

# Νομοθεσία και πολιτικές για την προώθηση του ποδηλάτου στην Ευρώπη. Οι παλινωδίες στην Ελλάδα

Legislation and policy to promote cycling in Europe. The Greek experience

Βλαστός Θ., αναπληρωτής καθηγητής ΕΜΠ,  
Μπαρμπόπουλος Ν., διδάκτωρ ΕΜΠ,  
Μπαλτάς Π., υποψ. διδάκτωρ ΕΜΠ.

Δημοσιεύτηκε στο περιοδικό "Περιβάλλον και Δίκαιο", τεύχος 32, Απρίλιος-Ιούνιος 2005, σελ. 235-243.

## Περίληψη

*Στην Ευρώπη το ποδήλατο είναι ένα από τα σημαντικά εργαλεία των αστικών πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Για την προώθησή του κατασκευάζονται ειδικές υποδομές και ασκούνται πολιτικές ευαισθητοποίησης για την αλλαγή των συμπεριφορών μετακίνησης. Ενδιαφέροντα βήματα έχουν γίνει σε κάποιες χώρες και στο επίπεδο της νομοθεσίας στοχεύοντας εμμέσως σε ρυθμίσεις και πολιτικές περιορισμού της χρήσης του αυτοκινήτου. Στην εργασία παρουσιάζονται οι πολιτικές σε τέσσερις ευρωπαϊκές χώρες καθώς και οι πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Τέλος γίνεται αναφορά σε όσα σχετικά έγιναν τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα καθώς και στην πρόσφατη κινητοποίηση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.*

## 1. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη και ποδήλατο

Μετά το περπάτημα, το ποδήλατο αντιπροσωπεύει τον πιο 'αθώο' και ήπιο τρόπο μετακίνησης. Είναι αθόρυβο, δεν ρυπαίνει, δεν καταναλώνει χώρο και καύσιμα, είναι το λιγότερο επικίνδυνο μέσο απέναντι στον πεζό, αλλά και στον αναβάτη του. Είναι επίσης φτηνό και συμπαθές γιατί συνδέεται με τον καθένα από τα πρώτα του παιδικά χρόνια. Ποδήλατο χρησιμοποιεί όποιος θέλει να είναι ευέλικτος όπως ο πεζός, αυτόνομος στις μετακινήσεις του, χωρίς να ζημιώνει το περιβάλλον, όποιος επιθυμεί να έχει επαφή με την πόλη και να απολαμβάνει τη μετακίνησή του.

Σε μια εποχή που γίνεται μεγάλη προσπάθεια να βελτιωθούν οι συνθήκες περιβάλλοντος στις πόλεις για την υγεία, την ασφάλεια, την ποιότητα ζωής και την οικονομική ανάπτυξη, η χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις, έστω και αν μοιάζει στη χώρα μας με ουτοπία, είναι κοινά αποδεκτό ότι θα ήταν μια πολύ αποτελεσματική και μοντέρνα λύση.

Ίσως το πιο βασικό προσόν του ποδηλάτου είναι η μικρή κατάληψη χώρου. Για τις ευρωπαϊκές πόλεις, που τα κέντρα τους χτίστηκαν σε εποχές ανυποψίαστες για το αυτοκίνητο, η εξοικονόμηση χώρου είναι ό,τι πιο σημαντικό διότι αν και με τις νέες τεχνολογίες η πρόοδος στη ρύπανση, το θόρυβο και την ασφάλεια θα είναι μεγάλη, ως προς τον κορεσμό τα πράγματα θα γίνουν μάλλον χειρότερα.

Σε ποιο βαθμό το ποδήλατο είναι ρεαλιστική λύση; Σε ποιο βαθμό είναι δυνατόν στις γνωστές συνθήκες κορεσμού να βρεθεί χώρος και για το ποδήλατο; Προφανώς μπορεί να παρθεί μόνο από το αυτοκίνητο και αυτό προϋποθέτει τη γενναία άσκηση μιας αποφασιστικής πολιτικής που θα συγκρουστεί αναπόφευκτα με συνήθειες και νοοτροπίες.

Πράγματι η ένταξη του ποδηλάτου δεν είναι μόνο ζήτημα συγκοινωνιακού σχεδιασμού που θα λυνόταν στα σχεδιαστήρια των μηχανικών. Είναι ένα στοίχημα για διαφορετικές συμπεριφορές μετακίνησης, σε μια διαφορετική πόλη. Πρόκειται για ένα στοίχημα παιδείας και υπευθυνότητας που θα πρέπει να κερδίσει η αστική κοινωνία του 21<sup>ου</sup> αιώνα για να κάνει πράξη την προοπτική της βιωσιμότητας, με την οποία το ποδήλατο είναι συνδεδεμένο.

Το ποδήλατο ανήκει στις πολιτικές ανάπλασης. Όταν ο πεζός μπορεί να κυκλοφορεί άνετα, ευχάριστα και με ασφάλεια γιατί η πόλη είναι ελκυστική και το αξίζει, τότε εμφανίζεται και ο ποδηλάτης. Η παρουσία του είναι ένα αλάνθαστο κριτήριο ποιότητας για το αστικό περιβάλλον<sup>1</sup>.

Οι συνθήκες που ευνοούν την κίνηση του ποδηλάτου ταυτίζονται με τις συνθήκες που θα χαρακτήριζαν τη βιώσιμη πόλη: μικρές ταχύτητες αυτοκινήτων, καθαρός αέρας, χαμηλά επίπεδα θορύβου, όμορφο οδικό περιβάλλον, συστηματικά συντηρούμενο αστικό δάπεδο, επαρκής εξοπλισμός σήμανσης και πληροφόρησης. Πρόκειται για χαρακτηριστικά εκείνης της πόλης που για τη λειτουργία της θα δώσει μεγάλο ρόλο στις συλλογικές μεταφορές, στο περπάτημα και το ποδήλατο. Αυτοί οι τρεις τρόποι είναι αλληλένδετοι και ικανοί να απελευθερώσουν τον κάτοικο από την εξάρτηση του αυτοκινήτου.

## Πίνακας 2 Σύγκριση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μέσων μεταφοράς

Σημείωση: σύγκριση με τις επιπτώσεις ενός συμβατικού επιβατικού αυτοκινήτου σε ίδια διαδρομή και για τον ίδιο αριθμό επιβατών

	Επιβατικό αυτοκίνητο	Καταλυτικό επιβατικό αυτοκίνητο	Λεωφορείο	Ποδήλατο	Αεροπλάνο	Τρένο
Κατανάλωση χώρου	100	100	10	8	1	6
Κατανάλωση ενέργειας	100	100	30	0	405	34
CO <sub>2</sub>	100	100	29	0	420	30
Οξειδία του αζώτου	100	15	9	0	290	4
HC	100	15	8	0	140	2
CO	100	15	2	0	93	1
Συνολική ρύπανση της ατμόσφαιρας	100	15	9	2	12	3
Κίνδυνος ατυχήματος	100	100	9	2	12	3

Πηγή: UPI Report, Heidelberg, 1989.

Κάθε πόλη διαθέτει ένα δίκτυο αρτηριών στις οποίες το ποδήλατο δεν βρίσκει ασφαλή θέση παρά μόνο σε αποκλειστική υποδομή. Ωστόσο ανάμεσα στις αρτηρίες αναπτύσσονται οι περιοχές κατοικίας και σε αυτές αντιστοιχεί το 70% του μήκους του συνολικού οδικού δικτύου. Τα τελευταία χρόνια ασκούνται όλο και πιο συχνά πολιτικές θωράκισής τους απέναντι στο αυτοκίνητο με τη θεσμοθέτησή τους ως περιοχών ήπιας κυκλοφορίας. Σε αυτές το ποδήλατο κινείται χωρίς να έχει ανάγκη από την προστασία οποιασδήποτε ειδικής υποδομής. Πρόκειται για πολιτικές που προγραμματισμένα ή όχι προωθούν το ποδήλατο.

Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, οι αναπλάσεις και η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας δεν έχουν νόημα αν δεν ανήκουν σε μια ολοκληρωμένη πολιτική που θα περιλαμβάνει ειδικές συνιστώσες και για το ποδήλατο, όπως κατασκευή ποδηλατόδρομων και ειδικών λωρίδων, εκστρατείες ενημέρωσης, ευαισθητοποίησης και βελτίωσης της εικόνας του ποδηλάτου, εγκατάσταση κατάλληλης σήμανσης και εξοπλισμού στάθμευσης/προστασίας του από τις κλοπές, δημιουργία στους δήμους ειδικών γραφείων, σχεδιασμό των οχημάτων και των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας ώστε να ευνοείται η συνδυασμένη χρήση της από τους

<sup>1</sup> Είναι χαρακτηριστικό ότι οι σημαντικές πεζοδρομήσεις που έγιναν στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας (Δ. Αρεοπαγίτου, Απ. Παύλου, Ερμού κλπ.) προσήλκυσαν ποδηλάτες, παρόλο που η Εταιρεία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων αρνήθηκε πεισματικά να τους συμπεριλάβει στους σχεδιασμούς της.

ποδηλάτες, δωρεάν παροχή ποδηλάτων για την αποκλειστική δημόσια χρήση τους σε συγκεκριμένες κεντρικές περιοχές κλπ.

Με τις πολιτικές αυτές, εκ των οποίων άλλες αντιστοιχούν στην αρμοδιότητα των κεντρικών κυβερνήσεων και άλλες στις τοπικές αυτοδιοικήσεις, έχουν επιτευχθεί σημαντικά αποτελέσματα σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, αλλά και σε επίπεδο εθνικό. Ειδικά στην Ολλανδία και τη Δανία τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά (Πίνακας 2).

**Πίνακας 2 Ευρωπαϊκές χώρες με τα υψηλότερα ποσοστά χρήσης ποδηλάτου ως προς το σύνολο των μετακινήσεων (2002)**

Χώρα	Ποσοστό %
Ολλανδία	27
Δανία	18
Σουηδία	13
Γερμανία	10
Βέλγιο	10
Φιλανδία	7
Ιρλανδία	6
Αυστρία	5

Πηγή: ECMT 2004.

Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης η υπόθεση ποδήλατο προωθείται στο πλαίσιο των γενικότερων πολιτικών για τη βιώσιμη κινητικότητα. Σε πάρα πολλά κείμενα, Πράσινα και Λευκά Βιβλία, Ανακοινώσεις κ.λπ. γίνεται ειδική αναφορά στο ποδήλατο. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει επίσης χρηματοδοτήσει πολλά σχετικά ερευνητικά προγράμματα και έργα. Για παράδειγμα την κατασκευή, το 2004, τεσσάρων χιλιομέτρων ποδηλατόδρομου στην Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου. Στήριξε επίσης οικονομικά για μια τουλάχιστον εξαετία το δίκτυο Ευρωπαϊκών πόλεων «Πόλεις Ελεύθερες από Αυτοκίνητα - Car Free Cities» του οποίου ένα από τα κεντρικά αντικείμενα ήταν το ποδήλατο<sup>2</sup>, και εξακολουθεί να χρηματοδοτεί κάθε χρόνο την «Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο<sup>3</sup>» που σήμερα έχει διευρυνθεί και μετονομαστεί σε «Εβδομάδα Κινητικότητας», χωρίς να αλλάξει το περιεχόμενο του εορτασμού. Ωστόσο ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός δεν είναι όπως

<sup>2</sup> Υπήρξαν αρκετές ελληνικές πόλεις που συμμετείχαν στο δίκτυο: Δήμος Αθηναίων (συμμετείχε στο Διοικητικό του Συμβούλιο από το 1996 έως το 2002), Βόλος, Λαμία, Λάρισα, Μαρούσι, Ρόδος, Τρίκαλα, Ν. Ψυχικό. Σήμερα, μετά την αντίδραση πολλών κρατών με βιομηχανία αυτοκινήτου, το δίκτυο πήρε το πιο ουδέτερο όνομα «Access» και απορροφήθηκε από το γενικής πολιτικής δίκτυο Eurocities, ως μια απλή επιτροπή του για τις μεταφορές.

<sup>3</sup> Μέχρι πριν 2 χρόνια, εορταζόταν στις 22 Σεπτεμβρίου. Σήμερα, οι εκδηλώσεις απλώνονται σε μια ολόκληρη εβδομάδα γύρω από την ίδια ημερομηνία.

η ρύπανση ή ο θόρυβος, επιπτώσεις για τις οποίες οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες μπορούν και θέτουν συγκεκριμένα μετρήσιμα όρια. Ως προς αυτόν η αρχή της επικουρικότητας δεν επιτρέπει στην Ευρωπαϊκή Ένωση παρά την κατάθεση γενικών αρχών πολιτικής και τίποτα περισσότερο. Η εφαρμογή αυτών των αρχών μπορεί να αξιολογείται μόνο εμμέσως, μέσω των αποτελεσμάτων της στη ρύπανση και το θόρυβο. Αλλά και πάλι, είναι πολύ δύσκολο να γίνεται διάκριση ανάμεσα στη συμβολή των πολιτικών για τη κυκλοφορία και στα περιβαλλοντικά οφέλη από τη βελτίωση των καυσίμων και της τεχνολογίας των οχημάτων.

Δεν θα έπρεπε ωστόσο να υποτιμηθεί η σημασία της ευρωπαϊκής συμβολής στα κράτη μέλη, ιδίως σε εκείνα, όπως η Ελλάδα, που δύσκολα από μόνα τους θα έπαιρναν πρωτοβουλίες για το ποδήλατο. Για παράδειγμα, αξίζει να σημειωθεί η πρόσφατη Διακήρυξη των Υπουργών Μεταφορών της Ένωσης σχετικά με την αναγκαιότητα χάραξης εθνικών πολιτικών για το ποδήλατο με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα<sup>4</sup>.

Σε αυτήν επισημαίνουν ότι 'οι πολιτικές για το ποδήλατο αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και ειδικά αυτών που προωθούν τη δημόσια συγκοινωνία, περιορίζουν το αυτοκίνητο και συσχετίζουν τις πολεοδομικές με τις κυκλοφοριακές πολιτικές' και εισηγούνται:

- τη χάραξη εθνικών πολιτικών με συγκεκριμένες δράσεις και στόχους που θα κινητοποιούν όλα τα επίπεδα της δημόσιας διοίκησης, τους συλλόγους ποδηλατών και τη βιομηχανία,
- τη σύνταξη προδιαγραφών και ψήφιση νομοθεσίας για την ανάπτυξη και εφαρμογή περιφερειακών και τοπικών πολιτικών για το ποδήλατο,
- την οικονομική ενίσχυση των περιφερειακών και των τοπικών αυτοδιοικήσεων για την προώθηση αυτών των πολιτικών,
- τη διαμόρφωση συνθηκών ασφάλειας για τους ποδηλάτες με την άσκηση παράλληλων περιοριστικών πολιτικών μείωσης ταχυτήτων και φόρτων των αυτοκινήτων,
- τη συλλογή στοιχείων και την έρευνα ως προς την κίνηση των ποδηλατών και τη διάχυση των αποτελεσμάτων της στις τοπικές αυτοδιοικήσεις,
- την αξιολόγηση των εφαρμοζόμενων πολιτικών.

## 2. Πολιτικές για το ποδήλατο σε κράτη μέλη

Στη συνέχεια θα γίνει μια σύντομη αναφορά στους στόχους και τα αποτελέσματα των πιο χαρακτηριστικών εθνικών πολιτικών για το ποδήλατο στην Ευρώπη και συγκεκριμένα της Γαλλίας, της Δανίας, του Ην. Βασιλείου και της Ολλανδίας.

### 2.1 Η πολιτική για το ποδήλατο στη Γαλλία<sup>5</sup>

Στη Γαλλία, δεν υπάρχει εθνική πολιτική για το ποδήλατο. Έχουν ωστόσο γίνει πολλά με πρωτοβουλία πολλών πόλεων και με αφετηρία μια σειρά από γενικότερους νόμους για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

#### - Νόμος πλαίσιο για τις εσωτερικές μεταφορές (LOTI 30 Δεκεμβρίου 1982)

Στο 1<sup>ο</sup> άρθρο, αναφέρεται ότι 'το σύστημα των εσωτερικών μεταφορών θα πρέπει να ικανοποιεί τις ανάγκες σεβόμενο το δικαίωμα του καθένα να μετακινείται ελεύθερα και με το μέσο της επιλογής του'. Στο 28<sup>ο</sup> άρθρο ορίζεται ότι οι αρχές οργάνωσης των μεταφορών πρέπει να επιτρέπουν 'μία πιο ορθολογική χρήση του αυτοκινήτου και να εξασφαλίζουν την καλύτερη δυνατή ένταξη των πεζών, των ποδηλατών και της δημόσιας συγκοινωνίας'.

<sup>4</sup> European Conference of Ministers of Transport, 2004, στη Λουμπλιάνα.

<sup>5</sup> Βλ. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Αθανασόπουλος Κ., 2004, σ. 43-45.

- Νόμος για τον αέρα και την ορθολογική χρήση της ενέργειας (LAURE 30 Δεκεμβρίου 1996)<sup>6</sup>

Είναι χαρακτηριστικό ότι ο νόμος αυτός ψηφίστηκε 4 μόλις μήνες μετά τη δημοσίευση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 9040/96 της 26.8.1996 για την 'Αξιολόγηση και Διαχείριση της Ποιότητας του Αέρα'<sup>7</sup>. Προχωράει ακόμη πιο μπροστά και από την Οδηγία και ορίζει ως βασικό στόχο 'τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, την ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας και των μέσων μετακίνησης που εξοικονομούν ενέργεια και ρυπαίνουν λιγότερο, κυρίως του ποδηλάτου και του περπατήματος'.

- Με το άρθρο 14, στις πόλεις τις μεγαλύτερες των 100.000 κατοίκων, γίνεται υποχρεωτική η εκπόνηση 'Σχεδίων Αστικών Μετακινήσεων' (Plans des Déplacements Urbains – PDU), των οποίων ο στόχος είναι η υποκατάσταση του αυτοκινήτου με συνδυασμένη αξιοποίηση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.
- Το άρθρο 20 ορίζει επίσης ότι από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 1998 σε πόλεις και οικισμούς οποιουδήποτε μεγέθους 'στα νέα έργα οδοποιίας ή αποκατάστασης υφιστάμενων οδών, με εξαίρεση αρτηρίες και αυτοκινητόδρομους, πρέπει να περιλαμβάνεται υποδομή ποδηλάτου και οι συνοδευτικές της διαμορφώσεις'. Αναφέρεται σε ποδηλατόδρομους, λωρίδες φυσικά διαχωρισμένες και λωρίδες με διαγράμμιση, ανάλογα με τις ανάγκες και τις κυκλοφοριακές συνθήκες. Για τη χάραξη αυτής της υποδομής θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κατευθύνσεις του Σχεδίου Αστικών Μετακινήσεων.

- Χάρτες για το Ποδήλατο

Οι Χάρτες υπογράφονται από όλους εκείνους που εμπλέκονται στο σχεδιασμό και την υλοποίηση υποδομών ποδηλάτου. Δεσμεύονται απέναντι στους κατοίκους να φέρουν σε πέρας και με συγκεκριμένα χρονοδιαγράμματα τα έργα για το ποδήλατο όπως περιγράφονται στα Ρυθμιστικά Σχέδια των πόλεων. Κάθε Χάρτα ορίζει ένα πλαίσιο πολιτικής στο οποίο κάθε επόμενος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός οφείλει να πειθαρχεί.

Αν και το ποσοστό που αντιστοιχεί στο ποδήλατο στο επίπεδο της χώρας είναι μόλις 3%, σε πολλές πόλεις είναι αρκετές φορές υψηλότερο. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο Παρίσι, μια μεγαλούπολη κορεσμένη κυκλοφοριακά, όπου οι ποδηλάτες ήταν σχεδόν ανύπαρκτοι (ακόμη και τώρα αντιστοιχούν στο 1%), τα τελευταία χρόνια, χάρη στην αποφασιστική πολιτική του δήμου, στο κέντρο αυξάνουν εντυπωσιακά. Πράγματι κατασκευάστηκαν για αυτούς 33 χλμ. αποκλειστικής υποδομής και διαμορφώθηκαν 314 χλμ. για τη συνύπαρξή τους με άλλα μέσα. Μέχρι το 2010 έχει εξαγγελθεί η κατασκευή άλλων 300 χλμ. Η RATP, η εταιρεία που διαχειρίζεται μετρό και λεωφορεία, νοικιάζει ποδήλατα σε κεντρικά σημεία και προωθεί τη συνδυασμένη χρήση τους με τη δημόσια συγκοινωνία. Μια φορά την εβδομάδα, τις βραδινές ώρες κλείνουν για το αυτοκίνητο κεντρικές αρτηρίες και ανοίγουν για εκατοντάδες ποδηλάτες που κάνουν το γύρο της πόλης.

- το παράδειγμα του Στρασβούργου

Σε πολλές πόλεις της Γαλλίας την τελευταία δεκαετία εγκαταστάθηκε δίκτυο τραμ. Αποτελεί την πιο προχωρημένη εκδοχή της δημόσιας συγκοινωνίας υψηλής τεχνολογίας που στοχεύει να προσελκύσει το χρήστη του αυτοκινήτου. Σε όλες τις πόλεις όπου εντάχθηκε το τραμ έγιναν παράλληλα έργα ανάπτυξης που άλλαξαν τη μορφή των κέντρων και όχι μόνο. Στα έργα αυτά ανήκε σχεδόν πάντα και η υποδομή για ποδήλατο. Για παράδειγμα, το Στρασβούργο απομάκρυνε από το κέντρο το αυτοκίνητο και έκανε εκτεταμένες πεζοδρομήσεις σε συνδυασμό με 77

<sup>6</sup> Για αναλυτική παρουσίαση αυτής της νομοθεσίας, βλ. και Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν., Ρούντης Α., 1998.

<sup>7</sup> Δείτε τα άρθρα: Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν., Ρούντης Α., 1998, σ. 51-54 και Βλαστός Θ., 2001, σ. 66-69.

χιλιόμετρα ποδηλατόδρομων. Διαμόρφωσε επίσης χώρους στάθμευσης για τα ποδήλατα στις κυριότερες στάσεις του τραμ όπου γίνεται από το δήμο και ενοικίαση ποδηλάτων<sup>8</sup>.

Από το 1988 μέχρι το 1994, οι μετακινήσεις με ποδήλατο αυξήθηκαν από 8% σε 12% και ο στόχος είναι να ανέβει το ποσοστό τους στο 25%. Το οικονομικό κέρδος από την αναμόρφωση της πόλης είναι πολύ μεγάλο, δεδομένου ότι οι μετακινήσεις προς τα εμπορικά καταστήματα του κέντρου αυξήθηκαν κατά 33%. Αυτό επιβεβαιώνεται από στατιστικές σε εθνικό επίπεδο που δείχνουν ότι ως προς τα μαγαζιά του κέντρου, στο διάστημα μιας εβδομάδας ο χρήστης του αυτοκινήτου ξοδεύει 87% λιγότερα από τον πεζό, 12% λιγότερα από τον ποδηλάτη και 3% λιγότερα από το χρήστη της δημόσιας συγκοινωνίας<sup>9</sup>.

Η Γαλλία έχει να επιδείξει επίσης την εφαρμογή προχωρημένων πολιτικών αυτόματης ενοικίασης ποδηλάτων-πόλης μέσω ηλεκτρονικών καρτών (Ρεν αρχικά και Λυών πρόσφατα) που αποδεικνύουν ότι το ποδήλατο ανήκει στους πιο μοντέρνους εξοπλισμούς της πόλης του 21<sup>ου</sup> αιώνα.

## 2.2 Η πολιτική για το ποδήλατο στη Δανία

Η σημερινή πολιτική της Δανίας για το ποδήλατο στηρίζεται σε τρία προγράμματα [E.C.M.T. 2004]:

- 'Ποδήλατο στον 21<sup>ο</sup> αιώνα': καθορίζει στόχους και μέτρα προώθησης του ποδηλάτου, για καλύτερες πόλεις και υγιέστερους κατοίκους.

- 'Στρατηγική για Ασφαλή Χρήση του Ποδηλάτου': αναφέρεται σε συγκεκριμένες δράσεις που, άμεσα ή έμμεσα ενθαρρύνουν το ποδήλατο, όπως: δημιουργία αστικών περιοχών πρασίνου και ήπιας κυκλοφορίας, μείωση των θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων, επέκταση και συντήρηση των υποδομών για το ποδήλατο, βελτίωση της στάθμευσης των ποδηλάτων.

- 'Συλλογή Προτάσεων για το Ποδήλατο': αντικείμενό του είναι η διάχυση της γνώσης για την προώθηση του ποδηλάτου στους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η πολιτική για το ποδήλατο ασκείται στη Δανία με τη δημοσίευση Οδηγιών, Κατευθύνσεων και Υποδείξεων [E.C.M.T. 2004] και τη θεσμοθέτηση καινοτομιών για την προώθηση της χρήσης του. Δυο από τις πιο χαρακτηριστικές είναι η «Εθνική Ποδηλατούπολη»<sup>10</sup> και η «Ομάδα Ιδεών για το Ποδήλατο»<sup>11</sup>. Ως πρώτη «Εθνική Ποδηλατούπολη» ανακηρύχτηκε το 1999 από το υπουργείο Μεταφορών η Odense. Η πόλη πράγματι αποτελεί το πεδίο εφαρμογής καινοτόμων ιδεών για την προώθηση του ποδηλάτου. Ως «Εθνική Ποδηλατούπολη», αξιολογήθηκε η εμπειρία της και αποτέλεσε ένα καλό παράδειγμα για το καλύτερο σχεδιασμό και προώθηση του ποδηλάτου γενικά στη χώρα.

Όσον αφορά την «Ομάδα Ιδεών για το Ποδήλατο», σε αυτήν συμμετέχουν εκπρόσωποι των αρμόδιων υπουργείων, η Διεύθυνση Προστασίας Περιβάλλοντος, η Διεύθυνση Οδικών Έργων, η Ένωση Ποδηλατών, η Αστυνομία, εκπρόσωποι της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, το Πολυτεχνείο της Δανίας και το Πανεπιστήμιο του Aalborg. Αντικείμενο αυτής της ομάδας εργασίας είναι η διαρκής αναζήτηση νέων λύσεων για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου.

<sup>8</sup> Βλ. Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., 2001.

<sup>9</sup> Στοιχεία από την έρευνα που διεξήχθη από την FUBICY – γαλλική ομοσπονδία 120 ενώσεων χρηστών ποδηλάτου, υπό τη διεύθυνση του CNRS το 2003 (αναφέρεται στην εφημερίδα Le Monde της 16/17 Μαΐου 2004).

<sup>10</sup> 'National Cycle Town' ή 'National Cycle City': αναφέρεται στο E.C.M.T., 2004, σ. 70 και στο Ministry of Transport (Denmark) 2000, σ. 150.

<sup>11</sup> 'Bicycle Ideas Group'. Αναφέρεται στο E.C.M.T., 2004, σ. 70.

Σήμερα, το ποδήλατο αποτελεί για τις αστικές περιοχές της Δανίας το δεύτερο πιο χρησιμοποιούμενο μέσο μετά το αυτοκίνητο. Το τελευταίο φορολογείται με υψηλότερους συντελεστές<sup>12</sup>.

- το παράδειγμα της Κοπεγχάγης

Η Κοπεγχάγη είναι ίσως το αντιπροσωπευτικότερο παράδειγμα εφαρμογής της πολιτικής της Δανίας για το ποδήλατο. Το 42% του οδικού δικτύου της πόλης είναι εφοδιασμένο με ειδική υποδομή. Συνολικά, η πόλη διαθέτει ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 323 χλμ. [City of Copenhagen 2003]. Για παράδειγμα, στην περίπτωση αμφίδρομης κυκλοφορίας αυτοκινήτων το ποδήλατο κινείται σε μονόδρομες λωρίδες ένθεν και ένθεν του οδοστρώματος. Η στάθμη τους είναι ανάμεσα στη στάθμη των πεζοδρομίων και του οδοστρώματος.

Η χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις αγγίζει το 34% (μεγαλύτερο και από το ποσοστό χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα) κερδίζοντας μάλλον τη μάχη με το αυτοκίνητο, παρόλο που το τελευταίο δεν αντιμετωπίζει προβλήματα κορεσμού<sup>13</sup>. Πράγματι, οι μετακινήσεις με ποδήλατο αυξήθηκαν κατά την περίοδο 2000-2002 κατά 6% ενώ στο ίδιο διάστημα οι μετακινήσεις με αυτοκίνητο μόλις κατά 1%. Ως προς το ποδήλατο, οι στόχοι της Κοπεγχάγης μέχρι το 2012 είναι οι εξής:

- αύξηση της χρήσης του για μετακινήσεις από και προς την εργασία στο 40%,
- μείωση της πιθανότητας ατυχήματος με ποδήλατο κατά 50%,
- αύξηση της ταχύτητας του ποδηλάτου κατά 10% στις μετακινήσεις μεγάλου μήκους (> 5 χλμ.)<sup>14</sup>,
- βελτίωση των υποδομών [City of Copenhagen 2002].

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Κοπεγχάγη υπήρξε πρωτοπόρος με την εφαρμογή από το 1998 ενός μη ηλεκτρονικού συστήματος δωρεάν παροχής ποδηλάτων-πόλης για αποκλειστική χρήση στην κεντρική της περιοχή, που περιλάμβανε 2000 ποδήλατα ειδικά σχεδιασμένα και 200 σημεία στάθμευσης. Το σύστημα χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και χορηγούς.

Με τη δράση του το Υπουργείο Μεταφορών της Δανίας κινητοποίησε την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Για την υπόθεση ποδήλατο, μαζί με αυτήν συνεργάστηκαν φορείς κοινωνικών υπηρεσιών και υγείας, σχολεία, εμπορικές επιχειρήσεις και φορείς δημόσιας συγκοινωνίας.

### 2.3 Η πολιτική για το ποδήλατο στο Ηνωμένο Βασίλειο<sup>15</sup>

Η χρήση του ποδηλάτου στο Ην. Βασίλειο είναι σχετικά χαμηλή, σε σχέση με τις χώρες της βορειοδυτικής Ευρώπης, καθώς μόλις το 2,5% των μετακινήσεων γίνεται με αυτό [Department of Transport (U.K.) 1996a]. Έργα για το ποδήλατο χρηματοδοτήθηκαν από τη βρετανική κυβέρνηση για πρώτη φορά το 1977. Τα αποτελέσματα ήταν σημαντικά: ήδη στα μέσα της δεκαετίας του 1980 είχε κατασκευαστεί υποδομή, όχι βέβαια πάντα πλήρης, στις πόλεις Nottingham, Stockton, Bedford/Kempston και Cambridge.

Χαρακτηριστικοί σταθμοί της πολιτικής για το ποδήλατο στο Ην. Βασίλειο είναι η δημοσίευση των παρακάτω τόμων από δημόσιους φορείς:

- ‘Εθνική Στρατηγική για το ποδήλατο’<sup>16</sup>. Δημοσιεύτηκε το 1996, από το Υπουργείο Μεταφορών. Στόχος του ήταν η ευαισθητοποίηση ως προς το ποδήλατο όλων των ηλικιακών

<sup>12</sup> Ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. στη Δανία είναι 347 επιβατικά αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους, όσος δηλαδή και στη σημερινή Αθήνα.

<sup>13</sup> Η Κοπεγχάγη είναι η πόλη της Ευρώπης με την υψηλότερη μέση ταχύτητα των αυτοκινήτων.

<sup>14</sup> Η Δανία είναι η χώρα της Ευρώπης με το μεγαλύτερο ημερήσιο μέσο όρο μήκους διαδρομής ανά ποδηλάτη (2,6 χλμ.).

<sup>15</sup> Η ανάλυση της πολιτικής του Ην. Βασιλείου για το ποδήλατο βασίζεται στο Department of Transport (U.K.) 1996a και 1996b.

ομάδων, η ανάπτυξη πολιτικών και πρότυπων παραδειγμάτων προώθησής του και η δημιουργία σχετικής υποδομής. Τελικός στόχος της Εθνικής Στρατηγικής είναι ο τετραπλασιασμός των μετακινήσεων με ποδήλατο μέχρι το 2016.

- ‘Υποδομή φιλική στον ποδηλάτη. Προδιαγραφές σχεδιασμού και διαμορφώσεων’<sup>17</sup>  
Δημοσιεύτηκε σχεδόν παράλληλα με τον προηγούμενο τόμο από το Institution of Highways and Transportation, το Bicycle Association & Cyclists Touring Club και την The Bicycle Association. Στο τεύχος, περιέχονται επίσης συγκεκριμένες κατευθύνσεις πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού για την ένταξη του ποδηλάτου στην πόλη [Mc Clintock H. (edit.) 2002].

- ‘Η Λευκή Βίβλος για μια Ολοκληρωμένη Πολιτική Μεταφορών’<sup>18</sup>. Δημοσιεύτηκε το 1998, από το Υπουργείο Μεταφορών. Είναι ένα πρόγραμμα στρατηγικής για τις μεταφορές με σαφή περιβαλλοντικό προσανατολισμό. Προέβλεψε υψηλά κονδύλια για χρηματοδότηση υποδομών για ποδήλατο, περπάτημα και δημόσια συγκοινωνία.

- ‘Δεκαετή Τοπικά Σχέδια Μεταφορών’<sup>19</sup>. Δημοσιεύτηκε, τον Ιούλιο του 2000. Πρόκειται για έκδοση του υπουργείου που υπήρξε αφετηρία για την εκστρατεία εκπόνησης Τοπικών Σχεδίων Μεταφορών. Οι οδηγίες για την εκπόνηση αυτών των σχεδίων περιλαμβάνουν αρκετά μέτρα για την ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου, ώστε να επιτευχθεί ο εθνικός στόχος που έχει τεθεί από την «Εθνική στρατηγική για το ποδήλατο».

- ‘Οδηγός για το Σχεδιασμό Χρήσεων Γης και Μεταφορών (Νέα έκδοση)’. Στην έκθεση αυτή, που δημοσιεύτηκε το Μάρτιο του 2001, καλούνται οι τοπικές αρχές, να περιλάβουν στα Τοπικά τους Σχέδια Μεταφορών και πολιτικές προώθησης του ποδηλάτου. Σημειώνεται ότι η σύνδεση του πολεοδομικού με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, όσο και αν φαίνεται αυτονόητη, είναι μια κατεύθυνση που μόνο πολύ πρόσφατα άρχισε να διερευνάται θεωρητικά. Έχει μεγάλες δυσκολίες υλοποίησης, διότι ενώ ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός είναι συχνά άμεσης εφαρμογής, ο χρονικός ορίζοντας του πολεοδομικού είναι πολύ μεγάλος.

Σημαντικό ρόλο στην ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου έπαιξε προς το τέλος της δεκαετίας του '90 ο οργανισμός «Sustrans», με το πρόγραμμά του για την κατασκευή εθνικού δικτύου ποδηλατοδρόμων μήκους 10.000 χιλιομέτρων<sup>20</sup>. Το πρόγραμμα πήρε το βραβείο της «Επιτροπής Χιλιετίας»<sup>21</sup> από το οποίο καλύφθηκε η ολοκλήρωση των πρώτων 8000 χιλιομέτρων. Ο Sustrans, για την κατασκευή του δικτύου, αξιοποίησε κάθε διαθέσιμη υποδομή, αστικούς, επαρχιακούς και αγροτικούς δρόμους, εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές, παρόχθιους δρόμους κλπ., έτσι ώστε το δίκτυο να είναι λειτουργικό και ελκυστικό για μετακινήσεις αναψυχής.

Επιπλέον, ο Sustrans τα τελευταία χρόνια εκπονεί δύο καινοτόμα προγράμματα, το ‘Ασφαλείς δρόμοι προς τα σχολεία’<sup>22</sup> και το ‘Υγιείς μετακινήσεις’<sup>23</sup> [βλ. [www.sustrans.org](http://www.sustrans.org)]. Το πρώτο πρόγραμμα έχει ως στόχο τη δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών, ώστε όλο και περισσότερα παιδιά να πηγαίνουν στο σχολείο τους με τα πόδια ή με ποδήλατο. Το πρόγραμμα αυτό αποσκοπεί στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ρύπανσης, στην ενίσχυση της ανεξαρτησίας των παιδιών, στη βελτίωση της αυτοπεποίθησης και της υγείας τους και βέβαια στην εξοικονόμηση χρόνου για τους γονείς. Το δεύτερο πρόγραμμα πραγματοποιείται σε συνεργασία με το Υπουργείο Υγείας και στόχος του είναι η προβολή των παράπλευρων πλεονεκτημάτων του ποδηλάτου, κυρίως των σχετικών με τη φυσική άσκηση και την υγεία.

<sup>16</sup> ‘National Cycling Strategy’, βλ. Department of Transport (U.K.) 1996b.

<sup>17</sup> The Department of Transport, 1997, ‘Cycle-friendly Infrastructure: Guidelines for Planning and Design’, Cyclists Touring Club.

<sup>18</sup> ‘A New Deal for Transport: Better for Everyone – The Government’s White Paper on Integrated Transport Policy’, 1998.

<sup>19</sup> ‘Transport 2010 – The 10 Year Plan’, 2000b.

<sup>20</sup> ‘Sustrans-the sustainable transport charity’. Το Sustrans είναι ένας μη κερδοσκοπικός οργανισμός που ως στόχο έχει την προώθηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας.

<sup>21</sup> Η επιτροπή «Millennium Committee» δημιουργήθηκε για να συντονίζει και να χρηματοδοτήσει διάφορα σχέδια που προτάθηκαν για τον εορτασμό του ερχομού της νέας χιλιετίας. Η Sustrans χρηματοδοτήθηκε για τους ποδηλατόδρομους με 70 εκατομμυρίων €.

<sup>22</sup> ‘Safe Routes to Schools’.

<sup>23</sup> ‘Healthy Travel’.

Το Ην. Βασίλειο είναι μια χώρα με ισχυρή περιβαλλοντική ευαισθησία. Στον τομέα της προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας, η εμπειρία είναι μεγάλη. Πρόσφατα η θεαματική εγκατάσταση ενός συστήματος αστικών διοδίων υποστηριζόμενου από ηλεκτρονικές κάμερες, για την προστασία του κέντρου του Λονδίνου, άνοιξε το δρόμο για καινοτόμες πολιτικές περιορισμού του αυτοκινήτου που διευκολύνουν και το ποδήλατο. Ήδη υπάρχουν πόλεις με υψηλότατα ποσοστά ποδηλάτου όπως κάποιες πανεπιστημιακές π.χ. το Κέιμπριτζ με 30%, η Οξφόρδη και το Γιορκ με 20%. [Hopkinson P. Wardman M. 1996, Martens K. 2004].

#### **2.4 Η πολιτική για το ποδήλατο στην Ολλανδία<sup>24</sup>**

Το 1990, το Ολλανδικό Υπουργείο Μεταφορών δημοσίευσε την εθνική στρατηγική για την προώθηση του ποδηλάτου με τίτλο ‘Ολλανδική Στρατηγική για το Ποδήλατο, 1990-1997’<sup>25</sup>. Περιλάμβανε 112 έργα, ανάμεσά τους 31 ερευνητικά προγράμματα και 41 πιλοτικές εφαρμογές. Σκοπός τους ήταν η βελτίωση των οδικών υποδομών και της ασφάλειας μετακίνησης με ποδήλατο, η αύξηση των θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων και η μείωση των κλοπών τους.

Οι στόχοι της στρατηγικής για το ποδήλατο ενσωματώθηκαν στο ‘Δεύτερο Δομικό Σχέδιο Μεταφορών’<sup>26</sup>, που ξεκίνησε να εφαρμόζεται το 1990 και είχε ως αντικειμενικό στόχο τη μείωση στο μισό της αναμενόμενης αύξησης χρήσης αυτοκινήτου. Βασική επιλογή του Σχεδίου ήταν η προώθηση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης κατά ολοκληρωμένο τρόπο στο σύνολο της χώρας. Με βάση αυτό το Σχέδιο, χρηματοδοτήθηκε η κατασκευή υποδομών για το ποδήλατο. Η συμβολή της εθνικής πολιτικής στην κινητοποίηση των Τοπικών Αυτοδιοικήσεων ήταν μεγάλη. Ήδη το 1996, οι περισσότεροι δήμοι της χώρας είχαν ενσωματώσει την παράμετρο ποδήλατο στους κυκλοφοριακούς τους σχεδιασμούς. Στη χάραξη της εθνικής στρατηγικής για το ποδήλατο, συμμετείχαν εκπρόσωποι από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, τη βιομηχανία και τους φορείς δημόσιας συγκοινωνίας.

Ός προς το ποδήλατο, η κεντρική κυβέρνηση διατήρησε επιτελικό χαρακτήρα περιοριζόμενη μόνο στην παροχή τεχνογνωσίας, στην αξιολόγηση των έργων, στη χρηματοδότηση πιλοτικών και καινοτόμων προγραμμάτων και στη διαμόρφωση μεγάλων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων στους σιδηροδρομικούς σταθμούς. Οι βασικές αρμοδιότητες για το ποδήλατο παραχωρήθηκαν στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Το 2000, το ποδήλατο στην Ολλανδία εξυπηρετούσε το 28% των μετακινήσεων. Σε κάθε κάτοικο αναλογεί μία μετακίνηση με ποδήλατο την ημέρα. Η ανάπτυξη της υποδομής είναι εντυπωσιακή. Έχουν κατασκευαστεί 22.000 χιλιόμετρα λωρίδων, όταν το συνολικό μήκος του δικτύου τοπικών και μη τοπικών δρόμων είναι 110.000 χιλιόμετρα [Rietveld P. 2000].

### **3. Η ελληνική περίπτωση**

Όπως φάνηκε και από τα παραπάνω παραδείγματα, στις ευρωπαϊκές πόλεις, η ευθύνη για την ένταξη του ποδηλάτου ανήκει κατά κανόνα στην Τοπική Αυτοδιοίκηση. Το ίδιο ισχύει γενικότερα και για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση στην Ευρώπη είναι ισχυρή και όπως κάθε θεσμός έχει το κύρος να απολαμβάνει πειθάρχησης και σεβασμού στις όποιες πολιτικές αποφασίζονται. Συγχρόνως, οι κάτοικοι είναι συνυπεύθυνοι, διότι συμμετέχουν στους σχεδιασμούς. Υπάρχει επίσης κοινωνική ευαισθησία για το περιβάλλον, για τη φυσική άσκηση και την υγεία.

Σε ένα επίπεδο ανώτερο του τοπικού, είτε δηλαδή στην κλίμακα των κρατών είτε ακόμη ψηλότερα της Ευρώπης, αυτό που χρειάζεται είναι η συνεργασία, η διάδοση της τεχνογνωσίας, η ανταλλαγή

<sup>24</sup> Για την πολιτική της Ολλανδίας για το ποδήλατο, βλ. E.C.M.T., 2004.

<sup>25</sup> ‘Dutch Bicycle Master Plan, 1990-1997’.

<sup>26</sup> «Second Transport Structure Plan».

εμπειριών και η χρηματοδότηση. Στην περίπτωση καινοτόμων έργων, με την ένταξή τους σε ένα εθνικό πρόγραμμα κερδίζεται ευκολότερα η συναίνεση των τοπικών κοινωνιών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα προηγούμενα χρόνια υπήρξε ενεργός στη χρηματοδότηση προγραμμάτων για αυτά τα θέματα, το ίδιο έκαναν και πολλές εθνικές κυβερνήσεις, περιλαμβανομένης και της ελληνικής, έστω και καθυστερημένα. Πράγματι το 2000, μέσω του Οργανισμού Αθήνας, χρηματοδοτήθηκε η έκδοση και η αποστολή στις πόλεις ενός τόμου παρουσίασης εκείνων των ευρωπαϊκών προδιαγραφών για το ποδήλατο που ταιριάζουν περισσότερο στην ελληνική περίπτωση<sup>27</sup>. Με βάση αυτό και το έργο σχετικής ομάδας εργασίας του ΥΠΕΧΩΔΕ, εγκρίθηκαν βεβαιωμένα προδιαγραφές από το Συμβούλιο Δημοσίων Έργων, χωρίς έλεγχο της συμβατότητάς τους με την ελληνική πραγματικότητα. Αυτή ήταν η πρώτη επίσημη κίνηση για το ποδήλατο στη χώρα μας. Μέχρι τότε είχαν υπάρξει μόνο κάποιες ελάχιστες τοπικές πρωτοβουλίες έργων υποδομής, κυρίως στη Λάρισα, το Βόλο και την Κω.

Το επόμενο βήμα ήταν η ανάθεση στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο το 2001, από το Υπουργείο Μεταφορών, οριακά αρμόδιο για το θέμα, ερευνητικού προγράμματος για την ένταξη του ποδηλάτου σε 17 ελληνικές πόλεις: Ρόδο, Κω, Κέρκυρα, Βόλο, Καρδίτσα, Λάρισα, Μεσολόγγι, Δ. Αθηναίων, Νέο Ψυχικό, Παλαιό Ψυχικό, Δυτική Αθήνα (Α.Σ.Δ.Α.), Ηράκλειο Κρήτης, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Αμαλιάδα, Τρίπολη και Λαμία. Είχε προηγηθεί πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, στην οποία ανταποκρίθηκαν περίπου 80 πόλεις. Οι 17 επελέγησαν από αυτές τις 80. Το πρόγραμμα ολοκληρώθηκε στα τέλη του 2003, οπότε και κατατέθηκαν οι μελέτες στους δήμους με συγκεκριμένες λύσεις εφαρμογής για την κατασκευή δικτύου ποδηλάτου και εγκρίθηκαν από τα δημοτικά τους συμβούλια. Φυσικά, οι Δήμοι είχαν συμμετάσχει σε όλες τις φάσεις του σχεδιασμού. Πρέπει να σημειωθεί ότι η εκπόνηση των 17 μελετών επέτρεψε στο Ε.Μ.Π. να συντάξει προδιαγραφές για υποδομές ποδηλάτου πραγματικά προσαρμοσμένες στην ελληνική πραγματικότητα και να εκδώσει Οδηγό Εκπόνησης Μελετών<sup>28</sup>.

Σύμφωνα με το σχεδιασμό του Υπουργείου Μεταφορών οι χρηματοδοτήσεις του δεν θα περιορίζονταν μόνο στις μελέτες αλλά θα κάλυπταν και την υλοποίησή τους. Όντως, τρεις πόλεις η Καρδίτσα, η Λάρισα και το Μεσολόγγι κατασκεύασαν δίκτυα αρκετών χιλιομέτρων που κόστισαν πολύ περισσότερα από τα 150 εκ. δρχ. που δόθηκαν από το υπουργείο. Από τις υπόλοιπες πόλεις, οι Ολυμπιακές (Αθήνα<sup>29</sup>, Θεσσαλονίκη, Βόλος, Πάτρα και Ηράκλειο), αν και τους προσφέρθηκε χρηματοδότηση δεν επωφελήθηκαν, προφανώς διστάζοντας να αφαιρέσουν άσφαλτο από το αυτοκίνητο. Μετά τις εκλογές του 2004, δεν δόθηκε στο πρόγραμμα καμιά συνέχεια.

Το Υπουργείο Εσωτερικών, επίσης οριακά αρμόδιο, συμμετείχε και αυτό μεταξύ των ετών 2003 και 2004, παράλληλα με το Υπουργείο Μεταφορών, στην εκστρατεία κινητοποίησης των Δήμων της χώρας. Δεν τους παρέδωσε μελέτες, αλλά τους κάλεσε να τις συντάξουν οι ίδιοι και να τις υποβάλουν για να χρηματοδοτηθούν με όριο τα 50 εκ. δρχ. Το περιορισμένο ύψος χρηματοδότησης και η έλλειψη τεχνογνωσίας οδήγησαν σε ανεπιτυχείς προτάσεις, κυρίως στηριγμένες σε απλές διαγραμμίσεις επί του οδοστρώματος. Πρόκειται για λύσεις απροστάτευτες απέναντι στο αυτοκίνητο. Έγιναν ελάχιστα αξιόλογα έργα (όπως π.χ. στην Ελευσίνα).

Ανεξάρτητα από τις αδράνειες και τις αγκυλώσεις της ελληνικής διοίκησης και την εξαρτημένη από το αυτοκίνητο επικρατούσα νοοτροπία, ανάμεσα στο 2001 και το 2004, η συντονισμένη «από πάνω προς τα κάτω» πολιτική για το ποδήλατο κατάφερε να το εντάξει στη συζήτηση για την αυριανή ελληνική πόλη και να ευαισθητοποιήσει αρκετές τοπικές κοινωνίες. Δεν είναι τυχαίο ότι με την ευκαιρία της Εβδομάδας Κινητικότητας οργανώθηκε από την Καρδίτσα και την ΚΕΔΚΕ Συνέδριο της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στις 17 – 19 Σεπτεμβρίου 2004 με θέμα: 'Πρωτοβουλίες για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το Ποδήλατο στις Ελληνικές πόλεις'. Σε αυτό εκδόθηκε Ψήφισμα το οποίο καταλήγει στα εξής:

<sup>27</sup> Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., 2000, σ. 154.

<sup>28</sup> Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Αθανασόπουλος Κ., 2004.

<sup>29</sup> Η Αθήνα έχει περιλάβει στο τεχνικό της πρόγραμμα την κατασκευή ποδηλατόδρομου για την προσπέλαση του ιστορικού κέντρου.

*Εμείς οι αιρετοί εκπρόσωποι των ελληνικών πόλεων που συγκεντρωθήκαμε στην Καρδίτσα αποφασίζουμε:*

- *Να προωθήσουμε, συμμετέχοντας στην κοινή ευρωπαϊκή εκστρατεία, μελέτες για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο, ώστε να γίνουν οι πόλεις μας πιο ανθρώπινες και πιο πολιτισμένες.*
- *Να κατασκευάσουμε ειδικές υποδομές για την ασφαλή και άνετη κίνηση του ποδηλάτου.*
- *Να βελτιώσουμε και να επεκτείνουμε τις υποδομές και τις διαμορφώσεις για τον πεζό και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.*
- *Να ενισχύσουμε τη δημόσια συγκοινωνία.*
- *Να αναμορφώσουμε τον οδικό χώρο έτσι ώστε να περιοριστούν οι ταχύτητες στις γειτονιές και γενικά οι δρόμοι να γίνουν πιο ασφαλείς και πιο ήσυχοι.*
- *Να δρομολογήσουμε διαδικασίες που θα ενθαρρύνουν τη συμμετοχή των πολιτών στους σχεδιασμούς και θα τους κάνουν πιο υπεύθυνους απέναντι στα προβλήματα της ελληνικής πόλης.*

*Για να επιτύχουμε τους παραπάνω στόχους:*

#### **Συγκροτούμε δίκτυο ελληνικών πόλεων «για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο».**

*Τα μέλη του δικτύου θα συνεργαστούν ανταλλάσσοντας τεχνογνωσία και εμπειρίες και συμμετέχοντας σε αντίστοιχα ευρωπαϊκά δίκτυα. Θα κάνουν κάθε δυνατή προσπάθεια για τη γενικότερη ευαισθητοποίηση της ελληνικής κοινωνίας, στοχεύοντας σε ένα υψηλότερο επίπεδο ζωής, στην οικονομική ανάπτυξη, στην ευγένεια, στον πολιτισμό και στην αξιοπρέπεια του πολίτη.*

Πράγματι, το Μάιο του 2005 εξελέγη προσωρινό διοικητικό συμβούλιο και υπεβλήθη στο πρωτοδικείο το καταστατικό της Αστικής μη κερδοσκοπικής Εταιρείας «Δίκτυο Πόλεων για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το Ποδήλατο» με τις υπογραφές 43 ιδρυτικών πόλεων. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση πήρε από την κυβέρνηση τη σκυτάλη.

#### **4. Συμπεράσματα**

Στην Ελλάδα, τεχνογνωσία για τις υποδομές ποδηλάτου τώρα υπάρχει, όπως υπάρχει και η πολιτική βούληση στις τοπικές κοινωνίες. Η τύχη πεζού και ποδηλάτη είναι κοινή. Όπως ο πεζός δικαιούται μια αξιοπρεπή θέση σε κάθε δρόμο, το ίδιο ισχύει και για τον ποδηλάτη. Τον χρειάζεται η ελληνική πόλη για περιβαλλοντικούς και αναπτυξιακούς λόγους. Η ένταξη του ποδηλάτου είναι ένα ζήτημα ανακατασκευής κάποιων δρόμων και αναπροσανατολισμού του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Παλαιότερα υπήρχαν ποδηλάτες σε πολλές ελληνικές πόλεις, αλλά ουσιαστικά εκδιώχθηκαν. Τώρα, τα έργα για το ποδήλατο γίνονται απαραίτητα, γιατί υπάρχει η απειλή του αυτοκινήτου. Η Ελλάδα τα ξεκίνησε με σημαντική καθυστέρηση και παρόλο που δρομολογήθηκαν με μεγάλο κόπο, η πορεία πάλι σταμάτησε ελλείψει χρηματοδοτήσεων.

Αποδείχτηκε ότι για το ποδήλατο, η σημασία της συνεργασίας της κεντρικής κυβέρνησης με την Τοπική Αυτοδιοίκηση υπήρξε καταλυτική. Τι θα γίνει αύριο; Ως προς τη διάχυση της τεχνογνωσίας, αυτή θα αναληφθεί από το νεότευκτο Δίκτυο «για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το Ποδήλατο». Ως προς τις χρηματοδοτήσεις ο ρόλος της κεντρικής κυβέρνησης θα είναι πάντα κρίσιμος. Θα είναι επίσης κρίσιμος για τη, με συνεργασία των υπουργείων ΥΠΕΧΩΔΕ, Μεταφορών και Επικοινωνιών, Παιδείας, Πολιτισμού, Δημόσιας Τάξης, Εσωτερικών και Τουρισμού, άσκηση μιας εθνικής πολιτικής για τις μεταφορές, που εξακολουθεί να απουσιάζει<sup>30</sup>. Η υπόθεση βιώσιμη κινητικότητα, κάτω από τις συνθήκες έντονης υποβάθμισης που επικρατούν,

<sup>30</sup> Καθυστερεί επίσης η συμπλήρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με τα απαραίτητα άρθρα και Σήματα για τη νομιμοποίηση των διαφόρων αναγκαίων ειδικών διαμορφώσεων της υποδομής ποδηλάτου.

θα δικαιολογούσε την καθοδηγούμενη από ένα συντονιστικό κυβερνητικό όργανο<sup>31</sup> ενιαία δράση των αρμόδιων υπουργείων. Ειδικά ως προς το ποδήλατο, ένα ειδικό γραφείο θα άξιζε να υπάρχει, τόσο στα υπουργεία όσο και στους Δήμους (σύμφωνα με το γαλλικό παράδειγμα<sup>32</sup>).

Η χάραξη μιας εθνικής πολιτικής είναι το κύριο ζητούμενο της νέας Οδηγίας 2001/42/EK για τις 'Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις Σχεδίων και Προγραμμάτων' [Βλαστός Θ. 2004]. Ζητείται από τις κυβερνήσεις, στη θέση του αποσπασματικού σχεδιασμού των έργων, η χάραξη εθνικών πολιτικών: για την ασφάλεια, τη ρύπανση, τη μερική υποκατάσταση του αυτοκινήτου από ήπια μέσα μεταφοράς κλπ. Μια εθνική πολιτική για τη βιώσιμη κινητικότητα θα έδινε κίνητρα και θα επέβαλε κυρώσεις για την επίτευξη μιας σειράς ποσοτικών στόχων όπως: την ετήσια μείωση των ατυχημάτων, της ρύπανσης και του θορύβου κατά συγκεκριμένο ποσοστό, τη μείωση των ορίων ταχύτητας σε ένα σημαντικό μέρος των αστικών οδικών δικτύων, την κατασκευή ασφαλών διαδρομών προσπέλασης σχολείων και αθλητικών γηπέδων για πεζούς και ποδηλάτες (κατά το βρετανικό πρότυπο), την υποχρεωτική ένταξη στα νέα έργα αστικής οδοποιίας υποδομής για ποδήλατο (κατά το πρότυπο της γαλλικής νομοθεσίας), η λήψη μέτρων από τους μεγάλους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς για τη μείωση του ποσοστού των εργαζομένων που προσέρχονται με αυτοκίνητο στη δουλειά τους (κατά το πρότυπο της ιταλικής νομοθεσίας) κλπ.

## 5. Βιβλιογραφία

1. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Αθανασόπουλος Κ., 2004, *‘Το Ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις, οδηγός εκπόνησης μελετών’*, Οργανισμός Εκδόσεων Διδακτικών Βιβλίων, ISBN 9606302512, Αθήνα.
2. Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., Μπαρμπόπουλος Ν., 1999, *‘Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις – Πολιτικές Ένταξης’*, ΥΠΕΧΩΔΕ/Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Mbike, σ.34, ISBN 960-86518-0-8.
3. Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., 2000, *‘Διαμορφώσεις και Πολιτικές για την ένταξη του Ποδηλάτου στην Ελληνική Πόλη – Διερεύνηση Γεωμετρικών Προδιαγραφών με βάση την Ευρωπαϊκή Εμπειρία’*, Mbike, σ.154, ISBN 960-86518-1-6.
4. Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν., Ρούντης Α., 1998, *‘Η Νομοθεσία απέναντι στη ρύπανση του αέρα από την κυκλοφορία’*, Μηνιαία Τεχνική, Επιστημονική και Οικονομική Έκδοση «Τεχνικά», τεύχος Φεβρουαρίου 1998, σ. 51- 54.
5. Βλαστός, Θ., *‘Η καταπολέμηση της ρύπανσης του αέρα – Η ευρωπαϊκή Οδηγία Πλαίσιο και η άτολμη μεταφορά της στην ελληνική νομοθεσία’*, “Περιβάλλον και Δίκαιο”, τεύχος 15, 1/2001, σελ. 66-69.
6. Βλαστός Θ., *‘Οι ευκαιρίες από τη νέα Οδηγία 2001/42/EK για τις Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις - Το παράδειγμα του τομέα των Μεταφορών’*, “Περιβάλλον και Δίκαιο”, τεύχος 29, 3/2004, Ιούλιος – Σεπτέμβριος, σελ. 334-339.
7. Βλαστός Θ., 1995, *‘Προς πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα - Ευρωπαϊκά Μανιφέστα για ένα πιο ανθρώπινο περιβάλλον’*, “Πυρφόρος” - Διμηνιαία έκδοση του Ε.Μ.Π., τεύχος 18, Μάρτιος - Απρίλιος 1995, 80-84.
8. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 2001, *‘Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής’*, Ε.Ε. ΓΔ Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Mbike, σελ. 256, ISBN 960-86518-2-4. Το βιβλίο στην πλήρη του μορφή είναι δημοσιευμένο στην ιστοσελίδα του ΥΠΕΧΩΔΕ.
9. Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., 2002, *‘Τα πρώτα Συμπεράσματα από Έρευνα για τη Βιώσιμη Κινητικότητα σε 17 Ελληνικές Πόλεις - Προς μια Μεθοδολογία Σχεδιασμού’*, Πρακτικά

<sup>31</sup> Παλαιότερα, είχε επιχειρηθεί να γίνεται αυτός ο συντονισμός, μέσω του γραφείου ποιότητας ζωής του πρωθυπουργού, δηλαδή με μη θεσμικά κατοχυρωμένο τρόπο.

<sup>32</sup> Στη Γαλλία, στους αρμόδιους κεντρικούς και περιφερειακούς φορείς υπάρχει υπάλληλος επιφορτισμένος με την υπόθεση δίκυκλο.

- Διεθνούς Συνεδρίου για την "Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα" που οργάνωσε ο Σύλλ. Ελλ. Συγκ/γων και το Ελλ. Ινστιτούτο Μεταφορών, στις 21-22/2/2002, σ. 387-397.
10. Βλαστός Θ., 1997, 'CAR FREE CITIES - Δίκτυο 60 Ευρωπαϊκών πόλεων για τη Βιώσιμη Κινητικότητα - Η συμβολή της ομάδας των ελληνικών πόλεων', "Πυρφόρος" - Διμηνιαία έκδοση Ε.Μ.Π., Μάρτιος - Απρίλιος 1997, τεύχος 28, σ. 30-32.
  11. Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., 1999, 'Θόρυβος στις πόλεις. Οι δυσκολίες για μια κοινή Ευρωπαϊκή πολιτική', "Περιβάλλον και Δίκαιο", έτος 3ο, τεύχος 7, Ιανουάριος - Μάρτιος 1999, σ. 68-73.
  12. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., 2003, 'Διερεύνηση με γεωμετρικά κριτήρια της δυνατότητας εισαγωγής του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη. Το παράδειγμα του Μοσχάτου', "Τεχνικά Χρονικά", Επιστημονική Έκδοση του ΤΕΕ, τεύχος 1-2, 2003, σειρά Ι, [www.tee.gr](http://www.tee.gr), σ. 35-46.
  13. Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., 2002, 'Ο ρόλος του ποδηλάτου στην ανάπτυξη της ελληνικής πόλης', "Κτίριο", τεύχος 147, Οκτώβριος 2002, σ. 33-36.
  14. Commission of the European Communities, 1998, 'Sustainable urban development in the European Union: A framework for action', Communication from the European Commission [COM(98)605], Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.
  15. City of Copenhagen, 2002, 'Cycle Policy 2002-2012', Building and Construction Administration, Roads and Parks Department.
  16. City of Copenhagen, 2003, 'Bicycle account 2002'.
  17. DETR - Department of the Environment, Transport and the Regions, 1998, 'A New Deal for Transport: Better for Everyone - The Government's White Paper on Integrated Transport Policy', Cm 3950, London, The Stationery Office, June.
  18. DETR - Department of the Environment, Transport and the Regions, 2000b, 'Transport 2010 - The 10 Year Plan', London, <http://www.detr.gov.uk/trans2010/index.htm>
  19. Department of Transport (U.K.), 1996a, 'Cycling in Great Britain. Transport Statistics Report', H.M.S.O., London.
  20. Department of Transport (U.K.) 1996b, 'The National Cycling Strategy', DoT, London.
  21. E.C.M.T. 2004, 'National Policies to Promote Cycling, Implementing Sustainable Urban Travel Policies: Moving Ahead', European Conference of Ministers of Transport, Organization of Economic Coordination and Development.
  22. European Commission 1999, 'Cycling: the way ahead for towns and cities', European Communities, Office of Official Publications of the European Communities, Luxemburg.
  23. European Commission, 2000, 'The European Greenways Good Practice Guide: Examples of Actions Undertaken in Cities and the Periphery', European Greenways Association and Direction General Environment, Brussels.
  24. Hopkinson P., Wardman M., 1996, 'Evaluating the demand for new cycle facilities', "Transport Policy" Vol.3, No.4, pp.241-249.
  25. Martens K., 2004, 'The bicycle as feeding mode, experiences from three European countries', "Transportation Research" Part D 9 (2004) 281-294.
  26. Mc Clintock H. (edit.), 2002, 'Planning for cycling: Principles, practice and solutions for urban planners', Woodhead.
  27. Vlastos Th., Birbili T., 1997, 'Towards a European Information and Awareness Policy on Air Pollution: New Institutional Structures for Local Democracy', εκδόσεις Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Ε.Μ.Π., Τόμος 1, τεύχος 1, σ. 37-47 (εργασία που παρουσιάστηκε στο Workshop on "Information Policy for Improved Urban Air Quality" του προγράμματος COST CITAIR "Science and Research for Better Air in European Cities" που έγινε στις Βρυξέλλες στις 2-3 Οκτωβρίου 1997).
  28. Vlastos Th., Birbili T., 1998, 'European Policies Towards Sustainable Mobility: Problems and Perspectives', εκδόσεις Εργαστηρίου Συγκοινωνιακής Τεχνικής, Ε.Μ.Π., Τόμος 1, τεύχος 1, σ. 23-35 (εργασία που παρουσιάστηκε στην 8<sup>th</sup> World Conference on Transport Research, Αμβέρσα, Ιούλιος 1998).