

Η πόλη πάει μπροστά με **το ποδήλατο**

Πληροφορίες και διάθεση: Commission européenne, DG XI, boulevard du Triomphe 174, B-1160 Bruxelles  
Τηλ. (32-2) 295 50 10 • φαξ (32-2) 296 95 54 • e-mail: Claude.Bochu@dg11.cec.be

Συγγραφείς: J. Dekoster, U. Schollaert  
Συνεργάτες: C. Bochu (ΓΔ XI), M. Lepelletier (ΓΔ VII «Μεταφορές»), M.C. Coppieters (ECF)

Σχεδιασμός και μακέτα: C. Hilgers, N. Munarriz (EUR-OP)  
Φωτογραφίες από τους συγγραφείς και συνεργάτες· ευχαριστήρια στους Pro Velo, ECF, J. Bellier, T. Ledergerber, PD Villiger Söhne AG (CH).

Περισσότερες πληροφορίες για την Ευρωπαϊκή Ένωση παρέχονται από το Internet μέσω του εξυπηρετητή Europa (<http://europa.eu.int>).

Βιβλιογραφικό δελτίο υπάρχει στο τέλος του τεύχους.

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1999

ISBN 92-828-5723-9

© Ευρωπαϊκές Κοινότητες, 1999  
Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

*Printed in Belgium*

ΤΥΠΩΜΕΝΟ ΣΕ ΧΑΡΤΙ ΛΕΥΚΑΣΜΕΝΟ ΧΩΡΙΣ ΧΛΩΡΙΟ

# Η πόλη πάει μπροστά με **το ποδήλατο**



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΓΔ ΧΙ — Περιβάλλον,  
πυρηνική ασφάλεια και προστασία των πολιτών





# Πρόλογος

**Κ**άθε μέρα οι ευρωπαϊκές πόλεις αποδεικνύουν ότι η μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων δεν είναι μόνο επιθυμητή αλλά και εφικτή. Το Άμστερνταμ, η Βαρκελώνη, η Βρέμη, η Κοπεγχάγη, το Εδιμβούργο, η Φερράρα, το Γκρατς και το Στρασβούργο εφαρμόζουν κίνητρα που ενθαρρύνουν τη δημόσια συγκοινωνία, τη συλλογική ιδιοκτησία του αυτοκινήτου και το ποδήλατο, συνδυάζοντάς τα με περιοριστικά μέτρα στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στα κέντρα των πόλεων. Αυτές οι πόλεις δεν βλάπτουν την οικονομική τους ανάπτυξη, ούτε περιορίζουν την πρόσβαση στα εμπορικά τους κέντρα. Αντίθετα, τις προωθούν γιατί κατανοούν ότι η αχαλίνωτη χρήση των αυτοκινήτων για ατομικές μετακινήσεις δεν είναι πλέον συμβατή με την ομαλή κινητικότητα της πλειοψηφίας των πολιτών.

Η κατεύθυνση που ακολουθούν αυτές οι πόλεις είναι στην ίδια λογική με τις διεθνείς δεσμεύσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη μείωση των εκπομπών των αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου και με την ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ποιότητα του αέρα. Αυτό συνεπάγεται ότι τα τοπικά σχέδια για τη διαχείριση και τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις πρέπει να εφαρμοστούν και οι πολίτες πρέπει να ενημερώνονται στην περίπτωση επεισοδίων ρύπανσης. Αυτό συνέβαινε για αρκετά χρόνια με το όζον. Ο τρόπος με τον οποίο οι πόλεις (και κατά συνέπεια οι μεγάλες εταιρείες) οργανώνουν τα συστήματα των μεταφορών τους, προϊόντων και προσωπικού, θα είναι συνεπώς ένα κυρίαρχο πρόβλημα στα επόμενα χρόνια, ιδιαίτερα καθώς κάθε χρόνο η Επιτροπή θα δημοσιεύει έναν κατάλογο με τις περιοχές όπου η ποιότητα του αέρα δεν είναι ικανοποιητική.

Μέσα σ' αυτό το πλαίσιο, αποφάσισα μη ακολουθώντας την πεπατημένη, να σας πλησιάσω άμεσα εσάς τους

εκλεγμένους διαμορφωτές της πολιτικής των μικρών και μεγάλων πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το βιβλίο «Η πόλη πάει μπροστά με το ποδήλατο» απορρέει από την ιδέα ότι οι χειρότεροι εχθροί του ποδηλάτου στις αστικές περιοχές δεν είναι τα αυτοκίνητα αλλά οι ξεπερασμένες προκαταλήψεις. Το βιβλίο λοιπόν αντιμάχεται μερικές από τις προκαταλήψεις που συνδέονται με τη χρήση του ποδηλάτου ως ενός μέσου για τις καθημερινές μετακινήσεις. Επίσης, προτείνει μερικά απλά, φτηνά και δημοφιλή μέτρα, τα οποία θα μπορούσαν να εφαρμοστούν άμεσα. Σίγουρα, ο στόχος είναι φιλόδοξος, αλλά το βασικό είναι να κάνεις το πρώτο βήμα, γιατί καθώς η χρήση του ποδηλάτου είναι μια ατομική επιλογή, είναι σημαντικό να προωθείς τη διαδικασία με την οποία η πόλη χτίζει πάνω στις πρωτοβουλίες και τις συνήθειες μερικών από τους πολίτες της για ένα πιο υγιές αστικό περιβάλλον.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ως εργοδότης η ίδια, συνεχίζει τις προσπάθειές της να μειώσει τις συνέπειες των δραστηριοτήτων της στο αστικό περιβάλλον των Βρυξελλών. Το 1998, οι ενώσεις ποδηλατών στις Βρυξέλλες ανέδειξαν την Επιτροπή ως τον φορέα εκείνο που έκανε κάθε δυνατή προσπάθεια για να ενθαρρύνει τους εργαζομένους της να χρησιμοποιούν το ποδήλατο.

Ελπίζω ότι αυτό το βιβλίο θα το χαρείτε και ότι θα σας ενθαρρύνει να εφαρμόσετε χωρίς καθυστέρηση τις βασικές του προτάσεις, εάν αυτό είναι ακόμη αναγκαίο στην πόλη σας.

Ritt BJERREGAARD  
Επίτροπος στα θέματα περιβάλλοντος



## 1

### ΠΟΙΟ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ;

Στην πόλη σας οι δυνατότητες ανάπτυξης του ποδηλάτου πιθανότατα είναι πολύ μεγαλύτερες από ό,τι διαφαίνεται από τη σημερινή κατάσταση: εάν η καθημερινή ποδηλασία δεν είναι ίσως μία από τις συνήθειες των συμπολιτών σας, ωστόσο το ποδήλατο δεν παύει να είναι ένα μέσο μεταφοράς που μπορεί να διαδραματίσει έναν καθόλου αμελητέο ρόλο στη διαχείριση της κινητικότητας. Γιατί οι πόλεις που βρίσκονται σε ανάλογη κατάσταση με τη δική σας ανταποκρίθηκαν στην πρόκληση αυτή; Μπορεί το ποδήλατο να διαδραματίσει κάποιο ρόλο στην επιδίωξή σας για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη και την αύξηση της αίγλης των δημόσιων συγκοινωνιών;

Σελίδα 15

### Η ΝΕΑ ΝΟΟΤΡΟΠΙΑ

## 2

Το ποδήλατο, η ελευθερία, η καλή υγεία και η καλή διάθεση συμβαδίζουν. Το ποδήλατο ανακαλεί παντού τις ίδιες εικόνες ελευθερίας και ζωντάνιας. Υπάρχει πράγματι αλλαγή της νοοτροπίας υπέρ των πολιτικών μετακίνησης που σέβονται το αστικό περιβάλλον;

Σελίδα 23

## 3

### ΝΕΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΕΩΝ ΠΟΥ ΕΥΝΟΟΥΝ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Σελίδα 27

Παλαιότερα, το ποδήλατο αποτελούσε το κατ' εξοχήν μέσο μεταφοράς σε μεγάλο μέρος των χωρών μας. Όπου υπήρχε δρόμος ή μονοπάτι το ποδήλατο κυριαρχούσε, από τον Βορρά μέχρι τον Νότο της Ευρώπης. Σήμερα όμως; Χρησιμοποιείται το ποδήλατο σε άλλες χώρες εκτός από τις Κάτω Χώρες και τη Δανία; Χρησιμοποιείται το ποδήλατο στις χώρες με ήπιο και ξηρό κλίμα, μακριά από τους άνεμους του Βορρά; Ποιες είναι οι πόλεις όπου το ποδήλατο εντάσσεται σε μια νέα προσέγγιση της κινητικότητας;

## 4

### Η ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Ο κίνδυνος ατυχήματος είναι το μοναδικό θεωρητικό μειονέκτημα του ποδηλάτου. Ποια είναι όμως η πραγματικότητα; Έχει αποδειχθεί πλέον ότι για ορισμένες ηλικιακές ομάδες το αυτοκίνητο αποτελεί πολύ σημαντικότερο κίνδυνο συνολικά απ' ό,τι το ποδήλατο. Έχει επίσης αποδειχθεί ότι οι θετικές συνέπειες του ποδηλάτου στην υγεία και στην ποιότητα ζωής υπερβαίνουν κατά πολύ τα χρόνια ζωής που χάνονται στα ατυχήματα...

Μολαταύτα, κάθε πολιτική υπέρ του ποδηλάτου πρέπει να ελαχιστοποιεί τους κινδύνους για τους ποδηλάτες. Με ποιον τρόπο; Οι ποδηλατόδρομοι είναι πάντα συνώνυμο της ασφάλειας; Η εμπειρία πολλών πόλεων και οι επιστημονικές έρευνες έχουν δείξει ότι η ασφάλεια των ποδηλατών μπορεί να επιτευχθεί και στο οδόστρωμα. Με ποιον τρόπο;

Σελίδα 33

## ΑΝΑΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΣΩΝ

### ΜΕ ΤΟΛΜΗ Σελίδα 39

5

Συχνά οι ποδηλάτες βρίσκουν αβίαστα τη θέση τους στο κέντρο των πόλεων μετά από έργα ανάπλασης με άξονα την κυκλοφορία των πεζών. Όταν το αυτοκίνητο δεν κατακυριεύει το χώρο, το ποδήλατο βρίσκει το δρόμο του. Όταν όμως πρέπει να ληφθεί μια γενναία απόφαση σχετικά με τη διάθεση χώρου για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και τη διάθεση χώρου για την κυκλοφορία των ποδηλάτων, οι επιλογές είναι πολλές φορές δυσχερέστερες. Είναι όλοι υπέρ του αυτοκινήτου πάση θυσία; Πώς μπορεί να συμφιλιωθεί η ζήτηση χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα με τις «απαιτήσεις» της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων; Ποιοι περιορισμοί μπορούν να επιβληθούν σε ένα μέσο μεταφοράς ώστε να επιτραπεί η ανάπτυξη ενός άλλου μέσου;

## ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΜΕ

Σελίδα 43

6

Οι δυνητικοί ποδηλάτες είναι πολυάριθμοι, γιατί σε όλους αρέσει η ποδηλασία όταν συντρέχουν ορισμένες ελάχιστες προϋποθέσεις. Όταν έχει χαθεί η συνήθεια των πολιτών να σκέπτονται τις μετακινήσεις τους με βάση το ποδήλατο, πρέπει να τους συστήσουμε και να τους θυμίσουμε ότι το ποδήλατο μπορεί να αποτελέσει έναν αποτελεσματικό και ευχάριστο τρόπο καθημερινής μετακίνησης. Πρέπει να τους δείξουμε το δρόμο. Ποια είναι η σχέση μεταξύ του ποδηλάτου ως μέσου ψυχαγωγίας και του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς; Πέραν των δύο αυτών σημαντικών συνιστωσών, ποια είναι τα υπόλοιπα στοιχεία μιας πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου; Πόσο θα κόστιζε η πολιτική αυτή; Τι πρέπει να γνωρίζουμε για να γίνουν τα πρώτα (σωστά) βήματα;

7

## ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

Εάν ενδιαφέρεστε για την πολιτική υπέρ του ποδηλάτου, δεν είστε ο μόνος. Δίκτυα πόλεων που ευνοούν την κυκλοφορία με ποδήλατο υπάρχουν σε πολλές χώρες. Σχεδόν κάθε χρόνο διοργανώνεται ένα συνέδριο ή μια διάσκεψη, όπου συγκεντρώνονται όλοι όσοι έχουν μια εμπειρία ή γνώσεις που θα μπορούσαν να σας φανούν χρήσιμα. Αλλά και κοντά σας, στην πόλη σας, υπάρχουν ποδηλάτες που είναι πρόθυμοι να σας βοηθήσουν για να κινηθεί η πόλη στο ρυθμό τους. Πού βρίσκονται οι πόροι που μπορείτε να εκμεταλλευθείτε και πώς μπορείτε να αξιοποιήσετε κατά τον καλύτερο τρόπο τις συνενργίες;

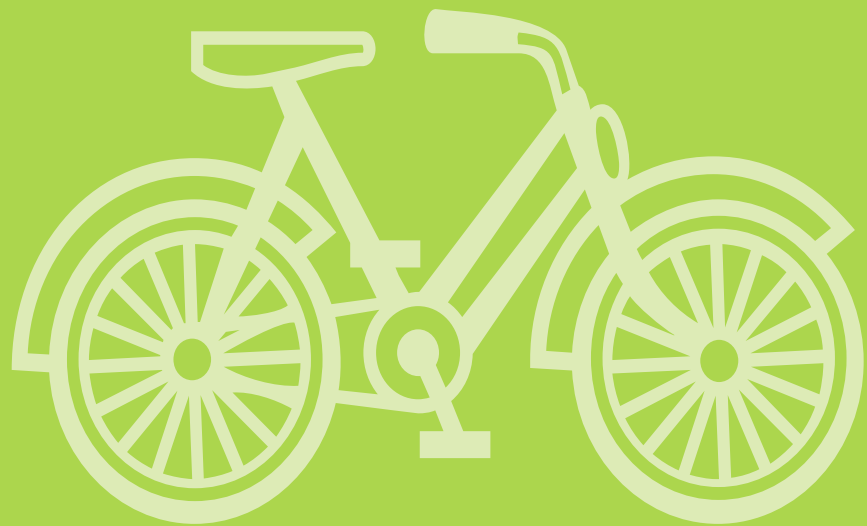
Σελίδα 47

## ΑΠΟ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ Η ΑΡΧΗ;

8

Εάν χρειαζόταν ένα μόνο πράγμα για να ξεκινήσετε η για να προχωρήσετε γρηγορότερα, ποιο θα ήταν αυτό; Ο προσδιορισμός ενός αρμόδιου ή συντονιστή για το ποδήλατο. Το πρόσωπο αυτό πρέπει να κατέχει θέση πλήρους απασχόλησης. Ποια είναι τα καθήκοντα που πρέπει να του ανατεθούν; Ποια είναι η κατάλληλη διοικητική διάρθρωση που πρέπει να δημιουργηθεί και ποια τα απαραίτητα κονδύλια; Τι πρέπει να γίνει πρώτα από όλα;

Σελίδα 55



**Εισαγωγή**

# ΝΕΕΣ ΕΥΘΥΝΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Ως αιρετός άρχοντας έχετε την ευθύνη να εξασφαλίσετε υγιεινές βιοτικές συνθήκες στους κατοίκους της πόλης σας. Πρέπει επίσης να διευκολύνετε τις επαγγελματικές μετακινήσεις δημιουργώντας ευνοϊκές συνθήκες ανάπτυξης για τις επιχειρήσεις, τις υπηρεσίες και τα καταστήματα. Επιπλέον, πρέπει να εξασφαλίσετε καλές συνθήκες μετακίνησης για όλους παρέχοντας ευχερή πρόσβαση στα καταστήματα, στα σχολεία, στις δημόσιες υπηρεσίες, στις κοινόχρηστες εγκαταστάσεις και στους τόπους εργασίας.

Ορισμένοι οδηγοί αυτοκινήτου διεκδικούν το «δικαίωμα κινητικότητας» που συχνά συγχέουν με το «δικαίωμα χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου υπό οποιεσδήποτε συνθήκες». Αντιλαμβάνονται το αυτοκίνητο ως το «τέλειο και αναντικατάστατο» μέσο μεταφοράς.

Ωστόσο, στην πράξη το αυτοκίνητο δεν καλύπτει όλες τις ανάγκες: ένα σημαντικό μέρος των νοικοκυριών στις πόλεις δεν διαθέτει μηχανοκίνητο μεταφορικό μέσο, ενώ πολλά μέλη των νοικοκυριών που διαθέτουν αυτοκίνητο δεν έχουν δίπλωμα οδήγησης, δεν έχουν δικαίωμα να οδηγούν (παιδιά, έφηβοι) ή δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο.

Η αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης έχει πολύ σοβαρές επιπτώσεις για το κοινωνικό σύνολο. Το αυτοκίνητο συμβάλλει στη σπατάλη του αστικού χώρου, καταναλώνει τεράστιες ποσότητες φυσικών πόρων και αποτελεί βάρος για το περιβάλλον. Η ρύπανση θέτει σε κίνδυνο την ιστορική κληρονομιά, κυρίως όμως την υγεία

(ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση). Το ανθρώπινο και οικονομικό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων ακολουθεί μεν πτωτική πορεία, αλλά παραμένει υπέρογκο και εν πολλοίς δεν γίνεται γνωστό. Σήμερα οι οικονομικές συνέπειες της κυκλοφοριακής συμφόρησης έχουν φθάσει σε κρίσιμο σημείο.

Ήδη το 1989, ο ίδιος ο πρόεδρος και γενικός διευθυντής της Volvo διαπίστωνε ότι το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης είναι ένα μέσο μεταφοράς που δεν είναι προσαρμοσμένο στην πόλη.

## Το αυτοκίνητο θύμα της επιτυχίας του

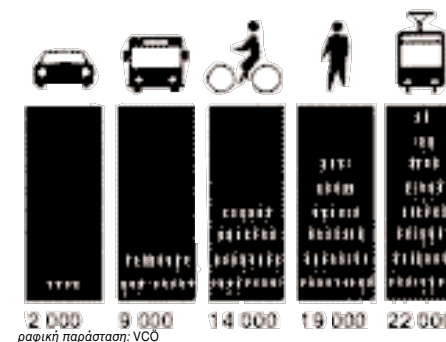
Το ιδιάζον χαρακτηριστικό της πόλης είναι ότι προσφέρει απaráμιλλο πλούτο επιλογών και δυνατοτήτων: η προνομιακή πρόσβαση στο πλήθος των υποδομών και εγκαταστάσεων του αστικού περιβάλλοντος (πολιτισμός, εμπόριο, εκπαίδευση, υπηρεσίες, κοινωνικές και πολιτικές δραστηριότητες) πρέπει να εξασφαλίζεται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο για όλους προς όφελος του γενικού συμφέροντος.

Πιστέψαμε ότι το αυτοκίνητο θα εξασφάλιζε τη δυνατότητα πρόσβασης τόσο για τους κατοίκους της πόλης όσο και για τους κατοίκους των μη αστικών περιοχών. Διαπιστώνεται όμως ότι η επιτυχία του αυτοκινήτου λειτούργησε ως μπουίμερανγκ. Εκατομμύρια ώρες χάνονται ήδη λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Η κινητικότητα που συνδέεται με το αυτοκίνητο ιδιωτικής

**«Η ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ  
ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΕΤΑΙ  
ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ  
ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ  
ΠΑΡΑΠΕΜΠΕΙ ΤΩΡΑ  
ΣΕ ΖΟΦΕΡΕΣ ΕΙΚΟΝΕΣ  
ΠΑΡΑΛΥΣΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.»**

Αριθμός ατόμων που κυκλοφορούν σε διάστημα μιας ώρας σε χώρο πλάτους 3,5 μέτρων στην πόλη

Το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης είναι με διαφορά λιγότερο αποτελεσματικό από τα άλλα μέσα μεταφοράς στην πόλη, χωρίς να συνυπολογιστεί ο χώρος που καταλαμβάνεται για τη στάθμευση.



Πηγή: Botma & Papendrecht, Traffic operation of bicycle traffic, TU-Delft.



**«ΤΟ 83 % ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ  
ΤΑΣΣΕΤΑΙ ΥΠΕΡ  
ΤΗΣ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΗΣ  
ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗΣ  
ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ.»**

χρήσης παραπέμπει τώρα σε ζοφερές εικόνες παράλυσης των πόλεων.

Η μείωση της χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου έχει γίνει απαραίτητη προϋπόθεση για τη διατήρηση της κινητικότητας με το αυτοκίνητο. Αποτελεί επίσης προϋπόθεση για τη διατήρηση της δυνατότητας πρόσβασης στα κυριότερα κέντρα δραστηριότητας και ενδιαφέροντος στις πόλεις μας. Η πλειονότητα του πληθυσμού όλων των ευρωπαϊκών χωρών επιθυμεί αυτή τη μείωση. Ήδη το 1991 μια αντιπροσωπευτική δημοσκόπηση που πραγματοποιήθηκε από τη Διεθνή Ένωση Δημόσιων Μεταφορών [Union Internationale des Transports Publics (UITP)] μεταξύ 1 000 πολιτών σε κάθε χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας έδειξε ότι κατά μέσον όρο το 83 % των Ευρωπαίων τάσσονται υπέρ της προνομιακής μεταχείρισης των δημόσιων μεταφορών σε σχέση με το αυτοκίνητο. Έρευνες που πραγματοποιούνται σε τοπική κλίμακα, όπως οι έρευνες που πραγματοποιήθηκαν πρόσφατα στη Γαλλία, ενισχύουν αυτά τα συμπεράσματα.

**«ΤΟ 30 %  
ΤΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΟΥ  
ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ  
ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ  
ΚΑΛΥΠΤΕΙ ΑΠΟΣΤΑΣΕΙΣ  
ΜΙΚΡΟΤΕΡΕΣ  
ΤΩΝ 3 ΧΛΜ.»**

**Πόλεις και ποδήλατα**

Οι δημόσιες μεταφορές δεν αποτελούν τη μοναδική εναλλακτική λύση έναντι του αυτοκινήτου.

Η Ένωση Αυτοκινήτου (Automobile Association) του Ηνωμένου Βασιλείου τάσσεται υπέρ της λύσης να ωθη-

θούν τα μέλη της να χρησιμοποιούν συχνότερα το ποδήλατο και εκπόνησε μελέτη σχετικά με τους οδηγούς αυτοκινήτου που χρησιμοποιούν παράλληλα και το ποδήλατο («cycling motorists»).

Οι πόλεις που συνδυάζουν τα μέτρα υπέρ του ποδηλάτου με μέτρα υπέρ των δημόσιων μεταφορών κατορθώνουν να μειώσουν το ποσοστό χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου. Κατ' αυτόν τον τρόπο παρατηρείται μείωση του ποσοστού χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης στις πόλεις αυτές σε σχέση με άλλες πόλεις με παρόμοιο ποσοστό μηχανοκίνησης.

Διαπιστώνεται λοιπόν ότι οι οδηγοί δέχονται να χρησιμοποιούν τακτικά το ποδήλατο —κρατώντας παράλληλα το οικογενειακό τους αυτοκίνητο— ή ότι όσοι μετακινούνταν με αυτοκίνητο ως συνεπιβάτες γίνονται αυτόνομοι κυκλοφορώντας με ποδήλατο.

Τούτο αποδείχτηκε στην πόλη Arhus της Δανίας μέσω μιας πρωτοβουλίας που ονομάστηκε bikebusters (μετακινούμενοι με ποδήλατο και λεωφορείο): ακόμη και σε μια χώρα όπου έχουν ήδη αναπτυχθεί εναλλακτικές λύσεις έναντι του αυτοκινήτου, υπάρχουν ακόμη περιθώρια αλλαγής των συνηθειών των οδηγών αυτοκινήτου υπέρ μέσων μεταφοράς που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον.

Μια πρόσφατη έρευνα σχετικά με τις μετακινήσεις σε μικρές αποστάσεις, η οποία χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, επισημαίνει το πολύ υψηλό ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποι-

ούνται σήμερα με αυτοκίνητο, ενώ θα μπορούσαν κάλλιστα να πραγματοποιούνται με άλλο μέσο μεταφοράς χωρίς σημαντική διαφορά ως προς το χρόνο μετακίνησης από πόρτα σε πόρτα (Walcyngh, σχέδιο έρευνας του τέταρτου προγράμματος-πλαισίου της ΕΕ, ΓΔ VII, 1997).

Χάρη στις τεχνικές βελτιώσεις τα σύγχρονα ποδήλατα έχουν υψηλές επιδόσεις και είναι εύχρηστα. Το ποδήλατο δεν ρυπαίνει, είναι αθόρυβο, οικονομικό, διακριτικό, μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλα τα μέλη της οικογένειας και είναι ασφαλώς ταχύτερο από το αυτοκίνητο για τις μικρές αστικές διαδρομές (αποστάσεις 5 χλμ., αλλά και μεγαλύτερες, όσο οξύτερα είναι τα κυκλοφοριακά προβλήματα). Στην Ευρώπη το 30 % των διαδρομών που πραγματοποιούνται με αυτοκίνητο καλύπτει αποστάσεις μικρότερες των 3 χλμ., ενώ το 50 % αφορά αποστάσεις μικρότερες των 5 χλμ.! Για τις διαδρομές αυτού του είδους το ποδήλατο μπορεί κάλλιστα να αντικαταστήσει το αυτοκίνητο για μεγάλο μέρος της ζήτησης, συμβάλλοντας άμεσα κατ' αυτόν τον τρόπο στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Δεν πρέπει να παραγνωρίζονται οι δυνατότητες που παρέχει το ποδήλατο τόσο για τις μετακινήσεις προς τον τόπο εργασίας ή το σχολείο (το 40 % του συνόλου των μετακινήσεων γίνεται για τους λόγους αυτούς), όσο και για τις υπόλοιπες μετακινήσεις (το 60 % των μετακινήσεων σχετίζεται με τις αγορές, τις υπηρεσίες, τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες, τις κοινωνικές δραστηριότητες κλπ.).





**«ΤΟ 73 % ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ  
ΠΙΣΤΕΥΕΙ ΟΤΙ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ  
ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΥΓΧΑΝΕΙ  
ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΗΣ  
ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΣΕ ΣΧΕΣΗ  
ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ.»**



Το ποδήλατο δεν αποτελεί μεν τη μοναδική λύση στα κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα της πόλης, αποτελεί όμως μια λύση που συνάδει απόλυτα με τη γενική πολιτική αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και βελτίωσης της ποιότητας ζωής στην πόλη, ενώ απαιτεί σχετικά περιορισμένους οικονομικούς πόρους.

#### **Οι Ευρωπαίοι θέλουν να αλλάξει η κατάσταση**

Η δημοσκόπηση που προαναφέρεται περιλαμβάνει ένα στοιχείο ολωσδιόλου άγνωστο: το 73 % των Ευρωπαίων πιστεύει ότι το ποδήλατο πρέπει να τυγχάνει προνομιακής μεταχείρισης σε σχέση με το αυτοκίνητο. Συνεπώς, το ποδήλατο αντιμετωπίζεται εξίσου ευνοϊκά με τις ατομικές μεταφορές.

Και στην περίπτωση αυτή έρευνες σε τοπική κλίμακα ενίσχυσαν το ανωτέρω συμπέρασμα. Μάλιστα δε, οι τοπικές έρευνες αποδεικνύουν ότι οι αιρετοί άρχοντες και το εκλογικό σώμα, παρότι συμφωνούν ότι πρέπει να αλλάξει η πολιτική των μετακινήσεων, δεν γνωρίζουν ότι υπάρχει τέτοια ομοφωνία απόψεων. Οι αιρετοί άρχοντες νομίζουν ότι θα προσκόψουν στη μαζική αντίδραση εάν επιχειρήσουν να αλλάξουν την πολιτική των μετακινήσεων, ενώ οι ψηφοφόροι πιστεύουν ότι οι αιρετοί άρχοντες δεν θέλουν να ακολουθήσουν την κοινή γνώμη που τάσσεται υπέρ μιας διαφορετικής πολιτικής μετακινήσεων.

Για ποιο λόγο; Οι ομάδες πίεσης υπέρ του αυτοκινήτου, που δεν αποτελούν ωστόσο παρά μια μειονότητα, είναι πολύ καλά οργανωμένες και πολύ

δραστήριες. Στην πραγματικότητα, οι πόλεις που παραβλέπουν τις διαμαρτυρίες τους βρίσκουν γρήγορα τη στήριξη των κατοίκων τους, ακόμα και των παλαιών τους αντιπάλων. Η πολιτική «ανοχής του αυτοκινήτου» που εφάρμοσε ο δήμος του Freiburg (Γερμανία) σήμερα έχει τη στήριξη των εμπόρων, οι οποίοι αρχικά είχαν αντιταχθεί στην πεζοδρόμηση του κέντρου.

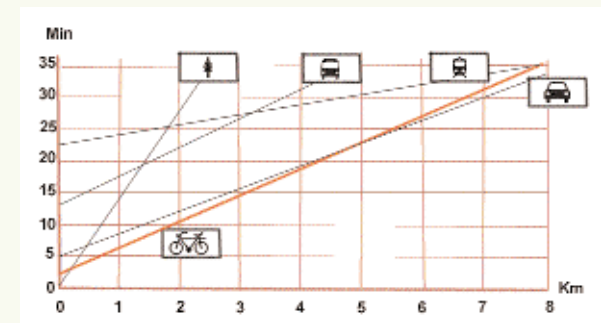
Ασφαλώς, δεν πρέπει να θεωρηθεί ότι το 73 % των Ευρωπαίων είναι πρόθυμο να κυκλοφορεί καθημερινά με ποδήλατο. Υπάρχει όμως η απόδειξη ότι η επιλογή του ποδηλάτου ως εναλλακτικής λύσης έναντι του αυτοκινήτου μπορεί να επηρεαστεί από μια σειρά συγκεκριμένων μέτρων και ότι το ποδήλατο μπορεί έτσι να συμβάλει σε μια συνολική πολιτική κινητικότητας.

#### **Το ποδήλατο στην πόλη σας;**

Πρόσφατες μελέτες έχουν δείξει ότι η επιλογή ενός μέσου μεταφοράς όπως το ποδήλατο εξαρτάται τόσο από υποκειμενικούς παράγοντες —γόντρο, κοινωνική αποδοχή, αίσθημα ανασφάλειας, αναγνώριση του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς των ενηλίκων κλπ.— όσο και από αντικειμενικούς παράγοντες —ταχύτητα, τοπογραφία, κλίμα, ασφάλεια, πρακτικά θέματα.

Μεταξύ των αντικειμενικών παραγόντων που δεν ευνοούν τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου, αυτοί που πραγματικά δρουν πολύ αποτρεπτικά είναι μόνο οι πολλές και μεγάλες κλίσεις (πέραν του 6 έως 8 % επί αρκετές δεκάδες μέτρα) και η επικράτηση

**Συγκριτικός πίνακας της ταχύτητας μετακίνησης στην πόλη**  
Στην πόλη τις περισσότερες φορές το ποδήλατο είναι ένα μέσο μετακίνησης εξίσου γρήγορο με το αυτοκίνητο (χρόνος από πόρτα σε πόρτα).



ανέμων, βροχών και πολύ υψηλών θερμοκρασιών για μεγάλο χρονικό διάστημα. Στην πραγματικότητα οι ευνοϊκές αντικειμενικές συνθήκες για τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου συντρέχουν πολύ συχνότερα από ό,τι συνήθως πιστεύουμε. Ακόμη και σε ακραίες περιπτώσεις, οι ευνοϊκές συνθήκες συντρέχουν κατά τρόπο εποχιακό (βλέπε τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου στις χώρες που καλύπτονται από χιόνι το χειμώνα, όπου η κυκλοφορία γίνεται κυρίως με ποδήλατο κατά την εποχή της καλοκαιρίας).



**«ΑΠΟ ΤΟ 1990 ΕΩΣ ΤΟ 1997  
ΟΙ ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO<sub>2</sub> (ΑΕΡΙΟ  
ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΤΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ  
ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ) ΜΕΙΩΘΗΚΑΝ  
ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ  
ΕΚΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΟΜΕΑ  
ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.»**

**«ΤΟ 82 % ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ  
ΔΗΛΩΝΕΙ ΟΤΙ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ  
ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ  
ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ.»**

Η ανάληψη συντονισμένης δράσης για την αντιμετώπιση των στοιχείων στα οποία οφείλεται η περιορισμένη χρήση του ποδηλάτου στις πόλεις μας θα μπορούσε να επιφέρει σημαντικές αλλαγές στη ζήτηση: ένα σχετικά χαμηλό ποσοστό χρησιμοποίησης του ποδηλάτου, ύψους 5 έως 10 %, μπορεί μάλλον να επιτευχθεί άνετα στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις. Όταν δε οι γεωγραφικές και κλιματικές συνθήκες είναι ευνοϊκές και εφαρμόζεται μια πλήρης πολιτική κινητικότητας, ένα ποσοστό χρησιμοποίησης του ποδηλάτου 20-25 % είναι απόλυτα εφικτό στις πόλεις με 50 000 έως 500 000 κατοίκους. Οι πόλεις με τα καλύτερα αποτελέσματα στον εν λόγω τομέα επιτυγχάνουν ποσοστά χρησιμοποίησης του ποδηλάτου που υπερβαίνουν το 30 % (π.χ. Groningen, Delft, Munster). Ορισμένες πόλεις έχουν ήδη υπερβεί τα ποσοστά αυτά.

#### **Μια πρωτοβουλία της Επιτροπής**

Σε μια πρόσφατη έρευνα του Ευρωβαρομέτρου που πραγματοποιήθηκε το 1995, το 82 % των Ευρωπαίων δήλωσε ότι τα θέματα του περιβάλλοντος αποτελούν πρόβλημα πρωταρχικής σημασίας που χρήζει επείγουσας αντιμετώπισης, ενώ το 72 % θεωρεί ότι η οικονομική ανάπτυξη και η προστασία του περιβάλλοντος πρέπει να συμβαδίζουν.

Όσον αφορά τις κλιματικές αλλαγές, ο «Απολογισμός των πέντε πρώτων ετών της δράσης 21 στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα» καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πρέπει «να καταβληθούν μεγαλύτερες προσπάθειες, λαμβανομένης υπόψη της αύξησης της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας, της αύξησης

των οχλήσεων που προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών και των περιορισμένων αποτελεσμάτων των προγραμμάτων εξοικονόμησης ενέργειας και μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας». Από το 1990 έως το 1997 οι εκπομπές CO<sub>2</sub> μειώθηκαν σε όλους τους τομείς εκτός από τον τομέα των μεταφορών, όπου αυξήθηκαν κατά 9 % (λόγω κυρίως του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης). Η χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου σημειώνει αύξηση παντού, εκτός από τις πόλεις όπου το θέμα των μετακινήσεων έχει τεθεί υπό έλεγχο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποσκοπεί στην επισήμανση της παραγωγής CO<sub>2</sub> από τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης και στη θέσπιση ενός φορολογικού πλαισίου ευνοϊκού για τη μεγαλύτερη μείωση του CO<sub>2</sub> στο μέλλον. Έχουν συναφθεί συμφωνίες μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των αυτοκινητοβιομηχανιών για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας από τα αυτοκίνητα που πωλούνται στην Ευρώπη. Ωστόσο, στην καλύτερη περίπτωση, τούτο θα εξασφαλίσει μόνο το 15 % της προσπάθειας μείωσης του CO<sub>2</sub> για την οποία έχει δεσμευθεί η ΕΕ στο πρωτόκολλο του Κιότο, χωρίς να συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι η κυκλοφορία στις αστικές περιοχές και η κυκλοφοριακή συμφόρηση συμβάλλουν στην αύξηση της κατανάλωσης (η μέση κατανάλωση μπορεί να διπλασιαστεί σχεδόν στις πόλεις). Πρέπει λοιπόν να ληφθούν επείγοντως μέτρα για τη μείωση της χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου σε όλες τις περιπτώσεις όπου είναι εφικτές άλλες εναλλακτικές λύσεις, εξίσου αποτελεσματικές.



**Μέτρα για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα**  
Μια οδηγία της ΕΕ παρέχει ρητά στους δήμους το δικαίωμα να λαμβάνουν μέτρα διακοπής της κυκλοφορίας σε περίπτωση υπέρβασης των επιτρεπόμενων ανωτάτων ορίων.

Όσον αφορά την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και την υγεία, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει ήδη εκδώσει οδηγίες σχετικά με τις εκπομπές διαφόρων ρύπων, ιδίως κατόπιν του ερευνητικού προγράμματος «Auto-Oil», που πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με την αυτοκινητοβιομηχανία και την πετρελαϊκή βιομηχανία.

Η Ένωση έχει επίσης εκδώσει μια οδηγία-πλαίσιο (96/62/ΕΚ, ΕΕ L 296 της 21.11.1996) που υποχρεώνει τις πόλεις με περισσότερους από 250 000 κατοίκους (ή κάθε άλλη περιοχή όπου παρατηρούνται προβλήματα ρύπανσης) να ενημερώνουν τον πληθυσμό σχετικά με την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και να καταρτίζουν σχέδια βελτίωσης για 13 ρύπους. Έτσι οι πόλεις έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν μέτρα διακοπής της κυκλοφορίας σε περίπτωση υπέρβασης των επιτρεπόμενων ανωτάτων ορίων. Θυγατρικές οδηγίες όπου διευκρινίζονται τα επιτρεπόμενα όρια ρύπανσης βρίσκονται υπό έκδοση. Για παράδειγμα, η πρόταση θυγατρικής οδηγίας σχετικά με το βενζόλιο περιορίζει τη συγκέντρωση αυτού του ρύπου σε  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  βραχυπρόθεσμα.

Κατ' αυτόν τον τρόπο ανατίθενται άμεσα αρμοδιότητες στην τοπική αυτοδιοίκηση και η οδηγία-πλαίσιο καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να δημοσιεύει τακτικά στοιχεία σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις.

Ένα φυλλάδιο με τίτλο «Η οδηγία-πλαίσιο σχετικά με την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα — Καθαρός αέρας στις ευρωπαϊκές πόλεις» παρου-

σιάζει το περιεχόμενο και το πνεύμα της σημαντικής αυτής οδηγίας (ISBN 92-828-1598-6).

Τα ανωτέρω μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης προπορεύονται των δεσμεύσεων που έχουν ληφθεί στο πλαίσιο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Τον Νοέμβριο του 1997, 35 χώρες της Περιφερειακής Διάσκεψης της Οικονομικής Επιτροπής για την Ευρώπη (UN-ECE) υπέγραψαν μια δήλωση για τις μεταφορές και το περιβάλλον καθώς και ένα πρόγραμμα δράσης όπου το ποδήλατο αναφέρεται ως εναλλακτική λύση για τις μετακινήσεις μικρής απόστασης. Εξάλλου, το Περιφερειακό Ευρωπαϊκό Γραφείο του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας ανήγγειλε την έκδοση ενός χάρτη για τις μεταφορές, το περιβάλλον και την υγεία, όπου θα οριστούν ποσοτικοί στόχοι στον τομέα των μεταφορών και στρατηγικές υλοποίησης αυτών των στόχων.

Τα διάφορα μέτρα που έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα αφορούν αποκλειστικά την ατμοσφαιρική ρύπανση. Επιπλέον, επίκειται ενίσχυση των κανονιστικών ρυθμίσεων σε ό,τι αφορά την ηχορύπανση. Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων αποτελεί την πρωταρχική πηγή θορύβου στην πόλη. Όμως, ο θόρυβος βλάπτει τη σωματική και ψυχική υγεία, κυρίως λόγω των προβλημάτων που δημιουργεί στον ύπνο.

Υπό τις συνθήκες αυτές, η λήψη μέτρων που θα ευνοήσουν την επιστροφή στο ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης στην πόλη καθίσταται επιβεβλημένη.

Οι συντάκτες του νόμου για τον ατμοσφαιρικό αέρα που εκδόθηκε το 1996 στη Γαλλία δεν έκαναν λά-

## **«ΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΝΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΕΙΝΑΙ ΠΑΝΤΑ ΥΨΗΛΟΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΟ ΠΟΣΟΣΤΟ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΟΥ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΟΥ ΑΕΡΑ.»**

θος: επαναβεβαιώνοντας το δικαίωμα στον καθαρό αέρα επέβαλαν ήδη την προώθηση του ποδηλάτου ως στοιχείου των σχεδίων αστικής μετακίνησης. Από την 1η Ιανουαρίου 1998 κάθε έργο ανακατασκευής ή κατασκευής οδών στις πόλεις πρέπει να περιλαμβάνει χωροταξικές ρυθμίσεις για το ποδήλατο. Επιπλέον, από την 1η Ιανουαρίου 1999, κάθε πολεοδομικό συγκρότημα στη Γαλλία με περισσότερους από 100 000 κατοίκους πρέπει να έχει εκδώσει ένα σχέδιο αστικής μετακίνησης, στόχος του οποίου είναι η μείωση της ρυπογόνου αστικής κυκλοφορίας. Από την 1η Ιανουαρίου 2000, θα γενικευθούν οι έλεγχοι της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα και των επιπτώσεών της στην υγεία σε όλη τη Γαλλία. Οι οδηγοί αυτοκινήτου θα είναι οι πρώτοι που θα επωφεληθούν από τα μέτρα αυτά: το επίπεδο της ρύπανσης στο εσωτερικό ενός αυτοκινήτου είναι πάντα υψηλότερο από το ποσοστό ρύπανσης του ατμοσφαιρικού αέρα (ένας οδηγός εισπνέει περίπου δύο φορές περισσότερο CO από ό,τι ένας ποδηλάτης και περίπου 50 % περισσότερο οξείδια του αζώτου).

**«Ο ΘΟΡΥΒΟΣ ΒΛΑΠΤΕΙ  
ΤΗΝ ΨΥΧΙΚΗ  
ΚΑΙ ΣΩΜΑΤΙΚΗ ΥΓΕΙΑ.»**



# ΠΟΙΟ ΤΟ ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ;

Στην πόλη σας οι δυνατότητες ανάπτυξης του ποδηλάτου πιθανότατα είναι πολύ μεγαλύτερες από ό,τι διαφαίνεται από τη σημερινή κατάσταση: εάν η καθημερινή ποδηλασία δεν είναι ίσως ακόμη μία από τις συνήθειες των συμπολιτών σας, ωστόσο το ποδήλατο δεν παύει να είναι ένα μέσο μεταφοράς που μπορεί να διαδραματίσει έναν καθόλου αμελητέο ρόλο στη διαχείριση της κινητικότητας. Γιατί όμως πόλεις που βρίσκονταν σε παρόμοια κατάσταση με τη δική σας ανταποκρίθηκαν σε μια τέτοια πρόκληση; Μπορεί το ποδήλατο να διαδραματίσει κάποιο ρόλο στους στόχους σας για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη και για την αύξηση της αίγλης των δημόσιων μεταφορών;

*Μια ευκαιρία για την πόλη — Το αυτοκίνητο (ηλεκτροκίνητο ή μη) και το ποδήλατο: με τις δημόσιες συγκοινωνίες συμβάλλουμε όλοι στην κινητικότητα του αύριο.*



## Ποια είναι τα οφέλη για το κοινωνικό σύνολο;

Ο κατάλογος των τεκμαιρόμενων ή αποδεδειγμένων πλεονεκτημάτων της χρησιμοποίησης του ποδηλάτου δεν μπορεί να είναι εξαντλητικός. Το ποδήλατο παρουσιάζει πλεονεκτήματα από διάφορες απόψεις:

- οικονομική (για παράδειγμα, μείωση των πόρων που δαπανά κάθε νοικοκυριό για το αυτοκίνητο, μείωση των ωρών εργασίας που χάνονται λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση του κόστους της υγείας χάρη στα αποτελέσματα της τακτικής άσκησης),
- πολιτική (για παράδειγμα, μείωση της εξάρτησης που δημιουργείται από τις ενεργειακές ανάγκες, εξοικονόμηση μη ανανεώσιμων πόρων),
- κοινωνική (για παράδειγμα, εξασφάλιση της κινητικότητας σε ευρύτερα στρώματα του πληθυσμού, μεγαλύτερη αυτονομία και δυνατότητα πρόσβασης σε όλες τις εγκαταστάσεις για τους νέους, όπως και για τους μεγαλύτερους),
- οικολογική (διάκριση μεταξύ των βραχυπρόθεσμων τοπικών αποτελεσμάτων —έννοια του περιβάλλοντος— και των μακροπρόθεσμων, μη τοπικά εντοπισμένων αποτελεσμάτων —έννοια της οικολογικής ισορροπίας).

Η δυσκολία έγκειται στην ποσοτική έκφραση των πλεονεκτημάτων του ποδηλάτου για το κοινωνικό σύνολο (ιδίως των οικονομικών και οικολογικών πλεονεκτημάτων). Οι παράγοντες που εμπλέκονται είναι πολυάριθμοι, αλλά και περίπλοκοι. Για ορισμένους από αυτούς δεν υπάρχει αξιόπιστη μέθοδος υπολογισμού των οικονομιών που επιτρέπει το ποδήλατο.



**Κάθε μετακίνηση που γίνεται με ποδήλατο αντί του αυτοκινήτου έχει ως αποτέλεσμα σημαντική εξοικονόμηση πόρων και αποφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα τόσο για το άτομο όσο και για το κοινωνικό σύνολο στις πόλεις:**

- ➔ παντελής απουσία αρνητικών συνεπειών στην ποιότητα ζωής στην πόλη (ούτε θόρυβος ούτε ρύπανση),
- ➔ προστασία των μνημείων και των χώρων πρασίνου,
- ➔ κατάληψη μικρότερου χώρου τόσο κατά τη μετακίνηση όσο και κατά τη στάθμευση και συνεπώς καλύτερη αξιοποίηση του χώρου,
- ➔ μικρότερη φθορά του οδικού δικτύου και μείωση των αναγκών για την κατασκευή νέων έργων οδοποιίας,
- ➔ αύξηση της αίγλης του κέντρου των πόλεων (καταστήματα, πολιτισμός, διασκέδαση, κοινωνική ζωή),
- ➔ μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των οικονομικών ζημιών που προκαλεί,
- ➔ βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων,
- ➔ αύξηση της αίγλης των δημόσιων μεταφορών,
- ➔ βελτίωση της πρόσβασης στις χαρακτηριστικά αστικές υπηρεσίες για όλους (συμπεριλαμβανομένων των εφήβων και των νέων),
- ➔ κέρδος χρόνου και χρημάτων για τους γονείς λόγω της απαλλαγής τους από την ανάγκη μεταφοράς των παιδιών,
- ➔ σημαντικό κέρδος χρόνου για τους ποδηλάτες στις μικρές και μεσαίες αποστάσεις,
- ➔ ενδεχομένως εξάλειψη της ανάγκης ενός δεύτερου αυτοκινήτου ανά νοικοκυριό (και συνεπώς αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος των νοικοκυριών),
- ➔ άλλα.

### Οφέλη για τους δήμους

Όσον αφορά τις πόλεις, τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου για το κοινωνικό σύνολο αφορούν κυρίως την ποιότητα ζωής, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την εξοικονόμηση πόρων που επιτυγχάνεται μακροπρόθεσμα:

- άμεση μείωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων μέσω της μείωσης του αριθμού των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων (επιλογή του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης από όσους χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο για την καθημερινή μετακίνηση προς και από τον τόπο εργασίας), έμμεση μείωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων μέσω της στροφής προς τις δημόσιες μεταφορές για τις μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας χάρη στο συνδυασμό των δημόσιων μεταφορών και του ποδηλάτου (και συνεπώς αύξηση της απόδοσης της επένδυσης στις δημόσιες μεταφορές),
- βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής και χαμηλότερο επίπεδο ρύπανσης,
- εξοικονόμηση χώρου (οδοστρώματος και στάθμευσης) και συνεπώς μείωση των επενδύσεων στον τομέα του οδικού δικτύου και δυνατότητα ανάπλασης των δημόσιων χώρων προκειμένου να αυξηθεί η αίγλη του κέντρου της πόλης (για οικιστικούς, εμπορικούς, πολιτιστικούς και ψυχαγωγικούς σκοπούς), μείωση των επενδύσεων και των εξόδων των επιχειρήσεων (χώροι στάθμευσης) και των δημόσιων αρχών (χώροι στάθμευσης, συντήρηση, νέα έργα υποδομής κλπ.),
- γενική βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη (ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση, δημόσιοι

χώροι, ασφάλεια των παιδιών), μεγαλύτερη ελκυστικότητα για την κατοικία, ιδίως δε την οικογενειακή κατοικία,

- μείωση της φθοράς της ιστορικής κληρονομιάς, μείωση του κόστους συντήρησης (για παράδειγμα, λιγότερο συχνός καθαρισμός).

Ακόμη και αν θεωρηθεί το θέμα από αυστηρά περιβαλλοντική σκοπιά (ρύπανση), χωρίς να χρειάζεται να υπεισέλθουμε σε λεπτομέρειες ούτε να αποτιμήσουμε τα οικονομικά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των διαφόρων μεταφορικών μέσων, είναι εύλογο να δοθεί στο ποδήλατο η προσοχή και οι επενδύσεις που αξίζει (βλέπε πίνακα 1.1). Η έννοια του συμβιβασμού μεταξύ των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων των διαφόρων μεταφορικών μέσων νοείται μόνο προς αυτή την κατεύθυνση.

### Ένα παράδειγμα των θετικών συνεπειών

Στο Γκρας (Αυστρία) υπολογίστηκαν οι συνέπειες της μείωσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων κατόπιν της τροποποίησης της κατανομής των μετακινήσεων κατά μέσο μεταφοράς (βλέπε πίνακα 1.2).

Ο πίνακας περιέχει τα οφέλη που θα απέφερε για διάφορες παραμέτρους η μείωση κατά ένα τρίτο της χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης. Η αποσυμφόρηση των δρόμων μέσω της μείωσης του αριθμού των οχημάτων και της ελάττωσης του επιτρεπόμενου ορίου ταχύτητας (καλύτερη ροή της κυκλοφορίας) συνοδεύεται από πολύ αισθητή μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Το «όφελος» που αποκομίζεται κατ' αυτόν τον τρόπο πολύ δύσκολα μπορεί να εκφραστεί αριθμητικά (μείωση των ασθενειών του αναπνευστικού συστή-



ματος, μείωση των οικονομικών ζημιών που οφείλονται στις άδειες λόγω ασθενείας και στις παροχές ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, μείωση των ζημιών στους χώρους πρασίνου και στα κτίρια, μεγαλύτερη αίγλη του κέντρου μέσω της βελτίωσης της ποιότητας ζωής στην πόλη, μείωση των ενεργειακών εξόδων κλπ.).

Η πληρέστατη και συστηματική πολιτική του Γκρατς υλοποιήθηκε εντός μερικών ετών. Εκτός από το γεγονός ότι τα στοιχεία της πολιτικής κινητικότητας του Γκρατς εφαρμόστηκαν σταδιακά ούτως ώστε να δοθεί ο απαραίτητος χρόνος προσαρμογής για την αλλαγή της νοοτροπίας, τα αποτελέσματα αυτά δεν συμφωνούν απόλυτα με τις αρχικές εκτιμήσεις της μελέτης, ιδίως λόγω «περιφερειακών» παραγόντων, όπως το γεγονός ότι από το 1984 μέχρι σήμερα η τιμή των καυσίμων μειώθηκε σε πραγματικούς όρους και ότι το Γκρατς εφάρμοσε μια πρωτοποριακή πολιτική.

Το 1996 διαπιστώθηκε ότι η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου είχε υπερδιπλασιαστεί σε σχέση με τα μέσα της δεκαετίας του '70, οπότε είχε κατέλθει στο 7 %.

### Ένα παράδειγμα αποτίμησης του οικονομικού αντιτίμου

Ορισμένα θετικά αποτελέσματα της χρησιμοποίησης του ποδηλάτου αποτιμήθηκαν στο Groningen (Κάτω Χώρες, 199 000 κάτοικοι. Πηγή: «Bicycle and environment in the city — A quantification of some environmental effects of a bicycle oriented traffic policy in Groningen», στην έκδοση *Radverkehrspolitik und Radverkehrsanlagen in Europa*, ECF/ΓΔ VII, 1988) (βλέπε πίνακα 1.3).

Κατά την περίοδο 1987/88, η κατανομή των μετακινήσεων μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας κατά μέσο μεταφοράς στο Groningen είχε ως εξής: 50 % των μετακινήσεων πραγματοποιούνταν με ποδήλατο και 22 % με αυτοκίνητο.

Πίνακας 1.1

Σύγκριση των διαφόρων μέσων μεταφοράς από οικολογική άποψη σε σχέση με το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης για την ίδια μετακίνηση όσον αφορά τον αριθμό των μεταφερόμενων ατόμων και τα διανυόμενα χιλιόμετρα  
Βάση = 100 (αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης χωρίς καταλύτη)

| Κατανάλωση χώρου                 | 100 | 100 | 10 | 8 | 1   | 6  |
|----------------------------------|-----|-----|----|---|-----|----|
| Κατανάλωση πρωτογενούς ενέργειας | 100 | 100 | 30 | 0 | 405 | 34 |
| CO <sub>2</sub>                  | 100 | 100 | 29 | 0 | 420 | 30 |
| Οξείδια του αζώτου               | 100 | 15  | 9  | 0 | 290 | 4  |
| Υδρογονάνθρακες                  | 100 | 15  | 8  | 0 | 140 | 2  |
| CO                               | 100 | 15  | 2  | 0 | 93  | 1  |
| Συνολική ατμοσφαιρική ρύπανση    | 100 | 15  | 9  | 0 | 250 | 3  |
| Συνεχόμενος κίνδυνος ατυχημάτων  | 100 | 100 | 9  | 2 | 12  | 3  |

\* = αυτοκίνητο με καταλύτη: πρέπει να υπομνησθεί ότι η τεχνική της εξάτμισης με καταλύτη είναι αποτελεσματική μόνον όταν ο κινητήρας είναι θερμός. Για τις μικρές αποστάσεις που διανύονται στην πόλη δεν είναι βέβαιο ότι υπάρχει πράγματι όφελος από άποψη ρύπανσης.

Πηγή: Έκθεση UPI, Χαϊδελβέργη, 1989, παρατίθεται από το γερμανικό Υπουργείο Μεταφορών.

Πίνακας 1.2

Πιθανή βελτίωση σε σχέση με το 1984 βάσει μιας μελέτης για τις δυνατότητες αντικατάστασης του αυτοκινήτου από άλλα μέσα μεταφοράς

Εκτίμηση των αποτελεσμάτων της πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου στο Γκρατς (Αυστρία, 250 000 κάτοικοι) (\*)

|                                                                         |      |                                                                   |      |
|-------------------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------|------|
| Αποσυμφόρηση των δρόμων                                                 | 30 % | Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του αζώτου (NO <sub>2</sub> )      | 56 % |
| Μείωση της ρύπανσης από τα μηχανοκίνητα οχήματα (όλων των τύπων)        | 25 % | Μείωση της κατανάλωσης βενζίνης (μόνο αυτοκίνητα)                 | 25 % |
| Μείωση των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα (CO)                        | 36 % | Μείωση του αριθμού των ατόμων που υποφέρουν από ηχητικές οχλήσεις | 9 %  |
| Μείωση των εκπομπών υδρογονανθράκων (CH <sub>4</sub> , μόνο αυτοκίνητα) | 37 % | Μείωση του φαινομένου αποκλεισμού των μεγάλων οδικών αρτηριών     | 42 % |

(\*) Οι υπολογισμοί αυτοί πραγματοποιήθηκαν με βάση τη μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο κατά ένα τρίτο (1984: 44 % των μετακινήσεων).

Πίνακας 1.3

Υπολογισμός της εξοικονόμησης πόρων που επιτρέπει η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου στις μετακινήσεις μεταξύ χώρου κατοικίας και χώρου εργασίας στο Groningen  
Ο συντάκτης βασίζεται στην υπόθεση ότι το ποσοστό των μετακινήσεων με αυτοκίνητο μεταξύ του χώρου εργασίας και του χώρου κατοικίας αυξάνεται από 22 σε 37 % (υποθέτοντας ότι το 1/3 των ποδηλατών εγκαταλείπει το ποδήλατο υπέρ του αυτοκινήτου για να μεταβεί στην εργασία του). Τα περισσότερα από τα ανωτέρω έξοδα θα βάρυναν τον προϋπολογισμό των νοικοκυριών, με αποτέλεσμα τη μείωση του διαθέσιμου εισοδήματός τους.

| Στοιχείο               | Βάση αποτίμησης του κόστους                                                                       | Ετήσιο κόστος (ευρώ) |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| Ατμοσφαιρική ρύπανση   | Επιπλέον κόστος εξάτμισης με καταλύτη                                                             | 220 000              |
|                        | Επιπλέον κόστος αμόλυβδης βενζίνης                                                                | 25 000               |
| Θόρυβος                | Φόρος επί των καυσίμων για ηχητικές οχλήσεις                                                      | 10 000               |
| Υποδομές               | Τέλη για το χώρο που απαιτείται για τη στάθμευση                                                  | 3 100 000            |
| Κατανάλωση ενέργειας   | Μέση κατανάλωση                                                                                   | 400 000              |
| Κυκλοφοριακή συμφόρηση | Πρόσθετη κατανάλωση λόγω της κακής ροής της κυκλοφορίας επί 5 λεπτά ανά αυτοκίνητο κατά μέσον όρο | 485 000              |
| Ακίνητοποίηση πόρων    | Πόροι απαιτούμενοι για την παραγωγή επιπλέον 15 000 αυτοκινήτων κατ' έτος                         | 160 000              |



## «Η ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ 14-17 % ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑΣ ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ.»

Διά της εις άτοπον απαγωγής ο συντάκτης της μελέτης εκτίμησε τα αρνητικά αποτελέσματα που θα προέκυπταν εάν μόνο το 5 % των μετακινήσεων μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας πραγματοποιούνταν με ποδήλατο (θεωρείται ότι το 33 % των ποδηλατών έγιναν οδηγοί αυτοκινήτων, δηλαδή συνολική αύξηση κατά 10 % όλων των διαδρομών που πραγματοποιούνται με αυτοκίνητο στο Groningen σε διάστημα μιας μέσης ημέρας).

Ορισμένα μόνο στοιχεία κόστους μπόρεσαν να εκφραστούν αριθμητικά:

- αύξηση του θορύβου (υπολογισμός του κόστους σε συνάρτηση με φόρο επί του θορύβου ο οποίος επιβαρύνει κάθε λίτρο καυσίμου και προορίζεται να επιδοτήσει μέτρα για την καταπολέμηση του θορύβου),
- αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας (κόστος των καυσίμων που απαιτούνται για τις διαδρομές, σπατάλη καυσίμων σε συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης, κόστος της ενέργειας που απαιτείται για την παραγωγή περίπου 15 000 επιπλέον οχημάτων),
- κόστος του μερικού περιορισμού της ρύπανσης από το καυσαέριο μέσω των τριόδων καταλυτικών μετατροπών και της χρησιμοποίησης αμόλυβδης βενζίνης,
- κόστος της «αποθήκευσης» των αυτοκινήτων κατά τη στάση: απαραίτητος χώρος στάθμευσης στο σπίτι και κοντά στον τόπο εργασίας (περίπου 22 000 m<sup>2</sup> συνολικά). Το κόστος στάθμευσης υπολογίστηκε βάσει του ετήσιου μισθώματος που ζητά ο δήμος για μια θέση στάθμευσης, δηλαδή 480 φιορίνια ή 240 ευρώ. Το ενδεχόμενο κόστος νέων οδικών έργων υποδομής ή της

τακτικότερης επισκευής του οδοστρώματος δεν συμπεριλαμβάνεται.

### Ποια είναι τα οφέλη για τα άτομα και τον ιδιωτικό τομέα;

#### Μη δυσμενής αντιμετώπιση ατομικών επιλογών βασικά υγιών

Η λογική υπαγορεύει ότι οι δημόσιες αρχές πρέπει τουλάχιστον να προσπαθούν να μην αποδυναμώνουν ένα μέσο μεταφοράς σε σχέση με ένα άλλο. Έτσι, θα ήταν φυσικό να υπάρχει μια θέση για το ποδήλατο δίπλα στο αυτοκίνητο και μαζί με τις δημόσιες μεταφορές στην πόλη. Το ελάχιστο λοιπόν είναι να διατίθενται για το ποδήλατο τόσοι πόροι όσοι και για τα άλλα μέσα μεταφοράς, λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες κάθε μέσου μεταφοράς και το κόστος των εγκαταστάσεων που απαιτεί. Για παράδειγμα, εάν το ποδήλατο αντιπροσωπεύει το 1 % των μετακινήσεων, θα ήταν λογικό να του αφιερώνεται το 1 % του συνόλου των δαπανών που διατίθενται για τις δημόσιες μεταφορές και για τα οδικά έργα υποδομής. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα έπαυε η δυσμενής αντιμετώπιση ενός μέσου μεταφοράς, το οποίο θα έβρισκε οπαδούς, εάν υπήρχε η ανάλογη μέριμνα.

Η προαναφερθείσα έρευνα «Ευρωβαρόμετρο 1991» επιβεβαιώνεται από έρευνα που πραγματοποιήθηκε το 1996 μεταξύ ατόμων που δεν διαθέτουν ποδήλατο στις γαλλικές πόλεις. Τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας είναι πολύ ενθαρρυντικά. Μεταξύ των χρηστών αυτοκινήτου (54 % του δείγματος) μόνο ένας στους τρεις εκτιμά ότι το αυτοκίνητο αποτελεί τον ιδεώδη τρόπο μεταφοράς:

τούτο δείχνει ότι υπάρχει δυνητικά πολύ μεγάλη διάθεση να εγκαταλειφθεί το αυτοκίνητο, εφόσον συντρέχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις.

Ο γενικός γραμματέας του γαλλικού συμβουλίου ποδηλατοβιομηχανίας θεωρεί ρεαλιστικό το στόχο να πραγματοποιείται το 14-17 % των μετακινήσεων με ποδήλατο (τη στιγμή που σήμερα στη Γαλλία το ποδήλατο καταλαμβάνει κατά μέσον όρο το 2 % περίπου στην κατανομή των μετακινήσεων κατά μέσο μεταφοράς).

Οι έρευνες αυτού του είδους είναι ακόμη σπάνιες. Υπάρχουν όμως και άλλες ενδείξεις για την ευνοϊκή αντιμετώπιση του ποδηλάτου στην Ευρώπη: η χιλιομετρική απόσταση που διανύεται κάθε χρόνο με ποδήλατο στις διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις, καθώς και οι πωλήσεις ποδηλάτων και ο συνολικός αριθμός ποδηλατών. Τα στοιχεία αυτά συντείνουν στη διαπίστωση ότι το ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς δεν είναι τόσο σπάνιο όσο φαίνεται εκ πρώτης όψεως. Τα στοιχεία αυτά αποκαλύπτουν επίσης τις δυνατότητες που υπάρχουν, όταν συγκρίνουμε τις ευρωπαϊκές πόλεις μεταξύ τους και αναλογιστούμε τον αριθμό των ποδηλατών που το μόνο που περιμένουν ίσως είναι να χρησιμοποιούνται τακτικότερα.

Από την άλλη πλευρά δεν πρέπει να λησμονούμε ότι το ποδήλατο είναι σύμμαχος των δημόσιων μεταφορών στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης των συνεπειών του αυτοκινήτου στην πόλη. Είναι απαραίτητο όχι μόνο να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα των δύο μέσων μεταφοράς, αλλά και να επιδιωχθεί η συμπληρωματικότητα μεταξύ του ποδηλάτου και των δημόσιων μεταφορών. Για να επιτευχθεί τούτο χρειάζεται κυρίως να παρέχεται η δυνατότητα ασφαλούς στάθμευσης στις στάσεις

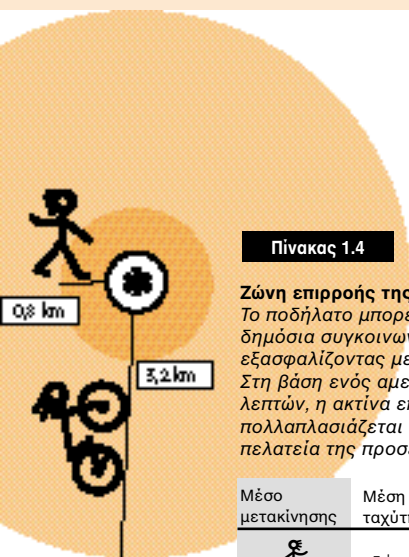


## ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΔΙΑΝΥΟΝΤΑΙ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΤΗΝ ΕΝΩΣΗ: 70 ΔΙΣ. ΧΛΜ. ΕΤΗΣΙΩΣ



|                                                                                                                                                      | Βέλγιο    | Δανία     | Γερμανία   | Ελλάδα    | Ισπανία   | Γαλλία     | Ιρλανδία  | Ιταλία     | Λουξεμ-<br>βούργο | Κάτω Χώρες | Αυστρία   | Πορτογαλία | Φινλανδία | Σουηδία   | Ηνωμένο<br>Βασίλειο |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|------------|-----------|------------|-------------------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|---------------------|
| Πωλήσεις 1996                                                                                                                                        | 425 000   | 415 000   | 4 600 000  | 240 000   | 610 000   | 2 257 000  | 120 000   | 1 550 000  | 20 000            | 1 358 000  | 630 000   | 380 000    | 230 000   | 420 000   | 2 100 000           |
| Συνολικός αριθμός ποδηλάτων                                                                                                                          | 5 000 000 | 5 000 000 | 72 000 000 | 2 000 000 | 9 000 000 | 21 000 000 | 1 000 000 | 25 000 000 | 178 000           | 16 000 000 | 3 000 000 | 2 500 000  | 3 000 000 | 4 000 000 | 17 000 000          |
| Ποδήλατα/1 000 κατοίκους                                                                                                                             | 495       | 980       | 900        | 200       | 231       | 367        | 250       | 440        | 430               | 1 010      | 381       | 253        | 596       | 463       | 294                 |
| Χρησιμοποίηση του ποδηλάτου σύμφωνα με το Ευρωβαρόμετρο του 1991 (μόνο άτομα ηλικίας άνω των 15 ετών) — Αυστρία, Φινλανδία, Σουηδία: μη μέλη το 1991 |           |           |            |           |           |            |           |            |                   |            |           |            |           |           |                     |
| Τακτικοί ποδηλάτες (τουλάχιστον 1-2 φορές την εβδομάδα)                                                                                              | 28,9 %    | 50,1 %    | 33,2 %     | 7,5 %     | 4,4 %     | 8,1 %      | 17,2 %    | 13,9 %     | 4,1 %             | 65,8 %     | —         | 2,6 %      | —         | —         | 13,6 %              |
| Περιστασιακοί ποδηλάτες (1-3 φορές το μήνα)                                                                                                          | 7 %       | 8 %       | 10,9 %     | 1,8 %     | 3,9 %     | 6,3 %      | 4 %       | 6,8 %      | 9,7 %             | 7,2 %      | —         | 2,8 %      | —         | —         | 0,8 %               |
| Σύνολο ποδηλατών που μετακινούνται με ποδήλατο τουλάχιστον 1-3 φορές το μήνα                                                                         | 2 947 000 | 2 489 000 | 29 585 000 | 779 000   | 2 613 000 | 6 584 000  | 553 000   | 9 900 000  | 44 000            | 9 031 000  | —         | 430 000    | —         | —         | 6 727 000           |
| Χρησιμοποίηση του ποδηλάτου εκφραζόμενη σε χιλιόμετρα (1995, σύνολο πληθυσμού, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων κάτω των 15 ετών)                      |           |           |            |           |           |            |           |            |                   |            |           |            |           |           |                     |
| χλμ. ανά κάτοικο ετησίως                                                                                                                             | 327       | 958       | 300        | 91        | 24        | 87         | 228       | 168        | 40                | 1 019      | 154       | 35         | 282       | 300       | 81                  |

Πηγή: Ευρωβαρόμετρο 1991 (UITP)- «Transport demand not covered by international statistics», 1997, ΓΔ VII/UITP/ECF.



\*=Σταθμός  
μετρό  
ή στάση  
λεωφορείου/  
τραμ

Πίνακας 1.4

#### Ζώνη επιρροής της δημόσιας συγκοινωνίας

Το ποδήλατο μπορεί να συνεισφέρει κάνοντας τη δημόσια συγκοινωνία περισσότερο ελκυστική εξασφαλίζοντας μεγαλύτερη δυνατότητα πρόσβασης. Στη βάση ενός αμετάβλητου ταξιδιού διάρκειας 10 λεπτών, η ακτίνα επιρροής της δημόσιας συγκοινωνίας πολλαπλασιάζεται επί 15 αν γίνει η υπόθεση ότι η πελατεία της προσεγγίζει τη στάση με ποδήλατο.

| Μέσο μετακίνησης | Μέση ταχύτητα | Διανυόμενη απόσταση σε 10 λεπτά | Ζώνη επιρροής      |
|------------------|---------------|---------------------------------|--------------------|
|                  | 5 km/h        | 0,8 km                          | 2 km <sup>2</sup>  |
|                  | 20 km/h       | 3,2 km                          | 32 km <sup>2</sup> |

#### Χρόνος που εξοικονομείται από τον ποδηλάτη

Η αλλαγή μέσου στη δημόσια συγκοινωνία είναι σαφώς ένα μειονέκτημα της (χάσιμο χρόνου, αναμονή στη στάση). Το ποδήλατο δίνει μια αποτελεσματική απάντηση σ' αυτό το πρόβλημα. Ο ποδηλάτης μπορεί να κερδίσει ένα τέταρτο της ώρας σε σχέση με το λεωφορείο για την ίδια απόσταση έως ότου φτάσει σ' ένα γρήγορο μέσο μεταφοράς (σιδηροδρομικός σταθμός, σταθμός μετρό, κλπ.).



των δημόσιων συγκοινωνιών και φόρτωσης του ποδηλάτου στα οχήματα των δημόσιων μεταφορών.

#### Το όφελος για τις επιχειρήσεις

Όπως είναι φανερό, η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι επιζήμια για τις επιχειρήσεις. Η πρόσβαση στις επιχειρήσεις καθίσταται δυσχερέστερη, τόσο για τους προμηθευτές όσο και για τους επισκέπτες. Επιπλέον, η κυκλοφοριακή συμφόρηση τους κοστίζει ασφαλώς πολύ ακριβά και από την άποψη του χρόνου που χάνουν οι προμηθευτές τους και κυρίως οι εργαζόμενοί τους. Η Συνομοσπονδία της Βρετανικής Βιομηχανίας (Confederation of British Industry) υπολόγισε ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιφέρεια του Λονδίνου κοστίζει περισσότερα από 10 δισ. ευρώ ετησίως από την άποψη της παραγωγής και του χαμένου χρόνου.

Δεδομένου επίσης ότι οι ποδηλάτες βρίσκονται σε καλύτερη φυσική και κυρίως ψυχολογική κατάσταση, οι επιχειρήσεις των οποίων το προσωπικό χρησιμοποιεί το ποδήλατο έχουν μεγαλύτερη παραγωγικότητα. Υπάρχει μια ολόκληρη σειρά πλεονεκτημάτων που μπορεί να επικαλεστεί μια πόλη η οποία διαχειρίζεται τις μετακινήσεις δίδοντας στους ποδηλάτες τη θέση που δικαιούνται.

Μια διεθνής εταιρεία όπως η Ciba Geigy παροτρύνει τους εργαζομένους της να πηγαίνουν στην εργασία τους με το ποδήλατο εδώ και 20 χρόνια (βλέπε πίνακα 1.5). Τα μέσα που χρησιμοποιούνται είναι ανάλογα των οφελών που αποκομίζει η επιχείρηση από τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου. Το 1989 η εταιρεία προσέφερε ένα νέο ποδήλατο σε 400 περίπου εργαζομένους που δέχθηκαν να εγκαταλείψουν τη θέση που τους είχε παραχωρηθεί στο



χώρο στάθμευσης της επιχείρησης. Κάθε χρόνο η επιχείρηση οργανώνει ημερίδες αφιερωμένες στο ποδήλατο με διαδρομές, πληροφορίες και συνεργεία επισκευής ποδηλάτων. Η Ciba Geigy γνωρίζει καλά τα πλεονεκτήματά της: εξοικονόμηση χώρου στάθμευσης, αποσυμφόρηση των δρόμων γύρω από την επιχείρηση, βελτίωση της εικόνας της έναντι των παρόδων κατοίκων και των αρχών, καλύτερη κινητικότητα των εργαζομένων, βελτίωση της φυσικής κατάστασης των εργαζομένων και μείωση των χαμένων ωρών εργασίας λόγω ασθένειας.

#### Ποδήλατο και εμπορικά καταστήματα

Η εξίσωση «δυναμισμός του εμπορίου = πρόσβαση με το αυτοκίνητο» κάθε άλλο παρά έχει αποδειχθεί στην πράξη. Η συμβολή της πελατείας που μετακινείται με τις δημόσιες συγκοινωνίες, με το ποδήλατο ή με τα πόδια έχει υποτιμηθεί κατά πολύ, όπως εξάλλου και οι αρνητικές συνέπειες για τις πόλεις μας και για το αστικό περιβάλλον της θέσης των μεγάλων εταιρειών διανομής και των χιλιάδων θέσεων στάθμευσης στην περιφέρεια.

Μια μελέτη που πραγματοποιήθηκε στο Munster (Γερμανία) αποκαλύπτει πολλά στοιχεία που μέχρι τώρα ήταν άγνωστα. Η μελέτη έγινε σε τρία σούπερ μάρκετ ή μικραγορές (με αρκετή ποικιλία προϊόντων, ώστε να καλύπτουν τις γενικές προμήθειες των νοικοκυριών που γίνονται μία φορά την εβδομάδα ή μία φορά στις 15 μέρες), καθώς και σε ένα πολυκατάστημα με διάφορα επιπλέον τμήματα (είδη ρουχισμού, μπουτίκ, είδη πολυτελείας κλπ.).

• Οι οδηγοί αυτοκινήτου δεν είναι καλύτεροι πελάτες από τους ποδηλάτες, τους πεζούς ή τους χρήστες των δημόσιων μεταφορών. Σε ορισμένες



Οι ποδηλάτες, δεδομένου ότι αγοράζουν μικρότερες ποσότητες κάθε φορά, επισκέπτονται τακτικότερα το κατάστημα από τους οδηγούς και... εκτίθενται συχνότερα στον πειρασμό.

**«ΟΙ ΟΔΗΓΟΙ  
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ  
ΚΑΛΥΤΕΡΟΙ ΠΕΛΑΤΕΣ  
ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ,  
ΤΟΥΣ ΠΕΖΟΥΣ  
Ή ΤΟΥΣ ΧΡΗΣΤΕΣ  
ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.»**

**Πίνακας 1.5**

**Η Ciba Geigy και το ποδήλατο**

|                                                        | 1970           | 1995           |
|--------------------------------------------------------|----------------|----------------|
| Προσωπικό                                              | 12 400 (100 %) | 10 400 (100 %) |
| Μετακινούμενοι με ποδήλατο                             | 500 (4 %)      | 2 755 (26 %)   |
| Ποδηλάτες καθ' όλο το έτος                             | 80 (1 %)       | 1 235 (12 %)   |
| Επαγγελματική χρησιμοποίηση του ποδηλάτου              | -              | 1 325 (13 %)   |
| Αριθμός ποδηλάτων της επιχείρησης                      | 360            | 1 600          |
| Θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα                         | 400            | 3 500          |
| Εκ των οποίων στεγασμένες                              | 350 (88 %)     | 3 350 (96 %)   |
| Ποδηλατόδρομοι στις εκτάσεις της επιχείρησης (σε χλμ.) | -              | 3              |

Πηγή: «Το ποδήλατο στην επιχείρηση», 1996, IG Velo Suisse.

κατηγορίες μάλιστα, οι ποδηλάτες είναι καλύτεροι πελάτες. Οι ποδηλάτες, δεδομένου ότι αγοράζουν μικρότερες ποσότητες κάθε φορά, επισκέπτονται τακτικότερα το κατάστημα (έντεκα φορές το μήνα κατά μέσον όρο έναντι επτά για τους οδηγούς αυτοκινήτου) και... εκτίθενται συχνότερα στον πειρασμό.

- Στα εμπορικά καταστήματα των πόλεων, οι οδηγοί αυτοκινήτου είναι μειονότητα (25 έως 40 % της πελατείας, ανάλογα με το εάν πρόκειται για καθημερινή ή Σάββατο).
- Μετά βίας το 25 % των οδηγών φεύγει από ένα κατάστημα με δύο ή περισσότερες σακούλες εμπορευμάτων (έναντι 17 % για τους ποδηλάτες). Συνεπώς, τα τρία τέταρτα των οδηγών δεν έχουν να μεταφέρουν τίποτα που θα τους εμποδίζει να χρησιμοποιήσουν ένα άλλο μέσο μεταφοράς.
- Λαμβάνοντας υπόψη τις αποστάσεις, τον προορισμό μετά την επίσκεψη στο κατάστημα και τις αγοραζόμενες ποσότητες, η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η πλειονότητα των οδηγών θα μπορούσε πολλές φορές να μη χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο για τις αγορές τους.

Πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι η κίνηση των καταστημάτων σχετίζεται με την ποιότητα του περιβάλλοντος. Στο Βερολίνο διαπιστώθηκε ότι οι μετακινήσεις των πεζών και των ποδηλατών στις συνοικίες αυξήθηκαν σημαντικά μετά τη γενική καθιέρωση ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα εκτός των μεγάλων κυκλοφοριακών αξόνων. Όσον αφορά τις μετακινήσεις μεταξύ κατοικίας και εμπορικών καταστημάτων, η αύξηση αυτή φθάνει μερικές φορές το 40 %.

Ομοίως, μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στο Στρασβούργο έδειξε ότι σημειώθηκε αύξηση της

κίνησης στο κέντρο της πόλης σε αναλλοίωτες κατά τα λοιπά εμπορικές ζώνες, όπου όμως έγιναν πεζοδρομήσεις και απαγορεύθηκε η κυκλοφορία των διερχόμενων οχημάτων.

Στη Βέρνη μια έρευνα επί 1 200 καταναλωτών έδειξε ποια είναι κατά μέσον όρο και σε ετήσια βάση η σχέση μεταξύ της αξίας των αγορών και του χρησιμοποιούμενου χώρου στάθμευσης από κάθε πελάτη. Αποτέλεσμα: η αποδοτικότητα των χώρων στάθμευσης είναι μεγαλύτερη όταν αυτοί χρησιμοποιούνται από ποδηλάτες: 7 500 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο. Οι οδηγοί αυτοκινήτου ακολουθούν με 6 625 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο.

Φαίνεται κάπως παράδοξο όταν, ως γνωστό, οι ποδηλάτες δεν διαθέτουν πορτ μπαγκάζ για να φορτώσουν τα ψώνια τους και, συνεπώς, αναγκάζονται να περιορίζουν τις ποσότητες που αγοράζουν.



# 2





#### Προσδοκίες για την προώθηση της χρησιμοποίησης του ποδηλάτου στην πόλη

Η αγορά ποδηλάτου αποτελεί προϋπόθεση για την αύξηση της χρησιμοποίησής του. Το ευρύ κοινό στην πλειονότητά του θα ήταν πρόθυμο να αγοράσει ένα ποδήλατο, εάν οι δήμοι εκδήλωναν τη διάθεση να προωθήσουν τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου. Μια άλλη έρευνα αποκαλύπτει ότι οι ίδιοι οι ποδηλάτες, παρότι ήδη χρησιμοποιούν το ποδήλατο, προσδοκούν να γίνουν χωροταξικές ρυθμίσεις για ποδήλατα (το 58 % δηλώνει ότι θα μετακινούνταν συχνότερα με ποδήλατο εάν υπήρχαν περισσότερες παρόμοιες ρυθμίσεις).

#### Κίνητρα για την αγορά ή τακτικότερη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου

- ➔ Χωροταξικές ρυθμίσεις για ποδήλατα, διευκόλυνση της πρόσβασης, συντομευμένες διαδρομές, παρακάμψεις για ποδηλάτες ..... 70 %
- ➔ Περιορισμοί της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων ..... 28 %
- ➔ Φυλασσόμενοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα ..... 21 %
- ➔ Εκστρατείες προώθησης ..... 11 %
- ➔ Εκμίσθωση ή δανεισμός ποδηλάτου ..... 8 %

## Η ΝΕΑ ΝΟΟΤΡΟΠΙΑ

**Το ποδήλατο, η ελευθερία, η καλή υγεία και η καλή διάθεση συμβαδίζουν. Το ποδήλατο ανακαλεί παντού τις ίδιες εικόνες ελευθερίας και ζωντάνιας και αντιμετωπίζεται με την ίδια συμπάθεια σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχει πράγματι αλλαγή της νοοτροπίας υπέρ των πολιτικών μετακίνησης που σέβονται το αστικό περιβάλλον;**

#### Γιατί περιορίστηκε η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου;

Ένα παρατηρητήριο του ποδηλάτου που δημιουργήθηκε στις Βρυξέλλες και οι μελέτες που εκπονήθηκαν στη Γαλλία στο πλαίσιο των σχεδίων αστικών μετακινήσεων που προβλέπει ο νόμος για τον αέρα υπογραμμίζουν τις προσδοκίες των δυνητικών ποδηλατών και, κατ' επέκταση, τους λόγους για τους οποίους το ποδήλατο χρησιμοποιείται σήμερα σπάνια.

Η απουσία (ή η εξαφάνιση) των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα είναι ο βασικός παράγοντας που αναστέλλει την εκδήλωση της δυνητικής ζήτησης. Ο όγκος της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, η υπερβολική ταχύτητα και το γεγονός ότι οι οδηγοί δεν λαμβάνουν υπόψη τους ποδηλάτες αποτελούν εξίσου σημαντικούς παράγοντες. Εξάλλου, ανασταλτικά όρα και ο κίνδυνος κλοπής του ποδηλάτου.

Λαμβάνοντας μέτρα σχετικά με τους τρεις αυτούς παράγοντες θα καταστεί δυνατή η ανάκαμψη της ζήτησης των μετακινήσεων με ποδήλατο μεταξύ αυτών που αγαπούν το ποδήλατο, αλλά δεν τολμούν να το επιλέξουν ως μέσο μεταφοράς.

Χρειάζονται όμως και άλλα μέσα για να προκληθεί το ενδιαφέρον και μιας άλλης, εξίσου σημαντικής μερίδας του πληθυσμού, που αποτελείται από τη μεγάλη μάζα αυτών που δεν είχαν ποτέ σκεφθεί τη λύση του ποδηλάτου. Οι τελευταίοι μπορούν ίσως να αρχίσουν να κυκλοφορούν με ποδήλατο μόνο εάν πεισθούν μέσω μιας ενεργού προώθησης βάσει της ενημέρωσης και της βελτίωσης του γοήτρου του ποδηλάτου.

#### Η κοινή γνώμη αντιμετωπίζει λιγότερο ευνοϊκά το αυτοκίνητο

Σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες η πλειονότητα —και μερικές φορές η συντριπτική πλειονότητα— του πληθυσμού πιστεύει ότι, όταν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των αναγκών των ποδηλατών και των αναγκών των οδηγών αυτοκινήτου, οι ποδηλάτες είναι αυτοί που πρέπει να τυγχάνουν προνομιακής μεταχείρισης εις βάρος των οδηγών αυτοκινήτου.

Στην πράξη σπάνια χρειάζεται τέτοια αυστηρότητα. Πολύ συχνά τα μέτρα για την προώθηση του ποδηλάτου δεν συνεπάγονται πραγματικά δυσμενείς όρους για το αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης. Έτσι, η μείωση του ορίου ταχύτητας επηρεάζει ελαφρά μόνο τη μέση ταχύτητα. Μάλιστα δε, βελτιώνει τη ροή της κυκλοφορίας και μειώνει τους κινδύνους που διατρέχουν οι ίδιοι οι οδηγοί. Ομοίως, η

1 Όταν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των αναγκών των ποδηλατών/πεζών/δημοσίων μεταφορών και των αναγκών των οδηγών αυτοκινήτου στο θέμα της διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να ευνοηθούν σαφώς ή είναι προτιμότερο να ευνοηθούν οι ποδηλάτες/πεζοί/δημόσιες μεταφορές από τα αυτοκίνητα;

2 Οι συνέπειες της κυκλοφορίας του αυτοκινήτου στο κέντρο των πόλεων είναι...

3 Η υποβάθμιση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα στην κέντρο των πόλεων οφείλεται...

|                  |      |      |      |      |      | Σύνολο |      |      | Σύνολο |
|------------------|------|------|------|------|------|--------|------|------|--------|
| Βέλγιο           | 27,5 | 50,3 | 77,8 | 86,7 | 74,3 | 62,9   | 27,1 | 51   | 78,1   |
| Δανία            | 27,4 | 58,6 | 86   | 87   | 78,6 | 27     | 21,3 | 37,7 | 59     |
| Γερμανία         | 25,2 | 46,9 | 72,1 | 81,1 | 85,1 | 53,9   | 39,9 | 38,9 | 78,8   |
| Ελλάδα           | 20,2 | 51,3 | 71,5 | 85,4 | 85,7 | 73,1   | 25,5 | 38,8 | 64,3   |
| Ισπανία          | 27,3 | 39   | 66,3 | 88,9 | 90,5 | 62,8   | 32,2 | 46,6 | 78,8   |
| Γαλλία           | 23,1 | 46,1 | 69,2 | 81,2 | 75,8 | 51,3   | 25,4 | 47,1 | 72,5   |
| Ιρλανδία         | 20,2 | 48,1 | 68,3 | 75,4 | 67   | 41,3   | 23,3 | 33,9 | 57,2   |
| Ιταλία           | 49,4 | 29   | 78,4 | 89,5 | 89,5 | 84     | 51,4 | 44,1 | 95,5   |
| Λουξεμβούργο     | 30,2 | 40,9 | 71,1 | 82,1 | 84,8 | 70,3   | 29,6 | 45   | 74,6   |
| Κάτω Χώρες       | 23,3 | 63,3 | 86,6 | 85,5 | 84,9 | 57,8   | 19,7 | 50,3 | 70     |
| Πορτογαλία       | 20,5 | 34,3 | 54,8 | 86,4 | 90,1 | 53,7   | 31,8 | 43   | 74,8   |
| Ηνωμένο Βασίλειο | 23   | 52   | 75   | 86,8 | 82,6 | 48,8   | 30,4 | 44   | 74,4   |
| Ευρώπη (12)      | 29   | 44,1 | 73,1 | 85,1 | 83,8 | 58     | 34,2 | 43,6 | 77,8   |

= Να ευνοηθούν σαφώς οι ποδηλάτες = Προτιμότερο να ευνοηθούν οι ποδηλάτες  
 = Να ευνοηθούν οι ποδηλάτες (σύνολο) = Να ευνοηθούν οι πεζοί (σύνολο) = Να ευνοηθούν οι δημόσιες μεταφορές (σύνολο)

= ...αφόρητες  
 = δύσκολα υποφερτές

= κυρίως στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων  
 = κατά μεγάλο μέρος στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων

κυκλοφορία των ποδηλατών και στις δύο κατευθύνσεις των μονοδρόμων, εκτός του ότι δεν παρουσιάζει αντικειμενικούς κινδύνους παρά μόνο σε ορισμένα σημεία όπου είναι απαραίτητες χωροταξικές ρυθμίσεις, ουδόλως εμποδίζει την κανονική κυκλοφορία των αυτοκινήτων.

Όμως υπάρχουν στιγμές που πρέπει να ληφθούν πολιτικές αποφάσεις για να επιβεβαιωθεί η θέση που επιθυμούμε να δώσουμε στα μέσα μεταφοράς που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον και ειδικότερα στους ποδηλάτες.

Όμως, ακόμη και αν φοβόμαστε τις θορυβώδεις αντιδράσεις από τις ομάδες πίεσης υπέρ του αυτοκινήτου, είναι ίσως πιο επικίνδυνο να αγνοήσουμε τη σιωπηρή πλειονότητα, που δεν εκφράζεται από ομάδες πίεσης, αλλά εκδηλώνει απερίφραστα την προσδοκία της για μια πιο ισορροπημένη πολιτική

όταν γίνονται έρευνες αντιπροσωπευτικές του συνόλου του πληθυσμού.

Αρκετές έρευνες έχουν μετρήσει ειδικά το ποσοστό αποδοχής των προτεινόμενων μέτρων για τη μείωση της χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου. Οι αιρετοί άρχοντες και οι τεχνικοί είναι αυτοί που έχουν τους περισσότερους ενδοιασμούς από κάθε άλλη ομάδα ερωτηθέντων ατόμων, συμπεριλαμβανομένων των οδηγών, ίσως γιατί συγχέουν τις δικές τους ανάγκες μετακίνησης με τις ανάγκες του μέσου κατοίκου της πόλης. Συνεπώς το κοινό είναι ώριμο να δεχθεί μια αλλαγή της στάσης των δημοσίων αρχών, οι οποίες είναι αυτές που βρίσκονται σε καθυστέρηση σε σχέση με την κοινή γνώμη.

Ακόμη και η βρετανική Automobile Association (AA) βλέπει σήμερα το ποδήλατο ως ένα μη αμελητέο πλεονέκτημα. Κατόπιν μιας έρευνας μεταξύ των

μελών της («cycling motorists»), η AA δήλωσε ότι «το ποδήλατο αποτελεί ένα μέσο μεταφοράς φιλικό προς το περιβάλλον (...) και αποτελεί μια επαρκή εναλλακτική λύση έναντι του αυτοκινήτου για ορισμένες διαδρομές».

Τέλος, οι ίδιοι οι οικονομικοί φορείς δεν εκφράζουν κατηγορηματικές απόψεις σχετικά με τη χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης: οι πόλεις που έχουν θέσει υπό έλεγχο την κινητικότητα προσελκύουν τους επενδυτές και τους εργαζομένους τους. Έτσι, ο γενικός διευθυντής της Βρετανικής Βιομηχανικής Συνομοσπονδίας (BBΣ) δήλωσε ότι «η BBΣ εγκρίνει την πρωτοβουλία της αύξησης της χρησιμοποίησης του ποδηλάτου, στην οποία μπορούν να συμβάλουν οι οικονομικοί φορείς σε συνεργασία με άλλους φορείς μέσω της βελτίωσης της πρόσβασης του ποδηλάτου στον τόπο εργασίας».

**4** Πώς κρίνετε τη δράση των αρχών σε ό,τι αφορά τη διαχείριση της κυκλοφορίας;

|                     | Ικανοποιητική | Υπέρ το δέον ευνοϊκή για το αυτοκίνητο | Υπέρ το δέον δυσμενής για το αυτοκίνητο |
|---------------------|---------------|----------------------------------------|-----------------------------------------|
| <b>Βέλγιο</b>       | 21,5          | 53                                     | 25,5                                    |
| <b>Δανία</b>        | 44,9          | 35,4                                   | 19,7                                    |
| <b>Γερμανία</b>     | 22,5          | 49,3                                   | 28,1                                    |
| <b>Ελλάδα</b>       | 21,9          | 54,3                                   | 23,8                                    |
| <b>Ισπανία</b>      | 28,4          | 50,6                                   | 21                                      |
| <b>Γαλλία</b>       | 32,5          | 47,1                                   | 17,7                                    |
| <b>Ιρλανδία</b>     | 36,2          | 48,3                                   | 15,5                                    |
| <b>Ιταλία</b>       | 16            | 56,7                                   | 27,3                                    |
| <b>Λουξεμβούργο</b> | 33,2          | 48                                     | 18,8                                    |
| <b>Κάτω Χώρες</b>   | 30,2          | 43,7                                   | 26,1                                    |
| <b>Πορτογαλία</b>   | 36,3          | 46,2                                   | 17,5                                    |
| <b>Ην. Βασίλειο</b> | 29,7          | 49,4                                   | 20,9                                    |
| <b>Ευρώπη (12)</b>  | 26,9          | 49,5                                   | 23,6                                    |

**5** Μια αποτελεσματική λύση για τη μείωση της κυκλοφορίας θα ήταν...

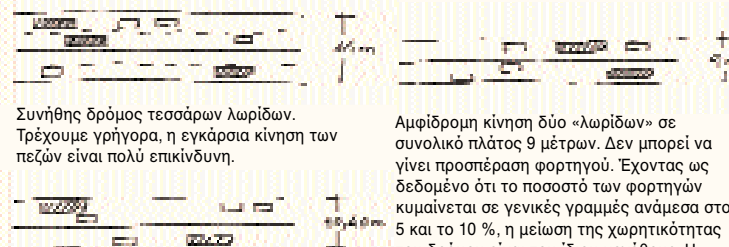
| ...ο ευρύς περιορισμός της πρόσβασης στο κέντρο των πόλεων | ...ο ευρύς περιορισμός της στάθμευσης στο κέντρο των πόλεων | ...η δημιουργία περισσότερων πεζόδρομων στο κέντρο των πόλεων |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| 69,1                                                       | 45,7                                                        | 82,6                                                          |
| 84,2                                                       | 68,8                                                        | 61,2                                                          |
| 75                                                         | 67,6                                                        | 73,7                                                          |
| 72,1                                                       | 74,3                                                        | 83                                                            |
| 77,3                                                       | 64,5                                                        | 87,1                                                          |
| 67,5                                                       | 42                                                          | 82                                                            |
| 79,8                                                       | 83,7                                                        | 82,8                                                          |
| 81,8                                                       | 40,8                                                        | 84,8                                                          |
| 75,2                                                       | 77,8                                                        | 76,3                                                          |
| 77                                                         | 55,1                                                        | 76,5                                                          |
| 79,3                                                       | 75,9                                                        | 87,7                                                          |
| 79,4                                                       | 69,2                                                        | 83,2                                                          |
| 75,8                                                       | 57,3                                                        | 80,7                                                          |



- ➔ Η συντριπτική πλειονότητα των πολιτών θέλει να γίνουν αλλαγές υπέρ μέσων μεταφοράς που σέβονται περισσότερο το περιβάλλον.
- ➔ Το αυτοκίνητο θεωρείται από τη μεγάλη μάζα των πολιτών ως όχληση. Όμως οι οδηγοί αυτοκινήτου θα ήταν οι πρώτοι που θα ωφελούνταν από τη μείωση της ρύπανσης που προκαλούν, καθότι ο αέρας στο εσωτερικό του αυτοκινήτου περιέχει σαφώς περισσότερους ρύπους από ό,τι ο αέρας του περιβάλλοντος.
- ➔ Ήδη το 1991 η κοινή γνώμη ήταν ώριμη για την αλλαγή της πολιτικής των μετακινήσεων. Η τάση αυτή επιτείνεται συνεχώς με την αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και την έντονη συνειδητοποίηση και προβολή από τα μέσα ενημέρωσης των περιβαλλοντικών θεμάτων και της υγείας.

Πηγή: Ευρωβαρόμετρο 1991 (1 000 άτομα ανά χώρα· πλην Αυστρίας, Φινλανδίας, Σουηδίας).

**Απαιτείται λίγος χώρος για τις διαμορφώσεις για το ποδήλατο**  
Στην πόλη, έχει λογική να προτείνουμε τη μείωση των υπερδυσχευμένων δρόμων που επιτρέπουν υψηλές ταχύτητες και που δυσκολεύουν την εγκάρσια κίνηση των πεζών. Ο απαραίτητος χώρος για τις διαμορφώσεις για το ποδήλατο μπορεί επομένως να εξοικονομηθεί χωρίς να βλαφτεί η κίνηση των αυτοκινήτων.



Συνήθης δρόμος τεσσάρων λωρίδων. Τρέχουμε γρήγορα, η εγκάρσια κίνηση των πεζών είναι πολύ επικίνδυνη.

Αμφίδρομη κίνηση δύο «λωρίδων» σε συνολικό πλάτος 10,40 μέτρων. Προσπέραση φορτηγών μπορεί να γίνει μόνο με μειωμένες ταχύτητες. Εξοικονόμηση χώρου σε σχέση με τον κανονικό δρόμο: 3,60 μέτρα.

Αμφίδρομη κίνηση δύο «λωρίδων» σε συνολικό πλάτος 9 μέτρων. Δεν μπορεί να γίνει προσπέραση φορτηγού. Έχοντας ως δεδομένο ότι το ποσοστό των φορτηγών κυμαίνεται σε γενικές γραμμές ανάμεσα στο 5 και το 10 %, η μείωση της χωρητικότητας του δρόμου είναι του ίδιου μεγέθους. Η εξοικονόμηση του χώρου σε σχέση με τον κανονικό δρόμο είναι 5 μέτρα ή 30 %.

Πηγή: «Le temps des rues», Lydia Bonanomi.



Η εμπειρία των πόλεων που έχουν δημιουργήσει λωρίδες αντίθετης κατεύθυνσης σε μονόδρομους για τους ποδηλάτες αποδεικνύει την αποτελεσματικότητα αυτού του μέτρου για την προώθηση του ποδηλάτου και τα οφέλη που παρουσιάζει στο θέμα της ασφάλειας. Μόνο σε ορισμένες διασταυρώσεις χρειάζονται χωροταξικές ρυθμίσεις. Η εκστρατεία ενημέρωσης είναι απαραίτητη για να συνηθίσουν οι οδηγοί αυτοκινήτου τη νέα κατάσταση.



# ΝΕΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΛΕΩΝ ΠΟΥ ΕΥΝΟΟΥΝ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Παλαιότερα το ποδήλατο αποτελούσε το κατ' εξοχήν μέσο μεταφοράς σε μεγάλο μέρος των χωρών μας. Όπου υπήρχε δρόμος ή μονοπάτι το ποδήλατο κυριαρχούσε, από τον Βορρά μέχρι τον Νότο της Ευρώπης. Σήμερα όμως; Χρησιμοποιείται το ποδήλατο σε άλλες χώρες εκτός από τις Κάτω Χώρες και τη Δανία; Χρησιμοποιείται το ποδήλατο στις χώρες με ήπιο και ξηρό κλίμα, μακριά από τους άνεμους του Βορρά; Ποιες είναι οι πόλεις όπου το ποδήλατο εντάσσεται σε μια νέα προσέγγιση της κινητικότητας;

*Ένα μέσο μετακίνησης  
μόνο για τις ψυχρές  
και επίπεδες χώρες;*



## Ποδήλατο: μόνο στις επίπεδες χώρες;

Συνήθως το ποδήλατο συνδέεται με δύο χώρες και δύο πρωτεύουσες: τις Κάτω Χώρες και τη Δανία, το Άμστερνταμ και την Κοπεγχάγη.

Ο λόγος είναι απλός: το ποδήλατο απαιτεί μυϊκή προσπάθεια. Πιστεύεται λοιπόν ότι πρέπει να χρησιμοποιείται στις επίπεδες χώρες.

Ωστόσο, το ποδήλατο χρησιμοποιείται τακτικά σε όλη την Ευρώπη, έστω και αν η χρήση του είναι περιορισμένη. Οι λόγοι για τους οποίους η χρήση του είναι σπάνια στις νότιες χώρες συνδέονται κατά μεγάλο μέρος με το γόητρο του ποδηλάτου, που θεωρείται συχνά ως απαρχαιωμένο μέσο μεταφοράς, ως παιχνίδι για παιδιά ή ως μέσο άθλησης.

Ωστόσο, ποιος θα το περίμενε ότι μια νότια πόλη όπως η Πάρμα (Ιταλία) παρουσιάζει ένα δείκτη χρησιμοποίησης του ποδηλάτου εξίσου υψηλό με το Άμστερνταμ; Στην Πάρμα (176 000 κάτοικοι), το 19 % του συνόλου των μετακινήσεων πραγματοποιείται με ποδήλατο, έναντι 20 % στο Άμστερνταμ (κατά τι λιγότερο από 1 000 000 κάτοικοι). Στη Φερράρα

(160 000 κάτοικοι) η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου φθάνει το 31 % στις μετακινήσεις μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας.

Η Σουηδία είναι μια χώρα με ψυχρό κλίμα: ωστόσο, το 33 % του συνόλου των μετακινήσεων στην πόλη Västerås (115 000 κάτοικοι) πραγματοποιείται με ποδήλατο. Στις νότιες χώρες οι υψηλές θερμοκρασίες μπορεί να αποτελούν εμπόδιο για τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου σε ορισμένες περιόδους του έτους, αλλά από την άλλη πλευρά επικρατεί ήπιο κλίμα για μεγάλο διάστημα του έτους.

Η Ελβετία δεν είναι επίπεδη χώρα: ωστόσο το ποδήλατο χρησιμοποιείται για το 23 % του συνόλου των μετακινήσεων στη Βασιλεία (230 000 κάτοικοι), που είναι κτισμένη στις όχθες μιας καμπής του Ρήνου, καθώς και για το 15 % στη Βέρνη όπου πολλοί δρόμοι έχουν κλίση 7 %.

Το Ηνωμένο Βασίλειο είναι μια χώρα με υψηλή βροχόπτωση: μολοντούτο στο Καίμπριτζ (100 000 κάτοικοι) το 27 % των μετακινήσεων πραγματοποιούνται με ποδήλατο.

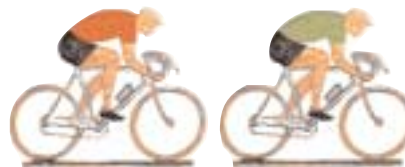
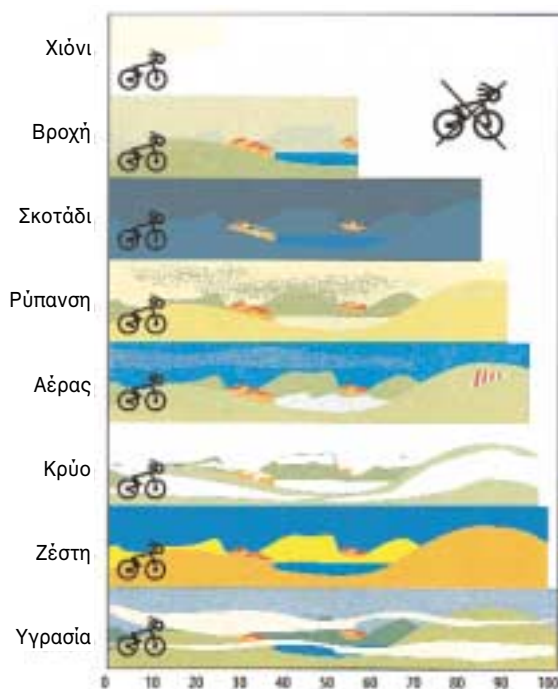
Πολύ συχνά το ποδήλατο χρησιμοποιείται ευρέως μόλις το επιτρέψει ο καιρός (μόλις πάψουν οι βροχές και τα χιόνια, όπως για παράδειγμα στη Σουηδία).

Στην πραγματικότητα, λίγες είναι οι καταστάσεις που δεν επιτρέπουν τη συχνή χρησιμοποίηση του ποδηλάτου. Οι καιρικές συνθήκες δρουν πράγματι ανασταλτικά στους ποδηλάτες μόνον όταν επικρατεί καταρρακτώδης βροχή ή αφόρητη ζέστη. Ωστόσο, οι σύντομες αποστάσεις των αστικών διαδρομών, ο κατάλληλος ρουχισμός και η ύπαρξη επαρκούς υποδομής στον τόπο προορισμού μειώνουν κατά



Επίδραση των ατμοσφαιρικών συνθηκών στη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας (Ουάσιγκτον):

Μόνο η βροχή και το χιόνι λειτουργούν πραγματικά αποτρεπτικά.



πολύ τις δυσμενείς συνέπειες των καιρικών συνθηκών που είναι πολύ λιγότερο απαγορευτικές για την καθημερινή ποδηλασία από ό,τι πιστεύεται.

Οι κλίσεις αποτελούν μη αμελητέο εμπόδιο για τους ποδηλάτες που δεν είναι αρκετά προπονημένοι και χρησιμοποιούν παλαιά ποδήλατα ακατάλληλα για τις πόλεις όπου υπάρχουν αρκετοί και μεγάλοι δρόμοι με κλίση μεγαλύτερη του 5%. Ακόμη και υπό αυτές τις συνθήκες υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης του ποδηλάτου, όπως αποδεικνύεται σε πόλεις με κυματοειδές έδαφος. Το Trondheim (Νορβηγία), που φιλοξένησε τη διάσκεψη Velo Borealis το 1998, έχει δείκτη χρησιμοποίησης του ποδηλάτου 8% και διαθέτει τον πρώτο αναβατήρα για ποδηλάτες στον κόσμο.

Όσον αφορά τις Κάτω Χώρες και τη Δανία που εν γένει έχουν επίπεδο έδαφος, πρέπει να προστεθεί ότι οι δύο αυτές χώρες σαρώνονται συχνά από σφοδρούς ανέμους που απαιτούν σημαντική ενέργεια από τον ποδηλάτη που τους αντιμετωπίζει...

### Φερράρα

Η Φερράρα έχει 160 000 κατοίκους και 100 000 ποδήλατα. Άνω του 30% των μετακινήσεων προς το σχολείο ή τον τόπο εργασίας πραγματοποιείται με ποδήλατο.

Ωστόσο, ο δήμος δεν σταματά τις προσπάθειές του για να διατηρηθεί, αλλά και να αυξηθεί η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου και να μειωθεί η χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου.

Το κέντρο της πόλης (5 εκτάρια) έχει πεζοδρομηθεί, αλλά είναι προσπελάσιμο στους ποδηλάτες. Γύρω από το κέντρο, σε μια ζώνη 50 εκταρίων επιτρέπεται

η κυκλοφορία του αυτοκινήτου, αλλά με πολλούς περιορισμούς.

Η Φερράρα αναπτύσσει σταδιακά το ποδηλατικό δίκτυο στους μεγάλους κυκλοφοριακούς άξονες, αυξάνει τον αριθμό των περιοχών κατοικιών όπου οι ποδηλάτες και οι πεζοί έχουν προτεραιότητα έναντι των αυτοκινήτων, επιτρέπει την κυκλοφορία των ποδηλάτων και στις δύο κατευθύνσεις των μονοδρόμων και βελτιώνει τις συνθήκες στάθμευσης των ποδηλάτων (2 500 δωρεάν θέσεις, 300 επιτηρούμενες θέσεις, 800 θέσεις στο σταθμό).

Για να προωθηθούν το ποδήλατο και η πεζοπορία στο ιστορικό κέντρο της πόλης, ο δήμος δεν δίστασε να αντικαταστήσει τα παλαιά άβολα λιθόστρωτα από επίπεδα λιθόστρωτα σε πλάτος 80 cm!

Μάλιστα δε, στη Φερράρα δημιουργήθηκαν ορισμένοι μονόδρομοι, όχι για να διευκολύνουν την κυκλοφορία των αυτοκινήτων ή για να δημιουργηθεί περισσότερος χώρος στάθμευσης, αλλά ειδικά για να βρεθεί χώρος για τους ποδηλάτες στους δρόμους όπου επιδιώχθηκε να δημιουργηθεί ένας ποδηλατόδρομος σε κάθε κατεύθυνση. Σε άλλους δρόμους περιορίστηκε η διερχόμενη κυκλοφορία, ώστε να διευκολυνθεί η κυκλοφορία των ποδηλάτων μεταξύ της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων που έγινε αυστηρά τοπική.

Ο τουρισμός και οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες ευνοούνται από τη δημιουργία μιας διαδρομής 163 χλμ. κατά μήκος του Πάδου, καθώς και από τη διοργάνωση επισκέψεων στη Φερράρα με ποδήλατο.

Από πλευράς τοπικής οικονομίας και μικρομεσαίων επιχειρήσεων που απασχολούν προσωπικό με τεχνική κατάρτιση, η δημοτικότητα του ποδηλάτου επιτρέπει τη συνύπαρξη 31 επιχειρήσεων επισκευής.



### Μπιλμπάο και Βισκάια

Η επαρχία της Βισκάιας στη Χώρα των Βάσκων έχει αρκετές μεγάλες πόλεις, μία από τις οποίες είναι και το Μπιλμπάο. Πρόσφατα ξεκίνησε τη δημιουργία ενός ποδηλατικού δικτύου 200 χλμ. που θα συνδέσει εν καιρώ όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της επαρχίας, αλλά και τις μικρές πόλεις και τα χωριά.

Αρχικός στόχος του εν λόγω σχεδίου είναι να βελτιωθεί η ποιότητα του περιβάλλοντος (μείωση της χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου) και η ποιότητα ζωής (δημιουργία έργων υποδομής για ψυχαγωγικές δραστηριότητες). Ταυτόχρονα όμως, το έργο θα έχει και οικονομικές συνέπειες (τουρισμός).

Το δίκτυο αυτό βασίζεται σε ένα γενικό χωροταξικό σχήμα της επαρχίας, όπου σχεδιάστηκαν οι συνδέσεις που πρόκειται να γίνουν. Έτσι, σχεδιάστηκαν εννέα διαδρομές. Η χάραξη τους εκμεταλλεύεται εν μέρει σιδηροδρομικές γραμμές που βρίσκονται εκτός λειτουργίας (50 χλμ.), αλλά ακολουθεί και ασφαλτοστρωμένες οδούς και δρόμους (80 χλμ.), δασικές ή εξομοιούμενες οδούς (40 χλμ.). Θα κατασκευαστούν 20 χλμ. οδών για πεζούς και ποδηλάτες, ειδικά για να δημιουργηθούν συνδέσεις όπου δεν υπάρχουν. Οι διαδρομές θα εξυπηρετήσουν τους καθημερινούς ποδηλάτες (κυρίως γιατί συνδέουν κοντινά πολεοδομικά συγκροτήματα και παρέχουν πολλές συνδέσεις με το δίκτυο δημόσιων μεταφορών), αλλά θα αξιοποιηθούν και για ψυχαγωγικές δραστηριότητες (βόλτα με τα πόδια ή με ποδήλατο).

### Δουβλίνο

Στο Δουβλίνο το 11 % των ατόμων που πηγαίνουν στην εργασία τους δηλώνουν ότι το ποδήλατο είναι το κύριο μέσο μεταφοράς τους. Συνολικά το 5 % όλων των μετακινήσεων πραγματοποιούνται με ποδήλατο (δηλαδή περίπου το ένα πέμπτο της χρησιμοποίησης του ποδηλάτου το 1960). Ωστόσο, οι μετρήσεις δείχνουν μείωση της χρησιμοποίησης του ποδηλάτου μεταξύ των ετών 1987 και 1991. Αντίθετα, ο επιδιωκόμενος στόχος είναι να διπλασιαστεί η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου, ώστε να φθάσει το 10 % μέσα σε μια δεκαετία.

Μια έρευνα αγοράς έδειξε ότι οι κάτοικοι του Δουβλίνου σε ποσοστό 18 % δήλωσαν ότι είναι πρόθυμοι να μετακινούνται τακτικά με ποδήλατο, εφόσον υπήρχαν χωροταξικές ρυθμίσεις για ποδήλατα. Εξάλλου, το 16 % των Δουβλινέζων που μετακινείται ήδη περιστασιακά με ποδήλατο δήλωσε ότι θα το χρησιμοποιούσε συχνότερα εάν υπήρχαν χωροταξικές ρυθμίσεις για ποδήλατα. Συνολικά, το 34 % του πληθυσμού προσδοκά από τη διοίκηση να λάβει μέτρα υπέρ του ποδηλάτου.

Για να ενισχυθεί η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου, η αρμόδια για τις μεταφορές υπηρεσία του Δουβλίνου συνέταξε τη μελέτη ενός δικτύου ποδηλατικών διαδρομών. Η σύσταση για τη διάθεση ετήσιου προϋπολογισμού 3 εκατ. ευρώ τηρήθηκε σε πολιτικό επίπεδο. Ο συνολικός προϋπολογισμός για την περίοδο 1994-1999 ανέρχεται σε 18 εκατ. ευρώ και λαμβάνει στήριξη από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής.

Ο δήμος συνέστησε μια διοικητική μονάδα για την ανάπτυξη του ποδηλάτου, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιούνται τακτικές συσκέψεις μεταξύ της διοίκησης και των χρηστών. Προγραμματίστηκε η υλοποίηση ενός μέρους του δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μήκους 120 χλμ. σε περίοδο πέντε ετών. Το 1996 και το 1997 υλοποιήθηκαν 50 χλμ. χωροταξικών διευθετήσεων για το ποδήλατο.

Εξάλλου, το Δουβλίνο στοχεύει να διαθέτουν όλοι οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης χώρο για ποδήλατα ίσο με το 15 % των θέσεων για αυτοκίνητα.

Επιπλέον, το Δουβλίνο μπορεί να αξιοποιήσει τον τουρισμό με ποδήλατο: κάθε χρόνο 10 000 τουρίστες φθάνουν στο αεροδρόμιο με το ποδήλατό τους και ο αριθμός αυτός αυξάνεται συνεχώς.

### Κύπρος

Μέσω του προγράμματος LIFE (χρηματοδοτικό μέσο που διαχειρίζεται η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος), η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί τη μελέτη ποδηλατικών δικτύων σε τέσσερις κυπριακές πόλεις: τη Λευκωσία, τη Λάρνακα, τη Λεμεσό και την Πάφο.

Ο γενικός στόχος είναι να μειωθεί η πίεση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και να βελτιωθεί τόσο η ποιότητα των μετακινήσεων όσο και η ποιότητα ζωής στις πόλεις.

Το σχέδιο περιλαμβάνει ένα πρόγραμμα προώθησης του ποδηλάτου στο ευρύ κοινό, το οποίο θα



ολοκληρωθεί σε τρία χρόνια (διασκέψεις, συζητήσεις, συνεδριάσεις ομάδων πίεσης κλπ.) και δύο έρευνες σχετικά με το πώς γίνεται αντιληπτό το ποδήλατο.

Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 330 000 ευρώ, καθεμία δε πόλη παρεμβαίνει με 18 000 ευρώ περίπου.

Η έναρξη του προγράμματος σηματοδοτήθηκε από το γύρο της Λευκωσίας με ποδήλατο, στον οποίο συμμετείχαν οι δήμαρχοι των ενδιαφερόμενων πόλεων.

### Freiburg

Το Freiburg (Μέλας Δρυμός, Γερμανία) πεζοδρόμησε σταδιακά το κέντρο της πόλης: παρά την αρχική σθεναρή αντίδραση των εμπόρων, η στάση τους άλλαξε άρδην μόλις παραδόθηκαν οι πρώτοι πεζόδρομοι και εντέλει οι έμποροι ήταν αυτοί που ζήτησαν να προχωρήσει γρηγορότερα η πεζοδρόμηση. Το Στρασβούργο έπραξε το ίδιο. Στις δύο αυτές πόλεις το γεγονός ότι το κέντρο της πόλης είναι προσπελάσιμο στους ποδηλάτες αποτελεί ένα σαφές πλεονέκτημα για το ποδήλατο.

Στο Freiburg η πολιτική υπέρ του ποδηλάτου που ξεκίνησε το 1976 (δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών μήκους 135 χλμ., επενδύσεις 13 εκατ. ευρώ, όριο ταχύτητας 30 χλμ./ώρα σε μεγάλο μέρος της πόλης) επωφελήθηκε από την πεζοδρόμηση και από μια συνολική πολιτική κινητικότητας: η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου διπλασιάστηκε μεταξύ του 1976 και του 1992 και υπερβαίνει το 20 %.

### Στρασβούργο

Στο Στρασβούργο, όπου προωθείται το ποδήλατο αποκλείοντας το αυτοκίνητο από το κέντρο της πόλης και επανεγκαθιστώντας το τραμ, οι μετακινήσεις με ποδήλατο αυξήθηκαν από 8 % το 1988 σε 12 % το 1994.

Αποτέλεσμα: αύξηση κατά 33 % του συνόλου των μετακινήσεων προς τα εμπορικά καταστήματα του κέντρου (χωρίς να αλλάξει η έκταση της εμπορικής ζώνης). Μια πρόσφατη έρευνα μεταξύ οδηγών αυτοκινήτου αποκαλύπτει ότι το 63 % εκτιμά ότι «το αυτοκίνητο στην πόλη είναι ξεπερασμένο». Μάλιστα δε το 80 % θεωρεί ότι «για να βελτιωθεί η κυκλοφορία στην πόλη πρέπει να περιοριστεί η χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου».

Στο Στρασβούργο υπάρχουν 77 χλμ. ποδηλατοδρόμων και λωρίδων για ποδήλατα, 12 χλμ. μονοδρόμων με περιορισμούς, 15 χλμ. πεζοδρομίων όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία των ποδηλατών. Σε ορισμένες λωρίδες λεωφορείων επιτρέπεται η κυκλοφορία των ποδηλατών.

Υιοθετήθηκε ένα πρόγραμμα κατευθυντηρίων γραμμών για τα δίτροχα και ένας ποδηλατικός χάρτης (που περιλαμβάνει χωροταξικές ρυθμίσεις για ποδήλατα, μέτρα κατά της κλοπής, ανακοινώσεις, υπηρεσιακά ποδήλατα) για να επιτευχθεί ένας φιλόδοξος στόχος: να πραγματοποιείται το 25 % των μετακινήσεων με ποδήλατο.



### Γενεύη

Το δίκτυο 13 ποδηλατικών διαδρομών της Γενεύης, που εγκρίθηκε το 1987, θα εκτείνεται σε 100 χλμ. και θα κοστίζει περίπου 4 εκατ. ευρώ.

Μέσα σε δέκα χρόνια η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου αυξήθηκε από 2 σε 4%. Σήμερα η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου αυξάνεται με ρυθμό περίπου 0,5% το χρόνο. Η χρησιμότητα των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η πρόοδος του ποδηλάτου είναι μικρότερη στις συνοικίες όπου δεν έχουν πραγματοποιηθεί ακόμη οι διαδρομές.

Το 1995/96 ο δήμος οργάνωσε μια εκστρατεία προώθησης για την οποία δαπανήθηκαν 100 000 ευρώ. Κάθε χρόνο δημοσιεύει τη νέα έκδοση του χάρτη ποδηλατικών διαδρομών.

### Η περιφέρεια της Βαλλονίας

Στο Βέλγιο το ποδήλατο αποτελεί προνόμιο κυρίως του Βορρά της χώρας: από τα 5 εκατομμύρια περίπου ποδήλατα στο Βέλγιο τα 4 εκατομμύρια τουλάχιστον βρίσκονται στη Φλάνδρα.

Ωστόσο, η περιφέρεια της Βαλλονίας ανέλαβε πρόσφατα μια αρκετά σπάνια πρωτοβουλία: χρηματοδότησε πρότυπες μελέτες δικτύων ποδηλατικών διαδρομών σε τέσσερις μεγάλες πόλεις (Λιέγη, Σαρλερουά, Ναμύρ και Μονς) και σε πολλές αστικές κοινότητες.

Οι τοπικές αρχές διαθέτουν έτσι μια πυξίδα για το μέλλον: βάσει του εν λόγω σχεδίου, το δικό τους έργο είναι να συγκεκριμενοποιήσουν την υλοποίηση των δικτύων, ιδίως με την παρέμβαση της περιφερειακής εξουσίας που επιδοτεί τις εργασίες σε τοπικό επίπεδο και διαχειρίζεται τους περιφερειακούς δρόμους που χρησιμοποιούνται ή διασχίζονται από τα ποδηλατικά δίκτυα.

Εξάλλου, η περιφέρεια της Βαλλονίας δημιουργεί ένα δίκτυο που θα εκμεταλλευθεί κυρίως τους δρόμους μόλων σε κανάλια και ποτάμια, καθώς και εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές. Το αυτόνομο δίκτυο δρόμων βραδείας κυκλοφορίας [réseau autonome de voies lentes (RAVEL)] που χρησιμεύει ενίοτε για τις καθημερινές μετακινήσεις εξυπηρετεί κυρίως τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες και θα συνδέσει τις περισσότερες μεγάλες πόλεις.





# Η ΕΥΘΥΝΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Ο κίνδυνος ατυχήματος είναι το μοναδικό θεωρητικό μειονέκτημα του ποδηλάτου. Ποια είναι όμως η πραγματικότητα; Έχει αποδειχθεί πλέον ότι για ορισμένες ηλικιακές ομάδες το αυτοκίνητο αποτελεί πολύ σημαντικότερο κίνδυνο συνολικά απ' ό,τι το ποδήλατο. Έχει επίσης αποδειχθεί ότι οι θετικές συνέπειες του ποδηλάτου στην υγεία και στην ποιότητα ζωής υπερβαίνουν κατά πολύ τα χρόνια ζωής που χάνονται στα ατυχήματα...

Μολαταύτα, κάθε πολιτική υπέρ του ποδηλάτου πρέπει να ελαχιστοποιεί τους κινδύνους για τους ποδηλάτες. Με ποιον τρόπο; Οι ποδηλατόδρομοι είναι πάντα συνώνυμο της ασφάλειας; Η εμπειρία πολλών πόλεων και οι επιστημονικές έρευνες έχουν δείξει ότι η ασφάλεια των ποδηλατών μπορεί να επιτευχθεί και στο οδόστρωμα. Με ποιον τρόπο;



Ποδηλατόδρομοι:  
ένας τρόπος  
μεταξύ άλλων  
για την εγγύηση  
της ασφάλειας

## Υπεράσπιση του ποδηλάτου: μια λογική επιλογή

Ασφαλώς συμβαίνουν πολλά ατυχήματα με ποδηλάτες. Πολλά λάθη όμως γίνονται στις συγκρίσεις των στατιστικών, καθώς και στα μέτρα που υποτίθεται ότι βελτιώνουν την ασφάλεια των ποδηλατών.

## Ο κίνδυνος: μια σχετική έννοια

Το πρόβλημα της ασφάλειας των ποδηλατών όπως και των πεζών είναι πραγματικό. Καθώς κυκλοφορούν ανάμεσα σε οχήματα που συχνά κινούνται πολύ πιο γρήγορα, οι ποδηλάτες βρίσκονται στο έλεος των αυτοκινητιστών.

Ωστόσο, οι στατιστικές ανατρέπουν τις στερεότυπες απόψεις. Για παράδειγμα, εάν υπολογιστεί ο κίνδυνος βάσει των ηλικιακών ομάδων και επιφέροντας τις απαραίτητες στατιστικές διορθώσεις, διαπιστώνεται ότι ο συνολικός κίνδυνος ατυχήματος που διατρέχει ένα άτομο 18 έως 50 ετών είναι μικρότερος για το ποδήλατο (βλέπε πίνακα 4.1).

Μια διαπίστωση είναι αδιαμφισβήτητη: οι νεαροί ποδηλάτες (ιδίως τα αγόρια) είναι πιο εκτεθειμένοι σε κίνδυνο, διότι δεν γνωρίζουν καλά τους κανόνες οδήγησης, γεγονός που είναι απαραίτητο για να αμβλυνθεί η ζωηρότητα των εφήβων.

Πρέπει να επισημανθεί ότι οι μοτοποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο από τους ποδηλάτες, διότι κινούνται με σαφώς μεγαλύτερη ταχύτητα χωρίς μεγαλύτερη προστασία από τους ποδηλάτες (το κράνος προστατεύει μόνο το

**Πίνακας 4.1****Κίνδυνος ατυχήματος ανά εκατ. χιλιόμετρα**

Στο παράδειγμα αυτό ολλανδικών στατιστικών ορθά διορθώθηκαν τα δεδομένα βάσει δύο συντελεστών:

- ενός συντελεστή με τον οποίο επιτυγχάνεται η εξάλειψη των χιλιομέτρων σε αυτοκινητοδρόμους (το ένα τρίτο των αποστάσεων που διανύονται με αυτοκίνητο), διότι ο κίνδυνος σε αυτούς είναι δέκα φορές μικρότερος από ό,τι στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο και δεν υπάρχει κάτι ανάλογο για τους ποδηλάτες,
- ενός συντελεστή με τον οποίο επιτυγχάνεται η συνεκτίμηση των κινδύνων που προκαλούν οι οδηγοί αυτοκινήτου στους πεζούς και τους ποδηλάτες (ο κίνδυνος που προκαλεί ένας ποδηλάτης για τους άλλους είναι σχεδόν ανύπαρκτος).

Πρέπει να σημειωθεί ότι ο συνολικός μέσος κίνδυνος δίνει εσφαλμένες εντυπώσεις εις βάρος των ποδηλατών, γιατί έχει διαμορφωθεί λαμβάνοντας υπόψη δύο ηλικιακές ομάδες που δεν υπάρχουν μεταξύ των οδηγών και οι οποίες εξάλλου περιλαμβάνουν ποδηλάτες που δεν έχουν τη σύνεση και την εμπειρία των μεγαλύτερων τους.

| Ηλικιακές ομάδες | Οδηγοί | Ποδηλάτες |
|------------------|--------|-----------|
| 12 - 14          | -      | 16,8      |
| 15 - 17          | -      | 18,2      |
| 18 - 24          | 33,5   | 7,7       |
| 25 - 29          | 17,0   | 8,2       |
| 30 - 39          | 9,7    | 7,0       |
| 40 - 49          | 9,7    | 9,2       |
| 50 - 59          | 5,9    | 17,2      |
| 60 - 64          | 10,4   | 32,1      |
| > 64             | 39,9   | 79,1      |
| Σύνολο           | 20,8   | 21,0      |



κεφάλι, αλλά όχι απόλυτα σε μεγάλες ταχύτητες, και όλο το υπόλοιπο σώμα είναι εκτεθειμένο σε τραυματισμούς είτε μοιραίους είτε ικανούς να προκαλέσουν αναπηρίες, των οποίων η σοβαρότητα αυξάνεται όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα). Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι ποδηλάτες, οι μοτοποδηλάτες και οι μοτοσικλετιστές δεν βρίσκονται σε παρόμοια κατάσταση και δεν πρέπει ποτέ να συμπεριλαμβάνονται αδιακρίτως σε μια κοινή στατιστική κατηγορία των λεγόμενων «δικυκλιστών».

Μεταξύ όλων των χρηστών των δρόμων, οι οδηγοί αυτοκινήτου είναι ασφαλώς οι καλύτερα προστατευμένοι. Είναι δε ασφαλώς οι πιο επικίνδυνοι για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Ο κίνδυνος που δημιουργούν οι οδηγοί για τους άλλους αυξάνει γεωμετρικά με την ταχύτητα.

### Συνεκτίμηση του οφέλους για την υγεία

Σε μια έκθεση που εξετάζει όλες τις μορφές φυσικής άσκησης με τις οποίες μπορεί να ασχοληθεί τακτικά οποιοσδήποτε στην καθημερινή του ζωή (βάδισμα, τρέξιμο, κολύμβηση και ποδηλασία), η Ένωση Βρετανών Γιατρών (BMA) καταλογίζει στις αρχές ότι δεν προωθούν τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου. Η BMA καταγγέλλει ότι λόγω της αδράνειάς της η κυβέρνηση θέτει σε κίνδυνο τη δημόσια υγεία της χώρας.

Η έκθεση απορρίπτει το φθαρμένο πλέον άλλοθι που χρησιμοποιούν συχνά οι αιρετοί άρχοντες («η χρησιμοποίηση του ποδηλάτου θα έπρεπε να ευνοηθεί, εάν δεν ήταν τόσο επικίνδυνη»), διότι τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου για τη δημόσια υγεία (υγιεινή ζωή χάρη στην τακτική άσκηση) υπερβαίνουν κατά πολύ τα μειονεκτήματά του (κίνδυνος ατυχημάτων).

**«Η ΕΝΩΣΗ ΒΡΕΤΑΝΩΝ ΓΙΑΤΡΩΝ  
ΚΑΤΑΛΟΓΙΖΕΙ  
ΣΤΙΣ ΑΡΧΕΣ ΟΤΙ ΔΕΝ ΠΡΟΩΘΟΥΝ  
ΤΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ  
ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.»**

Στην πραγματικότητα για πολλούς ανθρώπους το ποδήλατο αποτελεί το μόνο μέσο με το οποίο μπορούν να ασκούνται τακτικά με ήπιο τρόπο, χωρίς να χρειάζεται για το λόγο αυτόν να ανατρέψουν τις συνήθειές τους. Ένα άτομο που δεν ασκείται τακτικά διατρέχει εξίσου μεγάλο κίνδυνο να πάθει στεφανιαία νόσο με έναν καπνιστή που καταναλώνει 20 τσιγάρα την ημέρα. Η ποδηλασία είναι εξίσου ωφέλιμη με την κολύμβηση, αλλά μπορεί πολύ ευκολότερα να γίνει καθημερινή συνήθεια: δεν χρειάζεται να της αφιερώνεται ιδιαίτερος χρόνος, ενώ οι απαραίτητες δημόσιες εγκαταστάσεις (οι δρόμοι) υπάρχουν ήδη παντού και το μόνο που απαιτείται είναι μερικές προσαρμογές. Δύο διαδρομές των 15 λεπτών με ποδήλατο κάθε μέρα αρκούν για να διατηρείται υγιής η καρδιά. Όσο για τη ρύπανση, σήμερα είναι γνωστό ότι οι οδηγοί αυτοκινήτου υφίστανται περισσότερο τις συνέπειές της απ' ό,τι οι ποδηλάτες!

Η έκθεση της BMA συστήνει να δημιουργηθούν περισσότερα ποδηλατικά δρομολόγια και περισσότεροι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα, να γίνει ηπιότερη η κυκλοφορία, να μειωθεί το όριο ταχύτητας και να προωθηθεί η εκπαίδευση του κοινού με στόχο οι οδηγοί αυτοκινήτων να αντιμετωπίζουν με μεγαλύτερο σεβασμό τους ποδηλάτες.

Μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην Ουάσιγκτον επί 600 ανδρών και γυναικών ηλικίας 18 έως 56 ετών που μετακινούνται από και προς την εργασία τους με ποδήλατο τουλάχιστον τέσσερις φορές την εβδομάδα διανύοντας αποστάσεις 16 χλμ. (μετάβαση και επιστροφή) ή μεγαλύτερες έδειξε ότι οι ποδηλάτες έχουν καλύτερη φυσική και ψυχική υγεία από τους μη ποδηλάτες. Διαπιστώθηκε ότι το ποσοστό ποδηλατών με καρδιακά προβλήματα ανέρχεται

## «ΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ ΕΧΟΥΝ ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΦΥΣΙΚΗ ΚΑΙ ΨΥΧΙΚΗ ΥΓΕΙΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΜΗ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ.»

μόλις σε 42,7 έναντι 84,7 % για τους μη ποδηλάτες (οι ασθένειες του καρδιαγγειακού συστήματος αποτελούν μία από τις βασικές αιτίες θνησιμότητας στις χώρες μας). Εξίσου θεαματικά χαμηλότερα ποσοστά παρατηρήθηκαν επίσης μεταξύ των ποδηλατών σε ό,τι αφορά την υπέρταση, τη χρόνια βρογχίτιδα, το άσθμα, τα ορθοπεδικά προβλήματα, τις ασθένειες των σημηματογόνων αδένων και τους κισσούς των κάτω άκρων.

Από την έρευνα προέκυψε επίσης ότι οι ποδηλάτες έχουν τετραπλάσιες πιθανότητες να θεωρούν τους εαυτούς τους «ευτυχισμένους» ή «πολύ ευτυχισμένους» από ό,τι ο γενικός πληθυσμός.

Μια αγγλική μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι έχει αυξηθεί ο αριθμός των παιδιών με ανεπαρκές επίπεδο τακτικής φυσικής άσκησης λόγω της μεταφοράς τους στο σχολείο με το αυτοκίνητο. Οι συντάκτες της υπογραμμίζουν τον κίνδυνο να προετοιμάζουμε γενιές παχύσαρκων με εύθραυστα οστά, διότι δεν καλλιεργείται η συνήθεια της τακτικής φυσικής άσκησης στους νέους (The School Run — Blessing or Blight, Child Health Monitoring Unit, Child Health Institute).

### Συνδυασμός των μέτρων ασφαλείας

Απαραίτητη προϋπόθεση για την προώθηση του ποδηλάτου ως μέσου καθημερινής μεταφοράς στην πόλη σας είναι η δημιουργία ασφαλών συνθηκών κυκλοφορίας για τους ποδηλάτες. Πολλοί δυνητικοί ποδηλάτες σκέπτονται ήδη το ποδήλατο σήμερα. Περιμένουν απλώς το σύνθημα των δημόσιων αρχών για να αρχίσουν να κυκλοφορούν με ποδήλατο: «Το ποδήλατο είναι ασφαλές μέσο μεταφοράς — Ο δήμος σας φροντίζει γι' αυτό».

### Η σχέση ασφάλειας/ταχύτητας

Τις περισσότερες φορές οι ποδηλάτες πρέπει να μοιράζονται το οδόστρωμα με τους οδηγούς αυτοκινήτων. Συνεπώς, κατά τη διαχείριση των δρόμων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τόσο οι ποδηλάτες όσο και οι οδηγοί αυτοκινήτων.

Οι δρόμοι είναι πολυλειτουργικοί χώροι στους οποίους όλοι οι χρήστες πρέπει να έχουν ίσο μερίδιο. Η ιδέα της ηπιότερης κυκλοφορίας έχει ως αφετηρία την ανάγκη προσαρμογής της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στις υπόλοιπες χρήσεις των δρόμων: ζώνη διέλευσης πεζών, εμπορική ζώνη (εμπορικά καταστήματα, καφετερίες), κοινωνικοί χώροι (χώροι παιχνιδιού για τα παιδιά, συζητήσεις στο πεζοδρόμιο) και κυρίως χώροι κατοικιών.

Η ταχύτητα των 30 χλμ./ώρα είναι συμβατή με τις πολλαπλές λειτουργίες που συνυπάρχουν σε μια πόλη. Με την ταχύτητα αυτή οι διαδρομές με το αυτοκίνητο διαρκούν κατά τι περισσότερο από ό,τι όταν η ταχύτητα φθάνει περιστασιακά μια ακραία τιμή. Το επίπεδο του θορύβου μειώνεται αισθητά. Οι οδηγοί έχουν καλύτερη αντίληψη του περιβάλλοντος, μπορούν να αντιδράσουν καλύτερα στα απρόοπτα, τα τροχαία ατυχήματα είναι λιγότερο σοβαρά, η κυκλοφορία είναι πιο ήρεμη.

Η μείωση της ταχύτητας έχει ιδιαίτερα αισθητές συνέπειες στην αντίληψη του αστικού περιβάλλοντος από τους πεζούς και τους ποδηλάτες (η αργή κυκλοφορία δημιουργεί λιγότερο άγχος απ' ό,τι η γρήγορη κυκλοφορία).

Η μείωση της ταχύτητας έχει επίσης σημαντική επίδραση στην ασφάλεια. Πράγματι, το 65 % των ατυχημάτων συμβαίνει σε κατοικημένες περιοχές. Υπάρχει επίσης σχέση μεταξύ, αφενός, της ταχύ-

## «ΥΠΑΡΧΕΙ ΚΙΝΔΥΝΟΣ ΝΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΖΟΥΜΕ ΓΕΝΙΕΣ ΠΑΧΥΣΑΡΚΩΝ ΜΕ ΕΥΘΡΑΥΣΤΑ ΟΣΤΑ, ΔΙΟΤΙ ΔΕΝ ΚΑΛΛΙΕΡΓΕΙΤΑΙ Η ΣΥΝΗΘΕΙΑ ΤΗΣ ΦΥΣΙΚΗΣ ΑΣΚΗΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΝΕΟΥΣ.»

Πίνακας 4.2

Ανώτατος μέσος όρος της συγκέντρωσης ρύπων που εισπνέουν σε μία ώρα οι ποδηλάτες και οι οδηγοί αυτοκινήτου στην ίδια διαδρομή κατά τον ίδιο χρόνο

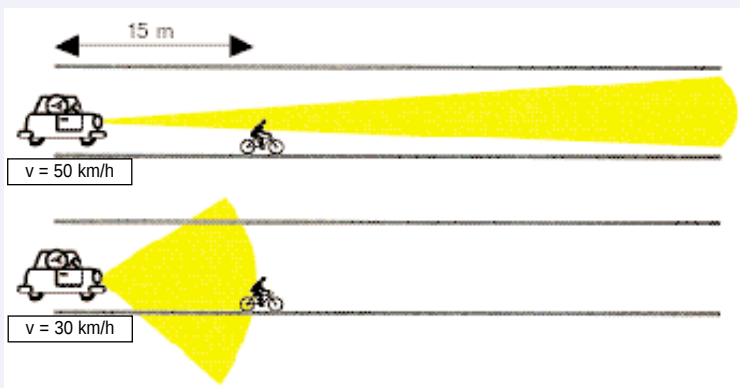
Η μελέτη αυτή, όπως και πολλές άλλες, αποκαλύπτει ότι οι οδηγοί αυτοκινήτου εκτίθενται σε πολύ υψηλότερα επίπεδα ρύπανσης. Ακόμη και εάν ληφθεί υπόψη η προσπάθεια (έναν ποδηλάτη εισπνέει κατά μέσον όρο 2,3 φορές μεγαλύτερο όγκο αέρα από έναν οδηγό), ο ποδηλάτης βγαίνει κερδισμένος από τη σύγκριση, πολλώ μάλλον εάν συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι η φυσική άσκηση ενισχύει την αντίσταση του στις συνέπειες της ρύπανσης.

|                                         | Ποδηλάτες<br>( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) | Οδηγοί<br>( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) |
|-----------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------|
| Μονοξειδίο του άνθρακα (CO)             | 2 670                                     | 6 730                                  |
| Διοξειδίο του αζώτου (NO <sub>2</sub> ) | 156                                       | 277                                    |
| Βενζόλιο                                | 23                                        | 138                                    |
| Τολουόλιο                               | 72                                        | 373                                    |
| Ξυλόλιο                                 | 46                                        | 193                                    |

Πηγή: «The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants», Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occup. Environ. Health 67: 187-193).

**Γραφική παράσταση 4.3****Οπτικό πεδίο με ταχύτητα 30 και 50 χλμ./ώρα**

Με ταχύτητα 50 χλμ./ώρα ο οδηγός είναι υποχρεωμένος να συγκεντρώσει την προσοχή του σε ό,τι συμβαίνει μπροστά του. Το οπτικό του πεδίο δεν είναι ευρύ: ένας ποδηλάτης που βρίσκεται στο οδόστρωμα σε απόσταση 15 μέτρων είναι «αόρατος». Αντιθέτως, με ταχύτητα 30 χλμ./ώρα το οπτικό πεδίο είναι ευρύτερο: ο οδηγός θα δει τον ποδηλάτη και θα μπορέσει να αντιδράσει εγκαίρως.

**Πίνακας 4.4**

**Ταχύτητα και κίνδυνοι για έναν πεζό ή ποδηλάτη που εμφανίζεται σε απόσταση 15 μέτρων μπροστά από ένα αυτοκίνητο**

Η μείωση της ταχύτητας είναι εγγύηση για την ασφάλεια. Για έναν πεζό ή ποδηλάτη η διαφορά μεταξύ των 30 και των 50 χλμ./ώρα μπορεί να είναι καθοριστική για τη ζωή του (ή να του κοστίσει μια μόνιμη αναπηρία). Για έναν οδηγό σε μια μέση διαδρομή 15 λεπτών στην πόλη η μείωση του ορίου ταχύτητας σε 30 χλμ./ώρα στους δευτερεύοντες δρόμους προσθέτει ένα λεπτό στη διάρκεια της διαδρομής.

| Αρχική ταχύτητα | Απόσταση φρεναρίσματος | Ταχύτητα σύγκρουσης | Κίνδυνος θανάτου | Σύγκρουση/πτώση από... |
|-----------------|------------------------|---------------------|------------------|------------------------|
| 30 χλμ./ώρα     | 13,5 μέτρα             | –                   | –                | –                      |
| 40 χλμ./ώρα     | 20 μέτρα               | 31 χλμ./ώρα         | 10 %             | 3,6 μέτρα              |
| 50 χλμ./ώρα     | 28 μέτρα               | 50 χλμ./ώρα         | 80 %             | 10 μέτρα               |



Κατά μέσον όρο μια διαδρομή που διαρκεί 15 λεπτά με το αυτοκίνητο στην πόλη όταν το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας είναι 50 χλμ./ώρα επιμηκύνεται μόλις κατά ένα λεπτό κατά μέσον όρο όταν στους περισσότερους δρόμους ισχύει όριο ταχύτητας 30 χλμ./ώρα.

της και, αφετέρου, του κινδύνου ατυχήματος και της σοβαρότητας του ατυχήματος: ακόμη και όταν η διαφορά της ταχύτητας είναι φαινομενικά ασημαντη, όπως η διαφορά μεταξύ των 30 χλμ./ώρα και των 40 χλμ./ώρα, η απόσταση που απαιτείται για να σταματήσει το αυτοκίνητο μετά το φρενάρισμα αυξάνεται από 13,5 σε 20 μέτρα.

Στις αστικές διαδρομές τα αυτοκίνητα συχνά επιβραδύνουν ταχύτητα, ενώ οι ευκαιρίες ανάπτυξης μεγάλης ταχύτητας είναι περιορισμένες (φανάρια, προτεραιότητα από τα δεξιά, ελιγμοί στάθμευσης άλλων οδηγών, διαβάσεις πεζών, στάσεις σε διπλή σειρά, λεωφορεία που αναχωρούν από στάσεις κλπ.). Η κυκλοφορία με όριο ταχύτητας 30 χλμ./ώρα είναι κατά τι βραδύτερη από την κυκλοφορία με όριο ταχύτητας 50 χλμ./ώρα (χρειάζονται 4 λεπτά για να διανυθούν 20 χλμ. με ταχύτητα 30 χλμ./ώρα χωρίς εμπόδιο, έναντι 3 λεπτών με ταχύτητα 40 χλμ./ώρα και 2½ λεπτών με ταχύτητα 50 χλμ./ώρα).

### Η εκπαίδευση στο θέμα της ασφάλειας: ποδηλάτες και οδηγοί

Ένας ποδηλάτης είναι σχετικά αργός, γίνεται σχετικά δύσκολα αντιληπτός και είναι σχετικά ευάλωτος σε σύγκριση με τους χρήστες «μεγάλου εκτοπίσματος» (αυτοκίνητα, λεωφορεία, φορτηγά, τραμ). Η ασφάλειά του εξαρτάται ασφαλώς από τα φυσικά χαρακτηριστικά της διαδρομής που ακολουθεί (καλή ασφαλτόστρωση, καλή σήμανση, σαφής επισημάνση της διαδρομής, ενδεχομένως διαχωρισμός της κυκλοφορίας αυτοκινήτων/ποδηλάτων). Εξαρτάται όμως σε μεγάλο βαθμό και από τις φυσικές του ικανότητες, από την τεχνο-

γνωσία του και από την πείρα του («προβλεπτική» συμπεριφορά). Εξαρτάται επίσης από τη συμπεριφορά των οδηγών αυτοκινήτου.

Η τεχνογνωσία αφορά τόσο τον έλεγχο του ποδηλάτου («τεχνική») όσο και τη γνώση ορισμένων «θεωρητικών» δεδομένων, κυρίως τη γνώση των πιθανών συγκρούσεων μεταξύ ποδηλάτου και αυτοκινήτου και την επίγνωση των κινδύνων που μπορούν να παρουσιαστούν στο δρόμο.

Από την άλλη πλευρά οι οδηγοί αυτοκινήτων ή βαρέων οχημάτων θα έπρεπε κατά την εκμάθηση της οδήγησης να μαθαίνουν να λαμβάνουν υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τη συμπεριφορά των ποδηλάτων.

### Η λειτουργία των χωροταξικών ρυθμίσεων

Ανάλογα με τις φυσικές του ικανότητες, την ισορροπία του, την ευκινησία του, την ταχύτητα των αντανakλαστικών του και την οξύτητα της αντίληψής του ο ενήλικος ποδηλάτης επιλέγει ενστικτωδώς τις διαδρομές που ακολουθεί (κύριοι ή δευτερεύοντες δρόμοι, οδόστρωμα ή ποδηλατόδρομοι, άμεση αλλαγή κατεύθυνσης ή διάβαση με τα πόδια). Πρέπει λοιπόν να επιτρέπεται η κυκλοφορία των ποδηλατών παντού, στους δευτερεύοντες δρόμους, αλλά και στους κύριους οδικούς άξονες.

Τα παιδιά αποτελούν ξεχωριστή κατηγορία. Είναι λιγότερο ικανά από τους ενήλικους να επιλέξουν τη διαδρομή τους σε συνάρτηση με τις ικανότητές τους και έχουν ανάγκη καθοδήγησης και χωροταξικών ρυθμίσεων σε όλη τη διαδρομή που ακολουθούν. Συνεπώς, διαδρομές που οδηγούν σε σχολεία



**«ΟΙ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ  
ΠΟΥ ΟΔΗΓΟΥΝ ΣΕ ΣΧΟΛΕΙΑ  
ΠΡΕΠΕΙ  
ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΟΝΤΑΙ  
ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗ ΠΡΟΣΟΧΗ.»**

πρέπει να αντιμετωπίζονται με ιδιαίτερη προσοχή (εξάλλου οι γονείς και οι μαθητές μπορούν να δώσουν πολύ καλές συμβουλές σχετικά με τις δυνατότες βελτιώσεις).

Στην πόλη Courtrai (Βέλγιο) ο δήμος έχει λάβει ιδιαίτερη μέριμνα για τις διαδρομές αυτές και δεν διστάζει να λαμβάνει ιδιαίτερα μέτρα κατά τις ώρες αιχμής των σχολικών διαδρομών (απαγορεύεται η κυκλοφορία σε μία κατεύθυνση σε ορισμένους δρόμους, υπάρχουν τροχονόμοι στις διασταυρώσεις όπου μπορούν να δημιουργηθούν προβλήματα λόγω της έλλειψης ιδιαίτερων χωροταξικών ρυθμίσεων). Αποτέλεσμα: το 60 % των μετακινήσεων των μαθητών γίνεται με ποδήλατο.

**Ο ρόλος της τροχαίας: η εφαρμογή των κανόνων**

Κατά το σχεδιασμό των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα είναι προτιμότερο να προβλέπεται, στο μέτρο του δυνατού, μια τέτοια διαμόρφωση του χώρου ώστε να μην μπορούν οι οδηγοί να φράξουν τη δίοδο από αμέλεια (μερικές φορές μπορεί να αρκεί η τοποθέτηση μικρών πασσάλων σε στρατηγικά σημεία).

Όμως σε όλες τις άλλες περιπτώσεις που δεν υπάρχει καμία προστασία κατά των παραβάσεων, η τροχαία πρέπει να παρεμβαίνει συστηματικά, ώστε να επιτευχθεί ο σεβασμός των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατο. Διαφορετικά, αποτελούν ζημιογόνο επένδυση. Στην περίπτωση των ποδηλατοδρόμων που αχρηστεύονται (παράνομη στάθμευση, καταστροφή της ασφαλτόστρωσης) η ζημία μπορεί να είναι μεγάλη, τόσο από οικονομική άποψη όσο και από άποψη αξιοπιστίας.



*Οι σχολές ποδηλασίας απευθύνονται τόσο στους ενήλικους όσο και στα παιδιά. Αποτελούν απαραίτητο μέσο για την αύξηση της ασφάλειας των ποδηλατών.*



*Η τροχαία πρέπει να παρεμβαίνει συστηματικά, ώστε να επιτευχθεί ο σεβασμός των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατο. Διαφορετικά, αποτελούν ζημιογόνο επένδυση.*





5



# ΑΝΑΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΜΕΣΩΝ ΜΕ ΤΟΛΜΗ

Συχνά οι ποδηλάτες βρίσκουν αβίαστα τη θέση τους στο κέντρο των πόλεων μετά από έργα ανάπλασης με άξονα την κυκλοφορία των πεζών. Όταν το αυτοκίνητο δεν κατακυριεύει το χώρο, το ποδήλατο βρίσκεται το δρόμο του. Όταν όμως πρέπει να ληφθεί μια γενναία απόφαση σχετικά με τη διάθεση χώρου για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και τη διάθεση χώρου για την κυκλοφορία των ποδηλάτων, οι επιλογές είναι πολλές φορές δυσχερέστερες. Πώς μπορεί να συμφιλιωθεί η ζήτηση χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα με τις «απαιτήσεις» της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων; Ποιοι περιορισμοί μπορούν να επιβληθούν σε ένα μέσο μεταφοράς ώστε να επιτραπεί η ανάπτυξη ενός άλλου μέσου;

## Η πλειονότητα του πληθυσμού είναι υπέρ των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα

Ορισμένες πόλεις διαθέτουν λιγοστό χώρο, ακόμη και στους μεγάλους οδικούς άξονες. Η λήψη μιας πολιτικής απόφασης για τη μείωση του χώρου που διατίθεται στο αυτοκίνητο (τόσο για την κυκλοφορία όσο και για τη στάθμευση) απαιτεί επιδέξιους χειρισμούς, διευκρινίσεις προς τους πολίτες και σταδιακή εφαρμογή.

Υπενθυμίζουμε ότι η προαναφερόμενη έρευνα του Ευρωβαρομέτρου δείχνει ότι η συντριπτική πλειονότητα του πληθυσμού όλων των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι υπέρ του ποδηλάτου.

Έρευνες που έχουν διεξαχθεί σε τοπική κλίμακα οδηγούν σε παρόμοια συμπεράσματα. Στη Γαλλία σε

συνάρτηση με την έκδοση και εφαρμογή του νέου νόμου για τον αέρα διαπιστώνονται τα εξής:

- περισσότεροι από έξι στους δέκα Γάλλους εκτιμούν ότι η κυκλοφορία των αυτοκινήτων στην πόλη είναι δύσκολα υποφερτή,
- περισσότεροι από επτά στους δέκα Γάλλους είναι υπέρ της απαγόρευσης της κυκλοφορίας στο κέντρο της πόλης, τουλάχιστον ορισμένες μέρες,
- περισσότεροι από εννέα στους δέκα Γάλλους θεωρούν επιθυμητή τη δημιουργία διευθετήσεων για ποδήλατα.

Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι, ακόμη και μεταξύ των οδηγών αυτοκινήτου, λίγοι είναι αυτοί που θεωρούν ότι το αυτοκίνητο πρέπει πάση θυσία να παραμείνει το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς. Πολλές φορές οι ίδιοι οι οδηγοί είναι ευαισθητοποιημένοι στα επιχειρήματα σχετικά με την ασφάλεια και την ποιότητα ζωής.

## Επενδύσεις στη σωστή ενημέρωση του κοινού

Η επιτυχία και η αποδοχή μιας καινοτόμου πολιτικής μετακινήσεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την επικοινωνιακή στρατηγική.

Οι οδηγοί στους οποίους εξηγούνται με σαφήνεια τα επιχειρήματα υπέρ της ανακατανομής του χώρου ή τα επιχειρήματα υπέρ ορισμένων περιορισμών ασπάζονται το αίτημα της ηπιότερης κυκλοφορίας ή



Χώρος για το ποδήλατο στη ζωή της πόλης



της μείωσης του ορίου ταχύτητας και δεν επηρεάζονται από τις αδιάλλακτες ομάδες πίεσης.

Για παράδειγμα, προτού θεσπίσει μέτρα για τη μείωση του ορίου ταχύτητας, ο δήμος του Γκρατς (Αυστρία) οργάνωσε μια ενημερωτική εκστρατεία που διήρκεσε αρκετούς μήνες. Οι οδηγοί ενημερώθηκαν κυρίως για τους κινδύνους στους οποίους εκθέτουν τους συνανθρώπους τους κινούμενοι με ταχύτητα 50 χλμ./ώρα στις οδούς τοπικής κυκλοφορίας ή για τον λιγοστό χρόνο που θα έχαναν εάν το όριο των 50 χλμ./ώρα διατηρούνταν μόνο στους μεγάλους οδικούς άξονες.

Το όριο των 30 χλμ./ώρα εφαρμόστηκε άπαξ κατά την έναρξη του σχολικού έτους (για να υπογραμμιστεί το θέμα της ασφάλειας). Τα μόνα μέτρα που ελήφθησαν ήταν η ανάρτηση ενημερωτικών πινακίδων και η υπόμνηση του ορίου ταχύτητας με σήμανση του οδοστρώματος στις οδούς τοπικής κυκλοφορίας. Οι έλεγχοι είναι απαραίτητοι για να υπενθυμίζεται ο στόχος των 30 χλμ./ώρα και για να δίνονται κλήσεις σε μια μικρή μειονότητα οδηγών, αλλά η μεγάλη πλειονότητα του πληθυσμού και των οδηγών εγκρίνει και αποδέχεται την ηπιότερη κυκλοφορία.

### Υιοθέτηση μιας προοδευτικής προσέγγισης και εναλλακτικών λύσεων

Η δημιουργία έργων υποδομής που ευνοούν την επιστροφή στο ποδήλατο δεν θέτει απαραίτητα άλυτα διλήμματα σε ό,τι αφορά την κατανομή του χώρου.

Ανεξάρτητα από τη δημιουργία διαδρομών σημειωμένης κατεύθυνσης που χρησιμοποιούν δρόμους όπου η διερχόμενη κυκλοφορία είναι χαμηλή ή έχει περιοριστεί, ορισμένες διευθετήσεις σε επιλεγμένα σημεία μπορούν να συμβάλουν τα μέγιστα στη βελτίωση της ασφάλειας των ποδηλατών:

- ποιότητα του οδοστρώματος (μείωση του κινδύνου πτώσης ή απότομης παρέκκλισης από την πορεία, ο ποδηλάτης συγκεντρώνει την προσοχή του στην κυκλοφορία),
- σαφήνεια της προτεραιότητας στις διασταυρώσεις (λιγότερες συγκρούσεις),
- τροποποίηση της ρύθμισης των φωτεινών σηματοδότην (λιγότερες συγκρούσεις),
- περισσότεροι μικροί κυκλικοί κόμβοι (λιγότερες συγκρούσεις, λιγότερη απώλεια χρόνου για τους ποδηλάτες),
- λωρίδες για ποδήλατα.

Η συνεκτίμηση της εμπειρίας των καθημερινών ποδηλατών, η φαντασία και η οξυδερκεία των συντακτών των σχεδίων είναι οι καλύτερες εγγυήσεις έξυπνων λύσεων, που πολλές φορές πρέπει να προσαρμόζονται ειδικά στις εκάστοτε συνθήκες.

**«ΑΚΟΜΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ, ΛΙΓΟΙ ΕΙΝΑΙ ΑΥΤΟΙ ΠΟΥ ΘΕΩΡΟΥΝ ΟΤΙ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΠΡΕΠΕΙ ΠΑΣΗ ΘΥΣΙΑ ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΕΙ ΤΟ ΚΥΡΙΑΡΧΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.»**

Ωστόσο, μόνο μια μελέτη του δικτύου διαδρομών επιτρέπει να γίνει σαφώς αντιληπτή η κατάσταση, να εντοπισθούν τα μελανά σημεία και να ληφθούν στοχοθετημένα και αποτελεσματικά μέτρα.

Κατά τον καθορισμό των ποδηλατικών διαδρομών είναι επιβεβλημένο να επιδιωχθούν τα εξής: οι διαδρομές πρέπει να είναι ταυτόχρονα καλά σχεδιασμένες, ευθείες, ευχάριστες και οι διευθετήσεις στα δρομολόγια αυτά πρέπει να είναι ταυτόχρονα ασφαλείς και άνετες.

Σε συνάρτηση με το μέγεθος και τη δομή της πόλης σας, είναι απόλυτα εφικτό να μην προκληθούν μεγάλα προβλήματα ανακατανομής του χώρου λόγω των ποδηλατικών διαδρομών: πράγματι, τα ποδηλατικά δρομολόγια που προτιμούν οι νεοφώτιστοι είναι αυτά που είναι απομακρυσμένα από τη μεγάλη ροή της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων (κριτήριο τέρψης) και συνεπώς μπορούν να ακολουθήσουν δρόμους κυρίως τοπικής κυκλοφορίας, αρκεί το δρομολόγιο να παραμένει ευθύ, χωρίς άχρηστες ή υπερβολικές παρακάμψεις.

Εφόσον τα δρομολόγια ακολουθούν δρόμους τοπικής κυκλοφορίας, μπορούν να ληφθούν καταρχάς μέτρα μείωσης της ταχύτητας και κατά το μέτρο του δυνατού μέτρα επιβράδυνσης της κυκλοφορίας. Στην περίπτωση αυτή, δεν απαιτούνται ιδιαίτεροι περιορισμοί της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και η ενδεχόμενη αντίδραση των ομάδων πίεσης υπέρ του αυτοκινήτου μπορεί εύκολα να εξουδετερωθεί από μια καλή ενημερωτική εκστρατεία και από μια συμμετοχική διαδικασία.

Η δημιουργία συγκεκριμένων διευθετήσεων που θα απαιτούσαν ενδεχομένως μείωση του διαθέσιμου



οδοστρώματος (δηλαδή περιστασιακή απαγόρευση της στάθμευσης) είναι απαραίτητη μόνο όταν το ποδηλατικό δίκτυο συναντά άξονες κυκλοφορίας ή εμπόδια (γέφυρες, σήραγγες).

Συχνά, αρκούν λογικά μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας με στόχο την τήρηση του ορίου ταχύτητας (εν γένει 50 χλμ./ώρα) για να μειωθεί το πλάτος των λωρίδων κυκλοφορίας και να δημιουργηθεί κατ' αυτόν τον τρόπο ο απαραίτητος χώρος για τους ποδηλάτες.

### Η συνεκτίμηση των οδηγών αυτοκινήτου

Κατά το σχεδιασμό των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα πρέπει να συνεκτιμάται το γεγονός ότι οι οδηγοί δεν έχουν συνηθίσει να μοιράζονται το δρόμο με οχήματα πολύ μικρότερα, των οποίων την πορεία δυσκολεύονται να προβλέψουν. Οι χωροταξικές ρυθμίσεις μπορούν να συμβάλουν τα μέγιστα στην εξάλειψη του στοιχείου του αιφνιδιασμού κατά τη συνάντηση αυτοκινήτων και ποδηλάτων.

Ένα από τα μειονεκτήματα των ποδηλατοδρόμων είναι ακριβώς το γεγονός ότι τόσο οι ποδηλάτες όσο και οι οδηγοί λησμονούν αλλήλους μέχρι τη διασταύρωση, όπου η ενσωμάτωση των ποδηλάτων στην κυκλοφορία είναι αναπόφευκτη. Για να είναι οι ποδηλάτες πιο ορατοί στους οδηγούς και να αποφεύγεται ο αιφνιδιασμός, πρέπει οι διασταυρώσεις να είναι ελεύθερες επί 20 μέτρα τουλάχιστον ή να προβλεφθεί χώρος για τους ποδηλάτες στο οδόστρωμα.

Το επιχείρημα αυτό της συνεκτίμησης των αναγκών τόσο των οδηγών όσο και των ποδηλάτων πρέπει να υπογραμμιστεί από την επικοινωνιακή στρατηγική.

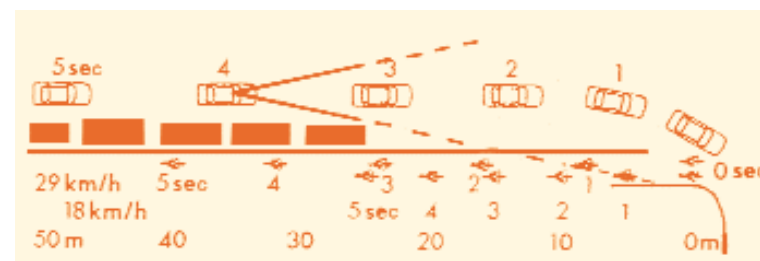
### Η σχέση ασφάλειας/χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα

Οι ποδηλατόδρομοι (δηλαδή χώροι προορισμένοι αποκλειστικά για τους ποδηλάτες, διαχωρισμένοι από το οδόστρωμα, κατά κανόνα κατασκευασμένοι στο πεζοδρόμιο κατά μήκος του δρόμου) απαιτούν χώρο. Συνήθως η χρησιμοποίησή τους δεν μπορεί να γενικευθεί (δεν είναι δυνατό να κατασκευαστεί πλήρης δίκτυο ποδηλατοδρόμων σε μια υπάρχουσα πόλη). Πρέπει λοιπόν να υλοποιούνται με σύνεση, σε συνάρτηση με τις συνδέσεις που πρέπει να γίνουν και με τον ενδεικνυόμενο τρόπο:

- ❶ εάν δεν σχεδιαστούν σωστά, οι ποδηλατόδρομοι παρέχουν μια ψευδαίσθηση ασφάλειας τόσο στον οδηγό όσο και στον ποδηλάτη (καθένας αισθάνεται ότι βρίσκεται «σε δικό του έδαφος» και ότι δικαιούται να απαιτήσει το σεβασμό του άλλου). Σήμερα είναι γνωστό ότι οι ποδηλατόδρομοι αποτελούν ρεαλιστική λύση μόνο υπό ορισμένες συνθήκες και βελτιώνουν την ασφάλεια των ποδηλάτων μόνο υπό ορισμένες, πολύ αυστηρές προϋποθέσεις. Μάλιστα δε, οι ποδηλατόδρομοι που δεν είναι σωστά σχεδιασμένοι αυξάνουν τον κίνδυνο ατυχήματος·
- ❷ η κατασκευή ποδηλατοδρόμων είναι εφικτή μόνο όταν υπάρχουν τα μέσα να γίνει σωστός σχεδιασμός (διότι, σε περίπτωση λανθασμένων επιλογών, οι ποδηλατόδρομοι δεν χρησιμοποιούνται, και ο χώρος, αλλά και οι επενδύσεις που τους έχουν διατεθεί, παραμένουν ανεκμετάλλευτα).

#### Ελευθέρωση ποδηλατοδρόμων στις διασταυρώσεις

Για να επιτευχθεί η ασφάλεια των ποδηλάτων και για να εξασφαλιστεί το δικαίωμα προτεραιότητάς τους πρέπει απαραίτητα να υπάρχει ελεύθερος χώρος στις διασταυρώσεις για να διατηρηθεί η βέλτιστη δυνατή ορατότητα ακόμη και με σταθερή κανονική ταχύτητα.



Πηγή: Kassack/Ohrnberger

**«ΜΟΝΟ ΜΙΑ ΜΕΛΕΤΗ  
ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ  
ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΙ  
ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΣΑΦΩΣ  
ΑΝΤΙΛΗΠΤΗ  
Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.»**



# ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΜΕ

Πολλές φορές οι δυνητικοί ποδηλάτες είναι πολυάριθμοι, γιατί σε όλους αρέσει η ποδηλασία όταν συντρέχουν ορισμένες ελάχιστες προϋποθέσεις. Όταν έχει χαθεί η συνήθεια των πολιτών να σκέπτονται τις μετακινήσεις τους με βάση το ποδήλατο, πρέπει να τους συστήσουμε και να τους θυμίσουμε ότι το ποδήλατο μπορεί να αποτελέσει έναν αποτελεσματικό και ευχάριστο τρόπο καθημερινής μετακίνησης. Για να τους κάνουμε να σκεφθούν το ποδήλατο, πρέπει να τους δείξουμε το δρόμο. Ποια είναι η σχέση μεταξύ του ποδηλάτου ως μέσου ψυχαγωγίας και του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς; Πέραν των δύο αυτών σημαντικών συνιστωσών, ποια είναι τα υπόλοιπα στοιχεία μιας πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου; Πόσο θα κόστιζε η πολιτική αυτή; Τι πρέπει να γνωρίζουμε για να γίνουν τα πρώτα (σωστά) βήματα;



## Οι συνιστώσες μιας πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου και οι αλληλεπιδράσεις τους

Η επιστροφή στο ποδήλατο θα γίνει ομαλότερα εάν η συνολική πολιτική μετακινήσεων αποσκοπεί στην προώθηση μιας ήπιας κινητικότητας, ευνοϊκής για οικιστικούς και εμπορικούς σκοπούς, για τους πεζούς, για τις δημόσιες μεταφορές, για μια πιο χαλαρή ατμόσφαιρα στις πόλεις σε ένα ευχάριστο αστικό πλαίσιο με τη σωστή θέση για το αυτοκίνητο.

Συνήθως πιστεύεται ότι τα «μέτρα υπέρ του ποδηλάτου» περιορίζονται στο σύνολο των μέτρων που συμβάλλουν στη διευκόλυνση των μετακινήσεων με ποδήλατο. Ωστόσο, τα μέτρα αυτά αφορούν μόνο

την υλική πλευρά του θέματος, πρόκειται δηλαδή για μέτρα τεχνικής φύσεως (χωροταξικές παρεμβάσεις και συμπληρωματικότητα μεταξύ ποδηλάτου και δημόσιων μεταφορών).

Απομένουν ωστόσο όλα τα συνοδευτικά μέτρα που δεν είναι μόνο απαραίτητα αυτά καθαυτά, αλλά βελτιώνουν κατά πολύ τα αποτελέσματα των τεχνικών μέτρων. Τα χωροταξικά μέτρα έχουν μεγαλύτερη απήχηση και επιτυχία όταν συνοδεύονται από εκστρατείες προώθησης του ποδηλάτου που διοργανώνονται από τις δημόσιες αρχές.

Εξάλλου, εφόσον το ποδήλατο συχνά θεωρείται ως μέσο ψυχαγωγίας, δεν πρέπει κυρίως να παραγνωριστεί η ανάγκη να προωθηθεί το δίκτυο ψυχαγωγικών διαδρομών ταυτόχρονα με το δίκτυο καθημερινών διαδρομών. Οι δύο αυτές λογικές αλληλοσυμπληρώνονται και αλληλοενισχύονται.

## Οι νόμοι της αγοράς: η επιλογή προϋποθέτει τη γνώση

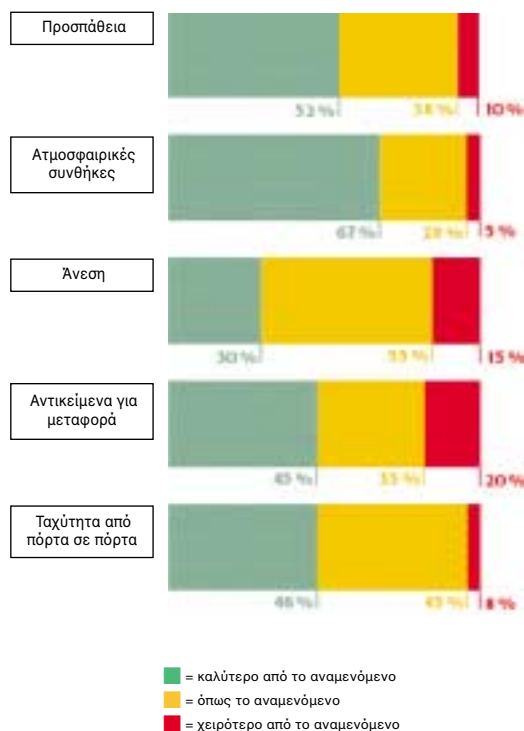
Οι έρευνες που πραγματοποιούνται μεταξύ των μη ποδηλατών αποκαλύπτουν ότι το ευρύ κοινό είναι ανεπαρκώς ενημερωμένο σχετικά με το ποδήλατο.

Σε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στις Κάτω Χώρες, οι οδηγοί που αναγκάστηκαν να καταφύγουν στο ποδήλατο κατά το διάστημα που το αυτοκίνητό



## «ΟΙ ΟΔΗΓΟΙ ΠΟΥ ΑΝΑΓΚΑΣΤΗΚΑΝ ΝΑ ΚΑΤΑΦΥΓΟΥΝ ΣΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ ΠΟΥ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΤΟΥΣ ΒΡΙΣΚΟΤΑΝ ΓΙΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΑΝΕΦΕΡΑΝ ΟΤΙ ΔΟΚΙΜΑΣΑΝ ΜΙΑ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗ ΕΚΠΛΗΞΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΕΣ ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.»

**Αναθεώρηση ορισμένων προκαταλήψεων** έναντι του ποδηλάτου από οδηγούς αυτοκινήτου που κατέφυγαν στο ποδήλατο λόγω ακινητοποίησης του αυτοκινήτου τους. Η γραφική παράσταση δείχνει πόσο οι προκαταλήψεις όσων δεν έχουν δοκιμάσει να μετακινούνται με το ποδήλατο μπορούν πράγματι να αναχαιτίσουν τη χρησιμοποίησή του: η ανακάλυψη του ποδηλάτου αποτελεί γενικά ευχάριστη έκπληξη. Όσοι αναγκαστικά πειραματίστηκαν με το ποδήλατο και δήλωσαν ότι το βρήκαν χειρότερο από ό,τι περίμεναν είναι μια μικρή μειονότητα.



τους βρισκόταν για επισκευή ανέφεραν ότι δοκίμασαν μια ευχάριστη έκπληξη από τις αντικειμενικές ιδιότητες του ποδηλάτου, για το οποίο είχαν φανερά κακή γνώμη προτού το δοκιμάσουν. Ειδικότερα, άλλαξαν γνώμη σε ό,τι αφορά τις καιρικές συνθήκες, τη φυσική προσπάθεια και τη μεταφορά αντικειμένων.

Επικρατεί επίσης ευρέως η αντίληψη ότι το ποδήλατο αποτελεί ένα βαρύ μηχανήμα, με δύσκολο χειρισμό, αναποτελεσματικό και χωρίς καμία τεχνική εξέλιξη.

Στην πραγματικότητα τα σύγχρονα ποδήλατα είναι ελαφρύτερα, η αλλαγή των ταχυτήτων δεν παρουσιάζει πλέον καμία δυσκολία χειρισμού, τα ελαστικά και οι σαμπρέλες έχουν μεγαλύτερη αντοχή στα σκασιμάτα, τα φρένα και τα συστήματα φωτισμού έχουν βελτιωθεί κλπ.

Ομοίως, πολλοί λίγοι οδηγοί γνωρίζουν πράγματι τι τους κοστίζει το αυτοκίνητο και πόση οικονομία μπορούν να κάνουν με το ποδήλατο.

Η άγνοια των ιδιοτήτων και των αντικειμενικών πλεονεκτημάτων του ποδηλάτου είναι ένα από τα πρωταρχικά εμπόδια που μπορεί να άρει μια εκστρατεία ενημέρωσης.

Είναι σχετικά εύκολο να διοχετευθούν στο κοινό αντικειμενικές πληροφορίες (γεγονότα) που μπορούν να επηρεάσουν τις επιλογές των ατόμων που μετακινούνται με αυτοκίνητο. Διάφορες πρακτικές λύσεις μπορούν να υιοθετηθούν ανάλογα με τις δυνατότητες (φάκελος τεκμηρίωσης, πληροφορίες στην πίσω πλευρά ενός ποδηλατικού χάρτη, αφίσες, διαφημιστικά φυλλάδια που διανέμονται δωρεάν σε όλα τα γραμματοκιβώτια, πληροφορίες συνημμένες

στο εκκαθαριστικό σημείωμα της εφορίας, διανομή φυλλαδίων στις επιχειρήσεις κλπ.).

### Μια πραγματιστική προσέγγιση

Η οργάνωση μιας πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου απαιτεί τη συνεργασία διαφόρων τομέων της διοίκησης (πολεοδομία, δημόσια έργα, δημόσιες μεταφορές, εκπαίδευση, τροχαία) και, ιδεωδώς, του ιδιωτικού τομέα (έμποροι, επιχειρήσεις, πωλητές και επισκευαστές ποδηλάτων).

Υπό ιδανικές συνθήκες η πολιτική εξουσία αποφασίζει να εφαρμόσει μια πολιτική υπέρ του ποδηλάτου, εγκρίνει τα σχετικά κονδύλια, οργανώνει το στελεχιακό δυναμικό για την υλοποίηση συγκεκριμένων δράσεων και εισάγει κριτήρια επιλογών ευνοϊκών για το ποδήλατο σε όλες τις βαθμίδες της διοίκησης.

Ωστόσο, η αδυναμία να επιτευχθεί άμεσα πολιτική συμφωνία ή να εγκριθούν τα κονδύλια ή να οργανωθεί το στελεχιακό δυναμικό δεν αποκλείει τη δυνατότητα να βελτιωθεί ο συνυπολογισμός των ποδηλατών στην κυκλοφορία.

Ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τα μέσα του, κάθε δήμος πρέπει να θέσει τις δικές του προτεραιότητες ή να λάβει ειδικά μέτρα δράσης. Η μίμηση μέτρων που αποδείχθηκαν αποτελεσματικά σε άλλες πόλεις μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες, εάν δεν συνεκτιμηθεί το σύνολο του μελετημένου και συνεκτικού προγράμματος στο οποίο εντάσσονται. Αντίθετα, είναι προτιμότερο να εμπνεόμαστε με σύνεση από τα γνωστά παραδείγματα και, έχοντας πάντα κατά νου ορισμένες σταθερές μιας καλά αφομοιωμένης πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου, να



αξιοποιούμε τη φαντασία, τους τοπικούς πόρους και να προβαίνουμε σε πειραματισμούς με σύνεση. Ορισμένες ιδέες παρουσιάζονται στο επόμενο κεφάλαιο.

### **Το κόστος της πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου**

Ο υπολογισμός του κόστους της διοικητικής μονάδας για το ποδήλατο είναι σχετικά απλός, καθώς συνίσταται κυρίως στο άθροισμα του κόστους των θέσεων εργασίας (έναν συντονιστή μερικής απασχόλησης κατ' ελάχιστο).

Εξάλλου, το κόστος των επενδύσεων μπορεί να παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις. Σε κάθε περίπτωση, τα έργα που πραγματοποιούνται ειδικά για το ποδήλατο είναι απείρως λιγότερο δαπανηρά από τα έργα που κατασκευάζονται για τα άλλα μέσα μεταφοράς. Επιπλέον, σε πολλές περιπτώσεις, τα χαμηλά επιπλέον έξοδα που απαιτούνται για το ποδήλατο μειώνονται περαιτέρω εάν λαμβάνονται υπόψη οι ποδηλάτες ήδη από το στάδιο του σχεδιασμού των χωροταξικών ρυθμίσεων ή των οδών. Οι δαπανηρές χωροταξικές ρυθμίσεις είναι σπάνιες (πρόκειται κυρίως για τους ποδηλατόδρομους και τους φωτεινούς σηματοδότες με ειδικές εντολές). Το κόστος των υπόλοιπων πτυχών της πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου (κυρίως της εκπαίδευσης και της ενημέρωσης) μπορεί επίσης να παρουσιάζει μεγάλες διαφοροποιήσεις ανάλογα με τις χρησιμοποιούμενες τεχνικές εκπαίδευσης και ενημέρωσης.

Για παράδειγμα, στην πολιτεία του Όρεγκον (ΗΠΑ) και σε άλλα κράτη και πόλεις η νομοθεσία υποχρεώνει τους δήμους να αφιερώνουν στο ποδήλατο τουλάχιστον 1 % των επιχορηγήσεων που λαμβά-

νουν από το κράτος για το οδικό δίκτυο. Το ελάχιστο αυτό ποσοστό των εξόδων επιτρέπει ήδη την κάλυψη πολλών αναγκών, λαμβανομένου υπόψη του περιορισμένου κόστους των περισσότερων χωροταξικών ρυθμίσεων που προορίζονται ειδικά για τους ποδηλάτες.

Μια άλλη βάση υπολογισμού που μπορεί να χρησιμοποιηθεί είναι η εξέταση των πραγματικών κονδυλίων που έχουν διαθέσει διάφορες γερμανικές πόλεις: η τάξη μεγέθους των συνολικών απαιτούμενων κονδυλίων μπορεί να υπολογιστεί λαμβάνοντας ως βάση τα πέντε ευρώ ανά κάτοικο ετησίως επί πέντε έως επτά χρόνια (ανάλογα με το μέγεθος της πόλης) για την εφαρμογή του συνόλου μιας πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου (δίκτυο, ενημέρωση, προώθηση).

### **Η χρησιμότητα ενός υπεύθυνου για το ποδήλατο**

Ένα από τα καθήκοντα του συντονιστή στον τομέα του ποδηλάτου πρέπει ασφαλώς να είναι ο εντοπισμός όλων των δυνατών πηγών επιχορήγησης από τις αρμόδιες δημόσιες αρχές.

Ορισμένα κονδύλια ανοίγουν μερικές φορές απροσδόκητες προοπτικές για την ανάπτυξη της πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου. Ασφαλώς προτεραιότητα δίδεται στις επενδύσεις για χωροταξικές ρυθμίσεις. Ωστόσο, πολλές πηγές επιχορήγησης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τις υπόλοιπες πτυχές μιας ολοκληρωμένης πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου (εκπαίδευση και ενημέρωση/ενθάρρυνση): έτσι, προγράμματα σχετικά με το ποδήλατο μπορούν να επιχορηγούνται στο πλαίσιο εθνικών ή περιφερειακών πολιτικών στους τομείς της ασφάλειας,

λειτουργίας, της εκπαίδευσης, της νεότητας, του αθλητισμού, της υγείας, της ψυχαγωγίας, του τουρισμού, του περιβάλλοντος, της ανάπλασης των πόλεων, της προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς, της απασχόλησης των ανέργων (για παράδειγμα, αποστολές έρευνας) ή της δημιουργίας θέσεων εργασίας.

**«ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ  
ΤΗΣ ΦΑΝΤΑΣΙΑΣ,  
ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ  
ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΝΕΤΟΥ ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΣΜΟΥ»**



Μ' ένα σμπάρο δυο τρυγόνια για το περιβάλλον



Δρόμος κλειστός στη διαμπερή κυκλοφορία, αλλά οι ποδηλάτες περνούν.



Εκεί όπου η κυκλοφορία είναι σημαντική, η αντίθετη στη φορά μονοδρόμησης κίνηση του ποδηλάτου περνά ανάμεσα από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα και το πεζοδρόμιο.



«Αποκλειστικός δρόμος για το ποδήλατο» με πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία



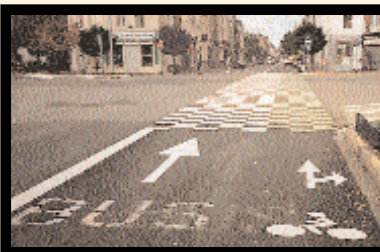
Ο ποδηλατόδρομος είναι υψηλότερα από το οδόστρωμα.



Αμφίδρομη κίνηση ποδηλάτου με διακεκομμένη διαγράμμιση



Ο διάδρομος για το ποδήλατο επανεντάσσεται στο δρόμο ομαλά.



Συνύπαρξη λεωφορείου και ποδηλάτου σε μια φαρδιά λωρίδα αντίθετης προς τη φορά μονοδρόμησης κίνησης



Γραμμικά στηρίγματα, μια λύση απλή, αποτελεσματική, αισθητικά λιτή



Οι ποδηλάτες που συνεχίζουν τη διαδρομή τους ευθεία είναι σαφώς διαχωρισμένοι από αυτούς που στρίβουν δεξιά.

# 7

## ΒΟΗΘΗΜΑΤΑ

Εάν ενδιαφέρεστε για την πολιτική υπέρ του ποδηλάτου, δεν είστε ο μόνος. Δίκτυα πόλεων που ευνοούν την κυκλοφορία με ποδήλατο υπάρχουν σε πολλές χώρες. Σχεδόν κάθε χρόνο διοργανώνεται ένα συνέδριο ή μια διάσκεψη, όπου συγκεντρώνονται όλοι όσοι έχουν μια εμπειρία ή γνώσεις που θα μπορούσαν να σας φανούν χρήσιμα. Αλλά και κοντά σας, στην πόλη σας, υπάρχουν ποδηλάτες που είναι πρόθυμοι να σας βοηθήσουν για να κινηθεί η πόλη στο ρυθμό τους. Πού βρίσκονται οι πόροι που μπορείτε να εκμεταλλευθείτε και πώς μπορείτε να αξιοποιήσετε κατά τον καλύτερο τρόπο τις συνενργίες;

### Τεκμηρίωση



Η διαθέσιμη τεκμηρίωση είναι αρκετά πλούσια. Οι μερικοί τίτλοι που αναφέρονται στη συνέχεια δεν αποτελούν παρά έναν πολύ σύντομο κατάλογο εκδόσεων που παρέχουν το πλεονέκτημα ότι είναι γραμμένες στις συνήθειες γλώσσες εργασίας και συγκεντρώνουν σε έναν μόνο τόμο ένα ευρύ φάσμα πληροφοριών.

#### Κόμβοι στο Internet που έχουν δημιουργηθεί από την Ευρωπαϊκή Ένωση ή με πρωτοβουλία των Γενικών Διευθύνσεων VII και XI της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

- Δόκιμες ευρωπαϊκές πρακτικές στον τομέα των βιώσιμων πόλεων  
<http://europa.eu.int/comm/urban>
- Τοπικές μεταφορές:  
<http://www.eltis.org>
- Ερευνητικά σχέδια:  
<http://www.cordis.lu>
- Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in cities:  
<http://www.leda.org>

Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών προτείνει επίσης έναν κόμβο στο Internet: <http://www.dcf.dk/ecf/>

#### Περιοδικά και δημοσιεύσεις

- Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών (ECF) και το δίκτυο πόλεων Cities for cyclists δημοσιεύουν ένα ενημερωτικό έντυπο με τίτλο «European Cyclist» καθώς και απόψεις και περιλήψεις μελετών στο «Bicycle Research Report» (η διεύθυνση βρίσκεται κατωτέρω).
- Ο γαλλικός όμιλος πόλεων που ευνοούν την κυκλοφορία με ποδήλατο δημοσιεύει ένα τριμηνιαίο δελτίο.
- Το δίκτυο Car Free Cities δημοσιεύει ένα έντυπο επικοινωνίας.
- Οι εθνικές ενώσεις ποδηλατών δημοσιεύουν συνήθως ένα περιοδικό ή ένα έντυπο επικοινωνίας (μπορείτε να βρείτε τις διευθύνσεις από την ECF).

- Στο Ηνωμένο Βασίλειο, η Sustrans δημοσιεύει το «Network News» και το «Safe Routes to School»:  
Sustrans  
35 King Street  
Bristol, BS1 4DZ  
United Kingdom  
Τηλ. (44-117) 926 88 93  
Φαξ (44-117) 929 41 73

#### Έργα αναφοράς

«Best Practice to Promote Cycling and Walking», 1998 (310 σ.)

Adonis (ανάλυση και ανάπτυξη νέων μεθόδων αντικατάστασης των μικρών αυτοκινητικών διαδρομών από το ποδήλατο και το βάδισμα), ερευνητικό σχέδιο του προγράμματος E & TA της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών

Danish Road Directorate,  
PO Box 1569,  
DK-1020 København K



Τηλ. (45-33) 93 33 38  
Φαξ (45-33) 15 63 35  
E-mail: vd@vd.dk

«**Sign up for the bike**», 1993-1996  
(320 σ.)

*Εγχειρίδιο σχετικά με το σχεδιασμό των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα*

CROW, PO Box 37  
6710 BA Ede  
Nederland  
Τηλ. (31-318) 62 04 10  
Φαξ (31-318) 62 11 12  
E-mail: crow@pi.net

«**National Cycling Strategy**», 1996

*Αιτιολόγηση και περιεχόμενο μιας πολιτικής προώθησης του ποδηλάτου*  
Department of Transport, DITM Division,  
Zone 3/23 Great Minster House,  
76 Marsham Street  
London SW IP 4DR  
United Kingdom  
Τηλ. (44-171) 271 51 75

«**Cycle-friendly Infrastructure**», 1996  
(100 σ.)

Cyclists Touring Club  
69 Meadrow, Godalming  
Surrey, GU7 3HS  
United Kingdom  
Τηλ. (44-148) 341 72 17

«**The National Cycle Network — Guidelines and Practical Details**»,  
1997 (180 σ.)

Sustrans  
35 King Street  
Bristol BS1 4DZ

United Kingdom  
Τηλ. (44-117) 926 88 93  
Φαξ (44-117) 929 41 73

«**Vade-mecum des aménagements cyclables**», 1999 (150 σ.)

Υπουργείο Περιφέρειας Βαλλονίας  
Υπουργείο Εξοπλισμού και Μεταφορών  
Διεύθυνση Εκδόσεων και Τεκμηρίωσης  
Ναμύρ (Βέλγιο)  
Τηλ. (32-81) 30 86 84

«**Conceptions pour l'intégration des deux-roues légers**», 1988 (53 σ.)

*Χωροταξία, χρησιμοποίηση και οργάνωση των εκτάσεων που χρησιμοποιούνται για την κυκλοφορία*

Υπηρεσία Γεφυρών και Οδοστρωμάτων  
του καντονίου της Βέρνης  
Reiterstrasse 11  
CH-3011 Bern

«**Aménagement d'espaces réservés aux cyclistes et aux cyclomotoristes**»  
(16 σ.)

Ομοσπονδιακό Τμήμα Δικαιοσύνης και Αστυνομίας  
Ελβετική Υπηρεσία Πρόληψης Ατυχημάτων  
PO Box 8236  
CH-3001 Bern

«**Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**», 1995 (90 σ.)

Γερμανικό Υπουργείο Μεταφορών  
FGSV Verlag  
Konrad-Adenauer-Straße 13  
D-50996 Köln

## Δίκτυα



### Car Free Cities

Δίκτυο ανταλλαγής πληροφοριών, εμπειριών και δόκιμων πρακτικών. Ασκεί δραστηριότητες σε διάφορους τομείς και οργανώνει τακτικά σεμινάρια. Ένας από τους τομείς δραστηριότητάς του είναι το ποδήλατο.

Car Free Cities  
Square de Meeus 18  
B-1050 Bruxelles  
Τηλ. (32-2) 552 08 74  
E-mail: cfc@eurocities.be

### Εκστρατεία των βιώσιμων πόλεων

Περισσότεροι από 400 ευρωπαϊκοί δήμοι συμμετέχουν στην εκστρατεία των βιώσιμων πόλεων που ξεκίνησε στο Aalborg το 1994. Πέντε μεγάλα δίκτυα φορέων τοπικής αυτοδιοίκησης βοηθούν όσους έχουν υπογράψει το χάρτη του Aalborg να εφαρμόσουν την Agenda 21 σε τοπικό επίπεδο (χάρτης των ευρωπαϊκών πόλεων για τη βιώσιμη ανάπτυξη).

Γραφείο της εκστρατείας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις

Rue de Trèves 49-51  
B-1000 Bruxelles  
Τηλ. (32-2) 230 53 51  
E-mail: campaign.office@skynet.be

### Cities for cyclists

Πρόκειται για διεθνή όμιλο πόλεων που ευνοούν την κυκλοφορία με ποδήλατο, ο οποίος περιλαμβάνει 30 περίπου πόλεις. Υπεύθυνη επικοινωνίας είναι η Δανική Ένωση Ποδηλατών.

Γραμματεία του δικτύου Cities for cyclists

Dansk Cyclist Forbund  
Romersgade 7  
DK-1362 København K  
Τηλ. (45-1) 33 32 31 21  
Φαξ (45-1) 33 32 76 83  
E-mail: dcf@inet.uni2.dk

### Εθνικοί όμιλοι πόλεων που ευνοούν την κυκλοφορία με ποδήλατο

#### • Γαλλία

Club des villes cyclables  
Τηλ. (33) 140 56 30 60  
Φαξ (33) 145 67 80 39

#### • Ιταλία:

Associazione italiana delle città ciclabili, c/o ANCMA  
Via Mauro Macchi, 32  
I-20124 Milan  
Τηλ. (39) 02 66 98 18 18  
Φαξ (39) 02 66 98 20 72



#### • Βέλγιο

Διεύθυνση επικοινωνίας:  
κ. De Boeck, Ville de Bruxelles,  
Τηλ. (32-2) 279 43 15

#### Ελβετικός όμιλος υπευθύνων χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα: CORAC

Conférence des responsables  
d'aménagements cyclables  
c/o police cantonale de Bâle-Ville  
(υπόψη αστυνομίας καντονίου Δήμου  
Βασιλείας)

κ. A. Stäheli  
Case postale  
CH-4001 Bâle

#### Association européenne des voies vertes (Ευρωπαϊκή Ένωση Πράσινων Δρόμων)

Gare de Namur  
Boîte 27  
B-5000 Namur  
Τηλ./Φαξ (32-81) 22 42 56  
E-mail: aev.v.egwa@gate71.be

#### Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών (ECF)

Η ECF περιλαμβάνει 52 οργανώσεις  
από 31 χώρες. Τα μέλη της  
υπερβαίνουν τις 400 000. Το  
ενημερωτικό δελτίο που διανέμει  
δωρεάν με τίτλο «European Cyclist»  
περιέχει πάρα πολλές συνοπτικές  
πληροφορίες σχετικά με τις εκδόσεις,  
τις διασκέψεις και τα συνέδρια, τις  
μελέτες κλπ.

Η ECF δημοσιεύει επίσης στα αγγλικά,  
γαλλικά, γερμανικά και ισπανικά  
περιλήψεις επιστημονικών μελετών με  
τίτλο *Bicycle Research Report*  
(συνδρομή: 50 ευρώ ετησίως).

Η ECF συντονίζει ένα έργο δώδεκα  
ευρωπαϊκών διαδρομών με την  
ονομασία Euro Velo που συνδέουν τις  
πόλεις με τη στήριξη της Ευρωπαϊκής  
Ένωσης.

ECF  
Avenue de Broqueville 158  
B-1200 Bruxelles  
Τηλ. (32-2) 771 87 68  
Φαξ (32-2) 762 30 03  
E-mail: ecf\_brussels@compuserve.com

#### Διασκέψεις

Οι διασκέψεις Velo-City®  
πραγματοποιούνται κάθε δύο χρόνια  
και έχουν ευρωπαϊκή διάσταση.  
Διοργανώνονται από την ECF σε  
συνεργασία με τις τοπικές αρχές.  
Άλλες διασκέψεις με παγκόσμια  
διάσταση (Velo Mondiale) ή με  
περιφερειακή διάσταση  
πραγματοποιούνται τα άλλα χρόνια.

Η δέκατη και η ενδέκατη διάσκεψη  
Velo-City® πραγματοποιήθηκαν στη  
Βαρκελώνη και στο Graz/Maribor  
(Αυστρία/Σλοβενία).

Τα πρακτικά της διάσκεψης της  
Βαρκελώνης διατίθενται σε CD-ROM  
από την ακόλουθη διεύθυνση:

AprOB: φαξ (34) 934 31 53 79

E-mail: derirtja@rangea.org

Η διοργάνωση της διάσκεψης  
εξασφαλίζεται σε επίπεδο ECF στην  
ακόλουθη διεύθυνση επικοινωνίας:

ECF Conference Directorate  
κ. Oliver Hatch  
31 Arodene Road  
London SW2 2BQ  
United Kingdom  
E-mail: oh@velo-city.org

#### Διάφορες εκδηλώσεις



Τακτικά διοργανώνονται εκδηλώσεις  
με ευρωπαϊκή ή εθνική διάσταση στις  
οποίες μπορεί να συμμετάσχει ο δήμος  
σας. Ο σύντομος κατάλογος που  
ακολουθεί είναι ενδεικτικός και όχι  
εξαντλητικός. Σε σας επαφίεται να  
αναλάβετε μια πρωτοβουλία στην πόλη  
σας ή στην περιφέρειά σας, όπως  
έχουν κάνει πολλές πόλεις με ετήσιες  
εκδηλώσεις.

Παραδείγματα εκδηλώσεων που  
πραγματοποιούνται με θέμα το  
ποδήλατο:

- Ευρωπαϊκή ημέρα ποδηλάτου (ECF)
- Ημέρες χωρίς αυτοκίνητο (Γαλλία)
- Εβδομάδα ποδηλάτου (Ηνωμένο  
Βασίλειο)
- Σχολικό ράλι με την ονομασία  
«Vel'User» (στις γαλλικές Αρδέννες)

### Πρέπει να τείνουμε ευήκοον ους στις ατομικές εμπειρίες των ποδηλατών

Η αναζήτηση της γνώμης των ενώσεων των ποδηλατών της πόλης μπορεί να σας βοηθήσει πολύ. Η γνώση της πόλης, η εμπειρία τους, οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν, οι επιθυμίες τους, η αξιολόγησή τους για τα μέτρα που έχουν ληφθεί υπέρ του ποδηλάτου, αποτελούν όλα πολύτιμες πληροφορίες που μπορούν να συγκεντρωθούν σχετικά εύκολα. Η συνεισφορά των ενώσεων των ποδηλατών μπορεί να αποτελέσει πηγή εξοικονόμησης πόρων (διενέργεια ερευνών, μετρήσεις, σύλληψη των σχεδίων, σχολιασμός, έλεγχος της εφαρμογής του σχεδίου στην πράξη, γνώση των συνοικιών, τεκμηρίωση, πληροφορίες, κλπ.).

### Αξιοποίηση των συνεργιών

Το ιδεώδες είναι να διαθέτει ο δήμος έναν ειδικό προϋπολογισμό για την προώθηση του ποδηλάτου και για την υλοποίηση χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα. Βάσει της εμπειρίας αρκετών πόλεων, μπορούμε να δώσουμε ένα σημείο αναφοράς για την τάξη μεγέθους που απαιτεί ο προϋπολογισμός αυτός: πρέπει να υπολογίζονται περίπου πέντε ευρώ ανά κάτοικο ετησίως επί επτά χρόνια (5 έως 10 χρόνια ανάλογα με το μέγεθος της πόλης). Ωστόσο, ορισμένες πόλεις εφάρμοσαν πολιτική υπέρ του ποδηλάτου (ή εν πάση περιπτώσει την ξεκίνησαν) χωρίς ειδικό προϋπολογισμό. Πράγματι, όλα τα έργα που αφορούν χωροταξικές ρυθμίσεις για ποδήλατα μπορούν να ενσωματωθούν συστηματικά στον προγραμματισμό των οδικών έργων και στον γενικό προϋπολογισμό (όπως, για παράδειγμα, στην πόλη της Βέρνης). Εφόσον καταρτιστεί το σχέδιο του δικτύου, αρκεί ένα εργαλείο ελέγχου για να διασφαλιστεί ότι, όποτε προγραμματίζονται έργα, θα περιλαμβάνουν την κατασκευή των

επιθυμητών χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα. Για παράδειγμα, μια αλφαβητική κατάσταση των ονομασιών των οδών από όπου προβλέπεται να περάσουν τα ποδηλατικά δρομολόγια μπορεί να διανεμηθεί σε όλες τις υπηρεσίες ή, αντίστροφα, ο αρμόδιος για το ποδήλατο μπορεί να ενημερώνεται εκ των προτέρων για όλα τα προγραμματιζόμενα έργα και να ελέγχει ο ίδιος ότι δεν έχουν παραβλεφθεί οι χωροταξικές ρυθμίσεις για τα ποδήλατα. Εξάλλου, συχνά υπάρχουν ειδικές πηγές χρηματοδότησης που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την υλοποίηση χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα ή «φιλικών προς τα ποδήλατα». Για παράδειγμα, τα κονδύλια που προορίζονται για την ασφαλή κυκλοφορία γύρω από σχολεία, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή ποδηλατοδρόμων στους κυκλοφοριακούς άξονες που βρίσκονται κοντά σε σχολεία ή για την κατασκευή λωρίδας αντίθετης κατεύθυνσης για την κυκλοφορία των ποδηλατών σε μονόδρομους που οδηγούν σε σχολεία. Όπως φαίνεται και από το προαναφερόμενο παράδειγμα της Κύπρου (σ. 29), ορισμένοι πόροι της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιτρέπουν τη χρηματοδότηση μελετών σχετικά με το ποδήλατο. Η πόλη σας μπορεί να αντλήσει αυτούς τους πόρους για τη μελέτη του ποδηλατικού δικτύου.

### Αξιοποίηση της δημοτικότητας του ποδηλάτου ως ψυχαγωγικού μέσου

Πολύ συχνά το ποδήλατο θεωρείται πρωτίστως ως ψυχαγωγικό μέσο. Τούτο συμβάλλει στη θετική εικόνα του ποδηλάτου: χαλάρωση, καλή διάθεση, υγιεινή δραστηριότητα. Έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί στη Γαλλία αποδεικνύουν πόσο μεγάλη είναι πράγματι η δημοτικότητα του ποδηλάτου: περίπου το 60 % των ερωτηθέντων συνδυάζει το ποδήλατο με την ψυχαγωγία. Συνεπώς, η ψυχαγωγία αποτελεί μία από τις ασφαλέστερες οδούς για να προωθηθεί η επανάκαμψη του ποδηλάτου. Το δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών πρέπει πάντοτε να σχεδιάζεται εν μέρει ως μέσο σύνδεσης των ψυχαγωγικών διαδρομών (που είναι κατά κανόνα δρόμοι μολών, δασικές οδοί, εγκαταλελειμμένες και αναπλασθείσες σιδηροδρομικές γραμμές). Τα δρομολόγια θα προσελκύσουν οπωσδήποτε καταρχάς τους ποδηλάτες της Κυριακής. Από τη στιγμή που κάποιος αγοράζει ένα ποδήλατο και δοκιμάζει την ευχαρίστηση της ποδηλασίας, είναι ευκολότερο να αποπειραθεί να





## «ΑΝΘΗΣΗ ΤΟΥ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΥ Ή ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ»

χρησιμοποιήσει το ποδηλατικό δίκτυο σε καθημερινή βάση.

Εξάλλου, η σύνδεση μεταξύ του δικτύου των καθημερινών διαδρομών και του δικτύου των ψυχαγωγικών διαδρομών μπορεί να έχει θετικές οικονομικές συνέπειες χάρη στον τουρισμό. Στις Κάτω Χώρες υπολογίστηκε ότι το δίκτυο υπεραστικών ποδηλατικών διαδρομών αποφέρει τουλάχιστον 7 εκατ. ευρώ ετησίως.

Από τα ανωτέρω στοιχεία καθίσταται κατανοητός ο λόγος για τον οποίο η Ελβετία, το Ηνωμένο Βασίλειο ή η Ισπανία επιδιώκουν την ανάπτυξη του δικτύου τουριστικών διαδρομών.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, το National Cycle Network θα έχει μήκος άνω των 10 000 χλμ. και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2005. Επιπλέον το Ηνωμένο Βασίλειο προβλέπει το διπλασιασμό της χρησιμοποίησης του ποδηλάτου από το 1996 μέχρι το 2002.

Η κατασκευή εννέα εθνικών ποδηλατοδρόμων ευρείας χρήσης στην Ελβετία αποσκοπεί στην ανάπτυξη του οικοτουρισμού, που επιβαρύνει λιγότερο το περιβάλλον. Περίπου 650 ξενοδοχεία και ξενώνες που φιλοξενούν ποδηλάτες επελέγησαν σε σηματοδοτημένες διαδρομές μήκους 3 300 χλμ. Στην Ελβετία σήμερα η εταιρεία που μισθώνει ποδήλατα στους σιδηροδρομικούς σταθμούς πραγματοποιεί περισσότερες από 120 000 μισθώσεις ετησίως.

Στην Ισπανία υπάρχουν ήδη περισσότερα από 30 δρομολόγια σημειωμένης κατεύθυνσης με την ονομασία «Vias Verdes» με μήκος περίπου 150 χλμ. Άλλα 50 περίπου δρομολόγια μήκους 250 χλμ. βρίσκονται υπό εκτέλεση. Απομένουν όμως ακόμη περισσότερα από 6 500 χλμ. εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών που περιμένουν να αξιοποιηθούν προς όφελος του τοπικού πληθυσμού και της άνθησης του οικολογικού ή αθλητικού τουρισμού.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών (ECF) προωθεί, με τη βοήθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ένα δίκτυο δώδεκα διευρωπαϊκών διαδρομών, με την ονομασία «Euro Velo». Οι περισσότερες ενώσεις που προσφέρουν τη συνεργασία τους για το σκοπό αυτό δραστηριοποιούνται σε εθνικό επίπεδο και μπορούν να χρησιμεύσουν ως σύνδεσμος εάν η πόλη σας ενδιαφέρεται για το δίκτυο αυτό.

Μέχρι σήμερα, το «Euro Velo» έχει κινηήσει έντονο ενδιαφέρον εκ μέρους διαφόρων τομέων: 52 χορηγοί από 22 χώρες έχουν παράσχει οικονομική υποστήριξη για την εκκίνηση του σχεδίου.

Εξάλλου, η Ευρωπαϊκή Ένωση Πράσινων Δρόμων (AEVV) εργάζεται για την ανάπτυξη ενός δικτύου αυτόνομων οδών αποκλειστικά προορισμένων για την κυκλοφορία οχημάτων χωρίς κινητήρα.





*Σύμβολο αυτονομίας, το ποδήλατο βρίσκει πάντα οπαδούς μεταξύ των νέων.*

### Αξιοποίηση της δημοτικότητας του ποδηλάτου μεταξύ των μαθητών

Η μεταφορά των παιδιών στο σχολείο με το αυτοκίνητο μπορεί να αποτελεί μέχρι και το 20 % των μετακινήσεων κατά τις ώρες αιχμής στις πόλεις. Ωστόσο, το 50 % των μαθητών δηλώνει ότι θα προτιμούσε το ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς στο σχολείο. Οι αποστάσεις μεταξύ του τόπου κατοικίας και του σχολείου είναι κατά κανόνα πολύ μικρότερες των 3 χλμ. (δηλαδή περίπου 10 λεπτά με το ποδήλατο). Η υγιής αυτή στάση θα έπρεπε να συναντάται συχνότερα. Κατ' αυτόν τον τρόπο οι νέοι εκφράζουν την επιθυμία τους να έχουν ένα βαθμό αυτονομίας και ανεξαρτησίας και τα παιδιά ηλικίας 10 έως 16 ετών αποτελούν μια ομάδα-στόχο με πολύ δυναμικές προοπτικές.

Επιλέγοντας τα σχολεία ως τόπους προορισμού των ποδηλατικών διαδρομών ή των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα και εφαρμόζοντας συμπληρωματικά μέτρα, όπως η ασφάλεια του ποδηλάτου μέχρι τον τόπο προορισμού και η ενημέρωση των γονέων και των παιδιών, είναι βέβαιο ότι οι επενδύσεις που θα πραγματοποιηθούν θα έχουν άμεσα αποτελέσματα, όσον αφορά τη χρησιμοποίηση.

## «ΤΟ 50 % ΠΕΡΙΠΟΥ ΤΩΝ ΜΑΘΗΤΩΝ ΔΗΛΩΝΕΙ ΟΤΙ ΘΑ ΠΡΟΤΙΜΟΥΣΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΩΣ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΤΟ ΣΧΟΛΕΙΟ.»

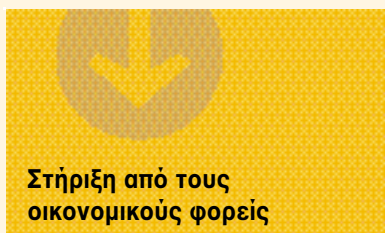
Τα αποτελέσματα μπορούν να είναι θεαματικά. Ενώ το μέσο ποσοστό χρησιμοποίησης του ποδηλάτου στο Ηνωμένο Βασίλειο είναι πολύ χαμηλό (2 % επί του συνόλου των μετακινήσεων), στο δρόμο προς ένα σχολείο της μέσης εκπαίδευσης στην περιφέρεια του Ipswich (130 000 κάτοικοι) με 1 000 περίπου μαθητές το μέσο ποσοστό χρησιμοποίησης του ποδηλάτου φθάνει το 61 %. Ενώ μάλιστα το ποσοστό χρησιμοποίησης του ποδηλάτου ήταν ήδη 45 %, καταβλήθηκαν προσπάθειες για να αυξηθεί ακόμη περισσότερο ώστε να φθάσει στα επίπεδα που καταλαμβάνει το ποδήλατο στις προτιμήσεις που εκδηλώνουν οι μαθητές στις σχετικές έρευνες. Η αύξηση της χρησιμοποίησης του ποδηλάτου σημειώθηκε σε όλες τις ομάδες ηλικιών: ακόμη και μεταξύ των μαθητών 16-18 ετών, που συνήθως χρησιμοποιούν το ποδήλατο λιγότερο από τους μικρότερους, περισσότεροι από τους μισούς είναι καθημερινοί ποδηλάτες. Ένα πλήρες δίκτυο ποδηλατοδρόμων και ποδηλατικών διαδρομών συνδέει το σχολείο με την περιοχή που ανήκει στην περιφέρειά του. Σε ένα γειτονικό δημοτικό σχολείο παρατηρήθηκε επίσης αύξηση του ποσοστού χρησιμοποίησης του ποδηλάτου από τους μαθητές.

Το ποδήλατο είναι ένα καλό μέσο με το οποίο μπορούν να οδηγηθούν οι νέοι να ασκούνται καθημερινά. Αρκετές έρευνες έχουν δείξει ότι η συνήθεια της φυσικής άσκησης αποκτάται βασικά κατά τα σχολικά χρόνια. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου η εξάρτηση από το αυτοκίνητο φθάνει

σε ακραίο βαθμό, ένα στα πέντε παιδιά πάσχει από παχυσαρκία λόγω έλλειψης φυσικής δραστηριότητας, και το 33 % του συνολικού πληθυσμού είναι παχύσαρκο (έναντι 10 % στην Ευρώπη). Μια μελέτη που πραγματοποιήθηκε στο Ηνωμένο Βασίλειο απέδειξε ότι η φυσική άσκηση αυξάνει την πυκνότητα της οστικής μάζας, γεγονός που μειώνει τους κινδύνους καταγμάτων μετά την ενηλικίωση. Ο διπλασιασμός του αριθμού των καταγμάτων του αυχένα του μηριαίου οστού κατά τα 30 τελευταία χρόνια αποδίδεται κυρίως στην έντονη μείωση της φυσικής δραστηριότητας του μέσου πληθυσμού στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Για να παροτρυνθούν οι γονείς να αφήνουν τα παιδιά τους να πηγαίνουν στο σχολείο με το ποδήλατο μερικά σχολεία οργανώνουν τη μεταφορά των παιδιών προς/από το σχολείο με ποδήλατο: με τη βοήθεια γονέων ή εκπαιδευτικών που προσφέρονται να βοηθήσουν, οργανώνουν διαδρομές κατά τις οποίες ένας ενήλικος παίρνει από τα σπίτια τους ή από το σχολείο πέντε έως επτά το πολύ παιδιά. Ένα τέτοιο σύστημα λειτουργεί κυρίως στο Hasselt (Βέλγιο) εδώ και μερικά χρόνια.

Η διοργάνωση μαθημάτων για τα μικρά παιδιά έχει τον ίδιο στόχο: να ληφθεί μέριμνα για την ασφάλεια των παιδιών και να καθησυχαστούν οι γονείς. Τα μαθήματα αυτά πρέπει να είναι καλά οργανωμένα για να επιτυγχάνονται τα βέλτιστα δυνατά αποτελέσματα.



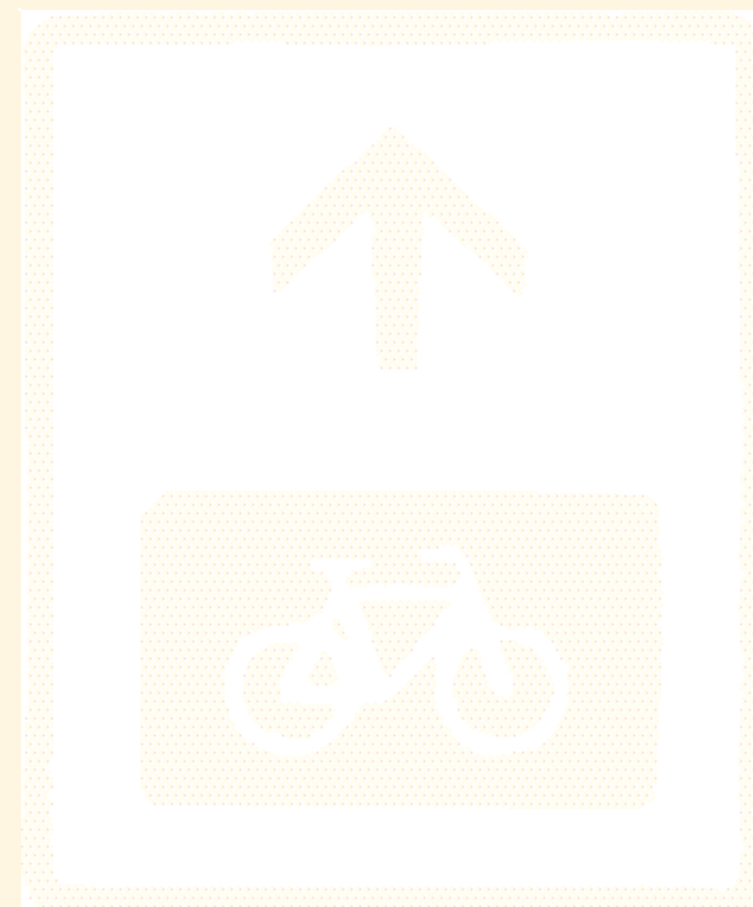
Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να παρέμβει με διάφορους τρόπους. Οι δήμοι πρέπει να απευθυνθούν στις τοπικές επιχειρήσεις και να τις παροτρύνουν να προωθήσουν τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου από τους εργαζομένους τους (εκστρατείες ενημέρωσης, εγκατάσταση χώρων στάθμευσης με ντους και αποδυτήρια, υλικά πλεονεκτήματα προς τους εργαζόμενους που χρησιμοποιούν το ποδήλατο για τις καθημερινές μετακινήσεις από και προς τον τόπο εργασίας και κατ' αυτόν τον τρόπο επιτρέπουν τη μείωση των επενδύσεων σε χώρους στάθμευσης).

Η βιομηχανία ποδηλάτου, οι πωλητές και επισκευαστές (τεχνικά επαγγέλματα του ποδηλάτου) μπορούν να χρηματοδοτήσουν την έκδοση ενός ποδηλατικού χάρτη ή ενός ενημερωτικού φακέλου μέσω της αγοράς διαφημιστικού χώρου, για παράδειγμα.

Υπάρχουν όμως και άλλες δυνατότητες: μπορούν να βρεθούν

χορηγοί για ενδεικτικές πινακίδες (τοποθέτηση πασσάλων ή ενδείξεων), να χρηματοδοτηθούν εκδόσεις με τη χορηγία ασφαλιστικών εταιρειών ή τραπεζών, να παρέχεται εκπαίδευση στο ποδήλατο στα σχολεία με τη χορηγία εκδοτών ή παραγωγών εκπαιδευτικού υλικού, να εκδοθεί ποδηλατικός χάρτης με τη χορηγία εκδοτικού οίκου οδικών χαρτών, να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης ή ενοικίασης ποδηλάτων μπροστά από εμπορικά καταστήματα και στις στάσεις των δημόσιων συγκοινωνιών χρηματοδοτούμενοι από τις διαφημίσεις που θα φέρουν κλπ. Μόνον ένας συντονιστής σε θέματα ποδηλάτου ή τα μέλη της διοικητικής μονάδας για το ποδήλατο μπορούν να αξιοποιήσουν όλες τις σχετικές δυνατότητες.

Ένα δίκτυο επισκευαστών και πωλητών ποδηλάτων είναι απαραίτητο ώστε να υπάρχει για τους ποδηλάτες μια υποδομή εξειδικευμένων καταστημάτων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους. Ενδεχομένως, οι δημόσιες αρχές μπορούν να συνεργαστούν με τον ιδιωτικό τομέα για να διασφαλίσουν τη δημιουργία ή διατήρηση καταστημάτων για το ποδήλατο (κυρίως μέσω της αγοράς ποδηλάτων για τις δημόσιες υπηρεσίες, όπως αστυνομία, διοίκηση, ταχυδρομεία, σχολεία).





# ΑΠΟ ΠΟΥ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ Η ΑΡΧΗ;

Εάν χρειαζόταν ένα μόνο πράγμα για να ξεκινήσετε ή για να προχωρήσετε γρηγορότερα, ποιο θα ήταν αυτό; Αυτό που λείπει συνήθως είναι ένας αρμόδιος ή συντονιστής για το ποδήλατο. Το πρόσωπο αυτό πρέπει να κατέχει θέση πλήρους απασχόλησης. Ποια είναι τα καθήκοντα που πρέπει να του ανατεθούν; Ποια είναι η κατάλληλη διοικητική διάρθρωση που πρέπει να δημιουργηθεί και ποια τα απαραίτητα κονδύλια; Τι πρέπει να γίνει πρώτα από όλα;

**Τα βασικά εργαλεία: ένας αρμόδιος ή μια διοικητική μονάδα για το ποδήλατο και μια επιτροπή**

Σε οργανωτικό επίπεδο, η δημιουργία μιας διοικητικής μονάδας για το ποδήλατο αποτελεί εκ των ων ουκ άνευ προϋπόθεση για την ανάπτυξη μιας ρεαλιστικής και αποτελεσματικής πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου.

Η διοικητική μονάδα για το ποδήλατο πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν συντονιστή στους κόλπους της διοίκησης. Έργο του συντονιστή θα είναι να υπενθυμίζει την ανάγκη συνυπολογισμού του ποδηλάτου και ενδεχομένως να χρησιμοποιείται ως κεντρικό πρόσωπο σε όλες τις βαθμίδες του δήμου (σε επίπεδο πολιτικής, λήψης αποφάσεων, εκτέλεσης και ελέγχου) και σε όλες τις υπηρεσίες που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με το θέμα της μετακίνησης με ποδήλατο (πολεοδομία, περιβάλλον, δημόσια έργα, οικονομικά, εκπαίδευση και νεότητα, τροχαία, μεταφορές κλπ.).

Το ιδεώδες θα ήταν να είναι ο ίδιος ποδηλάτης ή εν πάση περιπτώσει κάποιος που θα του χορηγηθεί ένα υπηρεσιακό ποδήλατο καλής ποιότητας και θα το χρησιμοποιεί στο πλαίσιο των καθηκόντων του, καθώς και για τη μετάβαση στην εργασία του.

Με βάση αυτό το ελάχιστο επίπεδο οργάνωσης, μπορεί να ενισχυθεί η διοικητική μονάδα για το ποδήλατο ή να εμπλουτισθεί με διάφορους τρόπους, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες της πόλης και τις δυνατότητες. Για παράδειγμα, μπορεί να γίνει υποχρεωτική η υποβολή όλων των σχεδίων στο συντονιστή ή να γίνει υποχρεωτική η έγκριση του συντονιστή για όλα τα σχέδια στους τομείς της πολεοδομίας, των μεταφορών και των δημοσίων έργων. Από την άλλη πλευρά, ο συντονιστής μπορεί να πλαισιωθεί από μια γραμματεία.

Τέλος, μπορούν να διοριστούν μόνιμοι συνεργάτες μερικής ή πλήρους απασχόλησης στις υπηρεσίες πολεοδομίας και δημοσίων έργων, καθώς και να οριστούν μέλη της μονάδας σε άλλες αρμόδιες υπηρεσίες και στην τροχαία. Όλα αυτά τα πρόσωπα θα πρέπει απαραίτητα να διάκεινται ευνοϊκά προς το ποδήλατο ή καλύτερα να είναι οι ίδιοι ποδηλάτες είτε σε καθημερινή βάση ή τουλάχιστον στον ελεύθερο χρόνο τους.

Στο στάδιο αυτό η λειτουργία της μονάδας μπορεί να ολοκληρωθεί πλήρως (χρονοδιάγραμμα εργασίας και συνεδριάσεων, υποχρεωτική έγκριση όλων των πολεοδομικών σχεδίων και σχεδιαζόμενων δημοσίων έργων από τη διοικητική μονάδα για το ποδήλατο, εξουσία υποβολής προτάσεων, έγκριση λειτουργικών δαπανών της διοικητικής μονάδας για το ποδήλατο στον τομέα των δημοσίων σχέσεων, ενδεχομένως έγκριση χωριστού προϋπολογισμού επενδύσεων ή διάθεση ενός μέρους του προϋ-

Ο συντονιστής για το ποδήλατο, το απαραίτητο δεξί χέρι





Πίνακας 8.1

Πώς μπορεί να ληφθεί υπόψη το ποδήλατο κατά τη διαχείριση των δημόσιων χώρων;

Το ποδηλατικό δίκτυο: ποια είναι η κατάλληλη προσέγγιση;

Το δίκτυο μπορεί να δημιουργηθεί σταδιακά βάσει μιας σφαιρικής θεώρησης (προκαταρκτικό σχέδιο). Υπό ιδανικές συνθήκες, το σχέδιο αυτό θα έπρεπε να καταρτισθεί βάσει ποδηλατικών διαδρομών που έχουν μελετηθεί. Ως βάση μπορεί επίσης να χρησιμεύσει η υπάρχουσα ιεραρχία των δρόμων και να γίνουν βελτιώσεις. Εάν δεν είναι δυνατή η συστηματική αναδιαμόρφωση του δικτύου ώστε να καλύπτονται καλύτερα οι ανάγκες των ποδηλατών, μπορούν να γίνουν πιο περιορισμένης εμβέλειας παρεμβάσεις κάθε φορά που εκτελείται κάποιο έργο. Τις περισσότερες φορές η κάλυψη των αναγκών των ποδηλατών δημιουργεί σχετικά μικρά επιπλέον έξοδα.



Προσέγγιση εκ των άνω

Προσέγγιση εκ των κάτω

### Πολιτική βασισμένη στη βούληση



#### Συνολική προσέγγιση

Μελέτη και υλοποίηση ενός δικτύου με μεσοπρόθεσμο προγραμματισμό (5 έως 10 χρόνια)



- Ανάλυση των διαδρομών μεταξύ τόπου προέλευσης και τόπου προορισμού (καταμέτρηση, απογραφή, στατιστική, συνεντεύξεις)
- Σχεδιασμός δικτύου
- Υλοποίηση του δικτύου βάσει παρεμβάσεων με προτεραιότητα και χρονοδιαγράμματος

### Πολιτική συμβιβασμού



#### Μέτρα μικρής κλίμακας

Βελτίωση συγκεκριμένων καταστάσεων



- Ανάλυση καταστάσεων (είδος δρόμου, επίπεδο κίνησης, συχνότητα ατυχημάτων, εγγύτητα εγκαταστάσεων κλπ.)
- Συνεκτίμηση των ποδηλατών κατά το σχεδιασμό νέων χωροταξικών ρυθμίσεων βάσει των ακόλουθων κριτηρίων:

#### α) Τοπικό ή κοινοτικό δίκτυο

- μη παρεμπόδιση της ελεύθερης κυκλοφορίας (άνοιγμα συνδέσεων, συνέχεια των διαδρομών),
- πλήρης ή ολική αποφυγή του διαχωρισμού της κυκλοφορίας αυτοκινήτων/ποδηλατών,
- αποφυγή των φυσικών εμποδίων για τους ποδηλάτες,
- μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας των αυτοκινήτων,
- διευκόλυνση της στάθμευσης των ποδηλατών.

#### β) Αστικό δίκτυο

- διασφάλιση της συνέχειας των διαδρομών στους μεγάλους άξονες μέσω μέτρων μικρής κλίμακας (λωρίδες ποδηλάτου, ζώνες προχωρημένης θέσης κλπ.),
- μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας των αυτοκινήτων,
- υλοποίηση χωροταξικών ρυθμίσεων μεγάλης κλίμακας (ποδηλατόδρομοι) με σύνεση, βάσει ενός σχεδίου διασύνδεσης του δικτύου.

πολογισμού των δημοσίων έργων, μηχανισμοί διαβούλευσης με τις ενώσεις ποδηλατών κλπ.).

Εκτός από την εν λόγω διοικητική μονάδα η σύσταση μιας επιτροπής για το ποδήλατο στην οποία θα συμμετέχουν αιρετοί άρχοντες, εκπρόσωποι της διοίκησης, εταιρείες μέσων μαζικής συγκοινωνίας και ενώσεις που αντιπροσωπεύουν τους ποδηλάτες μπορεί να δώσει νέα ώθηση στην πολιτική υπέρ του ποδηλάτου της πόλης σας.

### Μια συνετή προσέγγιση: το ελάχιστο επίπεδο λειτουργίας

Χωρίς τη διοικητική μονάδα για το ποδήλατο ή έναν αρμόδιο για το ποδήλατο, δεν μπορεί ακόμη να γίνει λόγος για πολιτική αυτής καθεαυτήν. Ωστόσο, ακόμη και στην περίπτωση αυτή, είναι δυνατό να ενθαρρυνθούν οι ποδηλάτες.

Έτσι, στον πίνακα με τίτλο «Οδηγός γενικών και ειδικών μέτρων υπέρ του ποδηλάτου», όλα τα χωροταξικά μέτρα που απαιτούν ελάχιστο σχεδιασμό μπορούν να εφαρμοστούν χωρίς μεγάλο κίνδυνο λάθους ή ζημίας. Τα περισσότερα χωροταξικά μέτρα των περιπτώσεων 1, 2 και 3 δεν είναι δαπανηρά, η υλοποίηση και μελέτη τους είναι απλή και είναι σχετικά ανεξάρτητα από την ύπαρξη ενός ποδηλατικού δικτύου.

Λόγω του χαμηλού κόστους τους, της λιγοστής επιπλέον εργασίας που απαιτούν και της δυνατότητας διόρθωσης των ενδεχόμενων σφαλμάτων, παρόμοια μέτρα μπορούν να ληφθούν αυτόματα. Θα αποφέρουν κάποια αποτελέσματα, έστω και σποραδικά (βελτίωση της άνεσης των ποδηλατών, ευαισθητοποίηση των οδηγών, ενθάρρυνση της μερίδας των μη ποδηλατών

## «ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΠΟΛΛΑ ΣΗΜΕΙΑ ΟΠΟΥ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΡΘΟΥΝ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ.»

που έχει τις περισσότερες πιθανότητες να αρχίσει να κυκλοφορεί με ποδήλατο).

Επιπλέον, εάν σε μεταγενέστερο στάδιο υιοθετηθεί ένα σχέδιο ποδηλατικού δικτύου και μια πραγματική πολιτική υπέρ του ποδηλάτου, όλες αυτές οι χωροταξικές ρυθμίσεις θα αποτελούν συγκεκριμένα στοιχεία που θα συμβάλουν στην αύξηση της δημιουργίας του δικτύου.

Η μελέτη ενός δικτύου έχει εξίσου μεγάλη σημασία με τη δημιουργία μιας διοικητικής μονάδας για το ποδήλατο ή με το συντονιστή για το ποδήλατο. Ωστόσο, εάν η μελέτη ενός ποδηλατικού σχεδίου είναι πράγματι αδύνατη λόγω έλλειψης μέσων, πρέπει να υλοποιηθούν χωροταξικά μέτρα περιορισμένης εμβέλειας βάσει μιας καθαρά πραγματιστικής προσέγγισης.

Η προσέγγιση αυτή μπορεί να αρκεί όταν δεν υπάρχουν αρκετά μέσα για να γίνει η αρχή. Όμως, για να εξασφαλιστεί κάποια συνοχή στην προσέγγιση και ένας βαθμός επιτυχίας, πρέπει να μπορεί να οριστεί ένας συντονιστής για το ποδήλατο, έστω και εάν πρόκειται για ένα άτομο που θα διατυπώνει πάντοτε γνώμη για όλα τα σχέδια έργων ως πρόσωπο αναφοράς για το ποδήλατο. Κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να γίνει πολλή και ουσιαστική εργασία, χωρίς ιδιαίτερα κονδύλια, εντάσσοντας κάθε φορά τη διάσταση του ποδηλάτου στο σχεδιασμό μικρών έργων:

- διευθέτηση των δρόμων ή των διασταυρώσεων όπου συμβαίνουν ατυχήματα,
- παρεμβάσεις κοντά σε σχολεία στο πλαίσιο μέτρων ασφάλειας γύρω από σχολεία,

**Πίνακας 8.2**

**Οδηγός γενικών και ειδικών μέτρων υπέρ του ποδηλάτου**

**1 Γενικά μέτρα που δεν απαιτούν σχεδιασμό υπέρ του ποδηλάτου**  
(έργα απαραίτητα για όλους τους χρήστες)

| Μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας των αυτοκινήτων                    | • |   |  | • |   |   |
|---------------------------------------------------------------------|---|---|--|---|---|---|
| Βελτίωση της ασφαλτόστρωσης                                         | • |   |  |   | • |   |
| Βελτίωση του φωτισμού                                               |   | • |  |   |   | • |
| Περιορισμός της δημιουργίας νέων μονοδρόμων στο ελάχιστο απαραίτητο | • |   |  | • |   |   |

**2 Γενικά μέτρα με συνυπολογισμό του ποδηλάτου**  
(έργα που δίνουν την ευκαιρία να συνυπολογιστούν οι ποδηλάτες)

| Νέα διαγράμμιση οδών μετά από νέα ασφαλτόστρωση (διεύρυνση της δεξιάς λωρίδας, λωρίδα ποδηλάτου)                             | • |   |  | • |  |   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|--|---|--|---|
| Τοποθέτηση/εκ νέου τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών (επιλογή της ρύθμισης)                                                    | • |   |  | • |  |   |
| Τοποθέτηση/εκ νέου τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών (με ειδικούς σηματοδότες για τους ποδηλάτες, επαγωγικός βρόχος)           |   | • |  |   |  | • |
| Τροποποιήσεις των δρόμων (διευθέτηση των διαβάσεων, επιλογή της ασφαλτόστρωσης, πλάτος των δρόμων ή των λωρίδων κυκλοφορίας) | • |   |  | • |  |   |
| Είδος χώρων στάθμευσης για τα αυτοκίνητα                                                                                     | • |   |  | • |  |   |
| Λωρίδες κοινές για λεωφορεία/ποδήλατα                                                                                        |   | • |  | • |  |   |
| Μελέτη μονοδρόμων (άρδια διέλευσης των ποδηλάτων, για να αποφεύγονται δρόμοι με κλίση και παρακάμψεις)                       | • |   |  | • |  |   |
| Δημιουργία κυκλοφοριακών βρόχων στο κέντρο με προνομιακή πρόσβαση των ποδηλάτων                                              | • |   |  | • |  |   |
| Πεζόδρομοι (άρδια διέλευσης ποδηλάτων)                                                                                       | • |   |  | • |  |   |

**3 Ειδικά μέτρα υπέρ του ποδηλάτου για τα οποία δεν απαιτείται σχεδιασμός**  
(έργα που υλοποιούνται ειδικά για να βελτιωθεί η κατάσταση των ποδηλάτων)

| Στάθμευση (τυποποιημένη κατασκευή στήριξης: σταθμοί τρένου, στάσεις δημόσιων μεταφορών, σχολεία, εμπορικοί δρόμοι ή εμπορικά κέντρα, πολιτιστικά κέντρα κλπ.) | • |  |  |  |   | • |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|--|--|--|---|---|
| Τροποποίηση της υπάρχουσας διαγράμμισης του οδοστρώματος (λωρίδες ποδηλάτου, διαπλάτυνση δεξιάς λωρίδας)                                                      | • |  |  |  | • |   |
| Διαγράμμιση των λωρίδων προσέγγισης και των διαπλάτυνμένων λωρίδων στις πολυσύχναστες διασταυρώσεις                                                           | • |  |  |  | • |   |
| Άρδια κυκλοφορίας ποδηλάτων σε μονόδρομο (τοπική οδός)                                                                                                        | • |  |  |  | • |   |
| Τροποποίηση των υπαρχόντων φωτεινών σηματοδοτών                                                                                                               | • |  |  |  | • |   |

**4 Ειδικά μέτρα για το ποδήλατο για τα οποία απαιτείται σχεδιασμός**  
(έργα που πρέπει να σχεδιαστούν και προορίζονται ειδικά για τους ποδηλάτες)

| Δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών                                                                                         |  | • |   | • |   |   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---|---|---|---|---|
| Κατασκευή ποδηλατόδρομων                                                                                                         |  | • |   |   |   | • |
| Δημιουργία συντομευμένων διαδρομών                                                                                               |  | • |   |   |   | • |
| Λωρίδα αντίθετης κατεύθυνσης για τους ποδηλάτες σε δευτερεύοντες ή κύριους μονόδρομους (π.χ. σε συνδυασμό με λωρίδες λεωφορείων) |  |   | • |   | • |   |
| Τροποποίηση επικίνδυνων διασταυρώσεων (ατυχήματα)                                                                                |  | • |   |   | • |   |

= μέτρο που μπορεί να ληφθεί ανεξάρτητα του σχεδιασμού/εύκολη εφαρμογή ή διόρθωση

= απαραίτητος σχεδιασμός/δύσκολη εφαρμογή ή διόρθωση

= ανάλογα με τις συνθήκες, σχεδιασμός απαραίτητος ή μη και εύκολη ή δύσκολη εφαρμογή ή διορθώσεις

= απουσία επιπλέον εξόδων ειδικά για το ποδήλατο ή πολύ χαμηλά επιπλέον έξοδα και ενταγμένα στο σύνολο

= μη δαπανηρό έως δαπανηρό μέτρο, ανάλογα με τις συνθήκες, επιπλέον έξοδα συμπεριλαμβανόμενα στο σύνολο ή ειδικά κονδύλια, ανάλογα με τις συνθήκες

= απαραίτητα ειδικά κονδύλια, δαπανηρό μέτρο

## «ΕΝΑΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΝΕΙ ΠΟΛΛΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ.»

Ένας χάρτης για τους ποδηλάτες μπορεί να εκδίδεται κάθε χρόνο ή κάθε δύο χρόνια για να περιλάβει τις έξυπνες διαδρομές ή τις υπάρχουσες διαδρομές με σήμανση και για να σημειώνει την πρόοδο που σημειώνεται στα έργα.



- δημιουργία λωρίδων ποδηλάτων και θυλάκων αναμονής ή λωρίδων αναμονής κάθε φορά που η διαγράμμιση των μεγάλων οδικών αρτηριών πρέπει να ανανεωθεί,
- συνεκτίμηση των ποδηλατών κατά την εκ νέου διευθέτηση των διασταυρώσεων,
- συστηματική κατασκευή χώρων στάθμευσης στα πολυσύχναστα μέρη,
- δυνατότητα κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης για τους ποδηλάτες σε μονόδρομους.

### Η έννοια του δικτύου

Το ιδανικό θα ήταν να γίνει από την αρχή η μελέτη ενός ποδηλατικού δικτύου στοχεύοντας κατά προτεραιότητα στους νεοφώτιστους και διστακτικούς ποδηλάτες («χελώνες»), που θα έπρεπε όμως επίσης, ει δυνατόν, να ικανοποιεί και τους γρήγορους και έμπειρους ποδηλάτες («λαγοί»).

Τα αποτελέσματα μιας τέτοιας μελέτης είναι πολύ πιο ολοκληρωμένα από ό,τι μια προσέγγιση αυστηρά πραγματιστική και εστιασμένη σε συγκεκριμένα σημεία, η δε ύπαρξη ενός σχεδίου πολλαπλασιάζει την αποτελεσματικότητα κάθε επιμέρους παρέμβασης υπέρ του ποδηλάτου μέσω της αμοιβαίας ενίσχυσης των διαφόρων μέτρων ή χωροταξικών ρυθμίσεων.

Βάσει ενός καλά μελετημένου σχεδίου, μπορεί να εξεταστεί το κατά πόσον είναι δυνατό να απαγορευθεί η κυκλοφορία των αυτοκινήτων σε ορισμένους δρόμους ή να δημιουργηθούν βρόχοι κυκλοφορίας ή να συγκριθούν τα πλεονεκτήματα

διαφόρων λύσεων για την άρση των εμποδίων στις μετακινήσεις με ποδήλατο.

Η πλήρης απουσία οχλήσεων και το μέγεθος του ποδηλάτου επιτρέπουν άνετα στους ποδηλάτες να εγκαταλείψουν την «πεπατημένη». Το ποδηλατικό δίκτυο μπορεί εύκολα να συμπεριλάβει συντομευμένες διαδρομές ή ακόμη και μικρές παρακάμψεις μη προσβάσιμες στα βαρέα οχήματα.

Στην πόλη υπάρχουν πολλά σημεία όπου μπορούν να αρθούν εμπόδια στην κυκλοφορία των ποδηλάτων: πεζογέφυρες και πεζόδρομοι, ιδιωτικοί δρόμοι, δρόμοι μέσα σε πάρκα, πλωτές γέφυρες, χώροι στάθμευσης και αξιόξεοδοι δρόμοι, μονόδρομοι, δρόμοι μόλων, μικρές σκάλες στις οποίες μπορούν να εγκατασταθούν ράμπες κλπ.

### Ενημέρωση

#### Δημόσιες σχέσεις

Εάν δεν είναι πάντοτε δυνατό να υλοποιηθούν μεγάλες εκστρατείες ενημέρωσης για τη βελτίωση του γοήτρου των ποδηλατών σε μια μικρή ή μεσαία πόλη, θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να ενημερωθεί το κοινό για όλα τα μέτρα και για όλες τις χωροταξικές ρυθμίσεις υπέρ των μετακινήσεων με ποδήλατο.

Το αποτέλεσμα αυτής της εργασίας γνωστοποίησης των χωροταξικών ρυθμίσεων για ποδήλατα ή άλλων τεχνικών μέτρων είναι διπλό: αυξάνει τις πιθανότητες χρησιμοποίησης των ρυθμίσεων που έχουν γίνει (ενίσχυση της χρησιμοποίησης των χωροταξικών ρυθμίσεων και απόδοση των έργων που έχουν εκτελεσθεί) και συμβάλλει στη βελτίωση του γοήτρου του ποδηλάτου παρέχοντας μία ακόμη

## «ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΣΤΕΙ ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΟΦΕΛΟΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.»

απόδειξη για το γεγονός ότι η διοίκηση λαμβάνει υπόψη της τους ποδηλάτες.

Δεν είναι όμως απαραίτητο να υπάρχουν χωροταξικές ρυθμίσεις που μπορούν να διαφημιστούν: καταρχάς, η οργάνωση περιπάτων με ποδήλατο στην πόλη μπορεί να έχει απλώς ως στόχο να προβληθεί το ποδήλατο και να δοθεί στον καθένα η ευκαιρία να δοκιμάσει την ευχαρίστηση της περιήγησης στην πόλη του με ποδήλατο. Στο Μόντρεαλ μια παρόμοια εκδήλωση, ο «γύρος του Ιλ» συγκεντρώνει κάθε χρόνο 45 000 ποδηλάτες! Και ο «γύρος των παιδιών» συγκεντρώνει 10 000 εκκολλημένους ποδηλάτες 6 έως 12 χρόνων με πολύ μεγάλη προβολή από τα μέσα ενημέρωσης. Οι δύο αυτοί γύροι γίνονται σε κλειστό κύκλωμα, σε πλήρη απομόνωση από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων: κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να ανέβει στο ποδήλατο οποιοσδήποτε θέλει να ασκηθεί ή να πάει περίπατο.

### Μείζον εργαλείο ενημέρωσης: ο ποδηλατικός χάρτης

Στον τομέα της ενημέρωσης του κοινού μπορούν να χρησιμοποιηθούν πολλά και διάφορα μέσα ανάλογα με τις συνθήκες (τακτική δημοσίευση μιας εφημερίδας, άρθρα στον τοπικό τύπο και στις εκδόσεις που προορίζονται για ομάδες-στόχους, ραδιοφωνικές ή τηλεοπτικές εκπομπές, τεκμηρίωση, φυλλάδια, αφίσες, τελετές εγκαινίων, τηλεφωνική γραμμή κλπ.).

Ειδικότερα, ένας ποδηλατικός χάρτης συγκεντρώνει πολλά πλεονεκτήματα:

- πρόκειται για ένα εργαλείο του οποίου η πρακτική χρησιμότητα είναι άμεση,
- ο ποδηλατικός χάρτης είναι πολύ πιθανό ότι θα διατηρηθεί από τον κάτοχό του μέχρι την επόμενη έκδοση,
- η πίσω πλευρά του χάρτη μπορεί να περιλαμβάνει άλλες πληροφορίες και ανακοινώσεις,
- ο χάρτης μπορεί να χρησιμεύσει ως διδακτικό εργαλείο στα σχολεία,
- εάν περιέχει το δίκτυο των δημόσιων μεταφορών, η χρησιμότητά του θα είναι διπλή.

Ήδη από την αρχή, ακόμη και αν δεν έχει υλοποιηθεί κανένα συγκεκριμένο έργο, η δημοσίευση ενός χάρτη ειδικά για τους ποδηλάτες δικαιολογείται άνετα. Θα μπορεί σε κάθε περίπτωση να περιλαμβάνει τις διαδρομές που χρησιμοποιούνται ήδη από τους ποδηλάτες. Εάν δεν υπάρχουν τέτοιες διαδρομές, θα μπορεί να αναφέρει τα μέρη που πρέπει οπωσδήποτε να αποφεύγονται ή τις συνιστώμενες διαδρομές (πιο σίγουρες διαδρομές, με μικρές παρακάμψεις, συντομευμένες διαδρομές, πιο άνετες παρακάμψεις, κακή ασφαλτόστρωση).

Η επισήμανση των δρόμων με κλίση ή των ισοϋψών καμπυλών, που συνήθως απουσιάζουν από τους χάρτες, αποτελεί σημαντικό στοιχείο για κάθε ποδηλάτη που θέλει να καθορίσει ένα δρομολόγιο. Χρήσιμη είναι επίσης η διαίρεση του χάρτη σε τετράγωνα, ώστε να επιτρέπεται ένας κατά προσέγγιση υπολογισμός των αποστάσεων. Τα ανυπέρβλητα εμπόδια, οι έμποροι και τα συνεργεία ποδηλάτου πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται σε έναν τέτοιο χάρτη. Πρέπει επίσης να ληφθεί μέριμνα ώστε να συμπεριληφθεί το δίκτυο των

δημόσιων μεταφορών και των στάσεων των ταξί (συμπληρωματικότητα μεταξύ του ποδηλάτου και των δημόσιων μεταφορών).

Στη συνέχεια ο χάρτης μπορεί να επανεκδίδεται όταν πραγματοποιούνται νέες διαδρομές σημειωμένης κατεύθυνσης, χώροι στάθμευσης, λωρίδες ποδηλάτου, ποδηλατόδρομοι κλπ.

Όσο καιρό η διοικητική μονάδα ποδηλάτου θα παραμένει περιορισμένη, η βοήθεια των ενώσεων ποδηλατών θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη (πρακτικές συμβουλές, καταγραφές, έξυπνα δρομολόγια, επικίνδυνα σημεία, διευθύνσεις εμπορών και συνεργείων επισκευής, κακό οδόστρωμα κλπ.).

### Συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα

Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να συμβάλει και αυτός στην πολιτική υπέρ του ποδηλάτου. Για παράδειγμα, η υποχρέωση των επιχειρήσεων να καταρτίσουν ένα σχέδιο μετακίνησης για τους υπαλλήλους τους αποτελεί ένα μέσο για να αναγκαστούν να προωθήσουν τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου από το προσωπικό τους. Ορισμένοι εργοδότες παρέχουν μια πλειάδα κινήτρων προς τους ποδηλάτες υπαλλήλους τους (αποζημίωση ανά χιλιόμετρο, ευκολίες για την αγορά ποδηλάτου, ντους και αποδυτήρια, δωρεάν αναψυκτικά, παιχνίδια με ειδικά βραβεία για τους ποδηλάτες κλπ.).

Πρέπει να υπογραμμιστεί το οικονομικό όφελος των επιχειρήσεων από τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου: οι οικονομίες που πραγματοποιούνται στον τομέα της στάθμευσης των αυτοκινήτων είναι σημαντικές (ανέρχονται σε 4 000 ευρώ ανά θέση σε υπαίθριο χώρο στάθμευσης, 8 000 ευρώ ανά θέση σε χώρο στάθμευσης τεχνητού πλατώματος και σε



16 000 ευρώ στους υπόγειους χώρους στάθμευσης). Η εκμίσθωση θέσεων στάθμευσης που δεν διατίθενται πλέον στο προσωπικό μπορεί να αποτελέσει άλλη μία πηγή εσόδων και σε κάθε περίπτωση η πρόσβαση της πελατείας διευκολύνεται. Η μείωση των απουσιών (καλύτερη υγεία και καλύτερη ψυχολογική κατάσταση) αποτελεί επίσης μη αμελητέο όφελος.

Στις Βρυξέλλες μια επιχείρηση προτείνει στις δημόσιες αρχές τη δωρεάν δημιουργία χώρων στάθμευσης για ποδήλατα. Ο εξοπλισμός και η συντήρησή τους χρηματοδοτούνται από τα έσοδα που αποφέρει η ανάρτηση αφισών πολιτιστικού περιεχομένου στις κατασκευές στήριξης των ποδηλάτων. Κατ' αυτόν τον τρόπο οι χώροι στάθμευσης ποδηλάτων εντοπίζονται εύκολα από τους ποδηλάτες (μέσω της παρουσίας της διαφημιστικής αφίσας πολιτιστικού περιεχομένου), αλλά κυρίως οι δημόσιες αρχές δεν αναλαμβάνουν κανέναν επιχειρηματικό κίνδυνο και δεν επιβαρύνονται με έξοδα, γεγονός που αίρει ένα σημαντικό εμπόδιο κατά το στάδιο εκκίνησης της πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο του πρότυπου σχεδίου της για τις μετακινήσεις χρησιμοποίησε παρόμοιες κατασκευές μπροστά από πολλά κτίριά της.

Στο Στρασβούργο μεταξύ των ενδιαφερουσών πρωτοβουλιών του δήμου πρέπει να σημειωθούν όχι μόνο τα 150 υπηρεσιακά ποδήλατα (παράδειγμα για τις επιχειρήσεις), αλλά και η εκμίσθωση 800 ποδηλάτων σε τέσσερα σημεία (το 1998 έγιναν 31 500 συνδρομές φοιτητών και 4 500 συνδρομές μισθωτών, επί συνόλου 63 000 μισθώσεων). Η εκμίσθωση ποδηλάτων είναι ένα καλό μέσο που επιτρέπει σε πολλούς ανθρώπους να δοκιμάσουν το ποδήλατο προτού προχωρήσουν στην αγορά ενός ποδηλάτου. Παρόμοιες υπηρεσίες μπορούν κατά κανόνα να οργανώνονται από τον ιδιω-

τικό τομέα, αλλά σπάνια μπορούν να είναι συμφέρουσες σε μια πόλη όπου το ποδήλατο δεν έχει γίνει ακόμη μέσο καθημερινής μετακίνησης: συνεπώς, συχνά είναι απαραίτητη η συνεργασία μεταξύ των δημόσιων αρχών και του ιδιωτικού τομέα.

Ένα πρόσωπο επιφορτισμένο με το συντονισμό σε θέματα ποδηλάτου είναι απαραίτητο για να εξασφαλιστεί η συνεργασία των ιδιωτικών επιχειρήσεων για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής υπέρ του ποδηλάτου. Το πρόσωπο αυτό πρέπει κυρίως να έρχεται σε επικοινωνία με τους διευθυντές επιχειρήσεων για να τους εκθέτει τα οφέλη που μπορούν να αποκομίσουν από τη μεγαλύτερη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου από τους εργαζομένους τους.

### Συμμετοχή των ενώσεων

Υπάρχουν πάρα πολλά παραδείγματα συνεργασίας μεταξύ των δημόσιων αρχών και των ενώσεων των ποδηλατών: οργανώσεις συνοδείας των παιδιών στο σχολείο με το ποδήλατο, συνεργασία για τη δημιουργία ενός χάρτη, συνεργασία για τον καθορισμό του δικτύου, εκπαίδευση των εκκολλητόμενων ποδηλατών, οργάνωση εκδηλώσεων μεγάλης κλίμακας με την οικονομική στήριξη των δημόσιων αρχών κλπ.

# ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ

Αναμενόμενος αριθμός μελλοντικών ποδηλατών, 23  
Αναψυχή, 51  
Αριθμός ποδηλατών, 19  
Αριθμός χιλιομέτρων/χρόνο (χρήση ποδηλάτου), 19  
Αστυνομία, 37  
Ασφάλεια και εκπαίδευση, 36  
Ασφάλεια, ηλικία και εμπειρία, 34  
Ασφάλεια και υγιεινή, 34  
Ασφάλεια και ταχύτητα, 35, 36  
Δημόσια συγκοινωνία, 20  
Διαμορφώσεις, 37, 40, 43, 46, 57  
Δίκτυα, 51, 58  
Δυναμική του ποδηλάτου, 11, 18  
Εμπόριο/οικονομία, 20, 53, 59  
Επιχειρήσεις/οικονομία, 20, 53, 59  
Κοινή γνώμη, 12, 24, 39  
Κυκλοφορία αυτοκινήτου, 10, 25

Οικονομική αξία του ποδηλάτου, 17  
Πληροφορία και εικόνα, 39, 43, 47, 58  
Προϋπολογισμοί, 17, 18, 45, 57  
Πωλήσεις, 19  
Ρύπανση μέσα στο αυτοκίνητο, 13, 35  
Ρύπανση του αέρα, 12, 24, 35  
Στόλος ποδηλάτων, 19  
Σύγκριση αυτοκινήτου με άλλα μέσα, 11, 17  
Συντονισμός, 45, 50, 55  
Σχολεία, 52  
Χρήση του ποδηλάτου, 11, 19



Ευρωπαϊκή Επιτροπή

**Η πόλη πάει μπροστά με το ποδήλατο**

Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

1999 — 61 σ. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-828-5723-9



- 1** Αναζήτηση των ενώσεων που αντιπροσωπεύουν τους ποδηλάτες (σε τοπικό επίπεδο ή, εάν δεν υπάρχουν, σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο) και διοργάνωση μιας πρώτης συνάντησης μαζί τους
- 2** Συλλογή πληροφοριών σχετικά με τα δίκτυα πόλεων, το πρόγραμμα δραστηριοτήτων τους, τις δημοσιεύσεις τους, τις προϋποθέσεις ένταξης στο δίκτυο
- 3** Παραγγελία βασικών εγγράφων (έγγραφα αναφοράς, συνδρομή σε περιοδικό, συνδρομή στις δημοσιεύσεις της ECF)
- 4** Συλλογή πληροφοριών για την εγγραφή στην επόμενη διάσκεψη Velo City
- 5** Ανάθεση σε κάποιο πρόσωπο να επισκεφθεί τους κόμβους του Internet σχετικά με το εν λόγω θέμα
- 6** Κατάρτιση κατάστασης με όλους τους φορείς που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως σύνδεσμοι στο πλαίσιο μιας πολιτικής προώθησης του ποδηλάτου (τεχνικά επαγγέλματα ποδηλάτου, ενώσεις ποδηλατών, ενώσεις που ασχολούνται με τον οικολογικό τουρισμό, ενώσεις που ασχολούνται με τον αθλητισμό στα σχολεία, οργανώσεις σε περιφερειακό, εθνικό ή διεθνές επίπεδο)
- 7** Ανάθεση σε έναν υπάλληλο να αναζητήσει το κατάλληλο πρόσωπο για τη θέση του εκπροσώπου για το ποδήλατο με καθεστώς μερικής απασχόλησης
- 8** Ανάθεση σε έναν υπάλληλο να διοργανώσει μια σύσκεψη μεταξύ όλων των συναρμόδιων υπηρεσιών (υπηρεσίες δημοσίων έργων, πολεοδομίας και σχεδιασμού, εκπαίδευσης, αστυνομίας, τουρισμού και ψυχαγωγίας) για μια πρώτη επαφή και συζήτηση του θέματος
- 9** Συλλογή πληροφοριών σχετικά με την αγορά υπηρεσιακών ποδηλάτων από τις υπηρεσίες δημοσίων έργων και πολεοδομίας
- 10** Οργάνωση συνάντησης με τον επικεφαλής της τροχιάς για να συζητηθεί το θέμα μιας ποδηλατοκινούμενης αστυνομικής μονάδας
- 11** Ανάθεση σε έναν υπάλληλο να συντάξει μια πρώτη έκθεση επισκόπησης της κατάστασης (10-15 σελίδων) εντός τριών μηνών

και.....

**12** Διάδοση του παρόντος φυλλαδίου



ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΠΙΣΗΜΩΝ ΕΚΔΟΣΕΩΝ  
ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

L-2985 Luxembourg

ISBN 92-828-5723-9



9 789282 857236 >



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ