αντιλαμβανόμενη ευθύνη για αυτό το κοινωνικό κόστος.

Στα παραπάνω συνετέλεσε και η ενίσχυση της αναγνώρισης των αρνητικών του ΙΧ και των θετικών άλλων εναλλακτικών μέσων, ως απόρροια της διάλεξης και του βίντεο με τους ειδικούς, όπου έγινε προσπάθεια ενσωμάτωσης των “*αρχών της πειθούς*” (Seethaler & Rose, 2005). Η επίγνωση των συνεπειών της συμπεριφοράς καθιστά κινητήρια παράμετρο αλλαγής στάσης και συμπεριφοράς. Η πρόθεση μείωσης της χρήσης του αυτοκινήτου εξαρτάται από τις αναμενόμενες θετικές συνέπειες της αλλαγής της τρέχουσας πρακτικής μετακίνησης και από την αντιληπτή εφικτότητα επίτευξης της μείωσης (συστατικό του αντιληπτού ελέγχου συμπεριφοράς), μέσω της αναγνώρισης πιθανών εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης.

Η κοινότητα πρακτικής που δημιουργήθηκε στο πλαίσιο εκπαίδευσης ενηλίκων στη θεματική της βιώσιμης κινητικότητας αφορούσε συμμετέχοντες με κοινά χαρακτηριστικά που βίωσαν την εμπειρία της ομάδας, εισερχόμενοι σταδιακά από το περιθώριο της ατομικής υπόστασης στη συλλογικότητα μέσω της αλληλεπίδρασης, της επικοινωνίας και της συμμετοχικής διαδικασίας. Η δημιουργία της κοινότητας και η κοινή δραστηριότητα των μελών της ενίσχυσαν τη μάθηση, εντός της με αλληλεπίδραση των ατόμων που συμμετείχαν σε κοινές δράσεις, και έξω από αυτήν με την αλληλεπίδραση των μελών της ομάδας με τα μέλη της κοινωνίας ή και ακόμη εξαιτίας της ίδιας της ύπαρξης της ομάδας. Δημιουργήθηκαν δεσμοί άτυπης αλληλοεπίδρασης μεταξύ των μελών της, κοινές πεποιθήσεις, αλληλεγγύη και συλλογική δράση προς την επίτευξη κοινών στόχων και κοινωνικής αλλαγής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Abraham, C & Michie, S., (2007). A taxonomy of behavior change techniques used in interventions. *Health Psychology*, 27, 379-87.
- Ajzen, I., (1985). From intentions to actions: A theory of planned behaviour. In J. Kuhl, & J. Beckmann, *Action control: From cognition to behaviour*. New York: Springer.
- Anable, J., (2005). Complacent Car Addicts or Aspiring Environmentalists. Identifying travel behaviour segments using attitude theory. *Transport Policy*, 12, 65-78.
- Anderson, J.R., Reder, L. M., & Simon, H.A. (1996). Situated learning and education. *Educational Researcher*, 25(4), 5-11.

- Cairns, S., Sloman, L., Newson, C., Anable, J., Kirkbride, A., & Goodwin, P., (2008). Smarter Choices: Assessing the Potential to Achieve Traffic Reduction Using "Soft Measures". *Transport Reviews*, 28 (5), 593-618.
- Ferguson, T. J. & Stegge, H. (1998). Measuring guilt in children. A rose by any other name has still thorns. In J. Bybee (Ed.), *Guilt and children* (pp. 19-74). San Diego, CA: Academic Press.
- Fujii, S. & Kitamura, R., (2003). What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? Experimental analysis of habit and attitude change. *Transportation*, 30, 81-95
- Gärling T., Bamberg S., Friman M., Fujii S., & Richter J., (2009). *Implementation of soft policy measures to change private car use in urban areas*, Panel 5 Transport, Proceedings of First European Conference on Energy Efficiency and Behaviour.
- Gärling, T. & Fujii, S., (2002). Structural equation modeling of determinants of implementation intentions. *Scandinavian Journal of Psychology*, 43, 1-8.
- Kotler, P. & Roberto, E., (1989). *Social Marketing Strategies for Changing Public Behavior*. New York: The Free Press.
- Lave, J. & Wenger, E. (1991). *Situated Learning: Legitimate Peripheral Participation*. Cambridge: Cambridge University Press.
- MacFadyen, L., Stead, M. & Hastings, G., (1999). *A Synopsis of Social Marketing*. University of Stirling: Institute for Social Marketing.
- Möser, G. & Bamberg, S. (2008). The effectiveness of soft transport policy measures: A critical assessment and meta-analysis of empirical evidence. *Journal of Environmental Psychology*, 28, 10–26.
- Nordlund, A. M. & Garvill, J., (2003). Effect of Values, Beliefs and Personal Norms on Willingness to Reduce Car-use. *Journal of Environmental Psychology*, 23, 339-347.
- Pawson R., Greenhalgh T., Harvey G., & Walshe K., (2004). *Realist synthesis: an introduction*, ESRC Research Methods Programme, University of Manchester, RMP Methods Paper, 55p.
- Seethaler, R. & Rose, G., (2005). *Using the six principles of persuasion to promote travel behaviour change: Findings of a Travel Smart pilot test*. 28th Australasian TR Forum.
- Smith, M.K. (2003). *Communities of Practice*. Διαθέσιμο στο: www.infed.org/biblio/communities_of_practice.htm.
- Stead, M., & Eadie, D., (2007). CASE STUDY 3 *A social advertising strategy to reduce speeding*. *Social Marketing: Why Should the Devil Have All the Best Tunes?*, 245.
- Taylor, M., (2007). Voluntary travel behavior change programs in Australia: The carrot rather than the stick in travel demand management. *International Journal of Sustainable Transportation*, 1, 173-192.
- Taylor, M.A.P. & Ampt, E.S., (2003). Travelling smarter down under: policies for voluntary travel behaviour change in Australia. *Transport Policy* 10 (3), 165–177
- Wenger, E. (2000). *Communities of Practice: The Organizational Frontier*. Harvard Business Review, Jan-Feb. 139-145.
- WHO, (2002). *Physical activity through transport as part of daily activities*, Copenhagen.
- Ogilvie, D; Foster, C; Rothnie, H; Cavill, N; Hamilton, V; Fitsimons, C, & Mutrie, N. (2007) Interventions to promote walking: systematic review. *BMJ* 344, 1204.
- World Business Council for Sustainable Development, (2004). *The Sustainable Mobility Project*. Full Report 2004, England, WBCSD c/o SMI Ltd.