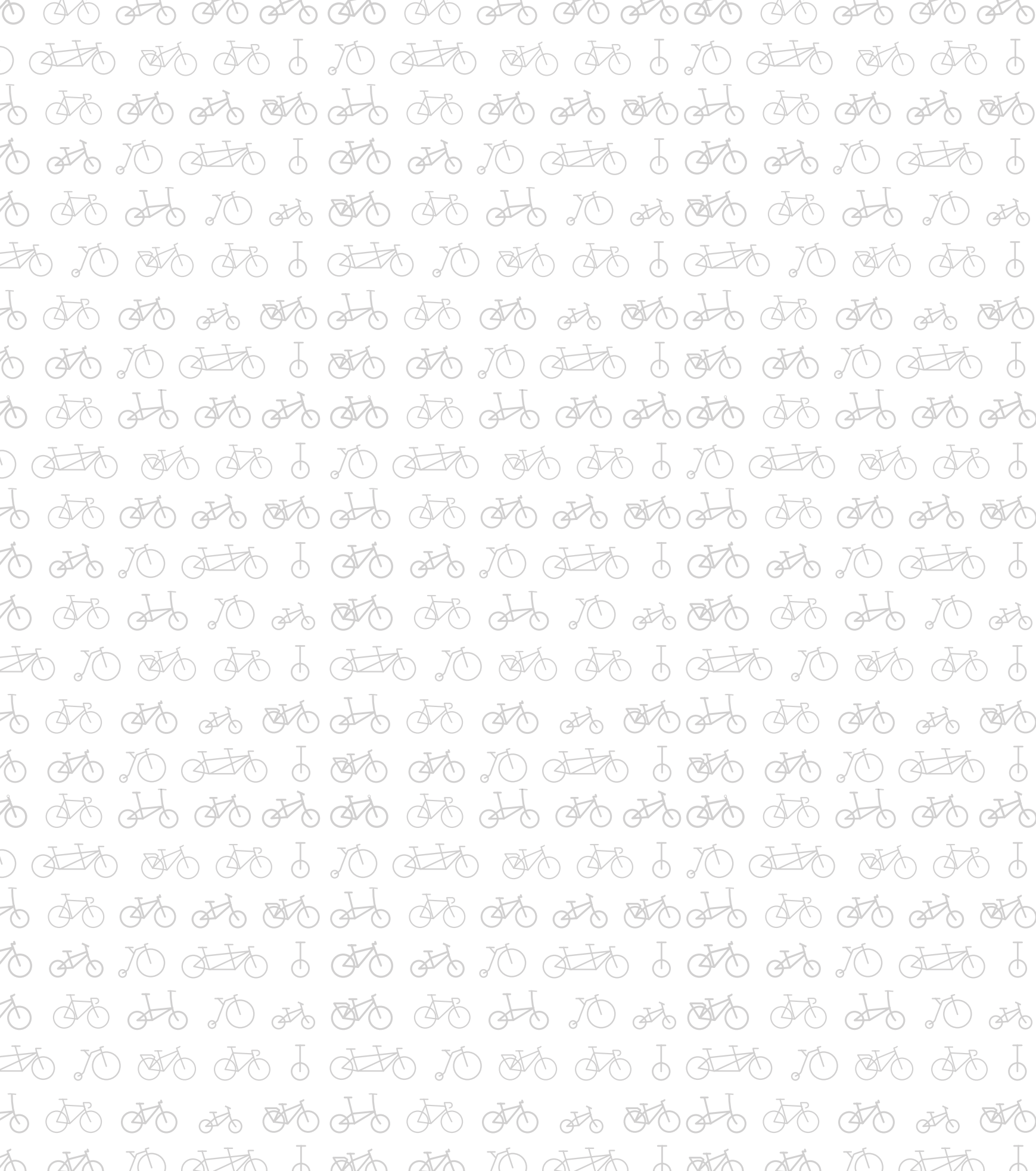


Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Θάνος Βλαστός
Ευθύμιος Μπακογιάννης







Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Χορηγός



ONASSIS
ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΣ
ΙΔΡΥΜΑ



Copyright© Cities for cycling 2017

Το παρόν έργο πνευματικής ιδιοκτησίας προστατεύεται από τις διατάξεις του Ελληνικού νόμου (Ν. 2121/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα) και τις διεθνείς συμβάσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Απαγορεύεται απολύτως η άνευ γραπτής άδειας του εκδότη η κατά οποιοδήποτε μέσο ή τρόπο αντιγραφή, φωτοανατύπωση και εν γένει αναπαραγωγή, εκμίσθωση ή δανεισμός, μετάφραση, διασκευή, αναμετάδοση στο κοινό σε οποιαδήποτε μορφή (ηλεκτρονική, μηχανική ή άλλη) και η εν γένει εκμετάλλευση του συνόλου ή μέρους του έργου.

Η συγγραφή και έκδοση του εγχειριδίου «Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις – Προτάσεις προς τις Δημοτικές Αρχές», αποτελεί χορηγία του Ιδρύματος Ωνάση.

ISBN: 978-618-83281-0-5

Χορηγός Έκδοσης:
Ίδρυμα Ωνάση

Εκδότης:
«Πόλεις για Ποδήλατο - Δίκτυο για το ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις», Cities for Cycling
www.citiesforcycling.gr

Συγγραφείς:
Θάνος Βλαστός, καθηγητής ΕΜΠ, συγκοινωνιολόγος - πολεοδόμος
Ευθύμιος Μπακογιάννης, Δρ. Πολεοδόμος - Συγκοινωνιολόγος Ε.Μ.Π

Φωτογραφίες:
Θάνος Βλαστός

Επιμέλεια έκδοσης:
Σπύρος Παπαγεωργίου

Art Director:
Ιουλία Κηρύκου

Διεύθυνση παραγωγής:
Χριστιάνα Μικελοπούλου

Παραγωγή:
MBike Events & Digital
Λ. Γαλασίου 59, 11141 Αθήνα, τηλ. 210 2016500
e-mail: info@mbike.gr



Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΙΣ ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Θάνος Βλαστός
Ευθύμιος Μπακογιάννης







Η ανακάλυψη του (δί) τροχου

Οι πόλεις αλλάζουν και μαζί τους αλλάζουμε κι εμείς. Αλλάζουν κυρίως οι παγιωμένες αντιλήψεις μας για τον αστικό σχεδιασμό και την αστική βιωσιμότητα. Αν μέχρι τώρα το αυτοκίνητο θεωρείται ταυτόσημο με την εξέλιξη της σύγχρονης μητρόπολης, το ποδήλατο δείχνει το μέλλον. Δεν είναι μόνο τα οφέλη που συνήθως συνοδεύουν τη χρησιμότητά του – μείωση ρύπανσης, εξοικονόμηση ενέργειας, προσωπική υγεία. Ίσως το πιο σημαντικό στοιχείο αφορά τη σχέση του ίδιου του ποδηλάτη με την πόλη του. Μέσα στο αυτοκίνητο, το αστικό σύμπαν περιορίζεται σε μια απλή εξίσωση: «ποιος είναι ο συντομότερος δρόμος για να φτάσω κάπου;». Από μια τέτοια διαδρομή, την οποία οι περισσότεροι διανύουμε καθημερινά, δεν μπορεί παρά να λείπουν η αισθητική της αρχιτεκτονικής, οι διακλαδώσεις των συνοικιών, η υποβάθμιση απομακρυσμένων περιοχών. Όλα αυτά «εξαφανίζονται» από τη μεγάλη εικόνα. Ειδικά όταν την κοιτάζουμε με μεγεθυντικό φακό και όχι με το μικροσκόπιο των καθημερινών αναγκών.

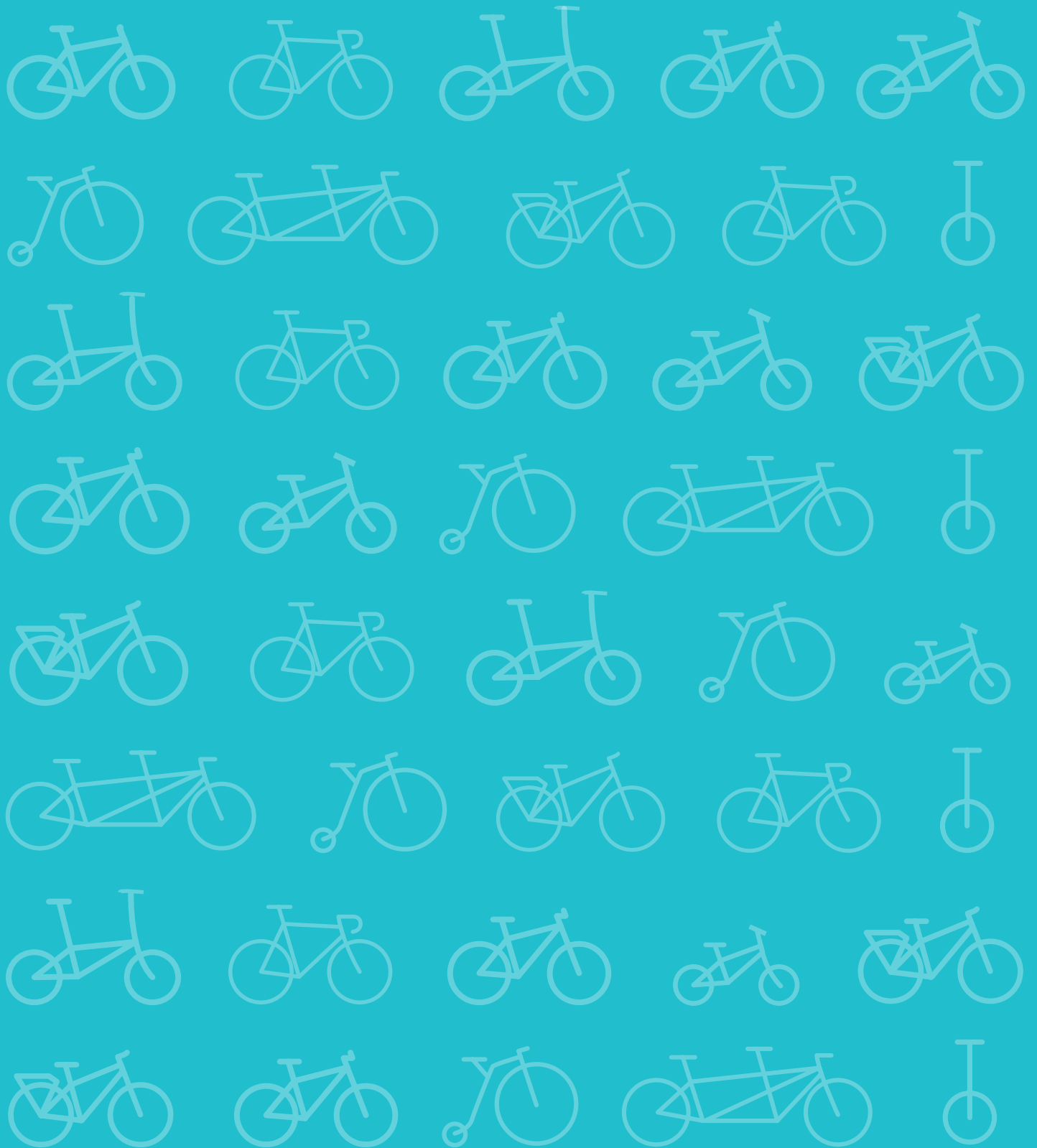
Πάνω στο ποδήλατο, αντιθέτως, οι πολίτες παρακολουθούν την πόλη τους με τα φίλτρα της προσωπικής εμπειρίας – πολλές φορές για πρώτη φορά. Μηροστά τους ανοίγεται ένας θαυμαστός καινούριος κόσμος, ο οποίος μοιάζει ξεχασμένος κάτω από την ταχύτητα των μετακινήσεων, τη μαζική μεταφορά και τις ώρες αιχμής. Γι' αυτό και εκτός από ένα αξιόπιστο μέσο μετακίνησης εντός της πόλης, το ποδήλατο αποτελεί εργαλείο για την ανάπτυξη μιας νέας αστικής κουλτούρας.

Κάτω ποδήλατο σημαίνει ανακαλύπτω εκ νέου την πόλη μου. Συμβάλλω κι εγώ στην επέκταση των δυνατοτήτων της. Συνδημιουργώ τα όρια της βιωσιμότητάς της. Συνδέομαι με τις κοινότητες που συναποτελούν τον ιστό της – ακόμη και τις πιο απομακρυσμένες.

Ποτέ άλλοτε η ποδηλασία δεν ήταν τόσο προσωπική όσο και συλλογική δραστηριότητα. Στη λεπτή εκείνη περιοχή όπου το ατομικό γίνεται πολιτικό είναι, άλλωστε, όπου συναντιούνται οι κατευθυντήριες γραμμές της κεντρικής διοίκησης, οι μέθοδοι εφαρμογής της τοπικής αυτοδιοίκησης και η συμβολή των πολιτών. Ειδικά οι τελευταίοι αναζητούν ολοένα και περισσότερο τα δύο χαρακτηριστικά που διαμορφώνουν την αλλαγή παραδείγματος στο ποδήλατο πόλης: την ασφάλεια και τον οδηγικό πολιτισμό.

Υπ' αυτό το πρίσμα και ως ελάχιστη χειρονομία ενδιαφέροντος το Ίδρυμα Ωνάση στηρίζει τις δράσεις της νεοσύστατης Μη Κυβερνητικής Οργάνωσης «Πόλεις για ποδήλατο», επίσημου μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης Δικυκλιστών (European Cyclists Federation). Δράσεις, μελέτες και πρωτοβουλίες που αποτελούν μια συγκροτημένη πρόταση για το περιβάλλον και την αστική ανάπτυξη. Είναι με παραδείγματα όπως το δικό τους που αντιλαμβάνεται κανείς ότι έχουμε αλλάξει αιώνα.

Δρ. Αντώνης Παπαδημητρίου
Πρόεδρος Ιδρύματος Ωνάση



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

12 ΠΡΟΛΟΓΟΣ

16 **A. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

17 **1. 1 Ο Δήμος ανοίγεται στην κοινωνία**

17 1.1.1 Γενικά

18 1.1.2 Επικοινωνία του Δήμου με τους πολίτες

19 1.1.3 Επικοινωνία στο εσωτερικό του Δήμου μεταξύ Δημάρχου, Τεχνικής Υπηρεσίας και υπολοίπων Υπηρεσιών

19 1.1.4 Επικοινωνία του Δήμου με άλλους Δήμους

19 1.1.5 Επικοινωνία και συνεργασία των Δήμων σε ευρωπαϊκά προγράμματα με Δήμους της υπόλοιπης Ευρώπης

20 1.1.6 Τριμερής συνεργασία Δημοτικής Αρχής, Υπηρεσιών του Δήμου και Πολιτών

20 **1.2 Ο Δήμος εγκαθιστά Συμμαχίες**

22 **B. ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ**

23 **2.1 Νομικό πλαίσιο ως προς τη διαδικασία θεσμοθέτησης αλλαγών στο επίπεδο του δρόμου**

24 2.1.1 Απευθείας Ανάθεση μέχρι 20.000ευρώ+φπα

24 2.1.2 Συνοπτικός Διαγωνισμός

25 2.1.3 Ανοικτός Διαγωνισμός

25 2.1.4 Συνεργασία του Δήμου με ΑΕΙ

26 **2.2 Οι μελέτες για το ποδήλατο**

26 2.2.1 Οι συμβατικές «κυκλοφοριακές μελέτες»

27 2.2.2 Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ»

31	.....	2.3 Τα πρώτα στάδια της μελέτης
31	.....	2.3.1 Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης
31	.....	2.3.2 Καταγραφή των αναγκών των ποδηλατών και κάθε εν δυνάμει αυριανού ποδηλάτη
32	.....	2.3.3 Αξιολόγηση των προηγούμενων πολιτικών για πολεοδομία και κυκλοφορία
32	.....	2.4 Τα πρώτα βήματα από πλευράς της Δημοτικής Αρχής
35	.....	Γ. ΧΑΡΑΞΗ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ
35	.....	3.1 Γενικά
36	.....	3.2 Περιοριστικές πολιτικές στο αυτοκίνητο
37	.....	3.3 Εφαρμογή συνδυασμένων πολιτικών μεταφορών και πολεοδομίας με προβάδισμα στο ποδήλατο
37	.....	3.4 Συνδυασμένη χρήση ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας
38	.....	Δ. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ
39	.....	4.1 Γενικά
40	.....	4.2 Τεχνικές ενημέρωσης/ κινητοποίησης του κοινού
40	.....	4.3 Τεχνικές συμμετοχής με στόχο την αξιολόγηση των σχεδιασμών
42	.....	4.4 Τεχνικές συμμετοχής με στόχο τη συνεργασία Δήμου και Πολιτών στο σχεδιασμό
42	.....	4.5 Συμμετοχή με στόχο τη λήψη αποφάσεων
43	.....	4.6 Συμμετοχή με στόχο την υλοποίηση/ λειτουργία ενός έργου
44	.....	Ε. ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ
45	.....	5.1 Στελέχωση των υπηρεσιών του Δήμου με άτομα που συμμαρρίζουν την προοπτική για τη βιώσιμη πόλη
46	.....	5.2 Ορισμός αρμόδιας για το ποδήλατο υπηρεσίας
46	.....	5.3 Πληροφόρηση για το ποδήλατο στο εσωτερικό των διοικητικών υπηρεσιών και στα όργανα λήψης αποφάσεων
46	.....	5.4 Εκπαίδευση του προσωπικού των δημοτικών υπηρεσιών
48	.....	ΣΤ. ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΕ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ
49	.....	6.1 Ποιο θα ήταν το καλύτερο ξεκίνημα;
50	.....	6.2 Βήματα χαμηλού κόστους
50	.....	6.2.1 Γενικά
51	.....	6.2.2 Πρώτο βήμα. Μια νέα πολεοδομική οργάνωση. Ενότητες ήπιας κυκλοφορίας και δίκτυο κορμού
52	.....	6.2.3 Δεύτερο βήμα. Προοδευτική υλοποίηση του δικτύου κορμού με τμήματα μη προστατευόμενων λωρίδων, μέσω απλών χαράξεων στο οδόστρωμα
53	.....	6.2.4 Τρίτο βήμα. Συνδυασμός χρήσης ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας

54	.....	6.3	Οι συμβατικές υποδομές για την κίνηση του ποδηλάτου
54	.....	6.3.1	Αμφίδρομη κίνηση του ποδήλατου στους μονόδρομους
54	.....	6.3.2	Προστατευόμενες υποδομές ποδηλάτου
55	.....	6.3.3	Μη προστατευόμενες υποδομές ποδηλάτου
56	.....	Z.	ΔΙΛΗΜΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ
57	.....	7.1	Έργα υποδομής ή καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης;
58	.....	7.2	Να ξεκινήσει η πόλη από το «κοινόχρηστο ποδήλατο»;
60	.....	7.3	Προστατευόμενη ή μη υποδομή;
62	.....	7.4	Υποχρεωτική ή συνιστώμενη αποκλειστική υποδομή;
62	.....	7.5	Μονής ή διπλής κατεύθυνσης το ποδήλατο στους μονόδρομους;
64	.....	H.	ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΕ ΚΛΙΜΑΚΑ ΠΟΛΗΣ
65	.....	8.1	Προοδευτική ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλάτου. Ιεράρχηση διαδρομών
66	.....	8.2	Απόδοση στην πόλη της αισθητικής του ποδηλάτου
66	.....	8.3	Ανάπτυξη δικτύου ηλεκτρονικών εφαρμογών
67	.....	8.4	Δημιουργία αποκλειστικών χώρων αναμονής για το ποδήλατο σε διασταυρώσεις με φωτεινή σηματοδότηση
67	.....	8.5	Ανάπτυξη εξοπλισμού στάθμευσης για το ποδήλατο στο σύνολο της πόλης
67	.....	8.6	Εγκατάσταση ρυθμιστικής και πληροφοριακής σήμανσης για το ποδήλατο στο σύνολο της πόλης
68	.....	Θ.	ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΕΣ
69	.....	9.1	Ποδήλατο και υγεία
69	.....	9.2	Ποδήλατο και μετακινήσεις προς τη δουλειά
70	.....	9.3	Ποδήλατο και μετακινήσεις προς το σχολείο
70	.....	9.4	Ποδήλατο και μετακινήσεις για ψώνια
71	.....	9.5	Στροφή στο ποδήλατο σε καμπές της ζωής
71	.....	9.6	Εκπαίδευση στη χρήση ποδηλάτου
72	.....	I.	ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΕΚΠΟΝΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΜΠ
73	.....	10.1	Βιώσιμη Κινητικότητα στην Ελευσίνα. Η περίπτωση μιας μικρής πόλης
75	.....	10.2	Βιώσιμη Κινητικότητα στην Καρδίτσα. Η περίπτωση μιας μεσαίου μεγέθους πόλης
76	.....	10.3	Βιώσιμη Κινητικότητα στον Πειραιά. Η περίπτωση μιας μεγάλης πόλης
78	.....	10.4	Βιώσιμη Κινητικότητα στο λεκανοπέδιο της Αθήνας. Η περίπτωση της μητρόπολης

ΠΡΟΛΟΓΟΣ



Αγαπτοί Δημοτικοί Άρχοντες,

Η ελληνική πόλη δεν είναι εύκολη υπόθεση. Έχετε μπροστά σας ένα πολύ δύσκολο έργο. Τεχνητό και ανθρώπινο περιβάλλον νοσούν. Ωστόσο, το θεσμικό πλαίσιο δίνει δυνατότητες, έστω και αν η οικονομική συγκυρία είναι κακή. Ζητήσατε από τους συμπολίτες σας την εμπιστοσύνη τους, υποσχόμενοι λύση των προβλημάτων της πόλης. Αυτό σημαίνει ανάγκη να αλλάξετε πολλά, όμως οι κάτοικοι δεν είναι έτοιμοι. Αισθάνονται ασφαλείς μόνο με αυτά που ξέρουν, γιατί με τον καιρό προσαρμόστηκαν. Το άγνωστο των νέων σχεδίων φοβίζει, γιατί οι κάτοικοι ανησυχούν ότι έτσι θα χάσουν τον έλεγχο της πόλης τους. Την αισθάνονται δική τους υπόθεση γιατί πράγματι πιστεύουν πως αντανακλά ό,τι με τον καιρό κατάφεραν να υλοποιήσουν. Γνωρίζουν τα τεράστια προβλήματά της αλλά τα ανέχονται.

Οι πολίτες ιεραρχούν το κυκλοφοριακό πρόβλημα ως ένα από τα σοβαρότερα. Δυσφορούν για τις καθυστερήσεις και για τις δυσκολίες στάθμευσης. Η ρύπανση και ο θόρυβος μετράνε λιγότερο. Λύση για το κυκλοφοριακό θεωρούν το να μπορούν να παρκάρουν όπου θέλουν και να έχουν άνετη πρόσβαση παντού. Αυτά όλα σημαίνουν περισσότερο αυτοκίνητο και περισσότερο χώρο για αυτό. Αδιαφορούν πως αυτός αναγκαστικά θα αφαιρεθεί από τους ελάχιστους δημόσιους χώρους που έχουν απομείνει. Δεν αγνοούν, βέβαια, ότι έτσι οξύνονται οι επιπτώσεις του αυτοκινήτου και στους ίδιους, διότι ο καθένας είναι για κάποιες στιγμές πεζός, όλοι χρειάζονται καθαρό αέρα, ψυχία και το να μπορούν να κάνουν μια βόλτα με τα παιδιά τους με τα πόδια ή με ποδήλατο.

Οι κάτοικοι της ελληνικής πόλης γνωρίζουν πόσο μεγάλη είναι η απόσταση που τη χωρίζει από την ευρωπαϊκή. Ζηλεύουν τις συνθήκες ζωής εκεί, ωστόσο πρυτανεύουν τάσεις αυτοκτονικές που αγγίζουν φυσικά και τα παιδιά μας. Είναι επίσης γνωστό ότι όλα τα έργα στηρίζονται σε ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις που βάζουν ως όρο την επίτευξη περιβαλλοντικών στόχων, αποδεκτών από όλες τις χώρες της Ένωσης. Αναγκαστικά θα προωθούνται μόνο έργα που θα έκαναν τις πόλεις μας ανταγωνιστικότερες και οικονομικά πιο υγιείς, έργα που στον τομέα των μεταφορών εστιάζονται στη βιώσιμη κινητικότητα, δηλαδή στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Μπροστά σε τέτοια έργα Δημοτικές Αρχές και τοπικές κοινωνίες δεν συμπλέουν. Έτσι οι πρώτες, αν και έχουν υποσχεθεί να αλλάξουν πολλά, έχουν απέναντί τους τη συντηρητική αρνητική νοοτροπία μεγάλου μέρους των κατοίκων.

Το ποδήλατο, είναι μια πρόταση για το περιβάλλον, τη λειτουργικότητα και την οικονομία, που έρχεται από την Ευρώπη, άμεσα ή έμμεσα. Έχει απέναντί της πολλούς σκοπέλους:

- Ο πρώτος είναι ακριβώς η προέλευσή του. Πολλοί υποστηρίζουν ότι εδώ είμαστε αλλιώς και «δεν υπάρχουν περιθώρια για ξενόφερτες λύσεις». Υποτιμούν ότι πριν από 30-40 χρόνια και οι πόλεις της Ευρώπης ήταν όπως είναι σήμερα οι ελληνικές. Ανάλογη ήταν και εκεί η νοοτροπία. Έκαναν μια μεγάλη στροφή, γιατί οι πολίτες επέδειξαν υπευθυνότητα και εμπιστεύτηκαν τις Δημοτικές τους Αρχές. Αυτός είναι ο δεύτερος σκόπελος.

- Εδώ υπάρχει δυσπιστία απέναντι στους θεσμούς. Η κοινωνία δεν επιθυμεί δομικές αλλαγές και αμφισβητεί τον στρατηγικό τους ρόλο. Θα απογοητεύσει η Δημοτική Αρχή όλους εκείνους που θα περίμεναν να εφεύρει νέες θέσεις για στάθμευση και νέο χώρο για κυκλοφορία στα κέντρα. Πρέπει να τους εξηγήσει ότι αδυνατεί, διότι η χωρητικότητα των πόλεων είναι δεδομένη και εξαντλήθηκε. Τα κέντρα αναγκαστικά θα θωρακίζονται με όλο και πιο αυστηρά περιοριστικά μέτρα. Πράγματι, η αύξηση του μεγέθους των πόλεων εντείνει τα προβλήματα και απαιτείται περισσότερος συντονισμός. Αντίθετα, οι κάτοικοι επιθυμούν να ζουν όσο γίνεται πιο ελεύθερα, με λιγότερους κανόνες. Στην πόλη βρίσκονται μόνο για να καλύπτουν πρακτικές ανάγκες, ενώ τη σημασία της ως τόπου συλλογικού την αρνούνται. Η πόλη τι άλλο είναι από συνύπαρξη, συνεννόηση και συνεργασία; Ο περιορισμένος χώρος υποχρεώνει σε περισσότερη οργάνωση για να τον μοιραζόμαστε δίκαια και ειρηνικά.
- Έχουν υποσχεθεί οι Δημοτικές Αρχές λύσεις για το αυτοκίνητο και αντί γι' αυτό, ανταποκρινόμενες στην παγκόσμια προσπάθεια για τη διάσωση του πλανήτη, ζητούν από τους κατοίκους να περιορίζουν τη χρήση του και να επιλέγουν άλλης λογικής τρόπους, όπως το ποδήλατο. Δεν είναι εύκολο αυτό να γίνει αποδεκτό. Κάποιοι θα το ειρωνευτούν ως ουτοπία. Η σημασία λοιπόν των πολιτικών πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης, που θα τους βοηθήσουν να καταλάβουν τα οφέλη για την υγεία, την οικονομία, το περιβάλλον και την ασφάλεια είναι μεγάλη. Ο πολιτικός αυτές θα πρέπει να αναδείξουν το πρόβλημα του χρηματικού και κοινωνικού κόστους των ατυχημάτων και των άλλων επιπτώσεων του αυτοκινήτου.
- Ποιος θα σχεδιάσει τις πολιτικές για το ποδήλατο, όταν οι Δημοτικές Αρχές αποφασίσουν να κάνουν κάτι για αυτό; Μια κοινωνία προσανατολισμένη στο αυτοκίνητο δεν έχει την εμπειρία τέτοιων σχεδιασμών. Αυτό αφορά τόσο το μελετητικό δυναμικό όσο και τα στελέχη των Τεχνικών Υπηρεσιών που θα έχουν ως αντικείμενα, εκτός των άλλων, να κατευθύνουν και να επιβλέπουν τους μελετητές και να υποστηρίζουν το εκτελούμενο έργο απέναντι σε αντιδράσεις κατοίκων που δεν θα κατανοούν ούτε την αναγκαιότητά του, ούτε τη μορφή του. Πρόκειται για ένα ακόμη εμπόδιο για το οποίο χρειάζεται εκπαίδευση των στελεχών και πληροφόρησή τους σχετικά με καλά παραδείγματα στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Η εύρεση επίσης καλών μελετητών είναι ένα κρίσιμο ζήτημα που εξαρτάται από τους όρους επιλογής στους σχετικούς διαγωνισμούς.
- Η οικονομική κρίση είναι επίσης εμπόδιο. «Είναι ρεαλιστικό να διατίθενται κονδύλια για το ποδήλατο υπό τις συνθήκες που ζούμε;». Η απάντηση είναι ότι το ποδήλατο δεν είναι μέσο αναψυχής. Αντίθετα, θα μπορούσε να καλύπτει μεγάλο ποσοστό των καθημερινών μετακινήσεων και έτσι να αποφεύγονται ακριβές υποδομές για το αυτοκίνητο. Το ποδήλατο ανήκει στη φαρέτρα των πολιτικών για τη φτηνή πόλη. Λόγω κρίσης το ποδήλατο αξίζει μεγαλύτερης προσοχής.

Εισαγωγή

Μερικές αρχές ως αφετηρία συζήτησης με μια φωτισμένη Δημοτική Αρχή για Δράσεις πολιτικής για το Ποδήλατο

- Το ποδήλατο δεν είναι άψυχη μετακίνηση. Είναι κοινωνική στάση και μια διαφορετική θεώρηση της ζωής. Ποδηλατώντας δείχνεις στους γύρω σου πόσο εύκολο είναι να βιώνεις μια άλλη καθημερινότητα, να βλέπεις διαφορετικά την πόλη και τους ανθρώπους της.
- Τι θα περίμενε ο ποδηλάτης από τον πολιτικό; Τι θα περίμεναν και εκείνοι που διστάζουν να κάνουν ποδήλατο; Αναμφίβολα θα επιθυμούσαν συνθήκες ασφάλειας, άνεσης και ευχαρίστησης. Θα επιθυμούσαν ένα κοινωνικό περιβάλλον ήπιο, ευγενικό και πολιτισμένο. Ενώ η μετακίνηση με αυτοκίνητο εξασφαλίζει θωράκιση απέναντι

στους κινδύνους του δρόμου, με κόστος την αποξένωση από την πόλη, αντίθετα, η μετακίνηση με ποδήλατο είναι ένταξη και συμμετοχή. Ο ποδηλάτης είναι ανοικτός στην επαφή με την πόλη και τους ανθρώπους της. Προϋπόθεση για ποδήλατο ή περπάτημα είναι ένα φιλικό κοινωνικό περιβάλλον στο δρόμο. Δυο είναι οι τομείς κλειδιά για να μπει το ποδήλατο στη ζωή μας: οι υποδομές και ο πολιτισμός.

- Οι υποδομές έχουν κόστος, ο πολιτισμός πολύ μικρότερο. Η επένδυση στον πολιτισμό περιορίζει την ανάγκη για κάποιες υποδομές. Όταν οι συμπεριφορές γίνουν πιο ευγενικές, η θωράκιση του ποδηλάτη θα είναι λιγότερο αναγκαία. Με δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο, όλα στην πόλη θα κυλούσαν πιο όμορφα και πιο αποτελεσματικά.
- Υπάρχουν και υποδομές με θετικό πρόσημο, χρήσιμες γιατί διδάσκουν. Με τη διαμόρφωσή του ο δρόμος εκπαιδεύει τους οδηγούς στο τι σημαίνει προσοχή και σεβασμός σε πεζούς και ποδηλάτες, προτεραιότητα και προστασία του δημόσιου χώρου.
- Στους δρόμους μιας βιώσιμης πόλης θα κυκλοφορούν λιγότερα αυτοκίνητα, θα έχουν αναπτυχθεί πυκνότερα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, ο κόσμος θα περπατά με άνεση και αξιοπρέπεια σε ένα περιβάλλον με λιγότερη ρύπανση και θόρυβο. Τότε οι δημόσιοι χώροι θα αναδειχθούν σε τόπους επικοινωνίας και κοινωνικοποίησης. Στη βιώσιμη πόλη τα ποδήλατα θα έχουν κατακτήσει ισότιμη θέση με το αυτοκίνητο και προοδευτικά θα το αντικαθιστούν.
- Αποφασιστική Δημοτική Αρχή είναι εκείνη που δεν θα αδιαφορεί για το ποδήλατο, ούτε θα του παραχωρεί ψίχουλα χώρου, φοβούμενη μη δυσαρεστήσει τους χρήστες αυτοκινήτου. Είναι επίσης εκείνη που θα αναθεωρήσει προτεραιότητες που ίσχυαν στο παρελθόν και θα ανακαταείμει ισόρροπα τους ανοικτούς χώρους της πόλης. Ακόμη και στις πιο πυκνές πόλεις υπάρχει χώρος προς αξιοποίηση. Σήμερα είναι κατελημμένος από αυτοκίνητα όμως η Δημοτική Αρχή, με την τοπική κοινωνία στο πλευρό της, θα μπορούσε να τον απελευθερώσει.
- Από τα σοβαρά θέματα που αντιμετωπίζει σήμερα μια Δημοτική Αρχή, στους τομείς πολεοδομίας και κυκλοφοριακής οργάνωσης, είναι οι συνεχείς επεκτάσεις των πόλεων με τη μορφή αραιοκατοικημένων προαστίων. Η πρακτική αυτή αντανakλά επιθυμίες για περισσότερα τετραγωνικά, ιδιωτικό πράσινο, άνετη στάθμευση, ψυχία και καθαρό αέρα. Τις ικανοποιούν το αυτοκίνητο και γενικότερα συγκοινωνιακές υποδομές που εξουδετερώνουν τις αποστάσεις χάρη στις υψηλές ταχύτητες.
- Η απομάκρυνση της κατοικίας προς τα προάστια συνοδεύεται από απομάκρυνση και δραστηριοτήτων, οι οποίες παραδοσιακά ήταν συγκεντρωμένες στα ιστορικά κέντρα. Ο ρόλος των τελευταίων περιορίζεται και αυτό έχει επιπτώσεις στο κοινωνικό περιβάλλον της πόλης.
- Πρόκειται για αλλαγές που καθόλου δεν ευνοούν το ποδήλατο, γιατί ο προνομιούχος χώρος του είναι τα πυκνοκατοικημένα κέντρα, όπου ελίσσεται άνετα έχοντας πλεονέκτημα στην προσπέλαση των δραστηριοτήτων. Η πολεοδομία των προαστίων είναι εχθρική στο ποδήλατο. Εκεί το αυτοκίνητο, έχοντας άνετο χώρο για κυκλοφορία και στάθμευση, ενθαρρύνεται. Το κόστος αυτής της εξέλιξης για το περιβάλλον της πόλης είναι πολύ μεγάλο, διότι εκτός της κατανάλωσης γης, αυξάνουν και το μήκος των μετακινήσεων, η κατανάλωση ενέργειας και η ρύπανση. Σημειωτέον ότι η αύξηση της επιφάνειας των δομημένων εκτάσεων συμβάλλει στη μετατροπή τους, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, σε παγίδες θερμότητας και στην αλλαγή του μικροκλίματός τους.
- Ένα ακόμη σοβαρό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι Δημοτικές Αρχές είναι η επικοινωνία μεταξύ πόλης και γειτονικών οικισμών. Γίνεται κατά κανόνα με αυτοκίνητο, που δεισιδύει όσο μπορεί βαθύτερα στο κέντρο. Ενώ λοιπόν οι κάτοικοι των κέντρων περπατούν, οι κάτοικοι των γειτονικών οικισμών τα επιβαρύνουν. Η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας δίνει μια απάντηση. Τα κοινόχρηστα ποδήλατα, αυτόματης ενοικίασης, ενισχύουν το ρόλο της, δίνοντας ένα επιπλέον κίνητρο απεξάρτησης από το αυτοκίνητο.

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ



α.

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

1.1 Ο Δήμος ανοίγεται στην κοινωνία

1.1.1 Γενικά

- Κρίσιμο διακύβευμα για κάθε Δημοτική Αρχή είναι να παραμένει ανοικτή προς τα μέσα και προς τα έξω, δηλαδή τόσο προς το προσωπικό του Δήμου όσο και προς τους πολίτες. Κρίσιμο διακύβευμα είναι με την πολιτική της να συμβάλει στην εγκατάσταση δημοκρατικού περιβάλλοντος που θα τους βοηθήσει όλους να επανεξετάσουν την ορθότητα επιλογών πάνω στις οποίες θεμελιώθηκε η σημερινή πόλη και οι οποίες κοστίζουν πολλά.
- Μια φωτισμένη Δημοτική Αρχή θα αξιοποιήσει την πίσση που ασκούν πολίτες που διεκδικούν τη συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων για το ποδήλατο και τη βιώσιμη κινητικότητα και θα τους δώσει την ευκαιρία να εκπαιδευτούν στην τοπική δημοκρατία. Η συνεργασία μαζί τους, άσκηση δημοκρατίας, είναι μια σπουδαία ευκαιρία για να προχωρήσει ο Δήμος σε δράσεις που θα συναντήσουν την κοινωνική αποδοχή.

Με δεδομένο το πώς λειτουργούν σήμερα οι Δήμοι θα πρέπει να αλλάξουν πολλά σε τέσσερα επίπεδα επικοινωνίας:

- Στην επικοινωνία με τους πολίτες.
- Στην επικοινωνία στο εσωτερικό κάθε Δήμου: μεταξύ Δημοτικής Αρχής, της Τεχνικής Υπηρεσίας και των υπόλοιπων Υπηρεσιών.
- Στην επικοινωνία κάθε Δημοτικής Αρχής με άλλες Δημοτικές Αρχές που κάνουν αντίστοιχες προσπάθειες.
- Στην επικοινωνία και συνεργασία με Δήμους της υπόλοιπης Ευρώπης, στο πλαίσιο ευρωπαϊκών προγραμμάτων.

1.1.2 Επικοινωνία του Δήμου με τους πολίτες

- Η οικοδόμηση μιας διαφορετικής πόλης θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε κοινωνικούς μετασχηματισμούς, με επιδράσεις στις καθημερινές πρακτικές και σε αλλαγές στην κουλτούρα και στην οικονομική πραγματικότητα της πόλης. Δεν είναι όμως έτοιμες οι τοπικές κοινωνίες να δοκιμάζουν το καινούριο, ιδίως όταν νιώθουν έτσι κι αλλιώς ανασφαλείς κάτω από τη σημερινή οικονομική συγκυρία. Εκείνοι οι δημοτικοί άρχοντες, που θα μπου στην περιπέτεια να τραβήξουν την κοινωνία μπροστά, θα πρέπει να είναι προετοιμασμένοι να αντιμετωπίζουν επιφυλακτικότητα, δυσπιστία και αντιδράσεις.
- Στην Ελλάδα δεν υπάρχει παράδοση αγαθής επικοινωνίας πολιτών και πολιτικών. Οι πολιτικοί διστάζουν να ενημερώνουν τους κατοίκους και ακόμη περισσότερο να τους εμπλέκουν στο σχεδιασμό για να αποφεύγουν ενστάσεις, εντάσεις και καθυστερήσεις. Οι πολίτες από την πλευρά τους είναι επιφυλακτικοί απέναντι στους σχεδιασμούς, γιατί οι απόψεις τους για τους πολιτικούς συχνά είναι επηρεασμένες όχι από αρχές και αντικειμενικές αξιολογήσεις του έργου τους, αλλά από κριτήρια πολιτικά ή προσωπικού συμφέροντος.
- Οι πολιτικοί θα δεχτούν αυστηρή κριτική ως προς τους προγραμματισμούς, την τήρηση των χρονοδιαγραμμάτων και τον γενικότερο σχεδιασμό των έργων. Θα πρέπει να θεωρείται αναμενόμενη αυτή η στάση, γιατί ίσως οι πολίτες δεν έχουν πλήρη επίγνωση ότι στις έκτακτες συνθήκες της τρέχουσας οικονομικής συγκυρίας, η χρηματοδότηση των Δήμων έχει δραματικά περικοπεί και ότι ο προϋπολογισμός τους είναι εξαρτημένος από αποφάσεις της κεντρικής διοίκησης. Σχεδιάζονται λοιπόν έργα μικρά και αναποτελεσματικά και όταν υλοποιούνται, αυτό γίνεται εκ των πραγμάτων βεβιασμένα και αποσπασματικά.
- Οι πολίτες δεν θα κρατήσουν όλοι την ίδια στάση. Από έρευνα της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ στην Αθήνα, επ' ευκαιρία έργου ανάπλασης και αναβάθμισης δημόσιας συγκοινωνίας, καταγράφηκαν ως προς τα έργα δύο κατηγορίες πολιτών. Αυτοί που συμφωνούν να γίνονται και αυτοί που αδιαφορούν. Οι τελευταίοι αισθάνονται τον τόπο όπου ζουν περίπου ως ξένο, ίσως και εκθρικό. Σχεδόν δεν τους αφορά. Τον νιώθουν, έτσι, δύσκολα κατανοητό και ελάχιστα οικείο, γιατί ιδίως στις μεγάλες πόλεις, αδυνατούν να παρακολουθούν τους γρήγορους ρυθμούς ανάπτυξης. Εκτός από το μέγεθος, ανάλογα επηρεάζει και ο πληθυσμός. Όσο προστίθενται νέοι κάτοικοι από μακρινές προελεύσεις και πολιτισμούς τόσο περισσότερο δοκιμάζεται η κοινωνική συνοχή. Ωστόσο προστίθενται νέες ευκαιρίες και προκλήσεις. Ακόμη και από αυτούς που ενδιαφέρονται να γίνονται έργα, μόνο ένα μέρος τους εμπιστεύεται την πολιτεία. Οι περισσότεροι είναι δύσπιστοι γιατί αμφισβητούν την ειλικρίνειά της, διαπιστώνοντας, με το δίκιο τους, ότι ο σχεδιασμός των μηχανισμών συμμετοχής είναι ανεπαρκής και η πολιτεία δεν τους εννοεί πραγματικά. Καταλήγουν να θεωρούν μάταιη την εμπλοκή τους. Η φτωχή ενημέρωση τους γεννά υποψίες ότι είναι συνειδητή, διότι πολλά έργα δεν εξυπηρετούν πραγματικές ανάγκες αλλά εκτελούνται προς ίδιον όφελος, πολιτικό ή οικονομικό.
- Στα θέματα ποδηλάτου, για να υπάρχει πραγματική επικοινωνία του δήμου με τους πολίτες, θα πρέπει από την αρχή να προσκαλούνται να συμμετέχουν στο σχεδιασμό και η εκπαίδευσή τους να ξεκινά από τα εφηβικά χρόνια, στο σχολείο. Εκεί θα μπορούσε να γίνεται πολλή δουλειά. Είναι πολλά αυτά που αξίζει να διδάσκονται. Το πώς να οδηγείς σωστά το ποδήλατο είναι ένα από αυτά, αλλά δεν αρκεί. Η μύηση θα πρέπει να αφορά ένα γενικότερο πλαίσιο. Για να επιλέγεις το ποδήλατο για τις μετακινήσεις σου, πρέπει πρώτα να έχεις κατανοήσει ποιος είναι ο ρόλος του για το περιβάλλον και τη λειτουργία πόλης, ποιοι είναι οι στόχοι για αυτήν και ποιοι σχεδιασμοί τους υπηρετούν. Στο πλαίσιο αυτό, μια φωτισμένη Δημοτική Αρχή δεν θα πρέπει να διστάζει να θέτει τις πολιτικές της στην κρίση των πολιτών. Αρκεί φυσικά να μπορεί να τους αποδείξει ότι είναι συμβατές με μια γενικότερη στρατηγική για τη βιώσιμη κινητικότητα, την οποία θα έχει χαράξει.
- Ένας Δήμος, εκτός από την επιφυλακτικότητα, την καχυποψία, τη δυσπιστία και την αδιαφορία, έχει να αντιμετωπίζει

και το φόβο ανεπάρκειας πολλών πολιτών απέναντι σε τεχνικά θέματα. Ο φόβος αυτός διακρίνει πολλούς και τους αποθαρρύνει να συμμετέχουν στα κοινά. Είναι έργο του Δήμου να αμβλύνει τέτοιες φοβίες, ενημερώνοντας πολίτες ως προς τις διάφορες πολιτικές και έτσι να τους βοηθά να πατούν πιο γερά στα πόδια τους και να συμμετέχουν στη συζήτηση για το αύριο της πόλης.

1.1.3 Επικοινωνία στο εσωτερικό του Δήμου μεταξύ Δημάρχου, Τεχνικής Υπηρεσίας και υπολοίπων Υπηρεσιών

Στο εσωτερικό των δημοτικών υπηρεσιών συμβαίνει συχνά να υπάρχουν στεγανά και η μια υπηρεσία να μη γνωρίζει επαρκώς το έργο που προωθεί η άλλη. Αυτή η εσωστρέφεια οφείλεται στο ότι συχνά η Δημοτική Αρχή δεν παρέχει ολοκληρωμένη ενημέρωση σε όλες τις υπηρεσίες ως προς τη γενικότερη στρατηγική για τα επόμενα χρόνια και ως προς τις πολιτικές πιο άμεσης εφαρμογής. Αντιμετωπίζοντας τις υπηρεσίες ως εκτελεστικά όργανα, τους παρέχει μόνο τις αναγκαίες πληροφορίες για να μπορούν να διεκπεραιώνουν τα αντικείμενα στα οποία είναι αρμόδιες. Οι υπηρεσίες του Δήμου, υπ' αυτές τις συνθήκες, δεν μπορούν να παίξουν ενεργητικό ρόλο στους σχεδιασμούς, ούτε να παίρνουν πρωτοβουλίες. Χάνεται έτσι μια ευκαιρία, διότι δεν είναι σπάνιο πολλά από τα στελέχη ενός Δήμου, έχοντας θητεύσει επί πολλά χρόνια στις υπηρεσίες του, να διαθέτουν, σε σχέση με τη Δημοτική Αρχή, πολύ πλουσιότερη γνώση του ιστορικού μελετών, σχεδίων, προγραμμάτων και έργων.

1.1.4 Επικοινωνία του Δήμου με άλλους Δήμους

Η ανταλλαγή εμπειρίας μεταξύ Δήμων είναι πολύτιμη. Τα προβλήματα είναι περίπου τα ίδια. Τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων έχουν μεγάλες ομοιότητες. Σε γενικές γραμμές η εμπειρία λοιπόν κάθε πόλης μπορεί να μεταφέρεται στις άλλες, ώστε να αποφεύγεται η επανάληψη λαθών αλλά και να ακολουθούνται τα καλά παραδείγματα.

Ο Δήμος συμμαχεί με άλλους Δήμους και αναλαμβάνει επίσης την πρωτοβουλία συγκρότησης σε επίπεδο Περιφέρειας μόνιμης επιτροπής για τη χάραξη πολιτικής για το ποδήλατο. Σε αυτήν κάθε Δήμος εκπροσωπείται από μέλος της Δημοτικής Αρχής και από υψηλόβαθμο στέλεχος της Τεχνικής Υπηρεσίας. Η επιτροπή φροντίζει για τη συστηματική ανταλλαγή πληροφόρησης ανάμεσα σε Δήμους, μέσω π.χ. κοινής βάσης δεδομένων ή ιστοσελίδας. Ένας από τους σημαντικούς στόχους της επιτροπής της Περιφέρειας είναι η δημιουργία διαδημοτικού δικτύου ποδηλάτου, το οποίο θα έχει και σημαντική συμβολή στην τουριστική οικονομία.

1.1.5 Επικοινωνία και συνεργασία των Δήμων σε ευρωπαϊκά προγράμματα με Δήμους της υπόλοιπης Ευρώπης

Είναι γνωστή η επιφυλακτικότητα της Ελλάδας στις σχέσεις της με την Ευρώπη. Αν λοιπόν αυτές οι σχέσεις είναι δύσκολες, με τον υπόλοιπο πλανήτη είναι σχεδόν ανύπαρκτες. Δεν λειτουργεί έτσι αποκομμένα σήμερα ο κόσμος. Συνεργάζεται. Οι ελληνικές πόλεις έχουν πολλά να μάθουν από ευρωπαϊούς εταίρους, ενώ αντίθετα, οι ίδιες πολύ λίγα έχουν να τους πουν, γιατί σπάνια πειραματίστηκαν σε καινοτόμα έργα. Συγχρόνως οι εξελίξεις στις πόλεις του πλανήτη είναι ραγδαίες. Είναι σημαντικό να υπάρχουν στελέχη στους Δήμους που να στέκονται άνετα δίπλα σε ομολόγους τους από άλλες χώρες, να παίρνουν πρωτοβουλίες, να οικοδομούν συνεργασίες και να συντάσσουν καινοτόμες προτάσεις για χρηματοδοτούμενα ανταγωνιστικά προγράμματα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ανάγκη τη συνεργασία των πόλεων, έτσι ώστε ο σχεδιασμός των πολιτικών της να δίνει απαντήσεις σε συγκεκριμένες ανάγκες και ιδιαιτερότητες. Είναι κρίμα που απέναντι σε αυτόν τον ενιαίο τρόπο λειτουργίας της Ευρώπης η ελληνική πόλη παραμένει περίπου αδιάφορη, με αποτέλεσμα η συμβολή της στη χάραξη ευρωπαϊκών πολιτικών να είναι μικρή. Αυτό είναι εις βάρος της.

1.1.6 Τριμερής συνεργασία Δημοτικής Αρχής, Υπηρεσιών του Δήμου και Πολιτών

Η επικοινωνία με πολίτες και υπηρεσίες του Δήμου δίνει την ευκαιρία στη Δημοτική Αρχή να εγκαταστήσει ένα δημιουργικό διάλογο με στόχο τη συνεργασία μεταξύ

1. Δημοτικής Αρχής.
2. Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου.
3. Των ευαισθητοποιημένων πολιτών, χρηστών και υποστηρικτών του ποδήλατου.

Δύο θα ήταν τα βασικά αντικείμενα αυτής της τριμερούς συνεργασίας:

- α)** η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης, των όποιων έργων έχουν ήδη γίνει και των πολιτικών που έχουν ασκηθεί.
- β)** η κοινή συμφωνία για ένα Πρόγραμμα Δράσης που θα αποτελούσε τη Στρατηγική του Δήμου για το ποδήλατο τα επόμενα χρόνια.

Το να κάτσουν στο ίδιο τραπέζι οι παραπάνω τρεις συνομιλητές είναι άσκηση δημοκρατίας που, για να λυθεί, θα πρέπει η Δημοτική Αρχή να έχει αποφασίσει να αυτοαξιολογείται, να ανοίγεται τόσο προς τα έξω, μεταφέροντας μέρος της εξουσίας της στους πολίτες, όσο και προς τα μέσα, αξιοποιώντας στο μέγιστο βαθμό τις ικανότητες και την εμπειρία των στελεχών των δημοτικών υπηρεσιών. Ακριβώς αυτό είναι δημόσια διαβούλευση. Η συγκεκριμένη άσκηση δεν θα περιορίζεται στο ποδήλατο, αλλά θα αφορά σε όλα τα μεγάλα ζητήματα πολεοδομίας, μεταφορών και εκπαίδευσης που αντιμετωπίζει ο Δήμος και συνθέτουν το πλαίσιο στο οποίο θα εντάσσεται το ποδήλατο.

1.2 Ο Δήμος εγκαθιστά Συμμαχίες

Για να γίνει το ποδήλατο μια από τις προτεραιότητες της πόλης είναι απαραίτητο η Δημοτική Αρχή πρώτα να πειστεί και μετά να δράσει με μεγάλη αποφασιστικότητα. Η στρατηγική για το ποδήλατο θα κερδίσει φίλους προβάλλοντας τις λεπτομέρειες, αυτές που προσέχεις κυκλοφορώντας στο δρόμο. Η ποιότητα του δαπέδου, η ακρίβεια και η αισθητική οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, η ποιότητα των υλικών και γενικότερα της κατασκευής, δείχνουν το πόσο εκτιμά ο Δήμος την υπόθεση «ποδήλατο» και το πόσο νοιάζεται για την ανάπτυξή του.

Περισσότερο ίσως και από τα καλοκατασκευασμένα έργα, αυτό που θα τραβήξει την προσοχή είναι η παρουσία πάνω στο ποδήλατο επώνυμων. Κυρίως εκείνων που είναι συνδεδεμένοι με πολιτικές προώθησής του, όπως του Δημάρχου και των μελών της Δημοτικής του ομάδας. Είναι αυτοί που προτείνουν μια άλλη καθημερινότητα και επομένως οφείλουν πρώτοι να δίνουν το παράδειγμα.

Για να επιτυγχάνουν οι πολιτικοί, πρέπει να είναι σε θέση να μιλούν πειστικά, όχι απλώς για κάποιο έργο ή για κάποια αποσπασματική πολιτική για το ποδήλατο, αλλά για το όραμά τους για μια διαφορετική πόλη. Χωρίς τέτοιο όραμα, που να εμπνέει και να κινητοποιεί τους κατοίκους, η συναίνεση των τελευταίων σε σοβαρές αλλαγές δύσκολα κερδίζεται.

Για το ποδήλατο δεν αρκούν μόνο έργα ή επί μέρους πολιτικές. Το ποδήλατο δεν είναι στοίχημα μόνο στον τομέα των μεταφορών. Χρειάζεται μια συνολική στρατηγική που θα απλώνεται σε όλα τα αντικείμενα αρμοδιότητας Δήμου. Η στρατηγική αυτή θα πρέπει να τεκμηριώνει ότι συνδέεται στενά με άλλες, σχετικές με την αντιμετώπιση του κινδύνου κλιματικής αλλαγής, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη ριζική μείωση των ατυχημάτων και του θορύβου, το μετασχηματισμό της πόλης σε ένα πιο δίκαιο, ανθρώπινο, πολιτισμένο, ζωντανό και ευχάριστο τοπίο κ.λπ. Θα είναι μια στρατηγική που δεν θα ανήκει στην αριστερά ή τη δεξιά. Θα είναι υπεράνω ειδικών πολιτικών ερμηνειών και



San Francisco

θέσεων ως προς τα μεγάλα προβλήματα κοινωνίας και οικονομίας.

Στο παραπάνω πλαίσιο, που ξεπερνά τους συμβατικούς πολιτικούς διαχωρισμούς προς όφελος μιας μεγάλης στρατηγικής για το ποδήλατο, κάθε Δημοτική Αρχή πρέπει να συνάπτει συμμαχίες με όλους εκείνους τους τοπικούς φορείς και παράγοντες που έχουν ένα ρόλο στο κοινωνικό και οικονομικό παρόν και αύριο της πόλης.

- Πράγματι, αφετηρία για φιλόδοξες δράσεις είναι η εύρεση έμπιστων συμμάχων. Δεν θα είναι άλλοι από μικρές ομάδες ευαισθητοποιημένων πολιτών, κυρίως νέων, που κάνουν ποδήλατο, γνωρίζουν τι συμβαίνει στο εξωτερικό, το πώς πρέπει να είναι η πόλη του ποδηλάτου και διεκδικούν καλύτερες συνθήκες για αυτό. Σύμμαχοι δεν θα είναι μόνο οι ποδηλάτες. Ζητούμενο για μια Δημοτική Αρχή είναι να συνεργάζεται με κάθε ενεργό πολίτη, εγκαθιστώντας διαδικασίες οι οποίες θα του δίνουν φωνή, ικανή να εμπνέει τους σχεδιασμούς. Στόχος αυτών των διαδικασιών είναι η μύση των πολιτών στο πώς λειτουργεί ο Δήμος και κυρίως στο τι θα πρέπει να περιλαμβάνει το τεχνικό του πρόγραμμα, στο πώς ανατίθενται οι μελέτες και οι εργολαβίες, στο ποιες είναι οι διαδικασίες ωρίμανσής τους με εγκρίσεις από διάφορους φορείς, στο πώς αξιοποιούνται τα διάφορα προγράμματα χρηματοδότησης, στο ποιοι είναι οι όροι κ.λπ. Για να είναι ουσιαστική η συμβολή των πολιτών στο σχεδιασμό, η γνώση του πώς σχεδιάζονται, του πώς αποφασίζονται και του πώς υλοποιούνται τα έργα και οι πολιτικές είναι απαραίτητη.
- Πολύ θετικό ρόλο θα παίξει και μια συμμαχία του Δήμου με τα ΜΜΕ. Έχουν πολύ μεγάλη δύναμη, διότι δεν διστάζουν να ρίχνουν φως στα κενά των πολιτικών, στις αδυναμίες των έργων, στις καθυστερήσεις, στις υποσχέσεις που δεν εκπληρώθηκαν και να προβάλουν ενστάσεις πολιτών, έστω και αν αυτές είναι αστήρικτες. Οι Δήμοι δεν πρέπει να υποτιμούν τα ΜΜΕ και για αυτό οι αποφάσεις που λαμβάνουν και οι δράσεις τους θα πρέπει να είναι καλά τεκμηριωμένες και προετοιμασμένες, ώστε να κερδίζουν την υποστήριξη.

Ανάλογη προσοχή πρέπει η Δημοτική Αρχή να δίνει και προς την κατεύθυνση των αντιπολιτευόμενων παρατάξεων. Η κάθε Δημοτική Αρχή πρέπει να είναι ο επισπεύδων του διαλόγου με την αντιπολίτευση, πρωτοβουλία που μπορεί να αποδίδει καρπούς. Πολύ συχνά η αντιπολίτευση στέκεται εμπόδιο στην υλοποίηση έργων που θα έδιναν πόντους στη Δημοτική Αρχή. Ωστόσο, αν στο σχεδιασμό των έργων είχαν συμμετοχή και οι πολίτες, τότε αυτές οι αντιδράσεις θα αμβλύνονταν. Η αναφορά σε καλά παραδείγματα γειτονικών πόλεων βοηθά πολύ στο να αίρονται οι επιφυλάξεις.



ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ

Β.

ΒΗΜΑΤΑ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ

2.1 Νομικό πλαίσιο ως προς τη διαδικασία θεσμοθέτησης αλλαγών στο επίπεδο του δρόμου

Η δημιουργία υποδομής ποδηλάτου συνεπάγεται ανακατανομή του χώρου του δρόμου μεταξύ διαφόρων χρηστών. Δίνει επίσης μεγαλύτερη προσοχή στους ευάλωτους χρήστες. Γίνονται επομένως αναγκαίες τροποποιήσεις, όπως κατασκευή προστατευτικών νησίδων, μετάθεση των κρασπέδων των πεζοδρομίων κ.λπ. Τα παραπάνω οδηγούν σε αλλαγές στο καθεστώς στάθμευσης, στην κατεύθυνση των κινήσεων, στον αριθμό των λωρίδων κίνησης των οχημάτων, στα όρια ταχύτητας κ.λπ. Νέα οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση είναι απαραίτητη. Πρόκειται για αλλαγές που πρέπει να προτείνονται από σχετική μελέτη που θα εκπονηθεί για αυτόν το σκοπό. Οι προτάσεις της, εφόσον εγκριθούν, θεσμοθετούνται με Τοπική Κανονιστική Απόφαση του Δήμου (1. Κ.Ο.Κ., άρθρο 52, 2. Ν. 3463/2006 «Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων», άρθρα 79, 82, 3. Ν. 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης, Πρόγραμμα Καλλικράτης» άρθρο 73, παρ. 1 Βν).

Περί Αναθέσεων μελετών

Εφαρμόζεται ο Ν. 4412/2016 (ΦΕΚ Α' 147/8-8-2016) που άλλαξε πολλά στο ποηγούμενο καθεστώς.

Η προεκτίμηση της αμοιβής αποτελεί βασικό στοιχείο του φακέλου ενός έργου, τον οποίο η Διευθύνουσα Υπηρεσία οφείλει να συντάσσει. Η αμοιβή αυτή αντιστοιχεί σε εκπόνηση άρτιας μελέτης. Για τον τρόπο υπολογισμού της πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

- το φυσικό αντικείμενο,
- οι προϋπολογιζόμενες ποσότητες μονάδων φυσικού αντικείμενου που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση της μελέτης, και
- η τιμή ανά μονάδα φυσικού αντικείμενου, όπως ορίζεται στον Κανονισμό Προεκτιμώμενων Αμοιβών Μελετών και Υπηρεσιών, που εγκρίθηκε με την απόφαση του Υπουργού Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε - ΔΜΕΟ/α/ο/1257/9-8-2005 (Β' 1162), λαμβάνοντας υπόψη και την ετήσια αναθεώρηση του τ.κ.

2.1.1 Απευθείας ανάθεση μέχρι 20.000 ευρώ + ΦΠΑ

α. μελέτες

Ως «απευθείας ανάθεση» νοείται η, χωρίς εκ των προτέρων δημοσιότητα, διαδικασία ανάθεσης, στο πλαίσιο της οποίας οι αναθέτουσες αρχές/φορείς αναθέτουν την μελέτη, κατόπιν έρευνας αγοράς και διαβούλευσης, στο μελετητικό γραφείο της επιλογής τους (άρθρο 118 του Ν.4412/2016). Απ' ευθείας ανάθεση επιτρέπεται μόνον όταν η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης, χωρίς ΦΠΑ, είναι ίση ή κατώτερη από το ποσό των είκοσι χιλιάδων (20.000) ευρώ. Στην περίπτωση αυτή οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να προσφεύγουν επίσης, εκτός από τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 26, και σε συνοπτικό διαγωνισμό (άρθρα 117 και 118 του Ν.4412). Απ' απευθείας μπορούν να ανατίθενται από κάθε αναθέτουσα αρχή κατ' έτος, μία ή περισσότερες συμβάσεις, συνολικού προϋπολογισμού μέχρι ποσοστού δέκα τοις εκατό (10%) των πιστώσεων που θα διαθέσει το συγκεκριμένο έτος για έργα, μελέτες και τεχνικές και λοιπές επιστημονικές υπηρεσίες.

Για την απευθείας ανάθεση απαιτείται απόφαση Δημάρχου, χωρίς προηγούμενη απόφαση του δημοτικού συμβουλίου (άρθρο 377 του Ν. 4412/2016). Για τις παραπάνω αναθέσεις έργων, μελετών και τεχνικών και λοιπών συναφών επιστημονικών υπηρεσιών, δημοσιεύεται από την αναθέτουσα αρχή, μία φορά κατ' έτος και για διάστημα είκοσι ημερών, πρόσκληση για την κατάρτιση καταλόγου ενδιαφερομένων ανά κατηγορία, έργων/μελετών (με βάση τα μελετητικά πτυχία τους). Στην πρόσκληση, μπορεί να ζητείται από τους ενδιαφερόμενους να πληρούν απαιτήσεις ειδικής τεχνικής ικανότητας, για την εγγραφή τους στους καταλόγους.

Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας του άρθρου 118 του ν. 4412/2016 ακολουθούνται τα επόμενα βήματα:

- Στη συνέχεια το πιστοποιημένο στέλεχος της Αναθέτουσας Αρχής καταχωρεί στο Κεντρικό Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών τους καταλόγους με τους ενδιαφερόμενους υποψήφιους αναδόχους.
- Για την απ' ευθείας ανάθεση ενός έργου επιτροπή που ορίζεται από την αναθέτουσα αρχή διενεργεί δημόσια ηλεκτρονική κλήρωση μεταξύ αυτών που περιλαμβάνονται στον αντίστοιχο κατάλογο (άρθρο 118 παρ.5 Ν.4412/2016).

β. υπηρεσίες

Για δημόσιες συμβάσεις υπηρεσίας μέχρι 20.000€ οι αναθέτουσες αρχές μπορούν να προσφεύγουν στις διαδικασίες της απευθείας ανάθεσης σύμφωνα με το άρθρο 118 του Ν.4412/16, με εξαίρεση όμως την κλήρωση. Για την απευθείας ανάθεση υπηρεσίας απαιτείται απόφαση Δημάρχου χωρίς προηγούμενη απόφαση του συμβουλίου και μπορεί να γίνεται με πρόσκληση απ' ευθείας στον πάροχο της υπηρεσίας χωρίς να απαιτείται ανάρτηση ή δημοσιοποίηση της πρόσκλησης στο ΚΗΜΔΗΣ. Προϋπόθεση είναι να αιτιολογείται σαφώς το είδος της παρεχόμενης υπηρεσίας και να μην υποκρύπτεται η εκπόνηση μελέτης με σκοπό την παράκαμψη της διαδικασίας συμπλήρωσης καταλόγου στο Μητρώο και στη συνέχεια της κλήρωσης (όπως προβλέπεται για την ανάθεση μελετών).

2.1.2 Συνοπτικός διαγωνισμός

Ως «συνοπτικός διαγωνισμός» νοείται η απλοποιημένη διαδικασία ανάθεσης, στο πλαίσιο της οποίας κάθε ενδιαφερόμενο μελετητικό γραφείο, μετά από προκήρυξη, υποβάλλει προσφορά (άρθρα 117 και 327 του Ν. 4412/16). Συνοπτικός διαγωνισμός επιτρέπεται όταν η εκτιμώμενη αξία της σύμβασης είναι ίση ή κατώτερη από εξήντα χιλιάδες (60.000) ευρώ, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται ο ΦΠΑ. Εκτός από τη δημοσίευση προκήρυξης, η αναθέτουσα αρχή μπορεί επιπλέον να προσκαλέσει και μελετητικά γραφεία της επιλογής της. Ο χρόνος ανάρτησης



Nantes.
Velo-city parade. 2015

της προκήρυξης είναι μόνο 12 ημέρες ενώ στους ανοικτούς πολύ μεγαλύτερος.

2.1.3 Ανοικτός διαγωνισμός

Προκηρύσσεται διαγωνισμός και τα ενδιαφερόμενα μελετητικά γραφεία υποβάλλουν προσφορά.

2.1.4 Συνεργασία του Δήμου με ΑΕΙ

Εφόσον ο Δήμος εκτιμά ότι προϋπόθεση για τον σχεδιασμό πολιτικών και δράσεων είναι η προηγούμενη διερεύνηση ζητημάτων που αφορούν το κοινωνικό, πολεοδομικό και κυκλοφοριακό περιβάλλον της πόλης, που ενδεχομένως να στηριχτεί σε έρευνες ερωτηματολογίου και συνεντεύξεις με τους κατοίκους, σε αξιοποίηση πορισμάτων της διεθνούς εμπειρίας και σε καινοτόμες επιστημονικές αναλύσεις, πολύ ευρύτερες του αντικειμένου μιας κυκλοφοριακής μελέτης ή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (2.2.2), τότε μπορεί να συνεργάζεται με Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, τα οποία θα συνδράμουν την Τεχνική Υπηρεσία. Η τελευταία θα εκπονήσει τελικά τις αναγκαίες μελέτες με βάση τα συμπεράσματα από την έρευνα του ΑΕΙ.

Η συνεργασία του Δήμου με ΑΕΙ γίνεται στο πλαίσιο προγραμματικής σύμβασης κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 100 του ν. 3852/2010 και του άρθρου 12 του 4412/2016. Οι προγραμματικές συμβάσεις, ως θεσμός, καθιερώθηκαν στη χώρα μας με το άρθρο 11 του ν. 1416/1984. Η οικονομική διαχείριση της έρευνας γίνεται μέσω της επιτροπής ερευνών του ΑΕΙ, η οποία είναι υπεύθυνη και υπόλογος για αυτήν. Σκοπός της σύναψης των προγραμματικών συμβάσεων μεταξύ των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και λοιπών φορέων του δημοσίου είναι η ανάπτυξη της περιοχής αρμοδιότητάς τους και η βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Βήματα για τη σύναψη Προγραμματικής Σύμβασης

1. Υποβολή ερευνητικής πρότασης του ΑΕΙ προς το Δήμο μετά από συνεννοήσεις μεταξύ τους που θα προσδιορίσουν τα προβλήματα και τους στόχους. Ανάρτηση στο διαδίκτυο από το Δήμο πρωτογενούς αιτήματος προς την Οικονομική Επιτροπή.
2. Απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής για τη διάθεση της σχετικής πίστωσης.
3. Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου για τη σύναψη της προγραμματικής σύμβασης.

4. Έγκριση νομιμότητας της προηγούμενης απόφασης από τον ΓΤ Αποκεντρωμένης Διοίκησης.
5. Υπογραφή Σύμβασης.
6. Ανάρτηση της σύμβασης στο Ηλεκτρονικό Μητρώο Δημοσίων Συμβάσεων.

Προϋποθέσεις νομιμότητας της Προγραμματικής Σύμβασης

- Η Προγραμματική Σύμβαση είναι νόμιμη μόνο στην περίπτωση που το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα δεν είναι δυνατό να επιτυγχάνεται με άλλη μορφή συνεργασίας (ultimum refugium).
- Θα πρέπει να εκκινούν τα συμβαλλόμενα μέρη από κοινή αφετηρία για την επίτευξη ενός δημόσιου σκοπού.
- Θα πρέπει το ερευνητικό έργο να είναι «πρωτότυπο, δηλαδή να επαυξάνει το απόθεμα της ήδη υπάρχουσας γνώσης»
- Θα πρέπει οι φορείς να συμπράττουν 'κατά το δυνατόν ισοβαρώς' για την υλοποίηση προγραμμάτων ή υπηρεσιών στο πλαίσιο κοινώς εξυπηρετούμενου δημόσιου σκοπού, τον οποίο είναι εκ του νόμου επιφορτισμένα να επιτελούν. Τυχόν προβλεπόμενες στο πλαίσιο των προγραμματικών συμβάσεων περιουσιακές μετακινήσεις μεταξύ των συμβαλλομένων περιορίζονται μόνο στην κάλυψη δαπανών που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση του συμβατικού αντικειμένου.

2.2 Οι μελέτες για το ποδήλατο

2.2.1 Οι συμβατικές «κυκλοφοριακές μελέτες»

Παραδοσιακά, θέματα σχετικά με την οργάνωση της κυκλοφορίας, τα εξετάζαν οι «κυκλοφοριακές μελέτες». Σχεδόν μέχρι το τέλος του 20ού αιώνα, και όσο στο αυτοκίνητο δινόταν η απόλυτη προτεραιότητα, το βασικό ζητούμενο από τις μελέτες αυτές ήταν η βέλτιστη διεκπεραίωση της ροής και η οργάνωση της στάθμευσης με κριτήριο την εξυπηρέτηση του μεγαλύτερου δυνατού αριθμού αυτοκινήτων. Η πόλη, με κατάλληλες διαμορφώσεις, διανοίξεις και απαλλοτριώσεις, έδινε όλο και περισσότερο χώρο στο αυτοκίνητο, εκείνη λοιπόν προσαρμοζόταν στις ανάγκες του και όχι το αυτοκίνητο στην πόλη. Θα έπρεπε να συμβαίνει το ανάποδο, δεδομένου ότι για την ιστορική Ευρωπαϊκή πόλη είναι αναντίρρητη η ανάγκη προστασίας της. Ως προς τις επεκτάσεις, σε όλη τη διάρκεια του 20ού αι., αναπτύχθηκαν με κριτήριο τη βέλτιστη πρόσβαση του αυτοκινήτου και κατέληξαν να αποτελούν αστικές επιφάνειες που ενθαρρύνουν τη χρήση του, αφού λόγω της αραιής δόμησής τους και της μεγάλης διάχυσης των διαφόρων δραστηριοτήτων, εξυπηρετούνται πολύ καλύτερα από αυτό το μέσο. Η συμβατική λοιπόν «κυκλοφοριακή μελέτη» είναι συνδεδεμένη με το αυτοκίνητο, μεριμνά κατά προτεραιότητα για τις ανάγκες του και δεν διστάζει να του παρέχει το χώρο που χρειάζεται για να κινείται γρήγορα και για να μπορεί να προσπελαύνει όσο γίνεται πιο άμεσα κάθε σημείο της πόλης.

Ο αριθμός των αυτοκινήτων για τον οποίο σχεδιάζουν οι συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες είναι εντελώς ασαφής. Εκ των πραγμάτων, το κυκλοφοριακό καθεστώς σε οποιαδήποτε πόλη, αν δεν υπάρξουν ριζικές παρεμβάσεις, δεν παραμένει στάσιμο. Ο αριθμός των αυτοκινήτων θα αυξάνει γρηγορότερα και από τον πληθυσμό. Θεωρητικά εξαρτάται:

- από το χώρο που τους διατίθεται για κυκλοφορία και κυρίως για στάθμευση (ο χώρος αυτός καθορίζεται από τη γεωμετρία του ρυμοτομικού δικτύου και από τα περιοριστικά μέτρα που ενδεχομένως να έχουν εφαρμοστεί, όπως πεζοδρομήσεις, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.),
- από τις επιδόσεις, την αξιοπιστία και τις διαθέσιμες υποδομές για εναλλακτικές λύσεις, όπως η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο, το περπάτημα κ.λπ.,
- από το κόστος των διαφόρων τρόπων μετακίνησης (φόροι, διόδια, εισιτήρια δημόσιας συγκοινωνίας κ.λπ.) και στάθμευσης,
- από την πολεοδομική οργάνωση, και ειδικότερα από την κατανομή των χρήσεων γης.

Οι συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, θεωρώντας ότι πάντα θα είναι δυνατόν να γίνονται στις πόλεις «βελτιώσεις»



Amsterdam

και προσαρμογές για να υποδέχονται έναν συνεχώς αυξανόμενο αριθμό αυτοκινήτων, τους δίνουν κάθε φορά όσο μπορούν περισσότερο χώρο, προβλέπουν ελάχιστες υποδομές για εναλλακτικά μέσα που θα στερούσαν χώρο από το αυτοκίνητο, κρατούν το κόστος του χαμηλά, εξωτερικεύοντάς το στην κοινωνία γενικά και ειδικότερα στους χρήστες άλλων τρόπων μετακίνησης και, τέλος, υπηρετούν πολεοδομικούς σχεδιασμούς που στηρίζονται στο αυτοκίνητο.

Σε γενικές γραμμές, την τελευταία 40ετία, η εξέλιξη του αριθμού των αυτοκινήτων στην ελληνική πόλη υπήρξε έντονα αυξητική. Από τις συμβατικές «κυκλοφοριακές μελέτες» ποτέ δε ζητήθηκε να κάμψουν αυτήν την πορεία. Σε καμία πόλη επίσης δεν επιχειρήθηκε να προσδιοριστεί ένας μέγιστος αριθμός αυτοκινήτων που θα μπορούσε να απορροφά, ώστε να σχεδιάζονται οι ανάλογες πολιτικές. Αν και όλοι γνωρίζουν ότι δεν γίνεται τα αυτοκίνητα να αυξάνουν επι' άπειρον, ωστόσο η ελεύθερη απόκτησή τους θεωρείται ταμπού. Δεν υπήρξε πολιτικός στην Ελλάδα που να δήλωσε ποτέ ότι στοχεύει στον περιορισμό της διαθεσιμότητας αυτοκινήτου (πολλοί βεβαίως δήλωσαν ότι στοχεύουν στον περιορισμό της κυκλοφορίας του, αλλά αυτό είναι διαφορετικό και μάλλον ατελέσφορο, διότι ένα αυτοκίνητο, ιδίως το καινούριο, όταν το έχεις το χρησιμοποιείς). Έτσι, οι τοπικές κοινωνίες είναι ικανοποιημένες, και για αυτό ουδέποτε ζήτησαν ευθύνες από τους πολιτικούς για την αδιάκοπη επιδείνωση των περιβαλλοντικών δεικτών στις πόλεις.

2.2.2 Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ»

Τις τελευταίες δεκαετίες οι προτεραιότητες έχουν αλλάξει. Σήμερα, υπό την απειλή της κλιματικής αλλαγής και συνειδητοποιώντας τις συνέπειες και των άλλων επιπτώσεων του αυτοκινήτου, το ζητούμενο για τις πόλεις είναι η δημιουργία συνθηκών Βιώσιμης Κινητικότητας, δηλαδή υποκατάστασης του αυτοκινήτου από δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα για όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ένα από τα βασικά αντικείμενα της οποίας είναι η προώθηση βιώσιμων πολιτικών στις χώρες μέλη, ήδη από τη δεκαετία του '90, με τις «Πράσινες Βίβλους», που είναι μια σειρά από κείμενα πολιτικής, προσπάθησε να ευαισθητοποιήσει πολίτες και πολιτικούς σε θέματα κλειδιά για τη βιώσιμη κινητικότητα. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται οι παρακάτω:

- «Για το Αστικό Περιβάλλον» (1990), με θέματα κλειδιά: την ποιότητα του δημόσιου χώρου και την ταυτότητα της πόλης,
- «Δίκτυα των Πολιτών» (1995), με θέματα κλειδιά: τη σημασία της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και τις συνδυασμένες μεταφορές,



Bern, Switzerland

- «Δίκαιη Κοστολόγηση στις Μεταφορές (1995), με θέματα κλειδιά: την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών και τα αστικά διόδια,
- «Αξιολόγηση και διαχείριση της ποιότητας του αέρα» (Οδηγία 9040/26.8.96), με θέμα κλειδί τη σύνταξη και την περιοδική δημοσιοποίηση από τις κυβερνήσεις Σχεδίων Δράσης για την ευαισθητοποίηση των πολιτών,
- «Μελλοντική πολιτική για το θόρυβο» (1997), με θέματα κλειδιά: τις πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα και με χαμηλές ταχύτητες,
- «Προς μια Αστική Πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση» (1997), με θέμα κλειδί τη σημασία της συμμετοχής του πολίτη στους σχεδιασμούς.
- «Προς μια νέα παιδεία αστικής κινητικότητας» (2007), με θέμα κλειδί τη διαμόρφωση μιας άλλης νοοτροπίας και σχέσεων πολιτισμού στην καθημερινότητα των μετακινήσεων.

Το 2009 το «Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα – the Action Plan for Urban Mobility» και το 2011 η «Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές – Χάρτης πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών - the Transport White Paper» ανέδειξαν το ζήτημα της Βιώσιμης Κινητικότητας. Τον Δεκέμβριο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το εξειδικεύει δημοσιεύοντας (Brussels, COM (17.12.2013) 913 final) την πρόταση για «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - A concept for Sustainable Urban Mobility Plans» στο πλαίσιο σχετικής Ανακοίνωσης προς τους ευρωπαϊκούς θεσμούς. Κύριος στόχος της είναι η στροφή στην «προσπελασιμότητα», όρος που αναφέρεται στα εναλλακτικά ως προς το αυτοκίνητο μέσα και που προσδίδει ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό των μετακινήσεων. Σημειώνεται ότι ο όρος «Κινητικότητα» δεν περιορίζεται μόνο στο αυτοκίνητο, αλλά περιλαμβάνει το σύνολο των τρόπων μετακίνησης, στους οποίους, εκτός από τα αυτοκίνητα, ανήκουν η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Στηρίζεται στη θεώρηση ότι για κάθε κατηγορία μετακινήσεων υπάρχει ένας τρόπος μετακίνησης που είναι ο πιο κατάλληλος και θα πρέπει να του δίνεται η δυνατότητα να την υπηρετεί.

Αντίθετα από τις συμβατικές προσεγγίσεις του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» δίνουν μεγάλη έμφαση στον συνδυασμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό, στη

συμμετοχή και στην αξιολόγηση. Ειδικότερα αποβλέπουν:

- στην εμπλοκή των πολιτών. Ο σχεδιασμός για το αύριο της ευρωπαϊκής πόλης εστιάζεται στους πολίτες. Κάτοικοι, επισκέπτες, επιχειρηματίες και καταναλωτές αποτελούν μέρος της λύσης, γιατί ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι σχεδιασμός για τον άνθρωπο και όχι για την απρόσωπη λειτουργία της πόλης,
- στο συντονισμό των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων αστικών παραμέτρων, όπως πολεοδομία, μεταφορές, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, ασφάλεια, ενεργειακή κατανάλωση κ.λπ.,
- στο συντονισμό μεταξύ των διαφόρων βαθμών Αυτοδιοίκησης και στο συντονισμό μεταξύ των γειτονικών γεωγραφικά Δήμων και Περιφερειών,
- στη συνεργασία επιστημόνων διαφορετικών ειδικοτήτων και όχι μόνο συγκοινωνιολόγων, όπως συμβαίνει στις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες.

Τα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» προωθούν επίσης σχεδιασμούς με μεγάλο χρονικό ορίζοντα και λαμβάνουν υπόψη τους το κοινωνικό κόστος και οφέλη έχοντας ως βασική αρχή ότι κάθε τρόπος μετακίνησης πρέπει να αναλαμβάνει ο ίδιος το κόστος του και να μην το μεταθέτει στην κοινωνία.

Σύμφωνα με την Ε.Ε. ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» πρέπει να στοχεύει σε ένα σύστημα συνδυασμένων τρόπων μετακίνησης:

- για τη βελτίωση της ασφάλειας όλων των τρόπων μετακίνησης, περπατήματος, ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας, αυτοκινήτου, σκούτερ κ.λπ.,
- για τη μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων,
- για την αύξηση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος,
- για τον περιορισμό του αριθμού των θέσεων στάθμευσης μέχρι ενός ορίου ώστε να μην προκαλείται υπέρμετρη κυκλοφορία αυτοκινήτων,
- για την προώθηση λύσεων που δεν χρειάζονται νέες υποδομές, όπως car sharing «κοινόχρηστο αυτοκίνητο», «συλλογική χρήση του αυτοκινήτου - car και van pooling», «ομαδική μετακίνηση προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο - walking και cycling bus» κ.λπ.,
- για σχεδιασμούς που δίνουν έμφαση στις μετακινήσεις εργαζομένων με λύσεις βιώσιμης κινητικότητας,
- για τη μέγιστη αξιοποίηση του υφιστάμενου ρυμοτομικού και των υφισταμένων δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας ώστε να αποφεύγονται περιττά έργα,
- για τη βελτίωση της ελκυστικότητας της πόλης, για την ποιότητα ζωής και την υγεία,
- για τον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα της ρύπανσης,
- για την προώθηση της ήπιας κυκλοφορίας και τη μείωση της ταχύτητας του αυτοκινήτου.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας», ενώ θα εντάσσεται στη μακροπρόθεσμη στρατηγική για την ανάπτυξη της πόλης, θα περιλαμβάνει επιχειρησιακό σχεδιασμό έργων άμεσης προτεραιότητας με χρονοδιάγραμμα και πηγές χρηματοδότησης, καθώς και κατανομή δράσεων στις διάφορες υπηρεσίες του Δήμου.

Ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» θα συγκρίνει τις εκτιμώμενες μελλοντικές επιδόσεις του σε σχέση με τις σημερινές επιδόσεις του τομέα των μεταφορών. Ως προς το σήμερα θα αναλύονται επίσης το θεσμικό οπλοστάσιο και η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών στο σχεδιασμό και τις υλοποιήσεις. Θα ορίζονται επίσης δείκτες επιδόσεων ως προς την ποιότητα και προσβασιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών, δείκτες πολεοδομικής οργάνωσης και χρήσεων γης, δείκτες ως προς την οδική ασφάλεια, την ενέργεια, το περιβάλλον, την κοινωνική ενσωμάτωση,

την ισότητα των δύο φύλων, την οικονομική ανάπτυξη, την υγεία και την εκπαίδευση. Θα προσδιορίζονται επίσης μετρήσιμοι στόχοι βάσει ενός καθορισμένου πλαισίου δεικτών. Θα γίνεται για αυτό τακτική παρακολούθηση, εξέταση και υποβολή εκθέσεων.

Σε διάφορες ευρωπαϊκές χώρες αναλήφθηκαν για τη Βιώσιμη Κινητικότητα σημαντικές πρωτοβουλίες, όπως στο Ην. Βασίλειο τα «Σχέδια Τοπικών Μεταφορών - Local Transport Plans (LTP)». Ίσως ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα δίνει η Γαλλία, η οποία θεσμοθέτησε τα «Σχέδια Αστικών Μετακινήσεων» (Plans de Déplacements Urbains – PDU) το 1982. Ο νόμος «για την Αλληλεγγύη και την Αστική Ανανέωση» (Solidarité et Renouvellement Urbains - SRU) του 2000 ενίσχυσε το ρόλο τους και σήμερα αποτελούν εργαλείο εφαρμογής ολοκληρωμένης στρατηγικής πολεοδομίας και μεταφορών που στοχεύει σε πολεοδομικές μορφές κατάλληλες για τη δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο.

Με γνώμονα τα παραπάνω, οι βασικές διαφορές μεταξύ μιας συμβατικής κυκλοφοριακής μελέτης και ενός «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» φαίνονται στον επόμενο Πίνακα.

Συμβατικός σχεδιασμός μεταφορών	Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας
έμφαση στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 	έμφαση στον άνθρωπο 
βασικός στόχος: να πηγαίνεις με το αυτοκίνητο όσο γίνεται πιο γρήγορα, πιο άμεσα και παντού 	βασικός στόχος: να πηγαίνεις με βιώσιμα μέσα και τρόπους γρήγορα, άμεσα, ευχάριστα και παντού 
περιορίζεται σε θέματα κυκλοφοριακής οργάνωσης 	θέτουν ισότιμους πολεοδομικούς, κυκλοφοριακούς, οικονομικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους 
βραχυ / μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός 	σχεδιασμός με ευρύ χρονικό ορίζοντα 
οι περιοχές παρεμβάσεων ορίζονται με βάση τους διοικητικούς, ανορθόδοξους τεμαχισμούς του χώρου 	οι σχεδιασμοί εμπνέονται και προβάλλουν ιστορικές, κοινωνικές, οργανικές και λειτουργικές σχέσεις μεταξύ γειτονικών χώρων 
κινητοποιεί σχεδόν αποκλειστικά συγκοινωνιολόγους μηχανικούς 	προκύπτουν από τη συνεργασία επιστημόνων πολλών ειδικοτήτων 
δίνει έμφαση σε λύσεις που στηρίζονται σε νέες και ακριβές υποδομές 	αναδεικνύουν την αποτελεσματικότητα των φτηνών λύσεων που στηρίζονται συγχρόνως σε υποδομές, υπηρεσίες, νέες τεχνολογίες κ.λπ. 
υποτιμά την ανάγκη σε βάθος εξέτασης των επιπτώσεων της υφιστάμενης κατάστασης και των λύσεων που προτείνει 	η σε βάθος ανάλυση των επιπτώσεων συνοδεύεται από διαδικασίες εκπαίδευσης, διορθώσεων και ευαισθητοποίησης 
οι εμπειρογνώμονες πειθαρχούν στις εντολές της διοίκησης 	εμπειρογνώμονες, πολίτες και εκπρόσωποι φορέων σχεδιάζουν από κοινού και απόλυτα ελεύθερα 



Venna

Με αρκετή καθυστέρηση ξεκινά τώρα για τις πόλεις και στην Ελλάδα μια νέα εποχή. Τη θέση των συμβατικών κυκλοφοριακών μελετών για το αυτοκίνητο παίρνουν οι Στρατηγικές για τη Βιώσιμη Κινητικότητα. Δεν θα μπορεί να γίνεται αλλιώς, διότι όρος για να χρηματοδοτείται το οποιοδήποτε μεμονωμένο έργο είναι πια το να περιλαμβάνεται στη φαρέτρα των παραπάνω Στρατηγικών. Οι Δήμοι αναζητούν χρηματοδότηση για να προχωρήσουν προς αυτή τη κατεύθυνση και η πολιτεία έχει δώσει υποσχέσεις.

2.3 Τα πρώτα στάδια της μελέτης

2.3.1 Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης

Πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση. Εντοπισμός ζητημάτων ασυνέχειας, αποκοπών, άνισης κατανομής χρήσεων γης, προβλημάτων κορεσμού, ατυχημάτων, κακής κάλυψης από τη δημόσια συγκοινωνία, ανασφαλούς κίνησης πεζών και ποδηλατών, υπερβολικά υψηλών ταχυτήτων, διέλευσης διαμπερούς κυκλοφορίας από περιοχές κατοικίας κ.λπ.

2.3.2 Καταγραφή των αναγκών των ποδηλατών και κάθε εν δυνάμει αυριανού ποδηλάτη

Συστηματική συγκέντρωση στοιχείων από ερευνητικά κέντρα και πανεπιστήμια, καθώς και από πόλεις της Ευρώπης, με τις οποίες ο Δήμος εγκαθιστά μια σταθερή σχέση συνεργασίας. Οργάνωση συναντήσεων με εκπροσώπους από συγκεκριμένες ομάδες στόχους για τον προσδιορισμό των αναγκών. Εκπόνηση σχετικών ερευνών σε τακτά διαστήματα. Δημιουργία ηλεκτρονικών βάσεων δεδομένων όπου συγκεντρώνονται παράπονα και προτάσεις. Χρηματοδότηση περιοδικών ερευνών μετακινήσεων στα νοικοκυριά. Για κάθε νέα υποδομή γίνονται ex ante και ex post αξιολογήσεις με κριτήριο το ποδήλατο. Εγκαθίστανται για αυτό μόνιμοι αυτόματοι μετρητές ποδηλατών.



Gdansk

2.3.3 Αξιολόγηση των προηγούμενων πολιτικών για πολεοδομία και κυκλοφορία

Καταγραφή συμπερασμάτων σχετικά με προβλήματα διοικητικά και τεχνικά, προκλήσεων, αναθέσεων, εκπόνησης και επίβλεψης μελετών, εκτέλεσης έργων, δυσλειτουργιών κ.λπ.

2.4 Τα πρώτα βήματα από πλευράς της Δημοτικής Αρχής

Χάραξη προτεραιοτήτων, χρονοδιαγράμματος και εντοπισμός πηγών χρηματοδότησης.

Σύνταξη από τη Δημοτική Αρχή αυστηρού και πλήρους σχεδίου προτεραιοτήτων με χρονοδιάγραμμα και πηγές χρηματοδότησης, το οποίο θα περιλαμβάνει συστηματικές δράσεις, έργα και συνεργασίες με διάφορους φορείς της διοίκησης που εμπλέκονται στην υλοποίησή τους.

Αναφορικά με τη στρατηγική για το ποδήλατο δεν αρκούν εστιασμένες χρηματοδοτήσεις. Χρειάζεται διάρκεια στη ροή χρηματοδότησης για έργα συμπλήρωσης και προσαρμογής, υποδομής, κατασκευής, συντήρησης, βελτίωσης, προβολής και επέκτασης του δικτύου.

Στον δημοτικό προϋπολογισμό το ποδήλατο αποκτά μόνιμο κωδικό. Στα έργα που εκτελούνται πάντα θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη και για ποδήλατο. Η συστηματική συνεργασία με ιδιωτικούς φορείς είναι απαραίτητη. Το αναγκαστικό λάκτισμα για το ποδήλατο, με τη χρηματοδότηση της πρώτης φάσης καινοτόμων έργων, εκ των πραγμάτων πρέπει να το δώσει ο Δήμος, έτσι ώστε να πείσει για τη βούληση και την αποφασιστικότητά του στην προώθηση του ποδηλάτου.



London



Nantes

ΧΑΡΑΞΗ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ





ΧΑΡΑΞΗ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

3.1 Γενικά

Η Δημοτική Αρχή δηλώνει ρητά ότι ένας από τους βασικούς στόχους για το αύριο του Δήμου είναι το ποδήλατο και ότι για την επίτευξή του θα προωθηθεί στρατηγική με δυο άξονες:

- ενθάρρυνση χρήσης του ποδηλάτου,
- αποθάρρυνση χρήσης του αυτοκινήτου.

Η στρατηγική αυτή θα υπηρετήσει τη γενικότερη πολιτική για τη βιώσιμη κινητικότητα που περιλαμβάνει κατευθύνσεις κρίσιμες για το αύριο του Δήμου:

- την υγεία,
- το περιβάλλον,
- την πολεοδομία,
- την εκπαίδευση,
- την οικονομική ανάπτυξη (τουρισμό κ.λπ.).



Παρίσι

3.2 Περιοριστικές πολιτικές στο αυτοκίνητο

Η Δημοτική Αρχή κάνει γνωστή σε όλους την απόφασή της να αποδώσει τις περιοχές που αξίζει να προστατευτούν, όπως το κέντρο και οι γειτονιές, κυρίως σε πεζούς, ποδηλάτες και δημόσια συγκοινωνία. Δεν κρύβει επίσης ότι θα ασκήσει πολιτικές που θα ενισχύσουν το ποδήλατο παίρνοντας χώρο από το αυτοκίνητο. Σε αυτές περιλαμβάνονται η νομιμοποίηση της αμφίδρομης κίνησής του σε μονόδρομους, η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.

Η ασφαλής κίνηση των ποδηλατών θα έχει πρώτη προτεραιότητα στις πολιτικές που θα ασκούνται. Για αυτό θα παρακολουθείται συστηματικά η εξέλιξη των ατυχημάτων με εμπλοκή ποδηλάτου και θα εντοπίζονται τα μελανά σημεία του δικτύου. Θα συσταθεί για αυτό μόνιμη ομάδα εργασίας στην οποία θα συμμετέχουν και ποδηλάτες. Ο σχεδιασμός έργων και πολιτικών για το ποδήλατο θα λαμβάνει υπόψη του τα αποτελέσματα των εργασιών της ομάδας.

Η συντήρηση του οδικού δικτύου, με έμφαση στους διαδρόμους διέλευσης ποδηλατών, που είναι οι πιο ευάλωτοι χρήστες του δρόμου και μπορεί να τους συμβεί ατύχημα ακόμη και από μικρές ανωμαλίες του οδοστρώματος, είναι πολύ σημαντική για την ασφάλειά τους. Για αυτό οι πολίτες θα ενθαρρύνονται να αναφέρουν, μέσω μιας ειδικής τηλεφωνικής γραμμής ή μέσω εφαρμογών στο διαδίκτυο, τα προβλήματα που συναντούν στα οδοστρώματα.

Βασικό εργαλείο για τη βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας θα είναι ο περιορισμός της ταχύτητας των αυτοκινήτων στην πλειονότητα των δρόμων του Δήμου (με εξαίρεση πρωτεύοντες άξονες) στα 30 χλμ/ώρα. Θα δίνεται μεγάλη προσοχή σε περιοχές υψηλής επικινδυνότητας, όπως γύρω από σχολεία, όπου οι ταχύτητες θα πρέπει να περιορίζονται. Παράλληλα, θα οργανώνονται εκστρατείες ευαισθητοποίησης των οδηγών αυτοκινήτου, ώστε να προσέχουν περισσότερο πεζούς και ποδηλάτες.



Nijmegen, the Netherlands,
Velo-city parade, 2017

3.3 Εφαρμογή συνδυασμένων πολιτικών μεταφορών και πολεοδομίας με προβάδισμα στο ποδήλατο

Στις πολεοδομήσεις νέων προαστίων το ποδήλατο αντιμετωπίζεται ισότιμα με τα άλλα μέσα. Στις περιοχές αυτές θεσμοθετείται ότι οι αποστάσεις από τις κατοικίες των διαφόρων πολυσύχναστων χρήσεων γης δεν θα ξεπερνούν μήκη που να μην καλύπτονται με περπάτημα ή έστω με ποδήλατο. Στις υφιστάμενες περιοχές ασκούνται πολιτικές ανακατανομής χρήσεων γης, έτσι ώστε σχολεία, γραφεία, κέντρα αθλητισμού, αναψυχής κ.λπ., να βρίσκονται σε εμβέλεια ποδηλάτου από την κατοικία.

3.4 Συνδυασμένη χρήση ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας

Δρομολογείται πρόγραμμα προοδευτικής εγκατάστασης εξοπλισμού στάθμευσης ποδηλάτων σε όλες τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας. Αποφασίζεται επίσης η δημιουργία θέσεων κοινόχρηστων ποδηλάτων αυτόματης ενοικίασης σε κεντρικούς σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας και σε άλλα κρίσιμα σημεία της πόλης. Προωθείται η υλοποίηση διαμορφώσεων ασφαλούς και άνετης προσπέλασής τους με ποδήλατο.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ



δ.

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

4.1 Γενικά

Χαράσσεται στρατηγική συνεχούς επικοινωνίας με διάφορες ομάδες στόχους, η οποία στηρίζεται σε ευρείας κλίμακας πολιτικές ενημέρωσης για τα οφέλη από τη χρήση του ποδηλάτου και για τους στόχους και τη λογική των έργων που προωθούνται. Περιλαμβάνει δράσεις ενημέρωσης εκπροσώπων ομάδων στόχων (εργοδοτών, σχολείων, συλλόγων γονέων, εμπορικών συλλόγων κ.λπ.) για τις νέες υπηρεσίες κινητικότητας που προσφέρει ο Δήμος και που αφορούν συνδυασμένες μετακινήσεις με τη χρήση ποδηλάτου προς τη δουλειά, το σχολείο, τα καταστήματα κ.λπ. Οι αποφάσεις της Δημοτικής Αρχής λαμβάνονται μόνον αφού προηγηθεί δημόσια διαβούλευση. Εγκαθίσταται σταθερή συνεργασία μεταξύ, πολιτικών, πολιτών, τεχνικών και ποδηλατών. Το κοινό ενθαρρύνεται να καταθέτει προτάσεις για έργα και αυτές λαμβάνονται υπόψη. Αν οι τελικές αποφάσεις της Δημοτικής Αρχής είναι αντίθετες με τις προτάσεις αυτές, εξηγούνται οι λόγοι.

4.2 Τεχνικές ενημέρωσης / κινητοποίησης του κοινού

- εκθέσεις με φυλλάδια, χάρτες, φωτογραφίες, μοντέλα, προβολές, εκπαιδευτικά παιχνίδια και δώρα,
- καμπάνιες, διαγωνισμοί, αναρτήσεις στο διαδίκτυο, διαφημίσεις,
- ανακοινώσεις στο ραδιόφωνο, άρθρα σε εφημερίδες
- αποστολή πληροφορήσης σε πολίτες που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για κάποιο έργο με τήρηση καταλόγου αποδεκτών ηλεκτρονικής αλληλογραφίας,
- αποστολή επιστολών/προσκλήσεων για ενημέρωση,
- χρήση μέσων κοινωνικής δικτύωσης για επικοινωνία,
- προσέγγιση κοινωνικών οργανώσεων για ενημέρωση των μελών,
- σύνταξη και δημοσίευση κειμένων ανάλυσης με προτάσεις σεναρίων,
- διοργάνωση εκδρομών,
- εκδηλώσεις ερωταπαντήσεων: οι πολίτες (συνήθως κατά τις συνεδριάσεις δημοτικών συμβουλίων ή δημοτικών επιτροπών) απευθύνουν ερωτήματα σε εκλεγμένους αντιπροσώπους τους,
- παρουσιάσεις με βίντεο ή διαφάνειες,
- υλοποίηση πιλοτικών έργων με στόχο την κινητοποίηση των κατοίκων.

4.3 Τεχνικές συμμετοχής με στόχο την αξιολόγηση των σχεδιασμών

- Έρευνες αγοράς, δημοσκοπήσεις, έρευνες ερωτηματολογίου, που δίνουν τη δυνατότητα υποβολής σχολίων, παραπόνων ή προτάσεων.
- Διαβουλευτικές δημοσκοπήσεις. Έχουν μικρότερο δείγμα από τις παραδοσιακές δημοσκοπήσεις. Οι πολίτες συζητούν μεταξύ τους, με ειδικούς και ενημερώνονται. Στο τέλος της διαδικασίας εξετάζεται το κατά πόσον οι απόψεις τους έχουν διαφοροποιηθεί.
- Δημόσιες συναντήσεις με σκοπό την ενημέρωση γύρω από κάποιο ζήτημα σχεδιασμού και την έκφραση γνώμης.
- Δημόσιες ακροάσεις. Πρόκειται για θεσμοθετημένη διαδικασία σε Βρετανία και ΗΠΑ που προηγείται των εγκρίσεων κανονιστικών ρυθμίσεων. Προσκαλούνται μόνο πολίτες που έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον για κάποιο έργο.
- Εκπομπές στην τηλεόραση και στο ραδιόφωνο με δυνατότητα παρεμβάσεων από ακροατές.
- Ιστοσελίδες αμφίδρομης επικοινωνίας, που δίνουν στους πολίτες τη δυνατότητα να σχολιάζουν, να εκφράζουν την άποψή τους και να καταθέτουν προτάσεις.
- Ημερίδες / συνέδρια.
- Τοπικά στέκια επικοινωνίας για τη συλλογή απόψεων (απαντώνται στη βιβλιογραφία ως open houses, drop-in centers, field offices, site offices, clearinghouses).
- Τηλεδιασκέψεις με το κοινό σε ειδικές αίθουσες κοντά στους τόπους κατοικίας.
- Επιτροπές εκπροσώπων. Συγκροτούνται από πολίτες που εκπροσωπούν μία κοινωνική ομάδα ή συγκεκριμένα ενδιαφέροντα (π.χ. επιμελητήρια, οικολογικές οργανώσεις). Οι επιτροπές που δρουν συνήθως συμβουλευτικά, σε κάποιες περιπτώσεις έχουν και αρμοδιότητες λήψης απόφασης.



Vienna.
Ο νέος πεζόδρομος
της Mariahilfer strasse

- Αξιοποίηση ανθρώπων με επιρροή στην τοπική κοινωνία για την αξιολόγηση του σχεδιασμού και την ενθάρρυνση ευρύτερης συμμετοχής.
- Ομάδες πολιτών. Αποτελούνται από στατιστικά αντιπροσωπευτικό δείγμα δημοτών, που ερωτώνται περιοδικά, ώστε να σχηματίζεται μια γενική εικόνα για την εξέλιξη της άποψης του κοινού.
- Ομάδες εμπάθουσας. Πρόκειται για ομάδες πολιτών, που συζητούν ένα συγκεκριμένο ζήτημα. Αποτελούνται από 12 το πολύ μέλη τα οποία ανήκουν σε κοινωνικές ομάδες που επηρεάζονται από κάποιο σχεδιασμό. Στόχος είναι η ελεύθερη έκφραση, ώστε να αποτυπώνονται όλες οι διαστάσεις ενός ζητήματος. Δεν αποτελεί στόχο η ομοφωνία, αλλά η καταγραφή των απόψεων.
- Τοπικός συντονιστής με στόχο τη διερεύνηση των απόψεων του κοινού σε μία περιοχή.
- Δομημένες συνεντεύξεις και συνεντεύξεις βάθους.
- Επιχορηγούμενη συμμετοχή, π.χ. παροχή αποζημίωσης, κάλυψη εξόδων μεταφοράς ή ακόμη και εξασφάλιση φροντίδας στο σπίτι σε ανέργους ή σε άτομα χαμηλού εισοδήματος για να συμμετέχουν σε συνεδριάσεις.
- Οργάνωση της συμμετοχής χρηστών μιας μελλοντικής κοινωνικής υποδομής, όπως πλατειών (νέοι κάτοικοι της γύρω περιοχής) ή ποδηλατόδρομων (ποδηλάτες) (TRANSPLUS 2002: 31).
- Συμμετοχή κοινού σε SWOT αναλύσεις, όπου καταγράφονται τα δυνατά και αδύνατα σημεία του σχεδιασμού, οι ευκαιρίες που προκύπτουν και οι απειλές που αισθάνονται οι πολίτες.
- Συμμετοχή κοινού στην ανάλυση κριτηρίων (Value analysis ή Utility analysis) για τον καθορισμό κριτηρίων, που στη συνέχεια λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων.
- Αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων με χρήση φωτογραφιών, μεθόδων οπτικοποίησης και ηλεκτρονικής προσομοίωσης.
- Διάθεση φόρμας παραπόνων.



Amsterdam

4.4 Τεχνικές συμμετοχής με στόχο τη συνεργασία Δήμου και Πολιτών στο σχεδιασμό

- Χρηματοδότηση τοπικών οργανώσεων με κοινωνική εμβέλεια ώστε να οργανώνουν συμμετοχικό σχεδιασμό.
- Τοπικά σχέδια ανάλυσης αναγκών. Στόχος των σχεδίων αυτών είναι να τίθενται προτεραιότητες για δημοτικές παρεμβάσεις και για την άσκηση πολιτικών σε κάθε γειτονιά με τη συμμετοχή των πολιτών. Εστιάζονται τόσο στη χάραξη γενικού οράματος, όσο και σε συγκεκριμένα έργα.
- Οραματισμός (visioning), στο πλαίσιο χάραξης μακροπρόθεσμων στρατηγικών. Προσδιορίζεται από τους πολίτες ένα όραμα για το αύριο της πόλης τους.
- Ανταλλαγή ιδεών (brainstorming). Οι πολίτες, στην αρχική φάση των σχεδιασμών, προτείνουν και συζητούν νέες ιδέες.
- Σχεδιασμός στην πράξη (planning for real). Χρήση από το κοινό απλών μεθόδων, όπως αναλογικές ή ψηφιακές προσομοιώσεις, για την κατάθεση ιδεών. Η μέθοδος αυτή θεωρείται από το κοινό πολύ πιο αποτελεσματική σε σχέση με τη συμβατική δημόσια διαβούλευση (Jenkins, Kirk & Smith 2002: 46).
- Θεματικά ή τοπικά φόρουμ. Συγκρότηση επιτροπών πολιτών για ένα θέμα που απασχολεί την πόλη (π.χ. κυκλοφοριακό), είτε για κάποια δημοτική υπηρεσία (service user forums). Σε κάποιες περιπτώσεις έχουν γεωγραφική αναφορά (area / neighbourhood forums). Δρουν συμβουλευτικά στις αντίστοιχες δημοτικές επιτροπές.
- Τεχνικές μικρών ομάδων. Το κοινό που ενδιαφέρεται να συμμετέχει χωρίζεται σε υπο-ομάδες, ώστε ο διάλογος να μπορεί να διεξαχθεί πιο εύκολα. Μία τέτοια μέθοδος είναι το world café, δηλαδή συναντήσεις γύρω από μικρά τραπέζια διαλόγου.

4.5 Συμμετοχή με στόχο τη λήψη αποφάσεων

- Δημοψηφίσματα. Ψηφίζουν όλοι οι δημότες. Τα ερωτήματα αφορούν σχέδια που εκπονήθηκαν χωρίς τη συμμετοχή του κοινού και ορίζονται από τη Δημοτική Αρχή.



Ljubljana

- Δημοψηφίσματα δομημένης αξίας (structured value referendums). Η ψήφος δεν είναι απλά ναι ή όχι αλλά συνοδεύεται από σχόλια και απόψεις.
- Ομάδες εντατικών διαβουλεύσεων (task forces ή charrettes ή consensus building exercises). Πρόκειται για επιτροπές που συγκροτούνται ad hoc για να αντιμετωπίζουν ένα δύσκολο θέμα με περιορισμένο χρονικό ορίζοντα. Κάθε μέλος, αν και εκπροσωπεί αρχικά διαφορετική άποψη εργάζεται εντατικά με τα υπόλοιπα ώστε να συμφωνηθεί μία κοινά αποδεκτή λύση.
- Δικαστήρια πολιτών (citizens' juries). Πρόκειται για ομάδες 12-24 πολιτών, τυχαία επιλεγμένων, που συνεδριάζουν για να αποφασίσουν γύρω από ένα θέμα. Οι συνεδριάσεις μοιάζουν με αυτές των δικαστηρίων. Καλούνται εμπειρογνώμονες και μάρτυρες. Οι πολίτες παίζουν το ρόλο των ενόρκων. Στο τέλος συντάσσεται αναφορά που παρουσιάζει την άποψη της πλειοψηφίας των ενόρκων, καθώς και αυτές που μειοψήφισαν.
- Πυρήνες σχεδιασμού (planning cells). Πρόκειται για παρόμοια διαδικασία με αυτή του «δικαστηρίου πολιτών», όπου τυχαία επιλέγονται περίπου 25 άτομα. Συμβουλευούνται εμπειρογνώμονες και προτείνουν λύσεις.
- Consensus Conferences (διασκέψεις συναίνεσης). Όπως και στα δικαστήρια πολιτών, συμμετέχουν απλοί πολίτες που επιλέγονται τυχαία και συμμετέχουν σε διασκέψεις με ειδικούς. Στο τέλος συντάσσουν ένα κοινά αποδεκτό πόρισμα σε σχέση με το θέμα που εξετάζεται.

4.6 Συμμετοχή με στόχο την υλοποίηση / λειτουργία έργου

- Αυτοδιαχείριση. Πρόκειται για την πιο άμεση μορφή συμμετοχής του κοινού, όπου δίνεται σε πολίτες ο άμεσος έλεγχος και η διαχείριση τοπικών υπηρεσιών και πόρων. Εκλέγονται διοικητικά συμβούλια τα οποία παίρνουν και αποφάσεις.
- Τοπικές συμπράξεις: Δεν αποσκοπούν στο κέρδος, αλλά σε λύσεις αμοιβαίου οφέλους. Για παράδειγμα, κέντρα απασχόλησης, τοπικές πρωτοβουλίες και εργαζόμενοι συνεργάζονται για την ενίσχυση της ελκυστικότητας μιας περιοχής για νέες επενδύσεις.

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΛΗΜΑΤΟ



Ε.

ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΣΤΟΥΣ ΣΤΟΧΟΥΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Η κατάλληλη οργάνωση των διοικητικών υπηρεσιών του Δήμου είναι ένα μεγάλο στοίχημα. Ακολουθούνται συνήθως δυο σενάρια:

1. Δημιουργία αναπτυξιακής εταιρείας, με βασικό αντικείμενο την προώθηση του ποδηλάτου, σε όλες του τις προεκτάσεις. Ίσως είναι η πιο καλή λύση για πόλεις χωρίς παράδοση στο ποδήλατο.
2. Πρόσληψη συμβούλου, έμπειρου στο αντικείμενο, από τον οποίο ένα από τα βασικά ζητούμενα είναι να εκπαιδεύσει το προσωπικό, ώστε να εξασφαλιστεί η συνέχεια όταν αυτός αποχωρήσει.

5.1 Στελέχωση των υπηρεσιών του Δήμου με άτομα που συμμερίζονται την προοπτική για τη βιώσιμη πόλη

Ο Δήμαρχος τοποθετεί επικεφαλής της εκστρατείας για το ποδήλατο εξέχον και εμπνευσμένο στέλεχος της διοικούσας παράταξης, το οποίο να είναι γνωστό για τις ικανότητες, τους στόχους και τους οραματισμούς του σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο. Εξασφαλίζει, μεταξύ άλλων, ότι το ποδήλατο στον πολεοδομικό και

κυκλοφοριακό σχεδιασμό του Δήμου θα αντιμετωπίζεται ισότιμα με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Η Δημοτική Αρχή, έχοντας τοποθετήσει στις θέσεις κλειδιά του Δήμου άτομα που υπερασπίζονται το ποδήλατο, δεν υπαναχωρεί στην εφαρμογή των πολιτικών προώθησής του, ακόμη και αν από πλευρές της τοπικής κοινωνίας εκδηλώνονται έντονες αντιδράσεις, κάτι που θα πρέπει να θεωρείται αναμενόμενο.

Συστήνεται μόνιμη επιτροπή για το ποδήλατο, στην οποία αναγνωρίζεται σημαντικός ρόλος στη λήψη αποφάσεων για θέματα κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Τα μέλη της επιτροπής είναι εκπρόσωποι της Δημοτικής Αρχής και στελέχη από το προσωπικό του Δήμου, τα οποία βρίσκονται σε θέσεις κλειδιά τομέων όπως η πολεοδομία, οι μεταφορές, το περιβάλλον, η υγεία, η εκπαίδευση κ.λπ. Παράλληλα, οι αρμόδιες υπηρεσίες για τα παραπάνω θέματα προωθούν ζητήματα σχετικά με το ποδήλατο. Η επιτροπή αυτή εγκαθιστά σταθερές σχέσεις συνεργασίας με αυτοδιοικητικούς φορείς ανώτερου επιπέδου καθώς και με Δήμους, οι οποίοι ασκούν πολιτικές για το ποδήλατο. Βρίσκεται σε μόνιμη επαφή με φορείς που εκπροσωπούν ποδηλάτες της πόλης.

5.2 Ορισμός αρμόδιας για το ποδήλατο υπηρεσίας

Συστήνεται Γραφείο Ποδηλάτου και Βιώσιμης Κινητικότητας, το οποίο θα αποτελεί, πρώτον, το σύνδεσμο του Δήμου με τον κόσμο των ποδηλατών και, δεύτερον, τον εσωτερικό σύνδεσμο μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου. Σε αυτό υπεύθυνος ορίζεται στέλεχος του Δήμου ως ο «άνθρωπος για το ποδήλατο».

Το γεγονός ότι συχνά από διάφορους κρατικούς φορείς οι προσκλήσεις υποβολής προτάσεων έργων σε προγράμματα χρηματοδότησης δημοσιεύονται αιφνιδιαστικά και με ασφυκτικές προθεσμίες καθιστά απαραίτητο οι Δήμοι να έχουν πάντα έτοιμες, ώριμες από πλευράς εγκρίσεων μελέτες έργων, ώστε να μπορούν να ανταποκρίνονται άμεσα. Η ετοιμότητα του Δήμου στο να σχεδιάζει και να παράγει υλικό ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης είναι πολύ σημαντική. Αυτό το υλικό, για να είναι ουσιαστικό, χρειάζεται επίσης ο Δήμος να εγκαθιστά μηχανισμό εποπτείας, συστηματικής παρακολούθησης της εξέλιξης των χαρακτηριστικών κυκλοφορίας και χρήσεων της πόλης και αξιολόγησης έργων και ασκούμενων πολιτικών, ώστε να μπορεί να δημοσιεύει επικαιροποιούμενα στοιχεία και να αποδεικνύει ότι δεν αφήνει τίποτα στην τύχη του. Το Γραφείο Ποδηλάτου και Βιώσιμης Κινητικότητας θα έχει την ευθύνη του συντονισμού.

5.3 Πληροφόρηση για το ποδήλατο στο εσωτερικό των διοικητικών υπηρεσιών και στα όργανα λήψης αποφάσεων

Η Δημοτική Αρχή εγκαθιστά μηχανισμό συστηματικής ενημέρωσης των πολιτών από την επιτροπή ποδηλάτου για την εξέλιξη των διαφόρων δράσεων, καθώς και για την ενσωμάτωση του ποδηλάτου στις πολιτικές των υπηρεσιών του Δήμου. Παράλληλα, η Δημοτική Αρχή εντάσσει πολύ συχνά τα θέματα ποδηλάτου στην ημερήσια διάταξη των συνεδριάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου, ώστε να το ενημερώνει για την εξέλιξη των δράσεων του Δήμου και για τα καλά παραδείγματα δράσεων για το ποδήλατο σε Δήμους της Ελλάδας ή άλλων ευρωπαϊκών χωρών.

5.4 Εκπαίδευση του προσωπικού των δημοτικών υπηρεσιών

Εφαρμόζεται πρόγραμμα εκπαίδευσης του προσωπικού του Δήμου, το οποίο περιλαμβάνει και συμμετοχή στελεχών του σε εθνικά ή διεθνή συνέδρια και σε εκδηλώσεις για το ποδήλατο. Προβλέπονται για αυτό ειδικά κονδύλια.



Lille



Nantes

ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΓΑ. ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΕ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



ΣΤ.

ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΕΡΓΑ ΠΡΟΣ ΤΗ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΣΕ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

6.1 Ποιο θα ήταν το καλύτερο ξεκίνημα;

Ένταξη του ποδηλάτου στην πόλη κάθε άλλο παρά σημαίνει ότι αντιμετωπίζονται το κυκλοφοριακό και πολεοδομικό καθεστώς ως δεδομένα και ότι το μόνο ζητούμενο για το ποδήλατο είναι να προσαρμόζεται στα χαρακτηριστικά τους. Αντίθετα, ένταξη του ποδηλάτου σημαίνει προοδευτική αλλαγή του καθεστώτος απόλυτης κυριαρχίας του αυτοκινήτου σε ένα διαφορετικό, που θα υπακούει σε νέες προτεραιότητες, συνεπείς με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Όταν μια Δημοτική Αρχή αποφασίσει να εντάξει το ποδήλατο στην πόλη, σημαίνει ότι έχει κατανοήσει τα προβλήματα και ότι παράλληλα με το ποδήλατο είναι έτοιμη να αλλάξει πολλά από εκείνα που τραυματίζουν την ποιότητα ζωής και το περιβάλλον της πόλης. Η ένταξη λοιπόν του ποδηλάτου δίνει την ευκαιρία για ριζικές αλλαγές, π.χ.

- μονοδρομήσεις αμφίδρομων,
- αντιδρομήσεις μονόδρομων,
- πεζοδρομήσεις,
- αλλαγές στην ιεράρχηση δρόμων, με κατά κανόνα την συγκοινωνιακή τους υποβάθμιση που θα επιτρέψει την πολεοδομική και αισθητική τους αναβάθμιση, όπως τη δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, τοπικού χαρακτήρα δρόμων κ.λπ.

Ένα από τα πρώτα ερωτήματα που θα θέσει μια Δημοτική Αρχή όταν αποφασίσει να πάρει κάποιες αρχικές πρωτοβουλίες για το ποδήλατο είναι το από πού να ξεκινήσει. Είναι πιθανό ότι θα επιθυμούσε, με τα περιορισμένα κονδύλια που θα διέθετε, να δείξει στους πολίτες:

- ότι είναι καλά διαβασμένη, ότι έχει μελετήσει το τι σημαίνει ποδήλατο και έχει αντιληφθεί ποιες είναι οι προϋποθέσεις για την ασφαλή και ευχάριστη κίνησή του,
- ότι γνωρίζει καλά τα γενικότερα προβλήματα πόλης και ότι θα εντάξει το ποδήλατο στη φαρέτρα των πολιτικών για την αντιμετώπισή τους,
- ότι έχει φιλόδοξους στόχους για την πόλη, το περιβάλλον και τη βιώσιμη κινητικότητα,
- ότι αντιλαμβάνεται τη σημασία της δημόσιας διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών στους σχεδιασμούς για την επιτυχή υλοποίηση ενός φιλόδοξου προγράμματος για μια διαφορετική πόλη,
- ότι ανοίγει το δρόμο για να ακολουθήσουν και άλλα έργα, αφού το ποδήλατο συνδέεται με την προοπτική μακροπρόθεσμης ανάπτυξης της πόλης στο σύνολό της.

Μετράει λοιπόν πολύ το είδος του μηνύματος που θα στείλει η Δημοτική Αρχή. Έστω και αν τα χρήματα που θα δοθούν είναι λίγα, το μήνυμα θα πρέπει να είναι μεγάλο. Θα μιλάει για μια άλλη πόλη όπου το ποδήλατο θα είναι παντού παρόν, χωρίς εξαιρέσεις, γιατί αν προβλέπονταν εξαιρέσεις αυτό θα σήμαινε παραδοχή ότι η πόλη θα παρέμενε άνηση, άδικη

και δεν θα τολμούσε να συγκρουστεί με ό,τι την εμποδίζει να γίνει περισσότερο λειτουργική και παραγωγική. Στην πόλη, μαύρες τρύπες για το ποδήλατο εκ των πραγμάτων θα ήταν μαύρες τρύπες και για την ανθρώπινη παρουσία. Όπως θα ήταν αδιανόητη η παραδοχή ότι ο πεζός εκτοπίζεται από κάποιες περιοχές της πόλης, έτσι αδιανόητη θα πρέπει να θεωρείται μια ανάλογη παραδοχή εκτοπισμού και του ποδηλάτη.

Δεν αποτελεί απόδειξη ρεαλισμού η αποφυγή των αναγκαίων σχεδιασμών. Πράγματι, σήμερα οι πόλεις υστερούν πολύ, έχουν μικρές και μεγάλες μαύρες τρύπες, πολλές από τις οποίες είναι πλήρως απαγορευτικές για το ποδήλατο. Εντούτοις, όσο πίσω και αν βρίσκεται η πόλη, είναι σημαντικό για μια Δημοτική Αρχή να δείχνει το πόσο ψηλά τολμά να βάζει τον πήχυ. Το ζητούμενο θα είναι η πόλη του ποδηλάτου, εκείνη η πόλη στην οποία ο κάτοικος, όπου και αν βρίσκεται το σπίτι του, όποιος και αν είναι ο προορισμός του, θα μπορεί να μετακινείται με ποδήλατο. Ο σχεδιασμός της αυριανής πόλης δεν πρέπει να αυτολογοκρίνεται και να βάζει ο ίδιος περιορισμούς στους στόχους του, θα ήταν σαν να μην αναγνώριζε τα προβλήματα και να υποτιμούσε τις συνέπειές τους. Το ποδήλατο δείχνει το δρόμο που οδηγεί προς πόλεις υγιείς, δίκαιες, ανοικτές σε όλους, χωρίς φράγματα και αποκοπές και καταστάσεις άνισες πολεοδομικά, περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά. Εννοείται ότι σε κάθε μεγάλο στόχο δεν φτάνεις δια μιας αλλά με διαδοχικά βήματα, ανάλογα με τα διαθέσιμα κονδύλια και το βαθμό στήριξης που το κοινωνικό περιβάλλον κάθε πόλης θα δώσει στη Δημοτική Αρχή.

Το ποδήλατο πρέπει να είναι και αυτό παρόν οπουδήποτε υπάρχει ανθρώπινη παρουσία γιατί δεν είναι όχημα, δεν είναι ξένο σώμα, δεν έχει όγκο, αποτελεί απλά μηχανική επέκταση του κορμιού, απελευθέρωση του μυαλού, χαλάρωση της ψυχολογίας. Ο ποδηλάτης είναι ένας χαρούμενος πεζός ο οποίος, χάρις στα πετάλια, έχει πολύ γρηγορότερη και πληρέστερη προσπέλαση κάθε σημείου και δραστηριότητας της πόλης. Το ποδήλατο μπαίνει σε πάρκα, πλατείες, πεζόδρομους, σε οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας, ανεβαίνει με τον ανεγκυστήρα ορόφους, κουβαλιέται στον ώμο... Το ποδήλατο μπορεί να κατακτήσει την πόλη, η οποία θα πρέπει αυτό να το εύχεται, γιατί αποτελεί απόδειξη ότι οι συνθήκες είναι ασφαλείς, ανθρώπινες και ελκυστικές.

6.2 Βήματα χαμηλού κόστους

6.2.1 Γενικά

Όποιο και αν είναι το έργο με το οποίο θα αποφασίσει μία Δημοτική Αρχή να ξεκινήσει, εκ των πραγμάτων θα έχει περιορισμένη ανάπτυξη στο χώρο. Για να μην κατηγορηθεί όμως αποσπασματικό, αλλά και για να υπηρετήσει τους στόχους που αναφέρθηκαν παραπάνω θα πρέπει να τηρούνται τρεις όροι:

- α.** να έχει σχεδιαστεί με την όσο γίνεται μεγαλύτερη συμμετοχή ενεργών πολιτών,
- β.** να αποτελεί μέρος της στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας της πόλης, γνωστής και ως ΣΒΑΚ, της οποίας τα σχέδια θα έχουν ήδη δημοσιοποιηθεί,
- γ.** να συνοδεύεται από μικρού κόστους πολιτικές διαχείρισης της κυκλοφορίας και ευαισθητοποίησης, που θα εφαρμόζονται παράλληλα.

α. Για τον πρώτο όρο η Δημοτική Αρχή θα έχει να επιλέξει δυο σενάρια:

Το πιο αποτελεσματικό και σωστό σενάριο είναι να ξεκινήσει προσκαλώντας τους ενδιαφερόμενους πολίτες να κάτσουν γύρω από το ίδιο τραπέζι με εκπροσώπους της Δημοτικής Αρχής και της Τεχνικής Υπηρεσίας, να συζητήσουν για τα προβλήματα της πόλης, να αξιολογήσουν το τι έχει γίνει μέχρι εκείνη τη στιγμή και να σχεδιάσουν ένα πρόγραμμα πολιτικών για το αύριο χωρίς να υποτιμήσουν και προγράμματα που ενδεχομένως ήδη υπάρχουν.

Το περισσότερο συμβατικό σενάριο είναι η Δημοτική Αρχή να απευθυνθεί σε μελετητές, των οποίων οι προτάσεις θα τεθούν σε δημόσια διαβούλευση. Στη Δημοτική Αρχή ανήκει η ευθύνη παροχής του απαραίτητου υλικού



Nantes, Velo-city parade, 2015

πληροφόρησης, ώστε η δημόσια διαβούλευση να μπορέσει να αναλύσει σε βάθος το γενικότερο πλαίσιο στο οποίο θα ενταχθούν οι συζητούμενες προτάσεις.

β. Η τήρηση του δεύτερου όρου είναι αποκλειστικά εσωτερικό θέμα του Δήμου. Αφορά το σχεδιασμό

Έστω και αν η έκταση του υπό εκτέλεση έργου είναι μικρή, ο σχεδιασμός θα πρέπει να έχει προσεγγίσει ολοκληρωμένα την πόλη. Προηγείται ο στρατηγικός σχεδιασμός κάθε μελέτης επιμέρους έργου. Το μεμονωμένο έργο για το ποδήλατο υπάγεται στον στρατηγικό σχεδιασμό για το ποδήλατο. Αυτός με τη σειρά του υπάγεται στον στρατηγικό σχεδιασμό για την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης και για το ρόλο της δημόσιας συγκοινωνίας, αυτοκινήτου, ποδηλάτου, περπατήματος. Ο τελευταίος υπάγεται στον περιβαλλοντικό και πολεοδομικό σχεδιασμό που θα χαράξει βασικές κατευθύνσεις λειτουργίας και ανάπτυξης της πόλης. Η γενικότερη ομπρέλα όλων είναι η Στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας – ΣΒΑΚ. Εκείνες οι πόλεις για τις οποίες δεν έχει εκπονηθεί δεν σημαίνει ότι θα χρειαστεί να περιμένουν. Υπάρχουν πολλά που μπορούν να γίνουν για το ποδήλατο χωρίς μεγάλους προϋπολογισμούς. Ωστόσο είναι προφανές ότι όλες οι πόλεις, ανεξαρτήτως μεγέθους, θα πρέπει να αποκτήσουν όσο γίνεται πιο γρήγορα ένα ΣΒΑΚ.

γ. Τρίτος όρος

Με την τήρησή του τρίτου, το μεμονωμένο, περιορισμένης κλίμακας και αποτελεσματικότητας έργο, θα αποτελέσει μέρος μιας πολύ ευρύτερης παρέμβασης μικρού κόστους, που θα στηριχτεί σε ρυθμίσεις και όχι σε κατασκευές.

6.2.2 Πρώτο βήμα. Προς μια νέα πολεοδομική οργάνωση. Ενότητες ήπιας κυκλοφορίας και δίκτυο κορμού

Αφετηρία της ευρύτερης στρατηγικής θα είναι ένας σχεδιασμός που θα συνδυάζει πολεοδομικές και κυκλοφοριακές παραμέτρους. Θα έχει ως βασικό στόχο τη δημιουργία πολεοδομικών ενότητων, στο εσωτερικό των οποίων το ποδήλατο θα μπορεί να κινείται με ασφάλεια και άνεση. Για να συμβαίνει αυτό θα είναι ελεύθερες από διαμπερείς ροές και θα επικρατούν στο εσωτερικό τους συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας, δηλαδή οι μεν ταχύτητες θα είναι χαμηλές ο δε δημόσιος χώρος θα κατανέμεται ισότιμα σε αυτοκίνητα, για την κίνηση και στάθμευσή τους, σε πεζούς και ποδήλατα. Η επιλογή των παραπάνω ενότητων θα γίνεται με πολεοδομικά κριτήρια. Προτεραιότητα θα δοθεί σε εκείνες που θα έχουν τη μεγαλύτερη ανάγκη για ανθρώπινες και ασφαλείς συνθήκες, π.χ. στα αστικά κέντρα, στις περιοχές κατοικίας,

αναψυχής, άθλησης, γύρω από σχολεία κ.λπ. Φτηνές λύσεις για να απαλλαγεί μια περιοχή από τις επιπτώσεις ενός υπερβολικού αριθμού αυτοκινήτων, ώστε να γίνει ήπιας κυκλοφορίας, είναι οι έστω και τμηματικές πεζοδρομήσεις, η δημιουργία δικτύου μονοδρομήσεων που θα κατευθύνουν το αυτοκίνητο σε τεθλασμένες και περίπλοκες διαδρομές, το στένεμα του οδοστρώματος και η κατάργηση θέσεων στάθμευσης με φυτεύσεις κ.λπ. Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση είναι το βασικό εργαλείο για την εφαρμογή των παραπάνω ρυθμίσεων. Το κόστος δεν είναι πολύ μεγάλο.

Μετατρέποντας λοιπόν την επιφάνεια της πόλης σε ένα παζλ από ενότητες ήπιας κυκλοφορίας, όπου οι βασικές ροές των οχημάτων θα αναπτύσσονται μόνο στην περιμέτρω τους (κατά κανόνα οι περίμετροι αυτές συμπίπτουν με το αρτηριακό δίκτυο της πόλης), και χωρίς να χρειάζεται να κατασκευάζονται αποκλειστικές λωρίδες για το ποδήλατο, διαμορφώνονται συνθήκες ασφαλούς και ευχάριστης κίνησής του. Το αποτέλεσμα αυτό είναι φυσικά ευεργετικό και για τον πεζό και γενικά για τον κάτοικο, διότι έτσι μειώνονται η ρύπανση και ο θόρυβος και περιορίζονται τα ατυχήματα. Με ενότητες ήπιας κυκλοφορίας σε ρόλο αστικών κυττάρων οικοδομείται προοδευτικά ένα τοπίο ήπιο, ειρηνικό, πολιτισμένο, με λιγότερα αυτοκίνητα και περισσότερη δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο. Η δημιουργία του είναι φανερό ότι ανήκει σε ένα ευρύ πρόγραμμα κυκλοφοριακής οργάνωσης, πολεοδομικής ανασύνταξης και αισθητικής αναμόρφωσης του ιστού.

Δίκτυο κορμού

Οι πολεοδομικές ενότητες, ενώ θα είναι ασφαλείς και ευχάριστοι τόποι, κυρίως για εσωτερικές μικρομετακινήσεις με ποδήλατο, δεν θα είναι βολικές για τη διέλευση από το εσωτερικό τους «αρτηριών ποδηλάτου (cycle superhighways)» οι οποίες να συνδέουν τα προάστια με το κέντρο και επιτρέπουν στον ποδηλάτη να κινείται με υψηλότερη ταχύτητα. Για μετακινήσεις αυτού του τύπου είναι σημαντική η δημιουργία ενός δικτύου κορμού πάνω στο οποίο αρθρώνονται τα τοπικά δίκτυα. Αναπτύσσεται πρωτίστως κατά μήκος του αρτηριακού δικτύου (ώστε να επωφελείται και το ποδήλατο της προτεραιότητας που έχει σε σχέση με τους καθέτους δρόμους).

Τα πρώτα βήματα υλοποιήσεων, λοιπόν, θα είναι σκόπιμο να αποτελούν σύνθεση, αφενός κάποιου τμήματος του δικτύου κορμού και αφετέρου μερικών ενότητων ήπιας κυκλοφορίας. Θα ικανοποιούν με άλλα λόγια την ανάγκη τόσο για μικρομετακινήσεις όσο και για μετακινήσεις μεγάλου μήκους, έστω και τμηματικές.

Σε γενικές γραμμές το παραπάνω σχήμα οργάνωσης της πόλης παρέχει στο ποδήλατο ελευθερίες και προνόμια που το καθιστούν ανταγωνιστικό απέναντι στο αυτοκίνητο. Αυτό είναι το τελικό ζητούμενο. Το ποδήλατο, η πιο καθαρή, ήσυχη και ήπια λύση να είναι και η πιο βολική.

6.2.3 Δεύτερο βήμα. Προοδευτική υλοποίηση του δικτύου κορμού με τμήματα μη προστατευόμενων λωρίδων, μέσω απλών χαράξεων στο οδόστρωμα

Πρόκειται για πολύ χαμηλού κόστους λύσεις οι οποίες όμως, υπό δυο προϋποθέσεις, είναι ασφαλείς:

- Εφαρμόζοντας γενικότερες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που να εξασφαλίζουν συγκράτηση των ταχυτήτων σε αποδεκτά για αστικό περιβάλλον όρια.
- Ενθαρρύνοντας ευγενέστερες συνθήκες οδηγικής συμπεριφοράς μέσω παράλληλης άσκησης από το Δήμο πολιτικών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης. Ανήκει στην κρίση της Δημοτικής Αρχής να αξιολογεί το κατά πόσον αυτές οι παράλληλες πολιτικές επιδρούν θετικά στη στάση των οδηγών αυτοκινήτου απέναντι στους ποδηλάτες, ωστόσο θα πρέπει να σημειωθεί ότι ο τρόπος οδήγησης είναι θέμα και εκπαίδευσης και εμπειρίας. Η συνύπαρξη με ποδηλάτες είναι βέβαιο ότι προοδευτικά θα κάνει τους οδηγούς των άλλων οχημάτων πιο προσεκτικούς, αυτό όμως χρειάζεται χρόνο. Ίσως λοιπόν η χάραξη μη προστατευόμενων λωρίδων να μην είναι λύση κατάλληλη για πόλεις που ξεκινούν από το μηδέν, παρά μόνον σε συγκεκριμένους, ηπιότερους δρόμους του αρτηριακού δικτύου.



Amsterdam,
Είσοδος υπόγειου parking ποδηλάτων

6.2.4 Τρίτο βήμα. Συνδυασμός χρήσης ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας

Η τρίτη σημαντική κατηγορία παρέμβασης μικρού κόστους, σε συνδυασμό με τη δημιουργία ενοτήτων ήπιας κυκλοφορίας και την υλοποίηση τμημάτων του δικτύου κορμού, είναι η προσαρμογή του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, ώστε να χρησιμοποιείται συνδυασμένα με το ποδήλατο. Για την προσαρμογή αυτή δεν χρειάζονται έργα παρά μόνο φτηνός εξοπλισμός για να φτάνει το ποδήλατο στις αποβάθρες, για να σταθμεύει στις στάσεις με ασφάλεια απέναντι σε κλοπές και για να στέκεται σταθερά στο εσωτερικό των οχημάτων. Στην ίδια πολιτική εντάσσεται και η δημιουργία σταθμών ηλεκτρονικής ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων δίπλα σε σημαντικές στάσεις (π.χ. μετρό, τραμ, προαστιακού, λεωφορείων κορμού κ.λπ.).

Θα μπορεί το ποδήλατο να χρησιμοποιεί λεωφορειολωρίδες στις λίγες πόλεις που διαθέτουν; Η απάντηση σε αυτό το, από τα πιο ακανθώδη ερωτήματα της συζήτησης ως προς τη σχέση ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας, είναι δύσκολη. Εξαρτάται φυσικά από το πλάτος των λεωφορειολωρίδων. Δεδομένου ότι κατά σύστημα δεν χωρούν παρά το λεωφορείο τίθεται ένα περισσότερο πολιτικό παρά τεχνικό δίλημμα. Πράγματι, αντιμετωπίζοντας το ποδήλατο ο ΚΟΚ ως όχημα, του δίνει το δικαίωμα να κινείται στο δρόμο. Η πολιτεία είναι υπεύθυνη για τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτόν. Όμως όταν συμβεί κάποιο ατύχημα η κοινή γνώμη θεωρεί ότι η ευθύνη ανήκει στον ποδηλάτη που «κακώς» αποφάσισε να χρησιμοποιεί αυτό το μέσο. Αντίθετα, αν οι λεωφορειολωρίδες χαρακτηρίζονταν ποδηλατική υποδομή η πολιτεία φοβάται ότι αυτό θα σήμαινε για την κοινή γνώμη ότι αποτελεί ενθάρρυνση στη χρήση του ποδηλάτου και άρα ότι είναι υπεύθυνη για ενδεχόμενα ατυχήματα.

Δεδομένου ότι οι λεωφορειολωρίδες αποτελούν συχνά ένα σχεδόν ελεύθερο διάδρομο, όταν το υπόλοιπο οδόστρωμα είναι κορεσμένο από την κυκλοφορία, το δίλημμα που έχει να αντιμετωπίσει μια Δημοτική Αρχή που επιθυμεί να προωθήσει το ποδήλατο είναι σοβαρό, ιδίως όταν η πόλη δεν έχει τα χρήματα να προχωρήσει σε δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων, ή όταν εκτιμάται ότι το γενικότερο κοινωνικό περιβάλλον δεν θα επέτρεπε να πάρει για αυτό τον σκοπό χώρο από το αυτοκίνητο. Στο ξεκίνημα μιας εκστρατείας για την ένταξη του ποδηλάτου στην πόλη οι λεωφορειολωρίδες αντιπροσωπεύουν λοιπόν μια από τις πιο εύκολες τεχνικά αλλά και από τις πιο δύσκολες πολιτικά ευκαιρίες για να δοθεί χώρος στο ποδήλατο.

6.3 Οι συμβατικές υποδομές για την κίνηση του ποδηλάτου

Τα χαρακτηριστικά της υποδομής για το ποδήλατο είναι απλά. Δεν πρόκειται για κάποιες περίπλοκες λύσεις, δύσκολα κατανυπές. Ωστόσο επειδή απευθύνεται σε χρήστες του δρόμου, που είναι οι πιο ευάλωτοι σε περίπτωση σύγκρουσης με άλλο όχημα ή ανατροπής λόγω ανωμαλίας του οδοστρώματος, ο σχεδιασμός, ιδίως σε διασταυρώσεις, θέλει πολλή προσοχή, τόσο στην λεπτομέρεια της κατασκευής όσο και στην επιλογή των υλικών. Εκεί χρειάζεται σαφήνεια στις προτεραιότητες, καθώς και ακρίβεια στις πορείες των ποδηλατών. Οι λύσεις που θα δοθούν δεν πρέπει να υποτιμούν την συχνά ελλιπή πειθάρκηση του ποδηλάτη στους κανόνες και βέβαια δεν θα εστιάζονται στο ποδήλατο, αλλά θα οργανώνουν κατάλληλα τις κινήσεις για όλα τα οχήματα. Ο σχεδιασμός μπορεί να αφορά αποκλειστικά αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες, έστω και αν το τελικό ζητούμενο θα είναι η έμμεση διαμόρφωση ασφαλών και ευχάριστων συνθηκών για το ποδήλατο.

6.3.1 Αμφίδρομη κίνηση του ποδηλάτου στους μονόδρομους

Πρόκειται για μια λύση απολύτως συνεπή με έναν από τους κυριότερους στόχους του σχεδιασμού, που είναι η παροχή συγκριτικών πλεονεκτημάτων στο ποδήλατο σε σχέση με το αυτοκίνητο. Η εφαρμογή μπορεί να είναι είτε για κάποια τμήματα της πόλης, π.χ. στο εσωτερικό των πολεοδομικών ενότητων ήπιας κυκλοφορίας, είτε καθολική, στο σύνολο της πόλης και στηρίζεται κυρίως σε σήμανση. Συνίσταται στη χάραξη επί του οδοστρώματος λωρίδας ποδηλάτου για την αντίρροπη ως προς τα αυτοκίνητα κίνησή του. Για την ομόροπη κίνησή του δεν προβλέπεται τίποτα περισσότερο από συνύπαρξη με τα αυτοκίνητα στον ίδιο χώρο. Αυτός είναι και ο λόγος που συστηματικά, οι μονόδρομοι στους οποίους αμφιδρομείται η κίνηση του ποδηλάτου μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας.

6.3.2 Προστατευόμενες υποδομές ποδηλάτου

- **Διαπλάτυνση του πεζοδρομίου για τη διαμόρφωση λωρίδας ποδηλάτου προς την πλευρά του οδοστρώματος**
Δεν είναι ιδανική λύση, διότι φέρνει πολύ κοντά και στην ίδια στάθμη ποδηλάτες και πεζούς. Στους ποδηλάτες επιστάται η προσοχή ότι υπάρχουν πεζοί που διασχίζουν εγκάρσια τη λωρίδα ποδηλάτου για να περνούν στο απέναντι πεζοδρόμιο. Ωστόσο, παραδόξως πρόκειται για μια λύση ευεργετική για τους πεζούς όταν το πεζοδρόμιο είναι πολύ στενό και τους υποχρεώνει να περπατούν στο οδόστρωμα, όπως συμβαίνει συστηματικά στην Ελλάδα. Οι πεζοί, όταν η ροή ποδηλατών δεν είναι συνεχής, κινούνται πάνω στη λωρίδα, συνυπάρχοντας με τους ποδηλάτες. Έτσι, από το να περπατούν στο οδόστρωμα, τελικά τους δίνεται μια ασφαλέστερη λύση. Ως προς τη λωρίδα ποδηλάτου επί του πεζοδρομίου είναι μια λύση, της οποίας η επιλογή, επειδή αφορά και τον πεζό, θα είναι μια δύσκολη πολιτική απόφαση. Λαμβάνεται όταν, λόγω έλλειψης χώρου δεν μπορεί να υλοποιηθεί το πλήρες έργο που περιλαμβάνει:

- α. την κατασκευή ποδηλατόδρομων, ανεξάρτητων από την κίνηση πεζών και οχημάτων και
- β. τη διαπλάτυνση του πεζοδρομίου όταν αυτό είναι στενό.

- **Λωρίδα ποδηλάτου επί του οδοστρώματος, διαχωρισμένη με γραμμική νησίδα από τις λωρίδες κυκλοφορίας των υπολοίπων οχημάτων**

Πρόκειται για φτηνή λύση, η οποία εφαρμόζεται μόνον εκεί όπου το πεζοδρόμιο έχει επαρκές πλάτος και έτσι οι πεζοί παραμένουν σε αυτό. Είναι κάπως δυσάρεστη για τους ποδηλάτες, γιατί τους εγκλωβίζει σε ένα διάδρομο μεταξύ οχημάτων και πεζοδρομίου. Συχνά αντιμετωπίστηκε ως προσωρινή λύση που την ακολούθησε διαπλάτυνση του πεζοδρομίου.

- **Υπόγειες διαβάσεις και ποδηλατογέφυρες**

Είναι απαραίτητες για την αντιμετώπιση αποκοπών του ιστού από οδικές και σιδηροδρομικές υποδομές και από ιδιαίτερες του αναγλύφου.

6.3.3 Μη προστατευόμενες υποδομές ποδηλάτου

- **Αποκλειστική λωρίδα για ποδήλατα επί του οδοστρώματος που ορίζεται με συνεχή γραμμή.**
- **Συνιστώμενη, μη αποκλειστική λωρίδα για ποδήλατα επί του οδοστρώματος. Ορίζεται με διακεκομμένη γραμμή.**

Επιλέγεται μόνον όταν οι διελεύσεις των άλλων οχημάτων είναι λίγες και το πλάτος του δρόμου μικρό, υποχρεώνοντας τα οχήματα να πατούν περιστασιακά στη συνιστώμενη λωρίδα.

- **Ποδήλατο σε πεζοδρόμια, πεζόδρομους και πάρκα**

→ σε υφιστάμενα πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους

Με κατάλληλη σήμανση, είτε διαχωρίζεται το πεζοδρόμιο σε δυο διαφορετικούς διαδρόμους για πεζούς και ποδηλάτες. Όταν το πεζοδρόμιο δεν είναι επαρκές και ποδηλάτες και πεζοί είναι λίγοι, τους ζητείται να συνυπάρχουν στο συνολικό πλάτος.

→ σε πεζόδρομους

Η είσοδος του ποδηλάτου σε πεζόδρομους επιτρέπεται μόνον όταν η πυκνότητα των πεζών είναι μικρή (κατά κανόνα ορίζεται συγκεκριμένος διάδρομος και τίθεται όριο ταχύτητας). Όταν δεν επιτρέπεται, σχετική σήμανση ζητά: «Ποδηλάτες κατεβείτε από το ποδήλατό σας».

→ σε πάρκα

Τα πάρκα αποτελούν προνομιούχο χώρο για ποδήλατο αναψυχής, όμως οι διάδρομοι κίνησής του χαράσσονται με ιδιαίτερη προσοχή απέναντι στα παιδιά και μακριά από χώρους παιχνιδιού.

Σύμφωνα με τον ΚΟΚ τα ποδήλατα έχουν δικαίωμα να κινούνται σε όλους τους δρόμους της πόλης, με εξαίρεση τις αρτηρίες υψηλών ταχυτήτων. Επομένως σε δρόμους με όριο ταχύτητας 50 κλμ/ώρα, που είναι η πλειονότητα, είναι νόμιμη η συνύπαρξη των ποδηλάτων με τα αυτοκίνητα.

Η συνύπαρξη δίνει μεγάλη ευκαιρία στην πόλη να προωθήσει το ποδήλατο. Την προβλέπει ο νόμος. Πράγματι, η κατακόρυφη ή και η οριζόντια πληροφοριακή σήμανση νομιμοποιούν την ταυτόχρονη παρουσία ποδηλάτων και αυτοκινήτων στον δρόμο, ώστε τα οχήματα της μιας κατηγορίας να ενημερώνονται για την παρουσία των οχημάτων της άλλης και να προσέχουν. Θα έκανε τις συνθήκες στο δρόμο πιο ασφαλείς. Συγχρόνως οι εικόνες του ποδηλάτου στη σήμανση θα έδιναν σημαντική ενθάρρυνση στη χρήση αυτού του μέσου, το οποίο είναι απόν στη σήμανση των ελληνικών δρόμων σαν να μην υπάρχει. Πρόκειται για αμέλεια της πολιτείας που δίνει την λανθασμένη εντύπωση ότι το ποδήλατο δικαιούται να εμφανίζεται μόνον όπου υπάρχει ειδική υποδομή. Αντίθετα, σύμφωνα με τον ΚΟΚ οι δρόμοι των ελληνικών πόλεων θα έπρεπε να είναι γεμάτοι με σήμανση για το ποδήλατο που θα λειτουργούσε ως πρόσκληση σε εν δυνάμει ποδηλάτες και διαβεβαίωση της πολιτείας προς όλους τους χρήστες του δρόμου ότι οι ποδηλάτες δεν ανήκουν στο περιθώριο και ότι η πολιτεία μιλάει για αυτούς και διαμορφώνει συνθήκες για την κίνησή τους.

Δύο διαφορετικές πινακίδες θα μπορούσαν να αναφέρονται στο ποδήλατο. Απλά θα περιέγραφαν τα ισχύοντα σύμφωνα με τον ΚΟΚ, χωρίς για την τοποθέτησή τους να υπάρχει η προϋπόθεση κάποιων έργων, ούτε καν αλλαγών στο υφιστάμενο κυκλοφοριακό καθεστώς. Πρόκειται για τις πινακίδες P - 66α και Π-χ. Η P - 66α είναι παραλλαγή της Ρυθμιστικής πινακίδας P - 66 του Κώδικα και η Π-χ είναι Πληροφοριακή πινακίδα. Και οι δύο δείχνουν ποδήλατο και αυτοκίνητο να συνυπάρχουν στο δρόμο.



Π-χ



P - 66α

ΔΙΛΗΜΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ





ΔΙΛΗΜΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Χαράσσοντας τη στρατηγική της για το ποδήλατο, η Δημοτική Αρχή δεν θα αποφύγει να απαντήσει σε μια σειρά από διλήμματα, τα οποία σε πρώτη ανάγνωση παρουσιάζονται ως τεχνικά, στην ουσία όμως αποτελούν διλήμματα πολιτικής. Η επιλογή της μορφής της υποδομής ή των κανόνων που θα ισχύουν για την κίνηση του ποδηλάτου δεν είναι εύκολη. Εκ των πραγμάτων θα λαμβάνεται υπόψιν η κρατούσα νοοτροπία, η κουλτούρα και οι δυνατότητες χρηματοδότησης.

7.1 Έργα υποδομής ή καμπάνιες ενημέρωσης ευαισθητοποίησης;

Σε συνθήκες οικονομικής κρίσης προς ποια κατεύθυνση να επενδυθούν τα λιγοστά διαθέσιμα κονδύλια; Έργα ή καμπάνιες;

Κριτήρια απόφασης

Αν στους δρόμους επικρατούσε ένα δίκαιο καθεστώς, όπου όλα τα μέσα θα να κινούνταν πιο ειρηνικά, χωρίς το ένα να απειλεί το άλλο, τότε δεν θα υπήρχε ανάγκη ειδικής υποδομής ούτε και για τον πεζό. Για παράδειγμα σε περιοχές αναπλάσεων και σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας η στάθμη των πεζοδρομίων συμπίπτει με τη στάθμη του οδοστρώματος, έτσι τα πεζοδρόμια, ως υποδομές προστασίας, καταργούνται ως περιττά. Ως προς το ποδήλατο, όταν κινείται στον ίδιο διάδρομο ή λωρίδα με το αυτοκίνητο υπάρχουν δυο εναλλακτικές:

α) να κάνει στην άκρη όταν έρχεται αυτοκίνητο πίσω του (δρόμος ήπιας κυκλοφορίας),

β) να υποχρεώνει το αυτοκίνητο να το ακολουθεί («δρόμος ποδηλάτου -Fahrradstrasse»).

Δεδομένου ότι τέτοιο καθεστώς ευγένειας δεν υφίσταται στην Ελλάδα και στους δρόμους όπου το αυτοκίνητο θα παραμένει κυρίαρχο το ποδήλατο θα απειλείται, η αποκλειστική υποδομή συχνά είναι απαραίτητη.

7.2 Να ξεκινήσει η πόλη από το «κοινόχρηστο ποδήλατο»;

Είναι πολύ ενδιαφέρον ότι σε πολλές πόλεις, στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, οι Δημοτικές Αρχές αποφάσισαν να εγκαταστήσουν «Συστήματα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων Ηλεκτρονικής Ενοικίασης – bike sharing», χωρίς ως εκείνη τη στιγμή να έχουν κάνει οτιδήποτε άλλο για το ποδήλατο.

Πώς εξηγείται άραγε το ότι ενώ σταθερά αδιαφόρησαν για το ποδήλατο, να γοητεύονται από τα συστήματα αυτά και να τα εγκαθιστούν, μη διστάζοντας να ενθαρρύνουν την ενοικίαση και χρήση ποδηλάτου σε συνθήκες απόλυτης κυριαρχίας του αυτοκινήτου;

Ίσως η απάντηση είναι ότι το ηλεκτρονικό κοινόχρηστο ποδήλατο ανήκει σε μια πολύ διαφορετική κατηγορία ποδηλάτου σε σχέση με το συμβατικό. Ενώ το δεύτερο είναι ιδιοκτησία του μετακινούμενου και η χρήση του προσωπική του υπόθεση, το πρώτο ταυτίζεται με το Δήμο: αποτελεί εξοπλισμό της πόλης με συνεχή και άμεση εμπλοκή του. Τα συστήματα χρηματοδοτούνται από τους Δήμους, λειτουργούν υπό την άμεση ευθύνη τους ή υπό την εποπτεία τους όταν ανατίθενται σε εργολάβο, οι σταθμοί είναι εγκατεστημένοι σε χώρους των Δήμων, η τιμολογιακή τους πολιτική καθορίζεται από αυτούς, φροντίζουν για τη συντήρηση των συστημάτων έχοντας συνεχή γνώση της μηχανικής κατάστασης κάθε ποδηλάτου, σε κάποια συστήματα ασκούν κοινωνική πολιτική παρέχοντας δωρεάν ή εκπαιδευτικές κάρτες χρήσης σε κατηγορίες πολιτών, σε αυτούς ανήκει η απόφαση επέκτασής τους κ.λπ.

Τα «Συστήματα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων Ηλεκτρονικής Ενοικίασης» αποτελούν πολύ σημαντική συμβολή προς μια μοντέρνα λειτουργία και εικόνα της πόλης και βοηθούν το Δήμο να «συνομιλεί» με τη νεότερη γενιά, την εξοικειωμένη με τους αυτοματισμούς και τη χρήση του διαδικτύου, μέσω του οποίου

α) μπορείς να μαθαίνεις για κάθε σταθμό ως προς τη διαθεσιμότητα ποδηλάτων και την ύπαρξη κενών θέσεων για επιστροφή του ποδηλάτου, και

β) να επικοινωνείς με άλλους χρήστες και να πληροφορείσαι τόσο για τις ενδιαφέρουσες και προτιμώμενες διαδρομές, όσο και για εκείνα που συμβαίνουν στο δρόμο.

Η Δημοτική Αρχή, μέσω των «Συστημάτων Κοινόχρηστων Ποδηλάτων Ηλεκτρονικής Ενοικίασης», βάζει τη σφραγίδα της στην υπόθεση «ποδήλατο» και, αν είναι συνεπής, φροντίζει στη συνέχεια, με ρυθμίσεις και έργα, να καταστήσει προοδευτικά την κίνηση του ποδηλάτου στο δρόμο ασφαλή και ευχάριστη.

Τα συστήματα αυτά λοιπόν αποτελούν μια πρόκληση και ένα δίλημμα για εκείνες τις Δημοτικές Αρχές που έχουν πειστεί ότι πρέπει να κάνουν κάτι για το ποδήλατο και αναρωτιούνται από πού να κάνουν την αρχή. Να ξεκινήσουν με αυτά; Να ακολουθήσουν το παράδειγμα 1.286 (Μάιος 2017) πόλεων του πλανήτη που έχουν εγκαταστήσει σήμερα περισσότερα από 3.420.000 κοινόχρηστα ποδήλατα; Εκείνες οι ελληνικές πόλεις που στηρίζουν σε μεγάλο βαθμό την οικονομία τους στον τουρισμό και που ανταγωνίζονται τις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις του νότου είναι δυνατόν να αδιαφορούν απέναντι στο γεγονός ότι σε τουριστικές χώρες, όπως η Ισπανία, η Ιταλία, η Γαλλία, καταγράφεται ο μεγαλύτερος αριθμός πόλεων με αυτά τα συστήματα (132 πόλεις στην Ισπανία, 104 στην Ιταλία κ.λπ.);

Είναι γνωστό ότι στην πλειονότητα των ελληνικών πόλεων δεν υπάρχει παράδοση ποδηλάτου, η δημόσια συγκοινωνία είτε είναι απούσα είτε είναι ελλειμματική, οι κάτοικοι αισθάνονται δέσμιοι του αυτοκινήτου και η άποψή τους ως προς το ποδήλατο, λόγω της ανασφάλειας στους δρόμους, είναι αρνητική. Πώς θα μπορούσε να ενθαρρύνει μια Δημοτική Αρχή αυτόν τον κόσμο και να δει με περισσότερη προσοχή τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου;

Τα «Συστήματα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων Ηλεκτρονικής Ενοικίασης» δίνουν μια ενδιαφέρουσα απάντηση σε αυτό το πρόβλημα: σπάνε τον πάγο στη σχέση του κάτοικου με το ποδήλατο φέρνοντάς το στο δρόμο, δίπλα του και σχεδόν δωρεάν. Συγχρόνως, το κοινόχρηστο δεν είναι ένα οποιοδήποτε ποδήλατο. Είναι φιλικό σχεδιασμένο για όλους, νέους και μεγαλύτερους, άνδρες και γυναίκες, και έχει την εγγύηση της πολιτείας. Η εγγύηση αυτή δεν



Amsterdam.

Parking ποδηλάτων στον
κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό

αφορά μόνο το ίδιο το σύστημα αλλά και τη σχέση του με την πόλη, της οποίας την ευθύνη έχει επίσης ο Δήμος. Οι κάτοικοι καταλαβαίνουν ότι η Δημοτική Αρχή, αφού εξοπλίζει την πόλη με αυτά τα ποδήλατα, έχει αποφασίσει να δρομολογήσει πρωτοβουλίες για να την κάνει ασφαλή, φιλόξενη, ευχάριστη, όμορφη και ελκυστική. Καταλαβαίνουν επίσης ότι η Δημοτική Αρχή, εισάγοντας το ποδήλατο στο σύστημα λειτουργίας της πόλης, όχι απλά ως έναν ακόμη παίκτη στο κυκλοφοριακό της σύστημα, αλλά ως μια πολλά υποσχόμενη λύση απέναντι σε πολλά από τα προβλήματά της, τα σχετικά με το περιβάλλον, την κοινωνικότητα κ.λπ., το βγάζει από το περιθώριο και το «νομιμοποιεί».

Ίσως από τους πρώτους που θα προσελκυστούν από τα «Συστήματα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων» να είναι οι επισκέπτες της πόλης, πιθανότατα περισσότερο εξοικειωμένοι με το ποδήλατο από τους κατοίκους. Οι επισκέπτες επιθυμούν να γνωρίσουν, όσο γίνεται πιο άμεσα, την καθημερινότητα της πόλης. Να νιώθουν σαν να μην είναι ξένοι και, πράγματι, το ποδήλατο είναι το καταλληλότερο μέσο για να δεις πολλά, ακόμη και εκείνα που βρίσκονται πίσω από τη βιτρίνα. Οι επισκέπτες, λοιπόν, μπορούν να γίνουν οι καλύτεροι διαφημιστές του ποδηλάτου. Ως προς τη στρατηγική εισαγωγής του, οι τουριστικές πόλεις της Ελλάδας, εγκαθιστώντας τα κοινόχρηστα ποδήλατα, θα αποκτήσουν λοιπόν συγκριτικό πλεονέκτημα.

Προς εκείνες τις Δημοτικές Αρχές, που ο κίνδυνος ατυχημάτων τις κάνει να είναι επιφυλακτικές απέναντι στην προοπτική εγκατάστασης «Συστήματος Κοινόχρηστων Ποδηλάτων», προτείνεται να ξεκινήσουν, ως πρώτο βήμα για το ποδήλατο, από το ιστορικό κέντρο. Εκεί συναντώνται πεζοδρομήσεις και κάποια περιοριστικά μέτρα, όμως κατά κανόνα αποσπασματικά. Θα μπορούσαν ωστόσο με μικρό κόστος, δηλαδή με ρυθμίσεις στηριγμένες σε οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, να αποκαταστήσουν μια συνέχεια ώστε να προκύψει ενιαία επιφάνεια, ασφαλής στην κίνηση του ποδηλάτου. Στο εσωτερικό μιας τέτοιας επιφάνειας είναι εφικτή η εγκατάσταση ενός μικρού αριθμού σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων. Είναι σημαντικό οι σταθμοί να σχηματίζουν ένα πυκνό δίκτυο. Η μεταξύ τους απόσταση θα ήταν σκόπιμο να μην ξεπερνά τα 300 μ., γιατί το κοινόχρηστο είναι ποδήλατο για μικρές μετακινήσεις (σε κάθε προορισμό ο χρήστης το επιστρέφει στο σύστημα, παραλαμβάνοντας ένα άλλο για την επόμενη μετακίνησή του).

Προοδευτικά και άλλα βήματα θα πρέπει να ακολουθούνται. Ίσως από τα πρώτα να είναι η δημιουργία, με αφετηρία το κέντρο, κάποιων ελκυστικών ακτινικών διαδρομών, που να το συνδέουν με σημαντικούς πόλους π.χ. εκπαίδευσης, πολιτισμού, αναψυχής κ.λπ.

Φυσικά ένα σοβαρό δίλημμα τίθεται σε σχέση με το κόστος των Συστημάτων, που δεν είναι αμελητέο. Μήπως θα ήταν αποδοτικότερο τα χρήματα για την εγκατάστασή τους να αφιερώνονταν στην υλοποίηση κάποιων υποδομών; Η απάντηση είναι αρνητική, διότι η υποδομή που θα κατασκευαζόταν με τα ανάλογα χρήματα, δεν θα ήταν επαρκής ώστε να απαντά πειστικά στην ανάγκη να αλλάξουν οι συνθήκες των κατοίκων και να ενθαρρύνονται να κάνουν το πρώτο βήμα αγοράζοντας ποδήλατο. Αντίθετα, με την εγκατάσταση ενός «Συστήματος Κοινόχρηστων Ποδηλάτων» το άμεσο κέρδος για την πόλη θα είναι μεγάλο. Βελτιώνεται η εικόνα της, ενισχύεται η οικονομική δραστηριότητα του κέντρου, αυξάνεται ο αριθμός των επισκεπτών, μειώνονται η ρύπανση, ο θόρυβος και η κατανάλωση ενέργειας. Τα οφέλη στο κοινωνικό περιβάλλον της πόλης δεν είναι επίσης αμελητέα (υγεία, ασφάλεια, κοινωνικοποίηση, ζωντάνια των δημόσιων χώρων). Όλα τα παραπάνω, αν αθροίζονταν, θα αποδείκνυαν ότι τα κοινόχρηστα ηλεκτρονικά ποδήλατα, στους δύσκολους καιρούς μας, δεν είναι πολυτέλεια αλλά επένδυση υψηλής απόδοσης, η οποία γίνεται ακόμη περισσότερο αποτελεσματική όταν συνοδεύεται από τη γενικότερη κινητοποίηση του Δήμου στο κεφάλαιο «ποδήλατο».

7.3 Προστατευόμενη ή μη υποδομή;

Κριτήρια απόφασης

Είναι δεδομένο ότι στους ελληνικούς δρόμους επικρατούν σοβαρές συνθήκες ανασφάλειας. Δεν πρέπει να υποτιμώνται. Εννοείται ότι ο αριθμός των ποδηλάτων που πέφτουν θύματα τροχαίων ατυχημάτων είναι ανάλογος του αριθμού των κυκλοφορούντων ποδηλάτων και για αυτό δεν είναι εύκολες οι συγκρίσεις. Από σχετικές μελέτες πάντως προκύπτει ότι, όταν η πόλη είναι απροετοίμαστη, η χρήση του ποδηλάτου είναι επικίνδυνη.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2016 καταγράφηκαν 31.500 νεκροί. Στην Ελλάδα είχαμε 75 νεκρούς ανά εκατ. κατοίκων και 73 το 2015. Πάμε χειρότερα, ενώ στην υπόλοιπη Ευρώπη, με εξαίρεση 4 ανατολικές χώρες, η βελτίωση είναι εντυπωσιακή.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, σε πρώτη ανάγνωση, η προστατευόμενη υποδομή για το ποδήλατο δίνει την εντύπωση της ασφαλέστερης λύσης. Δεν παύει ωστόσο να είναι μια ατελής λύση, αφού αφορά μόνο τα οδικά τμήματα μεταξύ διασταυρώσεων και όχι το εσωτερικό των διασταυρώσεων. Κρατώντας σε απόσταση τα αυτοκίνητα από τα ποδήλατα μεταξύ των διασταυρώσεων, δηλαδή αποκρύπτοντας την ύπαρξη των μεν από τα δε, έχει ως αποτέλεσμα να προκύπτουν αιφνιδιασμοί στις διασταυρώσεις, στους χώρους τους πιο επικίνδυνους, όπου όμως όλοι αναγκάζονται να συνυπάρχουν.

Η μη προστατευόμενη υποδομή, που είναι απλές λωρίδες στο οδόστρωμα, οριζόμενες είτε από γραμμές με απλή βαφή ή με θερμοπλαστικό υλικό είτε με χρωματισμό ολόκληρης της επιφάνειάς τους, αποτελεί μια πρόκληση πολιτισμού γιατί εκπαιδεύει τους οδηγούς αυτοκινήτου να συνυπάρχουν με το ευάλωτο ποδήλατο, κινούμενοι με μικρότερη ταχύτητα και πιο προσεκτικά. Αυτό είναι ένα μεγάλο κέρδος επίσης για τον πεζό και για το περιβάλλον της πόλης.

Ανεξάρτητα της επιλογής μιας εκ των δυο παραπάνω λύσεων, προστατευόμενης ή μη υποδομής, οι καμπάνιες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης είναι πολύ χρήσιμες. Ωστόσο, είναι φανερό ότι είναι απολύτως απαραίτητες στις περιπτώσεις απουσίας υποδομής ή μη προστατευόμενης υποδομής.

Με μη προστατευόμενη υποδομή το κόστος της παρέμβασης παραμένει χαμηλό και γίνεται εφικτή η ανάπτυξή της στο σύνολο της επιφάνειας της πόλης. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί μόνο έτσι η πόλη, χάρις σε σχετική κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, που μπορεί να συναντάται σε κάθε δρόμο και σε κάθε διασταύρωση, αποκτά την εικόνα πόλης του ποδηλάτου και οι συνθήκες γίνονται ασφαλέστερες για όλους. Η δημιουργία «ζωνών 30», δηλαδή περιοχών μέγιστης ταχύτητας 30 κλμ/ώρα, πολιτική που ακολουθείται από όλο και περισσότερες Ευρωπαϊκές πόλεις με τελικό στόχο να καλυφθεί με τέτοιες ζώνες το σύνολο των περιοχών κατοικίας, είναι μια προοπτική που περιορίζει σε ένα



Münich

πολύ μικρό ποσοστό του οδικού δικτύου την ανάγκη κατασκευής προστατευόμενης υποδομής ποδηλάτου.

Η γενικευμένη δημιουργία σε μια πόλη «ζωνών 30» αποτελεί αναγκαία αλλά όχι και ικανή συνθήκη για να κυκλοφορεί το ποδήλατο με ασφάλεια και άνεση και για να επιλέγεται από πολλούς. Παράλληλα με την οργάνωση του οδικού δικτύου σε «ζώνες 30» χρειάζεται κατάλληλη προσαρμογή και του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας. Η είσοδος των ποδηλάτων στα οχήματα και η διαμόρφωση χώρων σε στάσεις και σταθμούς, κλειστών ή ανοικτών, που να τα προστατεύουν από κλοπές, αποτελούν σημαντική προϋπόθεση για συνδυασμένες μετακινήσεις, αναγκαίες για ένα ποσοστό των ποδηλατών που κατοικούν ή εργάζονται στα προάστια.

Μεταφορά των ποδηλάτων πρέπει να μπορεί να γίνεται και με ταξί καθώς και με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Αν θεωρείται δεδομένο ότι τα κέντρα των πόλεων θα είναι αύριο σε σημαντικό βαθμό ελεύθερα από αυτοκίνητα, τα οποία θα σταθμεύουν στην περιμέτρή τους, τότε θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στους επιβάτες τους, που ενδιαφέρονται να επισκέπτονται το εσωτερικό των κέντρων, να χρησιμοποιούν πτυσσόμενο ποδήλατο που θα μεταφέρουν στο αυτοκίνητο (ήδη στην αγορά διατίθενται μοντέλα με πρόβλεψη κατάλληλου χώρου για τοποθέτηση πτυσσόμενου ποδηλάτου). Κατά συνέπεια η πόλη, για να είναι πλήρως προσπελάσιμη, θα έχει την ευθύνη να εκπαιδεύει ανάλογα τους πολίτες. Θα πρέπει δηλαδή να τους εκπαιδεύει για τον πλούτο της, τις αντοχές και ευαισθησίες της. Έτσι η συμβατική εκπαίδευση για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης, σχεδιασμένη με βάση τη νοοτροπία απόλυτης εξάρτησης από το αυτοκίνητο, θα πρέπει να μετεξελιχτεί σε εκπαίδευση, πολύ πιο ολοκληρωμένη, για ένα Δίπλωμα Κινητικότητας για το περπάτημα, το ποδήλατο, το αυτοκίνητο και τη δημόσια συγκοινωνία και για υπεύθυνους μετακινούμενους που νοιάζονται την πόλη τους. Για ένα τέτοιο δίπλωμα η εκπαίδευση θα ήταν σκόπιμο να γίνεται σε τρία στάδια: α) στο σχολείο, β) στην προετοιμασία για την απόκτηση άδειας οδήγησης και γ) στο πλαίσιο της δια βίου μάθησης, έτσι ώστε να μετεκπαιδεύονται και όλοι/ες εκείνοι/ες που έχουν ήδη το συμβατικό δίπλωμα οδήγησης. Ως προς την εκπαίδευση στο σχολείο και όχι μόνο, η εμπλοκή του Δήμου θα μπορούσε α είναι σημαντική.

7.4 Υποχρεωτική ή συνιστώμενη αποκλειστική υποδομή;

Κριτήρια απόφασης

Στην Ελλάδα, σε γενικές γραμμές, υπάρχουν δυο κατηγορίες ποδηλάτων. Οι μνημένοι, που είναι οι πολύ λιγότεροι, και οι πολλοί, που το χρησιμοποιούν ελάχιστα, συνήθως φοβούμενοι τους κινδύνους. Η αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου απευθύνεται κυρίως στους τελευταίους, καθώς και σε εκείνους που δεν το δοκίμασαν ποτέ. Αποσκοπεί να τους προσελκύει στο ποδήλατο, παρέχοντάς τους συνθήκες αυξημένης ασφάλειας. Αναγκαστικά τους περιορίζει σε κατά κανόνα στενές λωρίδες, μη ανεκτές από τους μνημένους ποδηλάτες και από εκείνους που επιθυμούν να κινούνται πιο ελεύθερα στο δρόμο, έχοντας επιλέξει το ποδήλατο όχι μόνο ως μέσο μεταφοράς αλλά και ως ευκαιρία για άσκηση και παιχνίδι.

Θα ήταν άδικο λοιπόν η πόλη, όταν φτιάχνει υποδομή ποδηλάτου, να αφαιρεί από τους μνημένους το δικαίωμά τους να τη ζουν όπως και πριν, κινούμενοι ελεύθερα στο δρόμο. Το ποδήλατο είναι πάνω από όλα απελευθέρωση και αυτό θα ήταν σωστό να μην υποτιμάται. Ιδανικά, ο ποδηλάτης θα επιθυμούσε να είναι ελεύθερος απέναντι και σε εκείνους τους κανόνες κυκλοφορίας τους οποίους αντιλαμβάνεται ως σχεδιασμένους με κριτήριο το αυτοκίνητο και εχθρικούς ως προς αυτόν. Το να στόχευε η πολιτεία να αλλάξει τη νοοτροπία του θα ήταν σαν να επεδίωκε να ακυρώσει την ίδια τη φύση του ποδηλάτη. Γι' αυτό ένας καλός σχεδιασμός για το ποδήλατο θα ήταν αυτός που θα του επέτρεπε να προσπελαύνει την πόλη απλά και ευχάριστα. Σε αντίθεση με το αυτοκίνητο, απέναντι στο οποίο η πόλη θα είχε κάθε λόγο να αμύνεται, το ποδήλατο θα άξιζε να το υποδέχεται και να το αγκαλιάζει. Αυτό πρέπει να αντανακλάται στους σχεδιασμούς. Η αμφίδρομη κίνηση του ποδηλάτου στους μονόδρομους αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της παραπάνω προσέγγισης.

7.5 Μονής ή διπλής κατεύθυνσης το ποδήλατο στους μονόδρομους;

Κριτήρια απόφασης

Οι μονοδρομήσεις αποτελούν κυκλοφοριακή ρύθμιση που λαμβάνεται για τα αυτοκίνητα για πολλούς λόγους (δυσαναλογία του πλάτους τους ως προς το διατιθέμενο πλάτος οδοστρώματος, υπερβολικός ως προς την ασφάλεια αριθμός κινήσεων στις διασταυρώσεις, επιθυμία απόδοσης μέρους του πλάτους του δρόμου σε άλλους χρήστες κ.λπ.). Δόθηκαν λοιπόν ως λύση με κριτήριο το αυτοκίνητο και θα ήταν άδικο να δεσμεύουν και τους ποδηλάτες. Αντίθετα, η ελεύθερη διέλευση του ποδηλάτου στους μονόδρομους και κατά τις δύο κατευθύνσεις είναι μια πρώτης τάξεως ευκαιρία απόδοσης από το σχεδιασμό πλεονεκτήματος στα ποδήλατα και δημιουργίας απλής και αναγνώσιμης εικόνας δικτύου.



Leipzig



Nantes, Cours des 50 Otages

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΜΑΤΟ ΣΕ ΚΑΙΜΑΚΑ ΠΟΛΗΣ



η.

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΕ ΚΛΙΜΑΚΑ ΠΟΛΗΣ

8.1 Προοδευτική ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλάτου. Ιεράρχηση διαδρομών

Το δίκτυο θα πρέπει να είναι πυκνό, πλήρες, λειτουργικό, συνεχές, σαφές, ελκυστικό, ασφαλές, άνετο και προσαρμοσμένο στις τοπικές ιδιαιτερότητες. Γενικά, για να ενθαρρύνεται η χρήση του, το ποδήλατο δεν πρέπει να συναντά εμπόδια στην κίνησή του, ούτε να υποχρεώνεται σε περιπορείες. Κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις θα κάνουν τους δρόμους με τους οποίους διασταυρώνεται το δίκτυο λιγότερο επικίνδυνους, π.χ. μονόδρομους αντί για αμφίδρομους, με στενότερο οδόστρωμα, μικρότερες ταχύτητες, κ.λπ.

Το σωστό είναι η χάραξη ενός δικτύου ποδηλάτου να συνοδεύεται από αναθεώρηση της υφιστάμενης ιεράρχησης του οδικού δικτύου. Το υπέρτατο ζητούμενο είναι να γεμίσει η πόλη ποδήλατα και αυτό να επιτυγχάνεται με τον οικονομικότερο τρόπο, δηλαδή αποφεύγοντας την κατασκευή ειδικής υποδομής, αλλά μετατρέποντας ένα μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας. Οι δακτύλιοι ήπιας κυκλοφορίας («ζώνες 30») το εξασφαλίζουν.

Θεωρητικά, κάθε δρόμος της πόλης θα πρέπει να είναι φιλόξενος στο ποδήλατο. Αν αυτό δεν συμβαίνει, και δεδομένου ότι από εκεί όπου εκτοπίζεται ο ποδηλάτης εκτοπίζεται και ο πεζός, σημαίνει ότι υπάρχουν στην πόλη υποδομές που λειτουργούν ως ξένα σώματα για αυτήν και απομακρύνουν την ανθρώπινη παρουσία. Όμως τι άλλο

πρέπει να είναι η πόλη παρά τόπος ανθρώπινης παρουσίας και ζωντάνιας; Αυτό είναι αδιαπραγμάτευτο.

Όπως το αυτοκίνητο, έτσι και το ποδήλατο είναι όχημα που χρειάζεται διαδρομές τόσο χαμηλής όσο και υψηλής ταχύτητας. Ενώ οι πρώτες αντιστοιχούν σε δρόμους γειτονιάς, σε δρόμους στο εσωτερικό των «ζωνών 30», οι τελευταίες είναι εκείνες που εξυπηρετούν μεγάλες αποστάσεις, κυρίως ανάμεσα στα προάστια και στο κέντρο. Στις μεγάλες πόλεις τέτοιες μεγάλου μήκους διαδρομές κατασκευάζονται όλο και πιο συχνά, χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι «cycle superhighways» του Λονδίνου.

Πολύ σημαντικό είναι οι διαδρομές για το ποδήλατο να διέρχονται από ευχάριστους και ενδιαφέροντες τόπους στάσης. Ο ποδηλάτης, έχοντας μέσω όλων των αισθήσεών του άμεση επαφή με το περιβάλλον από το οποίο δέχεται πυκνά ερεθίσματα, του είναι πολύ εύκολο να σταματά και, όντως, επιθυμεί να εμπλουτίσει την κίνησή του με στάσεις σε όμορφα σημεία της πόλης. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και με τον πεζό. Σημεία στάσης είναι πλατείες, πάρκα, δημόσιοι κήποι, πεζόδρομοι, δραστηριότητες αθλητισμού, εμπορίου, αναψυχής, εκπαίδευσης κ.λπ. Σε δημόσιους χώρους με μεγάλη παρουσία πεζών η διέλευση του ποδηλάτη καλό είναι να επιτρέπεται, με βάση όμως κανόνες που να εγγυώνται την ασφάλεια όλων, ιδίως παιδιών, ηλικιωμένων και ατόμων που έχουν μειωμένη αντίληψη της απόστασης και της ταχύτητας των ποδηλάτων.

8.2 Απόδοση στην πόλη της αισθητικής του ποδηλάτου

Το ποδήλατο συνεπάγεται χαρούμενη, νεανική και με πολλά χαμόγελα παρουσία στους δρόμους της πόλης. Δεν είναι λοιπόν αταίριαστο να χρησιμοποιείται χρώμα στη σήμανση που αφορά το ποδήλατο. Κατά κανόνα χρώμα χρησιμοποιείται κυρίως στην περιοχή των διασταυρώσεων, όπου βάζονται η συνολική επιφάνεια των διαβάσεων και οι ορθογωνικοί χώροι αναμονής των ποδηλάτων στο φανάρι (advanced stop boxes) και σπανιότερα και οι διάδρομοι συνιστώμενης διέλευσης των ποδηλάτων. Συμβαίνει συχνά να βάζονται και οι ίδιες οι λωρίδες εκτός διασταυρώσεων. Έτσι, η ένταξη του ποδηλάτου αποτελεί χρωματική συμβολή στην πόλη ενώ κάνει πιο έντονη, άρα και πιο ασφαλή, την παρουσία του. Ένας βασικός λοιπόν στόχος του χρωματισμού είναι η προσέλκυση της προσοχής των οδηγών αυτοκινήτου και μοτοσυκλετών, όμως ένας ακόμη είναι η απόδοση στην πόλη ενός περιβάλλοντος όμορφου που τους προσελκύει όλους, ποδηλάτες και μη.

Ο εξοπλισμός για το ποδήλατο στο δρόμο - τρόμπες και βασικά εργαλεία επισκευής, στέγαστρα, σημεία πρόσδεσης, αυτόματοι μετρητές, πληροφοριακή σήμανση με χρόνους διαδρομών, ράμπες δίπλα στις υπαίθριες κλίμακες, εξοπλισμός για στήριξη των ποδηλάτων στο εσωτερικό των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας κ.λπ., όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με τη γενικότερη ρυθμιστική και πληροφοριακή, οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, σηματοδοτούν σε κάθε βήμα την παρουσία του ποδηλάτου, δίνοντας την ανάλογη αισθητική φυσιογνωμία στην πόλη.

8.3 Ανάπτυξη δικτύου ηλεκτρονικών εφαρμογών

Στην υποδομή για το ποδήλατο περιλαμβάνεται και η ηλεκτρονική υποδομή (εφαρμογές για ipads, smartphones κ.λπ.) Εγκαθίστούν ένα ηλεκτρονικό περιβάλλον στην πόλη που επιτρέπει στους ποδηλάτες να επικοινωνούν μεταξύ τους, να γνωστοποιούν στους υπολοίπους τις διαδρομές τους, να πληροφορούνται για τις προτιμώμενες διαδρομές, να έχουν τελικά πλούσια και on line πληροφόρηση για την πόλη. Στο πλαίσιο αυτό, οι ηλεκτρονικές εφαρμογές ανοίγουν το δρόμο στην προοπτική της πόλης του παιχνιδιού - «playable city» - δηλαδή της πόλης που δεν αποτελεί ένα άψυχο πλαίσιο αλλά εκείνης που επικοινωνεί με τους κατοίκους και τους εμπνέει, προτείνοντάς τους ξαφνιάσματα, ιδέες για συναντήσεις, κοινές δράσεις κ.λπ.

8.4 Δημιουργία αποκλειστικών χώρων αναμονής για το ποδήλατο σε δισταυρώσεις με φωτεινή σηματοδότηση

Οι δισταυρώσεις είναι τα πιο επικίνδυνα σημεία της πόλης. Εκεί η ορατότητα από κάθε όχημα των υπόλοιπων οχημάτων των προερχομένων από διαφορετικές προσβάσεις, είναι περιορισμένη, εκεί οι ταχύτητες είναι πολύ άνισες, ωστόσο εκεί ακριβώς είναι όπου αλληλοτέμνονται οι πορείες μεταξύ αυτοκινήτων, μηχανοκίνητων δικύκλων, πεζών και ποδηλάτων.

Το μεγάλο στοίχημα για να λειτουργούν ασφαλέστερα οι δισταυρώσεις είναι η μείωση των ταχυτήτων. Η φωτεινή σηματοδότηση, αν και εκ πρώτης όψεως είναι ιδιαίτερα ευνοϊκή για πεζούς και ποδηλάτες, εξασφαλίζοντάς τους στην αντίστοιχη διάβαση χρόνο πρασίνου, συγχρόνως επιτρέπει σε κάποια οχήματα να διέρχονται χωρίς να μειώνουν την ταχύτητά τους και αυτό είναι σοβαρό πρόβλημα ασφάλειας. Με τη δημιουργία κυκλικών κόμβων η δισταύρωση μπορεί να λειτουργεί χωρίς φωτεινή σηματοδότηση πολύ καλύτερα, διότι το σύνολο των οχημάτων μειώνει ταχύτητα, όμως δεν είναι εφικτή λύση όταν η κυκλοφοριακή ροή είναι πυκνή.

Στις συμβατικές δισταυρώσεις με φωτεινή σηματοδότηση, μπροστά στο κόκκινο, οχήματα και ποδήλατα συγκεντρώνονται μαζί. Αυτό είναι επικίνδυνο, γιατί με το άναμμα του πράσινου η επιτάχυνση μεταξύ των μεν και των δε διαφέρει και οι τριβές μεταξύ τους είναι μεγάλες. Η λύση που εφαρμόζεται αποτελεσματικά είναι ο σχεδιασμός, δίπλα στο φανάρι, ορθογωνικών χώρων για την αναμονή των ποδηλάτων (advanced stop box ή bike box ή SAS ή advanced stop line), με οπισθοχώρηση της γραμμής STOP για το αυτοκίνητο. Η λύση αυτή θα πρέπει να δίνεται στο σύνολο των δισταυρώσεων του δικτύου κορμού ποδηλάτου, και όχι μόνον. Θα ήταν χρήσιμη και για τα μηχανοκίνητα δίκυκλα.

8.5 Ανάπτυξη εξοπλισμού στάθμευσης για το ποδήλατο στο σύνολο της πόλης

Στάθμευση για το ποδήλατο σημαίνει και εξυπηρέτηση της ανάγκης προστασίας του από κλοπές. Είναι αναγκαίο ένα ολοκληρωμένο σύστημα στάθμευσης ποδηλάτων στο σύνολο της πόλης που, εκτός των άλλων, καθιστά υποχρεωτική τη δημιουργία θέσεων σε δημόσιους χώρους καθώς και σε νέα ιδιωτικά και δημόσια κτήρια, με αυστηρές προδιαγραφές χωρητικότητας και ποιότητας.

Ως προς τη στάθμευση στο δρόμο, είναι σκόπιμο να εγκαθίσταται εξοπλισμός σε ένα πυκνό δίκτυο σημείων, όμως για λίγες θέσεις σε κάθε σημείο (με εξαίρεση φυσικά τους πολυσύχναστους πόλους δραστηριοτήτων).

Για την αντιμετώπιση των κλοπών ο Δήμος είναι σκόπιμο να εφαρμόζει σχέδιο καταγραφής των διερχόμενων ποδηλάτων σε διάφορα σημεία της πόλης ανά τακτά διαστήματα.

8.6 Εγκατάσταση ρυθμιστικής και πληροφοριακής σήμανσης για το ποδήλατο στο σύνολο της πόλης

Η σήμανση για το ποδήλατο θα πρέπει να αναπτύσσεται στο σύνολο της πόλης. Αποτελεί ένα από τα λιγότερα ακριβά, αν και πολύ αποτελεσματικά έργα. Στους βασικούς κόμβους του δικτύου ποδηλάτου το δίκτυο σήμανσης συμπληρώνεται με χάρτες της περιοχής ή και του συνόλου της πόλης. Σημειώνεται ότι ο ποδηλάτης σήμερα μπορεί να αποκτήσει με ηλεκτρονικό τρόπο (χρησιμοποιώντας το κινητό του τηλέφωνο) πλούσια πληροφορία ως προς τη θέση του, τις βέλτιστες εναλλακτικές λύσεις διαδρομών προς τον προορισμό του κ.λπ.



ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΕΣ



9.1 Ποδήλατο και υγεία

Πρόκειται για εκστρατείες του Δήμου και συνεργαζόμενων οργανώσεων, που αναδεικνύουν τα οφέλη του ποδηλάτου στην υγεία. Ο Δήμος μπορεί να συμμετέχει επίσης ενεργά σε διάφορα εθνικά και διεθνή δίκτυα για υγιείς πόλεις και να συνεργάζεται με ασφαλιστικές εταιρείες για την οργάνωση ποδηλατικών εκδρομών.

9.2 Ποδήλατο και μετακινήσεις προς τη δουλειά

Ο ρόλος που μπορεί να παίζει ένας Δήμος είναι συντονιστικός. Παρέχοντας σχετικά κίνητρα, ενθαρρύνει τις ιδιωτικές εταιρείες και τους φορείς του δημοσίου να συντάξουν σχέδια μετακινήσεων από και προς το σπίτι για τους υπαλλήλους τους με έμφαση στο ποδήλατο. Ο Δήμος καλό είναι επίσης να φροντίζει επίσης για την εγκατάσταση εξοπλισμού στάθμευσης ποδηλάτων στα κτήρια γραφείων.



Nantes

9.3 Ποδήλατο και μετακινήσεις προς το σχολείο

Με συντονιστή το Δήμο οι Δ/νσεις των σχολείων, σε συνεργασία με το υπουργείο Παιδείας, θα ήταν σημαντικό να ενθάρρυναν μαθητές/τριες να χρησιμοποιούν ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους προς το σχολείο. Η σύναψη διμερών συμφωνιών (μεταξύ Δήμου και σχολείων) με συμμετοχή του Συλλόγου Γονέων του κάθε σχολείου, για τη σύνταξη «σχεδίου μετακινήσεων των μαθητών» είναι ένα πρώτο βήμα. Από την πλευρά της, η Δημοτική Αρχή θα δεσμεύεται για την εκτέλεση μικρών έργων και την εφαρμογή περιοριστικών πολιτικών για το αυτοκίνητο γύρω από τα σχολεία ώστε οι διαδρομές προσπέλασης των ποδηλατών να γίνονται πιο ασφαλείς και ελκυστικές. Επίσης ο Δήμος, απευθυνόμενος στους γονείς, μπορεί να εκδίδει φυλλάδια με πρακτικές συμβουλές που θα τους ενθαρρύνουν να συντροφεύουν τα παιδιά τους σε βόλτες με ποδήλατο.

9.4 Ποδήλατο και μετακινήσεις για ψώνια

Ο Δήμος, σε συνεργασία με τον Εμπορικό Σύλλογο, καλό είναι να υποστηρίξει τη χρήση ποδηλάτου για ψώνια. Θα πρέπει για αυτό να παίρνει μέτρα ώστε η προσπέλαση του εμπορικού κέντρου να γίνεται πιο εύκολα με ποδήλατο παρά με αυτοκίνητο. Θα περιλάμβαναν τη δημιουργία διαδρομών ποδηλάτου προς το κέντρο, σε συνδυασμό **α)** με την κατασκευή χώρων στάθμευσης στην περίμετρο του κέντρου για την υποχρεωτική στάθμευση των αυτοκινήτων στα οποία θα απαγορεύεται να διεισδύουν προς αυτό και **β)** με τον εξοπλισμό του κέντρου με επαρκή αριθμό θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου.



Gdansk

9.5 Στροφή στο ποδήλατο σε καμπές της ζωής

Ο Δήμος θα ήταν σημαντικό να παρείχε οικονομικά κίνητρα σε νέους επιχειρηματίες για αγορά ή μακροχρόνια ενοικίαση ποδηλάτου. Να οργανώνει επίσης στοχευμένες δράσεις, απευθυνόμενες σε άτομα που βρίσκονται σε κάποια καμπή της ζωής τους, όπως όταν αλλάζουν σχολείο, δουλειά, συνταξιοδοτούνται, μετακομίζουν κ.λπ., ενθαρρύνοντάς τα να συνδέουν τη νέα τους δραστηριότητα με το ποδήλατο.

9.6 Εκπαίδευση στη χρήση ποδηλάτου

Η Δημοτική Αρχή, σε συνδυασμό και με όσα αναφέρθηκαν ήδη για το Δίπλωμα Κινητικότητας, είναι σκόπιμο να αναλαμβάνει την οργάνωση μαθημάτων οδήγησης προς διάφορες ομάδες στόχους, όπως προς μαθητές/τριες, επαγγελματίες, ενήλικους, υποψήφιους εκπαιδευτές κ.λπ.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΕΚΠΟΝΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΜΠ



1.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΧΕΔΙΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΠΟΥ ΕΚΠΟΝΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΕΜΠ

10.1 Βιώσιμη Κινητικότητα στην Ελευσίνα. Η περίπτωση μιας μικρής πόλης με μεγάλη ιστορία

Η Ελευσίνα, πόλη των 30.000 περίπου κατοίκων, σε μια απόσταση μόλις 25 χλμ. από την πρωτεύουσα των 3,5 εκ., αλλά σαφώς διαχωρισμένη από αυτήν χάρις στο Ποικίλον Όρος, έχει μια εξαιρετικά ευνοϊκή γεωγραφία. Στα νότια ο ομώνυμος κόλπος και στα βόρεια η Πάρνηθα. Από συγκοινωνιακής επίσης πλευράς η Ελευσίνα έχει πλεονεκτική σύνδεση με την Αθήνα χάρις στην Αττική οδό και στο προαστιακό τρένο. Ωστόσο όλα τα παραπάνω ακυρώνονται, αφού το Θριάσιο Πεδίο είναι η κατ'εξοχήν βιομηχανική ζώνη της Αθήνας, με διυλιστήρια, εγκαταλελειμμένα εργοστάσια, χωματερές, ναυπηγεία, λιμενικές εγκαταστάσεις κ.λπ., σε βαθμό που η επαφή της πόλης με τη θάλασσα να περιορίζεται σε μόλις μερικές δεκάδες μέτρα. Ανάλογα η αποκοπή της από την Πάρνηθα λόγω της Αττικής Οδού είναι απόλυτη και ο αέρας, η θάλασσα και η γη χαρακτηρίζονται από υψηλά επίπεδα ρύπανσης. Αποτέλεσμα αυτού του περιβάλλοντος υποβάθμισης είναι η ποιότητα ζωής να είναι πολύ φτωχή, οι επισκέπτες του αρχαιολογικού χώρου ελάχιστοι και οι αξίες γης να έχουν καταρρεύσει.

Η πόλη αναπτύχθηκε γύρω από την παλαιά εθνική οδό η οποία, χάρις στα πολλά μαγαζιά λιανικού εμπορίου που εγκαταστάθηκαν πάνω της, παίζει ρόλο γραμμικού κέντρου. Απόλυτη αντίφαση: το κέντρο συμπίπτει με έναν οδικό

- Υπόμνημα**
- Πρωτεύον Οδικό Δίκτυο
 - Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
 - Τριτεύον Οδικό Δίκτυο
 - Συλλεκτήριοι
 - Τοπικές Οδοί
 - Πεζόδρομοι



Ελευσίνα. Σχέδιο ιεράρχησης του δικτύου της κεντρικής περιοχής, που μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας, με μονοδρόμηση και της παλαιάς εθνικής οδού, η οποία αποκαταστήθηκε

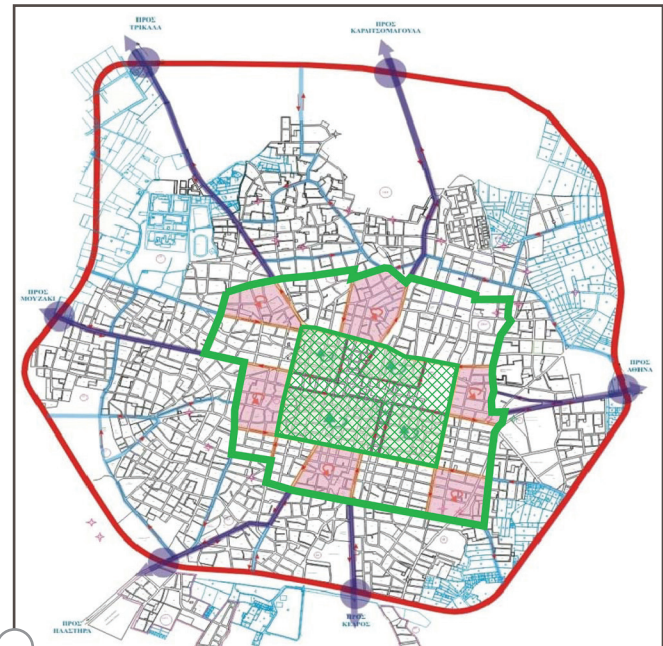
άξονα που δυναμιτίζει την ανάπτυξή του και τεμαχίζει την πόλη. Είναι περιττό να σημειωθεί το πόσο εχθρικές συνθήκες επικρατούν σε αυτό για πεζούς και ποδηλάτες. Μια πόλη χωρίς κέντρο είναι ένα σώμα χωρίς καρδιά, χάνει την ιστορία της και οι κάτοικοί της την ταυτότητά τους.

Στο πρόβλημα αυτό ήταν φυσικό να εστιαστεί η έρευνα για τη Βιώσιμη Κινητικότητα στην πόλη. Η κύρια πρότασή της είναι η δημιουργία ενός μονόδρομου περιμετρικού δακτυλίου γύρω από το μελλοντικό κέντρο, ο οποίος συγχρόνως αλλάζει τα δεδομένα της παλαιάς εθνικής οδού, περιορίζοντας στο μισό το πλάτος του οδοστρώματος. Οι δρόμοι στο εσωτερικό του μελλοντικού κέντρου μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας και η ίδια πολιτική προβλέπεται να ασκηθεί στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης, το οποίο μονοδρομείται και ανασυγκροτείται σε ένα παζλ από δακτυλίου ήπιας κυκλοφορίας. Έτσι στην πόλη εγκαθίστανται συνθήκες ηπιότερες και το κοινωνικό περιβάλλον γίνεται πιο ισχυρό, αφού σε κάθε δακτύλιο οι συνθήκες θα επιτρέπουν τη μετατροπή του σε πυρήνα κοινωνικοποίησης και ανάπτυξης σχέσεων γειτονιάς. Στο περπάτημα, όπως και στην παρουσία στον δημόσιο χώρο, δίνονται νέες ευκαιρίες. Προβλέπεται επίσης ένα ευρύ δίκτυο ποδηλάτου, μέσω του οποίου θα ξαναβρεί τη θέση του σε μια πόλη η οποία, χάρις στο επίπεδο έδαφός της και στη μικρή της έκταση, ζούσε με αυτό και μπορεί να το αναδείξει ξανά σε θεμέλιο των εσωτερικών της μετακινήσεων. Εννοείται ότι ο σχεδιασμός περιλαμβάνει προτάσεις για δίκτυο μικρών λεωφορείων καθώς και για την ανάπλαση του παραλιακού δρόμου, ώστε η επαφή της Ελευσίνας με τη θάλασσα να απλωθεί σε μεγαλύτερη έκταση.

Ός προς την επικοινωνία της πόλης με την Αθήνα δίνεται μεγάλη σημασία στην αξιοποίηση της εγκαταλελειμμένης σιδηροδρομικής γραμμής με τη δρομολόγηση συρμών tram-train, οι οποίοι θα διέρχονται από την καρδιά Ασπρόπυργου, Ελευσίνας και Μεγάρων, καθώς και κατά μήκος της βιομηχανικής ζώνης, εξυπηρετώντας χιλιάδες εργαζομένους και απελευθερώνοντάς τους από τη σημερινή υποχρεωτική χρήση του αυτοκινήτου. Μέχρι τότε η γραμμή θα μπορούσε να λειτουργεί ως ποδηλατόδρομος.

Υπόμνημα

- Περιφερειακός Δακτύλιος
- Ενδιάμεσος Δακτύλιος
- Εσωτερικός Δακτύλιος Κέντρου
- Δακτύλιοι Κεντρικών Γειτονιών



Καρδίτσα. Σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής, που μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας, με σχηματισμό εσωτερικού και ενδιάμεσου δακτύλιου

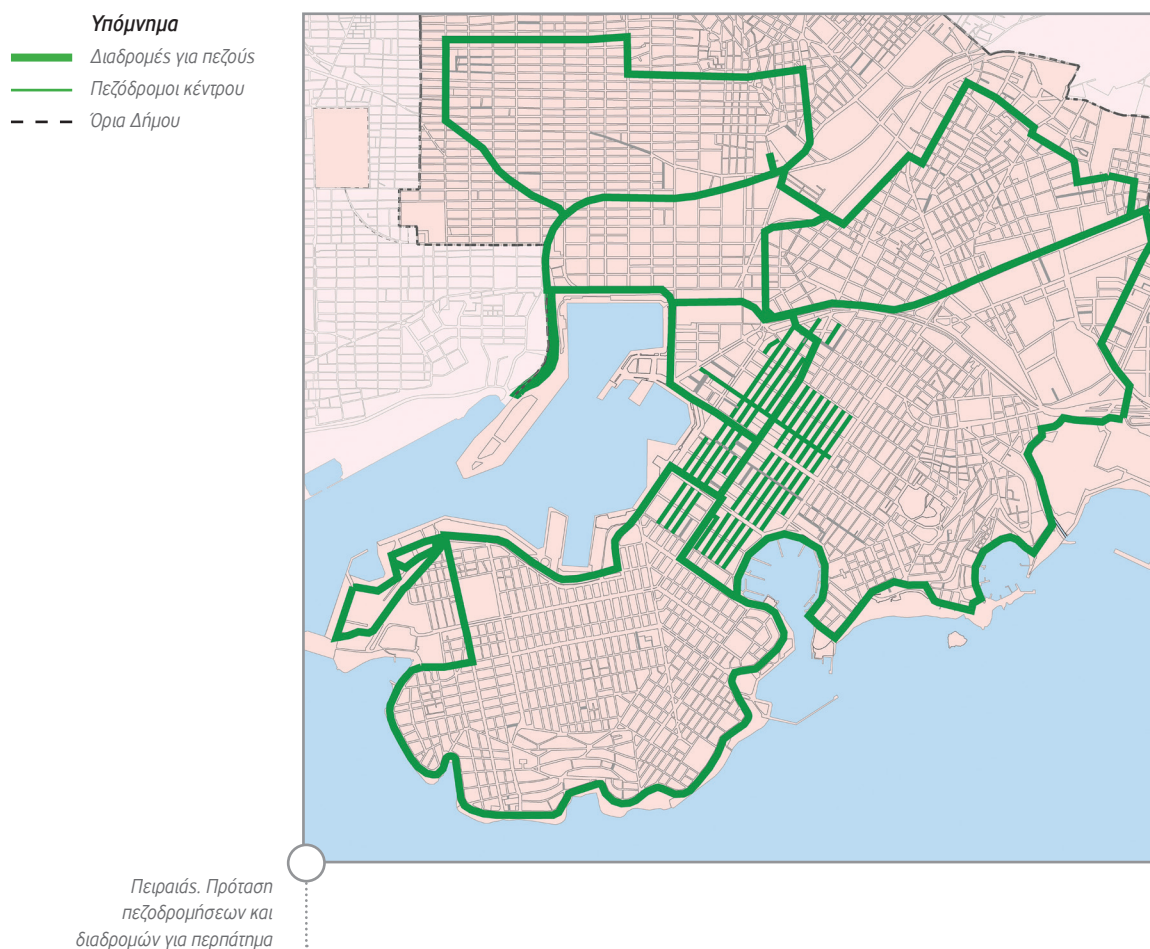
10.2 Βιώσιμη Κινητικότητα στην Καρδίτσα. Η περίπτωση μιας μεσαίου μεγέθους πόλης

Τις πόλεις του Θεσσαλικού κάμπου δεν τις εγκατέλειψε ποτέ το ποδήλατο. Σε αυτή την παράδοση πατούν σήμερα οι πολιτικές Βιώσιμη Κινητικότητας στη Θεσσαλία και χάρις σε αυτές το ποδήλατο παρουσιάζει θεαματικές αυξήσεις, μεγαλύτερες από των άλλων ελληνικών πόλεων. Το ποδήλατο παρέμεινε εκεί ζωντανό γιατί οι πόλεις του κάμπου είναι επίπεδες, έχουν οι περισσότερες περιφερειακούς δακτυλίους και η κλίμακά τους του επιτρέπει να εξυπηρετεί ένα μεγάλο μέρος των μετακινήσεων. Οι πόλεις του Θεσσαλικού κάμπου παρουσιάζουν αρκετά υψηλές πυκνότητες δόμησης και αυτό οδηγεί εκτός από την εντατική χρήση του ποδηλάτου και σε υψηλά ποσοστά περπατήματος.

Τα παραπάνω ισχύουν και για την Καρδίτσα, όπου χάρις στον μικρό σχετικά πληθυσμό της, 55.000 κάτοικοι, οι εσωτερικές κυκλοφοριακές ροές που παράγονται είναι μικρές. Ο έστω και μη ολοκληρωμένος περιφερειακός δακτύλιος την προστατεύει από διαμπερείς ροές. Η Καρδίτσα είναι γνωστή στην Ελλάδα ως πόλη του ποδηλάτου. Είναι επίσης και πόλη του περπατήματος. Εκεί όπου υστερεί, όπως και κάθε ελληνική πόλη, είναι στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου κατά τρόπο που να προστατεύονται από διαμπερείς ροές οι γειτονιές και να τακτοποιείται η στάθμευση στο εσωτερικό τους, αφήνοντας ελεύθερο τον απαραίτητο χώρο για περπάτημα και για πράσινο. Το πολύ ακανόνιστο ρυμοτομικό δυσκολεύει αρκετά αυτό το στόχο. Ωστόσο ο σχεδιασμός της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ εστίαστηκε προς δύο κατευθύνσεις:

- ιεράρχηση του δικτύου με βάση διαδοχικούς μονόδρομους ομόκεντρους δακτυλίους γύρω από το κέντρο και σχηματισμός μικρών δακτυλίων γειτονιάς, ήπιας εσωτερικής κυκλοφορίας,
- σχεδιασμό δικτύου ποδηλάτου που συνδέει βασικούς περικεντρικούς πόλους, όπως ο σιδηροδρομικός σταθμός και τα ΤΕΙ, το οποίο και υλοποιήθηκε,

- εγκατάσταση κοινόχρηστων ποδηλάτων σε κεντρικά σημεία της πόλης και στους σταθμούς στάθμευσης αυτοκινήτων, ώστε οι κάτοικοι των γύρω από την πόλη οικισμών να συνεχίζουν με ποδήλατο μέχρι το κέντρο. Τα ποδήλατα αυτά, εκτός του ότι θα ενθάρρυναν όσους δεν έχουν φτάσει με ποδήλατο στο κέντρο να τα χρησιμοποιούν για μικρομετακινήσεις γύρω από αυτό, θα έκαναν την πόλη φιλόξενη στους επισκέπτες της. Σημειωτέον ότι η Καρδίτσα γίνεται όλο και πιο συχνά προορισμός εκπαιδευτικών εκδρομών σχολείων που ενδιαφέρονται να δείξουν στα παιδιά τι σημαίνει πόλη του ποδηλάτου και του περπατήματος.



10.3 Βιώσιμη Κινητικότητα στον Πειραιά. Η περίπτωση μιας μεγάλης πόλης

Ο Πειραιάς είναι μια σχετικά μεγάλη πόλη, με 165.000 κάτοικους, εξαιρετικά πυκνή, απολύτως ενσωματωμένο τμήμα της υπόλοιπης Αθήνας. Οι δρόμοι είναι στενοί, με δυσανάλογο ως προς το πλάτος τους ύψος κτηρίων, υπερκορεσμένοι από σταθμευμένα αυτοκίνητα. Συγχρόνως οι ροές επιβατών και εμπορευμάτων προς και από το λιμάνι είναι μεγάλες. Η Αθήνα, εκτός από το λιμάνι του, χρειάζεται τον Πειραιά και για αναψυχή. Η παραλιακή ζώνη της Πειραιϊκής, από το ΣΕΦ μέχρι το λιμάνι, είναι ένας πολύ ελκυστικός πόλος, ο οποίος ωστόσο σήμερα δεν

καταφέρνει να κρατά, έστω και για λίγο, τους χιλιάδες τουρίστες που με κρουαζιερόπλοια επισκέπτονται καθημερινά για λίγες ώρες την Αθήνα. Έχουν αποκλειστικό προορισμό την Ακρόπολη. Προφανώς, το πρόβλημα είναι η εικόνα που παρουσιάζει ο Πειραιάς, πόλη κατακτημένη από το αυτοκίνητο, με ρύπανση, θόρυβο, μεγάλες δυσκολίες στο περπάτημα και ανύπαρκτο ποδήλατο.

Ωστόσο, στον τομέα της δημόσιας συγκοινωνίας προχωρούν θεαματικές αλλαγές. Συνδέεται ο Πειραιάς με μετρό με τη δυτική Αθήνα και στη συνέχεια με το ιστορικό κέντρο, το δε τραμ που τερμάτιζε στο ανατολικό όριο της πόλης διεισδύει και αυτό στην καρδιά της. Η πολιτεία, έστω και σε αυτή την εποχή χρεοκοπίας, επενδύει στο αύριο του Πειραιά, εξοπλίζοντάς τον με ισχυρή δημόσια συγκοινωνία και περιμένει οι κάτοικοι να στραφούν προς αυτήν, να την αξιοποιήσουν, μειώνοντας τη χρήση του αυτοκινήτου. Είναι μια μεγάλη ευκαιρία που δίνεται στον Πειραιά να οικοδομήσει μια διαφορετική εικόνα στο κέντρο, στις γειτονιές, στην παραλιακή ζώνη και στους δημόσιους χώρους του, παίρνοντας εκ των πραγμάτων χώρο από το αυτοκίνητο προς όφελος του πεζού και του ποδηλάτη. Η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ συνέταξε προς αυτή την κατεύθυνση ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας το οποίο δίνει έμφαση:

- στη δημιουργία ενός κέντρου ελεύθερου από αυτοκίνητα,
- στην επέκταση του δικτύου τραμ,
- στη δημιουργία 4 νέων τοπικών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας,
- στη δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονιές,
- στην ανάπλαση του παραλιακού δρόμου (αξιοποιώντας το χώρο που κερδήθηκε από τη μονοδρομότητά του),
- στην ανάπτυξη δικτύου ποδηλάτου, που επεκτείνει στο σύνολο της πόλης το προβλεπόμενο από το Ρυθμιστικό της Αττικής Μητροπολιτικό Δίκτυο.

10.4 Βιώσιμη Κινητικότητα στο λεκανοπέδιο της Αθήνας. Η περίπτωση της μητρόπολης

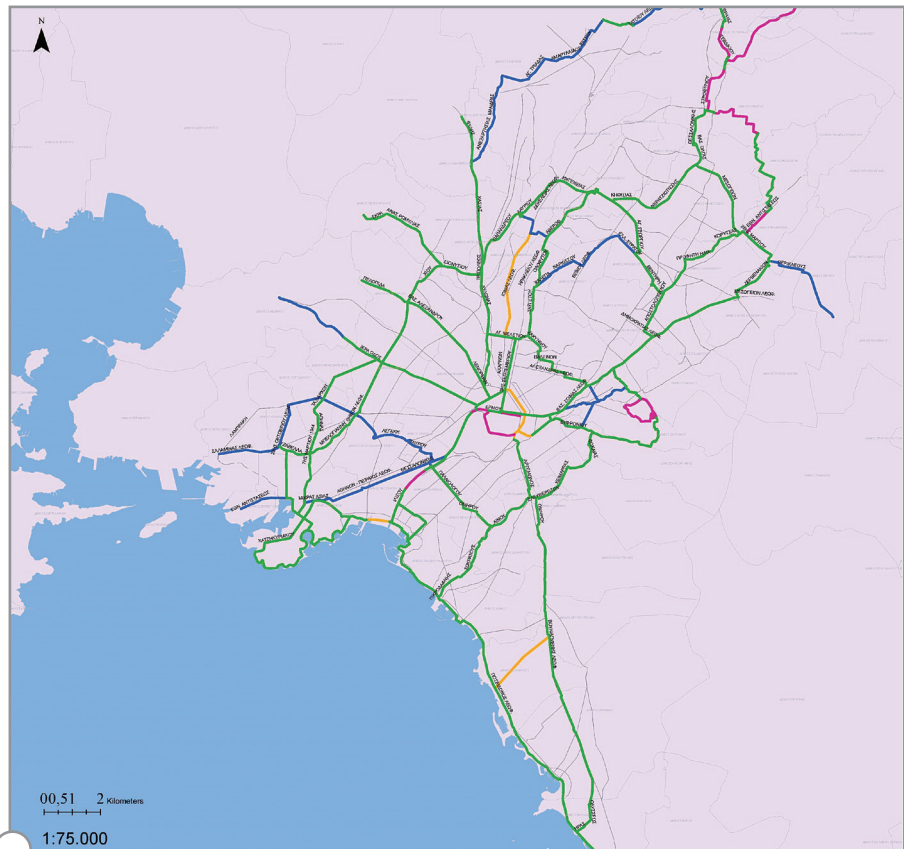
Η Βιώσιμη Κινητικότητα δεν είναι ένας στόχος που περιορίζεται σε μικρές κλίμακας αστικές επιφάνειες, έστω σε μικρού ή μεσαίου μεγέθους πόλεις. Η Βιώσιμη Κινητικότητα δεν αφορά μόνο τις γειτονιές των μεγάλων πόλεων. Το δικαίωμα για ανθρώπινες συνθήκες δεν μπαίνει σε πλαίσια, δεν είναι δικαίωμα για κάποιες οάσεις στο εσωτερικό ενός πολεοδομικού περιβάλλοντος κατακτημένου από το αυτοκίνητο. Οι Δήμοι του λεκανοπεδίου είναι περίπου 40 και φυσικά οι αρμοδιότητες των Δημοτικών Αρχών περιορίζονται στα διοικητικά τους όρια. Ωστόσο ένα μεγάλο μέρος των κατοίκων τους μετακινείται και έξω από αυτά, υφιστάμενο αλλά και προκαλώντας τις συνθήκες που επικρατούν στο διαδημοτικό αρτηριακό δίκτυο. Δεν πρέπει να υποτιμάται ότι πρόκειται για ρύπανση που παράγεται μεν στις αρτηρίες, αλλά υποβαθμίζει γενικά τον αέρα της πρωτεύουσας και τελικά του πλανήτη. Νομιμοποιούνται λοιπόν οι Δημοτικές Αρχές να έχουν λόγο και για τις συγκοινωνιακές πολιτικές που εφαρμόζονται εκτός των ορίων τους, δηλαδή για τις διαδημοτικές μετακινήσεις μητροπολιτικού επιπέδου. Πολιτικές Βιώσιμης Κινητικότητας πρέπει να εφαρμόζονται και για αυτές από Περιφέρειες και υπουργεία, σε συνεργασία με τους Δήμους και φυσικά με συμμετοχή των πολιτών.

Οι ροές στις αρτηρίες προέρχονται ή έχουν προορισμό το εσωτερικό δίκτυο των Δήμων. Προφανώς οι πολιτικές Βιώσιμης Κινητικότητας που ασκούνται στους Δήμους ενθαρρύνουν πολλούς να απελευθερωθούν από το αυτοκίνητό τους αρχικά για τις εσωτερικές μετακινήσεις και κάποιους και για τις εκτός. Δεν αρκεί. Είναι σημαντικό να ασκούνται ειδικές πολιτικές με στόχο τις εξωτερικές μετακινήσεις:

- βελτίωση της προσπελασιμότητας με δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα των σταθμών προαστιακού,

Υπόμνημα

- Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου Α΄ Φάσης
- Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου Β΄ Φάσης
- Υφιστάμενοι πεζόδρομοι και ποδηλατόδρομοι που περιλαμβάνονται στο Μητροπολιτικό Δίκτυο
- Τμήματα του Μητροπολιτικού Δικτύου που προτείνεται να ενταχθούν σε προβλεπόμενες αναπλάσεις
- Κύριο Δίκτυο



Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου του λεκανοπεδίου. Περιλαμβάνεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής. Σχεδιασμός από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ

μετρό και τραμ που βρίσκονται κατά κανόνα στα κέντρα των Δήμων και τους συνδέουν με άλλους Δήμους και με το μητροπολιτικό κέντρο.

- δημιουργία μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου, με κλάδους που διέρχονται από τους πιο επισκέψιμους πόλους των Δήμων, συνδέοντάς τους με το μητροπολιτικό κέντρο,
- επανεξέταση της γεωμετρίας των βασικών αρτηριών, για τις οποίες επιδιώχτηκε σταθερά τα προηγούμενα χρόνια η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητάς τους μέσω διευρύνσεων του πλάτους τους και κατασκευής ανισόπεδων κόμβων, αδιαφορώντας για τις συνέπειες ως προς τις αποκοπές που προκαλούν στον αστικό ιστό (π.χ. η Λ. Συγγρού) αλλά και ως προς το ίδιο τους το περιβάλλον, το οποίο από πλευράς αισθητικής καταλήγει συνήθως να γίνεται ξένο σώμα για την υπόλοιπη πόλη. Η επανεξέταση αυτή, με στόχο την αρμονικότερη ένταξή τους στην πόλη, αποσκοπεί στην απόδοση στις αρτηρίες μιας πιο αστικής ταυτότητας. Εκ των πραγμάτων θα οδηγήσει σε μείωση του όγκου της ροής αυτοκινήτων που θα μπορούν να υποδέχονται, χωρίς αυτό να σημαίνει περιορισμό της συνολικής ικανότητάς τους, διότι στη θέση κάποιων λωρίδων αυτοκινήτου θα δημιουργηθεί αποκλειστικός διάδρομος δημόσιας συγκοινωνίας ή και ποδηλάτου που έχουν μεγάλη μεταφορική ικανότητα. Πράγματι, το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου που σχεδίασε η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ, το οποίο είναι το «αρτηριακό» δίκτυο για το ποδήλατο, αναπτύσσεται και επί των βασικών οδικών αρτηριών, έτσι ώστε να μειώνεται το εύρος κυκλοφορίας



Ανάπλαση της Πανεπιστημίου.
«Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και
πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνα και
Πειραιά» Αθήνα, ΕΜΠ-ΥΠΕΚΑ, 2010-
2012, με επιστημονικό υπεύθυνο τον
Παναγ. Τουρνικιώτη, καθηγητή ΕΜΠ

των αυτοκινήτων, ενώ το ποδήλατο στις διαδρομές μεγάλων αποστάσεων να έχει προτεραιότητα και να αναπτύσσει κάποια ταχύτητα.

Βασικός πόλος έλξης και παραγωγής μετακινήσεων με αυτοκίνητο σε μητροπολιτικό επίπεδο είναι το κέντρο της Αθήνας. Σήμερα λειτουργεί ως συγκοινωνιακός κόμβος διότι προσφέρει μεγάλο αριθμό θέσεων στάθμευσης και διέρχονται από το εσωτερικό του βασικές αρτηρίες οι οποίες διευκολύνουν τις διαμπερείς ροές. Για να μειωθεί η κυκλοφορία αυτοκινήτων στην πρωτεύουσα, το κέντρο που είναι ένας τεράστιας αξίας ιστορικός τόπος, πρέπει να απομακρύνει το αυτοκίνητο από το εσωτερικό του και να αναδείξει έτσι τους δημόσιους χώρους σε τόπους ενίσχυσης της αστικότητας, σφυρηλάτσης της κοινωνικότητας, προβολής της ιστορικής ταυτότητας και υποστήριξης των οικονομικών δραστηριοτήτων.

Κλειδί για την επίτευξη αυτού του στόχου είναι η ανάπλαση των Πανεπιστημίου, Πατησίων, Αμαλίας και των πλατειών Δικαιοσύνης και Ομονοίας σε συνέχεια προηγούμενων πεζοδρομήσεων στο κέντρο, όπως των Δ. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου, Ερμού και πολλών δρόμων του Εμπορικού και του Ιστορικού Τριγώνου. Με τις αναπλάσεις αυτές, σημαντικό ποσοστό των αυτοκινήτων που διέρχονταν διαμπερώς θα παρακάμπτουν το κέντρο. Συγχρόνως δίνεται η δυνατότητα σε μια θεαματική αναβάθμιση του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας, αφού το τραμ απεγκλωβίζεται από την πλ. Συντάγματος και επεκτείνεται στην Πατησίων. Σε Α' Φάση μέχρι τη Λ. Αλεξάνδρας (μήκος έργου 2.8 χλμ) και σε Β' Φάση μέχρι τα Πατήσια (συνολικό μήκος 6.4 χλμ), δίνοντας ώθηση σε ένα συγκοινωνιακό μέσο το οποίο συνοδεύει συστηματικά τις πολιτικές ανάπλασης των ευρωπαϊκών πόλεων. Στο μέσο αυτό η Αθήνα, αν και μέχρι σήμερα δεν του είχε επιτρέψει να αναπτύξει τις ικανότητές του, τόσο ως προς την ταχύτητα όσο και ως προς άλλες ποιότητες μεταφοράς, με την ανάπλαση της Πανεπιστημίου θα του έδινε τη δυνατότητα να απλωθεί ελεύθερα προς κάθε

κατεύθυνση και ειδικότερα να γίνει κορμός των μετακινήσεων στην ευρεία ζώνη της Πατησίων. Χάρης στη διέλευση του τραμ, η μεταμόρφωση αυτού του άξονα για τον πεζό θα ενισχύσει την πολεοδομική αξία της υποβαθμισμένης οικονομικά και κοινωνικά ζώνης κατοικίας γύρω του, θα της δώσει μια νέα πνοή και θα τη φέρει πιο κοντά στο κέντρο, με ό,τι θετικό αυτό συνεπάγεται για την κοινωνική και οικονομική λειτουργία της πόλης. Η ανάπλαση της Πανεπιστημίου θα είναι λοιπόν ένα έργο που ως δημόσιος χώρος εστιάζεται στο κέντρο, όμως η συγκοινωνιακή του διάσταση θα αφορά τη συνολική επιφάνεια της μητροπολιτικής πρωτεύουσας, αφού με κέντρο την Πανεπιστημίου το δίκτυο του τραμ θα επεκτείνεται προς τα νότια (ήδη προχωρούν τα έργα επέκτασης στο εσωτερικό του Πειραιά) και προς τα βόρεια (υπάρχουν σχέδια του ΕΜΠ και του αρμόδιου υπουργείου για εγκάρσιες γραμμές τραμ στον άξονα της Πατησίων, κατά μήκος της Λ. Αλεξάνδρας και προς το σταθμό Λαρίσης).

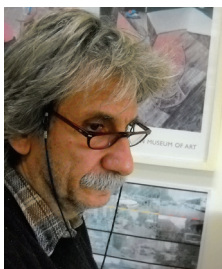
Η Πανεπιστημίου, όταν υλοποιηθεί, δεν θα μετατραπεί σε κεντρικό κόμβο μόνο του δικτύου τραμ αλλά και του Μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου (μήκους 230 χλμ περίπου). Πράγματι, στην πλατεία Ομονοίας ο ποδηλατόδρομος της Πανεπιστημίου συνδέεται με τον ποδηλατόδρομο Φάληρο – Κηφισιά (27 χλμ). Συνδέεται επίσης με τον εγκάρσιο ποδηλατόδρομο μορφής πετάλου που θα διατρέχει Πανεπιστημιούπολη, Πολυτεχνειούπολη και Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδή, θα διέρχεται από το Παναθηναϊκό Στάδιο και μέσω της Βασ. Όλγας, που αργά ή γρήγορα θα πεζοδρομηθεί, θα συνεχίζει στους πεζόδρομους Δ. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου – Ερμού μέχρι το Γκάζι.

Τραμ και ποδήλατο και κατ'επέκταση περπάτημα, στάση και ανθρώπινη παρουσία, θα αποτελέσουν θεμέλια της Βιώσιμης Κινητικότητας του κέντρου, σημαίνοντας πολλά για την ποιότητα ζωής, το περιβάλλον, την υγεία και την οικονομική ανάπτυξη. Θα δώσουν την ευκαιρία α) σε σημαντικές κατηγορίες πολιτών, παιδιά, ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες κινητικότητας, μπότερες με καρτσάκια, που παρέμειναν εγκλωβισμένοι στα διαμερίσματα, να ξαναβγούν στο δρόμο και β) σε νέες χρήσεις, που θα προσελκύουν επισκέπτες, να εγκατασταθούν, η πόλη να ξαναβρεί ζωντάνια και ρυθμό, κέντρο και προάστια να συνδεθούν με ειρηνικό και ήπιο τρόπο.



Arnhem, the Netherlands,
bike festival 2017





Ο **Θάνος Βλαστός**, πολεοδόμος – συγκοινωνιολόγος, είναι καθηγητής στη ΣΑΤΜ του ΕΜΠ, δ/ντής του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και ιδρυτής της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας. Είναι απόφοιτος της Αρχιτεκτονικής Σχολής του Ε.Μ.Π., πολιτικός μηχανικός της Ecole Spéciale des Travaux Publics (Παρίσι), με μεταπτυχιακό από την ENPC (Παρίσι) και διδακτορικό από το Πανεπιστήμιο της Λιέγης. Έχει γράψει πολλά βιβλία, και δημοσιεύσει σε διεθνή Συνέδρια και επιστημονικά περιοδικά. Είχε την ευθύνη πολλών ερευνητικών προγραμμάτων. Το βασικό του αντικείμενο είναι η Βιώσιμη Κινητικότητα. Αποτελεί ιδρυτικό μέλος του ΜΚΟ «Πόλεις για Ποδήλατο».



Ο **Ευθύμιος Μπακογιάννης** είναι Δρ. Πολεοδόμος – Συγκοινωνιολόγος και διδάσκει στη ΣΑΤΜ του ΕΜΠ. Έχει 13 χρόνια εμπειρίας στο συντονισμό και στην υλοποίηση μελετών για την αστική κινητικότητα, το περπάτημα και το ποδήλατο, την επίβλεψη κατασκευής έργων και τις διαδικασίες χρηματοδότησής τους από την Ευρωπαϊκή Ένωση και άλλους χρηματοδοτικούς οργανισμούς. Έχει δημοσιεύσει Ανακοινώσεις σε πολλά Συνέδρια και άρθρα σε επιστημονικά περιοδικά. Παράλληλα έχει σημαντική διοικητική εμπειρία σε διάφορες θέσεις ευθύνης όπου έχει υπηρετήσει. Αποτελεί ιδρυτικό μέλος του ΜΚΟ «Πόλεις για Ποδήλατο».

Βιβλιογραφία:

All Party Parliamentary Cycling Group, House of Commons (2013). *Get Britain Cycling*, London.

• Bonton, Cis, Mendonca, Pohl, Remes, Ritchie, Woetzel, (2013). *How to make a city great*, McKinsey Cities Special Initiative.

• Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ. (2001) Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής,

Ε.Ε. ΓΔ Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Mbike, σελ. 256.

• Βλαστός, Θ., Μηλάκας, Δημ., Αθανασόπουλος, Κ. (2004) Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις – Οδηγός εκπόνησης μελετών, Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων – Οργανισμός Εκδόσεως Διδακτικών Βιβλίων, Αθήνα, σελ. 576.

• Βλαστός, Θ., Μπαρμπούπουλος, Ν., Μηλάκας, Δ. (2007) Ποδήλατο. Οδηγός σχεδιασμού και αξιολόγησης δικτύων, σελ. 276, ΤΕΕ, 2007.

• Βλαστός, Θ., (2005) Δίκτυο για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το Ποδήλατο. Προϋποθέσεις λειτουργίας για μια αποτελεσματική εκστρατεία κινητοποίησης κατοίκων και τοπικής αυτοδιοίκησης, «Οικοτοπία», τεύχος 35, σελ. 26-28.

• Βλαστός, Θ., Μπαρμπούπουλος, Ν., Μηλάκας, Δ. (2007) Ποδήλατο και Περιβάλλον. Έρευνα των

κοινωνικών, χωρικών, κυκλοφοριακών και θεσμικών προϋποθέσεων για την ενσωμάτωση του ποδηλάτου στις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα, Πρακτικά Συνεδρίου για την επιστημονική έρευνα στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – Πυθαγόρας, Πλωμάρι, Μυτιλήνη, σελ. 351-356.

• Βλαστός Θ., Μπαρμπούπουλος Ν., Μπαλάς Π. (2005) Νομοθεσία και πολιτικές για την προώθηση του ποδηλάτου στην Ευρώπη. Οι παλιωδιές στην Ελλάδα, «Περιβάλλον και Δίκαιο», τεύχος 32, 2005, σελ. 235-243.

• Βλαστός, Θ., Μπακογιάννης, Ευθ., Ποδήλατο, ένα χαμόγελο προς την αυριανή βιώσιμη πόλη – Cycling, pedaling your city to a sustainable future, δίγλωσση έκδοση ΕΛΤΑ, Σεπτέμβριος 2015, σελ. 215.

• Bypad-audit: www.bypad.org

• CIVITAS. Smart mobility management measures. Successful ways to influence people's mobility behavior The Regional Environmental Center for Central and Eastern Europe (REC), Hungary

• Civitas – Mimosa (2013). *Enabling Cycling Cities. Ingredients for Success*. p.80.

• Thomas Moller, Sandra Fieber (2014), *Cycling implementation book*. p. 50

• Deffner Jutta, Hefter Tomas, Rudolph Christian, Ziel

Torben Eds. (2012): *Handbook on cycling inclusive planning and promotion. Capacity development material for the multiplier training within the mobile 2020 project*, Frankfurt/Hamburg.

• Pablo Vaggione, United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), Siemens, (2012) *Urban Planning for City Leaders*, p.188.

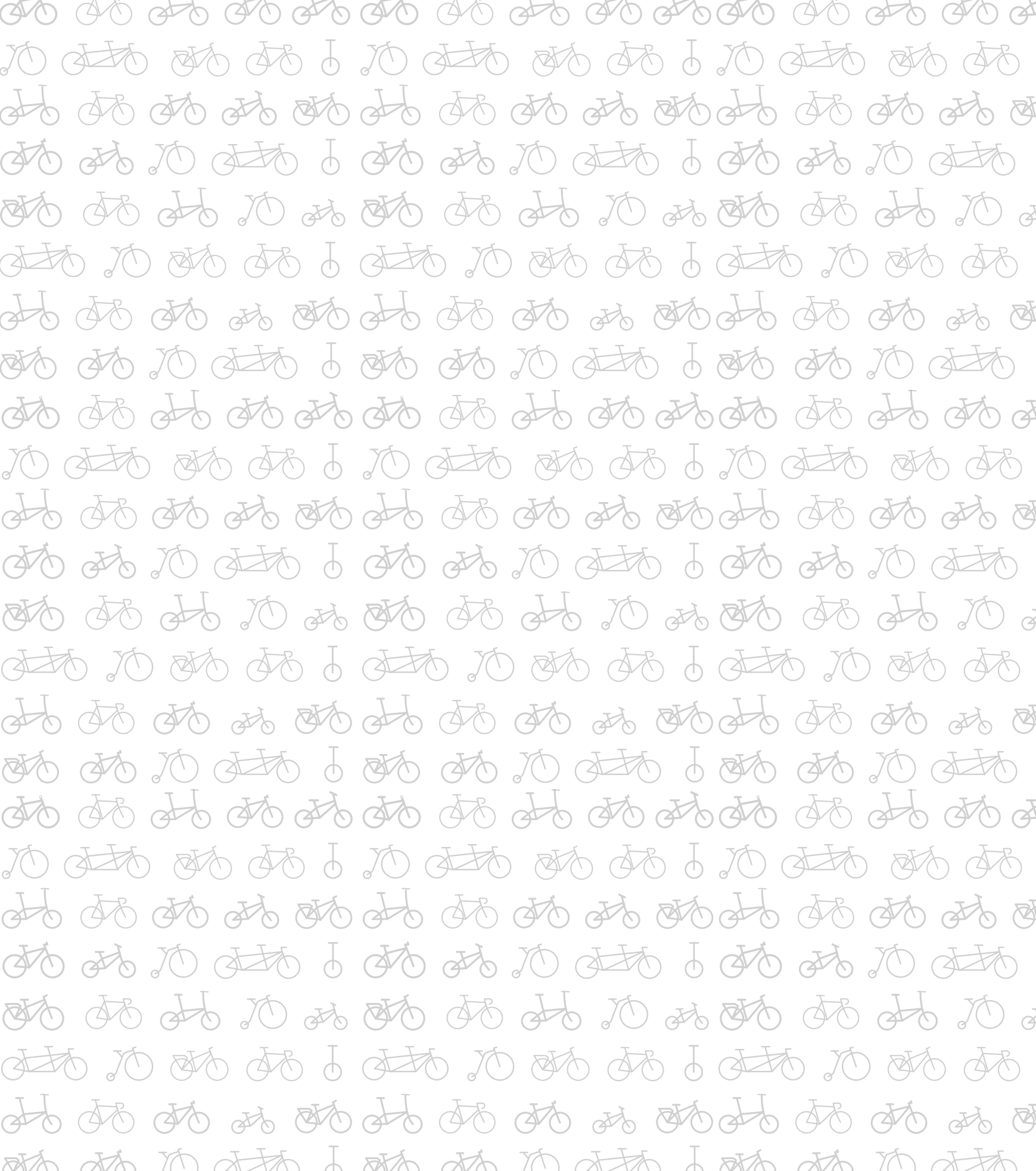
• Milakis, D., Athanasopoulos, K., Vafeiadis, E., Vasileiadis, K., Vlastos, Th., (2012). 'Planning of the Athens metropolitan cycle network using participative multicriteria GIS analysis'. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 48, pp.816-826 <http://dx.doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.06.1059>

The Australian National Cycling Strategy 2005-2010 (2005) *Transport for London, The Mayor's Transport Strategy*.

• Troels Andersen, Frits Bredal, Marianne Weinreich, Fredericia Niels Jensen, Morten Riisgaard-Dam, Malene Kofod Nielsen Municipality (2012) *Collection of Cycle Concepts*, Cycling Embassy of Denmark.

• ΦΕΚ 1053, 14.4.16, Αρ. ΔΥΟ/ΟΙΚ 1920 Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων), www.et.gr.

• Ν. 4412/2016 (ΦΕΚ Α' 147/8-8-2016).





«Πόλεις για Ποδήλατο – Cities for Cycling»

Ο ΜΚΟ Πόλεις για Ποδήλατο δημιουργήθηκε το 2013 και αποτελεί επίσης μέλος για την Ελλάδα της European Cyclists Federation.

Τα ιδρυτικά μέλη του διαθέτουν όλοι μακροχρόνια εμπειρία στο χώρο του ποδηλάτου και προέρχονται από τον Ακαδημαϊκό χώρο, τον χώρο της Επικοινωνίας και τη Βιομηχανία του ποδηλάτου.

Έχει ως στόχο την παροχή τεχνογνωσίας σε φορείς, τοπική αυτοδιοίκηση και Υπουργεία ενώ παράλληλα δημιουργεί, μέσα από στοχευμένες δράσεις και εκδηλώσεις, θετική εικόνα για το ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις.

Ο CfC, ως ενεργό μέλος της European Cyclists' Federation (ECF):

- α) αποτελεί πλατφόρμα συνεργασίας σχετικά με το ποδήλατο, ανάμεσα σε ελληνικές και ευρωπαϊκές πόλεις και αντίστοιχους ΜΚΟ,
- β) διαθέτει τα κατάλληλα μέσα για να υλοποιεί δράσεις, έρευνες και προγράμματα εκπαίδευσης.

Οι ειδικότεροι στόχοι του είναι:

- η ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις
 - η παροχή τεχνογνωσίας σε φορείς και ιδιώτες
 - η εκπαίδευση των πολιτών
- η ενημέρωση και ευαισθητοποίηση σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα
 - η κινητοποίηση της πολιτείας
 - η βελτίωση των συνθηκών στο δρόμο
 - η ανάπτυξη του ποδηλατικού τουρισμού



ONASSIS
ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΣ
ΙΔΡΥΜΑ