

ΕΡΕΥΝΑ IPSOS ΓΙΑ ΤΟ ΙΔΡΥΜΑ VINCI AUTOROUTES

Κοινή χρήση του οδικού δικτύου Άγνοια, ασυνειδησία ή υπεροχή...

Η οδηγική μας συμπεριφορά αποτελεί αιτία πολλαπλών κινδύνων, τόσο για τους άλλους όσο και για εμάς τους ίδιους

Βασικά συμπεράσματα για την Ευρώπη:

- Το **24%** των οδηγών αυτοκινήτων και το **64%** των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων καταπατούν τις ζώνες ποδηλάτων
- Το **37%** των ποδηλατών παραδέχονται ότι περνούν με κόκκινο ακόμη και όταν δεν υπάρχει πινακίδα παραχώρησης προτεραιότητας.
- Το **78%** των πεζών διασχίζει τον δρόμο εκτός διάβασης, παρόλο που υπάρχει μία σε απόσταση λιγότερη των **50** μέτρων.
- Το **92%** των χρηστών του οδικού δικτύου εξακολουθεί να φοβάται την επικίνδυνη συμπεριφορά των άλλων.
- Το **78%** των οδηγών «πολυ-χρηστών¹» δηλώνουν ότι είναι πιο προσεκτικοί με τους άλλους στον δρόμο

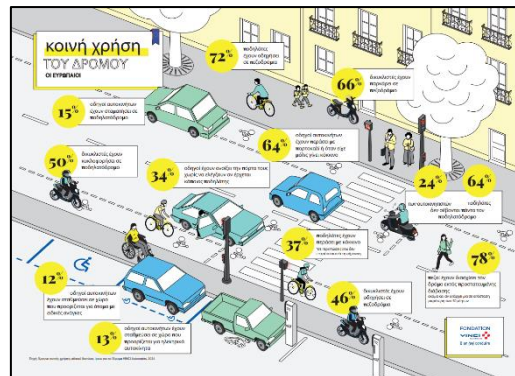
Βασικά συμπεράσματα για την Ελλάδα:

- Το **70%** των Ελλήνων περπατά τακτικά, ενώ μόνο το **10%** χρησιμοποιεί ποδήλατο.
- Το **92%** των πολιτών ανησυχεί για επικίνδυνη οδήγηση, με το **97%** των οδηγών δικύκλων και το **93%** των ποδηλατών να εκφράζουν φόβο για την επικίνδυνη συμπεριφορά των άλλων.
- Το **91%** των πεζών φοβάται ότι οι οδηγοί δεν σταματούν στις διαβάσεις, ενώ το **88%** έχει αντιμετωπίσει ενοχλητική συμπεριφορά από ποδηλάτες και πατίνια.
- Το **67%** των οδηγών αυτοκινήτων περνάει με κόκκινο φανάρι, ενώ το **72%** των δικύκλων κινούνται ή παρκάρουν σε πεζοδρόμια. Το **49%** των οδηγών διπλοπαρκάρει τακτικά, το **35%** χρησιμοποιεί τις λωρίδες των λεωφορείων, και το **11%** παρκάρει σε θέσεις για ΑμεΑ.
- Το **81%** των οδηγών και **66%** των πεζών κάνουν χρήση κινητού ενώ κινούνται.
- Το **87%** των οδηγών «πολυ-χρηστών» δηλώνουν ότι είναι πιο προσεκτικοί με τους άλλους στον δρόμο.

Το Ίδρυμα VINCI Autoroutes δημοσιεύει τα αποτελέσματα της 4ης έκδοσης της έρευνας για την «Κοινή χρήση του οδικού δικτύου στην Ευρώπη». Κατ' επέκταση του Βαρόμετρου υπεύθυνης οδήγησης, η έρευνα αυτή, που διεξήχθη από την Ipsos, εξετάζει συγκεκριμένα τη συμπεριφορά των Ευρωπαίων που καλούνται να αντιμετωπίσουν, στο οδικό δίκτυο, τη συνύπαρξη διαφορετικών τρόπων μετακίνησης. Πόσο προσέχουν τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου οι οδηγοί αυτοκινήτων, οι οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων, οι ποδηλάτες ή οι πεζοί; Σε ποιο βαθμό σέβονται τους κανόνες κοινής χρήσης του οδικού δικτύου; Επηρεάζεται η συμπεριφορά τους από τα διαφορετικά μέσα μετακίνησης που χρησιμοποιούν; Οι απαντήσεις **12.413** Ευρωπαίων καταδεικνύουν την ανάγκη ευαισθητοποίησης όλων των χρηστών του οδικού δικτύου ως προς την ανάγκη σεβασμού των υπολοίπων και των

¹Οδηγοί που μετακινούνται επίσης με μηχανοκίνητο δίκυκλο, ποδήλατο, όχημα προσωπικής μεταφοράς (EDPM)

Τα αποτελέσματα της έρευνας σχετικά με την Ελλάδα αναδεικνύουν σοβαρά προβλήματα στην οδηγική συμπεριφορά και την ασφάλεια. Παρά το γεγονός ότι το 70% των Ελλήνων περπατά τακτικά, η χρήση ποδηλάτου παραμένει εξαιρετικά χαμηλή στο 10%, γεγονός που ενδέχεται να επηρεάζει τη συνύπαρξη των διαφόρων χρηστών του οδικού δικτύου. Σχεδόν το 92% των Ελλήνων εκφράζουν ανησυχία για την επικίνδυνη συμπεριφορά των άλλων, με συχνές παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, όπως η μη χρήση των διαβάσεων από πεζούς και η χρήση κινητού από το 81% των οδηγών. Ειδικότερα, το 26% των οδηγών αυτοκινήτων παραβιάζουν τις λωρίδες ποδηλάτων, θέτοντας σε κίνδυνο τους ποδηλάτες και άλλους ευάλωτους χρήστες του δρόμου, κάτι που επιδεινώνει την αίσθηση ανασφάλειας και δημιουργεί ανάγκη για αυστηρότερη τήρηση των κανόνων και καλύτερη εκπαίδευση της κοινής γνώμης.



Βασικά συμπεράσματα για την Ελλάδα

Η έρευνα για την οδική συμπεριφορά στην Ελλάδα καταδεικνύει σοβαρά ζητήματα σεβασμού και ασφάλειας στο οδικό δίκτυο. Παρά το ότι το 70% των πολιτών περπατά τακτικά, η χρήση ποδηλάτου παραμένει χαμηλή στο 10%. Η οδική συμπεριφορά στην Ελλάδα προκαλεί έντονη ανησυχία, με υψηλά ποσοστά φόβου και ανασφάλειας μεταξύ όλων των χρηστών του δρόμου. Το 92% των πολιτών ανησυχούν για την επικίνδυνη οδήγηση των άλλων, με το ποσοστό να φτάνει στο 97% για τους οδηγούς μηχανοκίνητων δικύκλων και στο 93% για τους ποδηλάτες. Οι πεζοί, επίσης, αισθάνονται ανασφαλείς, καθώς το 91% φοβάται ότι οι οδηγοί δεν θα σταματήσουν στις διαβάσεις και το 88% έχει βιώσει ενοχλητικές ή επικίνδυνες συμπεριφορές από ποδηλάτες ή χρήστες πατινιών.

Η επιθετική οδήγηση είναι άλλο ένα σοβαρό ζήτημα, με το 94% των οδηγών δικύκλων και το 87% των οδηγών αυτοκινήτων να βιώνουν φόβο λόγω της επιθετικότητας των άλλων. Οι παραβιάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας είναι εκτεταμένες, με το 67% των οδηγών αυτοκινήτων να δηλώνει ότι περνάει με κόκκινο φανάρι, και υψηλά ποσοστά οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων και ποδηλάτων να κινούνται ή να παρκάρουν σε πεζοδρόμια, περιορίζοντας τον χώρο των πεζών. Επιπλέον, το φαινόμενο του διπλοπαρκαρίσματος (49%), της κατάληψης λεωφορειολωρίδων (35%) και των θέσεων για άτομα με αναπηρία (11%) αυξάνει τους κινδύνους.

Η χρήση κινητού εν κινήσει είναι επίσης ανησυχητικά διαδεδομένη: το 81% των οδηγών και το 66% των πεζών χρησιμοποιούν το κινητό τους ενώ κινούνται, κάτι που αποσπά την προσοχή τους και αυξάνει τον

κίνδυνο ατυχημάτων. Παρά τις παραβάσεις, σχεδόν οι μισοί οδηγοί (49%) δηλώνουν ότι χρησιμοποιούν τουλάχιστον ένα ακόμη μέσο μετακίνησης, όπως μηχανοκίνητο δίκυκλο, ποδήλατο ή πατίνι, και το 87% εξ αυτών υποστηρίζει ότι επιδεικνύει αυξημένη προσοχή προς τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.

Τακτικές μετακίνησης και ανησυχία για την επικίνδυνη συμπεριφορά:

Στην Ευρώπη, η τακτική χρήση των ενεργών τρόπων μετακίνησης παραμένει σταθερή σε σύγκριση με το 2023.

Το αυτοκίνητο είναι το νούμερο ένα μέσο μετακίνησης στην Ευρώπη. Για τις καθημερινές μετακινήσεις τους, οι Ευρωπαίοι επιλέγουν επίσης πρόθυμα ενεργητικούς τρόπους. **Το 66% (σταθερό ποσοστό σε σχέση με το 2023) μετακινούνται τακτικά με τα πόδια και 21% (-1 μονάδα σε σχέση με το 2023) χρησιμοποιεί τακτικά ποδήλατο. Το 6% χρησιμοποιεί τακτικά μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 3 % πατίνι ή hoverboard.**

Όσον αφορά το περπάτημα, στην πρώτη θέση έρχονται οι Ισπανοί (**77%**) και στην τελευταία οι Βέλγοι (**53%**). Οι Γάλλοι βρίσκονται στην προτελευταία θέση (**57%**).

Ελαφρώς περισσότεροι άνδρες παρά γυναίκες κάνουν τακτικά ποδήλατο (**23% έναντι 19%**) όπως κατά την περιστασιακή χρήση (**39% έναντι 36%**).

Δεν προξενεί έκπληξη ότι οι πιο τακτικοί χρήστες του ποδηλάτου είναι οι Ολλανδοί (**58%**), με απόσταση μπροστά από τους Βέλγους (**26%**), τους Γερμανούς, τους Πολωνούς και τους Σουηδούς (**24%**). Οι Γάλλοι τοποθετούνται στην **9η** θέση (από **11** ευρωπαϊκές χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα), λίγο πιο μπροστά από τους **Ελληνες (10%)**, τους Βρετανούς και τους Ισπανούς (**7%**).

Η ευρεία πλειονότητα των χρηστών του οδικού δικτύου αναφέρει πως στους δρόμους επικρατεί μια ιδιαίτερα τεταμένη ατμόσφαιρα.

Η ποικιλία των τρόπων μετακίνησης (αυτοκίνητο, μηχανοκίνητο δίκυκλο, ποδήλατο, μηχανοκίνητη συσκευή προσωπικής μεταφοράς, περπάτημα) και η συνεχής τους εξέλιξη σε έναν περιορισμένο δημόσιο χώρο, καθιστά τη συμβίωση μεταξύ των διαφορετικών χρηστών περίπλοκη και συχνά αντικρουόμενη.

Όποιος κι αν είναι ο τρόπος μετακίνησης, η συνύπαρξη με τους άλλους χρήστες είναι πηγή άγχους και εντάσεων. Η πλειοψηφία από αυτούς (**92%**) φοβούνται την επικίνδυνη συμπεριφορά των άλλων. Αυτό ισχύει για:

- **89%** των ποδηλατών,
- **91%** των οδηγών αυτοκινήτων,
- **87%** των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων.

Οι πεζοί επηρεάζονται επίσης σε μεγάλο βαθμό από τους κινδύνους που αναλαμβάνουν άλλοι χρήστες του οδικού δικτύου. Έτσι, το **89%** των πεζών φοβάται ότι ένας οδηγός αυτοκινήτου δεν θα σταματήσει να τους αφήσει να περάσουν, ενώ βρίσκονται σε προστατευμένη διάβαση και το **63%** δηλώνει ότι τους έχει «σκουντήξει» στο πεζοδρόμιο κάποιος χρήστης ποδηλάτου, πατινιού ή hoverboard.

Ο φόβος απέναντι στην επιθετικότητα των οδηγών αυτοκινήτων είναι επίσης πολύ διαδεδομένος: Το βιώνουν **81%** των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων, **83%** των οδηγών αυτοκινήτων και **80%** των ποδηλατών. Το αίσθημα ασφάλειας πάνω στο ποδήλατο, το οποίο αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της ποδηλασίας, διαφέρει σημαντικά από χώρα σε χώρα. Στην Ευρώπη, ενώ κατά μέσο όρο το **80%** των ποδηλατών αισθάνονται ασφαλείς όταν μετακινούνται με ποδήλατο, αυτή η αναλογία κυμαίνεται από το **93%** για τους Ολλανδούς στο **59%** για τους Γάλλους (δηλαδή **34** πόντους διαφορά!). Οι τελευταίοι, μάλιστα, αισθάνονται λιγότερο ασφαλείς από όλους τους πολίτες των **11** χωρών που συμμετείχαν στην έρευνα.

«Αν και **πολλοί** Ευρωπαίοι φοβούνται την **επικίνδυνη** συμπεριφορά άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, συχνά συνεισφέρουν και οι ίδιοι στη δημιουργία αυτής της τεταμένης ατμόσφαιρας. Είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι η χρήση του οδικού δικτύου και του δημόσιου χώρου γενικότερα **αποτελεί** ευθύνη όλων μας. Ο σεβασμός των κανόνων οδικής κυκλοφορίας, η κατανόηση των **συνεπειών** των **πράξεών** μας για τους άλλους και για τον εαυτό μας, καθώς και η αυτοσυγκράτηση **από** **παρορμητικές** και **ατομικιστικές** συμπεριφορές, είναι ουσιαστικοί **τρόποι** για να εξασφαλίσουμε την ασφάλεια όλων των χρηστών του οδικού δικτύου, ιδίως των **πο** ευάλωτων».

Bernadette Moreau,

Διευθύνουσα σύμβουλος του Ιδρύματος **VINCI Autoroutes**

«Τα ευρήματα της Έρευνας **αποκαλύπτουν** ανησυχητικές οδηγικές συμπεριφορές, **που** **διαπιστώνουμε** και στους δικούς μας αυτοκινητόδρομους. Υψηλά **ποσοστά** **επιθετικότητας**, **άγνοιας** και η **απουσία** αυτοκριτικής δείχνουν **πόσο** συχνά **παραβιάζουμε** βασικούς κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Είναι η κατάλληλη στιγμή να αναρωτηθούμε αν **μπορούμε** να δείξουμε **περισσότερο** σεβασμό στους άλλους, **αντί** να ενδώσουμε στον **παρορμητισμό** και την **ατομικιστική** συμπεριφορά. Αν **αλλάξουμε** συνήθειες στο τιμόνι, θα βελτιώσουμε όχι μόνο την ασφάλεια στους δρόμους, αλλά και την **ποιότητα** της κοινωνικής μας **συνύπαρξης**. Αυτή η αλλαγή δεν είναι μόνο εφικτή, είναι **απαραίτητη**».

Παναγιώτης Παπανικόλας

Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, Ολυμπία Οδός Α.Ε.

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

«Τα **αποτελέσματα** της έρευνας του Ιδρύματος **VINCI Autoroutes** **αποκαλύπτουν** ανησυχητικές τάσεις στην οδική συμπεριφορά στην Ελλάδα και καταδεικνύουν με σαφήνεια τις **προκλήσεις** **που** **αντιμετωπίζουμε** όσον αφορά στην Οδική Ασφάλεια. Σε ένα μη **υποστηρικτικό** **περιβάλλον**, με **αδιαφορία** στους κανόνες του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και **έλλειψη** σεβασμού στους άλλους χρήστες του δρόμου, είναι **επιτακτική** η ανάγκη να εντείνουμε τις **προσπάθειές** μας για την ευαισθητοποίηση, ενημέρωση και την **εκπαίδευση** των οδηγών, των **πεζών** και των **ποδηλατών**.

Ως Ινστιτούτο, δεν μένουμε αμέτοχοι. Πρόσφατα, **υλοποιήσαμε** **παρεμβάσεις** στο κέντρο της Αθήνας ενισχύοντας την ορατότητα και την ασφάλεια των **πο** ευάλωτων χρηστών του δρόμου, ενώ **συνεχίζουμε** με **συνέπεια** δράσεις και **συνεργασίες**, **που** **συμβάλλουν** στη δημιουργία μιας κουλτούρας Οδικής Ασφάλειας, **όπου** ο σεβασμός και η **υπευθυνότητα** μεταξύ των χρηστών του δρόμου **βρίσκεται** στο **επίκεντρο**».

Βασιλική Δανέλλη - Μυλωνά

Πρόεδρος Δ.Σ. του Ινστιτούτου Οδικής Ασφάλειας (Ι.Ο.ΑΣ.) «Πάνος Μυλωνάς»

Άγνοια του κώδικα οδικής κυκλοφορίας ή εσκεμμένη πρόθεση παραβίασής του;

Ορισμένοι κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, οι οποίοι αποσκοπούν στην ισορροπημένη κοινή χρήση του οδικού δικτύου, δεν είναι γνωστοί σε όλους τους χρήστες και μπορούν να δημιουργήσουν εντάσεις όταν δεν γίνονται κατανοητοί και δεν εφαρμόζονται από όλους τους χρήστες.

Ενδεικτικά στην Ευρώπη:

- **Ζώνες ποδηλάτων:** προορίζονται αποκλειστικά για ποδήλατα ώστε να μπορούν να μετακινηθούν μπροστά από τα αυτοκίνητα σε μια διασταύρωση με φανάρια, για να βλέπουν και να τους βλέπουν καλύτερα. Ωστόσο, το **64%** των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων και το **24%** των αυτοκινητιστών παραδέχονται ότι σταματάνε εκεί.
- **Πινακίδες παραχώρησης προτεραιότητας στους τριχρωμούς φωτεινούς σηματοδότες:** τοποθετημένες κάτω από έναν φωτεινό σηματοδότη, επιτρέπουν στους ποδηλάτες να κινούνται προς την κατεύθυνση (ή τις κατευθύνσεις) που υποδεικνύουν τα βέλη, χωρίς να σταματούν στον φωτεινό σηματοδότη, αλλά παραχωρώντας προτεραιότητα στους πεζούς και τους χρήστες της λωρίδας διέλευσης. Πολύ συχνά αγνοούνται και η εφαρμογή τους από τους ποδηλάτες μπορεί να θεωρηθεί από άλλους χρήστες ως παράβαση και ανάληψη κινδύνου. Χωρίς αυτές τις πινακίδες, οι ποδηλάτες δεν επιτρέπεται να περάσουν από τον κόκκινο φωτεινό σηματοδότη. Ωστόσο, το **37%** των τακτικών ποδηλατών παραδέχεται ότι περνά σε περιπτώσεις που δεν επιτρέπεται από τη σήμανση.
- **Πεζοδρόμια:** πρόκειται για χώρους που προορίζονται για τους πεζούς, ωστόσο οι οδηγοί μηχανοκίνητων δικύκλων και οι ποδηλάτες τείνουν σε μεγάλο βαθμό να τους χρησιμοποιούν για στάθμευση (**66%** των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων) ή για να κυκλοφορούν σε αυτούς (**72%** των τακτικών ποδηλατών, και **46%** των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων). Αυτή η καταχρηστική κατάληψη του χώρου αποτελεί κίνδυνο για τους πεζούς, το **63%** των οποίων δήλωσε πως τους έχει σκουντήσει κάποιος χρήστης ποδηλάτου, πατινιού ή hoverboard ενώ περπατούσαν σε πεζοδρόμιο.
- **Αποκλειστικοί χώροι στάθμευσης ή λωρίδες κυκλοφορίας:** η στάθμευση σε λωρίδες κυκλοφορίας ή η κατάληψη χώρων που προορίζονται για συγκεκριμένους χρήστες συχνά θεωρείται από τους οδηγούς ως ακίνδυνη πρακτική, παρεμποδίζει την κινητικότητα και θέτει σε κίνδυνο ευάλωτους χρήστες. Ενδεικτικά, το **29%** των οδηγών αυτοκινήτων ομολογεί ότι διπλοπαρκάρει τακτικά, το **19%** παραδέχεται ότι χρησιμοποιεί τις λωρίδες των λεωφορείων, το **12%** αναγνωρίζει ότι παρκάρει στις θέσεις ατόμων με αναπηρία και το **13%** σε θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα.

Άσυνειδησία ή υπεροχή;

- **Ποδηλατόδρομοι:** μαζί με τους λωρίδες ποδηλάτων, προορίζονται για ποδήλατα και μηχανοκίνητες συσκευές προσωπικής μεταφοράς, αλλά καταχρώνται από τους οδηγούς. Το **50%** των οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων παραδέχεται ότι τους χρησιμοποιεί και το **15%** των αυτοκινητιστών παραδέχεται ότι τους χρησιμοποιεί για να σταματήσει ή να παρκάρει. Μια άλλη περίπτωση απροσεξίας ως προς τους ποδηλάτες, το **34%** των αυτοκινητιστών παραδέχεται ότι ανοίγει την πόρτα χωρίς να ελέγχει αν πλησιάζει ποδήλατο.
- **Η παράβαση του κόκκινου:** μπορεί να αποδειχθεί θανάσιμη είτε για τον ίδιο τον παραβάτη είτε για τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου. Ωστόσο, η παράβαση αυτή αναγνωρίζεται ευρέως από τους οδηγούς, τους ποδηλάτες και ακόμη και τους πεζούς, πολλοί από τους οποίους παραβλέπουν τον κίνδυνο που ενέχει η διέλευση του δρόμου όταν ο φωτεινός σηματοδότης τους το απαγορεύει. Ενδεικτικά:
 - το **64%** των οδηγών αυτοκινήτων παραδέχεται ότι περνά με πορτοκαλί ή κόκκινο,

- **το 37% των τακτικών ποδηλατών** παραδέχεται και εκείνο ότι το κάνει σε περιπτώσεις που δεν επιτρέπεται από τη σήμανση ,
- Το **56% των πεζών** παραδέχεται πως διασχίζει διαβάσεις ενώ το φανάρι είναι κόκκινο και το **78%** πως μερικές φορές διασχίζει τον δρόμο εκτός προστατευμένης διάβασης, παρόλο που υπάρχει μία σε απόσταση λιγότερη των **50** μέτρων .
- **Η χρήση τηλεφώνων και smartphone κατά την οδήγηση, στο τιμόνι ή με τα πόδια** είναι αναμφίβολα μια από τις κύριες πηγές απόσπασης της προσοχής και η αιτία πολλών ατυχημάτων. Ωστόσο, περισσότεροι από τους μισούς χρήστες παραδέχονται αυτήν την πρακτική:
 - το **77%** των οδηγών αυτοκινήτων ,
 - το **58%** των πεζών,
 - το **49%** των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων,
 - το **35%** των τακτικών ποδηλατών .
- **Η παράλειψη χρήσης τους φλας πριν την προσπέραση ή την αλλαγή κατεύθυνσης**, στην οποία υποπίπτουν περισσότεροι από **1** στους **2** οδηγούς (**52%**), αποκαλύπτει την κυριαρχία του εγωισμού και της αδιαφορίας προς τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.
- **Η κακή εκτίμηση των τυφλών σημείων** από οδηγούς βαρέων οχημάτων (φορτηγό, λεωφορείο, πούλμαν) ή από ποδηλάτες εκθέτει ιδιαίτερα τους τελευταίους. Ωστόσο, το **49%** των ποδηλατών δηλώνει πως προσπερνά από τα δεξιά λεωφορεία ή φορτηγά, παρότι εκτιμά πως προσέχει τις νεκρές γωνίες.
- **Η απουσία ή η ανεπάρκεια φωτισμού και αντανακλαστικού εξοπλισμού** για τη νυχτερινή ποδηλασία θέτει τους ίδιους τους ποδηλάτες σε κίνδυνο και μπορεί να αιφνιδιάσει τους άλλους χρήστες του δρόμου. Παρόλ' αυτά, το **27%** των Ευρωπαίων τακτικών ποδηλατών παραμελεί αυτό το ουσιαστικό μέτρο ασφάλειας.
- **Η χρήση κράνους κατά την ποδηλασία** δεν είναι υποχρεωτική για τους ενήλικες σε καμία από τις χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα, με την εξαίρεση της Ισπανίας όπου συνιστάται στις αστικές περιοχές και είναι υποχρεωτική έξω από αυτές. **Κατά μέσο όρο στην Ευρώπη, το 29% των τακτικών ποδηλατών το φοράει συχνά** . Αυτό το ποσοστό είναι μικρότερο από τους Άγγλους (54%), Ισπανούς (52%) και Γάλλους (51%) ποδηλάτες, αλλά σημαντικά μεγαλύτερο από τους Ολλανδούς (7%).

Μπορεί η χρήση διαφορετικών τρόπων μετακίνησης να καλλιεργήσει μεγαλύτερο σεβασμό προς τους άλλους στο οδικό δίκτυο;

Ένα από τα οφέλη της χρήσης ποικίλων τρόπων μετακίνησης είναι η ικανότητα να μπαίνεις στη θέση του άλλου και να κατανοείς τους περιορισμούς και την ευπάθειά του.

Το **60%** των Ευρωπαίων οδηγών χρησιμοποιεί τουλάχιστον έναν ακόμα τρόπο μετακίνησης πέρα από το περπάτημα -μηχανοκίνητο δίκυκλο, ποδήλατο, πατίνι- (**85%** των Ολλανδών και **35%** των Βρετανών). **Το 78%** αυτών των «πολυ-χρηστών» δηλώνει πως είναι πιο προσεκτικό απέναντι στους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου: ελέγχει τα τυφλά σημεία, σέβεται τους ποδηλατοδρόμους και τους χώρους που προορίζονται για άτομα με αναπηρία, είναι προσεκτικό όταν ανοίγει την πόρτα του αυτοκινήτου κ.λπ..

Μεταξύ των οδηγών αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν συχνά το ποδήλατο, το **32%** εκτιμά πως σέβεται περισσότερο την οδική σήμανση από όταν είναι με το αυτοκίνητο και το **62%** θεωρεί πως μια διαδρομή με ποδήλατο απαιτεί περισσότερη προσοχή απ' ό,τι με αυτοκίνητο.

Μεθοδολογία της μελέτης IPSOS:

Για την υλοποίηση της έρευνας, η Ipsos συγκέντρωσε δεδομένα μέσω διαδικτύου από τις 19 Φεβρουαρίου έως τις 19 Μαρτίου 2024. Συμμετείχαν συνολικά 12.413 άτομα ηλικίας 16 ετών και άνω, μεταξύ των οποίων 2.413 από τη Γαλλία και τουλάχιστον 1.000 άτομα από κάθε μία από τις 10 άλλες χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα

(Βέλγιο, Γερμανία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Ιταλία, Κάτω Χώρες, Πολωνία, Σλοβακία και Σουηδία).

Σχετικά με το εταιρικό Ίδρυμα VINCI Autoroutes

Από την ίδρυσή του τον Φεβρουάριο του 2011, το Ίδρυμα VINCI Autoroutes λειτουργεί ως εργαστήριο, παρατηρητήριο και μέσο ενημέρωσης, αφιερωμένο στη διαμόρφωση και βελτίωση των συμπεριφορών στον δρόμο. Εστιάζοντας αρχικά στην ενίσχυση της προσωπικής και συλλογικής υπευθυνότητας στην οδήγηση, το ίδρυμα σταδιακά διεύρυνε τις δραστηριότητές του, ενσωματώνοντας την εκπαίδευση, την ευαισθητοποίηση για το περιβάλλον και τη διάδοση μηνυμάτων μέσω της ανάγνωσης. Αυτές οι πρωτοβουλίες ενθαρρύνουν όλους μας να οδηγούμε υπεύθυνα και με σεβασμό στον 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 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

Λυδία Δασκαρόλη, daskaroli@aea.gr, 6955980797