

Το ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα του 13ου Βαρομέτρου για την υπεύθυνα οδήγηση

Το 23 % κάτω των 35 ετών βλέπει βίντεο οδηγώντας Κινητό, αλκοόλ, ναρκωτικές ουσίες: νεαροί οδηγοί υπό την επήρεια τους;

- Το 17% των ανδρών κάτω των 35 ετών οδηγεί ενώ έχει κάνει χρήση ναρκωτικών
- Το 12% κάτω των 35 ετών οδηγεί σε κατάσταση μέθης
- Το 30% κάτω των 35 ετών δεν φοράει πάντα τη ζώνη ασφαλείας

Παραμονές της γιορτής της Αναλήψεως, κατά την οποία αναμένεται έντονη κυκλοφορία στους ευρωπαϊκούς δρόμους, το ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα του 13ου Βαρομέτρου για την υπεύθυνα οδήγηση. Η μεγάλη ετήσια έρευνα, που διενεργήθηκε από το Ινστιτούτο Ipsos σε 12.400 άτομα από 11 ευρωπαϊκές χώρες, καταγράφει αντιπροσωπευτικές συμπεριφορές των Ευρωπαίων στο τιμόνι. Παράλληλα, επιτρέπει να παρακολουθήσουμε την εξέλιξη της επικίνδυνης οδήγησης και τις ορθές πρακτικές για να συμβάλλουμε κυρίως στον καλύτερο προσανατολισμό των μηνυμάτων πρόληψης.

Τα αποτελέσματα δείχνουν στους νέους κάτω των 35 ετών¹, ιδιαίτερα στους άνδρες, υπερεκπροσώπηση επικίνδυνης συμπεριφοράς που συνδέεται με τη χρήση κινητού (23% παρακολουθείται ταινίες ή βίντεο ενώ οδηγεί), την κατανάλωση αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών και την οδήγηση σε κατάσταση υπνηλίας.

Ένα άλλο, επίσης, ανησυχητικό φαινόμενο: σχεδόν 1 στους 3 οδηγούς ηλικίας 16 έως 24 ετών δεν φοράει ζώνη ασφαλείας, παρόλο που αυτός ο κανόνας είναι απαραίτητος για την απόκτηση άδειας οδήγησης.

Ένα άλλο αξιοσημείωτο στοιχείο αυτού του βαρομέτρου είναι η γενικευμένη χρήση των τηλεφώνων με το σύστημα Bluetooth: ενώ περισσότεροι από 1 στους 2 οδηγούς (56%) τηλεφωνούν με αυτόν τον τρόπο ενώ οδηγούν, το 71% από αυτούς δεν θεωρεί αυτήν την πρακτική επικίνδυνη και το 18% έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της χρήσης του.

Η έκδοση του 2023 δείχνει επίσης μια αυξανόμενη χαλάρωση των οδηγών σχετικά με την τήρηση του Κώδικα οδικής κυκλοφορίας και τον σεβασμό των άλλων χρηστών. Οι συνέπειες αυτής της χαλάρωσης είναι πολύ αισθητές καθώς το 84% των ερωτηθέντων δηλώνει ότι έχει ήδη φοβηθεί την επιθετική συμπεριφορά άλλων οδηγών - ένα πολύ υψηλό ποσοστό που δεν έχει μειωθεί από το 2019.

¹Το 2021, το 30,7% των ανθρώπων που σκοτώθηκαν στον δρόμο ήταν νέοι ηλικίας 18 έως 34 ετών, παρόλο που αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 20% του γαλλικού πληθυσμού. Πηγή: ONISR – Η οδική ασφάλεια στη Γαλλία. Έκθεση ποσοστών ατυχημάτων για το έτος 2021.

ΒΑΡΟΜΕΤΡΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΟΔΗΓΗΣΗ 2023 Ipsos /Fondation VINCI Autoroutes

ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

[Αποτελέσματα για την Ευρώπη με μαύρο / Αποτελέσματα για την Ελλάδα με μπλε και πλάγιους χαρακτήρες]

Οι τηλεφωνικές συνομιλίες και η χρήση smartphone κατά την οδήγηση είναι σχεδόν καθολικές

- Το **76 %** των Ευρωπαίων οδηγών χρησιμοποιεί το smartphone ή προγραμματίζει το GPS ενώ οδηγεί (**84% των Ελλήνων**)
- Το **66 %** τηλεφωνεί ενώ οδηγεί (**76 %**), εκ των οποίων το 42% τακτικά (**44 %**), δηλαδή +5 μονάδες σε σχέση με το 2018
 - Αφορά όλες τις ηλικιακές ομάδες: Το 77 % κάτω των 35 ετών (**78 %**) και το 55 % άνω των 55 ετών (**70 %**) τηλεφωνεί ενώ οδηγεί.
 - **Η χρήση του κινητού στο αυτοκίνητο έχει σε μεγάλο βαθμό ιδιωτικό χαρακτήρα:** αφορά το 82 % των οδηγών γενικά (**79 %**), και το 69 % των στελεχών²(**63 %**).
 - **Η χρήση του Bluetooth είναι γενικευμένη και η επικινδυνότητά της υποτιμάται:** Το **56 %** (**58 %**) των οδηγών τηλεφωνεί με το σύστημα Bluetooth. Ανάμεσα σε αυτούς, το 71 % (**70 %**) δεν θεωρεί επικίνδυνη αυτήν την πρακτική, ενώ το 18 % (**20 %**) έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της χρήσης του τηλεφώνου.
 - Το **22 %** των οδηγών που εργάζονται συμμετέχει σε τηλεφωνικές επαγγελματικές συσκέψεις (**22 %**) κατά την οδήγηση. Ανάμεσα σε αυτούς, το 40 % δεν θεωρεί επικίνδυνη αυτήν την πρακτική (**33 %**), ενώ το 44 % (**34 %**) έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της χρήσης του τηλεφώνου στο τιμόνι.

Αλκοόλ, ναρκωτικές ουσίες, φάρμακα: συμπεριφορές που είναι λιγότερο μεμονωμένες από όσο φαίνεται αλλά που αφορούν ιδιαίτερα τους νέους άνδρες

- Το **7 %** των Ευρωπαίων οδηγών (**9 %**) - μάλιστα το 17 % των ανδρών κάτω των 35 ετών (**11 %**) - **παραδέχεται ότι οδηγεί σε κατάσταση μέθης.**
- ➔ Το **11 %** των οδηγών δηλώνει ότι έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλ (**15 %**). Ποσοστό που φτάνει το 25% των ανδρών κάτω των 35 ετών (**21 %**).
- Το **10 %** (**7 %**) - και 20 % (**14 %**) των ανδρών κάτω των 35 ετών - οδηγεί έχοντας **καταναλώσει φάρμακα** που μπορούν να μειώσουν την προσοχή του.
- Το **5 %** (**4 %**) – και 17 % (**6 %**) των ανδρών κάτω των 35 ετών - οδηγεί έχοντας **καπνίσει κάνναβη ή έχοντας καταναλώσει ναρκωτικές ουσίες.**

Υπνηλία: συνειδητοποίηση του κινδύνου που εντοπίζεται κυρίως στον αυτοκινητόδρομο και μέτρα πρόληψης που δεν έχουν ακόμη υιοθετηθεί επαρκώς

- Το **7 %** (**4 %**) των Ευρωπαίων οδηγών αναγνωρίζει την υπνηλία ως μία από τις κύριες αιτίες θανατηφόρων ατυχημάτων στους δρόμους γενικότερα και το **20 %** (**11 %**) στον αυτοκινητόδρομο.
- Το **26 %** (**26 %**) έχει την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί για ελάχιστα δευτερόλεπτα στο τιμόνι.
- Περισσότεροι από 1 στους 6 οδηγούς (**15 %**, **20 %**) έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας.

² Διοικητικά στελέχη, διευθυντές, διανοητικά επαγγέλματα.

- **3 ώρες και 12 λεπτά (3 ώρες και 24 λεπτά)** είναι ο μέσος χρόνος οδήγησης πριν το διάλειμμα κατά τη διάρκεια μίας μεγάλης διαδρομής, δηλαδή μία διάρκεια οδήγησης **πολύ παραπάνω από τις συνιστώμενες 2 ώρες**.

Επιθετική συμπεριφορά κατά την οδήγηση: οι ίδιοι οι οδηγοί θύματα της απειθείας τους

- Το **52 %** αναγνωρίζει ότι εξυβρίζει τους άλλους οδηγούς (**63 %**).
- Το **50 %** κορνάρει άσκοπα στους οδηγούς που τους εκνευρίζει (**60 %**).
- Το **22 %** κατεβαίνει από το αυτοκίνητο για να διαπληκτιστεί με άλλο οδηγό (**24 %**).
- ➔ Το **84 %** των Ευρωπαίων οδηγών έχουν φοβηθεί την επιθετική συμπεριφορά άλλων οδηγών (**86 %**). Ένα πολύ υψηλό ποσοστό που δεν έχει μειωθεί από το 2019.

Μη τήρηση του Κώδικα οδικής κυκλοφορίας: παραβάσεις υπό την κάλυψη της αμέλειας

- Το **22 %** των Ευρωπαίων οδηγών δηλώνει ότι κάποιες φορές **δεν δένει τη ζώνη ασφαλείας (44 %)**.
➔ Το **30 %** κάτω των 35 ετών (**41 %**) και μάλιστα το **32 %** των νέων από 16 έως 24 ετών (**37 %**).
- Πάνω από 8 οδηγοί στους 10 (**84 %**) **ξεπερνάει κατά λίγα χιλιόμετρα/ώρα το όριο ταχύτητας (79 %)**.
➔ Το **18 %** έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της υπερβολικής ή ακατάλληλης ταχύτητας (**22 %**).

Ασφάλεια του προσωπικού στον αυτοκινητόδρομο: η αμέλεια των οδηγών μπορεί να αποβεί μοιραία

- Το **51 %** ξεχνά να επιβραδύνει όταν πλησιάζει σε εργοτάξιο (**46 %**).
- Το **57 %** δεν τηρεί τις αποστάσεις ασφαλείας (**XX %**).

ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Μπερναντέτ Μορό

Εκπρόσωπος του ιδρύματος *Fondation VINCI Autoroutes*

«Οι οδηγοί αν και γνωρίζουν τους κινδύνους της χρήσης κινητού κατά την οδήγηση, της έλλειψης ύπνου ή της κατανάλωσης αλκοόλ ή ναρκωτικών, ωστόσο δυσκολεύονται όλο και περισσότερο να αποδεχτούν τους περιορισμούς που είναι εγγενείς στην οδήγηση ενός οχήματος. Ιδιαίτερα οι νέοι αναζητούν μία μέση οδό μεταξύ των απαιτήσεων της κοινωνικής ζωής και της ασφαλούς οδήγησης, ακόμα κι αν αυτό σημαίνει ότι διακινδυνεύουν.»

Παναγιώτης Παπανικόλας

Διευθυντής Ελλάδος *VINCI CONCESSIONS* / Μέλος Δ.Σ. *Ιδρύματος VINCI AUTOROUTES*

Πρώτιστη προτεραιότητα κάθε παραχωρησιούχου οδικής υποδομής είναι η ασφάλεια των χρηστών. Ως μέλη του δικτύου της *VINCI Highways*, η *Ολυμπία Οδός* και η *Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου*, αξιοποιούν στο έπακρο τη γνώση που μας προσφέρουν οι έρευνες στις οποίες επενδύει ο όμιλος *VINCI*. Τα ευρήματα του φετινού Ευρωβαρόμετρου οδικής ασφαλείας επαναφέρουν κρίσιμα ζητήματα ασφαλούς οδήγησης και αναδεικνύουν νέους κινδύνους, όπως η σταθερά αυξανόμενη χρήση ηλεκτρονικών συσκευών κατά την οδήγηση. Το συμπέρασμα είναι ότι όλοι οι δρώντες στο πεδίο της οδικής ασφαλείας, οφείλουμε να ανανεώσουμε τη δέσμευση και τις γνώσεις μας, υπηρετώντας τη ζωή και την ακεραιότητα των χρηστών του δρόμου.

Βασιλική Δανέλλη – Μυλωνά

Πρόεδρος *Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς»*

Πολύ ανησυχητικά είναι τα αποτελέσματα της έρευνας του Ευρωβαρόμετρου του 2023 για την υπεύθυνη οδήγηση. Πέρα από τη χρήση του κινητού και τη σύνδεση σε κοινωνικά δίκτυα κατά την οδήγηση, καταδεικνύεται ότι μέτρα που θεωρούνται αυτονόητα φαίνεται να μην τηρούνται από τους οδηγούς, καθιστώντας την οδήγηση ιδιαίτερα επικίνδυνη. Χαρακτηριστική είναι επίσης η μεγαλύτερη χαλάρωση έναντι μέτρων όπως η χρήση ζώνης ασφαλείας, η μη-παραβίαση των ορίων ταχύτητας, η μη-τήρηση αποστάσεων ασφαλείας, η υπνηλία και η μη-κατανάλωση αλκοόλ σε σχέση με προηγούμενα χρόνια, όπως και το ότι εν γένει οι οδηγοί, παρότι επιθετικοί οι ίδιοι, θεωρούν ότι "οι άλλοι φταίνε".

ZOOM - ΝΕΑΡΟΙ ΟΔΗΓΟΙ

Υπερσυνδεδεμένοι, εθισμοί, έλλειψη ύπνου, τόσοι πολλοί παράγοντες που εκθέτουν ιδιαίτερα τους νέους στον κίνδυνο ατυχημάτων στον δρόμο

Ενώ είναι ως επί το πλείστον αρχάριοι οδηγοί και μερικές φορές διαθέτουν προσωρινή άδεια οδήγησης, πολλοί νέοι κάτω των 35 ετών συνειδητά ή ασυνείδητα επιτρέπουν στους εαυτούς τους ελευθερίες σε σχέση με τον Κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Όπως επισημαίνει ο David Le Breton, ο Κώδικας οδικής κυκλοφορίας «βιώνεται [από τον νεαρό] ως μια αφόρητη δυσφορία που του αφαιρεί τη δυνατότητα της δικής του αξιολόγησης των περιστάσεων, και έτσι στη συνέχεια γίνεται αντικείμενο μόνιμης επανερμηνείας»³.

Πρώτο σημάδι αυτής της επιθυμίας για παραβίαση των κανόνων: **η μη χρήση της ζώνης ασφαλείας φτάνει το 30 % στα άτομα κάτω των 35 ετών (41 %), και μάλιστα το 41 % στους άνδρες 16 έως 24 ετών (47 %)**, παρόλο που η τήρηση αυτού του κανόνα πρέπει να είναι πλήρως ενσωματωμένη για την απόκτηση της άδειας οδήγησης.

Ένας άλλος δείκτης της επιθυμίας αυτοαξιολόγησης του κινδύνου που προκύπτει: η κατανάλωση αλκοόλ, ναρκωτικών ουσιών και φαρμάκων, η οποία φτάνει σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα μεταξύ των νεότερων, ιδιαίτερα των ανδρών.

Έτσι, στους άνδρες κάτω των 35 ετών:

- Το **17 %** (21 % των 16 έως 24 ετών) παραδέχεται ότι κάποιες φορές **οδηγεί σε κατάσταση μέθης** έναντι 7 % του συνόλου των οδηγών (**11 % - 12 % των 16 έως 24 ετών – έναντι 9 % του συνόλου των οδηγών**) .
➔ Το **25 %** δηλώνει ότι έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλ (**21 %**).
- Το **20 %** οδηγεί έχοντας **καταναλώσει φάρμακα** που μπορούν να μειώσουν την προσοχή του - έναντι 10 % (**14 % έναντι 7 %**).
- Το **17 %** (21 % των 16 έως 24 ετών) οδηγεί έχοντας **καπνίσει κάνναβη ή έχοντας καταναλώσει ναρκωτικές ουσίες** - έναντι 5 % του συνόλου των οδηγών (**6 % - 9 % των 16 έως 24 ετών - έναντι 4 % του συνόλου των οδηγών**).

Ακόμη ένα παράδειγμα, αυτό των αναλύσεων της Jocelyn Lachance, λέκτορα κοινωνιολογίας⁴, κατά τις οποίες οι νεαροί δυσκολεύονται να απομακρυνθούν από τον «**ψηφιακό σύντροφο του δρόμου**» όταν οδηγούν. Ο κίνδυνος αποσύνδεσης πολύ συχνά υπερτερεί στα μάτια τους έναντι του κινδύνου έλλειψης συγκέντρωσης τον οποίο τείνουν να υποτιμούν πολύ.

Έτσι, μεταξύ των οδηγών κάτω των 35 ετών:

- Το **66 %** τηλεφωνεί κατά την οδήγηση χρησιμοποιώντας το σύστημα **Bluetooth (64 %)** και μεταξύ αυτών, το 67 % κρίνει ότι δεν είναι επικίνδυνο (**72 %**).
 - Το **43 %** **στέλνει ή διαβάζει SMS ή e-mails (35 %**, 44 % των 16 έως 24 ετών, **35 %**), ενώ το 77 % κρίνει ότι αυτό είναι επικίνδυνο (**73 %**).
 - Το **23 %** **παρακολουθεί ταινίες ή βίντεο** ενώ οδηγεί (**10 %**, 38 % στους άνδρες 16 έως 24 ετών, **18 %**), όμως μεταξύ αυτών, μόνο το 71 % θεωρεί αυτήν την πρακτική επικίνδυνη (**63 %**).
- ➔ Το **23 %**, δηλαδή σχεδόν 1 στους 4, έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της χρήσης του τηλεφώνου στο τιμόνι (**26 %**).

Επιπλέον, το **54% των νέων από 16 έως 24 ετών συνεχίζουν την οδήγηση αν και νιώθουν πολύ κουρασμένοι (42 %)**. Ωστόσο, αυτή η ηλικιακή ομάδα είναι ιδιαίτερα εκτεθειμένη σε μία χρόνια έλλειψη ύπνου⁵, γεγονός που εκδηλώνεται στα αποτελέσματα αφού το 35% έχει ήδη την εντύπωση ότι έχει κοιμηθεί κατά την οδήγηση, δηλαδή 9 μονάδες περισσότερο από το σύνολο των οδηγών (**29 %**, **3 μονάδες περισσότερο**).

➔ Το **26 %** είχαν, ή παραλίγο να έχουν, ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας - έναντι 15 % του συνόλου των οδηγών (**24 % έναντι 20 %**).

³ *Les jeunes au volant*, Εκδόσεις Érès - 2022

⁴ Συνέδριο-συζήτηση σχετικά με τους νέους στο τιμόνι που διοργανώθηκε από το ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes τον Μάρτιο 2022

⁵ Μελέτη για τον ύπνο στους εφήβους που δημοσιεύτηκε από το ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes τον Φεβρουάριο 2023: «*Κιρκάδι ρυθμοί, τελετουργίες και ύπνος στην εφηβεία και αντίληψη κινδύνου: μια οικογενειακή προσέγγιση*».

Παρόλα αυτά, οι νέοι δεν ξεχωρίζουν από το σύνολο των οδηγών όσον αφορά την υπερβολική ταχύτητα και την επιθετική συμπεριφορά. Ωστόσο, τείνουν να είναι λίγο λιγότερο ικανοποιημένοι από τον εαυτό τους σε σχέση με τους μεγαλύτερους.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

[Αποτελέσματα για την Ευρώπη με μαύρο / Αποτελέσματα για την Ελλάδα με μπλε και πλάγιους χαρακτήρες]

Οι τηλεφωνικές συνομιλίες και η χρήση smartphone κατά την οδήγηση είναι σχεδόν καθολικές

Το 51 % των Ευρωπαίων (54 % των Ελλήνων) επισημαίνουν την έλλειψη προσοχής ως την κύρια αιτία θανατηφόρων ατυχημάτων στους δρόμους γενικά, πριν από την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών και την υπερβολική ταχύτητα.

Ωστόσο, το 81 % των οδηγών παραδέχεται ότι στρέφει το βλέμμα του εκτός δρόμου για περισσότερο από 2 δευτερόλεπτα (80 %), που αντιστοιχεί δηλαδή, με 130 χλμ./ώρα, σε τουλάχιστον 72 μέτρα διανυθείσας απόστασης «στα τυφλά».

Αυτή η έλλειψη προσοχής συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τη χρήση του κινητού κατά την οδήγηση με όλες τις λειτουργίες του: τηλεφωνικές συνομιλίες, SMS, emails, εφαρμογές, GPS, κτλ.

- Το 76 % των Ευρωπαίων χρησιμοποιεί το smartphone ή προγραμματίζει το GPS ενώ οδηγεί (84%).
- Το 66 % δηλώνει ότι τηλεφωνεί στο τιμόνι (εκ των οποίων 42% συχνά), δηλαδή +5 μονάδες σε σχέση με το 2018 (76 % εκ των οποίων 44 % συχνά).
 - Αφορά όλες τις ηλικιακές ομάδες: Το 77 % κάτω των 35 ετών (78 %) και το 55 % άνω των 55 ετών (70 %) τηλεφωνεί ενώ οδηγεί.
 - Η χρήση του κινητού στο αυτοκίνητο έχει σε μεγάλο βαθμό ιδιωτικό χαρακτήρα: αφορά το 82 % των οδηγών γενικά (79 %), και το 69 % των στελεχών⁶(63 %).
- Μεταξύ αυτών που τηλεφωνούν ενώ οδηγούν:
 - Το 56 % με το σύστημα Bluetooth, δηλαδή +11 μονάδες σε σχέση με το 2018, (58 %) και μεταξύ αυτών το 71 % δεν θεωρεί επικίνδυνη αυτήν την πρακτική παρόλο που και αυτή επηρεάζει την προσοχή εξίσου με τους άλλους τρόπους συνομιλίας⁷ (70 %).
 - ➔ Το 18% έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της χρήσης τηλεφώνου με ενσωματωμένο μεγάφωνο (20 %).
 - Το 33 % με ακουστικά (47 %), μεταξύ των οποίων το 57 % δεν θεωρεί επικίνδυνη αυτήν τη συμπεριφορά (65 %).
 - Το 25 % κρατώντας το κινητό στο χέρι (41 %), μεταξύ των οποίων το 26% δεν θεωρεί επικίνδυνο αυτόν τον τρόπο συνομιλίας (20 %).
- ➔ Το 13 % των οδηγών είχαν, ή παραλίγο να έχουν, ατύχημα εξαιτίας της χρήσης κινητού τηλεφώνου στο τιμόνι (16 %).
- Το 47 % ρυθμίζει το GPS οδηγώντας, δηλαδή +6 μονάδες σε σχέση με το 2018 (49 %), μεταξύ αυτών το 68 % θεωρεί αυτήν την πρακτική επικίνδυνη (69 %).
- Το 25 % στέλνει και/ή διαβάζει SMS ή e-mails (26 %), μεταξύ αυτών το 80 % θεωρεί αυτήν την πρακτική επικίνδυνη (77 %).
- Το 24 % αναφέρει συμβάντα στους άλλους οδηγούς μέσω εφαρμογής, δηλαδή +8 μονάδες σε σχέση με το 2018 (29 %), μεταξύ αυτών το 57 % θεωρεί αυτήν την πρακτική επικίνδυνη (51 %).

⁶ Διοικητικά στελέχη, διευθυντές, διανοητικά επαγγέλματα.

⁷ Μελέτη για τις επιπτώσεις των τηλεφωνικών συνομιλιών στην προσοχή και την αντίληψη των οδηγών (2014), Κέντρο Νευρογνωστικών και Νευροφυσιολογικών Ερευνών του Πανεπιστημίου του Στρασβούργου (Ci2N) για το Ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes.

- Το 22 % των εργαζόμενων που οδηγούν συμμετέχει σε τηλεφωνικές επαγγελματικές συσκέψεις (22 %) κατά την οδήγηση. Ανάμεσα σε αυτούς, το 40 % δεν θεωρεί επικίνδυνη αυτήν την πρακτική (33 %), ενώ το 44 % (34 %) έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της χρήσης του τηλεφώνου στο τιμόνι.
- Το 10 % βλέπει οδηγώντας ακόμα και ταινίες ή βίντεο σε smartphone ή τάμπλετ (7 %), μεταξύ αυτών μόνο το 71 % θεωρεί αυτήν την πρακτική επικίνδυνη (67 %).

Αλκοόλ, ναρκωτικές ουσίες, φάρμακα: συμπεριφορές που είναι λιγότερο μεμονωμένες από όσο φαίνεται και που αφορούν ιδιαίτερα τους νέους άνδρες

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών αναγνωρίζεται ως μία από τις κύριες αιτίες θανατηφόρων ατυχημάτων από το 49% των Ευρωπαίων στους δρόμους γενικά (44 % των Ελλήνων) και το 28% στους αυτοκινητόδρομους (24 %), δηλαδή αύξηση 2 μονάδων σε έναν χρόνο.

- Το 7 % των Ευρωπαίων οδηγών (9 %) - μάλιστα το 17 % των ανδρών κάτω των 35 ετών (11 %) - παραδέχεται ότι οδηγεί σε κατάσταση μέθης.
 - ➔ Το 11 % των οδηγών δηλώνει ότι έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλ (15 %). Ποσοστό που φτάνει το 25% των ανδρών κάτω των 35 ετών (21 %).
- Το 10 % των οδηγών (7 %) - και το 20 % των ανδρών κάτω των 35 ετών (14 %) - οδηγεί έχοντας καταναλώσει φάρμακα που μπορούν να μειώσουν την προσοχή του.
- Το 5 % των οδηγών (4 %) -
- το 17 % των ανδρών κάτω των 35 ετών (6 %) οδηγεί έχοντας καπνίσει κάνναβη ή έχοντας καταναλώσει ναρκωτικές ουσίες.

Υπνηλία: ένας ελάχιστα αναγνωρισμένος κίνδυνος και μέτρα πρόληψης που δεν έχουν ακόμη υιοθετηθεί επαρκώς

Μεταξύ των βασικών αιτιών θανατηφόρων ατυχημάτων στον αυτοκινητόδρομο, οι Ευρωπαίοι οδηγοί τοποθετούν την υπνηλία στην 4η θέση, πίσω από την υπερβολική ταχύτητα, την έλλειψη προσοχής και την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών, παρόλο που παραμένει ένας από τους πρώτους παράγοντες θνησιμότητας στον αυτοκινητόδρομο. Αν και η υπνηλία αναφέρεται λιγότερο συχνά από τους Γάλλους τα τελευταία 10 χρόνια (37%, -21 μονάδες σε σύγκριση με το 2014), η επίγνωσή τους για αυτόν τον κίνδυνο παραμένει σημαντικά υψηλότερη από αυτή των υπόλοιπων Ευρωπαίων (20 %, 11 %).

Ο κίνδυνος της υπνηλίας αναγνωρίζεται ακόμη λιγότερο από τους Ευρωπαίους για τους δρόμους γενικά, 7 % (4 %).

- Το 53 % αναγνωρίζει αφηρημάδα ή στιγμές που ταξιδεύει το μυαλό («mind wandering») όταν οδηγούν (52 %).
- Το 26 % έχει την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί για ελάχιστα δευτερόλεπτα στο τιμόνι (26 %).
- Το 20 % έχει εισέλθει στη λωρίδα έκτακτης ανάγκης ή έχει ανέβει στο κράσπεδο εξαιτίας μιας στιγμής απροσεξίας ή υπνηλίας (20 %).
- ➔ Το 15 %, δηλαδή περισσότεροι από 1 στους 6 οδηγούς, είχαν, ή παραλίγο να έχουν, ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας (14 %).

Ωστόσο, το 41 % των Ευρωπαίων οδηγών συνεχίζουν την οδήγηση αν και νιώθουν πολύ κουρασμένοι, γιατί είναι υποχρεωμένοι (44 %).

Για τις μεγάλες διαδρομές, κάποιες πρακτικές, που μπορεί να αποτελούν την αιτία υπνηλίας στο τιμόνι, μειώνονται ελαφρά αλλά παραμένουν εξαιρετικά διαδεδομένες:

- Το 81 % των Ευρωπαίων οδηγών κοιμάται πιο αργά ή ξυπνά νωρίτερα από το συνηθισμένο πριν από μία μεγάλη διαδρομή (86 % των Ελλήνων).
- Το 76 % τελειώνει τις προετοιμασίες την παραμονή της αναχώρησης έως και αργά το βράδυ (88 %),
- Το 66 % φεύγει τη νύχτα (67 %).

Το ποσοστό των οδηγών που δεν κάνουν διάλειμμα μετά από 2 ώρες οδήγησης παραμένει αυξημένο: Το 61 %, δηλαδή περισσότεροι από 6 στους 10 οδηγούς (71 %), και ο μέσος χρόνος οδήγησης πριν το διάλειμμα κατά τη διάρκεια μίας

μεγάλης διαδρομής είναι 3 ώρες και 12 λεπτά, δηλαδή πολύ παραπάνω από τις συνιστώμενες 2 ώρες (3 ώρες και 24 λεπτά).

Κάποια ανταντακλαστικά πολύ αποτελεσματικά για την αντιμετώπιση της υπνηλίας, ευτυχώς, αυξάνονται:

- Το 85 % των Ευρωπαίων οδηγών προγραμματίζουν την ώρα αναχώρησης ανάλογα με τις ώρες που γνωρίζουν ότι θα είναι λιγότερο κουρασμένοι (92 % των Ελλήνων οδηγών),
- Το 77 % μεταθέτουν την ώρα αναχώρησης όταν νιώθουν κουρασμένοι (85 %),
- Το 71 % **αλλάζουν οδηγό** κατά τη διάρκεια της διαδρομής (76 %) όταν αυτό είναι εφικτό,
- Το 60 % σταματάει κατά τη διάρκεια της διαδρομής **για να κοιμηθεί** (50 %) - η πιο αποτελεσματική πρακτική για την πρόληψη του κινδύνου υπνηλίας στο τιμόνι.

Σημειώνουμε μία ιδιαιτερότητα που επιβεβαιώνεται χρόνο με τον χρόνο: οι Βέλγοι οδηγοί είναι αυτοί που έχουν υιοθετήσει τον κανόνα του διαλείμματος για ύπνο όταν διανύουν μεγάλες αποστάσεις (το 78 % από αυτούς το εφαρμόζουν, δηλαδή 18 μονάδες πάνω από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο).

Επιθετική συμπεριφορά κατά την οδήγηση: οι ίδιοι οι οδηγοί θύματα της απειθείας τους

Η επιεικής αυτοαξιολόγηση των οδηγών διατηρεί το πολύ υψηλό επίπεδο της των προηγούμενων ετών, ομοίως και η επιθετική συμπεριφορά.

Οι Ευρωπαίοι οδηγοί είναι πεπεισμένοι ότι η συμπεριφορά τους στο τιμόνι είναι υποδειγματική: Το 96 % αναφέρει τουλάχιστον ένα θετικό επίθετο για να περιγράψει την οδηγική συμπεριφορά του (98 %): θεωρούν, στη μεγάλη πλειονότητά τους ότι είναι προσεκτικοί (74 %, 80 %) και ήρεμοι (57 %, 57 %), πολλοί μάλιστα κρίνουν ότι είναι ευγενικοί (28 %, 22 %). Μόνο μερικοί παραδέχονται ότι είναι αγχωμένοι (11 %, 12 %). Ωστόσο, πιστεύουν ότι δεν είναι σχεδόν ποτέ επιθετικοί (3 %, 5 %), επικίνδυνοι (2%, 1 %) ή ανεύθυνοι (1 %, 0 %).

Για αυτούς, οι κακοί οδηγοί είναι φυσικά... οι άλλοι! Πράγματι, το 78 % των Ευρωπαίων οδηγών αναφέρει τουλάχιστον ένα αρνητικό επίθετο για να περιγράψει την οδηγική συμπεριφορά των άλλων, (92 %) τους οποίους θεωρούν ανεύθυνους (41 %, 54 %), αγχωμένους (34 %, 38 %), επιθετικούς (28%, 35 %) και επικίνδυνους (26 %, 41 %).

Προστατευμένοι από το εσωτερικό του αυτοκινήτου, ορισμένοι οδηγοί έχουν την αίσθηση ότι ενεργούν διαφορετικά. Έτσι, μεταξύ αυτών το 15 % (8 %) παραδέχονται ότι αλλάζουν όταν βρίσκονται στο τιμόνι και πιστεύουν ότι είναι πιο νευρικοί, παρορμητικοί ή επιθετικοί απ' ό,τι στην καθημερινή τους ζωή. 19 % από αυτούς νιώθουν ότι βρίσκονται «σαν μέσα σε φούσκα» και προσέχουν λιγότερο τους άλλους (13 %). Πάνω από 1 οδηγός στους 6 (16 %, 11 %) φτάνει στο σημείο να σκέφτεται ότι στον δρόμο είναι «ο καθένας για τον εαυτό του».

Είναι γεγονός ότι, παρά την άρνησή τους, οι οδηγοί παρουσιάζουν στην πλειονότητά τους επιθετικότητα στο τιμόνι:

- 52 % αναγνωρίζουν ότι εξυβρίζουν τους άλλους οδηγούς (63 %),
- 50 % κορνάρουν άσκοπα στους οδηγούς που τους εκνευρίζουν (60 %),
- 32 % κολλάνε εσκεμμένα στο αυτοκίνητο του οδηγού που τους εκνευρίζει (50 %),
- 35 % προσπερνούν από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (36 %),
- Το 22 % κατεβαίνει από το αυτοκίνητο για να διαπληκτιστεί με άλλο οδηγό (24 %).

➔ Το 84% των οδηγών λέει ότι φοβάται την επιθετικότητα των άλλων οδηγών, ένα πολύ υψηλό ποσοστό που δεν έχει μειωθεί από το 2019 (86 %).

Μη τήρηση του Κώδικα οδικής κυκλοφορίας: παραβάσεις υπό την κάλυψη της αμέλειας

- Πάνω από 8 Ευρωπαίοι οδηγοί στους 10 (84 %) ξεπερνάει κατά λίγα χιλιόμετρα/ώρα το όριο ταχύτητας (79 %).
➔ Το 18 % έχει ήδη, ή παραλίγο να έχει, ατύχημα εξαιτίας της υπερβολικής ή ακατάλληλης ταχύτητας (22 %).
- Το 57 % δεν τηρεί τις αποστάσεις ασφαλείας (55 %).
- Το 52 % ξεχνάει να χρησιμοποιήσει το φλας για να προσπεράσει ή να αλλάξει κατεύθυνση (50 %),
- Το 52 % οδηγεί στη μεσαία λωρίδα ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη (70 %),

- Το **22 %** των οδηγών δηλώνει ότι κάποιες φορές δεν δένει τη ζώνη ασφαλείας (**44 %**) - το 30 % κάτω των 35 ετών (**41 %**) και το 32 % των 16 έως 24 ετών (**37 %**).

Ασφάλεια του προσωπικού στον αυτοκινητόδρομο: πάρα πολλές απροσεξίες που θέτουν το προσωπικό σε κίνδυνο

- Το **51 %** ξεχνά να επιβραδύνει όταν πλησιάζει σε εργοτάξιο (**46 %**).
- Το **57 %** δεν τηρεί τις αποστάσεις ασφαλείας (**XX %**)

Ηλεκτρικό αυτοκίνητο: πέρα από την εξοικονόμηση ενέργειας, οφέλη και για την ασφάλεια

- Το 2023, το 21 % των Ευρωπαίων οδηγών δηλώνει ότι έχει ήδη οδηγήσει ηλεκτρικό αυτοκίνητο (**16 %**) και το 6% ότι είναι οι ίδιοι ιδιοκτήτες (**3 %**).

Για ορισμένους οδηγούς, και πιο συγκεκριμένα τους ιδιοκτήτες αυτών των οχημάτων, η αλλαγή από θερμικό σε ηλεκτρικό τους έχει κάνει να υιοθετούν ασφαλέστερη και πιο ήρεμη οδήγηση.

- **38 % (35 %)** υιοθετούν έναν τρόπο οδήγησης πιο οικονομικό και ομαλό, (54 % των ιδιοκτητών, **63 %**)
- **37 % (50 %)** είναι πιο προσεκτικοί με τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου, κυρίως τους πεζούς και τους ποδηλάτες (54 % των ιδιοκτητών, **66 %**)
- **28 % (25 %)** κάνουν περισσότερα διαλείμματα - όσο χρειάζεται για να επαναφορτίσουν την μπαταρία (41 % των ιδιοκτητών, **42 %**)
- **23 % (21 %)** κάνουν μεγαλύτερα διαλείμματα (36 % των ιδιοκτητών, **23 %**).

Μεθοδολογία της έρευνας:

Για τη διεξαγωγή του Βαρομέτρου υπεύθυνης οδήγησης, το Ινστιτούτο Ipsos, από τις 20 Φεβρουαρίου έως τις 3 Μαρτίου 2023, ρώτησε, μέσω διαδικτύου, 12.400 άτομα ηλικίας άνω των 16 ετών, εκ των οποίων 2.400 Γάλλοι και τουλάχιστον 1.000 άτομα σε καθεμία από τις 10 άλλες χώρες που ερωτήθηκαν (Γερμανία, Βέλγιο, Ισπανία, Ελλάδα, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Ηνωμένο Βασίλειο, Σλοβακία, Σουηδία). Η αντιπροσωπευτικότητα κάθε δείγματος εξασφαλίζεται με τη μέθοδο της ποσόστωσης.

Σχετικά με το ίδρυμα «Fondation VINCI Autoroutes»

Το Ίδρυμα «Fondation VINCI Autoroutes» συστάθηκε τον Φεβρουάριο του 2011 και αποτελεί εργαστήριο, παρατηρητήριο και εργαλείο ενημέρωσης αφιερωμένο στην εξέλιξη των οδικών συμπεριφορών. Αφιερωμένο εξ αρχής στην προώθηση της ατομικής και συλλογικής ευθύνης στον δρόμο, έχει σταδιακά διευρύνει το πεδίο δράσης του στην εκπαίδευση με σεβασμό προς το περιβάλλον και στο άνοιγμα προς τους άλλους μέσω της ανάγνωσης. Πολλές μεταφράσεις, για όλους, με στόχο την καλύτερη οδική συμπεριφορά.

Το 2022, το Ίδρυμα επενδύει σε έναν νέο τομέα, υποστηρίζοντας έργα για τη διατήρηση και την αποκατάσταση της φυσικής κληρονομιάς σε συγκεκριμένες περιοχές.

Τα πεδία δράσης του:

- Προώθηση της έρευνας χρηματοδοτώντας καινοτόμες επιστημονικές έρευνες σε διάφορους τομείς επικίνδυνης οδικής συμπεριφοράς, σεβασμού για το περιβάλλον και ανάγνωσης ως φορείς βελτίωσης της συμπεριφοράς και, στον τομέα της περιβαλλοντικής μηχανικής, μετρώντας τον αντίκτυπο στη διάρκεια των δράσεων αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος που υποστηρίζεται.
- Ευαισθητοποίηση του κοινού με τη διεξαγωγή εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σχετικά με τους οδικούς κινδύνους, την υπεύθυνη οδήγηση και την προστασία του περιβάλλοντος.
- Υποστήριξη συλλογικών πρωτοβουλιών και δράσεων πολιτών με την προώθηση έργων για μια ασφαλή κινητικότητα με σεβασμό στους άλλους και στο περιβάλλον και με την υποστήριξη έργων οικολογικής αποκατάστασης.

<https://fondation.vinci-autoroutes.com> – [Twitter](#) - [Facebook](#) - [LinkedIn](#) και [Instagram](#)

Επικοινωνία MME:

AIA Relate: Κατερίνα Κασκούτη, τηλ.:2107418908, kaskouti@aea.gr