

ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΗ

Οκτώβριος– Δεκέμβριος 2001

ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ
ΤΟΥ ΕΘΝΙΚΟΥ
ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ
ΝΟΣΗΛΕΥΤΩΝ
ΕΛΛΑΔΟΣ



NOSILEFTIKI Volume 40
Issue 4
October – December 2001

QUARTERLY PUBLICATION OF THE HELLENIC
NATIONAL GRADUATE NURSES ASSOCIATION



ΝΟΣΗΛΕΥΤΙΚΗ

Τριμηνιαίο Περιοδικό του Εθνικού Συνδέσμου
Διπλωματούχων Νοσηλευτών Ελλάδος

Τόμος 40 • Τεύχος 4 • Οκτώβριος – Δεκέμβριος 2001

Περιεχόμενα

1. Οδηγίες για τους συγγραφείς 4
2. Άρθρο Σύνταξης 7
Α. Παπαδαντωνάκη

Ειδικό Άρθρο

1. Η γλώσσα των παιδιών: Ψυχαναλυτική προσέγγιση της
F. Dolto 8
N. Μόσχος

Ανασκοπήσεις

1. Ηπατίτιδα Β: Επιδημιολογία – Ανοσοπροφύλαξη 15
M. Νούλα, Ελ. Θεοδοσοπούλου - Ευθυμίου
2. Ο πολλαπλός ρόλος του ειδικευμένου νοσηλευτή
στη σκλήρυνση κατά πλάκας 21
Χ. Χρυσοβισάνου
3. Πρώτες βοήθειες και αγωγή υγείας 26
Γ. Βεσκούκη
4. Βιολογικοί ρυθμοί στο νοσηλευτικό επάγγελμα:
Η ενδογενής επίδραση της μελατονίνης 38
Δ. Παϊκοπούλου, Μ. Γέραλη

Ερευνητικές Εργασίες

1. Απόψεις νοσηλευτικού προσωπικού
για την ευθανασία 43
M. Πριάμη, Α. Μερκούρης, Ε. Αδαλή, Γ. Τουρούκη
2. Ηλεκτρονικοί υπολογιστές: είναι έτοιμο
το νοσηλευτικό προσωπικό να προσαρμοστεί
στη νέα τεχνολογία; 51
Α. Μερκούρης, Β. Παπαγιαννάκη, Α. Ουζουνίδου
3. Μετεγχειρητικός πόνος στα παιδιά.
Αντιμετώπισή του από τους γονείς στο σπίτι 60
Β. Μάτζιου, Ε. Κυρίτση, Ε. Κτενάς
4. Συναισθηματική κατάσταση εφήβων και νέων
μετεφηβικής ηλικίας με ινσουλινοεξαρτώμενο
σακχαρώδη διαβήτη 67
M. Παπαδημητρίου, Α. Κουτρομπάνου, Π. Φίβη
5. Η αξία της πρακτικής άσκησης στην ολοκλήρωση
της εκπαίδευσης των νοσηλευτών 76
Φ. Μπαμπάτσικου, Ε. Γουλιά, Α. Νέστωρ, Χ. Μαρβάκη
Γ. Κατσάλου, Α. Ρέππα
6. Οδική συμπεριφορά μαθητών
τεχνικής εκπαίδευσης 81
Β. Μάτζιου, Η. Μπροκολάκη, Σ. Ζυγά
Ε. Πετροπούλου, Ε. Κτενάς
7. Απόψεις, τάσεις και εμπειρίες ατόμων
εξαρτημένων από ψυχοτρόπους ουσίες 89
Π. Ιορδάνου, Ε. Σιαμάγκα, Ε. Ευαγγέλου
M. Γιασεμή-Κανάκη, Κ. Κουλούρα
8. Μυοσκελετικές διαταραχές στο νοσηλευτικό
προσωπικό 97
Κ. Κακαβελάκης, Χ. Βαρδάκη, Κ. Ανυφαντή
9. Αντιλήψεις των γονέων για τη συμμετοχή τους
στη φροντίδα του παιδιού στο νοσοκομείο 106
Ε. Ευαγγέλου, Ε. Κυρίτση, Χ. Λεμονίδου, Ε. Αδάλη
Π. Ιορδάνου, Χ. Μπαρτσόκας

Αναλυτικές οδηγίες για τους συγγραφείς 118



NOSILEFTIKI

Quarterly Publication of the Hellenic National
Graduate Nurses Association

Volume 40 • Issue 4 • October – December 2001

Contents

1. Instructions to authors 4
2. Editorial 7
A. Papadantonaki

Special Article

1. The language of children: F. Dolto's
psychoanalytic approach 8
N. Moschos

Reviews

1. Hepatitis B: Epidemiology – immunoprotectionism 15
M. Noula, El. Theodosopoulou - Efthimiou
2. The role of the nurse specialist in
multiple sclerosis 21
C. Chrysovitsanou
3. First aid and health education 26
G. Veskouki
4. Biological rhythms in nursing staff: the endogenous
influence of melatonin 38
D. Paikopoulou, M. Gerali

Research Papers

1. Nursing personnel opinions
for euthanasia 43
M. Priami, A. Merkouris, E. Adali, G. Tourouki
2. Computers: are nurses ready
to adapt
the new technology? 51
A. Merkouris, V. Papagiannaki, A. Ouzounidou
3. Post-operative pain in children:
coping with it at home 60
V. Matziou, H. Kyritsi, Eft. Ktenas
4. Emotional condition amongst teenagers
and young adolescents suffering from insulin
dependent diabetes mellitus 67
M. Papadimitriou, A. Koutroubanou, P. Fivi
5. The value of clinical nursing practice in nursing
education which is needed 76
F. Babatsikou, I. Goulia, A. Nestor, C. Marvaki
G. Kotsalou, A. Reppa
6. Driving behavior among technical school students
in Greece 81
V. Matziou, H. Brokalaki, S. Zyga
E. Petropoulou, E. Ktenas
7. Perceptions, attitudes and trends of addicted persons
to psychoactive substances 89
P. Iordanou, E. Siamaga, H. Evagelou
M. Giasemi-Kanaki, K. Kouloura
8. Musculoskeletal complaints
in the nursing staff 97
K. Kakavelakis, C. Vardaki, K. Anyfanti
9. Perceptions of parents about their participation
in the care of hospitalized children 106
H. Evagelou, H. Kyritsi, C. Lemonidou, E. Adali
P. Iordanou, C. Bartsokas

Detailed instructions to authors 118

Οδική συμπεριφορά μαθητών τεχνικής εκπαίδευσης

Βασιλική Μάτζιου¹, Ηρώ Μπροκαλάκη²
Σοφία Ζυγά³, Ευπραξία Πετροπούλου⁴
Ευτύχιος Κτενάς⁵

1. Νοσηλεύτρια Π.Ε.,
Καθηγήτρια Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης
2. Λέκτορας Τμήματος Νοσηλευτικής
Πανεπιστημίου Αθηνών
3. Λέκτορας Τμήματος Νοσηλευτικής
Πανεπιστημίου Αθηνών
4. Νοσηλεύτρια MSc., Υποψήφια διδάκτορας
Τμήματος Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Αθηνών
5. Στατιστικός Επιμελητής στον Τομέα
Επιδημιολογίας, Εθνική Σχολή Δημόσιας Υγείας
Τμήμα Νοσηλευτικής Πανεπιστημίου Αθηνών

Περίληψη

Σκοπός: Η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά νοσηρότητας και θνησιμότητας εξαιτίας των τροχαίων ατυχημάτων με χαρακτηριστικές εξάρσεις στη μετεφηβική και νεανική ηλικία. Σκοπός της παρούσας μελέτης ήταν η καταγραφή της οδικής συμπεριφοράς μαθητών Τεχνικών Επαγγελματικών Λυκείων (Τ.Ε.Λ.) και Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.).

Υλικό – Μέθοδος: Το δείγμα αποτέλεσαν 373 μαθητές τεχνικής εκπαίδευσης κατά το σχολικό έτος 1998-99. Η συλλογή των στοιχείων έγινε με ανώνυμο ερωτηματολόγιο και η στατιστική ανάλυση με το στατιστικό πακέτο SPSS.

Αποτελέσματα: Η μέση τιμή ηλικίας των μαθητών Τ.Ε.Λ. ήταν $17,84 \pm 1,49$ και των σπουδαστών Ι.Ε.Κ. $21,09 \pm 4,00$. Δίκυκλο οδηγούσαν 111 μαθητές και μόνο 41 από αυτούς κατείχαν δίπλωμα οδήγησης δικύκλου. Μαθήματα οδήγησης είχε παρακολουθήσει το 36,1% των μαθητών. Οι περισσότεροι, παρόλο που γνώριζαν ότι το κράνος και η ζώνη ασφαλείας είναι απαραίτητα και η χρήση τους υποχρεωτική, απέφευγαν να τα χρησιμοποιούν σε ποσοστό μεγαλύτερο του 50%. Κατανάλωση αλκοόλ κατά την οδήγηση αναφέρθηκε στο 77% του συνόλου των μαθητών. Διαπιστώθηκε ότι η ηλικία, το επίπεδο εκπαίδευσης, η πολιτική αγωγής υγείας στη χώρα μας εμφανίζουν θετική συ-

Driving behavior among technical school students

Vasiliki Matziou¹, Hero Brokalaki²
Sophia Zyga³, Eupraxia Petropoulou⁴
Eftihios Ktenas⁵

1. Nurse RN, BSc,
School Teacher of Secondary Education
2. Lecturer of Nursing Department
University of Athens
3. Lecturer of Nursing Department
University of Athens
4. Nurse RN, PhD, Candidate of
Nursing Department, University of Athens
5. Statistician in Epidemiology
National School of Public Health
Nursing Department, University of Athens

Abstract

Aim: Greece is characterized by a high overall road traffic mortality and younger drivers have the highest rate of accidents. The purpose of this study was to describe the driving behavior of Technical School and Institute of Career Orientation students.

Material – Method: Data were collected using an anonymous questionnaire from 373 students during the period 1998-99. The statistical analysis was completed using the package SPSS.

Results: The average age of TEL students was 17.84 ± 1.49 and the average age of IEK students was 21.09 ± 4.00 . 111 students drove a motorcycle but only 41 had a motorcycle driving license. 36.1% followed driving lessons. Most students acknowledge the compulsory use of a helmet and seatbelt, but no more than 50% do so. Alcohol consumption was reported by 77% of the students. The results of this study show that age, educational level, and health policy in our country are significant factors concerning driving behavior.

Conclusions: One must emphasize on the following: the use of helmets and seat-belts, the posse-

σχέτιση με την εμφανιζόμενη στάση και συμπεριφορά των μαθητών.

Συμπεράσματα: Διαπιστώνεται έντονο πρόβλημα στη χώρα μας όσον αφορά στην οδική συμπεριφορά των νέων, γι' αυτό πρέπει να δοθεί έμφαση στην ενημέρωση, την υποχρεωτική κατοχή άδειας οδήγησης, τη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους και τον εκτεταμένο έλεγχο κατανάλωσης αλκοόλ κατά την οδήγηση.

Λέξεις-κλειδιά:

νέοι, έφηβοι, οδική συμπεριφορά, οδική ασφάλεια, αλκοόλ.

Υπεύθυνος Αλληλογραφίας:

Βασιλική Μάτζιου,
Ευβοίας 31, 152 35 Αθήνα
Τηλ. 0106014785

ssion of a driving license, prohibition of driving after alcohol consumption.

Key words:

young, adolescent, traffic behavior, traffic safety driving alcohol

Corresponding Author

Vasiliki Matziou
31 Evoias, 152 35 Athens, Greece
Tel. 003 0106014785

Εισαγωγή

Τα ατυχήματα αποτελούν μία από τις σοβαρότερες μάστιγες της εποχής μας με προεκτάσεις κοινωνικές, ηθικές, οικονομικές, πολιτικές, γεωγραφικές και εθνικές.

Οι συνέπειές τους αφορούν όχι μόνο στη θνητότητα, αλλά και στην παροδική ή μόνιμη νοσηρότητα, γεγονός που τοποθετεί τα ατυχήματα μεταξύ των πλέον δισεπίλυτων και πολυκεντρικών προβλημάτων της δημόσιας υγείας σε παγκόσμια κλίμακα¹.

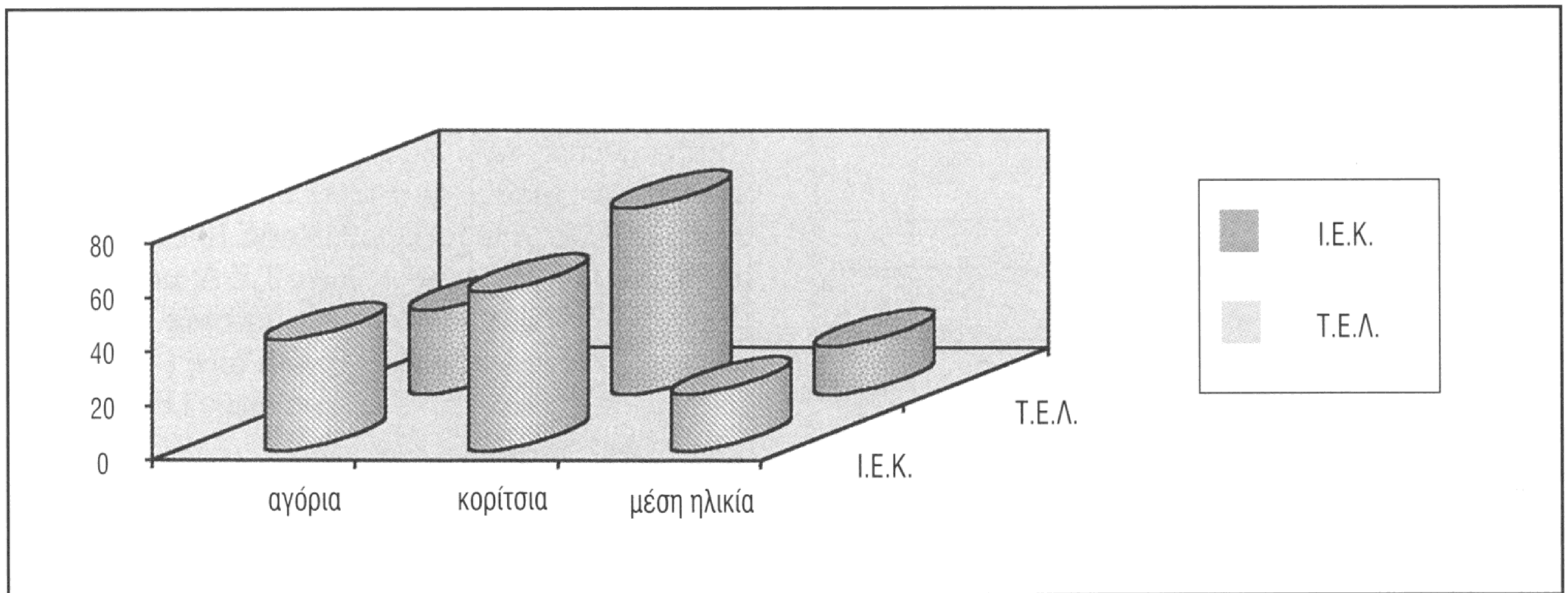
Η υγεία των Ελλήνων εξακολουθεί να είναι σε υψηλότερα επίπεδα από την υγεία των περισσότερων λαών της υφηλίου. Δυστυχώς, όμως, στον τομέα των τροχαίων ατυχημάτων η χώρα μας έχει θλιβερή προτεραιότητα μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι διαχρονικές τάσεις επιδεινώνουν προοδευτικά τη θέση της. Το έτος 1998 χάθηκαν 2.218 συνάνθρωποί μας και 33.081 τραυματίστηκαν (αρκετοί από αυτούς κατέληξαν αργότερα ή έμειναν ανάπηροι). Τέτοια στατιστικά δεδομένα αποτελούν αδιάψευστα στοιχεία της σοβαρότητας της ενδημίας αυτής, ταυτόχρονα όμως, μας παρακινούν στη λήψη δραστικών μέτρων. Έχει υπολογιστεί ότι στην πατρίδα μας αντιστοιχούν 12,6 νεκροί ανά 10.000 οχήματα, ενώ η παγκόσμια αναλογία είναι 7,5. Η Ελλάδα δηλαδή έχει δείκτη ατυχήματος 5,1 (θάνατοι / 100.000 επιβατών για 1.000 μέτρα μεταφοράς), ενώ η υπόλοιπη Ευρώπη 7,5².

Δυστυχώς, τα ατυχήματα πλήττουν περισσότερο τις

μικρότερες και πλέον παραγωγικές ηλικίες, σε σημείο που να θεωρούνται η κύρια αιτία θανάτου για άτομα κάτω των 40 ετών³⁻⁴. Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία στη 10ετία 1980-1990, λόγω προοδευτικής αύξησης των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, ο ενεργός πληθυσμός της χώρας μας μειώθηκε κατά 19.381 άτομα. Ανάλογη αυξητική τάση παρουσίασαν και οι πολυτραυματίες με τεράστιες απώλειες εργατοωρών λόγω αναπηρίας διαφόρου βαθμού και με σοβαρές οικονομικές επιπτώσεις, αφού υπολογίστηκε ότι μόνο για το έτος 1988 η εθνική μας οικονομία ζημιώθηκε για τους παραπάνω λόγους κατά 190 δισ. δραχμές⁵.

Η κοινωνική επιβάρυνση, με όποιον τρόπο και αν προσπαθήσουμε να την αποτιμήσουμε (αριθμός θανάτων, τραυματισμών, αναπηριών, χαμένα χρόνια αναμενόμενης ζωής, κόστος θεραπείας και αποκατάστασης), είναι ιδιαίτερα υψηλή, ιδιαίτερα όταν αυτή συσχετίζεται με αυξημένη παιδική και νεανική νοσηρότητα και θνησιμότητα⁶⁻⁷. Σύμφωνα με το National Center for Health Statistics, τα ατυχήματα ευθύνονται για το 43% των θανάτων για παιδιά ηλικίας 1-4 ετών, για το 48% των θανάτων για παιδιά ηλικίας 5-14 ετών και για το 62% των θανάτων για άτομα ηλικίας 15-24 ετών. Εξίσου δυσοίωνα είναι τα επιδημιολογικά δεδομένα και για τη χώρα μας σημειώνοντας ότι τα τελευταία χρόνια έχουν πάρει διαστάσεις επιδημίας, χωρίς τάση ανάκαμψης.

Με αφορμή τα παραπάνω επιδημιολογικά στοιχεία, εκπονήθηκε η παρούσα μελέτη με σκοπό την κατα-



Εικόνα 1. Κατανομή κοινωνικοδημογραφικών χαρακτηριστικών μαθητών Τεχνικών Επαγγελματικών Λυκείων και Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης

γραφία της οδικής συμπεριφοράς μαθητών τεχνικής Εκπαίδευσης (Τεχνικών Επαγγελματικών Λυκείων – Τ.Ε.Λ. και Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης – Ι.Ε.Κ.), καθώς και την αποτύπωση συγκεκριμένων συμπεριφορικών προτύπων των νέων σε ένα σύγχρονο κοινωνικό θέμα. Ανώτερος σκοπός ήταν η ευρύτερη ευαισθητοποίηση προκειμένου να γίνει προσπάθεια για τροποποίηση των συγκεκριμένων συμπεριφορών μέσα από την ενημέρωση και την εφαρμογή προγραμμάτων πρόληψης, όπως προτείνει η διεθνής βιβλιογραφία.

Υλικό – Μέθοδος

Το δειγματοληπτικό υπόβαθρο αποτέλεσαν συνολικά 380 μαθητές που φοιτούσαν σε Τεχνικά Επαγγελματικά Λύκεια (Τ.Ε.Λ.) και σε Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.) της Αθήνας κατά το σχολικό έτος 1998-99. Η πρόσβαση στα συγκεκριμένα εκπαιδευτικά ιδρύματα εξασφαλίστηκε με χορήγηση γραπτής άδειας από τη διοίκησή τους. Η επιλογή των μαθητών ήταν τυχαία. Για τον σκοπό της μελέτης συμπληρώθηκε ανώνυμο ερωτηματολόγιο με συνέντευξη που έδιναν οι μαθητές στους ερευνητές. Το ερωτηματολόγιο είχε αξιολογηθεί θετικά για τις κοινωνιομετρικές και ψυχομετρικές του ιδιότητες και περιλάμβανε ερωτήσεις ανοικτού και κλειστού τύπου, σαφείς και διατυπωμένες σε ουδέτερο ύφος. Η πρώτη ενότητα ερωτήσεων (κλειστές ερωτήσεις) αφορούσε στα δημογραφικά στοιχεία των ερωτωμένων και η δεύτερη ενότητα

(ανοικτές και κλειστές ερωτήσεις) αφορούσε σε στοιχεία σχετικά με τη στάση και τη συμπεριφορά των μαθητών κατά την οδήγηση. Το χρονικό διάστημα συλλογής δεδομένων ήταν 3 μήνες.

Ως μέθοδοι στατιστικής ανάλυσης, πέραν της περιγραφής των δεδομένων, χρησιμοποιήθηκαν η απλή ανάλυση διακύμανσης και το χ^2 -test για πιθανή συσχέτιση ειδικών ερωτήσεων συμπεριφοράς με γενικά κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά των σπουδαστών. Η επεξεργασία των στοιχείων έγινε με το Στατιστικό Πακέτο Κοινωνικών Επιστημών (SPSS).

Αποτελέσματα

1. Κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά

Τα κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος παρουσιάζονται στην Εικόνα 1. Το σύνολο των μαθητών που συμμετείχαν στην έρευνα ήταν 373, συγκεκριμένα 157 μαθητές Ι.Ε.Κ. και 216 μαθητές Τ.Ε.Λ. Η μέση τιμή ηλικίας των μαθητών Τ.Ε.Λ. ήταν $17,84 \pm 1,49$ και των μαθητών Ι.Ε.Κ. $21,09 \pm 4,00$ αντίστοιχα. Το 41% των μαθητών Ι.Ε.Κ. ήταν αγόρια και το 59% κορίτσια, ενώ αντίστοιχα για τους μαθητές των Τ.Ε.Λ. το 31,1% ήταν αγόρια και το 68,9% κορίτσια ($P = 0,049$).

2. Οδήγηση και κατοχή διπλώματος οδήγησης

Το μεγαλύτερο ποσοστό των μαθητών προτιμούσε να οδηγεί αυτοκίνητο σε σχέση με δίκυκλο. Συγκεκριμένα, από τους 373 μαθητές που ερωτήθηκαν, 140

Πίνακας 1.

Συχνότητα οδήγησης δικύκλου μαθητών
Τεχνικών Επαγγελματικών Λυκείων και Ινστιτούτων
Επαγγελματικής Κατάρτισης

	Οδήγηση δικύκλου			Επίπεδο σημαντικότητας P
	Ναι %	Όχι %	Σύνολο %	
I.E.K.	31,6	68,4	42,9	0,47(P > 0,001)
T.E.Λ.	29,0	71,0	57,1	NS

Πίνακας 2.

Σχέση οδήγησης και κατοχής διπλώματος μαθητών
Τεχνικών Επαγγελματικών Λυκείων και Ινστιτούτων
Επαγγελματικής Κατάρτισης

Κατοχή διπλώματος	Οδήγηση δικύκλου			Επίπεδο σημαντικότητας P
	Ναι %	Όχι %	Σύνολο %	
Ναι	10,4	19,7	30,1	0,0009
Όχι	0,8	69,1	69,9	P<0,001

προτιμούσαν να οδηγούν αυτοκίνητο και 111 δίκυκλο.

Στατιστικά σημαντική ($P = 0,0009$) εμφανίζεται η σχέση μεταξύ κατοχής διπλώματος οδήγησης δικύκλου και οδήγησης δικύκλου. Ειδικότερα, άδεια οδήγησης δικύκλου κατείχαν μόνο οι 41 από τους 111 μα-

θητές που οδηγούσαν μοτοσικλέτα, ποσοστό 10,4% (Εικόνα 2, Πίνακες 1, 2).

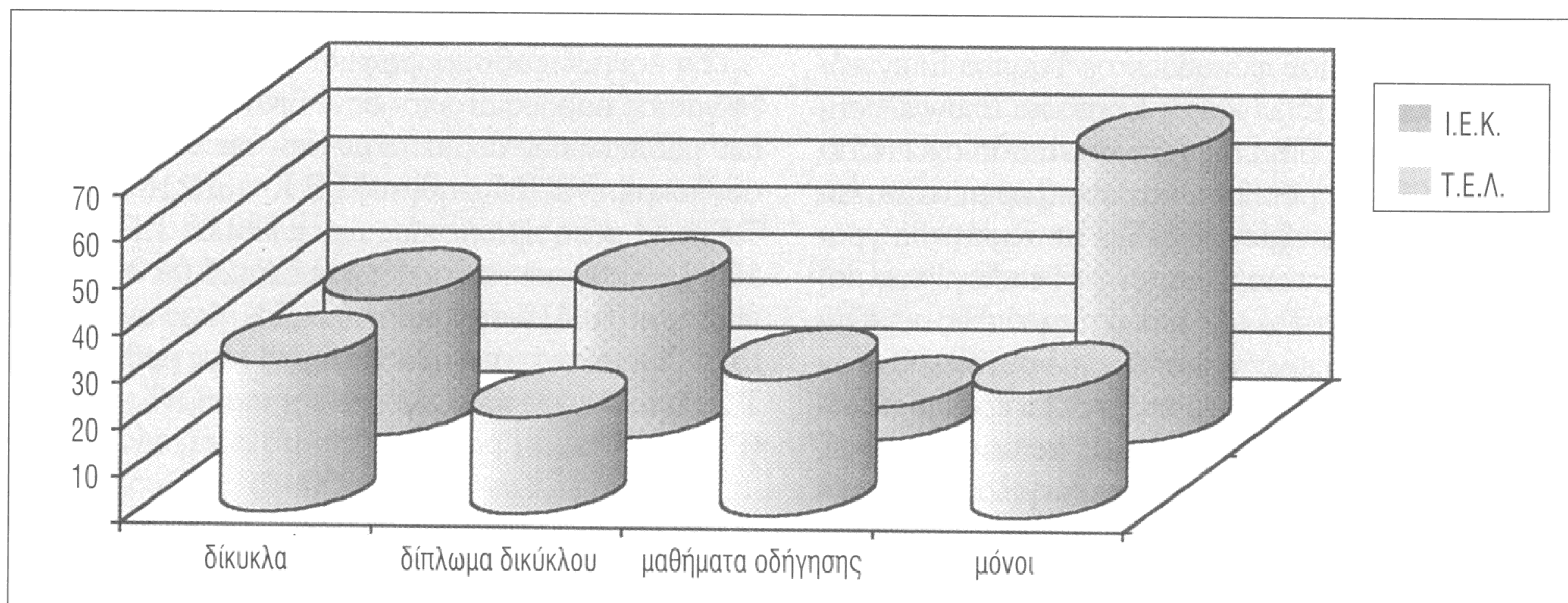
Ο τρόπος, επίσης, με τον οποίο έμαθαν να οδηγούν οι μαθητές είναι διαφορετικός μεταξύ των δύο υπό σύγκριση ομάδων ($p = 0,0000$). Συγκεκριμένα, σε σχολή οδηγών, από τους μαθητές I.E.K. εκπαιδεύτηκε το 29,1%, ενώ από τους μαθητές T.E.Λ. μόνο το 7%. Εκπληκτικά είναι τα ποσοστά των μαθητών που δηλώνουν ότι έμαθαν να οδηγούν μόνοι τους (60,5% των μαθητών T.E.Λ. και 26,7% των μαθητών I.E.K.).

3. Οδική στάση και συμπεριφορά

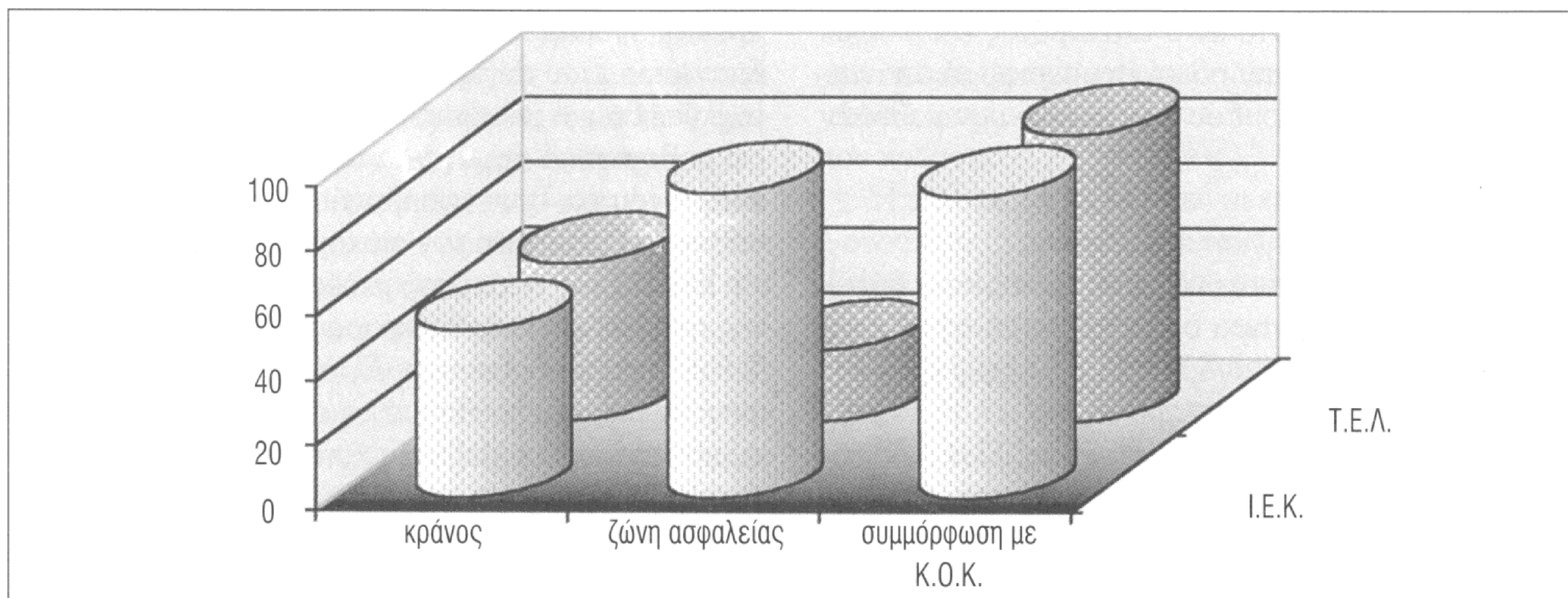
Η οδική στάση και συμπεριφορά των μαθητών I.E.K. και T.E.Λ. όπως περιγράφηκε από τους ίδιους απεικονίζεται στην Εικόνα 3. Σχεδόν όλοι γνώριζαν ότι η χρήση κράνους είναι υποχρεωτική τόσο για τον οδηγό όσο και για τον συνοδηγό, σε ποσοστό 94,9% για τους μαθητές I.E.K. και 94,3% για τους μαθητές T.E.Λ. ($p = 0,81$). Η συχνότητα χρήσης του, όμως, δεν είχε καθολικό χαρακτήρα. Αποθαρρυντικά ήταν τα αποτελέσματα και στις δύο ομάδες όταν δήλωσαν τους λόγους για τους οποίους δεν χρησιμοποιούσαν το κράνος, προβάλλοντας σαν συχνότερες δικαιολογίες:

«Δεν έχω κράνος...», «Εμποδίζει την όραση και την ακοή...», «Χαλάει τα μαλλιά...».

Αντίστοιχη ήταν η συμπεριφορά τους όσον αφορά στη ζώνη ασφαλείας, η χρήση της οποίας ήταν περιορισμένη ιδιαίτερα για τους μαθητές T.E.Λ., οι οποίοι δήλωσαν ότι δεν φορούσαν ποτέ, σε ποσοστό 22% έναντι των σπουδαστών I.E.K., στους οποίους το ποσοστό μειώνεται στο 15,7% ($P = 0,097$).



Εικόνα 2. Οδήγηση και κατοχή διπλώματος οδήγησης μαθητών Τεχνικών Επαγγελματικών Λυκείων και Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης



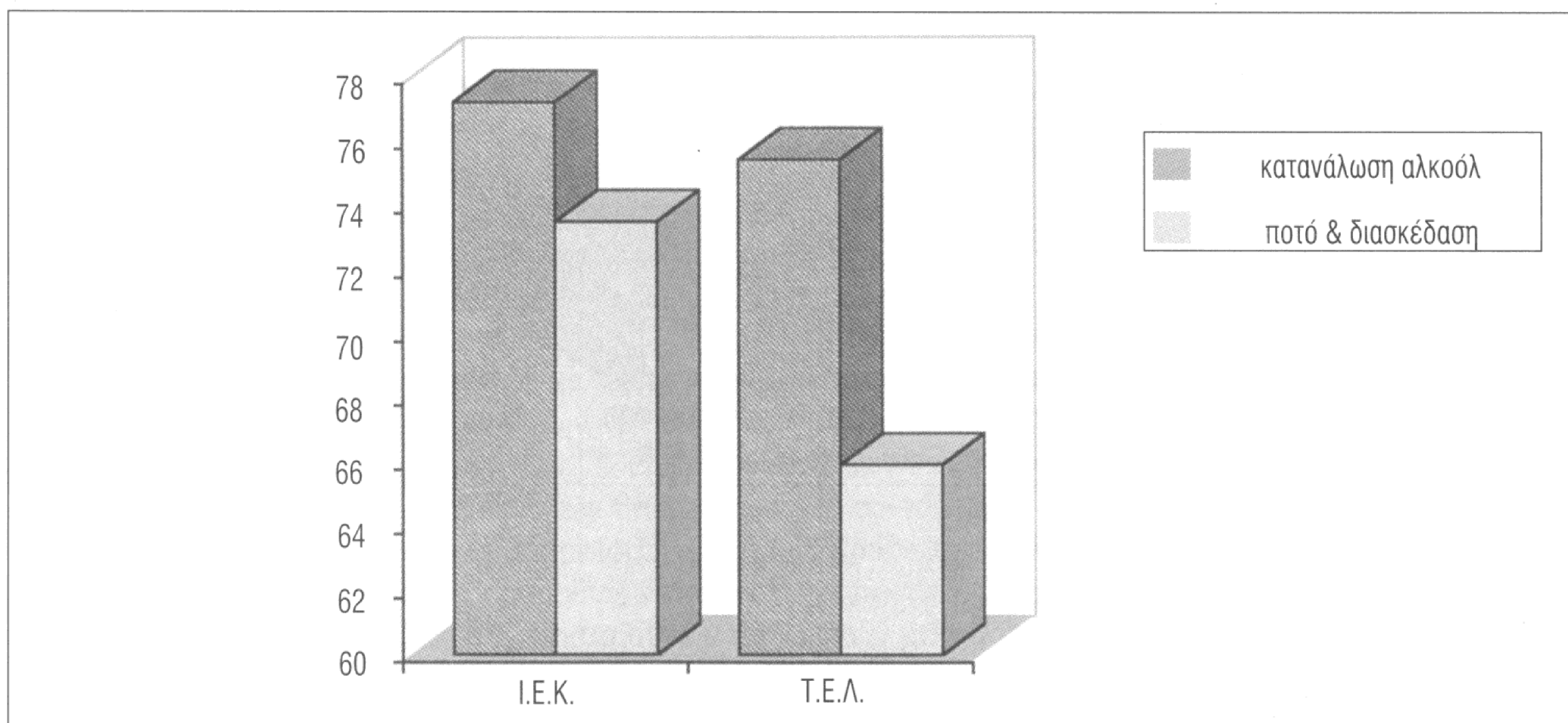
Εικόνα 3. Οδική στάση και συμπεριφορά μαθητών Τεχνικών Επαγγελματικών Λυκείων και Ινστιτούτων Επαγγελματικής Κατάρτισης

Όσον αφορά στην τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, οι δύο ομάδες δεν διαφοροποιούνται ($P = 0,48$). Περισσότερο άτακτοι φάνηκαν οι μαθητές Τ.Ε.Λ., δηλώνοντας σε μεγαλύτερο ποσοστό (11,6%) ότι δεν τηρούσαν ποτέ τον Κ.Ο.Κ.

Η συχνότερη παράβαση και για τις δύο ομάδες ή-

4. Αλκοόλ και οδήγηση

Το να συμβεί ή όχι ένα ατύχημα φαίνεται να είναι ανεξάρτητο από τη συνήθεια κατανάλωσης ποτών ($P = 0,26$). Στο ίδιο συμπέρασμα οδηγούμαστε και κατά τη συσχέτιση ατυχήματος με το είδος του ποτού ($P = 0,063$).



Εικόνα 4. Οδήγηση και αλκοόλ

ταν η επικίνδυνη οδήγηση (21,7% Ι.Ε.Κ. και 41,2% Τ.Ε.Λ.).

Άλλες συχνές παραβάσεις ήταν η μη κατοχή άδειας οδήγησης, η διέλευση με κόκκινο φανάρι κ.ά.

Οι συνήθειες καπνίσματος συμβάδισαν με τις συνήθειες κατανάλωσης ποτών ($P = 0,000$).

Ειδικότερα, οι καπνίζοντες έπιναν συχνότερα από τους μη καπνίζοντες.

Στην ερώτηση για το αν ο εκτεταμένος έλεγχος με αλκοτέστ επηρεάζει την οδική συμπεριφορά απάντησαν καταφατικά και οι δύο κατηγορίες των μαθητών (Εικόνα 4).

5. Ατυχήματα και οδήγηση

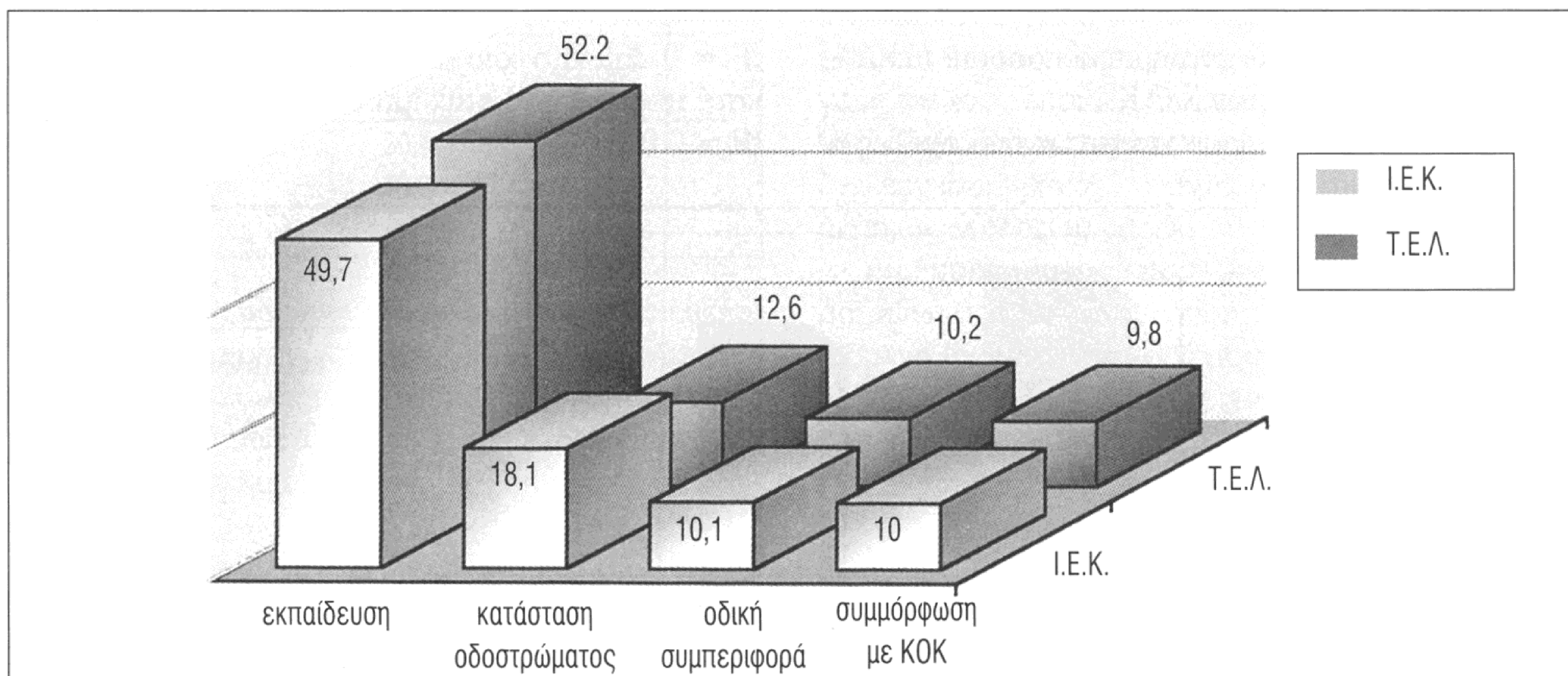
Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, τα κορίτσια δήλωσαν ότι έπαθαν ατύχημα σε μεγαλύτερη συχνότητα (30%) σε σχέση με τα αγόρια (21,8%) κατά την οδήγηση ($P = 0,0145$).

Τις συνέπειες των τροχαίων ατυχημάτων σε απώλειες ζωής και τραυματισμούς τις γνώριζαν εξίσου οι μαθητές των Τ.Ε.Λ. και των Ι.Ε.Κ. ($P = 0,48$). Οι λόγοι στους οποίους απέδιδαν τα τροχαία ατυχήματα, κατά σειρά προτεραιότητας, ήταν: η οδική συμπεριφορά, η κατάσταση και η συντήρηση των οδοστρώματων και η κατάσταση του μεταφορικού μέσου. Οι περισσότεροι υποστήριζαν ότι η καλύτερη εκπαίδευση για την από-

χρονο πρόβλημα δημόσιας υγείας διεθνώς. Η συνειδητοποίηση του σύγχρονου αυτού προβλήματος και η αποτύπωση και αποτίμηση των επιπτώσεών του αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στην ορθολογική αντιμετώπισή του και στην εφαρμογή συγκεκριμένης πολιτικής για την πρόληψη των ατυχημάτων⁸.

Σκοπός της παρούσας μελέτης ήταν η καταγραφή της στάσης και συμπεριφοράς μαθητών Ι.Ε.Κ. και Τ.Ε.Λ. κατά την οδήγηση. Εγινε προσπάθεια να διαφανούν πιθανές λανθασμένες συνήθειες, στάσεις και συμπεριφορές των μαθητών κατά την οδήγηση και επιχειρήθηκε συσχέτιση των παραμέτρων αυτών με ειδικές μεταβλητές που συσχετίζονται με κοινωνικοδημογραφικά δεδομένα, γνώσεις και εμπειρία, επικίνδυνες συμπεριφορές και πολιτική δημόσιας υγείας.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της μελέτης, η πλειοψηφία των μαθητών ήταν κορίτσια (68%), με μέση ηλικία 17,84-21,09 έτη. Το 42,2% των ερωτηθέντων ήταν



Εικόνα 5. Ατυχήματα και οδήγηση

κτηση διπλώματος, η βελτίωση και η συντήρηση των οδοστρώματων σε συνδυασμό με την αλλαγή νοοτροπίας και την υιοθέτηση ασφαλούς συμπεριφοράς θα συμβάλλουν θετικά στη μείωση των ατυχημάτων και των τραγικών συνεπειών τους σε όλους τους τομείς (Εικόνα 5).

Συζήτηση

Τα ατυχήματα αποτελούν το σημαντικότερο σύγ-

μαθητές Ι.Ε.Κ. και το 57,8 % μαθητές Τ.Ε.Λ.

Τα αγόρια οδηγούσαν συχνότερα αυτοκίνητο και μοτοσικλέτα από τα κορίτσια, τα οποία όμως εμφάνιζαν μεγαλύτερη συχνότητα ατυχημάτων συγκριτικά με τα αγόρια και στις δύο περιπτώσεις. Τα αποτελέσματα αυτά έρχονται σε αντίθεση με δεδομένα αντίστοιχων ερευνών στις Η.Π.Α., στις οποίες τα αγόρια διατρέχουν 2,5 φορές περισσότερο κίνδυνο για πρόκληση ατυχημάτων⁹.

Τα αποτελέσματα σχετικά με τον τρόπο εκμάθησης οδήγησης είναι αποθαρρυντικά και διαπιστώνεται πλημμελής εκπαίδευση. Οι περισσότεροι μαθητές έμαθαν να οδηγούν μόνοι τους και μόνο ένα μικρό ποσοστό εκπαιδεύτηκε σε σχολή οδηγών. Το γεγονός αυτό πιθανότατα σχετίζεται με την εσφαλμένη οδική συμπεριφορά των σπουδαστών όπως αυτή αποτυπώθηκε στη συγκεκριμένη έρευνα και αποτελεί σημαντικό παράγοντα κινδύνου στην πρόκληση ατυχημάτων. Αντίστοιχες ερευνητικές μελέτες καταδεικνύουν την ανάγκη υποχρεωτικής εκπαίδευσης προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των ατυχημάτων και η απορρέουσα από αυτά θνητότητα. Προτείνουν την εφαρμογή ειδικών προγραμμάτων για νέους οδηγούς μέσω των οποίων θα γίνεται με συγκεκριμένες τεχνικές, από ειδικούς εκπαιδευτές και αμφίδρομη και δημιουργική εκπαιδευτική διαδικασία, ενημέρωση, ορθή εκμάθηση των κανόνων οδικής συμπεριφοράς και τροποποίηση των συμπεριφορών που σχετίζονται με την επικίνδυνη οδήγηση και την πρόκληση ατυχημάτων¹⁰⁻¹¹.

Η γνώση υποχρεωτικής χρήσης κράνους κατά την οδήγηση μοτοσυκλέτας και για τον οδηγό και για τον συνοδηγό κατέχει υψηλό ποσοστό, ωστόσο δεν συμβαδίζει με την υιοθέτηση της αντίστοιχης συμπεριφοράς στην πράξη. Το ίδιο παρατηρείται και στην περίπτωση χρήσης της ζώνης ασφαλείας: ενώ είναι γνωστός ο ρόλος της και ο υποχρεωτικός της χαρακτήρας, η εφαρμογή της είναι περιορισμένη. Σύμφωνα με επιδημιολογικά στοιχεία ερευνών των τελευταίων ετών, οι έφηβοι αποτελούν συχνότερα την ηλικιακή ομάδα που αποφεύγει τη χρήση ζώνης ασφαλείας και κράνους¹². Πλούσια βιβλιογραφικά δεδομένα επιβεβαιώνουν την αναγκαιότητα χρήσης της ζώνης ασφαλείας και του κράνους κατά την οδήγηση προκειμένου να μειωθούν οι τραγικές συνέπειες των ατυχημάτων¹³⁻¹⁵. Πρόσφατη έρευνα στη χώρα μας έδειξε ότι 27% των θανάτων με αυτοκίνητο και 38% των θανάτων με μοτοσυκλέτα θα είχαν αποφευχθεί αν οι οδηγοί φορούσαν ζώνη ασφαλείας και κράνος αντίστοιχα. Τα ποσοστά αυτά μεταφράζονται σε 500 θανάτους ανά έτος¹⁶. Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζεται και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Ισπανία και η Ιταλία¹⁷⁻¹⁸. Στο σημείο αυτό πιθανότατα η εφαρμογή αυστηρών μέτρων και κυρώσεων να είχαν θετικά αποτελέσματα. Δεδομένου του αυθορμητισμού των νέων και της ακούσιας αδιαφορίας τους απέναντι στη στοχαστική έννοια του κινδύνου, η εκπαίδευση και η ενημέρωση σχετικά με στάσεις ασφαλούς συμπεριφοράς κατέχουν δεύτερη θέση. Αντίθετα, η ε-

πιβολή χρηματικών ή ποινικών κυρώσεων αποτελούν πιο οικεία με την ελληνική νοοτροπία μέτρα για την ευρεία και καθολική χρήση της ζώνης ασφαλείας και του κράνους.

Η τήρηση του Κ.Ο.Κ. είναι επίσης πλημμελής, γεγονός που αντικατοπτρίζει το κενό γνώσης και εκπαίδευσης και την ανάγκη για ανάληψη ευθυνών εκ μέρους της οικογένειας αλλά και των υπόλοιπων κοινωνικών φορέων. Στατιστικά διαπιστώνεται υπεροχή στα αγόρια σε ό,τι αφορά στις παραβάσεις του Κ.Ο.Κ.

Εξίσου δυσοίωνα είναι τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγουμε μελετώντας επικίνδυνες συνήθειες και συμπεριφορές που σχετίζονται άμεσα αλλά και έμμεσα με την οδήγηση. Αγόρια και κορίτσια έχουν τις ίδιες συνήθειες όσον αφορά στο κάπνισμα ($P = 0,64$) και στην περίπτωση κατανάλωσης αλκοόλ υπερέχουν τα κορίτσια ($P = 0,00028$). Και οι δύο, όμως, υποστηρίζουν ότι η εφαρμογή του αλκοτέστ επηρεάζει την οδήγηση ($P = 0,20$). Το μέτρο αυτό, όπως υποστηρίζουν, τροποποιεί την οδική συμπεριφορά. Παρ' όλα αυτά ένα μεγάλο ποσοστό νέων συνδυάζει απαραίτητα το ποτό με τη διασκέδαση, θέτοντας σε δεύτερη μοίρα την ασφαλή οδική συμπεριφορά. Το να συμβεί ή όχι ένα ατύχημα φαίνεται να είναι ανεξάρτητο από τις συνήθειες κατανάλωσης ποτών ($P = 0,26$). Στο ίδιο συμπέρασμα οδηγούμαστε και κατά τη συσχέτιση ατυχήματος με το είδος του ποτού ($P = 0,063$). Σε μελέτη που έγινε στη Νέα Ζηλανδία η κατανάλωση αλκοόλ έδειξε στατιστικά σημαντική συσχέτιση με την πρόκληση ατυχημάτων σε νέους με μέση ηλικία τα 21 έτη. Η συχνότητα ατυχήματος ήταν 2,6 φορές υψηλότερη στους οδηγούς που είχαν καταναλώσει αλκοόλ σε σχέση με αυτούς που δεν είχαν¹⁹. Σε παρόμοια αποτελέσματα καταλήγουν ανάλογες έρευνες που έγιναν προσπαθώντας να διαγνώσουν επικίνδυνες συμπεριφορές. Οι περισσότερες από αυτές συμπεριλαμβάνουν και τη χρήση ψυχοδραστικών ουσιών, παράγοντα που δεν εξετάστηκε στη μελέτη μας^{11,19-20}. Εξαιτίας των διαφορετικών μεθοδολογικών προσεγγίσεων, τα αποτελέσματα διαφέρουν.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι απόψεις των νέων σχετικά με την πρόκληση των ατυχημάτων. Αποδίδουν τα ατυχήματα στην απειρία του οδηγού σε ποσοστό 78,4% και στην κατάσταση του οδοστρώματος σε ποσοστό 20,3%. Εξίσου σημαντική είναι η διαπίστωση ύπαρξης γνώσης σχετικά με τις συνέπειες και τις επιπτώσεις των τροχαίων ατυχημάτων σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, γεγονός όμως

που σχετίζεται αρνητικά με τη συμπεριφορά που παρουσιάζουν οι νέοι κατά την οδήγηση.

Συμπεράσματα

Με βάση τα παραπάνω, διαπιστώνουμε ότι η υφιστάμενη οδική συμπεριφορά των νέων, όπως αυτή απεικονίζεται στη συγκεκριμένη μελέτη, δεν μπορεί να θεωρηθεί ασφαλής, αντίθετα γεννά υποψίες για το μέγεθος ενός τεράστιου προβλήματος το οποίο έχει επι-

πτώσεις κοινωνικές, ηθικές, βιολογικές και οικονομικές. Η ασφαλής οδική συμπεριφορά θα υιοθετηθεί μέσα από διαδικασίες εκπαίδευσης και αλλαγής κοινωνικών προτύπων, που δυστυχώς τη συσχετίζουν με την εικόνα του συντηρητισμού και της έλλειψης αυτοπεποίθησης. Συντονισμένα και επικεντρωμένα προγράμματα δράσης που αποσκοπούν στην αλλαγή κουλτούρας, νοοτροπίας και συμπεριφοράς θα ωθήσουν στη δημιουργία προτύπων οδικής συμπεριφοράς και θα μειώσουν σημαντικά τις επιπτώσεις των τροχαίων ατυχημάτων.

Βιβλιογραφία

1. Τριχοπούλου Α, Τριχόπουλος Δ. Προληπτική Ιατρική. Αθήνα, Επιστημονικές Εκδόσεις Παρισιάνος, 1986: 101-103.
2. Trunkey D. Overview of Trauma. Surgical Clinics of North America, 1982, 62: 3-7.
3. Hicks RA, Lindseth K, Hawkins J. Daylight Saving-time changes Increase Traffic Accidents. Percep. Motor Skills, 1983, 56: 64-66.
4. Langley JB, Alsop JC. Trends in Motorcyclist and Occupant Fatalities and Serious Injuries due to Traffic Crashes. New Zealand Medicine Journal, 1998, 24: 267-268.
5. Καραλιώτας Κ, Λαοπόδης Β, Κατσούλη Ε. Σύγχρονες Απόψεις στην Αντιμετώπιση του Πολυτραυματία. Αθήνα, Εκδόσεις Σύνεδρον, 1999: 7-14.
6. Blom DH, Pokorny ML, Van Leeuwen P. The Role of Age and Experience in Bus Drivers Accidents. International Journal of Epidemiology, 1987, 16: 35-43.
7. Ferguson SA, Preusser DF, Lund AK, Zador PL, Ulmer RG. Daylight Saving- time and Motor Vehicle Crashes: The Reduction in Pedestrian and Vehicle Occupant Fatalities. American Journal of Public Health, 1995, 85: 92-95.
8. Begg DJ, Langley JD, Chalmers DJ. Bicycle Road Crashes during the Fourteenth and Fifteenth Years of Life. New Zealand Medicine Journal, 1991, 104: 60-61.
9. Fingerhut LA. Firearm Mortality among Children, Youth, and Young Adults 1-34 Years of Age: Trends and Current Status, US, 1985-1990. Advanced Data No 231. Hyattsville, MD: National Center for Health Statistics, Centers for Disease Control and Prevention.
10. Pigg, Morgan R. 20 Concepts of learning. Journal of School Health, 1993, 63: 9.
11. Centers for Disease Control and Prevention. Injury Mortality: National Summary of Injury Mortality Data 1984-1990. Atlanta, GA: Centers for Disease Control and Prevention, 1993.
12. Centers for Disease Control and Prevention. Risky Drinking Behaviors among Teenagers. Gwinnet County, Georgia, 1993. Morbidity and Mortality Weekly Report, 1994, 43: 22.
13. Griffiths DK, Hayes HRM, Gloyns PF, Rattenbury SJ, Mackay GM. Car Occupant Fatalities and the Effects of Future Safety Legislation. Paper 760811. In: Proceedings of the 20th STPP Car Crash Conference. SAE Warrendale, PA, 1976.
14. Maimaris C, Summers CL, Browning C, Palmer C. Injury Patterns in Cyclists Attending an Accident and Emergency Department: A Comparison of Helmet Wearers and No-wearers. BMJ, 1994, 308: 1537-1540.
15. National Highway Traffic Safety Administration. Second Report to Congress – Effectiveness of Occupant Protection Systems and their Use. NHTSA, Washington 1996.
16. Petridou E, Skalidou A, Lescohier I, Trichopoulos D. Car Restraints and Seating Position for Prevention of Motor Vehicle Injuries in Greece. Arch Dis Child, 1998, 78 (2): 335-339.
17. Anonymous. Use of Safety Belts. Madrid, Spain, 1994. MMWR-Morb and Mortal –Wkly – Rep. 44, 150-153.
18. Anonymous. Helmet Use among Adolescent Motorcycle and Moped riders, Rome, 1994. MMWR - Morb and Mortal – Wkly – Rep. 45, 311-314.
19. Horwood LJ, Fergusson DM. Drink Driving and Traffic Accidents in Young People. Accident Analysis and Prevention, 2000, 32: 805-814.
20. Baker SP, O'Neill B, Ginsburg MJ, Li G. The Injury Fact Book. Oxford University Press, New York, 1992.

Υποβλήθηκε για δημοσίευση: 3/9/2001

Εγκρίθηκε: 16/10/2001