

Οι πολιτικές για το ποδήλατο
μέρος της ευρύτερης
στρατηγικής για τη
βιώσιμη κινητικότητα



2.1 Γενικά

Η ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη δεν θα είναι μια αυτόνομη διαδικασία που θα ήταν εφικτό να πρωθείται ανεξάρτητα από τις επιλογές των εφαρμοζόμενων πολιτικών για άλλες παραμέτρους των μεταφορών και της πολεοδομίας. Τα δίκτυα του ποδηλάτου υλοποιούνται στο δρόμο, πάιρνουν χώρο από το αυτοκίνητο, επομένως η σχέση τους με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό είναι άμεση. Όπως αποδείχτηκε από τις μελέτες στις 17 πόλεις, για την ένταξη υποδομών ποδηλάτου συμβαίνει να οδηγείται ο σχεδιασμός σε μονοδρομίσεις, δημιουργία δρόμων ήπας κυκλοφορίας, πεζοδρομίσεις και σε αλλαγές στο καθεστώς στάθμευσης. Σε όλες τις πόλεις η δημιουργία των δικτύων σήμαινε απώλεια ενός αριθμού θέσεων στάθμευσης. Είναι αναπόφευκτο. Δεν παραγνωρίζεται ότι σε συνθήκες όπως αυτές που ζουν σήμερα οι ελληνικές πόλεις, όπου ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξάνει δραματικά γρήγορα και το πρόβλημα της στάθμευσης αναδεικνύεται σε ακόμη πιο σοβαρό και από αυτό της κυκλοφορίας, η απώλεια θέσεων στάθμευσης προφανώς δεν θα γίνει εύκολα αποδεκτή, ούτε από τους κατοίκους, ούτε από τις αρχές. Αν δεν υπάρχει ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός που να δίνει λύσεις στο πρόβλημα της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στο πλαίσιο των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας, με κινητοποίηση όλων των διαθέσιμων εργαλείων, και που να έχει κερδίσει τη συναίνεση των πολιτών, η προώθηση του ποδηλάτου θα προσκρύψει σε πολλές ανταρράσεις.



Δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί ότι τα προβλήματα στάθμευσης εμφανίζονται έντονα διότι η ελληνική πόλη πρωτοτυπεί ως προς δύο θέματα:

a) κτίστικη σχεδόν χωρίς υποδομή για τη στάθμευση εκτός οδού,

β) ενώ η στάθμευση σε ολόκληρη την Ευρώπη, γίνεται με πληρωμή, στην Ελλάδα κατά κανόνα είναι δωρεάν, εις βάρος του δημόσιου χώρου.

Και οι δυο παραπάνω λόγοι οδηγούν σε μια αναρχία στο επίπεδο του δρόμου, η οποία σε σημαντικό βαθμό είναι προσωρινή. Όταν στη στάθμευση αναγνωριστεί κάποια αξία και ο Έλληνας αρχίσει να πληρώνει για αυτήν, τότε είναι βέβαιο ότι λύσεις θα βρεθούν, θα κατασκευαστούν πολλά γκαράζ και χώροι στάθμευσης σε κατοικίες. Δεν υπάρχει προοπτική ανάπλασης για την ελληνική πόλη αν θεωρηθούν ότι ανήκουν στη στάθμευση όσες επιφένεις αυτή σήμερα αυθαιρέτα κατέλαβε.

Είναι αναγκαίο το οδικό περιβάλλον να αλλάξει ριζικά. Όπως περίπου πείστηκε η κοινή γνώμη ότι αξίζει να χάνονται θέσεις στάθμευσης για τη δημιουργία λεωφορειολωρίδων ή για το τραμ, έτσι μπορεί να πειστεί ότι και το δίκτυο ποδηλάτου είναι απαραίτητη συνιστώσα για να υπάρξει πολιτισμός στους δρόμους της ελληνικής πόλης.

Η πολιτική συνεχούς παράδοσης όλο και περισσότερου δημόσιου χώρου (περιλαμβάνονται σε αυτόν ο εθνικός κάποιος, οι λόφοι του Φιλοπάππου και του Λυκαβηττού στην Αθήνα !!!) στα αυτοκίνητα για στάθμευση είναι αδιέξοδη, διότι αυτός ο χώρος θα εξαντληθεί σύντομα ενώ το αποτέλεσμα ήδη είναι τραγικό. Αν αυτή η αντιμετώπιση παγιωθεί ποιοι χώροι θα διοθούν στη συνέχεια; Είναι βέβαια γεγονός ότι όρια στην υποβάθμιση δεν υπάρχουν. Μόνο πολιτικές που θα απεξαρτήσουν την ελληνική πόλη από το αυτοκίνητο, κατευθύνοντας τους κατοίκους προς άλλα οχήματα που καταναλώνουν λιγότερο χώρο, είναι ικανές να δώσουν, όχι πρόσκαιρες, αλλά πραγματικές λύσεις.

Είναι γνωστό ότι η πολιτική για το ποδήλατο στην Ελλάδα είχε μια πορεία από πάνω προς τα κάτω, δηλαδή από την κυβέρνηση και τα υπουργεία προς τις τοπικές αυτοδιοικήσεις και με τελικό αποδέκτη φυσικά τους κατοίκους. Παρόλο ότι σε κάποιες ελληνικές πόλεις το ποδήλατο χρησιμοποιείται σαν μέσο μετακίνησης και παρόλο ότι οι περισσότεροι μεγαλώσαμε με το ποδήλατο, για τους νεότερους αυτό είναι συνυφασμένο με παιχνίδι για τις αυλές και τα πάρκα.

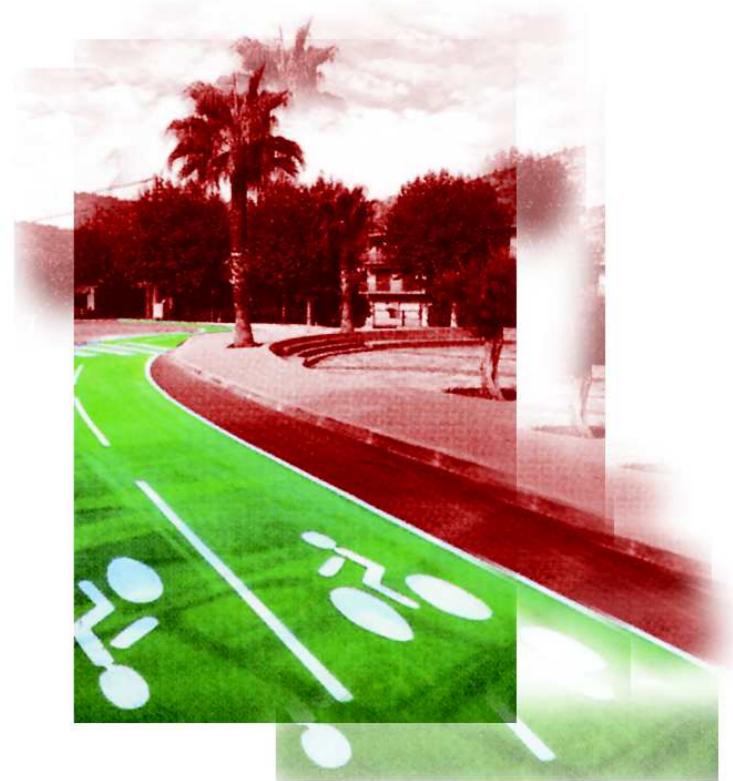
Η επανεισαγωγή του στην ελληνική πόλη ως μέσου για τις καθημερινές μετακινήσεις δεν προκύπτει ακόμη ως αίτημα από τους πολίτες, αν και όλοι σε πρώτη προσέγγιση το σκέφτονται με συμπάθεια. Η πολιτική για το ποδήλατο έρχεται εδώ στο πλαίσιο μιας γενικότερης προσπάθειας διάδοσης των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας για την οποία πολλή δουλειά έχει γίνει από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η εμπειρία από την υλοποίηση του προγράμματος του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών δείχνει ότι οι τοπικές κοινωνίες αντιμετώπισαν πολύ θετικά την ένταξη του ποδηλάτου. Είναι ώριμες να πάρουν τη σκυτάλη εφόσον βοηθούν οικονομικά.

Το ποδήλατο, όπως έγινε στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, πρέπει να γίνει υπόθεση των πολιτών στο πλαίσιο ενός γενικότερου αιτήματος για μια ζωή πο ανθρώπινη και πο πολιτισμένη.

Οι διαμορφώσεις για τον πεζό, η δημόσια συγκοινωνία, η αισθητική της πόλης, η ποιότητα των ανοικτών δημόσιων χώρων, η στάθμευση, η κυκλοφορία του αυτοκινήτου και του μηχανοκίνητου δίκυκλου κατά τρόπο συμβατό με τις αντοχές του οδικού περιβάλλοντος, η πολιτική των χρήσεων γης, οι όροι δόμησης κλπ, αποτελούν θέματα που περιγράφουν το γενικό πλαίσιο στο οποίο ανήκει και η πολιτική για το ποδήλατο.

Δυστυχώς στην Ελλάδα δεν υπάρχει θεσμικό καθεστώς που να ευνοήσει και να συμβάλει στην προώθηση του ποδηλάτου. Αντίθετα στις ευρωπαϊκές χώρες υπάρχουν πολλοί νόμοι που αναφέρονται στη βιώσιμη πόλη και στη βιώσιμη κινητικότητα. Θα γίνει στη συνέχεια μια σύντομη αναφορά σε αυτούς. Αργά η γρήγορα και σε Ελλάδα θα πρέπει να ακολουθήσει.



Πηγή: Viamark, Marquage Urbain, prospectus, www.viamark.fr

2.2 Το γαλλικό παράδειγμα

Ο νόμος πλαίσιο για τις εσωτερικές μεταφορές
(LOTI 30 Δεκεμβρίου 1982)

Στο 1° του άρθρο αναφέρεται ότι 'το σύστημα των εσωτερικών μεταφορών πρέπει να ικανοποιεί τις ανάγκες με εφαρμογή λύσεων που να κάνουν πραγματικότητα το δικαίωμα που έχει κάθε χρήστης να μετακινείται ελεύθερα και με το μέσο της επιλογής του'. Στο άρθρο 28 ορίζεται ότι οι αρχές οργάνωσης των μεταφορών πρέπει να επιτρέπουν 'μια πο ορθολογική χρήση του αυτοκινήτου και να εξασφαλίζουν την καλύτερη δυνατή ένταξη των δίκυκλων και της δικαίωσης συγκοινωνίας'.



Ο νόμος για τον αέρα και την ορθολογική χρήση της ενέργειας (LAURE 30 Δεκεμβρίου 1996)

Ορίζει ως βασικό στόχο 'τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, την ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας και των μέσων μετακίνησης που εξοικονομούν ενέργεια και ρυπαίνουν λιγότερο, κυρίως του ποδηλάτου και του περιπατήματος'. Με το άρθρο 14 καθίσταται, στις πόλεις τις μεγαλύτερες των 100.000 κατοίκων, υποχρεωτική η εκπόνηση 'Σχεδίου Αστικών Μετακινήσεων (Plan des Déplacements Urbains - PDU)' του οποίου αντικείμενο είναι 'η συνδυασμένη χρήση όλων των μέσων μετακίνησης, κυρίως με την κατάλληλη διαμόρφωση του οδικού δικτύου'.

Déplacements Urbains - PDU)' του οποίου αντικείμενο είναι 'η συνδυασμένη χρήση όλων των μέσων μετακίνησης, κυρίως με την κατάλληλη διαμόρφωση του οδικού δικτύου'.

Το άρθρο 20 ορίζει ότι από την 1^η Ιανουαρίου 1998 σε πόλεις και οικισμούς οποιουδήποτε μεγέθους 'στα νέα έργα οδοποιίας ή σε έργα αποκατάστασης υφισταμένων οδών, με εξαίρεση αρτηρίες και αυτοκινητόδρομους, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδρομές ποδηλάτου με τις συνοδευτικές διαμορφώσεις, που θα είναι μορφής ποδηλατόδρομου, λωρίδων με φυσικό διαχωρισμό και λωρίδων με διαγράμμιση,



Ρυθμιστικό Σχέδιο και Χάρτα για το Ποδήλατο

Η Χάρτα αποτελεί μια πολιτική δέσμευση προς τους κατοίκους. Υπογράφεται από όλους εκείνους που εμπλέκονται στο σχεδιασμό και την υλοποίηση υποδομών ποδηλάτου.

Το τεχνικό αντικείμενο περιγράφεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο που τη συνοδεύει. Η Χάρτα παίζει το ρόλο του πλαισίου πολιτικής στο οποίο κάθε επόμενος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός οφείλει να εντάσσεται.



Βρέμη, κεντρικός πεζόδρομος από τον οποίο διέρχεται και το τραμ

2.3 Το γερμανικό παράδειγμα

Στην περίπτωση της Γερμανίας η υπό διαμόρφωση Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη έχει τέσσερις μεγάλους άξονες:

- Ισότητα μεταξύ των γενεών
- Ποιότητα ζωής
- Κοινωνική συνοχή
- Υπευθυνότητα στις διεθνείς σχέσεις

Ειδικότεροι στόχοι είναι η αποτελεσματική χρήση της ενέργειας και η προστασία του κλίματος, η εγγύηση της κινητικότητας και προστασία του περιβάλλοντος, ο περιορισμός της υπερκατανάλωσης του εδάφους και η Βιώσιμη κατοικηση.

Κύριο ζητούμενο είναι να επιτευχθεί ένα υψηλό επίπεδο κινητικότητας με την αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των διατιθέμενων συστημάτων μεταφορών και του διατιθέμενου αστικού χώρου. Στο πλαίσιο της Εθνικής Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη η συνδυασμένη πολεοδομική και κυκλοφοριακή πολιτική στη Γερμανία στοχεύει:

- στη διατήρηση των ανοικτών χώρων,
- στον έλεγχο της επέκτασης της δόμησης στα προάστια,
- στην εντατικοποίηση της δόμησης και στην ενίσχυση της πυκνότητας στο εσωτερικό των αστικών περιοχών,
- στην προώθηση μορφών πολεοδόμησης που ελαχιστοποιούν την κυκλοφορία,
- στη συγκέντρωση της κατοικίας σε περιοχές γειτονικές κόμβων δημόσιας συγκοινωνίας και κατά μήκος οδικών αξόνων,



Άμστερνταμ, η κεντρική οδός Damrak που οδηγεί στο σιδηροδρομικό σταθμό. Από κεντρική αρτηρία μετατράπηκε σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με έμφαση στην προνομιακή εξυπηρέτηση του πεζού, του ποδηλάτη και της δημόσιας συγκοινωνίας.

Στο ομοσπονδιακό πρόγραμμα ExWoSt 'Πόλεις του μέλλοντος' δίνεται έμφαση στην πολεοδομία και πιο συγκεκριμένα στην προώθηση του μοντέλου της συμπαγούς πόλης.

Οι Γερμανοί επίσης δίνουν μεγάλη προσοχή στο διεθνή ρόλο τους απέναντι σε προβλήματα περιβάλλοντος με πλανητική διάσταση. Οι βασικοί τομείς δράσης του προγράμματος είναι:

- διαχείριση κινητικότητας συμβατή με τις ποιότητες της πόλης,
- κοινωνικά υπεύθυνες πολεοδομήσεις, ενίσχυση της εγκατάστασης επιχειρήσεων στο εσωτερικό των πόλεων.

Αυτοί οι τομείς δράσης προωθούν την υψηλή πυκνότητα δόμησης, την ανάμιξη των χρήσεων και την πολυκεντρικότητα των αστικών δομών.

2.4 Το ιταλικό παράδειγμα

Οι εθνικοί στόχοι ορίζονται από το 'Γενικό Σχέδιο Μεταφορών (PGT)'. Σύμφωνα με αυτό οι περιφερειακές αρχές υποχρεούνται να εκπονούν 'Περιφερειακά Σχέδια Μεταφορών', οι δε Τοπικές Αυτοδιοικήσεις 'Αστικά Σχέδια Κυκλοφορίας (PUT)' και 'Σχέδια Αστικής Κινητικότητας (PUM)'.

Οι επιχειρήσεις με περισσότερους από 300 εργαζομένους οφείλουν επίσης να εκπονούν 'Σχέδια Κινητικότητας'. Με αυτά δεσμεύονται να χρηματοδοτούν εναλλακτικούς ως προς το αυτοκίνητο τρόπους για την προσέλευση των εργαζομένων.



Βρυξέλλες, τολμηρή διαγράμμιση για το ποδόλατο σε διασταύρωση

2.5 Το ολλανδικό παράδειγμα

Η Ολλανδία είναι μια χώρα με μεγάλη παράδοση στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Τα τελευταία δέκα χρόνια σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο δίνεται μεγάλο βάρος στις συνδυασμένες πολεοδομικές και κυκλοφορικές πολιτικές. Τρεις από αυτές είναι οι πιο χαρακτηριστικές:

- πολιτική χωροθέτησης των επιχειρήσεων και υπηρεσιών ανάλογα με την αποδεκτή ένταση της σχέσης τους με το αυτοκίνητο (γνωστή ως ABC),
- πολιτική χωροθέτησης στην περιφέρεια των μεγάλων εμπορικών επιφανειών,
- πολιτική χωροθέτησης των νέων πολεοδομίσεων για κατοικία.

Και οι τρεις αυτές πολιτικές υποτάχθηκαν σε μια γενικότερη στρατηγική που εφαρμόστηκε στο ίδιο διάστημα, τη στρατηγική της 'ουμπαγούς' πόλης, αυτής που μπορεί ανεπότερα να λειτουργεί με λιγότερο αυτοκίνητο. Ωστόσο

διαπιστώνεται σήμερα ότι η προώθηση του περπατήματος, του ποδοπλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας δεν είναι ικανή να περιορίσει το χρήση σε εθνικό επίπεδο του αυτοκινήτου (συνολικό διανυόμενο μήκος).

Εκδηλώνεται για αυτό μια στροφή προς τις πολιτικές βελτίωσης της τεχνολογίας του αυτοκινήτου και κατ' επέκταση του αναγνωρίζεται ένας σημαντικός ρόλος στο πλαίσιο του συστήματος των συνδυασμένων μετακινήσεων.

2.6 Το σουηδικό παράδειγμα

Η Βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί το γενικό πλαίσιο των πολιτικών που ασκούν οι σουηδικές κυβερνήσεις. Οι Τοπικές Αυτοδιοικήσεις κινούνται επίσης στην ίδια γραμμή. Περισσότερες από το 70% του συνόλου εφαρμόζουν Σχέδια της φιλοσοφίας της Local Agenda 21, δίνοντας έμφαση στη συμμετοχή των κατοίκων στην χάραξη των πολιτικών προς την κατεύθυνση της Βιώσιμης ανάπτυξης και της Βιώσιμης κινητικότητας.



Leeds, έγχρωμος διάδρομος για λεωφορεία και ποδόλατα

Το 1999 δημοσιεύτηκε επίσημη από το υπουργείο Μεταφορών π Λευκή Βίβλος 'Μια καλύτερη ποιότητα ζωής: μια στρατηγική για τη Βιώσιμη ανάπτυξη στο Ηνωμένο Βασίλειο'. Θέτει τέσσερις στόχους:

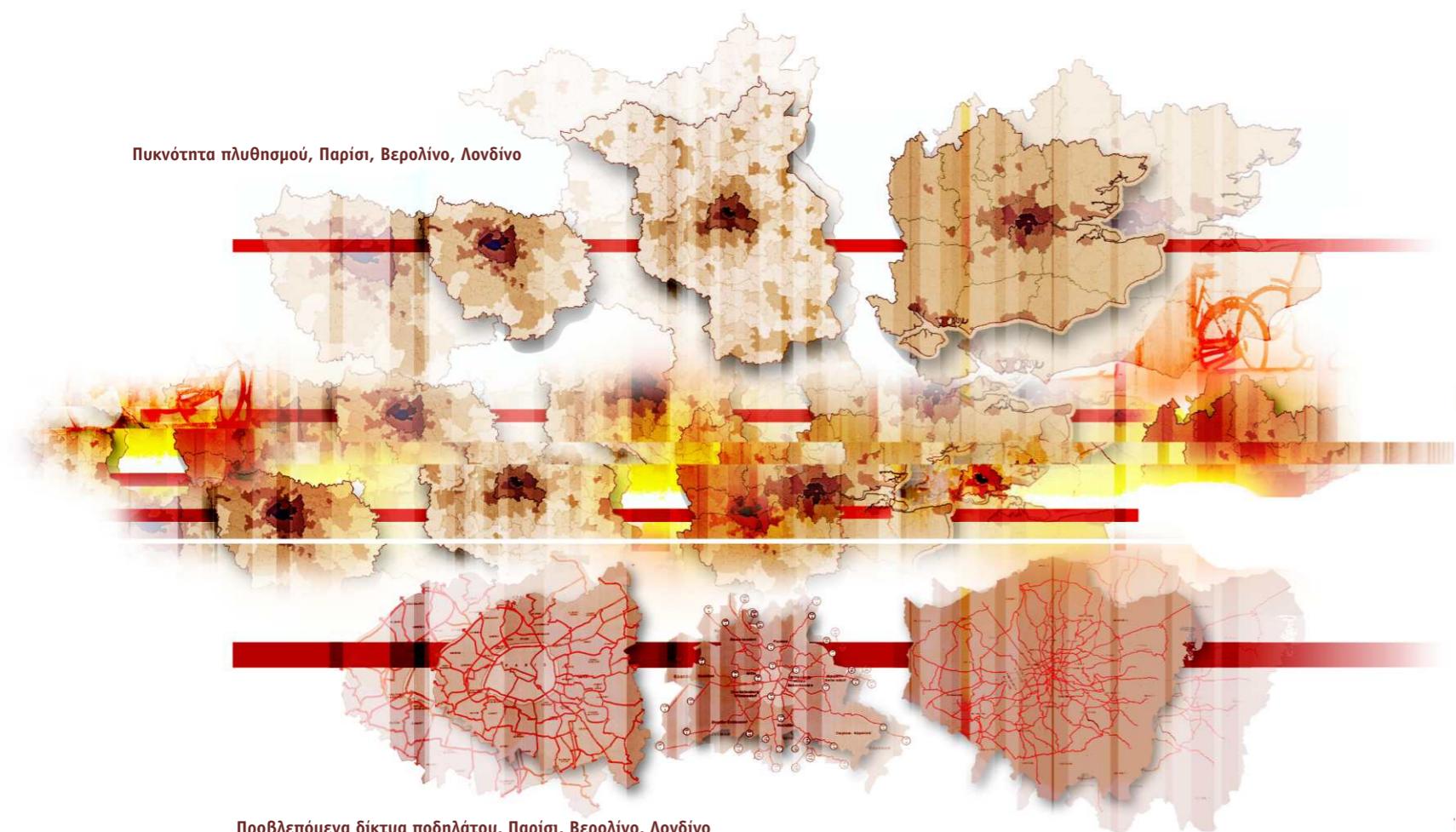
- διατήρηση ενός υψηλού και σταθερού επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης,
- αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος,
- σώφρωνα χρήση των φυσικών πόρων,
- κοινωνική πρόοδο που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες του καθένα.

2.7 Το Βρετανικό παράδειγμα

Στην επίσημη βρετανική πολιτική έχει συνδεθεί η έννοια της βιώσιμότητας με την έννοια της ποιότητας ζωής.

Το 1998 δημοσιεύτηκε από το υπουργείο Μεταφορών π Λευκή Βίβλος 'Μια νέα συμφωνία για τις μεταφορές: καλύτερες για τον καθένα'. Η Βίβλος αυτή υπήρξε η αφετηρία της εκστρατείας εκπόνησης των Τοπικών Σχεδίων Μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 | Οι πολιτικές για το ποδόλατο μέρος της ευρύτερης στρατηγικής για τη Βιώσιμη κινητικότητα



Προβλεπόμενα δίκτυα ποδηλάτου, Παρίσι, Βερολίνο, Λονδίνο

Îny'n: IAURIF, La place du vélo dans trois capitales européennes: Paris, Berlin, Londres, Septembre 2003

Πηγή: European Cyclist's Federation, Eurovelo map - The European cycle route network, www.eurovelo.org

