

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

27 Μαΐου 2025

Το Ίδρυμα Fondation VINCI Autoroutes δημοσιεύει τα αποτελέσματα του 15ου Ευρωπαϊκού Βαρόμετρου για την Υπεύθυνη Οδήγηση

Λιγότερες αναφορές για αγενείς και επικίνδυνες συμπεριφορές... τι θα γινόταν άραγε αν οι Ευρωπαίοι νιοθετούσαν μια πιο ήρεμη οδήγηση;

- Το 56% δεν σέβεται τις αποστάσεις ασφαλείας (-2)
- Το 50% των οδηγών παραδέχεται ότι έχει προσβάλει άλλους οδηγούς (-2)
- Το 32% οδηγεί ενώ αισθάνεται έντονη κούραση (-6)
- Το 30% «κολλάει» σκόπιμα στο όχημα ενός οδηγού που το εκνευρίζει (-1)
- Το 18% κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με έναν άλλον οδηγό (-3)

Στην έναρξη του καλοκαιριού και λίγες μέρες πριν το Σαββατοκύριακο της Αναλήψεως, που είναι από τα Σαββατοκύριακα με τη μεγαλύτερη κίνηση στους δρόμους, το Ίδρυμα VINCI Autoroutes δημοσιεύει τα αποτελέσματα του 15ου Ευρωπαϊκού Βαρόμετρου για την Υπεύθυνη Οδήγηση. Αυτή η τεράστια ετήσια έρευνα, η οποία πραγματοποιήθηκε από την Ipsos σε δείγμα 12.403 ατόμων σε 11 ευρωπαϊκές χώρες, καταγράφει τη συμπεριφορά και την εικόνα των Ευρωπαίων στο τιμόνι. Με αυτόν τον τρόπο καθιστά δυνατή την παρακολούθηση της εξέλιξης της επικίνδυνης συμπεριφοράς και των καλών πρακτικών που θα βοηθήσουν στη στοχευμένη διαμόρφωση των μηνυμάτων πρόληψης.



ΣΥΝΟΨΗ ΚΥΡΙΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

[Ευρωπαϊκά αποτελέσματα με μαύρο χρώμα / Ελληνικά αποτελέσματα με μπλε χρώμα και πλάγια γράμματα]
[Πρόοδος σε σύγκριση με το 2024, εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά]

Αγένεια: παρατηρείται κάμψη, αλλά τα επίπεδα παραμένουν υψηλά

- ▶ Το **83%** των Ευρωπαίων οδηγών δηλώνει ότι φοβάται την επιθετική συμπεριφορά άλλων οδηγών (σταθερό, **89% των Ελλήνων οδηγών**).
- ▶ Το **50%** παραδέχεται ότι βρίζει άλλους οδηγούς (-2, **57%**).
- ▶ Το **47%** κορνάρει άσκοπα στους οδηγούς που τους ενοχλούν (-3, **56%**).
- ▶ Το **30%** σκόπιμα «κολλάει» στο όχημα ενός οδηγού που το εκνευρίζει (-1, **46%**).
- ▶ Το **18%** κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με έναν άλλον οδηγό (-3, **21%**).

Συμμόρφωση με τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας: μικρή βελτίωση στη συμπεριφορά

- ▶ Το **85%** των Ευρωπαίων οδηγών λέει ότι υπερβαίνει το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας κατά μερικά χιλιόμετρα/ώρα (σταθερό, **81% των Ελλήνων οδηγών**).
- ▶ Το **56%** δεν σέβεται τις αποστάσεις ασφαλείας (-2, **55%**).
- ▶ Το **51%** οδηγεί στη μεσαία λωρίδα του αυτοκινητόδρομου ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη (-2, **68%**).
- ▶ Το **34%** κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (-1, **34%**).

Οδήγηση με απόσπαση προσοχής: περιορισμένη συνήθεια αλλά εξακολουθεί να είναι πολύ υψηλή

- ▶ Το **77%** των Ευρωπαίων οδηγών χρησιμοποιεί **smartphone** ή ρυθμίζει το **GPS** ενώ οδηγεί (σταθερό, **82% των Ελλήνων οδηγών**).
 - ▶ Το **67%** των οδηγών μιλάει στο τηλέφωνο ενώ οδηγεί (σταθερό αλλά +6 σε σύγκριση με το 2018, **72%**) και το **43%** το κάνει συστηματικά (-1, **39%**).
- Περισσότεροι από 1 στους 2 οδηγούς μιλούν μέσω συστήματος συνομιλίας Bluetooth με ενσωματωμένο ηχείο (58%, +1 σε 1 χρόνο αλλά +13 σε σύγκριση με το 2018, 56%).**
- ▶ Το **25%** στέλνει ή διαβάζει μηνύματα κειμένου ή email ενώ οδηγεί (-1, **26%**).
 - ▶ Το **81%** των οδηγών δηλώνει ότι μερικές φορές στρέφει το βλέμμα του εκτός του δρόμου για περισσότερα από 2 δευτερόλεπτα όταν οδηγεί¹ (-3 στον 1 χρόνο αλλά +5 σε 4 χρόνια, **79%**).

Νωθρότητα και κόπωση: μια επιβλαβής επίδραση στην οδηγική συμπεριφορά

- ▶ Το **32%** (-6, **40%**) των Ευρωπαίων οδηγών λέει ότι οδηγεί ενώ αισθάνεται έντονη κούραση.
- Μεταξύ αυτών:**
- Το **34%** έχει την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί ελάχιστα στο τιμόνι έναντι του 25% των οδηγών γενικά (**31% έναντι 24%**).
 - Το **21%** παραδέχεται ότι είναι πιο νευρικό, παρορμητικό ή επιθετικό κατά την οδήγηση έναντι του 14% των οδηγών γενικά (**13% έναντι 12%**).
 - Το **77%** παραδέχεται ότι μερικές φορές δίνει λιγότερη προσοχή στην οδήγηση και ότι διασπάται η προσοχή του έναντι του 53% των οδηγών γενικά (**77% έναντι 60%**).

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

Αλκοόλ, ναρκωτικά, φαρμακευτική αγωγή: επίμονες πρακτικές παρά την επίγνωση των κινδύνων

- ▶ Το **5%** των οδηγών (-2, 9% των Ελλήνων οδηγών) έχει ήδη οδηγήσει σε κατάσταση μέθης, δηλαδή ενώ έχει καταναλώσει αλκοόλ πάνω από το επιτρεπόμενο όριο και αισθάνεται τις επιπτώσεις του αλκοόλ στη φυσική και νοητική του κατάσταση.
Μεταξύ αυτών, το 85% των οδηγών θεωρεί επικίνδυνο να οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ (85%).
- ▶ Το **2%** έχει ήδη οδηγήσει έπειτα από χρήση κάνναβης (-2, 4%).
- ▶ Το **8%** έχει ήδη οδηγήσει μετά από λήψη φαρμάκων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την εγρήγορσή τους (-3, 8%).

Ασφάλεια των εργαζομένων: ανησυχητική έλλειψη επαγρύπνησης

- ▶ Το **73%** των οδηγών δεν εφαρμόζει συστηματικά τα προληπτικά μέτρα που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια των αστυνομικών όταν πλησιάζει σε μια ζώνη επέμβασης (επιβράδυνση και μετακίνηση όσο το δυνατόν πιο μακριά, 85%).
- ▶ Το **50%** ξεχνά να επιβραδύνει κοντά σε μια ζώνη εργασίας (-1, 46%).

«Για πρώτη φορά από τη δημιουργία του παρόντος Ευρωπαϊκού Βαρόμετρου για την Υπεύθυνη Οδήγηση, η μεγάλη πλειοψηφία των συμπεριφορών που μελετήθηκαν κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση. Μπορούμε να είμαστε χαρούμενοι γι' αυτό. Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει μεγάλη ανάληψη ρίσκου και αγενής συμπεριφορά. Αυτή η αλλαγή μάς ενθαρρύνει να εντείνουμε τις ενημερωτικές εκστρατείες μας σχετικά με την επικινδυνότητα ορισμένων πρακτικών στο τιμόνι και τα οφέλη μιας ήρεμης οδήγησης για τον εαυτό μας και τους άλλους».

Bernadette Moreau,

Διευθύνουσα σύμβουλος του Ιδρύματος VINCI Autoroutes

«Τα φετινά ευρήματα του Ευρωβαρόμετρου για την Υπεύθυνη Οδήγηση δίνουν έναν συγκρατημένα αισιόδοξο τόνο. Παρατηρείται μικρή πρόοδος στη συμμόρφωση με τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, περιορισμός της διάσπασης προσοχής, καθώς και λιγότερο αγενείς και επιθετικές συμπεριφορές. Τα ποσοστά όμως, παραμένουν υψηλά και μας υπενθυμίζουν ότι η πρόοδος δεν είναι δεδομένη και η προσπάθεια όλων μας πρέπει να ενταθεί.

Η υπεύθυνη οδήγηση ξεκινά από την προσωπική μας στάση. Ας δώσουμε προτεραιότητα στην υπευθυνότητα και τον σεβασμό με στόχο δρόμους πιο ασφαλείς και ανθρώπους πιο ευσυνείδητους στη συμπεριφορά τους πίσω από το τιμόνι. Αυτός είναι ο μόνος δρόμος για να προστατεύσουμε τον εαυτό μας και τους συνανθρώπους μας».

Παναγιώτης Παπανικόλας,

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

«Τα αποτελέσματα του Ευρωβαρόμετρου, αν και ιδιαίτερα ανησυχητικά, δεν αποτελούν έκπληξη, καθώς επιβεβαιώνουν τα ευρήματα της πρόσφατης Έρευνας Οδικής Συμπεριφοράς που διεξήγαγε το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς», στο πλαίσιο του έργου “2024 FIA Mobility Grants - Driving Change”. Είναι πολύ σημαντική η ενημέρωση και η εκπαίδευση των Ελλήνων οδηγών για να αντιληφθούν πως η υπεύθυνη οδήγηση δεν είναι επιλογή, αλλά υποχρέωση απέναντι στη ζωή τη δική τους και των άλλων. Είναι ευθύνη όλων μας αυτά τα στατιστικά να μηδενιστούν.»

Βασιλική Δανέλλη - Μυλωνά,

Πρόεδρος Ι.Ο.Α.Σ. «Πάνος Μυλωνάς»

ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

[Ευρωπαϊκά αποτελέσματα με μαύρο χρώμα / *Ελληνικά αποτελέσματα με μπλε χρώμα και πλάγια γράμματα*]
[Πρόοδος σε σύγκριση με το 2024, εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά]

Αγένεια: μια ευπρόσδεκτη αλλαγή, αλλά το κλίμα παραμένει πολύ τεταμένο στον δρόμο

Παρόλο που η αυταρέσκεια των Ευρωπαίων όσον αφορά τη συμπεριφορά τους και η αυστηρότητα τους απέναντι στη συμπεριφορά των άλλων παραμένουν σε υψηλά επίπεδα, οι αντικοινωνικές συμπεριφορές φαίνεται να έχουν σταθεροποιηθεί.

Οι Ευρωπαίοι είναι αδιαμφισβήτητα πεπεισμένοι ότι έχουν υποδειγματική συμπεριφορά πίσω από το τιμόνι: το 98% αναφέρει τουλάχιστον ένα θετικό επίθετο για να περιγράψει τη στάση του στον δρόμο (+1, *97% των Ελλήνων οδηγών*). Η συντριπτική πλειοψηφία θεωρούν τον εαυτό τους προσεκτικό (75%, *71%*), ήρεμο (59%, +1, *56%*) ή ευγενικό (30%, +1, *24%*).

Ενώ ορισμένοι παραδέχονται ότι είναι αγχωμένοι (11%, *13%*), σχεδόν ποτέ δεν θεωρούν τους εαυτούς τους επιθετικούς (3%, *5%*), ανεύθυνους (1%, *1%*) ή επικίνδυνους (λιγότερο από 1%, *0,5%*).

Οι κακοί οδηγοί είναι, κατά την άποψή τους, πάντα οι άλλοι: σχεδόν 8 στους 10 οδηγούς (79%, -1, *93%*) αναφέρουν τουλάχιστον ένα αρνητικό επίθετο για να περιγράψουν τη συμπεριφορά των άλλων, τους οποίους θεωρούν επικίνδυνους (28%, *42%*), ανεύθυνους (42%, -1, *54%*), επιθετικούς (30%, *38%*) ή ακόμη και αγχωμένους (35%, +1, *31%*).

Ωστόσο, αυτή η αυτοπεποίθηση και η αίσθηση αθωότητας στο τιμόνι, που είναι ευρέως διαδεδομένες, δεν μεταφράζονται σε ένα ήρεμο κλίμα στους δρόμους. Αντιθέτως, το 83% των οδηγών, ή περισσότεροι από 8 στους 10, δηλώνει ότι εξακολουθεί να φοβάται την επιθετικότητα των άλλων κατά την οδήγηση (*89%*).

Ορισμένοι οδηγοί παραδέχονται επίσης ότι ενεργούν διαφορετικά όταν βρίσκονται μέσα στο αυτοκίνητο. Νευρικότητα, παρορμητικότητα ή επιθετικότητα: σχεδόν 1 στους 6 οδηγούς παραδέχεται ότι δεν είναι το ίδιο άτομο όταν βρίσκεται πίσω από το τιμόνι (14%, *12%*), το 18% των οδηγών αισθάνεται «σαν να βρίσκεται σε μια φούσκα» και δίνει λιγότερη προσοχή στους άλλους (-1, *8%*) και το 13% φτάνει στο σημείο να θεωρεί ότι, στον δρόμο, «ο καθένας κοιτάζει τον εαυτό του».

(-1, *12%*).

Και παρόλο που οι επιθετικές και αντικοινωνικές συμπεριφορές φαίνεται να έχουν μειωθεί φέτος, εξακολουθούν να είναι υπερβολικά συχνές:

- ▶ Το **50%** παραδέχεται ότι βρίζει τους άλλους οδηγούς (-2, *57%*).
- ▶ Το **47%** κορνάρει άσκοπα στους οδηγούς που τους ενοχλούν (-3, *56%*).
- ▶ Το **30%** «κολλάει» σκόπιμα στο όχημα ενός οδηγού που το εκνευρίζει (-1, *46%*).
- ▶ Το **34%** κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (-1, *34%*).
- ▶ Το **18%** κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με έναν άλλον οδηγό (-3, *21%*).

Μικρή αύξηση στη συμμόρφωση με τους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας

Το 2025, οι Ευρωπαίοι οδηγοί που δηλώνουν ότι δεν τηρούν τους κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας είναι ελαφρώς λιγότεροι, αλλά **οι επικίνδυνες συμπεριφορές**, που συχνά υιοθετούνται με το πρόσχημα της ελευθερίας χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι πιθανές συνέπειες για την ασφάλειά τους και την ασφάλεια των άλλων, **παραμένουν σε μεγάλη πλειοψηφία**.

- ▶ Το **85%** των οδηγών υπερβαίνει το όριο ταχύτητας κατά μερικά χιλιόμετρα/ώρα (**81%**).
- ▶ Το **56%** δεν σέβεται τις αποστάσεις ασφαλείας (-2, **55%**).
- ▶ Το **51%** ξεχνάει να ανάψει το φλας όταν προσπερνά ή αλλάζει κατεύθυνση (-1, **47%**).
- ▶ Το **51%** οδηγεί στη μεσαία λωρίδα του αυτοκινητόδρομου ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη (-2, **68%**).
- ▶ Το **34%** κάνει προσπέραση στα δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (-1, **34%**).
- ▶ Το **9%** των οδηγών, ή σχεδόν 1 στους 10, λέει ότι μερικές φορές **δεν φορά τη ζώνη ασφαλείας** (-2, **46%**) και το 29% των ανδρών κάτω των 35 ετών (**50%**).

Η χρήση περισπασμών είναι μειωμένη, αλλά εξακολουθεί να βρίσκεται σε πολύ υψηλό επίπεδο

Το 51% των Ευρωπαίων (**44%**) θεωρεί την απροσεξία ως μία από τις κύριες αιτίες των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων γενικά, κατατάσσοντάς την στη 2η θέση μετά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών (**3η θέση**).

Ωστόσο, το **81%** των οδηγών **παραδέχεται ότι ενίοτε οδηγεί χωρίς να κοιτάζει τον δρόμο για περισσότερα από 2 δευτερόλεπτα** (-3, **79%**) που σημαίνει ότι με ταχύτητα 130 χλμ/ώρα, οδηγεί για τουλάχιστον 130 μέτρα «στα τυφλά».

Η χρήση ενός smartphone κατά την οδήγηση σε όλες τις λειτουργίες του –τηλεφωνικές συνομιλίες, μηνύματα, email, εφαρμογές, GPS κ.λπ.– μειώνεται, ενώ τα τελευταία χρόνια αυξανόταν συνεχώς:

- ▶ Το **77%** των Ευρωπαίων χρησιμοποιεί το smartphone ή προγραμματίζει το GPS του ενώ οδηγεί (**82%**).
- ▶ Το **67%** δηλώνει ότι μιλάει στο τηλέφωνο ενώ οδηγεί (σταθερό αλλά +6 σε σύγκριση με το 2018, **72%**), εκ των οποίων του 43% τακτικά (-1, **39%**).
- ▶ Το **49%** ρυθμίζει το GPS ενώ οδηγεί (+1, **48%**).
- ▶ Το **25%** στέλνει και/ή διαβάζει μηνύματα κειμένου ή email (-1, **26%**), αυτό ισχύει για το 32% των νέων οδηγών² (**46%**),
- ▶ Το **25%** αναφέρει συμβάντα σε άλλους οδηγούς μέσω μιας εφαρμογής (+2, **29%**).
- ▶ Το **7%** παρακολουθεί ταινίες ή βίντεο σε smartphone ή tablet (-1, **7%**), κάτι που ισχύει για το 13% των νέων οδηγών (**5%**).

Οι οδηγοί μιλούν στο τηλέφωνο κυρίως μέσω Bluetooth (58%, +1, **56%**) –μια πρακτική που αποσπά την προσοχή εξίσου με τους άλλους τρόπους επικοινωνίας³ που εξακολουθούν να είναι πολύ διαδεδομένοι: Το 23% των οδηγών εξακολουθεί να τηλεφωνεί κρατώντας το smartphone στο χέρι, δηλαδή χωρίς συσκευή hands-free (-1, **37%**) ή με ακουστικά- headset ή ακουστικά-ψείρες (30%, -1; **45%**).

Η χρήση του τηλεφώνου κατά την οδήγηση αφορά ιδιαίτερα τις εξής κατηγορίες:

² Άτομα που έχουν αποκτήσει την άδειά τους πριν από λιγότερο από 3 χρόνια.

³ Μελέτη σχετικά με τις επιπτώσεις των τηλεφωνικών συνομιλιών στην προσοχή και τις αντιληπτικές ικανότητες των οδηγών (2014), Κέντρο Νευρογνωστικών και Νευροφυσιολογικών Ερευνών του Πανεπιστημίου του Στρασβούργου (Ci2N) για το Ίδρυμα VINCI Autoroutes.

- **νέοι κάτω των 35 ετών:** Το 78% χρησιμοποιεί τα τηλέφωνα του κατά την οδήγηση (80%), 81% των ανδρών και 76% των γυναικών (84% και 77%).
- **άτομα που συμμετέχουν σε τηλεφωνικές συσκέψεις για εργασία:** 19% του ενεργού πληθυσμού γενικά (19%) και 25% των στελεχών⁴ (17%).

Νωθρότητα και κόπωση: μια επιβλαβής επίδραση στην οδηγική συμπεριφορά

Στην Ευρώπη, η υπνηλία δεν αναγνωρίζεται συχνά ως αιτία θανατηφόρων ατυχημάτων σε δρόμους και αυτοκινητόδρομους, καταλαμβάνοντας την τέταρτη θέση μετά την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών, την απροσεξία και την υπερβολική ταχύτητα.

Έτσι, το 32% των Ευρωπαίων οδηγών εξακολουθεί να λέει ότι κάθεται πίσω από το τιμόνι ενώ αισθάνεται έντονη κούραση (-6, 40%), παρόλο που ο αντίκτυπος αυτής της κόπωσης είναι αναμφισβήτητος. Μεταξύ αυτών:

- Το 34% έχει ήδη την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί ελάχιστα στο τιμόνι έναντι του 25% των οδηγών γενικά (31% έναντι 24%).
- Το 21% παραδέχεται ότι είναι πιο νευρικό, παρορμητικό ή επιθετικό κατά την οδήγηση έναντι του 14% των οδηγών γενικά (13% έναντι 12%).
- Το 77% παραδέχεται ότι μερικές φορές δίνει λιγότερη προσοχή στην οδήγηση και ότι διασπάται η προσοχή του έναντι του 53% των οδηγών γενικά (77% έναντι 60%).
- Το 37% δεν σταματά ποτέ να κοιμηθεί έναντι του 38% των οδηγών γενικά (50% έναντι 47%).
- Το 27% έχει ήδη παραβιάσει τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης ή την άκρη της εθνικής οδού λόγω μιας στιγμής απροσεξίας ή ύπνου υέναντι του 17% των οδηγών γενικά (16% έναντι 13%).

Για μεγάλα ταξίδια, ορισμένες πρακτικές που προκαλούν υπνηλία στο τιμόνι παραμένουν πολύ διαδεδομένες, είτε πριν από την έναρξη...:

- ▶ Το 84% των Ευρωπαίων οδηγών κοιμάται αργότερα ή ξυπνά νωρίτερα από το συνηθισμένο πριν από ένα μεγάλο ταξίδι (+2, 87% των Ελλήνων οδηγών).
- ▶ Το 78% τελειώνει τις προετοιμασίες του αργά το βράδυ πριν από την αναχώρηση (+1, 87%).
- ▶ Το 67% αναχωρεί τη νύχτα (-1, 66%).

...ή κατά τη διάρκεια του ταξιδιού:

- ▶ Το 13% των Ευρωπαίων οδηγών προγραμματίζουν τις ώρες αναχώρησής τους ανάλογα με τις ώρες κατά τις οποίες γνωρίζουν ότι είναι λιγότερο κουρασμένοι (-1, 7% των Ελλήνων οδηγών)
- ▶ Το 21% αναβάλλει την ώρα αναχώρησής του όταν νιώθει κούραση (+1, 12%).
- ▶ Το 27% δεν αλλάζει οδηγό κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όταν είναι δυνατόν (25%).
- ▶ Το 38% δεν σταματά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού για έναν σύντομο ύπνο (53%) – πρακτική που είναι ωστόσο η πιο αποτελεσματική για την πρόληψη του κινδύνου να αποκοιμηθεί κανείς στο τιμόνι.

Το ποσοστό των οδηγών που πραγματοποιούν μακρινά ταξίδια και οδηγούν για περισσότερο από 2 ώρες συνεχόμενα πριν κάνουν διάλειμμα παραμένει υψηλό: Το 61%, ή σχεδόν 2 στους 3 οδηγούς (-2, 61%), ακόμη και το 69% των ανδρών κάτω των 35 ετών (61%) οδηγεί για περισσότερες από 2 ώρες πριν κάνει ένα διάλειμμα. Ο μέσος χρόνος οδήγησης πριν από τη στάση σε ένα μακρύ ταξίδι φτάνει έτσι τις 3 ώρες και 9 λεπτά (-5 λεπτά, 3 ώρες 08) και τις 3 ώρες και 39 λεπτά για τους άνδρες κάτω των 35 ετών (3 ώρες 15), μια διάρκεια πολύ μεγαλύτερη από τις συνιστώμενες 2 ώρες.

⁴ Διευθυντικά στελέχη, διευθυντές, πνευματικά επαγγέλματα

Αλκοόλ, ναρκωτικά, φαρμακευτική αγωγή: επίμονες πρακτικές παρά την επίγνωση των κινδύνων

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών αναγνωρίζεται ως η κύρια αιτία θανατηφόρων ατυχημάτων στους δρόμους γενικά (52%, +2, **54% των Ελλήνων οδηγών**).

- ▶ Το **5% των Ευρωπαίων οδηγών (9%)** παραδέχεται ότι μερικές φορές οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ, δηλαδή πάνω από το νόμιμο όριο αλκοόλ και αισθάνεται τις επιπτώσεις του αλκοόλ στη φυσική ή νοητική του κατάσταση, παρόλο που το 85% αυτών θεωρεί επικίνδυνο να οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ (**85%**).
- ▶ Το **8% (-3, 8%)** οδηγεί μετά από λήψη φαρμάκων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την εγρήγορσή του, το **10% των ανδρών κάτω των 35 ετών (9%)** και το 4% των ατόμων ηλικίας 65 ετών και άνω (**5%**).
- ▶ Το **2% (-2, 4%)** οδηγεί έπειτα από χρήση κάνναβης και το 5% των ανδρών ηλικίας 16 έως 24 ετών (**2%**).
- ▶ Το **2% (-1, 2%)** οδηγεί μετά την κατανάλωση ναρκωτικών (κοκαΐνη, έκσταση κ.λπ.) και το 4% των ανδρών ηλικίας 16 έως 24 ετών (**5%**).

Ασφάλεια των εργαζομένων: ανησυχητική έλλειψη επαγρύπνησης

Η ασφάλεια των χρηστών των οδών και των αυτοκινητοδρόμων αποτελεί μείζον θέμα για τους διαχειριστές των δικτύων αυτών, οι οποίοι διοργανώνουν τακτικά εκστρατείες ευαισθητοποίησης των οδηγών.

Ωστόσο:

- ▶ Το **73% των Ευρωπαίων οδηγών** δεν εφαρμόζει συστηματικά τα προληπτικά μέτρα που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια των αστυνομικών όταν πλησιάζουν σε μια ζώνη παρέμβασης (επιβράδυνση και μετακίνηση όσο το δυνατόν πιο μακριά· **85%**).
- ▶ Το **50%** ξεχνά να επιβραδύνει όταν πλησιάζει σε μια ζώνη εργασίας (-1, **46%**).

Στη Γαλλία, το 2024, κατά μέσο όρο, περισσότερα από δύο οχήματα έκτακτης ανάγκης συγκρούονταν κάθε εβδομάδα στο γαλλικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων και, από το 2022, 11 υπάλληλοι⁵ έχασαν τη ζωή τους κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

⁵ 9 υπάλληλοι αυτοκινητοδρόμων, 1 αστυνομικός και 1 υπηρεσία οδικής βοήθειας – Πηγή ASFA - 2025

Μεθοδολογία της έρευνας:

Για την εκπόνηση του Βαρόμετρου Υπεύθυνης Οδήγησης, η Ipsos διεξήγαγε από τις 11 Φεβρουαρίου έως τις 5 Μαρτίου 2025 διαδικτυακή έρευνα με τη συμμετοχή 12.403 ατόμων ηλικίας 16 ετών και άνω, εκ των οποίων 2.403 Γάλλοι και 1.000 τουλάχιστον άτομα από καθεμία από τις 10 άλλες χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα (Βέλγιο, Γερμανία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Σλοβακία, Σουηδία). 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, τον 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 στις περιοχές.

Τα πεδία δράσης του:

- Η πρόοδος των γνώσεων με την επένδυση σε καινοτόμες επιστημονικές έρευνες των διαφορετικών τομέων των συμπεριφορών που ενέχουν ρίσκο, στο σεβασμό του περιβάλλοντος και στην αναγνώρισή του ως καταλύτης 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:

- Matthieu Sénecot, <mailto:matthieu.senecot@vae-solis.com> , 06 51 92 53 14
- Samuel Beauchef, samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com, 06 12 47 58 91