

Επιθετικοί, εξαρτημένοι από το κινητό και με υπερβολική αυτοπεποίθηση οι Έλληνες οδηγοί, σύμφωνα με το Ευρωβαρόμετρο υπεύθυνης οδήγησης

2019/11/29 09:42 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Αύξηση της απροσεξίας, περισσότερες επιθετικές συμπεριφορές και υπερβολική αυτοπεποίθηση απέναντι στον κίνδυνο υπνηλίας στο τιμόνι, είναι μερικά από τα ευρήματα της 6ης έκδοσης του Ευρωβαρόμετρου υπεύθυνης οδήγησης, που παρουσιάστηκαν από το ίδρυμα VINCI Autoroutes.

Σύμφωνα με την έρευνα, αν και γνωρίζουν τους κινδύνους που σχετίζονται με την απροσεξία στο τιμόνι, οι Ευρωπαίοι οδηγοί κινδυνεύουν όλο και περισσότερο εξαιτίας των συνδεδεμένων συσκευών.

Όπως προέκυψε:

-Το 97% των Ευρωπαίων οδηγών θεωρούν επικίνδυνο να στέλνουν ή/και να διαβάζουν SMS στο κινητό ή email ενώ οδηγούν, αλλά ο 1 στους 4 οδηγούς το κάνει παρόλα αυτά. **Στην Ελλάδα, αντίστοιχα το 98% θεωρεί ότι συμπεριφέρεται επικίνδυνα, ωστόσο το 31% επιδεικνύει αυτή τη συμπεριφορά,**

-Σχεδόν 1 στους 2 οδηγούς (+6 μονάδες σε σχέση με το 2017) μιλάει στο τηλέφωνο μέσω συστήματος Bluetooth ενώ οδηγεί, παρόλο που αυτό επηρεάζει την προσοχή ακριβώς όσο και τα υπόλοιπα μέσα τηλεφωνικής επικοινωνίας. **Το 60% των Ελλήνων (+11 μονάδες σε 2 χρόνια),**

-Το 43% (+4) ρυθμίζει το GPS του ενώ οδηγεί. **Το 44% (+9) των Ελλήνων οδηγών,**

Πάνω από 1 στους 10 Ευρωπαίους οδηγούς παραδέχεται ότι υπέστη ή παραλίγο να υποστεί ατύχημα λόγω της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση. Το ίδιο συμβαίνει και με **περίπου 2 στους 10 Έλληνες οδηγούς (17%).**

Επίσης,

-Το 43% των Ευρωπαίων οδηγών πιστεύει ότι οδηγεί καλά, ακόμη και όταν είναι κουρασμένοι (και το 38% των Ελλήνων οδηγών),

-Το 85% (+4 μονάδες σε σχέση με το 2017) κοιμάται πιο αργά ή ξυπνάει πιο νωρίς πριν από κάποια μεγάλη διαδρομή / 90% (+3) των Ελλήνων οδηγών.

-Πάνω από 1 στους 10 Ευρωπαίους οδηγούς παραδέχεται ότι υπέστη ή παραλίγο να υποστεί ατύχημα λόγω νυσταγμού ή ύπνου κατά την οδήγηση / και έως το 13% των Ελλήνων οδηγών.

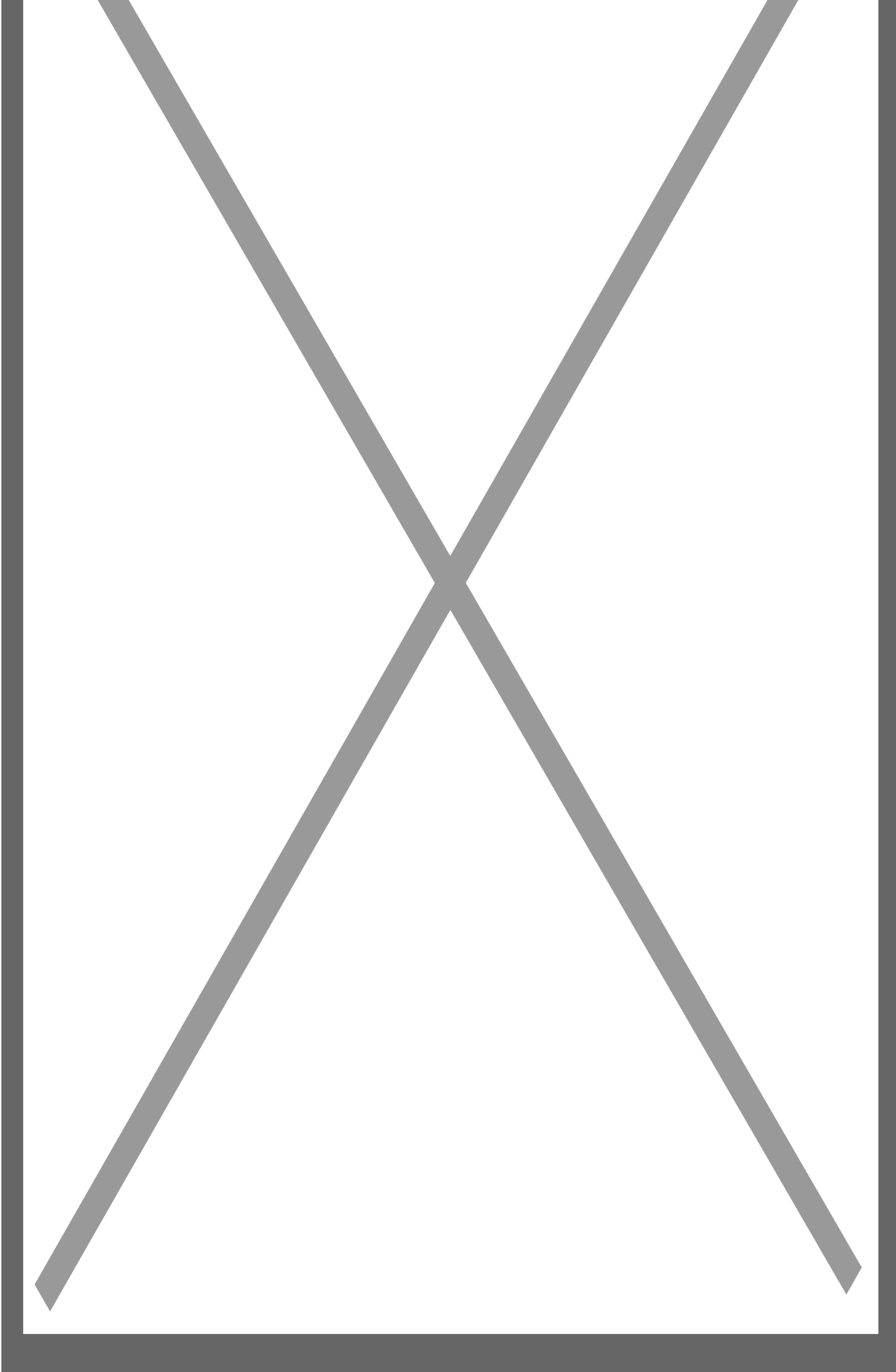
Σύμφωνα με το Ευρωβαρόμετρο, **οι επιθετικές συμπεριφορές αυξάνονται συνεχώς**, καθώς:

-Το 53% (+7 μονάδες σε σχέση με το 2017) των Ευρωπαίων οδηγών παραδέχονται ότι κορνάρουν άσκοπα σε οδηγούς που τους εκνευρίζουν / 63% (+5) των Ελλήνων οδηγών,

-Περίπου 1 στους 5 οδηγούς (+4) δεν διστάζει να κατέβει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με άλλον οδηγό / 22% (+1) των Ελλήνων οδηγών,

-Μόνο το 3% θεωρεί τον εαυτό του επιθετικό στο τιμόνι / 4% στην Ελλάδα.

Το 84% (+4) των Ευρωπαίων οδηγών (και το 87% των Ελλήνων οδηγών) φοβάται την επιθετική συμπεριφορά άλλου οδηγού.



«Είναι πολλοί

οι Ευρωπαίοι οδηγοί που αποδεικνύουν ότι υπάρχει επιθετικότητα, υπερβολική αυτοπεποίθηση ή εφησυχασμός στο τιμόνι και δεν σέβονται τους κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας ή της συνετής οδήγησης.

Παρόλο που η διαπίστωση είναι αναμφίλεκτη, ο αριθμός θυμάτων στον δρόμο είναι μικρότερος στις χώρες εκείνες όπου οι εκδηλώσεις υπεύθυνης οδηγικής συμπεριφοράς είναι περισσότερο διάσπαρτες. Έχει έρθει, λοιπόν, η ώρα ο καθένας από εμάς να δεχτεί να αναθεωρήσει την οδηγική του συμπεριφορά για να είναι ο ίδιος πρωταγωνιστής της δικής του ασφάλειας, αλλά και των υπολοίπων», παρατήρησε η Bernadette Moreau, εκπρόσωπος του Ιδρύματος VINCI Autoroutes.

Οι οδηγοί κινδυνεύουν όλο και περισσότερο εξαιτίας των συνδεδεμένων συσκευών

Οι Ευρωπαίοι θεωρούν ότι η απροσεξία είναι η κύρια αιτία θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων (54% | 57% των Ελλήνων, με μια πτώση 8 μονάδων σε σχέση με το 2017), πριν ακόμη και από την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών (49%, -7 μονάδες σε σχέση με το 2017 | 46% στην Ελλάδα) και η δεύτερη αιτία στον αυτοκινητόδρομο (40%, με συνεχόμενη αύξηση τα τελευταία δύο χρόνια | 31%, +3).

Αυτή η συνείδηση του κινδύνου επιβεβαιώνεται από την αντίληψη για την επικινδυνότητα των παραγόντων απόσπασης της προσοχής κατά την οδήγηση: Ομόφωνα (97% | 98%) πιστεύουν ότι είναι επικίνδυνο να στέλνουν ή/και να διαβάζουν SMS στο κινητό ή email ενώ οδηγούν και να μιλούν στο τηλέφωνο χωρίς hands-free (94% | 95%), ενώ σχεδόν 9 στους 10 (89% | 93%) έχουν την ίδια άποψη για τη ρύθμιση του GPS τους ενώ οδηγούν.

Η χρήση των συνδεδεμένων συσκευών ενώ οδηγούν εξακολουθεί, παρόλα αυτά, να αυξάνεται με ανησυχητικούς ρυθμούς:

-Σχεδόν 1 στους 2 Ευρωπαίους οδηγούς (49%, δηλαδή +6 μονάδες σε σχέση με το 2017) μιλά στο τηλέφωνο μέσω συστήματος Bluetooth ενώ οδηγεί (πρβλ. 60% στην Ελλάδα και στην Ιταλία έναντι 40% στη Μεγάλη Βρετανία). Πρόκειται για μια πρακτική που θεωρείται λιγότερο επικίνδυνη σε σχέση με άλλους παράγοντες απόσπασης της προσοχής κατά την οδήγηση, παρόλο που οι συνέπειές της στις δυνατότητες επικέντρωσης της προσοχής είναι εξίσου αρνητικές,

-Το 43% (+4) παραδέχεται ότι ρυθμίζει το GPS του ενώ οδηγεί (πρβλ. 57% στην Πολωνία έναντι 30% στην Ισπανία | 44% στην Ελλάδα, +9),

-Το 33% (+2) μέσω ασύρματων ή ενσύρματων ακουστικών ενώ οδηγεί (πρβλ. 54% στην Ελλάδα (+5) έναντι 16% στη Γαλλία και τη Μεγάλη Βρετανία),

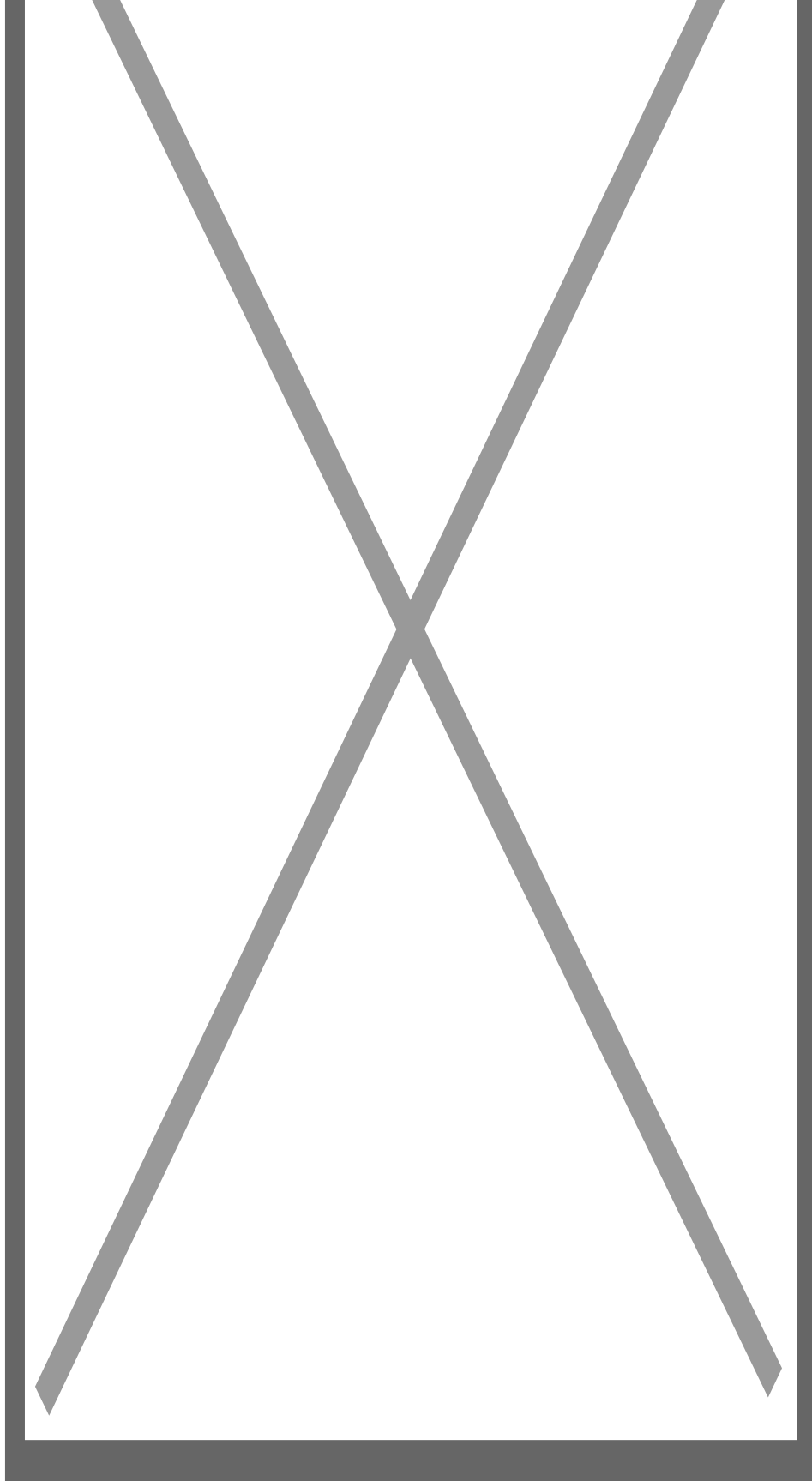
-Σχεδόν 1 στους 4 οδηγούς (αμετάβλητο ποσοστό) στέλνει ή/και διαβάζει SMS στο κινητό ή email ενώ οδηγεί (πρβλ. 33% στην Πολωνία έναντι 14% στην Ισπανία | 31%, +5),

-Το 19% (+3) ενημερώνει τους άλλους οδηγούς για κάποιο συμβάν μέσω μιας εφαρμογής smartphone ή μέσω ενός συστήματος υποβοηθούμενης οδήγησης ενώ οδηγεί (πρβλ. 31% στην Πολωνία έναντι 10% στην Ολλανδία | 25%, +4).

Η μόνη πρακτική που έχει σημειώσει πτώση τα 2 τελευταία χρόνια είναι η χρήση του τηλεφώνου κατά την οδήγηση χωρίς hands-free, που ωστόσο αφορά πάνω από το 1/4 των Ευρωπαίων (27%, -5 μονάδες | το 51% των Ελλήνων οδηγών παραδέχονται ότι συμπεριφέρονται έτσι, -3 μονάδες), παρόλο που η πρακτική αυτή έχει απαγορευθεί και στις 11 χώρες που συμμετείχαν στη μελέτη.

Μεταξύ των πιο προχωρημένων λόγων για να εξηγήσουν τις επικίνδυνες συμπεριφορές στο συγκεκριμένο θέμα, οι Ευρωπαίοι επικαλούνται το συναίσθημα ότι γνωρίζουν τα όριά τους και μέχρι πού μπορούν να πάνε, αλλά και το γεγονός ότι στην πραγματικότητα δεν σκέφτονται ποτέ τον κίνδυνο.

Έτσι, αυτή η απροβλημάτιστη στάση και η υπερβολική αυτοπεποίθηση συνθέτουν ένα επικίνδυνο κοκτέιλ στο τιμόνι. Κατά τα λοιπά, περισσότεροι από 1 στους 10 Ευρωπαίους (11%, αύξηση 4 μονάδων σε έναν χρόνο) **παραδέχεται ότι υπέστη ή παραλίγο να υποστεί ατύχημα λόγω της χρήσης κινητού τηλεφώνου κατά την οδήγηση** (πρβλ. 17% στην Ελλάδα (+7 σε έναν χρόνο) έναντι 7% στη Μεγάλη Βρετανία).



Η σπνηλία

συνηθέστερη αιτία θανατηφόρων ατυχημάτων

Παρόλο που η υπνηλία στο τιμόνι καταλαμβάνει τη 2η θέση μεταξύ των κύριων αιτιών θανατηφόρων ατυχημάτων στον αυτοκινητόδρομο από το 2014, γεγονός που μαρτυρά την πραγματική συνείδηση των Ευρωπαίων επί του θέματος, εφέτος βρίσκεται μόλις στην 4η θέση (20% των κλήσεων και -18 μονάδες σε σχέση με το 2017 | 8% των κλήσεων για τους Έλληνες, -25 μονάδες σε σχέση με το 2017) ακολουθώντας την υπερβολική ταχύτητα (44%, αμετάβλητο ποσοστό | 58%, +1), την απροσεξία (40%, +5 | 31%, +3) ή την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών ουσιών (24%, -2 | 24%, -3).

Σήμερα, σε όλες τις χώρες ανεξαιρέτως, έχουν μειωθεί οι κλήσεις για αυτόν τον λόγο. Παρόλο που οι Έλληνες (8%) και οι Ολλανδοί (9%) είναι αυτοί που υποτιμούν περισσότερο αυτόν τον παράγοντα ατυχημάτων, **η υπνηλία είναι, παρόλα αυτά, η συνηθέστερη αιτία θανατηφόρων ατυχημάτων στον αυτοκινητόδρομο στη Γαλλία** (41%, παρά μια πτώση 12 μονάδων), που αποτελεί εξαίρεση στην Ευρώπη.

Αυτή η μείωση της συνείδησης του κινδύνου της υπνηλίας συνοδεύεται και από ορισμένες κοινώς αποδεκτές αντιλήψεις εκ μέρους των οδηγών για την ικανότητά τους να ανταποκρίνονται στο τιμόνι παρά την κούραση κατά τη διάρκεια της οδήγησης.

Έτσι, το 43% των Ευρωπαίων (έως το 53% στη Πολωνία έναντι του 25% στη Σουηδία | 38% των Ελλήνων) **πιστεύουν λανθασμένα ότι οδηγούν εξίσου καλά ή ακόμη καλύτερα όταν είναι κουρασμένοι** επειδή προσέχουν πολύ περισσότερο ή επειδή ξέρουν τι πρέπει να κάνουν για να αντιμετωπίσουν την κούρασή τους ενώ συνεχίζουν να οδηγούν.

Δεν προκαλεί, συνεπώς, εντύπωση να πούμε ότι 1 στους 4 οδηγούς (27%) είναι πεπεισμένος ότι μπορεί να οδηγήσει ενώ είναι κουρασμένος (πρβλ. 46% στην Πολωνία έναντι 16% στη Γερμανία | 26% των Ελλήνων οδηγών).

Ωστόσο, **πάνω από 1 στους 10 Ευρωπαίους οδηγούς (12%) παραδέχεται ότι υπέστη ή παραλίγο να υποστεί ατύχημα λόγω νυσταγμού ή ύπνου κατά την οδήγηση**, οι Έλληνες (13%) και οι Ιταλοί (14%) είναι οι περισσότεροι.

Εξάλλου, **πάνω από 1 στους 2 Ευρωπαίους οδηγούς (53%) έχει ήδη βιώσει ένα επεισόδιο υπνηλίας κατά την οδήγηση:**

-Το 26% (+1 μονάδα σε σχέση με το 2017) έχει την εντύπωση ότι έχει αποκοιμηθεί για ελάχιστα δευτερόλεπτα στο τιμόνι (πρβλ. 37% στη Γαλλία έναντι 17% στη Μεγάλη Βρετανία | 26% στην Ελλάδα, +1),

-Το 16% (+2 μονάδες) έχει εισέλθει στις λωρίδες έκτακτης ανάγκης ή έχουν ανέβει

στο κράσπεδο εξαιτίας μιας στιγμής απροσεξίας ή υπνηλίας (πρβλ. 28% στη Γαλλία έναντι 10% στην Ολλανδία | 11%, +2).

Γενικότερα, πάνω από 1 στους 2 Ευρωπαίους οδηγούς (55% | 51% στην Ελλάδα) παραδέχονται ότι έχουν πιάσει τον εαυτό τους να **αντιμετωπίζει προβλήματα έλλειψης προσοχής ή ευερεθιστότητας ενώ οδηγούν, λόγω έλλειψης καλής ποιότητας ύπνου.**

Οι καταστάσεις αυτές όλο και λιγότερο προκαλούν έκπληξη, καθώς 1 στους 3 Ευρωπαίους (34%, -2 μονάδες) παραδέχονται ότι ακόμη οδηγούν όταν αισθάνονται κουρασμένοι, μια συμπεριφορά που, παρόλα αυτά, είναι αναμφισβήτητα επικίνδυνη και δυστυχώς πολύ καλά εδραιωμένη στις συνήθειες των Ελλήνων (48%, -7 μονάδες) έναντι 23% για τους Ολλανδούς (αμετάβλητο ποσοστό).

Οι μεγάλες διαδρομές δεν εξαιρούνται από αυτούς του κινδύνους, καθώς ο χρόνος οδήγησης πριν από στάση, 3 ώρες και 19 λεπτά, δεν σταματά να αυξάνεται (+5 λεπτά). Στην Ελλάδα, ο χρόνος αυτός είναι 3 ώρες και 38 λεπτά, σημειώνοντας αύξηση κατά 21 λεπτά σε σχέση με το 2017. Οι Γάλλοι είναι αυτοί που τηρούν περισσότερο τη σύσταση για στάση κάθε 2 ώρες, ενώ ο μέσος χρόνος οδήγησής τους πριν από στάση είναι 2 ώρες και 49 λεπτά, ενώ οι Πολωνοί δηλώνουν ότι οδηγούν 4 ώρες και 23 λεπτά πριν κάνουν στάση.

Πριν την αναχώρηση, ακόμη και αν το 76% των Ευρωπαίων (-1) αναβάλουν την αναχώρησή τους όταν είναι κουρασμένοι, **εξακολουθούν να υπάρχουν κακά αντανakλαστικά που μπορεί να επιτείνουν ακόμη περισσότερο την ανάγκη ύπνου** (πρβλ. 87% των Ελλήνων οδηγών αφορά αυτή η διαπίστωση έναντι 52% στην Ολλανδία).

Έτσι:

-Το 85% των Ευρωπαίων (+4 μονάδες σε σχέση με το 2017) κοιμούνται πιο αργά ή ξυπνούν πιο νωρίς (πρβλ. 93% στην Πολωνία έναντι 85% στην Ιταλία | 90% των Ελλήνων, +3),

-Το 79% (+3) τελειώνει τις προετοιμασίες για την αναχώρηση αργά το απόγευμα της προηγούμενης της αναχώρησης (πρβλ. 91% στην Ελλάδα (+3) έναντι 67% στην Ολλανδία),

-Το 67% (+1) ταξιδεύει τη νύχτα (πρβλ. 79% στην Πολωνία έναντι 52% στην Ολλανδία | 72%, +5).

Κατά τη διάρκεια της διαδρομής, η συμμόρφωση με τις ορθές πρακτικές που βοηθούν στη διατήρηση ενός καλού επιπέδου εγρήγορσης δεν γενικεύεται εύκολα, ενώ σημειώνεται και μείωση σε σχέση με το 2017:

-Το 70% (-3) αλλάζει οδηγό κατά τη διάρκεια της διαδρομής (πρβλ. 80% στη Σουηδία έναντι 60% στη Μεγάλη Βρετανία, 72% στην Ελλάδα, -2),

-Το 56% (-4) σταματά κατά τη διάρκεια της διαδρομής για να κοιμηθεί για λίγη ώρα (πρβλ. 81% στο Βέλγιο έναντι μόλις 42% στην Ελλάδα).

«Παρόλο που αισθάνονται κόπωση, οι οδηγοί λανθασμένα πιστεύουν ότι μπορούν να συνεχίσουν τη διαδρομή τους “προσέχοντας”. Ωστόσο, δεν μπορούμε να νικήσουμε ένα επεισόδιο υπνηλίας, που είναι η κύρια αιτία θανατηφόρων ατυχημάτων στον αυτοκινητόδρομο. Τα μόνα αποτελεσματικά μέτρα εξακολουθούν να είναι η στάση κάθε 2 ώρες ή μόλις εμφανιστούν οι πρώτες ενδείξεις ύπνου και ένας σύντομος ύπνος», κατά την κα. Moreau.

Αυξάνεται συνεχώς η επιθετική συμπεριφορά

Πραγματική μάστιγα στους ευρωπαϊκούς δρόμους και παρά τις σημαντικές διαφορές ανά χώρα, τα περιστατικά επιθετικής συμπεριφοράς αυξάνονται και χαρακτηρίζονται έντονα από τον φόβο επιθετικής συμπεριφοράς κάποιου άλλου οδηγού (84%, +4 μονάδες σε σχέση με το 2017).

Αυτό το συναίσθημα είναι ιδιαίτερα έντονο στη νότια Ευρώπη, με ποσοστό 89% για τους Ισπανούς, 88% για τους Ιταλούς και 87% για τους Έλληνες και τους Γάλλους).

Μεταξύ των επιθετικών συμπεριφορών που έχουν καταγραφεί:

- Το 56% (+2) των Ευρωπαίων οδηγών εξυβρίζουν άλλον οδηγό (η συμπεριφορά αυτή αφορά το 71% των Ελλήνων έναντι ποσοστού 32% για τους Σουηδούς),
- Το 53% (+7) παραδέχεται ότι κορνάρει άσκοπα σε οδηγούς που το εκνευρίζουν (πρβλ. 66% των Ισπανών έναντι 33% των Γερμανών | 63%, +5),
- Το 36% (+5) κάνει προσπέραση από δεξιά στον αυτοκινητόδρομο (πρβλ. 49% των Ολλανδών έναντι 20% των Σλοβάκων | 39%, +1),
- Το 34% (+3) κολλά στα οχήματα των οδηγών που το εκνευρίζουν (πρβλ. 51% των Ελλήνων έναντι 23% των Σλοβάκων),
- Το 19% (+4) δεν διστάζει να κατέβει από το όχημά του για να διαπληκτιστεί με άλλον οδηγό (πρβλ. 36% των Πολωνών έναντι 10% των Ολλανδών και των Βρετανών | 22%, +1).

Παράβαση του ΚΟΚ και οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ουσιών

Πέραν των επικίνδυνων συμπεριφορών που έχουν να κάνουν με την απροσεξία, οι

παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα συχνές και η βελτίωση σε αυτόν τον τομέα είναι μικρή:

- Το 89% των Ευρωπαίων οδηγών (αμετάβλητο ποσοστό σε σχέση με το 2017) παραδέχονται ότι υπερβαίνουν τα όρια ταχύτητας, παρόλο που το θεωρούν μία από τις κύριες αιτίες θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως στον αυτοκινητόδρομο (πρβλ. 92% σε Σουηδία, Πολωνία και Γαλλία έναντι 84% στην Ισπανία | 9 στους 10 Έλληνες, μείωση σε σχέση με το 2017),
- Το 64% (+1) παραδέχεται ότι δεν τηρεί τις αποστάσεις ασφαλείας (πρβλ. 79% στη Σουηδία έναντι 55% στη Μεγάλη Βρετανία | 62%, αμετάβλητο ποσοστό),
- Το 55% (αμετάβλητο ποσοστό) ξεχνά να ανάψει φλας για να κάνει προσπέραση ή να αλλάξει κατεύθυνση (πρβλ. 61% στη Γαλλία έναντι 51% στην Πολωνία | 52%, +1), παρόλο που είναι το μοναδικό μέσο επικοινωνίας μεταξύ των οδηγών,
- Το 55% (+1) οδηγεί στη μεσαία λωρίδα ενώ η δεξιά λωρίδα του αυτοκινητόδρομου είναι ελεύθερη (πρβλ. 76% στην Ελλάδα έναντι 41% στη Σλοβακία, -2),
- Το 54% (+1) ξεχνά να επιβραδύνει όταν πλησιάζει σε εργοτάξιο, παρά τον κίνδυνο που μπορεί να συνεπάγεται αυτή η συμπεριφορά για το προσωπικό που βρίσκεται εκεί (πρβλ. 69% στο Βέλγιο έναντι 44% στη Σουηδία | 50%, +4),
- Το 20% (-1) παραδέχεται ότι έχει πιάσει τον εαυτό του να οδηγεί έχοντας ξεχάσει να βάλει ζώνη (το ρεκόρ σε ευρωπαϊκό επίπεδο κατέχει η Ελλάδα με 45% έναντι 8% της Γαλλίας),
- Το 11% (αμετάβλητο ποσοστό) κινείται στις λωρίδες έκτακτης ανάγκης του αυτοκινητόδρομου, παρόλο που προορίζονται αποκλειστικά για στάση έκτακτης ανάγκης ή για κυκλοφορία οχημάτων σε περιπτώσεις έκτακτων περιστατικών (πρβλ. 27% στην Ελλάδα έναντι 3% στη Γαλλία).

Σε αυτές τις περιπτώσεις κινδύνου έρχεται να προστεθεί και η οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, ναρκωτικών ουσιών ή φαρμάκων, και ακόμη συχνότερα, σε συνδυασμό με ένα εσφαλμένο αίσθημα ελέγχου της κατάστασης:

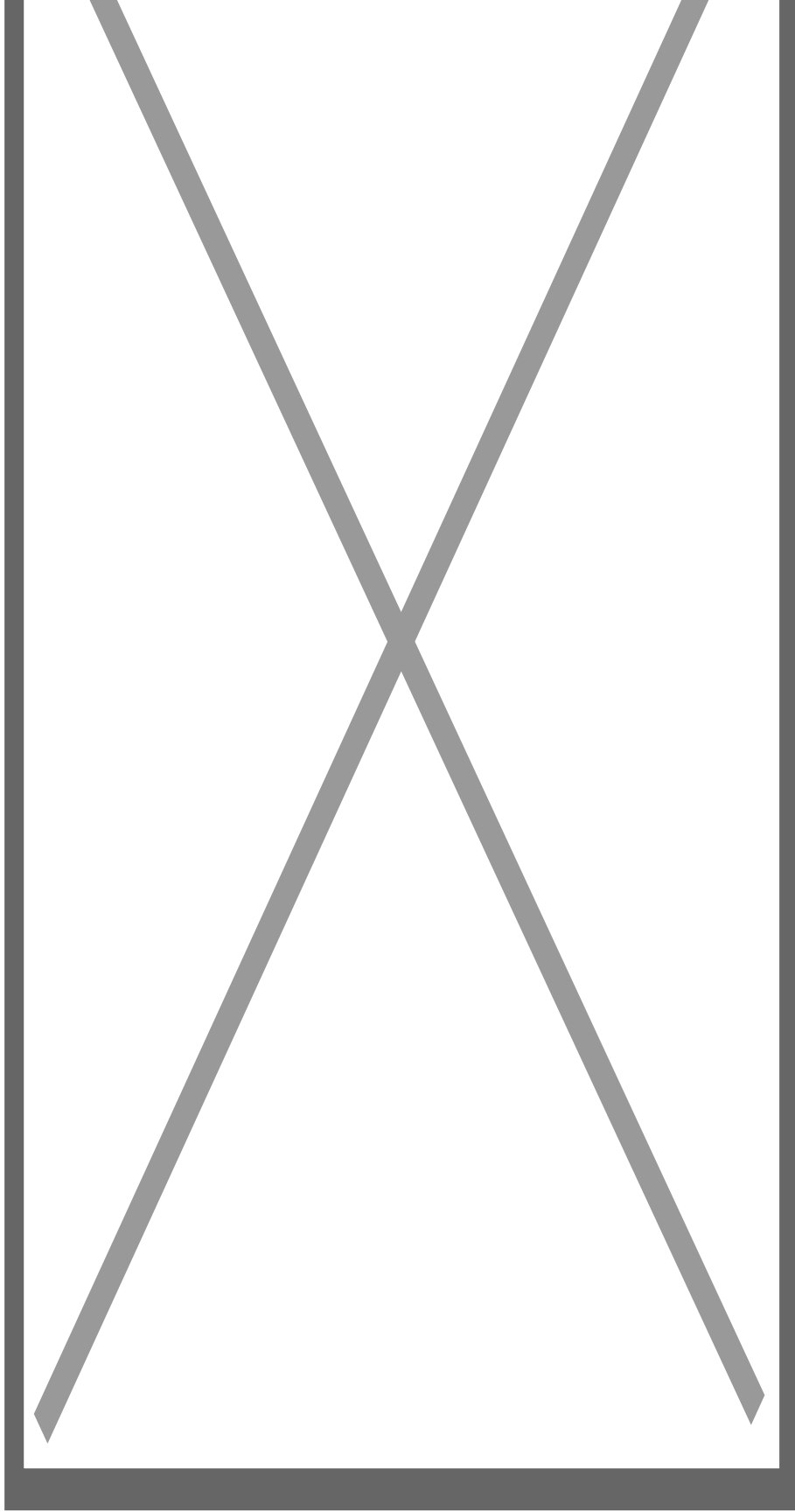
- Το **10%** (-1 μονάδα σε σχέση με το 2017) των Ευρωπαίων οδηγών παραδέχονται ότι έχουν πιάσει τον εαυτό τους **να οδηγεί έχοντας καταναλώσει περισσότερο αλκοόλ από το επιτρεπόμενο** και 6% (+2) παρόλο που αισθάνονταν τις συνέπειες του αλκοόλ στην κατάσταση ή στην αντίληψή τους. **Τα πιο ανησυχητικά ποσοστά σημειώνονται στην Ελλάδα (το 24% οδηγεί έχοντας καταναλώσει αλκοόλ περισσότερο αλκοόλ από το επιτρεπόμενο και το 13% αισθανόμενο τις συνέπειές του)**, ενώ πολύ διαφορετική είναι η κατάσταση στην Πολωνία και τη Σλοβακία (3% και 2% αντίστοιχα, -1). Μια αμελής συμπεριφορά με άμεσα αποτελέσματα, καθώς **το 9% των Ευρωπαίων οδηγών παραδέχονται ότι υπέστησαν ή παραλίγο να υποστούν ατύχημα λόγω υπερβολικής κατανάλωσης αλκοόλ**

(πρβλ. 13% στην Ελλάδα έναντι 5% στην Ολλανδία),

- Το **8%** (αμετάβλητο ποσοστό) παραδέχεται ότι έχει πιάσει τον εαυτό του **να οδηγεί έχοντας καταναλώσει φάρμακα που μπορεί να επηρεάσουν την προσοχή του** (πρβλ. 11% σε Βέλγιο, Γαλλία και Ισπανία έναντι 5% στην Ολλανδία| 7%, +2),
- Το **3%** (+1) παραδέχεται **ότι οδηγεί έχοντας καταναλώσει κάνναβη ή ναρκωτικά** (πρβλ. 4% στην Ελλάδα και στην Ισπανία έναντι 1% στη Γαλλία).

Στην ερώτηση γιατί διέπραξαν ορισμένες παραβάσεις του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, η πλειοψηφία των Ευρωπαίων απαντά ότι καταρχάς **δεν σκέφτεται τον κίνδυνο τη στιγμή που τελεί την επικίνδυνη πράξη:**

- 46% των οδηγών που οδηγούν στη μεσαία λωρίδα ενώ η δεξιά λωρίδα του αυτοκινητόδρομου είναι ελεύθερη,
- 46% που ξεχνά να επιβραδύνει όταν πλησιάζει σε εργοτάξιο,
- 53% που ξεχνά να ανάψει φλας για να κάνει προσπέραση ή να αλλάξει κατεύθυνση.



Πάντα οι άλλοι βιώνουν

τον κίνδυνο

Ακόμη και αν οι Ευρωπαίοι παραδέχονται ότι τελούν πολλές επικίνδυνες πράξεις όταν οδηγούν, η γενικευμένη αυτοαξιολόγηση της οδήγησης υπερισχύει πάντα.

Το 97% των Ευρωπαίων (και το 96% των Ελλήνων) χρησιμοποιούν τουλάχιστον ένα θετικό επίθετο για να περιγράψουν τον εαυτό τους. Λένε ότι είναι πάνω από όλα προσεκτικοί (74% | 78% των Ελλήνων), ήρεμοι (57% | 49%) και ευγενικοί (28% | 26%).

Αντίθετα, πολύ λίγοι θεωρούν ότι είναι αγχωμένοι (10% των Ευρωπαίων και των Ελλήνων) και σχεδόν ποτέ επιθετικοί (3% | 4%), ανεύθυνοι (1%) ή επικίνδυνοι (1% | κανένας Έλληνας οδηγός δεν θεωρεί τον εαυτό του επικίνδυνο).

Ωστόσο, όταν κρίνουν τη συμπεριφορά των άλλων, οι Ευρωπαίοι οδηγοί αποδεικνύονται ξεκάθαρα λιγότερο επιεικείς.

Το 82% χρησιμοποιεί τουλάχιστον ένα αρνητικό επίθετο για να χαρακτηρίσει τον τρόπο οδήγησής τους (95% των Ελλήνων) και τους κρίνει ανεύθυνους (46% | 58%), αγχωμένους (36% | 30%), επιθετικούς (30% | 32%) και επικίνδυνους (28%).

Οι Έλληνες είναι αυτοί που κατά το μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με όλους τους άλλους θεωρούν τους συμπατριώτες τους επικίνδυνους στον δρόμο (50%, έναντι μόλις 11% των Σουηδών).

Εξάλλου, αφού υιοθετήσουν ορισμένες επικίνδυνες ή επιθετικές συμπεριφορές, **ένας αριθμός Ευρωπαίων οδηγών δεν διστάζει να αποποιείται των ευθυνών του** θεωρώντας ότι οι άλλοι τους ανάγκασαν να επιδείξουν τη συγκεκριμένη συμπεριφορά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το άσκοπο κορνάρισμα σε οδηγούς που τους εκνευρίζουν (45% | 58% των Ελλήνων οδηγών παραδέχεται ότι επιδεικνύει τέτοια συμπεριφορά έναντι 34% στην Ολλανδία) και η προσπέραση από δεξιά (41% έναντι 60% στη Γαλλία και 27% στη Σουηδία | 28% στην Ελλάδα).