



ΞΕΚΛΕΙΔΩΝΟΝΤΑΣ ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

ΕΝΑΣ ΟΔΗΓΟΣ ΣΕ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ 2021–2027 -
ΕΛΛΑΔΑ



ECF gratefully acknowledges financial support from the LIFE Programme of the European Union



ECF gratefully acknowledges financial support from the cycling industry via Cycling Industries Europe

www.ecf.com



EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών είναι η ομοσπονδιακή ομοσπονδία για εθνικούς οργανισμούς ποδηλασίας (οργανώσεις που προωθούν τη χρήση ποδηλάτων στο πλαίσιο της κινητικότητας) σε όλη την Ευρώπη. Με περισσότερα από 60 μέλη σε περισσότερες από 40 χώρες, η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών ενώνει τις ενώσεις ποδηλατών, δίνοντάς τους μια φωνή σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Στόχος μας είναι να κάνουμε περισσότερους ανθρώπους να κάνουν ποδηλασία πιο συχνά επηρεάζοντας την πολιτική και τους προϋπολογισμούς υπέρ της μεγαλύτερης ποδηλασίας.

Εκδότης

European Cyclists' Federation
Avenue des Arts 7-8
1210 Brussels, Belgium
office@ecf.com

Συγγραφείς

Fabian Küster, Κύριος υπεύθυνος πολιτικής
Magdalena Kolczyńska, υπεύθυνη πολιτικής

Νοέμβριος 2020
Έκδοση 1



Την παρούσα έκδοση του οδηγού στα ελληνικά μετέφρασε, επιμελήθηκε και προσέφερε η Ελληνική Ομοσπονδία Αστικής Ποδηλασίας www.eoap.org.gr

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1.	ΠΡΟΛΟΓΟΣ	5
2.	ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ	6
3.	Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΕΑ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ 2021–2027	7
	3.1. Οι προτεραιότητες για τον νέο προϋπολογισμό	7
	3.2. Προγράμματα χρηματοδότησης της ΕΕ 2021–2027	8
	3.3. Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας	10
4.	ΓΕΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ	11
5.	ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ: ΕΛΛΑΔΑ	13
	5.1. Εκθέσεις ανά χώρα για το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020	13
	5.2. Ειδικές ανά χώρα συστάσεις για το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020	15
	5.3. Εθνικά Σχέδια για την Ενέργεια και το Κλίμα	16
6.	ΑΠΟ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΕ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ: ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ	18
	6.1. Αναθεώρηση των σχετικών Κανονισμών ΕΕ	18
	6.2. Επισκόπηση των εγγράφων προγραμματισμού	20
	6.3. Ανάγκες επενδύσεων	23
	6.4. Προγραμματικά έγγραφα και εθνικές πολιτικές για το ποδήλατο	23
7.	ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΜΠΝΕΥΣΕΙΣ: Α. ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ	25
	7.1. Αστική μετακίνηση: ποδηλατικες υποδομες βαλενθια (ισπανία)	25
	7.2. Περιφερειακό δίκτυο τουριστικών διαδρόμων: velo polska (πολωνία)	29
	7.3. Περι-αστικες ποδηλατικες συνδεσεις: fietssnelwegen (βέλγιο)	31
8.	ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΜΠΝΕΥΣΕΙΣ: Β. ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ	34
	8.1. Προγράμματα και εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο	34
	8.2. Επιχειρησιακά Προγράμματα / Αγροτικά Προγράμματα Ανάπτυξης	37
9.	ΚΑΛΕΣΜΑ ΣΕ ΔΡΑΣΗ	41
10.	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΤΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΟΦΕΛΗ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ	43
	10.1. Οικονομία	43
	10.2. Τεχνολογία	45
	10.3. Περιβαλλον & ποροι	45
	10.4. Υγεία	46
	10.5. Κοινωνικά ωφέλη και ικανοποίηση ζωης	47
11.	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	49



More
and better
cycling for all

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αγαπητέ/-ή αναγνώστη/-ρια,

τώρα είναι μια κρίσιμη στιγμή για το μέλλον των ευρωπαϊκών περιφερειών. Η τρέχουσα οικονομική περίοδος 2014–2020 έρχεται στο τέλος της και πρέπει να σχεδιάσουμε ένα νέο όραμα περιφερειακής πολιτικής. Χρειάζεται να απαντήσουμε στα ακόλουθα ερωτήματα: Σε τι πόλεις, κωμοπόλεις και χωριά θέλουμε να ζούμε; Πως θέλουμε να διασφαλίσουμε την ασφάλεια και ευημερία των πολιτών μας; Πως μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι οι τολμηρές επενδύσεις που σχεδιάζονται σήμερα θα επιφέρουν τα μέγιστα δυνατά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη; Αυτά τα ερωτήματα δεν ήταν ποτέ απλά, όμως η απάντηση είναι ακόμα δυσκολότερη σήμερα. Η πανδημία της COVID-19, που τάραξε ολόκληρο τον κόσμο, μας έφερε αντιμέτωπους με ολότελα νέες προκλήσεις. Η υγεία και η ασφάλεια των πολιτών μας έγιναν οι κύριες προτεραιότητες.

Επιπλέον, η ανάγκη να προσαρμόσουμε τις επενδύσεις μας στις απαιτήσεις της Πράσινης Συμφωνίας θέτει νέες προκλήσεις. Η Ευρωπαϊκή Ένωση στοχεύει στο να επιτύχει ουδετερότητα σε σχέση με το κλίμα έως το 2050 το αργότερο. Αυτός είναι σίγουρα ένας πολύ φιλόδοξος στόχος και η ΕΕ, για να μας βοηθήσει να τον επιτύχουμε, έχει ξεκλειδώσει οικονομικούς πόρους δίχως προηγούμενο. Οφείλουμε να είμαστε όλοι έτοιμοι να αδράξουμε την ευκαιρία αυτή.

Με βάση την εμπειρία πολλών ευρωπαϊκών περιφερειών, πιστεύουμε πως μια φιλόδοξη ποδηλατική πολιτική θα ήταν η καλύτερη απάντηση στις δύο αυτές προκλήσεις: δημόσια υγεία και προστασία του περιβάλλοντος. Περισσότεροι ποδηλάτες στους δρόμους των περιφερειών μας ισοδυναμούν με λιγότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, χαμηλότερα επίπεδα θορύβου και καλύτερη ποιότητα αέρα, καθώς επίσης και βελτιωμένη φυσική κατάσταση των πολιτών, καλύτερη υγεία και, ιδιαιτέρως σημαντικό κατά την περίσταση αυτή, πολύ χαμηλότερο κίνδυνο μόλυνσης κατά τις μετακινήσεις σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς.

Κατά το Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2007–2013, περίπου 700 εκατομμύρια ευρώ διατέθηκαν για την ποδηλασία. Αυτό ήταν μόλις το 1% των συνολικών δαπανών της ΕΕ για τις μεταφορές κατά την περίοδο εκείνη. Κατά το Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2014– 2020, η

ΕΕ επένδυσε σχεδόν το τριπλάσιο ποσό, περίπου 2 δισεκατομμύρια ευρώ, σε προγράμματα που αφορούσαν πεζούς και ποδηλάτες. Όσο και αν είναι θετική μια τέτοια αύξηση, παραμένει μόλις ένα μικρό ποσοστό του συνολικού προϋπολογισμού για τις μεταφορές. Για το λόγο αυτό, θα θέλαμε το νούμερο αυτό να τριπλασιαστεί ξανά και να απελευθερωθούν επενδύσεις 6 δισεκατομμυρίων ευρώ κατά το επόμενο Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο 2021–2027.

Ωστόσο, για να επιτευχθεί ο στόχος αυτός, απαιτείται η ενεργή σας συμμετοχή. Έτσι, σας ενθαρρύνουμε να συμπεριλάβετε ποδηλατικούς στόχους στα έγγραφα προγραμματισμού για το νέο Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής. Στον οδηγό Την παρούσα έκδοση του οδηγού στα ελληνικά μετέφρασε, επιμελήθηκε και προσέφερε η Ελληνική Ομοσπονδία Αστικής Ποδηλασίας www.eoap.org.gr 4 αυτό παρουσιάζονται δεδομένα σχετικά με τα οφέλη των ποδηλατικών επενδύσεων στην Ελλάδα, αλλά και όλες οι απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με τους τρόπους ένταξής τους στη συμφωνία σύμπραξης της Ελλάδας με την ΕΕ, καθώς και σε ειδικά επιχειρησιακά προγράμματα για τις περιφέρειές σας.

Σήμερα έχετε τη δύναμη να αποφασίσετε για τη μελλοντική μορφή των περιφερειών σας και της Ευρώπης. Ελπίζουμε ο οδηγός αυτός να σας βοηθήσει να πάρετε τις πιο επωφελείς επενδυτικές αποφάσεις.

Με τις καλύτερες ευχές μας,



Τζίλ Γουόρεν

Διευθύνουσα Σύμβουλος της ECF



Μόρτεν Κάμπελ

μέλος ECF

2. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ο απώτερος στόχος του οδηγού αυτού είναι να υποστηρίξει τις αρχές που είναι υπεύθυνες για τη σύνταξη εγγράφων προγραμματισμού, καθώς και τους πολίτες εκείνους που ενδιαφέρονται για τη δυναμική και βιώσιμη ανάπτυξη των περιφερειών τους οδεύοντας προς τη λήψη σημαντικής ευρωπαϊκής χρηματοδότησης για εξαιρετικές και επωφελείς ποδηλατικές επενδύσεις.

Το 2021 σηματοδοτεί το ξεκίνημα μιας νέας επταετούς οικονομικής περιόδου στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που ονομάζεται Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο (ΠΔΠ). Μετά την άνευ προηγουμένου κρίση της πανδημίας COVID-19, η ΕΕ θα επικεντρωθεί τώρα στην οικονομική ανάκαμψη χωρίς να αγνοεί την ανάγκη να προστατεύει την υγεία των πολιτών και να κυνηγά φιλόδοξους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας. Το νέο ΠΔΠ του 2021–2027 και οι κανονισμοί που αφορούν στα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία βασίζονται σε αυτές ακριβώς τις αρχές.

Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών θεωρεί πως οι τολμηρές και οραματικές επενδύσεις στις ποδηλατικές μεταφορές είναι ο καλύτερος τρόπος για την επίτευξη των παραπάνω στόχων και την ενεργοποίηση της δυναμικής οικονομικής ανάπτυξης των περιφερειών, σεβόμενοι παράλληλα το φυσικό περιβάλλον καθώς και την υγεία και ευημερία των πολιτών. Η πεποίθηση αυτή στηρίζεται σε πολυετή επιτόπια εμπειρία, αυστηρά οικονομικά δεδομένα και επιστημονική έρευνα σχετικά με τα οφέλη της ενεργούς και βιώσιμης κινητικότητας στην υγεία και το περιβάλλον. Για να επιβεβαιωθεί πλήρως η άποψη αυτή, το Κεφάλαιο 3 περιγράφει τη σημασία της ποδηλασίας στη νέα προοπτική προϋπολογισμού και το Κεφάλαιο 4 εξετάζει τα γενικότερα οφέλη από επενδύσεις σχετιζόμενες με το ποδήλατο.

Στο Κεφάλαιο 5 συζητάμε τη σημασία της ποδηλασίας για την εφαρμογή των ειδικών ανά χώρα συστάσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και για την εκπλήρωση των Εθνικών Σχεδίων για το Κλίμα και την Ενέργεια, ενώ παράλληλα παρουσιάζουμε μία ανάλυση του εξωτερικού κόστους των μηχανοκίνητων μεταφορών, όπως παρουσιάζεται στις εκθέσεις ανά χώρα για το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020. Στο Κεφάλαιο 6 εξηγούμε πώς οι ευρωπαϊκοί κανονισμοί μεταφράζονται σε συγκεκριμένες επενδύσεις.

Στο Κεφάλαιο 7 παρέχουμε ορισμένες εμπνευσμένες επενδύσεις που χρηματοδοτούνται από το ΕΤΠΑ και, τέλος, στο Κεφάλαιο 8 παρουσιάζουμε μια σειρά από διατάξεις ορθής πρακτικής που περιλαμβάνονται σε έγγραφα προγραμματισμού των Ευρωπαϊκών Χωρών που εξασφάλισαν σημαντικά ποσά ευρωπαϊκών πόρων για ποδηλατικές επενδύσεις κατά την οικονομική περίοδο 2014– 2020.

Οι υποδειγματικές διατυπώσεις των ποδηλατικών στόχων που περιλαμβάνονται σε επιτυχή έγγραφα προγραμματισμού μπορούν είτε να χρησιμοποιηθούν άμεσα, είτε να λειτουργήσουν ως πηγή έμπνευσης για ακόμα τολμηρότερα σχέδια και στόχους.



3. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΕΑ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΟΥ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ 2021–2027

3.1. Οι προτεραιότητες για τον νέο προϋπολογισμό

Ο προϋπολογισμός της ΕΕ για την περίοδο 2021–2027 έχει αποτελέσει αντικείμενο έντονων διαφορών μεταξύ των Ευρωπαϊκών πολιτικών. Συζητήθηκαν το ύψος του προϋπολογισμού, οι πηγές χρηματοδότησης και η κατανομή των πόρων μεταξύ διάφορων προγραμμάτων της ΕΕ. Μόνο δύο αρχές παρέμειναν αδιαμφισβήτητες: ότι η νέα δημοσιονομική πολιτική της ΕΕ πρέπει να αντιμετωπίσει τις άνευ προηγουμένου προκλήσεις στον τομέα της υγείας και της οικονομίας που προκαλούνται από την πανδημία COVID-19 και ότι πρέπει να συμβάλει στο να καταστεί η Ευρώπη πρωτοπόρος στον υπεύθυνο και βιώσιμο μετασχηματισμό, ώστε να μπορέσει να επιτύχει τους φιλόδοξους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων, αποφασίστηκε ότι τουλάχιστον το 30% του προϋπολογισμού της ΕΕ πρέπει να διατεθεί για τις πολιτικές για το κλίμα. Επιπλέον θα ευνοηθούν τα έργα που θα βελτιώσουν την υγεία των Ευρωπαϊκών πολιτών και θα τους προστατεύσουν από την εξάπλωση της νόσου COVID-19. Αυτά είναι βασικά κριτήρια, που πρέπει να ληφθούν υπόψη από όλα τα κράτη μέλη που επιθυμούν να επωφεληθούν πλήρως από μια νέα συμφωνία για τον προϋπολογισμό.

Το ποδήλατο είναι μια τέλεια λύση και για τις δύο αυτές ανησυχίες. Πρώτον, είναι το μόνο μέσο μεταφοράς του οποίου οι επενδύσεις καταγράφονται ως 100% σύμφωνες με στόχους σχετικούς με την κλιματική αλλαγή αλλά και με το περιβάλλον¹. Αυτοί είναι δύο δείκτες που επιτρέπουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή να παρακολουθεί εάν τα απαραίτητα όρια, όπως π.χ. οι ελάχιστες επενδύσεις του 30% για την προστασία του κλίματος, τηρούνται από τους δικαιούχους. Με άλλα λόγια: Οι σημαντικές επενδύσεις της ΕΕ στην ποδηλασία επιτρέπουν σε χώρες και περιφέρειες να πληρούν τα όρια δαπανών φιλικών προς το περιβάλλον και το κλίμα, αφήνοντας τα υπόλοιπα χρήματα για άλλα ζωτικά έργα εκτός αυτών των τομέων πολιτικής.

Δεύτερον, το ποδήλατο είναι ένα από τα ασφαλέστερα μέσα μεταφοράς κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19. Σας κρατά σχεδόν αυτόματα στην ελάχιστη φυσική απόσταση που προτείνουν οι ιολόγοι. Επιπλέον, έχει εξαιρετικό ιστορικό πρόληψης σωματικών και ψυχικών ασθενειών², ο αντίκτυπος των οποίων έχει αυξηθεί κατά τις επαναλαμβανόμενες περιόδους κοινωνικών περιορισμών, απαγόρευσης μετακινήσεων και απομόνωσης.

¹ Πρόταση για Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο Plus, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου και Μετανάστευσης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Διαχείριση των Συνόρων και των Θεωρήσεων, Παράρτημα 1, σημείο 075, διαθέσιμο στο: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2018%3A375%3AFIN>

² N. Panozzo, *Συνεχίστε την ποδηλασία κατά τη διάρκεια της πανδημίας*, 27 Μαρτίου 2020, διαθέσιμο στο: <https://ecf.com/news-and-events/news/keep-cycling-during-coronavirus-outbreak>.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ COVID-19

Η πανδημία άλλαξε δραστικά τα πρότυπα κινητικότητας. Ορισμένες από αυτές τις αλλαγές είναι παροδικές, άλλες όμως θα έχουν συνέπειες διαρκείας και θα διαμορφώσουν το μέλλον των αστικών μεταφορών, αποτελώντας μια «νέα κανονικότητα». Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι ευρωπαϊκές περιφέρειες πρέπει να αντιδράσουν σε αυτήν την επανάσταση και να επηρεάσουν την ανάπτυξή της ενεργώντας γρήγορα για να ενισχύσουν τις θετικές τάσεις (όπως η ήρεμη μηχανοκίνητη κυκλοφορία και το αυξημένο ενδιαφέρον για ενεργή κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένης της ποδηλασίας) και να μετριάσουν τις αρνητικές (π.χ. τη μείωση των μετακινήσεων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς).

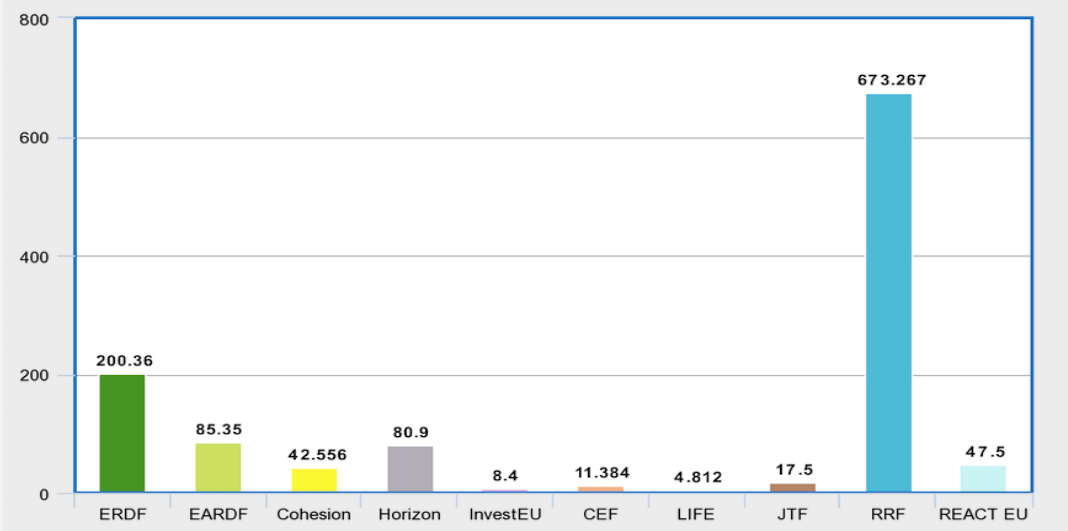
Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έχουν ήδη ανταποκριθεί σε αυτή την πρόκληση. Το ένα τρίτο των πρωτευουσών της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένων των Βρυξελλών, της Ρώμης και του Βερολίνου, αποφάσισε να αποκλείσει την κυκλοφορία αυτοκινήτων από τμήματα δρόμων ή να ανακαταλείπει χώρο στους δρόμους για να δημιουργήσει προσωρινούς ποδηλατόδρομους. Από την αρχή της πανδημίας τον Μάρτιο του 2020 έχουν ανακοινωθεί στην Ευρώπη περισσότερα από 2.300 χλμ. νέων ποδηλατικών λωρίδων και άλλα μέτρα υπέρ της ποδηλασίας, δεσμεύοντας νέες επενδύσεις άνω του 1 δισ. Ευρώ.³ Αυτό καταδεικνύει πόσο επείγοντως οι Ευρωπαϊκές πόλεις επιθυμούν να δουν επενδύσεις για την ενεργή και βιώσιμη κινητικότητα.

Τα προγράμματα κινητικότητας πρέπει να επανεξεταστούν όσον αφορά το μέλλον μας υπό το πρίσμα της COVID-19, και πρέπει να εξερευνηθούν μόνιμες λύσεις που να δώσουν απάντηση στη σημαντική αλλαγή του εργασιακού περιβάλλοντος, της σχολικής κινητικότητας, της αστικής εφοδιαστικής και των δημόσιων μεταφορών. Τόσο τα κράτη όσο και οι περιφέρειες πρέπει να επικεντρώσουν τις προσπάθειές τους στη διατήρηση των στρατηγικών εγγράφων για τις μεταφορές, όπως ανάλυση ζήτησης, προβλέψεις κυκλοφορίας, σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας και στρατηγικές για την ποδηλασία, και να εξετάσουν πώς η χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ μπορεί να υποστηρίξει την εφαρμογή των νέων πολιτικών μεταφορών τους που θα ανταποκριθούν στους συνεχιζόμενους μετασχηματισμούς.

3.2. Προγράμματα χρηματοδότησης της ΕΕ 2021–2027

This Guide is primarily focused on obtaining funds for bicycle investments from the ERDF and the Cohesion Fund. However, these are not the only sources of funding that can be used for developing zero-emission transport infrastructure in regions. Below we present the proposed breakdown of the EU resources for the 2021–2027 financial period. We have selected the programmes which in our opinion can be used to get funds for cycle projects. Please note that these numbers can still change, as the legislative process to adopt the new EU budget has not concluded yet.

³ Ιχνηλάτηση μέτρων COVID-19 για το ποδήλατο, ECF, Οκτώβριος 2020, διαθέσιμο στο: <https://ecf.com/dashboard>



Πίνακας 1: Σύγκριση προϋπολογισμών επιλεγμένων προγραμμάτων ΕΕ

Πρόγραμμα	Σκοπός	2018 τιμές (σε εκατομμ. EUR)	
Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης	Ανάπτυξη και διαρθρωτική προσαρμογή των περιφερειακών οικονομιών	200,360	
Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης	Ζωτικότητα και οικονομική βιωσιμότητα των αγροτικών κοινοτήτων	85,350	
Ταμείο Συνοχής	Μείωση των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων μεταξύ των χωρών της ΕΕ και προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης	42,556	
Εκ των οποίων η συμβολή στο μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» - Μεταφορές		10,000	
Horizon Europe	Έρευνα και καινοτομία.	80,900	
Ταμείο InvestEU	Βιώσιμες υποδομές· Έρευνα, καινοτομία και ψηφιοποίηση· Μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις· Κοινωνικές επενδύσεις και δεξιότητες· Στρατηγικές Ευρωπαϊκές επενδύσεις.	8,400	
Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» – Μεταφορές	Επενδύσεις για την κατασκευή νέων υποδομών μεταφορών στην Ευρώπη κατά μήκος του TEN-T (TransEuropean Network – Transport) ή την αποκατάσταση και αναβάθμιση του υφιστάμενου	11,384	
LIFE	Δράση για το περιβάλλον και το κλίμα.	4,812	
Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης	Στήριξη των περιφερειών της Ευρώπης που πλήττονται περισσότερο από τη μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.	17.500	
Next Generation EU	Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας	Υποστήριξη των χωρών της ΕΕ για να βγουν από την οικονομική κρίση.	673,267
	REACT EU	Πρόσθετοι πόροι για το ΕΤΠΑ, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο και το Ταμείο Ευρωπαϊκής Βοήθειας προς τους Απόρους.	47,500

Πίνακας 1: Σύγκριση των προϋπολογισμών επιλεγμένων προγραμμάτων της ΕΕ

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΓΕΩΡΓΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Λίγες χώρες χρησιμοποιούν σήμερα το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) ως πηγή χρηματοδότησης για επενδύσεις ποδηλασίας. Στην πραγματικότητα όμως, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για σημαντικά έργα ποδηλατικών υποδομών που βρίσκονται σε αγροτικές περιοχές ή τις διασχίζουν. Για παράδειγμα, η Γαλλία χρησιμοποίησε το ΕΓΤΑΑ για να δημιουργήσει ένα δίκτυο τουριστικών ποδηλατικών διαδρομών μήκους αρκετών εκατοντάδων χιλιομέτρων, οι οποίες αποτελούν πλέον μια δυναμικά αναπτυσσόμενη πηγή εισοδήματος για τον τοπικό αγροτουρισμό, τη γαστρονομία και άλλες συνοδευτικές υπηρεσίες.⁴ Ένα εξαιρετικό παράδειγμα είναι η ποδηλατική διαδρομή των αμπελώνων της Βουργουνδίας. Τα κεφάλαια από το ΕΓΤΑΑ μπορούν επίσης να διατεθούν για την κατασκευή χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε τοπικούς σιδηροδρομικούς σταθμούς, για ασφαλές διαδρομές ποδηλάτων που συνδέουν προάστια με μητροπολιτικούς δήμους, για τουριστικές διαδρομές μικρής κλίμακας σε πολύτιμες φυσικές περιοχές, για μονοπάτια ποδηλασίας βουνού και πολλά άλλα!

3.3. Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας

Μέσω του νέου μέσου ανάκαμψης Next Generation EU, 750 δισ. ευρώ θα διατεθούν στα κράτη μέλη μέσω επιχορηγήσεων και δανείων για την αντιμετώπιση της οικονομικής κρίσης που προκλήθηκε από την κρίση της πανδημίας. Το μεγαλύτερο ταμείο είναι το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, με προϋπολογισμό 672,5 δισ. ευρώ. Τουλάχιστον το 37% αυτών των επενδύσεων πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη στήριξη της δράσης για το κλίμα.

Στις 17 Σεπτεμβρίου 2020, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση και καθοδήγηση στα κράτη μέλη σχετικά με τον τρόπο δαπάνης των χρημάτων μέσω των εθνικών σχεδίων ανάκαμψης. Το 70% πρέπει να δεσμευτεί έως το 2022, το δε υπόλοιπο 30% έως το τέλος του 2023. Τα προσχέδια για τα εθνικά σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας μπορούν να υποβληθούν από τις 15 Οκτωβρίου 2020 και τα τελικά σχέδια πρέπει να συμφωνηθούν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έως τις 30 Απριλίου 2021.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν θέτει συγκεκριμένους άξονες επενδύσεων. Ωστόσο, η ανακοίνωση απαριθμεί 7 «εμβληματικούς άξονες», συμπεριλαμβανομένου του «Επαναφόρτιση και Ανεφοδιασμός». Η ποδηλατική μετακίνηση δεν αναφέρθηκε ρητά, αλλά θα μπορούσε να εμπίπτει στο ευρύτερο πλαίσιο του «Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα».⁵

⁴ Programme Opérationnel FEDER-FSE Bourgogne 2014-2020, διαθέσιμο στο: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2020/03/Programme_2014FR16M0OP014_7_1_fr.pdf

⁵ «Η επένδυση στη βιώσιμη κινητικότητα μπορεί επίσης να υποστηρίξει έντονα την ανάκαμψη. Τα μέτρα αντιμετώπισης των μεταφορών μπορούν να επιφέρουν σημαντικές μειώσεις των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και βελτιώσεις στην ποιότητα του αέρα, ενώ παράλληλα ενισχύουν την αύξηση της παραγωγικότητας. Κατά τον σχεδιασμό των εθνικών τους Σχεδίων Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, τα κράτη μέλη πρέπει να εξετάσουν μέτρα όπως επενδύσεις στις δημόσιες μεταφορές και σε υποδομές που υποστηρίζουν τη μετάβαση προς μια πιο βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των απρόσκοπτων και αποτελεσματικών ευρωπαϊκών πολυτροπικών δικτύων καθώς και την αναβάθμιση του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών για επιβάτες και εμπορεύματα. ...] στο: COM(2020) 575 final. Η ανακοίνωση με τίτλο «Ενίσχυση της κλιματικής φιλοδοξίας της Ευρώπης το 2030: Επένδυση σε ένα ουδέτερο κλίμα για το μέλλον προς όφελος των πολιτών μας» COM(2020) 562 final κάνει μια ειδική αναφορά στην ποδηλασία.

4. ΓΕΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ

Η ποδηλασία με τα σημερινά επίπεδα παράγει ετησίως οφέλη 150 δισ. ευρώ για τα κράτη μέλη της ΕΕ. Περισσότερα από 90 δισ. ευρώ από αυτά τα οφέλη είναι θετικά εξωτερικά επακόλουθα για το περιβάλλον, τη δημόσια υγεία και το σύστημα κινητικότητας. Συγκριτικά, μια πρόσφατη μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπολόγισε τα αρνητικά εξωτερικά επακόλουθα —δηλαδή το κόστος για το περιβάλλον, την υγεία και την κινητικότητα— από τις μηχανοκίνητες οδικές μεταφορές στα 800 δισ. ευρώ ετησίως.⁶ Οι επενδύσεις σε έργα για το ποδήλατο έχουν επίσης πολύ πλεονεκτικές αναλογίες κόστους-οφέλους και προσφέρουν μια εξαιρετική σχέση ποιότητας/τιμής. Περίπου 650.000 θέσεις εργασίας σχετίζονται με την ποδηλατική οικονομία.⁷

ΠΕΡΙΛΗΨΗ



150,000,000,000

Ποδηλατική συνεισφορά στην ευρωπαϊκή οικονομία ετησίως (σε ευρώ)



5.5%

Αναμενόμενος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης της αγοράς ποδηλάτων έως το 2022



650,000

Θέσεις εργασίας στην Ευρώπη που σχετίζονται με την ποδηλατική οικονομία



50%

Συνιστώμενη αύξηση της χρήσης ποδηλάτων έως το 2030

Τα οφέλη της ποδηλασίας εμφανίζονται όχι μόνο σε συγκεκριμένους, μεμονωμένους τομείς όπως η πολιτική μεταφορών ή περιβάλλοντος, αλλά και σε πολλούς άλλους τομείς όπου η ΕΕ έχει αρμοδιότητες, όπως η βιομηχανική πολιτική, η απασχόληση, ο τουρισμός, η δημόσια υγεία και οι κοινωνικές υποθέσεις. Οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες εξακολουθούν να έχουν πολλές δυνατότητες να φτάσουν σε υψηλότερα επίπεδα ποδηλασίας. Για να αυξήσουμε τον αριθμό των ατόμων που ποδηλατούν και να μειώσουμε τα αρνητικά εξωτερικά επακόλουθα των μηχανοκίνητων οδικών μεταφορών, χρειαζόμαστε όχι μόνο ένα ολοκληρωμένο ευρωπαϊκό πλαίσιο πολιτικής αλλά και επαρκή χρηματοδότηση.

Τα συνολικά οικονομικά οφέλη από την ποδηλασία για όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, παρουσιάζονται παρακάτω. Πλήρεις λεπτομέρειες παρέχονται στο παράρτημα στο τέλος του οδηγού.

⁶ Οδηγός για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ιανουάριος 2019, διαθέσιμο στο: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>.

⁷ Τα οφέλη της ποδηλασίας. Ξεκλειδώνοντας τις δυνατότητές τους για την Ευρώπη, ECF, Δεκέμβριος 2018, διαθέσιμο στο: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling_final-v2.pdf

Ποια οφέλη μπορούμε να μετρήσουμε σήμερα;

Οφέλη	Εκτιμώμενη αξία (δισ. ευρώ)
Εξοικονόμηση εκπομπών CO2	0,6–5,6
Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης	0,435
Μείωση της ηχορύπανσης	0,3
Εξοικονόμηση καυσίμων	4,0
Μακρά και υγιή ζωή	73,0
Μείωση αναρρωτικών αδειών	5,0
Αγορά του ποδηλάτου	13,2
Ποδηλατικός τουρισμός	44,0
Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης	6,8
Εξοικονόμηση κατασκευών και συντηρήσεων υποδομών μηχανοκίνητων οχημάτων	2,9
Συνολικό ετήσιο όφελος	150–155 δισ. ευρώ

Πίνακας 1: Τα συνολικά οφέλη των επενδύσεων στην ποδηλασία σε δισ. ευρώ⁸

⁸ Ο.π. σελ. 4.

5. ΕΙΔΙΚΗ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ: ΕΛΛΑΔΑ

Η ουσιαστική επένδυση στην ποδηλασία δεν προσφέρει μόνο τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα. Αποτελεί επίσης εξαιρετική απάντηση στις συγκεκριμένες δυσκολίες που αντιμετωπίζει η Ελλάδα. Για να δείξουμε πώς μπορεί να συμβάλει η ανάπτυξη της ποδηλασίας στην αντιμετώπιση των συγκεκριμένων οικονομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων της Ελλάδας, εξετάσαμε τρία σημαντικά είδη εγγράφων:

1. Εκθέσεις ανά χώρα για το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020
2. Ειδικές ανά χώρα συστάσεις για το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020
3. Εθνικά Σχέδια για την Ενέργεια και το Κλίμα

Οι υποχρεώσεις και συστάσεις που περιλαμβάνονται σε αυτά τα έγγραφα έχουν σημαντική επίδραση στη διάρθρωση των δαπανών από τα ταμεία της ΕΕ στα Κράτη Μέλη.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ



6.9%

Μερίδιο του ετήσιου ΑΕγχΠ που δαπανάται για το εξωτερικό κόστος μεταφοράς



Οδική ασφάλεια

Η Κροατία είναι πολύ πάνω από τον μέσο όρο της ΕΕ για τροχαία ατυχήματα



55%

Μείωση εκπομπών που υποσχέθηκε έως το 2030 στο Εθνικό Σχέδιο Ενέργειας και Κλίματος



Πρωτοβουλία

Προώθηση διατροφικών και ευφυών μεταφορών

5.1. Εκθέσεις ανά χώρα για το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020

Οι ετήσιες εκθέσεις ανά χώρα, που συντάσσονται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καλύπτουν όλους τους τομείς μακροοικονομικής ή κοινωνικής σημασίας και καταγράφουν τη δημοσιονομική κατάσταση της χώρας. Αξιολογούν την πρόοδο που έχει σημειώσει κάθε χώρα της ΕΕ στην αντιμετώπιση των θεμάτων που εντοπίστηκαν στις συστάσεις της ΕΕ του προηγούμενου έτους. Οι εκθέσεις ανά χώρα συμβάλλουν επίσης στην παρακολούθηση των Στόχων Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών.

Σύμφωνα με την Επιτροπή, ο νέος στόχος της ευρωπαϊκής κοινότητας — ανταγωνιστική βιωσιμότητα— αντικατοπτρίζει πλήρως τη φιλοδοξία της Πράσινης Συμφωνίας και βασίζεται σε τέσσερις διαστάσεις: περιβαλλοντική βιωσιμότητα, κέρδη παραγωγικότητας, δικαιοσύνη και μακροοικονομική σταθερότητα. Μια προσέγγιση που ενώνει αυτές τις τέσσερις διαστάσεις επιτρέπει να οδηγήσει σε λύσεις που διασφαλίζουν ότι η οικονομία λειτουργεί για ανθρώπους και τον πλανήτη. Οι αξιολογήσεις που παρουσιάζονται στις εκθέσεις ανά χώρα θα πρέπει να συμβάλλουν στη διασφάλιση της μετάφρασης αυτών των στόχων σε συγκεκριμένες πολιτικές σε επίπεδο κρατών μελών.

Έκθεση ανά χώρα – Ελλάδα

Τα ακόλουθα προβλήματα έχουν αναγνωρισθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως τα κύρια εμπόδια για την αποτελεσματική και βιώσιμη ανάπτυξη της Ελλάδας:

- Εν μέρει λόγω της οικονομικής κρίσης, η πρόοδος στην προώθηση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας υπήρξε περιορισμένη και η Ελλάδα αντιμετωπίζει τώρα συγκεκριμένες δυσκολίες στους τομείς της ενέργειας, των μεταφορών και της προστασίας από φυσικές καταστροφές. Είναι απαραίτητο να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο στο οποίο η περιβαλλοντική βιωσιμότητα συμβαδίζει με την οικονομική ανάπτυξη, και οι θεσμικές μεταρρυθμίσεις είναι κομβικής σημασίας.⁹
- Ο τομέας των μεταφορών είναι υπεύθυνος για το μεγαλύτερο μερίδιο της συνολικής τελικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ελλάδα. Το εξωτερικό κόστος για την κοινωνία (δηλαδή το κόστος που σχετίζεται με ατυχήματα, ατμοσφαιρική ρύπανση κ.λπ.) εκτιμάται σε περίπου 6% του ΑΕΠ της χώρας.¹⁰
- Το ελληνικό σύστημα μεταφορών, το οποίο βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις οδικές συγκοινωνίες, στερείται ανταγωνιστικότητας και έχει χαμηλή βαθμολογία στις επιδόσεις για τις εκπομπές άνθρακα, στην οδική ασφάλεια και στην ποιότητα των υπηρεσιών.¹¹
- Μια πρόσφατη μελέτη που δημοσίευσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι το συνολικό εξωτερικό κόστος των οδικών, σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών στην Ελλάδα ανέρχεται σε 13 δισ. ευρώ ετησίως, που αντιστοιχεί στο 6% του ΑΕΠ της Ελλάδας. Αυτό περιλαμβάνει το εξωτερικό κόστος που σχετίζεται με ατυχήματα, το περιβάλλον (ατμοσφαιρική ρύπανση, κλιματική αλλαγή, το κόστος που σχετίζεται με την παραγωγή ενέργειας, δηλαδή τις εκπομπές που προκύπτουν μέχρι την τροφοδότηση των οχημάτων με καύσιμα, θόρυβος, φθορά οικοτόπων) και την οδική κυκλοφοριακή συμφόρηση. Το περιβαλλοντικό κόστος αποτελεί το 40% του συνόλου, ενώ το 36% του κόστους σχετίζεται με την οδική συμφόρηση. Τα στοιχεία για το εξωτερικό κόστος δεν περιλαμβάνουν το κόστος των υποδομών, το οποίο για τις χερσαίες μεταφορές ανέρχεται σχεδόν σε 4 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως (συμπεριλαμβανομένων των σταθερών δαπανών για υποδομές).¹²

Σε γενικές γραμμές, η Επιτροπή αξιολόγησε ότι η πρόοδος ήταν περιορισμένη όσον αφορά την προώθηση πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς.

Οι ακόλουθες λύσεις έχουν αναγνωρισθεί από την Επιτροπή ως αποτελεσματικά εργαλεία για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας:

- Για την αντιμετώπιση των παραπάνω δυσκολιών, οι αρχές, με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, έχουν ετοιμάσει ένα Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα. Το Σχέδιο αποτελεί τη βάση για βιώσιμες υποδομές μεταφορών και ανάπτυξη υπηρεσιών στην Ελλάδα σε μεσοπρόθεσμο έως μακροπρόθεσμο ορίζοντα, καλύπτοντας τόσο οργανωτικές όσο και θεσμικές παρεμβάσεις και επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών.¹³
- Η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει σημαντικές επιπτώσεις στην υγεία. Εδώ, οι επενδύσεις σε πιο βιώσιμες μεταφορές και η μετάβαση στην πράσινη ενέργεια μπορούν να αποφέρουν μεγάλες βελτιώσεις.¹⁴

⁹ Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020: Έκθεση ανά χώρα – Ελλάδα, σελ. 6, διαθέσιμο στο: <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1584543810241&uri=CELEX%3A52020SC0507>

¹⁰ Ο.π., σελ. 7

¹¹ Ο.π., σελ. 56

¹² Ο.π., σελ. 70

¹³ Ο.π., σελ. 57

¹⁴ Ο.π., σελ. 67

Σύσταση της ECF

Να θυμάστε ότι μπορείτε να χρησιμοποιήσετε την παραπάνω ανάλυση ως μέρος μιας διάγνωσης που θα πρέπει να συμπεριληφθεί στη Συμφωνία Εταιρικής Σχέσης 2021–2027 με την Ευρωπαϊκή Ένωση και θα δικαιολογήσει το επενδυτικό σας σχέδιο.

Έχετε υπόψη ότι οι δυσκολίες που επισημαίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορούν να αντιμετωπιστούν μέσω σημαντικών και συνεχών επενδύσεων σε προγράμματα για το ποδήλατο.

5.2. Ειδικές ανά χώρα συστάσεις για το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020

Με βάση τις εκθέσεις ανά χώρα, η Επιτροπή παρέχει σε κάθε χώρα ένα σύνολο ειδικών ανά χώρα συστάσεων (ΣΑΧ), οι οποίες στη συνέχεια εγκρίνονται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Οι ΣΑΧ επικεντρώνονται στο τι μπορεί ρεαλιστικά να επιτευχθεί τους επόμενους 12–18 μήνες. Σε γενικές γραμμές, οι συστάσεις εξειδικεύουν σε εθνικό επίπεδο τις προτεραιότητες που προσδιορίζονται σε επίπεδο ΕΕ, και παρέχουν σε κάθε χώρα της ΕΕ προσαρμοσμένη καθοδήγηση πολιτικής για την ενίσχυση της ανάπτυξης με παράλληλη διατήρηση υγιών δημόσιων οικονομικών.

Στις φετινές ΣΑΧ, η Επιτροπή εστίασε σε δύο κεντρικούς τομείς. Πρώτον, τόνισε ότι τα κράτη μέλη πρέπει να εστιάσουν στα μέτρα για την επανεκκίνηση της οικονομικής δραστηριότητας με ασφαλή τρόπο. Δεύτερον, σημείωσε ότι κατά την επανεκκίνηση της οικονομίας, τα κράτη μέλη θα πρέπει να επικεντρωθούν σε μια στρατηγική ανάκαμψης που θέτει το δρόμο για την πράσινη και ψηφιακή μετάβαση ακολουθώντας την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία.

Οι ΣΑΧ είναι πολύ πιο συνοπτικά έγγραφα από τις αναφορές χωρών. Δεν παρέχουν στους παραλήπτες εκτενή ανάλυση των κοινωνικοοικονομικών καταστάσεων. Αντ' αυτού, περιλαμβάνουν κάποιες γενικές κατευθυντήριες γραμμές, αφήνοντας τα κράτη σχετικά ελεύθερα να επιλέξουν τα μέσα εφαρμογής τους.

Αυτό δεν σημαίνει, ωστόσο, ότι τα κράτη μπορούν να αγνοήσουν τις οδηγίες της επιτροπής. Αντιθέτως, η εφαρμογή των ΣΑΧ περιλαμβάνεται ως ένα από τα βασικά κριτήρια για τη χορήγηση ευρωπαϊκών πόρων.

Ειδικές ανά χώρα συστάσεις – Ελλάδα

Το 2020 η Επιτροπή έκανε τις ακόλουθες συστάσεις για την Ελλάδα:

- 🚲 Η Ελλάδα πρέπει να επικεντρώσει τις επενδύσεις στην πράσινη και ψηφιακή μετάβαση, ιδίως σε ασφαλείς και βιώσιμες μεταφορές και εφοδιαστική, καθαρή και αποδοτική παραγωγή και χρήση ενέργειας, περιβαλλοντικές υποδομές και ψηφιακές δεξιότητες και υποδομές πολύ υψηλής χωρητικότητας.¹⁵
- 🚲 Η αναζωογόνηση της οικονομίας της Ελλάδας θα απαιτήσει επίσης την αντιμετώπιση ορισμένων μακροπρόθεσμων αδυναμιών και την αξιοποίηση πιθανών μελλοντικών ευκαιριών. Στους τομείς με σημαντικές επενδυτικές ανάγκες περιλαμβάνονται οι μεταφορές και η εφοδιαστική, όπου απαιτείται ιδιαίτερη υποστήριξη προς τους σιδηροδρόμους, η οδική ασφάλεια και η αναβάθμιση διατροφικών κόμβων, καθώς και η διαχείριση στερεών αποβλήτων και αστικών λυμάτων, όπου απαιτούνται περιβαλλοντικά βιώσιμες επενδύσεις. Ο μετασχηματισμός της Ελλάδας σε μια ουδέτερη για το κλίμα οικονομία θα απαιτήσει επίσης σημαντικές ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις για μακρύ χρονικό διάστημα. (...) Οι προπαρασκευαστικές εργασίες για μεσοπρόθεσμα μέτρα ανάκαμψης μπορούν να επωφεληθούν από επενδύσεις που προγραμματίζονται στο πλαίσιο των Εθνικών Σχεδίων

¹⁵ Ευρωπαϊκό Εξάμηνο 2020: Ειδικές ανά χώρα συστάσεις – Ελλάδα, διαθέσιμο στο: <https://eurlex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1591720698631&uri=CELEX%3A52020DC0508>

για την Ενέργεια και το Κλίμα των κρατών μελών, καταλόγους σχεδίων κοινού ενδιαφέροντος και σχέδια ανάπτυξης υποδομών (αιτιολογική σκέψη 24).¹⁶

Γνώμη της ECF

Από τις παραπάνω συστάσεις προκύπτει ότι όλα τα έργα που περιλαμβάνουν επενδύσεις σε ποδηλατικές υποδομές θα είναι παραπάνω από ευπρόσδεκτα από την Επιτροπή, η οποία έχει το δικαίωμα να αξιολογεί τα έγγραφα προγραμματισμού των κρατών μελών σχετικά με τη διάθεση πόρων από τα προγράμματα της ΕΕ.

5.3. Εθνικά Σχέδια για την Ενέργεια και το Κλίμα

Τα κράτη μέλη χρειάστηκε πρόσφατα να υποβάλουν τα τελικά τους Εθνικά Σχέδια Ενέργειας και Κλίματος (ΕΣΕΚ), τα οποία θα αποτελέσουν βασικά έγγραφα αναφοράς για την εφαρμογή των πολιτικών για το κλίμα και την ενέργεια στα κράτη μέλη, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων μακροοικονομικής σημασίας που παρακολουθούνται στο Ευρωπαϊκό Εξάμηνο.

Το σύστημα βασίζεται στη λεγόμενη «επαναληπτική διαδικασία» μεταξύ κάθε κράτους μέλους και της Επιτροπής. Αυτό σημαίνει ότι αν η Επιτροπή βλέπει ότι μια χώρα δεν έχει δεσμευτεί για αρκετά υψηλές συνεισφορές στο τελικό της ΕΣΕΚ (ή την ενημέρωσή του) για να συμβάλει στους στόχους της ΕΕ, ή εάν σε οποιοδήποτε σημείο ελέγχου μια χώρα καθυστερήσει στην επίτευξη αυτών των στόχων, μπορεί να εκδώσει συστάσεις προς το κράτος μέλος και να του ζητήσει να επανέλθει στον σωστό δρόμο.¹⁷

Τα τελικά ΕΣΕΚ υποβλήθηκαν όταν ο συνολικός στόχος της ΕΕ για την ενέργεια και το κλίμα 2030 ήταν για μείωση των εκπομπών CO₂ κατά 40% σε σχέση με το 1990. Ωστόσο, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, στις 16 Σεπτεμβρίου 2020 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα αυξήσει τον στόχο μείωσης των εκπομπών ΑΘ για το 2030 από μείον 40% στο μείον 55%. Ο στόχος αυτός θα χρειαστεί να εγκριθεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο των Υπουργών, ωστόσο είναι πολύ πιθανό ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να ανασχεδιάσουν τα ΕΣΕΚ τους με γνώμονα έναν νέο στόχο για το 2030. Αυτό σημαίνει επίσης νέες ευκαιρίες για το ποδήλατο.

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα – Ελλάδα

Στο ΕΣΕΚ της, η Ελλάδα ανέλαβε την ακόλουθη δέσμευση σχετικά με το ποδήλατο:

- 🚲 Προώθηση της χρήσης ποδηλάτων (εφαρμογή και βελτίωση υποδομών), πολιτική στάθμευσης, αλλαγή στο μοντέλο της εφοδιαστικής αλυσίδας (φορτηγά ποδήλατα, συλλογικές μεταφορές, ώρες λειτουργίας κ.λπ.), πολιτική μείωσης της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων (απαγόρευση στάθμευσης ή κυκλοφορίας σε συγκεκριμένες περιοχές, κ.λπ.), προώθηση της χρήσης οχημάτων μικροκινητικότητας, ενίσχυση της πολυτροπικής κινητικότητας, βελτίωση σημείων στάθμευσης και επιβίβασης (park & ride), βελτίωση υποδομών που βασίζονται σε ΤΠΕ και προώθηση βιώσιμων και ασφαλών συστημάτων μεταφοράς.¹⁸

¹⁶ Ο.π.

¹⁷ Εθνικά Σχέδια για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ), Δίκτυο Δράσης για το Κλίμα, διαθέσιμο στο: <http://www.caneurope.org/national-energy-and-climate-plans-necps>

¹⁸ Ενσωματωμένο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα – Ελλάδα, σελ. 102, διαθέσιμο στο: https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/el_final_necp_main_en.pdf

Σύσταση της ECF

Όλοι οι στόχοι που καθορίζονται στο ΕΣΕΚ σας μπορούν να συγχρηματοδοτηθούν μέσω των κονδυλίων της ΕΕ. Η ECF συμβουλεύει να συμπεριλάβετε θεματική τεκμηρίωση.



6. ΑΠΟ ΤΗΝ ΡΥΘΜΙΣΗ ΕΕ ΣΕ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ: ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ

Η κατανόηση των πλεονεκτημάτων της ποδηλατικής επένδυσης και η ύπαρξη ενός τολμηρού οράματος για την κινητικότητα στο μέλλον για τη χώρα ή την περιοχή σας είναι κλειδιά για την επιτυχία. Αλλά εξίσου σημαντικό είναι να κατανοήσετε τη διαδικασία και την ικανότητα να μεταφράσετε αυτό το όραμα στις ειδικές διατάξεις των εγγράφων προγραμματισμού σας. Μόνο με αυτόν τον τρόπο μπορείτε να εξασφαλίσετε τα απαραίτητα κονδύλια της ΕΕ για να υλοποιήσετε τα σχέδιά σας.

Παρακάτω, περιγράφουμε τη διαδικασία ξεκινώντας από τους κανονισμούς της ΕΕ μέχρι τις συγκεκριμένες επενδύσεις. Πρώτον, παρουσιάζουμε τις πιο σημαντικές πληροφορίες σχετικά με τους νέους κανονισμούς του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής. Στη συνέχεια, παρέχουμε μια επισκόπηση της δομής των εγγράφων προγραμματισμού, στα οποία τα Κράτη Μέλη και οι Περιφέρειες δηλώνουν πώς θέλουν να δαπανήσουν πόρους από ευρωπαϊκά κονδύλια.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ



30%

Ελάχιστο μερίδιο του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης που πρέπει να επενδύεται σε κλιματικούς στόχους



2.041.000

Εκτιμώμενο ποσό κονδυλίων που διατίθενται για την ποδηλασία σε επιχειρησιακά προγράμματα για την περίοδο 2014-2020 (σε ευρώ)

6.1. Αναθεώρηση των σχετικών Κανονισμών ΕΕ

Κανονισμοί Κοινών Ρυθμίσεων

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ο κατακερματισμός των κανόνων που διέπουν τα διάφορα ταμεία της ΕΕ που εφαρμόζονται σε συνεργασία με τα κράτη μέλη έχει υπερπεριπλέξει το έργο των αρχών που διαχειρίζονται προγράμματα και αποθάρρυνε τις επιχειρήσεις και τους επιχειρηματίες να υποβάλουν αίτηση για διαφορετικές πηγές χρηματοδότησης της ΕΕ. Αυτό ώθησε την Επιτροπή να αναπτύξει το κοινό κανονιστικό πλαίσιο που θα καλύπτει τα πιο σημαντικά κονδύλια της ΕΕ. Ο νέος κανονισμός ονομάζεται Κανονισμός Κοινών Διατάξεων που ισχύει για το ΕΤΠΑ, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο +,¹⁹ το

¹⁹ Κοινές Διατάξεις Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου και Μετανάστευσης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Διαχείριση των Συνόρων και των Θεωρήσεων. Τρένο Νομοθετικού Σχεδιασμού, διαθέσιμο στο: <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-new-boost-for-jobs-growth-and-investment/file-mffcommon-provisions-regulation>.

Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θαλάσσιας και Αλιείας, το Ταμείο Ασύλου και Μετανάστευσης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας, τη Διαχείριση των Συνόρων και τη Θεώρηση.

Αυτό που είναι ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι ο ΚΚΔ καθορίζει τον συντελεστή για τον υπολογισμό της στήριξης για στόχους για την κλιματική αλλαγή και το περιβάλλον. Οι ποδηλατικές επενδύσεις συμμορφώνονται 100% με τους δύο αυτούς στόχους. Οι συντελεστές χρησιμοποιούνται από την ΕΕ για την παρακολούθηση της προόδου των κρατών μελών προς την εκπλήρωση των υποχρεώσεων της Πράσινης Συμφωνίας.

Κανονισμός για το ΕΤΠΑ και το Ταμείο Συνοχής

Βασικά, ο νέος κανονισμός του ΕΤΠΑ και του Ταμείου Συνοχής ορίζει ότι τουλάχιστον το 30% του ΕΤΠΑ και το 37% του Ταμείου Συνοχής πρέπει να αφιερωθούν σε κλιματικούς στόχους.

Επιπλέον, ο κανονισμός θέτει πέντε νέους στόχους πολιτικής (ΣΠ) για τους πόρους του ΕΤΠΑ:

- 🚲 μια πιο έξυπνη Ευρώπη μέσω της καινοτομίας, της ψηφιοποίησης, της βιομηχανικής αλλαγής και της υποστήριξης για μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΣΠ 1), που περιλαμβάνει:
 - (i) ενίσχυση των ικανοτήτων έρευνας και καινοτομίας και της υιοθέτησης προηγμένων τεχνολογιών ·
 - (ii) αποκομίζοντας τα οφέλη της ψηφιοποίησης για πολίτες, εταιρείες και κυβερνήσεις
 - (iii) ενίσχυση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ και
 - (iv) ανάπτυξη δεξιοτήτων για έξυπνη εξειδίκευση, βιομηχανική μετάβαση και επιχειρηματικότητα ·

- 🚲 μια πιο πράσινη Ευρώπη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, επενδύοντας σε ενεργειακή μετάβαση, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και την καταπολέμηση της αλλαγής του κλίματος (ΣΠ 2) που περιλαμβάνει:
 - (i) προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης ·
 - (ii) προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ·
 - (iii) ανάπτυξη συστημάτων έξυπνης ενέργειας, δικτύων και αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο·
 - (iv) προώθηση της προσαρμογής της κλιματικής αλλαγής, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας σε καταστροφές ·
 - (v) προώθηση της βιώσιμης διαχείρισης των υδάτων ·
 - (vi) προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία · (vii) ενίσχυση της βιοποικιλότητας, πράσινες υποδομές στο αστικό περιβάλλον και μείωση της ρύπανσης ·

- 🚲 μια πιο συνδεδεμένη Ευρώπη με στρατηγικά δίκτυα μεταφορών και ψηφιακών επικοινωνιών (ΣΠ 3), που περιλαμβάνει:
 - (i) ενίσχυση της ψηφιακής συνδεσιμότητας ·
 - (ii) ανάπτυξη ενός βιώσιμου, ανθεκτικού στο κλίμα, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού TEN-T ·
 - (iii) ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στο κλίμα, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένης της βελτιωμένης πρόσβασης στο TENT και της διασυνοριακής κινητικότητας ·
 - (iv) προώθηση βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας ·

- 🚲 μια πιο κοινωνική Ευρώπη, η οποία θα υποστηρίζει ποιοτικές θέσεις εργασίας, εκπαίδευση, δεξιότητες, κοινωνική ένταξη και ίση πρόσβαση στην υγειονομική περίθαλψη (ΣΠ 4), που περιλαμβάνει:
 - (i) ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των αγορών εργασίας και της πρόσβασης σε ποιοτική απασχόληση μέσω της ανάπτυξης κοινωνικής καινοτομίας και υποδομών ·
 - (ii) βελτίωση της πρόσβασης σε υπηρεσίες ποιότητας χωρίς αποκλεισμούς στην εκπαίδευση, την κατάρτιση και τη διά βίου μάθηση μέσω της ανάπτυξης υποδομών ·

- (iii) αύξηση της κοινωνικοοικονομικής ένταξης των περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, των μεταναστών και των μειονεκτουσών ομάδων, μέσω ολοκληρωμένων μέτρων συμπεριλαμβανομένων των κατοικιών και των κοινωνικών υπηρεσιών ·
 - (iv) εξασφάλιση ίσης πρόσβασης στην υγειονομική περίθαλψη μέσω της ανάπτυξης υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της πρωτοβάθμιας περίθαλψης ·
- ☞ και μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες, η οποία θα υποστηρίξει τοπικά αναπτυξιακές στρατηγικές και βιώσιμη αστική ανάπτυξη σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΠ 5), που περιλαμβάνει:
- (i) προώθηση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας στις αστικές περιοχές ·
 - (ii) προώθηση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών και παράκτιων περιοχών, επίσης μέσω της τοπικής ανάπτυξης υπό την καθοδήγηση της κοινότητας.

Σύμφωνα με τον κανονισμό, τα Κράτη Μέλη πρέπει να κατανέμουν μεταξύ 35% και 85% (ανάλογα με το επίπεδο του ακαθάριστου εθνικού εισοδήματος) του συνολικού τους πόρους του ΕΤΠΑ σε προτεραιότητες άλλες από την τεχνική βοήθεια για ΣΠ 1 και ΣΠ 2, και τουλάχιστον 30-60 % στο ΣΠ 1. Επομένως, είναι σαφές ότι η συμπερίληψη της προγραμματισμένης επένδυσης σε μία από αυτές τις προτεραιότητες δημιουργεί μια καλύτερη ευκαιρία απόκτησης της απαραίτητης χρηματοδότησης.

Ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε να συμπεριληφθούν επενδύσεις για την προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας στο πλαίσιο της ΣΠ 3, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο υπέβαλαν αμφότερες μια τροπολογία σύμφωνα με την οποία αυτός ο επιμέρους στόχος πρέπει να μεταφερθεί στην ΣΠ 2. Αυτό θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα σημαντικά περισσότερες επενδύσεις σε αυτόν τον τομέα. Τις επόμενες εβδομάδες θα πρέπει να μάθουμε αν εγκρίνεται αυτή η τροπολογία.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι το παράρτημα I του κανονισμού ΕΤΠΑ περιλαμβάνει τις αποκλειστικές ποδηλατικές υποδομές ως ένα από τους δείκτες απόδοσης και τον αριθμό των ετήσιων χρηστών ειδικής ποδηλατικής υποδομής ως δείκτη αποτελεσμάτων για το ΕΤΠΑ.²⁰

6.2. Επισκόπηση των εγγράφων προγραμματισμού

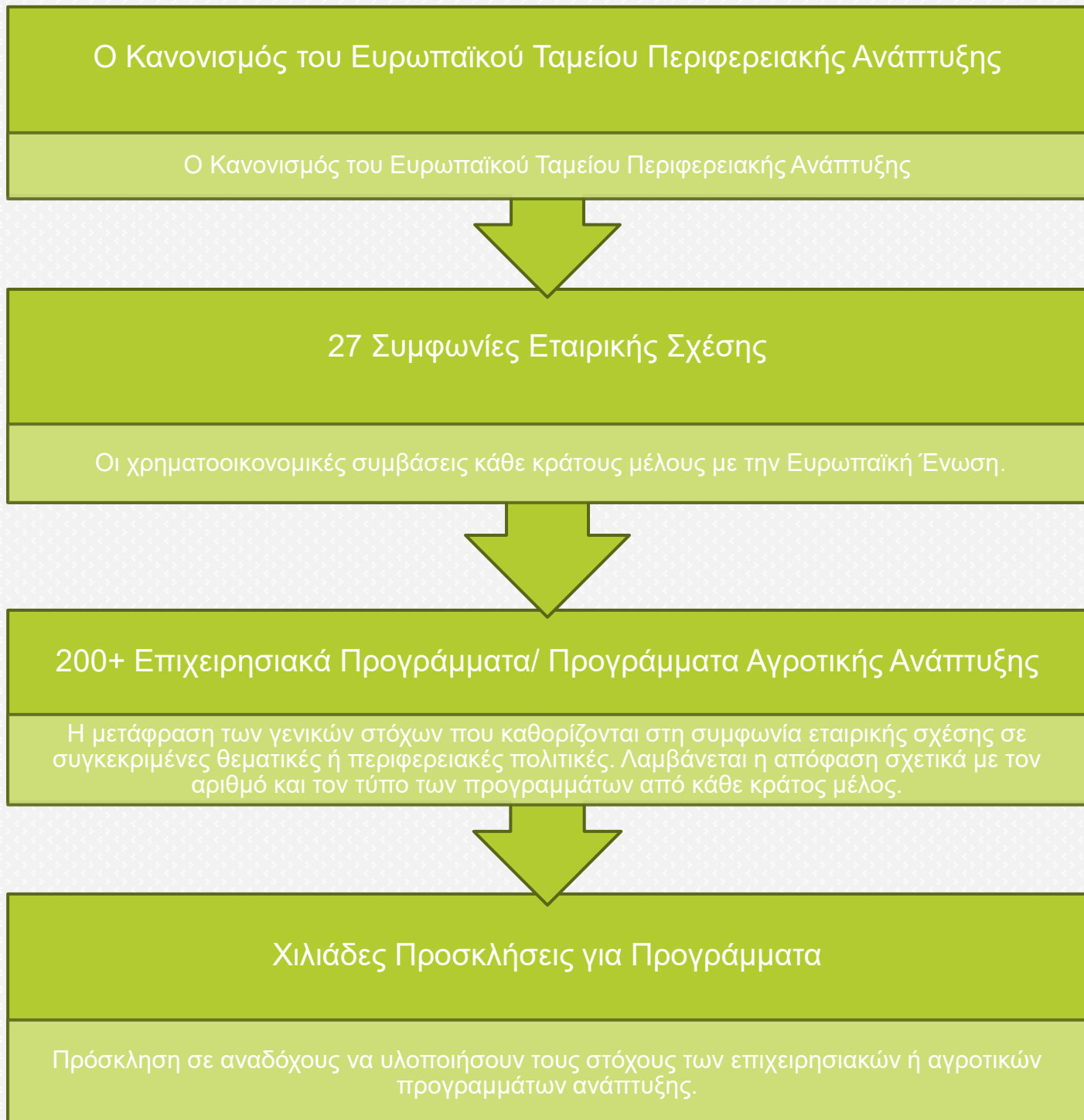
Από όλα τα έγγραφα προγραμματισμού, η Συμφωνία Εταιρικής Σχέσης είναι η πιο σημαντική. Οι συμφωνίες εταιρικής σχέσης (ΣΕΧ) αποτελούν αντικείμενο διαπραγματεύσεων και υπογράφονται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των Κρατών Μελών της ΕΕ. Πρόκειται για στρατηγικά σχέδια που περιγράφουν τους στόχους και τις επενδυτικές προτεραιότητες κάθε χώρας και καθορίζουν τη χρήση της χρηματοδότησης στο πλαίσιο των πέντε Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων.

Με βάση συμφωνίες εταιρικής σχέσης που συνομολογούνται και υπογράφονται μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και κάθε Κράτους Μέλους, τα Υπουργεία ή οι Περιφέρειες εργάζονται σε επιχειρησιακά προγράμματα. Αυτά είναι λεπτομερή σχέδια στα οποία οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων καθορίζουν το πώς θα δαπανηθούν τα χρήματα από τα ευρωπαϊκά ταμεία κατά την περίοδο προγραμματισμού. Μπορούν να καταρτιστούν για μια συγκεκριμένη περιοχή ή έναν θεματικό στόχο σε όλη τη χώρα (π.χ. Περιβάλλον). Για τον στόχο της Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας, καταρτίζονται διασυνοριακά ή διαπεριφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα. Με άλλα λόγια, τα επιχειρησιακά προγράμματα καταμερίζουν τους πρωταρχικούς στρατηγικούς στόχους που συμφωνήθηκαν στη συμφωνία εταιρικής σχέσης σε επενδυτικές προτεραιότητες, συγκεκριμένους στόχους και

²⁰ Πρόταση για Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακή Ανάπτυξης και το Ταμείο Σύγκλισης (COM(2018) 372 final), Παράρτημα, διαθέσιμο στο: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:8d2f7140-6375-11e8-ab9c01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF.

περαιτέρω σε συγκεκριμένες δράσεις. Το ισοδύναμο των επιχειρησιακών προγραμμάτων για το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης είναι προγράμματα αγροτικής ανάπτυξης.

Το παρακάτω γράφημα απεικονίζει αυτήν τη διαδικασία για ένα παράδειγμα του ΕΤΠΑ:



ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟ 2014-2020

Στο παρακάτω γράφημα μπορείτε να δείτε περίπου πόση χρηματοδότηση της ΕΕ ήταν διαθέσιμη για το ποδήλατο σε κάθε κράτος μέλος στην έκδοση προϋπολογισμού ΕΕ 2014-2020, σύμφωνα με την ανάλυση της ECF για περισσότερα από 200 επιχειρησιακά προγράμματα. Η ανάλυση της ECF δείχνει επίσης ότι οι ρητές αναφορές σε ποδηλατικούς στόχους σε έγγραφα προγραμματισμού είναι η καλύτερη εγγύηση για την εξασφάλιση των απαραίτητων πόρων για επενδύσεις που σχετίζονται με το ποδήλατο.

Country	Estimated amount of funding available (€ million) based on:			Total
	Explicit references	Implicit references	Indirect references	
Austria	0.0	2.6	0.0	2.6
Belgium	11.4	0.0	0.0	11.4
Bulgaria	40.0	85.7	4.6	130.3
Croatia	0.0	30.0	0.0	30.0
Cyprus	0.0	7.0	0.0	7.0
Czech Republic	20.0	0.0	5.0	25.0
Denmark	0.0	0.0	0.0	0.0
Estonia	20.0	0.0	0.0	20.0
Finland	0.0	6.0	0.0	6.0
France	196.8	25.2	22.3	244.4
Germany	123.4	6.2	1.8	131.4
Greece	5.5	18.7	7.0	31.2
Hungary	106.7	15.0	30.0	151.7
Ireland	0.0	1.0	0.0	1.0
Italy	44.5	12.0	31.5	88.0
Latvia	0.0	15.0	0.0	15.0
Lithuania	0.0	10.0	2.0	12.0
Luxembourg	2.5	0.0	0.0	2.5
Malta	0.0	3.2	0.0	3.2
Poland	403.7	0.0	0.0	403.7
Portugal	6.0	9.5	0.0	15.5
Romania	25.0	0.0	46.0	71.0
Slovakia	28.7	0.0	0.0	28.7
Slovenia	20.0	0.0	0.0	20.0
Spain	135.5	96.2	15.7	247.4
Sweden	8.0	0.2	0.0	8.2
The Netherlands	0.0	0.3	0.0	0.3
United Kingdom	16.7	5.3	1.9	23.8
Summary	1,324.8	408.1	308.3	2,041.2

Πίνακας 2: Εκτιμώμενο ποσό πόρων που διατίθενται για το ποδήλατο σε επιχειρησιακά προγράμματα²¹

²¹ Ποδηλατώντας για την ανάπτυξη χρησιμοποιώντας Ευρωπαϊκά Κονδύλια, ECF, Δεκέμβριος 2014, σ. 12, διαθέσιμο στο: https://ecf.com/sites/ecf.com/files/150626-Cycling-for-Growth-Using-European-Funds-forCycling_low-res.pdf

Αναφορές στο ποδήλατο στα έγγραφα προγραμματισμού

Ρητές αναφορές - «Ποδηλασία, ποδήλατο, ποδηλατική υποδομή, ποδηλατική βιομηχανία» περιλαμβάνονται στις επιλέξιμες δράσεις. Στις καλύτερες περιπτώσεις, το επιχειρησιακό πρόγραμμα περιλαμβάνει ακόμη και ένα ειδικό ταμείο ποδηλάτου ή / και τα εκτιμώμενα αποτελέσματα περιλαμβάνουν το ποδήλατο.

Παράδειγμα: «Υλοποίηση έργων για την κατασκευή γραμμικής υποδομής ποδηλατικών μεταφορών».

Υπονοούμενες αναφορές - Τα μέτρα που σχετίζονται με το ποδήλατο είναι επιλέξιμα σε διαφορετικούς τίτλους, όπως «βιώσιμες μεταφορές / κινητικότητα, πράσινες υποδομές, πράσινα οχήματα, μαλακή κινητικότητα, αστικές μεταφορές, βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς, πολυτροπικότητα, βιώσιμος τουρισμός».

Παράδειγμα: «Καθαρή υποδομή και προώθηση αστικών μεταφορών».

Έμμεσες αναφορές - Καλύπτει καταστάσεις όπου αναφέρονται ευρύτερα θέματα, όπως «χερσαίες μεταφορές, δρόμοι, τουρισμός, ανάπτυξη ΜΜΕ, εκπαίδευση και εκστρατεία, βιομηχανία οχημάτων».

Παράδειγμα: «Επενδύσεις για την προσβασιμότητα στην τοπική πολιτιστική κληρονομιά, η οποία συμβάλλει στην αξιοποίηση της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς και στην προώθηση του αγροτικού τουρισμού».

6.3. Ανάγκες επενδύσεων

Εκτός από τη διαδικασία από τον κανονισμό της ΕΕ μέσω συμφωνίας εταιρικής σχέσης και επιχειρησιακών προγραμμάτων σε συγκεκριμένες προσκλήσεις, είναι επίσης σημαντικό να αναπτυχθούν συγκεκριμένα έργα που μπορούν να υποβληθούν ως απάντηση σε σχετικές προσκλήσεις διαχειριστικών αρχών.

Για αυτό πρέπει να κατανοήσετε τις επενδυτικές σας ανάγκες. Ποια είναι η φιλοδοξία σας για χρήση του ποδηλάτου και τι χρειάζεται για να την αυξήσετε ανάλογα για μια δεδομένη χρονική περίοδο; Ποια υποδομή διαθέτετε και πού λείπουν οι σύνδεσμοι και τα κενά στο δίκτυό σας; Και ποιος θα το πληρώσει; Η ανάλυση των επενδυτικών αναγκών σας είναι ζωτικής σημασίας για την ευθυγράμμιση των φιλοδοξιών σας για την αύξηση της χρήσης του κύκλου με τους απαιτούμενους πόρους και πρέπει να είναι το σημείο εκκίνησης για την ανάπτυξη μεμονωμένων έργων.

Στο τελικό Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, η Αυστρία έθεσε το στόχο της αύξησης του μεριδίου λειτουργίας του ποδηλάτου στο συνεισφορά των μέσων από 7% σε 15%. Για το σκοπό αυτό, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να επενδύσουν 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ στο ποδήλατο από το 2021-2030, κυρίως σε υποδομές, με το 20% των επενδύσεων να χρηματοδοτείται από την εθνική κυβέρνηση και το υπόλοιπο 80% από τις περιφερειακές και τοπικές αρχές. Οι επενδύσεις της ΕΕ θα μπορούσαν να συμβάλουν ανάλογα.

6.4. Προγραμματικά έγγραφα και εθνικές πολιτικές για το ποδήλατο

Ένας αυξανόμενος αριθμός ευρωπαϊκών χωρών έχουν θέσει σε εφαρμογή και εφαρμόζουν εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο. Οι περισσότερες από αυτές τις εθνικές στρατηγικές ή / και σχέδια δράσης καθορίζουν σαφείς δραστηριότητες και ακριβείς στόχους για την ανάπτυξη της ποδηλατικής μετακίνησης σε εθνικό επίπεδο.

Πρώτον, οι εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο επιτρέπουν στις εθνικές κυβερνήσεις να ορίσουν ένα σαφές πλαίσιο για την ανάπτυξη της ποδηλατικής μετακίνησης στις χώρες τους. Με αυτόν τον τρόπο, μπορούν να στείλουν το μήνυμα στις περιφερειακές και τοπικές αρχές ότι η μετακίνηση με ποδήλατο έχει σημασία και ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη στις δημόσιες

πολιτικές. Το πλαίσιο που καθορίζεται από τις εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο αναφέρεται ιδανικά στον συντονισμό των πολιτικών για το ποδήλατο (κάθετα και οριζόντια μεταξύ κυβερνητικών αρχών), την ανταλλαγή ορθών πρακτικών, την ανάπτυξη ικανοτήτων για τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, τη συγχρηματοδότηση επενδύσεων σε ποδηλατικές υποδομές και χρηματοδότηση πιλοτικών έργων, εκστρατειών έρευνας και ευαισθητοποίησης.

Εκτός από ένα γενικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της ποδηλατικής μετακίνησης, οι εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο επιτρέπουν την υιοθέτηση νέων νομοθετικών και φορολογικών πλαισίων σε εθνικό επίπεδο. Ιδιαίτερα σχετικές περιοχές είναι ο κώδικας οδικής κυκλοφορίας, οι φορολογικοί συντελεστές και τα φορολογικά κίνητρα για μετακινήσεις με ποδήλατο. Τέλος, οι εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο είναι επίσης ένα μέσο για την ενίσχυση της δυναμικής σε εθνικό επίπεδο και σε διάφορους τομείς που σχετίζονται με την ποδηλατική μετακίνηση, όπως ο ποδηλατικός τουρισμός, η διατροφικότητα, η εκπαίδευση ή η φυσική δραστηριότητα. Ο καθορισμός σαφών στόχων, ιδίως όσον αφορά το μερίδιο στη μετακίνηση, επιτρέπει στις εθνικές αρχές να κινητοποιήσουν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη που συμμετέχουν στην προώθηση του ποδηλάτου.

Η ανάλυσή μας δείχνει ότι μία καλή στρατηγική για το ποδήλατο σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο και η στήριξη σε αυτή στη διαδικασία δημιουργίας εγγράφων προγραμματισμού είναι ένας από τους παράγοντες που αυξάνουν την αποτελεσματικότητα των κρατών στην υποβολή αιτήσεων για κοινοτικά κεφάλαια για επενδύσεις στην ποδηλατική μετακίνηση. Πρώτον, οι στρατηγικές για το ποδήλατο συχνά περιλαμβάνουν συγκεκριμένες επενδυτικές ανάγκες και έργα που μπορούν εύκολα να μεταφερθούν στα έγγραφα προγραμματισμού. Δεύτερον, δείχνουν στους Ευρωπαίους αξιωματούχους ότι οι προγραμματισμένες επενδύσεις δεν είναι απομονωμένες ad-hoc ιδέες, αλλά μέρος μιας ευρύτερης στρατηγικής των οποίων τα στάδια και τα τελικά οφέλη είναι σαφή για τους εθνικούς φορείς λήψης αποφάσεων. Τρίτον, εγγυώνται ότι τα υλοποιηθέντα έργα θα συμβάλουν πραγματικά στους μακροπρόθεσμους στόχους χωρών και περιφερειών.

Για όλους αυτούς τους λόγους, συνιστούμε πάντα στις εθνικές αρχές να αναπτύσσουν τις στρατηγικές για το ποδήλατο και να τις χρησιμοποιούν για τη σύνταξη των συμφωνιών εταιρικής σχέσης και των επιχειρησιακών προγραμμάτων τους. Το ίδιο μπορεί να ειπωθεί και για άλλα στρατηγικά έγγραφα όπως σχέδια βιώσιμης κινητικότητας, ολοκληρωμένα σχέδια εδαφικών επενδύσεων κ.λπ.

Η ισπανική περιφέρεια της Ανδαλουσίας, ένας από τους κύριους δικαιούχους κονδυλίων της ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομής ποδηλάτων (εκτιμάται σε 31 478 725,00 ευρώ), υποστήριξε την αίτησή της για πόρους του ΕΤΠΑ για επενδύσεις για το ποδήλατο, αναφέροντας στο επιχειρησιακό της πρόγραμμα ότι «οι δράσεις αυτές περιλαμβάνονται στο Ανδαλουσιακό Σχέδιο για το Ποδήλατο 2014-2020, το Δίκτυο EuroVelo και τα αντίστοιχα σχέδια Αειφόρου Κινητικότητας που έχουν εγκριθεί για τη μητροπολιτική περιοχή και προβλέπουν αυτόνομα, μητροπολιτικά και αστικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων. Ομοίως, αυτές οι δράσεις αποτελούν μέρος της ενεργειακής στρατηγικής της Ανδαλουσίας 2020.²²

²² Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Ανδαλουσίας 2014-2020, σ. 207, διαθέσιμο στο: <https://www.juntadeandalucia.es/economiaconocimientoempresasyuniversidad/fondoseuropeosenandalucia/storage/operativos/documentos/6f6cf10ef58a387851029f7cfd026f567.pdf>

7. ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΜΠΝΕΥΣΕΙΣ

A. ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Ο καλύτερος τρόπος να δούμε πώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν τα ευρωπαϊκά κονδύλια για να κάνουν μεγάλες ποδηλατικές επενδύσεις είναι να δούμε μερικά παραδείγματα ορθών πρακτικών. Χιλιάδες εμπνευσμένα ποδηλατικά προγράμματα έχουν υλοποιηθεί σε όλη την Ευρώπη χάρη στην υποστήριξη του ΕΤΠΑ. Η ακόλουθη ενότητα παρέχει μια λεπτομερή περιγραφή τριών τέτοιων έργων και μια σύντομη περιγραφή ορισμένων άλλων επενδύσεων. Τα παραδείγματα μας προέρχονται από διαφορετικές ευρωπαϊκές χώρες, έχουν διαφορετική κλίμακα και απαιτούν διαφορετικά ποσά χρημάτων. Ωστόσο, όλα αυτά συνέβαλαν στην επίτευξη των οικονομικών και κλιματικών στόχων των περιφερειών τους.

Πρόταση της ECF:

Αν θέλετε να μοιραστείτε μαζί μας το παράδειγμα του επιτυχημένου ποδηλατικού προγράμματος από την περιοχή σας και θέλετε να το προωθήσετε σε όλη την Ευρώπη - μην διστάσετε να επικοινωνήσετε μαζί μας! Είμαστε στην ευχάριστη θέση να μοιραστούμε τις γνώσεις σχετικά με τις επενδύσεις καλής πρακτικής.

7.1. Αστική μετακίνηση: ποδηλατικες υποδομες βαλενθια (ισπανία)

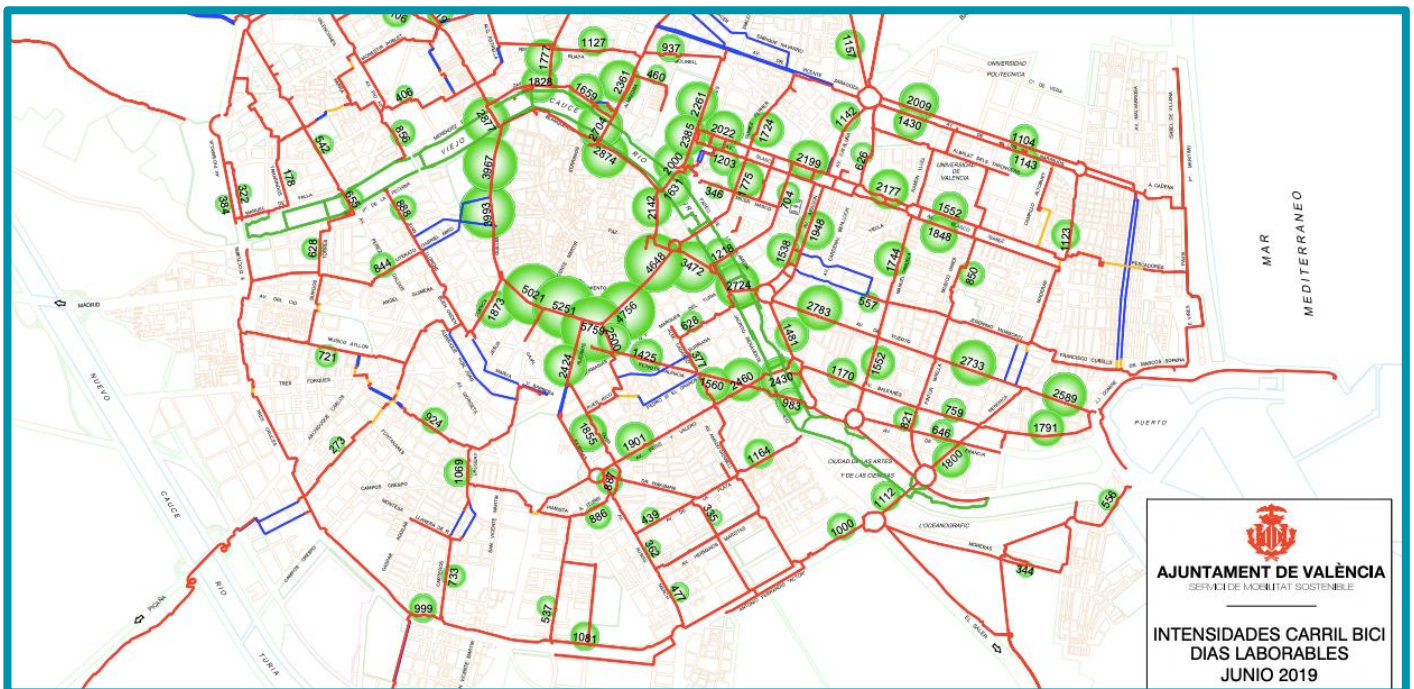
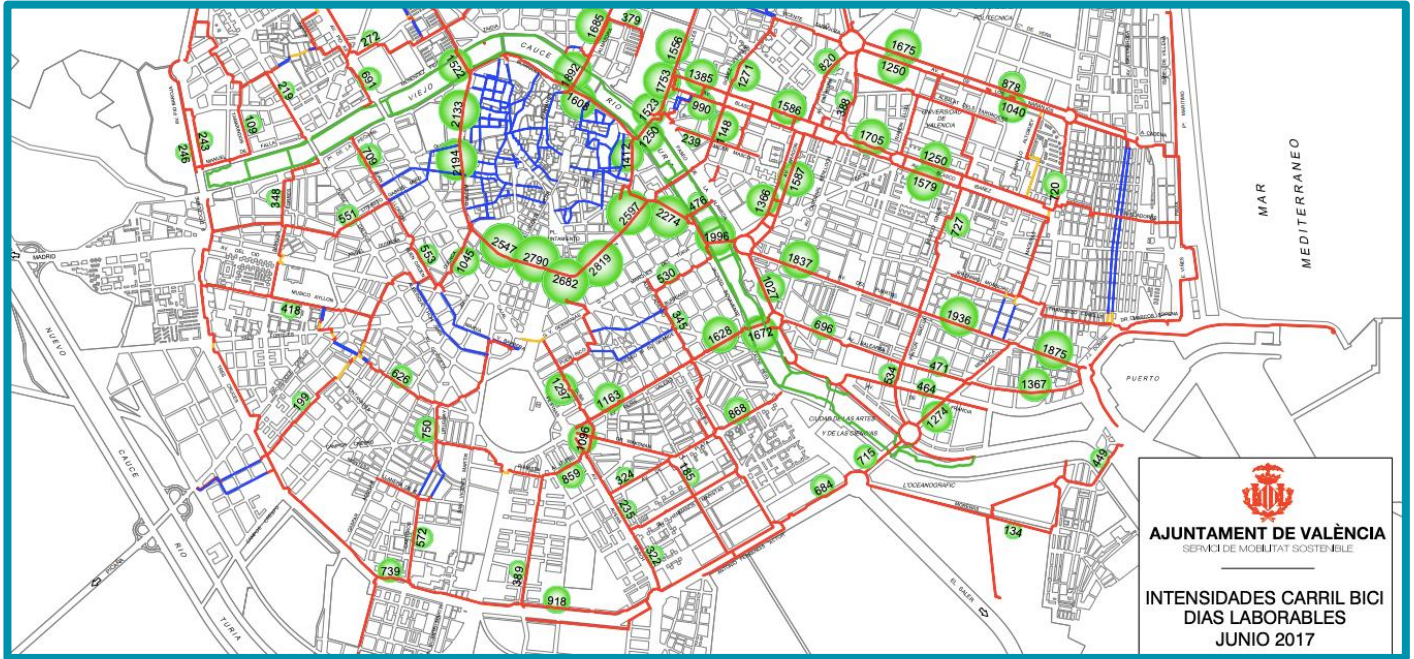
Η εμπειρία πολλών Μεσογειακών πόλεων δείχνει ότι η πρόβλεψη ποδηλατικών υποδομών στο κέντρο της πόλης είναι μια εξαιρετική λύση σε πολλά προβλήματα που μαστίζουν τις ευρωπαϊκές μητροπόλεις, ιδίως την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η κατασκευή ενός πυκνού δικτύου διαφόρων ποδηλατοδρόμων σε ολόκληρο το αστικό ύφασμα στη Βαλένθια οδήγησε σε αύξηση του όγκου των καθημερινών ποδηλατών και σημαντική μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

Είναι περίπλοκο να δημιουργηθεί μια άμεση σχέση αιτίου-αποτελέσματος. Ωστόσο, η ανάπτυξη και η άριστη υιοθέτηση των ποδηλατοδρόμων της Βαλένθια συμπίπτει με τη συνεχιζόμενη μείωση του όγκου των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στο κέντρο της πόλης.

Η συζήτηση για τη χρησιμότητα των ποδηλατοδρόμων στα κέντρα της πόλης λαμβάνει χώρα τώρα σε πολλές ευρωπαϊκές μητροπόλεις. Το παράδειγμα της Βαλένθια φαίνεται να δίνει μια αποφασιστική απάντηση: Εάν κατασκευάζονται ποδηλατόδρομοι, οι άνθρωποι τις χρησιμοποιούν.²³

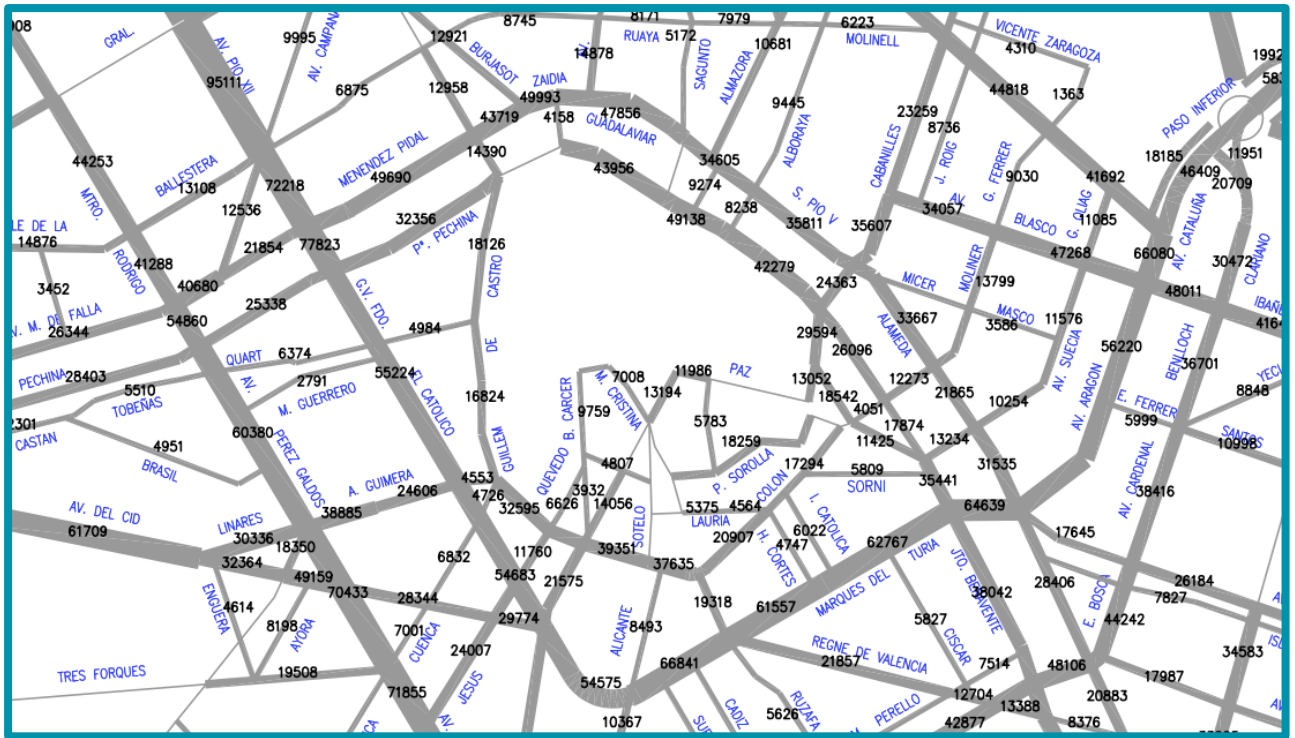
²³ Mohorte, Η Βαλένθια κατάφερε να πολλαπλασιάσει τον αριθμό των ποδηλατών της. Η συνταγή; Απλή: Χάραξη ποδηλατοδρόμων, "Magnet", Νοέμβριος 15th 2018, διαθέσιμο στο: <https://magnet.xataka.com/endiez-minutos/valencia-ha-logrado-multiplificar-su-numero-ciclistas-su-receta-simple-poner-carriles-bici>

ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ;

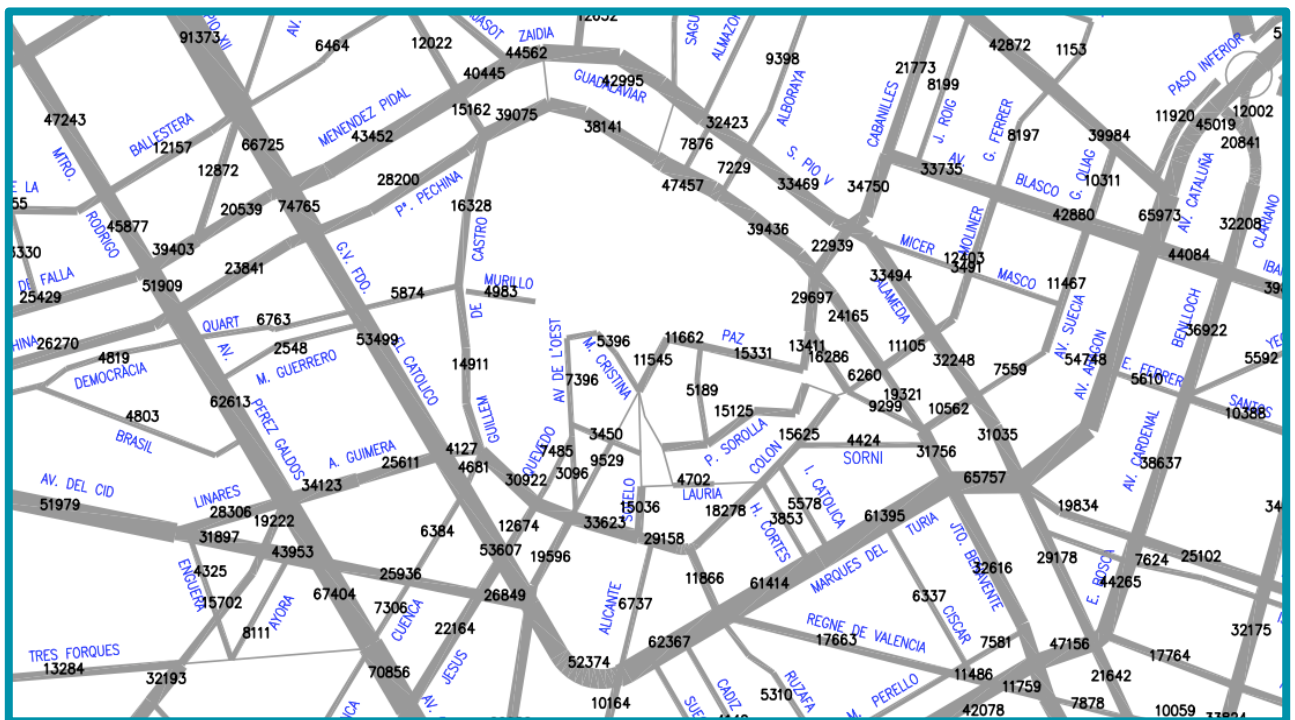


Σε μόλις δύο χρόνια αφότου χρησιμοποιήθηκαν τα κονδύλια της ΕΕ για την κατασκευή υποδομών ποδηλάτων στο κέντρο της Βαλένθια, ο αριθμός των ποδηλάτων διπλασιάστηκε (εικόνα παραπάνω). Ταυτόχρονα, η ανάλυση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων δείχνει ότι ο αριθμός των μηχανοκίνητων οχημάτων στους δρόμους έχει μειωθεί πάνω κάτω όσο αυξήθηκε ο αριθμός των ποδηλάτων (εικόνα παρακάτω)²⁴.

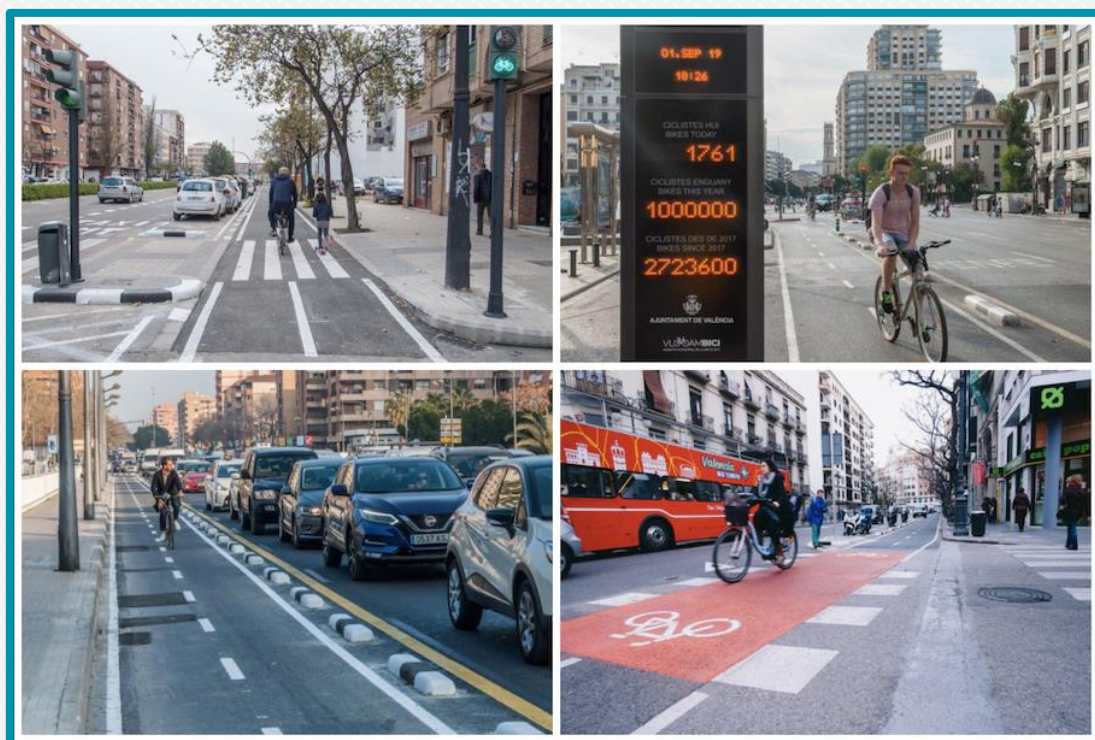
²⁴ Δεδομένα διαθέσιμα στο: <http://www.valencia.es/ayuntamiento/trafico.nsf/fCategoriaVista?readForm&Vista=vCategoriaDescargas&Categoria=Sincat&titulo=Descargas&lang=1&nivel=7&expand=1&bdirigen=&idApo>



Ιούλιος 2017



Ιούλιος 2019



ΣΧΕΤΙΚΑ ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΕΕ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΕΤΠΑ

- 🚲 Υπέρ μίας μετάβασης σε οικονομία χαμηλών εκπομπών σε όλους τους τομείς.
- 🚲 Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποτελεσματικότητας των πόρων.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 'Comunidad Valenciana' 2014–2020: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΕ ΠΟΣΑ ΤΟΠΟΘΕΤΟΥΜΕΝΩΝ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ:

Κατασκευή του ποδηλατόδρομου Constitució- Λεωφόρος Ronda Nord

ΕΠΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ
80,642 EUR	161,284 EUR

Κατασκευή του ποδηλατόδρομου Maestro Rodrigo

ΕΠΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ
143,136 EUR	286,273 EUR

Κατασκευή του ποδηλατόδρομου Manuel Candela-Tomás de Montañana

ΕΠΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ
221,264 EUR	442,529 EUR

Κατασκευή του ποδηλατόδρομου Sancho Tello-Jerónimo Monsoriu

ΕΠΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ
71,621 EUR	143,243 EUR

7.2. Περιφερειακό δίκτυο τουριστικών διαδρομών: velo małopolska (πολωνία)

Το Velo Małopolska είναι ένα δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών υψηλής ποιότητας που εκτείνονται σε ολόκληρη την περιφέρεια για να δείξουν στους τουρίστες μεγάλη φυσική και πολιτιστική κληρονομιά της περιοχής Małopolska.

Η ποδηλατική διαδρομή του ποταμού Βιστούλα (που έχει μήκος 232 χλμ στην περιοχή) είναι η ραχοκοκαλιά του δικτύου. Οι ποδηλατικές διαδρομές στο ποτάμι είναι όλο και πιο δημοφιλείς τόσο στους ποδηλάτες του δρόμου όσο και στους λιγότερο έμπειρους ταξιδιώτες. Το σχεδόν επίπεδο προφίλ των διαδρομών, η πληθώρα ιστορικών μνημείων κοντά στα ποτάμια και η εμπειρία της φύσης καθιστούν τις παραποτάμιες διαδρομές ένα τέλειο τουριστικό προϊόν. Οι δημιουργοί του Velo Vistula διασφάλισαν ότι οι επισκέπτες μπορούν να απολαύσουν όλα αυτά τα ταξίδια δίπλα στο ποτάμι.

Πάνω από 200 χιλιόμετρα με θέα στο βουνό προσφέρονται από μια άλλη ποδηλατική διαδρομή στο δίκτυο, το VeloDunajec. Χτισμένο σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, έχει σαφείς σημάνσεις και πολλά σημεία εξυπηρέτησης. Διασχίζει τις γραφικές περιοχές της κοιλάδας Dunajec, με θέα σε διάφορες οροσειρές: τα Tatras, τα βουνά Gorce, Beskids και Pieniny.

Οι άλλες διαδρομές στο δίκτυο είναι, μεταξύ άλλων, οι VeloKrynica, VeloRaba, VeloNatura και VeloMetropolis, καθεμία από τις οποίες εξερευνά ένα άλλο μέρος της πλούσιας κληρονομιάς της περιοχής. Η τοπική αυτοδιοίκηση εξασφάλισε ότι όλες οι διαδρομές συμμορφώνονται με τα πρότυπα EuroVelo, χάρη στις οποίες η VeloNatura είναι πλέον μέρος της διαδρομής EuroVelo 11 Ανατολικής Ευρώπης και η VeloMetropolis είναι τμήμα της διαδρομής EuroVelo 4 Κεντρικής Ευρώπης.



Ποια είναι τα οφέλη;

Δύο πράγματα κάνουν τη VeloMałopolska ένα τέλειο παράδειγμα ποδηλατικών επενδύσεων μεγάλης κλίμακας. Πρώτον, η κλίμακα του Małopolska σε χιλιόμετρα είναι 2-3 φορές μεγαλύτερη από ό, τι τα περισσότερα άλλα έργα αυτού του είδους. Σύμφωνα με τις τοπικές αρχές, αυτός ο κεντρικός προγραμματισμός δαπανών σε ένα μεγάλο δίκτυο είχε ως αποτέλεσμα σημαντική εξοικονόμηση κόστους, καθώς και διασφάλιση ότι οι διαδρομές και οι πινακίδες γίνονται σύμφωνα με ομοιόμορφα πρότυπα.

Δεύτερον, η επαρχία θέλει να διασφαλίσει ότι η υποδομή ποδηλάτων είναι ενσωματωμένη στο σιδηροδρομικό δίκτυο, επιτρέποντας στους τουρίστες να μετακινούνται ελεύθερα μεταξύ τμημάτων της διαδρομής και να επιστρέφουν άνετα στο σημείο εκκίνησης μετά το τέλος του ταξιδιού. Αυτό το χαρακτηριστικό καθιστά το VeloMałopolska ένα τέλειο παράδειγμα πολυτροπικού σχεδιασμού.

Αν και η κατασκευή των διαδρομών δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη, οι τοπικές αρχές έχουν ήδη βιώσει τα οφέλη του ποδηλατικού δικτύου για τις κοινότητές τους. Κατά μήκος της διαδρομής, εμφανίζονται ενοικιάσεις ποδηλάτων και εστιατόρια, υπάρχει επίσης μια τουριστική προσφορά για ποδηλάτες, όπως διάβαση ή ράφτινγκ με ποδήλατα.



ΣΧΕΤΙΚΑ ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΕΕ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΕΤΠΑ

🚲 Υπέρ μίας μετάβασης σε οικονομία χαμηλών εκπομπών σε όλους τους τομείς.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 'Małopolska' 2014–2020

ΠΟΣΟ ΚΟΝΔΥΛΙΩΝ:

Τα παρακάτω ποσά δείχνουν το ποσό των δαπανών για τον Σεπτέμβριο του 2020. Καθώς η κατασκευή του δικτύου είναι ακόμη σε εξέλιξη, εκτιμάται ότι τόσο το ποσό των κονδυλίων που δόθηκαν όσο και τα χρήματα που δαπανήθηκαν θα είναι τελικά περίπου 70% υψηλότερο από αυτό που αναφέρεται παρακάτω.

ΕΤΠΑ

19,289,000 EUR

ΣΥΝΟΛΟ

29,164,456 EUR

7.3. Περι-αστικες ποδηλατικες συνδεσεις: fietssnelwegen (βέλγιο)

Η δυναμική της ποδηλατικής μετακίνησης δεν περιορίζεται σε μικρά τμήματα. Οι ποδηλατόδρομοι υψηλής ταχύτητας οδηγούν τους ποδηλάτες γρήγορα, με ασφάλεια και άνεση σε μεγάλες αποστάσεις από εκεί που ξεκινούν. Η Φλάνδρα αναπτύσσει 110 από αυτές τις διαδρομές, καλύπτοντας ένα δίκτυο 2.400 χιλιομέτρων! Από τις 110 διαδρομές, 61 χρησιμοποιούνται ήδη.

Ένας ποδηλατόδρομος υψηλής ταχύτητας είναι ένα προϊόν κινητικότητας που συνδυάζει διαφορετικούς τύπους υποδομών, όπως ποδηλατόδρομο ή ποδηλατικούς δρόμους, για να παρέχει υψηλής ποιότητας λειτουργική ποδηλατική σύνδεση. Ως ραχοκοκαλιά ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων, συνδέει πόλεις και / ή προάστια, κατοικημένες περιοχές και μεγάλα (εργασιακά) μέρη.

Η προτεραιότητα είναι για κάθε ποδηλάτη να ταξιδεύει γρήγορα και με ασφάλεια στον τελικό προορισμό του. Τα χαρακτηριστικά ενός ποδηλατόδρομου υψηλής ταχύτητας περιλαμβάνουν: περιορισμένο αριθμό στάσεων, προτεραιότητα στους ποδηλάτες με όπου είναι δυνατόν, μια ευρεία και άνετη επιφάνεια και γραμμικό σχεδιασμό, μεταξύ άλλων. Ειδικά σε συνδυασμό με τον αυξανόμενο αριθμό ηλεκτρικών ποδηλάτων, η καινοτομία στον ποδηλατόδρομο υψηλής ταχύτητας είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος για να βγουν οι πολίτες από τα αυτοκίνητά τους.

Σύμφωνα με τον Tom Dehaene, αναπληρωτή κινητικότητας στη Flemish Brabant, η δημοτικότητα των ποδηλατοδρόμων υψηλής ταχύτητας αυξήθηκε ραγδαία κατά τη διάρκεια της πανδημίας του κορωνοϊού. Αν και η μετακίνηση από και προς την εργασία έχει μειωθεί, ο αριθμός των ποδηλατών δεν έχει μειωθεί, καθώς οι ειδικοί συμβούλευαν όλους εκείνους που εργάζονται από το σπίτι να ασκούνται τακτικά. «Τις τελευταίες εβδομάδες, καταγράψαμε σχεδόν διπλασιασμό του αριθμού των ποδηλατών σε ορισμένα σημεία μέτρησης. Οι τυπικές πρωινές και βραδινές ώρες αιχμής εξαφανίστηκαν από το γράφημα και μια κορυφή ποδηλασίας εμφανίστηκε νωρίς το απόγευμα» - πρόσθεσε ο κ. Dehaene²⁵. Αυτό το παράδειγμα υποστηρίζει την άποψη ότι η μετακίνηση με ποδήλατο είναι ένα από τα πραγματικά αποτελεσματικά εργαλεία για την καταπολέμηση της πανδημίας.



²⁵ Ο Κορωνοϊός διπλασιάζει τους ποδηλάτες σε ποδηλατοδρόμους υψηλής ταχύτητας, Vlaams-Brabant PERS, Μάιος 18th 2020, διαθέσιμο στο: <https://pers.vlaamsbrabant.be/corona-zorgt-voor-verdubbeling-fietsers-opfietssnelwegen>

ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΟΦΕΛΗ;

Μια μελέτη που ανατέθηκε από το φλαμανδικό ινστιτούτο τεχνολογικής έρευνας (VITO) δείχνει την αναλογία κόστους-οφέλους των ποδηλατοδρόμων υψηλής ταχύτητας στο 1: 2–14²⁶. Οι ερευνητές εξέτασαν το κόστος κατασκευής, τον αριθμό των χρηστών, το εξωτερικό κόστος που σχετίζεται με την ατμοσφαιρική ρύπανση και τα τροχαία ατυχήματα, τον θετικό αντίκτυπο της σωματικής δραστηριότητας στην υγεία (λιγότερος κίνδυνος καρκίνου, διαβήτη, κατάθλιψης και άνοιας) και την επακόλουθη μείωση του κόστους φροντίδας υγείας, υπολογίζοντας μια 20ετή διάρκεια ζωής για κάθε ποδηλατόδρομο υψηλής ταχύτητας.



Το συμπέρασμά τους είναι ξεκάθαρο: οι ποδηλατόδρομοι υψηλής ταχύτητας αξίζουν το κόστος τους δύο φορές από εξοικονόμηση σε κόστη υγειονομικής περίθαλψης και το κόστος κατασκευής. «Σε ένα ελάχιστο ευνοϊκό σενάριο (όπου μόνο 600 ποδηλάτες χρησιμοποιούν καθημερινά τον ποδηλατόδρομο υψηλής ταχύτητας) το κέρδος σε εξοικονόμηση υγειονομικών εξόδων είναι δύο φορές το κόστος κατασκευής. Σε ένα ευνοϊκό σενάριο (όπου μόνο 4.400 ποδηλάτες χρησιμοποιούν καθημερινά τον ποδηλατόδρομο υψηλής ταχύτητας) το κέρδος είναι ακόμη και δέκα έως δεκατέσσερις φορές η επένδυση. Ακόμα κι αν το μοντέλο υποθέτει ότι οι ποδηλάτες δεν ήταν αυτοκινητιστές στο παρελθόν (και έτσι δεν προκαλούν λιγότερες εκπομπές CO₂ ή λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση), το κέρδος παραμένει μεγαλύτερο από το κόστος».

ΣΧΕΤΙΚΑ ΚΟΝΔΥΛΙΑ ΕΕ

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΕΤΠΑ

🚲 Υπέρ μίας μετάβασης σε οικονομία χαμηλών εκπομπών σε όλους τους τομείς

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 'Vlaanderen' 2014 - 2020

EXEMPLARY INVESTMENTS WITH AMOUNT OF ALLOCATED FUNDS:

Προς το παρόν από τα προγραμματισμένα 2400 χιλιόμετρα είναι λειτουργικά 1406 χιλιόμετρα ή 58% του ποδηλατικού δικτύου, εν μέρει χάρη στις επενδύσεις από το ΕΤΠΑ

F105: Ποδηλατογέφυρα πάνω από το Kempisch Kanaal, Herentals (3)

ΕΤΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
EUR 632 000	EUR 3 091 211

F7: Ποδηλατογέφυρα πάνω από το Volhardingslaan N35, Deinze (1)

ΕΤΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
EUR 774 400	EUR 1 936 000

F24: Ποδηλατικό τούνελ Tiensesteenweg, Leuven (2)

ΕΤΠΑ	ΣΥΝΟΛΟ
EUR 660 000	EUR 4 000 000

²⁶ Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., Μοντέλο αντίκτυπου στην υγεία από τη στροφή από τη χρήση αυτοκινήτου σε χρήση ποδηλάτου ή περπατήματος στη Φλάνδρα: Εφαρμογή σε δύο ποδηλατόδρομους ταχείας κυκλοφορίας, Journal of Transport & Health 2(4):549-562. Η περίληψη της έρευνας διαθέσιμη στο: https://www.sport.be/cycling/nl/nieuws/article.html?Article_ID=750409



Σχεδιασμός της επένδυσης (1), υπό κατασκευή (2) και έτοιμο να υποδεχθεί ποδηλάτες (3).

Άλλα παραδείγματα

Μπορείτε να βρείτε περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τα παραπάνω έργα, καθώς και πρόσθετα παραδείγματα ποδηλατικών επενδύσεων που χρηματοδοτούνται μέσω του ΕΤΠΑ, στον ιστότοπό μας:

ecf.com/funds-cycling/unlocking-cycle-investments/good-practice-examples-eu-investments-cycle-projects

8. ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΜΕΓΑΛΕΣ ΕΜΠΝΕΥΣΕΙΣ

B. ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

Σε αυτό το τμήμα του οδηγού θα βρούμε παραδείγματα διατύπωσης φιλικά προσκείμενων στο ποδήλατο διατάξεων από προγράμματα επιλεγμένων κρατών μελών. Τα παραδείγματα χωρίζονται τα σε δύο κύριες κατηγορίες: 1) συμφωνίες συνεργασίας και 2) λειτουργικά ή περιφερειακά προγράμματα ανάπτυξης.

Θεωρήστε αυτήν τη συλλογή ως έμπνευση και μην διστάσετε να συμπεριλάβετε ακόμη πιο εκτεταμένους και φιλόδοξους στόχους στα προγράμματά σας.

8.1. Προγράμματα και εθνικές στρατηγικές για το ποδήλατο

A. ΔΙΑΓΝΩΣΗ

Παρακάτω παρουσιάζουμε μερικά παραδείγματα διαγνωστικών παρατηρήσεων, ένα απαραίτητο μέρος μιας Συμφωνίας Συνεργασίας, που μπορούν να υποστηρίξουν επενδύσεις στην ενεργή κινητικότητα. Ας θυμηθούμε ότι συγκεκριμένες αναφορές ανά χώρα, τις οποίες εξετάσαμε στην ενότητα 5.1, είναι μια από τις καλύτερες πηγές πληροφοριών για τη σύνταξη του διαγνωστικού μέρους της συμφωνίας συνεργασίας.

🚲 Ποιο ποσοστό ρύπανσης στη χώρα / περιοχή σας προκαλείται από τις μεταφορές.

- «Οι αστικές μεταφορές αποτελούν σημαντική πηγή εκπομπών ρύπων στην Πολωνία²⁷».
- «Οι μεγαλύτεροι τομείς που συνεισέφεραν στις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου το 2011 στην Κροατία ήταν η παραγωγή ηλεκτρισμού, οι μεταφορές κατόπιν δε η γεωργία²⁸».
- «Ο κύριος τομέας στον οποίο η Σλοβακική Δημοκρατία δεν κατάφερε μέχρι στιγμής να σταθεροποιήσει την αύξηση του σημαντικού όγκου εκπομπών αερίων θερμοκηπίου είναι οι οδικές μεταφορές λόγω της αύξησης των ΙΧ, των ξεπερασμένων δημόσιων μεταφορών και της ανεπαρκούς χρήσης μη μηχανοκίνητων μέσων, πχ ποδήλατα. Από το 1990, το μερίδιο των εκπομπών ρύπων από τις μεταφορές αυξήθηκε κατά 11,5%²⁹ έναντι του συνόλου.³⁰

🚲 Τι ποσοστό ενέργειας καταναλώνει.

- «Ο τομέας των μεταφορών είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής με το 39,8% της συνολικής τελικής κατανάλωσης ενέργειας, βασίζεται δε στα προϊόντα πετρελαίου, ένας καθοριστικός παράγοντας για την υψηλή εθνική ενεργειακή εξάρτηση". [Ισπανία]³¹

²⁷ Προγραμματισμός της οικονομικής οπτικής 2014–2020 - Συμφωνία εταιρικής σχέσης, σ. 28, διαθέσιμο στο:

https://www.pois.gov.pl/media/9498/Partnership_Agreement.pdf

²⁸ Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Κροατία, σ. 16, διαθέσιμο στο:

https://razvoj.gov.hr/UserDocImages//arhiva/EU%20fondovi//HR_PA_FINAL_ADOPTED_30_10_2014.pdf

²⁹ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με τη Δημοκρατία της Σλοβακίας 2014 – 2020, σ. 48, διαθέσιμο στο: <https://www.ia.gov.sk/data/files/partnerska-dohoda.pdf>

³⁰ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με Ισπανία 2014-2020, σ. 101, διαθέσιμο στο:

https://www.dgfc.sepg.hacienda.gob.es/sitios/dgfc/esES/ipr/fcp1420/p/pa/Documents/20190215_AA_Espa%C3%B1a_2014_2020_Vdef.pdf

³¹ Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Κροατία, σ. 16

- Οι τομείς οι οποίοι συνεισέφεραν στην τελική κατανάλωση ενέργειας ήταν η γενική κατανάλωση, κυρίως νοικοκυριά και υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των δημοσίων υποδομών, με μερίδιο 43 % και οι μεταφορές (34%), ενώ ο τομέας της βιομηχανίας ανέρχεται σε 17%". [Κροατία]³²

Ποια άλλα προβλήματα θα μπορούσαν να καταπολεμηθούν μέσω της προώθησης της ποδηλασίας.

- «Η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους συνεπάγεται τη μείωση της ταχύτητας των ταξιδιών.»³³
- «Ο αριθμός των καθημερινά μετακινούμενων [στο Ζάγκρεμπ] (εκτιμάται σε 80.000 εργαζόμενους καθώς και 20.000 άλλους) αυξάνει την ανάγκη για την περαιτέρω ανάπτυξη ενός πολύπλοκου και βιώσιμου συστήματος αστικών συγκοινωνιών.»³⁴
- «Η αύξηση του κόστους μεταφοράς εμπορευμάτων και προσώπων και η σταδιακή υποβάθμιση των οδικών υποδομών³⁷. ο«Χαμηλή ποιότητα ζωής σε αστικές και άλλες κατοικημένες περιοχές.»³⁵

Ποια είναι τα κύρια προβλήματα με την υπάρχουσα ποδηλατική υποδομή.

- «[Υπάρχει] ένα ατελές δίκτυο ποδηλατόδρομων και ποδηλατικών διαδρομών.»³⁶
- «Το δίκτυο μεταφορικών συνδέσεων [στο Σπλιτ] μεταξύ αστικών και προαστιακών περιοχών έχει κενά, περιορίζοντας τόσο την καθημερινή χρήση όσο και την τουριστική ανάπτυξη.»³⁷
- «[Υπάρχουν] κενά στο εθνικό δίκτυο ποδηλατόδρομων και πράσινων διαδρομών, συμπεριλαμβανομένων και των επτά ευρωπαϊκών διαδρομών, τα οποία δημιουργούν συνδέσεις μεταξύ αστικών περιοχών και της υπαίθρου. Πέρα από τη χρήση τους από τους ντόπιους, οι ποδηλατόδρομοι αυτοί χρησιμοποιούνται επίσης από τουρίστες που δημιουργούν σημαντικά οικονομικά οφέλη στις περιοχές που διασχίζουν.»³⁸
- «Η χρήση ποδηλάτων για μεταφορικές υπηρεσίες απέχει πολύ από το να φτάσει τις δυνατότητές της. Το μήκος των ποδηλατόδρομων στις πόλεις είναι ανεπαρκές, μεμονωμένες ποδηλατικές διαδρομές είναι συχνά ασύνδετες και έχουν πολλές διακοπές.»³⁹

B. ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΧΩΝ

Παρακάτω θα βρείτε παραδείγματα φιλοποδηλατικών διατάξεων σε συμφωνίες συνεργασίας από επιλεγμένα κράτη μέλη για τα έτη 2014-2020. Μπορείτε να χρησιμοποιήσετε παρόμοια διατύπωση στα δικά σας προγράμματα ή να τα προσαρμόσετε στις ανάγκες σας.

Όπως θα διαπιστώσετε, υπάρχει η δυνατότητα οι προτεραιότητές σας να διατυπωθούν ευρέως στις συμφωνίες συνεργασίας. Ωστόσο, όσο πιο ποικίλους φιλοποδηλατικούς στόχους περιλαμβάνετε στη συμφωνία, τόσο ευκολότερο θα είναι για τα υπουργεία / περιφέρειες να προκρίνουν συγκεκριμένες επενδύσεις στα επιχειρησιακά τους προγράμματα, στα προγράμματα ανάπτυξης της υπαίθρου και στις προσκλήσεις αναζήτησης έργων. Η εμπειρία από παλαιότερους προϋπολογισμούς έχει αποδείξει ότι τα κράτη που εισήγαγαν πολλές ξεχωριστές αναφορές σε διάφορους τομείς ποδηλατικών επενδύσεων, π.χ. τουρισμός, μεταφορές, ασφάλεια, διατροφικότητα και καινοτομία, κατάφεραν να πάρουν και να αναλώσουν τα μεγαλύτερα κονδύλια για εκτεταμένα έργα υποδομής.

Επενδυτική προτεραιότητα 1 - ενίσχυση της έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και καινοτομίας

³² Προγραμματισμός της οικονομικής οπτικής 2014–2020 - Συμφωνία εταιρικής σχέσης – Πολωνία, σ. 28.

³³ Συμφωνία εταιρικής σχέσης. Δημοκρατία της Κροατίας, σ. 56.

³⁴ Προγραμματισμός της οικονομικής οπτικής 2014–2020 - Συμφωνία εταιρικής σχέσης – Πολωνία, σ. 28.

³⁵ Ibid., σ. 49

³⁶ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με τη Δημοκρατία της Σλοβακίας 2014 – 2020, σ. 27

³⁷ Συμφωνία εταιρικής σχέσης. Δημοκρατία της Κροατίας, σ. 57

³⁸ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με τη Γαλλία - 2014-20, σ. 63, διαθέσιμο στο: 180620-ap_france_vf.pdf.

³⁹ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με τη Δημοκρατία της Σλοβακίας 2014 – 2020, σ. 27

Σύμφωνα με τον νέο κανονισμό ΕΤΠΑ, οι παρακάτω διατάξεις θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στον πρώτο Στόχο της Πολιτικής: μια εξυπνότερη Ευρώπη μέσω καινοτομίας, ψηφιοποίησης, βιομηχανικής αλλαγής και της στήριξης των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων.

- «Πρώθηση ενός προτύπου συστήματος μεταφορών με βάση τη βιώσιμη κινητικότητα · ενοποίηση συστημάτων μετακινήσεων και εφαρμογή νέων λιγότερο ρυπογόνων λύσεων».⁴⁰

🚲 Επενδυτική προτεραιότητα 4 - υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα σε όλους τους τομείς.

Σύμφωνα με τον νέο κανονισμό του ΕΤΠΑ, οι παρακάτω διατάξεις θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στον δεύτερο Στόχο: μια πιο πράσινη Ευρώπη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα που επενδύει στην ενεργειακή μετάβαση, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

- «Δημιουργία σχεδίων βιώσιμων μετακινήσεων προς/από τα σχολεία και χώρους εργασίας, μετάβαση, όταν είναι εφικτό, στη χρήση ποδηλάτων και ανάπτυξη απαραίτητων υποδομών».⁴¹
- «Μείωση των εκπομπών από τις μεταφορές, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, όπως CNG και ηλεκτρικής ενέργειας, και προώθηση εναλλακτικών τύπων μετακίνησης, συμπεριλαμβανομένων του βάδην και της ποδηλασίας».⁴²
- «Βελτίωση της ποιότητας του αέρα, ιδίως μέσω της υποστήριξης μετακινήσεων χαμηλών εκπομπών ρύπων και της ήπιας κινητικότητας (ιδιαίτερα το περπάτημα και η ποδηλασία)».⁴³
- «Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου σε αστικές περιοχές με την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (στρατηγικές χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην περίπτωση των μικρών πόλεων), προώθηση των επενδύσεων σε μη μηχανοκίνητη κινητικότητα σε όλες τις πόλεις της Ρουμανίας (ποδηλασία και περπάτημα, αποθάρρυνση της ιδιωτικής χρήσης αυτοκινήτων)».⁴⁴

🚲 Επενδυτική προτεραιότητα 6 - διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πλουτοπαραγωγικών πηγών.

Σύμφωνα με τον νέο κανονισμό του ΕΤΠΑ, οι παρακάτω διατάξεις θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στον δεύτερο Στόχο: μια πιο πράσινη Ευρώπη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα που επενδύει στην ενεργειακή μετάβαση, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

- «Ανάπτυξη βιώσιμου και ποιοτικού τουρισμού».⁴⁵
- «Χρήση των δυνατοτήτων του τουρισμού και της αναψυχής σε φυσικές περιοχές και ανάπτυξη του οικοτουρισμού».⁴⁶
- «Παρουσίαση νέων τουριστικών προϊόντων, γύρω από συγκεκριμένα θέματα (περιαστικός, πεζοπορικός, αγροτουρισμός, βιομηχανική κληρονομιά, αστικός, μνήμης) και καινοτόμες τουριστικές εμπειρίες».⁴⁷
- «Ενημέρωση του πληθυσμού για περιβαλλοντικά θέματα και προώθηση περιβαλλοντικών δράσεων που στοχεύουν στη τόνωση του ενδιαφέροντος του κοινού για την προστασία του περιβάλλοντος και της φύσης. Προκειμένου να τονωθεί το ενδιαφέρον για τη φύση, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι επισκέψεις προκαλούν

⁴⁰ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με Ισπανία 2014-2020, σ. 75

⁴¹ Ibid., σ. 112

⁴² Συμφωνία εταιρικής σχέσης για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020. Δημοκρατία της Τσεχίας, σ. 95 & 98, διαθέσιμο στο: <https://www.dotaceeu.cz/getmedia/4589b39c-4215-4f0b-914db296678db1c8/Partnership-agreement-technical-revision-approved-by-the-EC-on-13-April-2016.pdf?ext=.pdf>

⁴³ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με τη Γαλλία - 2014-20, σ. 55.

⁴⁴ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με Ρουμανία, σ. 179, διαθέσιμο στο: https://www.fonduriue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord_de_Parteneriat_2014-2020_EN.pdf.

⁴⁵ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με Ισπανία 2014-2020, σ. 134

⁴⁶ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με τη Γαλλία - 2014-20, σ. 73.

⁴⁷ Ibid., σ. 23

όσο το δυνατόν λιγότερη ζημιά στο φυσικό περιβάλλον. Είναι επίσης σημαντικό η υλοποίηση ξεχωριστών διαδρομών στα κρατικά πάρκα – διαφορετικά εκπαιδευτικά μονοπάτια για πεζούς και ποδηλάτες".⁴⁸

🚲 **Ι Επενδυτική προτεραιότητα 7** - προώθηση βιώσιμης μεταφοράς και εξάλειψη των σημείων συμφόρησης.

Σύμφωνα με τον νέο κανονισμό ΕΤΠΑ, οι διατάξεις που παρουσιάζονται παρακάτω θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στον τρίτο Στόχο: μια πιο συνδεδεμένη Ευρώπη με δίκτυα στρατηγικών μεταφορών και ψηφιακών δικτύων (σύμφωνα με την πρόταση της ΕΚ) ή στον δεύτερο Στόχο της πολιτικής: μια πιο πράσινη Ευρώπη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα που επενδύει στην ενεργειακή μετάβαση, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής (σύμφωνα με τροπολογίες που υπέβαλαν το ΕΚ και το Συμβούλιο).

- «Ενίσχυση της δημιουργίας ποδηλατόδρομων και αναγκαίων υποδομών, ενίσχυση της διεύρυνσης της χρήσης μη μηχανοκίνητων μετακινήσεων στις αστικές περιοχές, υποστήριξη της διατροφικότητας (διασύνδεση δημόσιων μεταφορών και μετακίνησης με ΙΧ με τη μεταφορά ποδηλάτων) και κόμβων (χώροι στάθμευσης, στέγαστρα για ποδήλατα), υποστήριξη της κατασκευής στοιχείων και ζωνών κατευνασμού της κυκλοφορίας, καθώς και τον ασφαλή διαχωρισμό της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων από τα μη μηχανοκίνητα μέσα".⁴⁹
- «Προτεραιοποίηση κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων (συμπεριλαμβανομένης και της κατασκευής ποδηλατόδρομων), διευκόλυνση πολυτροπικών ταξιδιών (ΙΧ & ΜΜΜ ή ποδήλατο & ΜΜΜ), συμπεριλαμβανομένης της χωροθέτησης τους σε λογικά σημεία, περιορισμό της κυκλοφορίας αυτοκινήτων στα κέντρα των πόλεων".⁵⁰

🚲 **Επενδυτική προτεραιότητα 9** - προώθηση της κοινωνικής ένταξης, καταπολέμηση της φτώχειας και κάθε διάκρισης.

Σύμφωνα με τον νέο κανονισμό ΕΤΠΑ, οι παρακάτω διατάξεις θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν στον τρίτο Στόχο : μια πιο συνδεδεμένη Ευρώπη με δίκτυα στρατηγικών μεταφορών και ψηφιακών δικτύων (σύμφωνα με την πρόταση της ΕΚ) ή στον δεύτερο Στόχο της πολιτικής: μια πιο πράσινη Ευρώπη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα που επενδύει στην ενεργειακή μετάβαση, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής (σύμφωνα με τροπολογίες που υπέβαλαν το ΕΚ και το Συμβούλιο).

- «Ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων και ποδηλατικών διαδρομών για τη μετακίνηση προς την εργασία, το σχολείο και τις υπηρεσίες με στόχο την υποστήριξη της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας ".⁵¹
- «Βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας της μετακίνησης για μία γηράσκουσα κοινωνία".⁵²

8.2. Επιχειρησιακά Προγράμματα / Αγροτικά Προγράμματα Ανάπτυξης

Θυμόμαστε:

- 🚲 μπορείτε να συμπεριλάβετε τολμηρά προγράμματα προώθησης της χρήσης του ποδήλατου στο επιχειρησιακό σας πρόγραμμα ακόμη και αν η Συμφωνία Συνεργασίας δεν δίνει μεγάλη (ή καθόλου) άμεση έμφαση στο ποδήλατο. Αρκεί που η Συμφωνία Συνεργασίας στοχεύει στην καταπολέμηση προβλημάτων όπως: ατμοσφαιρική ρύπανση, συμφόρηση, αναποτελεσματική υποδομή μεταφορών κ.λπ.
- 🚲 είναι σκόπιμο να συμπεριληφθούν σε επιχειρησιακά προγράμματα δείκτες απόδοσης (όπως χιλιόμετρα υλοποιημένης ποδηλατικής υποδομής) και ο προϋπολογισμός κεφαλαίων ειδικά για το ποδήλατο. Αυτό θα είναι μια σημαντική διευκόλυνση για το σχεδιασμό των μελλοντικών προσκλήσεων για έργα.

⁴⁸ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με τη Δημοκρατία της Λιθουανίας, σ. 90., διαθέσιμο στο:

http://www.esparama.lt/c/document_library/get_file?uuid=a7c44f87-a810-4175-8cdcdb95d668a1d0&groupId=19002.

⁴⁹ Συμφωνία εταιρικής σχέσης με τη Δημοκρατία της Σλοβακίας 2014 – 2020, σ. 27.

⁵⁰ Προγραμματισμός της οικονομικής οπτικής 2014–2020 - Συμφωνία εταιρικής σχέσης – Πολωνία, σ. 106.

⁵¹ Συμφωνία εταιρικής σχέσης για την Προγραμματική Περίοδο 2014–2020. Δημοκρατία της Τσεχίας, σ. 56

⁵² Προγραμματισμός της οικονομικής οπτικής 2014–2020 - Συμφωνία εταιρικής σχέσης – Πολωνία, σ. 227

A. ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΓΙΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

- 🚲 «Δημιουργία, κατασκευή και ανανέωση ποδηλατόδρομων για μετακίνηση προς την εργασία και δημόσιες υπηρεσίες (π.χ. διαδρομές που οδηγούν σε σιδηροδρομικούς σταθμούς και στάσεις λεωφορείων σε δήμους και πόλεις), συμπεριλαμβανομένων επενδύσεων σε πρόσθετες ποδηλατικές υποδομές, όπως χώροι ανάπαυσης, στάθμευσης ποδηλάτων, σταθμών φόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα κ.λπ.»
- 🚲 «Εκσυγχρονισμός και κατασκευή υποδομών για μη μηχανοκίνητες μετακινήσεις:
- ποδηλατόδρομοι - ανανέωση και ανακατασκευή υπαρχόντων, κατασκευή νέων καθώς και ποδηλατολωρίδων σε υπάρχοντες τοπικούς δρόμους ή δρόμους μεταξύ οικισμών,
 - πρόσθετες ποδηλατικές υποδομές (στεγασμένοι χώροι στάθμευσης, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων, σταθμοί ενοικίασης ποδηλάτων, αποδυτήρια κ.λπ.) ·
 - συστημάτων στάθμευσης για ποδήλατα,
 - στοιχεία κατευνασμού της κυκλοφορίας (πεζόδρομοι, κοινόχρηστοι χώροι, αποκλεισμός κυκλοφορίας από τους δρόμους εκτός από τις δημόσιες συγκοινωνίες και τα ποδήλατα κ.λπ.
 - αύξηση της ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών του δρόμου, εξάλειψη σημείων συμφόρησης στις διαβάσεις πεζών, κ.λπ., «συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης συνθηκών για πεζούς, ποδηλάτες και επιβάτες δημόσιων μεταφορών σε όλα τα σχέδια ανακατασκευής δρόμου».
- 🚲 «Πρώιμη της αντίληψης περί των ποδηλάτων ως καθημερινά μετακινούμενων και όχι μόνο ως αθλητών ή τουριστών».
- 🚲 «Πρώιμη και αύξηση της ελκυστικότητας της ποδηλασίας στο κοινό μέσω διαδικτυακών πυλών, εφαρμογών για κινητά κ.λπ.»⁵³
- 🚲 «Εξοπλισμός των ποδηλατόδρομων ουσ που βρίσκονται σε νομαρχιακές και δημοτικές οδούς (συμπεριλαμβανομένων των νομαρχιακών οδών για τις οποίες οι δήμοι έχουν την ευθύνη συντήρησης). Το αντικείμενο της χρηματοδότησης είναι η επέκταση και η κατασκευή νέων αυτόνομων και παρά των οδών ποδηλατόδρομων, πιθανώς ως μέρος του κρατικού προγράμματος κατασκευής δρόμων ή και δημοτικών προγραμμάτων κατασκευής ποδηλατόδρομων. Η χρηματοδότηση παρέχεται για δαπάνες κατασκευής αυτόνομων και παρά των οδών ποδηλατοδρόμων, συμπεριλαμβανομένων της απόκτησης γης, σύμφωνα με τους συνήθεις κανόνες επιλεξιμότητας για χρηματοδοτήσεις και διορθωτικά / αντισταθμιστικά μέτρα».⁵⁴
- 🚲 «Η επέκταση των τοπικών δημόσιων συγκοινωνιών και των μη μηχανοκίνητων ατομικών μετακινήσεων μπορεί να χρησιμοποιηθεί, ιδίως στον τομέα των μεμονωμένων μετακινήσεων, προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές CO2 από τις μεταφορές/μετακινήσεις. Ταυτόχρονα, η περαιτέρω επέκταση του εθνικού δικτύου ποδηλατόδρομων έχει ως στόχο να αυξήσει την ελκυστικότητα της ποδηλασίας χαμηλών εκπομπών ρύπων και το μερίδιό της στο συνολικό όγκο μετακινήσεων».⁵⁵
- 🚲 «Υποστήριξη παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας: αύξηση της "ήπιας" κινητικότητας – ποδηλατόδρομοι και διαδρομές για πεζούς. Το πεδίο εφαρμογής αυτής της δράσης – οριστικοποιημένο και ενσωματωμένο, σύμφωνα με τις

⁵³ Ολοκληρωμένο περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα, σ. 46-50, διαθέσιμο στο: https://www.dotaceeu.cz/Dotace/media/SF/Microsites/IROP/Dokumenty/Programov%C3%BD%20dokument/9_%2011.%202017/PD-IROP-verze-1-1_08112017.pdf.

⁵⁴ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, σ. 100, διαθέσιμο στο: <https://www.europa-mv.de/serviceassistent/download?id=1619519>

⁵⁵ Ibid., σ. 102.

διαδικασίες που ορίζονται στη Συμφωνία Συνεργασίας αφορά ο την κατασκευή ή / και την ενίσχυση συστημάτων που υποστηρίζουν τη ήπια, ποδηλατική η πεζή κινητικότητα, με ιδιαίτερη αναφορά στην:

- αύξηση του υφιστάμενου δικτύου, ποδηλατόδρομων και πεζοπορικών διαδρομών ευνοώντας την ολοκλήρωσή του σε όλο το αστικό δίκτυο
- αύξηση της κυκλοφοριακής ασφάλειας της ποδηλασίας ·
- ολοκλήρωση με το σύστημα MMM ή / και σύνδεση με πολυσύχναστα μέρη ο δημιουργία χώρων ανάπαυσης και εξοπλισμένων χώρων στάθμευσης ειδικά για ποδήλατα ·
- εφαρμογές παρεμβάσεων βιωσιμότητας και αστικής ποιότητας με στόχο την ποδηλασία και το περπάτημα".⁵⁶

🚲 «Οι στρατηγικοί στόχοι είναι: η αύξηση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατόδρομων, η ολοκλήρωσή του στο αστικό περιβάλλον, η διασύνδεση των ποδηλατικών διαδρομών και η δικτύωσή τους («εμφέ δικτύου»), η ασφάλεια, η σύνδεση με τα MMM και ειδικότερα με το περιφερειακό σιδηροδρομικό σύστημα, η διασύνδεση με την οποία αναγνωρίζεται ως ικανή να μεγιστοποιήσει την ικανότητα να παράγει θετικά αποτελέσματα στη δράση μείωσης του CO2 ".⁵⁷

🚲 «Οι ακόλουθοι τύποι παρέμβασης θα είναι επιλέξιμοι για χρηματοδότηση:

- δημιουργία/ ασφάλεια ποδηλατόδρομων, δεσμευμένων ποδηλατολωρίδων, διαδρομών για πεζούς, ζωνών με όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα) με προτεραιότητα σε εκείνους που διασυνδέουν το σιδηρόδρομο με τα αστικά σημεία ενδιαφέροντος.
- εγκατάσταση οριζόντιας και κάθετης σήμανσης ειδικά για ποδηλάτες και ποδηλατόδρομους· ο εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων, που πληρούν τις απαιτήσεις του Σχεδίου, κοντά στον σιδηρόδρομο·
- κατασκευή/ανάπλαση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων ·
- αυτόματοι μετρητές ποδηλάτων σε ποδηλατόδρομους και σε χώρους στάθμευσης (με ελεγχόμενη πρόσβαση)
- δημιουργία ενός ενιαίου περιφερειακού συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (με ιδιαίτερη αναφορά στους Δήμους με σιδηροδρομικούς σταθμούς) ·
- ενοποίηση εισιτηρίων μεταξύ δημόσιων συγκοινωνιών και συστημάτων κοινής χρήσης ποδηλάτων".⁵⁸

Β. ΠΟΔΗΛΑΤΟΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

🚲 «Κατασκευή και ανακατασκευή εκπαιδευτικών μονοπατιών, ποδηλατοδρόμων, κατασκευή πρόσθετων υποδομών (χώροι ανάπαυσης, καταφύγια, περίπτερα ποδηλάτων κ.λπ.), κατασκευή πύργων σε σημεία με θέα, εγκατάσταση ποδηλατικής σήμανσης σε υπάρχουσες ποδηλατικές διαδρομές κ.λπ.".⁵⁹

🚲 «Υποστήριξη έργων οικονομικής ανάπτυξης που βασίζονται στην ενίσχυση των φυσικών πόρων των αγροτικών περιοχών, επεκτείνοντας τόσο το τουριστικό αξιοθέατο της περιοχής όσο και την αναψυχή του αγροτικού πληθυσμού της Λωραίνης μέσω των κύριων πράσινων διαδρομών ποδηλάτουδρόμου".⁶⁰

🚲 «Δημιουργία, επέκταση και ανακαίνιση επενδύσεων που σχετίζονται με δωμάτια, κοινόχρηστους χώρους και βοηθητικό εξοπλισμό ή υπηρεσίες για ποδηλάτες (π.χ. χώρος αποθήκευσης και συντήρησης ποδηλάτων, χώρος πλυντηρίου αφιερωμένος σε ποδηλατοτουρίστες)".⁶¹

⁵⁶ Περιφέρεια Τοσκάνης. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα FESR 2014-2020, σ. 148, διαθέσιμο στο: https://www.regione.toscana.it/documents/10180/23870501/3c%29+POR_FESR_Toscana_2014-20- Vers_7_clean.pdf/823996a7-5438-3024-753e-f88b2c16ca26?i=1600240423797

⁵⁷ Ibid., σ. 148

⁵⁸ Λομβαρδία. Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα FESR 2014-2020, σ. 142, διαθέσιμο στο:

https://www.fesr.regione.lombardia.it/wps/wcm/connect/d365e089-b96f-4681-8595-f88b2c16ca26/Sintesi_ENG_FESR.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE/d365e089-b96f-4681-8595-f88b2c16ca26-mTfCB7a

⁵⁹ Ολοκληρωμένο περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα, σ. 43

⁶⁰ Γαλλία - Πρόγραμμα Ανάπτυξης Υπαίθρου (Περιφερειακό) – Lorraine, σ. 301, διαθέσιμο στο: <http://europeen-lorraine.eu/wp-content/uploads/2017/08/PDR-LOR-V7.1-approuv%C3%A9-02082017.pdf>

⁶¹ Γαλλία – Πρόγραμμα Ανάπτυξης Υπαίθρου (Περιφερειακό) – Bourgogne, σ. 315, διαθέσιμο στο: https://www.europe-bfc.eu/wp-content/uploads/2019/12/Programme_2014FR06RDRP026_7_0_consolidated_with_2014FR06RDNF001_8_0_fr.pdf

- 🚲 «Η δημιουργία σήματος «Ποδηλατικού ξενώνα»: επενδύοντας για την ικανοποίηση των κριτηρίων αναγνώρισης του σήματος (π.χ. ασφαλή αποδυτήρια, σταθμοί πλυσίματος, μικρό εργαστήριο επισκευής ...)». ⁶²
- 🚲 «Δημιουργία του περιφερειακού σχεδίου για ποδηλατικές και πράσινες διαδρομές, με στόχο έναν οικολογικά υπεύθυνο τουριστικό προορισμό, όντας συνεπείς στις άλλες δράσεις που υποστηρίζει η Ευρώπη για να κάνει τον τουρισμό μοχλό για την οικονομική ανάπτυξη της Βουργουνδίας». ⁶³
- 🚲 «Χρηματοδότηση καινοτόμων επενδυτικών έργων (π.χ. νέοι τύποι υπηρεσιών για επισκέπτες, νέες προσεγγίσεις πωλήσεων, πράσινος τουρισμός), ποδηλατοτουριστικές διαδρομές ως αναπόσπαστο μέρος της έννοιας «ποδηλατόδρομος της πολιτείας Mecklenburg-Vorpommern» ή τουριστικών υποδομών, οι οποίες είναι οι βασικές προϋποθέσεις για την ικανοποίηση των κριτηρίων αναγνώρισης σε θέρετρα υγείας και χώρους αναψυχής». ⁶⁴
- 🚲 «Σύνδεση τοποθεσιών φυσικής κληρονομιάς μέσω της δημιουργίας δρομολογίων ή τουριστικών διαδρομών (προσαρμογή μονοπατιών και διαδρομών για χρήση πεζών ή/και ποδηλάτων κ.λπ.). Προώθηση καθαρών και φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς και βιώσιμης κινητικότητας σε προστατευόμενες φυσικές περιοχές». ⁶⁵

C. ΠΙΘΑΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

🚲 **Μερίδιο της κυκλοφορίας ποδηλάτων στη συνολική μεταφορά**

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ Σύμφωνα με το Ολοκληρωμένο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Τσεχικής Δημοκρατίας το 2014 - το 2020 η αναλογία των ποδηλατιστών μεταξύ των μετακινουμένων θα πρέπει να αυξηθεί από 7% έως 10% κατά την περίοδο εφαρμογής του προγράμματος.

🚲 **Μήκος νέων ποδηλατόδρομων**

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Mecklenburg-Vorpommern 2014 - 2020 έθεσε ως στόχο 339 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων τα οποία θα κατασκευαστούν στην περιοχή κατά τη δεδομένη περίοδο.

🚲 **Αριθμός στοιχείων πρόσθετης ποδηλατικής υποδομής που δημιουργήθηκαν**

Το Ολοκληρωμένο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Σλοβακίας το 2014 – 2020 έθεσε ως τιμή στόχο 71 νέα στοιχεία συμπληρωματικών υποδομών ποδηλασίας. Αυτό περιλαμβάνει, για παράδειγμα, δημόσιους σταθμούς επισκευής ποδηλάτων.

🚲 **Αριθμός θέσεων στάθμευσης για ποδήλατα**

Το Ολοκληρωμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Λειτουργίας της Τσεχίας 2014 - 2020 έθεσε μια τιμή-στόχο 5.600 νέων θέσεων στάθμευσης για ποδήλατα.

🚲 **Αριθμός χρηστών ποδηλατοδρόμων στην περιοχή**

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ Σύμφωνα με το επιχειρησιακό πρόγραμμα Voivodeship Małopolskie 2014 - 2020, ο αριθμός των ποδηλατών στις ποδηλατικές διαδρομές θα πρέπει να αυξηθεί από 144.000 σε 423.396 κατά την περίοδο εφαρμογής του προγράμματος.

🚲 **Μείωση του αριθμού των θανάτων που σχετίζονται με την μετακίνηση με ποδήλατο**

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ Σύμφωνα με το Κροατικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητας και Συνοχής 2014 - 2020, ο αριθμός των θανάτων ποδηλατών θα πρέπει να μειωθεί από 12 / 1.000.000 σε 6 / 1.000.000 άτομα κατά τη δεδομένη χρονική περίοδο.

⁶² Ibid., σ. 335-336

⁶³ Ibid., σ. 335-336.

⁶⁴ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα EFRE Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020, σ. 74.

⁶⁵ Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανδalousία 2014-2020, σ. 263.

9. ΚΑΛΕΣΜΑ ΣΕ ΔΡΑΣΗ

Η μετακίνηση με ποδήλατο είναι μια από τις πιο αποτελεσματικές λύσεις στα μεγάλα οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα της εποχής μας. Μεγιστοποιήστε τις πιθανότητές σας να εξασφαλίσετε πόρους της ΕΕ για μέτρα σχετικά με την μετακίνηση με ποδήλατο ακολουθώντας αυτές τις προτάσεις:

Εάν είστε πολίτης, ΜΚΟ ή εκπρόσωπος της ποδηλατικής βιομηχανίας:

- 🚲 Συμμετέχετε ενεργά σε δημόσιες διαβουλεύσεις σχετικά με έγγραφα προγραμματισμού.
- 🚲 Εάν δεν υπάρχουν διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τη δημόσια διαβούλευση - επικοινωνήστε με τις αρμόδιες αρχές για την προετοιμασία εγγράφων προγραμματισμού και ρωτήστε πώς μπορείτε να επηρεάσετε το περιεχόμενό τους. Για να προσδιορίσετε τις σχετικές αρχές, μπορείτε να ερευνήσετε ποιος ετοίμασε τη συμφωνία εταιρικής σχέσης και τα επιχειρησιακά ή περιφερειακά προγράμματα ανάπτυξης της προηγούμενης οικονομικής περιόδου.
- 🚲 Συνεργαστείτε με άλλους που μοιράζονται τους στόχους και τις αξίες σας. Σε μια ομάδα, η φωνή σας ακούγεται καλύτερα.
- 🚲 Βρείτε συμμάχους μεταξύ διαφορετικών ενδιαφερομένων. Δείξτε ότι η υποστήριξη για την μετακίνηση με ποδήλατο είναι ισχυρή μεταξύ όλων των ομάδων της κοινωνίας.
- 🚲 Διαδώστε πληροφορίες για την υγεία, το περιβάλλον και τα οικονομικά οφέλη της μετακίνησης με ποδήλατο στην οικογένεια, τους φίλους και τους συναδέλφους σας. Μοιραστείτε αυτόν τον οδηγό με οποιονδήποτε που μπορεί να του φανεί χρήσιμος.

Εάν εργάζεστε για εθνική ή περιφερειακή αρχή:

- 🚲 Συμμετέχετε ενεργά στη διαδικασία προετοιμασίας εγγράφων προγραμματισμού και εμπνεύστε τους συναδέλφους σας με ένα όραμα δυναμικής και βιώσιμης ανάπτυξης της χώρας ή της περιφέρειάς σας.
- 🚲 Έχετε το θάρρος να παρουσιάσετε τολμηρές ιδέες που μπορούν να κάνουν τη χώρα και την περιφέρειά σας να ξεχωρίζει στον χάρτη της Ευρώπης.
- 🚲 Μάθετε από την εμπειρία των χωρών που επωφελήθηκαν περισσότερο από επενδύσεις που σχετίζονται με την ποδηλατική μετακίνηση. Αν αναζητάτε τεχνογνωσία, μην διστάσετε να επικοινωνήσετε μαζί μας. Η αποστολή μας είναι να συνδέσουμε ειδικούς στον ποδηλατικό σχεδιασμό με φιλόδοξους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων.
- 🚲 Συμβουλευτείτε με τα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τις ιδέες σας και μην φοβάστε να αναζητήσετε τις γνώσεις τους. Αναζητήστε ποδηλατικές ΜΚΟ στην περιφέρειά σας για υποστήριξη και συμβουλές σχετικά με τις προγραμματισμένες επενδύσεις.
- 🚲 Χρησιμοποιήστε την επισκόπηση των επενδυτικών αναγκών, εάν είναι διαθέσιμη σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, για να δημιουργήσετε σχέδια που θα καλύψουν τα κενά υποδομής στην περιοχή.
- 🚲 Ακούστε τις ανάγκες, τις ελπίδες και τις ανησυχίες των κατοίκων της περιφέρειάς σας. Ρωτήστε τους τι θα έκανε τη ζωή τους σε μια δεδομένη περιοχή καλύτερη. Λιγότερη κίνηση, λιγότερος θόρυβος, λιγότερη ρύπανση - αυτές είναι συχνά επαναλαμβανόμενες απαντήσεις, ειδικά μεταξύ των κατοίκων αστικών περιοχών.

Εάν εργάζεστε για την περιφερειακή πολιτική σε Ευρωπαϊκό επίπεδο:

- 🚲 Ενθαρρύνετε τα κράτη μέλη να συμπεριλάβουν βιώσιμους στόχους μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ποδηλατικής μετακίνησης, στα έγγραφα προγραμματισμού τους.
- 🚲 Δείξτε την αποφασιστικότητα της ΕΕ για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και στρέψτε την προσοχή των Κρατών Μελών στον τρόπο με τον οποίο οι επενδύσεις στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών μπορούν να συμβάλουν στην επίτευξη καθορισμένων στόχων.
- 🚲 Ενημερώστε τα Κράτη Μέλη για τη σημασία εφαρμογής συγκεκριμένων συστάσεων ανά χώρα, επίσης στον τομέα των βιώσιμων μεταφορών.
- 🚲 Δείξτε ότι η ΕΚ λαμβάνει σοβαρά υπόψη τις υποχρεώσεις των Κρατών που ορίζονται στο ΕΣΕΚ.
- 🚲 Μοιραστείτε τη γνώση σχετικά με θετικά μέτρα που λαμβάνονται σε χώρες που είναι οι πιο επιτυχημένες στην επίτευξη των ευρωπαϊκών κλιματικών στόχων.
- 🚲 Εφιστήστε την προσοχή των Κρατών Μελών στην αύξηση των επενδύσεων σε ποδηλατικές υποδομές κατά τη διάρκεια της πανδημίας και στα ευεργετικά αποτελέσματα αυτού του μεταφορικού μέσου στη μείωση της εξάπλωσης του ιού.

Όποιος κι αν είναι ο ρόλος σας στην προετοιμασία εγγράφων προγραμματισμού για την επόμενη οικονομική περίοδο, είμαστε έτοιμοι να σας παρέχουμε οποιαδήποτε υποστήριξη χρειάζεστε για να εξασφαλίσετε όσο το δυνατόν περισσότερα χρήματα για τα σχέδιά σας για το ποδήλατο. Ελπίζουμε ότι αυτός ο Οδηγός θα είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για την επίτευξη αυτού του στόχου. Ωστόσο, εάν έχετε περαιτέρω απορίες ή αμφιβολίες - μη διστάσετε να επικοινωνήσετε με τους ειδικούς μας.

Εδώ είναι τα μέλη της ομάδας της ECF με τα οποία μπορείτε να επικοινωνήσετε: [Fabian Küster](#), Κύριος υπεύθυνος πολιτικής (f.kuester@ecf.com)



10. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ: ΤΑ ΛΕΠΤΟΜΕΡΗ ΟΦΕΛΗ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

10.1. Οικονομία

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΕΣ:

- 🚲 Οι αναλυτές της Goldstein Research προέβλεψαν ότι η ευρωπαϊκή βιομηχανία ποδηλάτων αναμένεται να φτάσει σχεδόν τα 20 δισεκατομμύρια έως το 2024 και αναμένεται να αυξάνεται με ετήσιο ρυθμό 5,5%.⁶⁶
- 🚲 Συγκριτικά, η ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτων αναμένεται να αυξηθεί μόνο κατά 1,7% έως το 2024.

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ:

- 🚲 Εκτιμώνται 2,3 δισεκατομμύρια τουριστικά ταξίδια ετησίως στην ΕΕ, που αντιπροσωπεύουν συνολική οικονομική αξία 44 δισεκατομμυρίων ευρώ.
- 🚲 Ο ποδηλατοτουρισμός συνδέεται με περίπου 525 000 θέσεις εργασίας στην ΕΕ.
- 🚲 Στη Γαλλία, οι τουρίστες που ποδηλατούν ξοδεύουν σχεδόν 20% περισσότερο από τον μέσο όρο όλων των τουριστών.

ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ ΑΛΥΣΙΔΑ:

- 🚲 Τα ποδήλατα μεταφοράς έχουν τη δυνατότητα να αντικαταστήσουν το ακόλουθο μερίδιο μηχανοκίνητων ταξιδιών σε αστικές περιοχές:
 - + 23-25 % των εμπορικών παραδόσεων σε πόλεις
 - + 50 % των ταξιδιών εμπορικής εξυπηρέτησης και συντήρησης
 - + 77% των ιδιωτικών ταξιδιών εφοδιαστικής (αγορές, αναψυχή, μεταφορά παιδιών)

⁶⁶ Ευρωπαϊκή αγορά ποδηλάτων: Μέγεθος, τάσεις, μερίδιο, Οδηγοί ανάπτυξης, περιορισμοί, ανάλυση SWOT, ζήτηση, εμπορικά δεδομένα και περιφερειακές προοπτικές με αντίκτυπο του COVID-19 | Περίοδος Πρόβλεψης 2017-2030, Goldstein Market Intelligence, Εκδ. 2020, διαθέσιμο στο: <https://www.goldsteinresearch.com/report/europe-bicycle-industry-analysis>.

ΕΜΠΟΡΙΟ:

- 🚲 Οι πελάτες που έρχονται με ποδήλατο ξοδεύουν περισσότερα από αυτούς που έρχονται με αυτοκίνητο, είτε κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης χρονικής περιόδου είτε σε σχέση με το χώρο στάθμευσης που πρέπει να παρέχεται για αυτούς.
- 🚲 Οι ποδηλάτες κάνουν τις αγορές τους τοπικά και είναι πιο πιστοί πελάτες.
- 🚲 Εάν ένας δρόμος μετασχηματιστεί με τρόπο που δίνει περισσότερο χώρο στους ποδηλάτες και τους πεζούς και λιγότερο στα αυτοκίνητα, η απουσία πελατών που ερχόντουσαν με το αυτοκίνητο πριν αντισταθμίζεται με το παραπάνω από τους πελάτες που έρχονται με τα πόδια ή με το ποδήλατο μετά.
 - Στο Λονδίνο, οι θέσεις λιανικής ήταν 17% χαμηλότερες και οι τιμές ενοικίασης λιανικής ήταν 7,5% υψηλότερες μετά από βελτίωση της ενεργή κινητικότητας σε εμπορικούς δρόμους και κέντρα πόλεων.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ & ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ:

- 🚲 Το ετήσιο κόστος κατασκευής και συντήρησης υποδομής μηχανοκίνητων μεταφορών που εξοικονομείται μέσω της ποδηλατικής μετακίνησης ανέρχεται σε 2,9 δισ. Ευρώ ετησίως στην ΕΕ.
- 🚲 Ένα μίλι υψηλής ποιότητας προστατευμένης λωρίδας ποδηλάτου εκτιμάται ότι κοστίζει 0,21 εκατομμύρια EUR, ενώ ένας αστικός αυτοκινητόδρομος κοστίζει 50 εκατομμύρια USD ανά μίλι, ή 240 φορές περισσότερο.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΣΥΜΦΟΡΗΣΗ:

- 🚲 Η αξία της μείωσης της συμφόρησης μέσω της ποδηλατικής μετακίνησης για την ΕΕ μπορεί να εκτιμηθεί σε 6,8 δισ. Ευρώ ετησίως.
- 🚲 Το συνολικό κόστος της συμφόρησης για την οικονομία της ΕΕ εκτιμάται σε πάνω από 240 δις ευρώ ετησίως ή σχεδόν στο 2% του ΑΕΠ της ΕΕ.
- 🚲 Ορισμένες τοπικές μελέτες από την Ευρώπη και τις ΗΠΑ δείχνουν επίσης τα οφέλη της ποδηλατικής μετακίνησης για τη μείωση της συμφόρησης:
 - Οι βελτιώσεις για το ποδήλατο οδηγούν σε 45% λιγότερη κυκλοφορία αυτοκινήτων και ταχύτερα μέσα μαζικής μεταφοράς (Κοπεγχάγη, Δανία).
 - Οι ποδηλατόδρομοι μεγάλης ταχύτητας μειώνουν το χρόνο που χάνεται σε συμφόρηση κατά 3,8 εκατομμύρια ώρες (Ολλανδία). + Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων μεγάλης ταχύτητας μειώνει την ανάγκη για 50.000 ταξίδια με αυτοκίνητο καθημερινά (περιοχή Ruhr, Γερμανία).
 - Το πρόγραμμα κοινής χρήσης ποδηλάτων ελαττώνει τη συμφόρηση κατά τη διάρκεια ωρών εργασίας (Μπορντό, Γαλλία).
 - Το πρόγραμμα κοινής χρήσης ποδηλάτων μειώνει τη συμφόρηση κατά 4% (Washington DC, ΗΠΑ).

ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑ:

- 🚲 Η ποδηλατική μετακίνηση βοηθά στη δημιουργία βιώσιμων αλυσίδων κινητικότητας.
 - Ολλανδική έρευνα δείχνει ότι το 44% των μετακινούμενων με τρένο στις Κάτω Χώρες χρησιμοποιούν το ποδήλατο για να φτάσουν στο σιδηροδρομικό σταθμό από το σπίτι τους. Οι άνθρωποι που συνδυάζουν ποδήλατο και τρένο χρησιμοποιούν επίσης το αυτοκίνητό τους λιγότερο.

ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ:

- 🚲 Η ποδηλατική μετακίνηση, συμπεριλαμβανομένης της ποδηλατικής εφοδιαστικής αλυσίδας, καθιστά τις κουλτούρες πιο ανθεκτικές παρέχοντας επιλογές μεταφοράς και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης όπως πανδημίες, φυσικές καταστροφές ή τρομοκρατικές επιθέσεις.

10.2. Τεχνολογία

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ:

- 🚲 Το 2017, περισσότερο από το 10% των ποδηλάτων που πωλήθηκαν στην Ευρώπη ήταν ηλεκτρικά, σε σύγκριση με μόλις το 1,5% των αυτοκινήτων
- 🚲 Από το 2006, οι πωλήσεις ηλεκτρικών ποδηλάτων εικοσαπλασιάστηκαν, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης περίπου 30%.
- 🚲 Όταν η Γαλλία εισήγαγε ένα εθνικό πρόγραμμα κινήτρων για ηλεκτρικά ποδήλατα το 2017, το 61% των δικαιούχων δήλωσαν σε μια έρευνα ότι χρησιμοποίησαν ηλεκτρικά ποδήλατα για να αντικαταστήσουν τις διαδρομές με αυτοκίνητο.

ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΙΑ:

- 🚲 Η κοινή χρήση ποδηλάτων καθιστά τις μετακινήσεις εργασίας και τα ταξίδια στο χώρο εργασίας πιο αποτελεσματικά και αυξάνει τη συνδεσιμότητα σε μια πόλη παρέχοντας εύκολη και γρήγορη πρόσβαση πρώτου μιλίου / τελευταίου μιλίου, ενισχύοντας την παραγωγικότητα στην αστική οικονομία.
- 🚲 Για το σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων στο Δουβλίνο, κάθε 1 ευρώ που επενδύθηκε δημιούργησε 12,3 ευρώ οφέλη χρόνου, ευρύτερα οικονομικά οφέλη και οφέλη για την υγεία. Μόνο η αξία της εξοικονόμησης χρόνου κυμαίνεται από 6 - 10,4 εκατομμύρια ευρώ.

10.3. Περιβαλλον & ποροι

ΑΕΡΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗ:

- 🚲 Αξία μειωμένης ατμοσφαιρικής ρύπανσης μέσω ποδηλατικής μετακίνησης: 435 εκατομμύρια ευρώ
- 🚲 Η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι ο μοναδικός μεγαλύτερος κίνδυνος για την υγεία του περιβάλλοντος στην Ευρώπη, προκαλώντας περίπου 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως.

ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂:

- 🚲 Η ποδηλατική μετακίνηση εξοικονομεί εκπομπές που αντιστοιχούν σε περισσότερους από 16 εκατομμύρια τόνους ισοδυνάμου CO₂ ετησίως στην ΕΕ.
- 🚲 Αξία εξοικονόμησης: 600 έως 5.630 εκατομμύρια ευρώ, ανάλογα με το Κοινωνικό Κόστος του Άνθρακα.

ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ:

- 🚲 Η τρέχουσα αξία της μειωμένης ηχορύπανσης μέσω της ποδηλατικής μετακίνησης είναι 300 εκατομμύρια ευρώ.
- 🚲 Η ηχορύπανση από την οδική κυκλοφορία είναι η αιτία περίπου 8 900 πρόωρων θανάτων και σχεδόν 800.000 επιπλέον περιστατικών υπέρτασης ετησίως στην Ευρώπη.

ΡΥΠΑΝΣΗ ΥΔΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΔΑΦΟΥΣ + ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΧΩΡΟΥ:

- 🚲 Οι ποδηλατικές υποδομές χρειάζονται λιγότερο χώρο από τις υποδομές για αυτοκίνητα. Εάν απαιτούνται λιγότερες υποδομές, αυτό σημαίνει λιγότερα σφραγισμένα εδάφη, λιγότερη ρύπανση του εδάφους και λιγότερη ρύπανση των υδάτων.
- 🚲 Ποδηλατικές υποδομές αντί της υποδομής αυτοκινήτου σημαίνει επίσης περισσότερη γη διαθέσιμη για προσοδοφόρες επενδύσεις στις πιο ελκυστικές περιοχές.

ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗ ΚΑΥΣΙΜΩΝ:

- 🚲 Τα τρέχοντα επίπεδα ποδηλατικής μετακίνησης στην ΕΕ αντιστοιχούν σε εξοικονόμηση καυσίμων άνω των 3 δισεκατομμυρίων λίτρων ετησίως, που αντιστοιχεί στο σύνολο της κατανάλωσης καυσίμων για τις οδικές μεταφορές μιας χώρας όπως η Ιρλανδία.
- 🚲 Η αξία της εξοικονόμησης καυσίμων αυτής είναι σχεδόν 4 δισεκατομμύρια ευρώ.

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ:

- 🚲 Το μέσο βάρος ενός αυτοκινήτου στην ΕΕ το 2017 ήταν σχεδόν 1400 κιλά, ένα ποδήλατο σπάνια ζυγίζει περισσότερο από 20 κιλά, ή 1,5% του βάρους ενός αυτοκινήτου. Αυτό σημαίνει ότι χρειάζονται πολύ λιγότεροι πόροι για την κατασκευή του.
- 🚲 Μερικοί από τους πόρους είναι οι ίδιοι, αλλά χρησιμοποιούνται σε πολύ μικρότερες ποσότητες (π.χ. χάλυβας, αλουμίνιο, διάφορα πολυμερή), άλλοι, όπως πλατίνα ή παλλάδιο για καταλυτικούς μετατροπείς που προκαλούν σημαντικές εκπομπές και περιβαλλοντική ζημιά κατά την εξόρυξή τους, δεν χρησιμοποιούνται καθόλου για την κατασκευή ποδηλάτων.

10.4. Υγεία

- 🚲 Η μετακίνηση με ποδήλατο αποτρέπει 18 110 πρόωρους θανάτους ετησίως στην ΕΕ-28. Αυτό αντιστοιχεί σε οικονομική αξία 52 δισ. Ευρώ ετησίως.
- 🚲 Η μετακίνηση με ποδήλατο συμβάλλει επίσης σε υγιέστερη ζωή βοηθώντας στην πρόληψη μεγάλου αριθμού σοβαρών και χρόνιων ασθενειών, για παράδειγμα: καρδιαγγειακές παθήσεις, διαβήτης (τύπου Β), καρκίνο του μαστού, καρκίνο του παχέος εντέρου, οστεοπόρωση.

ΨΥΧΙΚΗ ΥΓΕΙΑ:

- 🚲 Η συμμετοχή σε μέτρια σωματική δραστηριότητα όπως η μετακίνηση με ποδήλατο μειώνει τον κίνδυνο για τη νόσο του Αλτσχάιμερ κατά 29% και για τη γνωστική μείωση κατά περίπου 26%.
- 🚲 Η σωματική δραστηριότητα συνδέεται επίσης με 17% χαμηλότερες πιθανότητες εμφάνισης κατάθλιψης σε μια μεγάλη μετα-ανάλυση σχετικών μελετών

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΠΑΙΔΙΩΝ:

- 🚲 Ώρες μετά την άφιξή τους στην τάξη, τα επίπεδα συγκέντρωσης των παιδιών που κάνουν ποδήλατο ή περπατούν στο σχολείο είναι 8% υψηλότερα από ό, τι εκείνων που έρχονται με αυτοκίνητο.

ΚΑΤΑ ΣΥΝΗΘΕΙΑ ΑΠΟΥΣΙΑ:

- 🚲 Οι εργαζόμενοι που ποδηλατούν προς την εργασία τους τακτικά έχουν κατά μέσο όρο 1,3 ημέρες λιγότερη απουσία ασθένειας ανά έτος.
- 🚲 Αυτό σημαίνει αύξηση σχεδόν 5 δις ευρώ ετησίως για εργοδότες σε ολόκληρη την ΕΕ.
- 🚲 Το ποσό αυτό αντιστοιχεί περίπου στο άμεσο και έμμεσο κόστος της απουσίας ασθένειας στην Αυστριακή οικονομία.

10.5. Κοινωνικά ωφέλη και ικανοποίηση ζωής

ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΧΡΟΝΟΥ:

- 🚲 Μελέτες από το Λονδίνο, το Μόντρεαλ, τις ΗΠΑ και την Κολομβία δείχνουν ότι οι μετακινούμενοι με ποδήλατο είναι οι περισσότεροι ή μεταξύ των περισσότερο ικανοποιημένων με τη μετακίνησή τους στην εργασία.

ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ:

- 🚲 Το ποδήλατο είναι πολύ αποδοτικό ως προς το χώρο: Κατά τη διάρκεια 1 ώρας, 7 φορές περισσότερα ποδήλατα από ότι αυτοκίνητα μπορούν να διασχίσουν χώρο πλάτους 3,5 μέτρων σε αστικό περιβάλλον.
- 🚲 Ο χώρος που απαιτείται για ένα μόνο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων μπορεί να χωρέσει έως και 15 ποδήλατα.

ΙΣΟΤΗΤΑ:

- 🚲 Το ετήσιο κόστος ιδιοκτησίας και χρήσης ποδηλάτου ανέρχεται μόνο σε περίπου 5% ή 10% (για ηλεκτρικά ποδήλατα) στο κόστος ιδιοκτησίας και χρήσης αυτοκινήτου. Παρέχοντας μια φθηνή επιλογή μεταφοράς, η μετακίνηση με ποδήλατο μπορεί να καταστήσει περισσότερο προσβάσιμες την πρόσβαση στην εργασία και τη συμμετοχή στην κοινωνική ζωή σε μειονεκτούσες ομάδες.
- 🚲 Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα νοικοκυριά με το χαμηλότερο εισόδημα - Αμερικανοί που κερδίζουν λιγότερα από 20.000 \$ ετησίως - είναι δύο φορές πιο πιθανό από τον υπόλοιπο πληθυσμό να βασίζονται σε ποδήλατα για βασικές μεταφορικές ανάγκες, όπως να φτάσουν στη δουλειά.

ΙΣΟΤΗΤΑ ΦΥΛΩΝ:

🚲 Η έρευνα δείχνει ότι οι γυναίκες τείνουν να ωφελούνται περισσότερο από τα υψηλότερα επίπεδα μετακίνησης με ποδήλατο. Για παράδειγμα, δεδομένου ότι εξακολουθούν να φροντίζουν την κινητικότητα των περισσότερων παιδιών και ηλικιωμένων ενηλίκων στις οικογένειες, κερδίζουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο εάν τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι μπορούν να κάνουν ταξίδια με ποδήλατο ανεξάρτητα και επομένως να μην χρειάζονται να τους μεταφέρουν με το αυτοκίνητο.

ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ:

🚲 Η μετακίνηση με ποδήλατο είναι μια κοινωνική δραστηριότητα. Με το να φέρνει κοντά τους ανθρώπους και να συνδέει γειτονιές, παρέχει τη δυνατότητα για βελτιωμένες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και περισσότερη ανταλλαγή μεταξύ τους. Μπορεί να συνδέσει άτομα από διαφορετικά υπόβαθρα και κοινωνικές τάξεις, βελτιώνοντας έτσι τη συνοχή της κοινωνίας.

ΠΡΟΣΒΑΣΗ:

🚲 Η μετακίνηση με ποδήλατο αυξάνει την προσβασιμότητα, όχι μόνο στην απασχόληση, αλλά και σε χώρους κοινωνικής και πολιτιστικής ανταλλαγής.

🚲 Κατά τα τελευταία χρόνια, τα μαθήματα ποδηλασίας για πρόσφυγες υπήρξαν επιτυχημένα σε πολλές χώρες της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένης της Σουηδίας, της Γερμανίας, των Κάτω Χωρών ή της Φινλανδίας. Συχνά οργανώνονται από οργανώσεις μέλη του ECF, αυτές οι πρωτοβουλίες παρέχουν στους πρόσφυγες, και ιδίως στις γυναίκες, τη δυνατότητα να συμμετέχουν πιο ενεργά στην κοινωνία, δίνοντάς τους εύκολη πρόσβαση σε σχετικές εγκαταστάσεις.

11. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Κύριες νομικές πράξεις:

- ☞ Πρόταση για Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου και Μετανάστευσης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Διαχείριση των Συνόρων και των Θεωρήσεων COM/2018/375 final - 2018/0196 (COD).
- ☞ Πρόταση για Κανονισμό του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Σύγκλισης COM/2018/372 final - 2018/0197 (COD).

Συμφωνίες εταιρικής σχέσης και επιχειρησιακά προγράμματα:

1. Ολοκληρωμένο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: Σλοβακία 2014-2020.
2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: Ανδαλουσία 2014-2020.
3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: Bourgogne 2014-2020.
4. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: Bourgogne 2014-2020.
5. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: Λομβαρδία 2014-2020
6. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: Lorraine 2014-2020.
7. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: Mecklenburg-Vorpommern 2014-2020.
8. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα: Τοσκάνη 2014-2020
9. Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Ρουμανία 2014-2020.
10. Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Κροατία 2014-2020.
11. Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Δημοκρατία της Τσεχίας 2014-2020.
12. Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Γαλλία 2014-2020.
13. Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Λιθουανία 2014-2020.
14. Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Πολωνία 2014-2020.
15. Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Σλοβακία 2014-2020
16. Συμφωνία εταιρικής σχέσης: Ισπανία 2014-2020

Έγγραφα ειδικά για κάθε χώρα::

1. 2020 Ευρωπαϊκό Εξάμηνο: Αναφορά Χώρας - Ελλάδα.
2. 2020 Ευρωπαϊκό Εξάμηνο: Συστάσεις ειδικά για κάθε χώρα – Ελλάδα.
3. Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα – Ελλάδα.

Άλλες σχετικές πηγές:

1. Οδηγός για τα εξωτερικά κόστη των μεταφορών, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ιανουάριος 2019.
2. Τα οφέλη της ποδηλατικής μετακίνησης. Ξεκλειδώνοντας τη δυναμική για την Ευρώπη, ECF, Δεκέμβριος 2018.
3. Ποδηλατώντας για την Ανάπτυξη χρησιμοποιώντας Ευρωπαϊκούς Πόρους, ECF, Δεκέμβριος 2014.
4. Buekers J., Dons E., Elen B., Int Panis L., Μοντέλο αντίκτυπου στην υγεία από τη στροφή από τη χρήση αυτοκινήτου σε χρήση ποδηλάτου ή περπατήματος στη Φλάνδρα: Εφαρμογή σε δύο ποδηλατόδρομους ταχείας κυκλοφορίας, Journal of Transport & Health.
5. Φάκελος Τύπου ποδηλατόδρομοι και πράσινες διαδρομές. Γίνετε η κορυφαία περιφέρεια στον ποδηλατικό τουρισμό, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Ιούνιος 2017.
6. Ευρωπαϊκή αγορά ποδηλάτων: Μέγεθος, τάσεις, μερίδιο, Οδηγοί ανάπτυξης, περιορισμοί, ανάλυση SWOT, ζήτηση, εμπορικά δεδομένα και περιφερειακές προοπτικές με αντίκτυπο του COVID-19 | Περίοδος Πρόβλεψης 2017-2030, Goldstein Market Intelligence, Εκδ. 2020.
7. Fabian Küster, Maya Watson: Η μετακίνηση με ποδήλατο υποεκπροσωπείται στα τελικά Εθνικά Σχέδια για την Ενέργεια και το Κλίμα των Κρατών Μελών της ΕΕ. ECF, Οκτώβριος 2020.



European Cyclists' Federation asbl

Avenue des Arts 7-8
1210 Brussels, Belgium
office@ecf.com

