Мобайл 2020

Велосипедът в живия град



mobile2020.eu

Supported by
INTELLIGENT ENERGY
EUROPE

Подготвено от (автор и редактор)

Балтийски форум за околна среда
Latvia Antonijas 3-8
LV-1010 Riga

Ингрида Бремере
www.bef.lv

Превод и адаптация

Регионален екологичен център за Централна и Източна Европа - клон България
ул. Париж № 7
1000 - София

Михаела Динева
Веселин Дробенов
www.rec.bg : www.rec.org

Проектът се изпълнява в сътрудничество със сдружение "Велоеволюция"

www.velobg.org

Основни права за разпространение:

Пранъори към проект Мобайл 2020
www.mobile2020.eu

снимки: Юта Дефнер, Томас Хефтер, Клемент Гостич и Петя Донева

Не е позволено използването на елементи от тази брошура като фотографии, илюстрации, диаграми или текстове без писмено разрешение от авторите.

Този проект се управлява от :

Балтийски форум за околна среда, Германия
Osterstraße 58
D-20259 Hamburg

Матиас Грац
www.bef-de.org

Цялата отговорност за съдържанието на тази публикация е на нейните автори. Тя може да не отразява мнението на Европейския Съюз. Европейската комисия или Изпълнителната агенция по конкурентоспособност и иновазии (EACI) не са отговорни за приложението на информацията, която се съдържа в този документ.

Февруари 2013

Съдържание

Встъпителни думи	04
Въведение	05
Как да започнем?	07
Предлагане за услуги за колоездене	11
Популяризиране на велосипеда	13
Допълнителна информация	18

Встъпителни думи

С брошурата „Велосипедът в живия град" бихме искали да подпомогнем и вдъхновим специалистите, които се занимават с велосипедът в общините в България, като плановици, архитекти, членове на комисии и на общинския съвет, но и други заинтересовани страни, които мислят за велосипедът като ежедневен вид транспорт .

В основата на нашият подход стои решението, че хората могат да използват велосипедът като ежедневно транспортно средство не само повлияни от факта, че има налична инфраструктура, а също като отразят значението на колоезденето за индивида, ползите за града и нуждата от интеграция на велосипедът в градското планиране. С цел насърчаване на дейностите по практическото въвеждане на велосипедизма в общини в тази брошура обсъждаме накратко как да започнете, какви услуги може да предложи велосипедът, както и конкретни дейности, като наем и промоция. За повече информация може да се запознаете с наръчника на велосипедна инфраструктура, който е публикуван на интернет страницата на проекта.

В рамките на тази брошура ще Ви насочим също към източници за по-подробно запознаване с проблемите на велосипеда, примери за добри практики за изпълнение и др. В отпечатаните страници ще намерите информация за конкретни организации и заинтересовани страни работещи в сферата на насърчаването на велосипедизма в България.

Тази брошура е подготвена в рамките на проект Мобайл 2020, към програма Интелигентна енергия - Европа.

Надяваме се да я намерите за полезна!

Въведение

Защо е важно колоезденето?

Активната общност е тази, която предоставя много възможности за пътуване на жителите и гостите: на пешеходците, велосипедистите и обществения транспорт са дадени толкова приоритети в рамките улицата, колкото и за използващите моторни превозни средства. На практика, една кола не отговаря на всички нужди на гражданите за да се движи. Дори там, където трафика е приемлив от гледна точка на интензитет, частните моторни превозни средства са все още нещо, което трябва да се управлява и намалява, в интерес на подобряването на качеството на въздуха, спестяване на енергия, достъпност и качеството на живот в населеното място.

Чрез комбиниране на мерки за популяризиране на ходенето пеша, колоезденето и обществения транспорт, градовете биха могли за намалят нивото на използване на автомобила. Ако на използващите автомобили им бъде предложена интересна възможност, специално за пътуване на къси разстояния, би могло да има много ползи, както за тях, така и за общността. Някой от ключовите ползи са:

- Колоезденето може да бъде добър начин за подобряване на сигурността на пътя. Като вид активен траспорт предлага добри здравословни възможности.
- Възрастни (между 18-65 години) трябва да правят най-малко 150 минути средно натоварващи упражнения на седмица. Ходенето и колоезденето, могат да бъдат разгледани като видове транспорт, които са достатъчни за достигане на тези нива[1].
- Колоезденето и вървенето са осовено важни за развиването на моторни и ориентационни умения при деца и тинейджъри.
- Разходитее за паркиране на кола са многократно по-високи от тези за велосипед.
- Колоезденето помага за отваряне на повече пространство: 7-9 велосипеда могат да се поберат на 1 паркомясто.
- Колоезденето и обществения транспорт са приятели: може да бъде лесно и удобно да се комбинират.

Независимо дали човек е с колело или върви пеша през целият път или само за част от него, трябва да знаем, че ще има полза за здравето!





1 Global recommendations on physical activity for health (2011), WHO

Какви са ползите за твоя град?

Повишаване на използването на велосипеда в общините дава предимства, свързани с качеството на живот, качеството на околната среда и води до спестявания, чрез[2]:

- Намаляване на броя на автомобилите в движение, тъй като повече граждани решават за използват велосипед за достигане до работното място.
- Повишаване използването на обществен трянспорт от гражданите изпозващи велосипед, ако съществува добро взаимодействие между двете.
- Подобряване на качеството на живот в градовете, напр., по-слабо замърсяване на въздуха, намаляване на шума, по-добри обществени зони, условията живот стават по-атрактивни за семействата.
- Спестяване на пространство – на пътят и на паркингите, както и намаляване на инвестициите в пътна инфраструктура и алтернативно ползване на пространствата.
- Намаляването на трафика, повишава атрактивността на центровете на градовете, където пространствата са организиране на почивка, култура и търговия.
- Намаляване на ефектите върху историческите паметници и намаляване на разходите за поддръжка - по-рядко почистване.
- Намаляване на инвестициите и разходите на местните власти, като поддръжка на паркоместа, изграждане на нова инфраструктура и др.

Как колоезденето е интегрирано в градското планиране?

Успешните политики за велосипеди трябва да са разработени, като част от интегрираната транспортна политика на населеното място, а също трябва да е във връзка с други политики, като тези за използването на терени, градското развитие и дори социално-икономическите политики.

Всяка община има различен подходи към велосипеда, като започнем от независими политики за велосипедизъм до интегрирани политики в общи планови документи, като например планове за развитие, транспортни политики, такива за трафик и др. Град със силна култура към велосипеда обикновено има добре развита инфраструктура, както и множество удобства, които помагат на велосипедиста в градската среда. Въпреки това е важно да се каже, че комуникацията за промяна на нагласите включване на велосипеда, като средство за придвижване в града не е обвързана с наличието на инфраструктура. Наличието на инфраструктура и услуги, както и престижа на велосипедиста, за признак за специфична култура на мобилност.

2 Cycling: the way ahead for towns and cities (1999), European Communities

Решението на хората да използват велосипед, като ежедневно средство за транспорт не се поражда само от инфраструктурата!

Фигура 1 показва, че велосипедната мобилност е система, съдържаща цели групи от различни елементи, което позволява по-адекватното използване на велосипеда.



Fig. 1: Колоезденето, като система имаща материална и символична част (Източник: Мобайл 2020: Наръчник за велосипеда при планиране и популяризиране (2012))

Градовете добре познати с тяхното специално отношение към велосипеда са инвестирали в ползи за колоездене десетки години и сега бележат най-високите нива на градски велосипедисти.

Как да започнем?

Кампаниите и инвестициите във велосипедна инфраструктура са неразривно свързани и често се допълват едни други. Въпреки това, преди да се правят инвестиции в инфраструктура е от особена важност да се анализира ситуацията в населеното място с цел да се определи най-добрия начин за използване на ресурсите и да се създаде подходяща мрежа. Малката, взаимосвързана и функционална мрежа от велоалеи и пътища може да популяризира градското планиране на един град и представлява покана до тези които не карат колело или го правят понякога. Основната полза би била при фокусиране върху райони с голяма нужда от нови транспортни услуги, но в същото време, да не се допуска фрагментация и незавършеност на велосипедната мрежа.

Всички първоначални решения свързани с велосипедната мрежа следна на бъдат свързани с основната типология на използването на мрежата. Добро място за начало е зона с голяма вътрешен трафик. Това може да бъде зона с едно или няколко училища

които трябва да бъдат свързани с близката жилищна, производствена или търговска зона в рамките на съответния квартал. Друго възможност за начало може да е пътен възел, като например главна железопътна или автобусна спирка, която се използва за ежедневно придвижване.

Опитът от Европа отбелязва връзката между сигурната инфраструктура на едно място и интензитета на трафика на велосипеди. В Копенхаген, изграждането на велоалеи е довело до увеличаване на велосипедния трафик с 18 до 20%[3]. Създаването на инфраструктура, програми и политики за увеличаване на пешеходния и велосипедния транспорт е добре позната и изпробвана практика, с десетилетия успешен опит в много Европейски градове. Един основен урок е, че единична стратегия не може да бъде достатъчна. Според наскорошен преглед на литературата, общностите трябва да осъществят изцяло интегриран пакет от мерки за да има видим ефект[4]. Кампаниите са основна част от всеки опит за въвеждането им и в комбинация с изграждане на инфраструктура могат да бъдат силен инструмент на насърчаване на велосипедизма.

Високото ниво на велосипедната инфраструктура е силно свързана с активното използване на велосипед[5].

С велосипед на училище

В много страни на велосипеда не се гледа, като надеждна форма да придвижване до и от училище. Това е така, въпреки че разстоянията между домът и училището често са по-малко от 3 км, което е около 10 мин. за колело управлявано от дете[6]. В някой страни, използването на велосипед до училище е популяризирано с кампании, но въпреки това без особен обществен интерес. Обикновено децата карат колело до училище рядко, като след пубертета то съвсем липсва. Основните причини са от съображения за сигурност, като основно решение би могло да бъде, изграждане на велосипедни връзки между училищата и близката жилищна зона. В повечето случаи обаче в страните от Централна и Източна Европа инфраструктурата е твърде малко или изцяло липсва. Следващите примери показват съществуващия потенциал, а така също и че когато условията са добри, учениците могат да използват велосипед до училище.

По-сигурен път до училищата в Болоня, Италия

Проектът „По-сигурен път до училище" има за цел да развие устойчиви алтернативи за намаляване на трафика и замърсяването около училищата, а така също да повиши сигурността и да насърчи колоезденето до училище. В рамките на проекта община Болоня е взела решение да направи велоалеите по-сигурни, като ги отдели от автомо-

3 Jensen, S.U., Rosenkilde, C. & Jensen, N., 2007. Road safety and perceived risk of cycle facilities in Copenhagen. Presentation to AGM of European Cyclists Federation, pp.1-9.
4 Pucher, J. & Buehler, R., 2010. Walking and Cycling for Healthy Cities. Built Environment, 36(4), pp.391-414.
5 Dill, J. & Carr, T., 2003. Bicycle Commuting and Facilities in Major U.S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them. Board, National Research Council, Washington, DC, 1828(1), pp.116-123.
6 Baltic Sea Cycling – Inspiration book.







билния трафик, а така също да подобри сигурността, там където децата пресичат пътищата[7]. Една от основните цели на проекта е създаването на сигурни пешеходни пътеки, велосипедни пътища, обходи, вътрешни острови и поставяне на специализирани светофари. За повече информация може да потърсите проекта на www. civitas-initiative.org.

Как децата откриват света на колело – проект в германски училища

Като част от дейностите на Германската мрежа за сигурност на пътя много внимание се отделя на придвижването с велосипед до училище. Този взаимообвързващ подход включва сътрудничество между администрация, полиция, учители, родители и НПО за намаляване на риска от инциденти при придвижване до и от училище с велосипед. Няколко концепции са били разработени, включително регистриране на велосипедите, обучение на колоездачите и направа на карти. Тази инициатива в момента се изпълнява в повече от 30 града. За повече информация може да посетите:

http://eltis.org/index.php?id=13&study_id=2509.

Осъществяване на мерки за мобилност в училищата в Австрия

В Австрия стартира пилотен проект Schoolway.net, който има за цел да изведе управленски мерки за мобилност до училища, с цел да насърчи децата, родителите и учителите да пътуват с колело до училище и да повиши доверието за придвижване. Шестнадесет училища участват в кампания за повишаване на информираността и изготвяне на планове за управление на мобилността в училището. Общо проекта включва повече от 85`000 ученици и 5`000 учителя. За повече информация:

http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1341.

Колоездене до работа

Много градове биват парализирани от автомобилният трафик в пиковите часове сутрин и вечер. Като резултат, нашите градове са шумни и замърсени, а шофьорите както и другите участници в движението страдат от допълнителен стрес, типичен за претоварения трафик. Това което прави ситуацията с трафика дори по-лоша е факта, че

7 The “Safer Road to School” project. <http://www.civitas-initiative.org/index.php?id=79&sel_menu=16&measure_id=701&back_id=30>

повечето коли имат по три празни места. Такава транспортна схема не само, че е неефективна, но е и пагубна за нашето съществуване. Колоезденето от друга страна изисква по-малко пространство и може да помогне на градовете да намалят задръстванията или да намалят количеството на терените използвани за улици.

Колоезденето до работа, заедно с използването на велосипед до училище би следвало да са основни приоритети. Промяната на възприятието за мобилност не винаги изисква големи финансови поощрения. Използването на малки стимули е по-реалистично и може да има много положително въздействие, напр. безопасно паркиране на работното място, малки удобства, като гардероб или стая за велосипедна екипировка в студения сезон. Използването на велосипед до работа вече може да бъде отчетено, като широко разпространена практика в много страни и градове в Европа. Това е възпитано от практиката поведение на пътя, като общините и НПО стартират кампании които популяризират колоезденето до работа, както е представено в следващите редове.

Срещи с велосипед в Линц, Австрия

Проектът възнамерява да насърчи работниците в местната власт в гр. Линц, да повишат използването на велосипеди, когато пътуват на среща в града. По верме за пилотното изпълнение няколко отдела (около 400 работника) от общината са имали велосипеди на





разположение, както и достъп до баня и гардероб в гаража на общината. Всеки офис е имал на разположение по три велосипед, като всички са били паркирани на новопостроен вело-паркинг, създаден на мястото на две места за паркиране на автомобили. Инициативата е била успешна, като има планове по-голям брой паркоместа да бъдат преобразени в ново съоръжение за велосипеди да което да имат достъп всички работници в администрацията (около 2`500 човека). За повече информация:

http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1416.

Кампания “С колело до работа”

След много години, като основа на популяризирането на колоезденето в Западна Европа „До работа с колело” прави първите си движения към Централна и Източна Европа (през 2012 г. беше отбелязана втората годишнина от компанията в Чехия). Основата на кампанията е да мотивира компании и работници да подпомогнат отговорната мобилност, така че колите да останат пред дома, а придвижването до работа да се

осъществява с велосипед. Работниците обикновено се съревновават на малки отбори, така че всеки изминал ден да увеличават дистанцията. В някой от страните първенци в кампанията, като Дания например, кампанията включва 2% от популацията на страната. В Чехия, организаторите предлагат безплатни консултации свързани с колоезденето, както и професионална помощ, напр. изграждане на инфраструктура, поощрително програми и др., за участващите компании.

Обвързано колоездене

Обвързаното колоездене се свърза, като компонент от т.нар. интермодален транспорт. Популяризирането на интермодалността, означава използването на повече от един вид транспорт по време на едно пътуване да става възможно най-лесно[8]. Този тип колоездене, свързва ежедневното използване на велосипед с други форми на обществен транспорт. То има за цел да популяризира, както използването на велосипед до училище и работа, така също и за пазаруване, отдих например. В общи линии концепцията за обвързано колоездене, също така би могла да бъде използвана и за дълги дистанции, като пътуване от град до град, от и до метростанция, от квартал от центъра и т.н. Инициативите, които използват идеята за интермодалността, често включват "карам&возя се" или "возя се&карам", които обединяват използването на велосипед и обществен транспорт по време на пътуването. Ключово условие е доброто интегриране на велосипедната инфраструктура с останали транспорт. Само тогава обвързаното колоездене може да се появи като иновация и да бъда ефективна форма на транспорт.

В търсене на оптималния микс

Разглеждани по отделно и колоезденето и обществения транспорт са полуоптимални средства за придвижване, тъй като имат изначални ограничения. Само ако техните силни страни се обединят би могло да се постигне перфектен транспортен микс, който да успее да надвие индивидуалното придвижване с автомобил. Да имаш велосипеди, които да са изцяло включени в схемата на обществения транспорт не би трябвало вече да е изключение. Много страни в Западна Европа, поставиха на преден план изпълнението на интермодални схеми за транспорт преди много време. Комбинацията между велосипед и обществения транспорт позволява пътуването да е от врата до врата, както и пътуване на големи дистанции. Въпреки това, такава комбинация може само да бъде функционална ако има налични достатъчно места за паркиране. Ако този микс бъде осъществен, ползите биха били много, като намаляване на натовареността, шумът и замърсяването на въздуха, както и повишаване на делът на колоездачите. Разбира се, има редица предизвикателства при подобряването и промяната на пътищата на обществения транспорт. Интегрирането на велосипеда би следвало да доведе до по-ефективно, здравословно и приятно пътуване и придвижване за всички, а мултимодалността да бъде основна концепция за развитието на града.

8 European Cyclists' Federation < http://www.ecf.com/cycling-tourism/intermodality-bike-and-train-tram-tube-bus-ferry-plane/>.

Предлагане на услуги за колоездене

Популяризирането на колоезденето, като ежедневна форма за транспорт в градовете означава също, че трябва да се предвидят услуги за велосипедисти. Такива услуги биха включвали всякакви инфраструктурни и не-инфраструктурни възможности, които:

- Да подпомагат ежедневното каране на велосипед по-лесно и удобно.
- Да създават чувство във велосипедиста, че е равноправна част от движението.

Услугите са от особена важност, когато колоезденето се развива систематично!

Мерките в услуга на велосипедиста, могат да имат голям обхват, от информация на брошури, карти, интегриране в обществения транспорт, схеми за споделяне на велосипеди, паркинги, но също могат да бъдат малки и умни неща, тип „напарви-си-сам", интернет или мобилни услуги.

Системи за обществени велосипеди

Системите за обществени велосипеди мога да бъдат успешно въвеждани в градовете с цел увеличаване дела на велосипеда и интегрирането му в мултимодални транспортни схеми. Въпреки това, има много голямо разнообразие между различните системи за обществени велосипеди с различни технически и институционални характеристики. За някой градове, обществените велосипеди могат да служат, като стимул към ежедневен транспорт, включително и като опция за интермодалност. Последното би създало търсене на допълнителни инвестиции във велосипедна инфраструктура.







За хората, обществените велосипеди, могат да бъдат възможност за набиране на опит в колоезденето, тъй като една услуга работеща през цялото денонощие би предоставяла допълнителни възможности, като подвижност, лесен достъп до велосипед, както и липса на персонална ангажираност в поддръжката и поправката.

В последните години общественият велосипед е успешно прилаган в някой градове от Източна Европа. Може да прочетете повече примери в наръчника към проект Мобайл 2020 за интегрирано планиране и популяризиране на велосипеда в градска среда (2012).

Слоган: Системите за обществени велосипеди могат да бъдат полезно допълнение към транспорта в градовете, но винаги тряба да бъде съобразено с местните условия!

Велосипедни паркинги

Колоездачите трябва да оставят велосипеда си някъде, когато пристигнат до своята дестинация или когато им се налага на използват друг вид транспорт. Велосипедните паркинги са нужни на различни места, напр. в къщи, на работното място, университетите и училищата, на улицата и на спирките на обществения транспорт.

Предлагането на удобни паркинги за велосипеди е много важна услуга за насърчаване на колоезденето в общините.

В рамките на планирането на системи за велосипеди в плановите отдели на общините е важно да се вземе под внимание, че паркингите обхващат повече от простото предоставяне на адекватна инфраструктура за велосипеди. От особена важност е да се знае, че паркингите понякога имат нужда от малко или никакви инфраструктурни дейности, но допълнителни услуги за особена важност. Може да прочетете повече примери в наръчника към проект Мобайл 2020 за интегрирано планиране и популяризиране на велосипеда в градска среда (2012).

Популяризиране на велосипеда

Инструменти за общини

Като допълнение към рационалните (информативни и убедителни) аргументи в полза за колоезденето, все повече се използват маркетингови похвати за популяризиране на велосипеда, защото инфраструктурата сама за себе си, не води до търсеното увеличаване на дела велосипед. Днес маркетинговите подходи са инструменти от кошницата за популяризиране на колоезденето. Конкретни вело-дейности често придават и емоция. Тези действия могат да бъдат разгледани, като предизвикателство пред планирането, а също и като част от нова концепция за администрация.

Може да почерпите повече опит за маркетингови похвати за популяризиране на велосипеда на: www.nrvp. de/cye , S-7/2012.

Общински кампании за колоездене

Кампаниите могат да бъдат ефективен инструмент за популяризиране. Такъв инструмент, често се използва от експерти ангажирани с планирането, асоциации и бизнеси с цел промяна на отношението и поведението на определена целева група към колоезденето. Примери за успешни кампании могат да се намерят почни навсякъде. Тук е представен опит от Дания, за кампании, които успешно са повлияли поведението и отношението на хората[9]:

9 Collection of Cycle Concepts 2012, www.cycling-embassy.dk

Активно ангажиране	Само знание не е достатъчно; Участниците трябва да излязат и да карат! Опитът показва, че е нужно повече време за ангажиране с колоезденето.
Активно участие	Кампанията трябва да предлага, нещо което участниците искат и да показва, че има избор, който си струва да бъде взет под внимание.
Приложимост	Нуждите, състоянието и желанията на целевата група, трябва да бъдат установени предварително, за да има приожимост на различен опит. Колкото по-хомогенна е целевата група, толкова по-ефективна е комуникацията. Ако се целите във всички, няма да достигнете до никой.
Неотложност и собственост	Целевата група, трябва да усеща, че техните най-преки интереси са взети под внимание и, че това е тяхната кампания. Много общности успешно включват местни дейности, като част от национални кампании.
Ролеви модели	Ефектът на ролевия модел може да бъде използван като предимство, като активно въвличане на хора, които да бъдат пример за другите, поради тяхната личност, работа или социален статус.
Съревнование	Всички обичат да побеждават! Съревнованието, често е примамката, която е необходима да събереш хора за кампания или дейност. Наградите, често са силно мотивиращ фактор. Не е задължително да бъдат големи или скъпи, тъй като обаянието е във самото състезание. Наградите, разбира се, трябва да бъдат атрактивни и да са видими в посланието на кампанията.

Институционализиране и популяризиране на велосипеда в общините

Във всяка страна има заинтересовани страни, които биха могли да подпомогнат популяризирането и развитието на колоезденето. Институционализирането на политики в полза на велосипеда, изисква взаимодействието между няколко сектора на администрацията. Идеалната ситуация би била, ако една политическа власт вземе решение да изпълни политики в полза на колоезденето, да отдели бюджет, да събере екип с необходимите професионални умения, който да изпълни практическите мерки и да подсигури изпълнението на критериите в полза на колоезденето на всички нива в администрацията[10]. Дори идеалната ситуация и условия за популяризиране да не са възможни, все пак е важно велосипедистите да бъдат отчетени, като част от трафика.

Институционализирането и популяризирането на колоезденето на общинско ниво може да има различни форми и модели – от не толкова формални структури до разработване на организирани мрежи. Независимо от избраната форма и модел, е от особена важност заинтересованите страни да бъдат идентифицирани и въвлечени, като активни участници в процеса и да бъдат създадени мрежи за сътрудничество и съдействие.

10 Cycling: the way ahead for towns and cities (1999), European Communities

За да сме от полза, тук е представена информация за организации имащи отношение към популяризирането на велосипеда, както и на: www.mobile2020.eu

Координатор по велосипедно движение

Един от начините за популяризиране на колоезденето в една община е чрез използване на инструмент наречен „координатор по велосипедно движение". Ангажиментът на вело-координатора е да участва в процеса по събиране на всички проблеми свързани с колоезденето, да ги представя при процеса на планиране и да разпространява концепцията за велосипеда в градска среда. В същото време вело-координатора е също контакт за гражданите. По този начин хората имат реална възможност бързо да постигнат конкретни промени в местната вело-система. Тук може да видите пример от Германия, както и описания на задълженията и отговорностите на един координатор:

- Осъществяване публични кампании и да заздравява отношенията с общинския съвет и парламента, както и с индивидуални бизнеси;
- Представляване интересите на велосипедистите в градовете;
- Създаване на нови идеи или концепции за подобряване на околната среда, качеството на въздуха и икономичуското развитие, свързани с колоезденето;
- Подпомагане в сферата на образованието, безопастността и сигурността;
- Подпомагане на увеличаването на броя на пешеходците и хората използващи велосипед;
- Популяризиране на съвместните ползи от велосипеда за градската транспортна система;
- Разработване на печатна и медийна информация с важни новини, както и информация за пешеходци и велосипедисти;
- Планиране и популяризиране на събития, като конференции и работни ателиата;
- Предлагане на дизайн на вело-пътища, алеи и пътеки;
- Планиране на поправка на повредени вело-пътища, организиране на места за паркиране;
- Предлагане на регулации или пътни правила, като ограничения на скоростта или нови СТОП знаци, с оглед подсигуряване на сигурността;
- Връзка между града и законотворците, с възможност да предлага необходимо законодателство в полза на пешеходците и велосипедистите и целите на общината.

Вело-координаторът може да осигури, дори с малък бюджет и мерки, интересите на колоезденето и неговата популярност, а също и, че нуждите на велосипедистите са взети под внимание в проекте за мобилност в града.

Лобиране за велосипедизъм

Ако един град е мотивиран да популяризира велосипедизма е възможно доброволно да поеме някой задължения и да лобира за културна промяна в полза на велосипеда. Има няколко силни международни организации и мрежи, които канят общини за участие. Тук ви представяме един пример от Хартата от Брюксел: http://www.ecf.com/manifesto/charter-of-brussels/

Долуподписаните градове се съгласяват:

- NJĞ ģĠpŅĞǩĕŅ ÆǫDZ ĠŅ dzĞʒ-DzĞDZǰĠ 15% QĕDZ ǫĞ ǨǫDZĠpʒģǫQʒ Ǩ DzĠQĞDZdzĠŅĠ HƱĞǫģHƱQǪǫDZQdzʒǫ dzĞ ʒdzÁHƱĞpŅHƱnǰŅnHƱĠŅĞ QĠ 2020 ǩ. ʒ QĞ ŋǨǫDZʒǽĠŅ ŅĠǫʒ QĕDZ ĞǰĠ ŅĞǫʒ ÆǫDZ ģÀQǫ ģĠpŅʒǩdzĠŅĠ;
- NJĞ ģĠpŅĞǩĕŅ ÆǫDZ ĠŅ 50% dzĞDzĞDZĕǨĞdzǫ dzĞ HƱʒpǰĞ ǫĞ ÁĞŅĞDZdzʒ ʒdzÆʒQǪdzŅʒ p ǨǫDZĠpʒģǫQʒpŅʒ Qo 2020 ǩ.;
- Да работят за вело-паркинги и политики за намаляване на кражбите;
- Да организират проекти за повишаване на велосипедите в училищата и на работа;
- Да подпомогнат развитието на по-устойчив туризъм, чрез инвестиции в мерки за повишаване на велосипедния туризъм;
- Да организират тясно сътрудничество с организации на ползватели и на търговци на велосипеди, както и на производители и други заинтересовани страни, като полиция, консултанти, корпоративни предприятия, архитекти, строители на инфраструктура, за да се постигнат поставените цели. Призоваваме всички други Европейски градове да последват нашия пример.

Подпомагане на културата към велосипеда

Намирането и осъществяването на велосипедни политики в полза на общините, за изграждане или израстване на вело-културата е сериозно предизвикателство. Няколко международни проекта са се занимавали с тези въпроси и са разработили или открили добри практики и препоръки за действие на местно ниво. Може да прочетете повече за международния опит от наръчника Мобайл 2020 за велосипеда в градска среда (2012).

За вдържновени тук ще представим няколко съвета за организиране на вело-куртура[11]:

- Не се фокусирайте само на една категория мобилност; за да се определи използването на публичните пространства и стратегиите за промяна е важно да се анализират характеристиките на всички видове мобилност.
- Включето колкото се може повече страни и им кажете какво мислите да правите и защо.
- Въведете велосипеда на ниво планиране, като го включите във всички съществуващи процеси и практики.

11 www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Presto_lessonslearntbrochure_EN_web.pdf

- Колоезденето е нещо местно и е нужен местен подход. Вземането назаем на идеи от други градове е нещо добро, но бъдете сигурни, че взимате под внимание и местния контекст и че ще имате нужда да адаптирате решения.
- Градовете обикновено имат нужда да обърнат внимание на конфликтите между пешеходците и велосипедистите с ясен дизайн на споделени пространства и информационни кампании.

Допълнителна информация

Има много източници на информация, които споделят опит и знание в полза на разработването на велосипедна култура в общината. Тук ние представяме някой източници, където ще намерите много материали за допълнително четене:

- Международният проект Мобайл 2020 е изпълнен в 11 страни от Централна и Източна Европа за да популяризира използването на повече велосипеди в малките и средно големи градове. Интернет страницата е: www.mobile2020.eu
- Проектен ресурс: Наръчник за интегрирано планиране и популяризиране на велосипеда в градска среда (2012), който може да се свали от: www.mobile2020.eu
- Порталът ELTIS подпомага обмена на информация, знание и опит в сферата на градската мобилност в Европа. Създаден преди повече от 10 години, ELTIS сега е основният портал на Европа за градска мобилност. Портал: www.eltis.org
- Европейската федерация на велосипедистите (ECF) е обединение на национални асоциации на велосипедисти в Европа. Интернет страница: www.ecf.com