

Το Ίδρυμα **Fondation VINCI Autoroutes** δημοσιεύει τα αποτελέσματα του 14ου Ευρωπαϊκού Βαρόμετρου για την Υπεύθυνη Οδήγηση

Εγωκεντρισμός, αίσθημα παντοδυναμίας, επιθετικότητα... η οδηγική συμπεριφορά, καθρέφτης των ελαττωμάτων της κοινωνίας

- Το **67%** των Ευρωπαίων οδηγών μιλάει στο τηλέφωνο ενώ οδηγεί
- Το **38%** οδηγεί ενώ αισθάνεται έντονη κούραση
- Το **31%** «κολλάει» σκόπιμα στο όχημα ενός οδηγού που το εκνευρίζει
- Το **52%** παραδέχεται ότι βρίζει άλλους οδηγούς
- Το **21%** κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με έναν άλλον οδηγό

Το Ίδρυμα **VINCI Autoroutes** δημοσιεύει τα αποτελέσματα του 14ου Βαρόμετρου για την Υπεύθυνη Οδήγηση. Αυτή η τεράστια ετήσια έρευνα, η οποία πραγματοποιήθηκε από την **Ipsos** σε δείγμα **12.413** ατόμων σε **11** ευρωπαϊκές χώρες, καταγράφει τη συμπεριφορά και την εικόνα των Ευρωπαίων στο τιμόνι. Καθιστά δυνατή την παρακολούθηση της εξέλιξης της επικίνδυνης συμπεριφοράς και των καλών πρακτικών που θα βοηθήσουν ιδίως στην καλύτερη καθοδήγηση των μηνυμάτων πρόληψης.

ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

[Ευρωπαϊκά αποτελέσματα με μαύρο χρώμα / Ελληνικά αποτελέσματα με μπλε χρώμα και πλάγια γράμματα]

Κλίμα έντασης και άγχους που παραμένει πολύ υψηλό

- Το **83%** των Ευρωπαίων οδηγών δηλώνει ότι φοβάται την επιθετική συμπεριφορά άλλων οδηγών (**87%** των Ελλήνων οδηγών).
- Το **52%** παραδέχεται ότι βρίζει άλλους οδηγούς (**59%**).
- Το **50%** των οδηγών κορνάρουν άσκοπα στους οδηγούς που τους ενοχλούν (**57%**).
- Το **31%** σκόπιμα «κολλάει» στο όχημα ενός οδηγού που το εκνευρίζει (**48%**).
- Το **21%** κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με έναν άλλον οδηγό (**26%**).

Οι κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας παραβιάζονται πολύ συχνά, εις βάρος της ασφάλειας

- Το **85%** των Ευρωπαίων οδηγών λέει ότι υπερβαίνει το όριο ταχύτητας κατά μερικά χιλιόμετρα/ώρα (**81%** των Ελλήνων οδηγών).
- Το **58%** δηλώνει ότι δεν τηρεί τις αποστάσεις ασφαλείας (**57%**).
- Το **53%** οδηγεί στη μεσαία λωρίδα του αυτοκινητόδρομου ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη (**72%**).
- Το **35%** κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (**39%**).

Η απόσπαση της προσοχής, η οποία είναι επικίνδυνη για την οδήγηση, αφορά μια μεγάλη πλειοψηφία των οδηγών

- Το **77%** των Ευρωπαίων οδηγών χρησιμοποιεί **smartphone** ή ρυθμίζει το **GPS** ενώ οδηγεί (**81%** των Ελλήνων).
- Το **67%** των οδηγών τηλεφωνεί ενώ οδηγεί (+4 σε σύγκριση με το **2018**, **72%**) και το **44%** το κάνει συστηματικά (**45%**). Η χρήση **Bluetooth** είναι ευρέως διαδεδομένη: Το **57%** των οδηγών το χρησιμοποιεί για να πραγματοποιεί κλήσεις (+12 σε σύγκριση με το **2018**, **55%**).
- Μεταξύ εκείνων που τηλεφωνούν, το **14%** είχε ήδη ή παραλίγο να έχει ατύχημα λόγω της χρήσης του τηλεφώνου κατά την οδήγηση (**17%**).
- Το **84%** των οδηγών δηλώνει ότι μερικές φορές στρέφει το βλέμμα του εκτός του δρόμου για περισσότερα από **2** δευτερόλεπτα όταν οδηγεί¹ (+6 σε **4** χρόνια, **79%**).

Υπνηλία: ένας υποτιμημένος, αλλά πραγματικός κίνδυνος

- Το **38%** των Ευρωπαίων οδηγών λένε ότι πιάνουν το τιμόνι όταν νιώθουν πολύ κουρασμένοι (**49%** των Ελλήνων οδηγών). Ανάμεσα τους:
 - Το **38%** (**37%**) έχει την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί ελάχιστα στο τιμόνι έναντι του **26%** των οδηγών γενικά (**28%**).
 - Το **18%** (**22%**) είχε ήδη ένα ατύχημα ή παραλίγο να έχει ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας στο τιμόνι έναντι **13%** των οδηγών γενικά (**19%**).
 - Το **38%** (**50%**) δεν σταματά ποτέ για να κοιμηθεί έναντι **38%** των οδηγών γενικά (**48%**).

Αλκοόλ, ναρκωτικά: αφορούν κυρίως νέους άνδρες

- Το **17%** των ανδρών ηλικίας **25** έως **34** ετών (**19%** των Ελλήνων ανδρών ηλικίας **25** έως **34** ετών) έχουν ήδη οδηγήσει σε κατάσταση μέθης, δηλαδή ενώ έχουν καταναλώσει αλκοόλ πάνω από το

¹ Στα **130** χλμ/ώρα, **2** δευτερόλεπτα χωρίς να κοιτάζει τον δρόμο, σημαίνει να οδηγεί **72** μέτρα στα τυφλά.

επιτρεπόμενο όριο και αισθάνονται τις επιπτώσεις του αλκοόλ στη φυσική τους κατάσταση ή την αντίληψή τους, έναντι **7%** των οδηγών γενικά (**16%**).

- Το **9%** των ανδρών ηλικίας **25 έως 34 ετών** (**11%** των Ελλήνων ανδρών ηλικίας **25 έως 34 ετών**) έχουν ήδη οδηγήσει μετά από κάπνισμα κάνναβης έναντι **4%** των οδηγών γενικά (**5%**).
- Το **26%** όλων των οδηγών που δηλώνει ότι έχει ήδη οδηγήσει ενώ αισθανόταν τις επιπτώσεις του αλκοόλ το έχει κάνει ήδη μετά από χρήση κάνναβης (**15%**).
- Το **40%** (**39%**) των οδηγών που έχει οδηγήσει σε κατάσταση μέθης είχε ήδη ή παραλίγο να έχει ατύχημα που σχετίζεται με αυτή την κατάσταση (**15%**).

Ο θεαματικός αντίκτυπος ενός ατυχήματος ή ενός παραλίγο ατυχήματος στην οδηγική συμπεριφορά: γιατί να περιμένουμε να συμβεί μια τραγωδία για να υιοθετήσουμε υπεύθυνη οδήγηση;

- Το **89%** των Ευρωπαίων οδηγών που είχαν ή παραλίγο να έχουν ατύχημα ή που ένα αγαπημένο πρόσωπό τους σκοτώθηκε ή τραυματίστηκε σοβαρά σε τροχαίο ατύχημα, άλλαξε οδηγική συμπεριφορά (**94%**).

Μεταξύ αυτών:

- Το **82%** δηλώνει ότι είναι πλέον πιο προσεκτικοί στο δρόμο (**90%**).
- Το **77%** δηλώνει ότι τηρεί πιο πιστά τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας (**88%**).
- Το **30%** αγχώνεται περισσότερο όταν παίρνει το αυτοκίνητο (**34%**).

«Το πορτρέτο των Ευρωπαίων πίσω από το τιμόνι που προκύπτει από αυτή τη νέα έκδοση του Βαρόμετρου Υπεύθυνης Οδήγησης αντικατοπτρίζει μια κοινωνία που μοιράζεται μεταξύ του φόβου της αυξανόμενης βίας, ακόμη και στο δρόμο, και της δυσκολίας όλων, ανεξαρτήτως ηλικίας, να ενεργήσουν υπέρ της μείωσής του. Η τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, η επίγνωση των συνεπειών των πράξεων των οδηγών για τον εαυτό τους και τους άλλους, η αντίσταση στον παρορμητισμό και τον ατομικισμό είναι τρόποι καταπολέμησης της βίας στους δρόμους αλλά και της βίας γενικότερα.»

Bernadette Moreau,

Διευθύνουσα σύμβουλος του Ιδρύματος **VINCI Autoroutes**

*«Στο φετινό Ευρωβαρόμετρο για την Υπεύθυνη Οδήγηση της **VINCI Autoroutes** αναγνωρίζουμε οδηγικά ήθη που βλέπουμε συχνά στους αυτοκινητόδρομους που διαχειριζόμαστε. Σύμφωνα με τις απαντήσεις, τα ποσοστά ακραίων αντιδράσεων και επιθετικής συμπεριφοράς είναι υψηλά, αλλά απουσιάζει η αυτοκριτική, ενώ παράλληλα ομολογούμε ότι συχνά παραβιάζουμε κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.*

Είναι πάντα κατάλληλη στιγμή να αναστοχαστούμε πάνω στις συμπεριφορές μας και να προκρίνουμε την ενσυναίσθηση και τον σεβασμό στον διπλανό μας, έναντι του εγωκεντρισμού και της επιθετικότητας. Μπορεί μια αλλαγή στις οδηγικές μας συνήθειες να επιφέρει θετικές αλλαγές και στην κοινωνική συνύπαρξη. Προσωπικά το εύχομαι.

Παναγιώτης Παπανικόλας,

Διευθυντής Ελλάδας **VINCI Concessions/ Μέλος Δ.Σ. Ιδρύματος VINCI AUTOROUTES**

Μας λυπεί το γεγονός ότι στην Ευρώπη, την ασφαλέστερη ήπειρο του κόσμου, εμφανίζονται, βάσει και των πρόσφατων αποτελεσμάτων, επιθετικές συμπεριφορές που αντικατοπτρίζουν και τις συνέπειες της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης που βιώνουμε. Και επειδή οδηγούμε όπως ζούμε, διαπιστώνουμε πως ο σύγχρονος τρόπος ζωής έχει επιηρεάσει αρνητικά τη συμπεριφορά των οδηγών.

Ο εγωκεντρισμός, η επιθετικότητα, η έλλειψη σεβασμού και η μη συμμόρφωση σε κανόνες είναι στοιχεία που βάζουν σε κίνδυνο τη ζωή τη δική μας και των άλλων. Για τους Έλληνες οδηγούς, η μη χρήση ζώνης, η χρήση κινητού κατά την οδήγηση και η κατανάλωση αλκοόλ, όπως και η οδήγηση σε κατάσταση κόπωσης και υπνηλίας, αποτελούν ακόμη θέματα που κατεξοχήν μας προβληματίζουν. Ας μην ξεχνάμε λοιπόν αυτούς που μας περιμένουν να γυρίσουμε πίσω ασφαλείς. Κι όσο γι' αυτούς που συναντάμε στο δρόμο, να τους φερόμαστε όπως θα θέλαμε να μας φέρονται - Ας δώσουμε μεγαλύτερη σημασία στο "εμείς" από το "εγώ" και με ευγένεια και ενσυναίσθηση ας προσπαθήσουμε να μπούμε στη θέση των άλλων. Τότε θα

μπορέσουμε **πραγματικά** να βελτιώσουμε την καθημερινότητά μας και να κάνουμε το **περιβάλλον** μας ασφαλέστερο και **πο πολιτισμένο**.

Βάσω Μυλωνά,

Πρόεδρος Δ.Σ. Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας Ι.Ο.Α.Σ. «Πάνος Μυλωνάς»

ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

[Ευρωπαϊκά αποτελέσματα με μαύρο χρώμα / Ελληνικά αποτελέσματα με μπλε χρώμα και πλάγια γράμματα]

Αγένεια: κλίμα έντασης και άγχους που παραμένει πολύ υψηλό

Ένδειξη απουσίας προσωπικής αμφισβήτησης σχετικά με τη συμπεριφορά στο δρόμο, η αυταρέσκεια των Ευρωπαίων όσον αφορά τη δική τους οδήγηση, καθώς και τη σοβαρότητά τους σε σχέση με αυτή των άλλων, παραμένει σε πολύ υψηλό επίπεδο όπως επισημάνθηκε στις προηγούμενες εκδόσεις. Ωστόσο, πολλοί είναι αυτοί που παραδέχονται ακόμη ότι η συμπεριφορά τους κατά την οδήγηση δείχνει αγένεια - ακόμα και επιθετικότητα.

Οι Ευρωπαίοι οδηγοί είναι πεπεισμένοι ότι είναι υποδειγματικοί πίσω από το τιμόνι: Το 97% χρησιμοποιεί τουλάχιστον ένα θετικό επίθετο για να περιγράψει τη δική του συμπεριφορά στο δρόμο (97% των Ελλήνων οδηγών): η συντριπτική πλειοψηφία θεωρεί ότι βρίσκεται σε εγρήγορση (75%, 77%), ήρεμο (58%, 57%) ή ακόμα και ευγενικό (29%, 27%). Κάποιοι παραδέχονται ότι έχουν άγχος (11%, 12%). Αλλά σχεδόν ποτέ δεν θεωρούν ότι είναι επιθετικοί (3%, 4%), επικίνδυνοι (1%, 0%) ή ανεύθυνοι (1%, 0%).

Για αυτούς, κακοί οδηγοί είναι φυσικά... οι άλλοι! Στην πραγματικότητα, το 80% των οδηγών αναφέρει τουλάχιστον ένα αρνητικό επίθετο για να περιγράψει τη συμπεριφορά των άλλων (92%), που θεωρείται επικίνδυνο (28%, 47%), ανεύθυνο (43%, 53%), επιθετικό (30%, 38%) ή ακόμη και αγχωμένο (34%, 29%).

Προστατευμένοι από το εσωτερικό του αυτοκινήτου, ορισμένοι οδηγοί παραδέχονται ότι ενεργούν διαφορετικά όταν βρίσκονται στο τιμόνι. Έτσι, το 14% από αυτούς (10%) έχει την αίσθηση ότι δεν είναι πλέον πραγματικά το ίδιο άτομο και θεωρεί τον εαυτό του πιο νευρικό, παρορμητικό ή επιθετικό από ό,τι στην καθημερινή ζωή. Το 19% αυτών νιώθει «σαν να βρίσκεται σε φύσκα» και δίνει λιγότερη σημασία στους άλλους (11%). Περισσότεροι από 1 στους 7 οδηγούς φτάνουν ακόμη και στο σημείο να θεωρούν ότι, στο δρόμο «είναι καθένας για τον εαυτό του» (15%, 12%).

Το 83% των οδηγών λέει ότι φοβάται την επιθετικότητα των άλλων στην οδήγηση, ένα επίπεδο που παραμένει πολύ υψηλό διαχρονικά (87%).

Παρά τις αιτιάσεις τους, η πλειοψηφία αυτών των οδηγών συμμετέχει σε μεγάλο βαθμό στη διατήρηση ενός τεταμένου κλίματος στους δρόμους, με συχνά ακραίες αντιδράσεις:

- Το 52% παραδέχεται ότι βρίζει τους άλλους οδηγούς (59%).
- Το 50% κορνάρει των οδηγών κορνάρουν άσκοπα στους οδηγούς που τους ενοχλούν (57%).
- Το 31% «κολλάει» σκόπιμα στο όχημα ενός οδηγού που το εκνευρίζει (48%).
- 35% κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (39%).
- Το 21% κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με έναν άλλον οδηγό (26%).

Οι κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας παραβιάζονται πολύ συχνά, εις βάρος της ασφάλειας

Ενώ οι κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας θεσπίζονται για την προστασία των οδηγών και όλων των χρηστών του αυτοκινητόδρομου, η πολύ μεγάλη πλειοψηφία των οδηγών απελευθερώνεται στο όνομα μιας άμεσης «ελευθερίας», χωρίς να λαμβάνει υπόψη τις πιθανές συνέπειες για την ασφάλειά τους και την ασφάλεια των άλλων.

- Σχεδόν 9 στους 10 Ευρωπαίους οδηγούς (85%) υπερβαίνουν το όριο ταχύτητας κατά μερικά χιλιόμετρα/ώρα (81%).
→ Το 16% (23%) είχε ήδη ή παραλίγο να έχει ατύχημα λόγω υπερβολικής ή ακατάλληλης ταχύτητας.
- Το 58% δεν σέβεται τις αποστάσεις ασφαλείας (57%).
- Το 52% ξεχνάει να ανάψει το φλας όταν προσπερνά ή αλλάζει κατεύθυνση (47%).

- Το **53%** οδηγεί στη μεσαία λωρίδα του αυτοκινητόδρομου ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη (**72%**).
- Το **21%** των οδηγών λέει ότι μερικές φορές **δεν φορά ζώνη ασφαλείας (50%)** και το **27%** των οδηγών κάτω των **35 (56%)**.

Η απόσπαση της προσοχής, η οποία είναι επικίνδυνη για την οδήγηση, αφορά μια πολύ μεγάλη πλειοψηφία των οδηγών

Το **51%** των Ευρωπαίων τοποθετεί την απροσεξία στις κύριες αιτίες θανατηφόρων ατυχημάτων στους δρόμους γενικά, στην **1^η** θέση πριν από την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών και μετά την υπερβολική ταχύτητα (*οι Έλληνες τοποθετούν την απροσεξία στην 2^η θέση*).

Ωστόσο, το **84%** των οδηγών παραδέχεται ότι **ενίοτε οδηγούν χωρίς να κοιτάζουν το δρόμο για περισσότερα από 2 δευτερόλεπτα (79%)** που σημαίνει ότι με ταχύτητα **130** χλμ/ώρα, οδηγούν για τουλάχιστον **72** μέτρα «στα τυφλά».

Αυτή η έλλειψη προσοχής συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τη χρήση **smartphone** κατά την οδήγηση σε όλες τις λειτουργίες τους — τηλεφωνικές συνομιλίες, μηνύματα, **email**, εφαρμογές, **GPS** κ.λπ. — η οποία αυξάνεται αδιάκοπα.

- Το **77%** των Ευρωπαίων χρησιμοποιούν το **smartphone** τους ή προγραμματίζουν το **GPS** τους ενώ οδηγούν (**81%**).
- Το **67%** δηλώνει ότι χρησιμοποιεί το **τηλέφωνο** ενώ οδηγεί (+4 σε σύγκριση με το **2018, 72%**), συμπεριλαμβανομένου του **44%** τακτικά (**45%**).
 - αυτό αφορά όλες τις ηλικιακές ομάδες: Το **79%** των ατόμων κάτω των **35 (81%)** και το **56%** των άνω των **55** ετών (**66%**) τηλεφωνούν ενώ οδηγούν.
 - Η χρήση **smartphone** στο αυτοκίνητο είναι σε μεγάλο βαθμό ιδιωτική: αυτό ισχύει για το **84%** των οδηγών γενικά (**78%**) και για το **70%** των στελεχών² (**58%**).

Οι οδηγοί τηλεφωνούν κυρίως:

- μέσω **Bluetooth: 57% (55%)**,
- με ακουστικό, ακουστικά ή ακουστικά κλειστού τύπου: **31% (45%)**,
- ενώ έχουν το **smartphone** τους στα χέρια τους: **24% (40%)**.

➔ Το **11%** των οδηγών είχαν ήδη, ή παραλίγο να έχουν, ένα ατύχημα λόγω χρήσης του τηλεφώνου κατά την οδήγηση (**15%**).

- Το **48%** ρυθμίζει το **GPS** του κατά την οδήγηση (+7 σε σύγκριση με το **2018, 47%**).
- Το **26%** στέλνει ή/και διαβάζει **SMS** ή **email** (+2 σε σύγκριση με το **2018, 29%**)
- Το **23%** αναφέρει συμβάντα σε άλλους οδηγούς μέσω μιας εφαρμογής (+7 σε σύγκριση με το **2018, 25%**).
- Το **21%** των εργαζομένων συμμετέχει σε επαγγελματικές τηλεφωνικές συσκέψεις ενώ οδηγεί (**21%**). Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για το **28%** των στελεχών, των διευθυντών, των μη χειρωνακτικών επαγγελματιών (**27%**).
- Το **8%** παρακολουθεί ακόμη και ταινίες ή βίντεο σε **smartphone** ή **tablet (8%)**.

Υπνηλία: ένας υποτιμημένος, αλλά πραγματικός κίνδυνος

Μεταξύ των βασικών αιτιών θανατηφόρων ατυχημάτων σε αυτοκινητοδρόμους, οι Ευρωπαίοι οδηγοί τοποθετούν την υπνηλία στην **4^η** θέση, πίσω από την υπερβολική ταχύτητα, την απροσεξία και την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών, ενώ παραμένει ένας από τους κύριους παράγοντες δυστυχημάτων στους αυτοκινητοδρόμους.

Αντικατοπτρίζοντας αυτή την υποτίμηση του κινδύνου της υπνηλίας, το **38%** των Ευρωπαίων οδηγών λέει ότι οδηγεί **παρόλο που αισθάνονται πολύ κουρασμένοι (49%)**. Ωστόσο, παραδέχονται ότι αντιμετώπισαν

² Διευθυντικά στελέχη, διευθυντές, μη χειρωνακτικά επαγγέλματα

σημαντικά μεγαλύτερο αριθμό περιστατικών που συνδέονται με την έλλειψη ύπνου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους.

Μεταξύ αυτών:

- Το **72% (69%)** παραδέχεται αφηρημάδα ή στιγμές που ταξιδεύει το μυαλό («*mind wandering*») κατά την οδήγηση έναντι **54%** των οδηγών γενικά (**56%**).
- Το **38% (37%)** έχει ήδη την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί ελάχιστα στο τιμόνι έναντι **26%** των οδηγών γενικά (**28%**).
- Το **18% (22%)** είχε ήδη ένα ατύχημα ή παραλίγο να έχει ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας στο τιμόνι έναντι **13%** των οδηγών γενικά (**19%**).
- Το **38% (50%)** δεν σταματά ποτέ για να κοιμηθεί έναντι **38%** των οδηγών γενικά (**48%**).
- Το **27% (20%)** έχει ήδη παραβιάσει τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης ή την άκρη της εθνικής οδού λόγω μιας στιγμής απροσεξίας ή ύπνου εναντίον. Το **18%** των οδηγών γενικά (**15%**).

Για μεγάλα ταξίδια, ορισμένες πρακτικές που προκαλούν υπνηλία κατά την οδήγηση εξακολουθούν να είναι πολύ διαδεδομένες:

- Το **82%** των Ευρωπαίων οδηγών κοιμούνται αργότερα ή ξυπνούν νωρίτερα από το συνηθισμένο πριν από ένα μεγάλο ταξίδι (**86% των Ελλήνων**).
- Το **77%** τελειώνει τις προετοιμασίες του αργά το βράδυ πριν από την αναχώρηση (**88%**).
- Το **68%** αναχωρεί τη νύχτα (**67%**).

Το ποσοστό των οδηγών που, κατά τη διάρκεια ενός μεγάλου ταξιδιού, οδηγούν περισσότερες από 2 ώρες πριν κάνουν ένα διάλειμμα υπερیشχει: 63%, ή περισσότεροι από 1 στους 2 οδηγούς (69%). Ο μέσος χρόνος οδήγησης πριν από στάση κατά τη διάρκεια ενός μεγάλου ταξιδιού φτάνει έτσι τις 3 ώρες και 14 λεπτά (3 ώρες και 29 λεπτά), δηλαδή διάρκεια ταξιδιού πολύ μεγαλύτερη από τις προτεινόμενες 2 ώρες.

Ευτυχώς μερικά αντανακλαστικά για την πρόληψη της υπνηλίας είναι σε αύξηση:

- Το **86%** των Ευρωπαίων οδηγών προγραμματίζουν τις ώρες αναχώρησής τους ανάλογα με τις ώρες κατά τις οποίες γνωρίζουν ότι είναι λιγότερο κουρασμένοι (**92% των Ελλήνων οδηγών**).
- Το **80%** αναβάλλει την ώρα αναχώρησής του όταν είναι κουρασμένο (**86%**).
- Το **73%** αλλάζει οδηγό κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όταν είναι δυνατόν (**75%**).
- Το **62%** σταματά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού για έναν σύντομο ύπνο (**52%**) - είναι η πιο αποτελεσματική πρακτική για να αποτραπεί ο κίνδυνος ο οδηγός να αποκοιμηθεί στο τιμόνι. Σημειώστε μια ιδιαιτερότητα που επιβεβαιώνεται χρόνο με το χρόνο: Οι Βέλγοι οδηγοί είναι αυτοί που έχουν ενσωματώσει καλύτερα την αρχή του σύντομου ύπνου στη διαχείριση των μεγάλων ταξιδιών τους (την εφαρμόζει το **81%**, δηλαδή ποσοστό κατά **19%** υψηλότερο από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο!).

Αλκοόλ, ναρκωτικά: αφορούν κυρίως νέους άνδρες

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών περιλαμβάνεται στις κύριες αιτίες δυστυχημάτων στους δρόμους γενικά από το **50%** των Ευρωπαίων (**42% των Ελλήνων**) και το **29%** στους αυτοκινητόδρομους (**26%**).

- Το **7%** των Ευρωπαίων οδηγών (**16%**) - και ακόμη και το **17%** των ανδρών ηλικίας **25** έως **34** ετών (**19%**) - παραδέχεται ότι μερικές φορές οδηγούν μεθυσμένοι,

Μεταξύ αυτών: Το **40% (39%)** είχε ήδη ή παραλίγο να έχει ατύχημα λόγω υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλ έναντι **9%** των οδηγών γενικά (**15%**).

- Το **11% (14%)** των οδηγών και το **16% (11%)** των ανδρών ηλικίας **25** έως **34** ετών οδηγούν υπό την επήρεια φαρμάκων που ενδέχεται να αλλοιώνουν την εγρήγορσή τους.
- Το **4% (5%)** των Ευρωπαίων οδηγών και το **9% (11%)** των ανδρών ηλικίας **25** έως **34** ετών οδηγούν έχοντας κάνει χρήση κάνναβης,

- Μεταξύ των Ευρωπαίων που λένε ότι μερικές φορές οδηγούν ενώ είναι μεθυσμένοι, **το 26%** έχει επίσης οδηγήσει έχοντας κάνει χρήση κάνναβης (**15%**).

Ο θεαματικός αντίκτυπος ενός ατυχήματος ή ενός παραλίγο ατυχήματος στην οδηγική συμπεριφορά: γιατί να περιμένουμε να συμβεί μια τραγωδία για να υιοθετήσουμε την υπεύθυνη οδήγηση;

- Το **89%** των Ευρωπαίων οδηγών που είχαν -ή παραλίγο να είχαν- ατύχημα ή που ένα αγαπημένο τους πρόσωπο σκοτώθηκε ή τραυματίστηκε σοβαρά σε τροχαίο ατύχημα, άλλαξε οδηγική συμπεριφορά (**96%**).

Μεταξύ αυτών των οδηγών:

- ο **Το 82%** δηλώνει ότι είναι πλέον πιο προσεκτικοί στο δρόμο (**90%**).
- ο **Το 77%** δηλώνει ότι τηρεί πιο πιστά τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας (**88%**).
- ο **Το 30%** αγχώνεται περισσότερο όταν παίρνει το αυτοκίνητο (**34%**).
- ο **Το 28%** δηλώνει ότι αποφεύγει να οδηγήσει όσο το δυνατόν περισσότερο μετά από αυτήν την εμπειρία (**36%**).

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

Η επίγνωση του κινδύνου που διατρέχουν τα περίπολα και όλοι οι εργαζόμενοι του αυτοκινητόδρομου, καθώς και η τήρηση των κανόνων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας που αφορούν στην ασφάλεια, είναι απαραίτητες. Ωστόσο, παρά τις εκστρατείες ευαισθητοποίησης που αναπτύσσονται τακτικά:

- Το **51%** των Ευρωπαίων οδηγών ξεχνούν να επιβραδύνουν όταν πλησιάζουν σε μια ζώνη που εκτελούνται έργα (**46%**).
- Το **58%** δηλώνει ότι δεν τηρεί τις αποστάσεις ασφαλείας (**57%**).

Μεθοδολογία της έρευνας:

Για την υλοποίηση του Βαρόμετρου Υπεύθυνης Οδήγησης, η **Ipsos** ερευνήσε από τις **19** Φεβρουαρίου έως τις **19** Μαρτίου **2024**, μέσω Διαδικτύου, **12.413** άτομα ηλικίας **16** ετών και άνω, εκ των οποίων **2.413** Γάλλοι και τουλάχιστον **1.000** άτομα σε καθεμία από τις **10** άλλες χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα (Βέλγιο, Γερμανία, Ελλάδα, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Σλοβακία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο). Η αντιπροσωπευτικότητα κάθε δείγματος εξασφαλίζεται με τη μέθοδο της ποσόστωσης.

Σχετικά με το εταιρικό Ίδρυμα VINCI Autoroutes

Από την ίδρυσή του το Φεβρουάριο του **2011**, το Ίδρυμα **VINCI Autoroutes** λειτουργεί ταυτόχρονα ως εργαστήριο, παρατηρητήριο και εργαλείο πληροφόρησης, αφιερωμένο στην εξέλιξη των συμπεριφορών. Έχοντας αφοσιωθεί εξαρχής στην προώθηση της προσωπικής και συλλογικής ευθύνης κατά την οδήγηση, το ίδρυμα σταδιακά επέκτεινε το πεδίο των δραστηριοτήτων του για να συμπεριλάβει την εκπαίδευση, το σεβασμό προς το περιβάλλον και την προσέγγιση τρίτων μέσω της ανάγνωσης. Αυτοί είναι μερικοί μόνο από τους τρόπους με τους οποίους όλοι φιλοδοξούμε να οδηγούμε σωστά στο δρόμο.

Από το **2022**, το Ίδρυμα υποστηρίζει επίσης έργα για τη διατήρηση και την αποκατάσταση της φυσικής κληρονομιάς σε συγκεκριμένες περιοχές.

Τα πεδία δράσης του:

- Η πρόοδος της έρευνας με την επένδυση σε καινοτόμες επιστημονικές έρευνες των διαφορετικών τομέων των συμπεριφορών που ενέχουν ρίσκο, στο σεβασμό του περιβάλλοντος και στην ανάγνωση ως τους καταλύτες βελτίωσης των συμπεριφορών. Αντίστοιχα, στον τομέα της μηχανικής περιβάλλοντος, η πρόοδος της έρευνας με τη μέτρηση της επίδρασης ενεργειών αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος σε βάθος χρόνου.
- Η ευαισθητοποίηση του ευρέως κοινού διεξάγοντας εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σχετικά με τους οδικούς κινδύνους, την υπεύθυνη οδήγηση και την προστασία του περιβάλλοντος.

- Η υποστήριξη κοινοτικών και αστικών πρωτοβουλιών προωθώντας έργα που ενθαρρύνουν την ασφαλή κινητικότητα, με σεβασμό στους άλλους και στο περιβάλλον, και στηρίζοντας έργα οικολογικής αποκατάστασης.

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

Επικοινωνία με τον τύπο:

- Anaïs Agozo-Ndelia, anais.agozo-ndelia@vae-solis.com, 06 60 90 69 72
- Samuel Beauchef, samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com, 06 12 47 58 91