

Το ίδρυμα Fondation VINCI AUTOROUTES  
δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα του  
11ου Ευρωπαϊκού Βαρομέτρου για την υπεύθυνη οδήγηση.

## Το 78% των Ελλήνων οδηγών που δεν τηρούν τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας, ακολουθούν την ίδια τακτική και με τους υγειονομικούς κανόνες

Το ίδρυμα «Fondation VINCI Autoroutes» δημοσιοποιεί τα αποτελέσματα του 8ου Ευρωπαϊκού Βαρομέτρου Οδικής Ασφάλειας. Η μεγάλη έρευνα, που διενεργήθηκε από το Ινστιτούτο Ipsos σε 12.400 άτομα από 11 ευρωπαϊκές χώρες, καταγράφει αντιπροσωπευτικές συμπεριφορές των Ευρωπαίων στο τιμόνι. Παράλληλα, διευκολύνει την παρακολούθηση της εξέλιξης της επικίνδυνης οδήγησης, αλλά και αναδεικνύει τις ορθές πρακτικές για την αξιοποίηση των μηνυμάτων πρόληψης στις ευρωπαϊκές χώρες. Σε αυτήν την περίοδο της πανδημίας, η έρευνα εστιάζει επίσης και στη σχέση των οδηγών με τους κανόνες, τόσο απέναντι στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας όσο και στους υγειονομικούς ANTI-COVID κανόνες.

## ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ ΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

[Αποτελέσματα για την Ελλάδα με μπλε και πλάγιους χαρακτήρες]

### Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και κανόνες υγιεινής: η παράκαμψη των κανόνων είναι συνηθισμένη

- Περισσότεροι από 7 στους 10 Ευρωπαίους οδηγούς (75%) παραδέχονται ότι δεν ακολουθούν κατά γράμμα τον ΚΟΚ και 7 στους 10 ότι δεν τηρούν πάντα τους κανόνες υγιεινής (69% έναντι 73% των Ελλήνων οδηγών).
  - Το 45% των Ευρωπαίων (43% των Ελλήνων) που τηρούν τους κανόνες υγιεινής, το κάνουν πρωτίστως από ενδιαφέρον για τον συνάνθρωπο, σε αντίθεση με αυτούς που τηρούν τον ΚΟΚ, το ποσοστό των οποίων ανέρχεται μόνο σε 33% (39%).
- ⇒ Το 77% των Ευρωπαίων οδηγών (78% των Ελλήνων οδηγών) που δεν τηρούν τον ΚΟΚ, ακολουθούν την ίδια τακτική και με τους κανόνες υγιεινής.

### Έλλειψη προσοχής: οι οδηγοί όλο και πιο αφηρημένοι στον δρόμο

- Το 53% των Ευρωπαίων οδηγών τηλεφωνεί κατά την οδήγηση χρησιμοποιώντας το σύστημα Bluetooth (+3 μονάδες σε έναν χρόνο +10 μονάδες σε 5 χρόνια. Το 57% των Ελλήνων οδηγών, δηλαδή 5 λιγότερες μονάδες σε έναν χρόνο αλλά +8 μονάδες σε 5 χρόνια), αν και το σύστημα αυτό αποσπά την προσοχή όσο και τα υπόλοιπα μέσα συνομιλίας<sup>1</sup>,

<sup>1</sup> 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 43% ρυθμίζει το GPS οδηγώντας (δηλαδή +4 μονάδες σε 5 χρόνια, 45%, -2 μονάδες σε έναν χρόνο αλλά 10 περισσότερες μονάδες σε 5 χρόνια),
- ⇒ Το 11% υπέστη ή παραλίγο να υποστεί ατύχημα εξαιτίας της χρήσης τηλεφώνου στο τιμόνι (16%, το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη).

### **Επιθετική συμπεριφορά: παρά τη μικρή αλλαγή των συμπεριφορών, ο δρόμος παραμένει ένα σημείο εντάσεων**

- Το 12% των Ευρωπαίων οδηγών (-4 μονάδες σε έναν χρόνο, 10% των Ελλήνων οδηγών) παραδέχεται ότι η συμπεριφορά του αλλάζει όταν οδηγεί,
- το 52% (-3, 65%, -5) αναγνωρίζει ότι εξυβρίζει τους άλλους οδηγούς,
- ⇒ το 84% (91%, +4) έχει φοβηθεί την επιθετική συμπεριφορά άλλου οδηγού.

### **Υπνηλία: εξαιρετικά διαδεδομένος κίνδυνος και ορθές πρακτικές που υποχωρούν**

- Το 40% των Ευρωπαίων οδηγών (-5 μονάδες, 59%) δεν ακολουθεί τη σύσταση για διάλειμμα από την οδήγηση κάθε δύο ώρες, ενώ το 73% δηλώνει ότι το γνωρίζει (61%),
- το 52% σταματάει κατά τη διάρκεια της διαδρομής για να κοιμηθεί (41%),
- ⇒ το 12% υπέστη, ή παραλίγο να υποστεί, ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας στο τιμόνι (16%, το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη).

### **Ασφάλεια του προσωπικού στον αυτοκινητόδρομο: μεγάλη αδιαφορία που μπορεί να έχει δραματικές συνέπειες**

- Το 51% των Ευρωπαίων οδηγών ξεχνά να επιβραδύνει όταν πλησιάζει σε εργοτάξιο (-3, 42% των Ελλήνων οδηγών, -7),

## **ΔΗΛΩΣΕΙΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΩΝ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ**

### **Μπερναντέτ Μορό**

Διευθύνουσα Εκπρόσωπος του Ιδρύματος « Fondation VINCI Autoroutes για την υπεύθυνη οδήγηση »

*"Οι κανόνες, είτε πρόκειται για τον ΚΟΚ είτε για τους υγειονομικούς κανόνες, αντιμετωπίζονται συχνά σαν περιορισμοί και όχι σαν προστασία. Παρακάμπτοντας λίγο τους κανόνες, οι οδηγοί δίνουν προτεραιότητα στο άμεσο όφελός τους, αμελώντας τον πιθανό κίνδυνο ατυχήματος και στηρίζονται στην ικανότητά τους να διατηρούν τον έλεγχο προκειμένου να το αποφύγουν. Ωστόσο, η μεγάλη πλειονότητα των ατυχημάτων προκύπτει από κακή εκτίμηση του κινδύνου που συνδέεται με τις παραβάσεις του Κώδικα Κυκλοφορίας".*

### **Παναγιώτης Παπανικόλας**

Μέλος Δ.Σ. Fondation VINCI Autoroutes

Εκτελεστικός Διευθυντής Ελλάδος VINCI CONCESSIONS

Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. Πρόεδρος & Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε.

« Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι η έναρξη λειτουργίας του δικτύου αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα βελτίωσε σε δραστικό βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας στη χώρα. Ο Όμιλος VINCI, ως κύριος ή σημαντικός μέτοχος ελληνικών έργων παραχώρησης (Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, Ολυμπία Οδός, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου) προτάσσει την υψηλή ποιότητα της υποδομής και των υπηρεσιών προς τους χρήστες, εστιάζοντας πρωτίστως στην ασφάλειά τους. Οι έρευνες που διεξάγει το ίδρυμα του Ομίλου μας καταγράφουν τα ελληνικά

οδηγικά ήθη παράλληλα με αυτά άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Στόχος μας είναι η διερεύνηση και η βελτίωση ανθρώπινων συμπεριφορών που θα δημιουργήσουν στο προσεχές μέλλον το ισχυρό δίδυμο «ποιότητα δρόμου & ποιότητα οδηγού».

## Σταύρος Σταυρής

Πρόεδρος HELLASTRON (Ελληνικοί Αυτοκινητόδρομοι & Υποδομές με Διόδους)

«Από την ίδρυσή της, η HELLASTRON (Ελληνικές Υποδομές & Οδοί με Διόδους) συνειδητά συνοδοιπορεί με τις εταιρικές οντότητες των ελληνικών αυτοκινητοδρόμων, τους μετόχους τους, αλλά και την κοινωνία των πολιτών που συνασπίζονται στον καλό αγώνα για την οδική ασφάλεια στη χώρα μας. Τα τελευταία χρόνια το «Ευρωβαρόμετρο Υπεύθυνης Οδήγησης της Fondation VINCI Autoroutes» διευρύνει τη γνώση μας για το αντικείμενο και προστίθεται στις καθημερινές παραστάσεις των ανθρώπων μας που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια των πελατών μας. Για τον τομέα μας, η γνώση, περισσότερο από πλεονέκτημα, είναι καθήκον».

## Βασιλική Δανέλλη-Μυλωνά

Πρόεδρος Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας «Πάνος Μυλωνάς»

«Την τελευταία δεκαετία η Ελλάδα κατόρθωσε μια αξιοσημείωτη μείωση 54% στους θανάτους και ήταν η μόνη χώρα στην ΕΕ που ξεπέρασε το στόχο της δεκαετίας. Παρά την πρόοδο όμως αυτή, τα στοιχεία του Ευρωβαρόμετρου για την περίοδο της πανδημίας εξακολουθούν να κατατάσσουν πρώτους τους Έλληνες οδηγούς ανάμεσα στους Ευρωπαίους όσον αφορά σε πολλαπλές ανάρμοστες και επικίνδυνες συμπεριφορές (μη χρήση ζώνης, παραβίαση σηματοδότη, χρήση κινητού, οδήγηση σε ΛΕΑ, κατανάλωση ουσιών πριν την οδήγηση κα, ) πολλές φορές σε ποσοστά πολλαπλάσια από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο.

Αυτός είναι και ο λόγος που το Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) "Πάνος Μυλωνάς" εστιάζει στην ανθρώπινη συμπεριφορά και την αλλαγή της κουλτούρας οδικής ασφάλειας των χρηστών της οδού. Με τη συνεργασία και την υποστήριξη φορέων του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα τα τελευταία 16 χρόνια έχουμε επιτύχει πολλά, ο δρόμος όμως για την εξάλειψη των τροχαίων συμβάντων (vision zero) είναι μακρύς και συνδέεται άμεσα με την ατομική ευθύνη καθενός από εμάς».

## ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

*[Αποτελέσματα για την Ελλάδα με μπλε και πλάγιους χαρακτήρες]*

### Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας και κανόνες υγιεινής: η παράκαμψη των κανόνων είναι συνηθισμένη

⇒ *Επιφυλακτικοί όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων, Έλληνες και Ευρωπαίοι δεν διστάζουν να τους καταπατήσουν...*

**Το 75% των Ευρωπαίων οδηγών αναγνωρίζει ότι δεν τηρεί πάντα τους κανόνες του ΚΟΚ (69% των Ελλήνων οδηγών) εκ των οποίων το 21% είναι συχνά ανυπάκουοι (15%). Ομοίως, οι Ευρωπαίοι αναγνωρίζουν ότι δεν ακολουθούν μερικές φορές τους υγειονομικούς κανόνες αλλά σε μικρότερο βαθμό σε σχέση με τον ΚΟΚ – κάτι που δεν συμβαίνει με τους Έλληνες -: Το 70% (δηλαδή 5 λιγότερες μονάδες, 73% των Ελλήνων, δηλαδή 4 περισσότερες μονάδες) ομολογεί παρατυπίες σε σχέση με τις οδηγίες (μέτρα προστασίας, λοκντάουν, απαγόρευση κυκλοφορίας...). Εξάλλου, το 30% των Ευρωπαίων δηλώνει ότι δεν παραβιάζει ποτέ τους υγειονομικούς κανόνες (27% των Ελλήνων, δηλαδή 4 λιγότερες μονάδες) σε αντίθεση με 25% όσον αφορά τον ΚΟΚ (31%).**

**Ο πρώτος λόγος εξήγησης της μη τήρησης των κανόνων από αυτούς που δεν τους ακολουθούν είναι ο ίδιος, είτε πρόκειται για τους υγειονομικούς κανόνες είτε για τον ΚΟΚ: κατά τη γνώμη τους, οι κανόνες δεν είναι πάντα κατάλληλοι ή σχετικοί με την κατάσταση (52% το υποστηρίζουν σε σχέση με τον ΚΟΚ έναντι 45% σε σχέση με τους υγειονομικούς κανόνες, 37% έναντι 44% των Ελλήνων που κρίνουν πιο αυστηρά τους υγειονομικούς κανόνες από τον ΚΟΚ). Το αίσθημα ότι κάποιος κανόνας προορίζεται αποκλειστικά για την επιβολή ποινών είναι πολύ πιο διαδεδομένο όσον αφορά τον ΚΟΚ (29%, 33%) παρά τους υγειονομικούς κανόνες (15%, 29%). Αντιθέτως, το επιχείρημα ότι είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί, κάτι που θα επέτρεπε την παραβίαση των κανόνων, προβάλλεται πολύ περισσότερο όσον αφορά την προσοχή σε σχέση με την υγεία (42% των Ευρωπαίων, 41%) απ' ότι την προσοχή στον δρόμο (22%, 33%).**

Όσο για αυτούς που δηλώνουν ότι τηρούν τους κανόνες, φαίνεται ότι η προθυμία τους βασίζεται κυρίως στην προσμονή της λήξης τους, συγκεκριμένα για την πρόληψη των κινδύνων - ατύχημα ή μόλυνση -, ο φόβος της ποινής αποτελεί, σε κάθε περίπτωση, το πιο αδύναμο κίνητρο. **Επιπλέον, η ανησυχία για τον συνάνθρωπο είναι ξεκάθαρα πιο έντονη στον τομέα της υγείας (45%) απ' ό τι στον δρόμο (33%), μία τάση που βρίσκουμε και στην Ελλάδα αλλά σε μικρότερο βαθμό (43% έναντι 39%),** κατά μείζονα λόγο όταν πρόκειται για άτομα από το κοντινό τους περιβάλλον (23% έναντι 11% στην Ευρώπη, *25% έναντι 15% στην Ελλάδα*). Ενώ για τους Γάλλους η ανησυχία για την προσωπική τους ασφάλεια κυριαρχεί στον δρόμο (33% έναντι 28% στον τομέα της υγείας), το κίνητρο αυτό είναι μικρότερο στην Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας (26% δίνουν προτεραιότητα στη δική τους ασφάλεια όταν πρόκειται για τον ΚΟΚ έναντι 27% όταν πρόκειται για την τήρηση των υγειονομικών κανόνων, *30% για τους Έλληνες σχετικά με τον ΚΟΚ έναντι 28% στον τομέα της υγείας*). Η εμπιστοσύνη στην κρισιμότητα των κανόνων κινητοποιεί περισσότερο τους Ευρωπαίους στον δρόμο παρά στα θέματα της υγείας (30% έναντι 17%, *26% των Ελλήνων οδηγών έναντι 14%*). Η επιρροή του φόβου της ποινής για την τήρηση των κανόνων είναι μικρή (11% των Ευρωπαίων για τον ΚΟΚ όπως και τους κανόνες υγιεινής, *5% για τον ΚΟΚ και 15% για την υγειονομική κατάσταση στην Ελλάδα*).

**Πιο συνειδητοποιημένοι όσον αφορά τη συμπεριφορά τους**, οι Έλληνες που παραδέχονται ότι είναι πιθανό να φέρουν μέρος της ευθύνης σε περίπτωση ατυχήματος είναι ξεκάθαρα περισσότεροι από τον μέσο όρο των Ευρωπαίων (34% των Ευρωπαίων έναντι *52% των Ελλήνων*) ή σε περίπτωση μόλυνσης (40% έναντι *65%*).

### ⇒ ... ιδιαίτερα κατά την οδήγηση

Και όμως, παρά αυτήν τη σημαντική παραδοχή, είναι ιδιαίτερα πολλοί οι Έλληνες οδηγοί, όπως αντίστοιχα και οι Ευρωπαίοι, που δεν τηρούν τους βασικούς κανόνες του ΚΟΚ:

- το 88% των Ευρωπαίων οδηγών ξεπερνάει κατά λίγα χιλιόμετρα/ώρα το όριο ταχύτητας (*86% των Ελλήνων οδηγών*),
- το 62% περνάει ενώ ο σηματοδότης είναι στο πορτοκαλί ή μόλις έχει γίνει κόκκινος (*67%*),
- το 51% (-2) ξεχνάει να χρησιμοποιήσει το φλας για να προσπεράσει ή να αλλάξει κατεύθυνση (42%, -7),
- το 43% δεν σταματάει κανονικά σε στοπ (*37%*),
- το 28% διπλοπαρκάρει (*45%*),
- το 8% παραδέχεται ότι οδηγεί έχοντας υπερβεί το επιτρεπόμενο όριο αλκοόλ, χωρίς ωστόσο να αισθάνεται την επίδρασή του (*16% - ποσοστό ρεκόρ παρά τη μείωση κατά 4 μονάδες σε έναν χρόνο*),
- το 7% δηλώνει ότι οδηγεί έχοντας καταναλώσει φάρμακα που μπορούν να μειώσουν την προσοχή του (*9%, +2*),
- το 3% οδηγεί έχοντας καπνίσει κάνναβη ή έχοντας καταναλώσει ναρκωτικές ουσίες (*6%*).

### Έλλειψη προσοχής: οι οδηγοί όλο και πιο αφηρημένοι στον δρόμο

Παρά τη μικρή πτώση, οι Ευρωπαίοι οδηγοί έχουν απόλυτη επίγνωση των κινδύνων της έλλειψης προσοχής: το 54% (*54% των Ελλήνων, -4*) αναγνωρίζει ότι αποτελεί μία από τις κυριότερες αιτίες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων γενικά στους δρόμους και 40% στους αυτοκινητόδρομους (*29%, -1*). **Εξάλλου το 11% (*16% στην Ελλάδα, το μεγαλύτερο ποσοστό*) υπέστη ή παραλίγο να υποστεί ατύχημα εξαιτίας της χρήσης του τηλεφώνου στο τιμόνι.**

**Ωστόσο, όλο και περισσότεροι υιοθετούν επικίνδυνες συμπεριφορές που συνδέονται με παράγοντες απόσπασης της προσοχής, ιδιαίτερα διαδεδομένους στην Ελλάδα:**

- το 76% (-2) των Ευρωπαίων οδηγών παραδέχεται ότι στρέφει το βλέμμα του εκτός δρόμου για περισσότερο από 2 δευτερόλεπτα (*87% των Ελλήνων οδηγών*),
- το 53% δηλώνει ότι τηλεφωνεί κατά την οδήγηση χρησιμοποιώντας το σύστημα Bluetooth με ενσωματωμένα ηχεία (+3 μονάδες σε έναν χρόνο +10 μονάδες σε 5 χρόνια, *το 57% των Ελλήνων οδηγών, δηλαδή 5 λιγότερες μονάδες σε έναν χρόνο αλλά +8 μονάδες σε 5 χρόνια*) - μία εξίσου επικίνδυνη πρακτική με τα υπόλοιπα μέσα συνομιλίας σε σχέση με την απόσπαση της προσοχής,
- το 43% ρυθμίζει το GPS οδηγώντας (δηλαδή +4 σε 5 χρόνια, *45% των Ελλήνων οδηγών, -2 σε έναν χρόνο αλλά +10 σε 5 χρόνια*),
- το 22% στέλνει και/ή διαβάζει SMS ή email οδηγώντας (*27%*),
- το 21% αναφέρει συμβάντα στους άλλους οδηγούς μέσω εφαρμογής οδηγώντας (+2 σε έναν χρόνο και +5 σε 10 χρόνια, *35%, +11 μονάδες σε έναν χρόνο και +14 σε 5 χρόνια!*)
- το 32% τηλεφωνεί οδηγώντας με ακουστικό (*53%, το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη*),
- το 23% τηλεφωνεί οδηγώντας χωρίς hands free (*42%, το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη*),
- το 7% βλέπει οδηγώντας ακόμα και ταινίες ή βίντεο σε smartphone ή τάμπλετ (*11%*).



## Επιθετική συμπεριφορά: παρά τη μικρή αλλαγή των συμπεριφορών, ο δρόμος παραμένει ένα σημείο εντάσεων

Σε αυτήν την ιδιαίτερη περίοδο, οι Ευρωπαίοι οδηγοί είναι λιγότερο επικριτικοί απέναντι στους συμπατριώτες τους στο τιμόνι αλλά αυτό δεν ισχύει για τους Έλληνες: τους κρίνουν λιγότερο αγχωμένους (32%, -6, 34%, +4) και επιθετικούς (26%, -2, 33%, +2), και πιο προσεκτικούς στο τιμόνι (18%, 7%). Παρόλα αυτά, δεν δείχνουν επιείκεια για τους άλλους οδηγούς: το 79% (-4 μονάδες, 94%) αναφέρει τουλάχιστον ένα αρνητικό επίθετο για να τους περιγράψει, κρίνοντάς τους κυρίως ανεύθυνους (46%, 56%) και επικίνδυνους (26%, -2, 40%). Σταθεροί στην κριτική για τον εαυτό τους, 97% χρησιμοποιούν τουλάχιστον ένα θετικό επίθετο για να περιγράψουν τη δική τους οδήγηση (96%) και μόνο το 12% (-2 μονάδες, 14%) παραδέχεται ότι έχει τουλάχιστον ένα ελάττωμα.

Ωστόσο, αρκετοί είναι οι οδηγοί που συνειδητοποιούν ότι το αυτοκίνητο επηρεάζει αρνητικά τη συμπεριφορά τους. Έτσι, 12% των Ευρωπαίων οδηγών (-4 μονάδες, 10% των Ελλήνων οδηγών) παραδέχονται ότι αλλάζουν όταν βρίσκονται στο τιμόνι και πιστεύουν ότι είναι πιο νευρικοί, παρορμητικοί ή επιθετικοί απ' ό,τι στην καθημερινή τους ζωή. Για το 18% από αυτούς, η προστασία που δημιουργείται από το εσωτερικό του αυτοκινήτου, τους κάνει να νιώθουν σαν να βρίσκονται "μέσα σε μία φούσκα" και να δίνουν μικρότερη σημασία στους άλλους (12%, +2). Πάνω από 1 Ευρωπαίους στους 10 (13%, 12%) φτάνει στο σημείο να σκέφτεται ότι στον δρόμο είναι "ο καθένας για τον εαυτό του".

Η επιθετικότητα στο τιμόνι και οι αντικοινωνικές συμπεριφορές σημειώνουν μικρή υποχώρηση σε σχέση με το 2020 αλλά παραμένουν πολύ υψηλές: το 52% των Ευρωπαίων οδηγών αναγνωρίζουν ότι μπορεί να εξυβρίσουν έναν άλλο οδηγό (-3 μονάδες, 65% των Ελλήνων οδηγών, -5), 47% (-4, 60%) να κορνάρουν άσκοπα, 30% (-3, 47%) να κολλάνε σκόπιμα πίσω από ένα όχημα οδηγού που τους εκνευρίζει, 30% (-4, 38%) να προσπερνάει από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο.

Αυτή η καμπή, ωστόσο, είναι σχετική καθώς 20% των Ευρωπαίων οδηγών (29% των Ελλήνων, +6) δεν διστάζουν να κατεβούν από το αυτοκίνητό τους για να διαπληκτισθούν και το ποσοστό αυτών που δηλώνουν ότι κάποιες φορές φοβούνται την επιθετική συμπεριφορά ενός άλλου οδηγού παραμένει εξίσου πολύ υψηλό (84%, 91%, +4).

Παρόλα αυτά, οι Ευρωπαίοι εκτιμούν τις μικρές χειρονομίες ευγένειας. Έτσι, όταν οδηγούν και ένας οδηγός τους αφήσει να περάσουν κάνοντας μία ευγενική χειρονομία, κατά μέσο όρο θεωρούν ότι το επίπεδο ευφορίας που τους προσφέρει αυτή η μικρή χειρονομία είναι 8,2/10 (8,8/10 για τους Έλληνες). Ομοίως, όταν αφήνουν ένα αυτοκίνητο να περάσει και ο οδηγός του τους ευχαριστεί, το επίπεδο ευφορίας ανέρχεται σε 8,3/10 κατά μέσο όρο (8,7/10). Τέλος, όταν ένα άτομο ζητάει συγγνώμη για λάθος που κάνει στην οδήγηση κάνοντας μία χειρονομία, εκτιμούν το αίσθημα της ευφορίας σε ποσοστό 7,8/10 (8,5/10).

## Υπνηλία: εξαιρετικά διαδεδομένος κίνδυνος και ορθές πρακτικές που υποχωρούν

Λιγότερο συνειδητοποιημένοι από τους Γάλλους για τον κίνδυνο υπνηλίας στους αυτοκινητόδρομους – οι τελευταίοι αναγνωρίζουν για πρώτη φορά από το 2014 την υπνηλία στη 2<sup>η</sup> θέση (38%, αμέσως μετά την υπερβολική ταχύτητα (39%)) -, οι Ευρωπαίοι τοποθετούν την υπνηλία στην 4<sup>η</sup> θέση των αιτιών θανατηφόρων ατυχημάτων στον αυτοκινητόδρομο (20%, όπως οι Έλληνες (9%)).

Ωστόσο, είναι πολλοί οι Ευρωπαίοι που δηλώνουν ότι η υπνηλία ήταν η αιτία ενός ατυχήματος ή ενός συμβάντος στο οποίο ενεπλάκησαν:

- το 12% υπέστη ή παραλίγο να υποστεί ατύχημα εξαιτίας της υπνηλίας (16% των Ελλήνων, το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη),
- το 24% (-3) έχει την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί για ελάχιστα δευτερόλεπτα στο τιμόνι (22%, -5),
- το 15% (-3)% έχει εισέλθει στη λωρίδα έκτακτης ανάγκης ή έχει ανέβει στο κράσπεδο εξαιτίας μιας στιγμής απροσεξίας ή υπνηλίας (12%).

Παρόλα αυτά, οι Ευρωπαίοι οδηγοί θεωρούν ακόμα σε ποσοστό 24% (-4) ότι μπορούν να οδηγούν όταν είναι κουρασμένοι (23% των Ελλήνων οδηγών) και 35% (-9) το κάνουν στην πράξη, ακόμα κι αν νιώθουν πολύ κουρασμένοι, γιατί είναι αναγκασμένοι να το κάνουν (37%, -11).

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

- το 78% (-4 σε έναν χρόνο) των Ευρωπαίων οδηγών κοιμάται πιο αργά ή ξυπνά νωρίτερα από το συνηθισμένο πριν από μία μεγάλη διαδρομή (85% στην Ελλάδα, -4, το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη),
- το 74% (-3) τελειώνει τις προετοιμασίες την παραμονή της αναχώρησης έως και αργά το βράδυ (88%, -2, το μεγαλύτερο ποσοστό στην Ευρώπη),
- το 62% (-5) φεύγει τη νύχτα (65%, -4).

Παράλληλα, μερικά σωστά αντανακλαστικά, αν και είναι πολύ αποτελεσματικά για την αντιμετώπιση της υπνηλίας, υποχωρούν:

- το 83% (-2)% των Ευρωπαίων οδηγών προγραμματίζουν την ώρα αναχώρησης ανάλογα με τις ώρες που γνωρίζουν ότι θα είναι λιγότερο κουρασμένοι (93% των Ελλήνων οδηγών),
- το 74% (-3) μεταθέτει την ώρα αναχώρησης όταν νιώθουν κουρασμένοι (85%, -1),
- το 68% (-3) αλλάζει οδηγό κατά τη διάρκεια της διαδρομής (70%, -4),
- το 52% (-7) σταματάει κατά τη διάρκεια της διαδρομής για να κοιμηθεί. *Οι Έλληνες έχουν το μικρότερο ποσοστό, μαζί με τους Σουηδούς, αυτών που επιλέγουν το διάλειμμα για ύπνο (41%, -5) - παρόλο που αποτελεί την πιο αποτελεσματική πρακτική για την πρόληψη του κινδύνου υπνηλίας στο τιμόνι.*

Αν και ο αριθμός ωρών οδήγησης πριν το διάλειμμα μειώνεται ελαφρά στην Ευρώπη: 3:02 για τους Ευρωπαίους (-4 λεπτά) αλλά 3:30 για τους Έλληνες (+16 λεπτά!), η σύσταση για διάλειμμα κάθε 2 ώρες δεν τηρείται από το 40% των Ευρωπαίων (59%) ενώ είναι κάτι το οποίο γνωρίζει ένα ποσοστό μεγαλύτερο του 73% από αυτούς (61%). Ανάμεσα σε αυτούς που δεν ακολουθούν αυτήν τη σύσταση, 47% δηλώνουν ότι σταματούν μόνο όταν νιώσουν πολύ κουρασμένοι (42%) και 18% θεωρούν ότι αυτή η σύσταση είναι πολύ αυστηρή και ότι δεν είναι κατάλληλη για αυτούς (11%). 8% εκτιμούν ότι είναι πολύ βιαστικοί για να κάνουν διάλειμμα κάθε 2 ώρες (ομοίως).

## ZOOM

### Ασφάλεια του προσωπικού στον αυτοκινητόδρομο: μεγάλη αδιαφορία που μπορεί να έχει δραματικές συνέπειες

Κάθε εβδομάδα, κατά μέσο όρο, περισσότερα από 2 υπηρεσιακά οχήματα αυτοκινητοδρόμων υφίστανται προσκρούσεις στο δίκτυο. Μία τάση που επιβεβαιώνεται από την αρχή του χρόνου, παρά τη μείωση των μετακινήσεων εξαιτίας του λοκντάουν<sup>2</sup>.

Αυτές οι συγκρούσεις των υπηρεσιακών ημιφορτηγών προκαλούνται συχνά από την επικίνδυνη συμπεριφορά των οδηγών που προκαλούν τα ατυχήματα:

- **το 56% (-5 μονάδες) των Ευρωπαίων οδηγών (55% των Ελλήνων, -8) δεν τηρούν τις αποστάσεις ασφαλείας** - αν και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη διατήρηση της καλής ορατότητας του δρόμου,
- **το 51% (-3, 42%, -7) ξεχνάει να επιβραδύνει πλησιάζοντας ζώνη εργοταξίου.**

Στη Γαλλία, ο κανονισμός του "διαδρόμου ασφαλείας" ενσωματώθηκε στον ΚΟΚ τον Σεπτέμβριο του 2018. Με την επιβολή του κατ' αποκοπή προστίμου των 135 € και την απώλεια πόντων ανάλογα με την παράβαση, στοχεύει στην καλύτερη προστασία του προσωπικού συντήρησης σε οδό, δρόμο ταχείας κυκλοφορίας ή αυτοκινητόδρομο. Πρόκειται για ένα εικονικό στηθαίο που πρέπει οι οδηγοί να σέβονται, προκειμένου να απομακρυνθούν όσο το δυνατόν περισσότερο από το προσωπικό και να του διασφαλίζουν μία περίμετρο ασφαλείας.

Ωστόσο, πάνω από 1 Γάλλος οδηγός στους 4 (28%) δεν γνωρίζει αυτόν τον κανονισμό, ποσοστό ελαφρώς χαμηλότερο (21%) σε όσους έχουν αποκτήσει το δίπλωμά τους τα τελευταία 3 χρόνια. Συνολικά, περίπου 7 οδηγοί στους 10 (69%, -4) παραδέχονται ότι δεν τον τηρούν συστηματικά.

Ερωτηθέντες για τις κυριότερες αιτίες ατυχημάτων στα οποία εμπλέκεται το προσωπικό στον αυτοκινητόδρομο, οι Γάλλοι οδηγοί αναφέρουν πρώτη την υπερβολική ταχύτητα (67%), ενώ ακολουθεί η απροσεξία στο τιμόνι (60%) και στη συνέχεια η μη τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας (53%).

Μόνο το 10% των Γάλλων οδηγών αναφέρει την έλλειψη ορατότητας των οχημάτων. Ποσοστό που δεν εκπλήσσει εφόσον κάθε επέμβαση συνοδεύεται από διατάξεις σήμανσης πολύ ορατές από μακριά (προειδοποιητικοί φάροι, φωτεινά βέλη στην οροφή των ημιφορτηγών...) ...αρκεί η προσοχή του οδηγού να είναι στραμμένη στον δρόμο...

Η υπνηλία στο τιμόνι αναφέρεται τελευταία, μόλις από το 9% των ερωτηθέντων Γάλλων.

Ωστόσο, τα 2 ατυχήματα στα 3<sup>3</sup> όπου εμπλέκεται το προσωπικό ασφαλείας, έχουν ως αιτίες την απροσεξία και την υπνηλία των οδηγών.

### **ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ « FONDATION VINCI AUTOROUTES ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΟΔΗΓΗΣΗ » ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ ΜΕΡΙΚΕΣ ΑΠΛΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΡΟΚΕΙΜΕΝΟΥ ΝΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΟΥΝ ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΤΗΣ ΥΠΝΗΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΡΟΣΕΞΙΑΣ ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ, ΩΣ ΠΡΩΤΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟ, ΚΑΙ ΝΑ ΔΙΑΦΥΛΑΧΘΕΙ Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ:**

- Κοιμηθείτε όλη τη νύχτα της παραμονής της αναχώρησης.
- Αποφύγετε τη βραδινή αναχώρηση (μεταξύ 22:00 και 06:00).
- Κάντε συχνές στάσεις καθ' όλη τη διάρκεια της διαδρομής, τουλάχιστον κάθε δύο ώρες.
- Σταματήστε σε χώρο στάθμευσης μόλις εμφανιστούν τα πρώτα σημάδια κόπωσης και κοιμηθείτε για λίγο.
- Μην διστάζετε να αλλάζετε τακτικά οδηγό.
- Καταργήστε οτιδήποτε μπορεί να σας αποσπάσει την προσοχή κατά την οδήγηση: τηλεφωνικές συνομιλίες, SMS, GPS, βίντεο, εφαρμογές κινητών.
- Τηρείτε τις αποστάσεις ασφαλείας.
- Μειώστε ταχύτητα καθώς πλησιάζετε σε εργοτάξιο ή σε ατύχημα.

<sup>2</sup> Μηνιαία έκθεση ασφάλειας του προσωπικού ASFA Μάρτιος 2021

<sup>3</sup> Έκθεση ασφάλειας του προσωπικού 2019 - ASFA

- Προβλέψτε τις προσπεράσεις σας και ακολουθήστε τον διάδρομο ασφαλείας όσο πλησιάζετε ένα σταματημένο όχημα.

#### **Μεθοδολογία της έρευνας:**

Για τη διεξαγωγή του Βαρομέτρου υπεύθυνης οδήγησης, το Ινστιτούτο Ipsos, από τις 9 έως τις 22 Μαρτίου 2021, 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, Ισπανία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία, Ελλάδα, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Σλοβακία, Σουηδία). Η αντιπροσωπευτικότητα κάθε δείγματος εξασφαλίζεται με τη μέθοδο της ποσόστωσης.

#### **Σχετικά με το Ίδρυμα της εταιρείας VINCI Autoroutes για την υπεύθυνη οδήγηση**

Το Ίδρυμα "Fondation VINCI Autoroutes" για την υπεύθυνη οδήγηση συστάθηκε τον Φεβρουάριο του 2011 και αποτελεί εργαστήριο, παρατηρητήριο και εργαλείο ενημέρωσης αφιερωμένο στην εξέλιξη των οδικών συμπεριφορών.

Το Ίδρυμα, αφού αρχικά ασχολήθηκε με την καταπολέμηση της οδικής ανασφάλειας, έχει στόχο να προωθήσει την υπεύθυνη συμπεριφορά στον δρόμο ("καλώς οδηγείν"), ενώ το 2018 διεύρυνε το πεδίο δράσης του στους τομείς του περιβάλλοντος και της εκπαίδευσης ("καλώς συμπεριφέρεσθαι").

Μεταξύ των δράσεων που υλοποιεί είναι:

- η χρηματοδότηση καινοτόμων επιστημονικών ερευνών σε ορισμένα πεδία επικίνδυνων συμπεριφορών, σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, εκπαίδευσης και ανάγνωσης ως φορέων βελτίωσης της συμπεριφοράς,
- η διοργάνωση εκστρατειών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης,
- η υποστήριξη συλλογικών πρωτοβουλιών και δράσεων πολιτών για την υπεύθυνη οδήγηση.

<http://fondation.vinci-autoroutes.com> και λογαριασμός στο Twitter: @FondationVA, Facebook και LinkedIn

<http://roulons-autrement.com> και λογαριασμός στο Twitter: @RoulonsA