

## Η οδηγική συμπεριφορά των φοιτητών του ΤΕΙ Κρήτης



του Μιχάλη Ζωγραφάκη - Σφακιανάκη\*

Σε παγκόσμιο επίπεδο ο αριθμός των ανθρώπων που σκοτώνονται σε τροχαία δυστυχήματα είναι 1,2 εκατομμύρια ετησίως ενώ ο αριθμός των τραυματιών υπολογίζεται έως και 50.000.000! Εάν δεν γίνει προσπάθεια και λήψη νέων πρωτοβουλιών, με σκοπό τον έλεγχο αυτής της κοινωνικής μάστιγας, ο συνολικός αριθμός θανάτων και τραυματιών προβλέπεται να αυξηθεί περίπου 65% μέχρι το 2020 παγκοσμίως. Ιδιαίτερα στις χώρες χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος η αύξηση εκτιμάται ότι θα φτάσει το 80%<sup>1</sup>.

Σύμφωνα με την παραπάνω παραδοχή του ΠΟΥ, το φαινόμενο πρέπει να απασχολήσει σοβαρά τα κράτη και να ληφθούν συγκριμένες στοχευμένες πολιτικές ελέγχου και πρόληψης των τροχαίων ατυχημάτων. Από την ανθρώπινη διάσταση και οπτική γωνία, μακριά από τους αριθ-

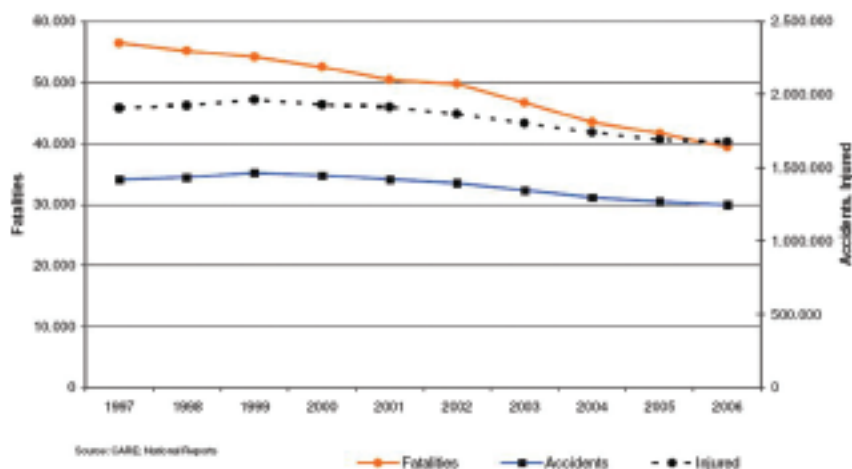
μούς και τα στατιστικά, τα τροχαία ατυχήματα απειλούν άμεσα την οικογενειακή και κοινωνική συνοχή λόγω της ξαφνικής και απροσδόκητης απώλειας αγαπημένων προσώπων ή μόνιμης βλάβης-αναπηρίας σε πάρα πολλές περιπτώσεις. Τελευταία εκλαμβάνεται ως ένα πρόβλημα δημοσίας υγείας αφού έχει αρνητικότερες συνέπειες στην ιατρική δημογραφία, καθώς οι απώλειες κυρίως νέων ανθρώπων επηρεάζουν σε ένα ικανό ποσοστό την αναπαραγωγική και παραγωγική βάση των κοινωνιών. Το άμεσο ή έμμεσο κόστος έχει υπολογιστεί σε 160 δις. ευρώ, περίπου το 2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.<sup>2</sup>.

Στο **σχήμα 1** φαίνεται ο ετήσιος αριθμός των θανάτων, των ατυχημάτων, και των τραυματιών στην Ε.Ε. των 25 κατά το χρονικό διάστημα 1997-2006. Οι αριθμοί γενικά είναι απογοητευτικοί. Τα τροχαία ατυχήματα (μπλε γραμμή) ανέρχονταν ετησίως το 1997 σε 1.400.000, ενώ απλά μειώθηκαν στο 1.250.000 μέχρι το έτος 2006, ποσοστό μείωσης περίπου 12%. Παρόμοια τάση μείωσης καταγράφεται και στους τραυματίες (μαύρη γραμμή) όπου από 1.800.000 ετησίως το 1997, μειώνονται στο 1.500.000 το 2006. Στους θανάτους καταγράφεται μια μεγαλύτερη μείωση σε ποσοστό 31% (από 58.000 σε 40.000 περίπου), κατά το αντίστοιχο χρονικό διάστημα, γεγονός που αφήνει μια αισιοδοξία για το μέλλον<sup>3</sup>.



Οι κκ. Α. Μπλεμμένου, Μ. Βρούζου και Ε. Παπαγεωργή.

\* Συμμετέχουν επίσης οι Α. Μπλεμμένου, Μ. Βρούζου και Ε. Παπαγεωργή: Τελείοφοιτες Τμήματος Νοσηλευτικής (πτυχιακή εργασία)

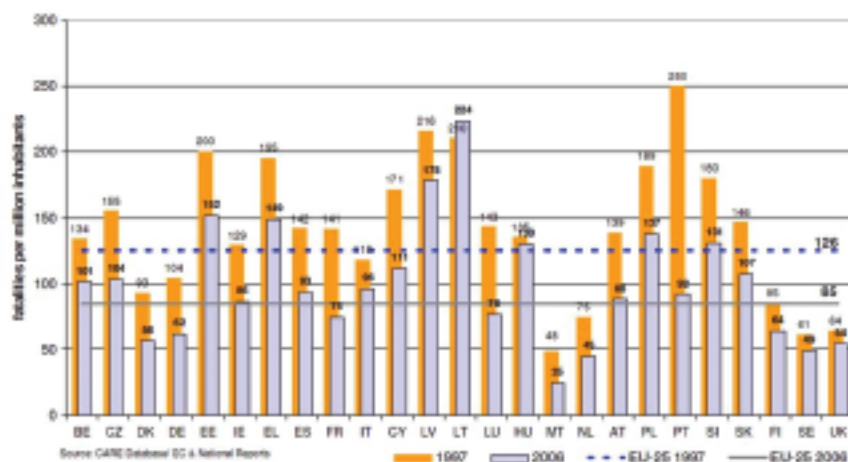


Διάγραμμα 1. Ετήσιος αριθμός θανάτων, ατυχημάτων και τραυματιών (ΕΕ- 25), 1997-2006

Όλα τα παραπάνω αρνητικά στοιχεία βρίσκουν εμφατική έκφραση στη χώρα μας αφού η Ελλάδα βρίσκεται στη 4η θέση των 25 της Ε.Ε., πίσω από 3 «πρώην ανατολικές» χώρες (Λιθουανία, Λετονία, Εσθονία) στους πίνακες στατιστικής με τα μεγαλύτερα ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων καθώς και σε ανθρώπινες απώλειες.

Στο **διάγραμμα 2** καταγράφονται οι θάνατοι ανά 1 εκ. πληθυσμού από τροχαία ατυχήματα το 2006 σε σύγκριση με το 1997. Ο γενικός μέσος όρος της Ε.Ε. των 25 ήταν 126 νεκροί (1997), ενώ το 2006 ήταν 85. Η Ελλάδα (ΕΛ) το 1997 κατατάσσονταν στην 5η θέση με 195 νεκρούς ανά 1 εκ. πληθυσμού και το 2006 στην 4η θέση με 149 νεκρούς. Τουλάχιστον, καταγράφεται μια τάση μείωσης αλλά και πάλι δεν είναι εντός του γενικού στόχου που έχει θεσπιστεί από την Ε.Ε. για μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και θανάτων κατά 50% μέχρι το 2010. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα προς μίμηση της Πορτογαλίας που ενώ ήταν 1η το 1997 με 250 θανάτους, κατάφερε μέσα από συγκεκριμένες πολιτικές και δράσεις να επιτύχει θεαματική μείωση 63%, υποχωρώντας στη 14η θέση με 92 θανάτους.<sup>3</sup>

σονταν στην 5η θέση με 195 νεκρούς ανά 1 εκ. πληθυσμού και το 2006 στην 4η θέση με 149 νεκρούς. Τουλάχιστον, καταγράφεται μια τάση μείωσης αλλά και πάλι δεν είναι εντός του γενικού στόχου που έχει θεσπιστεί από την Ε.Ε. για μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και θανάτων κατά 50% μέχρι το 2010. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα προς μίμηση της Πορτογαλίας που ενώ ήταν 1η το 1997 με 250 θανάτους, κατάφερε μέσα από συγκεκριμένες πολιτικές και δράσεις να επιτύχει θεαματική μείωση 63%, υποχωρώντας στη 14η θέση με 92 θανάτους.<sup>3</sup>



Διάγραμμα 2: Θάνατοι ανά 1 εκατ. κατοίκων το 2006 σε σύγκριση με το 1996

Σε έναν πιο πρόσφατο χάρτη της ΕΕ, η Ελλάδα παρουσιάζεται σταθερά στην 4η θέση με 138 θανάτους ανά 1 εκ πληθυσμού με το γενικό μέσο όρο της ΕΕ να ανέρχεται στους 78. Τώρα προηγείται η Πολωνία (143), έπειτα η Ρουμανία (142), και μετά η Λετονία (139). Οι ανεπτυγμένες χώρες της δυτικής Ευρώπης κυμαίνονται πολύ χαμηλότερα όπως η Γερμανία (54) ή Γαλλία (67) το Η.Β. (43) κλπ (εικόνα 1.)<sup>4</sup>



**Εικόνα 1.** Χάρτης με τον αριθμό θανάτων από τροχαίο ατύχημα στην ΕΕ-25 το 2008

Από τα παραπάνω δεδομένα είναι φανερό ότι η οδική ασφάλεια αποτελεί για τη χώρα μας θέμα μείζονος σημασίας με ανυπολόγιστες επιπτώσεις τόσο στην οικονομική όσο και στην κοινωνική ζωή του τόπου. Η κατάσταση είναι εξαιρετικά ανησυχητική και πρέπει να αναλυθεί το πρόβλημα σε βάθος λόγω και του σοβαρού δημογραφικού προβλήματος που αντιμε-

τωπίζει η χώρα μας. Η Ελλάδα των 10,5 εκ ανθρώπων δεν έχει την πολυτέλεια (όπως και καμιά άλλη χώρα βέβαια) να χάνει 1300-1600 ανθρώπους στο βωμό της ασφάλτου κάθε χρόνο<sup>5</sup>.

### ΤΟ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΟ ΣΥΜΠΛΕΓΜΑ ΤΩΝ ΤΡΟΧΑΙΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

Πολλοί ερευνητές έχουν μελετήσει τους παράγοντες που συντελούν στην τέλεση ενός τροχαίου ατυχήματος. Η πρόκληση ενός τροχαίου ατυχήματος θεωρείται πλέον ένα πολυπαραγοντικό φαινόμενο όπου συντελούν με διαφορετική κάθε φορά βαρύτητα <sup>6,7</sup>:

#### Οι παράγοντες ενός τροχαίου ατυχήματος

- i. **το οδικό δίκτυο** με το περιβάλλον του (γεωμετρικά χαρακτηριστικά, κατασκευαστική διαμόρφωση, επίπεδο συντήρησης, εξοπλισμός, τοπικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, διαμόρφωση της κυκλοφορίας, καιρικές συνθήκες),
- ii. **το όχημα** (τεχνική διαμόρφωση και εξοπλισμός, ιδιαίτερα σε σχέση με την ενεργητική και την παθητική ασφάλεια)
- iii. **ο παράγοντας άνθρωπος** (φυσικές, ψυχικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες καθώς επίσης και πρότυπα συμπεριφοράς)
- iv. **η κοινωνία** (νομοθεσία, συστήματα οδικής διαπαιδαγώγησης, ανταμοιβής και τιμωρίας, οικονομικές συνθήκες, κοινωνικές τάξεις)

Στις περισσότερες περιπτώσεις ο συνδυασμός των παραπάνω παραγόντων συμβάλλουν στην πρόκληση ατυχήματος, κάνοντας την οδική ασφάλεια ένα πολυσύνθετο ζήτημα. Συστηματικές μελέτες και έρευνες καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι ο παράγοντας άνθρωπος (είτε μόνος, είτε σε συνδυασμό με τους άλλους παράγοντες) αποτελεί τη σημαντικότερη αιτία των οδικών ατυχημάτων, σε ποσοστό περίπου 65% έως 95%.

## Ο παράγοντας άνθρωπος

Ο ανθρώπινος παράγοντας είναι κατά αποκλειστικότητα υπεύθυνος για το 60% των ατυχημάτων ενώ εμπλέκεται σημαντικά σε περισσότερες από το 90% των περιπτώσεων. Οι ίδιοι οι οδηγοί παραδέχονται τον ανθρώπινο παράγοντα ως κύριο αίτιο και παράλληλα τονίζουν πως οι καιρικές συνθήκες και η κατάσταση του οχήματος συμβάλλουν σημαντικά στην πρόκληση ατυχήματος<sup>5</sup>. Σε μια έρευνα που έγινε στις ΗΠΑ αναφέρει ότι ο άνθρωπος που οδηγεί, έχει τη συνήθεια και την τάση να εκδηλώνει διάφορες αδυναμίες όπως εγωισμό, θυμό, νευρικότητα και ανυπομονησία. Όταν αυτές οι αδυναμίες εκδηλώνονται στην οδήγηση, υποκινούν τον



άνθρωπο σε αντικανονική οδική συμπεριφορά και η στάθμη για ασφαλή και καλή οδήγηση μειώνεται. Ο άνθρωπος ταυτίζεται με τη δύναμη που απορρέει από το αυτοκίνητο νιώθοντας υπερφυσικός ο ίδιος<sup>8</sup>.

Υπάρχουν και άλλες έρευνες που δείχνουν ότι η επιθετική συμπεριφορά έχει αντίκτυπο στη συμμετοχή των νέων οδηγών σε τροχαία ατυχήματα. Συγκεκριμένα, η ευερεθιστότητα κατά την οδήγηση προέρχεται από τέσσερα αντικείμενα: το άγχος, την έλλειψη ανοχής (άσκοπη χρήση κόρνας), το θυμό (κατακρίνω τους άλλους οδηγούς μπροστά), και την εχθρότητα (απρεπείς χειρονομίες, ύβρεις σε άλλους οδηγούς)<sup>8,9</sup>.

Ο τρόπος ζωής ιδίως των νέων είναι σημαντικός παράγοντας στην πρόκληση ή όχι τροχαίων ατυχημάτων. Έχει διατυπωθεί ή άποψη ότι η κατανάλωση αλκοόλ και τοξικών ουσιών συμβάλλει στη δημιουργία των υψηλών ποσοστών τροχαίων ατυχημάτων<sup>10</sup>.

Η μη συμμόρφωση στη χρήση προστατευτικών μέσων (ζώνη-κράνος) παρόλο που δεν προκαλεί από μόνη της τροχαία ατυχήματα, συμβάλλει στο φαινόμενο. Υποστηρίζεται ότι όταν ο αναβάτης φορά το κράνος γίνεται πιο ορατός από τους άλλους οδηγούς προλαμβάνοντας έτσι ορισμένα συμβάντα<sup>10</sup>.

## ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σκοπός της έρευνας που αποτέλεσε παράλληλα πτυχιακή εργασία των 3 φοιτητριών, είναι η διερεύνηση της οδικής συμπεριφοράς (κουβιτούρας) των φοιτητριών του ΤΕΙ Κρήτης στο Ηράκλειο. Βασικό ερευνητικό ερώτημα που απασχόλησε την έρευνα είναι πώς βιώνει καθημερινά την οδήγηση ο νέος άνθρωπος και σε τι βαθμό συμβάλλει ο ίδιος στην πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων και κατ' επέκταση στην προστασία της ζωής του και των συνανθρώπων του.

## ΥΛΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΣ

Η μεθοδολογία προσέγγισης του προβλήματος της οδικής συμπεριφοράς ακολουθούσε την εξής διαδικασία:

- σύνταξη κατάλληλου ερωτηματολογίου
- διανομή του ερωτηματολογίου
- συγκέντρωση των συμπληρωθέντων ερωτηματολογίων
- επεξεργασία των στοιχείων
- ανάλυση και αξιολόγηση των αποτελεσμάτων
- συμπεράσματα

Ο συνολικός αριθμός των συμπληρωθέντων ερωτηματολογίων είναι 400. Από αυτά σε κάθε σχολή αναλογούν 100 (ΣΤΕΦ, ΣΤΕΓ, ΣΔΟ, ΣΕΥΠ). Διανεμήθηκαν, με προσωπική επαφή και συνέντευξη τους μήνες



Μάρτιο - Μάιο 2010.

Ως ερευνητικό εργαλείο χρησιμοποιήθηκε ερωτηματολόγιο 18 ερωτήσεων κλειστού τύπου που κατασκευάστηκε από την ερευνητική ομάδα με χρήση βιβλιογραφικών πηγών. Η δομή του ερωτηματολογίου κατανέμεται σε τέσσερις ενότητες:

- **Α΄ Ενότητα:** Στοιχεία κατοχής αδειών οδήγησης και μεταφορικών μέσων, τρόποι μετάβασης στο ΤΕΙ.
- **Β΄ Ενότητα:** Στοιχεία περί εμπλοκής-συμμετοχής σε τροχαίο ατύχημα
- **Γ΄ Ενότητα:** Στοιχεία για κατανάλωση οινόπνευματος-ουσιών τήρηση ΚΟΚ κατά την οδήγηση
- **Δ΄ Ενότητα:** Προσωπικά στοιχεία των ερωτηθέντων (φύλο, ηλικία, οικογενειακή κατάσταση, κλπ)

Η στατιστική ανάλυση των δεδομένων έγινε με το πρόγραμμα SPSS. Για την περιγραφή όλων των μεταβλητών χρησιμοποιήσαμε συχνότητες, ποσοστά (%) και διαγράμματα «πίτας», ενώ τη μεταβλητή

της ηλικίας την περιγράψαμε επίσης ως ποσοτική και με ιστόγραμμα. Για την εύρεση των στατιστικά σημαντικών σχέσεων μεταξύ μεταβλητών χρησιμοποιήθηκε η  $\chi^2$ -δοκιμασία (με διόρθωση Yates όπου χρειαζόταν), και αυτές αποτυπώθηκαν τόσο με πίνακες διπλής εισόδου όσο και με ραβδογράμματα. Σε όλες τις περιπτώσεις, στατιστικά σημαντική θεωρήθηκε η (two-tailed) τιμή του  $p < 0,05$ .

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

**Α) Περιγραφική στατιστική ανάλυση:** Από τους 400 φοιτητές που συμμετείχαν στην έρευνα οι 211 (52,8%) ήταν άνδρες και οι 189 (47,3%) γυναίκες. Το 77,8% των ερωτηθέντων δήλωσε πως ζει στο Ηράκλειο ανεξάρτητα από την οικογένεια του και μόνο το 22,2% μένει στο πατρικό τους σπίτι. Η ηλικιακή κατανομή του δείγματος έχει ελάχιστη τιμή 18ετών και μέγιστη 40, με μέση τιμή 22,18 και τυπική απόκλιση 3,03.

Πίνακας 1. Γενικές ερωτήσεις για τα μεταφορικά μέσα

Ερωτήσεις	Τιμές μεταβλητών				
1. Είστε κάτοχος διπλώματος οδήγησης;	Ναι 265 (66,3%)	Όχι 135 (33,8%)			
1.1 Εάν ναι; Τι είδους άδεια;	Αυτοκίνητο 151 (57,2%)	ΙΧ & δίκυκλο 99 (37,5%)	δίκυκλο 14 (5,3%)		
2. Έχετε δικό σας μεταφορικό μέσο	Ναι 50,3%	Όχι 49,7%			
3. Με ποιο μεταφορικό μέσο ήρθατε σήμερα στο ΤΕΙ;	Αυτοκίνητο 34,7%	Λεωφορείο 30,7%	Πεζός 20,1 %	Μοτοσικλέτα 11,8%	Άλλο 2,8%
4. Εφόσον ήρθατε σήμερα με αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα, ήσασταν οδηγός ή συνεπιβάτης;	Οδηγός 39,8%	Συνεπιβάτης 17,8%			
5. Συνηθίζεις να φοράς ζώνη ή κράνος είτε ως οδηγός είτε ως συνεπιβάτης	Πάντα 194 (48,7%)	Συχνά 85 (21,4%)	Μερικές φορές 67(16,8%)	Σπάνια 32 (8,0%)	καθόλου 20 (5,0%)
6. Εφόσον ήρθες σήμερα στο ΤΕΙ με ΙΧ φόρεσες ζώνη ή όχι;	Ναι 58,6%	Όχι 41,4%			

Στον **Πίνακα 1**, παρατίθενται περιγραφικά αποτελέσματα γενικών ερωτήσεων διαμόρφωσης προφίλ των δειγμάτων ως οδηγοί.

Διερευνήθηκαν θέματα που αφορούν την εμπλοκή σε τροχαίο ατύχημα και βρέθηκε ότι ένα ιδιαίτερα μεγάλο ποσοστό των σπουδαστών (61%) έχει εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα (είτε ως οδηγός, είτε ως συνεπιβάτης) και μόνο το 39% δεν έχει ζηήσει τέτοια επικίνδυνη κατάσταση. Από αυτούς που έχουν εμπλακεί σε τροχαίο ως οδηγοί (97 φοιτητές), ως υπαίτιοι του τροχαίου ατυχήματος δήλωσαν το 26,8% ενώ μη υπαίτιοι το 73,2%.

Το οδικό δίκτυο που συνέβη το τροχαίο ατύχημα ήταν αστικό (52,8%), επαρχιακό

δίκτυο (29,7%) και η εθνική οδός (13,4%). Ορισμένοι εξ' αυτών (4%) απάντησαν με κάποιο συνδυασμό οδικών δικτύων, προφανώς λόγω πολλών συμβάντων στα οποία συμμετείχαν. Οι ώρες που έλαβαν χώρα τα συμβάντα ήταν κατά κύριο λόγο οι απογευματινές (38,2%), ακολούθως οι βραδινές και μεταμεσονύκτιες (33,7%), έπειτα οι πρωινές (25,6%) και τέλος, συνδυασμοί των παραπάνω (2,4%).

Ένα πολύ ανησυχητικό εύρημα είναι ότι το τροχαίο ατύχημα συνέβη κατά τη διάρκεια της φοιτητικής ιδιότητας σε ποσοστό 47,5%. Μάλιστα ένα ποσοστό των φοιτητών 18,8% έχει μεταφερθεί στο νοσοκομείο ως τραυματίας κάποιου τροχαίου.

Στους **Πίνακες 2 και 3** καταγράφεται η παραβατικότητα κατά τη διάρκεια της οδή-

**Πίνακας 2. Χρήση αλκοόλ / ουσιών και παραβατικότητα στην οδήγηση**

Ερωτήσεις	Ναι	Όχι
<b>A.</b> «Τις προηγούμενες 7 ημέρες οδηγήσατε έχοντας καταναλώσει αλκοόλ (πάνω από 2 ποτήρια);»	21,7	78,3
<b>A.1</b> «Εάν «Ναι», είχατε και συνεπιβάτες στο αυτοκίνητο ή τη μοτοσικλέτα;» Σημ.: (απάντησε το 21,7%)	57,0	43,0
<b>B.</b> «Τις προηγούμενες 7 ημέρες οδηγήσατε υπό την επήρεια εθιστικών ουσιών;»	4,8%	95,2%
<b>B.1</b> «Εάν ναι, είχατε και συνεπιβάτες στο αυτοκίνητο ή τη μοτοσικλέτα;» Σημ.: Απάντησε το 4,8%	38,1	61,9

**Πίνακας 3. Τήρηση ΚΟΚ την συγκεκριμένη μέρα μετάβασης στο ΤΕΙ**

«Τηρήσατε σήμερα ερχόμενοι στο ΤΕΙ τα 7 κυριότερα σημεία του Κ.Ο.Κ.;»	Ναι	Όχι
“STOP”;	89,3	10,7
Ερυθρό σηματοδότη;	92,6	7,4
Οδήγηση αντίθετα σε μονόδρομο;	61,0	39,0
Αντικανονική προσπέραση;	49,0	51,0
Υπέρβαση ορίου ταχύτητας;	47,6	52,4
Χρήση κινητού οδηγώντας;	56,6	43,4
Χρήση διάβασης πεζών εφόσον ήρθατε πεζός/ή;	80,9	19,1

γησης την αμέσως προηγούμενη εβδομάδα της συνέντευξης και την ημέρα της συνέντευξης. Οι ερωτήσεις στόχευαν να καταγράψουν πράξεις και γεγονότα, όχι συνήθειες ή πεποιθήσεις.

Το 22,1% έχει τροποποιήσει μηχανικά (π.χ. εξάτμιση, κινητήρα, αμορτισέρ κτλ) το ιδιόκτητο μεταφορικό μέσο στη συντριπτική του πλειοψηφία οι άνδρες.

Μια άλλη παράμετρος που αξίζει περαιτέρω διερεύνηση είναι ότι ένα ποσοστό 40,2% δήλωσε ότι έχει χάσει στενό συγγενή ή φίλο από τροχαίο ατύχημα, ενώ για ποσοστό 24,2% των φοιτητών αντιστοιχεί κάποιος τραυματίας στο περιβάλλον του (συγγενής ή στενός φίλος) με μόνιμες βλάβες (π.χ. νευρολογικές, ορθοπεδικές) από τροχαίο ατύχημα.

#### B) Στατιστική διερεύνηση των παραπάνω απαντήσεων κατά φύλο και σχολή

Από το δείγμα 400 φοιτητών του ΤΕΙ Κρήτης το 66,3% έχουν άδεια οδήγησης ενώ το 33,8% δεν κατέχει άδεια οδήγησης. Από αυτούς που έχουν άδεια (265), το 61,5% είναι άνδρες και το 38,5% είναι γυναίκες. Το φύλο επηρεάζει στατιστικά σημαντικά την κατοχή διπλώματος οδήγησης, με τους άνδρες να υπερτερούν (Πίνακας 4). Σε μια πιο αναλυτική προσέγγιση φαίνεται ότι στον πληθυσμό των ανδρών το 77,3% έχει άδεια ενώ το 22,7% δεν έχει. Στις γυναίκες το 54% έχει άδεια ενώ το 46% δεν έχει.

Στη διερεύνηση κατά σχολή δεν βρέθηκε κάποια σημαντική διαφορά, με τους φοιτητές της ΣΤΕΦ να απάντησαν σε ποσοστό 75% πως είναι κάτοχοι άδειας οδήγησης και το 25% πως δεν

είναι. Στη ΣΔΟ έχει δίπλωμα οδήγησης το 65% και το 35% δεν έχει. Στη ΣΕΥΠ έχει άδεια το 56% και το 44% δεν έχει και στη ΣΤΕΓ έχει δίπλωμα το 69% και το 31% δεν έχει.

Στην ερώτηση «τι είδος άδειας οδήγησης κατέχουν» ένα ποσοστό 57,2% απάντησε μόνο αυτοκινήτου, και το 5,3% έχει μόνο δικύκλου. Επίσης ένα ποσοστό 37,5% έχει και τα δύο.

Στη στατιστική διερεύνηση κατά φύλο βρέθηκε ότι δίπλωμα δικύκλου έχουν με σημαντική διαφοροποίηση οι άνδρες. Επίσης οι άνδρες προτιμούν να έχουν και τα 2 είδη διπλώματος (46,9%) ενώ οι γυναίκες κυμαίνονται σε πολύ χαμηλότερα ποσοστά (22,5%).  $\chi^2=20,367$ ;  $df=2$ ;  $P<0,001$

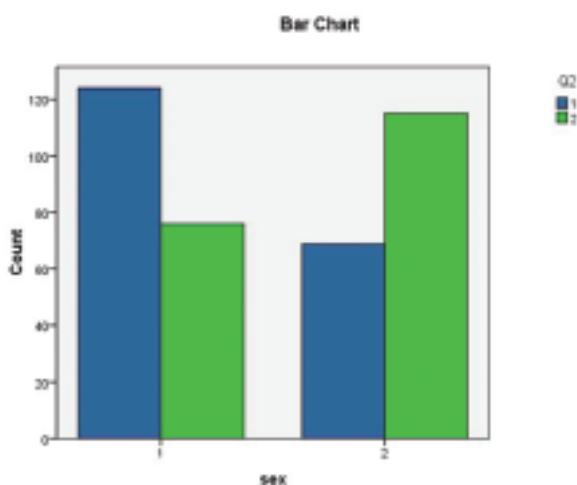
Από τους 264 που απάντησαν στην ερώτηση «τι είδους άδεια οδήγησης έχετε;» το 57,2% απάντησε αυτοκινήτου, το 37,5% και αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας, ενώ το 5,3% μόνο μοτοσικλέτας

Στην ερώτηση «έχετε δικό σας μεταφορικό μέσο», το 50,3% απάντησε ότι έχει και το 49,7% πως δεν έχει. Βρέθηκε ότι ενώ 1 στους 2 φοιτητές έχουν μεταφορικό μέσο, όταν προσεγγίζουμε την ανάλυση κατά φύλο, υπερτερούν στατιστικά σημαντικά οι άνδρες με ποσοστό 64,2% έναντι 35,8% των γυναικών ( $\chi^2=23,010$ ;  $df=1$ ;  $P<0,001$ ) (διάγραμμα 3.)

Διερευνώντας και κατά τη σχολή την κατοχή μεταφορικού μέσου, παρατηρήθηκε ότι στη ΣΤΕΦ το 57,7% έχει δικό του μεταφορικό ενώ το 42,3% όχι. Στη ΣΔΟ το 44,3% έχει, ενώ το 55,7% δεν έχει. Στη

Πίνακας 4. Κατοχή Άδειας Οδήγησης ανά φύλο

$\chi^2=24,171$ ; $Df=1$ ; $P<0,001$	Στατιστικά σημαντική			
		Ναι	Όχι	Σύνολο
Ανδρες	Πλήθος	163	48	211
Γυναίκες	Πλήθος	102	87	189
Σύνολο	Πλήθος	265	135	400



**Διάγραμμα 3.** Κατοχή μεταφορικού μέσου κατά φύλο (1: άνδρες, 2: γυναίκες, μπλε: έχω μεταφορικό μέσο, πράσινο: δεν έχω).

ΣΕΥΠ το 39,2% είναι κάτοχοι μεταφορικού οχήματος και το 60,8 δεν είναι και στη ΣΤΕΓ το 60,2% έχει δικό του μεταφορικό ενώ το 39,8% δεν έχει ( $\chi^2=11,985$ ;  $df=3$ ;  $P=0,007$ ).

Από τους 359 που απάντησαν στην ερώτηση «εφόσον ήρθατε σήμερα με αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα σημειώστε αν ήσασταν οδηγός ή συνεπιβάτης» το 39,8% απάντησε ως οδηγός, το 17,8% ως συνεπιβάτης και το 42,3% κανένα από τα δύο. Αναλύοντας την ερώτηση κατά φύλο φαίνεται ότι οι άνδρες έρχονται πολύ περισσότερο με το Ι.Χ., δευτερευόντως με λοιπά μέσα και λιγότερο από όλα ως συνεπιβάτες. Αντιθέτως -με στατιστικά σημαντική διαφοροποίηση- οι γυναίκες προτιμούν τα λοιπά μέσα, έπειτα το ΙΧ, και τέλος να έρχονται ως συνεπιβάτες ( $\chi^2=20,315$ ;  $df=2$ ;  $P<0,001$ )

Στην κατά φύλο ανάλυση φαίνεται ότι οι άνδρες προτιμούν σημαντικά το ΙΧ (38,3%), το λεωφορείο (23,4%), πεζή (19,1%) και το δίκυκλο (17,7%) ενώ, οι γυναίκες το λεωφορείο (38,6%), το ΙΧ (30,7%), πεζή (21,2%) και το δίκυκλο (5,3%). Πέραν των άλλων διαφοροποιήσεων που είναι σημαντικές, φαίνεται ότι ως πεζοί έρχονται σχεδόν τα ίδια ποσοστά πε-

ρίπου 20% ( $\chi^2=27,403$ ;  $df=5$ ;  $P<0,001$ ).

Στην ερώτηση «αν συνθίξουν οι φοιτητές/τριες να φοράνε ζώνη ή κράνος» το 48,7% απάντησε «πάντα», το 21,4% «συχνά», το 16,8% είπε «μερικές φορές», το 8% «σπάνια» και το 5% απάντησε «καθόλου». Με βάση το φύλο οι άντρες φοράνε ζώνη ή κράνος: πάντα 43,6%, συχνά 23,7%, μερικές φορές 16,1%, σπάνια 8,5% και καθόλου 8,1%. Ενώ στις γυναίκες το 54,5% φοράει πάντα, το 18,7% φοράει συχνά, το 17,6% μερικές φορές, το 7,5% σπάνια και το 1,6% καθόλου. Αν θεωρήσουμε ότι το άθροισμα όσων απάντησαν «ποτέ» και «σπάνια» αποτελεί ιδιαίτερα κακό οίωμό στην οδή-

γηση, τότε, με στατιστικά σημαντική διαφορά, το μεγαλύτερο ποσοστό που δε φορά ζώνη ή κράνος -ποτέ ή και σπάνια- είναι οι άνδρες οδηγοί ( $\chi^2=12,074$ ;  $df=4$ ;  $P=0,017$ ).

Στην ερώτηση «εφόσον ήρθες σήμερα με ΙΧ ή δίκυκλο φόρεσες ζώνη ή κράνος», το ποσοστό συμμόρφωσης ήταν 58,6% ενώ παραβατική συμπεριφορά επέδειξαν σε ποσοστό 41,4%.

Στην ερώτηση «αν έχουν εμπλακεί σε τροχαίο ατύχημα», αναλύοντας ανά φύλο, οι άνδρες έχουν εμπλακεί ως οδηγοί σε ποσοστό 35,1%, ως συνεπιβάτες 28% και ως οδηγοί και συνεπιβάτες 6,2%, ενώ δεν έχει εμπλακεί ποσοστό 30,8%. Στις γυναίκες το 16,9% έχει εμπλακεί ως οδηγοί, το 32,3% ως συνεπιβάτες, το 2,6% ως οδηγοί και συνεπιβάτες, ενώ το 48,1% δεν έχει εμπλακεί. Προκύπτει μια στατιστικά σημαντική υπεροχή εμπλοκής σε τροχαίο ατύχημα στους άνδρες ( $\chi^2=23,425$ ;  $df=3$ ;  $P<0,001$ ). Στην ερώτηση αν το τροχαίο συνέβη κατά τη φοιτητική ιδιότητα, το 47,5% απάντησε θετικά.

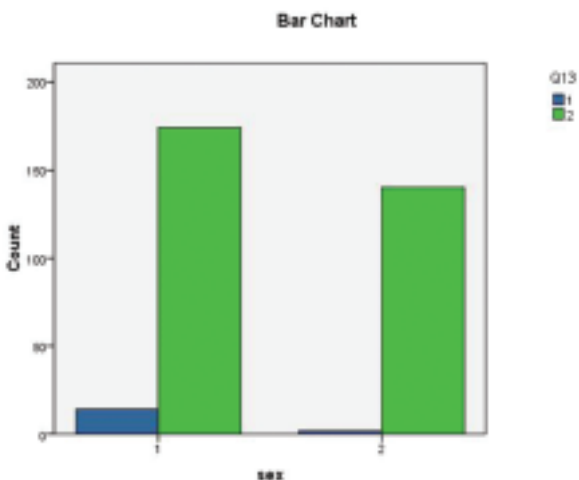
Ακολουθεί η ομάδα των ερωτήσεων περί αλκοόλ και ουσιών: βρέθηκε ότι τις προηγούμενες 7 ημέρες είχε οδηγήσει έχοντας καταναλώσει αλκοόλ το 21,7%, ενώ το 78,3% δεν είχε οδηγήσει. Φαίνεται ότι το



φύλο επηρεάζει στατιστικά σημαντικά την οδήγηση έχοντας καταναλώσει αλκοόλ με τους άνδρες να εμφανίζουν εντονότερη παραβατικότητα (93,3%) σε σχέση με τις γυναίκες (6,7%). ( $\chi^2=53,983$ ;  $df=1$ ;  $P<0,001$ ). Ανά σχολή φαίνεται ότι στη ΣΤΕΦ το 37,5% των φοιτητών της απάντησε «ναι» και το 62,5% «όχι», στη ΣΔΟ το 12,9% απάντησε «ναι» και το 87,1% «όχι», στη ΣΕΥΠ το 11% απάντησε «ναι» και το 89% «όχι» και στη ΣΤΕΓ το 25,3% οδήγησε ενώ το 74,7% δεν οδήγησε έχοντας πει αλκοόλ.

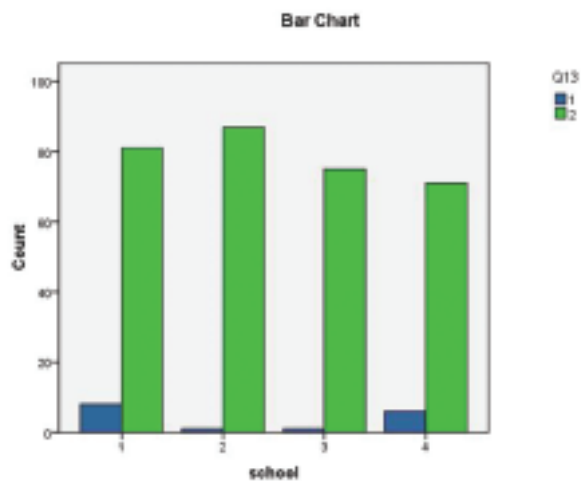
Σε μια πιο αναλυτική προσέγγιση ανά σχολή φαίνεται ότι το 44% των παραβατών προέρχεται από τη ΣΤΕΦ, το 28 % από τη ΣΤΕΓ, το 16% από τη ΣΔΟ, ενώ μόλις το 12% από τη ΣΕΥΠ.

Από το δείγμα 400 φοιτητών του ΤΕΙ Κρήτης το 4,8% έχει οδηγήσει υπό την επήρεια εθιστικών ουσιών, ενώ το 95,2% «όχι». Γενικά η παραβατικότητα δεν είναι εκτεταμένη αλλή έστω και τα μικρά ποσοστά αποτελούν δημόσιο κίνδυνο για τους ίδιους αλλή και για τους άλλους στο δρόμο. Βέβαια, η συντριπτική επικράτηση των ανδρών είναι λίγο πολύ αναμενόμενη ( $\chi^2=5,152$ ;  $df=1$ ;  $P=0,023$ , Διάγραμμα 4).



**Διάγραμμα 4.** Οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών κατά φύλο (1: άνδρες, 2: γυναίκες, μπλε: οδήγησα, πράσινο: δεν οδήγησα).

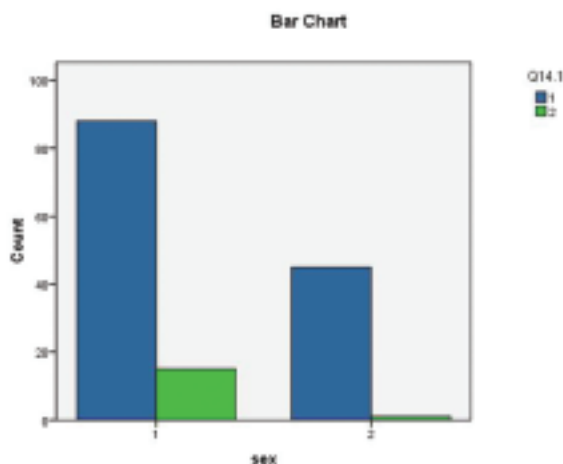
Από όλους όσους δήλωσαν «ναι, οδηγούν υπό την επήρεια ουσιών», το 50% προέρχεται από τη ΣΤΕΦ, το 37,5% από τη ΣΤΕΓ, το 6,3% από τη ΣΔΟ και ομοίως 6,3% από τη ΣΕΥΠ. Αν υπολογιστεί ένα γενικό ποσοστό ανά σχολή, τότε, το 9% (ΣΤΕΦ), το 7,8% (ΣΤΕΓ), το 1,1% (ΣΔΟ) και το 1,3% (ΣΕΥΠ) οδήγησαν υπό την επήρεια εθιστικών ουσιών την προηγούμενη εβδομάδα ( $\chi^2=9,438$ ;  $df=3$ ;  $P=0,024$ , Διάγραμμα 5).



**Διάγραμμα 5.** Οδήγηση υπό την επήρεια ουσιών ανά σχολή (1: ΣΤΕΦ, 2: ΣΔΟ, 3:ΣΕΥΠ, 4:ΣΤΕΓ, μπλε: οδήγησα, πράσινο: δεν οδήγησα).

Ακολουθεί η ανάλυση της παραβατικότητας στον ΚΟΚ. Στην ερώτηση «τηρήσατε το (ΣΤΟΠ)», το ποσοστό συμμόρφωσης ήταν 89,3% ενώ παραβατική συμπεριφορά επέδειξε ποσοστό 10,7%. Από τον ανδρικό πληθυσμό του δείγματος το 85,4% απάντησε «ναι» και το 14,6% «όχι». Ενώ οι γυναίκες σε ποσοστό 97,8% απάντησαν ναι και το 2,2% απάντησαν όχι. Δηλαδή οι άνδρες φοιτητές δεν προσέχουν τη σηματοδότηση STOP σε σχέση με τις γυναίκες ( $\chi^2=3,882$ ;  $df=1$ ;  $P=0,049$  Διάγραμμα 6).

Στην ερώτηση «αν τηρήσατε τον ερυθρό σηματοδότη», το ποσοστό



**Διάγραμμα 6.** Τήρηση του «ΣΤΟΠ» κατά φύλο (1: άνδρες, 2: γυναίκες, μπλε: το τήρησα σήμερα, πράσινο: δεν το τήρησα σήμερα).

συμμόρφωσης ήταν 92,6%. Στην ερώτηση «αν οδηγήσατε αντίθετα σε μονόδρομο» το ποσοστό συμμόρφωσης ήταν 61%. Στην ερώτηση «αν έκαναν αντικανονική προσπάθεια» το ποσοστό συμμόρφωσης ήταν 49%. Στην ερώτηση «αν σημειώθηκε υπέρβαση ορίου ταχύτητας» το ποσοστό συμμόρφωσης ήταν 47,6%. Στην ερώτηση αν «έγινε χρήση κινητού» το ποσοστό συμμόρφωσης ήταν 56,6%. Στην ερώτηση «αν χρησιμοποίησαν τη διάβαση πεζών όταν χρειάστηκε» το ποσοστό συμμόρφωσης ήταν 80,9%. Είναι έκδηλο το φαινόμενο να μη συμμορφώνεται σχεδόν 1 στους 2 στις διατάξεις των ΚΟΚ με μικρές διακυμάνσεις αναλόγως παράβασης.

Στην ερώτηση «έχει χαθεί δικός σας άνθρωπος από τροχαίο ατύχημα», το 40,2% απάντησε πως έχει χάσει δικό του άνθρωπο και το 59,8% ότι δεν έχει χάσει.

Στην ερώτηση «υπάρχει τραυματίας στο περιβάλλον σας με μόνιμες βλάβες από τροχαίο ατύχημα», το 24,2% είπε πως έχει και το 75,8% ότι δεν έχει.

### ΣΥΖΗΤΗΣΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα μελέτη έγινε προσπάθεια καταγραφής της οδηγικής συμπεριφοράς των φοιτητών του ΤΕΙ Ηρακλείου Κρήτης. Η μελέτη επιβεβαίωσε για άλλη μια φορά

το μέγεθος του κοινωνικού προβλήματος που αποτελεί η επικίνδυνη οδηγική συμπεριφορά η οποία καταλήγει σε αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων σε τοπικό αλλά και εθνικό επίπεδο.

Είναι φανερό από τα αποτελέσματα της μελέτης ότι οι άνδρες φοιτητές εκτίθενται πιο έντονα στην κυκλοφορία ενεργητικά (ως οδηγοί). Η χρήση του ΙΧ (38,3%) είναι χαμηλότερη συγκριτικά με άλλη μελέτη (59,9%). Αυτό ίσως αιτιολογείται λόγω της ηλικίας και της φοιτητικής ιδιότητας όπου πολλοί διαμένουν αρκετά κοντά στο ΤΕΙ. Επίσης συμπεριφέρονται πιο επικίνδυνα κατά την οδήγηση. Οι γυναίκες στην παρούσα μελέτη πραγματικά επιδεικνύουν συντριπτικά πιο ώριμη συμπεριφορά κατά την οδήγηση. Αυτό συμβαδίζει με πλήθος άλλων μελετών (5,11). Στα πλαίσια της οδηγικής τους συμπεριφοράς παρατηρήθηκε, όσον αφορά τη χρήση ζώνης, ικανοποιητική συμμόρφωση, πάντα όμως με μεγάλα περιθώρια βελτίωσης. Αυτό συμφωνεί με άλλες μελέτες όπου καταγράφεται ότι οι νέοι οδηγοί είναι πιο συνεπείς από τους ενήλικες και ιδίως όταν ανεβαίνει το μορφωτικό επίπεδο (πέρα του λυκείου)<sup>11,12</sup>.

Ανησυχητικό είναι επίσης ότι παρατηρείται παραβατική συμπεριφορά όσον αφορά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ και εθιστικών ουσιών με ή χωρίς συνεπιβάτες, όπου το μεγαλύτερο ποσοστό παραβατικότητας παρατηρείται στους άνδρες κυρίως στις σχολές ΣΤΕΦ και ΣΤΕΓ. Από την άλλη, είναι ενθαρρυντικό ότι το ποσοστό είναι χαμηλότερο άλλης μελέτης (12) που βρίσκει πιο ψηλά (περίπου 35%) σε σύγκριση με το 21,7% της παρούσας μελέτης.

Ακόμη, παραβατική συμπεριφορά παρατηρήθηκε όσον αφορά τη μη τήρηση βασικών σημείων του κώδικα οδικής κυκλοφορίας (παραβίαση stop και χρήση διάβαση πεζών) κυρίως από τους άνδρες φοιτητές του ΤΕΙ και στη σύγκριση ανά σχολή υπερτερεί η ΣΤΕΦ. Αυτό είναι ένα

πεδίο όπου μπορεί η ακαδημαϊκή κοινότητα να λάβει συγκεκριμένες πρωτοβουλίες στα πλαίσια της αγωγής υγείας, είτε είναι με έντυπη ή ηλεκτρονική ενημέρωση, είτε βιωματικού χαρακτήρα σεμινάρια, είτε προβολή ειδικών αρχείων μεταξύ πολιτών άλλων επιλογών.

Συνέπεια του μεγάλου ποσοστού παραβατικής συμπεριφοράς που παρατηρήθηκε, είναι η εμπλοκή σε τροχαία ατύχημα κατά τη φοιτητική ιδιότητα είτε ως οδηγός είτε ως συνεπιβάτης όπου το ποσοστό ανέρχεται σε 26,5% και 30% αντίστοιχα, με στατιστικά σημαντική υπεροχή των ανδρών. Το γεγονός αυτό συμφωνεί με πλήθος άλλων μελετών, όπου οι νέοι κυρίως 20-29 ετών αποτελούν το κυρίαρχο ποσοστό τραυματιών στα τροχαία ατυχήματα (5,14,15). Αυτή η δυσάρεστη πραγματικότητα πρέπει να απασχολήσει την εκπαιδευτική κοινότητα ώστε να ληφθούν οι κατάλληλες δράσεις με σκοπό την μείωση ή και εξάλειψη αυτού του μεγάλου ποσοστού.

Είναι επίσης ανησυχητικό ότι, παρόλο που μεγάλος αριθμός φοιτητών έχει χάσει δικούς του ανθρώπους ή έχει τραυματίες με μόνιμες βλάβες στο περιβάλλον του από κάποιο τροχαίο ατύχημα, δε φαίνεται από την έρευνα να αποτελεί παράγοντα ανάσχεσης της παραβατικής συμπεριφοράς. Αυτό το γεγονός πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν από τους υπεύθυνους σχεδιασμού και υλοποίησης προγραμμάτων και δράσεων για την οδηγική συμπεριφορά κατά την αξιολόγηση των παρεμβάσεων, ώστε να μην αναμένουν θεαματικά αποτελέσματα από μια και μόνο δράση. Χρειάζεται επίμονη, μεθοδευμένη προσπάθεια και υπομονή για την επίτευξη των στόχων τέτοιων προγραμμάτων επιμόρφωσης.

### ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ορισμένες προτάσεις που θεωρούνται σημαντικές και μπορούν να εφαρμοστούν συλλογικά από την πολιτεία, τους τοπικούς

φορείς και διάφορους συλλόγους ενεργών πολιτών για τη διαμόρφωση σωστής συμπεριφοράς κατά την οδήγηση, ενώ θα στοχεύουν στη μείωση και την αποτροπή των τροχαίων ατυχημάτων είναι οι εξής:

1. Εφαρμογή νέων διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και αυστηρή αντιμετώπιση των παραβάσεων.
2. Εντοπισμό επικινδύνων σημείων και βελτίωση οδικού δικτύου.
3. Διαρκής παρουσία της τροχαίας στο δίκτυο και κυρίως στα επικίνδυνα σημεία.
4. Αύξηση της ηλεκτρονικής αστυνόμευσης με τοποθέτηση φωτογραφικών RADAR.
5. Αύξηση των ελέγχων για μέθη και εθιστικές ουσίες.
6. Πρακτική Εκπαίδευση μαθητών σε πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής .
7. Μαθήματα κυκλοφοριακής αγωγής σε σχολεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης.
8. Εξορθολογισμός των ορίων ταχύτητας.
9. Περιοδικό πρόγραμμα συντήρησης δρόμων.
10. Βελτίωση φωτισμού, σήμανσης, καθαριότητας.
11. Καθιέρωση Εθνικού προγράμματος αξιολόγησης της ασφάλειας που παρέχουν οι δρόμοι.
12. Αξιολόγηση των Τεχνικών Υπηρεσιών των Δήμων
13. Λειτουργία συστήματος ραδιοφωνικής ενημέρωσης των οδηγών

Απ' όλα όσα έχουν αναφερθεί παραπάνω, το κέντρο βάρους της όλης προσπάθειας πρέπει να επικεντρωθεί στη δημιουργία οδηγικής συνείδησης. Γιατί όταν ο κάθε οδηγός την αποκτήσει, θα δρα με τέτοιο τρόπο, ώστε εκτός από τον εαυτό του, θα προστατεύει και τους συνανθρώπους του.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- 1) World Health Organization (WHO), "Preventing road traffic injury: a public health perspective for Europe". 2004
- 2) Τσώχος Γ, Χαυτόπουλος Κ, «Μοντέλο εκτίμησης οικονομικού κόστους τροχαίων ατυχημάτων», 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας, pp 255, Θεσσαλονίκη, 1994
- 3) European Road Safety Observatory, «SafetyNet Annual Statistical Report 2008», διαθέσιμο στο [www.erso.eu](http://www.erso.eu) Προσπελάστηκε 15/4/2010
- 4) European Commission, EuroGeographics 2008 for the administrative boundaries, - DG MOVE - June 2010
- 5) Παχούμη Δέσποινα «Επιδημιολογική μελέτη των τροχαίων ατυχημάτων στο Νομό Ηρακλείου κατά τη θερινή περίοδο 1 Απριλίου –30 Σεπτεμβρίου 2004». Πανεπιστήμιο Κρήτης – τμήμα Ιατρικής, Ηράκλειο Φεβρουάριος 2005.
- 6) Φραντζεσκάκη Ι., Γκόλια Ι., Οδική Ασφάλεια, εκδ. Παπασωτηρίου, 1993
- 7) Εθελοντικός Σύλλογος Πρόληψης Τροχαίων Ατυχημάτων (ΕΣΥΠΡΟΤΑ), Ηράκλειο Κρήτης, διαθέσιμο στο: [www.esyprota.gr](http://www.esyprota.gr), προσπελάστηκε στις 17/9/2010
- 8) Arnett, J. J., Offer, D., & Fine, M. A. (1997). «Reckless driving in adolescence: "state" and "trait" factors». *Accident Analysis and Prevention*, 29, 57–63.
- 9) Deffenbacher, J., Oetting, E., & Lynch, R. (1994). «Development of a driving anger scale». *Psychological Reports*, 74, 83–91.
- 10) J. El. Chliaoutakis, C. Darviri, P. Th. Demakakos. «The impact of young drivers' lifestyle on their road traffic accident risk in greater Athens area». *Accident Analysis and Prevention* 31 (1999), 771–780
- 11) Χλίουτάκης Ι. «Μελέτη των συμπεριφορών διακινδύνευσης των οδηγών με εστίαση στην οδήγηση δικύκλων χωρίς κράνος.» Ενημέρωση τεύχος 2ο, Α΄ Τρίμηνο 2010
- 12) Τσουκαλά Α, Ταξιλάρης Χ, Μίντσος Γ, Μπάσμπας Σ. «Διερεύνηση της καθημερινής κινητικότητας στο πλαίσιο πρότυπου σχεδίου αστικών μετακινήσεων», Διδακτορική Διατριβή, ΑΠΘ, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων, 2008
- 13) Τσώχος Γ, Κεχαγιά Φ, Σατραξέμης Α, «Η οδηγική συμπεριφορά των Ελλήνων οδηγών και οι επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια», Τεύχος Πρακτικών 3ου Πανελληνίου συνεδρίου οδικής ασφάλειας, Πάτρα, 10-11 Οκτ., 2005
- 14) Petridou E, Askitopoulou H, Vourvahakis D, Skalkidis Y, Trichopoulos D «Epidemiology of road traffic accidents during pleasure travelling; The evidence from the island of Crete» *Accid. Anal. And Prev.* 1997; 29(5):687-
- 15) Kandara M, Kandakis X. «Road traffic accidents in Greece: recent trends» (1981-1991). *Eur J of Epidemiology* 1997;13:765-770