

mobile2020

Ciclism în orașe sustenabile



mobile2020.eu



Supported by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE 



Pregătit de (editori și autori):

Baltic Environmental Forum Latvia

Antonijas 3-8

LV-1010 Riga

Ingrida Bremere

www.bef.lv

Partener Mobile 2020 în România:

Fundația Centrul Regional de Protecție a Mediului
România

Str. Episcop Timuș Nr. 4, Sector 1, București

<http://romania.rec.org>



CENTRUL REGIONAL DE PROTECȚIE A MEDIULUI
România

Editor general și distribuire:

Consortiul Proiectului Mobile2020

www.mobile2020.eu

Drepturi de autor ale imaginilor: Jutta Deffner, Thomas Hefter, Klemen Gostič

Orice duplicare sau utilizare a materialelor, ilustrațiilor sau diagramelor conținute în prezenta broșură nu este permisă fără acordul scris al autorilor.

Proiectul este gestionat de:

Baltic Environmental Forum Deutschland e.V.

Osterstraße 58

D-20259 Hamburg

Matthias Grätz

www.bef-de.org



Responsabilitatea pentru conținutul acestei publicații revine autorilor. Ea nu reflectă neapărat opinia Uniunii Europene. Nici EACI și nici Comisia Europeană nu sunt responsabile pentru orice posibilă utilizare a informațiilor conținute de acest material.

Februarie 2013

Cuprins

Capitolul 1: Prefață	04
Capitolul 2: Introducere	05
Capitolul 3: Cum să începem	07
Capitolul 4: Oferirea de servicii bicicliștilor	12
Capitolul 5: Promovarea ciclismului	13
Capitolul 6: Surse pentru lectură suplimentară	17



Capitolul 1: Prefață

Prin intermediul acestei broșuri dorim să furnizăm asistență și inspirație profesioniștilor din domeniul ciclismului din cadrul municipalităților: planificatori urbani, membri ai comitetelor și consiliilor din domeniul transportului, mobilității și urbanismului, dar și altor părți interesate ce consideră ciclismul un mod de transport zilnic.

Baza de la care pornim este aceea că decizia oamenilor de a utiliza bicicleta ca mijloc zilnic de transport nu este influențată doar de infrastructură. Astfel, vom reflecta asupra importanței ciclismului pentru utilizarea individuală și beneficiile aduse orașului și asupra integrării ciclismului în procesul de planificare urbană. Pentru a încuraja implementarea practică a activităților de ciclism în cadrul municipalităților, vom discuta despre punctul strategic de pornire, despre oferirea unor servicii pentru bicicliști și despre activități de promovare a ciclismului.

În cadrul acestei broșuri vă vom ghida spre surse suplimentare ce pot fi consultate, cu privire la exemple de bune practici în implementare. În fișele anexate acestei broșuri veți găsi informații cu privire la organizații relevante ce promovează ciclismul în România.

Broșura a fost realizată în cadrul proiectului mobile2020, finanțat cu sprijinul Programului IEE.

Sperăm să vă fie de folos!

Capitolul 2: Introducere

De ce este ciclismul important?

O comunitate care tinde spre o locuire confortabilă și civilizată este una care asigură mai multe opțiuni de transport pentru locuitorii și vizitatorii săi: pietonilor, bicicliștilor și utilizatorilor transportului în comun le este acordată aceeași prioritate ca și șoferilor. În practică, o mașină nu este capabilă să satisfacă toate nevoile de deplasare. Chiar și în locurile în care fluxul traficului motorizat este acceptabil din punct de vedere al debitului, utilizarea autovehiculelor particulare trebuie gestionată și minimizată în interesul calității aerului, economisirii de energie, accesibilitate și calitate a șederii într-o localitate.

Prin combinarea măsurilor de promovare a mersului pe jos, ciclismului și transportului public, orașele pot avea succes în scăderea ratei de utilizare a autovehiculelor. Dacă utilizatorilor de mașini le sunt oferite opțiuni atractive pentru parcurgerea mai ales a distanțelor scurte, aceștia pot experimenta o mulțime de avantaje. Călătoriile pe distanțe scurte sunt mai potrivite a fi realizate pe jos sau cu bicicleta. Principalele avantaje sunt:

- Ciclismul poate fi un mijloc eficient de îmbunătățire a siguranței rutiere, iar ca mod activ de transport oferă un antidot eficient împotriva efectelor dăunătoare ale unui stil de viață sedentar asupra sănătății.
- Adulții (cu vârste cuprinse între 18 - 65 de ani) ar trebui să facă 150 de minute de exerciții moderate ca intensitate pe săptămână. Mersul pe jos sau cu bicicleta, ca moduri de transport, sunt văzute în acest context ca o activitate fizică moderată, potrivită pentru atingerea nivelurilor recomandate de activitate¹.
- Ciclismul și mersul pe jos sunt esențiale pentru dezvoltarea aptitudinilor motrice și de orientare dar și pentru respectul de sine al copiilor și adolescenților.
- Costurile pentru amenajarea parcărilor pentru autovehicole sunt considerabil mai mari decât cele pentru biciclete.
- Ciclismul ajută la crearea de spațiu: 7-9 biciclete încap într-un singur loc de parcare al unei mașini [Sursa: 20 de motive pentru ciclism]
- Ciclismul și transportul public sunt "prieteni": poate fi ușor și convenabil să combinăm utilizarea ambelor moduri de transport.





Fie că parcurgeți pe jos sau cu bicicleta întreaga distanță, sau doar o parte a acesteia, rezultatul va fi o sănătate mai bună!

6

Care sunt beneficiile pentru orașul dumneavoastră?

O rată mai mare a utilizării bicicletei în orașul dumneavoastră poate oferi avantaje în ceea ce privește calitatea vieții, calitatea mediului înconjurător și poate duce la economii pe termen lung realizate prin² :

- Reducerea numărului de mașini aflate în circulație, datorită faptului că tot mai mulți locuitori aleg bicicleta ca mijloc de transport atunci când merg la serviciu.
- Creșterea atractivității transportului în comun pentru navetiști, dacă le va fi pusă la dispoziție o combinație între transportul în comun și bicicletă.
- Îmbunătățirea generală a calității vieții în orașe: de ex. poluare mai scăzută a aerului, nivel de zgomot mai scăzut, locuri publice mai curate, în timp ce opțiunile de locuire (mai ales pentru familii) devin mai atractive.
- Economisirea spațiului - pe drumuri și în parcuri, și astfel o reducere a investițiilor destinate șoselelor și posibilitatea de a utiliza diferit spațiul public.
- Un nivel redus al traficului va crește gradul de atractivitate al centrelor orașelor în care spațiul public este destinat locuirii și activităților comerciale, culturii și petrecerii timpului liber.
- Reducerea deteriorării monumentelor istorice și reducerea costurilor de întreținere.
- Reducerea investițiilor și costurilor autorităților publice (parcuri pentru mașini, întreținere, infrastructură nouă, etc.).

Cum este integrat ciclismul în planificarea urbană?

Politicile de succes privind ciclismul sunt dezvoltate ca parte integrantă a politicilor de transport pentru toate mijloacele de transport și trebuie consolidate prin alte politici - de utilizare a terenurilor, de dezvoltare urbană, și chiar politici socio-economice, deoarece aceste politici se influențează reciproc.

Fiecare municipalitate are o abordare diferită în ceea ce privește ciclismul - unele implementează o politică independentă în sprijinul ciclismului, în timp ce altele integrează această politică în alte documente de planificare, cum ar fi planuri de dezvoltare generală,

politici de transport și trafic etc. Un oraș cu o cultură puternică a ciclismului are de obicei o infrastructură bine dezvoltată, facilități ce sprijină un număr mare de cicliști obișnuiți. Totuși, este important să menționăm ca procesul de comunicare în vederea schimbării comportamentului, ce are ca obiectiv final atingerea unui număr mai mare de utilizatori de biciclete pentru transportul zilnic, nu este subordonat infrastructurii de ciclism. Infrastructura și serviciile cât și imaginea și prestigiul ciclismului în cadrul unui oraș reprezintă expresia unei anumite culturi a mobilității.

Decizia oamenilor de a utiliza bicicleta ca mijloc de transport zilnic nu este influențată doar de infrastructură!

Figura 1 prezintă mobilitatea ciclismului ca sistem ce conține un întreg set de elemente diferite, care permit o utilizare adecvată a bicicletei ca mijloc de transport zilnic.



Fig. 1: Ciclismul ca sistem ce conține considerații privind nivelurile materiale și simbolice (Sursa: mobile 2020: Manual privind planificarea integrată și promovarea ciclismului în orașe (2012))

Orașele cunoscute pentru cultura lor ciclistică au continuat să investească în ciclismul utilitar, de câțiva ani buni, iar acum au cele mai mari rate de cicliști urbani.



Capitolul 3: Cum să începem

Campaniile și investițiile în infrastructura de ciclism sunt strâns legate și se completează frecvent una pe cealaltă. Totuși, înainte de a se efectua investiții în infrastructură, este crucial să analizați situația din orașul dumneavoastră pentru a putea utiliza cât mai bine resursele disponibile și pentru a crea o rețea potrivită. O rețea mică, interconectată și funcțională de piste de bicicletă promovează ciclismul urban, și apare ca o invitație deschisă către cei care nu merg deloc cu bicicleta sau către cei ce fac acest lucru ocazional. Obiectivul îl reprezintă punerea accentului pe zonele cu cea mai mare cerere de transport, dar evitând în același timp fragmentarea și discontinuitatea rețelei de ciclism.

Orice decizii inițiale ce au legătură cu rețeaua de ciclism, sunt legate de tipologia de bază a utilizării rețelei. O zonă bună de pornire a demersului o reprezintă acea parte a orașului în care traficul este aglomerat. Aceasta poate fi o zonă cu una sau două școli ce trebuie să fie conectate cu o zonă rezidențială din apropiere sau cu una comercială/industrială din apropierea unui cartier. O altă opțiune de început o reprezintă un nod de trafic, cum ar fi o gară sau autogară importantă, utilizate în special pentru naveta zilnică.

Experiența din Europa subliniază corelațiile dintre existența unei infrastructuri sigure și cantitatea de trafic pe biciclete. În Copenhaga, construirea pistelor de biciclete a avut ca rezultat o creștere a traficului cu bicicleta între 18-20%³, pe drumurile unde au fost realizate piste. Infrastructura, programele și politicile necesare creșterii ratei utilizării bicicletei și a mersului pe jos, sunt bine cunoscute și testate, având succes în multe orașe europene. O lecție importantă este aceea că o strategie singulară nu este de ajuns. Așa cum se arată în literatura internațională de specialitate, comunitățile trebuie să implementeze un pachet de măsuri complet integrat⁴. Campaniile reprezintă părți inerente ale oricărui efort în acest sens și combinate cu realizarea de infrastructură pot reprezenta o unealtă puternică pentru încurajarea ciclismului.

Nivelurile ridicate ale infrastructurii de ciclism sunt corelate pozitiv și semnificativ cu ratele ridicate ale navetiștilor bicicliști⁵.

Pe bicicletă la școală

În România, bicicletele nu sunt văzute ca fiind mijloace în toată regula de mers la școală. Sunt percepute astfel, deși distanțele dintre casă și școală sunt mai mici de 3km, un drum de

3 Jensen, S.U., Rosenkilde, C. & Jensen, N., 2007. Siguranța rutieră și riscul perceput al facilităților pentru cicliști în Copenhaga. Prezentare pentru Întâlnirea Generală Anuală a Federației Europene a Bicicliștilor, pp.1-9

4 Pucher, J. & Buehler, R., 2010. Ciclism și mers pe jos pentru orașe mai sănătoase. Mediul ambiant construit, 36(4), pp.391-414

5 Dill, J. & Carr, T., 2003. Naveta cu bicicleta și facilități în principalele orașe din S.U.A.: Dacă veți construi piste, cicliștii le vor folosi. Consiliul Național de Cercetare, Washington, DC, 1828(1), pp.116-123..



aproximativ 10 minute pentru un copil pe bicicletă⁶. În unele comunități mersul la școală este promovat prin campanii, dar altfel, acestui aspect nu i s-ar fi acordat o atenție foarte mare. De obicei, copiii merg cu bicicleta la școală rar și chiar deloc după pubertate. Problemele de siguranță sunt adesea cauza, deși acestea pot fi rezolvate prin realizarea de legături sigure între școli și zonele rezidențiale din apropiere. În majoritatea comunităților din ECE, totuși, infrastructura este săracă sau lipsește chiar. Următoarele exemple demonstrează existența potențialului și arată că atunci când condițiile sunt cele bune, elevii vor folosi bicicleta pentru a merge la școală.

Drumuri mai sigure către școală în Bologna, Italia

Proiectul "Drumuri mai sigure către școală" a avut ca obiectiv dezvoltarea de alternative durabile pentru reducerea traficului și poluării din jurul școlilor, deci de a îmbunătăți siguranța și de a încuraja mersul cu bicicleta la școală. Orașul Bologna a decis să facă piste de biciclete mai sigure prin separarea lor de traficul auto și să îmbunătățească siguranța în locurile prin care traversau copiii⁷. Proiectul și-a propus să realizeze treceri pentru pietoni mai sigure, piste pentru bicicliști, senzori giratorii și instalarea de semafoare. Pentru mai multe informații vă rugăm să vizitați descrierea proiectului, aflată pe pagina web www.civitas-initiative.org.

Cum descoperă copiii lumea cu ajutorul bicicletei - Proiecte în școlile din Germania

Ca parte a rețelei Siguranță Rutieră, în Germania a fost acordată o atenție specială mersului cu bicicleta la școală. Abordarea include cooperarea între organismul administrativ, poliție, profesori, părinți și organizații non-profit pentru a reduce riscul accidentelor de bicicletă produse pe drumul spre și de la școală. Au fost introduse câteva concepte, inclusiv biciclete comune, instruire pentru bicicliști și realizarea de hărți. Inițiativa contribuie semnificativ la rețeaua alcătuită din peste 30 de orașe. Pentru mai multe informații vă rugăm să vizitați: http://eltis.org/index.php?id=13&study_id=2509.

6 Ciclismul în zona Mării Baltice - Carte inspirațională.

7 Proiectul "Drumuri mai sigure către școală". <http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=79&sel_menu=16&measure_id=701&back_id=30>



Implementarea de măsuri privind mobilitatea în școlile din Austria

În Austria, proiectul pilot Schoolway.net a avut ca obiectiv implementarea de măsuri de management al mobilității în școli pentru a încuraja copiii, părinții și profesorii să se deplaseze la școală cu bicicleta și să crească astfel încrederea în trafic. 16 școli au participat la campania de conștientizare și la planurile de management al mobilității. Per total, proiectul a abordat aproximativ 85.000 de elevi și 5000 de profesori. Pentru mai multe informații vă rugăm să vizitați: http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1341.

Pe bicicletă la serviciu

Multe orașe sunt paralizate din cauza traficului motorizat la orele de vârf ale dimineții și serii. Ca rezultat, orașele noastre sunt zgomotoase și poluate, iar șoferii, dar și ceilalți participanți la trafic suferă de stres suplimentar datorat traficului copleșitor. Lucrul ce face ca situația să fie și mai rea, este faptul că majoritatea mașinilor circulă cu trei locuri libere. O astfel de schemă de transport nu numai că este ineficientă; ci este și în detrimentul bunăstării noastre. Ciclismul, de cealaltă parte, necesită mult mai puțin spațiu și poate ajuta orașele prin evitarea blocajelor în trafic sau prin reducerea spațiului utilizat pentru amenajarea străzilor.



Mersul pe bicicletă la serviciu, împreună cu mersul pe bicicletă la școală, reprezintă priorități principale. A-i face pe angajați să își schimbe comportamentul privind mobilitatea nu necesită neapărat inițiative financiare uriașe: măsuri mai simple și mai puțin costisitoare pot avea un impact pozitiv, iar în cele mai multe cazuri, și un efect la scară largă - de exemplu realizarea de spații de parcare sigure la locul de muncă, vestiare. Mersul pe bicicletă la lucru a devenit o practică răspândită în multe țări și orașe din Europa. Acesta este un comportament practicat în călătorii, iar municipalitățile și ONG-urile vor promova și crește această practică, chiar mai mult decât este prezentat în exemplele de mai jos.

Întâlniri pe bicicletă în Linz, Austria

Proiectul a intenționat să încurajeze angajații autorității locale din Linz să crească rata de utilizare a bicicletei atunci când se deplasează la o întâlnire în interiorul orașului. În timpul proiectului, mai multe departamente (aproximativ 400 de angajați) ale autorității locale, au avut la dispoziție biciclete, dar și acces la dușuri și vestiare, amenajate în garajul Primăriei. Fiecare birou a dispus de câte trei biciclete, parcate în nou construita parcare pentru biciclete, ca rezultat al desființării a două locuri de parcare pentru mașini. Inițiativa a avut

succes, iar ca urmare, au fost realizate planuri pentru convertirea altor locuri de parcare pentru mașini în locuri de parcare pentru biciclete, care să fie disponibile pentru toți angajații administrației (aproximativ 2.500). Pentru mai multe informații, vă rugăm vizitați: http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1416.

Campania “Pe bicicletă la serviciu”

După mai mulți ani de discontinuitate în cadrul promovării ciclismului, conceptul „Pe bicicletă la serviciu” își face apariția tot mai mult în regiune ECE (anul 2012 a marcat a doua aniversare a campaniei în Republica Cehă). Scopul campaniei este de a motiva companiile și angajații să sprijine mobilitatea durabilă, lăsând acasă mașina și să vină la serviciu pe bicicletă. De obicei, angajații se antrenează în competiții privind cine parcurge cea mai mare distanță într-o perioadă de timp dată. În unele țări mai avansate, cum ar fi Danemarca, astfel de campanii implică un procent de 2% din întreaga populație. În Republica Cehă, organizatorii oferă gratis consultanță și asistență profesională (de ex. pentru realizarea de infrastructură, programe de inițiative etc.) companiilor participante.

Ciclismul ca și canal de alimentare

Acest concept se referă la ciclism ca fiind o componentă a transportului intermodal. Promovarea intermodalității înseamnă posibilitatea utilizării cu cât mai mare ușurință a mai multor mijloace de transport pe parcursul unei singure călătorii⁸. Conceptul de ciclism ca și canal de alimentare conectează utilizarea zilnică a bicicletei cu alte forme de transport public. Astfel, sprijină atât mersul pe bicicletă la școală și serviciu, dar și alte activități precum realizarea cumpărăturilor, activități în aer liber, etc. în general, conceptul de ciclism ca și canal de alimentare, este mai probabil să fie folosit pentru distanțe lungi, cum ar fi călătoriile între orașe, în cadrul unei zone metropolitane mari, din suburbii în centrul orașului. Inițiativele care promovează intermodalitatea includ bike & ride or ride & bike, ce combină utilizarea bicicletei și a transportului public pe durata călătoriei. O premisă importantă o reprezintă buna integrare a infrastructurii de ciclism în infrastructura de transport. Doar atunci ciclismul ca și canal de alimentare, poate deveni o formă inovativă și eficientă de transport.

În căutarea combinației optime

Tratate separat, atât ciclismul cât și transportul public, sunt mijloace sub-optime de transport, datorită limitărilor pe care le prezintă. Doar dacă punctele lor forte sunt combinate, se formează o combinație de transport perfectă, capabilă să depășească traficul motorizat

8 Federația Europeană a Bicicliștilor < <http://www.ecf.com/cycling-tourism/intermodality-bike-and-train-tram-tube-bus-ferry-plane/>>..



individual. Ciclismul incorporat total în schema de transport public nu mai reprezintă o excepție. Multe țări din Europa de Vest sunt vârf de lance în realizarea intermodalității, încă de mult timp. Combinate, ciclismul și transportul public permit deplasarea „din ușă în ușă” dar și parcurgerea unor distanțe mai mari. Totuși, astfel de combinații pot fi funcționale doar dacă există suficiente facilități pentru parcare. Dacă sunt implementate cu succes, prevederile vor avea ca rezultat scăderea gradului de congestie în trafic, scăderea zgomotului și poluării, și vor conduce la creșterea utilizatorilor de biciclete, care mai departe va aduce alte beneficii. Provocările ar trebui să fie îndeplinite prin îmbunătățirea și re-desenarea rutelor de transport public astfel încât rețeaua de infrastructură devine mult mai accesibilă și inter-conectată cu trenurile, autobuzele și stațiile de park & ride.

Fie că este vorba despre o investiție în infrastructură sau o campanie pentru atragerea mai multor cicliști, multimodalitatea ar trebui să fie conceptul definitoriu al oricărei strategii de dezvoltare a ciclismului. Integrarea cicliștilor în schemele actuale de transport și reducerea intruziunii nesfârșite a traficului motorizat va conduce în final la călătorii mai eficiente, sănătoase și agreabile pentru toată lumea.

Capitolul 4: Oferirea de servicii bicicliștilor

Promovarea ciclismului ca mijloc zilnic de transport în orașe înseamnă să luăm în calcul și măsurile destinate bicicliștilor. Serviciile pentru bicicliști includ tot felul de caracteristici ce țin de infrastructură și nu numai:

- Ajută la atingerea unui ciclism zilnic ușor și convenabil
- Oferă bicicliștilor sentimentul că sunt parte a sistemului de transport



Serviciile pentru bicicliști reprezintă o parte esențială a abordării sistemice!

Măsurile privind serviciile pot acoperi o paletă largă, cum ar fi informații în cadrul broșurilor, hărților, integrarea în transportul public, scheme de biciclete în comun, parcuri pentru biciclete, însă pot fi și măsuri mici și inteligente, ca servicii online sau mobile.

Sisteme publice de bike sharing

Sistemele de biciclete în comun pot fi implementate cu succes în orașe pentru a extinde și

integra ciclismul în schemele de transport multimodal. Totuși, există o varietate mare de astfel de sisteme, fiecare având condiții tehnice și instituționale diferite. Pentru orașe, sistemele în comun pot servi ca și catalizator pentru opțiunea de mijloc de transport zilnic (incluzând o opțiune pentru intermodalitate), fapt ce crează cerere pentru investiții suplimentare în infrastructura de ciclism. Pentru utilizatori, sistemul furnizează oportunitatea de a încerca acest mod de transport, deoarece serviciul, disponibil 24h din 24, 7 zile din 7, asigură anumite avantaje, cum ar fi flexibilitate spațială, accesul facil la o bicicletă, iar utilizatorul nu trebuie să își facă griji cu reparația și întreținerea bicicletei.

În ultimii ani, sistemele în comun au fost implementate cu succes în unele orașe din Europa de Est. Puteți citi mai mult despre acest lucru în exemplele prezentate în mobile 2020: Manual privind planificarea integrată și promovarea ciclismului în orașe (2012).

Servicii de parcare a bicicletelor

Bicicliștii trebuie să își lase undeva bicicleta atunci când ajung la destinație sau când schimbă mijlocul de transport. Facilitățile pentru parcare a bicicletelor sunt necesare în diverse locații: acasă, la serviciu, la școală, pe stradă, în stațiile de transport în comun.

Asigurarea de servicii de parcare pentru biciclete devine un aspect important pentru încurajarea ciclismului în orașe!

În cadrul planificării sistemelor de ciclism este important să se ia în considerare faptul că serviciile privind parcare pot cuprinde mai mult decât realizarea unei simple infrastructuri de parcare. Este de asemenea esențial să cunoaștem că serviciile de parcare adeseori necesită măsuri de infrastructură mici sau chiar deloc, și că serviciile conexe sunt de asemenea importante. Puteți citi mai mult despre acest lucru în exemplele prezentate în mobile 2020: Manual privind planificarea integrată și promovarea ciclismului în orașe (2012).

Capitolul 5: Promovarea ciclismului

Instrumente pentru municipalități

Pe lângă argumentele raționale-informative și convingătoare, acțiunile de marketing sunt folosite tot mai mult pentru promovarea ciclismului, deoarece doar existența infrastructurii nu crește numărul de bicicliști în orașe. Astăzi, acțiunile de marketing reprezintă uneltele pentru promovarea ciclismului. Acțiunile ce au ca subiect principal bicicleta pot trezi anumite emoții. Aceste acțiuni pot fi privite ca o provocare în procesul de planificare. Puteți afla mai multe informații cu privire la acțiunile de marketing pentru promovarea ciclismului pe pagina web: www.nrvp.de/cye, S-7/2012.



Campanii de ciclism la nivel municipal

Campaniile pot fi un instrument eficient de promovare a ciclismului. Un astfel de instrument este folosit cu succes de autoritățile locale de planificare, asociații și mediul de afaceri pentru modificarea comportamentului și atitudinilor grupurilor țintă selectate, în favoarea ciclismului. Exemple privind campanii de succes se pot găsi în diferite surse. În materialul de față prezentăm experiența din Danemarca, cu privire la modalitatea în care campaniile au afectat cu succes comportamentul și atitudinile⁹:

14

Angajament activ	Doar cunoștințele nu sunt de ajuns: participanții trebuie să meargă cu bicicleta! Experiența arată că este necesar un timp îndelungat pentru a-i face pe oameni să se angajeze în această activitate
Implicare activă	O campanie trebuie să furnizeze ceva ce participanții își doresc, și trebuie să arate că există o alternativă demnă de luat în calcul.
Relevanță	Trebuie identificate în avans nevoile, situația și dorințele grupului țintă, dacă se dorește succesul campaniei. Cu cât este mai omogen grupul țintă, cu atât mai eficient va fi procesul de comunicare. Dacă vizați foarte multe persoane, nu veți avea succes cu niciuna.
Iminența și sentimentul de proprietate	Audiența căreia vă adresați trebuie să simtă că temerile ei sunt tratate cu prioritate și imediat, și că respectiva campanie îi aparține. Multe comunități au încorporat cu succes activitățile locale în campanii naționale.
Modele de urmat	Efectul modelului de urmat poate fi folosit ca un avantaj, de exemplu implicând activ persoanele ce pot servi drept model pentru alții, datorită personalității lor, muncii depuse și statutului social.
Competiția	Tuturor le place să câștige! O competiție reprezintă adeseori „momeala” necesară atragerii populației într-o campanie sau activitate. Premiile sunt un factor extrem de motivant. Acestea nu trebuie să fie mari sau scumpe: provocarea o constituie competiția în sine. Desigur că premiile trebuie să fie atractive pentru audiența țintă și trebuie să poarte mesajul campaniei.

Instituționalizarea și promovarea ciclismului la nivel municipal

În fiecare țară există persoane interesate ce pot contribui la promovarea și dezvoltarea ciclismului. Instituționalizarea unei politici pro-ciclism va implica cooperarea dintre anumite sectoare ale administrației. Situația ideală ar fi ca autoritatea politică să decidă introducerea unei politici în favoarea ciclismului, realizarea unui buget separat pentru această politică, să

organizeze o echipă profesionistă care să pună în practică măsurile selectate și care să asigure aplicarea criteriilor de selecție ce promovează ciclismul, la toate nivelurile administrației¹⁰.

Instituționalizarea și promovarea ciclismului la nivel de municipalitate, poate avea diferite forme și modele: de la structuri mai puțin formale până la realizarea de rețele organizate. Indiferent de forma și modelul selectate, este important să identificăm persoanele interesate ce pot fi implicate activ în acest proces și să organizăm rețele pentru cooperare și colaborare.

Pentru a vă veni în ajutor, vă prezentăm în cadrul acestei broșuri informații cu privire la organizații relevante ce vă pot ajuta în promovarea ciclismului dar și în format electronic pe pagina web a proiectului mobile2020: www.mobile2020.eu

Coordonator de ciclism

Una din modalitățile de promovare a ciclismului la nivel de municipalitate o reprezintă Coordonatorul de ciclism. Această profesie ajută la aducerea împreună a tuturor problemelor de ciclism prin includerea acestora în procesul de planificare și diseminarea conceptului de ciclism. În același timp, Coordonatorul este și persoană de contact pentru locuitori, astfel, aceștia din urmă având o șansă reală să se implice în sistemul local de ciclism. Mai jos prezentăm un exemplu din Germania, cu privire la fișa de post și responsabilitățile unui astfel de Coordonator de ciclism:

- Desfășoară activități de informare publică, cum ar fi campanii pentru ciclism, și întărește relațiile cu organisme de conducere locale și naționale, dar și cu mediul de afaceri;
- Reprezintă interesele bicicliștilor;
- Creașă noi idei sau concepte pentru mediul înconjurător, calitatea aerului sau dezvoltarea economică, în relație cu ciclismul;
- Acordă sprijin în domeniul educației, siguranței și securității bicicliștilor și altor participanți la trafic;
- Acordă sprijin în creșterea numărului de persoane ce merg pe jos sau cu bicicleta;
- Promovează co-beneficiile ciclismului pentru sistemul urban de transport;
- Realizează materiale ce cuprind informații și știri relevante pentru pietoni și bicicliști;
- Planifică și promovează evenimente, conferințe și ateliere de lucru;
- Creează și propune rute și piste pentru biciclete;
- Realizează un plan pentru repararea drumurilor și trotuarelor, făcând spațiu pentru parcare bicicletelor;
- Sugerează reglementări sau reguli de trafic, cum ar fi limite de viteză sau amplasarea



unor noi semne de stop (pentru a asigura siguranța pietonilor și bicicliștilor);

- Joacă un rol de legătură între oraș și factorii de decizie și propune legislația necesară ce va sprijini nevoile pietonilor și bicicliștilor, dar și obiectivele programului de ciclism.

Un Coordonator de ciclism poate asigura faptul că, fie și cu un buget mic și măsuri puține, interesul în ciclism va continua să câștige în popularitate și că nevoile bicicliștilor sunt luate în calcul în toate proiectele de transport/ mobilitate în care orașul este implicat.

16

Lobby pentru ciclism

Dacă un oraș este foarte motivat în promovarea ciclismului, este posibil să își însușească voluntar anumite obligații și astfel să facă lobby pentru ciclism. Există câteva organizații și rețele internaționale puternice, ce invită municipalitățile la acțiune. Mai jos prezentăm un exemplu din Carta de la Bruxelles: <http://www.ecf.com/manifesto/charter-of-brussels/>

Orașele semnatare se obligă să:

- Stabilească un obiectiv de cel puțin 15% pentru cota de ciclism din repartitia modală al călătoriilor, pentru anul 2020 și să dezvolte mai departe aceste cifre, dacă ținta este deja atinsă;
- Stabilească o rată de -50% pentru bicicliștii ce prezintă risc de accident fatal, până în 2020;
- Lucreze la o politică privind parcarile pentru biciclete și la o politică „anti-furt”;
- Realizeze și să participe în proiecte ce au ca obiectiv creșterea utilizării bicicletei în drumul spre școală sau spre serviciu;
- Contribuie la realizarea unui turism durabil prin investirea în măsuri de îmbunătățire și creștere a turismului ciclistic;
- Coopereze îndeaproape cu organizațiile de utilizatori de biciclete, cu vânzătorii de biciclete și cu alți factori interesați, cum ar fi poliția, centre de consultanță și expertiză, arhitecți și constructori, pentru a îndeplini obiectivele propuse și pentru a face alte orașe europene să urmeze exemplul lor.

Facilitarea unei culturi a ciclismului

Realizarea și implementarea de politici pentru ciclism ce pot ajuta orașele să dezvolte sau să îmbunătățească o cultură a ciclismului, poate fi o sarcină provocatoare. Mai multe proiecte internaționale au tratat această problemă și au elaborat și prezentat exemple de bune practici și recomandări la nivel local. Puteți citi mai multe amănunte despre experiența

internațională în mobile 2020: Manual privind planificarea integrată și promovarea ciclismului în orașe (2012).

Pentru a vă inspira, prezentăm în continuare câteva sfaturi pentru facilitarea unei culturi a ciclismului¹¹:

- Nu vă axați pe un singur aspect al mobilității; pentru a determina utilitatea spațiului public și potențialele strategii pentru schimbare, este important să analizați comportamentele tuturor modurilor de transport.
- Implicați cât mai multe persoane interesate și spuneți-le ce vreți să faceți și de ce.
- Normalizați ciclismul la nivel de planificare, incluzându-l în procesele existente.
- Ciclismul este un fenomen local și astfel necesită o abordare locală. Preluarea ideilor de la alte orașe este minunată, însă luați în considerare contextul local și cum trebuie să adaptați soluțiile la nevoile dumneavoastră.
- Orașele trebuie să răspundă conflictelor dintre pietoni și bicicliști prin intermediul unui design lizibil al spațiului comun și prin campanii de informare.

Capitolul 6: Surse pentru lectură suplimentară

Sunt disponibile numeroase surse de informare pentru schimbul de experiență și cunoștințe, ce vă pot ajuta în dezvoltarea unei culturi a ciclismului în cadrul municipalității dumneavostre. Mai jos prezentăm câteva surse unde veți găsi numeroase materiale:

- Proiectul internațional mobile2020, implementat în 11 țări din ECE, ce are ca obiectiv promovarea ciclismului în orașele mici și mijlocii. Pagina web a proiectului: www.mobile2020.eu
- Sursa proiectului: Manual privind planificarea integrată și promovarea ciclismului în orașe: <http://www.mobile2020.eu/country-pages/romania/home-romania.html>
- Portalul ELTIS privind mobilitatea urbană facilitează schimbul de informații, cunoștințe și experiențe în domeniul mobilității urbane în Europa. Realizat acum mai bine de 10 ani, este acum principalul portal de mobilitate urbană din Europa. Portal: www.eltis.org
- Federația Europeană a Bicicliștilor (FEB) este federația umbrelă a asociațiilor naționale de ciclism din Europa. FEB website: www.ecf.com

