

## Δημοσίευση των αποτελεσμάτων του 16ου Βαρόμετρου για την υπεύθυνη οδήγηση

### Υπερβολική αυτοπεποίθηση μεταξύ των οδηγών και ομαλοποίηση της επικίνδυνης συμπεριφοράς: ένα κλίμα που δεν ευνοεί τη μείωση των ατυχημάτων

Το Ίδρυμα VINCI Autoroutes δημοσιεύει τα αποτελέσματα του 16ου Βαρόμετρου για την υπεύθυνη οδήγηση. Αυτή η τεράστια ετήσια έρευνα, η οποία πραγματοποιήθηκε από την Ipsos BVA σε δείγμα 12.100 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. Παρά τη μείωση κατά 3% το 2024, ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην Ευρώπη παραμένει σε ανησυχητικά υψηλά επίπεδα, με σχεδόν 19.800 θανάτους<sup>1</sup>. Αυτή η μέτρια εξέλιξη υπογραμμίζει τον ανεπαρκή ρυθμό βελτίωσης για την επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων και επιβεβαιώνει τη διατήρηση υψηλού ποσοστού ατυχημάτων.

- **Επίμονες επικίνδυνες συμπεριφορές που επιβεβαιώνουν την υποεκτίμηση των κινδύνων:** Το 83% των οδηγών παραδέχεται ότι υπερβαίνει το καθορισμένο όριο ταχύτητας κατά λίγα χιλιόμετρα/ώρες. Το 30% λέει ότι μερικές φορές οδηγεί όταν αισθάνεται μεγάλη κούραση.
- **Η υπερσυνδεσιμότητα επηρεάζει την προσοχή των οδηγών, εις βάρος της ασφάλειας:** Το 65% μιλάει στο τηλέφωνο ενώ οδηγεί και το 30% χρησιμοποιεί εφαρμογές για να αναφέρει ένα συμβάν σε άλλους.
- **Η αυταρέσκεια των οδηγών - «Το πρόβλημα είναι οι άλλοι»:** Το 64% περιγράφει αρνητικά τη συμπεριφορά των άλλων οδηγών, ενώ το 97% κρίνει θετικά τη δική του οδήγηση.
- **Οι νέοι οδηγοί ηλικίας 16 έως 24 ετών υπερεκπροσωπούνται σημαντικά σε επικίνδυνες συμπεριφορές:** Το 39% στέλνει και/ή διαβάζει μηνύματα (έναντι του 24% των οδηγών γενικά) ή email και το 4% εξ αυτών οδηγούν υπό την επήρεια ναρκωτικών —κοκαΐνη, έκσταση κ.λπ.— (έναντι του 2% των οδηγών γενικά). Αυτά τα στοιχεία πρέπει να συγκριθούν με το υψηλό ποσοστό θνησιμότητας των ατόμων ηλικίας 18-24 ετών στους δρόμους, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 12% των θανάτων, ενώ αποτελούν μόλις το 7% του πληθυσμού.<sup>2</sup>



<sup>1</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Δελτίο Τύπου – [Το 2024 παρατηρείται μείωση κατά 3 % των θανάτων από τροχαία ατυχήματα στην ΕΕ, αλλά η πρόοδος παραμένει αργή](#)

<sup>2</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Δελτίο Τύπου - EU road fatalities drop by 3% in 2024, but progress remains slow - [Most affected groups and risk factors](#)

## ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

[Ευρωπαϊκά αποτελέσματα με μαύρο χρώμα / Ελληνικά αποτελέσματα με μπλε χρώμα και πλάγια γράμματα]  
[Πρόοδος σε σύγκριση με το 2025, εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά]

- **Οργή στους δρόμους: ο φόβος των άλλων οδηγών παραμένει πολύ υψηλός παρά τη μικρή βελτίωση στη συμπεριφορά τους**



**Το 82%** των Ευρωπαίων οδηγών δηλώνει ότι φοβάται την επιθετική συμπεριφορά των άλλων οδηγών (-1, **89%** των Ελλήνων οδηγών).

**Το 49%** παραδέχεται ότι βρίζει άλλους οδηγούς (-1, **55%**).

**Το 45%** κορνάρει άσκοπα στους οδηγούς που το ενοχλούν (-2, **52%**).

**Το 28%** σκόπιμα «κολλάει» στο όχημα ενός οδηγού που το εκνευρίζει (-2, **45%**).

**Το 17%** κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με έναν άλλον οδηγό (-1, **22%**).

- **Σεβασμός στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας: μια συμβιβαστική στάση απέναντι στους κανόνες, ασυμβίβαστη με την ασφάλεια όλων**

- **Το 83 %** αναφέρει ότι υπερβαίνει το καθορισμένο όριο ταχύτητας κατά λίγα χιλιόμετρα/ώρα (-2, **76%** των Ελλήνων οδηγών),

**Το 55%** δεν σέβεται τις αποστάσεις ασφαλείας (-1, **52%**),

**Το 50%** οδηγεί στη μεσαία λωρίδα του αυτοκινητόδρομου ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη (-1, **61%**),

**Το 33%** κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (-1, **35%**),

**Το 17%** δεν δένει πάντα τη ζώνη ασφαλείας του (-2, **37%**).

- **Οδήγηση με απόσπαση προσοχής: μια ανησυχητική αύξηση στη χρήση συσκευών που μειώνει την προσοχή των οδηγών**

**Το 77%** των Ευρωπαίων οδηγών χρησιμοποιεί το smartphone ή προγραμματίζει το GPS του ενώ οδηγεί (=, **76%**).

**Το 65 %** μιλάει στο τηλέφωνο ενώ οδηγεί (-2, **66%**). Περισσότεροι από 1 στους 2 οδηγούς (58%) το κάνουν μέσω συστήματος συνομιλίας Bluetooth με ενσωματωμένο ηχείο (=, **52%**) και το 21% το κάνει κρατώντας το τηλέφωνο στο χέρι (-2, **31%**).

**Το 24%** στέλνει ή διαβάζει μηνύματα κειμένου ή email ενώ οδηγεί (-1, **25%**).

**Το 78%** δηλώνει ότι μερικές φορές στρέφει το βλέμμα του εκτός του δρόμου για περισσότερα από 2 δευτερόλεπτα όταν οδηγεί (-3, **70%**).

- **Νωθρότητα και κόπωση κατά την οδήγηση: επικίνδυνες συμπεριφορές με συχνά υποτιμημένες συνέπειες**



**Το 30%** των Ευρωπαίων οδηγών λέει ότι πιάνει το τιμόνι ενώ αισθάνεται έντονη κούραση (-2, **41%** των Ελλήνων οδηγών).

**Μεταξύ αυτών:**

- **Το 77%** παραδέχεται ότι μερικές φορές δίνει λιγότερη προσοχή στην οδήγηση και ότι το μυαλό του περιπλανιέται **έναντι του 53%** των οδηγών γενικά (**83% έναντι 60%**).

- Το 39% έχει την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί ελάχιστα στο τιμόνι έναντι του 24 % των οδηγών γενικά (43% έναντι 28%).
- Το 38% δεν σταματά ποτέ κατά τη διάρκεια του ταξιδιού για να κοιμηθεί έναντι του 36% των οδηγών γενικά (41% έναντι 39%).
- Το 25% θεωρεί πολύ επικίνδυνο να οδηγεί όταν αισθάνεται πολύ κουρασμένος έναντι του 49% των οδηγών γενικά (24% έναντι 41%).

- **Αλκοόλ, ναρκωτικά και φάρμακα: μια ιδιαίτερα ανησυχητική κατάσταση μεταξύ των νεαρών οδηγών**

Το 5% των οδηγών (=, 10% 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 του κατάσταση ή την αντίληψή του. **Μεταξύ αυτών**, μόνο το 44% θεωρεί πραγματικά πολύ επικίνδυνο να οδηγεί κανείς υπό την επήρεια αλκοόλ έναντι του 84% των οδηγών γενικά, (43% έναντι του 76%),

Το 7% έχει ήδη οδηγήσει υπό την επήρεια φαρμάκων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την εγρήγορσή τους (-1, 9%).

Το 4% των ατόμων ηλικίας 16 έως 24 ετών (+1, 3%) οδηγεί υπό την επήρεια ναρκωτικών — κοκαΐνης, έκστασης κ.λπ.— έναντι του 2 % των οδηγών γενικά (=, 4%).



- **Ασφάλεια των εργαζομένων: η έλλειψη επαγρύπνησης εξακολουθεί να προκαλεί ανησυχία**

Το 71% των οδηγών δεν εφαρμόζει συστηματικά τα προληπτικά μέτρα που είναι απαραίτητα (επιβράδυνση και μετακίνηση όσο το δυνατόν πιο μακριά) για την ασφάλεια των αστυνομικών και εργαζομένων όταν πλησιάζει σε μια ζώνη επέμβασης (-2, 79% των Ελλήνων οδηγών),

Το 53% ξεχνά να επιβραδύνει κοντά σε μια ζώνη οδικών έργων (+2, 45%).

« Αντιμέτωποι με τις τραγωδίες που συνδέονται με την οδική ανασφάλεια και οι οποίες επιμένουν χρόνο με τον χρόνο, όλοι οι οδηγοί πρέπει να αναθεωρήσουν τη συμπεριφορά τους πίσω από το τιμόνι. Καταρχάς, όσοι διαπράττουν σοβαρά αδικήματα πρέπει να λάβουν υπόψη τις τραγικές συνέπειες της απερίσκεπτης ανάληψης κινδύνων, αλλά ο καθένας από εμάς πρέπει να συνειδητοποιήσει ότι η οδήγηση απαιτεί αυστηρή τήρηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας που ισχύουν σε κάθε χώρα και πλήρη προσοχή. »

**Bernadette Moreau, Διευθύνουσα σύμβουλος του Ιδρύματος VINCI Autoroutes**

« Τα ευρήματα του φετινού Ευρωβαρόμετρου οδικής ασφάλειας επαναφέρουν ζητήματα ασφαλούς οδήγησης που παραμένουν κρίσιμα στο πέρασμα των χρόνων, όπως η χρήση κινητού και GPS κατά την οδήγηση. Όλοι όσοι δρούμε στο πεδίο της οδικής ασφάλειας οφείλουμε να ανανεώσουμε τη δέσμευση στο στόχο μας για μηδενισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων, αλλά και ως οδηγοί οφείλουμε να αναλάβουμε μία ευθύνη και μια δέσμευση για αλλαγή συμπεριφοράς. »

**Παναγιώτης Παπανικόλας, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.**

« Τα αποτελέσματα του 16ου Βαρόμετρου για την Υπεύθυνη Οδήγηση δείχνουν ότι, παρά τα θετικά σημάδια βελτίωσης που καταγράφονται και στη χώρα μας, η απόσπαση προσοχής, η κόπωση, η μη χρήση ζώνης ασφαλείας και οι επιθετικές συμπεριφορές εξακολουθούν να αποτελούν σημαντικές προκλήσεις. Ως Ι.Ο.Α.Σ. «Πάνος Μυλωνάς», θεωρούμε ότι η διαρκής εκπαίδευση, η πρόληψη και η καλλιέργεια κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας από νεαρή ηλικία αποτελούν τη βάση για τη βιώσιμη μείωση των τροχαίων συμβάντων και των συνεπειών τους. »

**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 2025, εκτός εάν αναφέρεται διαφορετικά]

### Οργή στους δρόμους: ο φόβος των άλλων οδηγών παραμένει πολύ υψηλός παρά τη μικρή βελτίωση στη συμπεριφορά τους

Ενώ η πλειοψηφία των Ευρωπαίων οδηγών θεωρούν τον εαυτό τους, χρόνο με τον χρόνο, υποδειγματικούς στο τιμόνι, ταυτόχρονα αποδεικνύονται από τους πρώτους που επικρίνουν τη συμπεριφορά των άλλων, αποκαλύπτοντας μια επίμονη δυσκολία να αναθεωρήσουν τη στάση τους.

Έτσι, το **97%** των Ευρωπαίων αναφέρει τουλάχιστον ένα θετικό επίθετο για να περιγράψει τη **στάση του στον δρόμο** (97% των Ελλήνων οδηγών). Η συντριπτική πλειοψηφία θεωρεί ότι οδηγεί **προσεκτικά** (73%, 77%) και σχεδόν **1 στους 4 δηλώνει ότι έχει ευγενική συμπεριφορά πίσω από το τιμόνι** (24%, 20%). Σχεδόν ποτέ δεν θεωρούν τον εαυτό τους **επιθετικό** (2%, 3%) ή **ανεύθυνο** (1%, 0,5%).

**Οι κακοί οδηγοί εξακολουθούν να είναι και πάντα οι άλλοι άνθρωποι: σχεδόν 2 στους 3 οδηγούς** (64%, 80%) αναφέρουν **τουλάχιστον ένα αρνητικό επίθετο για να περιγράψουν τη συμπεριφορά των άλλων**, τους οποίους θεωρούν **επιθετικούς** (17%, 23%) ή **ανεύθυνους** (47%, 57%).

**Το 82% των οδηγών ή περισσότεροι από 8 στους 10 δηλώνει ότι φοβάται την επιθετικότητα των άλλων πίσω από το τιμόνι**, ένα επίπεδο που παραμένει πολύ υψηλό όλα αυτά τα χρόνια (-1, 89%).

Ενώ οι Ευρωπαίοι εκφράζουν υψηλή εμπιστοσύνη στην οδήγησή τους, η επιθετική οδηγική συμπεριφορά παραμένει σε ανησυχητικό επίπεδο:

- ▶ το **49%** παραδέχεται ότι βρίζει τους άλλους οδηγούς (-1, 55%),
- ▶ το **45%** κορνάρει άσκοπα στους οδηγούς που το ενοχλούν (-2, 52%),
- ▶ το **28%** «κολλάει» σκόπιμα στο όχημα ενός οδηγού που το εκνευρίζει (-2, 45%),
- ▶ το **33%** κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (-1, 35%),
- ▶ το **17%** κατεβαίνει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με έναν άλλον οδηγό (-1, 22%).



### Σεβασμός των κανόνων οδικής κυκλοφορίας: μια συμβιβαστική λύση με τους κανόνες, ασυμβίβαστη με την ασφάλεια όλων

Η μεγάλη πλειοψηφία των Ευρωπαίων οδηγών δεν συμμορφώνεται με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, υποτιμώντας τις συνέπειες για τους ίδιους ή για τους άλλους. Ενδεικτικά:

- ▶ Το **83%** των οδηγών υπερβαίνει το όριο ταχύτητας κατά μερικά χιλιόμετρα/ώρα (-2, 76% των Ελλήνων οδηγών),  
**Μεταξύ αυτών:**
  - το **33%** το κάνει αυτό επειδή το τρέχον όριο φαίνεται ακατάλληλο ή πολύ χαμηλό σε ορισμένα σημεία (43%),
  - το **16%** επειδή αισθάνονται ασφαλείς και πιστεύουν ότι ξέρουν πώς να ελέγχουν το όχημά τους (18%).
- ▶ Το **55%** δεν σέβεται τις αποστάσεις ασφαλείας (-1, 52%).

- ▶ Το **46%** ξεχνάει να ανάψει το φλας όταν προσπερνά ή αλλάζει κατεύθυνση (-5, **42%**).
- ▶ Το **50%** οδηγεί στη μεσαία λωρίδα του αυτοκινητόδρομου ενώ η δεξιά λωρίδα είναι ελεύθερη (-1, **61%**).
- ▶ Το **33%** κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (-1, **35%**).
- ▶ Το **17%** των οδηγών ή σχεδόν 2 στους 10 (-1, **37%**) δηλώνει ότι μερικές φορές δεν δένει τη ζώνη ασφαλείας. Το ποσοστό αυτό αυξάνεται στο **28%** μεταξύ των ανδρών κάτω των 35 ετών (+11, **38%**).

## Οδήγηση με απόσπαση προσοχής: μια ανησυχητική αύξηση στη χρήση συσκευών που μειώνει την προσοχή των οδηγών

Το **73%** των Ευρωπαίων οδηγών δηλώνει ότι οδηγεί προσεκτικά (**77%**). Ωστόσο, το **76%** αυτών (έναντι του **77%** των οδηγών γενικά, **76%**, έναντι του **76%** των οδηγών γενικά) χρησιμοποιεί smartphone ή προγραμματίζει το GPS κατά την οδήγηση και το **42%** πραγματοποιεί τακτικά τηλεφωνικές κλήσεις κατά την οδήγηση (έναντι του **42%** των οδηγών γενικά **65%**, έναντι του **66%** των οδηγών γενικά).

Το **78%** των οδηγών παραδέχεται ότι μερικές φορές απομακρύνει το βλέμμα από τον δρόμο για περισσότερο από 2 δευτερόλεπτα (-3, **70%**). Η έλλειψη προσοχής συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τη χρήση των smartphone κατά την οδήγηση σε όλες τις λειτουργίες τους — τηλεφωνικές συνομιλίες, μηνύματα, email, εφαρμογή GPS κ.λπ.— η οποία αυξάνεται συνεχώς και αποκαλύπτει μια γενεαλογική εξέλιξη στη χρήση που επηρεάζει ιδιαίτερα τους νέους οδηγούς:

- ▶ Το **77%** των Ευρωπαίων χρησιμοποιεί το smartphone ή προγραμματίζει το GPS κατά την οδήγηση (=, **76%**) έναντι του **88%** των οδηγών ηλικίας 16-24 ετών (**82%** των Ελλήνων οδηγών),
- ▶ Το **65%** αναφέρει ότι χρησιμοποιεί το τηλέφωνό του κατά την οδήγηση (-2, **66%**) έναντι του **78%** των ατόμων ηλικίας 16-24 ετών (**77%**).
- ▶ Το **51%** ρυθμίζει το GPS ενώ οδηγεί (+2, **46%**) έναντι του **65%** των ατόμων ηλικίας 16-24 ετών (**68%**).
- ▶ Το **24%** στέλνει και/ή διαβάζει μηνύματα κειμένου ή email (-1, **25%**) έναντι του **39%** των ατόμων ηλικίας 16-24 ετών (**46%**),
- ▶ Το **30%** αναφέρει συμβάντα σε άλλους οδηγούς μέσω μιας εφαρμογής (+5, **31%**) έναντι του **43%** των ατόμων ηλικίας 16 έως 24 ετών (**50%**),
- ▶ Το **8%** παρακολουθεί ταινίες ή βίντεο σε smartphone ή tablet (+1%, **12%**) έναντι του **17%** των ατόμων ηλικίας 16-24 ετών (**27%**).

Οι οδηγοί χρησιμοποιούν ολοένα και περισσότερο το Bluetooth για τηλεφωνικές κλήσεις (**58%**, =, **52%**) — αν και ανεκτή, αυτή η πρακτική αποσπά την προσοχή εξίσου με τους άλλους τρόπους συνομιλίας. Οι πρακτικές που απαγορεύονται από τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας εξακολουθούν να παρατηρούνται: Το **21%** των οδηγών εξακολουθεί να τηλεφωνεί κρατώντας το smartphone στο χέρι, δηλαδή χωρίς συσκευή hands-free (-2, **31%**) ή με ακουστικά, headset ή ακουστικά-ψείρες (**27%**, -3, **39%**).



## Νωθρότητα και κόπωση κατά την οδήγηση: επικίνδυνες συμπεριφορές με συχνά υποτιμημένες συνέπειες

Η υπνηλία στο τιμόνι αποτελεί σημαντικό κίνδυνο για τους οδηγούς, ο οποίος συνδέεται στενά με τις συνήθειες ύπνου των οδηγών. Η συσσωρευμένη έλλειψη ύπνου οδηγεί σε υπνηλία κατά τη διάρκεια της ημέρας, η οποία επηρεάζει άμεσα την εγρήγορση, την ικανότητα συγκέντρωσης και, τελικά, την ασφάλεια κατά την οδήγηση.

**Το 30% των Ευρωπαϊκών οδηγών δηλώνει ότι οδηγεί ενώ αισθάνεται πολύ κουρασμένος (-2, 41% των Ελλήνων οδηγών). Μεταξύ αυτών:**

- ▶ Το 77% παραδέχεται ότι μερικές φορές δίνει λιγότερη προσοχή στην οδήγησή και ότι το μυαλό του περιπλανιέται έναντι του 53% των οδηγών γενικά (83% έναντι του 60%).
- ▶ Το 39% έχει ήδη την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί ελάχιστα στο τιμόνι έναντι του 24% των οδηγών γενικά (43% έναντι 28%)
- ▶ Το 38% δεν σταματά ποτέ για να κοιμηθεί έναντι του 36% των οδηγών γενικά (41% έναντι του 39%).
- ▶ Το 26% έχει ήδη παραβιάσει τη λωρίδα έκτακτης ανάγκης ή την άκρη της εθνικής οδού λόγω μιας στιγμής απροσεξίας ή ύπνου έναντι του 17% των οδηγών γενικά (21% έναντι του 15%).

Οι κίνδυνοι που σχετίζονται με την οδήγηση υπό κόπωση παραμένουν σε μεγάλο βαθμό υποτιμημένοι, παρόλο που επηρεάζουν σημαντικά την εγρήγορση και τον χρόνο αντίδρασης των οδηγών. Έτσι, από το 30% των οδηγών που αναφέρουν ότι κάθονται πίσω από το τιμόνι όταν αισθάνονται μεγάλη κούραση, **μόνο το 25% θεωρεί ότι πρόκειται για μια επικίνδυνη κατάσταση έναντι του 49%** των οδηγών γενικά (24% έναντι του 41%).

**Το 42% των οδηγών ή σχεδόν 1 στους 2 οδηγεί για περισσότερες από 2 ώρες πριν κάνει ένα διάλειμμα κατά τη διάρκεια ενός μεγάλου ταξιδιού (48%).** Ο μέσος χρόνος οδήγησης πριν από στάση αγγίζει έτσι τις 3 ώρες και 8 λεπτά (-1, 03:10), μια διάρκεια πολύ μεγαλύτερη από τις 2 ώρες που συνιστούν οι ειδικοί ύπνου.

**Το 64% των οδηγών σταματά κατά τη διάρκεια του ταξιδιού για έναν σύντομο ύπνο (+2, 61%)** — είναι η πιο αποτελεσματική πρακτική για να αποτραπεί ο κίνδυνος ο οδηγός να αποκοιμηθεί στο τιμόνι.

**Σημειώστε ότι το 72% των οδηγών ηλεκτρικών οχημάτων κοιμούνται λίγο κατά τη διάρκεια μεγάλων ταξιδιών, 8 μονάδες περισσότερο από τους οδηγούς οχημάτων με κινητήρα εσωτερικής καύσης (64%).** Ο χρόνος διακοπής λειτουργίας που απαιτείται για την επαναφόρτιση προσφέρει στους οδηγούς την ευκαιρία για διαλείμματα, ενθαρρύνοντας έτσι την πρακτική του μεσημεριανού ύπνου.



## Αλκοόλ, ναρκωτικά, φάρμακα: μια ιδιαίτερα ανησυχητική κατάσταση μεταξύ των νέων οδηγών

Η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών ή φαρμάκων αποτελεί πλέον μία από τις κύριες αιτίες των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων στην Ευρώπη.<sup>3</sup> Οι εν λόγω ουσίες επηρεάζουν αρνητικά τις βασικές ικανότητες οδήγησης —χρόνος αντίδρασης, εγρήγορση, όραση, συντονισμός και προσοχή— αυξάνοντας σημαντικά τον κίνδυνο ατυχημάτων.

- ▶ Το 5% των Ευρωπαϊκών οδηγών (10% των Ελλήνων οδηγών) παραδέχεται ότι οδηγεί μερικές φορές υπό την επήρεια αλκοόλ.<sup>4</sup> ενώ σχεδόν 1 στους 2 θεωρεί πολύ επικίνδυνο να οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ (44%, 43%).
- ▶ Το 7% οδηγεί υπό την επήρεια φαρμάκων που ενδέχεται να αλλοιώνουν την εγρήγορσή του (-1, 9%) και το 11% των ατόμων ηλικίας 16 έως 24 ετών (8%),



<sup>3</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Θεματική Έκθεση – [Alcohol and drugs](#)

<sup>4</sup> Δηλαδή, όταν το επίπεδο αλκοόλ στο αίμα τους υπερβαίνει το επιτρεπόμενο όριο και αισθάνονται τις επιπτώσεις του αλκοόλ στη σωματική τους κατάσταση ή στην αντίληψή τους.

- ▶ Το 2% οδηγεί **αφού καπνίσει κάνναβη** (=, 3%) και το 6% των ατόμων ηλικίας 16 έως 24 ετών (9%),
- ▶ Το 2% οδηγεί **υπό την επήρεια ναρκωτικών** —κοκαΐνη, έκσταση κ.λπ.— (=, 4%) και το 4% των ατόμων ηλικίας 16 έως 24 ετών (3%),

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι κίνδυνοι του υποξειδίου του αζώτου, αν και πρόκειται για μια αναδυόμενη πρακτική, έχουν ήδη αναγνωριστεί από τους Ευρωπαίους: **Το 72% των Ευρωπαίων θεωρεί πολύ επικίνδυνο να οδηγούν μετά την κατανάλωση υποξειδίου του αζώτου (56%).**

Οι νέοι Ευρωπαίοι οδηγοί ηλικίας 16 έως 24 ετών εξακολουθούν να υπερεκπροσωπούνται σημαντικά σε επικίνδυνες οδηγικές συμπεριφορές:

- **Σχεδόν 9 στους 10 νέους χρησιμοποιούν το smartphone** ή προγραμματίζουν το GPS κατά την οδήγηση (88%, +5,82% των Ελλήνων ηλικίας 16 έως 24 ετών).
- **Το 39% στέλνει ή διαβάζει μηνύματα κειμένου ή email ενώ οδηγεί** (-4, 46%).
- **Το 40% οδηγεί ενώ αισθάνεται μεγάλη κούραση** (-2, 49%).
- **Το 22% οδηγεί χωρίς να δένει τη ζώνη ασφαλείας του** (+9, 48%).
- **Το 7% παραδέχεται ότι μερικές φορές οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ** (-2, 16%),
- **Το 4% οδηγεί μετά από χρήση ναρκωτικών** —κοκαΐνης, έκστασης κ.λπ.— (+1, 3%).

## 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.

- ▶ **Το 75% 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),** (-2, 79% των Ελλήνων οδηγών).
- ▶ **Το 53% ξεχνά να επιβραδύνει όταν πλησιάζει σε μια ζώνη εργασίας** (+2, 45%).



Στη Γαλλία, έως το 2025, χτυπήθηκαν 143 οχήματα άμεσης επέμβασης, κατά μέσο όρο σχεδόν 3 ανά εβδομάδα<sup>5</sup>, στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων με διόδια. Από τις αρχές του 2026, στο δίκτυο VINCI Autoroutes, έχουν ήδη χτυπηθεί 16 βαν ή σχεδόν 1 ανά εβδομάδα.

<sup>5</sup> Βαρόμετρο για την ασφάλεια του προσωπικού άμεσης επέμβασης 2025 - ASFA

## Μεθοδολογία της μελέτης:

Για την υλοποίηση αυτή της έρευνας, η Ipsos BVA ερευνήσε από τις 11 Φεβρουαρίου έως τις 17 Μαρτίου 2026, μέσω Διαδικτύου, 12.100 άτομα ηλικίας 16 ετών και άνω, εκ των οποίων 3.600 Γάλλοι και τουλάχιστον 700 άτομα σε 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 οδικό δίκτυο.

Από το 2022, το Ίδρυμα υποστηρίζει επίσης έργα διατήρησης και αποκατάστασης της φυσικής κληρονομιάς στις 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> – [X](#) - [Facebook](#) - [LinkedIn](#) - [Instagram](#)

### Επικοινωνία με τον Τύπο

Στην Ελλάδα: Σοφία Στάμου, [sstamou@olympiaodos.gr](mailto:sstamou@olympiaodos.gr), +30 6957 500656

Matthieu Sénécot, [matthieu.senecot@vae-solis.com](mailto:matthieu.senecot@vae-solis.com), +33 (0)6 51 92 53 14

Samuel Beauchef, [samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com](mailto:samuel.beauchef@vinci-autoroutes.com), +33 (0)6 12 47 58 91