



Βρυξέλλες, 30.9.2025
COM(2025) 566 final

**ΕΚΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σχετικά με την πρόοδο όσον αφορά την εφαρμογή της ευρωπαϊκής διακήρυξης για την
ποδηλασία**

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ευρωπαϊκή διακήρυξη για την ποδηλασία¹ αποτελεί κοινή πολιτική δήλωση την οποία υπέγραψαν το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 3 Απριλίου 2024. Πρόκειται για το πρώτο έγγραφο που αναγνωρίζει την ποδηλασία ως μία από τις πλέον βιώσιμες, προσβάσιμες και συμπεριληπτικές, χαμηλού κόστους και υγιείς μορφές μεταφορών και αναψυχής, με υψηλή προστιθέμενη αξία για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την οικονομία μας.

Οι μεταφορές είναι καίριας σημασίας για την κοινωνική ένταξη και την οικονομική ανάπτυξη, για τη δημιουργία θέσεων εργασίας και για την προώθηση της πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες. Ωστόσο, εξακολουθούν να αποτελούν σημαντική πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και ρύπανσης. Η εν λόγω διακήρυξη αποσκοπεί στην αξιοποίηση του πλήρους δυναμικού της ποδηλασίας στην ΕΕ με σκοπό τη συμβολή στην αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων.

Η διακήρυξη καθορίζει την κατεύθυνση για τις υφιστάμενες και τις μελλοντικές πολιτικές και πρωτοβουλίες που σχετίζονται με το ποδήλατο.

Παραθέτει οκτώ αρχές και 36 πολιτικές δεσμεύσεις που πρέπει να αναληφθούν σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο για την καθοδήγηση των μελλοντικών πολιτικών εξελίξεων και της συνεκτικής εφαρμογής των μέτρων. Μολονότι η διακήρυξη δεν είναι νομικά δεσμευτική, έχει σημαντική πολιτική σημασία, καθώς αναγνωρίζει ότι η προώθηση και η εφαρμογή των αρχών της αποτελούν κοινή δέσμευση και ευθύνη της ΕΕ και των κρατών μελών της.

Στην παρούσα έκθεση προόδου παρουσιάζεται για κάθε κεφάλαιο της διακήρυξης ευρεία επισκόπηση των δράσεων που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο πολιτικών, μέτρων και πρωτοβουλιών για την ποδηλασία σε ευρωπαϊκό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και που συμβάλλουν στην εφαρμογή των αρχών της διακήρυξης. Η έκθεση παρέχει παραδείγματα της προόδου που έχει σημειωθεί εν προκειμένω και περιγράφει πιθανούς τρόπους προώθησης της ποδηλασίας για την αύξηση και τη διευκόλυνση της περαιτέρω υιοθέτησης της χρήσης του ποδηλάτου.

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Σε επίπεδο ΕΕ, ως άμεση συνέχεια της ευρωπαϊκής διακήρυξης για την ποδηλασία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάλεσε τα κράτη μέλη να ορίσουν εθνικά σημεία επαφής για την ποδηλασία. Στο πλαίσιο του νέου αυτού ειδικού δικτύου εξετάζονται κοινές προκλήσεις, ανταλλάσσονται βέλτιστες πρακτικές και μέτρα εφαρμογής και παρακολουθείται η πρόοδος σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο. Το δίκτυο περιλαμβάνει εθνικά σημεία επαφής από 26 κράτη μέλη² και έχει καθιερωθεί επίσημα ως μέλος της ομάδας εμπειρογνομόνων για την αστική κινητικότητα (στο εξής: EGUM)³. Επιπλέον, προκειμένου να διασφαλιστεί μια συμπεριληπτική προσέγγιση και να εξασφαλιστεί η ενεργός συμμετοχή ευρύτερου φάσματος ενδιαφερόμενων μερών, συμπεριλαμβανομένων ενώσεων δήμων και περιφερειών και εκπροσώπων του κλάδου, δημιουργήθηκε ειδική υποομάδα στο πλαίσιο της EGUM για την παρακολούθηση της εφαρμογής της διακήρυξης.

Η EGUM προσδιόρισε και παρακολούθησε περισσότερα από 20 εθνικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένων νέων ή πρόσφατα επικαιροποιημένων στρατηγικών, σχεδίων,

¹ EE C, C/2024/2377, 3.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2377/oj>.

² Κατά τον χρόνο σύνταξης της έκθεσης προόδου η Ιταλία δεν είχε ακόμη ορίσει εθνικό σημείο επαφής για την ποδηλασία.

³ [E03863](#) όπως θεσπίστηκε με την [απόφαση 2022/5320 της Επιτροπής \[C\(2022\) 5320 final\]](#).

διακηρύξεων και εξελίξεων πολιτικής για την ποδηλασία⁴. Ορισμένα από τα μέτρα αυτά εγκρίθηκαν ως άμεσο αποτέλεσμα της διακήρυξης. Μέχρι σήμερα, 14 κράτη μέλη της ΕΕ έχουν θέσει σε εφαρμογή εθνική στρατηγική για την ποδηλασία ή παρόμοιο σχέδιο⁵. Αρκετές χώρες εργάζονται για την ανάπτυξη νέων σχεδίων πολιτικής και για την επικαιροποίηση ή την εφαρμογή των υφιστάμενων. Για παράδειγμα, η Λιθουανία έκανε ένα σημαντικό βήμα προόδου με την έγκριση της πρώτης της εθνικής στρατηγικής για την ποδηλασία⁶. Θέσπισε επίσης νέο κανονισμό για τη μελέτη και τον σχεδιασμό ποδηλατικών υποδομών⁷, καθιερώνοντας εθνικά πρότυπα για τη διασφάλιση ασφαλών, προσβάσιμων και υψηλής ποιότητας ποδηλατικών εγκαταστάσεων.

Η διακήρυξη ενθάρρυνε επίσης τις δημοτικές αρχές να αναλάβουν δράση.

Για παράδειγμα, η Πάρμα (Ιταλία) υπέβαλε επιστολή δέσμευσης για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής διακήρυξης για την ποδηλασία⁸, η οποία επικεντρώνεται στην ανάπτυξη και τη βελτίωση των ποδηλατικών υποδομών της, στην προώθηση του ποδηλάτου ως προτιμώμενου μέσου καθημερινής μεταφοράς και στη στήριξη των επιχειρήσεων και των υπηρεσιών που σχετίζονται με την ποδηλασία.

Στο μεταξύ, η μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης (Ισπανία) ενέκρινε επίσημα την ευρωπαϊκή διακήρυξη για την ποδηλασία κατά τη σύνοδο ολομέλειας του μητροπολιτικού συμβουλίου⁹. Οι προσπάθειες για την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας επικεντρώνονται i) στην ανάπτυξη των υφιστάμενων ποδηλατικών υποδομών, ii) στην ανάπτυξη και βελτιστοποίηση προστατευμένων εγκαταστάσεων στάθμευσης ποδηλάτων, iii) στη στήριξη της κοινής χρήσης ποδηλάτων στη μητροπολιτική περιοχή και iv) στη διοργάνωση δραστηριοτήτων κατάρτισης και εκπαίδευσης.

Αρκετές πόλεις της ΕΕ επιδεικνύουν επίσης πρόοδο και ισχυρή δέσμευση για την ανάπτυξη, την προσαρμογή και την ενίσχυση των πολιτικών και των στρατηγικών για την ποδηλασία με στόχο την επίτευξη των φιλόδοξων στόχων τους για κλιματική ουδετερότητα. Οι πόλεις ανέλαβαν τη δέσμευση για την επίτευξη των στόχων αυτών μέσω των συμβάσεων πόλης για το κλίμα¹⁰ στο πλαίσιο της αποστολής για 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις¹¹. Για παράδειγμα, η Δρέσδη (Γερμανία) αποσκοπεί στην αύξηση του μεριδίου της ποδηλασίας σε 75 % έως το 2035, ενώ το Ώρχους (Δανία) επιθυμεί να αυξήσει το ποσοστό αυτό σε 50 % έως το 2030 και η Gävle προτίθεται να μετατραπεί σε μία από τις κορυφαίες ποδηλατικές πόλεις της Σουηδίας έως το 2025, στοχεύοντας στον διπλασιασμό του αριθμού των μετακινήσεων με ποδήλατο έως τότε σε σύγκριση με το 2018.

Πέραν των συνόρων της ΕΕ, η έκδοση της διακήρυξης της ΕΕ για την ποδηλασία ενέπνευσε παρόμοιες πρωτοβουλίες, όπως το κείμενο «Declaration for Green Mobility of South East European Parties and Observing Participants: moving forward together towards a green mobility» (Διακήρυξη για την πράσινη κινητικότητα των συμβαλλόμενων μερών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και των συμμετεχόντων υπό την ιδιότητα του παρατηρητή:

⁴ Συμβολή της EGUM στην έκθεση προόδου: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_el.

⁵ https://www.ecf.com/media/resources/2024/The-State-of-National-Cycling-Strategies-in-Europe-2024_ECF_final%20241212.pdf.

⁶ <https://sumin.lrv.lt/en/sector-activities/sustainable-mobility/national-strategy-and-action-plan-for-cycling-promotion-by-2035/>.

⁷ <https://e-scimas.lrs.lt/portal/legalAct/lt/TAD/4b1abc31ac3611efaa6a4c601761171?jfwid=n3y3fwa09>.

⁸ <https://civitas.eu/news/the-city-of-parma-commits-to-eu-cycling-declaration-implementation-at-the-civitas-forum>.

⁹ <https://www.amb.cat/es/web/mobilitat/actualitat/noticies/detall/-/noticia/trobada-amb-l-ecf/25467221/11704>

¹⁰ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

¹¹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_el.

προχωράμε μαζί προς την πράσινη κινητικότητα) που εγκρίθηκε στη σύνοδο για την πράσινη κινητικότητα, την οποία διοργάνωσε η Κοινότητα Μεταφορών¹² στις 6-7 Ιουνίου 2024 στο Σεράγεβο (Βοσνία και Ερζεγοβίνη)¹³.

Στο μεταξύ, αρκετές άλλες δράσεις σε ενωσιακό/εθνικό/τοπικό επίπεδο ενθαρρύνουν την ανάπτυξη/υιοθέτηση της ποδηλασίας στην ΕΕ.

Σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (στο εξής: ΣΒΑΚ)

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679¹⁴, ο οποίος σηματοδοτεί ένα ακόμη βασικό ορόσημο σε επίπεδο ΕΕ, προβλέπει νομική απαίτηση για τη θέσπιση ΣΒΑΚ από 431 αστικές περιοχές έως το 2025. Επιβάλλει επίσης την ανάπτυξη έως το 2030 πολυτροπικών επιβατικών κόμβων για τη διευκόλυνση των συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε υποδομές δημόσιων μεταφορών και ενεργού κινητικότητας. Ο κανονισμός περιλαμβάνει απαιτήσεις για τη διασφάλιση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των ποδηλατοδρόμων κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση υποδομών και για την κατασκευή εγκαταστάσεων στάθμευσης ποδηλάτων κοντά σε σιδηροδρομικούς σταθμούς με σκοπό την προώθηση ενεργητικών τρόπων μεταφοράς.

Η επικαιροποιημένη έκδοση του εγγράφου καθοδήγησης του 2019 σχετικά με τον τρόπο στήριξης και ενθάρρυνσης της ποδηλασίας στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ θα παραδοθεί στα τέλη του 2025 και θα ενσωματώσει τις πλέον πρόσφατες γνώσεις και βέλτιστες πρακτικές, ώστε να βοηθήσει τις πόλεις να βελτιώσουν τις υποδομές, τις πολιτικές και τις προωθητικές δραστηριότητές τους για την ποδηλασία.

Πολλές πόλεις έχουν συμπεριλάβει στα ΣΒΑΚ μέτρα που δίνουν προτεραιότητα στην ποδηλασία. Για παράδειγμα, το Münster (Γερμανία) επικεντρώνεται στην κατασκευή υψηλής ποιότητας οδών με προτεραιότητα στους ποδηλάτες και στην αναβάθμιση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, ενώ η Βαρκελώνη (Ισπανία) ανέπτυξε *πρόγραμμα για ποδήλατα και συσκευές προσωπικής κινητικότητας* στο πλαίσιο του οικείου σχεδίου αστικής κινητικότητας για το 2024, εστιάζοντας σε εκτεταμένες βελτιώσεις του δικτύου και στην ενίσχυση της ασφάλειας των ποδηλατικών υποδομών. Στη Μπολόνια (Ιταλία), ο σχεδιασμός της κινητικότητας χρησίμευσε, για πρώτη φορά, ως σημείο εκκίνησης για την ανάπτυξη του μητροπολιτικού εδαφικού σχεδίου¹⁵. Το εν λόγω σχέδιο παρέχει στήριξη σε 55 δήμους της μητροπολιτικής περιοχής ώστε να ευθυγραμμίσουν τις πολιτικές τους για τη χρήση της γης με τις στρατηγικές κινητικότητας. Αυτό επιτυγχάνεται με την ενσωμάτωση βασικών επιχειρησιακών εργαλείων και θεμελιωδών τομεακών στρατηγικών, όπως το μητροπολιτικό σχέδιο για το ποδήλατο. Στο Βίλνιους απονεμήθηκε ο τίτλος της Πράσινης Πρωτεύουσας της Ευρώπης¹⁶ για το 2025 για τις πρωτοποριακές δράσεις του όσον αφορά την πράσινη μετάβαση της πόλης, μεταξύ άλλων σε σχέση με μέτρα για το ποδήλατο σύμφωνα με το οικείο ΣΒΑΚ,

¹² Η Κοινότητα Μεταφορών είναι ένας διεθνής οργανισμός στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών με 36 συμμετέχοντες — τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκπροσωπούμενα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα έξι συμβαλλόμενα μέρη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης (Δημοκρατία της Αλβανίας, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Κόσοβο*, Μαυροβούνιο, Δημοκρατία της Βόρειας Μακεδονίας και Δημοκρατία της Σερβίας) και τους τρεις συμμετέχοντες υπό την ιδιότητα του παρατηρητή (Γεωργία, Δημοκρατία της Μολδαβίας και Ουκρανία). <https://www.transport-community.org/>.

¹³ <https://www.transport-community.org/annual-summit/annual-summit-2024/> [Annex II - Pledging for a Greener Future - Declaration on Cycling as a Sustainable Mode of Transport (Παράρτημα II — Δέσμευση για ένα πιο πράσινο μέλλον — Διακήρυξη για την ποδηλασία ως βιώσιμο τρόπο μεταφοράς)].

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

¹⁵ <https://pumsbologna.it/>.

¹⁶ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award/winning-cities/vilnius-2025_el.

όπως η συνεχής ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων και ένα νέο πρότυπο για τις οδικές υποδομές που δίνει προτεραιότητα στην ενεργό κινητικότητα.

Πρότυπα κινητικότητας

Με βάση μια ολοκληρωμένη ανάλυση που πραγματοποιήθηκε σε όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ το 2021, τα πρώτα αποτελέσματα της οποίας συμπεριλήφθηκαν στη μελέτη του 2022 με τίτλο «Study on New Mobility Patterns in European Cities»¹⁷ (Μελέτη σχετικά με τα νέα πρότυπα κινητικότητας στις ευρωπαϊκές πόλεις), μια υπό εξέλιξη μελέτη της ΕΕ επεκτείνει τώρα την ανάλυση των δεδομένων με σκοπό την καλύτερη κατανόηση των επιπτώσεων των κοινωνικοδημογραφικών χαρακτηριστικών στη συμπεριφορά της μετακίνησης. Η μελέτη καλύπτει την ποδηλασία ως έναν από τους διάφορους τρόπους μετακίνησης που εξετάζονται. Τα αποτελέσματά της αναμένεται να προσφέρουν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την υιοθέτηση της ποδηλασίας και τις πιθανές μελλοντικές εξελίξεις. Από μια προκαταρκτική ανάλυση προκύπτει ότι το μερίδιο της ποδηλασίας παραμένει σχετικά σταθερό σε εθνικό επίπεδο.

Διαχείριση κινητικότητας

Το ετήσιο βραβείο MOBILITYACTION¹⁸ αναγνωρίζει την αριστεία στα προγράμματα διαχείρισης της κινητικότητας που εφαρμόζονται από επιχειρήσεις, ιδρύματα, οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών, πρωτοβουλίες πολιτών και δήμους. Κατά τα τελευταία δύο έτη της εκστρατείας, πολλοί τελικοί υποψήφιοι έχουν δρομολογήσει αποτελεσματικές πρωτοβουλίες για την προώθηση της ποδηλασίας. Παραδείγματα είναι οι διαδραστικές διαδικτυακές πλατφόρμες που ενθαρρύνουν τους μαθητές να χρησιμοποιούν το ποδήλατο ή να περπατούν, οι υπηρεσίες συντήρησης ποδηλάτων στον χώρο εργασίας και οι διαγωνισμοί «πάμε σχολείο με το ποδήλατο».

Επιπλέον, πολλές πόλεις προωθούν δραστηριότητες διαχείρισης της κινητικότητας. Η Βουδαπέστη (Ουγγαρία) ξεχωρίζει με το σχέδιό της για την κινητικότητα στον χώρο εργασίας, το οποίο ενθαρρύνει τις εταιρείες να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο στην αλλαγή των συνηθειών μετακίνησης των εργαζομένων τους προς όφελος πιο βιώσιμων εναλλακτικών λύσεων μεταφορών. Το σχέδιο της Βουδαπέστης περιλαμβάνει πρωτοβουλίες όπως το «Bikebus» («ποδηλατολεωφορείο») και το «Bike to Work» («πάμε στη δουλειά με το ποδήλατο»), οι οποίες προωθούν την ποδηλασία μέσω οργανωμένων ομαδικών διαδρομών και εκστρατειών στον χώρο εργασίας.

Σε έκθεση της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατών (στο εξής: ECF) επισημαίνεται ο τρόπος με τον οποίο η χρηματοδοτική μίσθωση εταιρικών ποδηλάτων στο πλαίσιο προγραμμάτων διαχείρισης της κινητικότητας, η οποία χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στη Γερμανία, είχε ως αποτέλεσμα έναν ενεργό στόλο 2,1 εκατομμυρίων μισθωμένων ποδηλάτων έως το τέλος του 2024, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 30 % από το 2019 και μετά¹⁹.

Για την περαιτέρω διερεύνηση, ανάλυση και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των προγραμμάτων διαχείρισης της κινητικότητας που επηρεάζουν την αλλαγή συμπεριφοράς προς

¹⁷ [Study on new mobility patterns in European cities \(Μελέτη για τα νέα πρότυπα κινητικότητας στις ευρωπαϊκές πόλεις — Υπηρεσία Εκδόσεων της ΕΕ: New Mobility Patterns Study: insights into passenger mobility and urban logistics](#) (Νέα μελέτη για τα πρότυπα κινητικότητας: πληροφορίες σχετικά με την κινητικότητα των επιβατών και την αστική εφοδιαστική) — Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

¹⁸ <https://mobilityweek.eu/mobilityaction-award/>.

¹⁹ <https://www.ecf.com/en/news/company-bike-leasing-could-be-europes-next-big-catalyst-for-sustainable-mobility-new-report-shows/>.

την ενεργό κινητικότητα, η Επιτροπή δημοσίευσε το 2024 ειδική πρόσκληση υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο της οποίας ένα επιλεγμένο έργο θα μπορούσε να λάβει 5 εκατ. EUR²⁰.

Προώθηση της ποδηλασίας ως υγιούς τρόπου μεταφοράς ή αναψυχής

Τα ετήσια βραβεία «Πράσινη Πρωτεύουσα της Ευρώπης» και «Ευρωπαϊκό Πράσινο Φύλλο»²¹ αναγνωρίζουν τις πόλεις που επιδεικνύουν εξαιρετική προσήλωση στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα σε βασικούς τομείς, όπως η ποιότητα του αέρα, η μείωση του θορύβου και ο μετριασμός της κλιματικής αλλαγής και η προσαρμογή σε αυτήν. Η προώθηση και η εφαρμογή βιώσιμων λύσεων αστικής κινητικότητας, όπως τα μέτρα για το ποδήλατο, αποτελούν σημαντικό μέρος της αναγνώρισης αυτής. Ομοίως, το σύμφωνο οικολογικών πόλεων²², μια πρωτοβουλία της ΕΕ που αποσκοπεί στη βελτίωση της αστικής περιβαλλοντικής διακυβέρνησης σε ολόκληρη την Ευρώπη, ευθυγραμμίζεται με την ποδηλασία ενθαρρύνοντας τις πόλεις να βελτιώσουν την ποιότητα του αέρα τους, να μειώσουν την ηχορύπανση και να επεκτείνουν τις περιοχές πρασίνου, προωθώντας με τον τρόπο αυτόν την ενεργό και βιώσιμη κινητικότητα.

Μέσω εκστρατειών ευαισθητοποίησης και προώθησης, η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας²³ αφιέρωσε την εβδομάδα του 2024 στο θέμα «Κοινοί δημόσιοι χώροι». Στην εκστρατεία συμμετείχαν περισσότερες από 2 700 πόλεις από περισσότερες από 45 χώρες παγκοσμίως²⁴. Οι ασφαλείς ποδηλατικές υποδομές και οι ορθές πρακτικές αποτέλεσαν επίσης το επίκεντρο του προγράμματος ανταλλαγών της ΕΕ για την οδική ασφάλεια²⁵.

Η πρωτοβουλία CIVITAS διοργάνωσε φόρουμ ανταλλαγής απόψεων μεταξύ πολιτικών²⁶ σχετικά με την εφαρμογή της διακήρυξης, τονίζοντας τη σημασία της συνεργασίας σε όλα τα επίπεδα.

Σε εθνικό επίπεδο, η EGUM εντόπισε διάφορες εκστρατείες ευαισθητοποίησης, δημόσιες διαβουλεύσεις και μαθήματα κατάρτισης για επαγγελματίες και άλλες ειδικές μορφές συμμετοχής²⁷. Για παράδειγμα, στην Τσεχία δρομολογήθηκε εκστρατεία με έμφαση σε μέτρα για ηπιότερη κυκλοφορία σε πόλεις και περιφέρειες, η οποία περιλαμβάνει προώθηση της ποδηλασίας²⁸. Στη Γαλλία το κέντρο μελετών και εμπειρογνώσιας για τους κινδύνους, το περιβάλλον, την κινητικότητα και τον πολεοδομικό σχεδιασμό (CEREMA) διαθέτει ανοικτή συνεργατική πλατφόρμα για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, προκλήσεων και γνώσεων, με ειδική ομάδα αφιερωμένη στην ποδηλασία²⁹. Η πλατφόρμα είναι διαθέσιμη δωρεάν σε τοπικές αρχές, κυβερνητικές υπηρεσίες, ενώσεις, ακαδημαϊκά ιδρύματα, ΜΚΟ και στην κοινωνία των πολιτών. Είναι ένας χώρος ανταλλαγής και διάδοσης ειδήσεων και κοινοποίησης παρατηρήσεων και πόρων για όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ποδηλασία (υπηρεσίες, κατάρτιση, ανακοινώσεις, διαχείριση της κινητικότητας, ανάπτυξη κ.λπ.).

Σε περιφερειακό επίπεδο, το Institut für Nachhaltige Mobilität του ομόσπονδου κράτους της Βάδης-Βιρτεμβέργης προσέφερε ένα προηγμένο πρόγραμμα κατάρτισης σε συγκοινωνιολόγους για πεζούς και ποδήλατα, προκειμένου να τους βοηθήσει να βελτιώσουν

²⁰ [HORIZON-MISS-2024-CIT-01-03: Mobility Management Plans and Behavioural Change, CSA 5M, \(Σχέδια διαχείρισης κινητικότητας και αλλαγή συμπεριφοράς\), άνοιγμα: 17 Σεπτεμβρίου 2024, προθεσμία: 16 Ιανουαρίου 2025](#)

²¹ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/european-green-capital-award_el

²² https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/green-city-accord_el

²³ Ετήσια εμβληματική εκστρατεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη βιώσιμη κινητικότητα, <https://mobilityweek.eu/home/>

²⁴ [ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ Συμμετέχουσες πόλεις](#)

²⁵ <https://etsc.eu/projects/eu-road-safety-exchange/>.

²⁶ <https://civitas.eu/news/civitas-spotlight-the-politicians-exchange-forum-convenes-in-parma>

²⁷ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_el.

²⁸ <https://www.dobramesta.cz/novinky/1671/byl-zahajen-projekt-zvolni>.

²⁹ <https://www.cerema.fr/fr/actualites/ouverture-communaute-echanges-dediee-au-velo>.

τις δεξιότητές τους και να ενθαρρύνει την ανάπτυξη κυκλοφοριακού σχεδιασμού φιλικού προς τα ποδήλατα και προσανατολισμένου στην ποδηλασία³⁰.

Πόλεις όπως τα Ιωάννινα (Ελλάδα), η Padova (Ιταλία) και το Wrocław (Πολωνία) παρέχουν παραδείγματα συμμετοχής του κοινού μέσω εργαστηρίων, εκστρατειών επικοινωνίας και προγραμμάτων τοπικής δράσης. Αυτά συμβάλλουν στη διαμόρφωση και την επικύρωση μέτρων και έργων που σχετίζονται με την ποδηλασία σε δημοτικό επίπεδο.

Όσον αφορά την περαιτέρω προώθηση, την ανταλλαγή γνώσεων, τις ορθές πρακτικές και την κατάρτιση, σημαντικές πρωτοβουλίες αναλαμβάνονται επίσης σε διεθνές επίπεδο. Ειδικότερα, οι Κάτω Χώρες, μαζί με το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο, δρομολόγησαν το παγκόσμιο πρόγραμμα ανάπτυξης ικανοτήτων «ACTIVE»³¹ το 2023. Πρόκειται για μια συμμαχία ενδιαφερόμενων μερών για την ενεργό κινητικότητα που αποσκοπεί στην εκπαίδευση 10 000 εμπειρογνομόνων ενεργού κινητικότητας στον Παγκόσμιο Νότο, σε χώρες χαμηλού και μεσαίου εισοδήματος εντός 10 ετών.

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ II: ΕΝΘΑΡΡΥΝΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗΣ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΙΤΗΣ ΚΑΙ ΥΓΙΟΥΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Οι περισσότερες εξελίξεις σε επίπεδο ΕΕ περιστρέφονται γύρω από την ευαισθητοποίηση σχετικά με τα οφέλη της ποδηλασίας για την υγεία και τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.

Οι δράσεις για την προώθηση της ποδηλασίας συμβάλλουν στην πρόληψη των μη μεταδοτικών νόσων και μπορούν να μειώσουν τον συνολικό κίνδυνο θνησιμότητας κατά 10 %³². Στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας Healthier together — EU non-communicable diseases initiative (Υγιέστεροι μαζί — Πρωτοβουλία της ΕΕ για τις μη μεταδοτικές νόσους)³³, η Επιτροπή στηρίζει τα κράτη μέλη σε δράσεις για την προαγωγή της υγείας και την πρόληψη νόσων. Μέσω του προγράμματος «Η ΕΕ για την υγεία» (EU4Health)³⁴, η Επιτροπή στηρίζει τη συνεργασία («κοινές δράσεις») μεταξύ των κρατών μελών και την ανάληψη έργων υπό την καθοδήγηση ενδιαφερόμενων φορέων για την προώθηση της σωματικής άσκησης, συμπεριλαμβανομένης της ποδηλασίας. Ένα παράδειγμα είναι η κοινή δράση PreventNCD³⁵, η οποία λαμβάνει στήριξη ύψους 76 εκατ. EUR και περιλαμβάνει ειδική δέσμη εργασιών για υγιή περιβάλλοντα διαβίωσης με σκοπό την υλοποίηση και την αξιολόγηση παρεμβάσεων σχετικά με βασικούς καθοριστικούς παράγοντες για την υγεία, συμπεριλαμβανομένων δραστηριοτήτων για περιβάλλοντα χωρίς αυτοκίνητα και για σωματική άσκηση ή για αστικά περιβάλλοντα. Η Επιτροπή υποστηρίζει τον εντοπισμό και τη συλλογή βέλτιστων και ελπιδοφόρων πρακτικών μέσω της πύλης βέλτιστων πρακτικών της ΕΕ για τη δημόσια υγεία³⁶,

³⁰ <https://www.polisnetwork.eu/wp-content/uploads/2024/12/1A.-Jochen-Eckart.pdf>.

³¹ <https://dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/the-netherlands-launches-active-at-cop28/>.

³² [Promoting cycling can save lives and advance health across Europe through improved air quality and increased physical activity](#) (Η προώθηση της ποδηλασίας μπορεί να σώσει ζωές και να προαγάγει την υγεία σε ολόκληρη την Ευρώπη μέσω της βελτίωσης της ποιότητας του αέρα και της αύξησης της σωματικής άσκησης).

³³ [Healthier together – EU non-communicable diseases initiative - European Commission](#) (Υγιέστεροι μαζί — Πρωτοβουλία της ΕΕ για τις μη μεταδοτικές νόσους).

³⁴ [Το πρόγραμμα «Η ΕΕ για την υγεία» \(EU4Health\) 2021-2027 — Ένα όραμα για μια υγιέστερη Ευρωπαϊκή Ένωση - Ευρωπαϊκή Επιτροπή](#).

³⁵ [JA PreventNCD — Reducing Europe's cancer and NCD burden through coordinated strategies on health determinants. Focusing on effective policies, societal and personal risk factors.](#) (Κοινή δράση PreventNCD — Μείωση της επιβάρυνσης από τον καρκίνο και τις μη μεταδοτικές νόσους στην Ευρώπη μέσω συντονισμένων στρατηγικών για τους καθοριστικούς για την υγεία παράγοντες. Εστίαση σε αποτελεσματικές πολιτικές, κοινωνικούς και προσωπικούς παράγοντες κινδύνου).

³⁶ [Best practices Portal](#) (Πύλη βέλτιστων πρακτικών).

όπου διατίθενται αξιοποιήσιμες και τεκμηριωμένες πρακτικές προς έμπνευση και ενδεχόμενη μεταφορά.

Ως άμεσο αποτέλεσμα της έγκρισης της διακήρυξης, δημοσιεύτηκε ειδική πρόσκληση υποβολής προτάσεων ύψους 12 εκατ. EUR στο πλαίσιο του προγράμματος εργασίας για τις αποστολές του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για το 2025 (με κοινή στήριξη από την αποστολή για τον καρκίνο και την αποστολή για 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις) με σκοπό την περαιτέρω αύξηση της υιοθέτησης της ποδηλασίας για την αξιοποίηση των οφελών για την υγεία και την τόνωση της ενεργού κινητικότητας στις πόλεις της ΕΕ³⁷.

Η ΕΕ διαθέτει εδώ και χρόνια ένα πλαίσιο πολιτικής που διέπει την ποιότητα του αέρα και τα επίπεδα περιβαλλοντικού θορύβου, σκοπός του οποίου είναι η προστασία των κατοίκων της³⁸. Η πρόσφατη αναθεώρηση της οδηγίας για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη³⁹ περιλαμβάνει την ποδηλασία και το περπάτημα μεταξύ των μέτρων μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που πρέπει να συμπεριληφθούν στα σχέδια για την ποιότητα του αέρα, ώστε να ενθαρρυνθεί η αλλαγή του τρόπου μεταφορών με τη μετάβαση στην ενεργό κινητικότητα και σε λιγότερο ρυπογόνες μορφές μεταφορών. Τα τελευταία στοιχεία από την έκθεση παρακολούθησης και προοπτικών μηδενικής ρύπανσης του 2025⁴⁰ και τον νέο πίνακα δεικτών μηδενικής ρύπανσης⁴¹ καταδεικνύουν ότι, παρά τη σχετική βελτίωση που έχει καταγραφεί όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, ο συνολικός θόρυβος από τις μεταφορές δεν έχει μειωθεί σημαντικά. Η αύξηση της ενεργού κινητικότητας θα μπορούσε να συμβάλει θετικά σε πιο προορατικές στρατηγικές διαχείρισης του θορύβου.

Η EGUM παραθέτει οκτώ μέτρα που εφαρμόζονται από τον Απρίλιο του 2024 και αφορούν την προώθηση της ένταξης όλων των ηλικιακών ομάδων, των φύλων και των μειονοτικών ομάδων στην καθημερινή ποδηλασία. Η προώθηση των ηλεκτρικών ποδηλάτων φαίνεται να αποτελεί λύση για όσους ξεκινούν την ποδηλασία για πρώτη φορά και για τους ηλικιωμένους, ενώ τα ποδήλατα μεταφοράς φορτίου θεωρούνται λύση που ενθαρρύνει περισσότερες γυναίκες και οικογένειες να κάνουν χρήση του ποδηλάτου. Μεταξύ των αξιοσημείωτων παραδειγμάτων που ανέφερε η EGUM περιλαμβάνονται ειδικά προγράμματα κατάρτισης για τις γυναίκες⁴² και δωρεάν μαθήματα ποδηλασίας που διατίθενται σε διάφορες ομάδες⁴³. Ενδιαφέροντα παραδείγματα παρέχονται επίσης σε σχέση με την ενεργό γήρανση⁴⁴ και την ενεργό

³⁷ HORIZON-MISS-2025-06-CIT-CANCER-01: Increasing walking and cycling: to reap health benefits, emission reductions and integrate active mobility and micromobility devices, with smart technologies and infrastructure (Αύξηση της μετακίνησης με τα πόδια και με ποδήλατο: για την αξιοποίηση των οφελών για την υγεία, τη μείωση των εκπομπών και την ενσωμάτωση συσκευών ενεργού κινητικότητας και μικροκινητικότητας, με έξυπνες τεχνολογίες και υποδομές)· [wp-12-missions_horizon-2025_en.pdf](#).

³⁸ Ειδική έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου του 2025 σχετικά με την αστική ρύπανση στην ΕΕ, [Ειδική έκθεση αριθ. 02/2025: Αστική ρύπανση στην ΕΕ — Καθαρότερος ο αέρας στις πόλεις αλλά ο θόρυβος ακόμη στα ύψη](#).

³⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2024/2881 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2024, για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και για καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη (ΕΕ L, 2024/2881, 20.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2881/oj>).

⁴⁰ Έκθεση ΕΟΠ-JRC αριθ. 13/2024: <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/zero-pollution-monitoring-and-outlook-report>.

⁴¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan/towards-zero-pollution-regions_el.

⁴² Π.χ. το πρόγραμμα «TandEM Women in Cycling», που αναπτύχθηκε από την EIT Urban Mobility και τη BYCS, το οποίο προσφέρει διαδικτυακή και διά ζώσης κατάρτιση σε γυναίκες σε ολόκληρη την ΕΕ για να παραδίδουν μαθήματα κατάρτισης στην ποδηλασία σε άλλες γυναίκες (<https://engage.eiturbanmobility.eu/processes/tandemwomen?locale=en>).

⁴³ Π.χ. η πρωτοβουλία «Vélo-école» της μητρόπολης της Λυών, που προσφέρει δωρεάν ποδηλατική εκπαίδευση, προωθεί τη συμπεριληπτικότητα και την προσβασιμότητα (<https://avelo.grandlyon.com/bons-conseils/apprendre-ou-reapprendre-a-faire-du-velo>).

⁴⁴ Π.χ. το έγγραφο «A Guide to Age-Friendly Cycling Mobilities» (Οδηγός για φιλικές προς τους ηλικιωμένους μετακινήσεις με ποδήλατο), το οποίο υπήρξε προϊόν του χρηματοδοτούμενου από την ΕΕ έργου ENTOURAGE, το οποίο παρείχε μια εργαλειοθήκη για τις πόλεις που επιθυμούν να προωθήσουν την ενεργό κινητικότητα σε περιόδους γήρανσης του πληθυσμού ([Age-friendly cycling. – Towards inclusive urban mobility](#)) (Ποδηλασία φιλική προς τους ηλικιωμένους — Προς την αστική κινητικότητα χωρίς αποκλεισμούς).

κινητικότητα στα σχολεία⁴⁵. Πολλά επιπλέον παραδείγματα προσφέρονται επίσης από πόλεις μέσω των αντίστοιχων συμβάσεων πόλης για το κλίμα⁴⁶.

Τα μέτρα που σχετίζονται με την ποδηλασία μπορούν να διαδραματίσουν θετικό ρόλο στην άμβλυνση της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών. Όταν απευθύνονται σε ευάλωτες ομάδες, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτούνται μέσω των κοινωνικών σχεδίων για το κλίμα⁴⁷ τα οποία συνδέονται με την εφαρμογή του κανονισμού για το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα (στο εξής: SCF)⁴⁸. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εξέδωσε σύσταση προς τα κράτη μέλη σχετικά με τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών⁴⁹, στην οποία λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη να εξεταστούν μέτρα που σχετίζονται με την ποδηλασία, όπως ποδηλατικές υποδομές, επιδοτήσεις για την αγορά ή τη χρηματοδοτική μίσθωση ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων και ποδηλάτων μεταφοράς φορτίου για τη στήριξη των χρηστών μεταφορών χαμηλού εισοδήματος. Επιπλέον, στην έκθεση του 2024 για τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών⁵⁰ εξετάζονται πιθανοί δείκτες για τη μέτρηση της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών και παρατίθενται πιθανές στρατηγικές μετριασμού. Τέλος, η εκστρατεία της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας του 2025 ήταν αφιερωμένη στην «Κινητικότητα για όλους»⁵¹, εστιάζοντας στο θέμα της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών.

Όσον αφορά τα μέτρα για την αύξηση της οικονομικής προσιτότητας της ποδηλασίας, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν μειωμένους συντελεστές ΦΠΑ για την παροχή, την ενοικίαση και την επισκευή ποδηλάτων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών ποδηλάτων⁵².

Υπάρχουν διάφορα παραδείγματα ενθάρρυνσης της συμπεριληπτικής, οικονομικά προσιτής και υγιούς κινητικότητας σε εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Η Σλοβενία θέσπισε μέτρα για την επιδότηση της αγοράς ηλεκτρικών ποδηλάτων⁵³, ιδίως για καθημερινές μετακινήσεις σε αστικές περιοχές.

Στη σύμβαση πόλης για το κλίμα, η Λειψία (Γερμανία) συμπεριέλαβε μέτρα για την παροχή επιδοτήσεων σε εταιρείες για ποδήλατα μεταφοράς φορτίου. Συμμετέχει επίσης σε πιλοτικά έργα στον τομέα της εφοδιαστικής με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα.

Η ολλανδική εκστρατεία «Kies de Fiets!» («Επιλέξτε το ποδήλατο!») παρέχει κίνητρα στις εταιρείες ώστε να χορηγούν στους υπαλλήλους τους αποζημίωση 23 λεπτών ανά χιλιόμετρο (αφορολόγητη). Η εκστρατεία δρομολογήθηκε από το Υπουργείο Υποδομών και Διαχείρισης Υδάτων με στόχο να ενθαρρύνει τους εργοδότες να παρακινούν το προσωπικό τους να

⁴⁵ Π.χ. «Σχολείο φιλικό προς τους πεζούς και τα ποδήλατα» ένα εθνικό γερμανικό έργο που στήριζε ενεργά τα σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στη διενέργεια ελέγχων καταλληλότητας για ποδηλασία και περπάτημα στο σχολείο τους και στις γύρω περιοχές (<https://www.vcd.org/artikel/fuss-und-fahrradfreundliche-schule>).

⁴⁶ <https://netzerocities.app/knowledge-ccc>.

⁴⁷ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/social-climate-fund_el

⁴⁸ Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/955 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για τη σύσταση Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2021/1060 (ΕΕ L 130 της 16.5.2023, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>) ορίζει τη «φτώχεια στον τομέα των μεταφορών» ως εξής: η αδυναμία ή η δυσκολία των ατόμων και των νοικοκυριών να ανταποκριθούν στο κόστος των ιδιωτικών ή δημόσιων μεταφορών, ή η έλλειψη ή η περιορισμένη πρόσβασή τους σε μεταφορές που απαιτούνται για την πρόσβασή τους σε βασικές κοινωνικοοικονομικές υπηρεσίες και δραστηριότητες, λαμβανομένου υπόψη του εθνικού και χωρικού πλαισίου.

⁴⁹ Σύσταση της Επιτροπής, της 22ας Μαΐου 2025, σχετικά με τη φτώχεια στον τομέα των μεταφορών: εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, προσβάσιμης και δίκαιης κινητικότητας, <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2025/1021/oj/ell> [C(2025) 3068 final].

⁵⁰ 2024, Final Report - Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies, (Τελική έκθεση — Φτώχεια στον τομέα των μεταφορών: ορισμοί, δείκτες, καθοριστικοί παράγοντες και στρατηγικές μετριασμού) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf.

⁵¹ <https://mobilityweek.eu/theme-2025/>

⁵² Οδηγία (ΕΕ) 2022/542 του Συμβουλίου (ΕΕ L 107 της 6.4.2022, σ. 1).

⁵³ <https://www.gov.si/zbirke/javne-objave/javni-poziv-za-dodeljevanje-nepovratnih-financnih-spodbud-polnoletnim-fizicnim-osebam-za-nakup-elektricnih-koles/>.

χρησιμοποιεί το ποδήλατο συχνότερα, παρέχοντας καλές ποδηλατικές εγκαταστάσεις και προσφέροντας χιλιομετρική αποζημίωση στους ποδηλάτες.

Στην Πορτογαλία από το 2023 εφαρμόζεται μειωμένος συντελεστής ΦΠΑ 6 % στην πώληση ποδηλάτων. Η ECF χρησιμοποιεί διαδικτυακό σύστημα ιχνηλάτησης για την παρακολούθηση περίπου 300 συστημάτων φορολογικών κινήτρων και πριμοδοτήσεων αγοράς για την ποδηλασία που παρέχονται σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο⁵⁴.

Για να ενθαρρυνθεί η αλλαγή του τρόπου μεταφορών, ένα έργο με την ονομασία «Bike2Green»⁵⁵ χρησιμοποιεί την πρακτική της παιγνιοποίησης για την προώθηση της ποδηλασίας στη Στοκχόλμη (Σουηδία). Χρηματοδοτούμενο από το σκέλος «Απασχόληση και Κοινωνική Καινοτομία» (EaSI) του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου+, το έργο αναπτύσσει λογισμικό κατοχυρωμένο με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας για την παρακολούθηση και την επιβράβευση των διαδρομών με ποδήλατο μέσω χιλιομετρικών επιστροφών και οικονομικών βραβείων.

4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΩΝ ΚΑΙ ΚΑΛΥΤΕΡΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Για να αυξηθεί η χρήση του ποδηλάτου, είναι αναγκαίο να βελτιωθούν η ποιότητα, η ποσότητα, η συνέχεια, η ασφάλεια και η ελκυστικότητα των ποδηλατικών υποδομών. Οι υποδομές πρέπει επίσης να προσαρμοστούν στις τρέχουσες και μελλοντικές απαιτήσεις — συμπεριλαμβανομένων των ποδηλάτων μεταφοράς φορτίου (τα οποία συχνά έχουν μεγαλύτερο πλάτος), των ποδηλάτων με ρυμουλκούμενα (τα οποία έχουν μεγαλύτερο μήκος) και των ποδηλάτων που μετακινούνται με διαφορετικές ταχύτητες⁵⁶. Τα ενδιαφερόμενα μέρη επισήμαναν τους ακόλουθους τομείς στους οποίους θα μπορούσαν να βελτιωθούν οι ευρωπαϊκές ποδηλατικές υποδομές: i) υποδομές εφοδιαστικής για τα ποδήλατα (π.χ. μικροκόμβοι), ii) λύσεις ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων, όπως προστατευμένες εγκαταστάσεις στάθμευσης σε σιδηροδρομικούς σταθμούς και ζώνες αναμονής ποδηλάτων σε αστικές περιοχές, iii) υποδομές φόρτισης σε κτίρια, στον χώρο εργασίας, αλλά και σε σημαντικούς κοινοτικούς κόμβους και πολυσύχναστους χώρους, όπως τα σουπερμάρκετ, iv) υποδομές για τη μεταφορά ποδηλάτων σε τρένα και v) συνολική ασφάλεια των ποδηλατικών υποδομών⁵⁷.

Ταυτόχρονα, η Επιτροπή επεξεργάζεται επί του παρόντος έγγραφο καθοδήγησης για τον σχεδιασμό και την ποιότητα ασφαλών υποδομών για ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των ποδηλάτων και των χρηστών συσκευών μικροκινητικότητας⁵⁸. Μια ειδική μελέτη⁵⁹, τα αποτελέσματα της οποίας αναμένονται το 2026, θα συμβάλει στην κατάρτιση της εν λόγω καθοδήγησης. Η καθοδήγηση προς τα κράτη μέλη και τα μέτρα ασφάλειας που θα προκύψουν από τις εργασίες αυτές θα αφορούν, μεταξύ άλλων, τον διαχωρισμό των υποδομών για ευάλωτους χρήστες από τις υποδομές κυκλοφορίας, κατά

⁵⁴ <https://www.ecf.com/en/resources/tracker-money-for-bikes/>.

⁵⁵ [Bike2Green - ECF](#)

⁵⁶ Έκθεση της EGUM σχετικά με το μέλλον της αστικής κινητικότητας και τον συμπεριληπτικό και βιώσιμο αστικό χώρο: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/expert-group-urban-mobility_el.

⁵⁷ Η οδός μετάβασης για το βιομηχανικό οικοσύστημα κινητικότητας της ΕΕ, Ιανουάριος 2024, [Mobility Transition Pathway](#) (οδός μετάβασης στην κινητικότητα).

⁵⁸ Όπως ζητήθηκε βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 6 της οδηγίας 2008/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008, για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών (ΕΕ L 319 της 29.11.2008, σ. 59) (ΕΕ L 183 της 9.7.2019, σ. 15).

⁵⁹ Κατευθυντήριες γραμμές για τον σχεδιασμό «συγχορούντων παρόδιων χώρων», «αυτοεξηγούμενων και αυτοεπιβαλλόμενων οδών», καθώς και όσον αφορά τις απαιτήσεις ποιότητας των οδικών υποδομών για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου.

περίπτωση, ή τη διαχείριση της ταχύτητας και διάφορα μέτρα για ηπιότερη κυκλοφορία. Αυτό θα μπορούσε επίσης να ενισχύσει την ασφάλεια όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και να συμβάλει στον ασφαλή σχεδιασμό παρόδιων χώρων περιορίζοντας τη σοβαρότητα των τραυματισμών σε περίπτωση σύγκρουσης. Η EGUM έχει επίσης παράσχει στοιχεία στις τοπικές αρχές σχετικά με την ανάγκη να αυξηθεί η ασφάλεια των ποδηλατικών υποδομών κατά την εξέταση των μελλοντικών τάσεων στην αστική κινητικότητα, σύμφωνα με την αυξανόμενη υιοθέτηση μέτρων για την ποδηλασία στον βιώσιμο πολεοδομικό σχεδιασμό⁶⁰.

Η οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων⁶¹ συμβάλλει επίσης στην αύξηση της ελκυστικότητας της ποδηλασίας με τη θέσπιση νομικών απαιτήσεων για τον ελάχιστο αριθμό χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε χώρους εργασίας ή σε οικιστικά κτίρια και για την επακόλουθη εγκατάσταση σημείων φόρτισης. Θετικά παραδείγματα απαντούν ήδη στα μέτρα μεταφοράς της εν λόγω οδηγίας σε ολόκληρη την Ευρώπη, για παράδειγμα στην Πορτογαλία⁶², στη Γαλλία⁶³ και στο Βέλγιο⁶⁴.

Πολλές πόλεις προσφέρουν πολυάριθμα παραδείγματα δράσεων που επικεντρώνονται στη βελτίωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και στη διασφάλιση της συνδεσιμότητας. Το Lund (Σουηδία) ξεχωρίζει για τη μέριμνα όσον αφορά τη συνδεσιμότητα μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, αναγνωρίζοντας τη σημασία των αδιάλειπτων μεταφορικών συνδέσεων μεταξύ της πόλης και των προαστιακών και αγροτικών κοινοτήτων γύρω από αυτήν μέσω της κατασκευής επτά «υπερδιαδρομών» ποδηλάτων εντός και προς/από την πόλη (81 χλμ. συνολικά). Το Taurage (Λιθουανία) δεσμεύτηκε να επεκτείνει τις ποδηλατικές υποδομές του ώστε να φτάνουν σε απομακρυσμένους οικισμούς κοντά σε περιοχές αναψυχής και κοινοτικούς κήπους (περίπου 86 χλμ. νέων ποδηλατοδρόμων). Η Λιουμπλιάνα (Σλοβενία) επέκτεινε το δίκτυο ποδηλατοδρόμων τόσο εντός της πόλης όσο και στην περιφέρεια, συνδέοντάς το με τις εθνικές ποδηλατικές διαδρομές και βελτιώνοντας τη στάθμευση ποδηλάτων και τις προστατευμένες εγκαταστάσεις αποθήκευσης.

5. ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΥΝΟΪΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Οι επενδύσεις έχουν καθοριστική σημασία για την αύξηση της υιοθέτησης της χρήσης ποδηλάτου. Τα τελευταία έτη έχουν διατεθεί σημαντικοί χρηματοδοτικοί πόροι σε επίπεδο ΕΕ για τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές. Η πολιτική συνοχής της ΕΕ παρέχει στα κράτη μέλη μια βασική πηγή χρηματοδότησης για ποδηλατικές υποδομές μέσω εθνικών, περιφερειακών και διασυνοριακών προγραμμάτων.

Ειδικότερα, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης παρέχει το μεγαλύτερο μέρος των επενδυτικών κονδυλίων για την ποδηλασία. Συνολικά 21 κράτη μέλη και σημαντικός αριθμός διασυνοριακών προγραμμάτων έχουν προγραμματίσει ειδικές επενδύσεις για την ποδηλασία⁶⁵. Κατά την περίοδο 2014-2020, επενδύθηκαν 2,1 δισ. EUR στην κατασκευή ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων σε ολόκληρη την ΕΕ, ποσό αυξημένο από τα 700 εκατ. EUR

⁶⁰ Έκθεση της EGUM: [Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe](#) (Βιώσιμο και συμπεριληπτικό μέλλον της αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη).

⁶¹ Οδηγία (ΕΕ) 2024/1275 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Απριλίου 2024, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΕ L, 2024/1275, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/1275/oj>).

⁶² Με βάση την οδηγία για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων [οδηγία (ΕΕ) 2024/1275] και με περαιτέρω επέκτασή της.

⁶³ Ανάπτυξη βέλτιστων πρακτικών για τη στάθμευση ποδηλάτων σε κτίρια: <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/guide-stationnement-velo-constructions.pdf>.

⁶⁴ Η περιφέρεια της Φλάνδρας ανέπτυξε έναν οδηγό για τις εγκαταστάσεις ποδηλάτων ([Vademecum fietsvoorzieningen](#)) με ειδικό κεφάλαιο για τις υποδομές στάθμευσης ποδηλάτων.

⁶⁵ #EURegioDataStories – Exploring investments 2021-2027: support to cycling infrastructure (Διερεύνηση των επενδύσεων 2021-2027: στήριξη των ποδηλατικών υποδομών).

της προηγούμενης περιόδου χρηματοδότησης 2007 έως 2013. Κατά την τρέχουσα περίοδο προγραμματισμού 2021-2027, έχει προβλεφθεί η διάθεση 4,5 δισ. EUR για σειρά επενδύσεων σχετικών με την ποδηλασία, εκ των οποίων 3,2 δισ. EUR θα παρασχεθούν από την ΕΕ και 1,3 δισ. EUR από εθνικούς πόρους. Η στήριξη αυτή αναμένεται να οδηγήσει σε περισσότερα από 12 000 χιλιόμετρα νέων ή βελτιωμένων ποδηλατοδρόμων. Εκτελούνται επίσης έργα για τη βελτίωση των διασυνοριακών ποδηλατικών υποδομών, ιδίως στο πλαίσιο των προγραμμάτων Interreg. Τα έργα αυτά δεν αποσκοπούν μόνο στην προώθηση του τουρισμού, αλλά και στην παροχή εναλλακτικής λύσης αντί των αυτοκινήτων για τους διασυνοριακά μετακινούμενους εργαζομένους. Από το 2021 έχουν διατεθεί περίπου 163 εκατ. EUR σε έργα ποδηλασίας στο πλαίσιο του Interreg.

Όσον αφορά την αγροτική κινητικότητα, πρωτοβουλίες και έργα για την ποδηλασία μπορούν επίσης να λάβουν στήριξη από την Κοινή Γεωργική Πολιτική (στο εξής: ΚΓΠ) της περιόδου 2023-2027. Παραδείγματα τέτοιων έργων περιλαμβάνουν τα εξής: μετατροπή μιας πρώην σιδηροδρομικής γραμμής σε πράσινο διάδρομο για ποδηλασία, διοργάνωση ποδηλατικών συγκεντρώσεων ως μέσου προώθησης της κοινωνικής αλληλεπίδρασης και ενσωμάτωσης, σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων, κατασκευή ποδηλατοδρόμων και φιλικών προς το κλίμα λύσεων κινητικότητας, προώθηση τουριστικών ποδηλατικών διαδρομών και διοργάνωση ποδηλατικών εκδηλώσεων για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της ελκυστικότητας των αγροτικών περιοχών⁶⁶. Οι δράσεις αυτές συνάδουν με τους στόχους και τις πρωτοβουλίες στο πλαίσιο του μακρόπνοου οράματος για τις αγροτικές περιοχές της Ευρώπης⁶⁷, το οποίο καλεί τα κράτη μέλη και τις περιφέρειες να αναπτύξουν στρατηγικές βιώσιμης αγροτικής κινητικότητας που απαιτούν, μεταξύ άλλων, προσπάθειες για τη στήριξη λύσεων κινητικότητας μηδενικών εκπομπών, όπως η ποδηλασία, οι ποδηλατόδρομοι και οι πολυτροπικές συνδέσεις, συμπεριλαμβανομένης της ενεργητικής μετακίνησης.

Ο μηχανισμός ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (στο εξής: MAA) μέσω των εθνικών σχεδίων ανάκαμψης και ανθεκτικότητας παρέχει επίσης σημαντικούς πόρους για τη βιώσιμη κινητικότητα. Συνολικά 650 δισ. EUR διατέθηκαν στα κράτη μέλη μέσω επιχορηγήσεων και δανείων στο πλαίσιο του προγράμματος Next Generation EU. Διάφορα μέτρα περιλαμβάνουν στήριξη για ποδηλατικές υποδομές⁶⁸. Το συνολικό ποσό που προορίζεται για έργα που σχετίζονται με την ποδηλασία στο πλαίσιο του MAA εκτιμάται σε 1,3 δισ. EUR.

Πιο πρόσφατα έχουν καταστεί δυνητικά διαθέσιμες πρόσθετες ευκαιρίες χρηματοδότησης μέσω του προαναφερόμενου Κοινωνικού Ταμείου για το Κλίμα (SCF). Μολονότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ευελιξία όσον αφορά τον καθορισμό προτεραιοτήτων για τη χρηματοδότηση, ο κανονισμός SCF θεσπίζει σαφή κατάλογο επιλέξιμων μέτρων και επενδύσεων που μπορούν να συμπεριληφθούν στα σχέδια. Οι λύσεις κινητικότητας και μεταφορών μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της αγοράς ποδηλάτων, είναι επιλέξιμες για στήριξη, όπως, για παράδειγμα, δελτία μεταφορών για υπηρεσίες κοινής κινητικότητας (π.χ. κοινή χρήση ποδηλάτων) και επενδύσεις σε ποδηλατικές υποδομές.

Η EGUM έχει παράσχει χρήσιμες πληροφορίες και παραδείγματα ορθών πρακτικών όσον αφορά πιθανά μέτρα που σχετίζονται με την ποδηλασία τα οποία θα μπορούσαν να λάβουν

⁶⁶ Χρηματοδότηση μέσω στρατηγικών τοπικής ανάπτυξης LEADER, στρατηγικών έξυπνων χωριών και επενδύσεων σε βασικές υπηρεσίες και υποδομές στις αγροτικές περιοχές. Το LEADER χρηματοδοτεί στρατηγικές τοπικής ανάπτυξης σε ολόκληρη την αγροτική Ευρώπη στο πλαίσιο της ΚΓΠ με προϋπολογισμό της ΕΕ ύψους 5 δισ. EUR για την περίοδο 2023-27.

⁶⁷ [Ένα μακρόπνοο όραμα για τις αγροτικές περιοχές της ΕΕ — Προς ισχυρότερες, συνδεδεμένες, ανθεκτικές και ευημερούσες αγροτικές περιοχές με ορίζοντα το 2040](#) [COM/2021/345 final].

⁶⁸ Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας: τα επόμενα στάδια, https://commission.europa.eu/document/download/3b4a06ba-21f1-40e6-ae33-4d308ddb98da_el?filename=COM_2023_545_1_EL_0.pdf [COM(2023) 545 final/2].

στήριξη μέσω του SCF⁶⁹. Για παράδειγμα, με τη στήριξη των τοπικών αρχών για την ενίσχυση των ποδηλατικών υποδομών και τη σύνδεση σιδηροδρομικών σταθμών με κέντρα του δημόσιου βίου, όπως σχολεία και εγκαταστάσεις υγειονομικής περίθαλψης (4,7 εκατ. EUR από το ισπανικό Υπουργείο Μεταφορών σε 10 μικρούς δήμους⁷⁰) ή με την παροχή οικονομικών κινήτρων για αγορές ποδηλάτων μεταφοράς φορτίου και ρυμουλκούμενων για επιχειρηματίες και ΜΜΕ [έως 4 000 EUR για ποδήλατα μεταφοράς φορτίου και 2 000 EUR για ρυμουλκούμενα μέσω επιχορηγήσεων περιφερειακής οικονομικής επέκτασης από την περιφέρεια Βρυξελλών-Πρωτεύουσας (Βέλγιο)⁷¹].

Σε τοπικό επίπεδο, βάσει προκαταρκτικής ανάλυσης των 39 επενδυτικών σχεδίων που υποβλήθηκαν από τις πόλεις, ο κύριος κόμβος της αποστολής για κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις εκτιμά ότι περισσότερα από 4 δισ. EUR έχουν προβλεφθεί για επενδύσεις που σχεδιάζονται σε ποδηλατικές υποδομές και υποδομές για πεζούς.

6. ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ

Η αυξημένη υιοθέτηση της ποδηλασίας έχει ως αποτέλεσμα να δίνεται μεγαλύτερη προσοχή στις προκλήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια, καθώς οι ποδηλάτες υφίστανται σε δυσανάλογο βαθμό τις αρνητικές επιπτώσεις σε τροχαία ατυχήματα, ιδίως στις αστικές περιοχές. Οι ποδηλάτες είναι η μόνη ομάδα χρηστών του οδικού δικτύου στην ΕΕ στην οποία ο αριθμός των θανάτων σημείωσε αύξηση κατά την τελευταία δεκαετία⁷². Σύμφωνα με τα προκαταρκτικά στοιχεία για τους θανάτους από τροχαία δυστυχήματα στην ΕΕ⁷³, ο ρυθμός βελτίωσης παραμένει αργός. Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι οι ποδηλάτες αποτελούν το 10 % του συνόλου των θανάτων. Στις αστικές περιοχές, οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου (πεζοί, ποδηλάτες και χρήστες μηχανοκίνητων δίκυκλων και συσκευών προσωπικής κινητικότητας) αντιπροσωπεύουν σχεδόν το 70 % του συνόλου των θανάτων. Πολύ περισσότεροι υφίστανται σοβαρούς τραυματισμούς. Είναι επίσης γνωστό ότι σε πολλές περιπτώσεις δεν καταγράφονται επισήμως μη θανατηφόρες τροχαίες συγκρούσεις στις οποίες εμπλέκονται ποδηλάτες. Δεδομένου ότι οι επίσημες οδικές στατιστικές είναι συχνά μόνο εκείνες που παρέχονται από τις αστυνομικές δυνάμεις, οι συγκρούσεις που δεν οδηγούν στη σύνταξη αστυνομικής αναφοράς συχνά δεν εντοπίζονται, το οποίο σημαίνει ότι μεγάλος αριθμός συγκρούσεων που έχουν ως αποτέλεσμα τραυματισμό ή υλική ζημία δεν καταγράφεται.

Περαιτέρω πρόοδος στην επιβολή των κανόνων οδικής ασφάλειας θα επιτευχθεί με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων της ΕΕ για τις άδειες οδήγησης⁷⁴ μετά την προσωρινή συμφωνία που επιτεύχθηκε τον Μάρτιο του 2025 μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Για την καλύτερη προστασία των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, οι νέοι κανόνες προσαρμόζουν τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και εξέτασης, δίνοντας μεγαλύτερη

⁶⁹ https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05122024-1319>

⁷¹ <https://economic-emploi.brussels/prime-velo-cargo>

⁷² https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/c82fa210-8707-4402-a9be-b70deded1d5e_en?filename=road_safety_thematic_report_cyclists.pdf.

⁷³ Στατιστικές οδικής ασφάλειας 2024 — Ευρωπαϊκή Επιτροπή: https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2024_el.

⁷⁴ Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες οδήγησης, με την οποία τροποποιείται η οδηγία (ΕΕ) 2022/2561 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, ο κανονισμός (ΕΕ) 2018/1724 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και καταργείται η οδηγία 2006/126/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 383/2012 της Επιτροπής [COM(2023) 127 final].

έμφαση στην ασφάλεια των εν λόγω χρηστών του οδικού δικτύου. Η οδηγία 2024/3237⁷⁵ συμβάλλει επίσης στη βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας των ποδηλατών, διασφαλίζοντας ότι επικίνδυνες τροχαίες παραβάσεις, όπως η «επικίνδυνη προσπέραση» και τα περιστατικά «εγκατάλειψης παθόντος» («hit-and-run»), τιμωρούνται με συνεκτικό τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ, ανεξάρτητα από τη χώρα στην οποία διαπράττεται η παράβαση. Είναι σημαντικό ότι η αναθεώρηση καλύπτει επίσης παραβάσεις που σχετίζονται με την κατάχρηση των ποδηλατοδρόμων. Τέλος, για την παροχή περαιτέρω γνώσεων και πληροφοριών σχετικά με την οδική ασφάλεια για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου, σχεδιάστηκε ειδικό θέμα έρευνας στο πλαίσιο του προγράμματος εργασίας 2025 της ομάδας 5 του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη». Επικεντρώνεται στην ασφάλεια των ποδηλατών, των πεζών και των χρηστών συσκευών μικροκινητικότητας⁷⁶.

Το 2024 η Επιτροπή δημοσίευσε μελέτη σχετικά με την ανάγκη για εναρμονισμένους κανόνες για τη στήριξη της αύξησης της μικροκινητικότητας και της οδικής ασφάλειας για τις συσκευές προσωπικής κινητικότητας⁷⁷. Στόχος της μελέτης ήταν να διερευνηθεί αν θα ήταν εφικτή και επιθυμητή η ανάπτυξη ενός εναρμονισμένου ευρωπαϊκού κανονισμού για τις συσκευές προσωπικής κινητικότητας. Η μελέτη εξέτασε επίσης το κανονιστικό πλαίσιο που ισχύει για τα ηλεκτρικά ποδήλατα και τον τρόπο με τον οποίο αυτό μπορεί να βελτιωθεί ώστε να προωθηθεί η ταχεία (ή ταχύτερη) ανάπτυξη των ηλεκτρικών ποδηλάτων. Η μελέτη αυτή πρότεινε διάφορες ρυθμιστικές επιλογές.

Η EGUM συγκέντρωσε διάφορα στοιχεία και περιπτωσιολογικές μελέτες που παρείχαν παραδείγματα του τρόπου υλοποίησης μέτρων ευαισθητοποίησης και εκστρατειών για την οδική ασφάλεια. Ενδιαφέροντα παραδείγματα είναι τα εξής: i) η συνολική εθνική έκθεση της Γαλλίας⁷⁸ για την εξέταση του πιεστικού ζητήματος της μηχανοκίνητης βίας και της κοινής χρήσης δημόσιων χώρων από διάφορες κατηγορίες χρηστών του οδικού δικτύου, η οποία περιλάμβανε και συστάσεις· και ii) η εθνική εκστρατεία της Μάλτας που καλύπτει όλες τις ηλικιακές ομάδες και ευρύ φάσμα ενδιαφερόμενων μερών, την οποία διεξάγει η εθνική ρυθμιστική αρχή μεταφορών και στην οποία συμμετέχουν σπουδαστές δημιουργικών τεχνών⁷⁹. Στη Γερμανία υπάρχει ευρεία υποστήριξη για εκστρατείες σχετικά με την ασφαλή χρήση των ποδηλάτων με ηλεκτρική υποβοήθηση⁸⁰ και για την προώθηση των «ημερών οδικής ασφάλειας» και της ασφαλούς ποδηλασίας⁸¹, που περιλαμβάνουν στοχευμένες εξετάσεις για παιδιά⁸² και μαθήματα κατάρτισης για ηλικιωμένους⁸³. Τέλος, η Πορτογαλία έχει αναπτύξει εθνικό πλαίσιο για εκπαιδευτικά προγράμματα ποδηλασίας με επίκεντρο τα σχολεία⁸⁴ και έχει παράσχει σε περισσότερα από 1 000 σχολεία σε ολόκληρη τη χώρα πάνω από 20 000 ποδήλατα και 2 000 τεμάχια εξοπλισμού ασφαλείας.

⁷⁵ Οδηγία (ΕΕ) 2024/3237 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2024, για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2015/413 για τη διευκόλυνση της διασυνοριακής ανταλλαγής πληροφοριών για τροχαίες παραβάσεις σχετικές με την οδική ασφάλεια (ΕΕ L, 2024/3237, 30.12.2024, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/3237/oj/eli>).

⁷⁶ Έναρξη: 16 Σεπτεμβρίου 2025 — Προθεσμία/-ες: 20 Ιανουαρίου 2026· θέμα: [HORIZON-CL5-2026-01-D6-13: Safety of Cyclists, Pedestrians and Users of Micromobility Devices \(Ασφάλεια των ποδηλατών, των πεζών και των χρηστών συσκευών μικροκινητικότητας\)](#).

⁷⁷ Study on the need for harmonised rules to support the rise of micro mobility and increased road safety for personal mobility devices, Final Report (Μελέτη σχετικά με την ανάγκη για εναρμονισμένους κανόνες για τη στήριξη της αύξησης της μικροκινητικότητας και της αυξημένης οδικής ασφάλειας για τις συσκευές προσωπικής κινητικότητας, τελική έκθεση), 2024, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4286a092-a55f-11ef-85f0-01aa75ed71a1>.

⁷⁸ [2025.04.08 Prevenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique.pdf](#)

⁷⁹ <https://futuremobility.gov.mt/>.

⁸⁰ <https://www.e-im-griff.de/>.

⁸¹ <https://www.verkehrswacht.de/fahrrad-aber-sicher/>.

⁸² <https://www.moenchengladbach.de/de/kinderverkehrsgarten>.

⁸³ <https://www.verkehrswacht.de/fit-mit-dem-fahrrad/>

⁸⁴ [Pedala! Da escola para a vida – Instituto da Mobilidade e dos Transportes](#)

Ορισμένα κράτη μέλη έχουν αρχίσει να λαμβάνουν μέτρα για την αντιμετώπιση της κλοπής ποδηλάτων⁸⁵. Αυτό συμβαίνει στη Γαλλία, όπου ήδη από το 2021 έχει θεσπιστεί νομική υποχρέωση για την ταξινόμηση νέων ποδηλάτων. Έως το 2025 περισσότερα από 7 εκατομμύρια ποδήλατα στη Γαλλία έφεραν σήμα ταξινόμησης⁸⁶. Το 2024 το Βέλγιο έθεσε σε λειτουργία την πλατφόρμα MyBike⁸⁷, μια εθελοντική πρωτοβουλία ομοσπονδιακών και περιφερειακών κυβερνήσεων για την επισήμανση των ποδηλάτων με σκοπό την πρόληψη της κλοπής. Έχουν αναφερθεί και άλλα εθνικά ή τοπικά συστήματα επισήμανσης και/ή ταξινόμησης, αλλά δεν υπάρχει ακόμη ολοκληρωμένη επισκόπηση του θέματος αυτού σε όλα τα κράτη μέλη.

7. ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI: ΣΤΗΡΙΞΗ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΥΨΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΙΑΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΚΛΑΣΗΣ

Στην έκθεση του 2024 σχετικά με την πορεία μετάβασης του βιομηχανικού οικοσυστήματος κινητικότητας της ΕΕ⁸⁸ εξετάζεται η κινητικότητα ως βασικό βιομηχανικό οικοσύστημα. Παράλληλα με την αυτοκινητοβιομηχανία, τις πλωτές και τις σιδηροδρομικές μεταφορές, στην πορεία μετάβασης περιλαμβάνεται για πρώτη φορά η ποδηλατική βιομηχανία. Στην έκθεση αναδεικνύεται ο τρόπος με τον οποίο η αξιακή αλυσίδα της ποδηλασίας στην ΕΕ —κατασκευή, ποδηλατικές υποδομές, ποδηλατικός τουρισμός, ενοικίαση ποδηλάτων, εφοδιαστική ποδηλάτων και άλλες υπηρεσίες— παρέχει 1,3 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και συνεισφέρει 21 δις. EUR στο ΑΕΠ της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αλυσίδα εφοδιασμού της ΕΕ για την ποδηλασία καλύπτει περισσότερες από 1 000 μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις⁸⁹.

Η Επιτροπή εξέφρασε την ικανοποίησή της για τις δεσμεύσεις των ενδιαφερόμενων μερών για: i) μείωση του περιβαλλοντικού και κλιματικού αποτυπώματος που συνδέεται με την παραγωγή ποδηλάτων και ηλεκτρικών ποδηλάτων· ii) καθορισμό στόχων και εφαρμογή βιώσιμων πρακτικών· και iii) στήριξη της ποδηλασίας ως βιώσιμου και αειφόρου τρόπου μεταφοράς. Οι εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές δεσμεύτηκαν να επενδύσουν σε σταθμούς στάθμευσης για ποδήλατα και άλλες συσκευές προσωπικής κινητικότητας, μεταξύ άλλων παραδειγμάτων. Οι εταιρείες προσφέρθηκαν να στηρίζουν την επαγγελματική κατάρτιση, να εφαρμόσουν μέτρα για την προσέλκυση νέων ταλέντων και να δρομολογήσουν προγράμματα κατάρτισης για τις γυναίκες στην ποδηλατική βιομηχανία.

Σύμφωνα με στοιχεία των ενδιαφερόμενων μερών και της βιομηχανίας⁹⁰, το 2022 πωλήθηκαν 20 εκατομμύρια ποδήλατα, εκ των οποίων 5,5 εκατομμύρια ήταν ηλεκτρικά ποδήλατα και 15,3 εκατομμύρια συναρμολογήθηκαν στην ΕΕ, ενώ το 45-50 % του συνόλου των συστατικών μερών κατασκευάστηκε στην Ευρώπη.

Σύμφωνα με έκθεση της Eurostat του 2024⁹¹, το 2023 παρήχθησαν στην ΕΕ 9,7 εκατομμύρια ποδήλατα, αριθμός που αντιστοιχεί σε μείωση κατά 24 % σε σχέση με το 2022 που ήταν 12,7 εκατομμύρια. Ο μεγαλύτερος παραγωγός ποδηλάτων το 2023 ήταν η Πορτογαλία, με 1,8 εκατομμύρια τεμάχια, ακολουθούμενη από τη Ρουμανία (1,5 εκατομμύρια), την Ιταλία (1,2

⁸⁵ [Cycling Strategies in Europe: Progress made, but the pace must accelerate - ECF](#) (Στρατηγικές για την ποδηλασία στην Ευρώπη: Έχει σημειωθεί πρόοδος, αλλά ο ρυθμός πρέπει να επιταχυνθεί — ECF).

⁸⁶ <https://apic-asso.com/>.

⁸⁷ <https://mybike.belgium.be/fr/>

⁸⁸ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/57674?locale=el>.

⁸⁹ [2023 CONEBI Bicycle Industry and Market Report \(BIMP\)](#) [Έκθεση της CONEBI του 2023 για τη βιομηχανία και την αγορά ποδηλάτων (BIMP)].

⁹⁰ [CONEBI/CIE/ECF: EU and UK Market and Industry forecast](#) (Προβλέψεις για την αγορά και τη βιομηχανία της ΕΕ και του Ηνωμένου Βασιλείου).

⁹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20241120-2>.

εκατομμύρια) και την Πολωνία (0,8 εκατομμύρια). Τα στοιχεία δείχνουν ότι σε 14 από τις 17 χώρες της ΕΕ που υπέβαλαν στοιχεία σημειώθηκε μείωση της παραγωγής ποδηλάτων μεταξύ του 2022 και του 2023. Η αύξηση του κόστους παραγωγής, οι συνεχιζόμενες διαταραχές της αλυσίδας εφοδιασμού και οι οικονομικές αβεβαιότητες είχαν σημαντικό αντίκτυπο στον κλάδο. Το 2023 η ΕΕ εξήγαγε ποδήλατα (ηλεκτρικά και μη) αξίας 1,03 δισ. EUR, αριθμός που αντιστοιχεί σε μείωση κατά 10 % σε σχέση με το 2022. Η αξία των εισαγωγών ανήλθε σε 1,98 δισ. EUR, δηλαδή μειώθηκε κατά 21 % σε σύγκριση με το 2022⁹².

Η ΕΕ κατέχει ηγετική θέση παγκοσμίως στον τομέα της κοινής χρήσης ποδηλάτων και της ανάπτυξης υπηρεσιών που σχετίζονται με την ποδηλασία (για παράδειγμα, συνδρομητικές υπηρεσίες, επισκευή ή ποδηλατικός τουρισμός). Ωστόσο, τα ενδιαφερόμενα μέρη εξακολουθούν να αναφέρουν σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά τις τιμές (π.χ. τα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα που κατασκευάζονται σε τρίτες χώρες μπορεί να είναι κατά 30 % έως 70 % φθηνότερα, εν μέρει λόγω των κρατικών επιδοτήσεων).

Τα μέσα εμπορικής άμυνας της ΕΕ (δηλαδή μέτρα αντιντάμπινγκ, μέτρα κατά των επιδοτήσεων και μέτρα κατά της καταστρατήγησης) έχουν συμβάλει στην προστασία του κλάδου της ΕΕ από αθέμιτες εμπορικές πρακτικές και αθέμιτο ανταγωνισμό. Για να αποδειχθεί από οικονομική άποψη η συμβολή της ποδηλασίας στις βιώσιμες μεταφορές, εκπονήθηκαν μελέτες που εστιάζουν σε συγκεκριμένα κράτη μέλη. Σε αυτές περιλαμβάνεται μελέτη σχετικά με την οικονομία του ποδηλάτου στο Βέλγιο⁹³ και μελέτη για την αξιολόγηση της τρέχουσας κατάστασης και των τάσεων στον κλάδο του ποδηλάτου των Κάτω Χωρών⁹⁴.

Ένα πολύτιμο παράδειγμα στήριξης του κλάδου σε εθνικό επίπεδο παρέχεται από τη Γαλλία: στο πλαίσιο του προγράμματος «France 2030», μια πρόσκληση υποβολής έργων παρέχει στήριξη στις προσπάθειες της ποδηλατικής βιομηχανίας για την παραγωγή ποδηλάτων και συναφούς εξοπλισμού στη Γαλλία⁹⁵. Η Γαλλία δημιούργησε επίσης την πρωτοβουλία «Filière vélo»⁹⁶, η οποία φέρνει σε επαφή ενώσεις με ενδιαφερόμενους οικονομικούς, θεσμικούς και τοπικούς φορείς, προωθεί ένα κοινό όραμα και μέτρα που θα συμβάλουν στην ανάπτυξη των διαφόρων επιχειρηματικών τομέων της ποδηλατικής βιομηχανίας σε όλες τις περιφέρειες της Γαλλίας.

8. ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII: ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η πολυτροπικότητα αποτελεί μέρος των κατευθυντήριων αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η διακήρυξη υπογραμμίζει τον καίριο ρόλο που διαδραματίζει η ποδηλασία στη βελτίωση της πολυτροπικής συνδεσιμότητας, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο του τουρισμού, ιδίως σε συνδυασμό με τρένα και λεωφορεία, τόσο σε αστικές όσο και σε αγροτικές περιοχές. Η προώθηση πολυτροπικών λύσεων μέσω της ενοποίησης της ποδηλασίας με άλλους τρόπους μεταφοράς έχει εξεταστεί σε διάφορες νομοθετικές και πολιτικές πρωτοβουλίες τα τελευταία έτη. Ο αναθεωρημένος κανονισμός για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών

⁹² [https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20\(%2D34%25](https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240603-1#:~:text=A%20further%20look%20into%20the,3.5%20million%20(%2D34%25).

⁹³ Διεξήχθη από την Transport & Mobility Leuven (TML): <https://www.tmlleuven.be/en/project/The-cycling-economy-in-Belgium>.

⁹⁴ Δυνητικά έσοδα σε διεθνές επίπεδο του κλάδου των ποδηλάτων των Κάτω Χωρών: [International earning potential of the Dutch bicycle sector](https://www.international-earning-potential-of-the-dutch-bicycle-sector).

⁹⁵ <https://www.economie.gouv.fr/actualites/france-2030-lancement-de-lappel-projets-industrie-du-velo>.

⁹⁶ <https://filieravelo.com/>.

σιδηροδρομικών μεταφορών⁹⁷ περιέχει νέους και βελτιωμένους κανόνες για τη μεταφορά ποδηλάτων με τρένο. Ορίζει επίσης ότι, από τον Ιούνιο του 2025, οι διαδικασίες σύναψης συμβάσεων για νέες και σημαντικά αναβαθμισμένες αμαξοστοιχίες πρέπει να περιλαμβάνουν απαίτηση για τουλάχιστον τέσσερις ειδικούς χώρους για τη μεταφορά συναρμολογημένων (και όχι απλώς αναδιπλωμένων) ποδηλάτων⁹⁸. Τα κράτη μέλη μπορούν επίσης να αποφασίσουν να ορίσουν αριθμό μεγαλύτερο από τέσσερα ως τον ελάχιστο αριθμό για ορισμένα είδη υπηρεσιών. Οι εν λόγω κανόνες ισχύουν για όλες τις σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες στην ΕΕ⁹⁹.

Η πορεία μετάβασης για τον τουρισμό¹⁰⁰ έχει στο επίκεντρό της τη βιώσιμη κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένης της ποδηλασίας. Στην τελευταία έκθεση απολογισμού αναφέρεται μετρήσιμη πρόοδος όσον αφορά την εφαρμογή: διάφορες δεσμεύσεις που αναλήφθηκαν από τα ενδιαφερόμενα μέρη και τις περιφερειακές και τοπικές αρχές αφορούν μέτρα που σχετίζονται με την ποδηλασία, όπως π.χ. περιφερειακές και τοπικές διοικήσεις που αναπτύσσουν και βελτιώνουν ποδηλατικές υποδομές και σταθμούς φόρτισης, καθώς και ΜΚΟ που θέτουν συγκεκριμένους στόχους για την αύξηση της ενεργού και βιώσιμης κινητικότητας, ιδίως του ποδηλατικού τουρισμού¹⁰¹. Η στρατηγική της ΕΕ για τον βιώσιμο τουρισμό βρίσκεται επί του παρόντος στο στάδιο της ανάπτυξης και θα δημοσιευθεί το 2026: αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενός ανταγωνιστικού, βιώσιμου και συμπεριληπτικού τουριστικού μοντέλου, ενώ θα εξετάσει επίσης τη βιώσιμη κινητικότητα ως έναν από τους βασικούς τομείς εστίασης.

Σε εθνικό επίπεδο, η EGUM κατόρθωσε να εντοπίσει παραδείγματα πολυτροπικής συνδεσιμότητας και ποδηλατικού τουρισμού που αποτελούν πηγή έμπνευσης. Η τσεχική σύμπραξη για την αστική κινητικότητα, από κοινού με το τσεχικό υπουργείο Μεταφορών, εφαρμόζει διττή προσέγγιση για τη στήριξη της πολυτροπικότητας και του ποδηλατικού τουρισμού. Μέσω του έργου «Danube Active2&Public Transport (A2PT)»¹⁰² οι φορείς εργάζονται για την ενίσχυση των συνεργειών μεταξύ ποδηλασίας και δημόσιων μεταφορών σε ολόκληρη την περιοχή. Αυτό επιτυγχάνεται με τη βελτίωση των εγκαταστάσεων για τη μεταφορά ποδηλάτων σε λεωφορεία και τρένα, την αναβάθμιση της προστατευμένης στάθμευσης σε συγκοινωνιακούς κόμβους και τη στήριξη μιας διαδικτυακής πύλης ποδηλατικών χαρτών που θα συμβάλει στη σύνδεση των δήμων με ένα ασφαλές δίκτυο διαδρομών μεταφοράς κατάλληλων για ποδηλάτες για εργασία, εκπαίδευση, αναψυχή ή τουρισμό. Το ισπανικό υπουργείο Μεταφορών και Βιώσιμης Κινητικότητας κινητοποίησε πρόσφατα 10 εκατ. EUR σε δήμους για την εφαρμογή νέων δημόσιων συστημάτων κοινής χρήσης ποδηλάτων και την επέκταση των υφιστάμενων¹⁰³. Στη Γαλλία τα ενδιαφερόμενα μέρη κατάρτισαν εθνική στρατηγική για τον ποδηλατικό τουρισμό¹⁰⁴. Στη Γερμανία, μέσω ειδικού

⁹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 172 της 17.5.2021, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj>).

⁹⁸ Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν να ορίζουν διαφορετικό αριθμό στα σχέδιά τους για τη μεταφορά ποδηλάτων. Όταν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αποφασίζουν να καταρτίσουν τέτοια σχέδια, θα πρέπει να διαβουλευθούν με το κοινό.

⁹⁹ Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να αποφασίσουν να εξαιρέσουν τις αστικές και προαστιακές σιδηροδρομικές επιβατικές υπηρεσίες από αυτούς τους ειδικούς κανόνες για τη μεταφορά ποδηλάτων με τρένο. Μόνο 6 κράτη μέλη κοινοποίησαν στην Επιτροπή πλήρεις (AT, HU, PT, RO, SK) ή μερικές (FR) εξαιρέσεις από τους εν λόγω κανόνες για τις συγκεκριμένες υπηρεσίες: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/passenger-rights/rail-passenger-rights_el.

¹⁰⁰ https://transport.ec.europa.eu/tourism/transition-eu-tourism_el.

¹⁰¹ <https://transition-pathways.europa.eu/tourism/knowledge-and-learning/ttp-reports>.

¹⁰² <https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>.

¹⁰³ Άρθρο 47 του BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad: [BOE-A-2025-1560 Real Decreto-ley 1/2025, de 28 de enero, por el que se aprueban medidas urgentes en materia económica, de transporte, de Seguridad Social, y para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad](https://www.boe.es/boe-datos/BOE-A-2025-1560-Real-Decreto-ley-1-2025-de-28-de-enero-por-el-que-se-aprueban-medidas-urgentes-en-materia-economica-de-transporte-de-Seguridad-Social-y-para-hacer-frente-a-situaciones-de-vulnerabilidad).

¹⁰⁴ <https://www.velo-territoires.org/politiques-cyclables/tourisme-a-velo/strategie-nationale-tourisme-a-velo/>.

προγράμματος χρηματοδότησης, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση στηρίζει διάφορα μέτρα που συνδέουν τις δημόσιες συγκοινωνίες με την ποδηλασία σε ολόκληρη τη χώρα. Αυτά περιλαμβάνουν προστατευμένες εγκαταστάσεις στάθμευσης για ιδιωτικά ποδήλατα στους κεντρικούς σταθμούς και στις στάσεις δημόσιων συγκοινωνιών¹⁰⁵.

9. ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Η τρέχουσα έλλειψη δεδομένων σε επίπεδο ΕΕ σχετικά με την ποδηλασία σε συνδυασμό με την έλλειψη εναρμονισμένης συλλογής δεδομένων και εναρμονισμένων μεθόδων για την παρακολούθηση της προόδου δημιουργούν σημαντικό κενό γνώσεων.

Σκοπός της χρηματοδοτούμενης από την ΕΕ μελέτης σχετικά με την τρέχουσα κατάσταση και την πιθανή ανάπτυξη των ποδηλατικών υποδομών της Ευρωπαϊκής Ένωσης [μελέτη «Cycling Counts» (η ποδηλασία είναι σημαντική)] είναι να καθοριστεί **μια πανευρωπαϊκή βάση αναφοράς για τις ποδηλατικές υποδομές**. Η μελέτη καθορίζει μεθοδολογία για τη συλλογή δεδομένων σχετικά με την ποδηλασία και την παρακολούθηση της προόδου σε τέσσερις διαστάσεις: δίκτυο ποδηλατοδρόμων, χρήση ποδηλάτων, ασφάλεια ποδηλατών και υπηρεσίες σχετικές με την ποδηλασία. Τα προκαταρκτικά αποτελέσματα έχουν μέχρι στιγμής καταστήσει δυνατό τον εντοπισμό ποδηλατοδρόμων και ποδηλατικών λωρίδων μήκους άνω των **900 000 χλμ.** σε επίπεδο ΕΕ¹⁰⁶. Η μελέτη φαίνεται επίσης να επιβεβαιώνει ότι υπάρχουν μεγάλες διαφορές μεταξύ των προσδιορισμένων εθνικών, περιφερειακών και τοπικών συνόλων δεδομένων όσον αφορά τη γεωγραφική κάλυψη και τις παραμέτρους ποιότητας των υποδομών. Τα δεδομένα για την ποδηλασία σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο είναι κατακερματισμένα. Αυτό επηρεάζει την ποιότητά τους και έχει σημαντικές επιπτώσεις για τη διαλειτουργικότητα και τη χρηστικότητα των δεδομένων σε διάφορες πλατφόρμες. Τα πορίσματα υπογραμμίζουν την ανάγκη για τυποποιημένες πρακτικές μεταδεδομένων, ώστε να διευκολυνθούν η ενσωμάτωση των δεδομένων, η εναρμόνιση και, τελικά, η διασφάλιση της χρηστικότητας ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού συνόλου δεδομένων σε ολόκληρη την ΕΕ. Από την άλλη πλευρά, η μελέτη εντόπισε προσπάθειες για τη δημιουργία εθνικών προτύπων, πλατφορμών και συνόλων δεδομένων για τα στοιχεία που αφορούν τις ποδηλατικές υποδομές σε 18 από τα 27 κράτη μέλη. Αυτό υποδηλώνει την ανάγκη καθοδήγησης, συνεργασίας και εναρμόνισης και σε επίπεδο ΕΕ.

Οι εργασίες αυτές βασίζονται σε μεγάλο βαθμό και εντάσσονται στις συνεχιζόμενες προσπάθειες της Eurostat τόσο για τη βελτίωση των στατιστικών και της συλλογής δεδομένων για την ποδηλασία όσο και για την ανάπτυξη καλύτερων ορισμών και δεικτών σχετικών με την ποδηλασία. Το 2024 η Eurostat άρχισε να αναθεωρεί το κοινό ερωτηματολόγιο και το γλωσσάριο για τις στατιστικές σχετικά με τις μεταφορές, σε συνεργασία με την Οικονομική Επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) και το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών. Στο πλαίσιο των εργασιών ελήφθησαν υπόψη ζητήματα όπως ο τρόπος συλλογής στατιστικών στοιχείων σχετικά με την ενεργό και την κοινόχρηστη κινητικότητα, ο τρόπος ορισμού του τι συνιστά «ποδηλατική υποδομή» και ο τρόπος συλλογής συγκρίσιμων δεδομένων για την ποδηλασία. Το κοινό ερωτηματολόγιο επικαιροποιείται επί του παρόντος ώστε να περιλαμβάνει μεταβλητές σχετικά με τους διάφορους τύπους ποδηλατικών υποδομών που θα πρέπει να συλλέγονται από το 2026 και εξής. Θεσπίζονται επίσης επικαιροποιημένοι

¹⁰⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/OEPNV/Foerderprogramm-Staerkung-OEPNV/foerderprogramm-staerkung-oeprnv.html>.

¹⁰⁶ Κύρια αποτελέσματα σε επίπεδο ΕΕ: 303 346 χλμ. ποδηλατοδρόμων, 30 080 χλμ. ποδηλατικών λωρίδων και 581 021 χλμ. λωρίδων μικτής κυκλοφορίας φιλικών προς τα ποδήλατα: συνολικό μήκος δικτύου: 914 447 χλμ.

ορισμοί των διαφόρων τύπων ποδηλατικών υποδομών, οι οποίοι θα δημοσιευθούν έως το τέλος του 2025 στην έκτη έκδοση του γλωσσαρίου για τις στατιστικές σχετικά με τις μεταφορές.

Η προσβασιμότητα των δεδομένων που σχετίζονται με την ποδηλασία αναμένεται να αυξηθεί χάρη στην εφαρμογή του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού για τις υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις (στο εξής: κανονισμός MMTIS)¹⁰⁷ και του επικείμενου εκτελεστικού κανονισμού για τους δείκτες αστικής κινητικότητας στο πλαίσιο του κανονισμού ΔΕΔ-Μ. Ο κανονισμός MMTIS περιλαμβάνει την υποχρέωση να καθίστανται προσβάσιμες μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης οι πληροφορίες για όλους τους τρόπους προγραμματισμένων μεταφορών, μεταφορών κατά παραγγελία και προσωπικών μεταφορών¹⁰⁸. Η υποχρέωση αυτή ισχύει για δεδομένα που υπάρχουν ήδη σε ψηφιακή μορφή, συμπεριλαμβανομένων ορισμένων δεδομένων που σχετίζονται με την ποδηλασία. Η Επιτροπή υποστηρίζει τις προσπάθειες για βελτίωση της προσβασιμότητας των δεδομένων μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης στο πλαίσιο του οργανισμού NAPCORE¹⁰⁹, ο οποίος συγχρηματοδοτείται από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη». Μεταξύ διαφόρων θεμάτων, ο NAPCORE πραγματεύεται τα δεδομένα σχετικά με τους χώρους στάθμευσης ποδηλάτων, τα δεδομένα για την ποδηλασία σε πραγματικό χρόνο και τα δεδομένα για τις ποδηλατικές υποδομές.

Τα μέτρα για τις ποδηλατικές υποδομές και τον σχεδιασμό της κινητικότητας στο πλαίσιο του ετήσιου προγράμματος εργασιών της Ένωσης για την ευρωπαϊκή τυποποίηση το 2025 (ΕΠΕΕ)¹¹⁰ περιλαμβάνουν συγκεκριμένα την ανάπτυξη ευρωπαϊκών προτύπων για το δίκτυο ποδηλατοδρόμων ώστε να υποστηρίζεται ο σχεδιασμός διαδρομής σε πραγματικό χρόνο. Τα μέτρα αυτά βελτιστοποιούν επίσης τις ποδηλατικές υποδομές και βελτιώνουν τη διαχείριση της κυκλοφορίας με την τυποποίηση των δεδομένων σχετικά με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, τη στάθμευση ποδηλάτων και τη συμπεριφορά των ποδηλατών.

Η EGUM μπόρεσε να εντοπίσει διάφορα είδη εθνικών μέτρων που συμβάλλουν στην κατανόηση των τάσεων, των υποδομών και της συμπεριφοράς των χρηστών ποδηλάτων, συμπεριλαμβανομένων νέων συνόλων δεδομένων, μελετών και εργαλείων που συνεισφέρουν στη συστηματική βελτίωση της συλλογής και ανάλυσης δεδομένων. Για παράδειγμα, η σουηδική υπηρεσία μεταφορών (Trafikverket) δημοσίευσε έκθεση¹¹¹ στην οποία συγκεντρώνονται τα υφιστάμενα εθνικά δεδομένα σχετικά με τις εξελίξεις στην ποδηλασία κατά τα τελευταία έτη. Με τον τρόπο αυτόν παρέχεται σαφέστερη εικόνα των τάσεων όσον αφορά την υιοθέτηση της ποδηλασίας, τη διαθεσιμότητα και την ασφάλεια των υποδομών, η οποία στηρίζει τη χάραξη τεκμηριωμένης πολιτικής σε εθνικό επίπεδο. Χρήσιμες πληροφορίες παρασχέθηκαν επίσης από δύο χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα που εστιάζουν στην έξυπνη ποδηλασία: το «MegaBITS»¹¹² και το «MERIDIAN»¹¹³. Στο πλαίσιο αυτών των έργων καταρτίστηκε ευρωπαϊκός χάρτης πορείας για την έξυπνη ποδηλασία¹¹⁴, ο οποίος παρέχει

¹⁰⁷ Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2024/490 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2023, για την τροποποίηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 προς συμπλήρωση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά την παροχή σε επίπεδο Ένωσης υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις (ΕΕ L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj).

¹⁰⁸ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_el.

¹⁰⁹ <https://napcore.eu/>.

¹¹⁰ Το ετήσιο πρόγραμμα εργασιών της Ένωσης για την ευρωπαϊκή τυποποίηση το 2025 (C/2025/1818): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501818.

¹¹¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1895596&dswid=-7502>.

¹¹² <https://www.interregnorthsea.eu/megabits/news/smart-cycling-roadmap-a-digital-turning-point-for-urban-mobility>.

¹¹³ <https://meridian-corridors.eu/material/the-road-map-for-smart-cycling-a-call-to-action/>.

¹¹⁴ https://www.interregnorthsea.eu/sites/default/files/2025-05/250501%20Brochure%20Smart%20Cycling%20Road%20Map_a%20call%20to%20action_final.pdf

στρατηγική βασισμένη στα δεδομένα για την ενσωμάτωση ψηφιακών εργαλείων στις υποδομές και την πολιτική για την ποδηλασία σε ολόκληρη την ΕΕ.

10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η ευρωπαϊκή διακήρυξη για την ποδηλασία αποτελεί βασικό ορόσημο στην πορεία προς την αναγνώριση του ρόλου της ποδηλασίας στην πολιτική μεταφορών της ΕΕ. Μολονότι πολλές από τις πρωτοβουλίες και τα παραδείγματα που περιγράφονται στην παρούσα έκθεση δεν μπορούν να προσδιοριστούν αμιγώς ως άμεσο αποτέλεσμα της διακήρυξης, ο αριθμός και η ποικιλία των μέτρων μαρτυρούν την αυξανόμενη δυναμική και την αυξημένη αναγνώριση των θετικών αποτελεσμάτων που συνδέονται με τις πολιτικές και τα μέτρα για την ποδηλασία.

Παρότι είναι ακόμη πολύ νωρίς για να αξιολογηθεί ο μακροπρόθεσμος αντίκτυπος της διακήρυξης, εντοπίζονται ήδη ελπιδοφόρες τάσεις. Με την περαιτέρω παρακολούθηση σε ενωσιακό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, η συνεχής εφαρμογή των αρχών που ορίζονται στη διακήρυξη είναι πιθανό να αποφέρει ακόμη πιο θετικά αποτελέσματα στο μέλλον. Με τον τρόπο αυτόν θα καταστεί δυνατή η στροφή προς μια κινητικότητα που είναι περισσότερο βιώσιμη, προσβάσιμη, οικονομικά προσιτή, ασφαλέστερη και υγιέστερη, και η οποία παράγει υψηλή προστιθέμενη αξία για την ΕΕ και την οικονομία της.

Η δημιουργία ειδικών πλατφορμών για την ανταλλαγή εμπειριών και βέλτιστων πρακτικών σχετικά με την ποδηλασία μεταξύ των κρατών μελών, μέσω των προσφάτως δημιουργηθέντων εθνικών σημείων επαφής για την ποδηλασία, και με τα ενδιαφερόμενα μέρη, μέσω της ομάδας εμπειρογνομόνων για την αστική κινητικότητα, εκτιμάται ευρέως. Πρωτοβουλίες αυτού του είδους είναι πιθανό να οδηγήσουν σε εποικοδομητική συνεργασία.

Η πρόοδος όσον αφορά την υλοποίηση των δεσμεύσεων που ορίζονται σε καθένα από τα οκτώ κεφάλαια της διακήρυξης είναι άνιση. Η εφαρμογή βρίσκεται σε πιο προχωρημένο στάδιο όσον αφορά τις πολιτικές, τις υποδομές και τις επενδύσεις για την ποδηλασία. Αυτό οφείλεται στον μακροπρόθεσμο χαρακτήρα τους, στις ορθές πρακτικές που εφαρμόζονται ήδη σε αρκετά κράτη μέλη και στην πείρα που έχει αποκτηθεί μέχρι σήμερα.

Χρειάζεται, ωστόσο, να καταβληθούν περισσότερες προσπάθειες.

Τα περισσότερα κράτη μέλη έχουν θεσπίσει πολιτικές και μέτρα για την ποδηλασία, ενώ τα υπόλοιπα καλούνται να πράξουν το ίδιο. Επιπλέον, καλούνται όλα τα κράτη μέλη να αξιοποιήσουν πλήρως τις διαθέσιμες επιλογές χρηματοδότησης της ΕΕ, όπως το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα.

Οι ακόλουθοι τομείς των ποδηλατικών υποδομών της ΕΕ που επιδέχονται βελτίωση χρήζουν προσοχής: i) υποδομές εφοδιαστικής ποδηλάτων (π.χ. μικροκόμβοι), ii) λύσεις ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων, iii) υποδομές φόρτισης σε κτίρια, iv) υποδομές μεταφοράς ποδηλάτων σε τρένα και v) συνολική ασφάλεια των ποδηλατικών υποδομών. Τα ενισχυμένα μέτρα ασφάλειας, όπως ο σχεδιασμός των υποδομών και η αυστηρότερη επιβολή, είναι πράγματι ζωτικής σημασίας για τη δραστική μείωση των θανάτων και των τραυματισμών των ποδηλατών. Επιπλέον, η προσαρμογή των ποδηλατικών υποδομών στην κλιματική αλλαγή θα πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη κατά τον σχεδιασμό ποδηλατικών υποδομών.

Η κατάρτιση επισκόπησης των μέτρων για την εκ νέου καταπολέμηση της κλοπής ποδηλάτων στην ΕΕ θα ήταν ένα πρώτο βήμα για την εμβάθυνση της κατανόησης των επίμαχων ζητημάτων και για την αξιολόγηση του κατά πόσον μια κοινή δράση συντονιζόμενη σε επίπεδο ΕΕ θα προσέφερε προστιθέμενη αξία.

Για τη συνεχή τακτική αξιολόγηση της προόδου θα απαιτηθούν πιο ολοκληρωμένες και συστηματικές πρακτικές συλλογής και παρακολούθησης δεδομένων, με δομημένη συμβολή από τις δημόσιες αρχές, τα ενδιαφερόμενα μέρη και τη βιομηχανία. Επιπλέον, η παροχή δεδομένων για την ποδηλασία, όπως ορίζεται στον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό 2024/490 (MMTIS), θα είναι καίριας σημασίας. Επίσης, η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της μελέτης «Cycling Counts» θα διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο όσον αφορά την παρακολούθηση της ανάπτυξης των ποδηλατικών υποδομών στην Ευρώπη.

Τέλος, θέματα όπως η συμπεριληπτικότητα και η συνεργασία με τον κλάδο απαιτούν επίσης περαιτέρω προσοχή για να επιταχυνθεί σημαντικά η πρόοδος.