

Οδηγός Δημόσιας Πολιτικής για το Ποδήλατο

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

Περιεχόμενα

| | |
|---|----|
| Χαιρετισμός | 2 |
| Το Ποδήλατο στις κατευθύνσεις πολιτικής της Ευρώπης | 4 |
| Πλεονεκτήματα από τη χρήση του Ποδηλάτου | 5 |
| Το Ποδήλατο σήμερα στην Ελλάδα | 7 |
| Καθορισμός οράματος και στόχων | 10 |
| Πυλώνες για την προώθηση του Ποδηλάτου | 12 |
| ΠΥΛΩΝΑΣ 1: Υποδομές φιλικές για το Ποδήλατο | 12 |
| ΠΥΛΩΝΑΣ 2: Ενίσχυση της αίσθησης ασφάλειας των χρηστών Ποδηλάτου μέσω των κανόνων κυκλοφορίας | 13 |
| ΠΥΛΩΝΑΣ 3: Το Ποδήλατο, κρίκος στην αλυσίδα της πολυτροπικότητας | 14 |
| ΠΥΛΩΝΑΣ 4: Ποδηλατικός τουρισμός, μοχλός για την οικονομική και βιώσιμη ανάπτυξη | 15 |
| ΠΥΛΩΝΑΣ 5: Ποδηλατώ στην εργασία, κίνητρα για εργαζόμενους & επιχειρήσεις | 17 |
| ΠΥΛΩΝΑΣ 6: Αλλαγή Νοοτροπίας για το Ποδήλατο. Εκπαίδευση – Επικοινωνία | 18 |
| ΠΥΛΩΝΑΣ 7: Ποδηλατώ για την καλή υγεία | 19 |
| ΠΥΛΩΝΑΣ 8: Χρηματοδότηση, απαραίτητος «τροχός» για την επιτυχία της πολιτικής | 20 |
| Χαράζοντας και υλοποιώντας μια επιτυχημένη πολιτική διακυβέρνησης για το Ποδήλατο | 21 |
| Εθνικό Σχέδιο Δράσης. Η Δημόσια Πολιτική στην πράξη | 23 |

Χαιρετισμός

Το όραμα για τη διαμόρφωση ενός νέου αστικού περιβάλλοντος, φιλικότερου προς τον πολίτη, απαιτεί και την αλλαγή της στρατηγικής που υπήρχε μέχρι σήμερα στην ανάπτυξη των συστημάτων μεταφορών στη χώρα μας.



Οι περισσότερες ελληνικές πόλεις αντιμετωπίζουν έντονα προβλήματα έλλειψης ελεύθερων χώρων, κυκλοφοριακής συμφόρησης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης που επηρεάζουν αρνητικά την αποτελεσματικότητα των συστημάτων μεταφορών, υποβαθμίζοντας το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων.

Είναι προφανές ότι ο σύγχρονος τρόπος ζωής των ανθρώπων περιλαμβάνει πολλές ημερήσιες μετακινήσεις, το σύνολο των οποίων δεν μπορεί να καλυφθεί από τα μηχανοκίνητα μέσα, χωρίς επιπτώσεις στην ποιότητα των μετακινήσεων, το περιβάλλον, αλλά και την υγεία.

Το Ποδήλατο είναι ένα μέσο που μπορεί και πρέπει να υποκαταστήσει ένα μέρος αυτών των μετακινήσεων, καθώς η χρήση του εκτιμάται ότι καλύπτει μόλις το 0,5% του πλήθους των μετακινήσεων.

Με δεδομένες δυσκολίες, όπως η πυκνή δόμηση των πόλεων, η προσπάθεια για την αύξηση της χρήσης του Ποδηλάτου δεν μπορεί να γίνει με αποσπασματικές πρωτοβουλίες, αλλά να ενταχθεί σε μια συνολική στρατηγική προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας που τοποθετεί το Ποδήλατο στο σύστημα κυκλοφορίας των ελληνικών πόλεων.

Προϋπόθεση για να επιτευχθεί αυτός ο σκοπός είναι να διαμορφωθούν οι συνθήκες που θα καταστήσουν την επιλογή του Ποδηλάτου προσιτή και ασφαλής στους πολίτες και γι' αυτό το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών έκρινε αναγκαία την εκπόνηση του Οδηγού Δημόσιας Πολιτικής για το Ποδήλατο.

Πυλώνες της Στρατηγικής είναι η αναμόρφωση του δημόσιου χώρου με υποδομές που ενθαρρύνουν τη χρήση του Ποδηλάτου με ασφάλεια, η εκπαίδευση των πολιτών, η σύνδεση των διαδρομών με τα μέσα μεταφοράς, η παροχή κινήτρων για καθημερινή χρήση του Ποδηλάτου και ο ποδηλατικός τουρισμός.

Σε αυτή την κατεύθυνση, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών χαρακτηρίζει Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που ευνοούν τη χρήση του Ποδηλάτου στις πόλεις, ενθαρρύνει τους πολίτες να συνδυάζουν το Ποδήλατο με τις αστικές συγκοινωνίες,

θεσμοθετεί την κατασκευή χώρων στάθμευσης των Ποδηλάτων και μετέχει στο Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο για το EuroVelo.

Η υλοποίηση αυτής της Στρατηγικής απαιτεί τη συνεργασία πολλών φορέων και την ανταπόκριση των πολιτών, γι' αυτό η εκπόνηση του Οδηγού αποτελεί, ταυτόχρονα, μια ανοιχτή πρόσκληση προς όλους να παράσχουν την απαραίτητη συνδρομή τους.

Απώτερος στόχος της κοινής μας προσπάθειας είναι να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες και να διαμορφωθεί μια νέα κουλτούρα αστικών μετακινήσεων με ηπιότερα μέσα και αιχμή το Ποδήλατο.

Περισσότερο Ποδήλατο σημαίνει περισσότερος δημόσιος χώρος, περισσότερος προσωπικός χρόνος, λιγότερο κόστος, λιγότερη ρύπανση και καλύτερη υγεία.

Σημαίνει, εν τέλει, καλύτερη ποιότητα ζωής για τους ανθρώπους στις πόλεις μας.

Μιχάλης Γ. Παπαδόπουλος

Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών

αρμόδιος για τις Μεταφορές

Το Ποδήλατο στις κατευθύνσεις πολιτικής της Ευρώπης

Στην Ευρώπη, αναγνωρίζεται η ουσιαστική συμβολή της χρήσης του Ποδηλάτου ως μέσου εναλλακτικής μετακίνησης στις σύγχρονες πόλεις, στην επίτευξη των στόχων για κλιματικά ουδέτερες και βιώσιμες πόλεις. Το Ποδήλατο συμβαδίζει με όλους τους υψηλούς στόχους της ΕΕ για το κλίμα, το περιβάλλον, την οικονομική ανάπτυξη και τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και συνδέεται άμεσα με τις προσπάθειες για ανθεκτικές πόλεις και την ανάγκη για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.

Σε επίπεδο στρατηγικών κειμένων, το Ποδήλατο συνεισφέρει με ουσιαστικό τρόπο στην επίτευξη πολλών από τους 17 Στρατηγικούς Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών αλλά και στην υλοποίηση του Πανευρωπαϊκού Σχεδίου για την προώθηση της χρήσης του Ποδηλάτου (Pan-European Masterplan for Cycling Promotion). Επιπλέον, η αύξηση της χρήσης του Ποδηλάτου αποτελεί μέρος της πολιτικής της Πράσινης Συμφωνίας, της Στρατηγικής για τη Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα και της Στρατηγικής για την Αστική Κινητικότητα.



Πλεονεκτήματα από τη χρήση του Ποδηλάτου

Η προώθηση της χρήσης του Ποδηλάτου αφορά όλους τους πολίτες, κάθε ηλικίας, που επιθυμούν:

- να εκλογικεύσουν τον τρόπο μετακίνησης στις πόλεις,
- να βελτιώσουν την υγεία τους μέσα από την ήπια άσκηση,
- να εξοικονομήσουν χρήματα από τη μετακίνησή τους,
- να συμβάλλουν με τον τρόπο τους στον αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής,
- να μετακινούνται, σε μικρές αποστάσεις, με τον πιο γρήγορο, βολικό και οικονομικό τρόπο.

Η αντικατάσταση του 5 - 10% των ημερήσιων μετακινήσεων στις Ελληνικές πόλεις, με το Ποδήλατο, θα είχε τεράστια οφέλη για την Ελληνική κοινωνία και ειδικότερα για τους τομείς που αναφέρονται στη συνέχεια.

Συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας

Η αύξηση της χρήσης του Ποδηλάτου δημιουργεί ευκαιρίες για νέες θέσεις εργασίας σε διάφορους τομείς, οι οποίοι συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με το Ποδήλατο. Στους άμεσα επωφελούμενους είναι η βιομηχανία παραγωγής Ποδηλάτου και οι σχετικές με αυτό δραστηριότητες και υπηρεσίες, καθώς και η κατασκευή και η συντήρηση υποδομών. Στους έμμεσα οικονομικά επωφελούμενους είναι οι τοπικοί φορείς και ιδίως της υπαίθρου, καθώς οι ποδηλάτες διανύοντας μικρότερες αποστάσεις σε σχέση με τα ΙΧ, πραγματοποιούν περισσότερες στάσεις προτιμώντας τα τοπικά καταστήματα, διαθέτοντας το επιπλέον εισόδημα, το οποίο εξοικονομείται από τα χαμηλότερα κόστη μετακίνησης που προκύπτουν από τη χρήση Ποδηλάτου. Επιπρόσθετα, στα αστικά κέντρα οι ποδηλάτες δεν έχουν τους περιορισμούς του αυτοκίνητου για την αναζήτηση στάσης/στάθμευσης και έτσι μπορούν να πραγματοποιούν περισσότερες επισκέψεις σε καταστήματα. Σύμφωνα με έρευνα του Wupertal Institute for Climate, Environment and Energy που δημοσιεύτηκε στις αρχές του 2021, μόνο στη Γερμανία, το 2019, δημιουργήθηκαν 204.000 νέες θέσεις εργασίας στους τομείς κατασκευής, εμπορίου και υπηρεσιών σχετικών με το Ποδήλατο. Σε επίπεδο εσόδων, η έρευνα έδειξε πως τα έσοδα από το Ποδήλατο έφτασαν περίπου τα 37.7 δις ευρώ.

Βασικό συστατικό της βιώσιμης κινητικότητας

Το Ποδήλατο είναι ο πιο αποδοτικός τρόπος μετακίνησης για μικρές αποστάσεις (έως 10χλμ) και επιπλέον δεν καταλαμβάνει χώρο. Ένα σταθμευμένο αυτοκίνητο καταλαμβάνει περίπου 8τμ χώρου δηλαδή τέσσερις φορές περισσότερο από ένα Ποδήλατο που καταλαμβάνει μόλις 2 τ.μ. και ένα κινούμενο αυτοκίνητο καταλαμβάνει 28 φορές περισσότερο χώρο που αντίστοιχα καταλαμβάνει ένα κινούμενο Ποδήλατο. Η αύξηση των μετακινήσεων με το Ποδήλατο μειώνει εξάλλου το απαιτούμενο κόστος για την κατασκευή και κυρίως συντήρηση υποδομών για τα μηχανοκίνητα οχήματα, πέρα από τον προφανή περιορισμό στην κατανάλωση ενέργειας. Επιπλέον, τα Ποδήλατα είναι πιο οικονομικά και προσιτά από τα αυτοκίνητα και επομένως περισσότερο προσβάσιμα για όλους, αυξάνοντας την αυτονομία κινητικότητας και μειώνοντας τον κοινωνικό αποκλεισμό. Επομένως, η χρήση του Ποδηλάτου, συμβάλλει στην αποφυγή της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος και επιτρέπει τη δημιουργία και αξιοποίηση επιπλέον ελεύθερων και βιώσιμων χώρων στη διάθεση όλων των πολιτών.

Περιορισμός εκπομπών ρύπων και εξοικονόμηση ενέργειας

Ο τομέας των μεταφορών είναι ένας από τους κύριους παράγοντες εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου και ο μόνος τομέας στον οποίο οι εκπομπές έχουν αυξηθεί από το 1990. Αντικαθιστώντας τα οχηματοχιλιόμετρα, με ποδηλατοχιλιόμετρα μειώνεται άμεσα η κατανάλωση καυσίμου, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου και υποστηρίζεται η υλοποίηση του στόχου που έχει τεθεί στη Συμφωνία του Παρισιού για περιορισμό της αύξησης της θερμοκρασίας κάτω από 2°C.

Περισσότερο υγιής και ασφαλής κοινωνία

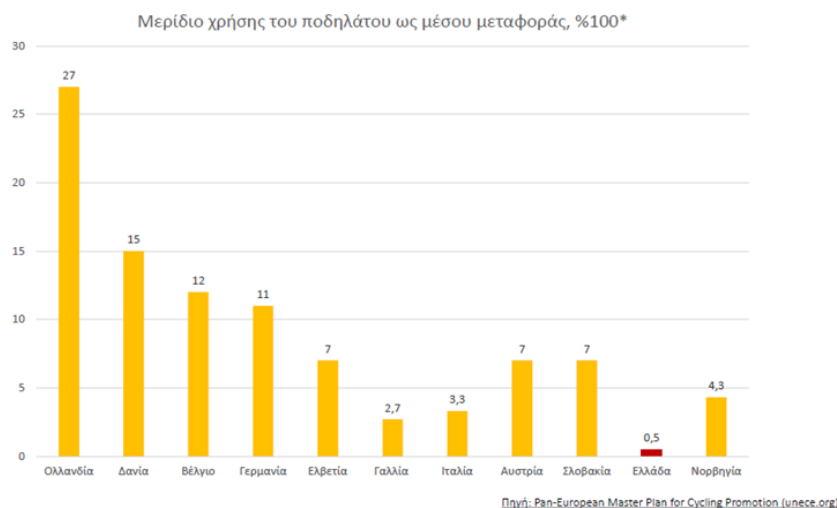
Η σωματική δραστηριότητα, από την ποδηλασία, έχει πολλαπλά οφέλη και για την υγεία. Η τακτική δραστηριότητα αποτελεί παράγοντα για την πρόληψη κορυφαίων μη μεταδοτικών ασθενειών και βοηθά επίσης στην πρόληψη άλλων σημαντικών παραγόντων κινδύνου, όπως είναι η υπέρταση και η παχυσαρκία. Σχετίζεται επιπλέον με βελτιωμένη ψυχική υγεία, καθυστερημένη εμφάνιση άνοιας και βελτιωμένη ποιότητα ζωής και ευεξίας. Κατά τη διάρκεια της πανδημίας, το Ποδήλατο αναδείχθηκε πανευρωπαϊκά ως ένας αποτελεσματικός τρόπος υποστήριξης της σωματικής άσκησης αλλά και ένας αποδοτικός τρόπος μετακίνησης, ιδίως στις μικρές αποστάσεις. Η τακτική ποδηλασία συνιστά παράγοντα για την επέκταση του προσδόκιμου υγιούς ζωής.

Ασφαλές, βιώσιμο και ανθεκτικό περιβάλλον για όλους

Σε πολλές περιοχές στο κέντρο της πόλης, τα σταθμευμένα αυτοκίνητα καταλαμβάνουν πολύτιμο δημόσιο χώρο που θα μπορούσε να εξαλειφθεί αυξάνοντας το ποσοστό μετακινήσεων με Ποδήλατο. Ο φιλικός προς το Ποδήλατο επανασχεδιασμός των χώρων κυκλοφορίας, προς όφελος της διάθεσης περισσότερων χώρων πρασίνου, εξασφαλίζει πολύτιμο κοινόχρηστο χώρο στα αστικά κέντρα και επομένως βελτιωμένη ποιότητα ζωής για όλους. Η προσέγγιση του Ποδηλάτου, στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό των μεταφορών, οφείλει να λαμβάνει υπόψη την περιβαλλοντική και κοινωνική ποιότητα μιας περιοχής όπως την αντιλαμβάνονται οι κάτοικοι, οι εργαζόμενοι και οι επισκέπτες.

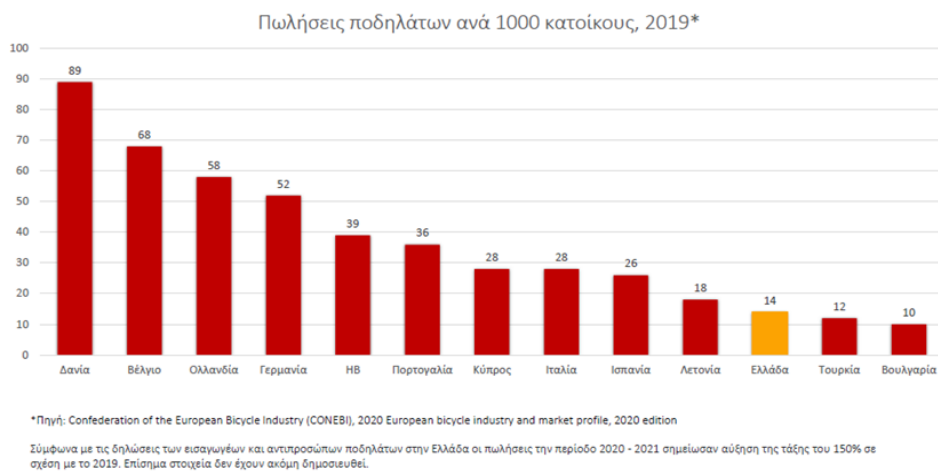
Το Ποδήλατο σήμερα στην Ελλάδα

Το Ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς στην Ελλάδα είναι ευρέως αποδεκτό ότι δεν κατέχει τη θέση που του αναλογεί στις προτιμήσεις των χρηστών της οδού. Το μερίδιο χρήσης του Ποδηλάτου στη χώρα μας για το σύνολο των μετακινήσεων φαίνεται να καταλαμβάνει μόλις το 0,5% με αυξητική όμως τάση τα τελευταία έτη.



Για την Ελλάδα τα στοιχεία αντλήθηκαν από την μελέτη "Το προφίλ του Έλληνα χρήστη ποδηλάτου: Έρευνα για το Ποδήλατο και τις συνήθειες των χρηστών ποδηλάτου στην Ελλάδα, Πόλεις για Ποδήλατο, Δεκ. 2021"

Για το έτος 2019 οι πωλήσεις Ποδηλάτων ανά 1000 κατοίκους σε ευρωπαϊκές χώρες απεικονίζονται στο διάγραμμα που ακολουθεί. Τα τελευταία δύο έτη, με την είσοδο στην αγορά των Ποδηλάτων με ηλεκτρική υποβοήθηση καθώς και τα οικονομικά κίνητρα που έχουν δοθεί για την αγορά τους, έχει καταγραφεί σημαντική αύξηση στην πώληση Ποδηλάτων (εκτιμάται σε 150%).

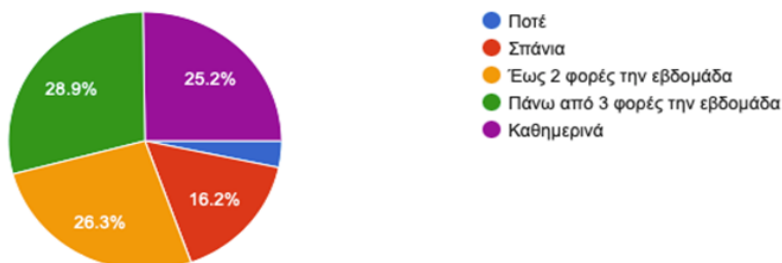


Το προφίλ του ποδηλάτη στην Ελλάδα, σε ότι αφορά τη συχνότητα χρήσης, το σκοπό μετακίνησης και την επιθυμία για περαιτέρω χρήση του Ποδηλάτου, σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα που πραγματοποιήθηκε την περίοδο Ιούνιος - Δεκέμβριος 2021 και συμμετείχαν 1086

χρήστες Ποδηλάτου¹, σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας, περιγράφεται στα διαγράμματα που ακολουθούν.

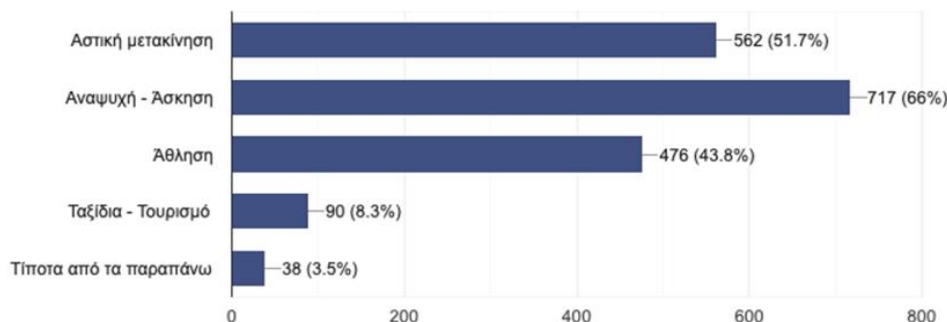
ΠΟΣΟ ΣΥΧΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙΤΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ;

1,086 responses



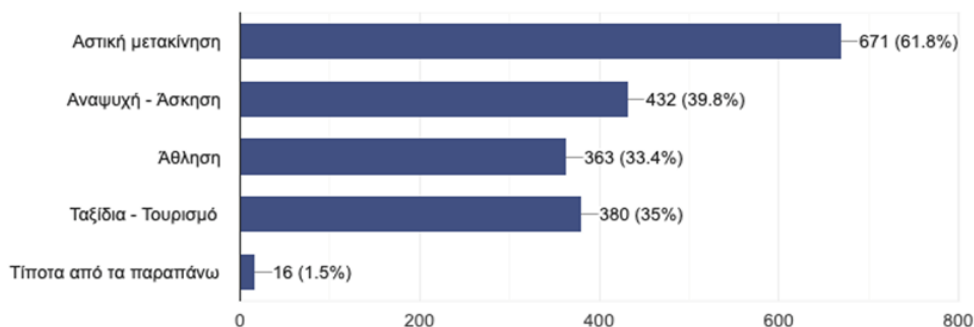
ΤΙ ΚΑΝΕΤΕ ΣΥΝΗΘΩΣ ΜΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ;

1,086 responses



ΤΙ ΘΑ ΘΕΛΑΤΕ ΝΑ ΚΑΝΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟ ΜΕ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ;

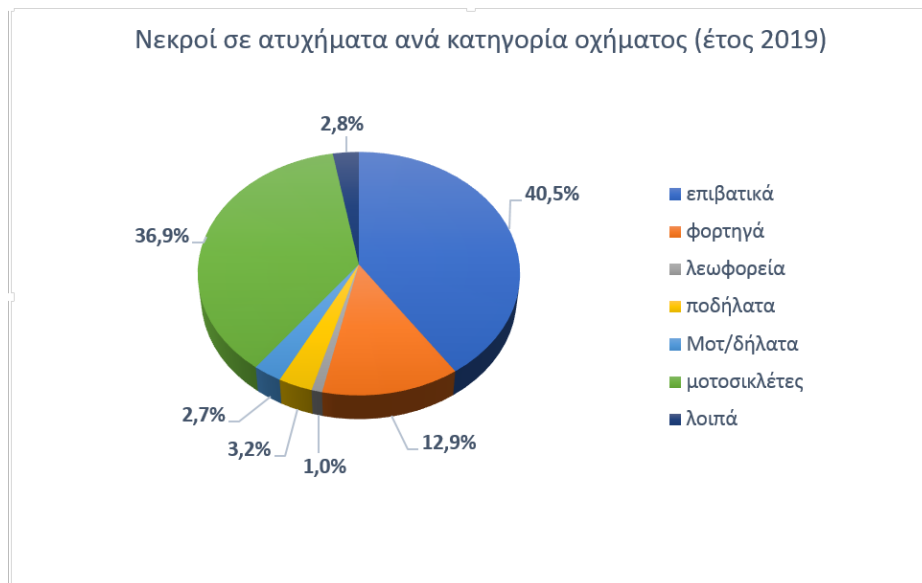
1,086 responses



Σε επίπεδο οδικής ασφάλειας για το έτος 2019 οι νεκροί από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά κατηγορία οχήματος αποτυπώνονται στο διάγραμμα που ακολουθεί. Αν ληφθεί υπόψη ότι το μερίδιο χρήσης του Ποδηλάτου αντιστοιχεί σε 0,5% και το ποσοστό εμπλοκής σε θανατηφόρο ατύχημα ανέρχεται στο 3,2% είναι σαφές ότι το Ποδήλατο εμφανίζει υψηλό βαθμό επικινδυνότητας αναλογικά με τη χρήση του ως μέσο μετακίνησης, αναδεικνύοντας

¹ Το προφίλ του Έλληνα χρήστη ποδηλάτου: Έρευνα για το Ποδήλατο και τις συνήθειες των χρηστών ποδηλάτου στην Ελλάδα, Πόλεις για Ποδήλατο, Δεκ. 2021

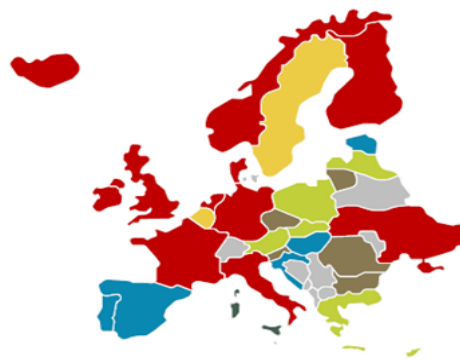
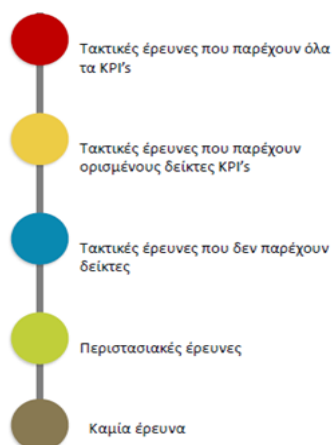
την ανάγκη λήψης περαιτέρω μέτρων για την προστασία των ευάλωτων χρηστών, ιδιαίτερα εκτεθειμένων σε συνθήκες ατυχήματος.



Οι λόγοι για τους οποίους το Ποδήλατο στην Ελλάδα δεν αποτελεί προτεραιότητα τόσο σε ότι αφορά τη χάραξη πολιτικής όσο και την επιλογή μέσου μετακίνησης θα μπορούσαν να περιγραφούν ως εξής:



Ελλιπή ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα



Οι χώρες που διαθέτουν και υλοποιούν πετυχημένες εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο στηρίζονται σε αξιόπιστα δεδομένα. Τα τελευταία διασφαλίζουν ότι οι δημόσιες δράσεις επικεντρώνονται ακριβώς σε εκείνους τους παράγοντες που συμβάλλουν στην αύξηση του μεριδίου χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς. Η διεξαγωγή μιας εθνικής έρευνας κινητικότητας πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την Ελλάδα.

Πηγή: EU, Support study on data collection and analysis of active modes use and infrastructure in Europe, final report, 2017

Η σύντομη ανάλυση και παρουσίαση της κατάστασης στην οποία βρίσκεται η χρήση του Ποδηλάτου στη χώρα μας αποτελεί μια χρήσιμη βάση για τα επόμενα βήματα σε στρατηγικό και οργανωτικό επίπεδο. Η συστηματική συγκέντρωση και επικαιροποίηση βάσεων δεδομένων με στοιχεία για την κινητικότητα στην Ελλάδα είναι προϋπόθεση, όχι μόνο για την παρακολούθηση των τάσεων, αλλά κυρίως για την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό πολιτικής και μέτρων που προωθούν τη χρήση του Ποδηλάτου.

Καθορισμός οράματος και στόχων

Το όραμά μας είναι η προώθηση της χρήσης του Ποδηλάτου, ώστε να αποτελέσει ισότιμο μέσο για κάθε σκοπό μετακίνησης, για όλους τους πολίτες, ανεξαρτήτως ηλικίας και κοινωνικής θέσης, γεγονός που θα συνεισφέρει συνολικά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, στην προστασία του περιβάλλοντος, στη δημόσια υγεία και στη βιωσιμότητα των πόλεων μας.

Το Ποδήλατο αναγνωρίζεται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με βάση τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ως μέσο μεταφοράς και εξυπηρετεί τον σκοπό των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τη δημιουργία βιώσιμων συστημάτων μεταφορών. Σε αυτό το πλαίσιο, μέσω των ΣΒΑΚ, εξετάζεται συνολικά η βιώσιμη κινητικότητα από τους Δήμους και τις Περιφέρειες, οι οποίοι έχουν την υποχρέωση να σχεδιάσουν μέτρα για την ασφαλή κυκλοφορία του Ποδηλάτου, εντάσσοντάς το ισότιμα στο σύστημα μεταφορών των πόλεων.

Οι ακόλουθοι στόχοι, σύμφωνα με το Παν-Ευρωπαϊκό Σχέδιο για την προώθηση του Ποδηλάτου και στην κατεύθυνση εξυπηρέτησης των Πυλώνων του παρόντος Οδηγού υιοθετούνται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και τίθενται προς υλοποίηση έως το 2030:

1. Γενικός Στόχος: Αύξηση του μεριδίου χρήσης του Ποδηλάτου στην Ελλάδα στο 10%
2. Επέκταση και βελτίωση της υποδομής για το Ποδήλατο σε όλη την επικράτεια.
3. Βελτίωση των συνθηκών που προάγουν την άνετη και ασφαλή ποδηλασία.

4. Προώθηση, προς όφελος του Ποδηλάτου, των συνεργειών μεταξύ των μέσων και διευκόλυνση της χρήσης του για όλους τους σκοπούς μετακίνησης.
5. Προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού ως εργαλείο βιώσιμης ανάπτυξης.
6. Προώθηση της χρήσης του Ποδηλάτου σε επιχειρήσεις και στην αστική εφοδιαστική
7. Ενσωμάτωση του Ποδηλάτου στις πολιτικές υγείας (σωματικής και ψυχικής) ως μέσου για την επέκταση του προσδόκιμου υγιούς ζωής.
8. Ενσωμάτωση της ποδηλατικής μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένης της ποδηλατικής υποδομής, στον σχεδιασμό της χρήσης γης, των αστικών, περιφερειακών και συγκοινωνιακών υποδομών.
9. Εξασφάλιση χρηματοδοτικών εργαλείων για την αδιάλειπτη υποστήριξη δράσεων που σχετίζονται με την προώθηση του Ποδηλάτου.

Η υλοποίηση των παραπάνω στόχων προϋποθέτει συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων, θεσμικών και μη, που κατά λόγο αρμοδιότητας και εξ' αντικειμένου μπορούν να συνεισφέρουν στην επίτευξη κάθε συνιστώσας προς την εκπλήρωσή τους.

Πυλώνες για την προώθηση του Ποδηλάτου

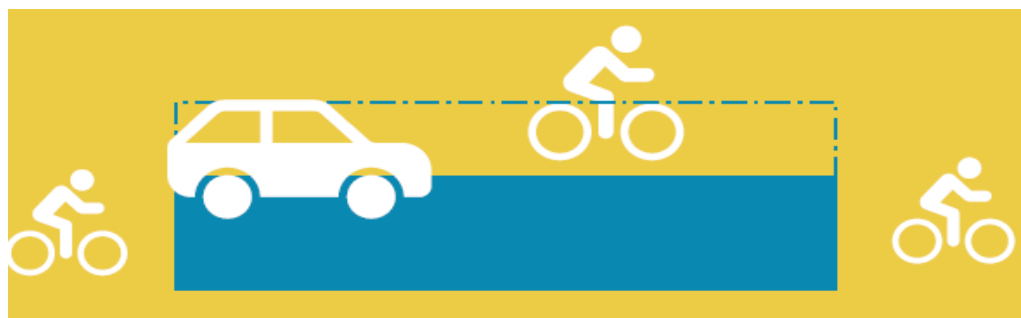
Η προώθηση της χρήσης του Ποδηλάτου θα βασιστεί στους παρακάτω οκτώ πυλώνες.

ΠΥΛΩΝΑΣ 1: Υποδομές φιλικές για το Ποδήλατο

Οι υποδομές για το Ποδήλατο σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και συντηρούνται σε διαφορετικά επίπεδα διοίκησης με αποτέλεσμα πολλές φορές να μην ανταποκρίνονται πλήρως είτε στις απαιτήσεις και τις ανάγκες των χρηστών, είτε στο κατά περίπτωση οδικό περιβάλλον. Ένας στρατηγικός σχεδιασμός των υποδομών Ποδηλάτου οφείλει να αναγνωρίζει αυτές τις ιδιαιτερότητες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ώστε το αποτέλεσμα κάθε φορά να εξυπηρετεί το αίσθημα ασφάλειας και άνεσης των ποδηλατιστών και να καθίσταται ελκυστικό σε νέους χρήστες.

Κρίνεται σκόπιμο λοιπόν μια δημόσια πολιτική για το Ποδήλατο που θα αφορά στις υποδομές να περιλαμβάνει τα εξής:

1. Ανακατανομή του δημόσιου χώρου που αποδίδεται στην κυκλοφορία με αύξηση των υποδομών που προορίζονται για το Ποδήλατο, ώστε να αποτελεί έναν ασφαλή και ελκυστικό τρόπο μετακίνησης.
2. Βέλτιστο σχεδιασμό δικτύων ποδηλατικών διαδρομών, ώστε να καλύπτονται οι καθημερινές ανάγκες των μετακινούμενων με έμφαση στη διασύνδεση σημείων προέλευσης – προορισμού, όπως αθλητικές εγκαταστάσεις, μουσεία, εκπαιδευτικά ιδρύματα, σχολεία, σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος, χώροι αναψυχής, σταθμοί μέσω μαζικής μεταφοράς, κ.λπ.
3. Βελτίωση των υποδομών που προορίζονται για χρήση από Ποδήλατα ώστε να είναι προσβάσιμες σε όλες και όλους ανεξαρτήτου ηλικίας, σκοπού μετακίνησης και τύπου Ποδηλάτου.
4. Δημιουργία νέων και βελτίωση υφιστάμενων υπηρεσιών στάθμευσης και φύλαξης στις περιοχές κατοικίας, στους χώρους εργασίας, σε κόμβους μετεπιβίβασης σε μέσα μαζικής μεταφοράς και γενικότερα σε χώρους προσέλκυσης μετακινήσεων.
5. Θέσπιση υποχρεωτικών θέσεων στάθμευσης Ποδηλάτων σε σταθμούς των μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων.
6. Επαρκή συντήρηση των υποδομών Ποδηλάτου και διασφάλιση της λειτουργικότητάς τους ώστε να ενισχύεται η ασφάλεια και άνεση των ποδηλατιστών καθιστώντας το μέσο πιο ευχάριστο και ελκυστικό σε νέους χρήστες.
7. Κανόνες και όροι για την πληροφοριακή σήμανση για το Ποδήλατο, μέσω της έκδοσης Οδηγιών Μελετών Οδικών Έργων, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής μετακίνηση των ποδηλατιστών στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο οδών και ποδηλατοδρόμων.



ΠΥΛΩΝΑΣ 2: Ενίσχυση της αίσθησης ασφάλειας των χρηστών Ποδηλάτου μέσω των κανόνων κυκλοφορίας

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας καθορίζει τη συμπεριφορά όλων, όσοι χρησιμοποιούν οδούς και με αυτή την έννοια αποτελεί θεμελιώδες κείμενο διαμόρφωσης των συνθηκών κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου οφείλει να αντιμετωπίζει ισότιμα όλους τους χρήστες, με ιδιαίτερη όμως έμφαση στην ασφάλεια των πιο ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, ενώ παράλληλα θα πρέπει, ως πλαίσιο κανόνων, να είναι πλήρως προσαρμοσμένο στις σύγχρονες ανάγκες και απαιτήσεις.

Για το σκοπό αυτό στο πλαίσιο αναθεώρησης των διατάξεων του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας προτεραιότητα θα πρέπει να αποτελούν και τα εξής:

- Αναμόρφωση κανόνων κυκλοφορίας για πιο δίκαιη και ασφαλή συνύπαρξη όλων των χρηστών στην οδό. Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο των κανόνων κυκλοφορίας χαρακτηρίζεται κυρίως από την ανάγκη διαφύλαξης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Κανόνες και αρχές που έχουν υιοθετηθεί σε άλλες χώρες και έχουν αποδειχτεί αποτελεσματικοί σε ότι αφορά την ασφάλεια και την απρόσκοπτη κυκλοφορία των ποδηλατιστών εξετάζονται.
- Διαμόρφωση οδικού περιβάλλοντος φιλικού προς το Ποδήλατο συμπεριλαμβανομένων των διασταυρώσεων. Η ομαλή συνύπαρξη του Ποδηλάτου με τους άλλους χρήστες της οδού οφείλει να συνυπολογίζει τα κατά τόπους χαρακτηριστικά της οδικής κυκλοφορίας (σύνθεση, κυκλοφοριακό φόρτο, ταχύτητα, παρουσία πεζών, κ.λπ.). Σε δρόμους με αυξημένη κυκλοφορία ή υψηλές ταχύτητες οχημάτων, ο ποδηλάτης αισθάνεται ασφαλής μόνο σε πλήρως διαχωρισμένη υποδομή κυκλοφορίας. Αντίθετα, εκεί που οι συνθήκες το επιτρέπουν Ποδήλατα και μηχανοκίνητη κυκλοφορία μπορούν να συνυπάρξουν με μείωση του ορίου ταχύτητας στα 20 ή 30 km/h είτε σε όλο το πλάτος της οδού είτε κατά μήκος συγκεκριμένων λωρίδων κυκλοφορίας. Αντίστοιχη διάκριση οφείλει να υπάρχει σε χώρους με αυξημένη κυκλοφορία πεζών.
- Προτεραιότητα στη δημιουργία δικτύων ποδηλατικών διαδρομών, τα οποία συνδυάζουν ποδηλατόδρομους με δευτερεύοντες δρόμους, συνύπαρξης ποδηλάτων και αυτοκινήτων μέσα από παρεμβάσεις που δεν θα προκαλούν όχληση ως προς τον αριθμό θέσεων στάθμευσης αλλά θα εκμεταλλεύονται το γεγονός πως οι ταχύτητες των οχημάτων στους δρόμους αυτούς είναι χαμηλές και προσφέρουν ασφάλεια στους χρήστες Ποδηλάτου. Με τον συνδυασμό αυτών, δημιουργούνται γρήγορα και ουσιαστικά ολοκληρωμένα δίκτυα ποδηλατικών διαδρομών.
- Απλούστευση διαδικασιών για τη λήψη μέτρων κυκλοφορίας που προωθούν τη χρήση του Ποδηλάτου, ώστε η διοικητική διαδικασία σχεδιασμού, έγκρισης και κατασκευής μιας ποδηλατικής υποδομής ή ενός δικτύου ποδηλάτου να μην αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την υλοποίησή τους.



ΠΥΛΩΝΑΣ 3: Το Ποδήλατο, κρίκος στην αλυσίδα της πολυτροπικότητας

Οι πολυτροπικές μεταφορές συνθέτουν τουλάχιστον δυο διαφορετικούς τρόπους μετακίνησης κατά τη διάρκεια μιας διαδρομής. Στόχος είναι η πραγματοποίηση του ταξιδιού με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον και με το λιγότερο δυνατό κόστος. Επιδίωξη του πυλώνα της πολυτροπικότητας είναι η ισότιμη ενσωμάτωση του Ποδηλάτου στα συστήματα μεταφορών των πόλεων.

Βασικό σημείο εκκίνησης για τη διευκόλυνση της πολυτροπικότητας μεταξύ του Ποδηλάτου και των δημόσιων μέσων μεταφοράς είναι η ανάλυση των χαρακτηριστικών του κάθε μέσου και των δυσκολιών που συναντώνται για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους. Αναδεικνύεται η ανάγκη η χώρα να επενδύσει περαιτέρω σε υποδομές και να χορηγήσει κίνητρα, που θα επιτρέψουν την ανάπτυξη μιας door to door στρατηγικής για τη συνδυασμένη χρήση του Ποδηλάτου με άλλα μέσα.

Για την εξυπηρέτηση του πυλώνα της πολυτροπικότητας, βασικό στοιχείο αποτελεί η απρόσκοπτη πρόσβαση των Ποδηλάτων στους σταθμούς, η ασφαλής και άνετη στάθμευσή τους, αλλά και η ανεμπόδιστη μεταφορά τους με τα δημόσια μέσα μεταφοράς, άνετα και οικονομικά.

Ταυτόχρονα, η ενσωμάτωση των δικτύων Ποδηλάτου σε εφαρμογές και συστήματα παροχής πληροφοριών κυκλοφορίας και κοινής χρήσης Ποδηλάτων αποτελούν σημαντικές συνιστώσες για την ενίσχυση της πολυτροπικότητας. Η εισαγωγή καινοτόμων συστημάτων ηλεκτρονικού εισιτηρίου και καρτών κινητικότητας οφείλει να καλύπτει όλους τους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων μεταφορών, της κοινής χρήσης αυτοκινήτων, της κοινής χρήσης Ποδηλάτων και της ασφαλούς στάθμευσης Ποδηλάτων.

Σε αυτό το πλαίσιο, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών επιδιώκει:

- να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη ενσωμάτωση του Ποδηλάτου στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην υφιστάμενη σύμβαση Παροχής Υποχρεώσεων Δημόσιας Υπηρεσίας.
- να προωθήσει την κατασκευή φυλασσόμενων έξυπνων θέσεων στάθμευσης σε κεντρικούς σταθμούς σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο, στους σταθμούς μέσω σταθερής τροχιάς και σε σταθμούς μετεπιβίβασης λεωφορειακών γραμμών, όπου είναι τεχνικά εφικτό.
- να παρέχει κατάλληλες υποδομές σε σταθμούς μέσω σταθερής τροχιάς για τη φόρτιση, μεταξύ άλλων, και ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- να υιοθετήσει νέο κανονισμό μεταφοράς Ποδηλάτων στο δίκτυο του μετρό με μέριμνα για την παροχή φυλασσόμενων θέσεων στάθμευσης.
- να αναπτύξει εμπορική πολιτική στον ΟΑΣΑ και την ΟΣΕΘ για τη συνδυασμένη χρήση μέσω σταθερής τροχιάς και Ποδηλάτου.



ΠΥΛΩΝΑΣ 4: Ποδηλατικός τουρισμός, μοχλός για την οικονομική και βιώσιμη ανάπτυξη

Ο ποδηλατικός τουρισμός στην Ευρώπη παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια άνοδο, κερδίζοντας σημαντικό μερίδιο της τουριστικής αγοράς σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες με σημαντικά αποτελέσματα για την οικονομία, την αύξηση των θέσεων εργασίας και τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.

Περίπου 20.4 εκατομμύρια τουρίστες με Ποδήλατο πραγματοποιούν τουλάχιστον μία ή περισσότερες διανυκτερεύσεις ετησίως δαπανώντας περίπου 9 δισ. ευρώ. Η αγορά του ποδηλατικού τουρισμού είναι συνδεδεμένη με περισσότερες από 500.000 θέσεις εργασίας. Οι κλιματολογικές συνθήκες της Ελλάδας είναι ιδανικές για την ανάπτυξη των ποδηλατικών διαδρομών στον περιαστικό χώρο και την ύπαιθρο, μέσω των οποίων μπορεί να αναδειχθεί σημαντικό μέρος του ιστορικού, πολιτιστικού, αρχιτεκτονικού, παραγωγικού και φυσικού πλούτου της χώρας μας που παραμένει για πολλούς άγνωστος.

Για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού και της ποδηλασίας αναψυχής, υπάρχει έντονη η ανάγκη ανάπτυξης συντονιστικού μηχανισμού για τον σχεδιασμό και τη σήμανση των ποδηλατικών διαδρομών και την ανάδειξη συνοδευτικών υπηρεσιών, όπως είναι οι δημόσιες συγκοινωνίες και τα τουριστικά καταλύματα. Εξίσου σημαντική είναι και η διαμόρφωση κατάλληλων προγραμμάτων για την παροχή συνολικών υπηρεσιών φιλικών προς το Ποδήλατο.

Επομένως, στον πυλώνα για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού εντάσσονται:

- η δημιουργία και υποστήριξη των κατάλληλων δομών για τον συντονισμό του ποδηλατικού δικτύου EuroVelo,
- η εναρμόνιση της σήμανσης του δικτύου EuroVelo με τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές.
- η στρατηγική για την προώθηση και προβολή του ποδηλατικού τουρισμού και
- οι εκστρατείες για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού

Με τον ολιστικό σχεδιασμό των παραπάνω μέτρων, ο ποδηλατικός τουρισμός αναμένεται να αναπτύξει υψηλό μερίδιο στην τουριστική αγορά και να γίνει πιο προσιτός, λειτουργώντας ως πύλη για την αύξηση της χρήσης του Ποδηλάτου στην καθημερινή ζωή. Στην κατεύθυνση αυτή, έχει ήδη καθοριστεί το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων θεσμικών φορέων για την προώθηση του δικτύου EuroVelo.



Το δίκτυο EuroVelo χαράζει τον ποδηλατικό τουρισμό...

Το EuroVelo είναι ένα ποδηλατικό δίκτυο 17 διαδρομών μεγάλης απόστασης που συνδέει ολόκληρη την Ευρώπη μέσα από διαδρομές 90.000 χιλιομέτρων διασχίζοντας 42 χώρες. Τρεις από αυτές τις διαδρομές έχουν τμήματα στην Ελλάδα:

1. **Διαδρομή 8:** Ξεκινά από το Cadiz της Ισπανίας, εισέρχεται στην Ελλάδα από την Ηγουμενίτσα και μέσω Πάτρας και στη συνέχεια μέσω παραλιακής διαδρομής στον Κορινθιακό, καταλήγει στην Αθήνα και έπειτα στη Σμύρνη και στην Κύπρο.
2. **Διαδρομή 11:** Ξεκινά από το Βόρειο Ακρωτήριο, εισέρχεται στην Ελλάδα από τη συνοριακή γραμμή των Ευζώνων και καταλήγει στην Αθήνα
3. **Διαδρομή 13:** Ονομάζεται και “Σιδηρούν Παραπέτασμα” και αποτελεί Πολιτιστική Διαδρομή του Συμβουλίου της Ευρώπης, εισέρχεται στη χώρα μας από τα σύνορα με τη Βουλγαρία και διασχίζει το ελληνικό έδαφος για περίπου 80χλμ πριν συνεχίσει προς το πρώην Ανατολικό μπλοκ..

Το δίκτυο EuroVelo εκτιμάται πως με την ολοκλήρωσή του, θα δημιουργήσει πάνω από 7 δις ευρώ έσοδα κάθε χρόνο, και θα αποτελέσει την κύρια διαδρομή για περισσότερα από 60εκ. ποδηλατικά ταξίδια στην Ευρώπη.

...συνεργασία για τον συντονισμό του δικτύου EuroVelo

Με στόχο την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού στη χώρα μας, και στις κατευθύνσεις του Πανευρωπαϊκού Σχεδίου για την προώθηση της Χρήσης του Ποδηλάτου (Pan-European Masterplan for Cycling Promotion), υπεγράφη Μνημόνιο Συνεργασίας μεταξύ των Υπουργείων Υποδομών & Μεταφορών και Τουρισμού, της ΚΕΔΕ και της ΜΚΟ Πόλεις για Ποδήλατο δημιουργώντας για πρώτη φορά Εθνικό Κέντρο Συντονισμού EuroVelo (National EuroVelo Coordination Center). Το Εθνικό Κέντρο, με τη στελέχωσή του, θα υλοποιεί τις απαραίτητες ενέργειες για την ανάπτυξη και πιστοποίηση του δικτύου EuroVelo στη χώρα μας και την αξιοποίηση των διαδρομών σε εθνικό επίπεδο. Ειδικότερα το Εθνικό Κέντρο αναλαμβάνει τον ρόλο να:

1. Συντονίζει την υλοποίηση των διαδρομών.
2. Συντονίζει την εφαρμογή και τον συνεχή έλεγχο της απαιτούμενης σήμανσης.
3. Διασφαλίζει τη συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών, τα συναρμόδια Υπουργεία, την τοπική αυτοδιοίκηση, τους οργανισμούς τουρισμού, τις ποδηλατικές ομάδες, τους τοπικούς και εθνικούς οργανισμούς συγκοινωνιών και τους επαγγελματίες που προσφέρουν τουριστικές ή ποδηλατικές υπηρεσίες.
4. Υποβάλλει ετήσια αναφορά στην Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών σχετικά με την πρόοδο των εργασιών.

ΠΥΛΩΝΑΣ 5: Ποδηλατώ στην εργασία, κίνητρα για εργαζόμενους & επιχειρήσεις

Η παροχή οικονομικών κινήτρων για την ενίσχυση της χρήσης του Ποδηλάτου αποτελεί ένα ισχυρό εργαλείο για την αλλαγή συνηθειών στο μοτίβο των καθημερινών μετακινήσεων.

Στην αλλαγή αυτής της κουλτούρας, η εισαγωγή των ηλεκτρικών Ποδηλάτων πέρα από τα συμβατικά, διευρύνει ακόμη περισσότερο το πεδίο χρήσης του μέσου τόσο ως προς τις διανυόμενες αποστάσεις, όσο και ως προς το επίπεδο άνεσης.

Ο πυλώνας της παροχής κινήτρων σε εργαζόμενους και επιχειρήσεις στοχεύει ώστε να αναγνωριστεί και να προωθηθεί το Ποδήλατο ως ισότιμος τρόπος μεταφοράς για τη μετάβαση στην εργασία και την αξιοποίηση της χρήσης του στην αστική εφοδιαστική βελτιώνοντας παράλληλα την ευαισθητοποίηση του κοινού και την προτίμησή του για την επιλογή του φιλικού αυτού μέσου.

Στον πυλώνα για την παροχή κινήτρων προς εργαζόμενους και επιχειρήσεις εντάσσονται:

- Φορολογικά οφέλη για τις εταιρείες για την αγορά ποδηλάτων (συμπεριλαμβανομένων εκείνων για μεταφορά εμπορευμάτων) συμβατικών ή ηλεκτρικών ή τη μίσθωση εταιρικού επιβατικού Ποδηλάτου (για παράδειγμα προσαυξημένη έκπτωση από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης για προμήθεια ή μίσθωση Ποδηλάτων) ή την αύξηση της χρήσης του Ποδηλάτου (για παράδειγμα αφορολόγητη χιλιομετρική αποζημίωση για μετάβαση στην εργασία με Ποδήλατο)
- Φορολογικά οφέλη για τις εταιρείες για την εγκατάσταση υποδομών Ποδηλάτων (για παράδειγμα αυξημένος συντελεστής φορολογικής απόσβεσης για τις νέες υποδομές στάθμευσης Ποδηλάτων)
- Εκστρατείες προώθησης και ευαισθητοποίησης του κοινού για τα φορολογικά και άλλα κίνητρα που θεσπίζονται, με σκοπό την ενημέρωση των ενδιαφερόμενων, των επιχειρήσεων και των εργαζομένων.
- Παροχή διευκολύνσεων στον τομέα της ασφαλούς στάθμευσης στους εργαζομένους που επιλέγουν το Ποδήλατο ως μέσο μετακίνησής τους από και προς την εργασία.
- Φορολογικά κίνητρα για την αγορά προστατευτικού εξοπλισμού για ποδηλάτες, όπως τα κράνη.



Κίνητρα προς
εργαζόμενους &
επιχειρήσεις

ΠΥΛΩΝΑΣ 6: Αλλαγή Νοοτροπίας για το Ποδήλατο. Εκπαίδευση – Επικοινωνία

Η αλλαγή νοοτροπίας για το Ποδήλατο οφείλει να αποτελεί θεμελιώδη εργαλείο μιας δημόσιας πολιτικής που οραματίζεται ισότιμη χρήση του Ποδηλάτου με τα άλλα μέσα μετακίνησης. Μόνο με τον τρόπο αυτό οι όποιες πρωτοβουλίες αναληφθούν θα στηρίζονται σε στέρεες βάσεις και θα έχουν την αποδοχή της Κοινωνίας. Η υποστήριξη και προβολή των ωφελειών της χρήσης του Ποδηλάτου πρέπει να στηρίζεται στη στενή συνεργασία πολιτείας, αρμόδιων φορέων και πολιτών.

Η ενίσχυση της χρήσης του Ποδηλάτου οφείλει επομένως να λαμβάνεται ως μέρος της συνολικής προσπάθειας για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων των πολιτών, για την προστασία του περιβάλλοντος, τη δημόσια υγεία και τη βιωσιμότητα των πόλεων και να αποτελεί πεδίο συναπόφασης και εθνικής κινητοποίησης για το συλλογικό συμφέρον.

Πρωταρχικός παράγοντας επίτευξης των παραπάνω είναι η κατανόηση πως η χρήση του Ποδηλάτου ως εναλλακτικού μέσου μετακίνησης δεν αφορά μια περιορισμένη κοινωνική ομάδα, αλλά το σύνολο των πολιτών που επιθυμούν να υιοθετήσουν έναν εξορθολογισμένο τρόπο μετακίνησης.

- Καθοριστικής σημασίας πρωτοβουλίες που πρέπει να ληφθούν υπόψη στην προσπάθεια αλλαγής νοοτροπίας είναι: Πολιτική βούληση για υποστήριξη της χρήσης του Ποδηλάτου σε όλους τους τομείς πολιτικής (υποδομών και μεταφορών, χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, υγείας, παιδείας, προστασίας του πολίτη).
- Ένταξη του Ποδηλάτου ως ισότιμου μέσου μετακίνησης σε όλες τις φάσεις σχεδιασμού: χωροταξίας και πολεοδομίας, υποδομών, κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Ενημέρωση της κοινωνίας για τα οφέλη της χρήσης του Ποδηλάτου στην υγεία, το περιβάλλον και την οικονομία.
- Ένταξη σε όλες τις βαθμίδες εκπαίδευσης προγραμμάτων προώθησης της χρήσης του Ποδηλάτου και δημιουργία ασφαλών δικτύων διαδρομών Ποδηλάτου για την πρόσβαση στα σχολικά συγκροτήματα.
- Εκπαίδευση των λουπών χρηστών του οδικού δικτύου για την ασφαλή συνύπαρξη και προστασία των ευάλωτων χρηστών της οδού (ποδηλάτες, οχήματα μικροκινητικότητας, πεζοί, κ.λπ.).



ΠΥΛΩΝΑΣ 7: Ποδηλατώ για την καλή υγεία

Στις χώρες της Ευρώπης, εκατομμύρια πολίτες που έχουν υιοθετήσει το Ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς για τις καθημερινές τους μετακινήσεις, απολαμβάνουν από την φυσική δραστηριότητα, κατά μέσο όρο, καλύτερη ποιότητα ζωής, ψυχική και σωματική υγεία. Με βάση εκτιμήσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, από το Ευρωπαϊκό Εργαλείο Οικονομικής Αξιολόγησης της Υγείας (WHO/Europe Health Economic Assessment Tool), σε ετήσια βάση αποτρέπονται 27.860 πρόωροι θάνατοι λόγω της φυσικής δραστηριότητας, εξοικονομώντας περίπου 96,5 δις ευρώ.

Η καθημερινή ποδηλασία έχει επομένως θετικά αποτελέσματα, πέρα από τη διασφάλιση ευεξίας και ευημερίας για όλους τους πολίτες, στη βελτίωση της παραγωγικότητας και της απόδοσης στην εργασία, με συνεπαγόμενα οικονομικά οφέλη. Επιπλέον, το Ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς για τη μετάβαση στο σχολείο συμβάλει στην καλή υγεία των παιδιών, στην αποτροπή της παχυσαρκίας αλλά και στην κοινωνικοποίησή τους.

Στην υλοποίηση του πυλώνα για την προώθηση της χρήσης του Ποδηλάτου ως μέσο βελτίωσης της υγείας εντάσσονται:

- ✓ Ενίσχυση της ευαισθητοποίησης των επαγγελματιών του χώρου υγείας ώστε να υποστηρίζουν το Ποδήλατο ως εργαλείο για την προώθηση της σωματικής δραστηριότητας και τη βελτίωση της δημόσιας υγείας
- ✓ Ανάπτυξη διδακτικού υλικού για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση μαθητών και δασκάλων αναφορικά με τα οφέλη της ποδηλασίας και της ενεργής κινητικότητας, παράλληλα με τις δράσεις για την ασφαλή κυκλοφορία με το Ποδήλατο
- ✓ Εκστρατείες ενημέρωσης για τα οφέλη της ποδηλασίας στην υγεία για όλες τις ηλικιακές ομάδες
- ✓ Ανάπτυξη τοπικών σχεδίων για την πρόσβαση σε σχολεία, πανεπιστήμια, εκπαιδευτικές και ψυχαγωγικές υποδομές



ΠΥΛΩΝΑΣ 8: Χρηματοδότηση, απαραίτητος «τροχός» για την επιτυχία της πολιτικής

Στην προσπάθεια αύξησης της χρήσης του Ποδηλάτου για όλους τους σκοπούς μετακίνησης η εξασφάλιση της απαιτούμενης χρηματοδότησης είναι αναγκαία για την υλοποίηση των υποδομών.

Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η ύπαρξη ενός ελάχιστου αλλά σταθερού επιπέδου χρηματοδότησης των υποδομών Ποδηλάτου αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την αύξηση του μεριδίου χρήσης του μέσου. Προς αυτή την κατεύθυνση η θεσμοθέτηση ενός μόνιμου χρηματοδοτικού μηχανισμού εξασφαλίζει τους αναγκαίους πόρους για την υλοποίηση των στοχευμένων δράσεων.

Οι ευκαιρίες χρηματοδότησης θα πρέπει να κατανέμονται σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης ώστε να καλύπτεται όλο το φάσμα των δράσεων προς υλοποίηση από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, δημοσίου ή ιδιωτικού τομέα.

Στον πυλώνα της χρηματοδότησης για την προώθηση του Ποδηλάτου και των υποδομών του εντάσσονται:

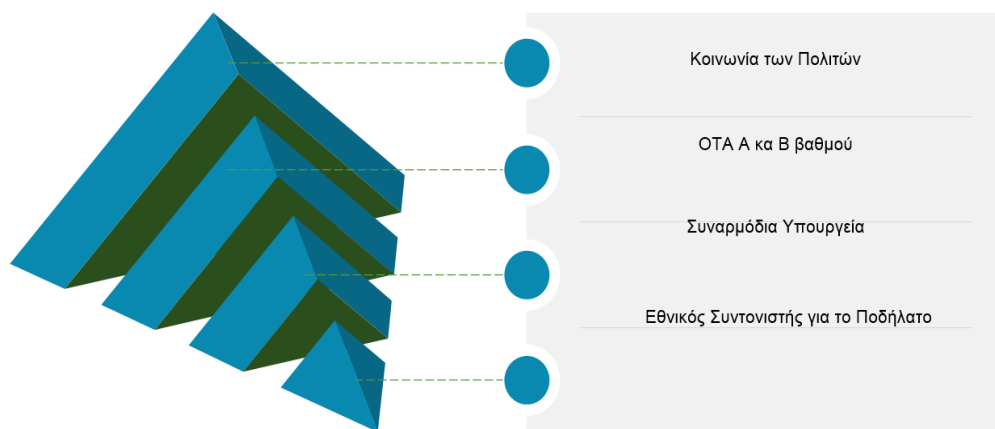
- Δημιουργία ειδικού αναπτυξιακού προγράμματος χρηματοδότησης για τη στήριξη των δημοτικών και περιφερειακών αρχών, δίνοντας προτεραιότητα στη χρηματοδότηση δράσεων που εντάσσονται σε ΣΒΑΚ.
- Ένταξη κριτηρίων για την αντικατάσταση οχημάτων (για παράδειγμα, επιβατικών ή ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων) από ηλεκτρικά ή συμβατικά Ποδήλατα στο πλαίσιο των πράσινων δημόσιων συμβάσεων.
- Θέσπιση χρηματοδοτικών εργαλείων για τον ιδιωτικό τομέα (για παράδειγμα η δυνατότητα leasing Ποδηλάτων ως μέσου μεταφοράς αγαθών – Ποδήλατα cargo – αλλά και ως οχήματα παραχώρησης προς τους εργαζομένους).



Χαράζοντας και υλοποιώντας μια επιτυχημένη πολιτική διακυβέρνησης για το Ποδήλατο

Για την επιτυχία του σχεδιασμού προώθησης του Ποδηλάτου και την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων, κρίνεται απαραίτητο να εφαρμοστεί ένα σύστημα διακυβέρνησης στο οποίο καθορίζονται επακριβώς οι αρμοδιότητες και ο ρόλος του κάθε φορέα υλοποίησης και ρυθμίζονται αποτελεσματικά τα θέματα συντονισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής του συνόλου των προγραμμάτων και δράσεων. Από επιτυχημένες πρακτικές που εφαρμόζονται σε χώρες με υψηλά ποσοστά χρήσης του Ποδηλάτου καθίσταται σαφές ότι, μια δομή διακυβέρνησης όπου συμμετέχουν εκπρόσωποι της κοινωνίας των πολιτών και της αγοράς (σύλλογοι ποδηλατιστών, ΜΚΟ, πρωτοβουλίες κατοίκων, εταιρείες πώλησης και ενοικίασης Ποδηλάτων, κ.α.), φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης και τα συναρμόδια Υπουργεία, υπό το συντονισμό και την εποπτεία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με το ρόλο του Εθνικού Συντονιστή για το Ποδήλατο, ενσωματώνει το σύνολο των αρμόδιων φορέων σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και διασφαλίζει συλλογική συμμετοχή, ευρεία αποδοχή και εν τέλει την υλοποίηση των αναγκαίων δράσεων για την προώθηση του Ποδηλάτου.

Η ως άνω δομή διακυβέρνησης θα μπορούσε να αποδοθεί σε μορφή πυραμίδας ως εξής:



Οι φορείς συμμετέχουν μέσω θεσμοθετημένων διαδικασιών στον σχεδιασμό και την κατάρτιση των προγραμμάτων για την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση του Ποδηλάτου, καθώς και στη σχετική διαδικασία ανάδρασης και επανακαθορισμού των προγραμμάτων αυτών.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή διακυβέρνηση είναι η συμμετοχή, σε όλα τα επίπεδα διοίκησης, καλά εκπαιδευμένων σε θέματα Ποδηλάτου εκπροσώπων, με τη συνδρομή ερευνητικών κέντρων ή ακαδημαϊκών ιδρυμάτων που παρέχουν χρήσιμα δεδομένα και τεχνογνωσία. Επίσης, συχνές συναντήσεις και η ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των διαφορετικών τομέων διοίκησης (μεταφορές, υγεία, εκπαίδευση, περιβάλλον,

οικονομία) διευκολύνουν την κατανόηση των αναγκών και των απαιτήσεων τόσο του χρήστη όσο και του μεταφορικού μέσου.

Εθνικό Σχέδιο Δράσης. Η Δημόσια Πολιτική στην πράξη

Ο παρών Οδηγός Δημόσιας Πολιτικής για το Ποδήλατο περιλαμβάνει τους οριζόντιους πυλώνες και το περίγραμμα των βασικών δράσεων μέσω των οποίων επιδιώκεται να αυξηθεί το μερίδιο των μετακινήσεων με Ποδήλατο στη χώρα. Το παρόν, αποτελεί επομένως κείμενο βάσης, το οποίο θεμελιώνει σε υψηλό επίπεδο τη βούληση για την προώθηση του Ποδηλάτου με τη συνεργασία θεσμικών φορέων.

Σε αυτό το πλαίσιο, στην κατεύθυνση υλοποίησης των πυλώνων της παρούσας πολιτικής, επόμενο βήμα είναι η κατάρτιση Εθνικού Σχεδίου Δράσης για την προώθηση του Ποδηλάτου, το οποίο θα περιλαμβάνει:

- τη συγκέντρωση από κάθε εμπλεκόμενο Υπουργείο/υπηρεσία/φορέα των δράσεων που κατά λόγο αρμοδιότητας είναι υπεύθυνο να υλοποιήσει για τους οκτώ (8) τουλάχιστον πυλώνες που έχουν καθοριστεί στην παρούσα πολιτική, με σκοπό την προώθηση του Ποδηλάτου. Για κάθε δράση θα προσδιοριστεί το περιεχόμενό της, η συσχέτισή της με τους πυλώνες, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, το εκτιμώμενο κόστος με προσδιορισμό της πηγής χρηματοδότησης και την αρμόδια υπηρεσία που έχει την ευθύνη συντονισμού και υλοποίησης.
- τον ορισμό από κάθε εμπλεκόμενο Υπουργείο/υπηρεσία/φορέα ενός υπεύθυνου, ως σημείο επαφής για την κατάρτιση του Εθνικού Σχεδίου Δράσης για το Ποδήλατο.
- τον μηχανισμό αξιολόγησης και παρακολούθησης της εφαρμογής των δράσεων που απαιτούνται για την υλοποίηση των πυλώνων της παρούσας πολιτικής. Η θέσπιση του μηχανισμού επιτρέπει τη συνεχή ανάδραση των εμπλεκόμενων φορέων, ώστε να διασφαλίζονται κάθε φορά, οι απαιτούμενες ενέργειες στην προσπάθεια επίτευξης του γενικού στόχου αύξησης του μεριδίου χρήσης του Ποδηλάτου για την εκπλήρωση του οράματος βελτίωσης της ποιότητας ζωής και της βιωσιμότητας των πόλεων μας.

Πριν την έκδοσή του, το Εθνικό Σχέδιο Δράσης μέσα από διαδικασίες ευρείας διαβούλευσης με κάθε ενδιαφερόμενο θα οριστικοποιηθεί και στη συνέχεια η Πολιτεία θα προβεί στη θεσμική καθιέρωσή του ως υποχρεωτική δέσμη μέτρων - δράσεων που θα κληθούν οι αρμόδιοι φορείς να υλοποιήσουν προς την κατεύθυνση ευρείας προώθησης της χρήσης του Ποδηλάτου.

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης, με την ολοκλήρωσή του, θα αποτελέσει επομένως την έμπρακτη εφαρμογή της δημόσιας πολιτικής, οι πυλώνες της οποίας θεμελιώνονται με τον παρόντα Οδηγό.