

Έρευνα IPSOS για το Ίδρυμα VINCI Autoroutes

Κοινή χρήση του οδικού δικτύου: πάρα πολλοί κανόνες εξακολουθούν να παραβιάζονται με αποτέλεσμα να διακυβεύεται η ασφάλεια όλων των χρηστών

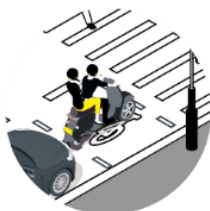
- 51% των οδηγών αυτοκινήτων δεν χρησιμοποιούν το φλας για να προσπεράσουν ή να αλλάξουν λωρίδα
- 55% των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων σταματούν στη ζώνη στάσης ποδηλάτων
- 37% των ποδηλατών περνάνε με κόκκινο φανάρι, ακόμα κι αν δεν επιτρέπεται
- 56% των πεζών διασχίζουν το δρόμο όταν το φανάρι για τους πεζούς είναι κόκκινο
- Το 93% των χρηστών του οδικού δικτύου εξακολουθεί να φοβάται την επικίνδυνη συμπεριφορά των άλλων

Το Ίδρυμα VINCI Autoroutes δημοσιεύει τα αποτελέσματα της 5ης έκδοσης της ευρωπαϊκής έρευνας για την κοινή χρήση του οδικού δικτύου. 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 δίκυκλων, οι ποδηλάτες ή οι πεζοί; Σε ποιο βαθμό σέβονται τους κανόνες κοινής χρήσης του οδικού δικτύου; Οι απαντήσεις 12.403 Ευρωπαίων καταδεικνύουν την ανάγκη ευαισθητοποίησης όλων των χρηστών του οδικού δικτύου ως προς την ανάγκη σεβασμού των υπολοίπων και των κανόνων του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, ώστε να μπορούν να συμβιώνουν αρμονικά στον δρόμο.



51%

των οδηγών αυτοκινήτων δεν χρησιμοποιούν το φλας για να προσπεράσουν ή να αλλάξουν λωρίδα



55%

των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων σταματούν στη ζώνη στάσης ποδηλάτων



37%

των ποδηλατών περνάνε με κόκκινο φανάρι, ακόμα κι αν δεν επιτρέπεται



56%

των πεζών διασχίζουν το δρόμο όταν το φανάρι για τους πεζούς είναι κόκκινο

ΣΥΝΟΨΗ ΤΩΝ ΚΥΡΙΩΝ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

[Ευρωπαϊκά αποτελέσματα με μαύρο χρώμα / Ελληνικά αποτελέσματα με μπλε χρώμα και πλάγια γράμματα]

Σε ένα δημόσιο χώρο με όλο και περισσότερους περιορισμούς, η ποικιλία των τρόπων μετακίνησης περιπλέκει τη συνύπαρξη των χρηστών. Αυτή η ποικιλομορφία, σε συνδυασμό με τη συνεχή μη τήρηση πολλών κανόνων του κώδικα οδικής κυκλοφορίας δημιουργεί εντάσεις, αγένεια και αίσθημα ανασφάλειας. Το αποτέλεσμα είναι ότι **σχεδόν όλοι οι χρήστες φοβούνται την επικίνδυνη συμπεριφορά των άλλων** (93%, **93%**), αλλά ταυτόχρονα πολλοί συμβάλλουν σε αυτό το κλίμα άγχους με τη δική τους στάση απέναντι στους άλλους χρήστες, ανεξάρτητα από τον τρόπο μετακίνησής τους.



- **Οι οδηγοί αυτοκινήτων**

Το **51%** ξεχνάει να ανάψει το φλας όταν **προσπερνά** ή **αλλάζει κατεύθυνση** (**47%**)
Το **34%** ανοίγει την **πόρτα** χωρίς να ελέγξει αν **έρχεται κάποιος ποδηλάτης** (**26%**)
Το **22%** **καταπατά** τη ζώνη στάσης **ποδηλατών** (**22%**)



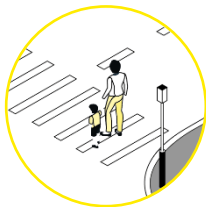
- **Οι ποδηλάτες**

Το **71%** δηλώνει ότι μερικές φορές κυκλοφορεί στα **πεζοδρόμια** (**86%**)
Το **37%** των **ποδηλατών** **περνά** με **κόκκινο φανάρι**, ακόμα κι αν δεν **επιτρέπεται** (**35%**)
Το **49%** των **ποδηλατών** δηλώνει **πως προσπερνά από τα δεξιά**, **λεωφορεία** ή **φορτηγά**, ενώ εκτιμά **πως προσέχει τις νεκρές γωνίες** (**33%**)



- **Οι οδηγοί μηχανοκίνητων δίκυκλων**

Το **61%** δηλώνει ότι μερικές φορές **παρκάρει** στο **πεζοδρόμιο** (**55%**)
Το **55%** **σταματά** στη ζώνη στάσης **ποδηλατών** (**56%**)
Το **40%** **χρησιμοποιεί** τους **ποδηλατοδρόμους** (**23%**)



- **Οι πεζοί**

Το **56%** **παραδέχεται** ότι **περνά** όταν το **φανάρι** για τους **πεζούς** είναι **κόκκινο** (**66%**)
Το **77%** δηλώνει ότι μερικές φορές **διασχίζει** τον δρόμο **εκτός των προστατευμένων διαβάσεων**, **παρόλο που υπάρχει** μια σε απόσταση μικρότερη των **50 μέτρων** (**84%**)
Το **57%** **χρησιμοποιεί** το **τηλέφωνό του** ενώ **περπατά** (**67%**)



«Ενώ πολλοί Ευρωπαίοι φοβούνται τη συμπεριφορά των άλλων χρηστών, παράλληλα παραδέχονται ανοιχτά ότι παραβιάζουν τον κώδικα οδικής κυκλοφορίας. Για να επιτύχουμε μια πιο ήρεμη και ασφαλή συνύπαρξη στον δρόμο, ο καθένας πρέπει να συνειδητοποιήσει τις συνέπειες των πράξεων του —τόσο για τους άλλους όσο και για τον εαυτό του— και να αντισταθεί στην παρορμητικότητα και τον ατομικισμό. Αυτή ακριβώς η υπεύθυνη στάση θα συμβάλει στη μείωση του αριθμού των θυμάτων και στη διάσωση ζωών, ιδίως των ευάλωτων χρηστών».

Bernadette Moreau

Διευθύνουσα σύμβουλος του Ιδρύματος VINCI Autoroutes

«Όλοι φοβόμαστε όλους στο δρόμο. Συγκεκριμένα, το 93% των χρηστών του οδικού δικτύου φοβάται την επικίνδυνη συμπεριφορά των άλλων. Αυτό το κυρίαρχο συμπέρασμα της φετινής έρευνας είναι ένας καλός λόγος να αναρωτηθούμε αν μπορούμε να επιδείξουμε μεγαλύτερη ενσυναίσθηση και σεβασμό όταν μοιραζόμαστε τον κοινό δημόσιο χώρο. Αλλάζοντας συνήθειες στο τιμόνι, θα βελτιώσουμε την ασφάλεια στους δρόμους, αλλά και την ποιότητα της κοινωνικής μας συνύπαρξης».

Παναγιώτης Παπανικόλας

**Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, ΟΛΥΜΠΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε., Πρόεδρος ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.
Διευθυντής Ελλάδας VINCI Concessions/ Μέλος Δ.Σ. Ιδρύματος VINCI AUTOROUTES**



Εγωκεντρικοί χρήστες που επιτρέπουν στον εαυτό τους να παραβιάζουν τους κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας

Ορισμένοι κανόνες του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, που έχουν ως στόχο να συμβάλουν στην ισορροπημένη κοινή χρήση του οδικού δικτύου, εξακολουθούν να εφαρμόζονται πολύ σπάνια από τους χρήστες, οι οποίοι ξεχνούν τη συλλογική διάσταση της οδήγησης. Ωστόσο, η μη τήρησή τους θέτει σε κίνδυνο τους άλλους χρήστες και δημιουργεί εντάσεις και ανασφάλεια στους δρόμους και στα πεζοδρόμια.

- **Κατάχρηση πεζοδρομίων:** αυτοί οι χώροι προορίζονται για τους πεζούς (μόνο παιδιά κάτω των 8 ετών με ποδήλατα και πατίνια χωρίς κινητήρα μπορούν να κυκλοφορούν), ωστόσο οι οδηγοί μηχανοκίνητων δίκυκλων και οι ποδηλάτες τείνουν σε μεγάλο βαθμό να τους χρησιμοποιούν για στάθμευση (61% των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων, 55%) ή για να κυκλοφορούν σε αυτούς (71% των ποδηλατών και 40% των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων, 86% και 31% αντίστοιχα). 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 περπατούσε σε πεζοδρόμιο (87%).
- **Παράλειψη χρήσης του φλας από τους οδηγούς αυτοκινήτων** πριν από την προσπέραση ή την αλλαγή κατεύθυνσης: αυτή η πρακτική, που αφορά περισσότερους από 1 στους 2 οδηγούς (51%, 47%) αποκαλύπτει την κυριαρχία του εγωισμού και της αδιαφορίας προς τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.
- **Παράβαση του κόκκινου από οδηγό ή πεζό:** 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 από τους πεζούς, πολλοί από τους οποίους παραβλέπουν τον κίνδυνο που ενέχει η διέλευση του δρόμου όταν ο φωτεινός σηματοδότης τους το απαγορεύει. Ενδεικτικά:
 - ο Το 62 % των οδηγών αυτοκινήτων παραδέχεται ότι περνά με πορτοκαλί ή κόκκινο (67%),
 - ο Το 56% των πεζών παραδέχεται πως διασχίζει διαβάσεις ενώ το φανάρι των πεζών που τους αφορά είναι κόκκινο (66%) και το 77% πως μερικές φορές διασχίζει τον δρόμο εκτός προστατευμένης διάβασης, παρόλο που υπάρχει μία σε απόσταση λιγότερη των 50 μέτρων (84 %),
 - ο Το 37 % των ποδηλατών δηλώνει ότι περνά με κόκκινο σε περιπτώσεις που δεν επιτρέπεται από τη σήμανση (35 %).



Είναι καλό να γνωρίζουμε ότι οι πινακίδες παραχώρησης προτεραιότητας για τους ποδηλάτες στους τριχρώμους φωτεινούς σηματοδότες, οι οποίες είναι τοποθετημένες κάτω από έναν τριχρώμο 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. Αυτός ο κανόνας του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, που συχνά αγνοείται, μπορεί να αποτελέσει πηγή παρεξηγήσεων, ακόμη και συγκρούσεων μεταξύ των διαφόρων χρηστών του δρόμου και, ως εκ τούτου, να δημιουργήσει κίνδυνο: οι ποδηλάτες δεν δίνουν προτεραιότητα στους άλλους χρήστες και αυτοί θεωρούν ότι η διέλευσή τους από το κόκκινο φανάρι αποτελεί παράβαση και ανάληψη κινδύνου.

Μη επιτρεπόμενη στάθμευση στη ζώνη στάσης ποδηλάτων: αυτοί οι χώροι προστασίας προορίζονται αποκλειστικά για ποδήλατα, ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα (Ε.Π.Η.Ο.)¹ και σκούτερ κάτω των 50 cm³, ώστε να μπορούν να σταθμεύουν μπροστά από τα οχήματα σε διασταυρώσεις με φανάρια, για να βλέπουν καλύτερα και να είναι πιο ορατά. Ωστόσο, το 55% των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων (56 %) και το 22% των οδηγών αυτοκινήτων παραδέχονται ότι σταμάτησαν εκεί (22 %).

¹ Ηλεκτρικό πατίνι, μονόκυκλο, αυτοεξισορροπούμενο προσωπικό όχημα, hoverboard



- **Μη τήρηση αποκλειστικών χώρων στάθμευσης ή λωρίδων 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 27% των οδηγών αυτοκινήτων ομολογεί ότι διπλοπαρκάρει (45 %), το 17% παραδέχεται ότι χρησιμοποιεί τις λωρίδες των λεωφορείων (28 %), το 11% παραδέχεται ότι παρκάρει στις θέσεις ατόμων με αναπηρία (9 %) και το 13% σε θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα (13 %).
- **Στάση και στάθμευση σε ποδηλατοδρόμους:** οι διαγραμμισμένες ποδηλατολωρίδες, προορίζονται αποκλειστικά για ποδήλατα και ελαφρά προσωπικά ηλεκτρικά οχήματα. Ωστόσο, το 40% των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων παραδέχεται ότι τις χρησιμοποιεί (23%) και το 14% των οδηγών αυτοκινήτων παραδέχεται ότι τις χρησιμοποιεί για να σταματήσει ή να παρκάρει (15 %).
Μια άλλη περίπτωση απροσεξίας ως προς τους ποδηλάτες, το 34% των οδηγών αυτοκινήτων παραδέχεται ότι ανοίγει την πόρτα χωρίς να ελέγχει αν πλησιάζει ποδήλατο (26%).
- **Χρήση κινητού τηλεφώνου απ' όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου:** πρόκειται αναμφίβολα για μια από τις κύριες πηγές διάσπασης της προσοχής και η αιτία πολλών ατυχημάτων. Ωστόσο, πολλοί χρήστες αναφέρουν ότι χρησιμοποιούν το κινητό τους, πιο αναλυτικά:
 - ο το 77% των οδηγών αυτοκινήτων (82 %)²,
 - ο το 57% των πεζών (67%),
 - ο το 44% των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων δίτροχων (42 %),
 - ο το 33% των ποδηλατών (41 %).

Ένα κλίμα έντασης και ανησυχίας επικρατεί στο οδικό δίκτυο

Η ποικιλία των μέσων μετακίνησης —αυτοκίνητο, μηχανοκίνητο δίκυκλο, ποδήλατο, σύγχρονα ηλεκτρικά οχήματα ή ακόμα και τα πόδια— σε συνδυασμό με την εξέλιξη του μεριδίου των χρηστών σε έναν ήδη περιορισμένο δημόσιο χώρο και τη μη τήρηση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, καθιστά την κοινή χρήση του οδικού δικτύου όλο και πιο περίπλοκη και συχνά συγκρουσιακή. Ανεξάρτητα από τον τρόπο μετακίνησης, η συνύπαρξη των χρηστών παραμένει πηγή άγχους, εντάσεων και αγένειας.

Αν και συχνά είναι οι ίδιοι που θέτουν σε κίνδυνο τους άλλους, η συντριπτική πλειοψηφία των χρηστών του οδικού δικτύου (93%) **εξακολουθεί να φοβάται την επικίνδυνη συμπεριφορά των άλλων (93%)**. Αυτό ισχύει για :

- ο Το 88% των τακτικών ποδηλατών (91%)
- ο Το 92% των οδηγών αυτοκινήτων (91%)
- ο Το 83% των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων (80%)

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 (91%) και το 63% δηλώνει ότι τους έχει σκουντήσει στο πεζοδρόμιο κάποιος χρήστης ποδηλάτου, πατινιού ή hoverboard (87%).

Ο φόβος για την επιθετικότητα των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων είναι πάντα πολύ έντονος στους ποδηλάτες (89%, 86%) , αλλά αφορά επίσης το 79 % των οδηγών μηχανοκίνητων δίκυκλων (83 %) και ακόμη και το 83 % των οδηγών αυτοκινήτων (89 %).

² Συμπεριλαμβανομένου του προγραμματισμού **GPS**



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 το 81% των ποδηλατών δηλώνουν ότι αισθάνονται ασφαλείς όταν μετακινούνται με ποδήλατο και το ποσοστό αυτό φτάνει το 93% για τους Ολλανδούς, μόνο το 57% των Γάλλων συμμερίζεται αυτό το αίσθημα όταν μετακινείται.

Τακτική χρήση ενεργών τρόπων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο): οι Έλληνες ελαφρώς κάτω από τον μέσο όρο των Ευρωπαίων

Για τις καθημερινές τους μετακινήσεις, οι Ευρωπαίοι είναι, ως επί το πλείστον, οπαδοί των ενεργητικών τρόπων μετακίνησης.

67 % (+ 1 πόντοι σε σχέση με το 2024) μετακινούνται τακτικά με τα πόδια (70 %). Οι Ισπανοί και οι Ολλανδοί περπατούν περισσότερο (77%), ενώ οι Βέλγοι λιγότερο (53%).

Η χρήση του ποδηλάτου παραμένει σταθερή, με το 21 % των Ευρωπαίων να το χρησιμοποιούν τακτικά (13%). Οι πρωταθλητές της τακτικής χρήσης του ποδηλάτου παραμένουν οι Ολλανδοί (60%), αρκετά μπροστά από τους Βέλγους (26%) και τους Πολωνούς (25%). Οι Ισπανοί (7%) και οι Βρετανοί (7%) κλείνουν τη λίστα.

Στην Ευρώπη, περισσότεροι άνδρες παρά γυναίκες κυκλοφορούν με ποδήλατο, είτε τακτικά (22% των ανδρών έναντι 19% των γυναικών) είτε περιστασιακά (41% έναντι 35%). Συνολικά, περισσότεροι από 1 στους 3 (37%, 37 %) χρησιμοποιούν περιστασιακά ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους.

Το 6% των Ευρωπαίων χρησιμοποιεί επίσης τακτικά μηχανοκίνητο δίκυκλο (12%) και το 2% πατίνι ή hoverboard (3 %).

Εστίαση στις ιδιαιτερότητες της κυκλοφορίας με ποδήλατο

- **Το 25% των ποδηλατών (31 %) κυκλοφορεί τη νύχτα χωρίς φωτισμό και αντανakλαστικό εξοπλισμό.** Ωστόσο, η απουσία ή η ανεπάρκεια φωτισμού και αντανakλαστικού εξοπλισμού για τη νυχτερινή ποδηλασία θέτει τους ίδιους τους ποδηλάτες σε κίνδυνο και μπορεί να αιφνιδιάσει τους άλλους χρήστες του οδικού δικτύου.
- **Το 31% των ποδηλατών φοράει συχνά κράνος (50 %).** Το ποσοστό αυτό είναι χαμηλότερο από αυτό των Ισπανών (59%) και των Βρετανών (57%) ποδηλατών, αλλά σημαντικά υψηλότερο από αυτό των περισσότερων άλλων ευρωπαϊκών χωρών, και ιδίως των Ολλανδών (10%). Σχεδόν 1 στους 2 (45%) Ευρωπαίους ποδηλάτες δηλώνουν ότι δεν φορούν ποτέ κράνος (31%)³.
- **Το 49% των ποδηλατών (33%) προσπερνά από τα δεξιά λεωφορεία ή φορτηγά, ενώ εκτιμά ότι προσέχει τα τυφλά σημεία.** Ωστόσο, η κακή εκτίμηση των τυφλών σημείων από οδηγούς βαρέων οχημάτων (φορτηγό, λεωφορείο, πούλμαν) ή από ποδηλάτες εκθέτει ιδιαίτερα τους τελευταίους.

³ 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



Μεθοδολογία της μελέτης:

Για την υλοποίηση αυτή της έρευνας, η Ipsos ρώτησε από τις 11 Φεβρουαρίου έως τις 5 Μαρτίου 2025, μέσω Διαδικτύου, 12.403 άτομα ηλικίας 16 ετών και άνω, εκ των οποίων 2 403 Γάλλοι και τουλάχιστον 1.000 άτομα σε καθεμία από τις 10 άλλες χώρες που συμμετείχαν στην έρευνα (Βέλγιο, Γερμανία, Ελλάδα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ισπανία, Ιταλία, Ολλανδία, Πολωνία, Σλοβακία, Σουηδία). Στη Γαλλία, για να επιτευχθούν οι στόχοι της μελέτης, οι πληθυσμοί ορισμένων περιοχών υπερεκπροσωπήθηκαν στο δείγμα, προκειμένου να υπάρχει επαρκής αριθμός συνεντεύξεων (200 ανά περιοχή) για την ανάλυση των αποτελεσμάτων σε κάθε περιοχή. Στη συνέχεια, το βάρος κάθε περιοχής διορθώθηκε στο συνολικό δείγμα, έτσι ώστε κάθε να ανακτήσει το πραγματικό της βάρος. Τα αποτελέσματα είναι επομένως αντιπροσωπευτικά του πληθυσμού που μελετήθηκε. 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 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, στον 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](#) και [Instagram](#)

Επικοινωνία με τον τύπο

Στην Ελλάδα: Σοφία Στάμου, sstamou@olympiados.gr, +30 6957 500656

Στη Γαλλία: **Matthieu Sénécot**, matthieu.senecot@væ-solis.com, +33 (0)6 51 92 53 14

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

