

Έκκληση για δράση: 10 βασικά μέτρα έτσι ώστε περισσότεροι άνθρωποι να ποδηλατούν πιο συχνά στην Ευρώπη.

Διακήρυξη της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατών για τις εκλογές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου 2014 – Σύντομη έκδοση



ECF gratefully acknowledges financial support from the European commission. Nevertheless the sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Σύνοψη

Περίπου 250 εκατομμύρια Ευρωπαίοι ποδηλατούν ήδη και θέλουμε αυτό το νούμερο να αυξηθεί κι άλλο. Αυτή η διακήρυξη της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατών για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο παρουσιάζει 10 θεμελιώδεις τομείς για τους οποίους η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών συστήνει αποφασιστική δράση μέσα στα επόμενα 5 χρόνια. Μπορείτε να βρείτε την πλήρη διακήρυξη στην παρακάτω διεύθυνση: http://www.ecf.com/wp-content/uploads/EP-2014-elections_ECF-manifesto_full-version_final.pdf

1. Πόροι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ποδηλατικά έργα

Πιο αποτελεσματικά μέτρα που αφορούν την ποδηλασία θα ενθαρρύνουν περισσότερους ανθρώπους να ποδηλατούν πιο συχνά. Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών, κατά συνέπεια, θεωρεί ότι θα πρέπει να εξασφαλίζεται για την ποδηλασία το 10% όλων των προϋπολογισμών για τις μεταφορές. Αυτό μεταφράζεται -σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης- σε επενδύσεις ύψους 6 δις ευρώ για προγράμματα σχετικά με την ποδηλασία για την περίοδο 2014-2019. Κατά την προηγούμενη προγραμματική περίοδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2007-2013), εξασφαλίστηκαν για υποδομές για την ποδηλασία περίπου 600 εκατομμύρια ευρώ (δηλαδή 0,7% της συγχρηματοδότησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης) από τα 82 δις ευρώ με τα οποία χρηματοδοτήθηκαν συνολικά οι υποδομές για τις μεταφορές.

2. Υποστήριξη του EuroVelo, του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών

Το EuroVelo, το Ευρωπαϊκό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών, είναι ένα δίκτυο από 14 ποδηλατικές διαδρομές μεγάλων αποστάσεων που συνδέουν ολόκληρη την Ευρώπη. Το EuroVelo συντονίζεται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών, με ένα δίκτυο από Εθνικά Συντονιστικά Κέντρα EuroVelo, που οργανώνουν την ανάπτυξη των διαδρομών σε εθνικό επίπεδο. Αυτές οι οργανώσεις συνεργάζονται για την ολοκλήρωση του δικτύου μέχρι το 2020. Η Ευρώπη θα πρέπει να συνεισφέρει σε αυτό εξασφαλίζοντας πόρους του ΔΕΔ-Μ (Δι-Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών) για τη δημιουργία υποδομών του EuroVelo και παρέχοντας οικονομική και τεχνική βοήθεια για το συντονισμό και την προώθηση του δικτύου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο.

3. Ασφαλέστερα μηχανοκίνητα οχήματα για τους πεζούς και τους ποδηλάτες

Περίπου στα μισά από όλα τα θανατηφόρα ατυχήματα που γίνονται σε αστικές περιοχές εμπλέκονται πεζοί ή ποδηλάτες. Καθώς η ταχύτητα και οι συγκρούσεις με μηχανοκίνητα οχήματα είναι οι κύριες αιτίες θανάτου, πρέπει άμεσα να ληφθεί δράση για τη βελτίωση της ασφάλειας. Για να αντιμετωπίσουν το θέμα της ταχύτητας, όλο και περισσότερες πόλεις καθιερώνουν το όριο των 30 χλμ/ώρα σε μεγάλα τμήματα του οδικού τους δικτύου. Ωστόσο, αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη Σύμβαση της Βιέννης για την Οδική Κυκλοφορία του 1968, στα πλαίσια της οποίας το όριο ταχύτητας στις κατοικημένες αστικές περιοχές στην Ευρώπη είχε τεθεί στα 50 χλμ/ώρα. Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών πιστεύει ότι είναι πλέον καιρός

αυτό το όριο να χαμηλώσει στα 30 χλμ/ώρα. Επίσης πρέπει να επιβληθούν γενικότερα χαμηλότερα όρια ταχύτητας. Το σύστημα Intelligent Speed Assistance έχει αποδειχθεί ένα αποτελεσματικό και πολύ οικονομικό εργαλείο για αυτό το σκοπό. Επιπλέον, τα φορτηγά πρέπει να γίνουν ασφαλέστερα. Λόγω του σχήματος της καμπίνας του φορτηγού και της υπερυψωμένης θέσης του οδηγού, υπάρχουν γύρω από την καμπίνα εκτεταμένα τυφλά σημεία, γεγονός που προκαλεί πολλά σοβαρά ή και θανατηφόρα ατυχήματα σε ποδηλάτες. Μια αλλαγή της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας θα πρέπει να υποχρεώνει τους κατασκευαστές φορτηγών σε έναν καλύτερο σχεδιασμό της καμπίνας.

4. Ποδηλασία: συναγωνισμός επί ίσοις όροις με τα άλλα μέσα μεταφοράς

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι μία από τις βασικές προκλήσεις για το σύστημα μετακινήσεων στην Ευρώπη, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής. Πολλά φορολογικά συστήματα των κρατών-μελών δίνουν κίνητρα για μη βιώσιμες μεταφορές, όπως το να κάνουν πιο ελκυστική για τους εργαζομένους την κατοχή και τη χρήση των εταιρικών αυτοκινήτων. Ως αποτέλεσμα, οι πωλήσεις εταιρικών αυτοκινήτων αντιστοιχούν στο 50% περίπου των συνολικών νέων πωλήσεων αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα κράτη-μέλη θα πρέπει να ενθαρρυνθούν από την Ευρωπαϊκή Ένωση να υιοθετήσουν φορολογικά μέτρα που να δίνουν κίνητρα για την ποδηλασία ή τουλάχιστον να μη θέτουν φραγμούς στην ποδηλασία για μετακίνηση από το σπίτι προς την εργασία και το αντίστροφο. Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών ζητά επίσης από τα κράτη-μέλη να έχουν τη δυνατότητα να μειώσουν το ποσοστό του ΦΠΑ στις πωλήσεις ποδηλάτων.

5. Καλύτερη ποιότητα αέρα στην Ευρώπη

Η ατμοσφαιρική ρύπανση προκάλεσε το 2010 περισσότερους από 400.000 πρόωρους θανάτους. Το 90% των κατοίκων εκτίθενται σε έναν από τους πιο ισχυρούς παράγοντες μόλυνσης, σε επίπεδα που ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (Π.Ο.Υ.) ορίζει ως επιβλαβή για την υγεία. Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών ζητά από την Ευρωπαϊκή Ένωση να ενισχύσει τα όρια για τον αέρα του περιβάλλοντος ευθυγραμμίζοντας την Οδηγία για την Εκτίμηση και την Διαχείριση της Ποιότητας του Αέρα του Περιβάλλοντος με τις οδηγίες του Π.Ο.Υ. Με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην ποδηλασία έναντι της ατομικής μηχανοκίνητης μετακίνησης. Τα μηχανοκίνητα οχήματα που κινούνται στο αστικό περιβάλλον - μηχανοκίνητα δίκυκλα και τρίκυκλα, αυτοκίνητα, ημιφορτηγά και φορτηγά- πρέπει επίσης να γίνουν πιο “καθαρά”.

6. Μεταφορές και υγεία: τα πλεονεκτήματα της ποδηλασίας στην πολιτική για την Υγεία και η διάσταση της υγείας στο σχεδιασμό της πολιτικής των μεταφορών

Οι μεταφορές είναι απόλυτα συνυφασμένες με τη δημόσια υγεία. Η έλλειψη σωματικής άσκησης είναι ο μεγαλύτερος παράγοντας κινδύνου για τις σοβαρότερες ασθένειες που συνδέονται με τον τρόπο ζωής. Επίσης, αποτελεί το σημαντικότερο οδηγό κόστους για τα συστήματα υγείας των κρατών-μελών της Ευρώπης. Η σωματική άσκηση μπορεί να μειώσει σημαντικά αυτό το κόστος, καθώς η πρόληψη κοστίζει πολύ λιγότερο από τη θεραπεία. Ομοίως, η ανάλυση κόστους-ωφέλειας στο σχεδιασμό της πολιτικής των μεταφορών έδειξε ότι η επένδυση στην ποδηλασία έχει καλύτερη αναλογία ωφέλειας-κόστους από την επένδυση στην ατομική μηχανοκίνητη μετακίνηση, κυρίως χάρη στα πλεονεκτήματα που έχει η ποδηλασία για την υγεία. Κατά συνέπεια, η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να συστήσει στα κράτη-μέλη να συμπεριλάβουν τα πλεονεκτήματα της ποδηλασίας στις πολιτικές για την Υγεία καθώς και να εντάξουν τη διάσταση της υγείας στο σχεδιασμό της πολιτικής των μεταφορών. Εφόσον οι υποδομές στον τομέα των μεταφορών υλοποιούνται με χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τότε θα πρέπει να συμπεριληφθεί και η διάσταση της υγείας.

7. Η ποδηλασία πλήρως ενσωματωμένη στο σύστημα πολυτροπικών μεταφορών

Η λύση στην κοινή οικονομία του 21ου αιώνα θα είναι μάλλον η πρόσβαση στην κινητικότητα, παρά η κατοχή ενός Ι.Χ., και η ποδηλασία πρέπει να συμμετέχει πλήρως σε αυτό. Αν πρόκειται η Ευρωπαϊκή Ένωση να χρηματοδοτήσει την ανάπτυξη των σχεδιασμών ταξιδιών με διάφορα μέσα, θα πρέπει να συμπεριλάβει και την πληροφόρηση για τα ποδηλατικά δίκτυα, την πρόσβαση σε δίκτυα κοινόχρηστων ποδηλάτων και την στάθμευση ποδηλάτων. Επιπλέον, τα δίκτυα κοινόχρηστων ποδηλάτων θα πρέπει να ενσωματωθούν πλήρως στα ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων. Στα σιδηροδρομικά ταξίδια μεγάλων αποστάσεων, η μεταφορά ποδηλάτων θα πρέπει να επιτρέπεται σε όλα τα δρομολόγια, κατά τροποποίηση του Κανονισμού EC 1371/2007 που αναφέρεται στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών.

8. Στατιστικές και συλλογή δεδομένων για τη χρήση του ποδηλάτου

Δεδομένα σημαίνει πολιτική. Κυρίως χρησιμοποιούνται για να δικαιολογήσουν αποφάσεις σχετικά με τις επενδύσεις που πρόκειται να γίνουν στις υποδομές στον τομέα των μεταφορών. Κάποια κράτη-μέλη συλλέγουν αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με τη χρήση του ποδηλάτου σε εθνικό επίπεδο, ενώ κάποια άλλα όχι. Ως συνέπεια, η EUROSTAT δε δημοσιεύει κανένα δεδομένο σχετικά με τη χρήση του ποδηλάτου. Προκειμένου να λάβει αξιόπιστα δεδομένα σχετικά με την πραγματική ποδηλατική συμπεριφορά, η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών συστήνει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να συγκαλέσει ομάδες ειδικών που θα καταλήξουν σε ένα πακέτο μέτρων για τη χρήση του ποδηλάτου. Με βάση αυτή τη σύσταση, η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη-μέλη θα πρέπει να υποχρεωθούν να συλλέξουν δεδομένα για τη χρήση του ποδηλάτου.

9. Ένα Ευρωπαϊκό Στρατηγικό Σχέδιο για την προώθηση της ποδηλασίας

Η ποδηλασία συνδέεται με μία ευρεία γκάμα από επιμέρους τομείς της Ευρωπαϊκής πολιτικής, γεγονός που απαιτεί μία οριζόντια ενοποίηση τους για να ξεπεραστεί η τρέχουσα αποσπασματική προσέγγιση από τις διαφορετικές Γενικές Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Έντεκα κράτη-μέλη της ΕΕ έχουν σε ισχύ τις τρέχουσες στρατηγικές τους για την ποδηλασία, στρατηγικές που καθορίζουν τους στόχους, τα εργαλεία και τα πιθανά αποτελέσματα, αλλά παράλληλα στέλνουν και ένα ηχηρό μήνυμα προς όλες τις άλλες αρχές, σε τοπικό αλλά και πανευρωπαϊκό επίπεδο, ότι η ποδηλασία «μετράει». Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει, ακολουθώντας το παράδειγμα των κρατών-μελών, να καταρτίσει και να κοινοποιήσει ένα ευρωπαϊκό Στρατηγικό Σχέδιο για την προώθηση της ποδηλασίας το αργότερο μέχρι το 2019.

10. Ένας Ευρωπαϊκός στόχος για το μερίδιο μετακινήσεων για το 2030

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει κάποιους πολύ συγκεκριμένους στόχους σε πολλά ζητήματα πολιτικής, ανάμεσα στα οποία οι μεταφορές και η αστική κινητικότητα. Για παράδειγμα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέλει να αποσύρει σταδιακά τη χρήση των αυτοκινήτων με συμβατικά καύσιμα στις πόλεις μέχρι το 2050 και να πετύχει αστικές εμπορευματικές μεταφορές κατά βάση απαλλαγμένες από διοξείδιο του άνθρακα στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα μέχρι το 2030. Ενώ η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών αντιμετωπίζει ευνοϊκά τους στόχους για την αστική κινητικότητα, πιστεύουμε ότι είναι πολύ σημαντικό να προσθέσουμε σε αυτό, ως ένα σημαντικό παράρτημα, το στόχο του μεριδίου μετακινήσεων. Εάν τα σημερινά αυτοκίνητα συμβατικών καυσίμων στις πόλεις αντικατασταθούν απλώς από αυτοκίνητα μη συμβατικών καυσίμων, για παράδειγμα τα ηλεκτρικά, δε θα υπάρξει κανένα κέρδος ως προς τη βελτίωση της ποιότητας του δημόσιου χώρου στις αστικές περιοχές. Ούτε ως προς την εύρεση χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, ούτε στην αύξηση της φυσικής δραστηριότητας των Ευρωπαίων πολιτών. Τουλάχιστον 6 κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν θέσει συγκεκριμένους στόχους για τη χρήση του ποδηλάτου.

Συνοπτική λίστα των συστάσεων της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατών (ECF)

No	Θέμα	Συστάσεις της ECF
1	Πόροι της ΕΕ για ποδηλατικά προγράμματα	Κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο 2014-2020 της ΕΕ, 6 δις ευρώ, δηλαδή 10% όλων των προϋπολογισμών για τις μεταφορές, θα πρέπει να εξασφαλιστούν για την ποδηλασία.
2	Υποστήριξη του EuroVelo, του Ευρωπαϊκού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ολοκλήρωση του EuroVelo μέχρι το 2020 και εξασφάλιση χρηματοδότησής του από το ΔΕΔ-Μ (Δι-Ευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών) ■ Παροχή οικονομικής και τεχνικής υποστήριξης για το συντονισμό, την προώθηση και την επικοινωνία του δικτύου σε Ευρωπαϊκό επίπεδο
3	Ασφαλέστερα μηχανοκίνητα οχήματα για πεζούς και ποδηλάτες	<ul style="list-style-type: none"> ■ Συστάσεις προς τα κράτη-μέλη να ορίσουν το όριο ταχύτητας των 30 χλμ/ώρα έναντι του ορίου των 50 χλμ/ώρα στις κατοικημένες περιοχές. ■ Εξοπλισμός των εμπορικών οχημάτων με το Σύστημα Intelligent Speed Assistance (ISA) και όλων των καινούριων αυτοκινήτων τουλάχιστον με ένα προειδοποιητικό ISA και σταδιακός εξοπλισμός όλων των αυτοκινήτων με ενεργητικό ISA ■ Βελτίωση του σχεδιασμού της καμπίνας των βαρέων οχημάτων
4	Ένας επί ίσοις όροις συναγωνισμός της ποδηλασίας με τα άλλα μέσα μεταφοράς	<ul style="list-style-type: none"> ■ Έντονη σύσταση προς τα κράτη-μέλη να επιτρέψουν στην ποδηλασία να συναγωνιστεί επί ίσοις όροις με τα άλλα μέσα μεταφοράς ως προς τα οικονομικά κίνητρα αλλά και να την στηρίξουν με κάθε τρόπο ως προς το θέμα της μετακίνησης προς και από τον τόπο εργασίας. Επίσης, να επιτρέψουν στα κράτη-μέλη να χαμηλώσουν το ποσοστό του ΦΠΑ στις πωλήσεις ποδηλάτων
5	Καλύτερη ποιότητα αέρα στην Ευρώπη	<ul style="list-style-type: none"> ■ Υιοθέτηση αυστηρότερων προδιαγραφών για την ποιότητα του αέρα, σύμφωνες με τις οδηγίες του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας ■ Ενίσχυση της γνωσιακής βάσης των συνδέσμων μεταξύ του μεριδίου μετακινήσεων και της ποιότητας του αέρα και ανάλυση της

		<p>συνεισφοράς που μπορούν να έχουν οι επενδύσεις στην ποδηλασία στην τήρηση των προδιαγραφών για την ποιότητα του αέρα</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Προτεραιότητα στη φυσική δραστηριότητα έναντι της μεμονωμένης μηχανοκίνητης μετακίνησης σε μικρές και μεγάλες πόλεις και μηχανοκίνητα οχήματα όσο το δυνατόν πιο «καθαρά»
6	Μεταφορές και υγεία: τα πλεονεκτήματα της ποδηλασίας στην πολιτική της Υγείας και η διάσταση της υγείας στο σχεδιασμό της πολιτικής των μεταφορών	<ul style="list-style-type: none"> ■ Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να συστήσει στα κράτη-μέλη να συμπεριλάβουν τα πλεονεκτήματα της ποδηλασίας στις πολιτικές για την Υγεία και να εντάξουν τη διάσταση της δημόσιας υγείας στο σχεδιασμό της πολιτικής των μεταφορών ■ Εφόσον η Ευρωπαϊκή Ένωση πρόκειται να συγχρηματοδοτήσει προγράμματα για τις μεταφορές, η διάσταση της υγείας θα πρέπει να συμπεριληφθεί στο σχεδιασμό της πολιτικής των μεταφορών.
7	Πλήρης ενσωμάτωση της ποδηλασίας στο σύστημα πολυτροπικών μεταφορών	<ul style="list-style-type: none"> ■ Εφόσον η Ευρωπαϊκή Ένωση χρηματοδοτεί το σχεδιασμό ταξιδιών με διάφορα μέσα και τα ολοκληρωμένα συστήματα έκδοσης εισιτηρίων, θα πρέπει σε αυτόν να συμμετέχει και η ποδηλασία ■ Σε σιδηροδρομικά ταξίδια μεγάλων αποστάσεων, είτε εθνικά είτε διεθνή, η μεταφορά ποδηλάτων θα πρέπει να επιτρέπεται σε όλα τα δρομολόγια.
8	Στατιστικές και συλλογή δεδομένων για τη χρήση του ποδηλάτου	<ul style="list-style-type: none"> ■ Σύγκληση ομάδων ειδικών για να καταλήξουν, στα πλαίσια του Horizon 2020, σε ένα πακέτο μέτρων για τη χρήση του ποδηλάτου ■ Με βάση τις υποδείξεις των ειδικών, η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη-μέλη θα πρέπει να κληθούν να συλλέξουν δεδομένα για τη χρήση του ποδηλάτου
9	Ευρωπαϊκό Στρατηγικό Σχέδιο για την ποδηλασία	<p>Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να υιοθετήσει ένα Ευρωπαϊκό Στρατηγικό Σχέδιο για την προώθηση της ποδηλασίας μέχρι το 2019</p>
10	EU transport modal split target Ευρωπαϊκός στόχος για το μερίδιο μετακινήσεων	<p>The EU should adopt an ambitious transport modal split target – at the latest for 2030</p> <p>Η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να υιοθετήσει έναν φιλόδοξο στόχο για το μερίδιο μετακινήσεων- το αργότερο για το 2030</p>