



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ
Υ Π Ο Υ Ρ Γ Ο Σ

ΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Αθήνα 23/12/ 2010
Αρ.Πρωτ: 3811 Β

Αμαλιάδος 17 – Αμπελόκηποι
115 23 - Αθήνα
Τηλ. 210 64 00 015
Fax. 210 64 29 137
E-mail: vouli@gryp.minenv.gr

✓ **ΠΡΟΣ τη**
ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
Τμήμα Αναφορών

ΚΟΙΝ:
1. Βουλευτή
κ. Νίκο Νικολόπουλο
2. Υπουργείο Υποδομών,
Μεταφορών και Δικτύων
Γραφείο Υπουργού

Θέμα : «Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων σε παλιές σιδηροδρομικές γραμμές»

Σχετ: Η με αρ. πρωτ. 2043/9-12-2010 Αναφορά

Σε απάντηση της **Αναφοράς με αρ. πρωτ. 2043/9-12-2010** που κατατέθηκε από το Βουλευτή κ. Νίκο Νικολόπουλο, σας γνωρίζουμε τα εξής:

Απέναντι στη σοβαρή απειλή για την τύχη του πλανήτη λόγω της κλιματικής αλλαγής καθώς και απέναντι σε καθημερινά προβλήματα όπως τα ατυχήματα, ο κορεσμός, η ρύπανση, ο θόρυβος και η κατάληψη από τον πληθωρισμό των αυτοκινήτων των δημόσιων χώρων, οι οποίοι αποτελούν το στήριγμα της κοινωνικής λειτουργίας της πόλης, η Ευρώπη κινητοποιείται και στον τομέα των μεταφορών προωθεί λύσεις βιώσιμης κινητικότητας, μεταξύ των οποίων σημαντική θέση κατέχει και το ποδήλατο.

Στην Ελλάδα, έχοντας ουσιαστικά εκτοπίσει το ποδήλατο από τις πόλεις και παρά τη μεγάλη μας καθυστέρηση στο να συμμετάσχουμε στην ευρωπαϊκή στρατηγική για βιώσιμες μετακινήσεις, τα τελευταία χρόνια έγιναν αρκετά. Κατασκευάστηκε υποδομή ποδηλάτου σε αρκετές ελληνικές πόλεις και η χρήση αυτού του μέσου αυξάνει θεαματικά. Η πολιτεία πλέον το προωθεί, δεν το αγνοεί στους σχεδιασμούς της, οι νεότερες ηλικίες το έχουν αγκαλιάσει και διεκδικούν το δικαίωμα να μπορούν να το χρησιμοποιούν.

Ωστόσο η ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη και ιδιαίτερα στις πιο μεγάλες παραμένει δύσκολη διότι οι συνθήκες που προκαλούνται από το αυτοκίνητο είναι εχθρικές στην ήπια χρήση του δρόμου. Ενώ για να επιλέγεται το ποδήλατο πρέπει να επικρατούν συνθήκες άνεσης και ασφάλειας και το περιβάλλον να είναι υγιές, όμορφο και ευχάριστο εδώ συμβαίνει το αντίθετο. Είναι φανερό ότι η συνύπαρξη με το αυτοκίνητο είναι επικίνδυνη. Ενώ λοιπόν οι καθημερινές μετακινήσεις με ποδήλατο θα εξαρτηθούν από το ρυθμό κατασκευής ποδηλατοδρόμων και συνοδευτικών έργων, ο οποίος λόγω μεγάλου κόστους και χρονοβόρων διαδικασιών ανάθεσης μελετών, εγκρίσεων και υλοποίησης, δεν είναι υψηλός, θα μπορούσε να δοθεί πιο άμεση λύση, τουλάχιστον για μετακινήσεις αναψυχής εκτός πόλεων με την αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών και την μετατροπή τους σε υποδομή ποδηλάτου.

Ένα πρώτο σενάριο άμεσης αξιοποίησης των εγκαταλελειμμένων γραμμών είναι η αποσπασματική απόδοσή τους σε ενδιαφερόμενους εκδρομείς της μιας μέρας ή και σε τουρίστες εγκατεστημένους στην ευρύτερη περιοχή. Ένα πιο ολοκληρωμένο σενάριο θα ήταν η ένταξη των γραμμών σε ευρύτερα, ίσως και πολυήμερα προγράμματα ποιοτικού τουρισμού, συνδυάζοντάς τες με λιγότερο ή περισσότερο γειτονικούς προορισμούς και ανάλογα ενδιαφέρουσες διαδρομές που θα μπορούσαν να γίνονται με ποδήλατο ή και άλλα μέσα (τουριστικό λεωφορείο, τραίνο, λεωφορείο ή και αυτοκίνητο). Στο πλαίσιο αυτό η συγκεκριμένη κάθε φορά γραμμή θα ανήκε σε ένα σύστημα παρεχόμενων υπηρεσιών αναψυχής, ύπνου, εστίασης, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ανάπτυξης τοπικής επιχειρηματικότητας που θα ενίσχυαν την οικονομία της περιφέρειας.

Τα τελευταία χρόνια ο ποδηλατικός τουρισμός στην Ευρώπη καταλαμβάνει ένα σημαντικό μερίδιο της τουριστικής αγοράς και αυτό ενδιαφέρει πολύ τη χώρα μας. Η αύξηση προτίμησης αυτού του τύπου διακοπών συνδέεται με ευρύτερες ευαισθησίες και τάσεις, όπως για το περιβάλλον, τον υγιεινό τρόπο ζωής, την οικονομία, και που οδηγούν στην επιθυμία συμμετοχής σε δραστηριότητες κατά τη διάρκεια των διακοπών που θα ξέφευγαν από το παραδοσιακό πρότυπο του ήλιου-θάλασσας, στην αναζήτηση αυθεντικότητας στον προορισμό των διακοπών και στην διάθεση έστω και προσωρινής εξόδου από την πόλη (περίπτωση ημερήσιων εκδρομών Σαββατοκύριακου).

Οι ποδηλατικές διακοπές αφορούν το 2-4% των συνολικών ταξιδιών για διακοπές στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες. Το ποσοστό αυτό αναμένεται να διπλασιαστεί ή να τριπλασιαστεί την επόμενη δεκαετία φτάνοντας το 6-12%. Η αγορά για τον ευρωπαϊκό ποδηλατικό τουρισμό προβλέπεται να φτάσει τα 21 δισ. ευρώ μέσα στα επόμενα 20 χρόνια. Ένα σημαντικό στοιχείο που ισχυροποιεί την παραπάνω πρόβλεψη είναι η θεαματική ανάπτυξη του δικτύου Eurovelo, του ενιαίου ευρωπαϊκού ποδηλατικού δικτύου. Το τελευταίο αξιοποιεί και συνενώνει διαδρομές εθνικών ποδηλατικών δικτύων σε μια πανευρωπαϊκή λογική.

Στο Eurovelo περιλαμβάνεται και η Ελλάδα. Ειδικότερα δυο από τις δώδεκα διευρωπαϊκές διαδρομές του τερματίζουν στην Αθήνα και διατρέχουν τη βόρεια ακτή της Πελοποννήσου. Το ελληνικό τμήμα έχει μελετηθεί από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ. Πρόκειται για τις διαδρομές 8, με συνολικό μήκος 5.388 χλμ., που έχει αφετηρία την Ισπανία (Cadiz) και 11, με συνολικό μήκος 5.964 χλμ., που έχει αφετηρία το Βόρειο Ακρωτήριο της Νορβηγίας.

Δεδομένου ότι στο σύστημα των εγκαταλελειμμένων γραμμών περιλαμβάνονται και οι παλαιοί σταθμοί του τραίνου καθώς και άλλες συνοδευτικές κατασκευές και ελεύθεροι χώροι που ανήκαν σε αυτό, δίνεται σήμερα η ευκαιρία μαζί με την αξιοποίηση των γραμμών να αξιοποιηθεί και μέρος αυτής της ακίνητης περιουσίας έτσι ώστε να αξιοποιηθεί η κάθε γραμμή αποτελεσματικότερα αλλά και να δημιουργηθούν δραστηριότητες (εμπορικές, αναψυχής κ.λπ.) εκεί όπου θα υπάρχει μια συγκέντρωση χρηστών τόσο της αξιοποιούμενης γραμμής όσο και επιβατών του τραίνου διότι στις περισσότερες περιπτώσεις τα άκρα των εγκαταλελειμμένων γραμμών είναι και άκρα γραμμών εν λειτουργία.

Η ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΤΙΝΑ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ

ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

Δόμνα Σωτηριάδου

