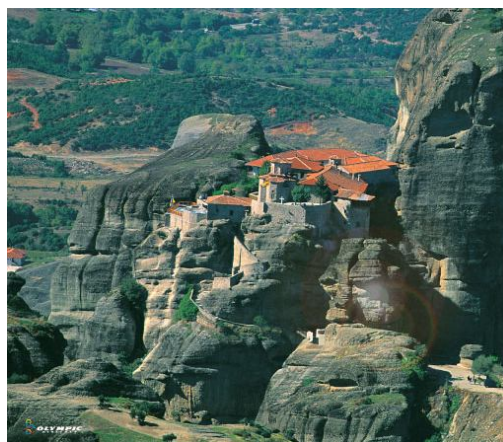


ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ
ΕΥΡΩΠΗ



PoLit^y
ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ & ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ Α.Ε.

Μάρτιος 2007

ΠΡΟΤΑΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ
ΕΥΡΩΠΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	4
Οι νέες προκλήσεις για την Τουριστική Βιομηχανία.....	4
Ο Ποδηλατικός Τουρισμός: Νέο Τουριστικό Προϊόν	5
Σκοπός και Διάρθρωση της Μελέτης	6
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ	7
Η Ευρωπαϊκή Εμπειρία	7
Ευρωπαϊκές Πρωτοβουλίες	16
Το Δίκτυο Eurovelo και η Μεσογειακή Διαδρομή	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 – ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ	23
ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ	23
ΒΕΛΓΙΟ.....	23
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ.....	24
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	25
ΑΥΣΤΡΙΑ	25
ΕΛΒΕΤΙΑ	26
ΙΤΑΛΙΑ.....	26
ΙΣΠΑΝΙΑ	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 – ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ	31
ΔΑΝΙΑ	31

ΙΣΧΥΟΝ ΠΛΑΙΣΙΟ	31
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ.....	33
ΔΥΝΑΤΑ - ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	34
ΧΑΡΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΔΑΝΙΑΣ.....	37
ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΔΑΝΙΑΣ	38
ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ	39
ΙΣΧΥΟΝ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	39
ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ	42
ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	43
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ.....	46
ΔΥΝΑΤΑ - ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	49
ΧΑΡΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ	52
ΓΑΛΛΙΑ	53
ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	53
ΙΣΧΥΟΝ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	55
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 1	60
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2	63
ΔΥΝΑΤΑ – ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ.....	64
ΧΑΡΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ & ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΟΔΩΝ	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	67

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΟΙ ΝΕΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η Τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας βρίσκεται ενώπιον ουσιαδών αλλαγών που συντελούνται στη διεθνή τουριστική αγορά και επηρεάζουν σημαντικά τη ζήτηση υποχρεώνοντας τους προορισμούς να διαφοροποιήσουν τις στρατηγικές προσφοράς τους.

Η ζήτηση του τουριστικού προϊόντος παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Ολιγοπωλιακή συγκέντρωση της διακίνησης τουριστικών ροών σε ελάχιστους Tour Operators.
- Όξυνση του ανταγωνισμού με την εμφάνιση νέων τουριστικών προορισμών (κυρίως στο παραδοσιακό προϊόν ήλιος – θάλασσα) σε ανταγωνιστικές τιμές οφειλόμενες στη ραγδαία μείωση του κόστους των μεταφορών (κυρίως αεροπορικών) αλλά και στο χαμηλό κόστος υπηρεσιών των υπό ανάπτυξη προορισμών.
- Κόπωση για τις χώρες σκληρού νομίσματος της ζήτησης στα παραδοσιακά τουριστικά προϊόντα και αύξηση σε νέα – ολοκληρωμένα – μικτά προϊόντα όπως ο τουρισμός υγείας, ο τουρισμός πόλης, ο επιχειρηματικός – εκθεσιακός – συνεδριακός τουρισμός, ο τουρισμός της υπαίθρου, ο αθλητικός τουρισμός.

Με τον κορεσμό της ζήτησης στο παραδοσιακό τουριστικό προϊόν δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την μετατόπιση του κέντρου βάρους της ζήτησης σε νέα αναγνωρίσιμα τουριστικά προϊόντα.

Κύρια κατεύθυνση για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού αποτελεί η επανατοποθέτηση του τουριστικού προϊόντος κυρίως μέσω του εμπλουτισμού-διαφοροποίησής του, της αναβάθμισής του καθώς και με την γεωγραφική επέκταση της βιομηχανίας και τη χρονική επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

Ο ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΝΕΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ

Η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού στοχεύει στη βελτίωση της ποιότητας της ζωής του πληθυσμού, στη συντήρηση της ποιότητας του περιβάλλοντος και στην παροχή υψηλής ποιότητας εμπειρίας στους επισκέπτες. Ένας από τους προφανείς στόχους είναι η μείωση της τάσης εποχικότητας και η αποδοτικότερη κατανομή των επισκεπτών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Στο πλαίσιο της επιδίωξης αυτής απαιτείται ο εμπλουτισμός του τουριστικού προϊόντος με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά όπως ο τουρισμός της υπαίθρου, ο αγροτουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός κλπ...

Ο ποδηλατικός τουρισμός αποτελεί ένα παράδειγμα παντελώς αναξιοποίητης ειδικής μορφής τουρισμού στη χώρα μας. Η ανάπτυξη του ποδηλατικού τουρισμού δεν στοχεύει στην ανάδειξή του σε κύριο τουριστικό προϊόν αλλά σε συμπληρωματικό προϊόν που προσδίδει χαρακτηριστικά υψηλής ποιότητας στον τουριστικό προορισμό.

Ο ποδηλατικός τουρισμός αποτελεί ένα από τα νέα τουριστικά προϊόντα που θα επιτρέψουν την περαιτέρω ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας της χώρας. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο ποδηλατικός τουρισμός εμφανίζει έντονη τάση ανάπτυξης σε διεθνές επίπεδο. Σε πολλές χώρες του

εξωτερικού ο ποδηλατικός τουρισμός που αναπτύσσεται σε προκαθορισμένες διαδρομές, αλλά και σε αγροτικά μονοπάτια της υπαίθρου, κερδίζει συνεχώς έδαφος και αποτελεί μια εναλλακτική δυνατότητα, μετακίνησης, επίσκεψης και ανακάλυψης μιας περιοχής, καθώς και του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντός της.

ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι η παρουσίαση της ευρωπαϊκής εμπειρίας όσον αφορά την ανάπτυξη πρωτοβουλιών ενίσχυσης του ποδηλατικού τουρισμού με απώτερο στόχο την καταγραφή των βέλτιστων πρακτικών και την εξαγωγή συμπερασμάτων για την ένταξη του ποδηλατικού τουρισμού στο τουριστικό προϊόν της Ελλάδας.

Στο **Κεφάλαιο 1** παρουσιάζονται οι διεθνείς τάσεις όσον αφορά την ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου καθώς και οι συναφείς πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Το **Κεφάλαιο 2** παρουσιάζει την εξειδικευμένη εμπειρία πολλών ευρωπαϊκών χωρών που έχουν λάβει πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου καθώς και του ποδηλατικού τουρισμού.

Η εκτενής μελέτη και παρουσίαση εξειδικευμένων περιπτώσεων χωρών (case studies) αποτελεί αντικείμενο του **Κεφαλαίου 3**.

Στο **Κεφάλαιο 4** διατυπώνονται τα βασικά συμπεράσματα όσον αφορά την αξιολόγηση της ευρωπαϊκής εμπειρίας.

Κεφάλαιο 1 – ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΑΣΕΙΣ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Το ποδήλατο, από κυρίαρχο μέσο για τις μετακινήσεις τα παλαιότερα χρόνια, έδωσε τη θέση σε νέα μέσα μεταφοράς, πιο γρήγορα και πιο σύγχρονα. Όμως, η επιβάρυνση του περιβάλλοντος καθώς και η ανάγκη σωματικής άσκησης και επανασύνδεσης του σύγχρονου ανθρώπου με τη φύση, παράλληλα με την ευκολία χρήσης του, επανέφεραν το ποδήλατο στο προσκήνιο ως ένα οικολογικό και οικονομικό μέσο μεταφοράς. Σήμερα, η χρήση του ποδηλάτου εμφανίζεται και πάλι ευρέως διαδεδομένη και διευρυνόμενη και από απλό μέσο μετακίνησης, αντιμετωπίζεται πλέον και ως μέσο ψυχαγωγίας και αθλητισμού.

Σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο το ποδήλατο αποτελεί όλο και περισσότερο, εργαλείο τουριστικής δραστηριότητας και θέλγητρο για όσους επιθυμούν να ανακαλύψουν μια περιοχή, ερχόμενοι σε επαφή με τη φύση.

Ο χρήστης του ποδηλάτου δεν διασχίζει απλά την περιοχή, όπως συμβαίνει με τον επιβάτη του αυτοκινήτου και του λεωφορείου, αλλά την παρατηρεί και την ανακαλύπτει με μέση ταχύτητα 10 χλμ/ώρα.

Μια ποδηλατική διαδρομή μπορεί να εμφανίζει μεγάλη ποικιλομορφία: μπορεί να αποτελείται ένα σύμπλεγμα από ασφαλτοστρωμένους ή μη δρόμους, χαραγμένα μονοπάτια ή απλά δασικές ή αγροτικές περιοχές, σοκάκια ακόμα και πεζόδρομους και ενώνει συχνά διαφορετικούς τόπους – σημεία, περνώντας μέσα από μικρά χωριά ή αγροτικές περιοχές φυσικού κάλλους.

Οι βασικές αιτίες που τα τελευταία χρόνια καταγράφεται στην Ευρώπη μια έντονη και συνεχώς αυξανόμενη τάση χρήσης του ποδηλάτου σχετίζονται με :

- Την κοινωνική επιταγή για βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Την αντιμετώπιση σοβαρών κυκλοφοριακών προβλημάτων στις σύγχρονες πόλεις.
- Την ευρωπαϊκή πολιτική που προωθεί τη χρήση του ποδηλάτου σε αστικές περιοχές, ως λύση για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα.
- Τη γενικότερη τάση για τη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και γενικότερα για την προστασία του περιβάλλοντος.
- Τη σταδιακή στροφή του ενδιαφέροντος κυρίως των ευρωπαίων πολιτών, σε δραστηριότητες που μπορούν να ασκηθούν στην «εκτός πόλη» περιοχή.
- Την εξέλιξη της τουριστικής ζήτησης και την αναζήτηση εναλλακτικών τρόπων διακοπών.
- Την ανάγκη άσκησης που προκύπτει από το σύγχρονο τρόπο ζωής.

Τα παραπάνω στοιχεία, άλλοτε μεμονωμένα και άλλοτε σε συνδυασμό μεταξύ τους, αποτελούν μερικούς από τους λόγους που έχουν οδηγήσει σήμερα στην επανεμφάνιση του ποδηλάτου, ακόμη και σε χώρες χωρίς ιδιαίτερη παράδοση. Σήμερα, το ποδήλατο στον ευρωπαϊκό χώρο χρησιμοποιείται για :

**Τουριστικούς –
Ψυχαγωγικούς
σκοπούς**

Στην περίπτωση αυτή το ποδήλατο χρησιμοποιείται, είτε για τη διάσχιση διαδρομών μεγάλων αποστάσεων, είτε για την περιήγηση σε συγκεκριμένες περιοχές, πάντα όμως με βασικό κίνητρο την ψυχαγωγία και τον τουρισμό.

**Λειτουργικούς
σκοπούς**

Πρόκειται για τις περιπτώσεις που το ποδήλατο χρησιμοποιείται για τακτικές μετακινήσεις, όπως π.χ. μετακίνηση από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας.

**Αθλητικούς
σκοπούς**

Αφορά την αθλητική ποδηλασία, ερασιτεχνικής ή επαγγελματικής μορφής.

Παράλληλα το ποδήλατο θεωρείται ως βασικό εργαλείο ανάπτυξης βιώσιμων και φιλικών στους πολίτες πόλεων, ενώ όπως προκύπτει από την ευρωπαϊκή εμπειρία, η συμβολή του είναι καθοριστικής σημασίας για την αειφόρο ανάπτυξη της υπαίθρου.

Σε αυτή την κατεύθυνση, με τη συνδρομή εξειδικευμένων φορέων, εθνικών αρχών, αλλά και ομάδων πολιτών, έχουν αναληφθεί και βρίσκονται σε εξέλιξη σε όλη την Ευρώπη πρωτοβουλίες για την προώθηση και την εντατικοποίηση της χρήσης του.

Ειδικότερα, σχεδιάζονται και κατασκευάζονται ειδικές υποδομές, θεσμοθετούνται κίνητρα και ασκούνται πολιτικές

ευαισθητοποίησης για τη διάδοση και χρήση του ποδηλάτου τόσο για αστικές μετακινήσεις, όσο και για άθληση και αναψυχή.

Σήμερα στο σύγχρονο ευρωπαϊκό χώρο, η δημιουργία δικτύων ποδηλατικών δρόμων στον αστικό, περιαστικό και εξωαστικό χώρο, είναι άμεσα συνδεδεμένη με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και κυρίως τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Έτσι ενώ παλαιότερα η χρήση του ποδηλάτου εμφανιζόταν πιο έντονη σε χώρες με παράδοση στις ήπιες μετακινήσεις (π.χ. χώρες της Βόρειας Ευρώπης), κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαπενταετίας, παρατηρείται εντατικοποίηση των προσπάθειών και σε άλλες χώρες, που έχουν ως στόχο την ενίσχυση και ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών μετακινήσεων.

Η τάση αυτή, αν και αφορά κατά κύριο λόγο τις αστικές και περιαστικές μετακινήσεις, συνδέεται άμεσα με τις μετακινήσεις και τη χρήση του ποδηλάτου σε περιοχές της υπαίθρου.

Σε γενικές γραμμές, όλο και περισσότερες είναι οι χώρες εκείνες που αναπτύσσουν υπηρεσίες και δημιουργούν νέες υποδομές για την κάλυψη των αναγκών μιας ολοένα και αυξανόμενης «πελατείας». Νέες πληθυσμιακές ομάδες, με διαφορετικό κοινωνικό – οικονομικό προφίλ, γίνονται χρήστες και φίλοι του ποδηλάτου και νέες υπηρεσίες αναπτύσσονται.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι περισσότερες από τις εθνικές και περιφερειακές αρχές ευρωπαϊκών χωρών υιοθετούν μια σειρά από μέτρα για την ενθάρρυνση της μείωσης της χρήσης του αυτοκινήτου και την ανάπτυξη της λειτουργικής ποδηλασίας. Κεντρικό στοιχείο των ενεργειών αυτών είναι ότι κατευθύνονται όλο και περισσότερο στη δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών ή πράσινων οδών (*voies vertes*, *green ways*), όπως έχει επικρατήσει ο όρος, οι οποίες

προβάλλουν ως μια εναλλακτική λύση για την διευκόλυνση της χρήσης του ποδηλάτου. Σε αυτό το πλαίσιο παρατηρούνται δύο τύποι παρεμβάσεων:

1ος ΤΥΠΟΣ

Πρόκειται για παρεμβάσεις που αφορούν στη διατήρηση και αξιοποίηση με αλλαγή χρήσης (νέα χρήση), υφιστάμενων υποδομών επικοινωνίας και μεταφορών, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν για μη μηχανοκίνητη μετακίνηση από διαφορετικές ομάδες χρηστών όπως π.χ. παλιές σιδηροδρομικές γραμμές που έχουν περιέλθει σε αχρηστία.

2ος ΤΥΠΟΣ

Πρόκειται για τη δημιουργία διαδρομών μεγάλων αποστάσεων που απευθύνονται σε συγκεκριμένες κατηγορίες χρηστών (ποδηλάτες, χρήστες πατινιών, κ.α.), στο πλαίσιο των οποίων αξιοποιούνται διαφορετικού τύπου υποδομές π.χ. ποδηλατικές πίστες, δρόμοι χαμηλής κυκλοφορίας, μονοπάτια, κ.α.

Η εμπειρία από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, με μεγαλύτερη ή μικρότερη παράδοση στην ποδηλασία, αποδεικνύει ότι τα δίκτυα αστικών μετακινήσεων πρέπει απαραίτητως να συνδέονται με τα δίκτυα ποδηλατικών διαδρομών. Για το λόγο αυτό, η δημιουργία ποδηλατικών εγκαταστάσεων, αλλά και παράλληλων υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, εμφανίζει τάση ανάπτυξης στον αστικό αλλά και τον εξωαστικό χώρο.

Σε πολλές χώρες, η χρήση του ποδηλάτου είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη. Πρόκειται κυρίως για χώρες που λόγω παράδοσης, αλλά και λόγω γεωγραφικών και γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών, η χρήση του ποδηλάτου βρίσκεται σε υψηλά επίπεδα. Σε ορισμένα κράτη της Κεντρικής Ευρώπης τα ποσοστά χρήσης του ποδηλάτου είναι εντυπωσιακά, π.χ. στην Ολλανδία και τη Δανία όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ ΜΕ ΤΑ ΥΨΗΛΟΤΕΡΑ ΠΟΣΟΣΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ	
Χώρα	Ποσοστό %
Ολλανδία	27
Δανία	18
Σουηδία	13
Γερμανία	10
Βέλγιο	10
Φιλανδία	7
Ιρλανδία	6
Αυστρία	5

Σήμερα, σε ευρωπαϊκό επίπεδο η ανάπτυξη της ποδηλασίας αφορά όλο και περισσότερο την αναψυχή και τον τουρισμό. Έτσι η τουριστική ποδηλατική δραστηριότητα απευθύνεται:

- Σε «αθλητική πελατεία», η οποία γνωρίζει πολύ καλά την ποδηλατική δραστηριότητα.
- Σε ερασιτέχνες ποδηλάτες, που ενδιαφέρονται για διαδρομές σχετικά εύκολες και ασφαλείς.

Επίσης, προκύπτει ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο υπάρχουν τέσσερις βασικές «αιτίες άσκησης της ποδηλασίας», ήτοι :

Α) Ποδηλασία σε αστικό χώρο για λόγους καθημερινών μετακινήσεων.

Β) Αθλητική Ποδηλασία που αφορά τους αθλητές ποδηλάτες.

Γ) Ποδηλασία ψυχαγωγίας.

Δ) Τουριστική ποδηλασία.

Σύμφωνα με μελέτη που διεξήχθη στη Γαλλία, αναφορικά με την επισκεψιμότητα πράσινων οδών και τις οικονομικές επιπτώσεις από τη δραστηριότητα αυτή, προέκυψαν τέσσερα διαφορετικά προφίλ για τις ομάδες χρηστών. Αν και τα στοιχεία αυτά, αφορούν μια συγκεκριμένη χώρα με συγκεκριμένα κοινωνικό – οικονομικά χαρακτηριστικά, είναι ιδιαίτερα ενδιαφέροντα και δίνουν μια γενικότερη εικόνα της κατάστασης που επικρατεί και παράλληλα μπορούν να ληφθούν υπόψη, ως γενικό περιγραφικό πλαίσιο των δυνητικών χρηστών ποδηλατικών διαδρομών. Έτσι οι ομάδες χρηστών διακρίνονται στις εξής κατηγορίες.

**Οι κάτοικοι
της περιοχής**

Πρόκειται για άτομα που κατοικούν μόνιμα σε κοντινή περιοχή από τις οριοθετημένες διαδρομές (σε απόσταση τουλάχιστον 5 χιλ.). Συνήθως φεύγουν από το σπίτι τους κατευθείαν με ποδήλατο, πεζοί ή με πατίνια και μόνο ένας μικρός αριθμός αυτών, πραγματοποιεί κάποια δαπάνη στη διάρκεια της περιήγησης του.

Η πιο υψηλή επισκεψιμότητα, από την ομάδα, παρατηρείται στη διάρκεια του Σαββατοκύριακου και το Μάιο, αν και κατά τη διάρκεια της εβδομάδας παρατηρείται σχετική κίνηση.

Οι εκδρομείς

Τα άτομα της ομάδας αυτής χρησιμοποιούν κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς (σχεδόν συστηματικά το αυτοκίνητο) για να φτάσουν στη διαδρομή, όπου και παραμένουν για όλη ή τη μισή διάρκεια της ημέρας.

Το επίπεδο κατανάλωσης τους είναι σημαντικό, αλλά οι απαιτήσεις τους ιδιαίτερα αυξημένες, αναφορικά με την ποιότητα των εγκαταστάσεων / υποδομών και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Οι τουρίστες

Κάνουν συστηματική χρήση του ποδηλάτου σε παράκτιες περιοχές, το οποίο το χρησιμοποιούν για να ανακαλύψουν το περιβάλλον και την ενδοχώρα του τουριστικού προορισμού, αλλά και σαν λειτουργικό μέσο μετακίνησης στην περιοχή όπου διαμένουν. Τους ενδιαφέρει κυρίως η εγγύτητα της διαδρομής σε τουριστικούς πόρους και σε κομβικά σημεία, ενώ εμφανίζονται σχετικά ανεκτικοί σε ότι αφορά την ποιότητα των υποδομών.

**Οι
συστηματικοί
περιοδεύοντες**

Είναι κυρίως αλλοδαποί και αποτελούν μια μικρή μειοψηφία καθώς δεν αντιπροσωπεύουν παρά μόνο ένα μικρό ποσοστό χρηστών. Ωστόσο η ομάδα αυτή έχει ιδιαίτερο οικονομικό αντίκτυπο,

δεδομένης της σχετικά υψηλής ημερήσιας
κατανάλωσης (δαπάνης) που
πραγματοποιεί.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης τα στοιχεία που αφορούν την αγορά της Γερμανίας, σύμφωνα με τα οποία προκύπτει ότι:

- Σε ποσοστό 40%, οι Γερμανοί χρησιμοποιούν το ποδήλατο στις διακοπές τους.
- Ένα 10% του πληθυσμού, εξετάζει την πιθανότητα να πραγματοποιήσει διακοπές με ποδήλατο (αναφερόμαστε στη χρήση του ποδηλάτου στον τόπο των διακοπών και όχι σαν μέσο μεταφοράς από τον τόπο κατοικίας).
- Το 2003, 2.250.000 Γερμανοί πήγαν διακοπές με ποδήλατο. (Αύξηση 12% σε σχέση με το 2002).
- Σημαντικός αριθμός καταλυμάτων στη Γερμανία αναλαμβάνει την μεταφορά των αποσκευών των ποδηλατών στα διαφορετικά σημεία – σταθμούς, απ' όπου διέρχονται.
- Υπάρχει έντονη προτίμηση για την Αυστρία, την Ελβετία, τις Κάτω Χώρες και την περιοχή της Προβηγκίας (Γαλλία).

Τα παραπάνω στοιχεία είναι ενδεικτικά της κατάστασης που επικρατεί στο σύνολο της Ευρώπης, όπου εμφανίζεται μια αλληλουχία μεταξύ της τάσης ανάπτυξης του ποδηλατικού τουρισμού, της βελτίωσης της ποιότητας ζωής, της αύξησης των σχετικών υποδομών και της αύξησης επίσης των νέων χρηστών.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ

Αξιόλογα είναι τα αποτελέσματα πρωτοβουλιών που έχουν αναπτυχθεί με τη συνεισφορά του κινήματος των πολιτών, αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης με πιο γνωστή πρακτική τη δημιουργία δικτύων συνεργασίας μεταξύ πόλεων και τοπικών φορέων – αρχών. Χαρακτηριστικές πρωτοβουλίες και προγράμματα που έχουν αναπτυχθεί σε αυτό το πλαίσιο είναι οι εξής:

CAR FREE CITIES

CAR FREE CITIES

Πρόκειται για το Δίκτυο Πόλεων χωρίς Αυτοκίνητα, το οποίο δημιουργήθηκε το 1994 και σήμερα συνδέει εβδομήντα (70) ευρωπαϊκές πόλεις. Βασική αρμοδιότητα του δικτύου είναι η αναζήτηση και η ανάπτυξη εναλλακτικών προτάσεων – λύσεων για τη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου και τη δημιουργία πόλεων χωρίς αυτοκίνητα. Παράλληλα παρέχει τεχνική υποστήριξη στα μέλη του για το σκοπό αυτό.

CITIES FOR CYCLISTS

CITIES FOR CYCLISTS

«Πόλεις για Ποδηλάτες». Πρόκειται για ευρωπαϊκό δίκτυο που δημιουργήθηκε το 1991 στο Μιλάνο. Στο πλαίσιο του δικτύου συνεργάζονται οι τοπικές αρχές 14 χωρών, με κεντρικό στόχο την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και εμπειριών μεταξύ των μελών, σχετικά με την ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ REVER

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ REVER

Το πρόγραμμα REVER που αφορά στη δημιουργία Πράσινου Δικτύου στην Ευρώπη (Réseau Vert – REVER), ήταν αποτέλεσμα της πρωτοβουλίας της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Πράσινων Οδών (AEVV – EGWA). Ειδικότερα, το 1998 η Ομοσπονδία, ξεκίνησε μια προσπάθεια συγκέντρωσης της πληροφορίας και ανταλλαγής εμπειριών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αναφορικά με τις πράσινες οδούς, δεδομένου ότι παρατηρήθηκε μια σχετικά έντονη ποικιλομορφία όσον αφορά τις εθνικές και ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες για τη δημιουργία ποδηλατικών οδών – διαδρομών.

Το πρόγραμμα αναπτύχθηκε σε 2 φάσεις.

REVER Amno

Rever Amno (Μητροπολιτική περιοχή της ΒόρειοΔυτικής Ευρώπης):

Το project **REver Amno**, οργανώθηκε από την AEVV στο πλαίσιο της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας Interreg II-c και ενίσχυσε την άμεση συνεργασία μεταξύ των εταίρων που ήταν το Βέλγιο (η περιοχή της Βαλλονίας ως συντονιστής, και η περιοχή των Βρυξελλών), η Γαλλία (υπουργεία Περιβάλλοντος και Χωροταξίας, Νεότητας και Αθλητισμού, 2 περιφέρειες, η εθνική εταιρία σιδηροδρόμων, κ.α.), η Ιρλανδία (Συμβούλιο Κληρονομιάς) και το Λουξεμβούργο (Υπουργείο Τουρισμού), κ.α. Το πρόγραμμα αυτό κατέληξε σε ένα κατευθυντήριο σχέδιο για την περιοχή Amno,

στην οργάνωση τεσσάρων συζητήσεων στρογγυλής τράπεζας, στην οργάνωση διεθνούς συνεδρίου στη Λιλ το Σεπτέμβριο του 2000, στο πλαίσιο του οποίου υιοθετήθηκε η ιδέα του δικτύου REVER (διακήρυξη της Λιλ).

REVER Med

Rever Med (Μεσογειακή και ανατολική Ευρώπη) : Το 1ο πρόγραμμα Rever στο «μετακινήθηκε» στην περιοχή της μεσογειακής Ευρώπης. Το νέο πρόγραμμα Rever Med, αφορά επίσης διακρατικό σχέδιο για τις περιοχές Medocc , δηλαδή την Ισπανία (Περιφέρεια Ανδαλουσίας – συντονιστής εταίρος, Περιφέρεια Μούρσιας, αντιπροσωπείες της Αλικάντε, Σεβίλλης, Κόρντομπα, Οργανισμό Σιδηροδρόμων, Πόλεις), την Πορτογαλία, την Ιταλία, και τη Γαλλία.

EUROVELO

EUROVELO

Το πρόγραμμα Eurovelo, δημιουργήθηκε το 1998 με πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατών και με τη συμβολή της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Είναι ένα σύστημα 12 ποδηλατικών διαδρομών που διέρχονται απ' όλη την Ευρώπη με κύριο στόχο να συμβάλλει στην προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου.

Σήμερα το Eurovelo αποτελείται από μια αρχή τριών συνεργατικών ομίλων: ECF, SUSTRANS (GB), DE FRIE FUGLE (DK). Επίσης υπό την επιμέλεια της SUSTRANS, δημοσίευσε, το Μάρτιο 2002, μια οδηγία όπου διατυπώνονται οι βασικές

γραμμές για την πραγματοποίηση του δικτύου.

Το πρόγραμμα επίσης προβλέπει την ενίσχυση για την ολοκλήρωση των ποδηλατικών δικτύων της περιοχής ARCHIMED στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών (EuroVelo).

Στη συνέχεια παρουσιάζεται το παράδειγμα τμήματος της Μεσογειακής Διαδρομής.

Το ΔΙΚΤΥΟ EUROVELO ΚΑΙ Η ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ

Το δίκτυο της Eurovelo αποτελεί μια πρόταση 12 ποδηλατικών διαδρομών που διέρχονται απ' όλη την Ευρώπη (βλ. Χάρτη), επικεντρωμένες συνήθως σε μια θεματική ή γεωγραφική έμφαση (π.χ. «Διαδρομή Ατλαντικής Ακτής», «Διαδρομή των Πρωτευουσών»).

ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΔΙΚΤΥΟΥ EUROVELO



North - South Routes:

- ① Atlantic Coast Route: North Cape - Sagres 8,186 km
- ② Pilgrims Route: Trondheim - Santiago de Compostela 5,122 km
- ③ Via Romea Francigena: London - Rome and Brindisi 3,900 km
- ④ The Sun Route: North Cape - Malta 7,305 km
- ⑤ Baltic Sea to Adriatic Sea (Amber Route): Gdansk - Pula 1,930 km
- ⑥ East Europe Route: North Cape - Athens 5,984 km

West - East Routes:

- ⑦ Capitals Route: Galway - Moscow 5,500 km
- ⑧ Roscoff - Kiev 4,000 km
- ⑨ Atlantic Ocean to Black Sea (Rivers Route): Nantes - Constanta 3,653 km
- ⑩ Mediterranean Route: Cádiz - Athens and Cyprus 5,888 km

Circuits:

- ⑪ Baltic Sea Cycle Route (Hansa circuit) 7,980 km
- ⑫ North Sea Cycle Route 5,932 km

Total network: 65,380 km

Η Ελλάδα αποτελεί μέρος δύο εκ των διαδρομών αυτών:

- της Διαδρομής Βορρά-Νότου υπ' αρ. 11 «Διαδρομή Ανατολικής Ευρώπης» από το Βόρειο Ακρωτήριο έως την Αθήνα, συνολικού μήκους 5.984 χλμ.,

- και της Διαδρομής 8 «Μεσογειακή Διαδρομή» από το Cadiz της Ισπανίας έως την Αθήνα, συνολικού μήκους 5.888 χλμ.

Η διαδρομή 11 ξεκινάει λοιπόν από τη Νορβηγία και διασχίζει κατά σειρά τις Βαλτικές χώρες (Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία), την Πολωνία, τη Σλοβακία, την Ουγγαρία, τη Σερβία, τη π.Γ.Δ.Μ. και καταλήγει στην Ελλάδα.

Η «Μεσογειακή Διαδρομή» (αριθμός 8) διασχίζει κατά σειρά τη Μεσογειακή Ακτή της Ισπανίας, τη Νότια Γαλλία, τη Βόρεια Ιταλία, τη Σλοβενία, την Κροατία, το Μαυροβούνιο, την Αλβανία και καταλήγει στην Ελλάδα, ενώ σ' αυτήν ανήκει και μια μικρή κυκλική διαδρομή εντός του εδάφους της ελεύθερης Κύπρου.

Όπως επισημαίνει η Eurovelo, η χάραξη αυτής της «Μεσογειακής Διαδρομής» παρουσίασε ιδιαίτερες δυσχέρειες. Οι μεσογειακές χώρες προσφέρουν πολύ μικρές ποδηλατικές εγκαταστάσεις, σε σύγκριση με τη βόρεια και κεντρική Ευρώπη, ενώ η μεσογειακή ακτή προσφέρει, ακόμα λιγότερες διευκολύνσεις. Βασική αιτία είναι η έλλειψη επίπεδων επιφανειών κατά μήκος της ακτής.

Η επιλογή διαδρομής στις περιοχές αυτές αντιμετωπίζει επομένως ένα κύριο πρόβλημα: την έλλειψη ποδηλατικών εγκαταστάσεων μαζί με την έλλειψη ήρεμων δευτερευόντων δρόμων, κατάλληλων για ποδηλασία. Ένα δεύτερο βασικό πρόβλημα αποτελεί η εδαφική ανωμαλία. Η αποφυγή των πολυσύχναστων δρόμων κοντά στις ακτές, σημαίνει ότι περιλήφθηκαν υποχρεωτικά και ορεινές διαδρομές. Σε πολλές περιπτώσεις ακόμη και οι κύριοι δρόμοι έχουν πολλές ανηφόρες και κατηφόρες αφού τα βουνά βρίσκονται πολύ κοντά στη θάλασσα.

Η συγκεκριμένη διαδρομή, προέκυψε κυρίως από προτάσεις τοπικών ποδηλατικών ομάδων και έμπειρους ποδηλάτες.

Η Eurovelo επισημαίνει πως απαιτείται πιο εμπειριστατωμένη μελέτη για τη διαμόρφωση τελικής διαδρομής, καθώς οι περιοχές της Μεσογείου σχετικά πρόσφατα άρχισαν να μελετούν τη δημιουργία ποδηλατικών διαδρόμων μεγάλου μήκους. Η διαδρομή, στη σημερινή της μορφή, αποτελείται κυρίως από δευτερεύοντες δρόμους που δεν έχουν πολύ υψηλή κυκλοφορία.

Η προτεινόμενη διαδρομή (χωρίς την ισπανική έκταση) έχει συνολικό μήκος περίπου 3.800 χιλιόμετρα. Πρόκειται για μια διαδρομή με πολλές στροφές, λόγω μερικών συνδέσεων με τα λιμάνια και τους κύριους σιδηροδρομικούς σταθμούς (για τη διευκόλυνση της σύνδεσης με άλλα μέσα μεταφοράς) και λόγω λοξοδρομήσεων την αποφυγή των ορεινών τμημάτων και των δύσκολων συνοριακών συνδέσεων.

Κεφάλαιο 2 – ΕΙΔΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ ΕΕ

ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

Η Ολλανδία είναι η χώρα του ποδηλάτου και διαθέτει μερικές από τις καλύτερες ποδηλατικές πίστες, που επιτρέπουν την πραγματοποίηση ταξιδιών σε όλη τη χώρα χάρη στο πυκνό δίκτυο που ενώνει διάφορες περιοχές. Υπάρχει συγκεκριμένη πολιτική για την ένταξη του ποδηλάτου, στις αστικές και περιαστικές μεταφορές και το ποδήλατο προωθείται επιτυχώς και αποτελεί πλέον ένα εναλλακτικό μέσο μετακίνησης. Αξίζει να σημειωθεί, ότι πρόκειται για τη χώρα (μαζί με τη Δανία), όπου γίνεται η πλέον συστηματική χρήση του ποδηλάτου. Αυτό σχετίζεται τόσο με την πολιτική που ασκείται, σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, όσο και με τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της χώρας.

ΒΕΛΓΙΟ

Στο Βέλγιο υπάρχει ένα ποδηλατικό δίκτυο αρκετά ανεπτυγμένο. Ήδη από τη δεκαετία του '70, είχε ξεκινήσει η διαδικασία για την ανάπτυξη ποδηλατικών διαδρομών για τουριστικούς σκοπούς, η οποία τελικά άρχισε να υλοποιείται στη δεκαετία του '90, με τη συνεργασία του εθνικού οργανισμού σιδηροδρόμων. Ειδικότερα το 1995 ξεκίνησε η υλοποίηση του Project Ravel (Αυτόνομο Δίκτυο Δρόμων Αργής Κυκλοφορίας), το οποίο αφορά στην επανάχρηση παλιών δικτύων μεταφοράς, συνολικού μήκους 2.000 χιλιομέτρων στην περιοχή της Βαλλονίας. Σήμερα το δίκτυο αποτελείται από 900 χιλιόμετρα πράσινων οδών, στις οποίες έχουν πρόσβαση εκτός από τους ποδηλάτες, πεζοί, χρήστες

αναπηρικών αμαξιδίων, κ.α., ανάλογα με το βαθμό δυσκολίας. Πολλές διαδρομές του Βελγίου συνδέονται με τις όμορες χώρες που έχουν δημιουργήσει παρόμοιες υποδομές π.χ. Γερμανία, Γαλλία, Λουξεμβούργο.

Το ποδηλατικό δίκτυο του Βελγίου είναι κυρίως αποτέλεσμα πολιτικής βούλησης, που ξεκίνησε από περιφερειακό επίπεδο, αν και κατά διαστήματα υπήρξαν προβλήματα συνεργασίας μεταξύ των φορέων. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι είναι θεσμοθετημένο και έχει ενταχθεί στο εθνικό οδικό δίκτυο. Αναφορικά με το Φλαμανδικό τμήμα του Βελγίου, καταγράφονται προσπάθειες ανάπτυξης ποδηλατικών διαδρομών, οι οποίες όμως δεν εντάσσονται στο εθνικό δίκτυο.

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Το Λουξεμβούργο, μικρότερη χώρα της ΕΕ, εμφανίζει μια μακρά παράδοση στη χρήση του ποδηλάτου. Ήδη από το 1977, τα Υπουργεία Τουρισμού, Γεωργίας και Δημοσίων Έργων, ανέπτυξαν ένα δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών που απευθυνόταν πρωτίστως στους τουρίστες και είχε σαν βάση παλιές σιδηροδρομικές γραμμές. Αρχικά το δίκτυο δεν περνούσε από αστικά κέντρα, αλλά διαχρονικά έχει εξελιχθεί και διασχίζει τόσο αστικές περιοχές, όσο και περιοχές της υπαίθρου. Το δίκτυο αποτελείται από 400 χιλιόμετρα ποδηλατικών διαδρομών, στο 50% του οποίου επιτρέπεται η πρόσβαση και σε άλλους χρήστες εκτός των ποδηλατών. Το δίκτυο απέκτησε νομική υπόσταση και εθνικό χαρακτήρα, μόλις το 1999.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ο ποδηλατικός τουρισμός και η χρήση του ποδηλάτου είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη στη Γερμανία. Εκτιμάται ότι υπάρχουν συνολικά 43.000 χιλιόμετρα ποδηλατικών διαδρομών (στον αστικό, περιαστικό και εξωαστικό χώρο), καθώς και 200 εξειδικευμένες διαδρομές κατά μήκος των ποταμών Δούναβη, Ρήνου και Έλβα. Ωστόσο δεν υπάρχουν επίσημες καταγεγραμμένες διαδρομές με σηματοδοτήσεις σε εθνική βάση. Πολύ μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού, κάνει διακοπές με ποδήλατο και γενικά, ενώ η τάση χρήσης του ποδηλάτου στη διάρκεια των διακοπών εμφανίζεται ιδιαίτερα αυξημένη.

ΑΥΣΤΡΙΑ

Η Αυστρία θεωρείται από τις χώρες που διαθέτει τους πλέον σύγχρονους και κατάλληλους ποδηλατικούς δρόμους. Η ποδηλατοδρόμηση της χώρας, αναπτύχθηκε βάσει μιας διαφημιστικής καμπάνιας που ξεκίνησε ο Εθνικός Οργανισμός Αυστριακού Τουρισμού το 1987. Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων χαρακτηρίζεται από ένα πολύ καλό σύστημα σήμανσης και χαρτογράφησης και με αρκετές συνδέσεις με σταθμούς τρένου, διευκολύνοντας έτσι την πρόσβαση των χρηστών σε αυτό. Αρμόδιος φορέας για τη λειτουργία του δικτύου είναι ο Εθνικός Οργανισμός Αυστριακού Τουρισμού.

Από τις πιο γνωστές διαδρομές, είναι η κυκλική ποδηλατική πίστα του Δούναβη (Passau - Βιέννη), ενώ πολλές είναι αυτές με ιδιαίτερο ενδιαφέρον που διέρχονται από περιοχές μοναδικού φυσικού κάλλους.

Για την ανάδειξη και προβολή των διαδρομών υπάρχουν συγκεκριμένες ιστοσελίδες, ενώ ο Εθνικός Οργανισμός

Αυστριακού Τουρισμού εκδίδει κάθε χρόνο έναν τουριστικό οδηγό με τίτλο «Η Αυστρία με ποδήλατο».

ΕΛΒΕΤΙΑ

«Ελβετία - η χώρα του ποδηλάτου» είναι το σλόγκαν της ελβετικής οργάνωσης ποδηλατών «La Svizzera in bici» που εδώ και κάποιο χρονικό διάστημα ασχολείται με την κατασκευή ενός δικτύου διαδρομών ποδηλατικού τουρισμού. Το 1998 δημιουργήθηκαν εννέα (9) εθνικές διαδρομές με σηματοδότηση και ασφάλεια για 3.300 χλμ. συνολικά. Οι διαδρομές καλύπτουν διαφορετικές ανάγκες και ικανότητες των χρηστών και είναι περισσότερο κατάλληλες για χρήστες του ποδηλατικού τουρισμού. Το κοινό σημείο όλων των διαδρομών είναι ότι αρχίζουν και τελειώνουν σε ένα σιδηροδρομικό σταθμό. Είτε το τρένο, είτε το λεωφορείο προσφέρονται για τις υπηρεσίες του ποδηλατικού τουρισμού και των δικτύων.

ΙΤΑΛΙΑ

Στην Ιταλία δεν υπάρχει οργανωμένο εθνικό δίκτυο ποδηλατικού τουρισμού. Ωστόσο παρά τη σχετική έλλειψη εθνικού δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, υπάρχουν διάφορες διαδρομές ποδηλατικού τουρισμού περιφερειακού ενδιαφέροντος από τις οποίες το μεγαλύτερο μέρος βρίσκεται υπό κατασκευή ή είναι ακόμη σε φάση σχεδιασμού.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η περίπτωση της επανάχρησης παλαιών υποδομών και υπηρεσιών για τη δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών, αφενός δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη, αφετέρου οι όποιες προσπάθειες γίνονται δεν

προβάλλονται συστηματικά ούτε προς την τοπική κοινωνία, αλλά ούτε και προς τους τουρίστες.

Η πρωτοβουλία για τη δημιουργία εθνικού ποδηλατικού δικτύου στην Ιταλία ξεκίνησε με την πρόταση δημιουργίας του δικτύου Διαδρομή DEL SOLE και αποτελούσε μια πρώτη φάση ενός δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μεγάλου μήκους που αρχικά αποτελείτο από :

- Μια διαδρομή που ενώνει το Passo del Brenneto στη Νάπολη διαμέσου δύο κατευθύνσεων,
- μια κεντρική διαδρομή που ενώνει Brenneto, Mantova, Bologna, Firenze, Siena, Roma και
- μια κατά μήκος της δυτικής (Tirrenico) ακτής που ενώνει Mantova, Parma, Pisa, Livorno, Grossetto, Roma.

Αυτές οι διαδρομές εντάχθηκαν στο Eurovelo, αλλά παράλληλα συζητείται να βρεθεί λύση για την ανάγκη συγκρότησης ενός εθνικού ποδηλατικού δικτύου.

Μετά το 2001 εκπονήθηκε μια μελέτη σχετική με τη δημιουργία ενός εθνικού ποδηλατικού δικτύου, που να βασίζεται αρχικά σε ένα σχήμα βιώσιμου τουρισμού. Σε συνέχεια αυτής της μελέτης αντιπροτάθηκε μια μελέτη που να βασίζεται πάνω σε εθνικά δίκτυα και επιπλέον ένα ανάγλυφο του ήδη υπάρχοντος δικτύου σε επαρχιακή βάση.

Ένα από τα πρωταρχικά στοιχεία που απορρέει από τις ήδη υπάρχουσες Ιταλικές μελέτες είναι η δημιουργία ενός κανονισμού όσον αφορά τις ποδηλατικές διαδρομές με διαφορετικά κριτήρια για την κατάταξη, τη σηματοδότηση και την ασφάλεια.

Βασικές αρχές που ισχύουν στο ιταλικό πλαίσιο του νόμου 366/98 για τις ποδηλατικές διαδρομές είναι :

- Να περιγράφονται και να σηματοδοτούνται με ακρίβεια.
- Να είναι σχεδιασμένες και κατασκευασμένες με ασφάλεια.
- Να διασχίζονται εύκολα από τον ποδηλάτη.

Στον σχετικό νόμο αναφέρεται ότι το ποδήλατο είναι ένα όχημα και γι' αυτό ο ποδηλάτης υπάγεται στον οδικό κώδικα και ειδικότερα σ' όλους τους κανονισμούς που συνδέονται με την χρήση του και την ιδιοκτησία των δρόμων.

Οι δρόμοι έχουν ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα που παραπέμπει στην ανάλογη χρήση (π.χ. ένας λεωφορειόδρομος χρησιμοποιείται μόνο από λεωφορεία, ένας δασικός δρόμος μόνο από δασικά οχήματα κ.λπ.) εκτός εάν ο δρόμος είναι δημόσιας χρήσης.

Κατά την ιταλική νομοθεσία δεν υπάρχουν άλλοι ποδηλατικοί δρόμοι διαφορετικοί από αυτούς που προσδιορίζονται σαν ποδηλατικές διαδρομές και οι οποίες θεωρείται ότι είναι οι μοναδικές διαδρομές που μπορούν να ονομαστούν ασφαλείς. Άλλοι χαρακτηρισμοί όπως «δρόμος με αργή κίνηση», «δρόμος κατάλληλος για ποδήλατα», στερούνται βασικών κανονισμών και επιπλέον χρησιμοποιούνται και από άλλες ομάδες χρηστών.

Δεν υπάρχει ειδική σηματοδότηση για τον ποδηλάτη, και κυρίως σηματοδοτήσεις που προβλέπουν κανόνες για την ασφάλεια του ίδιου του ποδηλάτη και άλλων ευπαθών ατόμων στους δρόμους με αργή κίνηση.

Όσον αφορά στις παραμέτρους για την κυκλοφορία και την ασφάλεια, έχουν προσδιορισθεί οι ακόλουθες κατηγορίες οδικών τμημάτων που απευθύνονται στον ποδηλάτη :

- Ποδηλατική πίστα για ποδηλάτες και πεζούς, όπως ορίζει ο οδικός κώδικας.

- Ποδηλατική διαδρομή για ποδηλάτες και πεζούς, όπως ορίζει ο οδικός κώδικας.
- Ποδηλατικό μονοπάτι και διαδρομή φύσης : Μονοπάτι, διαδρομή σε πάρκα και προστατευόμενες ζώνες, όχθες ποταμών, χωρίς ιδιαίτερα κατασκευαστικά στάνταρντς, όπου τα ποδήλατα έχουν πρόσβαση χωρίς να υπάρχει η ανάγκη για άριστες προϋποθέσεις.
- Δρόμοι χωρίς κυκλοφοριακή κίνηση : Δρόμοι όπου κυκλοφορούν λιγότερο από 50 μηχανοκίνητα την ημέρα.
- Δρόμοι με χαμηλή κυκλοφοριακή κίνηση : Δρόμοι όπου κυκλοφορούν λιγότερο από 500 μηχανοκίνητα οχήματα την ημέρα και τις ώρες αιχμής λιγότερο από 50 μηχανοκίνητα οχήματα την ώρα.
- Ποδηλατικός δρόμος ή ποδηλατόδρομος : Δρόμος εκτός πόλης με πλάτος όχι λιγότερο από 2 μέτρα εάν δεν είναι ασφαλτος και όχι λιγότερο από 3 μέτρα εάν είναι ασφαλτος. Επιτρέπονται ορισμένες κατηγορίες αυτοκινήτων όπως τα αγροτικά τα οποία θα έχουν μέγιστη ταχύτητα έως 30χλμ την ώρα.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Το 1993, η Ισπανία ξεκίνησε την υλοποίηση ενός προγράμματος για τη δημιουργία εθνικού δικτύου πράσινων οδών, που θα συγκεντρώνει το σύνολο των τοπικών – περιφερειακών πρωτοβουλιών για την επανάχρηση εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών. Στόχος του προγράμματος ήταν η σύνδεση των πόλεων με την ύπαιθρο, η ανάπτυξη του αγροτικού χώρου και η υποστήριξη του τουρισμού της υπαίθρου. Χαρακτηριστικό στοιχείο του προγράμματος ήταν η επιτυχής συνεργασία και εμπλοκή των

τοπικών αρχών, γεγονός που επιτεύχθηκε μέσα από διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού.

Το πρόγραμμα ξεκίνησε με την καταγραφή των σιδηροδρομικών γραμμών και των υφιστάμενων σχετικών υποδομών που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες της ποδηλασίας, ενώ αξιοποιήθηκε η τεχνογνωσία άλλων χωρών, καταλήγοντας στη δημιουργία του δικτύου Via Verdes. Τελικά επενδύθηκαν πάνω από 29 εκατομμύρια ευρώ για τη διαμόρφωση 800 χιλιομέτρων παλιών σιδηροδρομικών γραμμών. Αντίστοιχα με τις πράσινες οδούς, έχουν δημιουργηθεί οι Μαύρες Διαδρομές που είναι 70 χιλιόμετρα διαδρομής σε σιδηροδρομικές γραμμές ανθρακωρυχείων.

Επίσης στην Ισπανία, το 1995 σχεδιάσθηκε η δημιουργία ποδηλατικών οδών συνολικού μήκους άνω των 600 χιλιομέτρων και προωθήθηκε η δημιουργία επτά (7) διαδρομών μη μηχανοκίνητης μετακίνησης μεγάλης απόστασης συνολικού μήκους 1.160 χιλιομέτρων που αποτελείται από τα εξής :

ΚΥΡΙΟΙ ΔΡΟΜΟΙ	43,5 χλμ.
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΔΡΟΜΟΙ	200,2 χλμ.
ΚΥΚΛΙΚΕΣ ΠΙΣΤΕΣ	11,5 χλμ.
ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΟΔΟΙ & ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	391,5 χλμ.
ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΗΣ & ΚΑΝΑΛΙΩΝ	154 χλμ.
ΔΑΣΙΚΑ ΜΟΝΟΠΑΤΙΑ	355,3 χλμ.

Κεφάλαιο 3 – ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΥΡΩΠΑΙΚΩΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ

ΔΑΝΙΑ

Η Δανία αποτελεί μια από τις χώρες που έχουν σημαντική παράδοση στη χρήση του ποδηλάτου, τόσο για τις αστικές μετακινήσεις, όσο και για λόγους αναψυχής. Πρόκειται για το δεύτερο πιο χρησιμοποιούμενο μέσο μετά το αυτοκίνητο στις αστικές περιοχές της χώρας, ενώ ανεπτυγμένη είναι και η χρήση σε εξωαστικές περιοχές με δεδομένη την ύπαρξη ενός ιδιαίτερα πυκνού ποδηλατικού δικτύου.

ΙΣΧΥΟΝ ΠΛΑΙΣΙΟ

Από το 1993 έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο με έντεκα (11) εθνικές ποδηλατικές διαδρομές υπό την ευθύνη της Γενικής Διεύθυνσης Οδών. Το δίκτυο εθνικών ποδηλατικών διαδρομών της Δανίας, είναι μεγαλύτερο των 4.000 χιλιομέτρων, εκ των οποίων το 90% περίπου είναι ασφαλτοστρωμένες. Πολλές από τις διαδρομές διασχίζουν υπέροχα τοπία και είναι κατάλληλες για οικογένειες με παιδιά και σχεδόν όλες οι πόλεις διαθέτουν εξαιρετικά αναπτυγμένο ποδηλατικό δίκτυο.

Η Κοπεγχάγη θεωρείται η καλύτερη πρωτεύουσα του κόσμου, όσον αφορά τις ποδηλατικές διαδρομές. Στην ευρύτερη περιοχή της πόλης υπάρχουν περισσότερες από 300 χιλιόμετρα ποδηλατικές διαδρομές, και οι ντόπιοι είναι ενθουσιώδεις ποδηλάτες. Υπάρχουν επίσης πολλές εξαιρετικές διαδρομές για εξορμήσεις, συμπεριλαμβανομένου και του Vigerlevstien, που συνδέει την εθνική διαδρομή 9 με το

Vestvoldstien. Ομοίως, είναι εύκολο να κάνει κανείς ποδήλατο προς την εξοχή από το Radhuspladsen πάνω στην εθνική διαδρομή 6 διαμέσω του Amager Faelled και του Vestamager. Η πόλη της Κοπεγχάγης είναι από τις ευρωπαϊκές πόλεις που αποδέχθηκαν την εφαρμογή «πράσινων ποδηλατικών διαδρομών».

Επίσης η Δανία, διαθέτει ένα εξαιρετικό σύστημα σήμανσης. Οι ποδηλατικές διαδρομές έχουν σημειωθεί παντού με το σύμβολο του λευκού ποδηλάτου σε μπλε φόντο. Αυτό το σύμβολο σε συνδυασμό με έναν αριθμό, όνομα ή λογότυπο, μαρκάρουν την διαδρομή. Η σήμανση αυτή μετατρέπει διαφορετικές διαδρομές, δασικά μονοπάτια και δημόσιους δρόμους σε ποδηλατικές διαδρομές. Η αρίθμηση τους και τα λογότυπα εμφανίζονται σε ένα κουτί, όπως ακριβώς η αρίθμηση των διαδρομών στις εθνικές οδούς.

Οι εθνικές διαδρομές μπορούν να αναγνωριστούν εύκολα από τα εθνικά χρώματα :

- λευκοί αριθμοί σε κόκκινο φόντο και είναι αριθμημένες από το 1 έως το 15.
- Οι επαρχιακές διαδρομές έχουν λευκούς αριθμούς σε μπλε φόντο και είναι αριθμημένες από το 16 έως το 99. Και τα δύο είδη διαδρομών εκτός από την ονομασία διαθέτουν και έναν αριθμό. Τέλος, υπάρχουν και οι τοπικές διαδρομές με το ίδιο μπλε και λευκό σήμα των επαρχιακών διαδρομών, αλλά είναι αριθμημένες από το 100-999. Οι τοπικές διαδρομές μπορούν να έχουν ένα όνομα ή ένα λογότυπο αντί του αριθμού.

Οι διάφορες επαρχίες της Δανίας και ο οργανισμός Οδικού Δικτύου εκδίδουν έναν Ποδηλατικό Οδηγό με τις εθνικές ποδηλατικές διαδρομές της Δανίας.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται ένα ενδεικτικό παράδειγμα διαδρομής από τον επίσημο οδηγό του δικτύου μέσα από την περιγραφή του οποίου προκύπτει και ο τρόπος που οι Δανοί αντιμετωπίζουν την ποδηλασία σαν στοιχείο συστατικό της καθημερινής ζωής τους.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

HANSTHOLM-COPENHAGEN

Αυτή η διαδρομή οδηγεί από το μεγαλύτερο ψαράδικο λιμάνι της χώρας το Hanstholm στο παλιό εμπορικό λιμάνι της δανέζικης πρωτεύουσας. Η διαδρομή διέρχεται από την άγρια Βόρεια Θάλασσα διαμέσου αγροτικής γης και δασών, περνώντας φέουδα και παραλίες προς την Κοπεγχάγη και προσφέρει ξεχωριστές εικόνες διαμέσου της ποικιλόμορφης δανέζικης εξοχής, κάνοντας μια εξαιρετική εισαγωγή σε Δανούς και ξένους τουρίστες που θέλουν να ζήσουν την εμπειρία της Δανίας πάνω σε δυο τροχούς.

Νότια από το Tristed η διαδρομή στρίβει και διασχίζει το Limfjord, το οποίο με τα πολλά διαφορετικά τοπία του, θεωρείται ως το θείκό μοντέλο του Jutland. Το βόρειο τμήμα του νησιού έχει απότομους γκρεμούς και το νότιο τμήμα του χαρακτηρίζεται από γεωργική γη, λειβάδια /βοσκοτόπια, καταφύγια πουλιών και παραλίες. Η διαδρομή διασχίζει το νησί. Μέσα από την περιήγηση στη συγκεκριμένη διαδρομή, ο επισκέπτης – αναβάτης, έχει τη δυνατότητα να γνωρίσει την

αγροτική περιοχή και να περάσει ανάμεσα από μικρές παραδοσιακά κτισμένες πόλεις.

Η διαδρομή διέρχεται επίσης από ένα κάστρο που χρονολογείται από το 1555 και κατά την περιήγηση μπορεί κανείς να επισκεφτεί το Regnskoven, έναν τροπικό ζωολογικό κήπο.

Τέλος, η διαδρομή, οδηγεί προς την πρωτεύουσα διαμέσω μιας απαλής ποδηλατικής διαδρομής στην εξοχή της Zealand γύρω από το Ganlose και το Bureso πριν συναντήσει το Farum και μετά ακολουθεί τον αυτοκινητόδρομο προς το Radhuspladsen στην καρδιά της Κοπεγχάγης, απ' όπου μπορεί κανείς να εξερευνήσει την πόλη.

ΔΥΝΑΤΑ - ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Το δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών της Δανίας είναι το πυκνότερο και αρτιότερο δίκτυο της Ευρώπης. Αποτελεί πλέον τμήμα της καθημερινής ζωής των κατοίκων και εμπλουτίζεται ποσοτικά και ποιοτικά μέσα από διαδικασίες απλουστευμένες και ενσωματωμένες στους μηχανισμούς της δημόσιας διοίκησης. Το γεγονός αυτό καθιστά το δίκτυο της Δανίας ένα εξαιρετικά λειτουργικό και ευέλικτο ποδηλατικό δίκτυο.

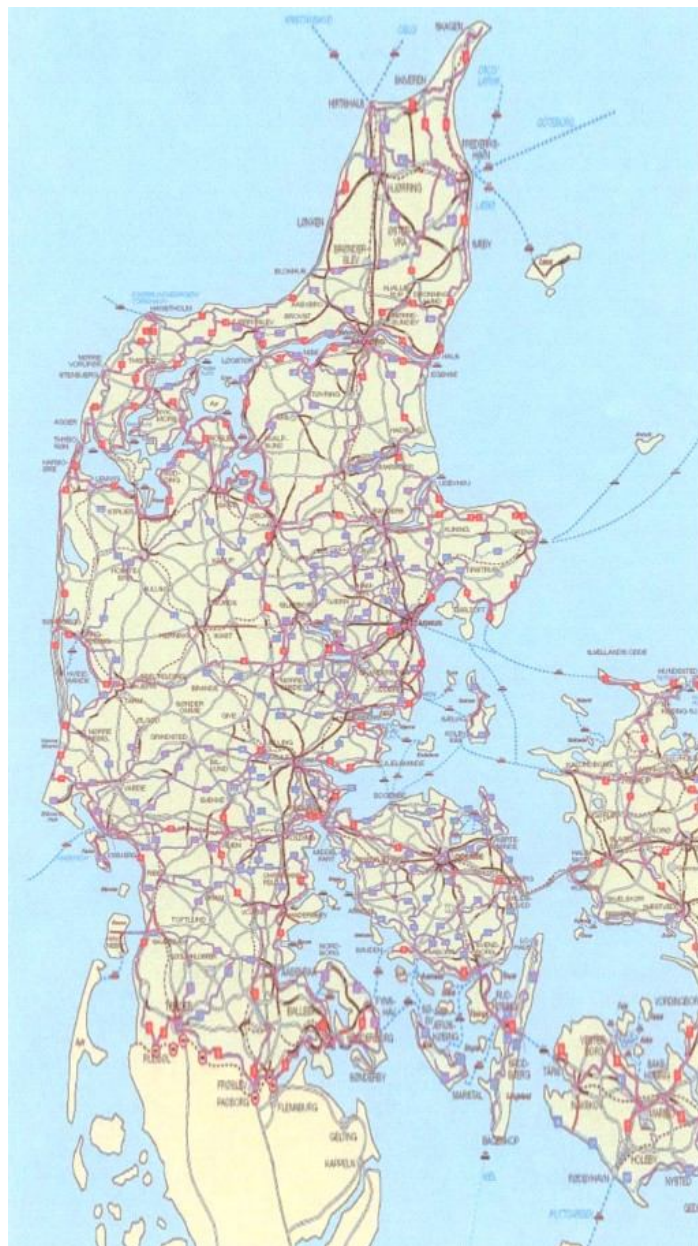
- Συνοψίζοντας τα δυνατά και αδύνατα σημεία θα μπορούσαμε να επισημάνουμε μόνο δυνατά σημεία, αφού η μακρόχρονη παράδοση, καθώς επίσης η ποιοτική και ποσοτική ανάπτυξη που έχει προσλάβει το ποδηλατικό δίκτυο της Δανίας έχουν συμβάλει στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών σημείων.
- Ύπαρξη ισχυρού νομοθετικού πλαισίου.

- Ύπαρξη κεντρικού κυβερνητικού φορέα (Road Directorate Denmark) εποπτείας και ευθύνης του δικτύου ποδηλατικών Διαδρομών.
- Ύπαρξη ενός ισχυρού φορέα διαχείρισης και συντήρησης των διαδρομών.
- Ύπαρξη ενός ισχυρού φορέα διαχείρισης και συντήρησης των διαδρομών. Υπογραμμίζεται ότι πρόκειται για τον ίδιο κεντρικό φορέα (Road Directorate Denmark), δηλαδή τη Διεύθυνση Οδών του Υπουργείου Μεταφορών. Ειδικότερα η Διεύθυνση αυτή έχει την ευθύνη δημιουργίας, ελέγχου και συντήρησης του εθνικού οδικού δικτύου και των ποδηλατικών διαδρομών. Συνιστά κρατικό φορέα και εργαλείο εργασίας. Η Διεύθυνση Οδών συνεργάζεται με πλήθος τοπικών φορέων και με την τοπική αυτοδιοίκηση για την ήπια ανάπτυξη και τη δημιουργία ποδηλατικών μονοπατιών – διαδρομών. Ειδικότερα η αρμοδιότητα σχετικά με την κατασκευή – συντήρηση του οδικού δικτύου εμπίπτει στην ευθύνη του Τμήματος Οδών της συγκεκριμένης διεύθυνσης. Για την ανάπτυξη του οδικού δικτύου, εν γένει, η Διεύθυνση Οδών έχει δημιουργήσει ένα πλαίσιο συνεργασίας με τις οδικές διευθύνσεις της τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Ύπαρξη συστήματος συνεχούς παρακολούθησης των προβλημάτων του δικτύου και των επιμέρους διαδρομών.
- Συστηματική καταγραφή ανάδειξη και προβολή της δομής του δικτύου και των συστατικών χαρακτηριστικών του.
- Υπεύθυνη και επαρκής χαρτογράφηση και συχνά ενημερωμένη έκδοση του σχετικού υλικού προβολής.
- Σημαντική παράδοση στην ποδηλασία και ως εκ τούτου υψηλό επίπεδο αποδοχής και χρήσης του ποδηλάτου από την κοινωνία.

- Τα γεωμορφολογικά δεδομένα και το ανάγλυφο της Δανίας ευνοούν την ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων.
- Το δίκτυο ενσωματώνει και άλλες συμβατές χρήσεις όπως πεζοπορία και ιππασία και εμπλουτίζεται με δραστηριότητες που το καθιστούν πιο ελκυστικό.
- Το δίκτυο διαθέτει σημαντικές υποστηρικτικές δομές όπως είναι οι κατασκηνώσεις για ποδηλάτες.
- Το δίκτυο έχει συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση του τουρισμού τόσο του εσωτερικού, όσο και των επισκεπτών από γειτονικές χώρες, που χρησιμοποιούν τα πορθμεία για εύκολη και ασφαλή μετάβαση. Ουσιαστικά μέσω των πορθμείων ενοποιείται το ποδηλατικό δίκτυο της Δανίας με αυτό των γειτονικών χωρών.
- Η μεγάλη ποδηλατική παράδοση της χώρας και η κυκλοφοριακή παιδεία των πολιτών που αντιμετωπίζουν φιλικά τους ποδηλάτες, επιτρέπουν τη χρήση τμημάτων του κύριου οδικού δικτύου με χαμηλή κυκλοφορία, από ποδηλάτες.
- Ο σχεδιασμός ενσωματώνει διαδρομές που συνδέονται με παραδοσιακές, ιστορικές και πολιτιστικές πλευρές της ζωής του τόπου, καθιστώντας τις διαδρομές απολαυστικές και παιδευτικές ταυτόχρονα.
- Ύπαρξη ενός απλού, πλήρους και αποτελεσματικού συστήματος σήμανσης το οποίο αποτελεί και το σημαντικότερο εργαλείο στην ενοποίηση του δικτύου. Η δανέζικη σήμανση προβλέπει να καθησυχάζει τον ποδηλάτη κατά τη διαδρομή δίδοντάς του επιπλέον πληροφορίες (λεπτομέρειες) – για τον προορισμό και τις αποστάσεις. Τα επιτυχημένα συστατικά του συστήματος σήμανσης είναι : Ο σταθερός χρωματισμός με τα χαρακτηριστικά κόκκινα άσπρα και μπλε στοιχεία που το

κάνουν εύκολα αντιληπτό από τους ποδηλάτες, η καθιέρωση της τοποθέτησης των σημάτων περίπου ένα μέτρο πάνω από το έδαφος για την καλύτερη εξυπηρέτηση του ποδηλάτη ο οποίος οδηγεί συνήθως με το βλέμμα

ΧΑΡΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΔΑΝΙΑΣ



ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΔΑΝΙΑΣ



Forkortelser i teksten:

N5 = National cykelrute 5 R16 = Regional cykelrute 16

th. = til højre tv. = til venstre

Cykelguidens kort

Signaturforklaring	Zeichenerklärung	Legend
National cykelrute (asfalt/grus)	Nationale Fahrradroute (Asphalt/Schotter)	National cycle route (asphalt/unmetalled)
Regional cykelrute (asfalt/grus)	Regionale Fahrradroute (Asphalt/Schotter)	Regional cycle route (asphalt/unmetalled)
Vej med cykelsti	Straßen mit Fahrradweg	Road with bicycle track
Tog, hvor cykler kan medbringes	Züge mit der Möglichkeit Fahrräder mitzunehmen	Trains carrying bicycles

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΙΑ

Το 1996, η κυβέρνηση της Μ. Βρετανίας, προώθησε την Εθνική Ποδηλατική Στρατηγική με στόχο να μειώσει τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο. Σήμερα το 75% των διαδρομών εναλλακτικής κυκλοφορίας που υπάρχουν στη Μεγάλη Βρετανία, είναι απόστασης κατώτερης των 8 χιλιομέτρων, γεγονός που επιτρέπει τη σχετικά υψηλή χρήση του ποδηλάτου. Ωστόσο ήδη από το 1994 η οργάνωση Sustrans είχε αναλάβει σχετική πρωτοβουλία για τη δημιουργία εθνικού δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, από τις οποίες το 33% είναι παλιές σιδηροδρομικές γραμμές, μονοπάτια ρυμούλκησης¹⁵ και μικρά αγροτικά μονοπάτια. Μέχρι το τέλος του 2005 έχει προγραμματισθεί η δημιουργία επιπλέον 16.000 χιλιομέτρων διαδρομών.

ΙΣΧΥΟΝ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στην περίπτωση του δικτύου της Αγγλίας έχουμε την ύπαρξη ενός βασικού πλαισίου οδηγιών και κατευθύνσεων, που αποτελούν τον οδηγό για τον προγραμματισμό και τον λεπτομερή σχεδιασμό του Ποδηλατικού Δικτύου της. Το ποιοτικό στάνταρτ που εκφράζεται από αυτές τις οδηγίες έχει τεθεί έτσι ώστε το Ποδηλατικό Δίκτυο να μπορεί να προσελκύσει περισσότερους ανθρώπους στην ποδηλασία. Προσδιορίζεται σαν βασικό στοιχείο ότι δεν πρέπει να υπάρχουν συμβιβασμοί σε σχέση με τα στάνταρτ που έχουν τεθεί ώστε να μην υπάρξει περίπτωση να μειώσουν την ασφάλεια, την ελκυστικότητα και την άνεση των διαδρομών και συνεπώς να μπορούν προσελκύσουν περισσότερους ανθρώπους στην ποδηλασία.

Οι οδηγίες αυτές συνοπτικά έχουν να κάνουν με τα παρακάτω:

- Τα Κριτήρια Σχεδιασμού Διαδρομών, που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στην αξιολόγηση κάθε προτεινόμενου τμήματος του Ποδηλατικού Δικτύου. Αυτά τα κριτήρια παρέχουν ένα σχεδιαστικό πλαίσιο, ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες των στοχευόμενων χρηστών (target users) του δικτύου. (Θα πρέπει να χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με διαγράμματα και σκίτσα των αναγκαίων έργων που απαιτεί η μελέτη εφαρμογής του Ποδηλατικού Δικτύου).
- Την επεξήγηση των διαφορετικών τύπων ποδηλατικών διαδρομών μέσα στα όρια του δικτύου υφιστάμενων αυτοκινητοδρόμων, δεδομένου ότι μεγάλο ποσοστό από το Εθνικό Ποδηλατικό Δίκτυο βρίσκεται σε αυτοκινητοδρόμους.
- Οδηγίες που καλύπτουν τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να αντιμετωπίζονται θέματα κυκλοφοριακής σύνδεσης και διασταυρώσεις.
- Ζητήματα που έχουν να κάνουν με τον έλεγχο της κυκλοφορίας, και συμπεριλαμβάνουν πολλές πληροφορίες εφαρμόσιμες τόσο σε αγροτικές, όσο και σε αστικές περιοχές.
- Οδηγίες για προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας του δημόσιου ενδιαφέροντος, για την πίεση που ασκεί η αυξανόμενη μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε αγροτικές οδούς, που πριν θεωρούνταν ήσυχες και ασφαλείς.
- Οδηγίες και σχεδιαστικές κατευθύνσεις για μονοπάτια χωρίς κυκλοφορία.
- Οδηγίες και ρυθμίσεις για τη σήμανση του Εθνικού Ποδηλατικού Δικτύου, καθώς επίσης θέματα που αφορούν

στο παρκάρισμα των ποδηλάτων, αλλά και στάνταρτ τεχνικές λεπτομέρειες.

Είναι σημαντικό ότι στα πλαίσια της προγραμματικής και σχεδιαστικής διαδικασίας ποδηλατόδρομων στο Ηνωμένο Βασίλειο, τα επιλεγμένα μέτρα καθιστούν σαφές ότι το ποδήλατο θεωρείται ένα πολύτιμο μέσο μεταφοράς. Ειδικά για τις αστικές περιοχές, τα προτεινόμενα μέτρα τείνουν να ενισχύουν τις πολιτικές των τοπικών αρχών με το να δίνουν προτεραιότητα σε ποδηλάτες (και πεζούς) έναντι των οδηγών, έχοντας σαν βασικό στόχο η εισαγωγή του Εθνικού Ποδηλατικού Δικτύου Διαδρομών να επιτευχθεί σε συνδυασμό με πιο πλατύ κατευνασμό της κυκλοφορίας και ελέγχου της ταχύτητας, ή άλλα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το Υπουργείο Συγκοινωνιών ενθαρρύνει τις τοπικές αρχές να εισάγουν ιδιαίτερα απαιτητικές διαχειριστικές πολιτικές και μέτρα. Έτσι, μειώνοντας τον όγκο κυκλοφορίας των οχημάτων, προσπαθούν να κάνουν την ποδηλασία πιο ασφαλή, πιο εύκολη και πιο ελκυστική, και να διευκολύνουν την ανάπτυξη υψηλής ποιότητας τοπικών ποδηλατικών δικτύων.

Ένα σημαντικό σημείο των οδηγιών στο αγγλικό παράδειγμα, είναι ότι ο κατά τόπους μελετητής θα πρέπει πάντα να αναζητά την εφαρμογή αυτών των τεχνικών σχεδιαγραμμάτων, με τέτοιο τρόπο ώστε να αναδεικνύει το τοπικό περιβάλλον και να βελτιώνει τις συνθήκες των πεζών και των χρηστών αναπηρικών καροτσιών, έχοντας σαν στόχο σε όλες τις περιπτώσεις την επίτευξη ενός τοπικού περιβάλλοντος υψηλής ποιότητας.

Είναι επίσης σημαντικό ότι προβλέπεται η συμμετοχή των πολιτών και των φορέων κατά τη φάση του σχεδιασμού με διαβουλεύσεις με τους κατοίκους, με ποδηλατικές ομάδες, με ομάδες πεζών και ομάδες ατόμων με ειδικές ανάγκες. Αυτές οι διαβουλεύσεις είναι πάντα αναγκαίες, όταν σχεδιάζει κανείς μεταφορικές υποδομές και επιβάλλεται να δοθεί προσοχή και στις πιο μικρές λεπτομέρειες που όμως είναι απαραίτητες για μια επιτυχημένη διαδρομή.

ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ

Ένα από τα σημαντικά στοιχεία που διακρίναμε στο Αγγλικό παράδειγμα είναι η σημασία που δίδεται στην έρευνα και παρακολούθηση του δικτύου τόσο στο σύνολό του, όσο και σε επιμέρους τοπικές διαδρομές.

Έχει προβλεφθεί η θεσμοθέτηση ειδικής μονάδας έρευνας και παρακολούθησης της Sustrans, η οποία λειτουργεί με γνώμονα την ανάγκη επίδειξης των πλεονεκτημάτων στα προγράμματα ποδηλασίας και πεζοπορίας. Σημαντική δουλειά έχει επίσης γίνει για το πόση πρόοδος πραγματοποιείται από την κυβέρνηση στους στόχους περί ποδηλασίας.

Ειδικότερα, η συλλογή δεδομένων διεξάγεται μέσα από δείγματα ποδηλατών, ενώ συγκεκριμένες προσεγγίσεις των παρατηρήσεων επιτρέπουν μια πιο λεπτομερή εικόνα για το προφίλ των χρηστών. Επίσης αυτόματες μετρήσεις των ποδηλατιστών δίνουν στοιχεία για τις τάσεις των ατόμων που χρησιμοποιούν την κάθε διαδρομή.

Όπως και τα βασικά προγράμματα ελέγχου χρήσης διαδρομών, η μονάδα της έρευνας και παρακολούθησης δουλεύει με πολλές από τις άλλες ομάδες της Sustrans.

Υπάρχει επίσης κάποιος βαθμός αλληλεπίδρασης μεταξύ της μονάδας της έρευνας και παρακολούθησης και του «προσωπικού» ελέγχου, σε καθεμία από τις βρετανικές περιοχές.

Επιπλέον η μονάδα έρευνας και ελέγχου δουλεύει μαζί με ακαδημαϊκούς συνεργάτες σε συγκεκριμένες περιοχές προγραμμάτων. Τα παραδείγματα των προγραμμάτων αυτών αφορούν τα οφέλη υγείας από τη χρήση των διαδρομών, τις οικονομικές επιδράσεις του τουρισμού από τους ποδηλάτες, αλλά και μετρήσεις που ενθαρρύνουν την ποδηλασία και το περπάτημα στην εργασία, όπως επίσης την ποδηλασία και τα κοινωνικά ζητήματα.

Μερικά από τα πολλά θέματα με τα οποία ασχολείται η ομάδα έρευνας, περιλαμβάνουν την υποβολή αναφοράς των μηκών ταξιδιού, τη μετάβαση των ποδηλατιστών από το στάδιο για αρχαρίους στο στάδιο για πεπειραμένους, την επίδραση που προκαλεί η μετατόπιση μιας νέας ποδηλατικής διαδρομής στις παρακείμενες διαδρομές, το σχεδιασμό ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος των σταθερών σημείων ελέγχου στις περιοχές του δικτύου, και την ανάλυση του χώρου ενός υποδείγματος εκδρομής.

ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Το Αγγλικό Εθνικό Ποδηλατικό Δίκτυο περνάει από διάφορα χωριά και μικρές πόλεις. Δρόμοι με ελαφριά κυκλοφορία που διασχίζουν χωριά και πόλεις είναι ελκυστικοί στην Αγγλία και θεωρούνται ως εθνικές ποδηλατικές διαδρομές. Στις περιπτώσεις όπου οι ταχύτητες διατηρούνται κάτω από 30 μίλια ανά ώρα και όπου η ροή των οχημάτων είναι κάτω από

1000 (οχήματα) ανά ημέρα, οι δρόμοι μοιράζονται με ασφάλεια από ποδηλάτες και αυτοκίνητα.

Στη συνέχεια αναφέρονται τα βασικά στοιχεία της δομής του αγγλικού εθνικού δικτύου.

Εθνικός παράλληλος δρόμος περιπάτου

Ο Εθνικός παράλληλος δρόμος περιπάτου ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 1996 και περιλαμβάνει 3.000 μίλια ποδηλατικού δρόμου. Ειδικότερα, αναπτύσσεται παράλληλα με το Εθνικό Ποδηλατικό Δίκτυο και προτείνεται για άνετη ποδηλασία. Στην περίπτωση αυτού του δρόμου μεγαλύτερη έμφαση δίνεται στην ελκυστική όψη του και όχι στις κατευθύνσεις. Η σήμανση για τον Εθνικό παράλληλο δρόμο γίνεται από το Υπουργείο Μεταφορών.

Μονοπάτια και Περιοχές χωρίς Κυκλοφορία Οχημάτων

Περισσότερο από 1/3 του Εθνικού Ποδηλατικού Δικτύου ακολουθεί μονοπάτια μαζί με σιδηροδρομικές γραμμές που δε χρησιμοποιούνται πια, όχθες ποταμιών ή καναλιών, μονοπάτια για ιππασία, μονοπάτια με ανώμαλο έδαφος και δρόμους σε δάση. Όλα αυτά είναι ελεύθερα για κυκλοφορία, παρόλο που σε κάποια από αυτά καταβάλλεται δικαίωμα εισόδου.

Οι διαδρομές του Εθνικού Ποδηλατικού Δικτύου δεν έχουν όλες τον ίδιο τύπο. Υπάρχουν δρόμοι με χαλίκια σε δασώδεις περιοχές, δρόμοι με πέτρες σε υπαίθριες περιοχές και ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι. Όλα τα τμήματα των μονοπατιών που είναι ελεύθερα για κυκλοφορία σχεδιάζονται εξίσου για πεζούς, συμπεριλαμβάνοντας ανθρώπους με κινητικά προβλήματα. Ειδικές προετοιμασίες σε ορισμένες περιπτώσεις γίνονται και για τα άλογα.

Οι βασικές κατευθύνσεις στο σχεδιασμό είναι ότι σε απόμακρες περιοχές, όπου η γενική ροή είναι χαμηλή δεν υπάρχει ανάγκη διαχωρισμού πεζών και ποδηλατών. Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στην κατασκευή και στα υλικά επικάλυψης, τα οποία διαφοροποιούνται ανάλογα τον τύπο του υπεδάφους, του διαθέσιμου πλάτους, το επίπεδο των χρηστών κ.λπ.

Περιοχές Ελεύθερες από Οχήματα

Πολλές διαδρομές του Εθνικού Ποδηλατικού Δικτύου φτάνουν μέχρι το κέντρο της πόλης ώστε να εξυπηρετούν κατοίκους και επισκέπτες. Γενικά οι διαδρομές του Εθνικού Ποδηλατικού Δικτύου αντιμετωπίζονται ως συμπληρωματική δράση για τη βελτίωση του περιβάλλοντος του κέντρου της πόλης.

Δρόμοι Ελεύθεροι από Οχήματα

Έρευνες από το Εργαστήριο Έρευνας Μεταφορών κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι παράγοντες που να αποκλείουν τους ποδηλάτες από τους πεζόδρομους, έτσι υπάρχει μια σειρά σχεδιασμών και λύσεων ώστε να υπάρχει κατάλληλος χώρος και για τους δυο, πάντα σε συνύπαρξη με τις τοπικές ανάγκες. Δρόμοι που είναι διαθέσιμοι για λεωφορεία, ταξί, ή δρόμοι για ειδικά οχήματα είναι επίσης διαθέσιμοι και για ποδήλατα.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ RAILWAY BRISTOL – BATH

Κατά την περίοδο από το 1979 μέχρι το 1986, η παλιά γραμμή του Midland Railway μετατράπηκε σε πράσινη διαδρομή. Η πρωτοβουλία προήλθε από μια τοπική οργάνωση τη Cyclebag (αργότερα μετεξελίχθηκε στη Sustrans), μέλη της οποίας, απογοητευμένοι από την αδράνεια των τοπικών αρχών, σχετικά με την ανάπτυξη πεζοπορικών και ποδηλατικών υποδομών αποφάσισαν να προχωρήσουν στην αξιοποίηση της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής. Η πρωτοβουλία αυτή αποτέλεσε το αρχικό βήμα για τη δημιουργία του εθνικού δικτύου για την ανάπτυξη πράσινων οδών και ποδηλατικών διαδρομών.

Η διαδρομή αρχικά συνέδεε το Bristol και το Bitton και σήμερα έχει ενσωματωθεί στο National Cycle Network (Εθνικό Δίκτυο Ποδηλασίας), αποτελώντας πλέον τμήμα της ευρύτερης Διαδρομής No 4 που συνδέει τη Σκωτία με το Λονδίνο. Σήμερα η διαδρομή είναι ιδιαίτερα γνωστή και θεωρείται πολύ επιτυχημένη, καθώς απαριθμεί κάθε έτος 1.500.000 χρήστες, εκ των οποίων σημαντικός αριθμός είναι πεζοί (50%) και πολλοί από αυτούς είναι χρήστες αναπηρικών καροτσιών. Ο δρόμος εξασφαλίζει άμεση και ασφαλή πρόσβαση προς το κέντρο της πόλης και χρησιμοποιείται για χρηστικούς σκοπούς (π.χ. καθημερινές μετακινήσεις), αλλά και για τουρισμό και ψυχαγωγία. Η διαδρομή χρησιμοποιείται όλο το χρόνο με αιχμή το καλοκαίρι. Αυτοί που τη χρησιμοποιούν για τη μεταφορά τους από το σπίτι στη δουλειά, είναι πολύ πιστοί χρήστες. Η υψηλή αυτή επισκεψιμότητα αποτελεί στοιχείο ασφάλειας για τους ποδηλάτες, αλλά και για τους άλλους χρήστες.

Το κομμάτι της πράσινης οδού που απευθύνεται στους ποδηλάτες, τους πεζούς και τα άτομα με κινητικά προβλήματα είναι συνολικά 20 χιλιόμετρα και συνδέει τις ιστορικές πόλεις BRISTOL – BATH. Δεδομένου ότι το πρόγραμμα δημιουργίας της διαδρομής, ήταν πιλοτικό, για τη διαμόρφωση του αρχικού τμήματος συμμετείχαν εθελοντές, γεγονός που περιόρισε σημαντικά το αρχικό επενδυτικό κόστος. Σημαντικό πλεονέκτημα ήταν ότι οι εθελοντές που συμμετείχαν, είχαν πολύ καλή γνώση του πεδίου γεγονός που συνέβαλλε στην αποδοχή της διαδρομής από τον τοπικό πληθυσμό. Παράλληλα την ίδια περίοδο ο φορέας απασχόλησης που προωθούσε την ένταξη των νέων στην αγορά εργασίας, συνεργάσθηκε με τη Cyclebag για τη μόνιμη πλέον εργασία των εθελοντών.

Αξιίζει να σημειωθεί ότι οι εθελοντές αποτελούν σημαντικό παράγοντα επιτυχίας της διαδρομής αλλά και γενικά της αποτελεσματικής λειτουργίας συνολικά του δικτύου, καθώς σε πολλές περιπτώσεις απασχολούνται και μετά τη λήξη του έργου για τη συντήρησή των διαδρομών και για άλλες εργασίες. Η εθελοντική συμμετοχή επιτρέπει την υλοποίηση έργων με χαμηλό κόστος σε μειονεκτικές περιοχές της υπαίθρου. Σήμερα μια τέτοια δραστηριότητα συντήρησης θα κόστιζε περίπου 152.000 € / χιλιόμετρο.

Σε αυτό το σημείο υπογραμμίζεται ότι το δίκτυο εθελοντών της Sustrans είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένο και αποτελεί βασικό εργαλείο εργασίας και ανάπτυξης του ποδηλατικού δικτύου. Ειδικότερα στο πλαίσιο της Sustrans, εντάσσεται το Δίκτυο Volunteers Rangers (Φύλακες Εθελοντές). Οι εθελοντές αυτοί ασχολούνται με ένα τμήμα των ποδηλατικών οδών, το οποίο

κρίνεται ζωτικής σημασίας για την ακεραιότητα του ποδηλατικού δικτύου. Επί της ουσίας αποτελούν τα «μάτια και τα αυτιά» της Sustrans και ταυτόχρονα συμβάλλουν στην προώθηση των ποδηλατικών διαδρομών, ενισχύοντας την αύξηση της χρήσης τους. Με την ανάπτυξη του ποδηλατικού δικτύου, οι απαιτήσεις για εθελοντές αυξάνουν.

Σε μηνιαία βάση οι εθελοντές αυτοί έχουν τις εξής αρμοδιότητες στην περιοχή δράσης τους :

- Αναφέρουν που υπάρχουν ελλείψεις σε σήματα και μεριμνούν για την τοποθέτησή τους εφόσον αυτό επιτρέπεται.
- Αφαιρούν τη βλάστηση, όπου αυτή προεξέχει και μπορεί να δημιουργεί πρόβλημα.
- Αναφέρουν προβλήματα και δυσλειτουργίες (π.χ. τρύπες στο οδόστρωμα, κ.α.)
- Συνδράμουν στη συντήρηση των πινακίδων ένδειξης των αποστάσεων.

Επίσης ελέγχουν την κατάσταση της σήμανσης και αναφέρουν τυχόν προβλήματα. Οι εθελοντές που ανήκουν σε αυτό το δίκτυο συνεργάζονται στενά μεταξύ τους και με τις αρμόδιες αρχές και συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη του δικτύου. Ως ανταμοιβή λαμβάνουν newsletter, συμμετέχουν σε ετήσιες συναντήσεις προπόνησης, τους παρέχονται ενδύματα και εργαλεία για τη δουλειά τους, δέχονται στήριξη από τα πέντε (5) εθνικά και περιφερειακά γραφεία της Sustrans, κ.α.

Εκτός από το συγκεκριμένο δίκτυο, υπάρχουν και άλλες ομάδες εθελοντών που αναλαμβάνουν διάφορες δράσεις με

στόχο την προβολή και την προώθηση του δικτύου όπως : η διοργάνωση εκδρομών και εκθέσεων, η διανομή έντυπου υλικού και η συμμετοχή τους για την παρουσίαση του δικτύου σε διάφορες εκδηλώσεις, η συμμετοχή τους στην ανάπτυξη νέων διαδρομών, η συνδρομή τους στη συντήρηση των σημάτων αποστάσεων (μίλια), η διοργάνωση «ημέρας εργασίας» με τη συμμετοχή κατοίκων της περιοχής, η συνδρομή σε διοικητικά θέματα, η φωτογράφιση των διαδρομών, η διοργάνωση πεζοπορίας και ιππασίας για τους κατοίκους της περιοχής, η συμμετοχή σε εθελοντική εργασία κατά τη διάρκεια των διακοπών, κ.α.

ΔΥΝΑΤΑ - ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Μπορεί η Αγγλία να άργησε σε σχέση με την Δανία να θεσπίσει δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών, αλλά σήμερα μετά από την ενεργοποίηση φορέων όπως η Sustrans τείνει να έχει ένα δίκτυο από τα πυκνότερα και αρτιότερα της Ευρώπης. Σημαντικό στοιχείο του αγγλικού παραδείγματος είναι το γεγονός ότι ξεκίνησε με την ενεργοποίηση εθελοντικών ομάδων, η πρωτοβουλία των οποίων ενισχύθηκε και υιοθετήθηκε από την κυβέρνηση. Αυτή η συνεργασία πολιτών – κράτους απέδωσε ένα μοντέλο ποδηλατικού δικτύου που χαρακτηρίζεται από :

- Θεσμοθετημένο πλαίσιο δημιουργίας και λειτουργίας.
- Ύπαρξη κεντρικού φορέα (Sustrans) εποπτείας και ευθύνης του δικτύου.
- Ύπαρξη ομάδας συνεχούς παρακολούθησης των προβλημάτων και της ανάπτυξης του δικτύου και των επιμέρους διαδρομών, καθώς και συστηματική καταγραφή

ανάδειξη και προβολή της δομής του δικτύου και των συστατικών χαρακτηριστικών του.

- Ύπαρξη θεσμοθετημένων οδηγιών δημιουργίας των διαδρομών, γεγονός που διευκολύνει τους τοπικούς φορείς στην υλοποίηση τοπικών δικτύων διαδρομών με εμπλουτισμό του κεντρικού εθνικού δικτύου.
- Δημιουργία από κεντρικό φορέα και ενημερωμένη έκδοση του σχετικού υλικού προβολής.

Σε πολλές περιοχές οι ποδηλατικές διαδρομές έγιναν κομμάτι της καθημερινής ζωής των κατοίκων με θετικές συνέπειες για την ανάπτυξη των περιοχών από τις οποίες διέρχονται και κυρίως σε ότι αφορά στην προσφορά καταλυμάτων και χώρων εστίασης, καθώς επίσης και στη δημιουργία κέντρων ανάπτυξης καλλιτεχνικών – χειροτεχνικών δραστηριοτήτων, γεγονός που καθιστά στις περιοχές αυτές το δίκτυο εξαιρετικά λαοφιλές, λειτουργικό και ευέλικτο.

Το γεγονός της ύπαρξης πολλών εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών προσφέρει ένα σημαντικό πεδίο ανάπτυξης διαδρομών σε δυσπρόσιτες, ιδιαίτερου φυσικού κάλλους περιοχές αναδεικνύοντας το φυσικό πλούτο και το τοπίο των περιοχών αυτών. Επίσης ο σχεδιασμός των διαδρομών ενσωματώνει περιοχές όπου υπάρχει πλήθος από ιστορικά μνημεία, καθιστώντας τις (διαδρομές) εκτός από απολαυστικές, χρήσιμες παιδευτικά. Αξιοσημείωτο είναι ότι υπάρχει πλήρες σύστημα σήμανσης εναρμονισμένο και ενταγμένο στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Επίσης η πρόνοια σχετικά με τα standards κατασκευής των δρόμων και ειδικά, οι προβλέψεις και ρυθμίσεις υπέρ των ποδηλατών είναι σημαντικό ενθαρρυντικό στοιχείο για την ανάπτυξη της ποδηλασίας. Είναι αξιοσημείωτη η δουλειά που έχει γίνει σχετικά με την επεξεργασία σε ζητήματα συνύπαρξης ποδηλατοδρόμων με άλλες οδούς και κυρίως στις διασταυρώσεις.

Πολύ δυνατό σημείο θεωρείται για την Αγγλία, η θεσμοθέτηση ειδικής μονάδας έρευνας και παρακολούθησης της Sustrans η οποία παρακολουθεί την πορεία της ανάπτυξης του δικτύου, συμβάλει στη διάδοση των πλεονεκτημάτων της ποδηλασίας και πεζοπορίας, αλλά και παρακολουθεί την πρόοδο των παρεμβάσεων της κυβέρνησης και την υλοποίηση των στόχων περί ποδηλασίας. Επίσης η τακτική συλλογή στατιστικών δεδομένων για την λειτουργία των διαδρομών που γίνεται σε δείγματα ποδηλατών είναι σημαντικό εργαλείο για την βελτίωση του δικτύου.

Επισημαίνεται ότι στην περίπτωση του Αγγλικού Εθνικού Ποδηλατικού Δικτύου δεν μπορούμε να εντοπίσουμε αρνητικά σημεία πέρα από την διαπίστωση ότι το δίκτυο δεν έχει αποκτήσει ακόμα την εξάπλωση που έχει στην Δανία.

ΧΑΡΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΓΑΛΗΣ
ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ



ΓΑΛΛΙΑ

ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Τα τελευταία χρόνια στη Γαλλία, εντατικοποιούνται οι προσπάθειες ανάπτυξης του αθλητισμού και των υπαίθριων δραστηριοτήτων, στη λογική της υποστήριξης της τουριστικής ανάπτυξης της υπαίθρου και της ενδοχώρας. Οι προσπάθειες αυτές, σε συνδυασμό με τη στρατηγική για τη βελτίωση του αέρα, οδήγησαν στην υιοθέτηση συγκεκριμένης πολιτικής για την ανάπτυξη του ποδηλάτου.

Τα υπουργεία της Γαλλίας, που σχετίζονται με την αειφόρο ανάπτυξη, τις μεταφορές, τον αθλητισμό και τον τουρισμό, επεξεργάζονται ήδη από το 1998 την εφαρμογή ενός εθνικού σχεδίου για την ανάπτυξη των ποδηλατόδρομων και των πράσινων οδών. Στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου της γαλλικής κυβέρνησης (2000 – 2006) υιοθετήθηκε και ξεκίνησε η εφαρμογή του Εθνικού Σχεδίου για τους Ποδηλατόδρομους και τις Πράσινες Οδούς, μέσω του οποίου προωθείται η δημιουργία ενός εθνικού δικτύου συνολικού μήκους 9.000 χιλ. που θα συνδέει διαφορετικά σημεία της χώρας μεταξύ τους. Το σχέδιο αυτό αποτελεί το βασικό εργαλείο για την ανάπτυξη των ποδηλατικών διαδρομών και δεσμεύει όλες τις σχετικές αρχές και φορείς. Ειδικότερα, το σχέδιο προβλέπει τη δημιουργία διαδρομών μεγάλων αποστάσεων και πράσινων οδών που θα «απευθύνονται» σε ήπιες μορφές μετακίνησης. Μεταξύ των βασικών στόχων είναι η ανάπτυξη του ήπιου, βιώσιμου και αειφόρου τουρισμού και μέσω αυτού η ανάπτυξη της υπαίθρου και της ενδοχώρας. Σημειώνεται ότι το σχέδιο κινείται σε εθνικό επίπεδο, ενώ με

συγκεκριμένη εγκύκλιο, δίνονται οδηγίες για την εξειδίκευσή του σε επίπεδο Περιφέρειας.

Παράλληλα με τα παραπάνω στη Γαλλία δραστηριοποιείται ένα αξιόλογο κίνημα κοινωνίας πολιτών, με πρωτοβουλία του οποίου έχουν δημιουργηθεί δίκτυα και οργανώσεις για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού και της χρήσης του ποδηλάτου. Αυτά είναι τα εξής :

➤ **Club des Villes Cyclables**

«Σύλλογος Ποδηλατικών Πόλεων», ο οποίος δημιουργήθηκε πριν από 10 χρόνια και συγκεντρώνει πάνω από 300 πόλεις της Γαλλίας.

➤ **Club des Départements Cyclables**

Σύλλογος Ποδηλατικών Νομών», ο οποίος δημιουργήθηκε το 1991 και αποτελεί ένα δίκτυο συνεργασίας μεταξύ των διαφορετικών Νομαρχιών.

➤ **AF3V**

Είναι η γαλλική οργάνωση των ποδηλατόδρομων και των πράσινων οδών και στόχο έχει να αναπτύξει τη συνεργασία μεταξύ διαφορετικών φορέων και να συμβάλει στην απόκτηση και στην προώθηση της τεχνογνωσίας καλών πρακτικών. Η συγκεκριμένη οργάνωση είναι μέλος της αντίστοιχης ευρωπαϊκής.

Επίσης αρκετές είναι οι οργανώσεις που δραστηριοποιούνται για την προβολή του ποδηλάτου στη Γαλλία.

ΙΣΧΥΟΝ ΠΛΑΙΣΙΟ

Με στόχο τον προσδιορισμό της εθνικής πολιτικής για το ποδήλατο, το 1994 συστήθηκε διυπουργική επιτροπή με σχετικό αντικείμενο. Στην επιτροπή, εκτός από τα υπουργεία, συμμετείχαν πλήθος φορέων και οργανώσεων που εμπλέκονται στον τομέα του τουρισμού και των μεταφορών. Αποτέλεσμα των εργασιών της επιτροπής ήταν η δημιουργία του Εθνικού Σχεδίου για τους Ποδηλατόδρομους και τις Πράσινες Οδούς, το οποίο αφορά στη δημιουργία 9.000 χιλιομέτρων διαδρομών, οι οποίες θα συνδέονται με διακρατικές διαδρομές που διέρχονται από την Γαλλία ή και με διαδρομές γειτονικών χωρών. Επίσης με την διυπουργική εγκύκλιο της 31ης Μαΐου 2001, προβλέπεται η εφαρμογή του εθνικού σχεδίου και σε περιφερειακό επίπεδο και με τον τρόπο αυτό προσδιορίζεται ο ρόλος και ο βαθμός εμπλοκής των τοπικών φορέων.

Τελικά η υλοποίηση του Σχεδίου χρηματοδοτείται από το σχέδιο χρηματοδότησης της περιόδου 2000 – 2006 και από εθνικούς και περιφερειακούς πόρους. Οι βασικοί λόγοι που οδήγησαν στην επεξεργασία για τη δημιουργία εθνικού σχεδίου διαδρομών ήταν οι εξής :

- Να δημιουργηθεί ένα δίκτυο «δομώντας» 7.000 έως 9.000 χιλιόμετρα δρόμου, το μέγιστο.
- Να αναζητηθούν πρώτα οι δυνατότητες των «πράσινων οδών» αξιοποιώντας υποδομές που έχουν περιέλθει σε αχρηστία π.χ. παλιές σιδηροδρομικές γραμμές, «πεζοδρόμια – διαδρομές» κατά μήκος των καναλιών και των ποταμών, υφιστάμενες ποδηλατικές διαδρομές, προσβάσιμες από διαφορετικές ομάδες χρηστών.

- Να ενωθούν μεταξύ τους οι κοντινές πόλεις και να είναι προσβάσιμες.
- Να προταθεί τουλάχιστον ένας ποδηλατόδρομος ανά περιφέρεια, λαμβάνοντας υπόψη την τουριστική έλξη των περιοχών, των αστικών συνόλων και των χωριών απ' όπου διέρχεται.
- Να εξασφαλισθεί η αλληλουχία με υφιστάμενα ή με υπό διαμόρφωση δίκτυα γειτονικών χωρών και κυρίως με ευρωπαϊκά δίκτυα.

Σε ότι αφορά την υλοποίηση του εθνικού σχεδίου, έχει προβλεφθεί από την 1η Ιανουαρίου 2003, η σύσταση μιας εθνικής επιτροπής όπου συμμετέχουν εκπρόσωποι σχεδόν όλων των υπουργείων.

Επίσης στο πλαίσιο του εθνικού σχεδίου δημιουργήθηκαν προδιαγραφές για τις ποδηλατικές διαδρομές με βασική τη συνδρομή του Υπουργείου Τουρισμού και της AFIT (I' Agence française de l'ingénierie touristique – Γαλλική Εταιρεία Τουριστικής Βιομηχανίας). Βασικό στοιχείο των προδιαγραφών είναι ότι αποσαφηνίζονται οι όροι ποδηλατόδρομος και πράσινη διαδρομή. Ειδικότερα :

Οι «ποδηλατόδρομοι» είναι διαδρομές μεσαίας ή μεγάλης απόστασης, για ποδηλάτες, νομαρχιακού, περιφερειακού, εθνικού ή και ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, που συνδέουν τις περιοχές μεταξύ τους και διασχίζουν αστικά σύνολα υπό καλές συνθήκες, που Πρέπει να καλύπτουν τα εξής κριτήρια :

- **ΓΡΑΜΜΙΚΟΤΗΤΑ** : Η διαδρομή να πηγαίνει από τη μια πόλη στην άλλη όσο πιο άμεσα γίνεται (χωρίς διακλαδώσεις)
- **ΣΥΝΕΧΕΙΑ** : Η διαδρομή δεν πρέπει να διακόπτεται, συμπεριλαμβανομένων και των αστικών διαβάσεων – περασμάτων.
- **ΑΣΦΑΛΕΙΑ** : Οι ποδηλάτες πρέπει να επωφελούνται από ένα πολύ υψηλό επίπεδο ασφάλειας, κυρίως αναφορικά με τα μηχανοκίνητα οχήματα, αλλά αναφορικά και με καθώς και σε κάποιες ιδιαίτερες περιπτώσεις διαμόρφωσης της διαδρομής π.χ. ζώνες αναχώματος, όχθες υγρών οδών π.χ. ποτάμια, λίμνες, ρυάκια, κ.α.
- **ΣΗΜΑΝΣΗ ΜΕ ΦΩΤΑ & ΠΑΣΣΑΛΟΥΣ** : Η διαδρομή πρέπει να έχει εξειδικευμένη χωρική σήμανση, που θα είναι ενιαία και κοινή σε όλο της το σύνολο, η οποία θα είναι εύκολα αναγνωρίσιμη.
- **ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ** : Η διαδρομή θα πρέπει να «προσφέρει» στους χρήστες μια σειρά από υπηρεσίες σχετικές με τη χρήση του ποδηλάτου, τον τουρισμό, τις κοινές μεταφορές.
- **ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ** : Η διαδρομή θα πρέπει να τυγχάνει τέτοιας συντήρησης που θα επιτρέπει τη μόνιμη χρήση της.
- **ΧΡΗΣΗ** : Οι διαδρομές θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένες στις δυνατότητες όλων των χρηστών, ακόμη και των πιο αρχάριων. Για το λόγο αυτό η κλίση τους πρέπει να είναι σαφώς περιορισμένη και να μην ξεπερνάει το 3% (εκτός από τις ορεινές ζώνες).

- **ΤΡΟΠΟΣ ΧΡΗΣΗΣ** : Οι διαδρομές πρέπει να είναι «προτρεπτικές», αλλά όχι υποχρεωτικές και οι ποδηλάτες θα πρέπει να διατηρούν τη δυνατότητα να πάνε σε άλλα «μονοπάτια». Θα μπορούν να χρησιμοποιούν ποδηλατικές διαμορφώσεις τις πλέον ασφαλείς, και κυρίως τις «πράσινες οδούς».

Οι ποδηλατόδρομοι μπορούν να αξιοποιούν:

- Πράσινες οδούς, οι οποίες θα πρέπει να αποτελέσουν τη βάση του εθνικού δικτύου ποδηλατόδρομων.
- Δευτερεύουσες οδούς μέτριας κυκλοφορίας.
- Ποδηλατικές πίστες που απευθύνονται αποκλειστικά σε δίκυκλα και τρίκυκλα μη μηχανοκίνητα οχήματα.
- Οδικούς άξονες μικρής ταχύτητας στον αστικό χώρο.
- Σε προσωρινό στάδιο, σε μικρές αποστάσεις και αν δεν υπάρχει άλλη επιλογή προκειμένου να εξασφαλίζεται η συνέχιση της διαδρομής, ποδηλατικές ζώνες στην άκρη του δρόμου, δίπλα από το πεζοδρόμιο.

Οι «πράσινες οδοί» είναι διαμορφώσεις που προορίζονται αποκλειστικά για τη μη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Απευθύνονται σε πεζούς, ποδηλάτες, χρήστες πατινιών, άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ιππείς, στο πλαίσιο του τουρισμού, της αναψυχής και της μετακίνησης του πληθυσμού. Πρέπει να είναι προσιτές – προσβάσιμες – προσπελάσιμες από το μεγαλύτερο δυνατό αριθμό ατόμων χωρίς την απαίτηση εξαιρετικής φυσικής προσπάθειας και κατά συνέπεια να είναι ασφαλείς και να έχουν σήμανση.

Οι «πράσινες οδοί» μπορούν είτε να δημιουργηθούν εξ αρχής, είτε να αξιοποιήσουν υφιστάμενες οδούς, όπως π.χ. :

- Παρόχθιους δρόμους που υπάρχουν συνοριακά με ποτάμια και κανάλια
- Δασικά μονοπάτια
- Μονοπάτια σε αγροτικές καλλιέργειες, ασφαλτοστρωμένα και αφού εξετασθεί και εξασφαλισθεί η συμβατότητα των χρήσεων (π.χ. της ποδηλατικής με την επαγγελματική τους χρήση).
- Εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές
- Οδικά δίκτυα που διέρχονται από ιδιωτικές ιδιοκτησίες
- Περιοχές που έχουν απαλλοτριωθεί π.χ. για την υπογείωση των καλωδίων, οπτικές ίνες, κ.α.

Επίσης στο πλαίσιο του εθνικού σχεδίου προσδιορίζονται επιπλέον στοιχεία όπως :

- Οι τύποι και οι κανονισμοί των οδών που χρησιμοποιούνται για ποδηλατόδρομους και πράσινες οδούς.
- Τα τεχνικά χαρακτηριστικά των διαδρομών που μπορούν να ενταχθούν στο δίκτυο.
- Τα μέτρα και οι μέθοδοι σήμανσης.
- Η διατήρηση και η διαχείριση της διαδρομής.
- Οι προσφερόμενες υπηρεσίες και δραστηριότητες στα όρια μιας διαδρομής.
- Οι διακλαδώσεις των τοπικών διαδρομών.
- Η περιβαλλοντική διαχείριση και η καταγραφή της κοινωνικής βούλησης

Τέλος σημειώνεται ότι ο ρόλος της Γαλλικής Ομοσπονδίας Ποδηλάτου Βουνού, που καταβάλει σημαντικές προσπάθειες για την ανάπτυξη του ποδηλατικού τουρισμού, είναι ιδιαίτερα σημαντικός. Η Ομοσπονδία σε συνεργασία με τις τοπικές οργανώσεις ποδηλασίας προτείνει σε μόνιμη βάση ποδηλατικές διαδρομές, οι οποίες δεν έχουν απαραίτητα συγκεκριμένη σήμανση, απλά διέρχονται από δρόμους χαμηλής κυκλοφορίας.

Οι διαδρομές αυτές μπορεί να διέρχονται επίσης από σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος. Εντούτοις δεν υπάρχει συγκεκριμένο ρυθμιστικό πλαίσιο για αυτού του είδους τις διαδρομές. Παρ' όλα αυτά και για την υποστήριξη της ποδηλασίας βουνού, η Ομοσπονδία, δίνει συγκεκριμένες κατευθύνσεις σε ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς που επιθυμούν να δημιουργήσουν μια «Βάση Mountain Bike», όπου θα παρέχονται συγκεκριμένες εξυπηρετήσεις στον ποδηλάτη.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 1

LA LOIRE A VELO (Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΛΙΓΗΡΑ ΜΕ ΠΟΔΗΛΑΤΟ)

Πρόκειται για μια σημαντική καινοτομία για τη Γαλλία, καθώς είναι ένα από τα πρώτα projects δημιουργίας διαπεριφερειακών ποδηλατικών διαδρομών. Στόχος είναι να διαμορφωθούν συνολικά 800 χιλιόμετρα ποδηλατικής διαδρομής που θα κινείται παράλληλα με τον Λίγηρα ποταμό και θα διέρχεται μέσα από διαφορετικές περιοχές, θα είναι ασφαλής για όλα τα επίπεδα ποδηλατών και θα απευθύνεται κυρίως σε μια νέα πελατειακή ομάδα, τις οικογένειες.

Κατά μήκος της διαδρομής, σχεδιάζεται η δημιουργία τετρακοσίων (400) θέσεων στάσης και η σύνδεση με σιδηροδρομικούς σταθμούς. Η διαδρομή διέρχεται από μια ευρύτερη περιοχή που ανήκει στην πολιτιστική κληρονομιά της Ουνέσκο, καθώς αναφερόμαστε στην περιοχή Chateaux de la Loire. Παράλληλα προβλέπεται η δημιουργία σταθμών για την επισκευή και φύλαξη των ποδηλάτων, η υιοθέτηση συστήματος χωρικής προβολής, η διασύνδεση με σημεία διαμονής και εστίασης.

Μέχρι το 2004, είχε δοθεί σε λειτουργία ένα σχετικά μικρό τμήμα της διαδρομής, ενώ στις 3 Ιουλίου 2005, δόθηκε στην κυκλοφορία το μεγαλύτερο συνεχές τμήμα της διαδρομής, συνολικού μήκους 150 χιλιομέτρων. Η έναρξη λειτουργίας της διαδρομής γιορτάστηκε με πλήθος εκδηλώσεων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η διαδρομή συνδέεται με το θεματικό δίκτυο «Κάστρα και Ποδήλατα» που αποτελείται από έντεκα διαδρομές που επιτρέπουν στον ποδηλάτη να επισκεφθεί ορισμένα από τα πιο γνωστά κάστρα – παλάτια του Λίγηρα.

Η δημιουργία της συγκεκριμένης διαδρομής αποτελεί σημαντική καινοτομία για τη Γαλλία, τόσο όσον αφορά την κεντρική της φιλοσοφία, αλλά και όσον αφορά το μέγεθος της περιοχής απ' όπου διέρχεται.

Αξιοσημείωτο είναι ότι για τη δημιουργία της διαδρομής συνεργάστηκαν διαφορετικοί φορείς που έχουν αναλάβει συγκεκριμένους ρόλους. Ειδικότερα :

- Οι δύο περιφέρειες (Centre και Pays de la Loire), απ' όπου διέρχεται η διαδρομή, έχουν αναλάβει μέρος της χρηματοδότησης, τη διαχείριση της επικοινωνίας μεταξύ των φορέων και την υλοποίηση των έργων – υποδομών βάσει κοινών προδιαγραφών. Επίσης μέρος της συντήρησης, αλλά και η σήμανση της διαδρομής ανήκει στις δικές τους αρμοδιότητες.
- Οι νομαρχιακές και δημοτικές αρχές έχουν επιφορτισθεί με το βασικό έργο συντήρησης της διαδρομής, ενώ συμμετέχουν στην εκπόνηση των τεχνικών μελετών και την υλοποίηση των έργων.
- Οι κοινότητες έχουν αναλάβει λιγότερο δύσκολες αρμοδιότητες που σχετίζονται με τη διασύνδεση της διαδρομής με σημεία ενδιαφέροντος και τουριστικούς πόλους.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να υπογραμμισθεί ότι η ευρύτερη περιοχή του Λίγηρα, είναι ιδιαίτερα δημοφιλής και προωθείται πολύ εύκολα, ενώ και η επισκεψιμότητα κινείται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα. Οι tour operators του εξωτερικού προωθούν την περιοχή ως ιδανική για ποδηλασία (μικρή απόσταση από μεγάλες πόλεις, εδραιωμένη φήμη, σχεδόν μηδενική κλίση του εδάφους). Εκτιμάται ότι η δημιουργία της διαδρομής και η βελτίωση των υποδομών στην παράκτια περιοχή του ποταμού, θα προσελκύσει περίπου 200.000 επιπλέον ποδηλάτες κατά έτος, οι οποίοι θα είναι κάτοικοι γειτονικών περιοχών, τουρίστες που διαμένουν στην περιοχή και συστηματικοί ποδηλάτες – περιηγητές.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2

Η ΠΡΑΣΙΝΗ ΟΔΟΣ GIVRY – CLUNY (ΠΕΡΙΟΧΗ ΒΟΥΡΓΟΥΝΔΙΑΣ)

Η πράσινη διαδρομή Givry – Cluny, βρίσκεται στην περιοχή της Βουργουνδίας και έχει συνολικό μήκος περίπου 44 χιλιόμετρα. Η διαδρομή η οποία εγκαινιάσθηκε το 1997, βραβεύθηκε το 2003 από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία (AEVV – EGWA) και θεωρείται ιδιαίτερα αξιόλογη.

Το συνολικό μήκος της ποδηλατικής διαδρομής (συμπεριλαμβανομένης της πράσινης οδού) είναι 117 χιλιόμετρα, ενώ στόχος του Περιφερειακού Συμβουλίου είναι η δημιουργία, εντός της επόμενης πενταετίας, ενός νομαρχιακού ποδηλατικού δικτύου συνολικού μήκους 400 χιλιομέτρων. Παράλληλα ο φορέας εξετάζει τη δημιουργία δικτύου μονοπατιών καθώς και διαδρομών για ιππασία.

Γύρω από τον κεντρικό άξονα υπάρχουν είκοσι μια (21) ανεξάρτητες μικρές κυκλικές διαδρομές που επιτρέπουν στον επισκέπτη να ανακαλύψει την περιοχή, τα χωριά, το φυσικό και δομημένο περιβάλλον, καθώς και τα τοπικά ήθη και τα έθιμα. Για τις ανάγκες της διαδρομής έχουν τοποθετηθεί χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, σημεία πόσιμου νερού, ως, χώροι ξεκούρασης, τραπέζια για πικ – νικ, καθώς και υπηρεσίες ενοικίασης ποδηλάτων.

Εκτιμάται ότι τη διαδρομή επισκέπτονται περίπου 7.000 άτομα (ποδηλάτες και μη) εβδομαδιαίως τον Ιούλιο και τον Αύγουστο και 4.500 άτομα εβδομαδιαίως την υπόλοιπη χρονιά, από τους οποίους το 60% είναι ποδηλάτες, το 30%

χρήστες πατινιών και το 10% πεζοί. Επίσης σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία προκύπτει ότι η διαδρομή συνέβαλε στην αύξηση 20% του κύκλου εργασιών για τα εστιατόρια και 19% του αριθμού ενοικιαζόμενων ποδηλάτων, ενώ σημαντική ήταν η παράταση της διαμονής στην περιοχή.

Η πράσινη οδός στάθηκε η αφορμή για τη δημιουργία του ευρύτερου ποδηλατικού δικτύου, το οποίο προβλέπεται να ενταχθεί στο εθνικό ποδηλατικό δίκτυο και στο Πράσινο Ευρωπαϊκό Δίκτυο (REVER). Αξίζει να σημειωθεί ότι η ευρύτερη περιοχή έχει εξελιχθεί σε πόλο έλξης τουριστών και έχει συμβάλλει στην ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού παράλληλα με τον ποδηλατικό.

ΔΥΝΑΤΑ – ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

Το σύστημα ποδηλατικών διαδρομών της Γαλλίας εμφανίζει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα, αλλά και βασικές αδυναμίες, που επικεντρώνονται στα εξής σημεία.

Υπάρχει συγκεκριμένο σχέδιο ανάπτυξης ποδηλατικών διαδρομών, το οποίο λαμβάνει υπόψη του την υφιστάμενη κατάσταση και τις σχετικές πρωτοβουλίες που έχουν αναπτυχθεί σε εθνικό επίπεδο, ενώ παράλληλα μέσα από τις κατευθύνσεις που δίνει προετοιμάζει το έδαφος για τη διασύνδεση των διαδρομών με άλλες όμορων χωρών, αλλά και την ανταγωνιστικότητα τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

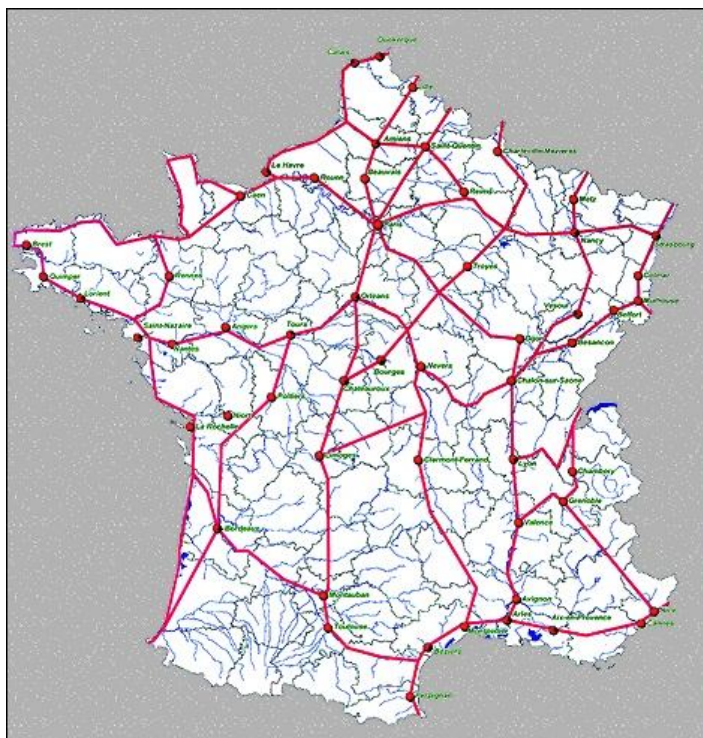
Παράλληλα έχει προβλεφθεί η προσαρμογή της εθνικής πολιτικής σε περιφερειακό επίπεδο. Ωστόσο η κατάσταση σήμερα δεν μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα ικανοποιητική.

Αν και η συμμετοχή πολλών, αξιόλογων και έμπειρων φορέων στην εκπόνηση αλλά και στην εφαρμογή του εθνικού σχεδίου είναι σημαντική, εντοπίζεται ιδιαίτερο πρόβλημα σε σχέση με την εξέλιξη των εργασιών και τη λήψη των αποφάσεων, δεδομένης της σχετικά υψηλής γραφειοκρατίας που χαρακτηρίζει τη χώρα.

Η οργάνωση AF3V, που είναι ο εθνικός φορέας για την προβολή, αλλά και τη δικτύωση των πράσινων οδών και των ποδηλατόδρομων, βασίζεται στην εθελοντική εργασία. Ωστόσο καταβάλει σημαντικές προσπάθειες και παράγει σημαντικό έργο για την ανάπτυξη τέτοιου είδους υποδομών.

Η περίπτωση της Γαλλίας, ως πιο «μεσογειακή» χώρα, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την Ελλάδα, καθώς πρόκειται για μια χώρα με σχετικά πρόσφατη την προσπάθεια ανάπτυξης των ποδηλατικών διαδρομών, ενώ εξ αρχής κεντρικός στόχος του εθνικού σχεδίου ήταν και εξακολουθεί να είναι η ανάπτυξη εναλλακτικών τουριστικών δραστηριοτήτων.

ΧΑΡΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ & ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΟΔΩΝ



Κεφάλαιο 4 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Βάσει της ανάλυσης που προηγήθηκε προκύπτουν ορισμένα αξιολογικά συμπεράσματα αναφορικά με τις εξελίξεις, αλλά και την εμπειρία σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα οποία εστιάζονται στα εξής σημεία :

- Εμφανίζεται άμεση σχέση μεταξύ του κοινωνικού αιτήματος για βελτίωση της ποιότητας ζωής, της χρήσης του ποδηλάτου για λόγους χρηστικούς, ψυχαγωγίας και τουρισμού, καθώς και με τη δημιουργία νέων υποδομών.
- Σε ευρωπαϊκό επίπεδο καταγράφεται πλήθος πρωτοβουλιών για τη δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών και πράσινων οδών, που εξυπηρετούν σε σημαντικό βαθμό την ανάπτυξη της υπαίθρου.
- Στις περισσότερες περιπτώσεις, υπάρχει υψηλός βαθμός διασύνδεσης του δικτύου των ποδηλατικών διαδρομών της υπαίθρου με το αστικό ποδηλατικό ή / και οδικό δίκτυο.
- Η εμπλοκή των τοπικών φορέων αποδεικνύεται καταλυτικής σημασίας για την επιτυχία σχεδιασμού των δικτύων.
- Σε πολλές περιπτώσεις η ανάπτυξη των ποδηλατικών διαδρομών συνάδει με ή ενισχύεται από την αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών στο πλαίσιο της δημιουργίας πράσινων οδών.
- Η εμπειρία σε ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ιδιαίτερα πλούσια και μπορεί να αποτελέσει σημαντική βάση προβληματισμού για την περίπτωση της Ελλάδας.

Η μελέτη διαφορετικών περιπτώσεων ευρωπαϊκών χωρών, που διαθέτουν περισσότερη ή λιγότερη εμπειρία, όσον αφορά

στην ανάπτυξη της ποδηλασίας, κρίνεται ιδιαίτερα χρήσιμη. Από την ανάλυση που προηγήθηκε, είναι εμφανές, ότι οι περισσότερες από τις ευρωπαϊκές χώρες, έχουν εντάξει την ποδηλασία και τις ποδηλατικές διαδρομές ή / και ποδηλατόδρομους στη γενικότερη πολιτική που εφαρμόζουν αναφορικά με το περιβάλλον και τη βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη τόσο στον αστικό χώρο, όσο και στην ύπαιθρο. Παρά τις όποιες δυσκολίες σε εθνικό επίπεδο για το σχεδιασμό ποδηλατικών διαδρομών, η βούληση του τοπικού πληθυσμού, το κοινωνικό αίτημα και η δραστηριοποίηση τοπικών φορέων αποτέλεσε τη βάση και αποδείχθηκε καταλυτικής σημασίας παράμετρος για την επιτυχία του όποιου μοντέλου.

Σε ότι αφορά τη δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών στην Ελλάδα, διαφορετικά στοιχεία της εμπειρίας των χωρών που παρουσιάσθηκαν, κρίνονται αξιόλογα και μέρος αυτών ή σε συνδυασμό μεταξύ τους μπορούν να αξιοποιηθούν στο πλαίσιο του σχεδιασμού των ποδηλατικών διαδρομών.

Συμπερασματικά, από τα παραδείγματα που εξετάστηκαν, μπορούν να διατυπωθούν απόψεις και συμπεράσματα που κωδικοποιούνται στα παρακάτω :

1. ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Οι ποδηλατόδρομοι ή ποδηλατικές διαδρομές είναι διαδρομές μικρής, μεσαίας ή μεγάλης απόστασης για ποδηλάτες, που αναπτύσσονται σε τοπικό, νομαρχιακό, περιφερειακό, εθνικό ή και ευρωπαϊκό επίπεδο και διασχίζουν την ύπαιθρο ή αστικά σύνολα υπό σχεδιασμένες και προγραμματισμένες συνθήκες και πρέπει να καλύπτουν τα παρακάτω κριτήρια :

- **ΓΡΑΜΜΙΚΟΤΗΤΑ** : Η διαδρομή είναι καλό να πηγαιίνει από τη μια περιοχή ενδιαφέροντος στην άλλη, όσο πιο άμεσα γίνεται (χωρίς περιττές διακλαδώσεις εκτός από τις περιπτώσεις που κατ' επιλογή γίνεται παράκαμψη για λόγους ελκυστικότητας).
- **ΣΥΝΕΧΕΙΑ** : Η διαδρομή δεν πρέπει να διακόπτεται, συμπεριλαμβανομένων και των αστικών διαβάσεων – περασμάτων.
- **ΑΣΦΑΛΕΙΑ** : Οι ποδηλάτες πρέπει να επωφελούνται από ένα πολύ υψηλό επίπεδο ασφάλειας, κυρίως αναφορικά με τα μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και σε ότι αφορά την διασταύρωση με οχλούσες χρήσεις.
- **ΣΗΜΑΝΣΗ**: Το βασικό χαρακτηριστικό μιας επιτυχημένης διαδρομής είναι η συνοχή του σχεδιασμού των προτύπων σήμανσης και ειδικότερα του σχεδιασμού των διασταυρώσεων. Η διαδρομή πρέπει να έχει εξειδικευμένη χωρική σήμανση κοινή σε όλο της το σύνολο, η οποία θα είναι εύκολα αναγνωρίσιμη.
- **ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ** : Η διαδρομή θα πρέπει να «διαθέτει» στους χρήστες μια σειρά από υπηρεσίες σχετικές με τη χρήση του ποδηλάτου, τον τουρισμό, την αναψυχή και τις ανταποκρίσεις με τις κοινωφελείς μεταφορές.
- **ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ** : Οι ποδηλατικές διαδρομές πρέπει να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να πείθουν τους πολίτες ότι η ποδηλασία είναι μια ευχάριστη και ελκυστική εμπειρία και για το λόγο αυτό πρέπει να περνάνε από ενδιαφέρουσες τοποθεσίες, συμπεριλαμβανομένων σημαντικών μνημείων, και τουριστικών αξιοθέατων και να προσφέρουν ποικίλες θέες και εμπειρίες.
- **ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ** : Η διαδρομή θα πρέπει να τυγχάνει τέτοιας συντήρησης που θα επιτρέπει τη μόνιμη χρήση της.

- **ΧΡΗΣΗ** : Οι διαδρομές θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένες στις δυνατότητες όλων των χρηστών, ακόμη και των πιο αρχάριων. Για το λόγο αυτό η κλίση τους πρέπει να είναι σαφώς περιορισμένη και να μην ξεπερνάει ανάλογα με την περίπτωση το 3% (αστικές περιοχές) ή το 6% (υπόλοιπες περιοχές), με εξαίρεση τις ορεινές ζώνες, όπου ακολουθώντας ορεινά μονοπάτια και δασικούς δρόμους, σεβόμαστε το ανάγλυφο του εδάφους.

2. ΤΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝ

Η χρήση των ποδηλατικών διαδρομών εξυπηρετεί τους παρακάτω κοινωνικούς στόχους :

- Την κοινωνική επιταγή για βελτίωση της ποιότητας ζωής.
- Την αντιμετώπιση σοβαρών κυκλοφοριακών προβλημάτων στις σύγχρονες πόλεις και το αστικό περιβάλλον γενικά.
- Τη γενικότερη τάση για τη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης και γενικότερα την προστασία του περιβάλλοντος, που αποτελεί βασική πολιτική επιλογή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Τη σταδιακή στροφή του ενδιαφέροντος των ευρωπαίων, κυρίως, πολιτών σε εναλλακτικές δραστηριότητες.
- Την εξέλιξη της τουριστικής ζήτησης και την αναζήτηση εναλλακτικών τρόπων διακοπών.
- Τη δυνατότητα και ευκαιρία αλλαγής τρόπου ζωής και συνηθειών, προς όφελος της υγείας και ευεξίας του πολίτη.

Τα παραπάνω στοιχεία, άλλοτε μεμονωμένα και άλλοτε σε συνδυασμό μεταξύ τους, αποτελούν μερικούς από τους λόγους που έχουν οδηγήσει σήμερα στην επανάχρηση του

ποδηλάτου, ακόμη και σε χώρες χωρίς ιδιαίτερη παράδοση. Σήμερα, το ποδήλατο στον ευρωπαϊκό χώρο χρησιμοποιείται για :

➤ **Λειτουργικούς Σκοπούς :**

Πρόκειται για τις περιπτώσεις, που το ποδήλατο χρησιμοποιείται για τακτικές μετακινήσεις, όπως π.χ. τόπος κατοικίας – τόπος εργασίας.

➤ **Τουριστικούς – Ψυχαγωγικούς Σκοπούς :**

Στην περίπτωση αυτή το ποδήλατο χρησιμοποιείται, είτε για τη διάνυση διαδρομών μεγάλων αποστάσεων, είτε για την περιήγηση σε συγκεκριμένες περιοχές, πάντα όμως με βασικό κίνητρο την ψυχαγωγία και τον τουρισμό.

➤ **Αθλητικούς Σκοπούς :**

Είναι η περίπτωση της αθλητικής ποδηλασίας.

3. ΣΕ ΠΟΙΟΥΣ ΑΠΕΥΘΥΝΟΝΤΑΙ

Οι ποδηλατικές διαδρομές απευθύνονται στις παρακάτω ομάδες χρηστών :

➤ **Στους κατοίκους της περιοχής.**

Πρόκειται για άτομα που κατοικούν μόνιμα σε κοντινή περιοχή γύρω από τις θεσμοθετημένες ποδηλατικές διαδρομές και μπορούν να τις χρησιμοποιούν για την καθημερινή τους δραστηριότητα ή για αναψυχή.

➤ **Στους εκδρομείς**

Αυτοί χρησιμοποιούν κάποιο άλλο μέσο μεταφοράς (συνήθως αυτοκίνητο) για να προσεγγίσουν τη διαδρομή, όπου παραμένουν για κάποιο διάστημα της ημέρας. Οι απαιτήσεις τους είναι ιδιαίτερα αυξημένες, αναφορικά με

την ποιότητα των εγκαταστάσεων, αλλά και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

➤ **Στους τουρίστες**

Ομάδες χρηστών που κάνουν συστηματική χρήση του ποδηλάτου το οποίο χρησιμοποιούν για να ανακαλύψουν με ήπιο τρόπο το περιβάλλον της τουριστικής περιοχής που επιλέγουν, αλλά και σαν μέσο μετακίνησης στην περιοχή όπου διαμένουν. Τους ενδιαφέρει η εγγύτητα της διαδρομής σε τουριστικούς πόρους και με κομβικά σημεία, ενώ εμφανίζονται σχετικά ανεκτικοί σε ότι αφορά την ποιότητα των υποδομών.

➤ **Στους συστηματικά περιοδεύοντες**

Είναι κυρίως τουρίστες που με το ποδήλατο διασχίζουν μεγάλες αποστάσεις και αποτελούν συνήθως μειοψηφία καθώς αντιπροσωπεύουν ένα μικρό ποσοστό χρηστών. Ωστόσο η ομάδα αυτή έχει θετικό οικονομικό αντίκτυπο στις περιοχές απ' όπου διέρχονται δεδομένης της σχετικά υψηλής ημερήσιας κατανάλωσης που πραγματοποιεί.

➤ **Στους αθλητές ποδηλασίας**

Αφορά κυρίως μικρές ομάδες αθλητών οι οποίοι χρησιμοποιούν τις διαδρομές, είτε για προπόνηση είτε για αγωνιστικούς λόγους.

4. ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ

Ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών αποτελείται συνήθως από ξεχωριστά αυτόνομα τμήματα τα οποία μπορεί να κατανέμονται γεωγραφικά σε διαφορετικές περιοχές, οι οποίες διαθέτοντας τα σχετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα αποτελούν προνομιακό χώρο ανάπτυξης ποδηλατικών διαδρομών.

Τέτοιες περιοχές μπορεί να είναι :

- Οι όχθες των ποταμών και των χειμάρρων
- Οι χώροι περιπάτου των ακτών
- Δημόσιοι ανοιχτοί χώροι, πάρκα και δασώδεις περιοχές
- Επαρχιακοί δρόμοι που ενώνουν το παλιό οικιστικό δίκτυο
- Δευτερεύοντες δρόμοι
- Μονοπάτια και δασικοί δρόμοι
- Εγκαταλελειμμένες περιοχές
- Νέες Αναπτυσσόμενες Περιοχές

5. ΠΩΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ

Για την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών απαιτείται η εφαρμογή συγκεκριμένων κατηγοριών προδιαγραφών που μπορεί να συνοψιστούν ως εξής :

Γενικές προδιαγραφές

- Συμβολή στην ενίσχυση φυσικών δραστηριοτήτων και αναπτυξιακών πρωτοβουλιών και διαδικασιών της περιοχής.
- Συνέχεια στις επιφάνειες (να αποφεύγονται οι συχνές εναλλαγές από ασφαλτο σε χαλίκι).
- Επιφάνειες και συχνότητα κίνησης τέτοιες που να εξασφαλίζουν ασφάλεια, ταχύτητα και comfort standards για ποδηλάτες με πλήρη εξοπλισμό.
- Επάρκεια σηματοδότησης για ποδηλάτες.
- Υποδομές διαμονής και άλλες εξυπηρετήσεις υποβοήθησης.

- Η κάθε μία αυτόνομη διαδρομή να εξασφαλίζει όσο το δυνατόν ένα μεγάλο κύκλο εμπειριών.
- Ύπαρξη πληροφοριών, σχετικών με το δίκτυο, ενημερωμένων και έγκυρων που συνεπάγεται εκτός από σωστή σήμανση και άρτιο πληροφοριακό σύστημα.
- Ύπαρξη ενός σημαντικού τοπικού θέματος (πολιτιστικού ή γεωγραφικού).

Τεχνικές προδιαγραφές

- Να υπάρχει κυκλοφορία με λιγότερο από 1.000 αυτοκίνητα την ημέρα και ποτέ πάνω από 3.000 σε δρόμο δύο κατευθύνσεων.
- Ξεχωριστές ποδηλατικές υποδομές σε περιπτώσεις κυκλοφορίας άνω των 10.000 αυτοκινήτων την ημέρα για απόσταση μεγαλύτερη των 2km.
- Δρόμος με 50 αυτοκίνητα την ημέρα θεωρείται «carfree».
- Το πλάτος να είναι τέτοιο που δύο ποδηλάτες να μπορούν να διασταυρώνονται.
- Κλίσεις μεγαλύτερες από 6% να αποφεύγονται όπου είναι δυνατόν και κλίσεις πάνω από 3% να αναγράφονται σε χάρτη. Σε περιπτώσεις τμημάτων διαδρομής βουνού, η μέγιστη κλίση ορίζεται στο 10%.
- Να είναι δρόμος που μπορεί να είναι «ανοιχτός» (προσβάσιμος / προσπελάσιμος) όλο το χρόνο με όλους τους καιρούς (με μικρές εξαιρέσεις σε υψηλές ορεινές περιοχές).
- Επιφάνεια στρωμένη με καλής ποιότητας ασφαλτοτάπητα σε τμήμα τουλάχιστον 80% της συνολικής διαδρομής.
- Δυνατότητα αγοράς προμηθειών κάθε 30km, ύπνου κάθε 50km και δημοσίων συγκοινωνιών κάθε 150km.

- Οι δρόμοι να είναι αισθητικά ενταγμένοι στο θέμα τους και στο τοπικό στυλ.

Η εμπειρία από τις διάφορες ευρωπαϊκές χώρες, με μεγαλύτερη ή μικρότερη παράδοση στην ποδηλασία, αποδεικνύει ότι για να έχουμε ένα ολοκληρωμένο Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών τα τμήματα που βρίσκονται μέσα σε αστικές περιοχές πρέπει απαραίτητως να συνδέονται με τα τμήματα του δικτύου της υπαίθρου. Για το λόγο αυτό η ανάπτυξη ποδηλατικών εγκαταστάσεων, αλλά και παράλληλων υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, θα πρέπει να γίνεται παράλληλα τόσο στον αστικό, όσο και τον περιαστικό χώρο.

6. ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΛΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Ένα ποδηλατικό δίκτυο για να έχει επιτυχία θα πρέπει να υιοθετείται από τον τοπικό πληθυσμό ώστε να γίνει τμήμα της καθημερινής ζωής των κατοίκων και παράλληλα να εμπλουτίζεται ποσοτικά και ποιοτικά μέσα από διαδικασίες απλουστευμένες και ενσωματωμένες στους μηχανισμούς της δημόσιας διοίκησης αλλά και της ενεργής συμμετοχής των πολιτών.

Ταυτόχρονα πρέπει να εξασφαλίζεται :

- Ύπαρξη ισχυρού νομοθετικού πλαισίου.
- Ύπαρξη κεντρικού φορέα εποπτείας και ευθύνης του δικτύου.
- Ύπαρξη ενός ισχυρού φορέα διαχείρισης και συντήρησης των διαδρομών.
- Ύπαρξη μηχανισμού συνεχούς παρακολούθησης της λειτουργίας του δικτύου.

- Συστηματική καταγραφή, ανάδειξη και προβολή της δομής του δικτύου και των συστατικών χαρακτηριστικών του.
 - Υπεύθυνη και επαρκής χαρτογράφηση και συχνή τεκμηριωμένη και ενημερωμένη έκδοση πληροφοριακών εντύπων και ηλεκτρονικών τρόπων προβολής.
 - Ενσωμάτωση και με άλλες συμβατές χρήσεις όπως πεζοπορία και ιππασία και εμπλουτισμό με δραστηριότητες που το καθιστούν πιο ελκυστικό.
 - Συνεχής ανάπτυξη και εμπλουτισμός με υποστηρικτικές δομές όπως είναι οι στάσεις θέας, οι χώροι δασικής αναψυχής οι κατασκηνώσεις κ.λπ.
 - Καλλιέργεια μιας φιλικής προς τους ποδηλάτες συμπεριφοράς.
 - Ενσωμάτωση στις διαδρομές στοιχείων που συνδέονται με παραδοσιακές, ιστορικές και πολιτιστικές πλευρές της ζωής του τόπου.
 - Συνεχής ενημέρωση του συστήματος σήμανσης το οποίο αποτελεί και το σημαντικότερο εργαλείο για τη δημιουργία ασφάλειας στον ξένο ποδηλάτη.
-