

## OVOGODIŠNJA TEMA: KREĆITE SE S NAMA!

Poziv **EUROPSKOG TJEDNAMOBILNOSTI 2019.** na djelovanje je: Krećite se s nama! Njime se u žarište stavlja ovogodišnja tema „Sigurno hodanje i biciklizam” i jasno naglašava vrlo često podcijenjen način kretanja: hodanje.

Hodanje i biciklizam zajedno čine aktivne načine kretanja. Ključni su za budućnost naših malih i velikih gradova u cijeloj Europi. Prije 50 godina, hodali biste ili se vozili biciklom samo ako si niste mogli priuštiti automobil. Danas si europski gradovi više ne mogu priuštiti prekomjernu ovisnost o automobilu. Mi si to više ne možemo priuštiti.

Kampanja za **EUROPSKI TJEDNAMOBILNOSTI 2019.** potiče ljude na odabir aktivnih načina kretanja ili kombiniranje hodanja i biciklizma s javnim prijevozom. Osim prilagodljivosti, hodanje i biciklizam imaju i mnogih drugih prednosti, poput društvene i ekonomske pristupačnosti, pouzdanosti, ne proizvode emisije i imaju pozitivan učinak na naše zdravlje. A možda najbitnije od svega jest to da se gradovi u kojima dominira aktivno kretanje mijenjaju.

Kako biste osigurali sve ove prednosti, hodanje i biciklizam moraju **BITI sigurni i IZGLEDATI sigurni** za javnost. Lokalna tijela trebala bi osigurati infrastrukturu, kako pješaci i biciklisti ne bi više bili „ugroženi korisnici prometnica”, kako bi im se omogućilo sigurno kretanje i kako bi u gradovima osjećali sigurnima. Više će se ljudi odlučiti na hodanje ili vožnju biciklom ako cestovna mreža ima dovoljno prostora namijenjenog za pješake i bicikliste. Kako ulice postaju sigurnije za hodanje i vožnju biciklom, gradovi postaju uključiviji i s mnogo više javnog prostora dostupnog svima, uključujući djecu i njihove roditelje, starije žitelje, osobe smanjene pokretljivosti i ljude s prtljagom.

Ulaganje u sigurnu infrastrukturu namijenjenu aktivnim oblicima kretanja nije samo ulaganje za one koji se deklariraju kao pješaci ili biciklisti: to je ulaganje za sve. Ljudi postaju pješaci kad idu do autobusne postaje, željezničkog kolodvora ili parkirališta, kad šecu s prijateljima i obitelji, kad posjećuju neki novi grad ili jednostavno kad prelaze ulicu kako bi obavili kupovinu ili posjetili susjeda. Sigurna i pristupačna infrastruktura ulaganje je za čitavo društvo.

I ne zaboravimo: **SVI smo odgovorni za osiguravanje poštovanja i sigurnosti svih korisnika prometnica.**

Učinite svoj grad ugodnim za hodanje i vožnju biciklom - i učinit ćete ga ugodnim za život.

U 2019. krećite se s nama!

## KORISTI OD HODANJA I BICIKLIZMA

Hodanje i biciklizam donose brojne koristi. U ovom odjeljku lokalni promicatelji kampanje mogu pronaći činjenice i brojke koje im pomažu u uspješnijem zalaganju za sigurnije hodanje i vožnju biciklom u gradovima.

### KORISTI ZA ZDRAVLJE

Biciklisti u prosjeku žive **dvije godine dulje** od ljudi koji ne voze bicikl i zbog bolesti izostaju **15 % manje dana** s posla<sup>1</sup>.

**25 minuta žustrog hoda svaki dan** produžuje život za **sedam godina** - opsežna studija u Norveškoj<sup>2</sup> pratila je skupinu starijih muškaraca u njihovim sedamdesetima i osamdesetima godinama i utvrdila da samo **30 minuta vježbanja dnevno**, primjerice biciklizma, tim muškarcima omogućuje pet godina dulji život u usporedbi s muškarcima koji se nisu bavili nikakvom fizičkom aktivnošću.

### KORISTI ZA OKOLIŠ

Osoba koja biciklom odlazi na posao i s posla i četiri dana u tjednu svaki dan prelazi **8 km, izbjegla je vožnju ukupno 3220 km** godišnje, za što joj je potrebno 380 litara benzina i čime proizvodi **emisiju od 750 kg CO<sub>2</sub>**<sup>3</sup>.

Osoba koja **hoda manje od 2 km pet puta** tjedno, umjesto da se vozi automobilom, smanjuje svoj otisak ugljika za **86 kg godišnje** (Potter 2004.; uputa Europske cikloturističke federacije (European Cycling Federation)).

Ljudi u automobilima obično su suočeni s **razinama zagađenja koje je dvostruko više** od zagađenja s kojim se suočavaju pješaci ili biciklisti<sup>4</sup>. Razlika je uglavnom u tome što zatvoreni okoliš (unutrašnjosti automobila) podliježe višoj koncentraciji zagađivača u zraku od okoliša na otvorenom. Uz to, budući da je biciklizam u gradovima često najbrži način prijevoza - naročito u vrijeme najvećih prometnih gužvi - biciklisti provode manje vremena u prometu te su tako manje izloženi zagađenju.

Poništava li zagađenje u zraku koristi koje za zdravlje imaju biciklizam i hodanje? **Ne, koristi za zdravlje nadmašuju rizike**. Studija pokazuje da će koristi hodanja i biciklizma za zdravlje prevagnuti nakon samo 7 sati vožnje biciklom ili 16 sati hodanja u prosječnoj urbanoj okolini. (Tainio ea. 2016.)<sup>5</sup>

### KORISTI ZA DRUŠTVO

Ljudi koji žive u ulicama u kojima nema prolaznog prometa motornim vozilima **znaju i podržavaju svoje susjede** mnogo više nego to čine ljudi u ulicama s gustim prometom. Urbana područja sa slabijim prometom motornim vozilima i s više **aktivnih oblika mogu**

<sup>1</sup> Cavill, N., Davis, A. 2007, Cycling and health: What's the evidence?, Cycling England

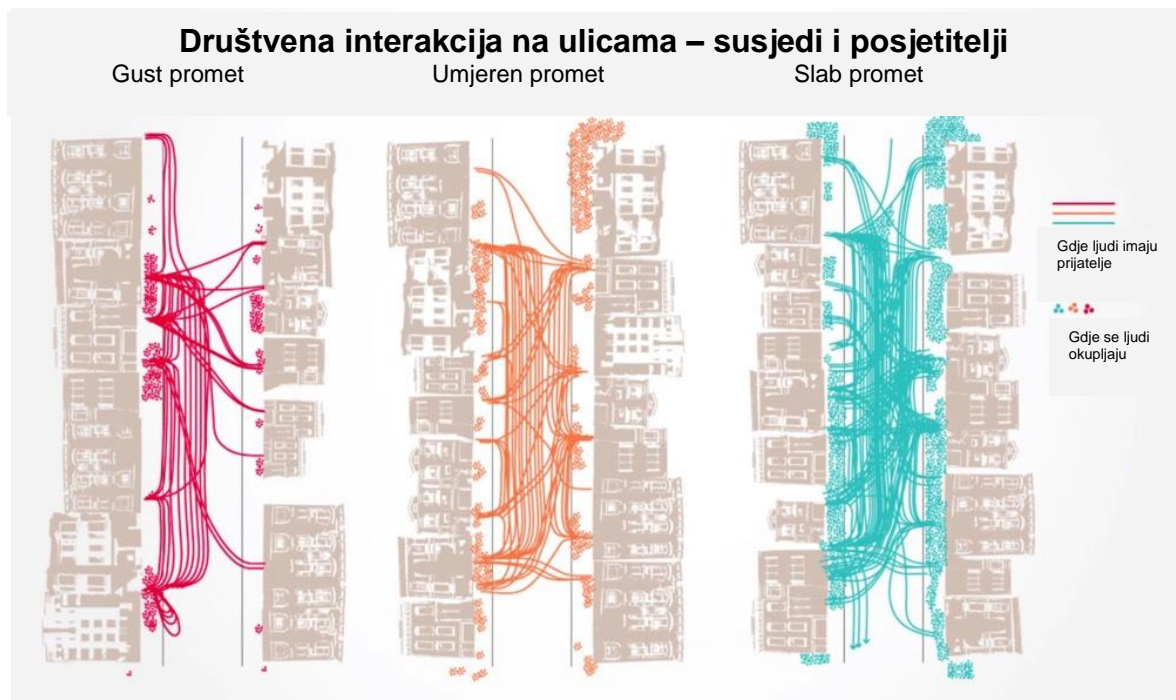
<sup>2</sup> Holme, I., & Anderssen, S. A. (2015.). Increases in physical activity is as important as smoking cessation for reduction in total mortality in elderly men: 12 years of follow-up of the Oslo II study. British Journal of Sports Medicine, 49(11), 743-748.

<sup>3</sup> <http://css.umich.edu/factsheets/carbon-footprint-factsheet>

<sup>4</sup> Dons, Evi & Int Panis, Luc & Van Poppel, Martine & Theunis, Jan & Wets, Geert. (2012.). Personal exposure to Black Carbon in transport microenvironments. Atmospheric Environment.

<sup>5</sup> Tainio, M., Nazelle, A. D., Gotschi, T., Rojas-Rueda, D., Kahlmeier, S., Nieuwenhuijsen, M., Woodcock, J. (2016). Can Air Pollution Negate the Health Benefits of Cycling and Walking? Journal of Transport & Health, 3(2).

**poboljšati društvenu povezanosti i snažno potaknuti interakciju među susjedima.**  
(Izvor: Aldred/Sveučilište Westminster)



**20 ljudi** može hodati u prostoru koji zauzima jedan automobil. (The Ramblers Association, 2010.)

Hodanje je ključni dio gotovo svakog putovanja javnim prijevozom stoga unaprjeđena infrastruktura za pješake osigurava korist i javnom prijevozu. Studija je pokazala da grad čija je mreža ulica usklađena s javnim prijevozom generira značajno više potencijalne potražnje za javnim prijevozom<sup>6</sup>.

#### KORISTI ZA SIGURNOST

Koristi biciklizma za zdravlje nadmašuju rizike sigurnosti u omjeru **20 prema 1**.<sup>7</sup>

Sigurnost u brojkama: veći broj pješaka i biciklista čine hodanje i vožnju biciklom sigurnijima. Ova se pojava objašnjava većim očekivanjima vozača da će na prometnici naići na pješake ili bicikliste. Na primjer, rizik od nesreće kad hodate u zajednici koja hoda dvostruko više, smanjuje se za **66 %**.<sup>8</sup>

Osim toga, biciklizam nije toliko opasan koliko se to obično misli. Iako je svaki smrtni ishod previše, u Ujedinjenoj Kraljevini prosjek je samo **jedna pogibija na svakih 32 milijuna kilometara prijeđenih biciklom**. To je udaljenost kao da ste 800 puta prošli oko cijelog svijeta.<sup>9</sup>

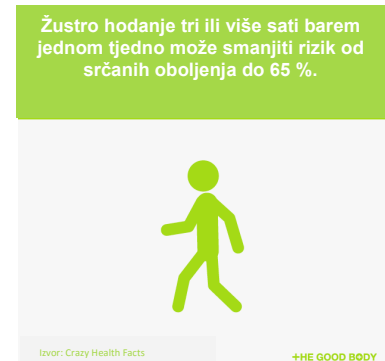
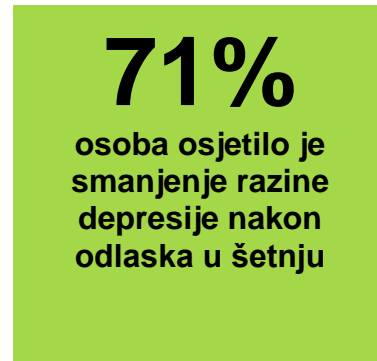
<sup>6</sup> García-Palomares, J. C., Sousa Ribeiro, J., Gutiérrez, J., & Sá Marques, T. (2018.). Analysing proximity to public transport: the role of Street network design. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 76, 102-130.

<sup>7</sup> Mayer Hillman (1993) Cycling and the promotion of health, Policy Studies

<sup>8</sup> Jacobsen, P. L. (2003.). Safety in numbers: More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling. Injury Prevention, 9(3), 205-209

<sup>9</sup> Europska cikloturistička federacija (ECF), <https://ecf.com/resources/cycling-facts-and-figures>

Stručnjaci se slažu da bismo trebali hodati najmanje **6 000 koraka svaki dan** za bolje **zdravlje** i **10 000 ako želimo smršavjeti**. Zvuči mnogo, ali ako hodamo na posao i ostanemo aktivni tijekom dana, ti će se koraci brzo nakupiti.



<https://www.gaiam.com/blogs/discover/why-walk-fun-facts-for-motivation>

#### KORISTI ZA GOSPODARSTVO

Ulice koje su prikladnije za pješake i bicikliste donose materijalnu ekonomsku korist lokalnim trgovinama, restoranima itd. Postoje brojni primjeri u kojima smanjenje prometa motornih vozila, manji broj parkirališta ili zatvaranje ulica za promet, donosi koristi lokalnom gospodarstvu.

Na primjer, otkako se u Madridu provodi novi plan kretanja i uredba o pristupu motornih vozila u centar grada (UVAR), u prosincu 2018. „šoping” u Gran Via (ulica zabranjena za promet) **porastao je za 9,5 %**, a u dijelu Madrid Central za **8,6 %** te za **3,3 %** na cjelokupnom urbanom području.<sup>10</sup>

Jednako je tako u Ujedinjenom Kraljevstvu anketa pokazala da je nakon uvođenja nove infrastrukture za pješake u okrugu **Londona**, **66 %** pješaka izjavilo da su kupovali više, a **90 %** lokalnih poduzetnika složilo se da su promjene na ulici rezultirale sveukupnim porastom kupovanja.

Studija<sup>11</sup> koju su proveli French Cyclists’ Federation (Fubicy) i CNRS uz podršku francuske Vlade utvrdila je da vozači automobila u lokalnim trgovinama u prosjeku provode samo **53,7 % vremena koje u njima provode pješaci**. Biciklisti u lokalnim trgovinama provode više vremena od vozača automobila: u prosjeku 60,4 % vremena koje u njima provode pješaci. Pješaci i biciklisti češće ulaze u lokalne trgovine od vozača automobila.

Osim ekonomskih koristi za lokalno gospodarstvo, aktivna mobilnost za posljedicu ima i značajnije uštede za pojedince. Belgijska studija<sup>12</sup> koju je naručila regionalna vlada u

<sup>10</sup> El Pais, *El gasto en Navidad aumentó un 8,6% en Madrid Central frente al 3,3% en el resto de la ciudad*, 22. siječnja 2019., [https://elpais.com/ccaa/2019/01/21/madrid/1548096164\\_793728.html](https://elpais.com/ccaa/2019/01/21/madrid/1548096164_793728.html)

<sup>11</sup> Fubicy and ADEME, 2003., ‘Piétons et cyclistes dynamisent les commerces de centre-ville et de proximité’, studija koju je proveo Fubicy u suradnji s ADEME. Dossier du vélo urbain br. 6, kolovoz 2003. – izdanje: Ademe br.4841

<sup>12</sup> Transport & Mobility Leuven. (2012.). Impact et potentiel de l’usage du vélo sur l’économie et l’emploi en Région de Bruxelles-Capitale. Les effets directs et indirects de l’usage du vélo en 2002, 2012 et 2020, pour le Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.

Bruxellesu, otkrila je da bi prosječan stanovnik Bruxellesa koji automobil zamijeni biciklom svake godine **uštedio 2 853 eura**. Ovaj iznos uključuje troškove poput održavanja, poreza i goriva te ne uopće ne uključuje troškove kupnje vozila.

## Dugoročne mjere u europskim gradovima

### **Što lokalne vlasti rade kako bi promicale korištenje aktivnih načina kretanja? Pročitajte primjere aktivnosti i mjera koje gradovi mogu uvesti.**

Potencijal za hodanje i vožnju biciklom znatno je veći u gradovima u kojima su udaljenosti kraće. Primjerice, stanovnici Londona svaki dan obavljaju 2,4 milijuna vožnji motornim prijevoznim sredstvima (automobilom, motociklom, taksijem ili javnim prijevozom), a mogli bi ih prehodati (kraće su od 2 kilometra). Za 40 % njih ljudima bi trebalo manje od 10 minuta hoda. Studijom je utvrđeno da bi se kod drugih 1,2 milijuna vožnji motornim vozilima dijelovi dionica mogli prehodati (primjerice vožnja automobilom ili autobusom do ili od željezničke postaje)<sup>13</sup>.

Stoga bi za ostvarivanje ovog potencijala trebalo izgraditi infrastrukturu za hodanje i vožnju biciklom. Međutim, kod uvođenja mjera koje omogućavaju hodanje i vožnju biciklom u malim i velikim gradovima europske donositelje političkih i administrativnih odluka često brinu prometna zagušenja. Ipak, nekoliko studija slučaja objavljenih u sklopu projekta FLOW<sup>14</sup> prikazuju da uvođenje infrastrukture za hodanje i biciklizam zapravo smanjuje gužve. Na primjer, uvođenjem bolje infrastrukture za pješake u Strasbourgu postignuto je smanjenje putovanja autobusima za 40 %.

Za promicanje biciklizma i hodanja, uz postizanje sigurnosti ovakvih oblika mobilnosti, moguće je poduzeti nekoliko mjera.

### Planiranje održive mobilnosti

Za dosljedno planiranje hodanja i biciklizma u gradovima te za usklađivanje strategija hodanja i biciklizma s cjelokupnom strategijom mobilnosti u urbanim područjima, potrebno je usvojiti namjenske planove i strategije. Ti planski dokumenti mogu biti sastavni ili integrirani dio Plana održive urbane mobilnosti (Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)).

U Poljskoj, **Krakow** je 1993. bio prvi grad koji je usvojio politiku održivog prijevoza s ciljem bolje iskoristivosti prostora i pravednijeg postupanja s različitim oblicima prijevoza. U tom je kontekstu grad podijeljen u tri zone (A, B i C). Sve zone A namijenjene su samo pješacima i biciklistima, zone B dozvoljavaju ograničen pristup motornim vozilima, a zone C prvenstveno su namijenjene prometu automobilima. U svim zonama važan je cilj bio učiniti grad pristupačnijim manje pokretnim osobama. Stoga je Krakow uveo sustave glasovnih informacija na semaforima, neki su rubnici sniženi na raskrižjima, a na svim glavnim raskrižjima s više razina postavljena su dizala. Na nekim pločnicima dodane su taktilne staze koje slijepim osobama ukazuju na nadolazeće raskrižje. Ovakva unaprjeđena infrastruktura nudi prednosti svim korisnicima, ne samo manje pokretnim osobama.

Promicanje aktivne mobilnosti ima i druge društvene prednosti: širenjem navike hodanja i biciklizma gradovi mogu smanjiti društvenu nejednakost u pogledu mobilnosti kućanstava s

---

<sup>13</sup> Transport for London, 2017, Analysis of Walking Potential

<sup>14</sup> Sažete činjenice potražite na: [http://h2020-flow.eu/fileadmin/user\\_upload/Deliverables/15\\_quick\\_facts\\_eng\\_FINAL.pdf](http://h2020-flow.eu/fileadmin/user_upload/Deliverables/15_quick_facts_eng_FINAL.pdf)

nižim primanjima te **povećati broj žena** koje se kreću u gradu i potencijalno **smanjiti rodnu nejednakost**.<sup>15</sup>

U **Kantonu Basel**, u Švicarskoj, hodanje i biciklizam integrirani su u osnovu Plana održive urbane mobilnosti. Ovim se strateškim dokumentom predviđa provedba kombinirane infrastrukture i mjere za podizanje svijesti. Najvidljivije mjere uključuju izgradnju mosta za bicikliste i pješake iznad opasnog raskrižja, više parkirališta za bicikle na glavnim čvorištima javnog prijevoza ili personalizirane kampanje planiranja prijevoza.

Osim toga, dodjeljivanje funkcije „policajca za pješake” i „policajca za bicikliste” zaposlenicima općinske uprave, kako to pokazuje primjer **Beča**<sup>16</sup>, može pomoći boljem planiranju i usklađivanju planova i aktivnosti kretanja.

### Unaprjeđena infrastruktura

Kad govorimo o infrastrukturi za hodanje i biciklizam, ključno je postavljanje širokih, udobnih, sigurnih i dobro održavanih pločnika i biciklističkih staza.

U središtu **Pariza**, uz rijeku Seineu, na površini od 8 hektara stvoren je novi prostor bez automobila namijenjen hodanju, bicikliranju i rekreaciji<sup>17</sup>. Još donedavno je taj prostor bila zakrčena brza cesta uz rijeku prepuna motornih vozila. Šest mjeseci nakon što je pristanište uz rijeku postalo dostupno biciklistima i pješacima, Pariz je u središtu grada zabilježio **1 349 manje automobila (28,8 %)** svaki dan (podaci iz veljače 2017. uspoređeni s 2016.). To se uklapa u kontekst velikih ulaganja u biciklističke staze i uvođenje proširenih zona ograničenja brzine na 30 km/h, „sastajališta s ograničenjem na 20 km/h” i pješačkih zona<sup>18</sup>.

Infrastruktura za bicikliste i pješake nije rezervirana samo na velike gradove poput Pariza. Gradovi srednje veličine kao što su **Vitoria-Gasteiz** (Španjolska), **Groningen** (Nizozemska) ili **Graz** (Austrija) poduzimaju inovativne mjere kako bi u njima aktivna mobilnost bila što je moguće jednostavnija i ugodnija.

Grad **Vitoria-Gasteiz** bio je pionir u uvođenju koncepta „super kvartova”<sup>19</sup>. Grad je podijeljen na nekoliko područja u kojima prioritet imaju ljudi koji hodaju ili voze bicikl. Automobili i promet izmješteni su iz ovih kvartova na obližnje ceste. Nakon uvođenja super kvartova, 2014. grad Vitoria-Gasteiz postigao je udio u od 67 % u korist aktivnih načina kretanja<sup>20</sup>.

U gradu **Groningenu**, na sjeveru Nizozemske, biciklistička infrastruktura razvija se od početka sedamdesetih godina prošloga stoljeća, kako bi se biciklistima osigurale komparativne prednosti nad vozačima automobila. Infrastruktura uključuje nekoliko „ulica za bicikliste”, projektiranih kao biciklističke staze ali na kojima je dozvoljen promet. Ovakva infrastruktura uvelike povećava sigurnost biciklista. Općina nastavlja s implementiranjem inovacija u biciklističku infrastrukturu, uvođenjem grijanih biciklističkih staza i pametnih

<sup>15</sup> Europska komisija, 2017., Pilot projekt za zdravstvenu jednakost,

[https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/social\\_determinants/docs/hepp\\_case-studies\\_04\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/health/sites/health/files/social_determinants/docs/hepp_case-studies_04_en.pdf)

<sup>16</sup> Beč: <https://www.wien.gv.at/verkehr-stadtentwicklung/mobilitaetsagentur.html>

<sup>17</sup> Paris Info: <https://en.parisinfo.com/discovering-paris/sustainable-tourism-in-paris/the-new-parc-rives-de-seine>

<sup>18</sup> SOOT free cities (gradovi bez smoga): <http://www.sootfreecities.eu/sootfreecities.eu/public/city/paris>

<sup>19</sup> Mjere CIVITAS-a: <https://civitas.eu/measure/superblocks-model>

<sup>20</sup> EPOMM: [http://www.epomm.eu/tems/result\\_city.phtml?city=158&map=1](http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=158&map=1)

semafora koji prednost daju biciklistima<sup>21</sup>. Prema podacima nizozemske vlade, modalni udio bicikliranja u Groningenu dosegao je gotovo 50 %<sup>22</sup>.

U **Grazu** je usvojena sveobuhvatna strategija promicanja aktivne mobilnosti kroz investiranje u biciklističku infrastrukturu i informativne kampanje. Gradsku biciklističku mrežu čine 132 km biciklističkih staza i dodatnih 800 km zona prikladnih za bicikle u kojima je brzina kretanja vozila regulirana na 30 km/h. Graz ima i najveći pojas pješačkih zona na svijetu (6 % središnjeg dijela grada)<sup>23</sup>. To omogućuje visoku modalnu razdiobu kako u korist vožnje bicikla tako i u korist pješaka: 20 % za svaki<sup>24</sup>.

Što se manjih gradova tiče, **Igoumenitsa** (u Grčkoj), dobitnik prošlogodišnje nagrade **EUROPSKI TJEDAN MOBILNOSTI** poboljšao je svoju biciklističku mrežu (izgradnjom novih staza, proširenjem i obnovom postojećih te signalizacijom) i ponudio sustave za najam i zajedničko korištenje bicikala. Osim toga, općina je izgradila i proširila ulice za pješake, popravila pločnike, cestovne i pješačke prijelaze.

## Parkirališta za bicikle

Ponuda odgovarajućih rješenja za parkiranje bicikala ključna je za promicanje biciklizma u urbanim sredinama, kako bi se stvorila povezanost sa sredstvima javnog prijevoza ili jednostavno ljudima omogućila šetnja po središtu grada nakon što su do njega došli biciklom.

Mnogi europski gradovi ulažu u objekte za parkiranje bicikala i ponekad postavljaju masivne konstrukcije koje mogu zadovoljiti potrebe korisnika. U **Utrechtu** u Nizozemskoj, primjerice, park za bicikle smješten je ispod željezničkog kolodvora i do kraja 2020. ponudit će kapacitet za čuvanje 12 500 bicikala. Iako se postignuće ne čini toliko spektakularno, **bugarski gradovi** vrlo su aktivni u postavljanju novih parkova za bicikle, jer se nacionalnim zakonima o parkiranju od 2016. propisuje da se parkirališta za bicikle moraju nalaziti na različitim lokacijama unutar urbanih područja. Ovaj se propis odnosi na stambena područja (1,5 parkirno mjesto za svaki stan), studentski smještaj (1 parkirno mjesto za 2 kreveta), poslovne zgrade (1 parkirno mjesto na 100 m<sup>2</sup> uredskog prostora), trgovine (1 parkirno mjesto za svakih 35 m<sup>2</sup>) i između ostaloga, naravno, postaje javnog prijevoza (1 parkirno mjesto za svakih 30 putnika/sat)<sup>25</sup>.

Inovativni dizajn infrastrukture parkirališta za bicikle značajka je europskih gradova kao što je **Hradec Králové** u Češkoj, gdje je 2015. sagrađen potpuno automatizirani „Bike Tower” (toranj za parkiranje bicikala)<sup>26</sup>. Toranj sa sedam katova nudi sigurno parkiranje za više od 110 bicikala na prostoru od samo 8 m x 8 m. Nalazi se u neposrednoj blizini željezničkog kolodvora, uočljiv je i stanovnicima grada omogućuje neometano putovanje održivim načinima prijevoza.

---

<sup>21</sup> The Guardian, How Groningen invented a cycling, <https://www.theguardian.com/cities/2015/jul/29/how-groningen-invented-a-cycling-template-for-cities-all-over-the-world>

<sup>22</sup> Ministarstvo infrastrukture i vodnog gospodarstva 2018., činjenice o bicikliranju, <https://www.government.nl/binaries/government/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018/Cycling+facts+2018.pdf>

<sup>23</sup> SOOT free cities (gradovi bez smoga): <http://www.sootfreecities.eu/sootfreecities.eu/public/city/graz>

<sup>24</sup> EPOMM: [http://www.epomm.eu/tems/result\\_city.phtml?city=1&list=1](http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=1&list=1)

<sup>25</sup> ECF, 2018., Making Buildings Fit for Sustainable Mobility, [https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes\\_ECF\\_ONLINE.pdf](https://ecf.com/system/files/Bicycle%20vs%20Car%20Parking%20in%20Building%20Codes_ECF_ONLINE.pdf)

<sup>26</sup> ENDURANCE, 2015., Bike Tower (toranj za parkiranje bicikla) – automatski sustav za parkiranje bicikla, [https://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/endurance\\_fs\\_02\\_implementation\\_czechre p\\_hradeckrlov\\_en\\_web.pdf](https://www.polisnetwork.eu/uploads/Modules/PublicDocuments/endurance_fs_02_implementation_czechre p_hradeckrlov_en_web.pdf)

## Primjena novih alata za hodanje i biciklizam

Korištenje aplikacija za mobilne uređaje i druge elektroničke naprave može gradovima pomoći u mobiliziranju njihovih zajednica i ljude potaknuti da više hodaju i voze bicikl. Općina **Gdansk** (Poljska), u nekim je školama uvela igru aktivne mobilnosti. Učenici mogu svoje izlete koji uključuju hodanje i biciklizam prijaviti dodirivanjem elektroničkih senzora svojim personaliziranim karticama. Tri mjeseca nakon kampanje, broj učenika koji su pješke išli u školu dosegao je 57,4 %, u usporedbi s 48,4 % prije kampanje<sup>27</sup>. U **Bologni**, aplikacijom *Bella Mossa* biciklisti<sup>28</sup> i pješaci osvajaju nagrade poput kino ulaznica ili besplatnih pića u partnerskim barovima. Aplikacija općini omogućuje da svojih 15 000 korisnika redovito održava aktivnima.

Uvođenje električnih bicikala pomaže u promicanju korištenja bicikla na duljim relacijama i čini vožnju biciklom dostupnijom, primjerice, starijim građanima. Uključivanjem električnih bicikala u javni vozni park bicikala za zajedničko korištenje, gradovi mogu e-bicikle učiniti dostupne svima. Dva izvrsna primjera su **Milano** sa svojom shemom BikeMi<sup>29</sup> i **Madrid** sa svojom shemom BiciMAD<sup>30</sup>. Prvi svojim stanovnicima nudi 1 150, a potonji 2 028 e-bicikala na korištenje. I dok je vozni park u Madridu 100 % električan, električni i klasični javni bicikli u Milanu parkirani su na istim parkiralištima.

## Propisi i podizanje svijesti

Osim što su bicikliranje i hodanje postali sigurniji, uvođenjem zona ograničenja brzine na 30 km/h u nekim područjima potencijalno umiruje promet motornih vozila te stoga smanjuje razinu buke i emisije. U **Njemačkoj** su ministri prometa odobrili zakonske promjene kako bi se omogućilo uvođenje zona ograničenja brzine na 30 km/h na glavnim prometnicama u blizini škola, dječjih vrtića i bolnica. Ranije su one bile ograničene samo na stambena područja.

Inicijativa školskih ulica pomaže u povećanju sigurnosti i autonomije prometa za djecu koja pohađaju osnovne škole u **Bolzanu**. Inicijativom se uvode vremenska ograničenja za pristup automobilima u određene ulice u blizini škole na kraći rok (na pr. 15 minuta) tijekom prometnih „špica” na početku i na kraju nastave. Tako se na učinkovit način roditelje sprječava da automobilom djecu ostave i pakupe pred vratima škole. U Bolzanu, u kojem je modalni udio ne-korisnika automobila 80 % svih vožnji u gradu, otprilike je 6 000 osnovnoškolaca. Za ilustraciju količine zagađenja koje Inicijativa školskih ulica sprječava, kad bi se tih 6 000 djece vozilo u školu, zahtijevalo bi 4 800 dodatnih vožnji po mreži prometnica tijekom prometnih „špica”. To bi činilo 8 % ukupnog broja vožnji motornim vozilima svaki dan<sup>31</sup>.

Pilot-studija o usluzi „hodajućeg autobusa” (tj. skupine koja u školu ide pješice) za osnovnu školu u **Cordobi** (Španjolska) pokazala je da je 43,7 % sudionika u

<sup>27</sup> Informativni članak o prelasku s vožnje automobilom na aktivno kretanje (SWITCH):

[https://docs.wixstatic.com/ugd/241361\\_29bf989d9623412ab19d8300affafc74.pdf](https://docs.wixstatic.com/ugd/241361_29bf989d9623412ab19d8300affafc74.pdf)

<sup>28</sup> REFORM-ovi primjeri dobre prakse <https://www.interregeurope.eu/policylearning/good-practices/item/765/bella-mossa-a-gamification-process-to-promote-sustainable-mobility/>

<sup>29</sup> Mrežna stranica BikeMi: <https://www.bikemi.com/en/service-info/info/whats-bikemi.aspx>

<sup>30</sup> Mrežna stranica BiciMAD: <https://www.bicimad.com/index.php?s=que>

<sup>31</sup> FLOW, 2018., The role of walking and cycling in reducing congestion, [http://h2020-flow.eu/uploads/tx\\_news/FLOW\\_REPORT\\_-\\_Portfolio\\_of\\_Measures\\_v\\_06\\_web.pdf](http://h2020-flow.eu/uploads/tx_news/FLOW_REPORT_-_Portfolio_of_Measures_v_06_web.pdf)



potpunosti ili djelomično promijenilo svoj način kretanja s osobnih automobila na hodanje. Studija koju su proveli Kingham i Ussher (2007.) navodi da hodajući autobusi mogu pomoći u jačanju osjećaja pripadnosti zajednici, a djeci pomažu u razvoju socijalnih vještina u ranoj dobi. Ovaj se koncept sada proširio na nekoliko država, uključujući i Irsku, gdje gradovi poput **Dublina, Waterforda i Limericka** promiču ovaj primjer dobre prakse.

Kampanje za hodanje i biciklizam nisu usmjerene samo na djecu, u **Bruxellesu**, kampanje za podizanje svijesti poput one „Biciklom na posao”<sup>32</sup> ili „Iskustvo bicikliranja”<sup>33</sup> pomogle su u postizanju prelaska na vožnju biciklom, dok se hodanje popularizira proširivanjem središnje pješačke zone na 50 hektara, što je druga najveća takva zona u Europi. .

## KOJE AKTIVNOSTI MOŽEMO ORGANIZIRATI ZA PROMICANJE MULTIMODALITETA?

Za uključivanje stanovnika koristite društvene medije:

- Na svom društvenom mediju promičite hodanje i biciklizam. Iskoristite ovogodišnji poziv na djelovanje i pripadajući hashtag: Krećite se s nama! & #WalkWithUs
- Izazov na hodanje: putem društvenih medija pokrenite kampanju i uključite lokalne vlasnike trgovina. Tijekom vikenda pitajte ljude koliko bi im vremena trebalo da prošeću do svog omiljenog kafića ili parka. I zatim provjerite jesu li u pravu! Kladimo se da će precijeniti vrijeme. Kad tamo stignu mogu popiti finu kavu, pojesti kolač i vratiti se kući drugim putem.
- Na društvenim medijima organizirajte natjecanje u snimanju selfija i pogledajte tko objavljuje najviše svojih fotografija na kojima koristi najaktivnije načine mobilnosti kako bi s točke A došao do točke B i osvojio nagradu! Nagrada može biti neki lijep predmet ili usluga povezana s hodanjem i/ili biciklizmom.

Hodanje i biciklizam nisu samo stvar mobilnosti već i međusobnog povezivanja ljudi:

- Aktivna mobilnost je jeftina i trebala bi biti dostupna svima. Pokažite da je grad koji je bolje opremljen za hodanje i biciklizam dostupniji i osobama smanjene pokretljivosti.
- Potaknite ljude da dijele svoja iskustva hodanja i vožnje biciklom. Na primjer, aktivni „šampioni” mogu pratiti volontere na njihovim dnevnim putovanjima tijekom jednog tjedna i pokazati im najbolje rute.
- U poduzećima i školama zamolite ljude da na karti označe gdje žive. Ljudi koji istim rutama svakodnevno idu na posao i s posla mogli bi ići zajedno, pješice ili biciklom!
- Organizirajte natjecanja aktivne mobilnosti na ili među radnim mjestima, kvartovima i školama, kako biste ljude potaknuli da više hodaju ili voze bicikl. Ponudite stvarni poticaj ljudima koji svoje automobile ostavljaju kod kuće: ponudite vrijednu nagradu (na pr. bicikl ili dodatni dan godišnjeg odmora).
- Surađujte s drugim gradovima i sudjelujte u natjecanju među gradovima, putem zajedničke mobilne aplikacije Tko će napraviti najviše koraka?
- Postoji mnogo načina aktivne mobilnosti: hodanje, biciklizam, e-bicikli, teretni bicikli, romobili pa čak i koturaljke, skateboard ili hoverboard. Organizirajte privremenu „točku aktivne mobilnosti” na kojoj ljudi mogu provjeriti nove načine mobilnosti.

---

<sup>32</sup> Mrežna stranica Biciklom na posao: <https://www.biketowork.be/>

<sup>33</sup> Mrežna stranica Iskustvo bicikliranja: <https://bikeexperience.brussels/>

- Implementirajte privremeni sustav znakova otvorenih za sudionike. Na njima ljudi mogu napisati udaljenosti i vrijeme koje im je bilo potrebno da dođu do određene točke pješice ili biciklom.
- Mnogi ljudi svoj grad poznaju samo iz automobila. Organizirajte „alternativne rute” pješice ili biciklom i pomognite im istražiti grad na drugačiji način, kao turisti u vlastitom gradu!
- Iskoristite tjedan aktivnosti kako biste uspostavili novonastale parkove ili sastajališta. Umjesto parkirališta, ljudi odaberu neki prostor na kojem će upoznati nove prijatelje i zabaviti se!

Uključite lokalno stanovništvo i dionike, kako biste unaprijedili hodanje i biciklizam tijekom cijele godine:

- Kampanju iskoristite za anketiranje lokalnog stanovništva o tome što misle o hodanju i vožnji biciklom u vašem gradu, kakve promjene bi željeli vidjeti i što bi ih moglo uvjeriti da automobil ostave kod kuće. Ako vaš grad provodi javnu raspravu o primjerice Planu održive urbane mobilnosti, EUROPSKITJEDANMOBILNOSTI savršena je prilika za njen početak!
- Uspostavite suradnju s lokalnim pružateljima usluge zajedničkog korištenja bicikala i u tjednu aktivnosti uključite privlačne ponude. Rujan je pravi trenutak za stjecanje nove navike odlaska u školu ili na posao.
- Postoje brojne aplikacije za mobilne uređaje koje hodanje i vožnju biciklom čine ugodnijima i privlačnijima. Zašto ne biste radili s jednom od tih aplikacija i ljude potaknuli da više hodaju ili voze bicikl?
- Suradujte s medijima, kako bi se priloge redovito objavljivali na lokalnom radiju. Neke radio stanice nude niže cijene za lokalne inicijative, no možda možete pregovarati i o nekoliko besplatnih priloga ili sponziranju.
- Suradujte sa željezničkim kompanijama i/ili poduzećima koja nude usluge javnog prijevoza i pobrinite se da se ljude potiče na dolazak do postaja pješice ili biciklom. Funkcionalno parkiralište za bicikle jednostavno za korištenje u tome može svakako pomoći.

Obrazovanje je ključno za dugoročno povećanje udjela hodanja i vožnje biciklom:

- Što ranije djeca otkriju hodanje i vožnju biciklom u svom gradu, to će im oni biti draži i češće će ih koristiti kad odrastu. Izradite pedagoške alate i/ili igre zajedno sa školama, i učinite da nova generacija postane generacija aktivne mobilnosti.
- Ulažu se naponi kako bi se dostavna i teška (SUV) vozila učinila manje opasnima u slučaju sudara s pješacima ili biciklistima. Mnogi sudari će se izbjeći jer će ta vozila biti opremljena sustavima za uočavanje pješaka i biciklista. Ostala poboljšanja uključuju izravnu vidljivost za vozače kamiona i kombija. Zajedno s lokalnim vlasnicima voznog parka, predstavite primjere sigurnih vozila i podignite svijest o takvim vozilima.
- Organizirajte kampanju za djecu i odrasle o reflektirajućoj rasvjeti koja rizik da budete uključeni u nesreću smanjuje sa 85 %. Nadahnuće potražite u danskom „Nacionalnom danu reflektora”: podijelite sigurnosna svjetla (reflektore) i organizirajte „Trku reflektora”.
- Prilagodite svoj jezik i poruke:
  - Kako biste ljude potaknuli na hodanje i vožnju biciklom koristite argumente koji imaju jasan utjecaj na njihov svakodnevni život: jeftinije je, ne zahtijeva odlazak u teretanu, brže je od korištenja automobila. Argumenti vezani uz zdravlje i/ili okoliš ponekad su previše apstraktni.
  - Potičite međusobno poštovanje među svim načinima i korisnike vozila podsjetite da pješaci i biciklisti imaju prednost, kao najosjetljiviji sudionici u prometu.

- Za promicanje hodanja i biciklizma koristite postojeću, udobniju i zgodniju infrastrukturu i promičite primjereno ponašanje.
- Nemojte previše govoriti o sigurnosti jer se sigurnost na cestama poistovjećuje se s opasnošću.
- Prilikom izrade propisa o pristupu vozila određenim zonama, vi ta područja ne zatvarate (za vozila) već ih zapravo OTVARATE (za ljude)!

Budite ambiciozni:

- Organizirajte Dan bez automobila u cijelom gradu.
- Budući da ove godine Dan bez automobila pada u nedjelju (22. rujna), mogli biste osmisлити i promovirati alternativnu ponudu za obitelji i turiste, pozivajući ih da iskušaju sve opcije kretanja. a budući da na vašim ulicama neće biti automobila, možete ih iskoristiti za organiziranje festivala, poput onog u Beču <https://www.streetlife.wien/streetlife-festival/>.
- Zašto ne biste srušili svjetski rekord? Mnogo je svjetskih rekorda koji se mogu postići ili srušiti. Upotrijebite svoju maštu i sa svojim građanima postavite svjetski rekord u aktivnoj mobilnosti!
- Nadahnuće potražite u „Kompletu aktivnosti“ („Activity Box“) za lokalne voditelje kampanja koji je pripremio njemački nacionalni koordinator za EUROPSKITJEDANMOBILNOSTI. Od ideja tu je organiziranje natjecanja u fotografiranju s ljudima koji će izraditi repliku slavne slike Beatlesa na zebri u ulici Abbey Road. Zašto ne biste sudjelovali u europskom natjecanju fotografa? Originalne ideje (na njemačkom jeziku) potražite na <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche-downloads>.
- Odaberite neke ideje među najboljim primjerima koje je istaknula Europska cikloturistička federacija: <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/141223-Map-of-Ideas.pdf>.