

# Πόλεις για Ποδήλατο

Τεχνική Αναφορά

## Έρευνα για το ποδήλατο στην Ελλάδα



Αθήνα, 2025 -2026

## Έρευνα για το ποδήλατο στην Ελλάδα

### Μίλησέ μας για αυτό που αγαπάς!

Όλοι έχουμε μια αίσθηση των προβλημάτων ή των ευκαιριών που έχει το ποδήλατο στην Ελλάδα, αλλά δεν έχουμε μια σαφή εικόνα για το «ποιος» κάνει ποδήλατο, τι ποδήλατο χρησιμοποιεί, πού το χρησιμοποιεί και ποια είναι τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει.

Με αφορμή την Παγκόσμια Ημέρα Ποδηλάτου, ο οργανισμός «Πόλεις για Ποδήλατο» προσκάλεσε ανθρώπους που ενδιαφέρονται για το ποδήλατο, από όλη την Ελλάδα, να συμμετάσχουν σε μια Διαδικτυακή έρευνα για τη χρήση του ποδηλάτου στη χώρα μας.

Στόχος αυτής της έρευνας ήταν να καταγράψουμε, μεταξύ άλλων:

- Ποιοι χρησιμοποιούν ποδήλατο και γιατί
- Τι δυσκολίες αντιμετωπίζουν όσοι κινούνται με ποδήλατο
- Τι αποτρέπει κάποιους από το να ξεκινήσουν
- Τι χρειάζεται να αλλάξει στις πόλεις μας

Ευχαριστούμε ιδιαίτερα την Ερευνητική Ομάδα Συστημάτων Μεταφοράς του Τομέα Μεταφορών και Διαχείρισης Έργων του Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης για τη συνεργασία και την επιστημονική επιμέλεια.

Ευχαριστούμε τον Ιωάννη Μαρκίδη, Μηχανικό Περιβάλλοντος Msc για την επιλογή και επεξεργασία των ερωτήσεων, και τον Δρ. Δημήτριο Ναλμπάντη για την αμεσότητα και την αποτελεσματικότητά του.

Επίσης θα θέλαμε να εκφράσουμε τις ειλικρινείς μας ευχαριστίες στην Δήμητρα Μπλάνα, Επίτιμη Λέκτορα στο Πανεπιστήμιο του Aberdeen, για την πολύτιμη συμβολή της στην ολοκλήρωση της έρευνας και τη μετάφραση των κειμένων στα Αγγλικά.

## Σύνοψη

Η παρούσα εργασία είχε ως στόχο τη διερεύνηση των στάσεων, των εμπειριών και των συνηθειών των ποδηλατών, καθώς και την καταγραφή των δυσκολιών και των προσδοκιών τους. Για τον σκοπό αυτό σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε δομημένο ερωτηματολόγιο, στο οποίο συμμετείχαν 637 άτομα από διάφορες περιοχές της χώρας. Το ερωτηματολόγιο κάλυψε θεματικές ενότητες που σχετίζονται με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, τη συχνότητα και τον τρόπο χρήσης του ποδηλάτου, τις υποδομές, την αίσθηση ασφάλειας, τα εμπόδια που αντιμετωπίζονται, καθώς και τα οφέλη και τα κίνητρα που συνδέονται με την ποδηλασία.

Τα αποτελέσματα κατέδειξαν ότι η χρήση ποδηλάτου αποτελεί συχνή δραστηριότητα για σημαντικό ποσοστό των συμμετεχόντων, με κύριες αιτίες την αναψυχή, την άθληση και, σε μικρότερο αλλά αυξανόμενο βαθμό, την καθημερινή μετακίνηση. Η πλειονότητα των ποδηλατών είναι **άνδρες ηλικίας 35–54 ετών, ενώ η συμμετοχή των γυναικών παραμένει περιορισμένη. Τα ηλεκτρικά ποδήλατα εμφανίζουν σημαντική δυναμική,** καθώς πολλοί χρήστες έχουν ήδη δοκιμάσει ή σκοπεύουν να δοκιμάσουν αυτή την τεχνολογία. Παράλληλα, η έρευνα ανέδειξε **σοβαρά προβλήματα που περιορίζουν τη διάδοση του ποδηλάτου:** έλλειψη συνεχών και ασφαλών υποδομών, κακή κατάσταση οδοστρώματος, παραβατική συμπεριφορά οδηγών, και χαμηλή αίσθηση ασφάλειας. Ωστόσο, οι συμμετέχοντες τόνισαν τα **πολλαπλά οφέλη** που αποκομίζουν, όπως βελτίωση υγείας, χαρά, και ευεξία.

Συνολικά, τα ευρήματα αναδεικνύουν ότι το ποδήλατο στην Ελλάδα διαθέτει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης, υπό την προϋπόθεση ότι θα υποστηριχθεί με ολοκληρωμένες πολιτικές για **τις υποδομές, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, την εκπαίδευση, και τα οικονομικά κίνητρα.**



## Πίνακας Περιεχομένων

Έρευνα για το ποδήλατο στην Ελλάδα.....	2
Σύνοψη.....	3
Ερευνητικό Πλαίσιο.....	5
Σκοπός και στόχοι της έρευνας.....	5
Μεθοδολογική προσέγγιση.....	6
Κύρια Ευρήματα.....	7
1. Η έλλειψη ασφάλειας περιορίζει τη διάδοση του ποδηλάτου.....	8
2. Το ποδήλατο χρησιμοποιείται κυρίως από άνδρες μέσης ηλικίας.....	13
3. Παρατηρείται αυξανόμενο ενδιαφέρον για ηλεκτρικά ποδήλατα.....	17
4. Το ποδήλατο χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για μετακινήσεις και τουρισμό.....	19
Προτάσεις πολιτικής.....	22
Περιορισμοί της έρευνας.....	23
Τελικές παρατηρήσεις.....	25
Παράρτημα I: Ερωτηματολόγιο και Απαντήσεις.....	26
1 <sup>η</sup> Ενότητα: Μιλήστε μας για εσάς.....	26
2 <sup>η</sup> Ενότητα: Ποδηλατικές συνήθειες και προτιμήσεις.....	30
3 <sup>η</sup> Ενότητα: Υποδομές και συνθήκες ποδηλασίας.....	44
4 <sup>η</sup> Ενότητα: Ασφάλεια και εμπόδια στο δρόμο.....	48
5 <sup>η</sup> Ενότητα: Κίνητρα και ικανοποίηση.....	53
6 <sup>η</sup> Ενότητα: Τελικές σκέψεις.....	56
Βιβλιογραφία.....	58



## Ερευνητικό Πλαίσιο

Το ποδήλατο αποτελεί διαχρονικά ένα από τα πιο προσιτά και φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μετακίνησης (1). Στις ευρωπαϊκές χώρες με ισχυρή ποδηλατική κουλτούρα, όπως η Ολλανδία, η Δανία και η Γερμανία, το ποδήλατο έχει αναδειχθεί σε βασικό στοιχείο της καθημερινής κινητικότητας, συμβάλλοντας στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, στην προστασία του περιβάλλοντος και στη βελτίωση της δημόσιας υγείας (2). Στην Ελλάδα, ωστόσο, η χρήση ποδηλάτου παραμένει σε χαμηλότερα επίπεδα διάδοσης, καθώς η αστική οργάνωση, οι ελλείψεις σε υποδομές και οι κυκλοφοριακές συνθήκες δημιουργούν ένα περιβάλλον λιγότερο φιλικό για τους ποδηλάτες. Παρά τις δυσκολίες αυτές, τα τελευταία χρόνια καταγράφεται μια αυξανόμενη στροφή των πολιτών προς το ποδήλατο, τόσο για λόγους αναψυχής και άσκησης όσο και για καθημερινές μετακινήσεις.

Η σημασία της χρήσης ποδηλάτου είναι πολυδιάστατη. Σε ατομικό επίπεδο, συνδέεται με τη βελτίωση της σωματικής και ψυχικής υγείας, την ενίσχυση της ευεξίας και τη μείωση του άγχους (3). Σε κοινωνικό επίπεδο, συμβάλλει στη μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο, στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και στη δημιουργία πιο βιώσιμων και ανθρώπινων πόλεων (1). Σε οικονομικό επίπεδο, το ποδήλατο αποτελεί μια χαμηλού κόστους επιλογή μετακίνησης, ιδιαίτερα σημαντική σε περιόδους οικονομικής αβεβαιότητας και αυξημένου κόστους ενέργειας (4).

Ωστόσο, η ενίσχυση του ποδηλάτου προϋποθέτει την κατανόηση των αναγκών, των στάσεων και των εμπειριών των ίδιων των χρηστών. Η καταγραφή των συνηθειών, των κινήτρων αλλά και των εμποδίων που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες στην Ελλάδα μπορεί να αποτελέσει πολύτιμο εργαλείο για τον σχεδιασμό πολιτικών που θα προωθήσουν την ποδηλατική δραστηριότητα και θα καταστήσουν τις πόλεις πιο φιλικές προς το ποδήλατο.

## Σκοπός και στόχοι της έρευνας

Η παρούσα εργασία έχει ως βασικό σκοπό τη διερεύνηση της ποδηλατικής δραστηριότητας στην Ελλάδα μέσα από την αποτύπωση των εμπειριών, των στάσεων και των αντιλήψεων των ίδιων των χρηστών.



Ειδικότερα, επιδιώκεται:

- Η καταγραφή των δημογραφικών χαρακτηριστικών των ποδηλατών που συμμετείχαν στην έρευνα.
- Η αποτύπωση της συχνότητας και του τρόπου χρήσης του ποδηλάτου (αναψυχή, άθληση, μετακίνηση, τουρισμός).
- Η διερεύνηση των εμποδίων και των κινδύνων που βιώνουν οι ποδηλάτες στο οδικό περιβάλλον.
- Η καταγραφή των στάσεων απέναντι στις υφιστάμενες υποδομές και στις πολιτικές που εφαρμόζονται.
- Η ανάδειξη των ωφελειών που οι ίδιοι οι ποδηλάτες αναγνωρίζουν στη χρήση του ποδηλάτου.

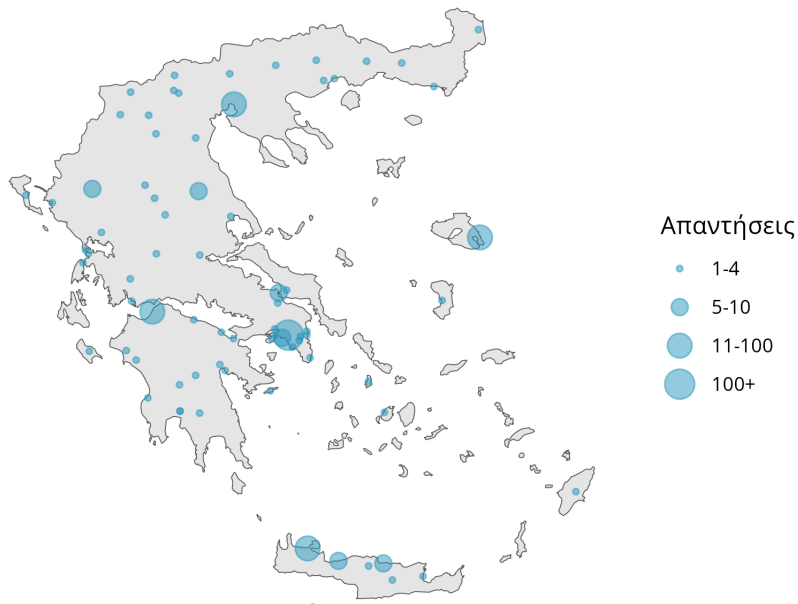
Μέσα από την επίτευξη των ανωτέρω στόχων, η αναφορά φιλοδοξεί να αναδείξει τη δυναμική της χρήσης ποδηλάτου στην Ελλάδα, να εντοπίσει τα βασικά προβλήματα που την περιορίζουν, και να προσφέρει προτάσεις που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για τη βελτίωση της ποδηλατικής πολιτικής.

## Μεθοδολογική προσέγγιση

Για την επίτευξη των στόχων της έρευνας σχεδιάστηκε και υλοποιήθηκε ένα δομημένο ερωτηματολόγιο, το οποίο διακινήθηκε Διαδικτυακά μέσω σχετικών καναλιών και δικτύων το καλοκαίρι του έτους 2025. Στην έρευνα συμμετείχαν συνολικά 637 άτομα, τα οποία απάντησαν σε ερωτήσεις που αφορούσαν τις ποδηλατικές τους συνήθειες, τις εμπειρίες τους στο οδικό περιβάλλον, τα κίνητρα και τα οφέλη της ποδηλασίας, καθώς και τις προτάσεις τους για τη βελτίωση των συνθηκών.

Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν παρουσιάζονται με τη μορφή απλής περιγραφικής στατιστικής ανάλυσης, η οποία ανταποκρίνεται στις ανάγκες της παρούσας αναφοράς. Το επόμενο κεφάλαιο περιλαμβάνει τα κύρια ευρήματα, ενώ τα δεδομένα από όλες τις ερωτήσεις παρουσιάζονται στο Παράρτημα Ι: Ερωτηματολόγιο και Απαντήσεις.

## Κύρια Ευρήματα



Σχήμα 1: Χάρτης με όλες τις περιοχές που δόθηκαν ως απάντηση στην ερώτηση "Πού κατοικείτε;" Δείτε επίσης την Ερώτηση 3.

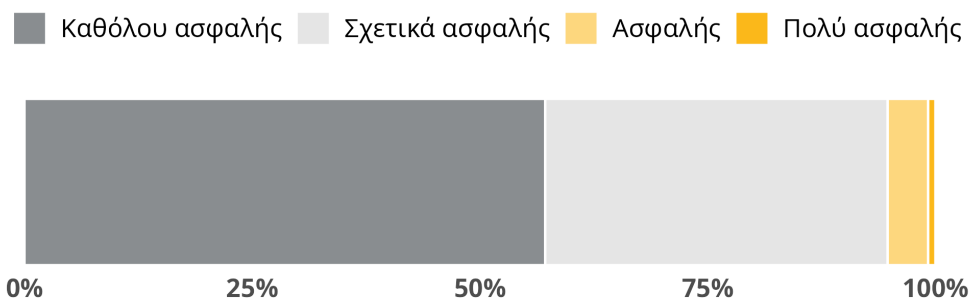
Η γεωγραφική κατανομή των απαντήσεων δείχνει μια σαφή συγκέντρωση στα μεγάλα αστικά κέντρα, με την Αθήνα (η=388) και τη Θεσσαλονίκη (η=69) να έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό. Λόγω αυτής της κατανομής, τα αποτελέσματα αντικατοπτρίζουν κυρίως τις απόψεις και τις ανάγκες των χρηστών ποδηλάτου στις μεγάλες πόλεις. Παρά ταύτα, η παρουσία απαντήσεων από πολλές μικρότερες πόλεις καταδεικνύει ότι το ενδιαφέρον για το ποδήλατο είναι διάχυτο σε όλη την επικράτεια.

Στη συνέχεια παρουσιάζουμε και αναλύουμε τα κύρια ευρήματα από την έρευνα, που είναι: από τη μια πλευρά, η έλλειψη ασφάλειας, και τα μικρά ποσοστά συμμετοχής γυναικών και νεαρών ανθρώπων, και από την άλλη, το ενδιαφέρον για τα ηλεκτρικά ποδήλατα, και η αυξημένη χρήση του ποδηλάτου για καθημερινές μετακινήσεις και τουρισμό.

## 1. Η έλλειψη ασφάλειας περιορίζει τη διάδοση του ποδηλάτου

Η έλλειψη ασφάλειας προέκυψε ξανά και ξανά στην έρευνά μας, είτε ως απάντηση στη σχετική ερώτηση (Σχήμα 2), είτε μέσα από σχόλια σχετικά με εμπόδια και προτάσεις για βελτίωση.

### Πόσο ασφαλείς νιώθετε όταν κάνετε ποδήλατο στον Δήμο σας;

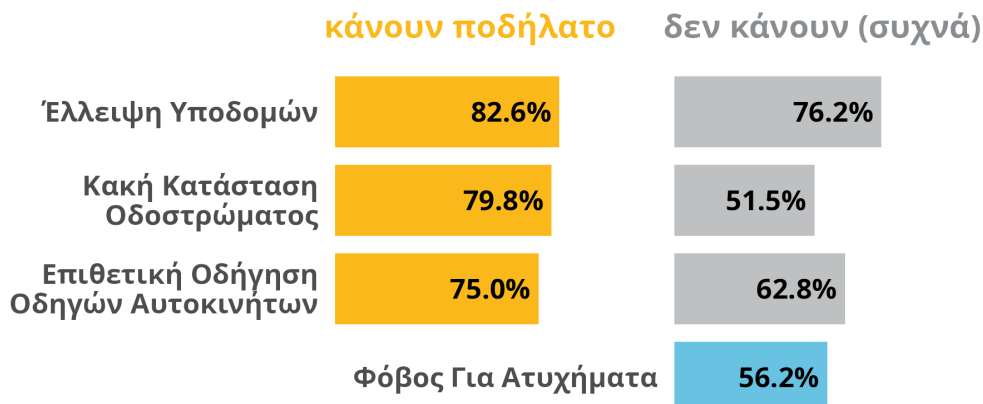


Σχήμα 2: Πόσο ασφαλείς νιώθετε όταν κάνετε ποδήλατο στον Δήμο σας; Δείτε επίσης την Ερώτηση 24.

Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων (57,2%) δεν αισθάνεται καθόλου ασφαλής όταν κάνει ποδήλατο στον Δήμο του. Αυτό είναι ένα σημαντικό πρόβλημα, καθώς οι περισσότερες έρευνες δείχνουν ότι ο αντιληπτός κίνδυνος αποτελεί σημαντικό αποτρεπτικό παράγοντα για την ευρύτερη διάδοση της χρήσης ποδηλάτου (5). Στους ανθρώπους που δεν κάνουν ποδήλατο, δημιουργείται η εντύπωση ότι μόνο άτομα με αυτοπεποίθηση και μεγάλη επιδεξιότητα μπορούν να αμυνθούν ενάντια στους οδικούς κινδύνους και, ως εκ τούτου, καθιστά το ποδήλατο λιγότερο ελκυστικό για όσους δεν ταυτίζονται με τέτοια χαρακτηριστικά (6).

Συνεπώς, η **αύξηση της ασφάλειας** πρέπει να αποτελεί την βασική προτεραιότητα για την προώθηση της χρήσης ποδηλάτου. Έχει αποδειχθεί ότι, από τη μία πλευρά, οι βελτιώσεις στην ασφάλεια προσελκύουν αναλογικά περισσότερους ανθρώπους στο ποδήλατο (5), και από την άλλη, ότι η αύξηση του αριθμού των ανθρώπων που κάνουν ποδήλατο αυξάνει την ασφάλεια για όλους (7). Αυτό δημιουργεί μια ανοδική σπείρα που μπορεί να οδηγήσει σε μια εκθετική αύξηση στη χρήση ποδηλάτου.

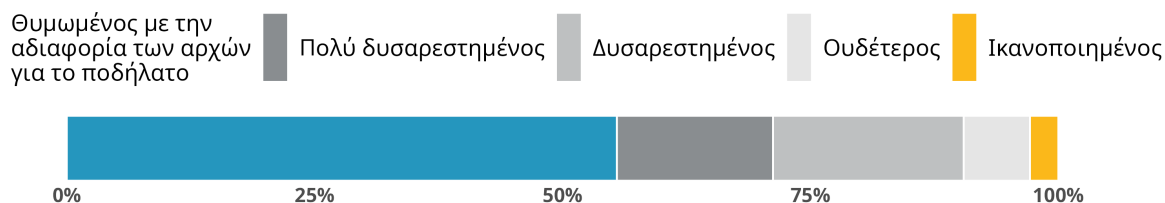
### Τα σημαντικότερα εμπόδια για όσους...



Σχήμα 3: Συνδυασμός απαντήσεων από δύο ερωτήσεις: «Ποια είναι τα τρία σημαντικότερα εμπόδια που αντιμετωπίζετε κατά την ποδηλασία;» (αριστερά, δείτε επίσης την Ερώτηση 27) και «Αν δεν κάνετε συχνά ποδήλατο ή αν δεν κάνετε καθόλου, ποιοι είναι οι πιο σημαντικοί λόγοι για αυτό;» (δεξιά, δείτε επίσης την Ερώτηση 29), όπου δεν περιλαμβάνονται όσοι απάντησαν ότι κάνουν ποδήλατο ανεξαρτήτως προβλημάτων, ή δεν έχουν ποδήλατο. Δείχνουμε μόνο τις απαντήσεις που επέλεξαν τουλάχιστον 50% των συμμετεχόντων.

Το Σχήμα 3 καταδεικνύει τη σημασία του αντιληπτού κινδύνου, καθώς ο «φόβος των ατυχημάτων» αποτελεί εμπόδιο για περισσότερους από τους μισούς ερωτηθέντες που δεν κάνουν συχνά ποδήλατο, αλλά είναι λιγότερο σημαντικός για αυτούς που κάνουν περισσότερο. Οι τρεις παράγοντες που αναφέρουν και οι δύο ομάδες υποδεικνύουν τομείς για πολιτική παρέμβαση.

### Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υποδομές για το ποδήλατο στον Δήμο σας;

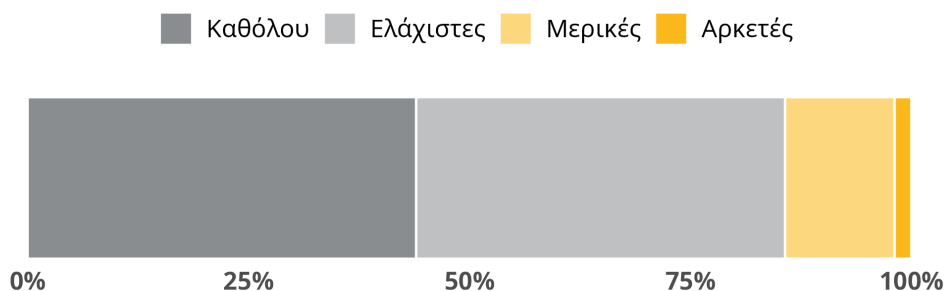


Σχήμα 4: Πόσο ικανοποιημένοι είστε με τις υποδομές για το ποδήλατο στον Δήμο σας; Δείτε επίσης την Ερώτηση 21.

Η **έλλειψη υποδομών** είναι ο σημαντικότερος παράγοντας, και το Σχήμα 4 δείχνει ότι η μεγάλη πλειοψηφία των συμμετεχόντων εκφράζουν έντονη απογοήτευση και δυσφορία για την πολιτική των Δήμων σχετικά με το ποδήλατο (89,3% από δυσαρεστημένοι ως θυμωμένοι).

Η **παροχή διαχωρισμένων ποδηλατοδρόμων και λωρίδων ποδηλάτου** αποτελεί αναμφίβολα τον ακρογωνιαίο λίθο των επεμβάσεων σε χώρες όπως η Ολλανδία και η Δανία, για να καταστεί η χρήση ποδηλάτου ασφαλής και ελκυστική (2). Αυτές οι υποδομές, που στις χώρες αυτές έχουν σχεδιαστεί για να είναι ασφαλείς και άνετες για όλα τα επίπεδα ποδηλατικής ικανότητας, δεν επαρκούν, αλλά είναι απαραίτητες για να διασφαλιστεί ότι η χρήση ποδηλάτου είναι εφικτή για ένα ευρύ φάσμα του πληθυσμού (8).

#### Υπάρχουν λωρίδες ποδηλάτου ή ποδηλατόδρομοι στον Δήμο σας;



Σχήμα 5: Έχετε πρόσβαση σε λωρίδες ποδηλάτου ή ποδηλατόδρομους στον Δήμο σας; Δείτε επίσης την Ερώτηση 22.

Η έρευνά μας δείχνει ότι οι περισσότεροι ποδηλάτες κινούνται σε οδικό περιβάλλον χωρίς την ύπαρξη ασφαλών και διαχωρισμένων υποδομών (Σχήμα 5 - 85,4% από ελάχιστες ως καθόλου), και αυτό αποτελεί τη βασική τους προτεραιότητα (Σχήμα 6). Το εύρημα αυτό ενισχύει την ανάγκη για στρατηγικές παρεμβάσεις των Δήμων με στόχο την ανάπτυξη ασφαλούς και λειτουργικού δικτύου ποδηλατοδρόμων.

**Οι τρεις πιο δημοφιλείς προτάσεις για βελτιώσεις στις υποδομές ποδηλάτου**

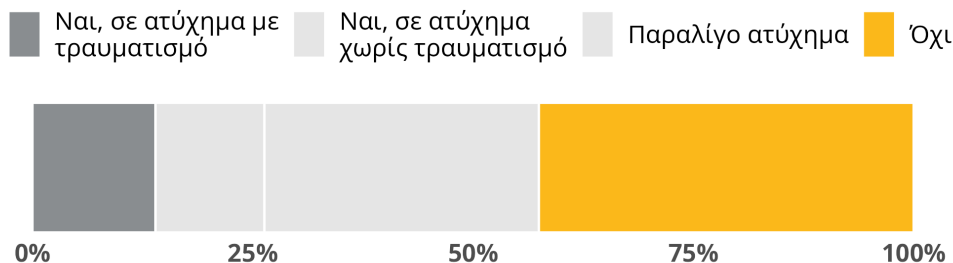


Σχήμα 6: Τι είδους βελτιώσεις στις υποδομές ποδηλάτου στον Δήμο σας θα θέλατε να δείτε; Δείχνουμε τις πιο δημοφιλείς προτάσεις (επιλεγμένες από πάνω του 50% των συμμετεχόντων). Δείτε επίσης την Ερώτηση 23.

Σε μικρούς τοπικούς δρόμους, δεν είναι ούτε δυνατό ούτε απαραίτητο να παρέχονται διαχωρισμένοι ποδηλατόδρομοι και λωρίδες ποδηλάτου, αλλά οι δρόμοι αυτοί αποτελούν σημαντικό μέρος του συνολικού δικτύου ποδηλατικών διαδρομών. Η καλύτερη προσέγγιση είναι η δημιουργία συνεχών, διαχωρισμένων και ασφαλών ποδηλατοδρόμων κατά μήκος δρόμων με μεγάλη κυκλοφορία, σε συνδυασμό με εκτεταμένο δίκτυο δρόμων ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονίες (2).

Επιστρέφοντας στα εμπόδια που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες (Σχήμα 3), πέρα από την έλλειψη υποδομών και την κακή κατάσταση του οδοστρώματος, ένας σημαντικός αποτρεπτικός παράγοντας είναι η **επιθετική οδήγηση των οδηγών αυτοκινήτου**. Αν σε αυτό προσθέσουμε την **παράνομη στάση και στάθμευση αυτοκινήτων** που αναγνωρίζεται ως σημαντικό εμπόδιο στο Σχήμα 6, παρατηρούμε ότι η συμπεριφορά των οδηγών δημιουργεί έντονους κινδύνους στους χρήστες ποδηλάτου.

Έχετε εμπλακεί σε ατύχημα ή παραλίγο ατύχημα με άλλο όχημα, με το ποδήλατο σας στην Ελλάδα;



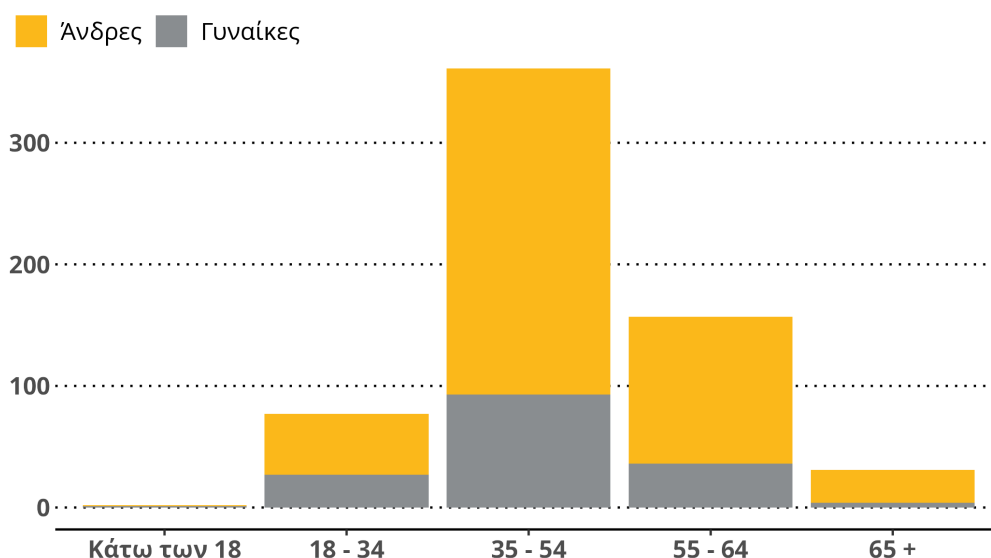
Σχήμα 7: Έχετε εμπλακεί σε ατύχημα ή παραλίγο ατύχημα με άλλο όχημα, με το ποδήλατο σας στην Ελλάδα; Δείτε επίσης την Ερώτηση 25.

Μελέτες δείχνουν ότι, παρόλο που τα περισσότερα ατυχήματα με ποδήλατα δεν εμπλέκουν άλλο όχημα, αυτά που εμπλέκουν αυτοκίνητα έχουν πολύ πιο σοβαρές συνέπειες (9). Στην έρευνά μας, περισσότεροι από τους μισούς συμμετέχοντες (57,1%) δήλωσαν ότι έχουν εμπλακεί κάποια στιγμή σε ατύχημα ή παραλίγο ατύχημα με άλλο όχημα (Σχήμα 7). Η εικόνα αυτή υπογραμμίζει την ανάγκη για ουσιαστικές παρεμβάσεις στην οδική ασφάλεια, με μέτρα που στοχεύουν τόσο στη **βελτίωση των υποδομών**, όσο και στη **συμμόρφωση των οδηγών με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας** (εφαρμογή ορίου 30 χλμ/ώρα σε αστικές περιοχές, συστηματικούς ελέγχους, και μηδενική ανοχή σε παράνομη στάθμευση και κίνηση σε ποδηλατοδρόμους).

Ένας άλλος τομέας παρέμβασης είναι η **εκπαίδευση** των οδηγών, όχι μόνο σχετικά με τα δικαιώματα των χρηστών ποδηλάτου, αλλά και σχετικά με τα οφέλη του ποδηλάτου για όλους τους χρήστες του δρόμου. Έρευνες δείχνουν ότι η επιθετική συμπεριφορά των οδηγών συνδέεται με αρνητικές κοινωνικές αντιλήψεις για τους ποδηλάτες, άρα στοχευμένα ενημερωτικά προγράμματα μπορούν να συμβάλουν στην ενίσχυση του αμοιβαίου σεβασμού και της αποδοχής του ποδηλάτου (10).

## 2. Το ποδήλατο χρησιμοποιείται κυρίως από άνδρες μέσης ηλικίας

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι η χρήση ποδηλάτου στην Ελλάδα εξακολουθεί να είναι δραστηριότητα που αφορά κυρίως άνδρες μέσης ηλικίας (Σχήμα 8 - συνολικά για όλες τις ηλικίες: **άνδρες: 74%** / γυναίκες: 26%, συνολικά για άνδρες και γυναίκες κάτω των 35: 13% / **35-64: 82%** / 65+: 5%). Η εικόνα αυτή πιθανόν αντικατοπτρίζει τον τρόπο διάδοσης του ερωτηματολογίου μέσω Διαδικτυακών καναλιών, αλλά συνάδει με άλλες έρευνες σε αυτοκινητο-κεντρικές χώρες: όταν το ποσοστό του πληθυσμού που χρησιμοποιεί ποδήλατο είναι χαμηλό, παρατηρείται περιορισμένη συμμετοχή γυναικών, παιδιών και ηλικιωμένων (11).



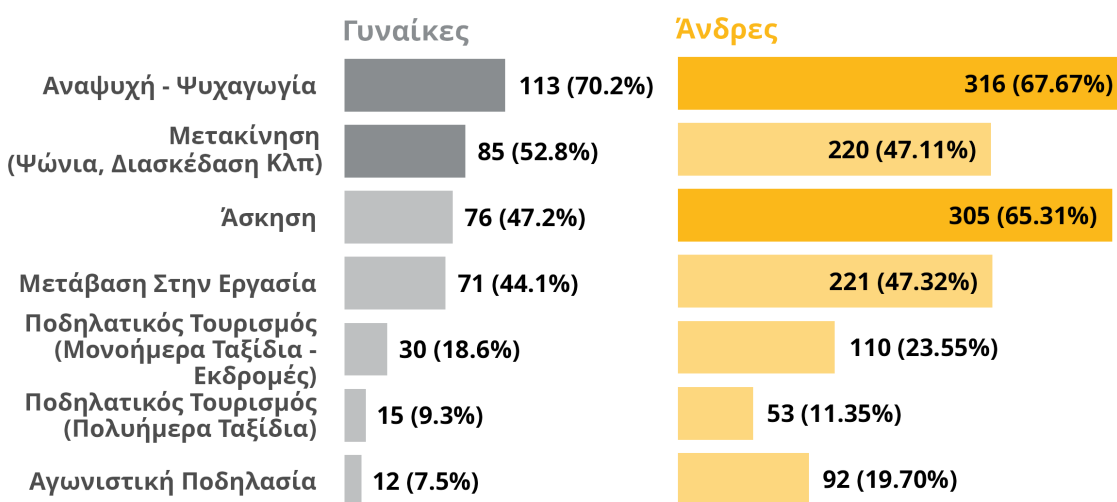
Σχήμα 8: Γένος και ηλικίες των συμμετεχόντων. Δεν περιλαμβάνουμε όσους απάντησαν “Προτιμώ να μην απαντήσω” (n=7) στην ερώτηση για το γένος. Δείτε επίσης την Ερώτηση 1 και την Ερώτηση 2.

Όσον αφορά τους νέους, ένας από τους κυριότερους λόγους που εμποδίζουν την επιλογή ενεργών μετακινήσεων είναι η πρόσβαση σε αυτοκίνητο (12). Ακόμα και όσοι έκαναν ποδήλατο ως παιδιά, συχνά βλέπουν τα ποδήλατά τους ως διασκεδαστικά «παιχνίδια», τα οποία εγκαταλείπουν όταν μάθουν να οδηγούν (13). Η αλλαγή νοοτροπίας ξεκινά λοιπόν στην παιδική ηλικία, όπου η επιλογή του ποδηλάτου ως μέσο μεταφοράς, και όχι απλά ως παιχνίδι, συχνά συνεχίζεται και στην ενήλικη ζωή (14).

Εκτός από την επικρατούσα στάση της κοινωνίας απέναντι στα αυτοκίνητα, οι απόψεις των γονέων και κηδεμόνων τους είναι αυτές που επηρεάζουν έντονα τις επιλογές μεταφοράς των παιδιών (15). Οι γονείς ανησυχούν για την ασφάλεια, και ορθώς αντιλαμβάνονται μια σύγκρουση μεταξύ της προώθησης της ανεξαρτησίας των παιδιών τους και της προστασίας τους από τον κίνδυνο (16). Επομένως, η **ενίσχυση της ασφάλειας στο οδικό περιβάλλον** είναι κλειδί για την αύξηση της χρήσης ποδηλάτου των παιδιών. Προσθέτοντας σε όσα αναφέραμε ήδη στην προηγούμενη ενότητα, προτεραιότητα αποτελούν οι **ασφαλείς δρόμοι γύρω από τα σχολεία**. Αλλά το δίκτυο πρέπει να καλύπτει όσο το δυνατόν την ευρύτερη γειτονιά, καθώς έχει αποδειχθεί ότι κάνοντας ποδήλατο για όλες τις δραστηριότητες, όχι μόνο προς το σχολείο, συνδέεται με υψηλότερα επίπεδα χρήσης ποδηλάτου στην ενήλικη ζωή (17).

Ένας άλλος τομέας εστίασης είναι η **εκπαίδευση**. Η ένταξη της ποδηλατικής παιδείας στα σχολεία, όπως συμβαίνει σε χώρες όπως η Ολλανδία και η Δανία (2), δεν θεωρείται μόνο απαραίτητη για την ασφάλεια των παιδιών, αλλά τα βοηθά να αποκτήσουν χρήσιμες δεξιότητες για την ενήλικη ζωή τους.

#### Τι είδος ποδηλασίας κάνετε;



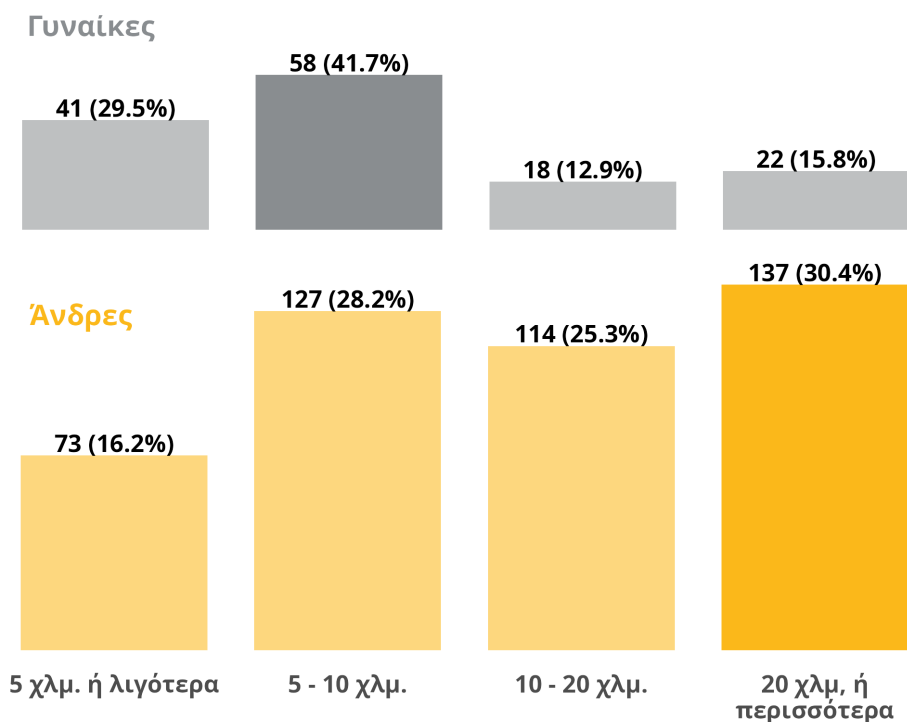
Σχήμα 9: Απαντήσεις ανά γένος στην ερώτηση “Τι είδος ποδηλασίας κάνετε;” Δεν περιλαμβάνονται όσοι απάντησαν “Προτιμώ να μην απαντήσω” (η=7) στην ερώτηση για το γένος. Δείτε επίσης την Ερώτηση 7.

Η έλλειψη ασφάλειας στο οδικό περιβάλλον είναι επίσης σημαντικός αποτρεπτικός παράγοντας για τη χρήση ποδηλάτου από γυναίκες και άτομα μεγαλύτερης ηλικίας (8).

Εξάλλου, οι γυναίκες έχουν διαφορετικές ανάγκες μετακινήσεων (18) και αυτό επηρεάζει τον τρόπο που χρησιμοποιούν το ποδήλατο, κάτι που φαίνεται και στην έρευνά μας (Σχήμα 9). Για τους άνδρες στο δείγμα μας ο δεύτερος σημαντικότερος λόγος για τη χρήση ποδηλάτου είναι η άσκηση, ενώ για τις γυναίκες την άσκηση ξεπερνά η καθημερινή μετακίνηση.

Οι γυναίκες στο δείγμα μας διανύουν μικρότερες αποστάσεις μέσα στην πόλη από τους άνδρες: η πλειοψηφία κάνει μέχρι 10 χλμ (Σχήμα 10).

Όταν μετακινήστε στην πόλη, πόσα χιλιόμετρα κάνετε συνήθως;



Σχήμα 10: Απαντήσεις ανά γένος στην ερώτηση “Όταν μετακινήστε στην πόλη, πόσα χιλιόμετρα κάνετε συνήθως;” Δεν περιλαμβάνονται όσοι απάντησαν “Προτιμώ να μην απαντήσω” (η=7) στην ερώτηση για το γένος. Δείτε επίσης την Ερώτηση 8.



Αυτά τα δεδομένα συμφωνούν με έρευνες που δείχνουν ότι οι γυναίκες είναι πιο πιθανό να διανύουν μικρότερες αποστάσεις μετακίνησης, να κάνουν “αλυσιδωτές” μετακινήσεις, και να κάνουν περισσότερα ταξίδια που δεν σχετίζονται με την επαγγελματική εργασία (18). Οι γυναίκες τείνουν να πραγματοποιούν περισσότερες μετακινήσεις από τους άνδρες για τη φροντίδα ανθρώπων και νοικοκυριού, για παράδειγμα πηγαίνουν τα παιδιά στο σχολείο και σε άλλες δραστηριότητες, φροντίζουν ηλικιωμένους συγγενείς, ή κάνουν τα καθημερινά ψώνια (19).

Είναι σημαντικό να λαμβάνουμε υπ’ όψιν αυτά τα γεγονότα, όταν εξετάζουμε πολιτικές που ενθαρρύνουν περισσότερες γυναίκες να κάνουν ποδήλατο. Μελέτες δείχνουν ότι όσο περισσότερος χρόνος αφιερώνεται σε οικιακές εργασίες και μετακινήσεις για τη φροντίδα παιδιών και συγγενών, τόσο πιο δύσκολο είναι για τις γυναίκες να κάνουν ποδήλατο (20). Ο λόγος για τον οποίο αποτελούν εμπόδιο για την ποδηλασία, είναι επειδή η συνοδεία παιδιών με ποδήλατο ή η μεταφορά αντικειμένων όπως τα ψώνια με ποδήλατο μπορεί να είναι πιο δύσκολη σε πόλεις που έχουν σχεδιαστεί γύρω από το αυτοκίνητο.

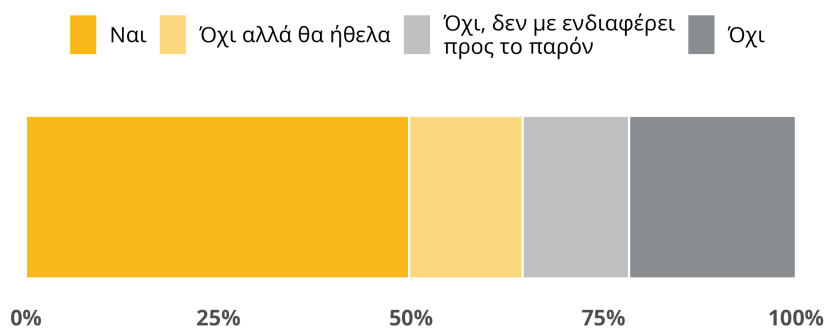
Η απάντηση και πάλι είναι η **επένδυση σε υποστηρικτικές υποδομές**, όπως οι προστατευόμενοι ποδηλατοδρόμοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας σε βασικές διαδρομές μεταξύ σχολείων, χώρων εργασίας και καταστημάτων. Αυτό μπορεί να συνδυαστεί με την προώθηση της χρήσης προσωπικών ή κοινόχρηστων ποδηλάτων φορτίου (cargo bike), που παρέχουν έναν αποτελεσματικό τρόπο μεταφοράς για ψώνια και μικρά παιδιά.

Τέλος, είναι σημαντικό να **συμπεριλαμβάνονται γυναίκες στον σχεδιασμό των υποδομών**, ώστε να είναι βέβαιο ότι ικανοποιούν τις ανάγκες τους. Για παράδειγμα, ένας ξεχωριστός ποδηλατοδρόμος μέσα από ένα πάρκο ή ερημική περιοχή, ώστε να είναι μακριά από την κυκλοφορία αυτοκινήτων, μπορεί να ακούγεται ιδανικός θεωρητικά, αλλά αν είναι πολύ απομακρυσμένος από ανθρώπους, μπορεί να μην φαίνεται ασφαλής και να μην χρησιμοποιείται από γυναίκες. Γενικότερα, είναι σημαντικό να διεξάγονται διαβουλεύσεις με ένα ευρύ και ποικίλο φάσμα ενδιαφερομένων, ώστε να διασφαλίζεται η αναγνώριση διαφορετικών αναγκών και απαιτήσεων στο σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας (21).

### 3. Παρατηρείται αυξανόμενο ενδιαφέρον για ηλεκτρικά ποδήλατα

Τα ηλεκτρικά ποδήλατα (ebike) γίνονται ολοένα και πιο δημοφιλή: στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι πωλήσεις δεκαπλασιάστηκαν μεταξύ 2009 και 2021, φτάνοντας τα 5,1 εκατομμύρια (22). Τα ebike αυξάνουν τη χρήση ποδηλάτου, μια και η ηλεκτρική υποβοήθηση κάνει το ποδήλατο ελκυστικό ακόμη και σε ανθρώπους που θα το απέφευγαν λόγω αποστάσεων, εδάφους ή φυσικής κατάστασης (23). Έρευνες δείχνουν ότι σε περιοχές με χαμηλά επίπεδα γενικής ποδηλασίας, η επιλογή ebike αντικαθιστά την επιλογή αυτοκινήτου (24), είναι επομένως ένα από τα καλύτερα εργαλεία για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

Έχετε δοκιμάσει ebike;

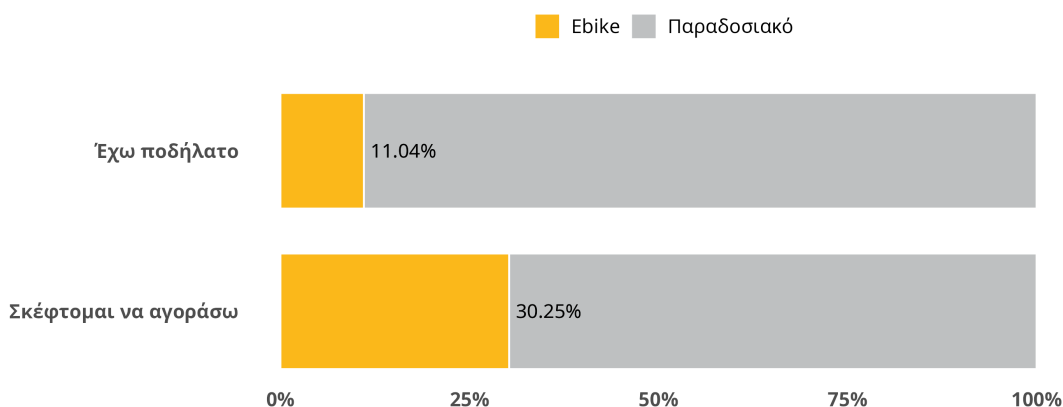


Σχήμα 11: Ποσοστό συμμετεχόντων που έχουν δοκιμάσει ebike. Δείτε επίσης την Ερώτηση 16.

Περίπου 65% των συμμετεχόντων στην έρευνά μας είτε έχουν δοκιμάσει, είτε θα ήθελαν να δοκιμάσουν ηλεκτρικό ποδήλατο (Σχήμα 11).

Το 11% των ποδηλάτων που έχουν οι συμμετέχοντες είναι κάποιου είδους ebike, ενώ στην ερώτηση για το είδος ποδηλάτου που σκέφτονται να αγοράσουν, το ποσοστό αυξάνεται στο 30.25% (Σχήμα 12). Αυτό δείχνει ότι υπάρχει και στη χώρα μας αυξανόμενο ενδιαφέρον για την ηλεκτροκίνηση, και υποδεικνύει μια κατεύθυνση πολιτικής στήριξης.

Τι τύπου ποδήλατο έχετε / σκέφτεστε να αγοράσετε;

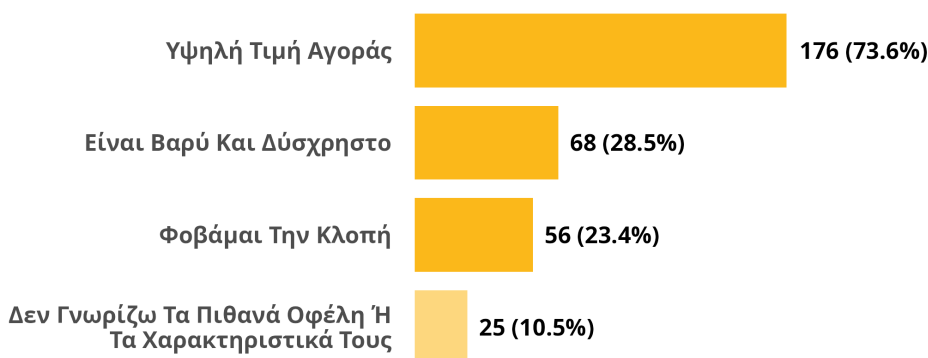


Σχήμα 12: Ποσοστό ποδηλάτων ebike / παραδοσιακού τύπου που έχουν ή σκέφτονται να αγοράσουν οι συμμετέχοντες. Δεν περιλαμβάνονται όσοι δεν έχουν ποδήλατο, ή δεν σκέφτονται να αγοράσουν. Δείτε επίσης την Ερώτηση 13 και την Ερώτηση 14.

Οι τρεις βασικοί λόγοι που οι ενδιαφερόμενοι δεν έχουν ebike είναι το κόστος, το βάρος του ποδηλάτου, και ο φόβος κλοπής (Σχήμα 13). Οι δύο τελευταίοι λόγοι πιθανόν σχετίζονται με την έλλειψη ασφαλών χώρων στάθμευσης, είτε στο σπίτι (που για κατοίκους σε διαμερίσματα χωρίς μεγάλους ανελκυστήρες σημαίνει χειροκίνητη μεταφορά στις σκάλες), είτε σε προορισμούς στην πόλη.

Γιατί δεν έχετε ηλεκτρικό ποδήλατο;

239 απαντήσεις



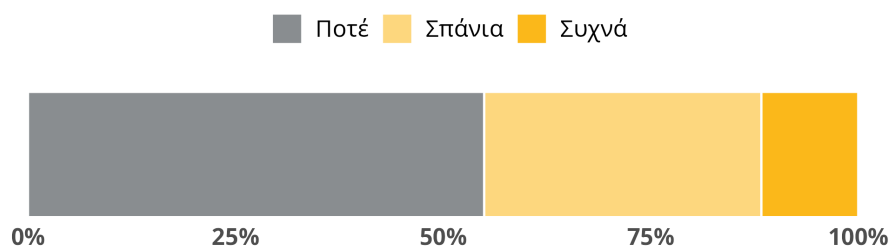
Σχήμα 13: Οι λόγοι για τους οποίους οι συμμετέχοντες δεν έχουν ebike. Δεν περιλαμβάνονται όσοι ήδη έχουν ebike ή είπαν ότι δεν ενδιαφέρονται. Δείτε επίσης την Ερώτηση 17.

Με βάση αυτά τα δεδομένα, για να ενθαρρύνουμε τη διάδοση της ηλεκτροκίνησης, χρειαζόμαστε **οικονομικά κίνητρα** (επιδότησεις για αγορά ebike, κίνητρα σε εταιρίες να εφαρμόσουν προγράμματα όπως το “bike-to-work” που να περιλαμβάνει ebike), και **ασφαλείς χώρους στάθμευσης** (δημιουργία κλειστών χώρων στάθμευσης σε κάθε γειτονιά, κίνητρα για παροχή θέσεων στάθμευσης για ποδήλατα σε δημόσια κτίρια και ιδιωτικά πάρκινγκ, με σταθμούς φόρτισης ebike).

#### 4. Το ποδήλατο χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για μετακινήσεις και τουρισμό

Όταν ξεκίνησε η εποχή του αυτοκινήτου, σε πολλά μέρη του κόσμου, το ποδήλατο υποβιβάστηκε σε παιδικό παιχνίδι ή εργαλείο άσκησης για μια μικρή μειονότητα. Πρόσφατα, με την ανυπόφορη κυκλοφοριακή συμφόρηση στα αστικά κέντρα, την απειλή της κλιματικής κρίσης, και το αυξανόμενο ενδιαφέρον για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της δημόσιας υγείας, το ποδήλατο επιστρέφει ως κύριο εργαλείο για τις μεταφορές και τον τουρισμό (25). Τη ίδια τάση παρατηρούμε και στα δεδομένα από την έρευνά μας (Σχήμα 9), και είναι σημαντικό να υποστηριχθεί με κατάλληλες πολιτικές επεμβάσεις.

##### Χρησιμοποιείτε συνδυαστικά ποδήλατο και Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;



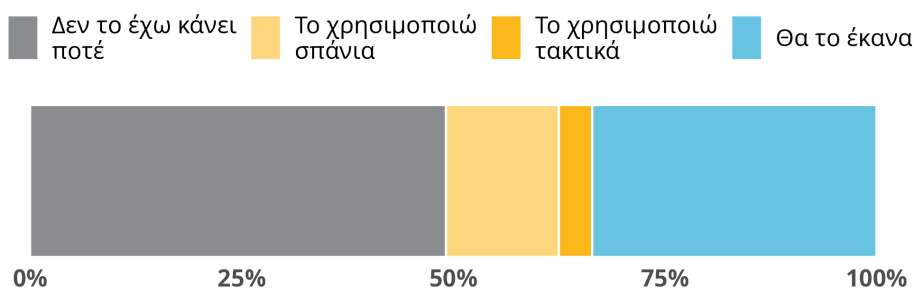
Σχήμα 14: Ποδήλατο και μέσα μαζικής μεταφοράς. Δείτε επίσης την Ερώτηση 10.

Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνά μας (55%) δηλώνει ότι δεν χρησιμοποιεί ποτέ το ποδήλατο συνδυαστικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) (Σχήμα 14). Η

κατανομή αυτή αναδεικνύει ότι στην Ελλάδα η πολυτροπική μετακίνηση με συνδυασμό ποδηλάτου και ΜΜΜ παραμένει περιορισμένη.

Η αυξημένη χρήση θα μπορούσε να ενισχυθεί μέσα από πολιτικές που διευκολύνουν τον συνδυασμό αυτό, ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα. Συγκεκριμένα, χρειαζόμαστε δημιουργία δικτύων **ασφαλών διαδρομών** από κάθε γειτονιά προς τους σταθμούς, **χώρους στάθμευσης** ποδηλάτων, **προσβασιμότητα** των σταθμών, και επαρκή **χώρο για ποδήλατα μέσα στα μέσα σταθερής τροχιάς**.

#### Ταξίδι με ποδήλατο και τρένο



Σχήμα 15: Ποδήλατο και τρένο. Δείτε επίσης την Ερώτηση 12.

Παρόμοια εικόνα παρατηρείται για τα τρένα. Σχεδόν οι μισοί συμμετέχοντες (49,1%) δεν έχουν πραγματοποιήσει ποτέ συνδυασμό ταξιδιού με ποδήλατο και τρένο, ενώ το ένα τρίτο περίπου (33,1%) δηλώνει ότι θα το έκανε. Η χαμηλή συχνότητα τακτικής χρήσης πιθανόν οφείλεται σε περιορισμούς του σιδηροδρομικού δικτύου, και στις δυσκολίες μεταφοράς ποδηλάτων στα τρένα.

Η εικόνα αυτή δείχνει ότι υπάρχει δυναμική ανάπτυξης του ποδηλατικού τουρισμού, μέσω καλύτερης **ενσωμάτωσης του ποδηλάτου στις σιδηροδρομικές μεταφορές**. Η πρακτική μπορεί να ενισχυθεί με τη δημιουργία και προώθηση **τουριστικών διαδρομών**, σύνδεση με αξιοθέατα σε όλη τη χώρα, και με ευρωπαϊκές διαδρομές **EuroVelo**.

Συνοπτικά, η έρευνά μας έδειξε ότι στην Ελλάδα υπάρχει αυξανόμενο ενδιαφέρον για το ποδήλατο, πέρα από την άσκηση, ως μέσο καθημερινής μεταφοράς και τουρισμού. Οι χρήστες ποδηλάτου επίσης αναγνωρίζουν τα πλεονεκτήματα της ηλεκτροκίνησης. Ωστόσο, το ποδήλατο εξακολουθεί να χρησιμοποιείται από ένα περιορισμένο μέρος του πληθυσμού, και αυτό συνδέεται στενά με το κύριο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες: την **έλλειψη οδικής ασφάλειας**.

Με βάση τις απαντήσεις των συμμετεχόντων, οι λύσεις που προτείνει η έρευνά μας είναι ένα **ολοκληρωμένο δίκτυο ασφαλών δρόμων για ποδήλατο** (που να περιλαμβάνει διαχωρισμένους ποδηλατοδρόμους σε κεντρικές οδούς, δρόμους ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονιές, και καλές συνδέσεις με μέσα μαζικής μεταφοράς, σχολεία και εμπορικές περιοχές), **συχνούς και ασφαλείς χώρους στάθμευσης για ποδήλατα**, **αυστηρή επιβολή του κώδικα οδικής κυκλοφορίας**, και **καλύτερη οδική εκπαίδευση** τόσο για τους ποδηλάτες όσο και για τους οδηγούς.

Με τόσες δυσκολίες και κινδύνους που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες, γιατί επιλέγουν το ποδήλατο; Το Σχήμα 16 δείχνει τα πιο δημοφιλή οφέλη, με πρωταρχικά τη **χαρά** (επιλεγμένη από το 25% αυτών που απάντησαν), την **υγεία** (24%) και την **ευεξία** (23%).



Σχήμα 16: Wordcloud από τις απαντήσεις στην ερώτηση «Μπορείτε να αναφέρετε με μια λέξη, τα τρία σημαντικότερα οφέλη που είδατε στη ζωή σας από τότε που ξεκινήσατε να κάνετε περισσότερο ποδήλατο;» όπου “χαρά” περιλαμβάνει “ευτυχία” και “ευχαρίστηση”, και “φυσική υγεία” περιλαμβάνει “φυσική κατάσταση” και “σωματική υγεία”



Αυτά τα αποτελέσματα συμφωνούν με μελέτες που δείχνουν ότι η χρήση ποδηλάτου σχετίζεται με καλύτερη σωματική υγεία, χαμηλότερο στρες, καλύτερη ψυχική υγεία, υψηλότερη ζωτικότητα και λιγότερα συναισθήματα μοναξιάς (3).

Η έρευνά μας δείχνει ότι είναι σημαντικό για τους σχεδιαστές αστικής κινητικότητας να εξετάζουν προβλήματα και λύσεις τόσο σε κοινωνικό επίπεδο, όσο και σε επίπεδο μεμονωμένων ατόμων: **κάθε άνθρωπος που αρχίζει να κάνει ποδήλατο χάρη σε βελτιωμένες υποδομές και σε άλλες πολιτικές παρεμβάσεις, θα είναι ένας πιο ευτυχισμένος και υγιής άνθρωπος.**

## Προτάσεις πολιτικής

Τα ευρήματα της έρευνας αναδεικνύουν με σαφήνεια ότι η χρήση ποδηλάτου στην Ελλάδα διαθέτει σημαντικές προοπτικές ανάπτυξης, υπό την προϋπόθεση ότι θα υπάρξουν στοχευμένες πολιτικές υποδομών, ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, εκπαίδευσης, και οικονομικών κινήτρων.

**Η ανάγκη βελτίωσης των υποδομών είναι επιτακτική.** Η δημιουργία συνεχών, διαχωρισμένων και ασφαλών ποδηλατοδρόμων που συνδέουν γειτονιές, κέντρα πόλεων, σχολεία, καταστήματα, και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, σε συνδυασμό με ένα εκτεταμένο δίκτυο δρόμων ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να αποτελέσει καταλυτικό παράγοντα για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου. Παράλληλα, η τακτική συντήρηση του οδοστρώματος και η προστασία των ποδηλατικών διαδρομών από παράνομη στάθμευση είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ενίσχυση της ασφάλειας.

**Η χαμηλή συμμετοχή των γυναικών και ατόμων νεαρής ηλικίας υπογραμμίζει την ανάγκη για πολιτικές και κοινωνικές παρεμβάσεις.** Πέρα από τη βελτίωση των οδικής ασφάλειας, η συμμετοχή γυναικών στο σχεδιασμό ποδηλατικών δικτύων και άλλων υποδομών μπορεί να διασφαλίσει ότι οι υποδομές είναι κατάλληλες για τις ανάγκες τους. Παράλληλα, η εισαγωγή της ποδηλατικής παιδείας στα σχολεία θα μπορούσε να δημιουργήσει μια νέα γενιά χρηστών με βαθύτερη ενσωμάτωση του ποδηλάτου στην καθημερινή ζωή.



### **Η δυναμική των ηλεκτρικών ποδηλάτων αναδεικνύει νέες δυνατότητες πολιτικής.** Η

παροχή κινήτρων, όπως επιδοτήσεις αγοράς ή προγράμματα “bike-to-work”, και η δημιουργία ασφαλών χώρων στάθμευσης μπορούν να ενισχύσουν τη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης και να καταστήσουν τη χρήση ποδηλάτου προσιτή σε μεγαλύτερα τμήματα του πληθυσμού.

### **Το ποδήλατο μπορεί να λειτουργήσει ως εργαλείο βελτίωσης της δημόσιας υγείας και της ποιότητας ζωής.** Η συστηματική χρήση του ποδηλάτου συμβάλλει στη σωματική

άσκηση, στην ψυχική ευεξία και στη μείωση του άγχους, ενώ παράλληλα ενισχύει την κοινωνική συνοχή μέσω της αίσθησης ελευθερίας και αυτονομίας που προσφέρει. Η ενίσχυση της ποδηλατικής δραστηριότητας μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη για το σύστημα υγείας, μειώνοντας μακροπρόθεσμα το κόστος που συνδέεται με καθιστικό τρόπο ζωής.

**Το ποδήλατο συνδέεται στενά με περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη.** Η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου μπορεί να συμβάλει στον περιορισμό των εκπομπών ρύπων και στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ενώ ταυτόχρονα προσφέρει μια οικονομική λύση μετακίνησης σε περίοδο αυξημένων τιμών καυσίμων. Η προώθηση του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης μπορεί, επομένως, να στηρίξει τους στόχους της βιώσιμης κινητικότητας και της πράσινης ανάπτυξης.

Συνολικά, το ποδήλατο μπορεί να αποτελέσει στρατηγικό μοχλό για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την προστασία του περιβάλλοντος και τη βελτίωση της δημόσιας υγείας, εφόσον υπάρξει πολιτική βούληση και συστηματικός σχεδιασμός.

## **Περιορισμοί της έρευνας**

Παρά τα ενδιαφέροντα και χρήσιμα ευρήματα, η παρούσα έρευνα συνοδεύεται από ορισμένους περιορισμούς που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την ερμηνεία των αποτελεσμάτων.



Πρώτον, το μέγεθος και η σύνθεση του δείγματος επηρεάστηκαν από τον τρόπο διάδοσης του ερωτηματολογίου. Η συλλογή δεδομένων έγινε κυρίως μέσω Διαδικτύου και σχετικών δικτύων ποδηλατών, γεγονός που πιθανόν προσέλκυσε περισσότερο άτομα με υψηλότερα επίπεδα ποδηλατικής δραστηριότητας, παρά περιστασιακούς χρήστες. Ως αποτέλεσμα, τα ποσοστά τακτικής χρήσης ποδηλάτου ενδέχεται να εμφανίζονται ενισχυμένα.

Δεύτερον, η γεωγραφική κατανομή των συμμετεχόντων παρουσιάζει υπεραντιπροσώπευση των μεγάλων αστικών κέντρων, ιδίως της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Αυτό περιορίζει την ικανότητα γενίκευσης των αποτελεσμάτων για μικρότερες πόλεις ή αγροτικές περιοχές, όπου οι συνθήκες χρήσης ποδηλάτου μπορεί να είναι διαφορετικές.

Τρίτον, το ερωτηματολόγιο στηρίχθηκε σε αυτοαναφορές των συμμετεχόντων, γεγονός που ενέχει τον κίνδυνο υποκειμενικότητας. Παράγοντες όπως η ατομική μνήμη, οι προσωπικές αντιλήψεις ή η επιθυμία παρουσίασης μιας θετικής εικόνας μπορεί να επηρέασαν τις απαντήσεις.

Τέταρτον, η έρευνα δεν περιλάμβανε ποιοτικά δεδομένα (π.χ. συνεντεύξεις ή ομάδες εστίασης), τα οποία θα μπορούσαν να προσφέρουν βαθύτερη κατανόηση των στάσεων και των εμπειριών των ποδηλατών. Έτσι, ορισμένες πτυχές, όπως τα συναισθήματα απέναντι στην ασφάλεια ή οι κοινωνικές αντιλήψεις για το ποδήλατο, αποτυπώνονται μόνο έμμεσα και εμπεριέχουν την ερμηνεία των ερευνητών.

Τέλος, η χρονική στιγμή διεξαγωγής της έρευνας μπορεί να έχει επηρεάσει τα αποτελέσματα. Παράγοντες όπως οι καιρικές συνθήκες, οι υποδομές σε φάση έργων ή οι συγκυριακές κοινωνικές συνθήκες πιθανόν να διαμόρφωσαν τις απαντήσεις με τρόπο που δεν αντικατοπτρίζει απόλυτα τη μακροχρόνια πραγματικότητα.

Παρά τους ανωτέρω περιορισμούς, η έρευνα παρέχει μια σαφή και αξιόπιστη εικόνα των τάσεων που χαρακτηρίζουν τη χρήση ποδηλάτου στην Ελλάδα και μπορεί να αποτελέσει αφετηρία για πιο εξειδικευμένες μελέτες.



## Τελικές παρατηρήσεις

Η παρούσα έρευνα προσέφερε μια αναλυτική εικόνα της ποδηλατικής δραστηριότητας στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας τόσο τις ευκαιρίες όσο και τα εμπόδια που χαρακτηρίζουν τη σημερινή πραγματικότητα. Αν και το δείγμα παρουσίασε ορισμένους περιορισμούς ως προς τη γεωγραφική και κοινωνική του αντιπροσώπευση, τα αποτελέσματα προσφέρουν σαφείς ενδείξεις για τις τάσεις που διαμορφώνουν την ποδηλατική κουλτούρα στη χώρα.

Το βασικό μήνυμα που προκύπτει είναι ότι το ποδήλατο μπορεί να αποτελέσει ουσιαστικό πυλώνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αρκεί να υποστηριχθεί με ολοκληρωμένες πολιτικές και συνεκτικές παρεμβάσεις.

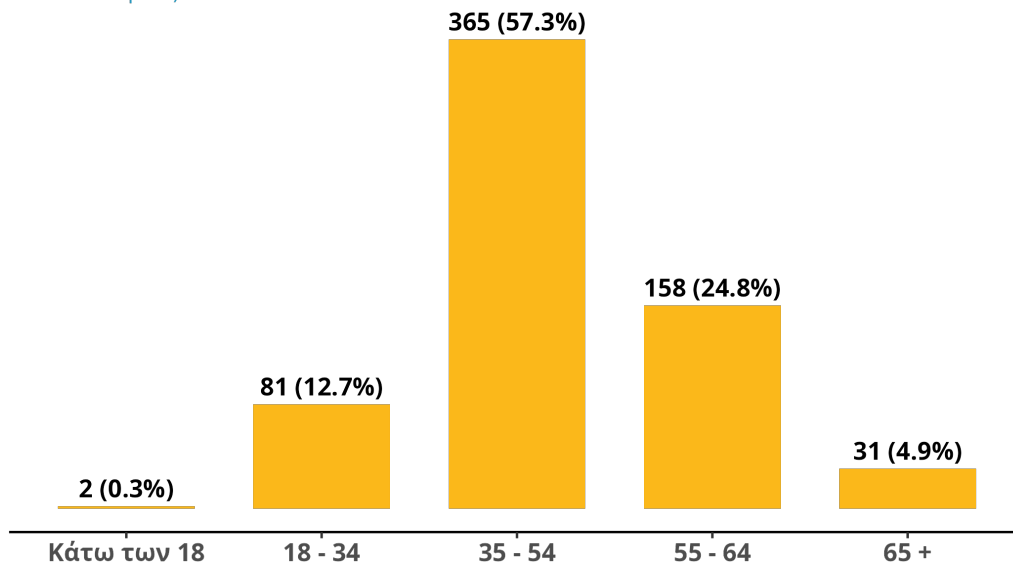
Η έρευνα αυτή φιλοδοξεί να αποτελέσει αφετηρία για περαιτέρω ερευνητικές και πρακτικές πρωτοβουλίες, συμβάλλοντας στον σχεδιασμό μιας πιο ασφαλούς, υγιούς και φιλικής προς το περιβάλλον αστικής κινητικότητας. **Η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου δεν αφορά μόνο τους ίδιους τους ποδηλάτες, αλλά το σύνολο της κοινωνίας, καθώς συνδέεται με βελτίωση της ποιότητας ζωής, προστασία του περιβάλλοντος, και οικονομικά οφέλη σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.**

## Παράρτημα Ι: Ερωτηματολόγιο και Απαντήσεις

### 1<sup>η</sup> Ενότητα: Μιλήστε μας για εσάς

Σε ποια ηλικιακή ομάδα ανήκετε;

637 απαντήσεις

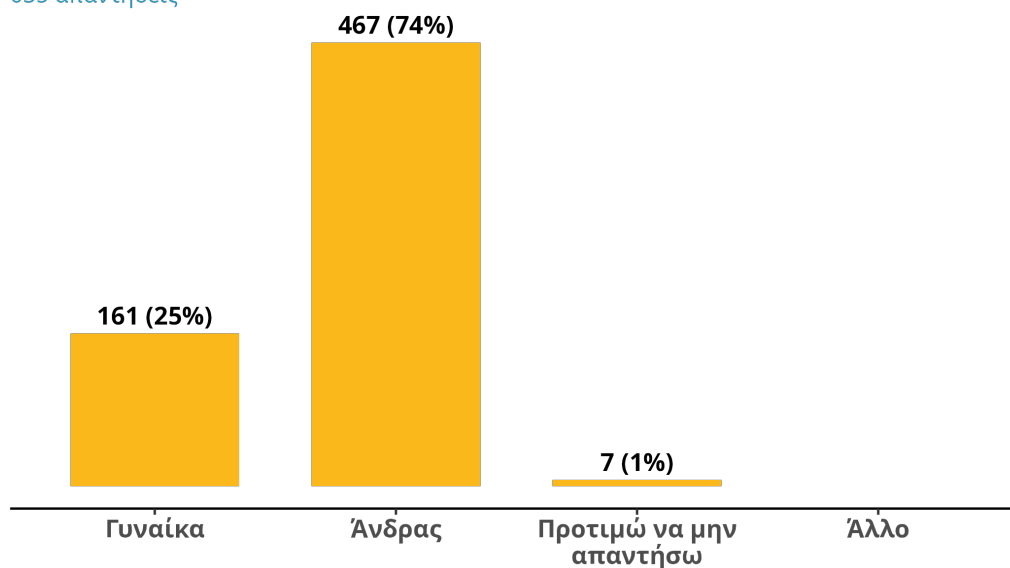


Ερώτηση 1: Σε ποια ηλικιακή ομάδα ανήκετε;

Στο ερώτημα «Σε ποια ηλικιακή ομάδα ανήκετε;» απάντησαν 637 άτομα. Η πλειονότητα των συμμετεχόντων στην έρευνα (57,3%) ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 35–54 ετών, γεγονός που δείχνει ότι το δείγμα αντιπροσωπεύει κυρίως άτομα ώριμης, επαγγελματικά ενεργής ηλικίας. Σημαντικό ποσοστό (24,8%) προέρχεται από την ομάδα 55–64 ετών, ενώ μικρότερη αλλά αξιοσημείωτη είναι η συμμετοχή των ατόμων άνω των 65 ετών (4,9%). Οι νεότερες ηλικίες 18–34 ετών αντιπροσωπεύουν το 12,7% του δείγματος, ενώ κάτω των 18 ετών καταγράφηκαν μόνο δύο απαντήσεις (0,3%).

### Ποιο είναι το φύλο σας;

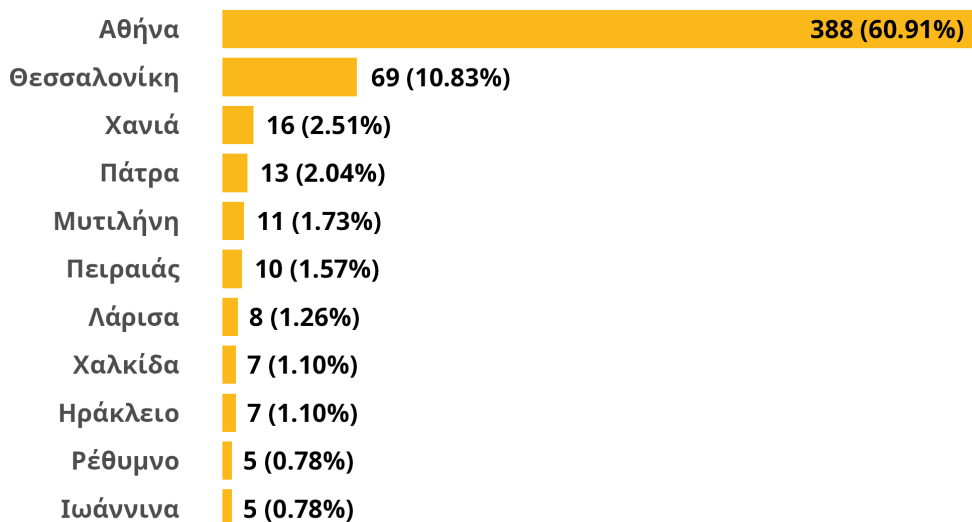
635 απαντήσεις



Ερώτηση 2: Ποιο είναι το φύλο σας;

Στο ερώτημα «Ποιο είναι το φύλο σας;» απάντησαν 635 άτομα. Η μεγάλη πλειονότητα των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι άνδρες (74%), ενώ οι γυναίκες αποτελούν το 25% του δείγματος. Δεν υπήρχε καταγραφή αυτοπροσδιορισμού ως «Άλλο», ενώ μόλις το 1% προτίμησε να μην απαντήσει.

**Πού κατοικείτε;**  
**637 απαντήσεις**

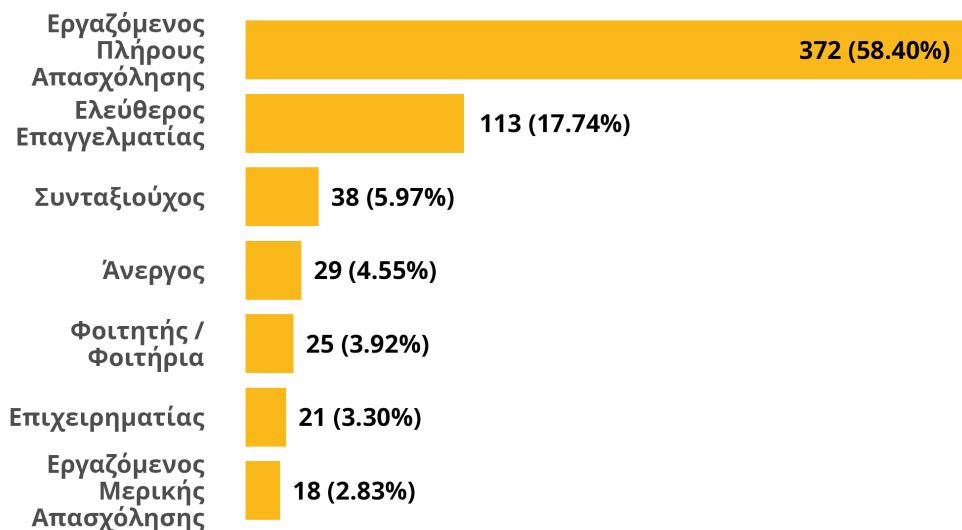


*Ερώτηση 3: Που κατοικείτε; Περιλαμβάνονται περιοχές με τουλάχιστον 5 απαντήσεις. Για την πλήρη κατανομή των απαντήσεων, δείτε το Σχήμα 1.*

Στο ερώτημα «Που κατοικείτε;» απάντησαν 637 άτομα. Η πλειονότητα των συμμετεχόντων (60,9%) κατοικεί στην Αθήνα, ενώ ακολουθεί η Θεσσαλονίκη με 10,8%.

### Ποιο είναι το κύριο επάγγελμά σας;

637 απαντήσεις



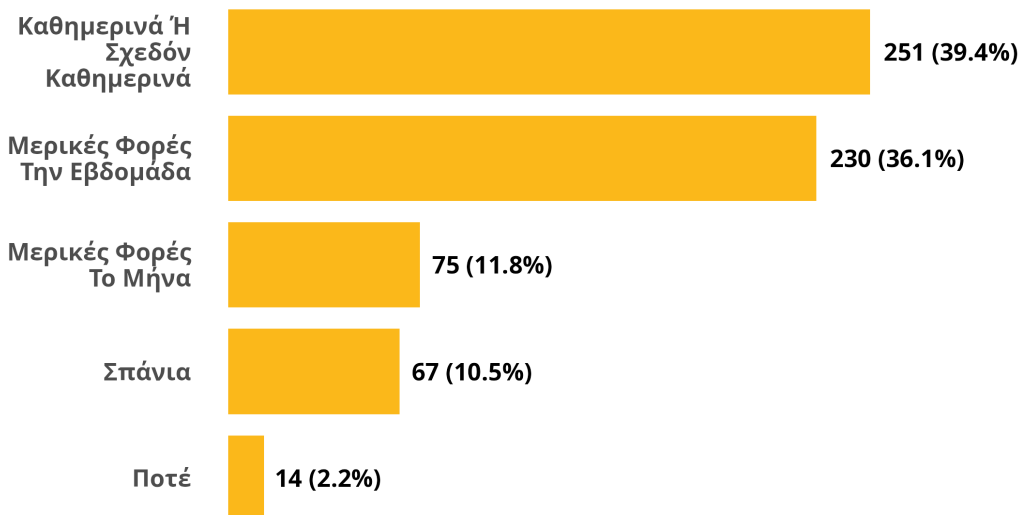
#### Ερώτηση 4: Ποιο είναι το κύριο επάγγελμά σας;

Στο ερώτημα «Ποιο είναι το κύριο επάγγελμά σας;» απάντησαν 637 άτομα. Η πλειονότητα των συμμετεχόντων (58,4%) είναι εργαζόμενοι πλήρους απασχόλησης, γεγονός που δείχνει ότι το ποδήλατο αφορά κυρίως άτομα σε ενεργή επαγγελματική δραστηριότητα. Σημαντικό ποσοστό (17,7%) καταλαμβάνουν οι ελεύθεροι επαγγελματίες, ενώ οι συνταξιούχοι αποτελούν το 6% του δείγματος.

## 2<sup>η</sup> Ενότητα: Ποδηλατικές συνήθειες και προτιμήσεις

**Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο;**

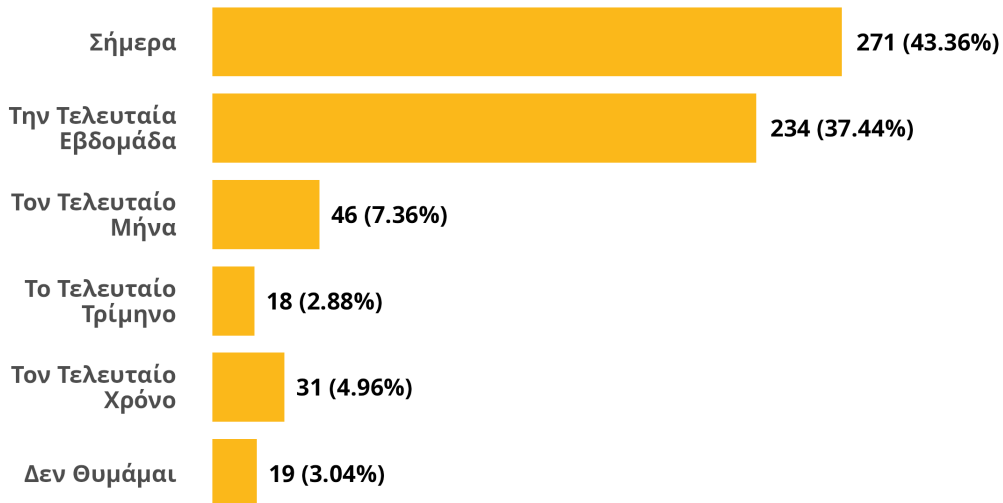
**637 απαντήσεις**



*Ερώτηση 5: Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο;*

Στο ερώτημα «Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο;» απάντησαν 637 άτομα. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η ποδηλασία αποτελεί μια συχνή δραστηριότητα για την πλειονότητα των συμμετεχόντων. Συγκεκριμένα, το 39,4% δηλώνει ότι χρησιμοποιεί ποδήλατο καθημερινά ή σχεδόν καθημερινά, ενώ το 36,1% αρκετές φορές την εβδομάδα. Οι δύο αυτές κατηγορίες συγκεντρώνουν συνολικά πάνω από τα τρία τέταρτα του δείγματος, γεγονός που υποδηλώνει υψηλό επίπεδο τακτικής ποδηλατικής δραστηριότητας. Αντίθετα, οι απαντήσεις «μερικές φορές το μήνα» (11,8%) και «σπάνια» (10,5%) είναι σημαντικά χαμηλότερες, ενώ μόλις ένα πολύ μικρό ποσοστό (2,2%) δηλώνει ότι δεν κάνει ποτέ ποδήλατο.

**Πότε ήταν η τελευταία φορά που κάνατε ποδήλατο;**  
625 απαντήσεις

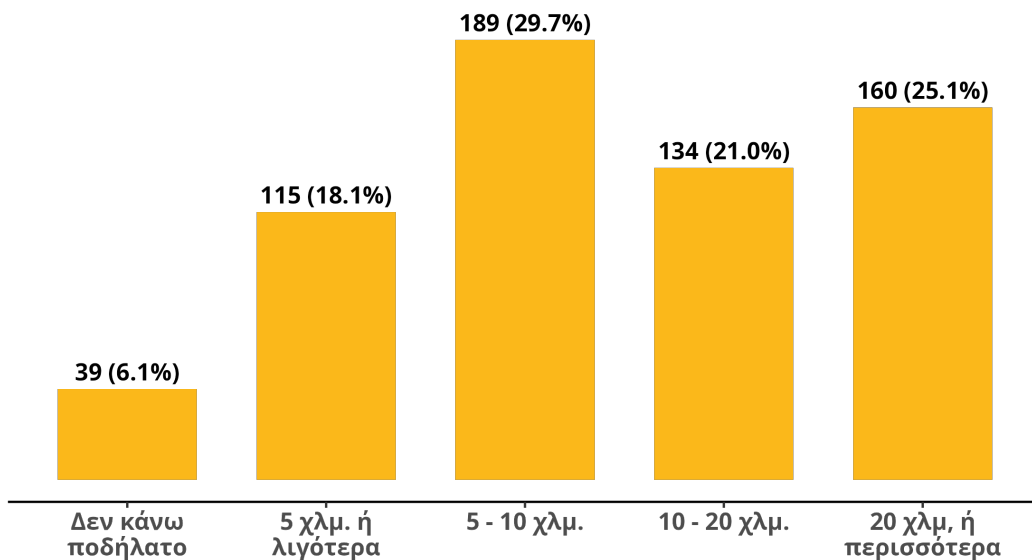


*Ερώτηση 6: Πότε ήταν η τελευταία φορά που κάνατε ποδήλατο;*

Στο ερώτημα «Πότε ήταν η τελευταία φορά που κάνατε ποδήλατο;» απάντησαν 625 άτομα. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων χρησιμοποιεί το ποδήλατο σε πολύ τακτική βάση. Συγκεκριμένα, το 43,4% δήλωσε ότι έκανε ποδήλατο την ίδια ημέρα της συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου, ενώ το 37,4% την τελευταία εβδομάδα. Σε συνδυασμό, τα δύο αυτά ποσοστά ξεπερνούν το 80% του δείγματος, γεγονός που αποκαλύπτει ότι η ποδηλασία αποτελεί συστηματική δραστηριότητα για την πλειονότητα των ερωτηθέντων. Μικρότερα ποσοστά καταγράφονται για χρήστες που ποδηλάτησαν τον τελευταίο μήνα (7.4%), το τελευταίο τρίμηνο (2.9%) ή τον τελευταίο χρόνο (5%).



**Όταν μετακινήστε στην πόλη, πόσα χιλιόμετρα κάνετε συνήθως;**  
 637 απαντήσεις

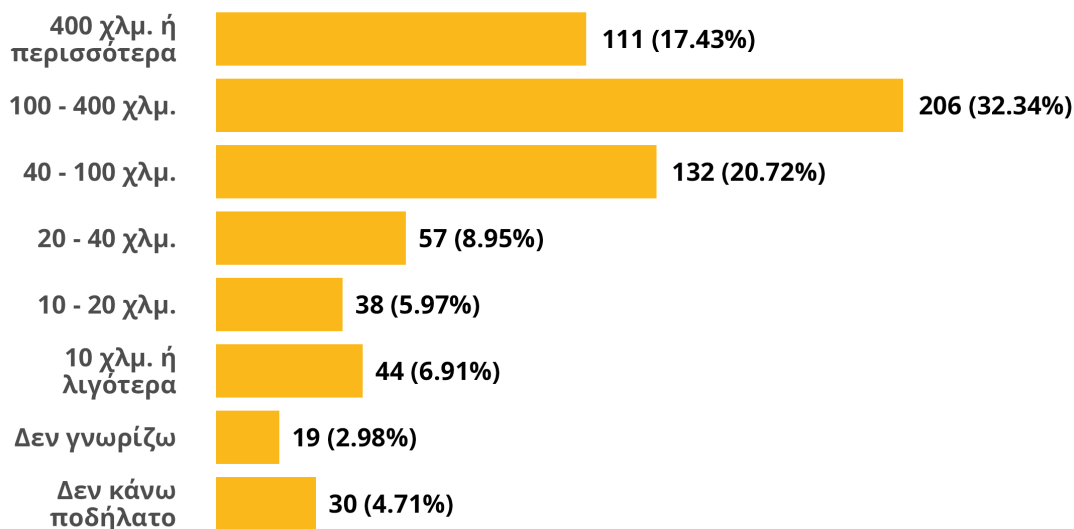


*Ερώτηση 8: Όταν μετακινήστε στην πόλη, πόσα χιλιόμετρα κάνετε συνήθως;*

Στο ερώτημα «Όταν μετακινήστε στην πόλη, πόσα χιλιόμετρα κάνετε συνήθως;» απάντησαν 637 άτομα. Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων δηλώνει ότι οι ποδηλατικές τους μετακινήσεις κυμαίνονται μεταξύ 5–10 χλμ. (29,7%), ενώ ένα σημαντικό ποσοστό (25,1%) πραγματοποιεί αποστάσεις άνω των 20 χλμ. Το 21% καλύπτει αποστάσεις 10–20 χλμ., ενώ μικρότερο ποσοστό (18,1%) περιορίζεται σε μικρές διαδρομές κάτω των 5 χλμ. Ένα ποσοστό περίπου 6% δηλώνει ότι δεν κάνει ποδήλατο.

### Κατά μέσο όρο, πόσα χιλιόμετρα θα λέγατε πως κάνετε το μήνα με ποδήλατο;

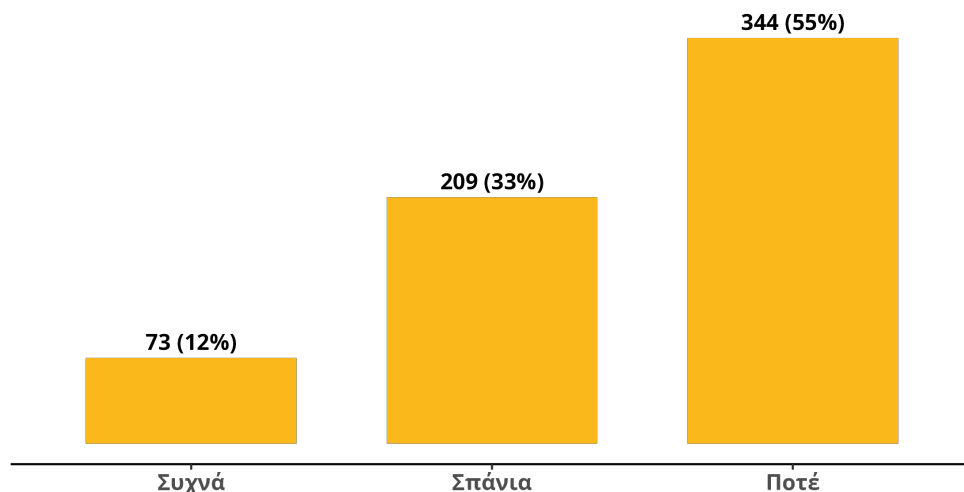
637 απαντήσεις



*Ερώτηση 9: Κατά μέσο όρο, πόσα χιλιόμετρα θα λέγατε πως κάνετε το μήνα με ποδήλατο;*

Στο ερώτημα «Κατά μέσο όρο, πόσα χιλιόμετρα θα λέγατε πως κάνετε το μήνα με ποδήλατο;» απάντησαν 637 άτομα. Η κατανομή των απαντήσεων δείχνει ότι η πλειονότητα των συμμετεχόντων διανύει σημαντικές αποστάσεις με το ποδήλατο κάθε μήνα. Το μεγαλύτερο ποσοστό (32,3%) δηλώνει ότι καλύπτει από 100 έως 400 χλμ. τον μήνα, ενώ το 20,7% ποδηλατεί 40–100 χλμ. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το 17,4% που ξεπερνά τα 400 χλμ. τον μήνα, γεγονός που φανερώνει έντονη ποδηλατική δραστηριότητα και πιθανή χρήση του ποδηλάτου ως βασικού μέσου μετακίνησης ή άθλησης. Μικρότερα ποσοστά καταγράφονται για αποστάσεις 20–40 χλμ. (8,9%), 10–20 χλμ. (~6%) και έως 10 χλμ. (~7%). Επιπλέον, 3% δηλώνει ότι δεν γνωρίζει, ενώ κατηγορία «Δεν κάνω ποδήλατο» συγκεντρώνει λιγότερο από 5%.

**Χρησιμοποιείτε συνδυαστικά ποδήλατο και Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;**  
 626 απαντήσεις

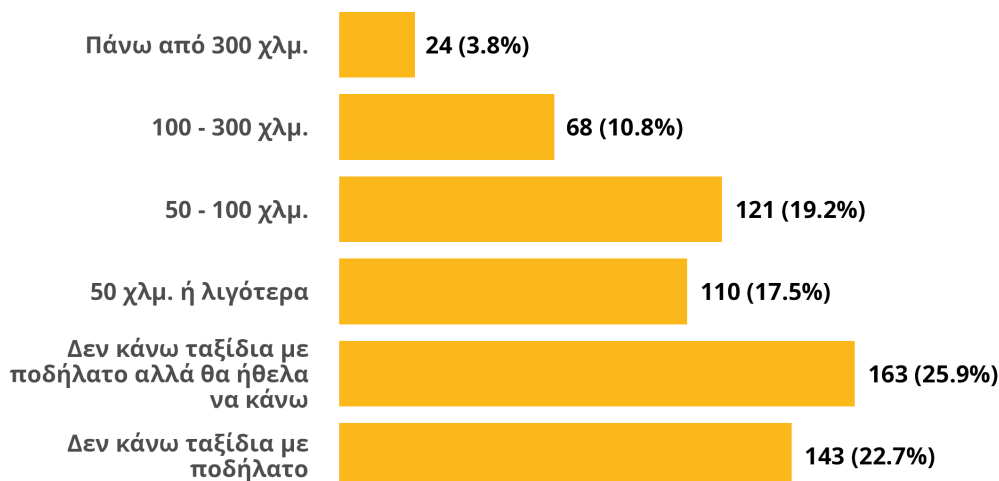


**Ερώτηση 10: Χρησιμοποιείτε συνδυαστικά ποδήλατο και Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;**

Στο ερώτημα «Χρησιμοποιείτε συνδυαστικά ποδήλατο και Μέσα Μαζικής Μεταφοράς;» απάντησαν 626 άτομα. Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων (55%) δηλώνει ότι δεν χρησιμοποιεί ποτέ το ποδήλατο συνδυαστικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ). Ένα σημαντικό ποσοστό (33,4%) αναφέρει ότι το κάνει σπάνια, ενώ μόνο το 11,7% δηλώνει ότι το χρησιμοποιεί συχνά σε συνδυασμό με ΜΜΜ.

### Πόσα χιλιόμετρα ήταν το τελευταίο ποδηλατικό ταξίδι ή εκδρομή που κάνατε;

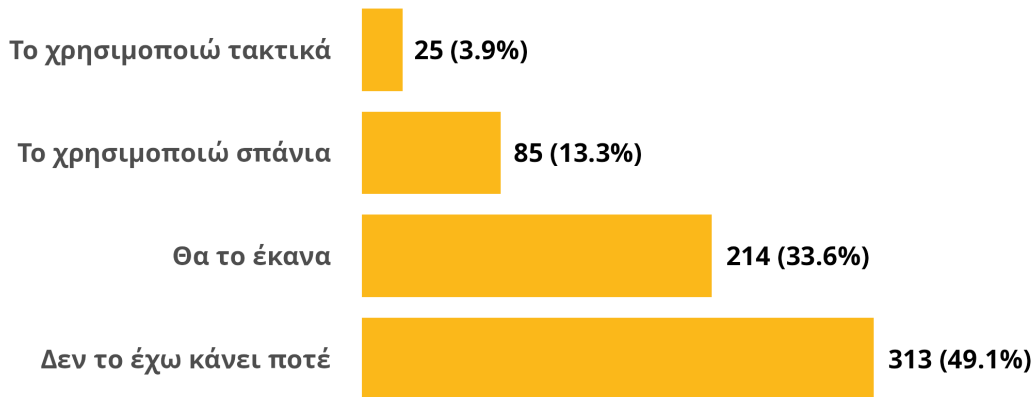
629 απαντήσεις



*Ερώτηση 11: Πόσα χιλιόμετρα ήταν το τελευταίο ποδηλατικό ταξίδι ή εκδρομή που κάνατε;*

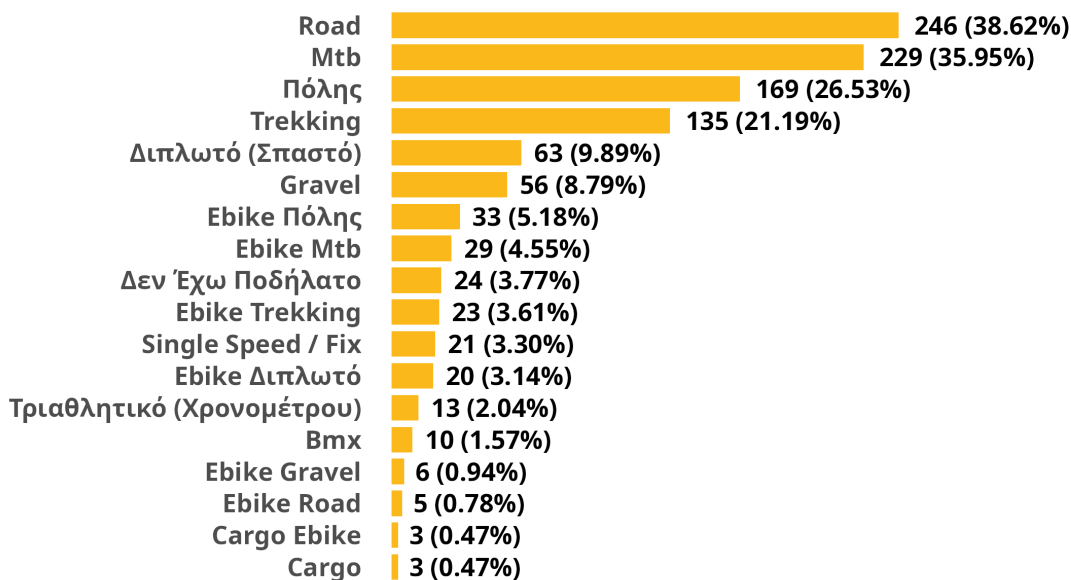
Στο ερώτημα «Πόσα χιλιόμετρα ήταν το τελευταίο ποδηλατικό ταξίδι ή εκδρομή που κάνατε;» απάντησαν 629 άτομα. Σχεδόν το μισό δείγμα (48,6%) δηλώνει ότι είτε δεν κάνει ταξίδια με ποδήλατο (22,7%) είτε δεν έχει ακόμη κάνει αλλά θα ήθελε (25,9%). Αυτό δείχνει ότι, αν και η ποδηλασία είναι διαδεδομένη για αναψυχή και μετακίνηση, η ποδηλατική εκδρομή ή το ταξίδι δεν αποτελεί ακόμα καθιερωμένη πρακτική για την πλειονότητα των συμμετεχόντων. Μεταξύ όσων έχουν πραγματοποιήσει ταξίδι με ποδήλατο, οι περισσότερες διαδρομές είναι μικρού ή μεσαίου μήκους: 17,5% ανέφερε έως 50 χλμ., 19,2% από 50 έως 100 χλμ. και 10,8% από 100 έως 300 χλμ. Ένα μικρό αλλά αξιόλογο ποσοστό (περίπου 4%) έχει καλύψει αποστάσεις άνω των 300 χλμ., γεγονός που αναδεικνύει την ύπαρξη μιας πιο «εντατικής» κατηγορίας ποδηλατών.

### Ταξίδι με ποδήλατο και τρένο 637 απαντήσεις



#### Ερώτηση 12: Ταξίδι με ποδήλατο και τρένο.

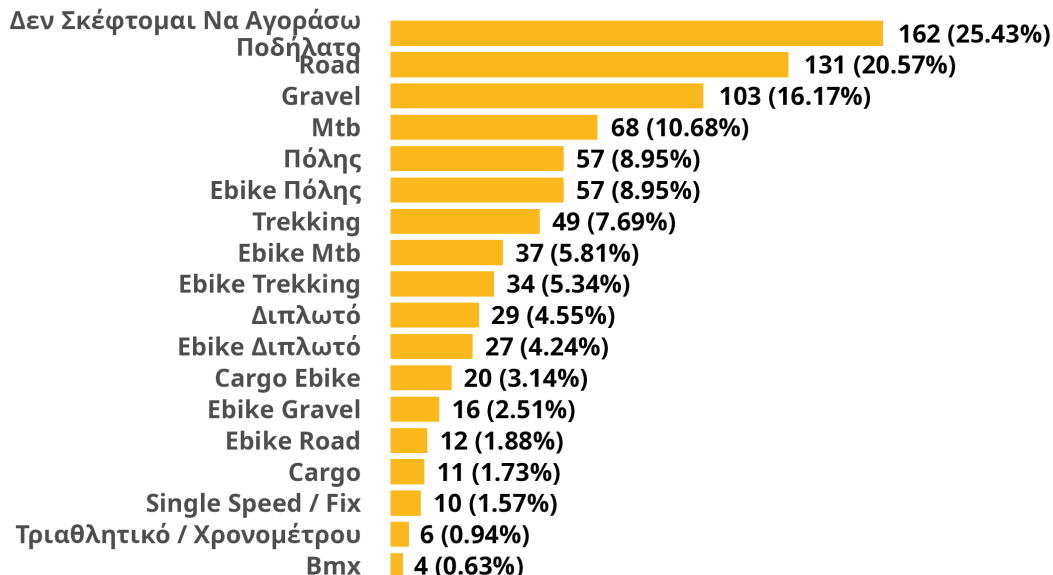
Στο ερώτημα «Ταξίδι με ποδήλατο και τρένο» απάντησαν 637 άτομα. Σχεδόν οι μισοί συμμετέχοντες (49,1%) δεν έχουν πραγματοποιήσει ποτέ συνδυασμό ταξιδιού με ποδήλατο και τρένο, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό (33,6%) δηλώνει ότι θα το έκανε. Αυτό υποδηλώνει πως, αν και η πρακτική αυτή δεν είναι ακόμη διαδεδομένη, υπάρχει σαφές ενδιαφέρον για αξιοποίησή της στο μέλλον. Μικρότερα ποσοστά αναφέρουν ότι το έχουν χρησιμοποιήσει σπάνια (13,3%) ή το χρησιμοποιούν τακτικά (~4%). Η χαμηλή συχνότητα τακτικής χρήσης πιθανόν οφείλεται σε περιορισμούς του σιδηροδρομικού δικτύου και στις δυσκολίες μεταφοράς ποδηλάτων στα τρένα, γεγονός που περιορίζει την εξάπλωση αυτής της πρακτικής.

**Τι ποδήλατο έχετε; (Σημειώστε όλα όσα ισχύουν)**
**637 απαντήσεις**

**Ερώτηση 13: Τι ποδήλατο έχετε;**

Στο ερώτημα «Τι ποδήλατο έχετε;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 637 άτομα. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι περισσότεροι συμμετέχοντες διαθέτουν ποδήλατα δρόμου (38,6%) και βουνού (35,9%), γεγονός που υποδηλώνει προτίμηση τόσο για ποδηλασία υψηλών ταχυτήτων σε ασφαλτο όσο και για υπαίθριες διαδρομές σε ανώμαλο έδαφος. Τα ποδήλατα πόλης (26,5%) και trekking (21,2%) καταλαμβάνουν επίσης υψηλά ποσοστά, στοιχείο που αναδεικνύει την πρακτική διάσταση της ποδηλασίας ως μέσου μετακίνησης και αναψυχής.

Αν και σε μικρότερα ποσοστά, εμφανίζεται και η χρήση πιο εξειδικευμένων κατηγοριών όπως τα διπλωτά ποδήλατα (9,9%) και τα gravel (8,8%), τα οποία σχετίζονται με αστικές μετακινήσεις και συνδυαστική χρήση με ΜΜΜ ή με μικτές διαδρομές αντίστοιχα. Σημαντική είναι και η παρουσία ηλεκτρικών ποδηλάτων (eBikes), με μεγαλύτερη κατηγορία τα eBike πόλης (5,2%).

### Αν σκέφτεστε να αγοράσετε ποδήλατο, τι κατηγορία θα προτιμήσετε; 637 απαντήσεις



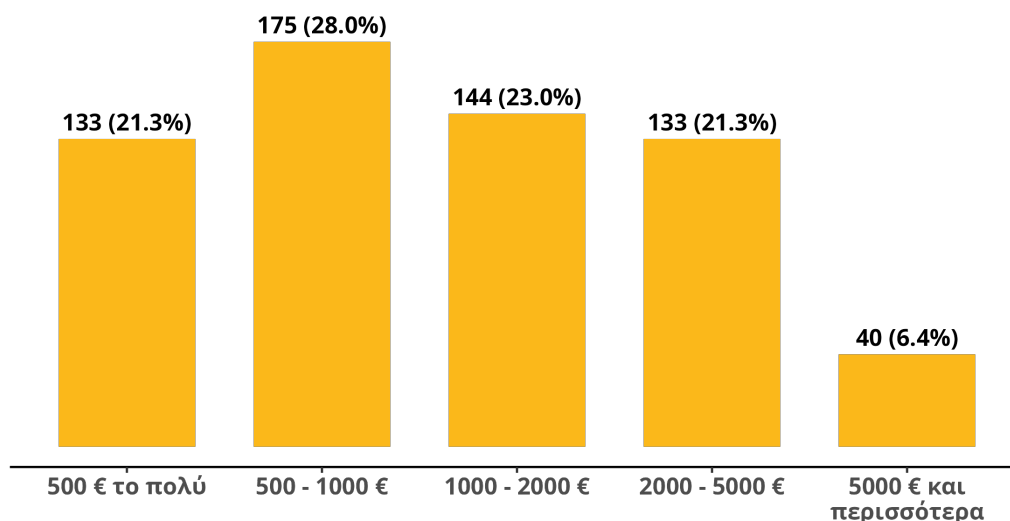
#### Ερώτηση 14: Αν σκέφτεστε να αγοράσετε ποδήλατο, τι κατηγορία θα προτιμήσετε;

Στο ερώτημα «Αν σκέφτεστε να αγοράσετε ποδήλατο, τι κατηγορία θα προτιμήσετε;» με δυνατότητα επιλογής όλων των απαντήσεων, απάντησαν 637 άτομα. Περίπου το ένα τέταρτο του δείγματος (25,4%) δηλώνει ότι δεν σκέφτεται να αγοράσει νέο ποδήλατο, ενώ οι υπόλοιποι εκφράζουν συγκεκριμένες προτιμήσεις ως προς την κατηγορία. Τα ποδήλατα δρόμου (20,6%) και gravel (16,2%) συγκεντρώνουν την υψηλότερη ζήτηση, ακολουθούμενα από τα ποδήλατα βουνού Mountain Bike (MTB) (10,7%).

Τα ποδήλατα πόλης και τα eBikes πόλης εμφανίζονται σε ίσα ποσοστά (8,9%), γεγονός που καταδεικνύει μια τάση ισορροπίας ανάμεσα στη συμβατική και την ηλεκτρική αστική ποδηλασία. Η παρουσία σημαντικών ποσοστών υπέρ των eBikes (π.χ. eBike MTB 5,8%, eBike Trekking 5,3%) επιβεβαιώνει την αυξανόμενη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στην αγορά ποδηλάτου, ιδίως για πιο απαιτητικές ή μεγάλες διαδρομές. Μικρότερες κατηγορίες όπως τα διπλωτά (4,6%), τα cargo bikes (1,7%) ή τα τριαθλητικά (0,9%) παραμένουν περιορισμένες, αλλά αντικατοπτρίζουν ειδικές ανάγκες χρήσης.

**Ποιο είναι το μέγιστο ποσό που έχετε δώσει ή είστε διατεθειμένοι να δώσετε για αγορά ποδηλάτου;**

625 απαντήσεις



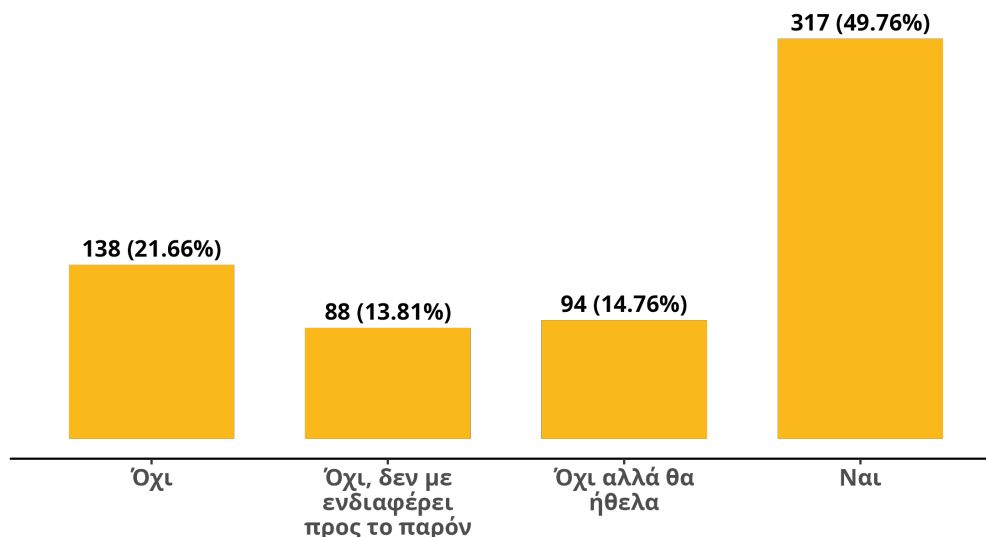
*Ερώτηση 15: Ποιο είναι το μέγιστο ποσό που έχετε δώσει ή είστε διατεθειμένοι να δώσετε για αγορά ποδηλάτου;*

Στο ερώτημα «Ποιο είναι το μέγιστο ποσό που έχετε δώσει ή είστε διατεθειμένοι να δώσετε για αγορά ποδηλάτου;» απάντησαν 625 άτομα. Η πλειονότητα των συμμετεχόντων δηλώνει πρόθεση δαπάνης μεταξύ 500 και 2000 ευρώ για την αγορά ποδηλάτου. Συγκεκριμένα, το 28% τοποθετείται στην κατηγορία 500–1000 €, ενώ το 23% στην κατηγορία 1000–2000 €. Παράλληλα, σημαντικά ποσοστά (21,3% σε κάθε περίπτωση) εντοπίζονται τόσο στην κατηγορία έως 500 € όσο και σε εκείνη των 2000–5000 €, γεγονός που δείχνει διαφοροποιημένες στάσεις ως προς την επένδυση σε ποδήλατο.

Ένα μικρό αλλά αξιοσημείωτο ποσοστό (~6%) είναι διατεθειμένο να δαπανήσει πάνω από 5000 €, στοιχείο που αποκαλύπτει την ύπαρξη μιας κατηγορίας χρηστών με ιδιαίτερα υψηλές απαιτήσεις, πιθανόν αθλητές ή ποδηλάτες με έντονη ενασχόληση.

### Έχετε δοκιμάσει ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση - eBike;

637 απαντήσεις

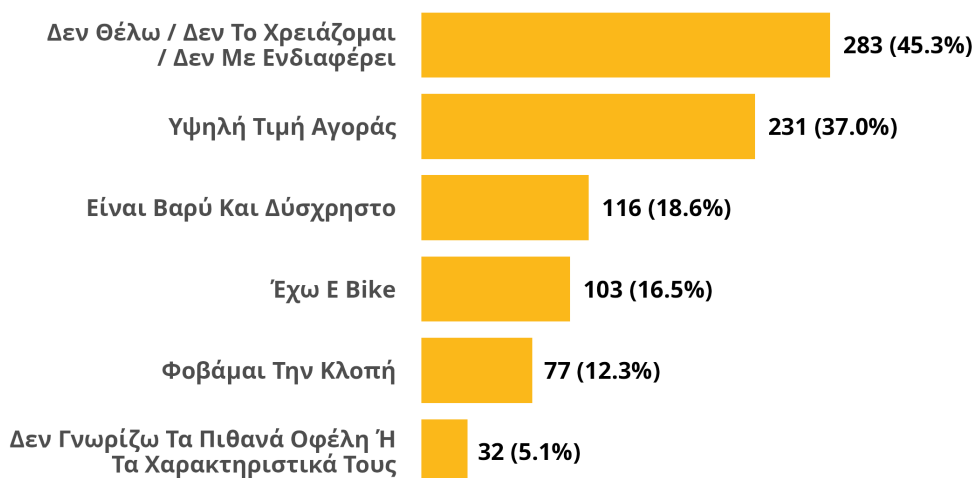


#### Ερώτηση 16: Έχετε δοκιμάσει ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση - eBike;

Στο ερώτημα «Έχετε δοκιμάσει ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση - eBike;» απάντησαν 637 άτομα. Σχεδόν οι μισοί συμμετέχοντες (49,8%) έχουν δοκιμάσει ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση, και το 14,8% δηλώνει ότι δεν έχει δοκιμάσει αλλά θα ήθελε. Το 21,7% απάντησε αρνητικά, ενώ το 13,8% δήλωσε ότι δεν ενδιαφέρεται προς το παρόν.

#### Ποια απάντηση ταιριάζει περισσότερο στην ερώτηση "Γιατί δεν έχετε ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση;" (Συμπληρώστε όλα όσα ισχύουν)

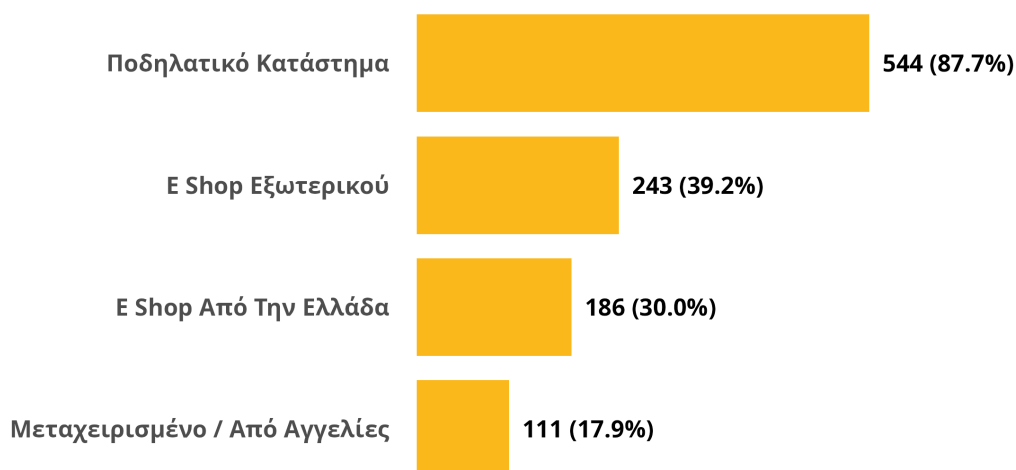
625 απαντήσεις



#### Ερώτηση 17: Ποια απάντηση ταιριάζει περισσότερο στην ερώτηση «Γιατί δεν έχετε ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση»;

Στο ερώτημα «Ποια απάντηση ταιριάζει περισσότερο στην ερώτηση «Γιατί δεν έχετε ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 625 άτομα. Ο κυριότερος λόγος που οι συμμετέχοντες δεν έχουν ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση είναι ότι δεν το θεωρούν απαραίτητο ή δεν τους ενδιαφέρει (45,3%). Σημαντικό εμπόδιο αποτελεί επίσης η υψηλή τιμή αγοράς (37%), που δείχνει ότι το κόστος παραμένει καθοριστικός παράγοντας στην απόφαση. Περίπου ένας στους πέντε (18,6%) θεωρεί το eBike βαρύ και δύσχρηστο, ενώ το 12,3% εκφράζει ανησυχία για τον κίνδυνο κλοπής. Ένα μικρότερο ποσοστό (5,1%) δηλώνει άγνοια σχετικά με τα οφέλη ή τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους. Τέλος, το 16,5% όσων απάντησαν διαθέτουν ήδη eBike, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι η τεχνολογία έχει αρχίσει να κερδίζει έδαφος.

Από πού προμηθεύεστε συνήθως τον ποδηλατικό σας εξοπλισμό ή το ποδήλατο σας; (Μπορείτε να επιλέξετε περισσότερες από μία απαντήσεις)  
620 απαντήσεις



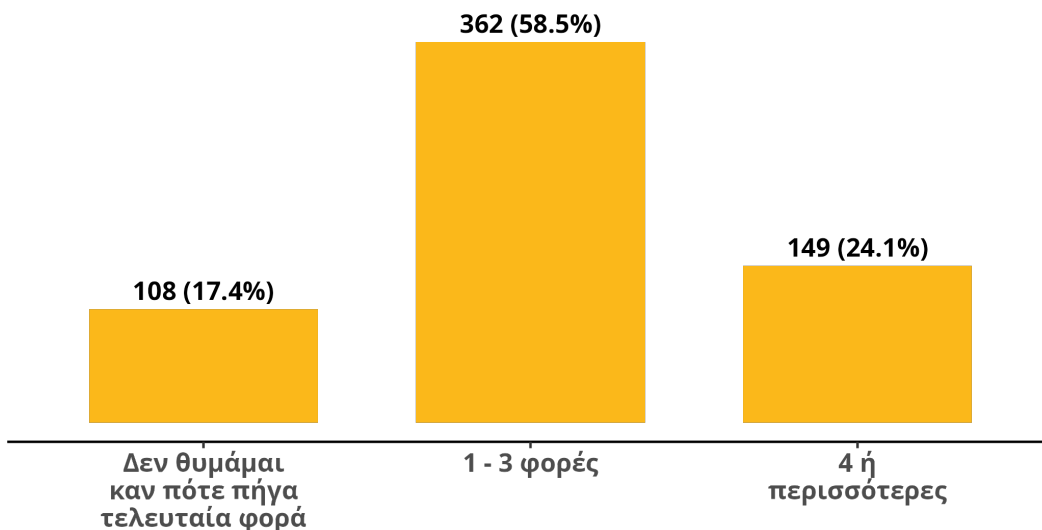
Ερώτηση 18: Από πού προμηθεύεστε συνήθως τον ποδηλατικό σας εξοπλισμό ή το ποδήλατο σας;

Στο ερώτημα «Από πού προμηθεύεστε συνήθως τον ποδηλατικό σας εξοπλισμό ή το ποδήλατο σας;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 620 άτομα. Η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων (87,7%) προμηθεύεται τον εξοπλισμό ή το ποδήλατό της από εξειδικευμένα ποδηλατικά καταστήματα, γεγονός που δείχνει την εμπιστοσύνη των ποδηλατών στη φυσική παρουσία και την εξειδικευμένη υποστήριξη. Ωστόσο, σημαντικό μερίδιο καταλαμβάνουν και οι Διαδικτυακές αγορές, κυρίως από e-

Shop του εξωτερικού (39,2%) αλλά και από ελληνικά (30%). Αυτό αποκαλύπτει μια τάση ενσωμάτωσης του ηλεκτρονικού εμπορίου στον τομέα της ποδηλασίας, ιδιαίτερα για εξοπλισμό που μπορεί να προσφέρεται σε ανταγωνιστικότερες τιμές. Ένα ποσοστό 17,9% επιλέγει να αγοράζει μεταχειρισμένο εξοπλισμό ή ποδήλατο από αγγελίες, στοιχείο που δείχνει την ύπαρξη μιας πιο οικονομικής αγοράς ποδηλατικού εξοπλισμού, αλλά και την πρακτική της επαναχρησιμοποίησης.

### Πόσες φορές τον χρόνο επισκέπτεστε ένα ποδηλατικό κατάστημα για σέρβις του ποδηλάτου σας;

619 απαντήσεις



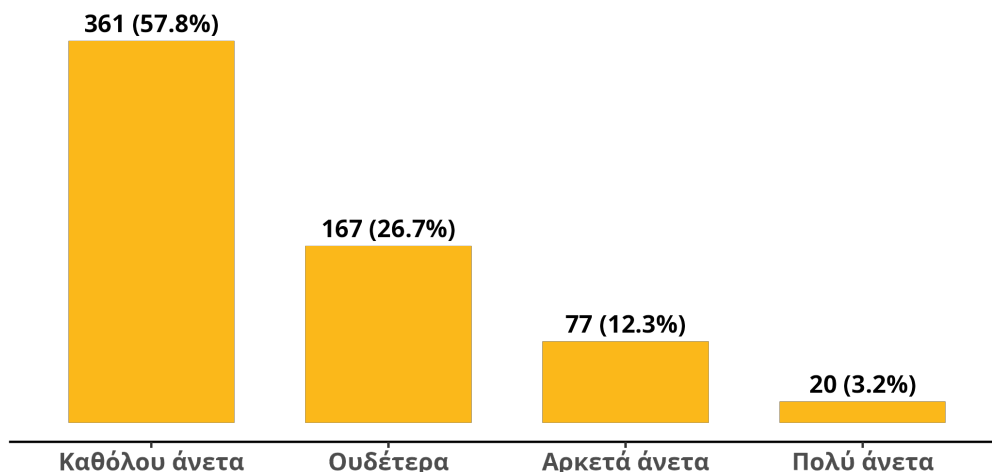
*Ερώτηση 19: Πόσες φορές τον χρόνο επισκέπτεστε ένα ποδηλατικό κατάστημα για σέρβις του ποδηλάτου σας;*

Στο ερώτημα «Πόσες φορές τον χρόνο επισκέπτεστε ένα ποδηλατικό κατάστημα για σέρβις του ποδηλάτου σας;» απάντησαν 619 άτομα. Η πλειονότητα των συμμετεχόντων (58,5%) επισκέπτεται ένα ποδηλατικό κατάστημα για σέρβις 1 έως 3 φορές τον χρόνο, γεγονός που υποδηλώνει ότι η συντήρηση του ποδηλάτου εντάσσεται στις βασικές ετήσιες συνήθειες των ποδηλατών. Ένα σημαντικό ποσοστό (24,1%) δηλώνει ότι πραγματοποιεί σέρβις τέσσερις ή περισσότερες φορές τον χρόνο, στοιχείο που δείχνει είτε εντατική χρήση είτε αυξημένη φροντίδα του εξοπλισμού. Παράλληλα, το 17,4% των συμμετεχόντων αναφέρει ότι δεν θυμάται πότε έκανε τελευταία φορά σέρβις, κάτι που μπορεί να συνδέεται είτε με πιο περιορισμένη χρήση του ποδηλάτου είτε με ελλιπή φροντίδα συντήρησης.

### 3<sup>η</sup> Ενότητα: Υποδομές και συνθήκες ποδηλασίας

Πόσο άνετα αισθάνεστε όταν κάνετε ποδήλατο στην περιοχή σας σε σχέση με την ταχύτητα των άλλων οχημάτων, τον χώρο που έχετε στο δρόμο, τη μορφολογία του εδάφους κλπ

625 απαντήσεις

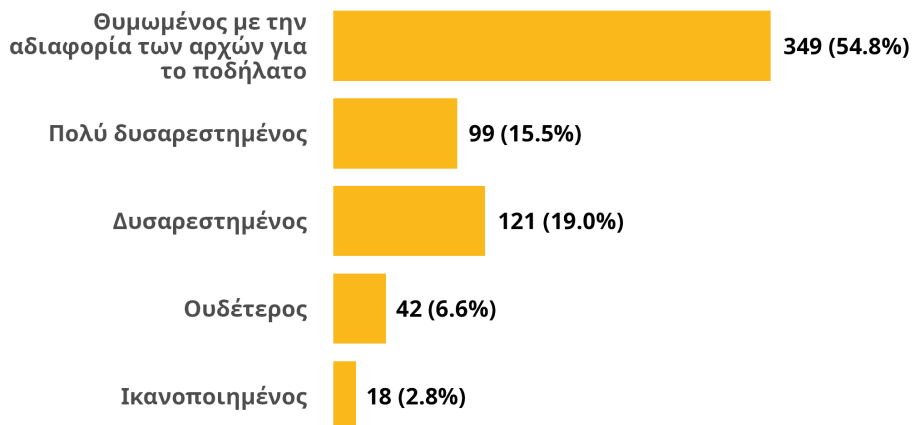


Ερώτηση 20: Πόσο άνετα αισθάνεστε όταν κάνετε ποδήλατο στην περιοχή σας σε σχέση με την ταχύτητα των άλλων οχημάτων, τον χώρο που έχετε στο δρόμο, τη μορφολογία του εδάφους κ.λπ.;

Στο ερώτημα «Πόσο άνετα αισθάνεστε όταν κάνετε ποδήλατο στην περιοχή σας σε σχέση με την ταχύτητα των άλλων οχημάτων, τον χώρο που έχετε στο δρόμο, τη μορφολογία του εδάφους κ.λπ.» απάντησαν 625 άτομα. Η μεγάλη πλειοψηφία των συμμετεχόντων (57,8%) δηλώνει ότι δεν αισθάνεται καθόλου άνετα όταν ποδηλατεί στην περιοχή του, γεγονός που αναδεικνύει τα σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες στο οδικό περιβάλλον. Ένα σημαντικό ποσοστό (26,7%) εμφανίζεται ουδέτερο, ενώ μόνο το 12,3% δηλώνει ότι αισθάνεται αρκετά άνετα. Το ποσοστό εκείνων που αισθάνονται πολύ άνετα είναι ελάχιστο (~3%).

**Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υποδομές για το ποδήλατο στον Δήμο σας;**

**637 απαντήσεις**

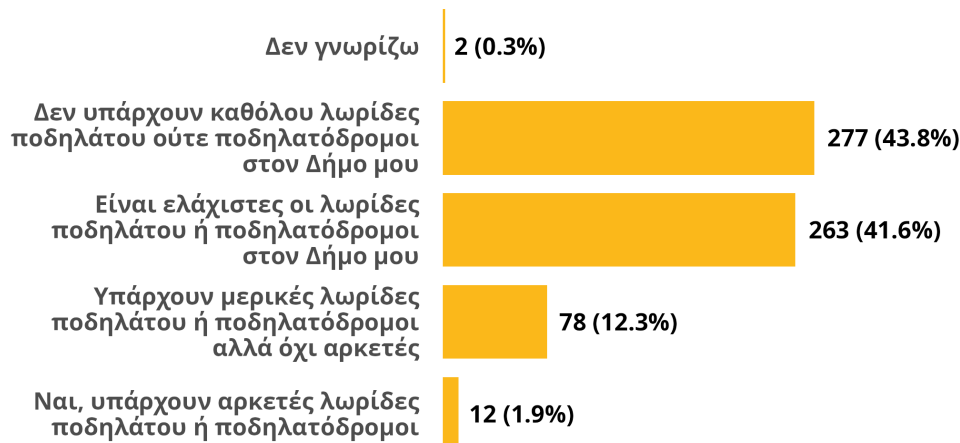


*Ερώτηση 21: Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υποδομές για το ποδήλατο στον Δήμο σας;*

Στο ερώτημα «Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις υποδομές για το ποδήλατο στον Δήμο σας;» απάντησαν 637 άτομα. Η μεγάλη πλειοψηφία των συμμετεχόντων εκφράζει έντονα αρνητική στάση απέναντι στις υφιστάμενες υποδομές ποδηλάτου στον Δήμο τους. Συγκεκριμένα, πάνω από τους μισούς (54,8%) δηλώνουν «θυμωμένοι με την αδιαφορία των αρχών», ενώ το 15,5% εμφανίζεται «πολύ δυσαρεστημένο» και το 19% «δυσαρεστημένο». Μόλις το 6,6% διατηρεί ουδέτερη στάση, ενώ μόνο το 2,8% δηλώνει ικανοποιημένο.

**Έχετε πρόσβαση σε λωρίδες ποδηλάτου ή ποδηλατοδρόμους στον Δήμο σας;**

632 απαντήσεις

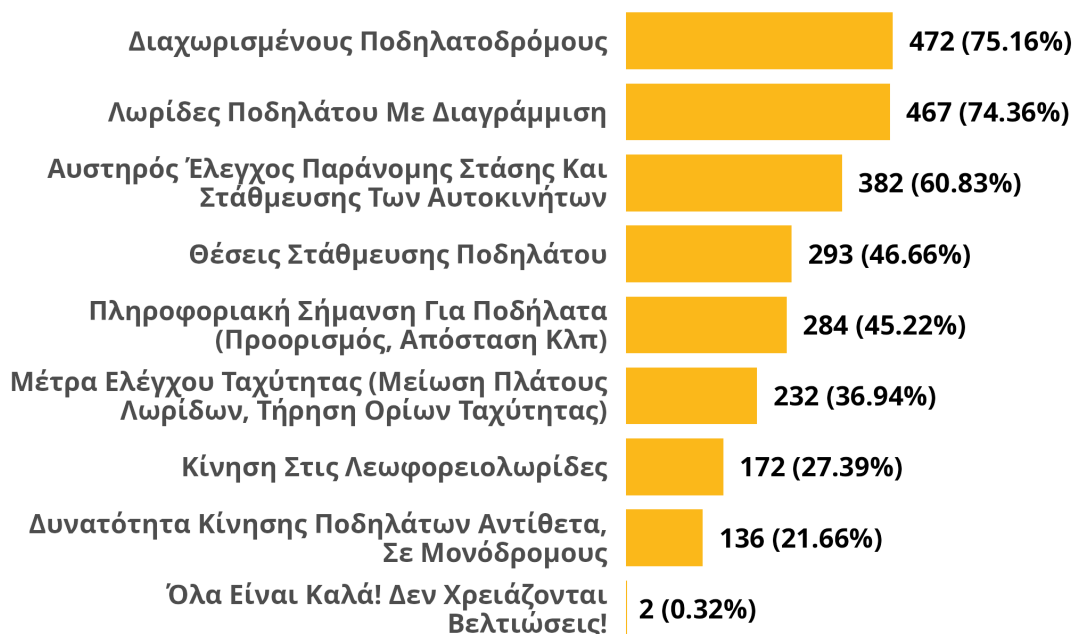


*Ερώτηση 22: Έχετε πρόσβαση σε λωρίδες ποδηλάτου ή ποδηλατοδρόμους στον Δήμο σας;*

Στο ερώτημα «Έχετε πρόσβαση σε λωρίδες ποδηλάτου ή ποδηλατοδρόμους στον Δήμο σας;» απάντησαν 632 άτομα. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η πρόσβαση σε ποδηλατικές υποδομές στους ελληνικούς Δήμους είναι εξαιρετικά περιορισμένη. Συγκεκριμένα, το 43,8% των συμμετεχόντων δηλώνει ότι δεν υπάρχουν καθόλου λωρίδες ή ποδηλατόδρομοι στον Δήμο τους, ενώ το 41,6% αναφέρει ότι είναι ελάχιστες. Μόλις το 12,3% αναγνωρίζει την ύπαρξη κάποιων λωρίδων ή ποδηλατοδρόμων, αλλά θεωρεί ότι δεν επαρκούν, ενώ μόνο ένα πολύ μικρό ποσοστό (~2%) δηλώνει ικανοποιητική παρουσία υποδομών.

## Τι είδους βελτιώσεις στις υποδομές ποδηλάτου στον Δήμο σας θα θέλατε να δείτε; (Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν)

628 απαντήσεις



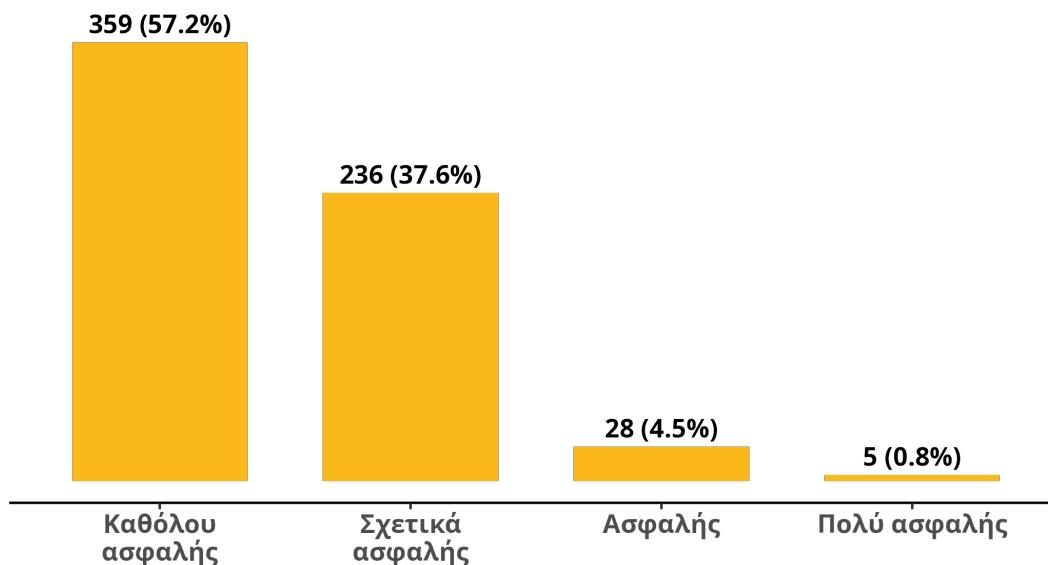
*Ερώτηση 23: Τι είδους βελτιώσεις στις υποδομές ποδηλάτου στον Δήμο σας θα θέλατε να δείτε;*

Στο ερώτημα «Τι είδους βελτιώσεις στις υποδομές ποδηλάτου στον Δήμο σας θα θέλατε να δείτε;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 628 άτομα. Τα αποτελέσματα αναδεικνύουν την ξεκάθαρη προτεραιότητα των ποδηλατών για την ύπαρξη ασφαλών και διαχωρισμένων υποδομών. Συγκεκριμένα, το 75,2% ζητά διαχωρισμένους ποδηλατόδρομους και το 74,4% λωρίδες ποδηλάτου με διαγράμμιση. Παράλληλα, το 60,8% θεωρεί κρίσιμη την εφαρμογή αυστηρού ελέγχου της στάσης και στάθμευσης αυτοκινήτων στους ποδηλατοδρόμους. Άλλες σημαντικές προτάσεις περιλαμβάνουν τη δημιουργία περισσότερων θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων (46,7%) και τη βελτίωση της σήμανσης για ποδηλάτες (45,2%), που συνδέονται με την ασφάλεια και την ορατότητα. Επίσης, το 36,9% ζητά μέτρα ελέγχου ταχύτητας στα αυτοκίνητα, ώστε να δημιουργηθεί πιο φιλικό περιβάλλον, ενώ το 27,4% προτείνει τη δυνατότητα κίνησης ποδηλάτων στις λεωφορειολωρίδες και το 21,7% τη δυνατότητα κίνησης αντίθετα στους μονοδρόμους.

## 4<sup>η</sup> Ενότητα: Ασφάλεια και εμπόδια στο δρόμο

Πόσο ασφαλείς νιώθετε όταν κάνετε ποδήλατο στον Δήμο σας;

628 απαντήσεις

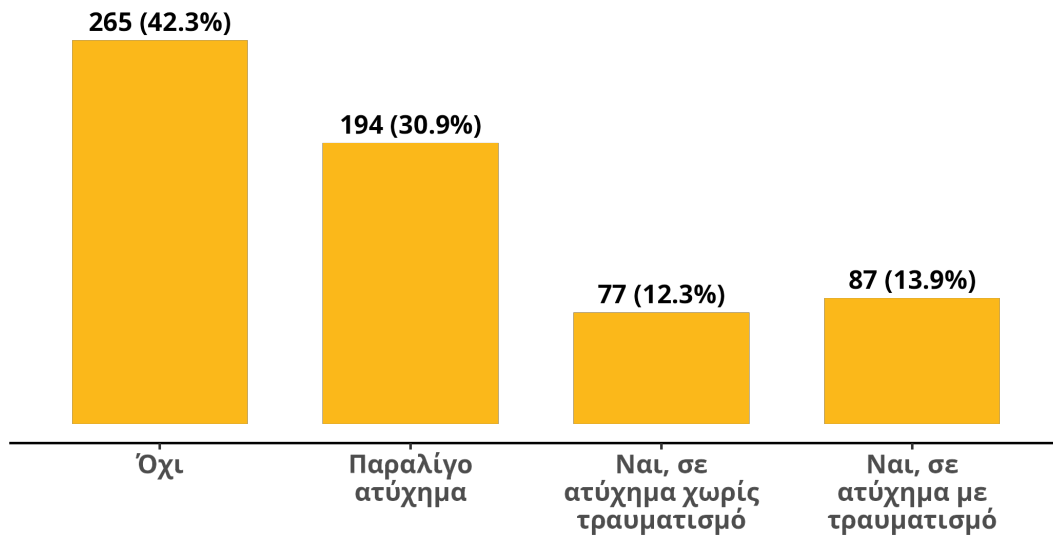


Ερώτηση 24: Πόσο ασφαλείς νιώθετε όταν κάνετε ποδήλατο στον Δήμο σας;

Στο ερώτημα «Πόσο ασφαλείς νιώθετε όταν κάνετε ποδήλατο στον Δήμο σας;» απάντησαν 628 άτομα. Η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων δηλώνει ότι δεν αισθάνεται ασφαλής όταν ποδηλατεί στον Δήμο του. Πάνω από τους μισούς (57,2%) απαντούν ότι νιώθουν «καθόλου ασφαλείς», ενώ το 37,6% δηλώνει ότι αισθάνεται «σχετικά ασφαλείς». Μόνο ένα μικρό ποσοστό (4,5%) δηλώνει ότι νιώθει ασφαλές και ένα ελάχιστο ποσοστό (~1%) ότι νιώθει πολύ ασφαλές.

### Έχετε εμπλακεί σε ατύχημα ή παραλίγο ατύχημα με άλλο όχημα, με το ποδήλατο σας στην Ελλάδα;

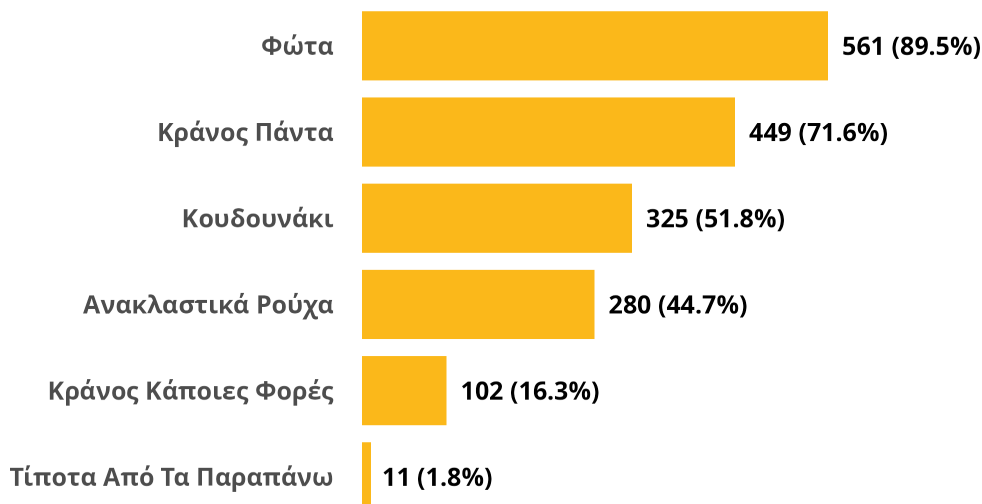
627 απαντήσεις



*Ερώτηση 25: Έχετε εμπλακεί σε ατύχημα ή παραλίγο ατύχημα με άλλο όχημα, με το ποδήλατο σας στην Ελλάδα;*

Στο ερώτημα «Έχετε εμπλακεί σε ατύχημα ή παραλίγο ατύχημα με άλλο όχημα, με το ποδήλατο σας στην Ελλάδα;» απάντησαν 627 άτομα. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι περισσότεροι από τους μισούς συμμετέχοντες έχουν εμπλακεί κάποια στιγμή σε ατύχημα ή παραλίγο ατύχημα με άλλο όχημα. Συγκεκριμένα, το 30,9% αναφέρει ότι είχε παραλίγο ατύχημα, το 12,3% ατύχημα χωρίς τραυματισμό και το 13,9% ατύχημα με τραυματισμό. Συνολικά, δηλαδή, το 57,1% έχει βιώσει τουλάχιστον μία επικίνδυνη κατάσταση στον δρόμο. Αντίθετα, το 42,3% απαντά ότι δεν έχει εμπλακεί σε ατύχημα ή παραλίγο ατύχημα. Παρά το σημαντικό αυτό ποσοστό, η πλειοψηφία των περιστατικών που καταγράφονται καταδεικνύει τα υψηλά επίπεδα κινδύνου που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες στο ελληνικό οδικό περιβάλλον.

**Τι χρησιμοποιείτε όταν κάνετε ποδήλατο; (Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν)**  
**627 απαντήσεις**

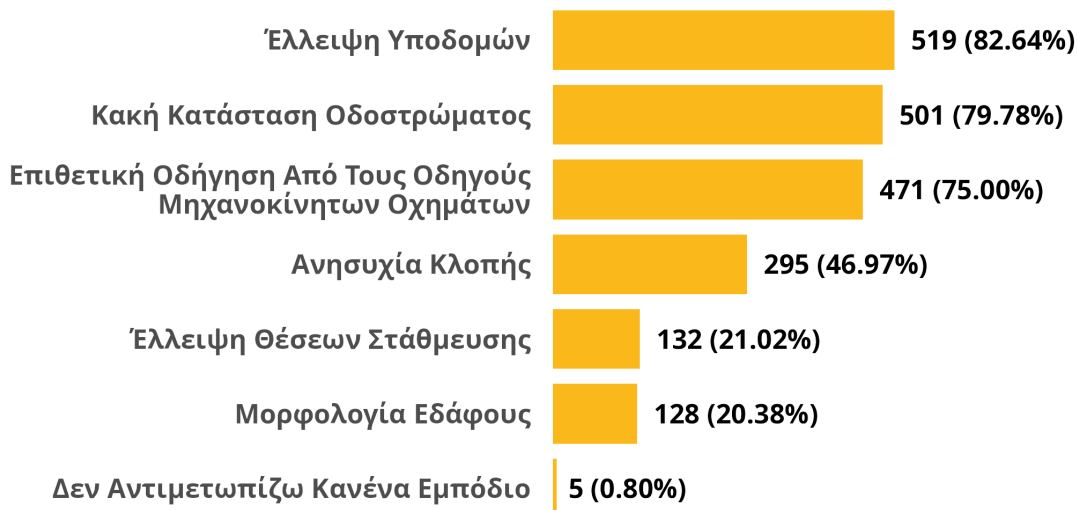


*Ερώτηση 26: Τι χρησιμοποιείτε όταν κάνετε ποδήλατο;*

Στο ερώτημα «Τι χρησιμοποιείτε όταν κάνετε ποδήλατο;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 627 άτομα. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η πλειονότητα των ποδηλατών λαμβάνει βασικά μέτρα ασφάλειας κατά τη χρήση ποδηλάτου. Συγκεκριμένα, το 89,5% χρησιμοποιεί φώτα, στοιχείο που υποδηλώνει αυξημένη προσοχή στην ορατότητα, ενώ το 71,6% δηλώνει ότι φορά πάντα κράνος. Ένα μικρότερο ποσοστό (16,3%) φορά κράνος μόνο κάποιες φορές, γεγονός που δείχνει ότι, αν και η συνείδηση για την ασφάλεια είναι υψηλή, δεν είναι ακόμη καθολική. Επιπλέον, το 51,8% χρησιμοποιεί κουδουνάκι και το 44,7% ανακλαστικά ρούχα, ενισχύοντας την ασφάλεια και την ορατότητα στον δρόμο. Μόλις το 1,8% απάντησε ότι δεν χρησιμοποιεί κανένα μέσο προστασίας, γεγονός που αναδεικνύει μια πολύ μικρή αλλά υπαρκτή κατηγορία χρηστών χωρίς μέριμνα για ασφάλεια.

## Ποια είναι τα τρία σημαντικότερα εμπόδια που αντιμετωπίζετε κατά την ποδηλασία;

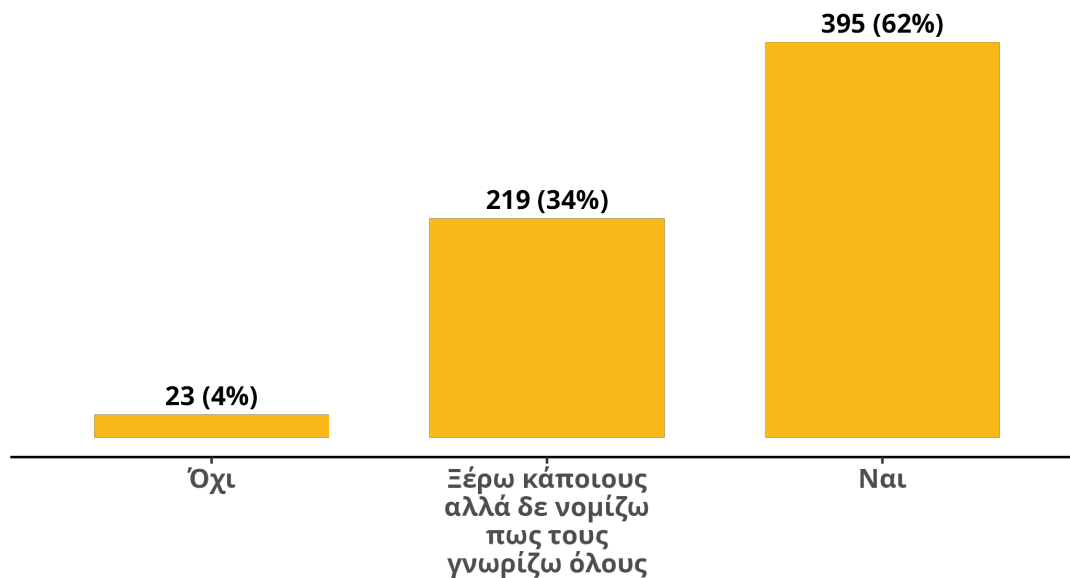
628 απαντήσεις



*Ερώτηση 27: Ποια είναι τα τρία σημαντικότερα εμπόδια που αντιμετωπίζετε κατά την ποδηλασία;*

Στο ερώτημα «Ποια είναι τα τρία σημαντικότερα εμπόδια που αντιμετωπίζετε κατά την ποδηλασία;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 628 άτομα. Οι κυριότερες δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες στην Ελλάδα σχετίζονται με την ανεπάρκεια των υποδομών (82,6%), την κακή κατάσταση του οδοστρώματος (79,8%) και την επιθετική οδήγηση από τους οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων (75%). Τα τρία αυτά εμπόδια συγκεντρώνουν τα υψηλότερα ποσοστά και αναδεικνύουν την πρόκληση που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες στην καθημερινότητά τους. Η ανησυχία για κλοπή αποτελεί επίσης σημαντικό παράγοντα (47%), γεγονός που συνδέεται με την έλλειψη ασφαλών θέσεων στάθμευσης (21%). Επιπλέον, η μορφολογία του εδάφους (20,4%) επηρεάζει αρνητικά, ιδίως σε περιοχές με έντονες κλίσεις ή δυσκολίες πρόσβασης.

**Έχετε γνώση των κανόνων του ΚΟΚ που αφορούν στο ποδήλατο;**  
**637 απαντήσεις**



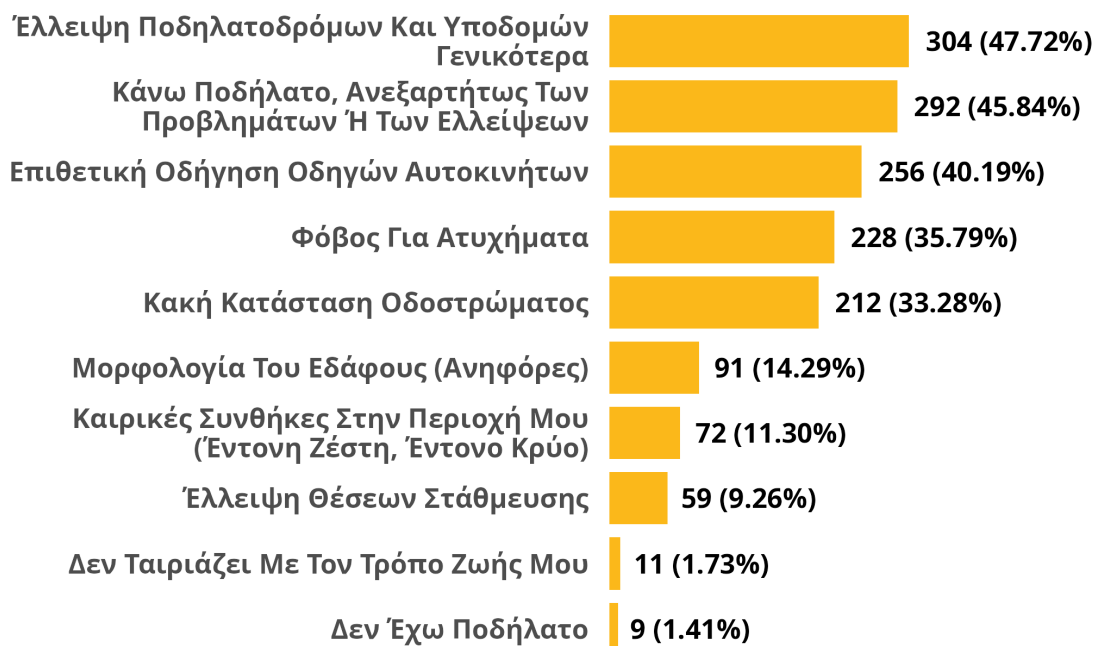
Ερώτηση 28: Έχετε γνώση των κανόνων του ΚΟΚ που αφορούν στο ποδήλατο;

Στο ερώτημα «Έχετε γνώση των κανόνων του ΚΟΚ που αφορούν στο ποδήλατο;» απάντησαν 637 άτομα. Η πλειονότητα των συμμετεχόντων (62%) δηλώνει ότι γνωρίζει τους κανόνες του ΚΟΚ που αφορούν στο ποδήλατο, γεγονός που καταδεικνύει ένα σχετικά υψηλό επίπεδο ενημέρωσης. Ωστόσο, το 34% αναγνωρίζει ότι έχει μερική γνώση, χωρίς να είναι σίγουρο ότι γνωρίζει όλους τους κανονισμούς. Μόλις ένα μικρό ποσοστό (4%) δηλώνει πλήρη άγνοια. Η εικόνα αυτή δείχνει ότι, αν και υπάρχει γενική εξοικείωση με τους κανόνες του ΚΟΚ, εξακολουθεί να υφίσταται ένα σημαντικό ποσοστό ποδηλατών που είτε έχουν ελλιπή γνώση είτε δεν είναι βέβαιοι για τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά τους στον δρόμο.

## 5<sup>η</sup> Ενότητα: Κίνητρα και ικανοποίηση

Αν δεν κάνετε συχνά ποδήλατο ή αν δεν κάνετε καθόλου, ποιοι είναι οι πιο σημαντικοί λόγοι γι αυτό; (Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν)

637 απαντήσεις



Ερώτηση 29: Αν δεν κάνετε συχνά ποδήλατο ή αν δεν κάνετε καθόλου, ποιοι είναι οι πιο σημαντικοί λόγοι για αυτό;

Στο ερώτημα «Αν δεν κάνετε συχνά ποδήλατο ή αν δεν κάνετε καθόλου, ποιοι είναι οι πιο σημαντικοί λόγοι για αυτό;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 637 άτομα. Οι κυριότεροι λόγοι που αποτρέπουν τους ποδηλάτες από το να χρησιμοποιούν συχνότερα το ποδήλατο είναι η έλλειψη ποδηλατοδρόμων και υποδομών γενικότερα (47,7%), η επιθετική οδήγηση των οδηγών αυτοκινήτων (40,2%), ο φόβος για ατυχήματα (35,8%) και η κακή κατάσταση του οδοστρώματος (33,3%). Οι παράγοντες αυτοί συνδέονται άμεσα με την αίσθηση ανασφάλειας που επικρατεί στο οδικό περιβάλλον. Η μορφολογία του εδάφους (14,3%) και οι καιρικές συνθήκες (11,3%) αποτελούν επίσης εμπόδια, αν και σε μικρότερο βαθμό, ενώ η έλλειψη θέσεων στάθμευσης (9,3%) επηρεάζει λιγότερους ποδηλάτες.

**Αν κάνετε ποδήλατο τακτικά, τι είναι εκείνο που σας παρακινεί να κάνετε; (Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν)**

**592 απαντήσεις**

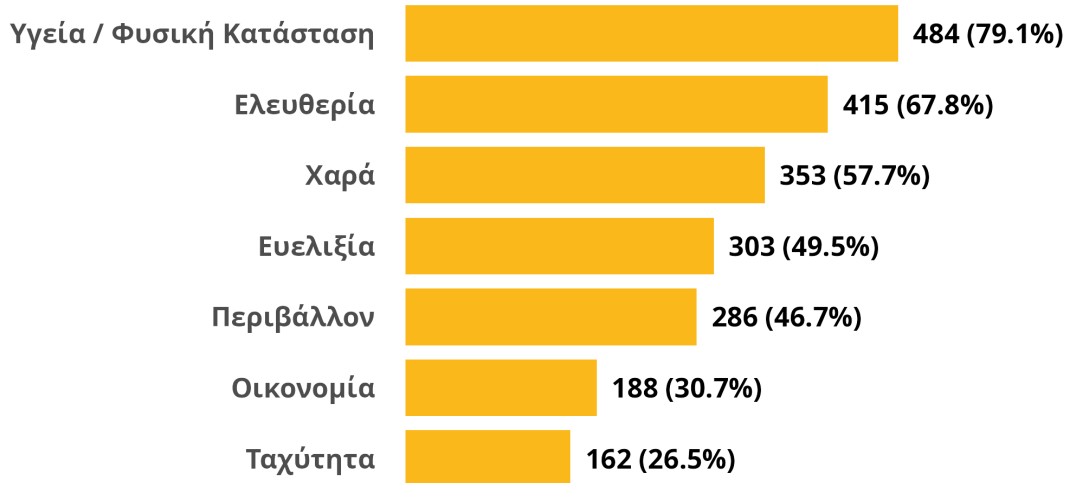


*Ερώτηση 30: Αν κάνετε ποδήλατο τακτικά, τι είναι εκείνο που σας παρακινεί να κάνετε;*

Στο ερώτημα «Αν κάνετε ποδήλατο τακτικά, τι είναι εκείνο που σας παρακινεί να κάνετε;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 593 άτομα. Η κυριότερη κινητήρια δύναμη για τους ποδηλάτες είναι η βελτίωση της υγείας και της φυσικής κατάστασης (90,2%), γεγονός που δείχνει ότι το ποδήλατο εκλαμβάνεται πρωτίστως ως μέσο άσκησης και ευεξίας. Ακολουθεί η άσκηση ως προσωπική απόλαυση (79,8%), κάτι που υπογραμμίζει τον ψυχαγωγικό χαρακτήρα της ποδηλασίας. Παράλληλα, σημαντικοί παράγοντες είναι η ευκολία χρήσης (55,1%), η ευελιξία (54,5%) και τα περιβαλλοντικά οφέλη (53,8%), ενώ πάνω από τους μισούς (51,3%) αναφέρουν ότι το ποδήλατο τους εξυπηρετεί γενικά στις καθημερινές τους ανάγκες. Η οικονομία (46,5%) καταλαμβάνει επίσης σημαντική θέση, στοιχείο που δείχνει ότι οι οικονομικές παράμετροι παίζουν ρόλο στην επιλογή του ποδηλάτου έναντι άλλων μέσων μετακίνησης.

Ποιο στοιχείο περιγράφει καλύτερα τον λόγο για τον οποίο χρησιμοποιείτε ποδήλατο ως μέσο αστικής μετακίνησης ή τουρισμού. (Επιλέξτε τα τρία σημαντικότερα)

612 απαντήσεις



*Ερώτηση 31: Ποιο στοιχείο περιγράφει καλύτερα τον λόγο για τον οποίο χρησιμοποιείτε ποδήλατο ως μέσο αστικής μετακίνησης ή τουρισμού;*

Στο ερώτημα «Ποιο στοιχείο περιγράφει καλύτερα τον λόγο για τον οποίο χρησιμοποιείτε ποδήλατο ως μέσο αστικής μετακίνησης ή τουρισμού;» με δυνατότητα επιλογής πολλαπλών απαντήσεων, απάντησαν 613 άτομα. Η σημαντικότερη αιτία για τη χρήση ποδηλάτου είναι η προστασία της υγείας και η βελτίωση της φυσικής κατάστασης (79,1%), γεγονός που αναδεικνύει τον ρόλο της ποδηλασίας ως μορφή άσκησης. Εξίσου σημαντικοί λόγοι είναι η αίσθηση ελευθερίας (67,8%) και η χαρά που προσφέρει (57,7%), που τονίζουν τον ψυχολογικό και ψυχαγωγικό χαρακτήρα της δραστηριότητας. Σχεδόν οι μισοί συμμετέχοντες (49,5%) εκτιμούν την ποδηλασία ως μέσο μετακίνησης λόγω της ευελιξίας που προσφέρει, ενώ το 46,7% αναφέρεται στα περιβαλλοντικά οφέλη, στοιχείο που δείχνει αυξανόμενη περιβαλλοντική ευαισθησία. Παράλληλα, η οικονομία (30,7%) και η ταχύτητα (26,4%) καταγράφονται ως συμπληρωματικά κίνητρα.



## 6<sup>η</sup> Ενότητα: Τελικές σκέψεις

Στο ερώτημα «Έχετε κάποια σχόλια ή προτάσεις σχετικά με το ποδήλατο στην Ελλάδα;» με δυνατότητα ελεύθερης εισαγωγής κειμένου, απάντησαν 318 άτομα και η σύνοψη των απαντήσεων ακολουθεί κατωτέρω.

Τα ανοικτά σχόλια καταδεικνύουν ισχυρή συναίνεση ότι ο καθοριστικός φραγμός για τη χρήση ποδηλάτου στην Ελλάδα είναι οι υποδομές. Οι συμμετέχοντες περιγράφουν δίκτυα ποδηλατοδρόμων που είναι αποσπασματικά, κακοσυντηρημένα ή καταπατημένα από οχήματα, ενώ επισημαίνουν ελλείψεις σε ασφαλή σημεία στάθμευσης και σε σήμανση. Παράλληλα, αναδεικνύεται έντονα η ανασφάλεια στους δρόμους: επιθετική οδήγηση, υψηλές ταχύτητες, κακή κατάσταση οδοστρώματος (ιδίως μετά από έργα), κλοπές και ανεπαρκής αστυνόμευση.

Ως προς τη θεσμική διάσταση, καταγράφεται αίσθημα αδιαφορίας/ασυνέπειας των αρχών και ανάγκη για εφαρμογή μιας Εθνικής Στρατηγικής με συνεχή χρηματοδότηση και εκτελέσιμα χρονοδιαγράμματα. Επαναλαμβανόμενες προτάσεις είναι: επιδοτήσεις για αγορά/συντήρηση ποδηλάτων (και e-bikes), όρια ταχύτητας 30 χλμ./ώρα στις γειτονίες, αυστηρός έλεγχος παράνομου παρκαρίσματος, σύνδεση ποδηλατοδρομιών με μέσα μαζικής μεταφοράς και ενίσχυση της μεταφοράς ποδηλάτων σε μετρό/τρένα.

Ιδιαίτερο βάρος αποδίδεται στην εκπαίδευση και κουλτούρα: ένταξη κυκλοφοριακής αγωγής και ποδηλατικής παιδείας στα σχολεία, ενημερωτικές καμπάνιες για οδηγούς Ιδιωτικής Χρήσης (ΙΧ) αυτοκινήτων και ποδηλάτες, καθώς και στήριξη συλλογικών δράσεων (σύλλογοι/οργανώσεις) με πιο συνεπή, ανοιχτή και συντονισμένη παρουσία. Τέλος, πολλοί βλέπουν τουριστική και οικονομική ευκαιρία στην ποδηλασία (π.χ. δίκτυα τύπου EuroVelo, bike-friendly υποδομές κτλ.), η οποία όμως προϋποθέτει ασφάλεια και συνεκτικό δίκτυο διαδρομών.

Ακολουθεί ποιοτική παράθεση ενδεικτικών σχολίων αυτολεξεί:

«Χωρίς υποδομές, το βλέπω απίθανο να το χρησιμοποιήσει περισσότεροι στην πόλη.»

«Θέλουμε διαχωρισμένους ποδηλατοδρόμους που να ενώνουν τις γειτονίες με το μετρό.»

«Η κακή αποκατάσταση οδοστρώματος μετά τις οπτικές ίνες είναι παγίδα για ποδηλάτες.»



«Όρια 30 χλμ./ώρα και έλεγχος παράνομου παρκαρίσματος τώρα.»

«Ποδηλατική παιδεία στα σχολεία και ενημέρωση οδηγών ΙΧ.»

«Κλειστές θέσεις στάθμευσης γειτονιάς για να μειωθούν οι κλοπές.»

«Με υποδομές, θα γίνει και ποδηλατικός τουρισμός—υπάρχει τεράστιο δυναμικό.»

«Οι οργανώσεις χρειάζονται ενιαίο, διαρκές και εξωστρεφές σχέδιο—όχι σποραδικές δράσεις.»

Στο ερώτημα **«Μπορείτε να αναφέρετε με μια λέξη, τα τρία σημαντικότερα οφέλη που είδατε στη ζωή σας από τότε που ξεκινήσατε να κάνετε περισσότερο ποδήλατο;»** με δυνατότητα ελεύθερης εισαγωγής κειμένου, απάντησαν 385 άτομα. Δείτε επίσης το wordcloud στο Σχήμα 16 που δείχνει τις δημοφιλέστερες απαντήσεις.

Σύμφωνα με τις απαντήσεις των συμμετεχόντων, η χρήση ποδηλάτου συμβάλλει καθοριστικά στη βελτίωση της σωματικής και ψυχικής τους υγείας, ενισχύοντας τη φυσική κατάσταση, την αντοχή και τη διάθεση. Παράλληλα, προάγει την ευεξία, μειώνοντας το άγχος και προσφέροντας αίσθημα χαράς και ισορροπίας στην καθημερινότητα. Η ελευθερία που απολαμβάνουν οι ποδηλάτες, τόσο ως προς την αυτονομία μετακίνησης όσο και ως προς την ανεξαρτησία από τα μηχανοκίνητα μέσα, ενισχύει την ποιότητα ζωής τους και δημιουργεί μια πιο άμεση και βιωματική σχέση με το αστικό και φυσικό περιβάλλον.

## Βιβλιογραφία

1. Walking and cycling: latest evidence to support policy-making and practice. Available from: <https://iris.who.int/items/54d4d6ed-f4bb-4fde-a00c-c48b00c766f5>
2. Pucher J, Buehler R. Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transp Rev.* 2008 Jul 1;28(4):495–528. doi:10.1080/01441640701806612
3. Avila-Palencia I, Int Panis L, Dons E, Gaupp-Berghausen M, Raser E, Götschi T, et al. The effects of transport mode use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study. *Environ Int.* 2018 Nov 1;120:199–206. doi:10.1016/j.envint.2018.08.002
4. Salazar G, Silva JP, Ribeiro B. Faster, cheaper, cleaner: Assessing urban mobility. In: 2015 International Conference on Smart Cities and Green ICT Systems 2015. p. 1–6. Available from: <https://ieeexplore.ieee.org/abstract/document/7297950>
5. Noland RB. Perceived risk and modal choice: Risk compensation in transportation systems. *Accid Anal Prev.* 1995 Aug 1;27(4):503–21. doi:10.1016/0001-4575(94)00087-3
6. Steinbach R, Green J, Datta J, Edwards P. Cycling and the city: A case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices. *Soc Sci Med.* 2011 Apr 1;72(7):1123–30. doi:10.1016/j.socscimed.2011.01.033
7. Jacobsen PL. Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. *Inj Prev.* 2015 Aug 1;21(4):271–5. doi:10.1136/ip.9.3.205rep PubMed PMID: 26203162.
8. Garrard J, Rose G, Lo SK. Promoting transportation cycling for women: the role of bicycle infrastructure. *Prev Med.* 2008 Jan;46(1):55–9. doi:10.1016/j.ypmed.2007.07.010 PubMed PMID: 17698185.
9. Dozza M, Werneke J. Introducing naturalistic cycling data: What factors influence bicyclists' safety in the real world? *Transp Res Part F Traffic Psychol Behav.* 2014 May 1;24:83–91. doi:10.1016/j.trf.2014.04.001
10. Fruhen LS, Flin R. Car driver attitudes, perceptions of social norms and aggressive driving behaviour towards cyclists. *Accid Anal Prev.* 2015 Oct 1;83:162–70. doi:10.1016/j.aap.2015.07.003
11. Goel R, Goodman A, Aldred R, Nakamura R, Tatak L, Garcia LMT, et al. Cycling behaviour in 17 countries across 6 continents: levels of cycling, who cycles, for what purpose, and how far? *Transp Rev.* 2022 Jan 2;42(1):58–81. doi:10.1080/01441647.2021.1915898



12. Simons D, Clarys P, De Bourdeaudhuij I, de Geus B, Vandelanotte C, Deforche B. Why do young adults choose different transport modes? A focus group study. *Transp Policy*. 2014 Nov 1;36:151–9. doi:10.1016/j.tranpol.2014.08.009
13. Underwood SK, Handy SL, Paterniti DA, Lee AE. Why do teens abandon bicycling? A retrospective look at attitudes and behaviors. *J Transp Health*. 2014 Mar 1;1(1):17–24. doi:10.1016/j.jth.2013.12.002
14. Telama R. Tracking of Physical Activity from Childhood to Adulthood: A Review. *Obes Facts*. 2009 Jun 12;2(3):187–95. doi:10.1159/000222244
15. Higgins R, Ahern A. Exploring why girls don't cycle to school: Student and parent/guardian focus group findings on barriers to cycling. *Int J Sustain Transp*. 2024 Feb 1;18(2):184–94. doi:10.1080/15568318.2023.2278790
16. Lorenc T, Brunton G, Oliver S, Oliver K, Oakley A. Attitudes to walking and cycling among children, young people and parents: a systematic review. *J Epidemiol Community Health*. 2008 Oct 1;62(10):852–7. doi:10.1136/jech.2007.070250 PubMed PMID: 18791040.
17. Dill J, Voros K. Factors Affecting Bicycling Demand: Initial Survey Findings from the Portland, Oregon, Region. *Transp Res Rec*. 2007 Jan 1;2031(1):9–17. doi:10.3141/2031-02
18. Understanding Urban Travel Behaviour by Gender for Efficient and Equitable Transport Policies [International Transport Forum Discussion Papers] [Internet]. Vol. 2018/01. 2018 Feb. Available from: [https://www.oecd.org/en/publications/understanding-urban-travel-behaviour-by-gender-for-efficient-and-equitable-transport-policies\\_eaf64f94-en.html](https://www.oecd.org/en/publications/understanding-urban-travel-behaviour-by-gender-for-efficient-and-equitable-transport-policies_eaf64f94-en.html) doi:10.1787/eaf64f94-en
19. El-Geneidy LR Juliette Fournier, Ahmed. Exploratory Analysis of Mobility of Care in Montreal, Canada - Léa Ravensbergen, Juliette Fournier, Ahmed El-Geneidy, 2023. *Transp Res Rec*. 2022 Jul 16. Available from: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/03611981221105070>
20. Prati G. Gender equality and women's participation in transport cycling. *J Transp Geogr*. 2018 Jan 1;66:369–75. doi:10.1016/j.jtrangeo.2017.11.003
21. Smidfelt Rosqvist L, Winslott Hiselius L, Kronsell A. The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept. *Transp Res Interdiscip Perspect*. 2024 Jul 1;26:101168. doi:10.1016/j.trip.2024.101168
22. Rérat P, Marincek D, Ravalet E. How do e-bikes compete with the other modes of transport? Investigating multiple dimensions of a modal shift. *Appl Mobilities*. 2025 Jan 2;10(1):85–98. doi:10.1080/23800127.2024.2332006

23. E-bikes in the Mainstream: Reviewing a Decade of Research. *Transp Rev.* 2016 Jan 1;36(1):72–91. doi:10.1080/01441647.2015.1069907
24. Bourne JE, Cooper AR, Kelly P, Kinnear FJ, England C, Leary S, et al. The impact of e-cycling on travel behaviour: A scoping review. *J Transp Health.* 2020 Dec;19:100910. doi:10.1016/j.jth.2020.100910 PubMed PMID: 32904492; PubMed Central PMCID: PMC7456196.
25. Nieuwenhuijsen MJ. Climate crisis, cities, and health. *The Lancet.* 2024 Oct 26;404(10463):1693–700. doi:10.1016/S0140-6736(24)01934-2 PubMed PMID: 39427663.