



Μαθήματα από το Cyclurban

ΕΝΤΥΠΗ ΕΚΔΟΣΗ

Συγγραφείς: Damian Arikas & Clara Sonne Krogmann, Baltic Environmental Forum Germany

Με συνεισφορά από: Christos Karolemeas, Michael Hardinghaus, Jolanda Lipu, Jaanus Tamm, Liga Pakalna, Viesturs Laurs, Daniel Rodik, Ana Tešija, Vasiliki Assimakopoulou, Kyriaki-Maria Fameli, Nikolaos Loumos, Thanos Vlastos, Georgia Christodoulou, Michał Brennek, Ewelina Skoczeń, Agnieszka Rogala, Boris Valach, Robert Brückmann, Lenka Rozsivalova, Daniel Duriš.

Γραφιστική επιμέλεια: Eva-Maria Birkhoff

Μορφοποίηση: Matthias Grätz & Elionor Ferrer, Baltic Environmental Forum Germany

© Baltic Environmental Forum Germany, Hamburg, 2020

Supported by:



Federal Ministry
for the Environment, Nature Conservation
and Nuclear Safety



European
Climate Initiative
EUKI

based on a decision of the German Bundestag

Το πρόγραμμα Cyclurban συγχρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία για το Κλίμα - European Climate Initiative (EUKI). Το EUKI είναι ένα μέσο χρηματοδότησης έργων από το Γερμανικό Ομοσπονδιακό Υπουργείο Περιβάλλοντος, Προστασίας της Φύσης και Πυρηνικής Ασφάλειας - German Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety (BMU). Η εφαρμογή του υποστηρίζεται από το Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. Ο πρωταρχικός στόχος του EUKI είναι να προωθήσει τη συνεργασία για το κλίμα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) προκειμένου να μετριαστούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Οι απόψεις που διατυπώνονται σε αυτήν την έκδοση αποτελούν αποκλειστική ευθύνη των συγγραφέων και δεν αντικατοπτρίζουν απαραίτητα τις απόψεις του Ομοσπονδιακού Γερμανικού Υπουργείου Περιβάλλοντος, Προστασίας της Φύσης και Πυρηνικής Ασφάλειας.

Πνευματικά Δικαιώματα Εικόνων: Σελίδα 4: Alfredo Garces (unsplash), Σελίδα 5: Cyclurban Project, Σελίδα 6: Cyclurban Project, Public Road Authority Warsaw, Public Road Authority Warsaw, Σελίδα 15: Daša Barteková, Cyclurban Project, Σελίδα 17: Cyclurban Project, Σελίδα 19: Ola Wojtynska, Σελίδα 21: Anatoly Anikin (unsplash), Σελίδα 23: Raimond Tamm, Σελίδα 24: Jaanus Tamm, Σελίδα 25: Jaanus Tamm, Ove Maidla, Σελίδα 29: Luis Efigenio (unsplash), Σελίδα 31: Oto Ozols, Σελίδα 32: Edgars Dundurs, Σελίδα 33: Gudrais Pilsētnieks, Toms Alsbergs, Σελίδα 34: Marta Garā, Σελίδα 35: Alda Ozola, Σελίδα 39: Michał Brennek, Σελίδα 40: Public Road Authority Warsaw, Σελίδα 41: Mikolaj Gierych, Σελίδα 41: Zbyszek, Σελίδα 45: Jakub Kuruc, Σελίδα 46: Tatiana Kratochvílová, Daša Barteková, Σελίδα 47: Daša Barteková, Σελίδα 48: Ján Roháč, Σελίδα 51: Dajana Martin, Σελίδα 52: DOOR, Σελίδα 53: DOOR, Σελίδα 54: Lidija Miščin, Σελίδα 57: Αικατερίνη Ιωσηφίδου, Σελίδα 58: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σελίδα 59: Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, ΕΜΠ, Σελίδα 59: Μιχαήλ Τάσσου

Περιεχόμενα

ΑΡΧΙΚΗ ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ CYCLURBAN - 4

Ανάπτυξη τοπικών ποδηλατικών στρατηγικών για 6 πόλεις - 12

Ανάλυση Εθνικών πολιτικών και συστάσεων για το ποδήλατο - 14

Έρευνα επιλογής διαδρομών - 19

Το Cyclurban στην Εσθονία - 24

Το έργο Cyclurban στη Λετονία - 32

Το Cyclurban στην Πολωνία - 40

Το Cyclurban στη Σλοβακία - 48

Το Cyclurban στην Κροατία - 56

Το Cyclurban στην Ελλάδα - 62



ΑΡΧΙΚΗ ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΜΕ ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ CYCLURBAN

Περίπου το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη αντιστοιχούν στον τομέα των μεταφορών. Ειδικότερα στις οδικές μεταφορές οφείλεται ένα σημαντικό μερίδιο ρύπων. Το χρηματοδοτούμενο, από την Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία για το Κλίμα (ΕΥΚΙ), πρόγραμμα Cyclurban, προωθεί για τον μετριασμό τους την ποδηλασία.

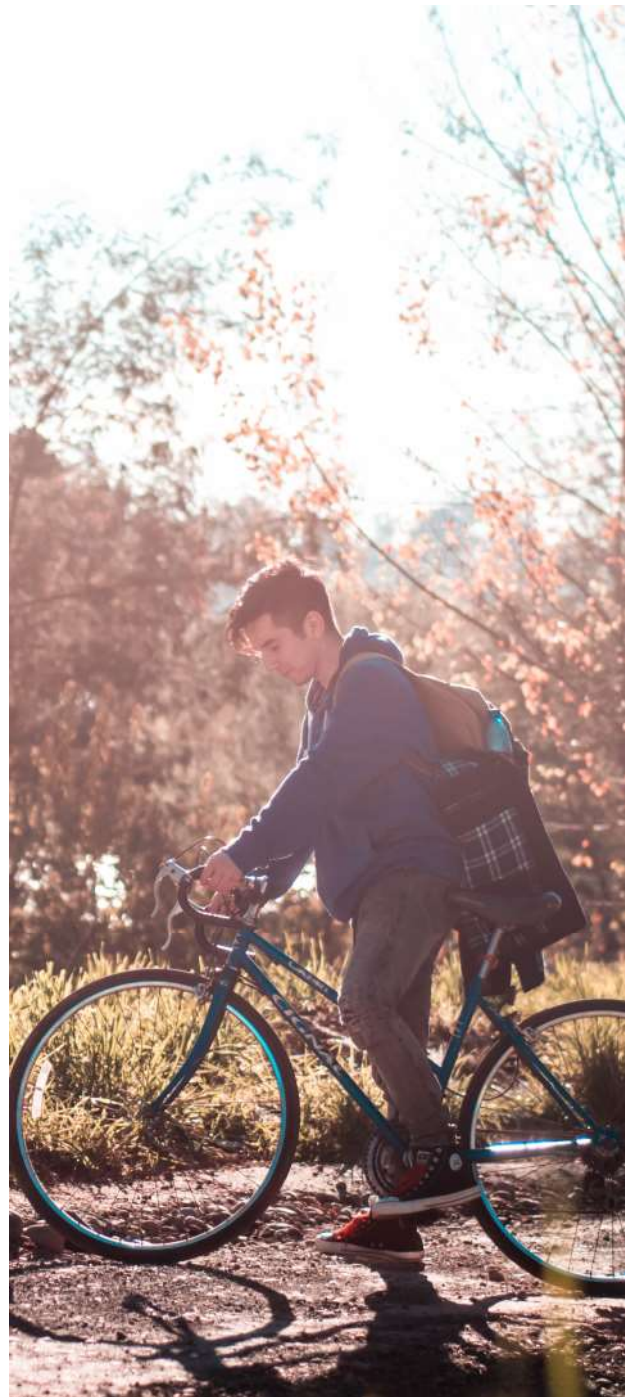
15 οργανισμοί από τη Γερμανία, την Κροατία, την Εσθονία, την Ελλάδα, τη Λετονία, την Πολωνία και τη Σλοβακία, συνεργάστηκαν στο πρόγραμμα Cyclurban για να προωθήσουν την ποδηλασία ως ένα σημαντικό μέσο μετακίνησης. Οι εταίροι του έργου, ΜΚΟ, επιστημονικοί οργανισμοί και δήμοι, όλοι συνέβαλαν καθοριστικά στην επιτυχία των στόχων του προγράμματος χάρις στην εμπειρία τους σε θέματα κλιματικής αλλαγής, βιώσιμη αστικής ανάπτυξης και αστικών μεταφορών.

Εμπλεκόμενοι στις δραστηριότητες του έργου ήταν δημοτικές, περιφερειακές και εθνικές διοικήσεις στις 6 χώρες-στόχους στη Βαλτική, την Κεντρική και τη Νότια Ευρώπη. Ειδικότερα, ανταποκρίθηκαν τμήματα κινητικότητας και πολεοδομίας σε Βαρσοβία, Τάρτου, Βελίκα Γκόριτσα, Μπρατισλάβα, Ρίγα και Δράμα, καθώς και άλλα περιφερειακά ή εθνικά ιδρύματα και ενδιαφερόμενα μέρη που οργανώνουν δημόσιες διαβουλεύσεις και επηρεάζουν τις πολιτικές για την αστική κινητικότητα του αύριο.

Στο πλαίσιο του έργου, κατά τη διάρκεια πολλών εργαστηρίων και συναντήσεων με ενδιαφερόμενα μέρη, πραγματοποιήθηκε διεξοδική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της ποδηλασίας, των ευκαιριών που της δίνονται και των προκλήσεων που την απειλούν. Σε αυτές τις συναντήσεις, οι εταίροι του έργου, χωροτάκτες Τα διδάγματα που αντλήθηκαν από το πρόγραμμα Cyclurban απευθύνθηκαν σε υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων, ως ένα σύνολο Εθνικών Οδηγιών Πολιτικής (NPR's).

Μαζί με εμπειρογνώμονες και ενδιαφερόμενους φορείς αναπτύχθηκαν από εθνικά εργαστήρια σχετικά χαμηλού κόστους πολιτικές για την ενίσχυση της ποδηλασίας στις αντίστοιχες χώρες. Οι Οδηγίες περιλαμβάνουν μέτρα στους τομείς της υποδομής, του σχεδιασμού και των εκπαιδευτικών πολιτικών. Οι Οδηγίες αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους υπεύθυνους σχεδιασμού πολιτικών ως μεθοδολογία που θα τους βοηθήσει να εφαρμόσουν μια πιο φιλική προς το περιβάλλον πολιτική μεταφορών και ειδικότερα να καθορίσουν τις πολιτικές για το ποδήλατο των επόμενων ετών. Όλες οι NPR αναγνωρίστηκαν από τις εθνικές αρχές στις 6 χώρες.

Σε αυτήν τη δημοσίευση, θα βρείτε πληροφορίες σχετικά με τις δραστηριότητες του έργου για κάθε συνεργαζόμενη χώρα, τον ρόλο που έχει η ποδηλασία στο τοπικό σύστημα μεταφορών και τα εμπόδια που αποτρέπουν το ποδήλατο να αναδειχθεί ως το πιο βολικό αστικό μέσο μεταφοράς. Επίσης, οι Εθνικές Οδηγίες Πολιτικής που αναπτύχθηκαν από τους εταίρους του έργου, δεδομένου ότι έκαναν μια αναλυτική εξέταση της υφιστάμενης κατάστασης της ποδηλασίας σε κάθε μία από τις χώρες του έργου, μπορούν να θεωρηθούν ως η αφετηρία των πολιτικών ενίσχυσης της ποδηλασίας. Σημειώνεται ότι περιλαμβάνουν αναφορές σε πετυχημένες ιστορίες, παραδείγματα καλών πρακτικών και εμπειρίες από διάφορους δήμους και συνεργάτες του προγράμματος Cyclurban.



Ποιοι ήταν οι συνεργάτες του Cyclurban;

Το Cyclurban πραγματοποιήθηκε από μια ομάδα δεκαπέντε συνεργατών από επτά διαφορετικές χώρες. Οι εταίροι, ΜΚΟ, επιστημονικοί οργανισμοί και δήμοι είχαν πλούσια εμπειρία σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα και την ποδηλασία.





CITY
OF WARSAW

City of Warsaw

Πόλη της Βαρσοβίας - Η πρωτεύουσά της, με 1,8 εκατομμύρια κατοίκους, διαθέτει Οδική Αρχή που έχει εμπειρία στη βιώσιμη κινητικότητα. Το 2012 ο δήμος εγκατέστησε και διαχειρίστηκε ένα επιτυχημένο σύστημα ποδηλάτων κοινής χρήσης και από το 2010 υλοποίησε σημαντικές επεκτάσεις της υποδομής και εφάρμοσε πολιτικές που πέτυχαν θεαματική βελτίωση της ποιότητας της ποδηλασίας. Οργάνωσε επίσης πολλά εκπαιδευτικά προγράμματα σχετικά με την ποδηλασία και τη βιωσιμότητα της πόλης που απευθύνονται σε παιδιά.

Foundation Earth and People

Ίδρυμα Γης και Ανθρώπων - Το ίδρυμα οργανώνει συχνά εκπαιδευτικές εκστρατείες, που εξηγούν το πώς η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη μπορούν να είναι ένα από τα αποτελέσματα των πολιτικών προστασίας του περιβάλλοντος. Οι δράσεις του απευθύνονται σε κοινωνικές ομάδες, τοπικές κοινότητες, κυβερνητικές οργανώσεις και επιχειρηματικές ομάδες, καθώς και σε κάθε πολίτη. Το Ίδρυμα Earth and People έχει εμπειρία στη διοργάνωση σεμιναρίων υψηλής ποιότητας και σεμιναρίων κατάρτισης καθώς και άλλων δραστηριοτήτων που στοχεύουν στην ευαισθητοποίηση του κοινού για περιβαλλοντικά θέματα και περιβαλλοντικές ανησυχίες.



Sustainable Mobility Unit - National Technical University of Athens

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ δημιουργήθηκε πριν από περίπου 20 χρόνια, όταν συνειδητοποιήθηκε ότι η Ελλάδα, λόγω της νοοτροπίας των κατοίκων της, δεν μπορούσε να ακολουθήσει τη στρατηγική της Ευρώπης για την προώθηση της ποδηλασίας και της βιώσιμης κινητικότητας. Έκτοτε, η ΜΒΚ έχει συμμετάσχει σε σχετικά ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα, είναι παρούσα σε διεθνή συνέδρια και έχει προετοιμάσει δεκάδες μελέτες σε όλη την Ελλάδα για την υποστήριξη των τοπικών κοινοτήτων για ένα πιο ανθρώπινο και βιώσιμο αστικό περιβάλλον. Η ΜΒΚ έχει επίσης δημοσιεύσει 19 βιβλία και εκατοντάδες άρθρα σε επιστημονικά περιοδικά και εφημερίδες. Ήταν επίσης παρούσα σε δεκάδες διεθνή και εθνικά συνέδρια.



National
Technical
University of
Athens



National Observatory of Athens

Το Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών (ΕΑΑ) είναι ένα από τα παλαιότερα ερευνητικά ιδρύματα της Ελλάδας και μέσω του Ινστιτούτου Ερευνών Περιβάλλοντος και Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΙΕΠΒΑ) συνεισφέρει στο έργο με την πλούσια εμπειρία του στους τομείς της Προσαρμογής και Ανάσχεσης της Κλιματικής Αλλαγής, Αριθμητικής και Πειραματικής Παρακολούθησης της Ποιότητας Αέρα καθώς και τη δημιουργία και συντήρηση μακροχρόνιων βάσεων δεδομένων εκπομπών ρύπων, συγκεντρώσεων ρύπων. Το ΙΕΠΒΑ έχει μακρά εμπειρία στην παρακολούθηση της χημικής σύστασης της ατμόσφαιρας, των μετεωρολογικών παραμέτρων και τη διαχείριση των δεδομένων. Η υποδομή του Ινστιτούτου περιλαμβάνει επιχειρησιακά δίκτυα εθνικής εμβέλειας (π.χ. μετεωρολογικοί σταθμοί ΜΕΤΕΟ www.meteo.gr). Τα επιστημονικά αποτελέσματα δημοσιοποιούνται στο ευρύ κοινό, τους αρμόδιους φορείς και την εκπαιδευτική κοινότητα μέσω εκδηλώσεων, εργαστηρίων, δημοσιεύσεων και του διαδικτύου.

Ecocity



Ecocity - Αυτός ο συνεργάτης προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ελλάδα με διάφορες ετήσιες εκστρατείες και δραστηριότητες, όπως το «Ecomobility», που λειτουργεί εδώ και 14 χρόνια, και η «Free-Mobility» που λειτουργεί εδώ και 3 χρόνια. Στο πλαίσιο αυτών των εκστρατειών, ομάδες μαθητών παρουσιάζουν λύσεις για θέματα περιβάλλοντος και κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο σε υπευθύνους λήψης αποφάσεων. Ο Ecocity οργανώνει συνεχώς δράσεις και εκδηλώσεις απευθυνόμενος στην ελληνική κυβέρνηση και στο κοινό για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.



City of Tartu

Τάρτου - η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Εσθονίας φιλοξενεί το παλαιότερο πανεπιστήμιο της χώρας. Ως περιφερειακό κέντρο της Νότιας Εσθονίας οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε αυτήν την πόλη περίπου 97.000 κατοίκων, θα επηρεάσουν ολόκληρη την περιοχή. Το Tartu μπορεί να θεωρηθεί ως μία από τις πιο προοδευτικές πόλεις της Εσθονίας όσον αφορά τη χρήση ποδηλάτων και τις βιώσιμες μεταφορές. Το καλοκαίρι του 2019, εισήχθη με επιτυχία στο Tartu ένα σύστημα ποδηλάτων κοινής χρήσης που λειτουργεί κυρίως με ηλεκτρικά ποδήλατα. Ταυτόχρονα, τα μέσα συλλογικής μεταφοράς λειτουργούν με 100% ανανεώσιμα καύσιμα.



Baltic Environmental Forum Estonia

Η Βαλτική Περιβαλλοντική Ένωση των Εσθονών είναι ένας μη κυβερνητικός οργανισμός που εργάζεται στους τομείς της προστασίας του περιβάλλοντος και της προστασίας της φύσης. Οι εμπειρογνώμονες του BEF ΕΕ έχουν μεγάλη εμπειρία στην υλοποίηση έργων που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ και από την Εσθονία σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, συμπεριλαμβανομένης της κλιματικής αλλαγής και της βιώσιμης κινητικότητας. Το BEF ΕΕ εργάζεται σε διάφορα έργα που σχετίζονται με την κινητικότητα και το κλίμα. Βιώσιμες λύσεις κινητικότητας μπορούν να βρεθούν μόνο με κατάλληλο σχεδιασμό και εξέταση των ατομικών αναγκών και συμπεριφορών κινητικότητας. Το BEF ΕΕ βοήθησε στην αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση προβλημάτων του τομέα των μεταφορών μέσω διαφόρων δημοσιεύσεων, σεμιναρίων και εκπαιδευτικών συνεδρίων. Το BEF ΕΕ είναι μέλος του Εσθονικού Συμβουλίου Περιβαλλοντικών ΜΚΟ και χάρις στη συμμετοχή του σε αυτό έχει τη δυνατότητα να επηρεάζει αποφάσεις σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Το BEF ΕΕ στοχεύει στη διατήρηση ενός βιώσιμου περιβάλλοντος μέσω της προώθησης της περιβαλλοντικής διαχείρισης.

Union of Latvian Cyclists

Ένωση Ποδηλατών Λετονίας - Η Ένωση είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατιστών (ECF), επομένως έχει εξαιρετική πρόσβαση στο δίκτυο ποδηλασίας σε ολόκληρη την ΕΕ. Η ΕΠΛ έχει εκτελέσει ένα πλήθος μικρών, κυρίως συμβουλευτικών έργων σχετικών με την ποδηλασία και είναι στενά συνδεδεμένη με τις εθνικές αρχές που ασχολούνται με την ποδηλασία και με τις αρχές σχεδιασμού στη Ρίγα.

Baltic Environmental Forum Latvia

Βαλτική Περιβαλλοντική Ένωση Λετονίας - Εδώ και χρόνια οι εμπειρογνώμονες της BEF Latvia ασχολούνται με θέματα κινητικότητας, ενέργειας, κλιματικής αλλαγής, διατήρησης της φύσης και βιοποικιλότητας, χημικής διαχείρισης και διαχείρισης υδάτων. Η BEF-Λετονία έχει εμπειρία στην υποστήριξη και την προώθηση της ποδηλασίας σε μικρές και μεσαίες πόλεις.



Society for Sustainable Development Design (DOOR)

Εταιρεία Σχεδιασμού Βιώσιμης Ανάπτυξης - είναι μια οργάνωση εμπειρογνομόνων της κοινωνίας των πολιτών, αφιερωμένη στην προώθηση ενέργειας για τη βιώσιμη ανάπτυξη, που ιδρύθηκε το 2003. Αυτή η οργάνωση αναλαμβάνει διάφορες δράσεις που ενθαρρύνουν τη συμμετοχή των πολιτών στην άμβλυνση των επιπτώσεων της κλιματικής απορρύθμισης και στην προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, στη βιώσιμη χάραξη ενεργειακής πολιτικής, στην αντιμετώπιση της ενεργειακής φτώχειας και στη βελτίωση της εκπαίδευσης σε θέματα βιώσιμης ενέργειας. Επιπλέον, έχει εμπειρία στον σχεδιασμό βιώσιμης ενέργειας και στα σχέδια δράσης για το κλίμα (SECAPs) για κροατικές πόλεις και κομητείες, τα οποία μεταξύ άλλων καλύπτουν πτυχές μεταφορών και κινητικότητας.



City of Velika Gorica

Velika Gorica - Η αστική περιοχή του Δήμου έχει 31.000 κατοίκους ενώ ο Δήμος στο σύνολό του φιλοξενεί 63.000 άτομα. Το Velika Gorica βρίσκεται στην κομητεία του Ζάγκρεμπ, κοντά στην πρωτεύουσα της Κροατίας. Συμμετέχοντας σε ευρωπαϊκές πολιτικές για την κλιματική αλλαγή, η πόλη προσπαθεί ενεργά να μειώσει τις εκπομπές CO2 και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να γίνει ένας βιώσιμος, φιλικός προς το περιβάλλον Δήμος.



Cyclokoalicia

Cyclokoalicia - Από την ίδρυσή της το 2010, η ΜΚΟ Cyclokoalicia υποστηρίζει τα αιτήματα των ποδηλατών και των πεζών. Οι εμπειρογνώμονες της ΜΚΟ συνεργάζονται με δήμους της Σλοβακίας, όπως η Μπρατισλάβα, η Τρνάβα, η Νίτρα, η Τρενσίν και η Κόσιτσε για να βελτιώσουν την ποιότητα και την ασφάλεια των υποδομών για ποδηλάτες και πεζούς. Στην Μπρατισλάβα, η Cyclokoalicia λειτουργεί ένα σύστημα ποδηλάτων κοινής χρήσης, και ξεκίνησε ένα κοινοτικό εργαστήριο ποδηλάτων. Από το 2017 είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατών.



German Aerospace Center (DLR)

Γερμανικό Διαστημικό Κέντρο - Ένας από τους ειδικούς συνεργάτες του Cyclurban σχετικά με την αστική κινητικότητα και την ποδηλασία είναι το DLR. Ενώ αυτός ο συνεργάτης κάνει εκτενή έρευνα στην αεροδιαστημική, την ενέργεια, την ασφάλεια και την ψηφιοποίηση, περιλαμβάνει επίσης το Ινστιτούτο Έρευνας Μεταφορών. Το Ινστιτούτο Έρευνας Μεταφορών του DLR διαθέτει εμπειρία σε επιστημονικές και εφαρμοσμένες αναλύσεις μεταφορών, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, καθώς συμμετείχε σε πληθώρα έργων της ΕΕ και της Γερμανίας. πολλές από τις δράσεις του αφορούν την αστική και ηλεκτρική κινητικότητα και την αξιολόγηση των επιπτώσεων στο κλίμα.



ideas into energy

Ιδέες για την Ενέργεια – Πρόκειται για ΜΚΟ που προωθεί τη διεθνή ανάπτυξη τεχνολογιών και πολιτικών για το κλίμα και την προστασία του περιβάλλοντος. Οι εμπειρογνώμονες ενεργούν τόσο στην έρευνα όσο και στην ανάλυση και σύνταξη δημοσιεύσεων σχετικά με τις πολιτικές για την κλιματική αλλαγή στην ΕΕ και στα κράτη μέλη της. Εκτός από την εκπόνηση μελετών, ερευνών και την ανάπτυξη εκπαιδευτικών και συμβουλευτικών έργων, διοργανώνουν επίσης συνέδρια και εργαστήρια, τα οποία φέρνουν σε επαφή επιστήμονες από διάφορες χώρες.



Baltic Environmental Forum Germany

Βαλτική Περιβαλλοντική Ένωση Γερμανίας - Η BEF Γερμανίας ήταν ο εταίρος συντονιστής στο πρόγραμμα Cyclurban. Ο οργανισμός έχει μακρά εμπειρία στη βιώσιμη κινητικότητα και την εφαρμογή πολιτικών για την κλιματική αλλαγή και εργάζεται σε πολλά ευρωπαϊκά έργα που ασχολούνται με την αλλαγή της κινητικότητας και τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Οι δράσεις του BEF Γερμανίας τοποθετούνται μεταξύ επιστήμης, κοινωνίας των πολιτών, πολιτικής και διοίκησης. Συνεργάζεται επίσης στενά με άλλους περιβαλλοντικούς οργανισμούς, ερευνητικά ιδρύματα και πανεπιστήμια, καθώς και με διοικήσεις πόλεων και δήμων σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΓΙΑ 6 ΠΟΛΕΙΣ

Μία ενιαία στρατηγική στις μεταφορές ή πολλές στρατηγικές προσαρμοσμένες σε κάθε δήμο;

Το πρόγραμμα Cyclurban έφερε σε επαφή δήμους από διάφορες περιοχές της Ευρώπης. Παρά τις διαφορές τους, ο κοινός στόχος τους ήταν η αύξηση του ποσοστού της ποδηλασίας ως συμβολή στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Στο πλαίσιο του Cyclurban, πολιτικοί, μελετητές, κοινό και επιστήμονες συνεργάστηκαν ώστε να εντοπίσουν τα βασικά χαρακτηριστικά και τις αδυναμίες της κίνησης του ποδηλάτου στις πόλεις λαμβάνοντας αποφάσεις σχετικά με την προώθηση της ποδηλασίας και προβαίνοντας σε συγκεκριμένες ενέργειες κατά τη διάρκεια του έργου.

Σε όλους τους συμμετέχοντες δήμους, αξιολογήθηκε συστηματικά η υφιστάμενη κατάσταση σχετικά με τη χρήση του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς, ώστε να αναπτυχθούν στη συνέχεια σενάρια και να αποφασιστούν στρατηγικές περαιτέρω ανάπτυξης. Για τον σκοπό αυτό καταρτίστηκε και διανεμήθηκε ένα λεπτομερές ερωτηματολόγιο σε όλους τους συμμετέχοντες δήμους. Το ερωτηματολόγιο χωρίστηκε σε τέσσερα μέρη: σχεδιασμός και οργάνωση (διαδικασίες και χρονοδιάγραμμα, μέσα χρηματοδότησης, δομή διαχείρισης/λήψης αποφάσεων, υποστήριξη/καθοδήγηση), υποδομές (χαρακτηρισμός του ποδηλατικού δικτύου, ποιότητα, μέγεθος, ασφάλεια και μελλοντικές προοπτικές), άλλες ενέργειες (συμμετοχή, διάδοση και προωθητικές ενέργειες) και αντιμετώπιση (στάση πολιτικών και μελετητών, μελλοντικά σχέδια).

Τα ερωτηματολόγια απαντήθηκαν από εργαζόμενους στην τοπική αυτοδιοίκηση, όπως οι δημοτικοί αξιωματούχοι, οι τοπικοί πολιτικοί, αλλά και εργαζόμενοι σε Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις.

Κατέστη φανερό ότι υπάρχει επικοινωνιακό χάσμα μεταξύ των βασικών παραγόντων που είναι υπεύθυνοι για την ενίσχυση και την προώθηση της ποδηλασίας, συμπεριλαμβανομένων του δημοτικού συμβουλίου, του αρμόδιου τμήματος μεταφορών, των ΜΚΟ, των τοπικών οργανώσεων πολιτών και των εκπαιδευτικών φορέων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κατάσταση στη Ρίγα, όπου οι ποδηλατικές οργανώσεις είναι πολύ ενεργές όσον αφορά την προώθηση και την ενίσχυση της ποδηλασίας, ενώ ο δήμος είναι σχετικά αργός ως προς τις διαδικασίες και τον σχεδιασμό και απρόθυμος ως προς τη συνεργασία. Το κύριο συμπέρασμα που προκύπτει από την έρευνα είναι ότι τους δήμους τους χαρακτηρίζουν κάποια κοινά χαρακτηριστικά, ανεξάρτητα από την προώθηση του ποδηλάτου.

Οι διαδικασίες σχεδιασμού και οργάνωσης είναι παρόμοιες μεταξύ τους σε όλους τους δήμους, ενώ οι περιφερειακές και εθνικές πολιτικές μειώνουν την αποτελεσματικότητα και την ταχύτητα εφαρμογής των σχεδίων, χωρίς να εξασφαλίζουν την απαραίτητη χρηματοδότηση. Είναι φανερό ότι η ποδηλασία θεωρείται ένα ζήτημα κυρίως τοπικής εμβέλειας, παρά την υποχρέωση των εθνικών πολιτικών να συμπεριλαμβάνουν την ανάπτυξη μέσων βιώσιμης κινητικότητας.

Η υφιστάμενη κατάσταση και η ανάπτυξη των υποδομών φανερώνουν ομοιότητες μεταξύ των δήμων (σε όλους υπάρχει ανάγκη περαιτέρω επέκτασης του ποδηλατικού δικτύου, οι σχεδιασμοί δεν είναι συνεκτικοί στον βαθμό που θα έπρεπε), αλλά δεν είναι όλες οι πόλεις εξοικειωμένες με τα χαρακτηριστικά και τη λειτουργικότητα των ποδηλατικών δικτύων και δεν κάνουν συνεχείς ελέγχους, ακόμα και αν η ποδηλασία αντιπροσωπεύει το 1-6% των μετακινήσεων στις πόλεις που συμμετείχαν. Επιπλέον, παρατηρείται έλλειψη κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού.

Οι δράσεις πληροφόρησης και συμμετοχής του κοινού λαμβάνουν χώρα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής

Εβδομάδας Κινητικότητας, αλλά πρέπει να γίνουν πιο ορατές, πιο συχνές και πιο προσανατολισμένες στον στόχο. Ενώ οι πιο υψηλόβαθμοι πολιτικοί συνήθως δηλώνουν ότι υποστηρίζουν τις εναλλακτικές μορφές κινητικότητας, εν τούτοις, γενικά και ειδικά, φαίνεται ότι δεν έχουν την προθυμία να προωθήσουν τα σχέδια βιώσιμης κινητικότητας, γεγονός που πιθανόν οφείλεται στις ισχυρές ομάδες πίεσης που μάχονται εδώ και δεκαετίες υπέρ των αυτοκινήτων και των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς.

Το όραμα για το μέλλον της κινητικότητας για το 2030 και το 2050 είναι παρόμοιο σε όλους τους δήμους, αν και μερικοί από αυτούς δεν πιστεύουν ότι θα το καταφέρουν και δεν κάνουν τα πάντα ώστε να πετύχουν τους στόχους τους. Η διαδικασία ανάλυσης και αξιολόγησης των ποδηλατικών πολιτικών διευκολύνθηκε περαιτέρω και από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Ανάλυση Ποδηλατικής Πολιτικής» (BYPAD, www.bypad.org) που πραγματοποιήθηκε σε όλους τους συνεργαζόμενους δήμους, εκτός από τη Δράμα.

Βάσει των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης BYPAD, αναπτύχθηκαν στρατηγικές που προωθούν αποτελεσματικά την ποδηλασία. Κάποιοι δήμοι, όπως το Τάρτου (Tartu), διαθέτουν εδώ και μεγάλο χρονικό διάστημα τακτικές δραστηριότητες ελέγχου και αξιολόγησης, με τις οποίες διαμορφώνουν μελλοντικές στρατηγικές και μετρούν την πρόοδό τους. Όλοι οι δήμοι έστρεψαν την προσοχή και τον σχεδιασμό τους σε δύο σημαντικά χαρακτηριστικά: τις υποδομές και τις προωθητικές/εκπαιδευτικές δραστηριότητες.

Ανεξάρτητα από την παρούσα κατάσταση των ποδηλατικών υποδομών, η περαιτέρω επέκταση, η ενοποίηση του αποσπασματικού ποδηλατικού δικτύου, ο καθορισμός καταλληλότερων προτύπων για την κατασκευή νέων ποδηλατοδρόμων και η επαρκής χρήση σήμανσης για την ασφάλεια των ποδηλατών και των πεζών προτάθηκαν ως αποτελεσματικά και ενιαία μέτρα για την περαιτέρω ανάπτυξη των ποδηλατικών

υποδομών στις συνεργαζόμενες πόλεις. Για παράδειγμα, η πόλη της Βαρσοβίας παρουσίασε ένα πιλοτικό πρόγραμμα στο οποίο φωτίζονταν συγκεκριμένες διασταυρώσεις για να βελτιωθεί η ασφάλεια των πεζών και να διευκολυνθεί η ομαλή συνύπαρξη μεταξύ ποδηλατών και πεζών. Με αυτόν τον τρόπο επεδίωξαν όχι μόνο την ενίσχυση της ποδηλασίας, αλλά και άλλων βιώσιμων και φιλικών στο περιβάλλον μέσων κυκλοφορίας χωρίς να εμποδίζουν το ένα το άλλο. Οι δραστηριότητες του Cyclurban υπογραμμίζουν επίσης τη σημασία της συμμετοχής των δήμων και των αρχών σε σχέδια όπως το Cyclurban, καθώς η συνεισφορά τους εξασφαλίζει την τήρηση των σκοπών των σχεδίων και την εφαρμογή των μέτρων.

Μέρος του σχεδίου Cyclurban αποτέλεσαν επίσης και οι εκπαιδευτικές και προωθητικές εκστρατείες που στρέφονταν προς διαφορετικές ομάδες ανθρώπων. Για παράδειγμα, στην Μπρατισλάβα, η ανάγκη προώθησης της ποδηλασίας στο κοινό, όπως και η ενημέρωση των σχετικών αρχών σχετικά με την εφαρμογή των μέτρων, θεωρήθηκαν ότι είναι ύψιστη προτεραιότητα. Η διπλή αυτή δράση βοηθάει ώστε η ποδηλασία να θεωρείται πιο ασφαλής και βολική, ενώ ταυτόχρονα δίνει τη δυνατότητα στις αρχές, όπως η αστυνομία, να επικοινωνούν και να συναλλάσσονται με το κοινό διορθώνοντας την αρνητική εικόνα που έχουν ποδηλάτες σε κάποιες πόλεις για αυτήν.

Οι επιμορφωτικές και οι προωθητικές δραστηριότητες που αφορούν το προσωπικό αποτελούν κομμάτι της στρατηγικής πολλών συνεργαζόμενων δήμων, όπως γίνεται στο Τάρτου (Tartu) και στη Βελίκα Γκόριτσα (Velika Gorica). Η σημασία της ύπαρξης επαρκούς εκπαιδευμένου προσωπικού είναι υψηλή, καθώς αυτή εξασφαλίζει συνεχή έλεγχο και συντήρηση του ποδηλατικού δικτύου, σχεδιασμούς με συνοχή, καλύτερη γνώση των διαθέσιμων πόρων χρηματοδότησης, διευκόλυνση χρηματοδότησης για την ποδηλασία και παράταση της διάρκειας ζωής του δικτύου.

Ένα γενικό συμπέρασμα που μπορεί να διατυπωθεί ως αποτέλεσμα του Cyclurban, είναι ότι υπάρχουν πολλά κοινά στοιχεία ως προς τις αντίστοιχες στρατηγικές των δήμων για την ενίσχυση της ποδηλασίας. Ωστόσο, οι διαφορές μεταξύ των δήμων αφορούν το μέγεθος και την ποιότητα των ποδηλατικών δικτύων, την κουλτούρα των πολιτών τους ως προς τις μεταφορές, την περιπλοκότητα των διοικητικών και των πολιτικών διαδικασιών και τη διαθεσιμότητα της κρατικής χρηματοδότησης. Κατά συνέπεια, οι πόλεις πρέπει να προσαρμόσουν σε τοπικό επίπεδο τις υπάρχουσες μεθοδολογίες και τα υπάρχοντα μέτρα, ώστε να πετύχουν τον σκοπό τους να καταστεί το ποδήλατο η ραχοκοκαλιά μιας αστικής κινητικότητας φιλικής προς το περιβάλλον που να ενισχύει την ποιότητα ζωής.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Μία από τις κύριες δράσεις του έργου Cyclurban ήταν ήταν η ενίσχυση των πολιτικών σε εθνικό επίπεδο για την προώθηση της ποδηλασίας στις χώρες εταίρους. Παρόλο που η προώθηση της ποδηλασίας είναι πρωτίστως ζήτημα τοπικού επιπέδου, το εθνικό επίπεδο παίζει βασικό ρόλο στην ευθυγράμμιση των πολιτικών και του οικονομικού πλαισίου που καθοδηγεί τον ποδηλατικό σχεδιασμό και τις επενδύσεις.

Για να διερευνήσουν τις αδυναμίες των πολιτικών και του οικονομικού πλαισίου, οι εταίροι του έργου Cyclurban πραγματοποίησαν συνεντεύξεις με εμπλεκόμενους φορείς και ανέλυσαν την πολιτική σε κάθε χώρα εταίρο. Με βάση την υφιστάμενη κατάσταση και με τις γνώσεις εμπειρογνομόνων, καταρτίστηκε ένας κατάλογος εθνικών οδηγιών για την Εσθονία, τη Λετονία, τη Σλοβακία, την Πολωνία, την Ελλάδα και την Κροατία, ώστε αυτές να προωθήσουν την ποδηλασία σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Η Σλοβακία προσχώρησε στο έργο σε μεταγενέστερο στάδιο και συνεπώς δεν συμμετείχε στην ανάλυση πολιτικής που έγινε στην αρχή του έργου Cyclurban.

Οι Εθνικές οδηγίες συζητήθηκαν κατά τη διάρκεια των σεμιναρίων και συναντήσεων με τους σχετικούς εμπλεκόμενους φορείς σε κάθε χώρα. Για να διασφαλιστεί η επιρροή των οδηγιών, συντάχθηκε επιστολή από την εθνική ή περιφερειακή αρχή σε κάθε πόλη εταίρο, επιβεβαιώνοντας ότι οι οδηγίες παραδόθηκαν και θα εξεταστούν στη μελλοντική χάραξη πολιτικής.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Σε κάθε χώρα εταίρο πραγματοποιήθηκε ανάλυση πολιτικής για να διαπιστωθεί ποια έγγραφα σε εθνικό επίπεδο έχουν επιρροή στην προώθηση της ποδηλασίας ή περιλαμβάνουν στόχους / πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την ποδηλασία. Τομείς που συμπεριλήφθηκαν στη χαρτογράφηση πολιτικής ήταν οι μεταφορές, το περιβάλλον, ο χωροταξικός σχεδιασμός, η οικονομία, η υγεία και ο τουρισμός. Η ανάλυση έδειξε ποια έγγραφα περιλαμβάνουν επί του παρόντος άμεσα ή έμμεσα μέτρα που σχετίζονται με την ποδηλασία.

Από την ανάλυση προκύπτει ότι τα μέτρα που σχετίζονται με την ποδηλασία αντικατοπτρίζονται κυρίως στα έγγραφα μεταφοράς, περιβάλλοντος και χωροταξικού σχεδιασμού. Οι τομείς πολιτικής που κάλυψαν λιγότερο την ποδηλασία είναι η οικονομία, ο τουρισμός και η εκπαίδευση. Αυτό έδειξε επίσης ότι οι περισσότερες χώρες το 2019 που πραγματοποιήθηκε η εν λόγω ανάλυση δεν είχαν ισχύουσα εθνική ποδηλατική στρατηγική.

Τομέας	Χώρα				
	Εσθονία	Λετονία	Πολωνία	Κροατία	Ελλάδα
Μεταφορές	Green	Green	Green	Green	Green
Περιβάλλον	Green	Yellow	Green	Green	Yellow
Χωροταξικός Σχεδιασμός	Green	Green	Green	Green	Red
Οικονομία	Red	Green	Red	Red	Red
Υγεία	Green	Green	Green	Red	Red
Εκπαίδευση	Red	Green	Red	Red	Red
Τουρισμός	Red	Green	Green	Green	Red

Άμεση αναφορά στο ποδήλατο

Μη άμεση αναφορά στο ποδήλατο

Καμία αναφορά στο ποδήλατο

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ ΜΕ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ

Οι εταίροι του Cyclugban στην Εσθονία, τη Λετονία, την Κροατία, την Ελλάδα και τη Σλοβακία πραγματοποίησαν συνεντεύξεις με εμπλεκόμενους φορείς σε Εθνικό επίπεδο. Τα κύρια συμπεράσματα από αυτές τις συνεντεύξεις παρατίθενται στη συνέχεια:

Η κοινή αντίληψη ότι η ποδηλασία έχει πολύ μικρό ρόλο στην αστική κινητικότητα των Χωρών και ότι υπάρχει τεράστιο δυναμικό για να αυξηθεί σημαντικά.

Απουσία δεικτών για τη μέτρηση της αποτελεσματικότητας των επενδύσεων (συμπεριλαμβανομένων των κονδυλίων της ΕΕ που συντονίζονται σε εθνικό επίπεδο).

Δεν υπάρχουν δραστηριότητες σε εθνικό επίπεδο για τη βελτίωση των γνώσεων και δεξιοτήτων που σχετίζονται με την ποδηλασία στους δήμους - αναγνωρίζεται η ανάγκη να αποκτήσουν ισχυρότερο ρόλο.



Η απουσία επιτροπών ποδηλασίας (εκτός από τη Σλοβακία και την Κροατία).

Ένα κοινό πρόβλημα είναι η έλλειψη βασικών υποδομών ποδηλασίας.

Η σημασία των κονδυλίων της ΕΕ και η επιρροή τους είναι διαφορετική (πολύ σημαντική στην Εσθονία, τη Λετονία και τη Σλοβακία. Δεν είναι σημαντική στην Κροατία και δεν επηρεάζει την Ελλάδα).

Υπάρχουν διαφορές μεταξύ των δήμων κατά την υποβολή αιτήσεων για χρηματοδότηση (στην Κροατία και την Ελλάδα οι πόλεις δεν δραστηριοποιούνται στην υποβολή αιτήσεων για χρηματοδότηση σχετική με την ποδηλασία).



ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ

Η Σλοβακία, η Λετονία, η Εσθονία, η Ελλάδα και η Κροατία δημιούργησαν εθνικές οδηγίες και η Πολωνία επίσης δημιούργησε ορισμένες οδηγίες σε δημοτικό επίπεδο στη Βαρσοβία. Κάθε χώρα εταίρος συνέταξε 5-11 οδηγίες που παρουσιάστηκαν στους ενδιαφερόμενους σε εθνικά σεμινάρια και έγιναν δεκτές από μια εθνική αρχή. Οι οδηγίες για όλες τις χώρες επικεντρώθηκαν σε 6 θεματικούς τομείς προτεραιότητας:

1. Νομοθεσία

Και οι 6 χώρες έλαβαν οδηγίες σχετικά με τη νομοθεσία (συνολικά 25 νομοθετικές συστάσεις). Η Εσθονία, η Κροατία, η Λετονία και η Ελλάδα ανέπτυξαν προτάσεις για τη δημιουργία ή την επικαιροποίηση προτύπων ή σχεδίων ανάπτυξης που εξετάζουν την ποδηλασία. Η Σλοβακία, η Λετονία και η Κροατία πρότειναν συγκεκριμένα μέτρα που σχετίζονται με την ασφάλεια, όπως ποδηλατόδρομοι, πλάγια απόσταση 1,5 m του οχήματος προσπέρασης από ποδηλάτες και ζώνες με όριο ταχύτητας 30km / h.

Οι οδηγίες για την ασφάλεια και την κυκλοφορία αναφέρονται επίσης στο θέμα της υποδομής, ειδικά στην Ελλάδα και τη Λετονία. Η Εσθονία και η Πολωνία είχαν μια γενικότερη προσέγγιση σε θέματα υποδομής: Συνοχή στην κατασκευή ή εκσυγχρονισμό της υποδομής και λαμβάνοντας υπόψη την ενίσχυση των συνθηκών ποδηλασίας ως στόχο για όλα τα έργα υποδομής. Οι νομοθετικές οδηγίες αφορούσαν επίσης στην υποστήριξη της ποδηλασίας με διάφορους τρόπους, π.χ. να επιτρέπεται η ποδηλασία σε μονοδρόμους σε κατοικημένες περιοχές, στις υποχρεώσεις για θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων και στην παρακίνηση εταιρειών να διασφαλίζουν τη μεταφορά για τους υπαλλήλους τους. Ορισμένες από τις οδηγίες για την Εσθονία και την Πολωνία πρότειναν μια ευρύτερη πολιτική προσέγγιση, όπως η καθιέρωση αξιολόγησης κάθε πολιτικής καθώς και η επιβολή των νόμων για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της οδικής ασφάλειας.

2. Βελτίωση Ικανότητας

Οι εταίροι στην Πολωνία, την Εσθονία, τη Λετονία, την Ελλάδα και τη Σλοβακία ανέπτυξαν προτάσεις για την βελτίωση της Ικανότητας. Προτάθηκε να αυξηθούν οι σχετικές με τη ποδηλασία ικανότητες στους δήμους και να υποστηριχθούν οι στρατηγικές ποδηλασίας των πόλεων με γνώσεις και χρηματοδότηση από ειδικούς, η δημιουργία πιστοποιημένων εκπαιδευτών και μια συστηματική συλλογή δεδομένων ποδηλασίας σε δημοτικό επίπεδο. Η εξάλειψη των συγκρούσεων μεταξύ πεζών και ποδηλατών και η καλύτερη συμμετοχή του κοινού ήταν μεταξύ των συστάσεων.

3. Υποδομή

Η Εσθονία, η Σλοβακία και η Πολωνία αντιμετώπισαν προκλήσεις στις υποδομές μέσω περιορισμών που απορρέουν από τη νομοθεσία. Η Λετονία και η Ελλάδα ανέπτυξαν συγκεκριμένες συστάσεις σχετικά με τις υποδομές. Για παράδειγμα, κυκλικόι κόμβοι με προτεραιότητα στους ποδηλάτες, λωρίδες ποδηλάτου χωρίς κράσπεδα, λύση για μια διασταύρωση τεσσάρων διακλαδώσεων με ποδηλατική υποδομή, υποχρεωτική πλευρική απόσταση προσπέρασης οχημάτων στον ποδηλάτη.

4. Θεσμικές / οργανωτικές αλλαγές

Η Κροατία συνέταξε οδηγίες για θεσμικές αλλαγές, όπως η ίδρυση του εθνικού φορέα για αστικές ποδηλατικές / μη μηχανοκίνητες / βιώσιμες μεταφορές και ανάπτυξη λειτουργικών περιφερειακών γενικών σχεδίων σε επίπεδο χώρας.

5. Χρηματοδότηση

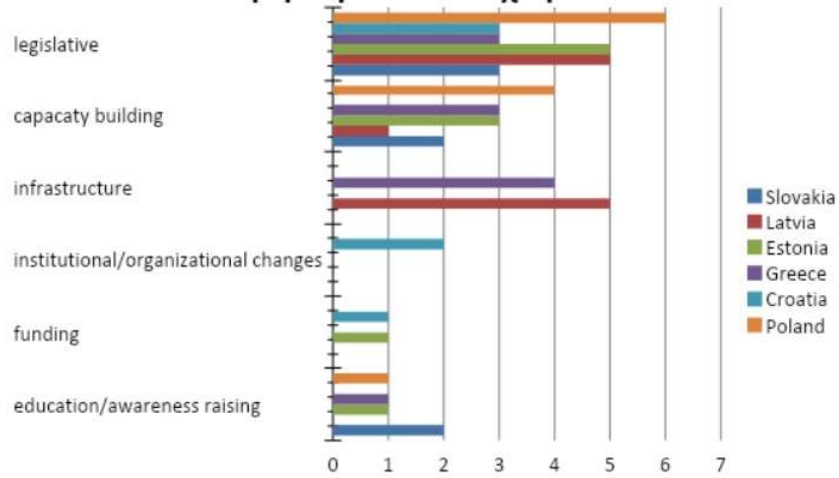
Η Εσθονία ανέπτυξε συστάσεις για τη θέσπιση εθνικού προγράμματος χρηματοδότησης για την ανάπτυξη βασικών δικτύων ποδηλάτου και η Κροατία σχετικά με την υποβολή δημόσιων διαγωνισμών για συστήματα κοινοχρησίας ποδηλάτων και δημόσιες υποδομές ποδηλασίας.

6. Εκπαίδευση / ευαισθητοποίηση

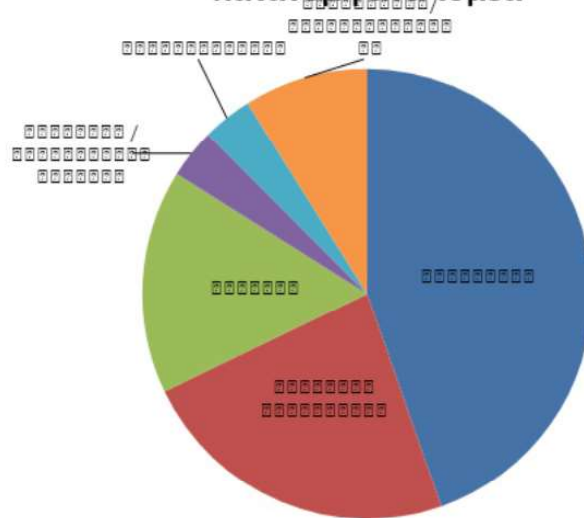
Αυτό το εξαιρετικά σημαντικό θέμα εξετάστηκε σε 4 χώρες. Η Σλοβακία συνέταξε δύο οδηγίες σχετικά με την εκπαίδευση των οδηγών δημόσιων μεταφορών σχετικά με τις ανάγκες των πιο ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου και ενσωμάτωση των ποδηλατικών μεταφορών στη δομή του δημόσιου τηλεοπτικού προγράμματος. Η Εσθονία δημιούργησε μια σύσταση για την ανάπτυξη ενός εθνικού προγράμματος επικοινωνίας για την προώθηση της ποδηλασίας συμπεριλαμβάνοντας και πρόσθετα στοιχεία για τα προγράμματα σχολών οδήγησης. Η Ελλάδα συνέταξε μια σύσταση για να εισαγάγει μια βιώσιμη ποδηλατική παιδεία υποβοηθούμενη από σχολικές καμπάνιες και η Πολωνία πρότεινε να εκπαιδεύσει τα παιδιά σχετικά με τη χρήση των δρόμων ως κοινόχρηστων χώρων.

Αν και οι Εθνικές Οδηγίες έχουν διαφορετική εστίαση σε κάθε χώρα, έχουν επίσης πολλά κοινά σημεία. Ορισμένα βασικά μέτρα μπορούν να βελτιώσουν την ποδηλατική κατάσταση σε όλες τις χώρες, όπως η μείωση της γενικής κυκλοφορίας αυτοκινήτων, η δημιουργία περισσότερων ζωνών με όριο ταχύτητας 30km/h, οι βελτιώσεις στη χρηματοδότηση ποδηλατικής υποδομής, η εκπαίδευση των ποδηλατών καθώς και των οδηγών αυτοκινήτων κ.α. Όλες οι χώρες έχουν διαφορές στη δομή, την ιεράρχηση των μέτρων ή τον τρόπο διαχείρισης των συγκρούσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Για να αποκτήσετε μια πιο λεπτομερή εικόνα για τις Εθνικές Συστάσεις που εναπύχθηκαν από το έργο Cyclurban σε κάθε χώρα, μπορείτε να ανατρέξετε στα αντίστοιχα κεφάλαια στη συνέχεια.

Κατανομή τομέων ανά χώρα



Κατανομή ανά τομέα



ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Για να χαραχτούν οι κατάλληλες δημοτικές ποδηλατικές στρατηγικές είναι ζωτικής σημασίας η γνώση των προτιμήσεων των ποδηλατών, όσον αφορά τις υποδομές και το περιβάλλον των διαδρομών. Λαμβάνοντας αυτό το υπόβαθρο υπ' όψιν, η κοινοπραξία Cyclurba, υπό την αιγίδα του συνεργάτη μας, του Γερμανικού Αεροδιαστημικού Κέντρου (DLR), διεξήγαγε έρευνα σχετική με τις προτιμήσεις των ποδηλατών για τα χαρακτηριστικά των διαδρομών που ακολουθούν. Χρησιμοποιήθηκαν λοιπόν οι απόψεις των ποδηλατών ως χρηστών του δρόμου. Προέκυψαν συμπεράσματα πολύ χρήσιμα για τη σύνταξη κατευθύνσεων και Οδηγιών για τις εθνικές ποδηλατικές στρατηγικές.

Η στάση του κάθε ποδηλάτη σχετικά με μια διαδρομή που πρόκειται να επιλέξει επηρεάζεται από διάφορες παραμέτρους του οδικού περιβάλλοντος. Ταυτόχρονα, οι προτιμήσεις που αφορούν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των διαδρομών διαφέρουν πολύ ανάλογα με τα κοινωνικά και δημογραφικά χαρακτηριστικά του ποδηλάτη και τον τύπο του ποδηλάτου που χρησιμοποιεί. Κατά συνέπεια, δημιουργήσαμε μια μέθοδο έρευνας που επιτρέπει να εκφραστούν οι διαφορετικές απόψεις απέναντι στα διάφορα χαρακτηριστικά των διαδρομών. Η διαδικτυακή έρευνα πράγματι σχεδιάστηκε ως ένα πείραμα διακριτών επιλογών. Με τη μέθοδο αυτή έγινε σύνθεση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών διαφόρων διαδρομών ώστε να συμπληρωθούν οι εναλλακτικές που θα παρουσιάζονταν στους συμμετέχοντες. Σε αντίθεση με το κλασικό ερωτηματολόγιο το σχετικό με συγκεκριμένα ξεχωριστά χαρακτηριστικά, οι συμμετέχοντες αξιολόγησαν ολόκληρες εναλλακτικές διαδρομές βάσει του αθροίσματος των παραπάνω χαρακτηριστικών. Ως εκ τούτου, η διάρκεια της μετακίνησης, όπως και έξι ακόμη χαρακτηριστικά τόσο της ποδηλατικής υποδομής όσο και του περιβάλλοντός της διαφοροποιήθηκαν, κάθε μία με δύο έως πέντε πιθανές εξειδικεύσεις (Πίνακας 1).



Χαρακτηριστικό	Επίπεδο
Τύπος δρόμου	δρόμος Παράπλευρος δρόμος
υποδομή	Χωρίς υποδομή ποδηλάτου Λωρίδα ποδηλάτου Προστατευμένος διάδρομος ποδηλάτου
Ρύθμιση	Max 50km/h Max 30 km/h Ζώνη - 30 'δρόμος ποδηλάτου' (συνύπαρξη ποδηλάτων και αυτοκινήτων με προτεραιότητα στο ποδήλατο) Δρόμος ήπιας συνύπαρξης πεζών και οχημάτων με όριο ταχύτητας 20km/h
Υλικά επιφανειακής στρώσης	κυβόλιθοι άσφαλτος
Στάθμευση	χωρίς στάθμευση με στάθμευση
πράσινο	με δενδροφύτευση χωρίς δενδροφύτευση
Χρόνος διαδρομής 8, 10, 12, 15 λεπτά	

Πίνακας 1: Χαρακτηριστικά και επίπεδα που χρησιμοποιήθηκαν στο πείραμα (με έντονα γράμματα: συνθήκη αναφοράς) (**bold: reference situation**)

Από την ποικιλία των πιθανών συνδυασμών προέκυψαν 24 συνθήκες, με τρεις διαφορετικές εναλλακτικές διαδρομές η κάθε μία συνθήκη και παρουσιάστηκαν σε σκαριφήματα. Σχεδιάστηκαν βάσει των απαντήσεων σε μια προκαταρκτική έρευνα, χρησιμοποιώντας ένα ειδικό πακέτο λογισμικού (ChoiceMetrics 2012). Οι συνθήκες αυτές είναι μαθηματικά βελτιστοποιημένες έτσι ώστε να αποφευχθεί επικάλυψη μεταξύ των χαρακτηριστικών της κάθε συνθήκης και να αποκτηθεί το μεγαλύτερο κέρδος γνώσης ανά συμμετέχοντα (Bliemer, Rose 2006). σε Σε κάθε συμμετέχοντα επιδείχτηκαν 8 συνθήκες από τις οποίες είχε να επιλέξει μία. Η Εικόνα 1 δείχνει το παράδειγμα μιας τέτοιας συνθήκης προς επιλογή.

Χρησιμοποιήθηκαν διάφορες μέθοδοι μοντελοποίησης διακριτών επιλογών ώστε να εκτιμηθούν οι χρηστικές λειτουργίες βάσει του αθροίσματος των ατομικών

Ερώτημα: Μια μέρα του Μαΐου με καλές καιρικές συνθήκες, θα θέλατε να επισκεφτείτε έναν φίλο σας. Υπάρχουν διάφορες εναλλακτικές διαδρομές για αυτή τη μετακίνηση. Ποια διαδρομή θα διαλέγατε;

		
<p>Travel time: 15 minutes Arterial road Bike path Maximum speed: 30km/h Asphalt No parking No trees</p>	<p>Travel time: 8 minutes Arterial road No infrastructure Maximum speed: 50km/h Asphalt No parking Trees</p>	<p>Travel time: 10 minutes Side street No infrastructure Living street  Asphalt Parking No trees</p>
<p><input type="radio"/> I do not use a bike for this trip. Deutsch · Čeština · English · Ελληνικά · Eesti · Slovenský · Hrvatski · Latviešu · Polski · Русский </p>		

Εικόνα 1: Παράδειγμα συνθήκης προς επιλογή

απαντήσεων (Bielaire, 2003). Με αυτόν τον τρόπο υπολογίσαμε τον βαθμό στον οποίο τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά επηρέασαν την επιλογή διαδρομής. Τα μεικτά logit μοντέλα παίρνουν υπόψη τους ότι υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των 8 επιλογών των συμμετεχόντων, αλλά παρατηρείται ετερογένεια μεταξύ τους. (McFadden, Train 2000). Η μέθοδος αυτή επιτρέπει την ποσοτικοποίηση της χρησιμότητας μιας εναλλακτικής συγκριτικά με την συνθήκη αναφοράς. Ως μια συνθήκη αναφοράς επιλέχθηκε ένας κύριος δρόμος χωρίς ποδηλατική υποδομή και δέντρα με μέγιστο όριο ταχύτητας τα 50χλμ/ώρα και σταθμευμένα οχήματα, ώστε η οποιαδήποτε αλλαγή στα οδικά χαρακτηριστικά αποτέλεσε βελτίωση για την κίνηση του ποδηλάτου.

Ακολουθώντας, υπολογίσαμε μια αξία που ποσοτικοποιεί την ελκυστικότητα μιας διαδρομής όπως γίνεται αντιληπτή με κριτήριο τη διάρκειά της. Αυτή λαμβάνει

υπόψη την ατομική ευαισθησία ως προς τον χρόνο και την ατομική αξιολόγηση των οδικών χαρακτηριστικών. Η τιμή που προκύπτει θα μπορούσε να ερμηνευθεί ως πειραματική προθυμία επιλογής μιας διαδρομής που αν και μεγαλύτερη σε διάρκεια επιλέγεται σε συνάρτηση με τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος. Εκτός από τη διάρκεια της διαδρομής, όλα τα χαρακτηριστικά είχαν παρουσιαστεί με σκαριφήματα, γεγονός που πιθανόν να οδηγήσει σε διαφορετικές θεωρήσεις αυτής της συνιστώσας.

Οι εθνικοί συνεργάτες διένειμαν το ερωτηματολόγιο αυτό κυρίως μέσω των κοινωνικών δικτύων. Κατά συνέπεια, το δείγμα αυτοεπιλέχτηκε και δεν είναι αντιπροσωπευτικό. Συνολικά, συμπεριλάβαμε 2326 πλήρεις απαντήσεις από επτά χώρες (6 χώρες που εφαρμόζουν τις πολιτικές αυτές και τη Γερμανία). Δεδομένου ότι σε κάθε συμμετέχοντα

παρουσιάστηκαν οκτώ συνθήκες προς επιλογή, αυτό οδήγησε σε 18608 παρατηρήσεις.

Αποτελέσματα

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι αποκλειστικές υποδομές για ποδήλατο κατά μήκος κύριων δρόμων είναι ιδιαίτερα ευεργετικές για τους ποδηλάτες στους δρόμους αυτούς (δείτε Εικόνα 2). Σύμφωνα με το πείραμα, οι συμμετέχοντες ήταν πρόθυμοι να επενδύσουν επιπλέον χρόνο διαδρομής, κατά μέσο όρο μεταξύ 9,6 λεπτών (λωρίδα ποδηλάτου σχεδιασμένη στο οδόστρωμα) και 16,7 λεπτών (διάδρομος ποδηλάτου προστατευμένος με κολωνάκια) για υποδομή ποδηλάτου σε σύγκριση με τη συνθήκη αναφοράς. Οι παράπλευροι δρόμοι, που στην ουσία είναι δρόμοι ποδηλάτου όπου το ποδήλατο έχει προτεραιότητα θεωρήθηκαν πολύ πιο ευεργετικοί για τους ποδηλάτες από τους δρόμους ήπιας συνύπαρξης πεζών και οχημάτων, με όριο ταχύτητας 20km/h. Και στους δύο τύπους διαδρομών, τα χαρακτηριστικά του δρόμου, όπως το χαμηλό όριο ταχύτητας (30 κλμ/ώρα), η απουσία σταθμευμένων οχημάτων και δέντρων κατά μήκος της διαδρομής, δεν εκτιμήθηκαν ιδιαίτερα. Η ομαλή επιφάνεια της διαδρομής (άσφαλτος σε αντίθεση με τους κυβόλιθους) θεωρήθηκε ότι αξίζει μια παράκαμψη που αυξάνει τη διάρκεια της διαδρομής 10,3 λεπτά κατά μέσο όρο. Πρόκειται λοιπόν για συμφωνία να ακολουθηθεί μια άλλη διαδρομή σε σχέση με τη συνθήκη αναφοράς, αν και η διάρκειά της είναι μεγαλύτερη κατά τα αντίστοιχα λεπτά, εφόσον παρουσιάζει τα παραπάνω χαρακτηριστικά

Επιπλέον, τα δεδομένα παρουσιάζουν αρκετές βασικές τάσεις όταν γίνεται διαφοροποίηση μεταξύ υποομάδων. Στις διάφορες χώρες της εξεταζόμενης ευρωπαϊκής περιφέρειας ο φυσικός διαχωρισμός του ποδηλάτη από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και οι χαμηλότερες ταχύτητες είναι σημαντικότερος για τις γυναίκες και για ποδηλάτες που συνυπάρχουν στο δρόμο με παιδιά,

παρά για τους άνδρες. Επίσης, οι μεγαλύτεροι σε ηλικία συμμετέχοντες έδωσαν μεγαλύτερη σημασία στην ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος της διαδρομής από όσο οι νεότεροι. Οι τακτικοί ποδηλάτες, δίνουν μικρότερη σημασία στις δυσμενέστερες συνθήκες του δρόμου από ότι εκείνοι που χρησιμοποιούν το ποδήλατο λιγότερο συχνά.

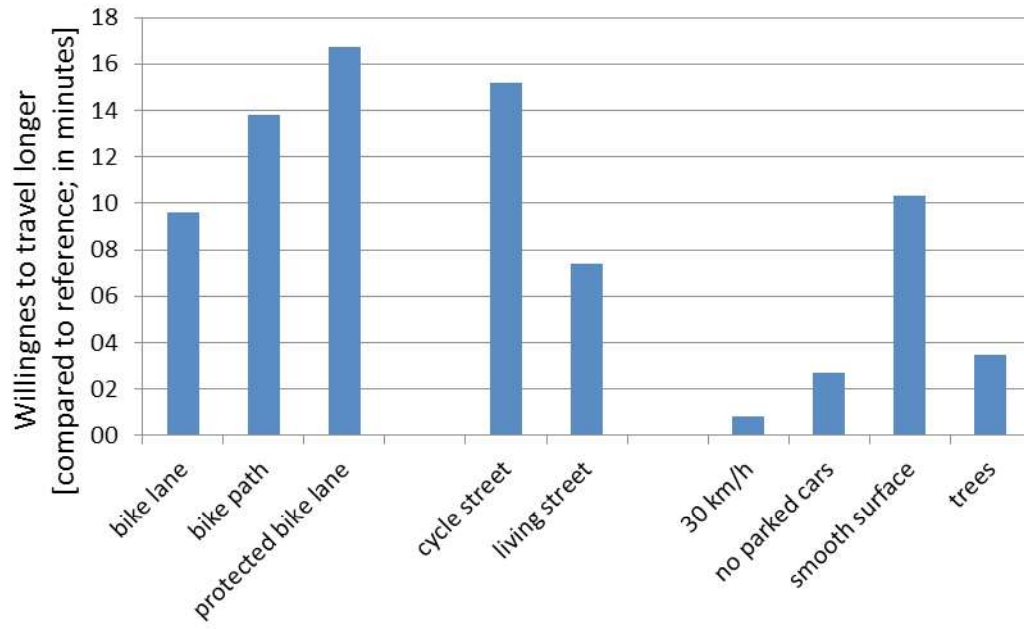
Σύνοψη

Εν κατακλείδι, τα αποτελέσματα φανερώνουν ότι το περιβάλλον της διαδρομής είναι πολύ σημαντικό για τους ποδηλάτες. Κατά συνέπεια, οι υποδομές υψηλής ποιότητας είναι ακόμα σημαντικότερες για αυτούς που χρησιμοποιούν το ποδήλατο λιγότερο συχνά, όπως επίσης για ηλικιωμένους και παιδιά, όπως και για τους ηλικιωμένους ποδηλάτες και τα παιδιά. Προκύπτει, λοιπόν, το συμπέρασμα ότι οι καλές ποδηλατικές υποδομές μπορούν να ωθήσουν το κοινό να χρησιμοποιεί το ποδήλατο συχνότερα και να υποστηρίξουν στο μέγιστο τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες.

Σημείωση: Οι προστατευόμενες λωρίδες βρίσκονται στη στάθμη του οδοστρώματος. Διαχωρίζονται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία με κολωνάκια.

Δρόμοι ήπιας συνύπαρξης πεζών και οχημάτων. Έχουν όριο ταχύτητας 20km/h. Οι πεζοί και τα παιδιά μπορούν να παίζουν στον δρόμο σε όλο του το εύρος. Οι πεζοί δεν πρέπει να απειλούνται από τα οχήματα. Αν είναι αναγκαίο, τα οχήματα περιμένουν. Οι πεζοί πρέπει να αποφεύγουν την άσκοπη παρεμπόδιση της κυκλοφορίας των οχημάτων.

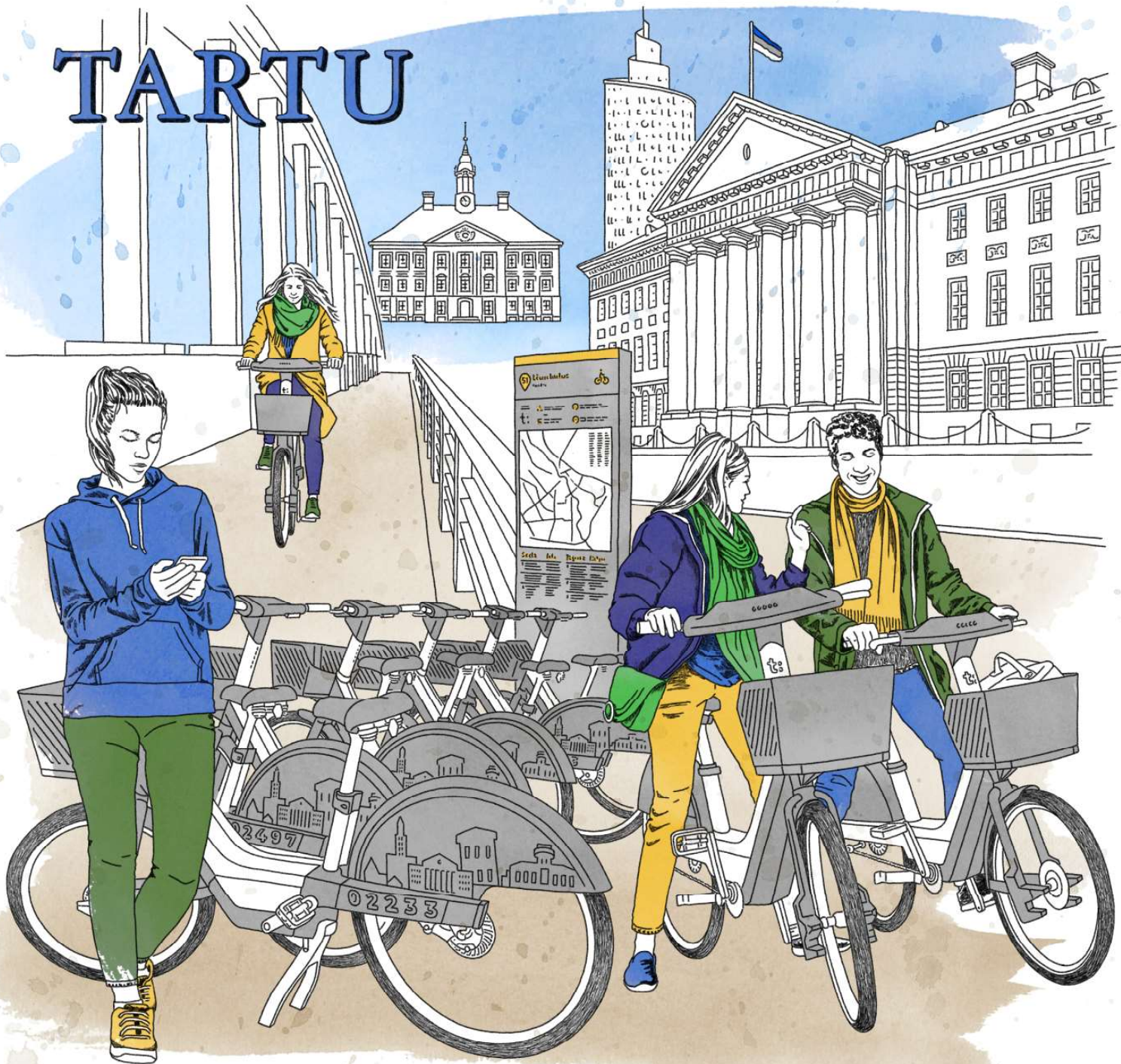
Στους 'δρόμους ποδηλάτου' οι ποδηλάτες έχουν προτεραιότητα. Η πρόσβαση στους κατοίκους με μηχανοκίνητα οχήματα επιτρέπεται, όμως η ταχύτητά τους δεν μπορεί να ξεπερνά τα 30 κλμ/ώρα. Οι ποδηλάτες δεν πρέπει να απειλούνται. Αν είναι αναγκαίο, τα οχήματα πρέπει να ελαττώνουν ακόμη περισσότερο την ταχύτητά τους. Δυο ποδηλάτες μπορούν να κινούνται ο ένας δίπλα στον άλλο.



Εικόνα 2: willingness to travel longer



TARTU



ΤΟ CYCLURBAN ΣΤΗΝ ΕΣΘΟΝΙΑ

Το Τάρτου είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Εσθονίας και προσπαθεί ενεργά να ενισχύσει τη χρήση του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς. Σχεδιάστηκε από τον δήμο μια ποδηλατική στρατηγική και το 2019 ξεκίνησε ένα πετυχημένο σύστημα ποδηλάτων κοινής χρήσης. Το γεγονός αυτό καθιστά το Τάρτου μία από τις πλέον προοδευτικές Εσθονικές πόλεις ως προς τη χρήση του ποδηλάτου. Εν τούτοις, το ποσοστό της ποδηλασίας δεν έχει αυξηθεί τόσο όσο εκείνο των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης.

Το Τάρτου είναι μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη πόλη. Υπάρχουν περίπου 100.000 κάτοικοι μέσα σε μια έκταση 38,97 τ. χλμ. Η διάμετρος της πόλης είναι περίπου 7 χλμ και ως εκ τούτου οι αποστάσεις στο εσωτερικό της συνήθως δεν υπερβαίνουν τα 5 χλμ. Το Τάρτου είναι επίσης πόλη για φοιτητές, διαθέτοντας ένα από τα παλαιότερα πανεπιστήμια της βόρειας Ευρώπης και αρκετά ακόμη πανεπιστήμια και εγκαταστάσεις μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Υπάρχουν περίπου 17.000 φοιτητές που ζουν και σπουδάζουν στο Τάρτου. Το 25% των κατοίκων της πόλης είναι ηλικίας 15-29 ετών. Κατά συνέπεια, το Τάρτου διαθέτει πολύ καλές προϋποθέσεις ώστε να γίνει μια πετυχημένη ποδηλατική πόλη.

Ενώ έχουν ήδη διεξαχθεί αρκετές έρευνες ως προς τις συνθήκες χρήσης ποδηλάτου στο Τάρτου, τα στοιχεία που προέκυψαν δεν έχουν ακόμη ενσωματωθεί σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό. Για αυτόν το λόγο οι πολιτικοί, οι υπεύθυνοι για τη λήψη αποφάσεων και τα συμβαλλόμενα μέρη αποφάσισαν να χαράξουν μια

Ονειρεμένη πόλη:

Στην ονειρεμένη πόλη μου, όλοι οι δρόμοι θα ανήκαν αποκλειστικά σε πεζούς και ποδηλάτες.

*Raimond Tamm
-Αντιδήμαρχος -Τοπική
Αυτοδιοίκηση του Τάρτου*



Ανακαλύψτε το Τάρτου!

Τοποθεσία:	Εσθονία
Πληθυσμός:	97 000
Πυκνότητα πληθυσμού:	2 400 τ. χλμ.
Έκταση:	39 τ. χλμ.
Εκτιμώμενο ποσοστό μετακινήσεων:	46% αυτοκίνητα Ι. Χ. 21,5% δημόσια συγκοινωνία 21,5% περπάτημα 8% ποδηλασία 3% άλλα μέσα (μοτοσυκλέτες κλπ.)
Βαθμός BYPAD:	2,5 = μεμονωμένη προσέγγιση
Οδικό δίκτυο:	400 χλμ. Αστικές οδοί, 20 χλμ. αυτοκινητόδρομοι
Χλμ. Ποδηλατοδρόμων:	114 χλμ
Ετήσιος προϋπολογισμός ποδηλατικών υποδομών:	περίπου 2 000 000 €

πολιτική για το ποδήλατο με σκοπό την ενίσχυση της ποδηλασίας στην πόλη και στις παρακείμενες περιοχές.

Προκειμένου να μάθουν περισσότερα για τις δυνατότητες αύξησης της χρήσης του ποδηλάτου στο Τάρτου και να αναπτύξουν την ποδηλατική στρατηγική που απουσιάζει από την πόλη, αποφασίστηκε η ανάλυση των στρατηγικών ως προς την κίνηση του ποδηλάτου σε οκτώ (8) ευρωπαϊκές πόλεις. Οι πόλεις αυτές διαθέτουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά με το Τάρτου, καθώς είναι φοιτητικές πόλεις, και βρίσκονται στη βόρεια Ευρώπη, με αποτέλεσμα να έχουν παρόμοιο κλίμα.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΟ ΤΑΡΤΟΥ

Για πρώτη φορά στην ιστορία σχεδιάστηκε μια ποδηλατική στρατηγική για την πόλη χάρις στο πρόγραμμα Cyclurban. Αυτό είναι αξιοσημείωτο, καθώς δεν έχει δοθεί σε κανένα άλλο μέσο κυκλοφορίας στην πόλη τόσο μεγάλη σημασία.

Η ανάπτυξη της ποδηλατικής πολιτικής του Τάρτου βασίζεται στο παράδειγμα οκτώ ευρωπαϊκών πόλεων με πλήρως ανεπτυγμένες στρατηγικές για την κίνηση του ποδηλάτου. Οι πόλεις αυτές είναι το Ταλίν, την Όουλου, το Τάμπερε, η Ουψάλα, το Χρόνινγκεν, η Οντένσε, το



Άμστερνταμ και η Κοπεγχάγη. Όπως και το Τάρτου, η Οντένσε και το Χρόνινγκεν είναι πανεπιστημιούπολεις. Το Τάμπερε, η Ουψάλα και η Όουλου επιλέχθηκαν επειδή βρίσκονται ψηλά στον βορρά και το κλίμα τους είναι παρόμοιο ή και ακόμη ψυχρότερο σε σχέση με το κλίμα στο Τάρτου. Επιπλέον, και αυτές οι πόλεις διαθέτουν πανεπιστήμια σαν το Τάρτου. Η προσέγγιση που επιλέχθηκε επιτρέπει μια καλή γενική εικόνα του τρόπου διαχείρισης της στρατηγικής που αναπτύχθηκε σε διάφορες πόλεις ώστε να εξασφαλιστούν οι βέλτιστες συνθήκες για την κίνηση του ποδηλάτου σε όλη τη διάρκεια του χρόνου. Το Ταλίν συμπεριλήφθηκε στο δείγμα, καθώς είναι η μόνη πόλη στην Εσθονία που ήδη διαθέτει συγκεκριμένη ποδηλατική πολιτική, ενώ η

Κοπεγχάγη και το Άμστερνταμ αποτελούν εξαιρετικές ποδηλατικές πόλεις, που εμπνέουν με το καλό τους παράδειγμα.

Η στρατηγική που έχει αναπτυχθεί είναι πολύ φιλόδοξη και διαθέτει συγκεκριμένο όραμα:

Όραμα ποδηλατικής κυκλοφορίας για το 2040:

- Το ποδήλατο θα αποτελεί το προτιμώμενο μέσο μετακίνησης για όλον τον χρόνο και το περπάτημα θα είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησης – οι κάτοικοι του Τάρτου συνήθως μετακινούνται καθημερινά με το ποδήλατο ή με τα πόδια.
- Η στρατηγική αποσκοπεί μέχρι το 2040 το μερίδιο της ποδηλασίας να έχει ανέβει στο 26% και το ποσοστό των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης να έχει πέσει στο 13%.

Με την υιοθέτηση της Ποδηλατικής Στρατηγικής, θα δημιουργηθεί νέα θέση στην Τοπική Αυτοδιοίκηση του Τάρτου – του Συντονιστή Ποδηλασίας. Μέχρι σήμερα, οι τομείς της ποδηλασίας είναι μοιρασμένοι σε διάφορα τμήματα της δημοτικής διοίκησης για αυτό χρειάζεται ένας συντονιστής ο οποίος αναμένεται ότι θα ωθήσει την πόλη σε μια νέα εποχή. Χαιρόμαστε ιδιαίτερα για το γεγονός ότι οι δραστηριότητες του Τάρτου σχετικά με την ποδηλασία έχουν προσελκύσει την προσοχή σε εθνικό επίπεδο και σε συνδυασμό με το νέο εθνικό σχέδιο μετακινήσεων και κινητικότητας, είχαμε τη δυνατότητα να διατυπώσουμε προτάσεις μακροπρόθεσμης φύσεως που χαρίζουν την ανάλογη ζωντάνια στην ποδηλασία.

Ποια πρώτα βήματα πρέπει να παρθούν στην πόλη σας ώστε να γίνει το όραμά σας περί κινητικότητας πραγματικότητα;

Θα πρέπει να υπάρξει ένα κοινό όραμα μεταξύ του κράτους, των περιφερειών και των πόλεων.



Mari Jüssi

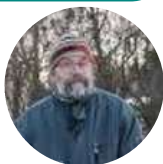
-Συντονίστρια της Μονάδας Σχεδιασμού Βιώσιμης Κινητικότητας του Ταλίν, Ειδικός Κινητικότητας – Εσθονιακή Οδική Διοίκηση

Ποιο πιστεύεις ότι είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα στην πόλη σου σχετικά με την ανάπτυξη της ποδηλασίας;

Η απροθυμία της τοπικής αυτοδιοίκησης να επικεντρωθεί ολοκληρωτικά σε πολιτικές που ευνοούν την ποδηλασία και το περπάτημα σε βάρος της οδήγησης αυτοκινήτου. Αν και όλοι γνωρίζουν ότι περισσότερος χώρος για πεζούς και ποδηλάτες και καλύτερη δημόσια συγκοινωνία αναπόφευκτα σημαίνει λιγότερος χώρος για αυτοκίνητα και λιγότερες ευκολίες για την κίνησή τους, είναι δύσκολο για τους πολιτικούς να το παραδεχτούν, και αυτό αποτελεί εμπόδιο για την αλλαγή. Αυτό συνδέεται με την αντιμετώπιση του αυτοκινήτου ως συμβόλου υψηλής κοινωνικής τάξης, ειδικότερα από μεγαλύτερες ηλικίες, ενώ των ποδηλάτων και των λεωφορείων ως επιλογών των κατώτερων κοινωνικών στρωμάτων. Αναμφίβολα, η ταχύτητα των αλλαγών αυτών θα συνδεθεί με την ταχύτητα αλλαγής αυτών των αντιλήψεων εν γένει. Εν τούτοις, αυτοί που σχεδιάζουν την πολιτική, θα πρέπει να αντιληφθούν ότι και αυτοί μπορούν να έχουν σημαντικό ρόλο στην πραγματική αλλαγή αυτών των αντιλήψεων.

Ilmar Part

-Ερασιτέχνης ποδηλάτης- Κάτοικος στο Τάρτου



ΠΟΣΟ ΚΑΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΩΣ ΑΚΡΙΒΩΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΕΙ;

Από τον Σεπτέμβριο του 2018 μέχρι τον Μάιο του 2019 πραγματοποιήθηκε ο δεύτερος έλεγχος ΒΥΡΑΡ για το Τάρτου από τους εταίρους του προγράμματος Cyclurban. Ο πρώτος έλεγχος πραγματοποιήθηκε το 2006 και έκτοτε το Τάρτου κατάφερε να εκδηλώσει τη φιλικότητά του προς την ποδηλασία σε διάφορες περιοχές της πόλης διπλασιάζοντας το μερίδιό της (2009: 4,5%, 2018: 8-9%). Κατά συνέπεια, η βαθμολογία βελτιώθηκε σημαντικά (από το 44,1% στο 62,2% ή από το επίπεδο 1 στο επίπεδο 2,5 στα 4). Εν τούτοις, θα πρέπει να τονιστεί ότι αυτός ο έλεγχος έγινε σε μια

εποχή κατά την οποία η ποδηλατική στρατηγική του Τάρτου ήταν ακόμη υπό διαμόρφωση, αλλά αυτή η καταγραφή είναι σημαντικό στοιχείο ώστε να φτάσει στο επίπεδο 3, δηλαδή στη συστηματοποιημένη ποδηλατική πολιτική.

Δυστυχώς, οι ανάγκες των ποδηλατών δεν λαμβάνονται συχνά υπ' όψιν πριν από τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων στο Τάρτου ούτε και κατά τη διάρκειά τους. Είναι συνηθισμένο φαινόμενο οι ποδηλατιστές να βλέπουν ότι ζητείται η συμμετοχή τους όταν πλέον είναι πολύ αργά, είτε όταν πλησιάζει η προθεσμία ή όταν έχουν ήδη ληφθεί οι αποφάσεις. Για να ληφθούν προσεκτικά υπ' όψιν οι ανάγκες των ποδηλατών για τον σχεδιασμό πολιτικής, θα διεξαχθεί έρευνα ικανοποίησής τους από την τοπική αυτοδιοίκηση.



Η έρευνα αυτή περιλαμβάνει την εισαγωγή της συμμετοχής του κοινού στην ετήσια αναθεώρηση της ποδηλατικής πολιτικής, όπως και μια ετήσια έρευνα ικανοποίησης σχετική με τις μετακινήσεις με ποδήλατο. Αν και αρκετά τομεακά έγγραφα του Τάρτου καλύπτουν τα ποδηλατικά θέματα, η ανάπτυξη ποδηλατικών υποδομών γίνεται με πολύ αργούς ρυθμούς. Η κατασκευή των ποδηλατικών υποδομών γίνεται γενικά με τυχαίο τρόπο και σπανίως τίθεται σε προτεραιότητα σε σύγκριση με την κατασκευή υποδομών για άλλα μέσα μετακίνησης. Η ποδηλατική

πολιτική του Τάρτου θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών με το που τεθεί σε εφαρμογή.

Προκειμένου οι πολίτες του Τάρτου να παρακινηθούν σε περαιτέρω χρήση των ποδηλάτων τους, ο BYPAD συνιστά την ενίσχυση της ενημέρωσης των πολιτών του Τάρτου για τα πλεονεκτήματα της χρήσης του ποδηλάτου. Σε συνεργασία με εκπαιδευτικά ιδρύματα όπως και με εταιρείες, τους εργοδότες τους και τα μέσα, οι ενημερωτικές εκστρατείες μπορούν να συμβάλλουν στην ενίσχυση της ποδηλασίας. Μια συμφωνία μεταξύ των δημοτικών σχολείων και της πόλης, που παρουσιάζεται στη νέα ποδηλατική στρατηγική, με την ανάπτυξη ενός σχεδίου σχολικών μετακινήσεων, μπορεί να εξασφαλίσει ότι οι δρόμοι στις περιοχές όπου υπάρχουν σχολεία θα καθίστανται ολοένα και πιο φιλικόι προς τα ποδήλατα. Κατά τον τελευταίο χρόνο, η πόλη του Τάρτου προσπάθησε συστηματικά να χαλαρώσει την κυκλοφορία, αυξάνοντας τον αριθμό των περιοχών με μέγιστο όριο ταχύτητας 30 κλμ/ώρα. Αυτό το μέτρο αυξάνει την ασφάλεια της ποδηλασίας και ως εκ τούτου θα επεκταθεί η χρήση του. Επιπλέον, μια βάση δεδομένων που συνδυάζει τις πληροφορίες σχετικά με τα ποδηλατικά ατυχήματα με τις πληροφορίες για τις υποδομές θα είναι διαθέσιμη για τους σχεδιαστές. Η χρήση τέτοιων δεδομένων θα βοηθήσει στην αποφυγή επανάληψης σχεδιαστικών λαθών που οδηγούν σε ατυχήματα.

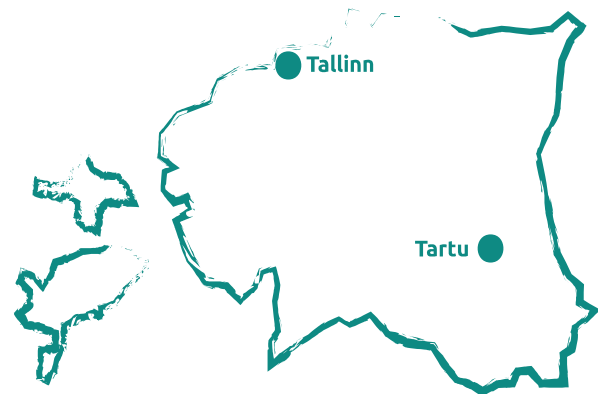
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΔΗΓΙΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΣΘΟΝΙΑ

Οι προτεινόμενες Συστάσεις Εθνικής Πολιτικής (NPR) είναι μέτρα που αποσκοπούν στην υποστήριξη της περαιτέρω ανάπτυξης της ποδηλασίας με σχετικά χαμηλό κόστος εφαρμογής. Οι Οδηγίες αντιστοιχούν σε μέτρα με δυνατότητα άμεσης και μεσοπρόθεσμης εφαρμογής, τα οποία απευθύνονται σε διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, εξομαλύνουν τα εμπόδια που έχουν εντοπιστεί και επικεντρώνονται σε μερικές

περιοχές που έχουν τεθεί σε προτεραιότητα.



Οι Οδηγίες Εθνικής Πολιτικής δημιουργήθηκαν από τους συνεργάτες του Εσθονικού σχεδίου σε συνεργασία με πρόσωπα κλειδιά, όπως πολεοδόμοι, αρχιτέκτονες, ειδικοί του δήμου, μέλη της αστυνομίας, ποδηλάτες, τοπικοί πολιτικοί, και άλλοι. Τα άτομα αυτά κλήθηκαν να συζητήσουν τα κατάλληλα μέτρα που θα λειτουργήσουν ως λογικά βήματα χωρίς μεγάλους περιορισμούς για τους υπόλοιπους χρήστες για την ενίσχυση της ποδηλασίας στην Εσθονία.



Ποιο πιστεύεις ότι είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα στην πόλη σου σχετικά με την ανάπτυξη της ποδηλασίας;

Η ποδηλασία μου προσφέρει υψηλή ποιότητα ζωής: είναι ένας εύκολος τρόπος για να πας από το ένα μέρος στο άλλο χωρίς να χάνεις χρόνο στην κίνηση, και με βοηθάει να μιλάω με τα παιδιά μου όταν χρησιμοποιώ το οικογενειακό cargo bike. Για αυτούς που δεν μεταφέρουν τα παιδιά τους σε καθημερινή βάση, σας συνιστώ να σκεφτείτε μακροπρόθεσμα την επίδραση στην υγεία σας (10-30 ασκήσεις του κορμιού την ημέρα είναι πολύτιμες για την υγεία, όπως και ο χρόνος που διαθέτει κάποιος χωρίς να κοιτάει μια οθόνη). Επίσης, είναι ένας σημαντικός τρόπος επίδρασης ενός ατόμου στην υγεία του πλανήτη και στο άμεσο περιβάλλον του αν δεν εκπέμπει ρύπους και δεν καταλαμβάνει δημόσιο χώρο που ανήκει σε όλους μας.

Αυτό που έχει σημασία, όμως, είναι ότι οι περισσότεροι δεν διαθέτουν αυτή την επιλογή, και ας το θέλουν. Στο Ταλίν, πολλοί αναγκάζονται να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο, καθώς η πόλη είναι σχεδιασμένη για αυτά. Αν δεν έχεις την τύχη να δουλεύεις, να τρως, να πηγαίνεις σχολείο ή παιδικό σταθμό σε απόσταση 15 λεπτών, τότε κάνεις αυτό που κάνουν οι άλλοι: πας με το αμάξι στην πόλη, γιατί το Ταλίν δεν έχει αρκετούς παιδικούς σταθμούς, ώστε αυτοί να κατανέμονται ομοιόμορφα μέσα στην πόλη.

Pärtel-Peeter Pere

*Ειδικός place branding, επιχειρηματίας
-Future Place Leadership- Ζει στο Ταλίν*



ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΣΘΟΝΙΑ

A/A	Οδηγία	Περιγραφή κατάστασης	Περιγραφή προτεινόμενης αλλαγής πολιτικής
1	Θεσμοθέτηση ενός εθνικού πλαισίου ανάπτυξης για την ποδηλασία και το περπάτημα	Αυτή τη στιγμή δεν υφίσταται κάποια πολιτική ή στρατηγικό σχέδιο για την προώθηση της ποδηλασίας στην Εσθονία	Ένα σχέδιο ανάπτυξης θα προσέφερε ένα ευρύ πλαίσιο, μέσα στο οποίο θα ήταν δυνατόν να εντοπιστεί ο ρόλος και η σημασία κάθε μέσου. Θα θεσμοθετούσε επίσης την ιεράρχηση και το χρονικό διάστημα επίτευξης κάθε μέτρου ξεχωριστά, προσφέροντας ως εκ τούτου συγκεκριμένες κατευθυντήριες γραμμές σε στελέχη διαφόρων διοικητικών επιπέδων
2	Αναβάθμιση των κατασκευαστικών προτύπων για τις αστικές οδούς με ενίσχυση των τμημάτων που σχετίζονται με το περπάτημα, την ποδηλασία και τη μικροκινητικότητα	Αυτή τη στιγμή, η προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας στα κατασκευαστικά πρότυπα είναι ατελής. Τα πρότυπα έχουν σχεδιαστεί κυρίως βάσει των αναγκών της κυκλοφορίας του αυτοκινήτου	Τα πρότυπα πρέπει να διορθωθούν ώστε πεζόδρομοι και ποδηλατική υποδομή να αντιμετωπίζονται ξεχωριστά και όχι μαζί ως «καμηλή κυκλοφορία», ενώ τα βασικά χαρακτηριστικά των δρόμων να μην καθορίζονται μόνο με κριτήριο το αυτοκίνητο
3	Θεώρηση της ενίσχυσης των συνθηκών ποδηλασίας ως στόχου όλων των σχεδίων υποδομής	Αυτή τη στιγμή, τα έργα υποδομής συχνά δημιουργούν συνθήκες που δεν βοηθούν την ποδηλασία, καθώς η ενίσχυση των συνθηκών ποδηλασίας δεν είναι ένας από τους στόχους των σχεδίων υποδομής	Με την απαίτηση να λαμβάνονται υπ' όψιν και να τίθενται σε προτεραιότητα οι συνθήκες ποδηλασίας, το μέτρο αυτό εξασφαλίζει ότι δεν θα δημιουργηθούν συνθήκες που θα παρεμποδίζουν την ποδηλασία
4	Απαίτηση από τον φορέα δημόσιας συγκοινωνίας οι λεωφορειακές γραμμές της περιοχής να διαθέτουν χωρητικότητα τουλάχιστον 4 ποδηλάτων ανά λεωφορείο	Αυτή τη στιγμή δεν είναι δυνατόν να μεταφερθούν ποδήλατα στα λεωφορεία της περιοχής, γεγονός που καθιστά δύσκολη τη συνδυασμένη μετακίνηση με λεωφορείο και ποδήλατο	Με αυτό το μέτρο, οι διαχειριστές των λεωφορείων της περιοχής θα πρέπει να παρέχουν στο κοινό τη δυνατότητα μεταφοράς των ποδηλάτων στα λεωφορεία. Μπορεί να υπάρξει εξαίρεση για γραμμές που εξυπηρετούν πολύ κόσμο, όπου θα τίθεται προτεραιότητα στην κατασκευή στο δρόμο άριστων υποδομών για ποδηλάτες
5	Ανάπτυξη οικονομικών κινήτρων για την προώθηση της ποδηλασίας	Σήμερα οι εργοδότες δεν μπορούν να πληρώνουν αφορολόγητη αποζημίωση σε εργαζόμενους που χρησιμοποιούν τα ποδήλατά τους, και δεν υπάρχουν χρηματοδοτήσεις για την αγορά ποδηλάτων ειδικής χρήσης, όπως τα ηλεκτρικά cargo bikes, ενώ υφίσταται ανάλογο μέτρο για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.	Αυτό το μέτρο θα καταστήσει νόμιμη την αφορολόγητη αποζημίωση των εργαζομένων για τη χρήση ποδηλάτου, που είναι ανάλογη με την αποζημίωση για τη χρήση αυτοκινήτου, και θα βοηθούσε σε χρηματοδοτήσεις για την αγορά ηλεκτρικών cargo bikes, όπως ισχύουν για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

A/A	Οδηγία	Περιγραφή κατάστασης	Περιγραφή προτεινόμενης αλλαγής πολιτικής
6	Υποστήριξη των στρατηγικών ποδηλασίας των πόλεων (με χρηματοδοτήσεις και συμβουλευτικές υπηρεσίες)	Σήμερα, η κυβέρνηση δεν υποστηρίζει τη σύνταξη στρατηγικών ποδηλασίας των πόλεων. Εν τούτοις, οι πόλεις αποκτούν τέτοιες στρατηγικές έστω και χωρίς την υποστήριξη της κυβέρνησης.	Αυτό το μέτρο θα παρείχε τεχνογνωσία και χρηματοδοτήσεις για τη συγκρότηση των ποδηλατικών στρατηγικών των πόλεων. Οι στρατηγικές αποτελούν απαραίτητη επέκταση του εθνικού σχεδίου ανάπτυξης της ποδηλασίας.
7	Αύξηση των αρμοδιοτήτων των ειδικών στους δήμους σχετικά με τον σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων για το περπάτημα και την ποδηλασία	Η τοπική στρατηγική κινητικότητα και ο χωρικός σχεδιασμός επηρεάζουν σημαντικά τις συνθήκες ποδηλασίας σε έναν δήμο. Οι ειδικοί του δήμου συνήθως ανήκουν σε διαφορετικά γνωστικά περιβάλλοντα. Η ελλιπής ή η απαρχαιωμένη γνώση του σχεδιασμού ενσωμάτωσης της ποδηλασίας μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο στην προώθηση της ποδηλασίας σε τοπικό επίπεδο.	Το μέτρο αυτό θα παρείχε εθνικά εκπαιδευτικά προγράμματα και δομές υποστήριξης, ώστε να αυξηθούν οι γνώσεις και οι αρμοδιότητες των ειδικών σχετικά με τον σχεδιασμό ένταξης και τη λήψη αποφάσεων για το περπάτημα και την ποδηλασία.
8	Ανάπτυξη εθνικού επικοινωνιακού προγράμματος για την προώθηση της ποδηλασίας	Δεν υπάρχει κάποιο επικοινωνιακό πρόγραμμα για την προώθηση της ποδηλασίας.	Το μέτρο αυτό θα δώσει κατευθυντήριες γραμμές για την επικοινωνιακή προώθηση της ποδηλασίας στους δήμους.
9	Ενίσχυση δεξιοτήτων και γνώσεων των οδηγών και των ποδηλατών	Η ικανότητα των οδηγών να εφιστούν την προσοχή τους στους ποδηλάτες είναι χαμηλή, κυρίως λόγω της άγνοιάς τους σχετικά με τις ανάγκες και τον τρόπο οδήγησης του ποδηλάτου. Οι ποδηλάτες συχνά αγνοούν βασικές γνώσεις και δεξιότητες, ώστε να κυκλοφορούν με ασφάλεια.	Οι σχολές οδήγησης θα έπρεπε να συμπεριλάβουν ένα μάθημα όπου θα αντιπαρατίθενται οι τρόποι οδήγησης των ποδηλατών και των οδηγών αυτοκινήτου. Το πρακτικό σκέλος των μαθημάτων ποδηλασίας θα ενισχυόταν σημαντικά με την απόκτηση εμπειρίας σε πραγματικό περιβάλλον.
10	Θέσπιση εθνικού προγράμματος χρηματοδότησης για την ανάπτυξη των κεντρικών ποδηλατικών δικτύων στις πόλεις	Αυτή τη στιγμή, οι ποδηλατικές υποδομές στις περισσότερες εσθονικές πόλεις είναι ατελείς. Υπάρχουν προβλήματα σχετικά με την ποσότητα, αλλά και με την ποιότητα των υποδομών.	Αυτό το μέτρο θα παρείχε χρηματοδότηση για τη δημιουργία νέων ποδηλατικών υποδομών. Θα βελτίωνε την ποσότητα και την ποιότητα των ποδηλατικών υποδομών στις εσθονικές πόλεις.

RĪGA RĪGA



ΤΟ ΕΡΓΟ CYCLURBAN ΣΤΗ ΛΕΤΟΝΙΑ

Η Ρίγα είναι η πρωτεύουσα της Λετονίας και η μεγαλύτερη πόλη της χώρας. Έχει πληθυσμό περίπου 630.00 κατοίκων και έκταση 324 χλμ². Παρόλο που η πολιτική των μεταφορών εξακολουθεί να είναι πολύ προσανατολισμένη προς το αυτοκίνητο και η υπάρχουσα υποδομή ποδηλασίας δεν είναι ικανοποιητική, ο αριθμός των ποδηλατών στους δρόμους αυξήθηκε τα τελευταία χρόνια. Ο αριθμός των ι.χ. αυτοκινήτων συνέχισε να αυξάνεται, έτσι ώστε η κυκλοφοριακή συμφόρηση και τα προβλήματα λόγω έλλειψης χώρου να απειλούν την πόλη και τους κατοίκους της. Για να αντιμετωπιστούν αυτά τα προβλήματα, οι πολιτικοί και οι υπεύθυνοι σχεδιασμού πρέπει να υποστηρίξουν την περιβαλλοντικά φιλική κινητικότητα και να θέσουν την ποιότητα ζωής και την προστασία του κλίματος στο κέντρο του μελλοντικού πολεοδομικού σχεδιασμού.

Στη Λετονία, ο σχεδιασμός των πόλεων και των μεταφορών ήταν παραδοσιακά προσανατολισμένος προς το αυτοκίνητο. Ως αποτέλεσμα της βελτίωσης του βιωτικού επιπέδου, πολλοί αγόρασαν καινούργια αυτοκίνητα, γι' αυτό και η κίνηση στους δρόμους έχει αυξηθεί δραματικά τις τελευταίες δεκαετίες. Οι άνθρωποι στη Ρίγα διανύουν αρκετά οχηματοχιλιόμετρα ημερησίως για τη διαδρομή από και προς την εργασία τους, κυρίως επειδή οι αποστάσεις

How would your dream city look like regarding traffic/mobility?

A city where traffic is organized humanely and the streets are adapted for the smallest and the weakest so that children can travel safely to school so that seniors are not isolated in apartments and streets can be easily and safely walked and cycled.

Oto Ozols
Architect, Urban Planning Expert,
Board Member "Pilsēta cilvēkiem"



Η Ρίγα με λίγες λέξεις!

Τοποθεσία:	Λετονία
Πληθυσμός:	632 614
Πυκνότητα πληθυσμού:	1952 κάτοικοι/ χλμ ²
Έκταση:	324 χλμ ²
Κατανομή τρόπου μεταφοράς βάση εθνικών εκτιμήσεων:	46.9 % Ι.Χ., 15.2 % δημόσια συγκοινωνία, 33.4 % περπάτημα, 3.7 % ποδηλασία, 0.8 % άλλο
Βαθμολογία BYPAD:	1.74 (Online-Audit)
Αστικό Οδικό δίκτυο:	1191 χλμ (2016)
Χλμ ποδηλατόδρομων και ποδηλατικής υποδομής:	περίπου 70 χλμ
Ετήσιος προϋπολογισμός υποδομών ποδηλασίας:	Περίπου 250 000€

μεταξύ σπιτιών και χώρων εργασίας είναι σχετικά μεγάλες. Λόγω της αστικής επέκτασης, ο αριθμός των ατόμων που μετακινούνται προς τη Ρίγα από τα προάστια αυξάνεται κάθε χρόνο.

Ακόμη και αν το ποσοστό της ποδηλασίας έχει αυξηθεί το τελευταίο χρονικό διάστημα, δεν φαίνεται ότι θα περιοριστεί η κυριαρχία της χρήσης των ι.χ. αυτοκινήτων, εκτός εάν ληφθούν σοβαρά μέτρα που να ενισχύουν την ποδηλασία, το περπάτημα και τις δημόσιες συγκοινωνίες. Το έργο Cyclurban είχε ως στόχο ακριβώς αυτό: Τον καθορισμό δράσεων που να βοηθούν την ποδηλασία να γίνει ένα δημοφιλές και ευρέως σεβαστό μέσο μεταφοράς στη Ρίγα!

Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, οι Λετονοί εταίροι του έργου Latvian Cyclist's Union (LCU) και Baltic

Environmental Forum Latvia (BEF LV) διοργάνωσαν ημερίδες στο πλαίσιο διάφορων εκδηλώσεων σε διάφορες περιπτώσεις, χρησιμοποίησαν το εργαλείο BYPAD τον έλεγχο της πολιτικής του ποδηλάτου ώστε να εντοπίσουν ελλείψεις στις τοπικές πολιτικές ποδηλασίας και συνεργάστηκαν με τους εμπλεκόμενους φορείς για τον προσδιορισμό βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων μέτρων κατάλληλων να ενισχύσουν την ποδηλασία με σχετικά μικρή προσπάθεια. Τα μέτρα αυτά - όπως και σε όλες τις χώρες εταίρους - καταγράφηκαν ως οδηγίες εθνικής πολιτικής και διανεμήθηκαν στους υπεύθυνους χάραξής της.

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΤΟ 'CONVERSATION FESTIVAL LAMPA 2019' ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ CĒSIS

Μια τεράστια επιτυχία του προγράμματος Cyclurban στη Λετονία ήταν η συνεργασία με το φεστιβάλ συνομιλιών LAMPA 2019 στο Cēsis (Conversation Festival LAMPA 2019). Ενώ αυτό το δημοφιλές φεστιβάλ περιλαμβάνει μουσικές εκδηλώσεις, η εμπειρία της ζωντανής μουσικής δεν ήταν ο μόνος λόγος για τους 20.000 ανθρώπους να επισκεφτούν την LAMPA στις 19 και 20 Ιουνίου 2019. Εκτός από ένα συμβατικό φεστιβάλ, η LAMPA έχει δημιουργήσει



μια πλατφόρμα για τη ζωντανή συζήτηση διαφόρων πολιτικών προβλημάτων.

Το φεστιβάλ στοχεύει να «διευκολύνει να ξεπεραστεί η απάθεια» με τη δημιουργία «δύο ημερών αναζωογόνησης, κατά τις οποίες μπορεί κανείς να οξύνει το μυαλό του, να επεκτείνει τους ορίζοντές του, να αμφισβητήσει τις υποθέσεις του» (www.festivalslampla.lv/en). Λαμβάνοντας υπόψη τη θετική ανταπόκριση των επισκεπτών του φεστιβάλ, οι εταίροι LCU και BEF LV συνέβαλαν με επιτυχία στην εμπειρία της LAMPA. Συν-διοργάνωσαν μια συζήτηση με τίτλο „Πώς μπορεί η οικονομία να επωφεληθεί από την ποδηλασία;“. Η LCU προωθεί τα δικαιώματα των χρηστών ποδηλάτου σε πολιτικό επίπεδο και η BEF LV προωθεί τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος και του μετριασμού της κλιματικής αλλαγής. Αυτό τους βοήθησε να βρουν ενδιαφέροντες ομιλητές για την ομάδα συζήτησης στρογγυλής τραπέζης.

Στην ομάδα αυτή συμμετείχαν οι Tālis Linkaits (Υπουργός Μεταφορών), Ēriks Eglītis (Υφυπουργός Οικονομικών), Uģis Mitrevičs (Δήμαρχος Sigulda) and Viesturs Laurs (Εμπειρογνώμονας οδικών μεταφορών). Το διαφορετικό υπόβαθρο των συμμετεχόντων επέτρεψε την προσέγγιση του θέματος από πολλές διαφορετικές οπτικές. Οι 200 συμμετέχοντες συμμετείχαν ενεργά στη συζήτηση και, φυσικά, δεν περιορίστηκαν σε μια τυπική απάντηση. Μεταξύ άλλων, συζητήθηκε ο ρόλος των ποδηλάτων για τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων στην εφοδιαστική μεταφορών των πόλεων.

Στο τέλος της εκδήλωσης πραγματοποιήθηκε ψηφοφορία για το «καλύτερο» ερώτημα. Ο νικητής αυτής της ψηφοφορίας έλαβε ένα πρακτικό δώρο: Ένα θερμός χωρίς δισφαινόλη Α (BPA) και επαναφορτιζόμενα φώτα ποδηλάτου.

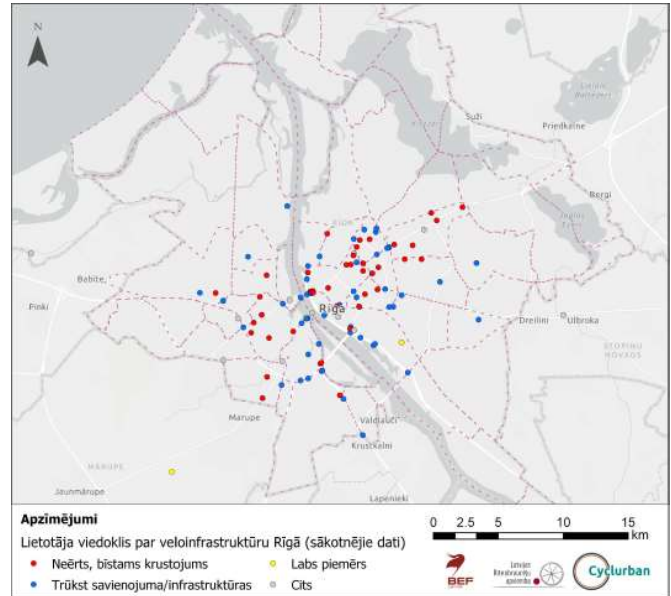
ΔΡΑΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 2019

Κατά τη διάρκεια της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ 2019, οι χρήστες του Facebook κλήθηκαν να μοιραστούν φωτογραφίες από τα πιο επικίνδυνα και τα πιο ωραία σημεία για ποδηλασία στη Ρίγα. Είκοσι ποδηλάτες έστειλαν φωτογραφίες ως απάντηση σε αυτό το Facebook-post. Τέσσερις από αυτές έλαβαν ένα θερμός χωρίς BPA και επαναφορτιζόμενα φώτα ποδηλάτων.

Επιπλέον, το Cyclurban ήταν παρόν στην εκδήλωση Bike2work που ήταν μέρος της ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ. Το Bike2work απευθύνεται σε εταιρείες που θέλουν να ενθαρρύνουν τους υπαλλήλους τους να χρησιμοποιούν τα ποδήλατά τους για να μεταβαίνουν στην εργασία τους. Η τοπική εκστρατεία για τις βιώσιμες μεταφορές Gudrais pilsētnieks και πολλοί πάροχοι επιχειρηματικών υπηρεσιών φιλικόι προς το ποδήλατο, που πωλούν ρούχα και άλλο εξοπλισμό για τους ποδηλάτες, ήταν παρόντες στην εκδήλωση. Μαζί, οι διοργανωτές παρέιχαν μια σειρά δραστηριοτήτων σε μια πλατεία κοντά στο Μνημείο Ελευθερίας στη Ρίγα.

Μία από αυτές τις δραστηριότητες ήταν η έναρξη έρευνας για την ποδηλατική υποδομή σε πλατφόρμα GIS. Η έρευνα διεξήχθη για τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με την ποδηλατική υποδομή στη Ρίγα. Με βάση αυτή την έρευνα εντοπίστηκαν μη ασφαλείς ή επικίνδυνες διασταυρώσεις, καθώς και σημεία που δεν διαθέτουν συνδέσεις ή υποδομές για ποδήλατα. Βρήκαμε επίσης θετικά παραδείγματα για το πώς πρέπει να μοιάζει η υποδομή ποδηλασίας στη Ρίγα.

Τα αποτελέσματα της έρευνας φαίνονται στον παρακάτω χάρτη:



ΕΚΔΗΛΩΣΗ ΦΟΡΕΩΝ ΛΕΤΟΝΙΑΣ: VELO FORUMS 2020

Η εκδήλωση Velo Forums 2020, πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με το Υπουργείο Περιβαλλοντικής Προστασίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης της Δημοκρατίας της Λετονίας, τον Ιανουάριο του 2020. Ήταν η μεγαλύτερη εθνική συνάντηση φορέων για την ποδηλασία τα τελευταία χρόνια.

Την εκδήλωση προλόγισαν οι κοινοβουλευτικοί γραμματείς του Υπουργείου Περιβαλλοντικής Προστασίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης και του Υπουργείου Μεταφορών. Συμμετείχαν συνολικά 130 άτομα από διαφορετικούς δήμους, κυβερνητικούς ή μη κυβερνητικούς οργανισμούς. Την εκδήλωση παρακολούθησαν επίσης εμπειρογνώμονες κινητικότητας, συγκοινωνιολόγοι, ποδηλάτες, φοιτητές και ειδικοί του τουρισμού. Περισσότερα από 300 άτομα συμμετείχαν μέσω του διαδικτύου. Η μαγνητοσκοπημένη εκδήλωση βρίσκεται εδώ: [here](#).

Ποια πρώτα βήματα πρέπει να γίνουν στην πόλη σας τώρα για να γίνει το όραμα της κινητικότητας πραγματικότητα;

Η μείωση της μέγιστης ταχύτητας δεν απαιτεί καμία επένδυση, αλλά βελτιώνει σημαντικά την οδική ασφάλεια. Πρέπει να ξεκινήσουμε με αυτό. Αυτή η περιοχή θα απαιτούσε υποδομή που απλά δεν επιτρέπει ταχύτερη οδήγηση.

Toms Alsbergs

επαγγελματίας ποδηλάτης, παγκόσμιος πρωταθλητής του Red Bull Mini Drome το 2012



Το πρώτο μέρος της εκδήλωσης περιελάμβανε την παρουσίαση των αποτελεσμάτων του προγράμματος Cyclugba, καθώς και ενημέρωση σχετικά με τους κανονισμούς για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και τις μεταφορές. Ακολούθησε διαδραστική συζήτηση. Κατά τη διάρκεια αυτής της συζήτησης, προτάθηκαν λύσεις για διάφορα προβλήματα σχετικά με την ποδηλασία. Επίσης, προτάθηκαν βραχυπρόθεσμες δράσεις που να μπορούν να λάβουν οι δήμοι για να προωθήσουν την ποδηλασία. Τα αποτελέσματα της συζήτησης της ομάδας εργασίας ομάδας έχουν συνοψιστεί και θα υποβληθούν στο Υπουργείο Μεταφορών για να βοηθηθεί η επίτευξη των στόχων του τρέχοντος Εθνικού



Σχεδίου Ποδηλασίας. Η περίληψη χρησιμεύει επίσης ως βάση για το Εθνικό Σχέδιο Μικροκινητικότητας (Micromobility) που πρέπει να αναπτυχθεί και επικεντρώνεται στον ρόλο των μέσων μεταφοράς «τελευταίου και πρώτου μιλίου» ('last and first-mile').

Μια μέρα μετά την εκδήλωση, οι εμπειρογνώμονες του έργου Liga Pakalna και Viesturs Silenieks της ένωσης ποδηλατών Λετονίας, έλαβαν μέρος στην πρωινή εκπομπή στο 3Play, ένα δημοφιλές ιδιωτικό τηλεοπτικό κανάλι. Εάν ενδιαφέρεστε για τις πληροφορίες που έδωσαν οι εταίροι σχετικά με την ποδηλατική κατάσταση στη Λετονία και θέλετε να μάθετε για την τελευταία εθνική έρευνα σχετικά με την ποδηλασία, μπορείτε να παρακολουθήσετε την ηχογραφημένη εκπομπή πρωινού κάνοντας κλικ σε αυτόν τον σύνδεσμο.

ΠΟΣΟ ΚΑΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗ ΡΙΓΑ ΚΑΙ ΠΩΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΕΙ;

Με βάση τον έλεγχο πολιτικής για τα ποδήλατα (BYPAD) ενώ η Ρίγα διαθέτει μια ολοκληρωμένη στρατηγική για το ποδήλατο, δεν υπάρχει σαφές πρόγραμμα δράσης. Ο έλεγχος BYPAD, ο οποίος διεξήχθη στη Ρίγα στο

πλαίσιο του προγράμματος Cyclurba, διαπίστωσε ότι τα σημερινά αναπτυξιακά σχέδια για την ποδηλατική υποδομή θα πρέπει να προσαρμοστούν περισσότερο στις ανάγκες των ποδηλατών. Επιπλέον, η υποδομή ποδηλασίας σχεδιάζεται συνήθως ξεχωριστά από τα έργα οδοποιίας και γι' αυτό οι ανάγκες των ποδηλατών σπάνια λαμβάνονται υπόψη στον σχεδιασμό. Σε περιστασιακή βάση και μόνο σε συγκεκριμένα έργα, οι ποδηλάτες μπορούν να συμμετέχουν στον προγραμματισμό της ποδηλατικής υποδομής.

Οι συμμετέχοντες του BYPAD υπογράμμισαν επίσης ότι η επανεξέταση του ρόλου που μπορούν να διαδραματίσουν τα σχολεία για την ποδηλατική εκπαίδευση θα μπορούσε να συμβάλει στην ενίσχυση της ποδηλασίας στη Ρίγα. Επιπλέον, φάνηκε ότι υπάρχει ανάγκη βελτίωσης της ασφάλειας των μαθητών που πηγαίνουν σχολείο με το ποδήλατο. Περισσότερα μαθήματα σχετικά με τους κανόνες κυκλοφορίας και την οδική ασφάλεια θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην ασφαλέστερη ποδηλασία και ως εκ τούτου να την καταστήσουν πιο ελκυστική ως μέσο μεταφοράς για τους μαθητές.

Τα τελευταία χρόνια χορηγήθηκαν κονδύλια για την ανάπτυξη της κυκλοφορίας ποδηλάτων, αλλά η ορατή ανάπτυξη της ποδηλατικής υποδομής προχωράει αργά και είναι κατακερματισμένη. Χρησιμοποιήθηκαν επίσης κονδύλια για δραστηριότητες προώθησης της ποδηλασίας για τις καθημερινές μετακινήσεις. Επίσης, θέσεις στάθμευσης για ποδήλατα περιλαμβάνονται τώρα σε όλα τα νέα έργα αστικής ανάπτυξης.

Ένα ακόμη αποτέλεσμα του BYPAD ήταν ότι η Ρίγα επί του παρόντος δεν έχει συστηματική προσέγγιση όσον αφορά τη συλλογή και την ανάλυση δεδομένων σχετικά με την ποδηλασία. Η πόλη χρησιμοποιεί την ανάλυση των ατυχημάτων οδικής κυκλοφορίας και τα στατιστικά των ετήσιων ατυχημάτων που συλλέγονται από την αστυνομία. Για να βελτιωθεί συστηματικά η υποδομή, θα πρέπει να βελτιωθεί η ανάλυση των δεδομένων. Συνολικά η βαθμολογία BYPAD ήταν 1,74 (από 0: καμία δραστηριότητα σε 4: ολοκληρωμένη

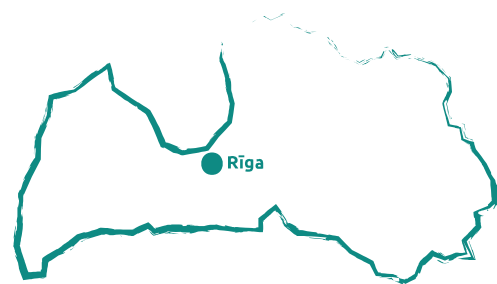
προσέγγιση) που σημαίνει ότι η Ρίγα ακολουθεί μια απομονωμένη προσέγγιση.

Πώς θα φαινόταν η πόλη των ονείρων σας σχετικά με την κίνηση / κινητικότητα;

Υπάρχει θέση για κάθε τρόπο μετακίνησης. Η πόλη έχει μια καλά αναπτυγμένη ποδηλατική υποδομή που είναι ασφαλής και απομονωμένη από την κυκλοφορία αυτοκινήτων και καλύπτει ομοιόμορφα την αστική περιοχή. Υπάρχουν επίσης αρκετοί χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στην πόλη και λιγότεροι κίνδυνοι για την υγεία και τη ζωή κατά την ποδηλασία. Η κυκλοφορία αυτοκινήτων δεν απαγορεύεται, αλλά είναι σημαντικά περιορισμένη, καθώς οι εναλλακτικοί τρόποι είναι πιο ανταγωνιστικοί - εξοικονομώντας χρόνο και χρήμα ».

Alda Ozola

Υφυπουργός του Υπουργείου
Περιβαλλοντικής Προστασίας και
Περιφερειακής Ανάπτυξης της Δημοκρατίας
της Λετονίας



ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΛΕΤΟΝΙΑ

No	Πρόταση	Παρούσα κατάσταση	Προτεινόμενη Αλλαγή Πολιτικής
1	Επιτρέψτε την ποδηλασία και προς τις δύο κατευθύνσεις σε μονόδρομους σε κατοικημένες περιοχές	Επί του παρόντος, η παράγραφος 193 του κανονισμού της Λετονίας για την οδική κυκλοφορία (RTR) ορίζει ότι οι πεζοί επιτρέπεται να κινούνται προς όλες τις κατευθύνσεις σε πεζοδρόμια και οδούς που βρίσκονται σε κατοικημένες περιοχές, στα βενζινάδικα ή στους χώρους στάθμευσης. Η παράγραφος δεν περιγράφει εάν επιτρέπεται στους ποδηλάτες να το κάνουν επίσης.	Επεξεργασία της παραγράφου 139 του RTR: «Σε κατοικημένες περιοχές, σε βενζινάδικα και σε χώρους στάθμευσης οι πεζοί και οι ποδηλάτες επιτρέπεται να κινούνται κατά μήκος των πεζοδρομίων και των οδών σε όλο το πλάτος τους προς όλες τις κατευθύνσεις».
2	Εισαγωγή ποδηλατοδρόμων	Το Λετονικό RTR επί του παρόντος δεν περιλαμβάνει ποδηλατικούς δρόμους.	Ένα νέο σήμα πρέπει να προστεθεί στο πρότυπο για τα οδικά σήματα και τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Η πινακίδα πρέπει να υποδεικνύει ότι τα ποδήλατα έχουν προτεραιότητα στον δρόμο και ότι «το αυτοκίνητο είναι επισκέπτης».
3	Προσθήκη νέων πινακίδων στο πρότυπο για τις οδικές πινακίδες και τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας	Επί του παρόντος, κανένα σήμα δεν δείχνει ότι ένας δρόμος είναι αδιέξοδο μόνο για τα αυτοκίνητα, και όχι για πεζούς και ποδηλάτες. Δεν υπάρχει επίσης κανένα σήμα που να εφιστά την προσοχή των οδηγών αυτοκινήτων στο γεγονός ότι οι ποδηλάτες χρησιμοποιούν τον δρόμο προς τις δύο κατευθύνσεις.	Προσθέστε νέα σήματα στο πρότυπο για οδικά σήματα και κανόνες οδικής κυκλοφορίας: „Αδιέξοδο, εκτός από ποδηλάτες και πεζούς“ και „Ποδηλάτης κινείται στον δρόμο“.
4	Συνιστώμενη λωρίδα ποδηλάτου σε κατοικημένη περιοχή με υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο	Ποδηλασία σε κατοικημένες περιοχές ενέχει κινδύνους.	Η πρόταση είναι να χρησιμοποιηθεί ένα εικονόγραμμα για να δείξει μια προτιμώμενη τροχιά ποδηλασίας στην κατοικημένη περιοχή, όπου διασχίζεται από ποδηλατόδρομο ή οδηγεί σε σχολείο / νηπιαγωγείο.
5	Εισαγωγή σήμανσης με διαχωριστικές γραμμές λωρίδας ποδηλάτου διακεκομμένης και πλάτους 10 εκατοστών	Επί του παρόντος, το πλάτος των γραμμών που περιβάλλουν τις λωρίδες ποδηλάτων στη Λετονία είναι 30 cm. Η επιφάνεια τους γλιστράει κατά τη διάρκεια συνθηκών κακοκαιρίας. Η χρήση τέτοιων γραμμών είναι δαπανηρή και μειονεκτική, σε σύγκριση με τις λεπτότερες γραμμές. Οι λωρίδες ποδηλάτων δεν έχουν σήμανση με διακεκομμένη γραμμή.	Η διαχωριστική γραμμή της λωρίδας ποδηλάτου πρέπει να έχει πλάτος 10 εκατοστά. Πρέπει να χρησιμοποιηθούν διακεκομμένες γραμμές.

No	Πρόταση	Παρούσα κατάσταση	Προτεινόμενη Αλλαγή Πολιτικής
6	Κατευθυντήριες γραμμές για τις κατοικημένες περιοχές	Επί του παρόντος, δεν υπάρχει σαφής ορισμός και κατευθυντήριες γραμμές για τις κατοικημένες περιοχές, ως εκ τούτου διαφέρουν και συνήθως δεν είναι ασφαλείς για την κυκλοφορία των ανθρώπων και των εμπορευμάτων. Καθώς επεκτείνονται οι κατοικημένες περιοχές, είναι σημαντικό να προσεχτεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας για όλους.	Η πρόταση είναι να αναπτυχθούν τυποποιημένες κατευθυντήριες γραμμές για τις κατοικημένες περιοχές, οι οποίες να είναι κατανοητές από νομοθετικής άποψης και να βελτιώσουν την ευημερία των κατοίκων: συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, ζώνων ήπιας κυκλοφορίας, οδικών σημάτων, σχεδιασμού κλπ. Μεταξύ άλλων θα ενισχύσει την προτεραιότητα και την ασφάλεια των ποδηλατών και των πεζών.
7	Αλλαγή χρονισμού φωτεινού σηματοδότη	Στη Λετονία, για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τους οδηγούς αυτοκινήτων ανάβει ταυτόχρονα πράσινο φανάρι.	Τα πρότυπα για τα φανάρια πρέπει να ενημερώνονται. Η νέα έκδοση πρέπει να περιλαμβάνει την επιλογή μιας χρονικής ολίσθησης στον κύκλο του φωτεινού σηματοδότη. Με μια διαφορά περίπου τριών δευτερολέπτων, οι πεζοί πρέπει να είναι οι πρώτοι, οι ποδηλάτες πρέπει να είναι οι δεύτεροι και τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι τελευταία.
8	Κυκλικοί κόμβοι που δίνουν προτεραιότητα στους ποδηλάτες	Επί του παρόντος, οι κυκλικοί κόμβοι στη Λετονία συχνά δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες των ποδηλατών.	Ο ΚΟΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει κυκλικούς κόμβους που κάνουν την ποδηλασία ασφαλέστερη και πιο άνετη. Σε αυτούς τους κυκλικούς κόμβους, ο ποδηλάτης δεν θα πρέπει να περιστρέφεται πέρα από τα κράσπεδα ή άλλα εμπόδια.
9	Αναθεώρηση του πρότυπου πλαισίου ποδηλάτου	Τα τρέχοντα πρότυπα ποδηλάτων δεν εξυπηρετούν επαρκώς τις ανάγκες των ποδηλατών.	Τα τρέχοντα πρότυπα ποδηλάτων πρέπει να ελέγχονται και να τροποποιούνται. Η νέα έκδοση των προτύπων ραφιών πρέπει να θεωρεί ότι υπάρχουν διαφορετικοί τύποι ποδηλάτων (ποδήλατα φορτίου) που έχουν διαφορετικές ανάγκες όταν πρόκειται για ράφια ποδηλάτων.
10	Αλλαγή της θέσης των χειρολισθήρων στις γέφυρες και τις ανισόπεδες διαβάσεις	Συχνά οι χειρολισθήρες στις γέφυρες και τις ανισόπεδες διαβάσεις οδηγούν προς το κέντρο της διαδρομής. Αυτό δεν είναι ασφαλές για τους ποδηλάτες και είναι χάσιμο του οδικού χώρου.	Οι χειρολισθήρες θα πρέπει να τοποθετούνται κατά τρόπο που να μην θέτει σε κίνδυνο τους ποδηλάτες ή τον οδικό χώρο, δείχνοντας το κέντρο της διαδρομής.
11	Η υποχρεωτική απόσταση των οχημάτων που προσπερνούν τους ποδηλάτες	Σήμερα, «Ο οδηγός πρέπει, ανάλογα με την ταχύτητα που κινείται, να επιλέξει μια απόσταση με την οποία, σε περίπτωση φρεναρίσματος του οχήματος μπροστά, να αποφύγει τη σύγκρουση και να επιλέξει το διάστημα που εξασφαλίζει την οδική ασφάλεια.»	Η πρόταση συμπληρώνει την υπάρχουσα παράγραφο προσθέτοντας: «Όταν προσπεράσει τους ποδηλάτες και τους πεζούς που ταξιδεύουν στο δρόμο ή στην άκρη, πρέπει να επιλέγεται το μέγιστο δυνατό διάστημα. Σε δρόμους με σκληρή επιφάνεια σε μη αστικές περιοχές, η πλευρική απόσταση ενός αυτοκινήτου από έναν ποδηλάτη δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 1,5 μέτρα. Σε αστικές περιοχές, η απόσταση αυτή πρέπει να είναι μεγαλύτερη από 1 μέτρο.

Warszawa



ΤΟ CYCLURBAN ΣΤΗΝ ΠΟΛΩΝΙΑ

Στη Βαρσοβία, την πρωτεύουσα της Πολωνίας, σημειώθηκε σημαντική ανάπτυξη της υποδομής για τα ποδήλατα τα τελευταία πέντε χρόνια. Παρόλο που η ποδηλασία δεν θεωρείται πλέον μια εξειδικευμένη ή αμιγώς ψυχαγωγική δραστηριότητα, η καθιέρωσή της ως ισότιμου ή προτιμώμενου μέσου μεταφοράς απαιτεί παραπάνω προσπάθεια. Ευτυχώς, η Βαρσοβία έχει ομάδα εμπειρογνομώνων που εργάζονται στην αρχή διαχείρισης του οδικού δικτύου, η οποία δεν διστάζει να δοκιμάσει εναλλακτικές προσεγγίσεις και να τις συζητήσει με το κοινό. Διοργανώνουν διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης και αλληλεπίδρασης με το κοινό κατά τη διάρκεια των οποίων παραμένουν σταθεροί αλλά ανοιχτοί σε όλες τις απόψεις. Τα τελευταία πέντε χρόνια έχει αναπτυχθεί το δίκτυο ποδηλασίας με ξεχωριστούς ποδηλατόδρομους.

Υπάρχει όμως ακόμη περιθώριο βελτίωσης όσον αφορά στην αποδοχή και τη δημοτικότητα της ποδηλασίας ως τρόπου μεταφοράς. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το Cyclurban επέλεξε να ενισχύσει την ποδηλασία με τη βοήθεια της οδικής αρχής του Δήμου Βαρσοβίας (City of Warsaw) και του Ιδρύματος Γη και Άνθρωποι (Foundation Earth and People). Στο πλαίσιο του προγράμματος Cyclurban οργανώθηκαν πολλές δραστηριότητες με στόχο την ενίσχυση της ποδηλασίας. Πραγματοποιήθηκε μελέτη για τα

Ποιο είναι για εσάς το μεγαλύτερο όφελος από την ποδηλασία;

Το περπάτημα ή η ποδηλασία είναι ο,τι καλύτερο μπορείτε να κάνετε για τον εαυτό σας μετά από μια μέρα στο γραφείο. Καθαρίζει το μυαλό σας και επανέρχεστε πολύ γρήγορα. Η ποδηλασία είναι ένα ανάχωμα μεταξύ της επαγγελματικής μου ζωής και της οικογενειακής ζωής.

Michał Brennek
Project Manager, Ποδηλάτης



Η Βαρσοβία με λίγες λέξεις!

Τοποθεσία:	Πολωνία
Πληθυσμός:	περίπου 1,800,000
Πυκνότητα πληθυσμού:	3.448 κάτοικοι/χλμ ²
Έκταση:	517 χλμ ²
Κατανομή μεταφορών:	32% ι.κ.; 47% δημόσια συγκοινωνία; 18% περπάτημα; 3% ποδηλασία
Βαθμολογία BYPAD:	2 (Isolated approach)
Οδικό δίκτυο:	2,437.4 χλμ αστικοί; 31χλμ αυτοκινητόδρομοι
Χλμ ποδηλατόδρομων και ποδηλατικής υποδομής:	600 χλμ

προβλήματα από την κοινή χρήση του δικτύου από τους πεζούς και τους ποδηλάτες και πραγματοποιήθηκε εθνικό σεμινάριο με τους ενδιαφερόμενους φορείς και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων στα αρμόδια όργανα. Επιπλέον, η ποιότητα της ποδηλατικής υποδομής της Βαρσοβίας αξιολογήθηκε σε έναν έλεγχο πολιτικής του ποδηλάτου με το εργαλείο BYPAD.

ΤΟ ΠΙΛΟΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ “ΠΕΖΟΙ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ ΣΤΗΝ ΙΔΙΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ”

Η Αρχή Διαχείρισης Οδικού Δικτύου της Βαρσοβίας συναντήθηκε με τους αρμόδιους φορείς της πόλης και σχεδίασαν ένα πιλοτικό πρόγραμμα για την αντιμετώπιση των «συγκρούσεων μεταξύ πεζών και ποδηλατών». Οι διενέξεις των πεζών με τους ποδηλάτες συμβαίνουν όταν τα δύο μέρη μοιράζονται περιορισμένο χώρο στο δρόμο και η διάκριση μεταξύ

ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων είναι ασαφής και μπορεί να κάνει δυσάρεστη, αγχωτική ή μερικές φορές επικίνδυνη την εμπειρία της ποδηλασίας ή του περπατήματος.

Η ομάδα των εμπειρογνομόνων, ποδηλατών και μηχανικών επικεντρώθηκε στην επίλυση συγκεκριμένων ζητημάτων, αντί για τη συγγραφή ακόμη ενός μακροσκελούς εγγράφου στρατηγικού



σχεδιασμού. Στο παρελθόν, πολλοί πεζοί και ποδηλάτες διαμαρτυρήθηκαν για περιστατικά σε τέσσερα συγκεκριμένα σημεία στο κέντρο της πόλης. Συνεπώς, το πιλοτικό έργο επικεντρώθηκε στα προβλήματα στα σημεία αυτά και ανέπτυξε λύσεις. Πριν από τυχόν αλλαγές στα «προβληματικά σημεία», αξιολογήθηκε η



Το «success story»: αλλαγή στο οδόστρωμα σε ένα από τα «προβληματικά» σημεία

παρούσα κατάσταση. Ερωτήσεις του τύπου: «Πόσες συγκρούσεις υπήρξαν μεταξύ των δύο μερών; Μήπως οι ποδηλάτες χρειάστηκε να επιβραδύνουν αρκετά για να αποφύγουν να χτυπήσουν πεζούς;», απαντήθηκαν για να αξιολογήσουν τα βασικά προβλήματα σε αυτά τα σημεία. Στη συνέχεια, αξιολογήθηκε η αποτελεσματικότητα των αλλαγών που έγιναν στο πλαίσιο του πιλοτικής δράσης. Μεταξύ άλλων, δημιουργήθηκαν νέα σήματα, χρησιμοποιήθηκε ειδική βαφή στο οδόστρωμα και έγιναν αλλαγές στην επιφάνεια της λωρίδας ποδηλασίας.

Μετά τις παραπάνω αλλαγές, παρατηρήθηκαν λιγότερες «συγκρούσεις» ποδηλατών-πεζών. Οι δύο πλευρές ερωτήθηκαν και επεσήμαναν ότι χάρη στις αλλαγές αυτές ένιωθαν πιο ασφαλείς και ειδικότερα οι ένωση ποδηλατών της Βαρσοβίας. Με τη δράση αυτή το έργο Cyclugban συνέβαλε στη λήψη αποφάσεων και στην πραγματοποίηση δράσεων για την ποδηλατική υποδομή, λαμβάνοντας υπόψη όλα τα απαραίτητα στοιχεία.

ΕΘΝΙΚΟ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ:

Στο Εθνικό Σεμινάριο, παραβρέθηκαν οι Πολωνοί εταίροι του έργου Cyclugban, ποδηλάτες, πολιτικοί και μέλη ΜΚΟ. Το επίκεντρο της εκδήλωσης ήταν η παρουσίαση της έρευνας επιλογής διαδρομής ποδηλασίας από τον εταίρο του έργου Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Επιπλέον, συζητήθηκαν τα αποτελέσματα από το πιλοτικό



Πώς θα ήταν η πόλη των ονείρων σας από την άποψη της κινητικότητας;

Λόγω του μεγέθους της Βαρσοβίας, το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς ήταν, είναι και θα είναι οι δημόσιες συγκοινωνίες. Στη δεύτερη θέση θα έπρεπε να είναι η ποδηλασία, στην τρίτη θέση το περπάτημα, και μόνο στο τέλος, θα πρέπει να είναι η χρήση αυτοκινήτου.

Mikolaj Gierych

Αρχιτέκτονας και Ιδιοκτήτης της Gierych Studio



Έργο «συγκρούσεων» πεζών-ποδηλατών, ενώ παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα από τη σύγκριση του πριν με το μετά.

ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΕΤΑΙΡΩΝ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ:

Κατά τη διάρκεια της συνάντησης των εταίρων του Cyclugban στη Βαρσοβία (κτήριο Αρχής Διαχείρισης Οδικού Δικτύου), παραβρέθηκαν όλοι οι εταίροι του έργου, η Αρχή Διαχείρισης Οδικού Δικτύου, το ίδρυμα People and Earth (Fundacja Ziemia I Ludzie) καθώς και ενδιαφερόμενοι φορείς. Για να κατανοήσουν το αποτέλεσμα της πιλοτικής δράσης „Πεζοί εναντίον ποδηλατών”, οι συμμετέχοντες πήγαν σε ποδηλατική περιήγηση στη Βαρσοβία κατά τη διάρκεια της οποίας πέρασαν από μερικά από τα σημεία που ήταν μέρος του πειράματος. Επιπλέον, συζητήθηκαν οι προτάσεις διαμόρφωσης εθνικής πολιτικής.

Η ΕΠΑΝΑΣΥΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ

Η Κοινοβουλευτική Ομάδα Εργασίας για την Ποδηλασία αποτελούσε στο παρελθόν συμβουλευτικό όργανο για τους νομοθέτες. Τα μέλη της είναι πιστοί ποδηλάτες

και εκπροσωπούν τα συμφέροντα των ποδηλατών στην Πολωνία στο κοινοβούλιο. Η επείγουσα ανάγκη να επανασυσταθεί η ομάδα αυτή συζητήθηκε κατά τη διάρκεια πολλών συναντήσεων του έργου Cyclugban και χάρη στην υποστήριξη των εταίρων κερδίζει δυναμική. Το σημερινό πολιτικό προσωπικό στερείται της απαιτούμενης εμπειρίας και βρίσκεται σε αναζήτηση εμπειρογνομόνων. Οι συνεργάτες του Cyclugban αντιμετωπίζουν θετικά την επανασύσταση της ομάδας εργασίας.

ΠΟΣΟ ΚΑΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΤΗ ΒΑΡΣΟΒΙΑ ΚΑΙ ΠΩΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΕΙ;

Με βάση τον έλεγχο πολιτικής για την ποδηλασία με το εργαλείο BYPAD τα προβλήματα, οι κίνδυνοι και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες πριν πέντε χρόνια είναι πολύ διαφορετικά σε σχέση με το σήμερα, καθώς οι υποδομές δεν είχαν αναπτυχθεί, το δίκτυο ποδηλατοδρόμων δεν ήταν ενοποιημένο και οι διαδρομές που υπήρχαν ήταν κακής ποιότητας. Ενώ η ενοποίηση και η ποιότητα του δικτύου εμφάνισε πρόοδο, υπάρχει ακόμα περιθώριο για βελτίωση.

Πώς θα ήταν η πόλη των ονείρων σας από την άποψη της κινητικότητας;

Ελπίζω να υπάρξει μεγαλύτερη κατανόηση μεταξύ των χρηστών του οδικού δικτύου - οδηγών, ποδηλατών, πεζών, χρηστών σκούτερ. Οι υποδομές βελτιώνονται, αλλά πρέπει να εργαστούμε πάνω στις διαπροσωπικές σχέσεις, δεν μπορούμε να βασιζόμαστε για τα πάντα στον νόμο.

Zbyszek, senior and citizen of Warsaw



Ο έλεγχος BYPAD διεξήχθη για να αναδείξει τις ελλείψεις που εξακολουθούν να υπάρχουν και να φανεί σε ποιους τομείς πρέπει να επικεντρωθεί η Βαρσοβία για να βελτιωθεί περαιτέρω η ποιότητα της ποδηλασίας, ενώ έδειξε ότι υπάρχουν πολύ διαφορετικοί φορείς που συμβάλλουν στις συζητήσεις σχετικά με την ποδηλασία. Οι προσεγγίσεις τους καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεμάτων από τον οικολογικό ακτιβισμό έως το καθαρά χρηστικό σκέλος.

Έτσι, ο έλεγχος BYPAD κατέδειξε ότι οι αρμόδιοι φορείς θα πρέπει να συνεργαστούν στενότερα για επιτυχημένες λύσεις σχετικά με την ποδηλασία στη Βαρσοβία. Επιπλέον, εξακολουθεί να υπάρχει κενό γνώσης ανάμεσα στους υπεύθυνους για τη λήψη αποφάσεων, τους εμπειρογνώμονες και στους ποδηλάτες. Ένας βασικός στόχος θα πρέπει να είναι η επίτευξη συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων μερών με βάση κοινές γνώσεις για την εξεύρεση αποτελεσματικών λύσεων. Ακόμη και με αποτέλεσμα κατά BYPAD «απομονωμένη προσέγγιση» (isolated approach) η δημιουργία συνεργιών και συνοχής στην ομάδα θα μπορούσε εύκολα να φέρει βελτίωση.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΔΗΓΙΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΩΝΙΑ

Οι προτεινόμενες οδηγίες εθνικής πολιτικής είναι μέτρα που αποσκοπούν στην υποστήριξη της περαιτέρω ανάπτυξης της ποδηλασίας με σχετικά χαμηλό κόστος εφαρμογής. Οι οδηγίες συμπεριλαμβάνουν μέτρα άμεσης και μεσοπρόθεσμης εφαρμογής, τα οποία απευθύνονται σε διάφορους αρμόδιους φορείς και τα οποία μετριάζουν τα εμπόδια που εντοπίζονται και επικεντρώνονται σε τομείς προτεραιότητας.

Οι οδηγίες έχουν αναπτυχθεί από τους πολωνούς εταίρους του έργου σε συνεργασία με φορείς όπως πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, συμβούλους του Δήμου, αστυνομικούς, ποδηλάτες, πολιτικούς και άλλους. Οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να συζητήσουν για κατάλληλα μέτρα με χαμηλό κόστος εφαρμογής και

υψηλή πιθανότητα αύξησης της ποδηλασίας στην Πολωνία.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΩΝΙΑ

A/A	Οδηγία	Περιγραφή κατάστασης	Περιγραφή προτεινόμενης αλλαγής πολιτικής
1	Αξιολόγηση της συνοχής της πολιτικής	Επί του παρόντος, οι νόμοι που αφορούν στην ποδηλασία σε εθνικό επίπεδο συχνά αντιβαίνουν τους αντίστοιχους τοπικούς.	Οι νέοι νόμοι θα πρέπει να δώσουν προτεραιότητα στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τις δημόσιες συγκοινωνίες. Οι εθνικοί και οι τοπικοί νόμοι δεν πρέπει να αντιβαίνουν ο ένας τον άλλο.
2	Κοινοβουλευτική ομάδα εργασίας για την ποδηλασία	Ενώ τα συμφέροντα πολλών ομάδων εκπροσωπούνται στο κοινοβούλιο, επί του παρόντος δεν υπάρχει εκπροσώπηση των ποδηλατών.	Η ομάδα εργασίας θα πρέπει να επανενεργοποιηθεί. Θα πρέπει να έχει ενεργό ρόλο στις νομοπαρασκευαστικές διαδικασίες.
3	Ανάθεση διοικητικών και οικονομικών υποχρεώσεων σε όλα τα επίπεδα διοίκησης	Επί του παρόντος, τα διοικητικά και οικονομικά καθήκοντα είτε ανατίθενται στους δήμους - αλλά χωρίς τον απαιτούμενο προϋπολογισμό - είτε δίνεται προτεραιότητα σε υποδομές που «ανήκουν» σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο αλλά βρίσκονται σε δήμους, με αποτέλεσμα την αναντιστοιχία στα πρότυπα κατασκευής και τα χρονοδιαγράμματα εκσυγχρονισμού/ συντήρησης.	Οι αλλαγές στις διοικητικές αρμοδιότητες θα πρέπει να διευκλυνθούν: εάν ένας δήμος χρειάζεται να εκσυγχρονίσει υποδομές που ανήκουν σε άλλο διοικητικό φορέα (π.χ. Περιφέρεια), η δράση αυτή ή η μεταβίβαση κυριότητας θα πρέπει να γίνει πιο εύκολη. Οι μεταβολές των αρμοδιοτήτων ή οι νέες αναθέσεις καθηκόντων θα πρέπει να συνοδεύονται από επάρκεια προϋπολογισμού.
4	Νομοθεσία για την ποιότητα του αέρα και την οδική ασφάλεια	Ενώ η ευαισθητοποίηση όσον αφορά στην επιρροή της ποιότητας του αέρα και της οδικής ασφάλειας στη δημόσια υγεία αυξάνεται, οι υπάρχοντες νόμοι για τα θέματα αυτά δεν εφαρμόζονται επαρκώς. Αυτό είναι ατυχές δεδομένου ότι οι ποδηλάτες επηρεάζονται έντονα από την κακή ποιότητα του αέρα και την οδική ασφάλεια.	Οι νόμοι που αφορούν την οδική ασφάλεια και την ποιότητα του αέρα πρέπει να εφαρμόζονται σωστά και σε αυτό θα πρέπει να συμβάλει η παρακολούθηση της ποιότητας της ατμόσφαιρας.
5	Διασφάλιση ποιότητας της νέας ποδηλατικής υποδομής	Η ποδηλατική υποδομή είναι σήμερα χαμηλής ποιότητας και οι διαδικασίες διασφάλισης της ποιότητας είναι σπάνιες.	Η διαδικασία διασφάλισης της ποιότητας της νέας υποδομής ποδηλασίας θα πρέπει να είναι υποχρεωτική. Οι ομάδες ποδηλατών θα πρέπει να συμμετέχουν σε αυτή τη δραστηριότητα.
6	Συνοχή στις υποδομές που κατασκευάζονται ή εκσυγχρονίζονται (τοπικές και περιφερειακές)	Οι οδικοί άξονες ανήκουν κατά κύριο λόγο στη χώρα, τις κομητείες, τους νομούς ή τους δήμους. Αυτοί οι φορείς έχουν διαφορετικούς στόχους, πρότυπα, προϋπολογισμούς και χρονοδιαγράμματα κατασκευής, που μπορεί να οδηγήσουν σε ανομοιόμορφη ανάπτυξη της ποδηλατικής υποδομής	Συνιστούμε την υποχρεωτική εναρμόνιση των προτύπων υποδομής, των χρονοδιαγραμμάτων και των προϋπολογισμών. Πρέπει να εξασφαλιστεί μια συνεκτική, συμμετοχική και πολυεπίπεδη διαδικασία σχεδιασμού και εκτέλεσης. Αυτό θα μπορούσε να γίνει με τη βοήθεια περιφερειακών συντονιστών για τις υποδομές.

Α/Α	Οδηγία	Περιγραφή κατάστασης	Περιγραφή προτεινόμενης αλλαγής πολιτικής
7	Εισαγωγή εθνικών προτύπων ποδηλασίας με βάση καλές πρακτικές πόλεων	Συχνά οι δήμοι είτε αντιγράφουν τα πρότυπα ποδηλασίας χωρίς να τα προσαρμόζουν στο τοπικό και περιφερειακό πλαίσιο είτε αναπτύσσουν πρότυπα από το μηδέν ενώ υπάρχουν ήδη παραδείγματα καλής πρακτικής. Αυτός είναι ένας αναποτελεσματικός τρόπος ανάπτυξης προτύπων ποδηλασίας.	Τα εθνικά παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής θα πρέπει να αποτελέσουν εθνικά πρότυπα ποδηλασίας για τις πόλεις. Παρόλο που αυτό επηρεάζει όλα τα επίπεδα σχεδιασμού, θα πρέπει να γίνει χρησιμοποιώντας μια προσέγγιση ξεκινώντας από τη βάση.
8	Διαφάνεια, ενημέρωση και εκπαίδευση των αρμόδιων φορέων σχετικά με τις διαδικασίες ανάπτυξης υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των δυνατοτήτων παρέμβασης. Στενότερη συνεργασία στις δραστηριότητες συμμετοχής του κοινού.	Οι υπάρχουσες διαδικασίες συμμετοχής του κοινού λειτουργούν και μπορούν να αποφέρουν καλά αποτελέσματα. Ωστόσο, ημερίδες εργασίας έδειξαν ότι οι ποδηλάτες / χρήστες των υποδομών δεν κατανοούν πλήρως την πολυπλοκότητα των διαδικασιών. Η κατάσταση αυτή οδηγεί σε μη ρεαλιστικές προσδοκίες εκ μέρους των ποδηλατών και στην αμυντική στάση των επενδυτών και άρα σε μη παραγωγικές συζητήσεις.	Οι συμμετοχικές διαδικασίες θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο διαφανείς, με τα βασικά σημεία παρέμβασης σαφώς καθορισμένα προς όλους τους φορείς. Θα πρέπει να αναγνωριστούν όλοι οι αρμόδιοι φορείς και το νομικό πλαίσιο για να εξασφαλιστεί η διάχυση της πληροφορίας σε όλες τις ομάδες χρηστών.
9	Μείωση των «συγκρούσεων» μεταξύ πεζών και ποδηλατών	Με την ανάπτυξη της ποδηλατικής υποδομής και τη διάδοση του ποδηλάτου ως μεταφορικού μέσου δημιουργούνται νέα πεδία «συγκρούσεων». Οι κοινόχρηστες διαδρομές με μεγάλο αριθμό πεζών και ποδηλατών συχνά θεωρούνται λιγότερο ασφαλείς.	Κατά τη διάρκεια του Cyclurban αναγνωρίστηκαν αποτελεσματικά μέτρα: Σαφής και ορατή σηματοδότηση των επίμαχων περιοχών. Η μείωση του πλάτους της διαδρομής πριν από τις περιοχές αυτές για να μειώσουν ταχύτητα οι ποδηλάτες. Συμμετοχική διαδικασία για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή των επιλεγμένων λύσεων.
10	Εφαρμογή υποχρεωτικού προτύπου αστικού σχεδιασμού	Η ποιότητα διαβίωσης σε πολλές περιοχές στις πόλεις της Πολωνίας παρουσιάζει προβλήματα επειδή δεν εφαρμόζονται πρότυπα αστικού σχεδιασμού. Επί του παρόντος, πολλά σπίτια χτίζονται χωρίς σχεδιασμό, με αποτέλεσμα την ανεπαρκή υποδομή για τους πεζούς και τους ποδηλάτες και την έλλειψη τοπικών υπηρεσιών.	Τα πρότυπα αστικού σχεδιασμού πρέπει να αναπτυχθούν και να εφαρμοστούν. Αυτά τα πρότυπα περιλαμβάνουν επαρκή υποδομή για πεζούς, ποδηλάτες και τοπικές υπηρεσίες.
11	Υποχρεωτική εκπαίδευση στη χρήση των δρόμων ως κοινόχρηστου χώρου	Η εκπαίδευση σχετικά με την ποδηλασία εξακολουθεί να είναι πολύ περιορισμένη. Η εκπαίδευση των οδηγών αυτοκινήτων επικεντρώνεται στην επιτυχία στις εξετάσεις άδειας οδήγησης και όχι στην κουλτούρα της υπεύθυνης οδήγησης. Επί του παρόντος, οι «συγκρούσεις» μεταξύ των χρηστών του οδικού δικτύου συμβαίνουν συχνά στην Πολωνία. Η εκπαίδευση στον τομέα της ποδηλασίας εξακολουθεί να είναι σπάνια και μόνο οι πεζοί μερικές φορές λαμβάνουν εκπαίδευση για την ασφαλή χρήση του οδικού δικτύου. Η εκπαίδευση των οδηγών αυτοκινήτων δεν επικεντρώνεται αρκετά στην υπεύθυνη οδήγηση.	Υποχρεωτικά σεμινάρια κινητικότητας με όλα τα μέσα θα πρέπει να εισαχθούν σε όλα τα εκπαιδευτικά επίπεδα. Εκεί θα εκπαιδεύονται πεζοί, ποδηλάτες και οδηγοί αυτοκινήτων.



BRATISLAVA



ΤΟ CYCLURBAN ΣΤΗ ΣΛΟΒΑΚΙΑ

Η Μπρατισλάβα είναι η πρωτεύουσα της Σλοβακίας και μακράν η μεγαλύτερη πόλη της χώρας. Όπως και στις περισσότερες πόλεις της Κεντροανατολικής Ευρώπης, το μερίδιο της ποδηλατικής κίνησης είναι σχετικά χαμηλό και συγκριτικά με άλλες μορφές μετακίνησης σχεδόν αμελητέο. Αν και πολλοί κάτοικοι χρησιμοποιούν ακόμα και τώρα κυρίως τη δημόσια συγκοινωνία για την καθημερινή τους μετακίνηση, ο αριθμός των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης εξακολουθεί να αυξάνεται δραματικά – κυρίως ως αποτέλεσμα της αύξησης του βιοτικού επιπέδου του πληθυσμού.

Ο αριθμός του στόλου των αυτοκινήτων αυξήθηκε κατά 83% μεταξύ 2000 και 2018. Ταυτόχρονα αυξάνεται η συνειδητοποίηση της ανάγκης για έναν αστικό σχεδιασμό πλησιέστερο στη βιώσιμη κινητικότητα. Τα στελέχη των δημοτικών αρχών ενημερώνονται όλο και πιο πολύ σχετικά με τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου ως ενός μέσου φιλικού στο περιβάλλον, αποτελεσματικού και υγιεινού, το οποίο μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας της ζωής στην πόλη. Ως αποτέλεσμα της ευαισθητοποίησης των στελεχών των δήμων και των δημοτικών αρχών και της αυξημένης πίεσης από τους πολίτες, καταγράφονται, με αργούς βέβαια ρυθμούς, αλλαγές στον τομέα των μετακινήσεων και το πρόγραμμα Cyclurban, μαζί με τους τοπικούς εταίρους 'Ideas into energy' («Ιδέες

Ποιο είναι το πιο σημαντικό πλεονέκτημα που σας προσφέρει το ποδήλατο;

Ελευθερία. Για μένα η ποδηλασία είναι ελευθερία, όταν θέλω συντομία και απλότητα. Πας κάπου, κάνεις μια στάση στο δάσος, μπαίνεις στο δικό σου ρυθμό και κινείσαι.

Jakub Kuruc

Τμήμα Μαζικής Επικοινωνίας,
Μπρατισλάβα - Πετρτζάλκα



Γνωρίστε την Μπρατισλάβα!

Τοποθεσία:	Σλοβακία
Πληθυσμός:	περίπου 433.000
Πυκνότητα πληθυσμού:	1 200 / χλμ ²
Έκταση:	Αστική έκταση 368 χλμ ²
Ποσοστά κυκλοφορίας:	Αυτοκίνητα Ι. Χ.: 37,7 % Μ. Μ. Μ.: 32,6 % Περπάτημα: 26,7 % Ποδηλασία: 1,6 %
Βαθμός BYPAD:	1 = προσέγγιση με προσανατολισμό στην καινοτομία
Οδικό δίκτυο:	800 χλμ αστικών οδών, 50 χλμ αυτοκινητοδρόμων
Ποδηλατικές οδοί:	110 χλμ
Ετήσιος προϋπολογισμός για ποδηλατικές υποδομές:	περίπου 500 000 €

σε ενέργεια») και 'Cyclokoalicia' («Συμμαχία για την ποδηλασία»), υποστήριξε τους υπευθύνους για τη λήψη αποφάσεων και τους υπεύθυνους σε διάφορους σχετικούς τομείς και δραστηριότητες, προωθώντας έννοιες σχετικές με τη φιλική προς το περιβάλλον κινητικότητα. Τα σλοβακικά μέσα ενημέρωσης είναι πρόθυμα να στηρίξουν την ποδηλασία και αναφέρθηκαν εκτενώς στο πρόγραμμα Cyclurban σε διάφορες εκπομπές, κάνοντας ακόμη και ρεπορτάζ για αυτό στις ειδήσεις, σε ώρες υψηλής τηλεθέασης.

Εν τούτοις, η ποδηλασία στην Μπρατισλάβα εξακολουθεί να μην είναι ελκυστική εξαιτίας των υπανάπτυκτων ποδηλατικών υποδομών. Είναι συνηθισμένο θέαμα η στάθμευση αυτοκινήτων πάνω σε διαβάσεις πεζών. Οι ποδηλατικές λωρίδες δεν είναι πάντα διαθέσιμες, και ενώ έχει σημειωθεί σημαντική

πρόδος τα τελευταία χρόνια (π. χ. τον Δεκέμβριο του 2019 τέθηκε σε ισχύ η αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, η οποία απαγορεύει τη στάθμευση σε δρόμους αποκλειστικά για πεζούς), θα πρέπει να γίνουν πολλές αλλαγές ακόμη.

Ποιο είναι το πιο σημαντικό πλεονέκτημα που σας προσφέρει το ποδήλατο;

Είμαι τυχερή που η διαδρομή μου από το σπίτι στη δουλειά είναι μέσα από μια ασφαλή και ουσιαστικά διαχωρισμένη σεόλο της το μήκος υποδομή. Η διαδρομή μου, από και προς τη δουλειά, μου προσφέρει χρόνο για να σκεφτώ, ιδιαίτερα για θέματα της δουλειάς :) Νιώθω ελεύθερη πάνω στο ποδήλατό μου, μπορώ να σταματάω όποτε θέλω, όταν π.χ. βλέπω κάποιον φίλο στον δρόμο, ή όταν στρίβω.

Tatiana Kratochvílová

Αντιδήμαρχος της Μπρατισλάβα και ειδικός μεταφορών



Το σύγχρονο μερίδιο της ποδηλασίας στη Σλοβακία είναι περίπου 2-3% σύμφωνα με εκτιμήσεις του Υπουργείου Μεταφορών και Κατασκευών της Δημοκρατίας της Σλοβακίας (MDV SR). Η ποδηλασία βιώνει μια μικρή αναγέννηση, αλλά οι ανεπαρκείς και επικίνδυνες υποδομές δεν ανταποκρίνονται στην αύξηση της ποδηλατικής κίνησης, ούτε στους στόχους που έχουν τεθεί από το Υπουργείο. Το Υπουργείο στόχευε το μερίδιο της ποδηλασίας στη συνολική κυκλοφορία να είχε, ήδη το 2020, φτάσει το 10%. Αυτός ο στόχος δεν επετεύχθη λόγω της βραδείας προόδου που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια και της συνεχόμενης αύξησης του αριθμού των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης.

ΕΘΝΙΚΟ ΕΡΓΑΣΤΗΡΙ CYCLURBAN

Μια μεγάλη επιτυχία του προγράμματος Cyclurban στη Σλοβακία ήταν το Εθνικό Εργαστήριο Cyclurban. Διεξήχθη στην αίθουσα Justi του Παλατιού του Αρχιεπισκόπου στην Μπρατισλάβα στις 19 Φεβρουαρίου του 2019.

Μαζί με τους εταίρους του προγράμματος Cyclurban, πολλοί εκπρόσωποι των πόλεων και των δήμων, αστυνομικοί από το Προεδρείο της Αστυνομίας, ακόμα και εκπρόσωποι του Υπουργείου Μεταφορών και Κατασκευών της Δημοκρατίας της Σλοβακίας (MDV SR), συμπεριλαμβανομένου του Συντονιστή Εθνικής Ποδηλασίας, παραβρέθηκαν στην εκδήλωση.

Στη διάρκεια όλου του δρώμενου, οι δημοσιογράφοι της εθνικής ραδιοτηλεόρασης της Σλοβακίας ήταν παρόντες. Το σχέδιο Cyclurban καλύφθηκε από τα εθνικά κεντρικά δελτία ειδήσεων της Σλοβακικής Ραδιοτηλεόρασης (RTVS), μέσω της οποίας το σχέδιο Cyclurban διαδόθηκε σε πολλές χιλιάδες ανθρώπους στα σπίτια τους. Μεταξύ άλλων, το Cyclurban εμφανίστηκε στο Radio Slovakia όπως και στο τοπικό τηλεοπτικό κανάλι Ružinov.



Cyclurban national workshop in Slovakia

Οι διαλέξεις και οι ομάδες εστίασης

Η εκδήλωση ήταν χωρισμένη σε δύο μέρη:

Διαλέξεις: Είναι συνηθισμένο να ακούγονται τα καλύτερα πρακτικά παραδείγματα από πρωτοποριακές ποδηλατικές χώρες όπως η Ολλανδία. Ωστόσο, η μεταφορά εμπειριών από μέρη με παρόμοιο κλίμα και μετακομμουνιστική ιστορία προσφέρει μια ρεαλιστικότερη προσέγγιση στην εφαρμογή των πολιτικών στην Μπρατισλάβα. Για αυτό τον λόγο,

αφού πρώτα παρουσιάστηκε μια στρατηγική ανάλυση του πού βρίσκεται η ποδηλασία στη Σλοβακία και την Μπρατισλάβα, παρουσιάστηκαν παραδείγματα βέλτιστων πρακτικών, με καλεσμένους ειδικούς από τη Βαρσοβία (Πολωνία) και το Μπρνο (Τσεχική Δημοκρατία). Μεταξύ αυτών των παραδειγμάτων βέλτιστων πρακτικών ήταν η καμπάνια της Βαρσοβίας ονόματι “Cycling May” (Ποδηλατικός Μάης) – μια εκστρατεία διάρκειας ενός μήνα, όπου τα παιδιά συγκέντρωναν σφραγίδες για κάθε μέρα που έφταναν στο σχολείο με ποδήλατο. Η εκστρατεία “Cycling May” αποδείχθηκε πολύ αποτελεσματική, καθώς όχι μόνο τα παιδιά, αλλά και οι γονείς παροτρύνθηκαν να χρησιμοποιούν το ποδήλατο συχνότερα.



Excursion with media coverage during the workshop

Ομάδες εστίασης: Συμμετέχοντας σε ομάδες μικρής κλίμακας, οι συμμετέχοντες του Εθνικού Εργαστηρίου μετέφεραν την εμπειρία τους σχετικά με τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις που αφορούν τα εξής:

- Χαλάρωση κυκλοφορίας
- Σταυροδρόμια κατάλληλα για ποδήλατα
- Σχολικές γειτονιές κατάλληλες για ποδήλατα
- Διαδημοτικές υποδομές
- Υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων

Σύμφωνα με τους συμμετέχοντες, οι ομάδες εστίασης μπόρεσαν να απαντήσουν σε ερωτήσεις λεπτομερώς

και καθένας τους να επεκτείνει το δίκτυο ειδικών. Μέσα από τις ομάδες εστίασης, ήταν εντυπωσιακό να μαθαίνει κανείς πώς είναι δυνατόν να συνδεθούν μεταξύ τους οι μικροί δήμοι με ποδηλατική υποδομή. Η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών που συνδέουν δήμους και η χρήση τους ως εφαρμόσιμων εναλλακτικών έναντι άλλων τύπων μεταφορών είναι, όμως, δύσκολη, για αυτό και συζητήθηκαν διάφορες εναλλακτικές προσεγγίσεις και πετυχημένες λύσεις σχετικών προβλημάτων.

Η εκδήλωση απέδειξε πόσο σημαντική είναι η ικανοποίηση των αναγκών των ποδηλατιστών στην Μπρατισλάβα, αλλά και σε άλλες περιοχές της Σλοβακίας. Ενώ οι οδηγίες της εθνικής πολιτικής που συζητήθηκαν στο Εθνικό Εργαστήριο της Cyclurban είναι σημαντικές, η επιτυχημένη εφαρμογή τους δεν είναι δεδομένη και αυτή αποτελεί το βασικότερο ζητούμενο.

Χάρης στην επιτυχία του προγράμματος Cyclurban στη Σλοβακία, οι εταίροι μας ‘Cyclokoalicia’ και ‘Ideas into Energy’ αποτελούν και οι δύο μέρος του προγράμματος που ακολουθεί ‘Cyclurban+’, το οποίο ξεκίνησε τον Οκτώβριο του 2019 και χρηματοδοτείται επίσης από την Ευρωπαϊκή Κλιματική Πρωτοβουλία (ΕΥΚΙ). Με αυτό το πρόγραμμα που πήρε τη σκυτάλη, η εφαρμογή των ποδηλατικών πολιτικών μπορεί να προωθηθεί περαιτέρω, καθώς τα αποτελέσματα του πρώτου προγράμματος μπορούν να αξιοποιηθούν.

ΠΟΣΟ ΚΑΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗ ΜΠΡΑΤΙΣΛΑΒΑ ΚΑΙ ΠΩΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΕΙ;

Βασισμένο στον Έλεγχο της Ποδηλατικής Πολιτικής (BYPAD)

Ο εταίρος του Cyclurban ‘Cyclokoalicia’ σε συνεργασία με την πόλη της Μπρατισλάβας προώθησαν τον Έλεγχο Ποδηλατικής Πολιτικής (BYPAD) στη σλοβακική πρωτεύουσα. Σε ένα από τα πρώτα βήματα του Ελέγχου Ποδηλατικής Πολιτικής, συμπληρώθηκε

ένα ερωτηματολόγιο από τα πρόσωπα κλειδιά της κοινωνίας της πόλης, όπως οι οργανωτές της δημοτικής κυκλοφορίας, τα μέλη των ΜΚΟ, οι χρήστες ποδηλάτων και οι τοπικοί πολιτικοί. Οι απαντήσεις τους έδωσαν ιδέες σχετικά με την ποδηλατική πολιτική ως προς τους τομείς του σχεδιασμού, του ελέγχου και της υλοποίησης. Τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου αξιολογήθηκαν και πραγματοποιήθηκε συνάντηση του BYPAD, όπως και μια σύσκεψη για την κατάρτιση σχεδίου υλοποίησης. Προκειμένου οι συμμετέχοντες να έχουν κοινή και άμεση εμπειρία της ποδηλασίας στην Μπρατισλάβα, οι ενδιαφερόμενοι περιηγήθηκαν με τα ποδήλατά τους στην πόλη.

Ο έλεγχος έδειξε ότι η Μπρατισλάβα πραγματικά διαθέτει πολιτικές και στρατηγικές που προωθούν την ποδηλασία, αλλά αυτές δεν υλοποιούνται επαρκώς. Επιπλέον, η ποδηλατική πολιτική στην Μπρατισλάβα περιορίζεται κυρίως στη λήψη διορθωτικών μέτρων μετά από την εκδήλωση προβλημάτων. Όπως και σε πολλές άλλες πόλεις, στην η Μπρατισλάβα υφίσταται έλλειψη αξιωματούχων που να συμμετέχουν ενεργά στα ζητήματα που αφορούν την ποδηλασία.

Το πρόγραμμα υλοποιήσεων που προτάθηκαν από τον «Έλεγχο Ποδηλατικής Πολιτικής» συμπεριλαμβάνει την ανάπτυξη ποδηλατικών υποδομών υψηλής ποιότητας. Εκτός από την ανάπτυξη ποδηλατικών υποδομών υψηλής ποιότητας, οι συνεργασίες (π. χ. με σχολεία, πανεπιστήμια, καταστήματα, εργοδότες, ασφαλιστικούς ομίλους) αποτελούν έναν σημαντικό τρόπο ενίσχυσης της ποδηλασίας και προσφέρουν αμοιβαία επωφελείς λύσεις. Θα συμπεριληφθούν προωθητικές εκστρατείες με τοπικές διασημότητες, όπως ηθοποιούς, ή με εταιρείες που μπορούν να παροτρύνουν τους εργαζόμενους και τους πελάτες να κυκλοφορούν με ποδήλατο.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΟΔΗΓΙΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΤΗ ΣΛΟΒΑΚΙΑ

Οι προτεινόμενες Οδηγίες Εθνικής Πολιτικής (NPRs) αποτελούνται από μέτρα που αποσκοπούν στην

υποστήριξη της περαιτέρω ανάπτυξης της ποδηλασίας, με σχετικά χαμηλό κόστος υλοποίησης. Οι Οδηγίες αυτές αφορούν μέτρα χωρίς σοβαρές προϋποθέσεις για την βραχυπρόθεσμη ή μεσοπρόθεσμη υλοποίησή τους, τα οποία απευθύνονται σε διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, εξομαλύνουν τα εμπόδια που έχουν εντοπιστεί και επικεντρώνονται σε περιοχές που έχουν επιλεγεί ως προτεραιότητας.

Οι Οδηγίες Εθνικής Πολιτικής έχουν καταρτιστεί από τους εταίρους του σλοβακικού προγράμματος, σε συνεργασία με συμβαλλόμενα μέρη όπως πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, ειδικούς από τον δήμο, ποδηλάτες, τοπικούς πολιτικούς, κ.λπ. Οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να συζητήσουν τους κατάλληλους και προσιτούς τρόπους ενίσχυσης της ποδηλασίας στη Σλοβακία.

How would your dream city look like regarding traffic/mobility?

Θα ήταν μια πόλη σχεδιασμένη με επίκεντρο τους ανθρώπους, αντί για τα αυτοκίνητα. Ασφαλείς και ωραίες διαδρομές για ποδηλάτες και πεζούς σε συνδυασμό με αξιόπιστα μέσα μαζικής μεταφοράς θα ήταν ο κύριος τρόπος μεταφοράς. Πολλά δέντρα θα δημιουργούσαν τις κατάλληλες συνθήκες για κοινωνικοποίηση και συζήτηση σε ωραία δημόσια σημεία.

Ján Roháč

Programme Manager, Ekopolis Foundation



ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΛΟΒΑΚΙΑ

A/A	Οδηγία	Περιγραφή Κατάστασης	Περιγραφή προτεινόμενης αλλαγής πολιτικής
1	Υποχρεωτική εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων στα νεόδμητα κτήρια (βασικό νομικό εργαλείο δημόσιας πολιτικής) Λέξεις-κλειδιά: στάθμευση ποδηλάτων, δημιουργία υποδομών	Προς το παρόν, δεν υφίσταται νομική υποχρέωση για τις κατασκευάστριες εταιρείες ως προς την εγκατάσταση χώρων για ποδήλατα ή για την εξυπηρέτηση και άλλων αναγκών των ποδηλατών.	Εισαγωγή υποχρέωσης από τον νόμο για την εγκατάσταση χώρων στάθμευσης και αποθήκευσης ποδηλάτων στα νέα οικιστικά συγκροτήματα. Κρίνεται απαραίτητος ο καθορισμός των απαιτούμενων διαστάσεων για τους χώρους αυτούς βάσει του αριθμού των διαμερισμάτων και του μεγέθους τους, σε συνδυασμό με άλλες τεχνικές λεπτομέρειες.
2	Βελτίωση της Ορατότητας της Σήμανσης των Ζωνών Ταχύτητας 30 χλμ/ώρα σε Πόλεις και Δήμους (μικτό εργαλείο δημόσιας πολιτικής βασισμένο σε δεδομένα) Λέξεις-κλειδιά: μείωση ρύπων, οδική ασφάλεια	Οι ζώνες ταχύτητας 30 χλμ/ώρα οδηγούν σε μείωση του κινδύνου για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και μειώνουν τους θορύβους και τις εκπομπές ρύπων. Ένας σημαντικός λόγος για τον οποίο οι οδηγοί δεν τηρούν τις ζώνες των 30 χλμ/ώρα είναι η ανεπαρκής ορατότητα της σχετικής κατακόρυφης σήμανσης	Η προτεινόμενη λύση είναι να δοθεί προτεραιότητα στην εγκατάσταση συνδυασμένης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
3	Τήρηση από τα αυτοκίνητα κατά την προσπέραση ποδηλατών υποχρεωτικής ελάχιστης πλευρικής απόστασης 1,5 μ. (υποχρεωτικό νομικό μέσο δημόσιας πολιτικής) Λέξεις-κλειδιά: Οδική ασφάλεια	Η ποδηλασία στη δεξιά πλευρά του δρόμου δεν είναι αυτή τη στιγμή αρκετά ασφαλής. Αν και η Αστυνομία της Δημοκρατίας της Σλοβακίας συνιστά την τήρηση ασφαλούς πλευρικής απόστασης, δεν τηρείται συχνά από τους οδηγούς κατά την προσπέραση των ποδηλατών.	Ενσωμάτωση της υποχρεωτικής ελάχιστης πλευρικής απόστασης 1,5 μ. στην Πράξη υπ' αριθμόν 8/2009 σχετικά με την Οδική Κυκλοφορία.

A/A	Οδηγία	Περιγραφή Κατάστασης	Περιγραφή προτεινόμενης αλλαγής πολιτικής
4	<p>Θεσμοθέτηση Πιστοποίησης Εκπαιδευτών στον Τομέα της Οδήγησης Ποδηλάτου (μεικτό διοικητικό μέσο δημόσιας πολιτικής)</p> <p>Λέξεις-κλειδιά: οδική ασφάλεια, μέτρα ενημέρωσης, εκπαίδευση, μείωση εκπομπών</p>	<p>Στην πρωτοβάθμια και τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση δεν προβλέπονται συστηματική και αποτελεσματική εκπαίδευση των παιδιών σχετικά με την ασφαλή οδήγηση ποδηλάτου.</p>	<p>Θεσμοθέτηση πιστοποιημένης εκπαίδευσης σε μαθητές σχετικά με την ασφαλή οδήγηση ποδηλάτου. Οι δάσκαλοι πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, οι συντονιστές ποδηλασίας ή μέλη ομάδων που σχετίζονται με την ποδηλασία μπορούν να πιστοποιηθούν. Η συστηματική εφαρμογή αυτού του μέτρου θα εξασφαλιστεί με την εισαγωγή της σχετικής εκπαίδευσης στο σχολικό πρόγραμμα. Η πιστοποίηση θα παρέχεται από τη Σλοβακική Αστυνομία, η οποία έχει ευθύνη για την ασφάλεια και την ομαλή οδική κυκλοφορία, σε συνδυασμό με την εξοικείωση των μαθητών με τις ποδηλατικές υποδομές.</p>
5	<p>Συστηματική Συλλογή Δεδομένων για την Ποδηλασία σε Πόλεις και Δήμους (υποχρεωτικό διοικητικό μέσο δημόσιας πολιτικής)</p> <p>Λέξεις-κλειδιά: συλλογή δεδομένων, λήψη αποφάσεων βάσει αποδεικτικών στοιχείων</p>	<p>Στη Σλοβακία, δεν υπάρχει συστηματική συλλογή δεδομένων σχετικά με την ποδηλασία που να επιτρέπει τον καλύτερο σχεδιασμό των ποδηλατικών υποδομών και των λοιπών μέτρων. Για παράδειγμα, η αναφορά ως ποσοστού του ποδηλάτου στις συνολικές μετακινήσεις στη χώρα του 2-3%, στηρίζεται σε πρόχειρες εκτιμήσεις.</p>	<p>Η συλλογή δεδομένων στην περίπτωση της ποδηλασίας ως μέσου μεταφοράς μπορεί να υλοποιηθεί με εφαρμογές χαμηλού οικονομικού κόστους. Οι αρχές θα πρέπει να ενημερωθούν περισσότερο σχετικά με τεχνολογίες όπως είναι οι μετρητές ή οι έρευνες ερωτηματολογίου ως προς τις μετακινήσεις των κατοίκων.</p>
6	<p>Επιμόρφωση των οδηγών δημόσιας συγκοινωνίας σχετικά με τις ανάγκες των ευάλωτων ομάδων (μεικτό διοικητικό μέσο δημόσιας πολιτικής)</p> <p>Λέξεις-κλειδιά: οδική ασφάλεια, μέτρα ενημέρωσης</p>	<p>Δεν υφίσταται αυτή τη στιγμή συστηματική εκπαίδευση και περαιτέρω επιμόρφωση των οδηγών δημόσιας συγκοινωνίας. Αυτή επικεντρώνεται αποκλειστικά στις ανάγκες των ευάλωτων ομάδων.</p>	<p>Η συστηματική εκπαίδευση και περαιτέρω επιμόρφωση των οδηγών δημόσιας συγκοινωνίας σχετικά με τις ανάγκες των ευάλωτων ομάδων θα μπορούσε να συνεισφέρει στην κατανόηση της οπτικής γωνίας των ποδηλατών κατά την κυκλοφορία στους δρόμους. Ο Σύνδεσμος οδηγών Δημόσιας Συγκοινωνίας των Πόλεων της Δημοκρατίας της Σλοβακίας καλείται να εμπλακεί.</p>
7	<p>Ενσωμάτωση του ζητήματος του Ποδηλάτου στη δομή του προγράμματος της δημόσιας ραδιοτηλεόρασης</p> <p>(μεικτό μέσο δημόσιας πολιτικής βασισμένο σε δεδομένα)</p> <p>Λέξεις-κλειδιά: δημόσιες σχέσεις, μέτρα ενημέρωσης, εκπαίδευση</p>	<p>Οι εθνικές καμπάνιες που προωθούν την ανάπτυξη της ποδηλατοκίνησης έχουν περιορισμένη απήχηση και, κατά συνέπεια, χαμηλή επίδραση.</p>	<p>Η άμεση συνεργασία μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών και του Υπουργείου Πολιτισμού με τους δημόσιους τηλεοπτικούς και ραδιοφωνικούς σταθμούς είναι ζωτικής σημασίας για τον εντοπισμό δυνατοτήτων ενσωμάτωσης της ποδηλασίας στη δομή του προγράμματος (εκπαιδευτικά προγράμματα για παιδιά, προγράμματα για το ευρύ κοινό, κ.λπ.)</p>



Velika Gorica



ΒΕΛΙΚΑ ΓΚΟΡΙΤΣΑ, ΚΡΟΑΤΙΑ

Η Βέλικα Γκόριτσα είναι πόλη της Κροατίας και το όνομα της σημαίνει «ψηλό βουνό». Η πόλη έχει 64.000 κατοίκους, έκταση 328 τ.χλμ, το οδικό της δίκτυο έχει μήκος 665 χιλιόμετρα και περίπου 5.000 αυτοκίνητα ταξιδεύουν καθημερινά σε αυτό.

Η Βέλικα Γκόριτσα είναι μία από τις δύο πόλεις-εταίρους της Κροατίας και μία από τις τρεις πόλεις-εταίρους του προγράμματος CyclUrban (μαζί με τη Βαρσοβία και το Τάρτου). Συμμετέχοντας σε ευρωπαϊκά προγράμματα για το κλίμα, η πόλη προσπαθεί ενεργά να μειώσει τις εκπομπές CO₂ και να κάνει τα απαραίτητα βήματα για να γίνει ένας βιώσιμος, φιλικός προς το περιβάλλον δήμος.

Σήμερα, περίπου το 80% της οδικής υποδομής αποτελείται από μεικτούς δρόμους αυτοκινήτων και ποδηλάτων και το υπόλοιπο 20% από ξεχωριστούς

Ποιο είναι το πιο σημαντικό πράγμα που σας δίνει το ποδήλατο;

Αλλαγή προοπτικής. Από μηχανοκίνητα οχήματα στα μη μηχανοκίνητα οχήματα. Η χαρά της οδήγησης ποδήλατου. Παιδικές αναμνήσεις. Μια αίσθηση ελευθερίας. Κοιτάζοντας την καθημερινή ζωή από μια διαφορετική οπτική γωνία. Τελικά, λιγότερα αυτοκίνητα στους δρόμους, λιγότερα τραμ και λεωφορεία. Ποδηλασία προς όφελος της υγείας και της φυσικής κατάστασης, οικονομικό όφελος, εμπειρία πόλης από μια νέα προοπτική και διασκέδαση. Μείωση των εκπομπών CO₂, μείωση του θορύβου στην πόλη και εξοικονόμηση της γης, μείωση των αυτοκινήτων στην πόλη και μείωση των βλαβερών συνεπειών για τους ανθρώπους και το περιβάλλον.

Dajana Marin

Υπουργείο Τουρισμού, Επικεφαλής του τμήματος μη αστικού τουρισμού



Γνωρίστε τη Velika Gorica!

Τοποθεσία:	Κροατία
Πληθυσμός:	64.000
Πυκνότητα πληθυσμού:	190 / km ²
Έκταση:	329 km ²
Κατανομή μετακινήσεων:	67,3% με ατομικά μέσα μεταφοράς 30,4% με δημόσια μέσα μεταφοράς - % περπάτημα 2,3% ποδηλασία
Βαθμός BYPAD:	1.5 (Προσεγγιστικά)
Οδικό δίκτυο:	598Km αστικών οδών, 25Km
αυτοκινητοδρόμων	40 km
Δίκτυο ποδηλάτου:	
Ετήσιος προϋπολογισμός	Δεν υπάρχει, 7.500.00 € για κατασκευή οδών Υποδομής και συντήρησης

ποδηλατοδρόμους. Ο μελλοντικός σχεδιασμός περιλαμβάνει την ενίσχυση των ηλεκτρικών οχημάτων (λεωφορεία, αυτοκίνητα), τη δημιουργία νέων σταθμών φόρτισης ηλεκτρικής ενέργειας και μεγαλύτερο ποσοστό αυτόνομων ταξιδιών.

Ωστόσο, απαιτείται ακόμα πολλή δουλειά. Η Βέλικα Γκόριτσα υποστηρίζει ενεργά την ποδηλασία, είναι όμως προγραμματισμένες και άλλες δράσεις να πραγματοποιηθούν, λιγότερο φιλικές προς το περιβάλλον, όπως η επέκταση των χώρων στάθμευσης. Επίσης, διαπιστώθηκε από το πρόγραμμα ότι ο ποδηλατικός σχεδιασμός δεν ενσωματώνεται επαρκώς στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Κατά συνέπεια, το στρατηγικό μέρος του έργου στο CyclUrban περιελάμβανε την ανάπτυξη ενός οράματος για το

2030 με προτεινόμενα μέτρα για την επίτευξη του. Αυτό το όραμα περιλαμβάνει μείωση της κατανάλωση ενέργειας, αύξηση της οικονομικής βιωσιμότητας και μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Οι στόχοι αυτοί θα εκτιμηθούν με ποσοτικούς δείκτες όπως τα ποσοστά κυκλοφορίας ανά μέσο μετακίνησης και το συνολικό μήκος του ποδηλατικού δικτύου. Μελλοντικά σενάρια και προτάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του ποδηλάτου περιλαμβάνουν ανάπτυξη υποδομών, χώρους κοινοχρησίας, στοχευμένη χρηματοδότηση, εκπαιδευτικές δραστηριότητες και νέες υπηρεσίες σχετικές με την ποδηλασία.

ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ: ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΚΛΙΜΑ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ – Η ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ ΩΣ ΜΕΣΟ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΧΟΥ

Στις 26 Νοεμβρίου 2019 πραγματοποιήθηκε στο Δημαρχείο της Βέλικα Γκόριτσα το σεμινάριο „Καλύτερο κλίμα για όλους – Η Ποδηλασία ως μέσο επίτευξης του στόχου“. Το σεμινάριο διοργανώθηκε από τον εταίρο του προγράμματος CyclUrban «Society for Sustainable Development (DOOR)» από το Ζάγκρεμπ και είχε στόχο να δώσει έμφαση στην ανάπτυξη της κυκλοφορίας του ποδηλάτου στη Βέλικα Γκόριτσα

Το σεμινάριο ξεκίνησε με χαιρετισμούς από τον Domagoj Ilečić, προϊστάμενο του Δήμου του τμήματος Επιχειρήσεων, Επενδύσεων και Χρηματοδοτήσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κυρία Matija Majdak προϊσταμένη του τμήματος για τις μεταφορές.

Το έργο CyclUrban παρουσιάστηκε από την Ana Tešija από τον Οργανισμό DOOR ενώ η Petra Grgasović, εξωτερικός συνεργάτης, παρουσίασε την «Ανάλυση και οδηγίες για την ανάπτυξη της ποδηλασίας στη Βέλικα Γκόριτσα». Η εν λόγω μελέτη πραγματεύεται την υπάρχουσα ποδηλατική υποδομή στη Βέλικα Γκόριτσα και παρέχει οδηγίες για τη βελτίωσή της με στόχο την

αύξηση της κυκλοφορίας του ποδηλάτου.

Η ανάλυση ήταν γενικής φύσης, ώστε να στηρίζεται στις υπάρχουσες ποδηλατικές διαδρομές στην πόλη. Αναλύσαμε κυρίως τι πρέπει να συνεχιστεί με την ποδηλατική υποδομή και πώς μπορούν να βελτιωθούν τα εκπαιδευτικά και θεσμικά-οργανωτικά εργαλεία. Για παράδειγμα, προτάθηκε η δημιουργία μιας βιώσιμης ομάδας μεταφορών στην πόλη καθώς και η εκπαίδευση όλων των χρηστών του οδικού δικτύου. Οι οδηγίες θα ενσωματωθούν στο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στη Βέλικα Γκόριτσα“, δήλωσε ο Daniel Rodik, ανώτερος εμπειρογνώμονας της DOOR και διευθυντής του έργου CyclUrban για την Κροατία.

Υπήρξε μεγάλο ενδιαφέρον των συμμετεχόντων στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των



δυνατοτήτων βελτίωσης του δικτύου ποδηλάτου στη Βέλικα Γκόριτσα. Επιπρόσθετα, η συζήτηση συνέβαλε ώστε οι παρόντες εκπρόσωποι του τμήματος Μεταφορών του Δήμου να λάβουν ποιοτικές οδηγίες για την ανάπτυξη της κυκλοφορίας του ποδηλάτου. Καθώς το εν λόγω τμήμα ασχολείται επί του παρόντος με την κυκλοφορία γενικά, αναγνωρίστηκε η ανάγκη δημιουργίας μιας μονάδας ποδηλάτου για τη Βέλικα Γκόριτσα. Θεωρούμε αυτό ως άμεσο αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων του έργου CyclUrban.

Το έργο αφορά στη βελτίωση των τοπικών πολιτικών για τις μεταφορές, εστιάζοντας σε μια ισχυρότερη εκπροσώπηση της κυκλοφορίας του ποδηλάτου στις πόλεις. Σύμφωνα με την εμπειρία πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, η ποδηλασία σε συνδυασμό με την αποτελεσματική δημόσια συγκοινωνία προσφέρει περισσότερο χώρο για τους πεζούς, βελτιώνοντας σημαντικά την ποιότητα ζωής, μειώνοντας τις εκπομπές από τα μηχανοκίνητα οχήματα και μετριάζοντας τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής», πρόσθεσε ο Rodik.

Τα αποτελέσματα της ομάδας εργασίας για το σεμινάριο καταγράφηκαν και έγινε συζήτηση για οδηγίες εθνικής πολιτικής. Οι συμμετέχοντες από τις δημόσιες αρχές, τις οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών και τον επιχειρηματικό τομέα σχολίασαν το σχέδιο και ψήφισαν για συγκεκριμένες οδηγίες. Το σχέδιο αυτό ολοκληρώθηκε από τον Οργανισμό DOOR και απεστάλη στον Εθνικό Οργανισμό για την ανάπτυξη του ποδηλατικού τουρισμού, ο οποίος οργανισμός είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη του ποδηλάτου. Οι τελικές οδηγίες Εθνικής Πολιτικής παρουσιάζονται στη συνέχεια.

ΠΟΣΟ ΚΑΛΗ ΕΙΝΑΙ Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΩΣ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΒΕΛΤΙΩΘΕΙ;

Το BYPAD αντιπροσωπεύει την αξιολόγηση Πολιτικής Ποδηλάτου. Πρόκειται για ένα εργαλείο που επιτρέπει στις αρχές να αξιολογήσουν και να βελτιώσουν την ποιότητα της πολιτικής τους για την ποδηλασία. Το BYPAD αναλύει τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της τρέχουσας πολιτικής και δίνει σαφείς ενδείξεις για μελλοντική βελτίωση της. Τα μέτρα και οι τομείς δράσης που απαιτούνται για τη βελτίωση πολιτικής για το ποδήλατο μπορούν να αντληθούν απευθείας από τα αποτελέσματα του ελέγχου.

Το συνολικό αποτέλεσμα του BYPAD για τον Δήμο της Βέλικα Γκόριτσα είναι 1,5 (38,1%), γεγονός που αποτελεί μια „ad hoc προσέγγιση“ στην ποδηλατική πολιτική της πόλης.

Το πρώτο βήμα ήταν να αποφασιστεί ποιοι από τους εμπλεκόμενους φορείς της πόλης θα συμμετείχαν στο BYPAD, ενώ μόλις συντάχθηκε ένας πλήρης κατάλογος, εγκεκριμένος από το αρμόδιο τμήμα της πόλης, ο αξιολογητής ανέλαβε ως επόμενο βήμα της επικοινωνία μαζί τους.

Το ερωτηματολόγιο στο πλαίσιο του BYPAD



παραδόθηκε στους εμπλεκόμενους φορείς σε έντυπη μορφή. Έχοντας συλλέξει τις απαντήσεις εκπροσώπων των πολιτών, διοικητικών υπαλλήλων και υπευθύνων λήψης αποφάσεων, η συνάντηση του BYPAD συγκλήθηκε από τον αξιολογητή προκειμένου να βρεθεί το κοινό έδαφος για όλα τα εμπλεκόμενα μέρη και να αποφασιστεί ένα ρεαλιστικό αποτέλεσμα για την πόλη. Στην συνάντηση συμμετείχαν 10 άτομα, συμπεριλαμβανομένων των εκπροσώπων του τμήματος μεταφορών της πόλης και του τμήματος κοινοτικών κονδυλίων. Έγινε μια λεπτομερής συζήτηση για κάθε ενότητα και τις σχετικές ερωτήσεις της, και η συνολική βαθμολογία που τέθηκε τελικά ήταν 1,5 (δηλ. 38,1%).

Καθώς η βαθμολογία αυτή είναι αρκετά χαμηλή, οι ενδιαφερόμενοι συνειδητοποίησαν ότι πρέπει να γίνουν ακόμη πολλά πράγματα για βελτίωση της υφιστάμενης πολιτικής για την ποδηλασία στην πόλη. Ως πρώτη προτεραιότητα αποφασίστηκε ο καλύτερος προγραμματισμός και συντονισμός. Σε αυτό το πλαίσιο, τέθηκαν τα ακόλουθα μέτρα στον κατάλογο στόχων και προτεραιοτήτων: αυξανόμενη ευαισθητοποίηση και προώθηση του ποδηλάτου, πρόσληψη τουλάχιστον ενός ατόμου (αρχικά) υπεύθυνου για το συντονισμό και τη συστηματική προσέγγιση βελτίωσης του ποδηλάτου και τροποποίηση του ετήσιου προϋπολογισμού της πόλης με στόχο να διατεθεί ένα συγκεκριμένο ποσό για τις ανάγκες ανάπτυξης του ποδηλάτου. Καταγράφοντας αυτούς τους στόχους, ο εκτιμώμενος χρόνος για την επίτευξη τους τέθηκε από ένα έως δύο χρόνια.

Αυτό ήταν το πρώτο ΒΥΡΑΡΔ που έγινε ποτέ στην Κροατία - θέτοντας τον Δήμο Βέλικα Γκόριτσα στον χάρτη ως την πρώτη πόλη που έχει πιστοποιηθεί από την Κροατία από την Αξιολόγηση Έλεγχου Πολιτικής Ποδηλάτου.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΔΗΓΙΩΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΟΑΤΙΑ

Οι προτεινόμενες οδηγίες εθνικής πολιτικής είναι μέτρα που στοχεύουν στην περαιτέρω ανάπτυξη της ποδηλασίας με σχετικά χαμηλό κόστος εφαρμογής. Οι οδηγίες αποτελούν προτάσεις με δυνατότητα άμεσης και μεσοπρόθεσμης εφαρμογής, οι οποίες απευθύνονται σε διάφορους εμπλεκόμενους φορείς και αντιμετωπίζουν εμπόδια που εντοπίζονται σε τομείς προτεραιότητας.

Οι προτεινόμενες οδηγίες εθνικής πολιτικής έχουν αναπτυχθεί από τους εταίρους του προγράμματος της Κροατίας μαζί με εμπλεκόμενους φορείς όπως πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, συμβούλους του Δήμου, αστυνομικούς, ποδηλάτες, πολιτικούς και άλλους. Οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να συζητήσουν για

κατάλληλα μέτρα με χαμηλό κόστος εφαρμογής και υψηλή πιθανότητα αύξησης της ποδηλασίας στην Κροατία.

Ποιο πιστεύετε ότι είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα στην πόλη σας σχετικά με την ανάπτυξη της ποδηλασίας;

Υπάρχει έλλειψη οδηγικής παιδείας, υπομονής και ανοχής των εμπλεκόμενων στην κυκλοφορία. Υπάρχει επίσης έλλειψη στρατηγικής και πολλές φορές απλής λογικής στο δίκτυο των ποδηλατοδρόμων που σε πολλές περιπτώσεις δεν οδηγούν πουθενά. Έχουν δημιουργηθεί ποδηλατοδρόμοι σε πεζοδρόμια που διασχίζουν περιοχές καταστημάτων και αποτελούν μεγάλο κίνδυνο για όλους!. Επίσης, η έλλειψη συντονισμού των αρμόδιων υπηρεσιών για την καλύτερη ενσωμάτωση της ποδηλασίας στην κυκλοφορία των πόλεων και τη βελτίωση ή τον επανασχεδιασμό του εγκάρσιου δικτύου ποδηλασίας της πόλης (βορρά-νότο και ανατολή-δύση) που θα αποφέρει μεγάλα πλεονεκτήματα και νέους άνετους χώρους ποδηλασίας σε αυτές τις διαδρομές. Άλλο ένα πρόβλημα αποτελεί ότι ο χώρος των πεζοδρομίων εξακολουθεί να μειώνεται κατά την ανακατασκευή των οδών της πόλης, ενώ αυξάνεται ο χώρος για τα αυτοκίνητα. Τέλος υπάρχει έλλειψη εκπαίδευσης των παιδιών, νέων και ενηλίκων στην ασφαλή κυκλοφορία καθώς και πεζών/οδηγών και έλλειψη εκστρατειών για την ανάδειξη του οφέλους από την ποδηλασία

Lidija Mišćin

CSO „Ruralni tandem“, επικεφαλής του συντονιστικού τμήματος για τον ποδηλατικό τουρισμό στην Κροατία



ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΡΟΑΤΙΑ

A/A	Οδηγία	Περιγραφή κατάστασης	Περιγραφή προτεινόμενης αλλαγής πολιτικής
1	Ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) ή ισοδύναμων σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης για μεσαίες / μεγάλες πόλεις	Στη στρατηγική της ΕΕ για την ανάπτυξη των μεταφορών 2017-2030 τα ΣΒΑΚ εισάγονται ως εργαλεία βιώσιμου προγραμματισμού των μεταφορών. Στο εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα 2021-2030, το ΣΒΑΚ αναφέρεται ως υποχρέωση για όλες τις πόλεις με περισσότερους από 35.000 κατοίκους.	Η υποχρεωτική ανάπτυξη του ΣΒΑΚ ή ενός ισοδύναμου ΣΒΑΚ μέσω νόμου για τις μεγάλες πόλεις.
2	Ελάχιστο όριο ταχύτητας	Σύμφωνα με τον ΚΟΚ άρθρο 51, το όριο ταχύτητας στον δρόμο με κανονικές συνθήκες κυκλοφορίας δεν μπορεί να είναι κάτω από 40 km/h.	Αλλαγή του ΚΟΚ, άρθρο 51, ελάχιστη ταχύτητα 30 αντί για 40 km/h
3	Ρύθμιση μη μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε πεζόδρομους	Σύμφωνα με τον ΚΟΚ, ο „πεζόδρομος“ οριοθετεί ένα χώρο κυκλοφορίας κυρίως για πεζούς, ο οποίος έχει αυστηρούς περιορισμούς για μηχανοκίνητα οχήματα, εκτός από εκείνα με ειδική έγκριση. Ο νόμος δεν ρυθμίζει την κυκλοφορία μη μηχανοκίνητων οχημάτων σε πεζόδρομους.	Να θεσπιστούν μέτρα ρύθμισης της κυκλοφορίας στην πεζοδρομημένη ζώνη, όπως ο διαχωρισμός των ζωνών των ποδηλάτων και των πεζών σε συγκεκριμένα μέρη και να δοθούν σαφείς οδηγίες ότι οι μεταφορές με ποδήλατα (ηλεκτρικά ποδήλατα) εξαιρούνται από τους περιορισμούς για μηχανοκίνητα οχήματα. Επίσης, συνιστούμε να μπει περιορισμός στην ταχύτητα των ποδηλάτων σε πεζοδρόμους.
4	Εθνικός φορέας συντονισμού για αστικές ποδηλατικές / μη μηχανοκίνητες μεταφορές / βιώσιμες μεταφορές	Σε εθνικό επίπεδο υπάρχει ένα συντονιστικό όργανο για την ανάπτυξη του ποδηλατικού τουρισμού που ανήκει στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Τουρισμού.	Δημιουργία ενός εθνικού φορέα συντονισμού για την αστική ποδηλασία ή επέκταση του υφιστάμενου οργανισμού συντονισμού για τον ποδηλατικό τουρισμό ώστε να θεωρηθεί η ποδηλασία ως σημαντικό μέσο καθημερινής μεταφοράς.
5	Δημόσιοι διαγωνισμοί για συστήματα κοινής χρήσης ποδηλάτων και δημόσια ποδηλατική υποδομή	τη χρηματοδότηση δράσεων αστικής κινητικότητας.	ποδηλάτων και έργων ποδηλατικής υποδομής

Δράμα



ΤΟ CYCLURBAN ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Δράμα είναι μια πόλη στη Βόρεια Ελλάδα με πληθυσμό 45.000 κατοίκους. Χτισμένη κατά την αρχαία κλασική εποχή και με περαιτέρω επέκταση κατά τη διάρκεια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η πόλη έχει μια περίπλοκη αστική μορφή με γεωμετρία των δρόμων της ακατάλληλη για τη σημερινή κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Ωστόσο η Δράμα είναι προσανατολισμένη κατά κύριο λόγο στο αυτοκίνητο, όπως συμβαίνει και με τις περισσότερες ελληνικές πόλεις. Μόνο μερικοί δρόμοι έχουν πεζοδρομηθεί, στο κέντρο της πόλης, ενώ πρόσφατες πολιτικές εισαγάγουν κάποιους περιορισμούς στην κυκλοφορία. Παράλληλα κατασκευάστηκαν και ορισμένοι ποδηλατόδρομοι, μικρού συνολικού μήκους. Συνδέουν εκπαιδευτικές μονάδες με αθλητικά κέντρα και δημόσιους χώρους.

Το σύστημα της Δημόσιας Συγκοινωνίας στη Δράμα είναι οργανωμένο σε ένα δίκτυο λεωφορειακών γραμμών που συνδέουν το κέντρο της πόλης με γειτονικούς οικισμούς.

Η επιφάνεια της πόλης χωρίζεται σε τρία τμήματα, με διαφορετικές μορφές και χαρακτηριστικά: α) το ιστορικό κέντρο με στενά δρομάκια, μικρά σπίτια και αυθαίρετες κατασκευές, β) αρκετές περιοχές που βρίσκονται στα προάστια του κέντρου της πόλης, οι οποίες κατασκευάστηκαν πρόσφατα και γ) τα νοτιοανατολικά προάστια που χαρακτηρίζονται από χαμηλή οικιστική πυκνότητα και αναπτύχθηκαν

Ποιο πιστεύετε ότι είναι το μεγαλύτερο πρόβλημα στην πόλη σας σχετικά με την ανάπτυξη του ποδηλάτου;

Η απουσία πολεοδομικού σχεδιασμού, η ύπαρξη αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης και η έλλειψη οδικής ασφάλειας για ποδηλάτες.

Κατερίνα Ιωσηφίδου,
Δημοτική Υπάλληλος



Γνωρίζοντας τη Δράμα!

Τοποθεσία:	Ελλάδα
Πληθυσμός:	60.000 (2011)
Πληθυσμιακή Πυκνότητα:	70 / km ²
Έκταση:	840 km ²
Κατανομή τρόπων μεταφοράς βάσει εθνικών εκτιμήσεων:	65,9% ΙΧ 3,4% δημόσια συγκοινωνία 23,9% περπάτημα 6,8% ποδηλασία
Αστικό Οδικό Δίκτυο:	265 km 0 km αυτοκινητοδρόμων
Μήκος ποδηλατικής υποδομής:	2,45 km
Ετήσιος προϋπολογισμός για υποδομές ποδηλασίας:	~50.000 Ευros

σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Εντός του περιγράμματος του σχεδίου της πόλης, υπάρχουν μεγάλοι χώροι πρασίνου, μερικοί από αυτούς βρίσκονται στο ιστορικό κέντρο (το πάρκο Αγίας Βαρβάρας και ο Δημοτικός Κήπος).

Το πρόγραμμα Cyclurban ξεκίνησε στη Δράμα μετά την ολοκλήρωση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και στόχευσε στην επέκταση των προτάσεων του ΣΒΑΚ για βιώσιμη κυκλοφορία. Ένας κύριος στόχος του ΣΒΑΚ και του Cyclurban είναι, συνεπώς, η επέκταση του δικτύου ποδηλάτου και η συνολική προώθηση της ποδηλασίας, καθώς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από τη μηχανοκίνητη κίνηση. Οι στόχοι του προγράμματος συζητήθηκαν εκτενώς με πολίτες και με εμπλεκόμενους φορείς και ως εκ τούτου υπάρχει δημόσια συναίνεση για την εφαρμογή τους. Ως εκ τούτου, ο δήμος αναζητά

τώρα κεφάλαια για την υλοποίηση των διαφόρων δράσεων που συζητήθηκαν και για την υλοποίηση της απαραίτητης υποδομής.

Σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, η ενσωμάτωση του ποδηλάτου στο ελληνικό σύστημα μεταφορών ξεκίνησε με μεγάλη καθυστέρηση. Αυτή οφείλεται στα δύσκολα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των περισσότερων αστικών ελληνικών δρόμων, αλλά και στον προσανατολισμό στο αυτοκίνητο και στη μοτοσικλέτα. Ανάλογα το ενδιαφέρον των δημοτικών αρχών υπήρξε ανεπαρκές. Στις περισσότερες πόλεις, οι πεζοί, καθώς και οι ποδηλάτες, υποχρεώνονται να αντιμετωπίζουν τον ελλειμματικό και με συχνές εμπλοκές χώρο που τους αφήνουν η ακανόνιστη στάθμευση και τα άλλα εμπόδια. Επιπλέον, η ζέστη και οι έντονες κλίσεις σε πολλές ελληνικές πόλεις κάνουν τις μοτοσικλέτες πιο βολικές από τα ποδήλατα. Ενώ τα ηλεκτρικά ποδήλατα θα ήταν μια φιλική προς το περιβάλλον εναλλακτική λύση αντί για τις μοτοσικλέτες, δεν έχουν γίνει ακόμη μια δημοφιλής επιλογή.

Ωστόσο, το ενδιαφέρον για το ποδήλατο έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια. Αυτό σχετίζεται ιδιαίτερα με το γεγονός ότι, από το 2018, περισσότερες από 180 ελληνικές πόλεις εκπονούν και κάποιες εν μέρει εφαρμόσει Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ο βασικός στόχος των ΣΒΑΚ είναι η ριζική



μείωση της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται με τις μεταφορές στις αστικές περιοχές, και για το λόγο αυτό οι προτάσεις τους ενισχύουν αποφασιστικά την ποδηλασία. Το πρόγραμμα Cyclurban συνέβαλε σημαντικά στη συζήτηση για αυτήν στην Ελλάδα, απευθυνόμενο τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο, τονίζοντας τη σημασία της βιώσιμης κινητικότητας σε διαδραστικά εργαστήρια και σε διαβουλεύσεις με υπουργεία, δήμους και τοπικούς φορείς.

Η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΩΝ

Μία βασική αρμοδιότητα του Ecocity ήταν η διοργάνωση της 2ης συνάντησης εταίρων του Cyclurban, η οποία πραγματοποιήθηκε τον Μάιο του 2018 στο campus του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Μετά την παρουσίαση του καθηγητή Θ. Βλαστού σχετικά με το σήμερα και το αύριο του ποδηλάτου στην Ελλάδα, οι συμμετέχοντες συζήτησαν τα χαρακτηριστικά της μορφολογίας της Αθήνας σε μια επιτόπια επίσκεψη και πήραν μια πρώτη εικόνα από τις συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες και οι πεζοί στο κέντρο της Αθήνας.

ΗΜΕΡΙΔΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Το εργαστήριο οργανώθηκε από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ) και το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και πραγματοποιήθηκε στις 23 Οκτωβρίου 2019 στην Αθήνα. Ένα από τα βασικά θέματα της ημερίδας ήταν η ανακοίνωση της έναρξης της πρώτης εθνικής στρατηγικής για το ποδήλατο στην Ελλάδα, η οποία θα αναπτυχθεί πλήρως στα μέσα του 2020 - με την υποστήριξη του ΕΜΠ.

Το Ecocity, ένας από τους τρεις ελληνικούς εταίρους του προγράμματος Cyclurban, παρουσίασε τα αποτελέσματα της Έρευνας Επιλογής Διαδρομής που αναπτύχθηκε από τον συνεργάτη του Cyclurban DLR και διανεμήθηκε σε όλες τις χώρες εταίρους ως μέρος των δραστηριοτήτων του προγράμματος. Η έρευνα

στην Ελλάδα συντονίστηκε από το Ecocity και στόχευσε στη διερεύνηση των προτιμήσεων διαδρομής των ποδηλατών. Πιο συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε



ανάλυση δηλωμένης προτίμησης σε δείγμα 312 συμμετεχόντων, όπου αξιολογήθηκαν διαφορετικά σενάρια ποδηλατών. Αυτοί περιλάμβαναν αρκετές παραμέτρους, όπως ο χρόνος ταξιδιού, ο τύπος δρόμου, η ύπαρξη υποδομών ποδηλάτου, ο τύπος περιοχής και το ερώτημα εάν υπήρχε όριο ταχύτητας 30km / h ή 50km / h. Βρείτε περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το πείραμα επιλογής διαδρομής στο κεφάλαιο ΕΡΕΥΝΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ στη σελίδα 19.

Η ανάλυση έδειξε ότι οι διαχωρισμένες υποδομές ποδηλάτου στους κεντρικούς δρόμους, καθώς και η καλή ποιότητα επιφάνειας είναι ιδιαίτερα επωφελείς για τους χρήστες του δρόμου. Έτσι, η χρησιμότητα αυξάνεται ανάλογα με το επίπεδο της υποδομής. Οι προστατευόμενες λωρίδες ποδηλάτου είναι πιο επιθυμητές. Επιπλέον, η ανάλυση των κοινωνικο-δημογραφικών αλληλεπιδράσεων φώτισε δύο θεμελιώδεις τάσεις. Πρώτον, τα όρια χαμηλής ταχύτητας (δρόμος ήπιας κυκλοφορίας και 'δρόμος ποδηλάτου') είναι πολύ πιο ευεργετικά για όσους

ταξιδεύουν με παιδιά. Δεύτερον, η χρησιμότητα μιας λείας επιφάνειας είναι πολύ μικρότερη για άτομα που δηλώνουν ότι ποδηλατούν σπάνια (λιγότερο από μία φορά την εβδομάδα). Τέλος, ένα άλλο βασικό εύρημα είναι ότι η αύξηση του χρόνου μετακίνησης επηρεάζει μικρό ποσοστό των ποδηλατών στην Ελλάδα, ίσως γιατί το ποδήλατο χρησιμοποιείται ακόμη στην Ελλάδα για μικρές αποστάσεις.

ΕΡΕΥΝΑ

Οι πρωτοβουλίες για το ποδήλατο στην Ελλάδα εξακολουθούν να είναι αποσπασματικές και ελάχιστα έχουν εμπνεύσει τις πόλεις να εφαρμόσουν πολιτικές που μειώνουν την εξάρτηση από τα αυτοκίνητα και βελτιώνουν τους δημόσιους χώρους. Το Cyclurban στόχευσε να βοηθήσει τις πόλεις να κατασκευάσουν την απαραίτητη υποδομή για κυκλοφορία και στάθμευση ποδηλατών και να δημιουργήσουν οδικές συνθήκες φιλικές στους ποδηλάτες. Οι προτάσεις του

Πώς θα μοιάζει η πόλη των ονείρων σας σχετικά με την κυκλοφορία / την κινητικότητα;

Μια πόλη πιο φιλική και ελκυστική για τους ποδηλάτες, με λιγότερη περιβαλλοντική ρύπανση, ένα εκτεταμένο και συνεκτικό δίκτυο ποδηλασίας σε όλη την πόλη. Και τέλος: ένα προστατευμένο ιστορικό κέντρο με τον περιορισμό της κυκλοφορίας και την προώθηση της υπάρχουσας πολιτιστικής, φυσικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Ποια πρώτα βήματα πρέπει να ληφθούν στην πόλη σας τώρα για να πραγματοποιήσετε το όραμά σας για την κινητικότητα

Η εφαρμογή του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για το Δήμο της Δράμας είναι το κλειδί για την επιτυχία και μια βαθμιαία επίτευξη των στόχων της Δημοτικής Αρχής.

Μιχαήλ Τάσσου,
Αντιδήμαρχος Δράμας



περιέλαβαν χαμηλότερα όρια ταχύτητας και πολιτικές περιορισμού αυτοκινήτων σε κέντρα και γειτονιές, που επιτρέπουν στους ποδηλάτες, τους πεζούς και όλους τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου να μετακινούνται και κοινωνικοποιούνται ευχάριστα και με ασφάλεια. Αυτό αντικατοπτρίζεται επίσης στην Εθνική Στρατηγική για το ποδήλατο, που έχει γενικό στόχο να καταστούν οι πόλεις βιώσιμες, ελκυστικές για κατοίκους και επισκέπτες, και πιο υγιείς χάρις στη μείωση των εκπομπών αερίων που προέρχονται από τις μεταφορές.

Για να εξερευνησει πώς θα μπορούσαν να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, εκπονήθηκε στο πλαίσιο του προγράμματος Cyclurba σχετική έρευνα. Εκτός από την αξιολόγηση της ποδηλασίας στη Δράμα, αναπτύχθηκε επίσης για τη διερεύνηση της τρέχουσας κατάστασης και σε πολλούς ακόμη ελληνικούς δήμους. Η έρευνα εξέτασε πολλούς τομείς, όπως η υποδομή, η εσωτερική οργάνωση και ο σχεδιασμός, η πολιτική (τρέχουσα και αναμενόμενη), καθώς και δράσεις επικοινωνίας και διάχυσης.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι η υποδομή σε πολλούς ελληνικούς δήμους έχει ελλείψεις. Αυτές οι αδυναμίες είναι, για παράδειγμα, η απουσία λωρίδων ποδηλάτων, τα ημιτελή ή αποσπασματικά δίκτυα και ανεπάρκειες της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης. Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν επίσης ότι οι ελληνικοί δήμοι δεν διαθέτουν εξειδικευμένα τμήματα μεταφορών, τμήματα βιώσιμης κινητικότητας και εκπαιδευμένο προσωπικό. Αυτά τα ευρήματα που αναφέρονται στην τοπική κλίμακα αναφέρονται επίσης και στις γενικές εθνικές πολιτικές, που είναι σχεδόν αδιάφορες ως προς τον τομέα της ποδηλασίας και της μελλοντικής αστικής κινητικότητας. Ένα άλλο σημαντικό εύρημα είναι ότι έργα τοπικής κλίμακας, όπως το Cyclurba μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως κινητήρια δύναμη για την ανάπτυξη πολιτικών

μετριασμού της κλιματικής αλλαγής.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΘΝΙΚΩΝ ΟΔΗΓΙΩΝ ΓΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι προτεινόμενες Εθνικές Οδηγίες Πολιτικών αναφέρονται σε μέτρα, τα οποία στοχεύουν στην περαιτέρω ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου με σχετικά μικρού κόστους παρεμβάσεις. Οι οδηγίες αντιπροσωπεύουν μέτρα που έχουν τη δυνατότητα άμεσης και μεσοπρόθεσμης εφαρμογής, τα οποία απευθύνονται σε διάφορους ενδιαφερόμενους, μετριάζουν τα εντοπισμένα εμπόδια και επικεντρώνονται σε μερικές περιοχές προτεραιότητας.

Οι Εθνικές Οδηγίες Πολιτικών έχουν αναπτυχθεί από τους Έλληνες εταίρους σε συνεργασία με ενδιαφερόμενους εμπειρογνώμονες όπως πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, άτομα της τεχνικής υπηρεσίας του δήμου, μέλη της αστυνομίας, ποδηλάτες, πολιτικούς και άλλους. Οι εμπειρογνώμονες και οι αρμόδιοι φορείς κλήθηκαν να συζητήσουν κατάλληλα μέτρα που θα λειτουργούσαν ως λογικά και ασφαλή βήματα για την επιτυχή προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στην Ελλάδα.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

A/A	Μέτρα	Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης	Προτεινόμενη πολιτική
1	Χαμηλού κόστους παρεμβάσεις για την εξασφάλιση σε όλη την επικράτεια, για παράδειγμα, σήμανση που δηλώνει δρόμους συνύπαρξης αυτοκινήτων και ποδηλάτων	Οι υποδομές για ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις είναι συχνά μη επαρκείς. Συχνά, σημαντικά στοιχεία ασφάλειας των ποδηλατών, όπως για παράδειγμα, οριζόντια σήμανση, λείπουν από το οδικό δίκτυο. Οι ποδηλάτες είναι ελεύθεροι να κινούνται σε όλους τους δρόμους, εκτός από τις κύριες βασικές αρτηρίες.	Οριζόντια σήμανση και πινακίδες στους δρόμους συνύπαρξης αυτοκινήτων και ποδηλάτων πρέπει να προστεθούν σε όλες τις ελληνικές πόλεις. Επίσης, θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν υφιστάμενοι επαρχιακοί δρόμοι για τη σύνδεση των πόλεων και κατά συνέπεια των μελλοντικών δικτύων.
2	Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30km/h	Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας συναντώνται σε λίγες ελληνικές πόλεις. Το όριο ταχύτητας στην πλειονότητα των αστικών δρόμων στην Ελλάδα είναι 50km/h. Δρόμοι με όριο ταχύτητας 30km/h υπάρχουν μόνο περιμετρικά των σχολείων και αυτό σε λίγες πόλεις.	Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30km/h. Εντός των δρόμων αυτών, το πλάτος οδοστρώματος μειώνεται και επεκτείνονται τα πεζοδρόμια στις γωνίες και σε σημεία εμπλοκών. Για να αυξηθούν τα ποδήλατα και οι πεζοί και να μειωθεί η κυκλοφορία των αυτοκινήτων, θα πρέπει να μειωθούν οι θέσεις στάθμευσης ώστε να τους αποδοθεί χώρος.
3	Βελτίωση της κατάστασης των πεζοδρομίων	Η συνολική κατάσταση πολλών ελληνικών πεζοδρομίων αποθαρρύνει το περπάτημα. Μόλις το 20% των ελληνικών πεζοδρομίων έχουν το απαιτούμενο ελάχιστο πλάτος σύμφωνα με τη νομοθεσία (πλάτος μεγαλύτερο από 2,10 μ.) Το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων στις ελληνικές πόλεις είναι μικρότερο του 1,50 μ. Επίσης, τα πεζοδρόμια συχνά διαθέτουν εμπόδια τα οποία αποτελούν πραγματική απειλή για τους πεζούς.	Περιορισμός του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας, ακόμη και του αριθμού τους, ώστε να δοθεί περισσότερος χώρος στους πεζούς. Επίσης η κατάργηση ζωνών στάθμευσης θα επιτρέψει την απόδοση επιπλέον πλάτους στα πεζοδρόμια. Κατασκευή ραμπών και απομάκρυνση εμποδίων από τα πεζοδρόμια.
4	Προώθηση μέτρων που διευκολύνουν τη συνδυασμένη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς και των ποδηλάτων	Οι συνδυασμένες μετακινήσεις που περιλαμβάνουν το ποδήλατο είναι λιγότερες από 1% στις ελληνικές πόλεις. Στα τρένα, τα ποδήλατα επιτρέπονται μόνο σε ένα βαγόνι. Αυτό αποθαρρύνει τη συνδυασμένη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας και ποδηλάτου.	Βελτίωση της συνεργασίας μεταξύ των τοπικών αρχών και των φορέων μεταφοράς με σκοπό την ανάπτυξη μιας ολιστικής προσέγγισης για το σύστημα των μεταφορών.
5	Δημιουργία νέων καινοτόμων και προηγμένων προτύπων για την προώθηση των δρόμων μεικτής χρήσης από οχήματα, πεζούς και ποδήλατα.	Η νομοθεσία για μεικτή χρήση χώρου στην Ελλάδα είναι φτωχή. Οι οδοί μεικτής χρήσεως είναι συχνά η μοναδική λύση καθώς πολλές φορές δεν υπάρχει ο απαιτούμενος χώρος για τη δημιουργία υποδομής ποδηλάτου σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία.	Μια νέα εθνική στρατηγική για το ποδήλατο πρέπει να προσπαθήσει να ανοίξει ένα παράθυρο διαλόγου σχετικά με τις γενικές οδηγίες κυκλοφορίας. Πολλά από τα πρότυπα πρέπει να αναθεωρηθούν, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνολογικές αλλαγές και τον ανεπαρκή χώρο στα κέντρα των ελληνικών πόλεων.

A/A	Μέτρα	Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης	Προτεινόμενη πολιτική
6	Βελτίωση της διαχείρισης κινητικότητας που περιλαμβάνει μέτρα που ενθαρρύνουν τη βιώσιμη κινητικότητα	Η κυβέρνηση και οι δήμοι δεν προσφέρουν οικονομικά κίνητρα σε εταιρείες φιλικές προς το ποδήλατο. Μόνο λίγες εταιρείες στην Ελλάδα προσφέρουν στους υπαλλήλους τους κίνητρα για τη μετακίνησή τους με ποδήλατο στην εργασία.	Μια νέα εθνική στρατηγική για το ποδήλατο πρέπει να προβλέπει ένα σύνολο οικονομικών οφελειών για φιλικές προς το ποδήλατο εταιρείες.
7	Διατάξεις για νέα μέσα μεταφοράς, όπως ηλεκτρικά πατίνια	Η ισχύουσα νομοθεσία δεν περιλαμβάνει επαρκείς οδηγίες και κανόνες κυκλοφορίας για νέους τρόπους κινητικότητας όπως τα ηλεκτρικά πατίνια.	Τα νέα μέσα μετακίνησης, όπως τα ηλεκτρικά πατίνια, θα πρέπει να μπορούν να μοιράζονται τους δρόμους με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία γιατί τα πλάτη των πεζοδρομίων είναι ελάχιστα. Όλοι οι χρήστες είναι υποχρεωμένοι να γνωρίζουν καλά τους κανόνες κυκλοφορίας για να μοιράζονται με ασφάλεια τους δρόμους με άλλα οχήματα. Η δημιουργία λωρίδων ποδηλάτων θα ήταν προς όφελος και των πατινιών.
8	Εκπαίδευση προσωπικού σε δήμους και περιοχές	Επί της παρούσης, το ποδήλατο δεν θεωρείται μέρος της λύσης σε προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης. Λίγα άτομα στις δημοτικές αρχές γνωρίζουν τις προοπτικές της βιώσιμης κινητικότητας και έχουν τα προσόντα να προετοιμάσουν μια επιτυχημένη αλλαγή στις μετακινήσεις.	Το προσωπικό των Δήμων και των περιφερειών θα πρέπει να εκπαιδευτεί μέσω εργαστηρίων και σεμιναρίων για τις θετικές επιπτώσεις της βιώσιμης κινητικότητας και στην τεχνονγνωσία για την εφαρμογή της βιώσιμης κινητικότητας
9	Μέτρα μετριασμού των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και παρακολούθησης της εφαρμογής των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας από τους δήμους	Στην παρούσα φάση, Έλληνες πολιτικοί και το προσωπικό των δήμων δεν είναι ενήμεροι για τις προκλήσεις που προκύπτουν από την κλιματική αλλαγή. Κανείς δεν είναι υπεύθυνος για τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής ή για την παρακολούθηση της εφαρμογής των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας	Να δημιουργηθούν γραφεία βιώσιμης κινητικότητας σε κάθε δήμο και περιφέρεια της Ελλάδας. Αυτά τα γραφεία θα ασχοληθούν με μέτρα που αμβλύνουν τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Θα παρακολουθούν επίσης την πρόοδο εφαρμογής των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας
10	Χρηματοδότηση για την ενίσχυση του ποδηλάτου και άλλων βιώσιμων μέσων μετακίνησης	Οι περιφέρειες και οι δήμοι τείνουν να επενδύουν περισσότερα χρήματα σε μέτρα που αυξάνουν την χωρητικότητα του οδικού δικτύου και τον αριθμό των χώρων στάθμευσης, παρά σε μέτρα που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.	Το ποσό των χρημάτων τα οποία οι δήμοι ξοδεύουν σε μέτρα τα οποία ενισχύουν τη χρήση ποδηλάτου πρέπει να αυξηθεί αλλάζοντας τις προτεραιότητές τους.
11	Σχολικές εκδηλώσεις για τη συστηματική εκπαίδευση των μαθητών στην επιλογή σε πιο βιώσιμες επιλογές, π.χ. μετακίνησης	Οι Έλληνες μαθητές σπάνια χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης προς το σχολείο, καθώς οι γονείς θεωρούν ότι δεν είναι ασφαλές. Επίσης, τα σχολικά εκπαιδευτικά προγράμματα για το ποδήλατο ή για τη βιωσιμότητα είναι σπάνια	Για να ενθαρρυνθούν οι μαθητές να χρησιμοποιούν το ποδήλατο, πρέπει να τους παρέχεται ένα σχετικό μάθημα. Αυτό θα βασίζεται σε επιστημονικές γνώσεις σχετικά με τη βιωσιμότητα και πιο συγκεκριμένα τη βιώσιμη κινητικότητα

