

Αυτό το κείμενο παρουσιάζει περιληπτικά τον τρόπο με τον οποίο προωθείται το ποδήλατο στην πόλη του Seattle, στις ΗΠΑ, και κυρίως το Ρυθμιστικό Σχέδιο του Seattle για το ποδήλατο (Seattle Bicycle Master Plan). Στόχος αυτής της περίληψης είναι να πάρουμε μαθήματα για το πώς μπορούμε να κάνουμε κάτι παρόμοιο στην Αθήνα.

1 Ρυθμιστικό Σχέδιο του Seattle για το ποδήλατο

1.1 Στόχοι

Το πρόγραμμα "περιβάλλεται εξ' ολοκλήρου" από δύο απλούς στόχους για το δεκαετές χρονοδιάγραμμα του (2007-2017):

- Τον τριπλασιασμό της ποδηλασίας στην πόλη.
- Τη μείωση του κινδύνου ατυχήματος ποδηλάτη κατά 1/3.

1.2 Σχεδιασμός

Το ρυθμιστικό σχέδιο σχεδιάστηκε σε συνεργασία με τους ποδηλατικούς ΜΚΟ της περιοχής, και κατόπιν διαβούλευσης με μερικές εκατοντάδες άτομα που ενδιαφέρθηκαν.

1.3 Ενότητες

Το Πρόγραμμα χωρίζεται σε 4 ενότητες:

1. Ποδηλατικό Δίκτυο.
2. Βοηθητικές υποδομές.
3. Συμμαχίες.
4. Εξασφάλιση χρηματοδότησης και βελτίωσης.

1.3.1 Ποδηλατικό Δίκτυο

Δημιουργία και συντήρηση ενός ασφαλούς, συνδεδεμένου και ελκυστικού ποδηλατικού δικτύου σε όλη την πόλη. Σ' αυτή την ενότητα περιλαμβάνονται:

- Ποδηλατόδρομοι.
- Ποδηλατολωρίδες.
- Χώρος για να σταματούν τα ποδήλατα μπροστά από τα αυτοκίνητα σε διασταυρώσεις.
- Σήμανση κοινής χρήσης.

Η σήμανση κοινής χρήσης είναι σχετικά καινούργια. Λέγεται sharrows (shared lane markings). Το 2007 υπήρχαν σε μόνο μισό χιλιόμετρο δρόμου. Το σχέδιο προβλέπει εγκατάσταση της σήμανσης σε 175 χιλιόμετρα δρόμου, δηλαδή θα αποτελούν το 25% του ποδηλατικού δικτύου. Αποτελείται από σήματα στο οδόστρωμα που υποδεικνύουν την καλύτερη θέση για τον ποδηλάτη. Δεν ορίζουν αποκλειστική λωρίδα για το ποδήλατο, αλλά εκπαιδεύουν και τους ποδηλάτες και τους οδηγούς για τη σωστή θέση του ποδηλάτου στο δρόμο. Είναι αξιοσημείωτη γιατί προωθεί τη χρήση και

την ασφάλεια του ποδηλάτου χωρίς να παίρνει χώρο από το αυτοκίνητο.

1.3.2 Βοηθητικές Ποδηλατικές Υποδομές

Βοηθητικές υποδομές για να διευκολύνεται η μετακίνηση με το ποδήλατο. Σ' αυτά συμπεριλαμβάνονται το παρκάρισμα και η συνδυασμένη μετακίνηση με MMM.

1.3.2.1 Συνδυασμός με μέσα μαζικής μεταφοράς

Οι οργανισμοί μέσων μαζικής μεταφοράς στο Seattle έχουν συμφωνήσει σε ολική πρόσβαση σε ποδήλατα, δηλαδή:

- Στο σύστημα.
- Στα οχήματα.
- Στο ξεπέρασμα των εμποδίων που έχουν δημιουργηθεί απ' το σύστημα.
- Στους σταθμούς.

Διάφορα μέτρα που προτείνονται είναι:

- Χώροι παρκάρισματος και αποθήκευσης ποδηλάτων, μερικοί επανδρωμένοι.
- Επανασχεδιασμός δρόμων ώστε να συνυπάρχουν ποδήλατα και λεωφορεία.
- Βελτίωση της ποδηλατικής πρόσβασης σε σταθμούς.
- Βελτίωση της διαδικασίας φόρτωσης ποδηλάτων σε πορθμεία.
- Αύξηση της χωρητικότητας στις σχάρες ποδηλάτων σε λεωφορεία από 2 σε 3 ποδήλατα.
- Συνεχής μέτρηση της χρήσης ποδηλάτου σε λεωφορεία.

1.3.2.2 Παρκάρισμα

- Υπάρχει πρόγραμμα που εγκαθιστά παρκάρισμα ποδηλάτων σε δημόσιους χώρους κοντά σε εμπορικά κέντρα και σταθμούς, κατόπιν αιτήματος από πολίτες. Το πρόγραμμα διαφημίζεται έτσι ώστε να ξέρουν οι πολίτες να το αξιοποιούν.
- Υπάρχει κανονισμός κτιρίων που ορίζει υποχρεωτικές ελάχιστες υποδομές για παρκάρισμα για καινούργια κτίρια.

1.3.3 Συμμαχίες

Η ενότητα των συμμαχιών καταγράφει φορείς και προγράμματα που βοηθούν στην προώθηση του ποδηλάτου με την εκπαίδευση, αστυνόμευση, και ενθάρρυνση. Περιλαμβάνει:

- Δημιουργία πληροφοριακών ιστοσελίδων.
- Εγκατάσταση προσωρινής σήμανσης (πορτοκαλιές σημαίες, φώτα) που ενημερώνει τους χρήστες για καινούργιες υποδομές.
- Εκπαιδευτικά προγράμματα για ενημέρωση πεζών και ποδηλάτων σε σχολεία, φεστιβάλ, πολιτιστικά κέντρα.

- Εκπαιδευτικά προγράμματα για ασφαλή ποδηλασία: Μαθήματα, διαφημίσεις, ποδηλατόβολτες, ποδηλατικά ένθετα σε λογαριασμούς ΔΕΚΟ, εταιρικά προγράμματα που προωθούν εργαζόμενους και πελάτες να ποδηλατούν.
- Αύξηση της αστυνόμευσης ποδηλάτων και οδηγών με σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων. Επικίνδυνες συμπεριφορές των οδηγών είναι στροφές μπροστά από ποδηλάτη, προσπέραση ποδηλάτη πολύ κοντά, παρκάρισμα σε ποδηλατόδρομους, άνοιγμα πόρτας μπροστά από ποδηλάτη, παραβίαση STOP, παρενόχληση ποδηλατών. Επικίνδυνες συμπεριφορές ποδηλατών είναι αγνόηση οδικής σήμανσης, ποδηλασία στο αντίθετο ρεύμα, νυχτερινή ποδηλασία χωρίς φώτα, ποδηλασία χωρίς κράνος, επικίνδυνη ποδηλασία κοντά σε πεζούς στο πεζοδρόμιο.
- Διανομή ποδηλατικών χάρτων.
- Ηλεκτρονικός οδηγός ποδηλατικής διαδρομής στο διαδίκτυο, που θα υποδεικνύει την καλύτερη ποδηλατική διαδρομή για να πάει κάποιος απ' το σημείο Α στο σημείο Β, ανάλογα με τις επιλογές του ποδηλάτη (προχωρημένος, αρχάριος, δέχεται ανηφόρες, γρηγορότερη διαδρομή, κ.λ.π.).

1.3.4 Εξασφάλιση χρηματοδότησης και Βελτίωσης

Το πρόγραμμα καθορίζει τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την υλοποίησή του, και απαιτεί:

- Πρόβλεψη για το ποδήλατο σε κάθε έργο μεταφορών: δρόμους, γέφυρες, αλλαγή επικάλυψης δρόμων, μετατροπή παλιών σιδηροδρομικών γραμμών σε ποδηλατόδρομους. Υποχρεωτική χρήση του ποδηλατικού σχεδίου από κάθε άλλο πρόγραμμα μεταφορών, και αντιστρόφως υποχρεωτική επιθεώρηση κάθε έργου μεταφορών από το τμήμα βιώσιμης κινητικότητας.
- Εξασφάλιση αποκλειστικής χρηματοδότησης για μεγάλα ποδηλατικά έργα.
- Πρόσληψη 3 υπαλλήλων στο πρόγραμμα πεζών και ποδηλάτων της γραμματείας μεταφορών της πόλης για τον επίβλεψη του προγράμματος για το ποδήλατο.
- Συνέχιση συντήρησης χαμηλού κόστους.
- Τακτική αναθεώρηση του προγράμματος.
- Διετές μετρήσεις για έλεγχο της προόδου του προγράμματος.
- Ένταξη των προτάσεων του Ποδηλατικού Προγράμματος σε δημοτικούς κανονισμούς, σχέδια και οδηγίες.
- Αναθεώρηση του ποδηλατικού προγράμματος σε τακτά χρονικά διαστήματα.

1.4 Μετρήσεις

Το Πρόγραμμα περιλαμβάνει ξεχωριστό κεφάλαιο για τις μετρήσιμες ενδείξεις προόδου, όπως:

- Μετρήσεις ποδηλατών σε διάφορα σημεία της πόλης.
- Αριθμός ατυχημάτων ποδηλατών που αναφέρθηκαν στην αστυνομία.
- Ποσοστό του προτεινόμενου ποδηλατικού δικτύου που έχει υλοποιηθεί.
- Αριθμός δέστρων παρκαρίσματος για ποδήλατα που έχουν τοποθετηθεί.

- Αριθμός ποδηλατικών χαρτών που έχουν διανεμηθεί.
- Ποσοστό προσωπικού του τμήματος μεταφορών της πόλης που έχουν παρακολουθήσει προγράμματα εκπαίδευσης για ποδηλατικά θέματα.
- Αριθμός μικρο-επισκευών του οδικού δικτύου προς όφελος των ποδηλάτων.

1.5 Προϋπολογισμός

Το πρόγραμμα έχει προϋπολογισμό \$240 εκατομμύρια για το σύνολο των δέκα χρόνων. Υπολογίζεται πως θα χρειαστούν τρία άτομα πλήρους απασχόλησης για να υλοποιήσουν (επιβλέψουν) το πρόγραμμα.

2 Ποδήλατο στο Seattle

2.1 Αξιολόγηση της χρήσης του ποδηλάτου

Κάθε μέρα στο Seattle 6.000 άτομα χρησιμοποιούν το ποδήλατο σαν κύριο μέσο μεταφοράς για να πάνε στη δουλειά τους. Χιλιάδες άλλοι ποδηλάτες ποδηλατούν για να πάνε στο σχολείο, να επισκεφτούν τους φίλους τους, να πάνε για ψώνια, ή για να βελτιώσουν την υγεία τους. (Στοιχεία 2007).

Κάθε εβδομάδα του 2002 φορτώνονταν 10.000 ποδήλατα στις σχάρες των λεωφορείων.

Το Seattle έχει 40 χιλιόμετρα από ποδηλατόδρομους/ποδηλατολωρίδες, και 65 χιλιόμετρα από μονοπάτια πολλαπλής χρήσης (ουσιαστικά για ποδήλατα και πεζούς).

2.2 Ποδηλατικοί ΜΚΟ

Στο Seattle υπάρχουν δύο ποδηλατικοί ΜΚΟ με στόχο την προώθηση του ποδηλάτου.

2.2.1 Cascade Bicycle Club

Το Cascade Bicycle Club είναι ποδηλατικός σύλλογος που ενεργοποιείται στο Seattle. Έχει 11000 μέλη που πληρώνουν ετήσια συνδρομή \$25. Έχει ετήσια έσοδα \$1,3 εκατομμύρια, και απασχολεί προσωπικό 22 ατόμων. Διοικείται από διοικητικό συμβούλιο 13 εθελοντών. Οργανώνει πάνω από 1000 ποδηλατόβολτες το χρόνο, έτσι ώστε να υπάρχει τουλάχιστον μία ποδηλατόβολτα κάθε μέρα. Οι ποδηλατόβολτες οδηγούνται από εθελοντές. Επιβαρύνεται οικονομικά από την νομική υπεράσπιση σε αγωγές που κάνουν συνομοσπονδίες εμπόρων κατά των ποδηλατόδρομων.

Στόχοι του είναι:

- Να κάνουν ποδήλατο περισσότεροι άνθρωποι με περισσότερη ασφάλεια.
- Να μεγαλώσει τη φωνή της ποδηλατικής κοινότητας για να βελτιωθούν οι υποδομές και το περιβάλλον για τους ποδηλάτες.
- Η προώθηση του ποδηλάτου σαν εναλλακτικού μέσου μεταφοράς.

2.2.2 Bicycle Alliance of Washington

Η Bicycle Alliance of Washington είναι ποδηλατικός σύλλογος που ενεργοποιείται στην ευρύτερη πολιτεία της Washington, στην οποία ανήκει το Seattle. Έχει προϋπολογισμό \$700.000.

Στόχοι του είναι:

- Εκστρατεία (advocacy) για νομοθεσία και πολιτικές φιλικές προς το ποδήλατο.
- Γεφύρωση της ποδηλατικής κοινότητας και κυβερνητικών φορέων.
- Ανάπτυξη των κατοίκων της πολιτείας της Washington σε αποτελεσματικούς υπερασπιστές της ποδηλασίας.
- Δημιουργία ευκαιριών για ποδηλατική εκπαίδευση και παιδεία.

2.3 Ιστορία του προγράμματος

Η πόλη υιοθέτησε το πρώτο της πρόγραμμα για το ποδήλατο το 1972. Το ποδήλατο προωθήθηκε λόγω της κρίσης του πετρελαίου. Η μείωση του σιδηροδρομικού δικτύου τη δεκαετία του 1970 ελευθέρωσε σιδηροδρομικές γραμμές, μερικές από τις οποίες μετατράπηκαν σε μονοπάτια πολλαπλής χρήσης όπως το Burke Gilman Trail , μήκους 40 χιλιομέτρων, που χρησιμοποιείται από 2000 ποδήλατα ημερησίως.

2.4 Σύνδεσμοι

<http://www.seattle.gov/transportation/bikemaster.htm>

<http://www.seattle.gov/transportation/bikecode.htm>

<http://www.cascade.org>

<http://www.bicyclealliance.org/>

http://www.cascade.org/About/pdf/2009_BTW_Events.pdf