



Αυτοεπίγνωση της οδηγικής επίδοσης σε ασθενείς με Ήπια Νοητική Έκπτωση

Σ. Φραγκιαδάκη¹, Ι. Μπεράτης¹, Δ. Κονταξοπούλου¹, Δ. Παύλου², Ν. Ανδρονάς¹, Α. Οικονομου³, Γ. Γιαννής², Σ. Γ. Παπαγεωργίου¹

¹ Β' Νευρολογική Κλινική, Γ.Π.Ν. «Αττικών», Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, ²Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής ³Τμήμα Ψυχολογίας, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

[Επικοινωνία: sokpara@med.uoa.gr]



ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- Η διατήρηση της κινητικότητας είναι εξέχουσας σημασίας για τη διατήρηση της αυτονομίας και της αυτοπεποίθησης στους ηλικιωμένους (Gardezi et al., 2006)
- Έκπτωση σε νοητικούς και λειτουργικούς τομείς αναγνωρίζονται σαν παράγοντας κινδύνου για ατυχήματα σε ηλικιωμένους οδηγούς (Carr et al., 2010)
- Συχνά, ασθενείς με HNE περιορίζουν οικειοθελώς ή διακόπτουν την οδήγηση αλλά όχι σε όλες τις περιπτώσεις (Wong et al., 2012)
- Οι ασθενείς με HNE που συνεχίζουν να οδηγούν έχουν την τάση να υπερεκτιμούν τις οδηγικές τους ικανότητες (Okonkwo et al., 2009;).
- Η αυτοεπίγνωση των οδηγικών ικανοτήτων σε ασθενείς με HNE δεν έχει μελετηθεί επαρκώς στη βιβλιογραφία

ΣΚΟΠΟΣ

Στόχος της παρούσας μελέτης ήταν η σύγκριση της υποκειμενικής με την αντικειμενική εκτίμηση ως προς την οδηγική ικανότητα σε υγιείς ηλικιωμένους και ασθενείς με HNE

ΜΕΘΟΔΟΣ

Συμμετέχοντες:

- 27 ασθενείς με HNE αμνησιακού τύπου (Petersen et al., 2005)
 - 26 υγιείς ηλικιωμένοι
- Δίπλωμα οδήγησης σε ισχύ
 - Σταθεροί οδηγοί
 - CDR = 0.5
 - Χωρίς σημαντικό ψυχιατρικό ιστορικό

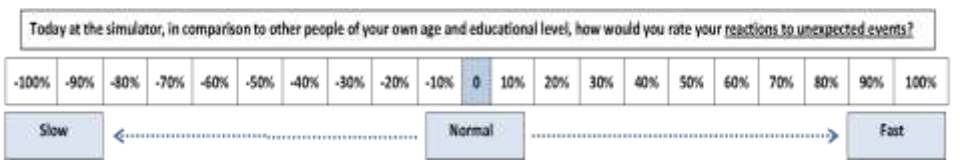
Κριτήρια ένταξης / αποκλεισμού:

Διαδικασία

- (a) Όλοι οι ασθενείς υποβλήθηκαν σε πλήρη νευρολογική, νευροψυχολογική και οφθαλμολογική αξιολόγηση
- Οι συμμετέχοντες έλαβαν μέρος σε ένα πείραμα προσομοιωτή οδήγησης
 - Φάση A: Εξάσκηση (5-10 min.)
 - Φάση B: Δύο διαδρομές οδήγησης (περίπου 20 λεπτών) σε αστικό και υπεραστικό περιβάλλον. Σε κάθε συνθήκη λάμβανε χώρα και ένα αναπάντεχο συμβάν (ξαφνική εμφάνιση πεζού ή παιδιού στον αστικό δρόμο ή ξαφνική εμφάνιση ζώου στον επαρχιακό δρόμο)
- (b) Μετά το πείραμα σε προσομοιωτή οδήγησης, οι συμμετέχοντες καλούνταν να αξιολογήσουν υποκειμενικά την επίδοσή τους σε σχέση με άλλα άτομα ίδιας ηλικίας και μορφωτικού επιπέδου στις παρακάτω οδηγικές μεταβλητές:
- (1) Μέση ταχύτητα,
 - (2) Απόσταση από το προπορευόμενο όχημα,
 - (3) Χρόνος αντίδρασης και
 - (4) Διακύμανση θέσης τιμονιού

- Η αυτό-αξιολόγηση πραγματοποιούνταν μέσω μίας κλίμακας από το -100 έως το +100 (με 10-βαθμα διαστήματα εκφραζόμενα ως ποσοστά) για κάθε μία από τις οδηγικές μεταβλητές (Σχήμα 1). Στη συγκεκριμένη κλίμακα, ο αριθμός μηδέν (0) αντιπροσώπευε την μέση επίδοση ενώ οι ακραίες τιμές (-100% /100%) αντιπροσώπευαν αντίθετες ιδιότητες : (1) **χαμηλότερη/ υψηλότερη** ταχύτητα, (2) **μικρότερη/ μεγαλύτερη** απόσταση από το προπορευόμενο όχημα, (3) **αργοί/ γρήγοροι** χρόνοι αντίδρασης και (4) **ασταθές/ σταθερό** κράτημα του τιμονιού κατά την οδήγηση

Σχήμα 1. Υπόδειγμα της κλίμακας αυτό-αξιολόγησης που χορηγούνταν στους συμμετέχοντες μετά την αξιολόγηση της οδήγησης



BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Carr DB, Ott BR. The older adult driver with cognitive impairment: "It's a very frustrating life". *JAMA*. 2010; 303(16): 1632–1641.
- Gardezi F, Wilson KG, Man-Son-Hing M et al. Qualitative research on older drivers. *Clin Gerontol* 2006;30:5–22.
- McKhann G.M, Knopman DS, Chertkow et al. The diagnosis of dementia due to Alzheimer's disease: Recommendations from the National Institute on Aging-Alzheimer's Association workgroups on diagnostic guidelines for Alzheimer's disease. *Alzheimers Dement* 2011; 7(3), 263–269.
- Petersen RC, Morris JC. Mild cognitive impairment as a clinical entity and treatment target. *Arch Neurol* 2005; 62, 1160–1163.
- Okonkwo OC, Griffith HR, Vance DE, Marson DC, Ball KK, Wadley VG. Awareness of functional difficulties in mild cognitive impairment: A multidomain assessment approach. *J Am Geriatr Soc*. 2009; 57(6):978–984.
- Wong I, Smith S, Sullivan K. The relationship between cognitive ability, insight and self-regulatory behaviors: Findings from the older driver population. *Accid Anal Prev* 2012; 49: 316–321.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

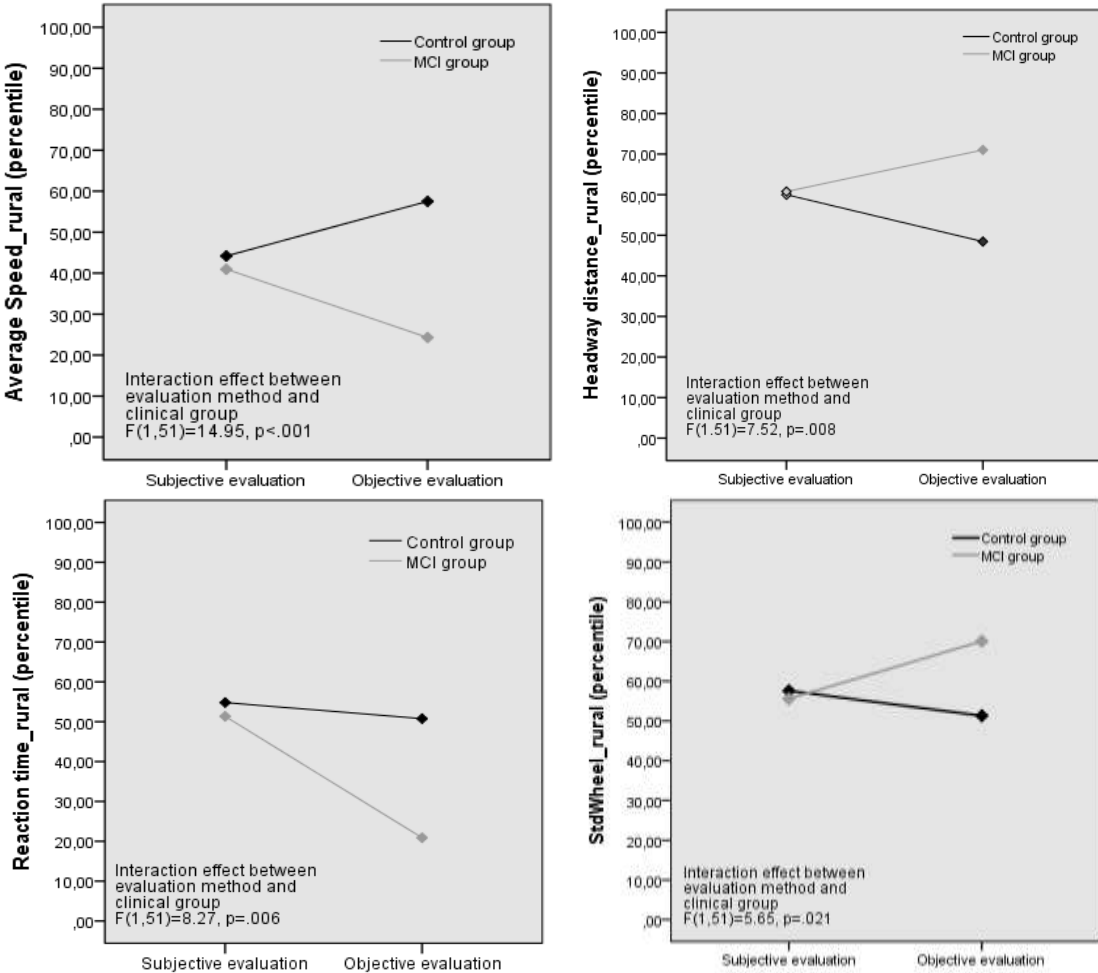
Πίνακας 1. Δημογραφικά χαρακτηριστικά της ομάδας ελέγχου και της ομάδας με HNE

	Ομάδα ελέγχου (N=27)	HNE (N=27)	<i>p</i>
Ηλικία	63.01 (±7.8)	66.59 (±8.2)	.11
Εκπαίδευση	15.11 (±3.3)	13.44 (±3.6)	.08
Οδηγική εμπειρία	35.73 (±6.7)	37.96 (±7.1)	.24

Πίνακας 2. Επίδραση της κλινικής διάγνωσης στο επίπεδο απόκλισης μέσω Mixed ANOVA ανάλυσης

	Υπεραστικό περιβάλλον			Αστικό περιβάλλον		
	F	η^2	<i>p-value</i>	F	η^2	<i>p-value</i>
Ταχύτητα						
Ταχύτητα	.186	.004	.669	.070	.001	.793
Διάγνωση	11.39	.189	.001*	1.982	.040	.166
Ταχύτητα*Διάγνωση	14.99	.234	.000**	.771	.016	.384
Απόσταση από το προπορευόμενο όχημα						
Απόσταση	.026	.001	.872	10.01	.173	.003*
Διάγνωση	5.65	.103	.021*	.080	.002	.778
Απόσταση*Διάγνωση	7.52	.133	.008*	.983	.020	.326
Χρόνος αντίδρασης						
Χρόνος αντίδρασης	14.11	.223	.000**	1.956	.042	.169
Διάγνωση	15.15	.236	.000**	2.66	.056	.109
Χρόνος αντίδρασης*Διάγνωση	8.27	.144	.006*	.992	.022	.325
Διακύμανση θέσης τιμονιού						
Διακύμανση θέσης τιμονιού	.884	.018	.352	.475	.010	.494
Διάγνωση	2.72	.53	.105	.252	.005	.618
Διακύμανση θέσης τιμονιού*Διάγνωση	5.64	.103	.021*	1.388	.028	.245

p*=.05, *p*<.001



Σχήμα 2. Αλληλεπίδραση της κλινικής διάγνωσης με την υποκειμενική και την αντικειμενική εκτίμηση της οδηγικής επίδοσης στους διάφορους οδηγικούς δείκτες στο αστικό και υπεραστικό περιβάλλον. Ο οριζόντιος άξονας αντιπροσωπεύει την υποκειμενική και αντικειμενική εκτίμηση ενώ ο κάθετος άξονας αντιπροσωπεύει την οδηγική επίδοση εκφραζόμενη σε εκατοστημόρια για κάθε μία από τις μεθόδους αξιολόγησης που περιγράφηκαν ανωτέρω (υποκειμενική vs αντικειμενική).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Στόχος της συγκεκριμένης ανάλυσης ήταν η διερεύνηση της διαφοράς μεταξύ υποκειμενικής και αντικειμενικής εκτίμησης μεταξύ ασθενών με HNE και υγιών ηλικιωμένων, ως προς την αξιολόγηση της οδηγικής τους ικανότητας.
- Τα ευρήματα της παρούσας μελέτης δείχνουν ότι οι ασθενείς με HNE παρουσιάζουν σημαντικές δυσκολίες στην αξιολόγηση της οδηγικής τους επίδοσης αλλά κυρίως στο υπεραστικό περιβάλλον
- Παράγοντες που μπορεί να συμβάλουν σε αυτή την κατεύθυνση θα μπορούσαν να είναι η πιο οργανωμένη δομή του αστικού περιβάλλοντος καθώς και η παρουσία περισσότερων ενδεικτικών στοιχείων στην αστική συνθήκη που θα μπορούσαν να ενισχύουν την ικανότητα εποπτείας της επίδοσης σε μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με την υπεραστική συνθήκη.

This paper is based on two research projects implemented within the framework of the Operational Program "Education and Lifelong Learning" of the National Strategic Reference Framework (NSRF), namely the Research Funding Program: THALES. Investing in knowledge society through the European Social Fund, and the Action: ARISTEIA (Action's Beneficiary: General Secretariat for Research and Technology), co-financed by the European Union (European Social Fund – ESF) and Greek national funds".