



# Promocija vožnje biciklom kao načina dnevnog prijevoza za svakoga

LEKCIJE NAUČENE U PET VRLO RAZLIČITIH GRADOVA



## SADRŽAJ

<b>Predgovor .....</b>	2
<b>PRESTO – Što je PRESTO? .....</b>	3
<b>PRESTO nasljeđe: alati, alati, alati... ....</b>	4
<b>Što smo naučili što možemo prenijeti drugima:</b>	
Lekcije naučene u „gradovima početnicima“	
Zagreb i Tczew .....	6
<b>PRESTO-ve lokalne aktivnosti:</b>	
<b>Infrastruktura .....</b>	10
Lekcije naučene u „gradovima u usponu“	
Grenoble i Venecija .....	11
<b>PRESTO-ve lokalne aktivnosti:</b>	
<b>Promocija vožnje biciklom .....</b>	14
Lekcije naučene u „gradu predvodniku“	
Bremen .....	15
<b>PRESTO-ve lokalne aktivnosti:</b>	
<b>Pedelek bicikli .....</b>	18
<b>Kako pospešiti razvoj kulture vožnje biciklom:</b>	
<b>Nekoliko savjeta .....</b>	19

# PREDGOVOR

## DOBRODOŠLI!

Ovaj dokument predstavlja završni izvještaj europskoga biciklističkog projekta PRESTO i daje kratak pregled glavnih postignuća i preporuka iz 33-mjesečnog iskustva i praktičnog znanja u razvijanju kulture vožnje biciklom u pet europskih gradova: Bremenu, Grenobleu, Tczewu, Veneciji i Zagrebu; to su gradovi s različitim uvjetima za vožnju biciklom, udjelima putovanja biciklom u ukupnom broju dnevnih putovanja (modalna ili načinska rasподjela), zatečenim stanjem i lokalnim izazovima.

Možda vam je to već poznato, ali ne postoji jedinstveni model kojim bi gradovi razvijali kulturu vožnje biciklom. Sredstva i mjere koje su se pokazale učinkovitima u jednome gradu, ne moraju imati isti učinak, čak niti isti prioritet, u drugome. Dobri primjeri iz drugih gradova rijetko kada se mogu samo preslikati, nego se moraju prilagoditi lokalnoj situaciji i potrebama. To znači da izgradnja kulture vožnje biciklom mora započeti uz sveopće razumijevanje lokalnog prometa, odredišta, potreba i želja, kao i kulture te odnosa građana prema vožnji biciklom u određenome gradu. Svaki grad mora imati svoju viziju, izgraditi strategiju i pronaći ravnotežu između infrastrukturnih potreba i aktivnosti koje želi promovirati.

Jedna stvar je ipak univerzalna: nužno je pratiti rezultate tijekom provođenja projekta kako bi se utvrdio tijek napretka.

Željeli bismo da vam naše iskustvo – PRESTO iskustvo – bude od koristi. U ovom dokumentu sažete su sve naše najvažnije preporuke za razvoj različitih aspekata biciklističke infrastrukture, promociju vožnje biciklom i promociju pedeleka, strukturirane prema stupnju razvoja kulture vožnje biciklom u određenom gradu: „početniku“, „u usponu“ i „predvodniku“. Dokument je namijenjen lokalnim i regionalnim vlastima diljem Europe, trgovcima biciklima, europskim institucijama i nevladiniim organizacijama te svima koji rade na izgrađivanju kulture vožnje biciklom. Iskoristite naše iskustvo.

Vaš PRESTO tim.



# PRESTO

## ŠTO JE PRESTO?

U nekim europskim zemljama kao što su Danska, Nizozemska te dijelovi Njemačke i Belgije, bicikl je opće prihvaćeno prijevozno sredstvo, dok je u ostalom dijelu Europe vožnja biciklom još uvijek više potencijal nego stvarnost. Kako bi iskoristio tu mogućnost, PRESTO je pružao podršku u premošćivanju prepreka i unapređivanju stručnosti kako bi se razvila kultura vožnje biciklom u gradovima diljem Europe.

PRESTO je projekt programa „Inteligentna energija Europe“ Europske unije, koju finančira Izvršna agencija za konkurentnost i inovacije (EACI) radi promocije vožnje biciklom, kao načina dnevnog prijevoza za svakoga. PRESTO aktivnosti provodile su se u razdoblju od svibnja 2009. do siječnja 2012., fokusirajući se na tri glavna tematska stupa:

- planiranje kvalitetnije infrastrukture;
- ciljana promocija poticanja korištenja bicikla;
- pedeleki.

Pet PRESTO gradova – različitih razina razvijenosti kulture vožnje biciklom – su: Bremen u Njemačkoj; Grenoble u Francuskoj; Tczew u Poljskoj; Venecija u Italiji; i Zagreb u Hrvatskoj. Svi oni zajedno predstavljali su idealan poligon za provjeru nekih kreativnih mjeru za „gradove početnike“, „gradove u usponu“ i „gradove predvodnike“ u razvoju kulture vožnje biciklom te nam omogućili da naučimo lekcije koje želimo podijeliti s vama.

PRESTO je razvio niz alata za donositelje odluka i stručnjake čiji je cilj stvaranje prijateljskih uvjeta za vožnju biciklom u urbanim okruženjima, zatim provođenje odgovarajućih rješenja i pokretanje ciljanih promotivnih kampanja. PRESTO je bio usmjeren na razmjenu znanja i pomagao da vožnja biciklom dobije još više na značaju. Obuka na terenu uz pomoć europskih stručnjaka, e-learning tečajevi za „gradove početnike“, info-listovi i smjernice koje su razvili PRESTO-vi stručnjaci za vožnju biciklom, čine koristan skup alata koji djeluju kao nasljeđe projekta, kako u Europi tako i izvan nje. Više informacija o njima potražite na sljedećim stranicama.

**PRESTO konzorcij za vožnju biciklom i gradski prijevoz sastoji se od pet gradova i sedam europskih mreža i stručnjaka za vožnju biciklom i gradski prijevoz.**

**PRESTO gradovi:**

- Bremen, Njemačka
- Grenoble, Francuska
- Tczew, Poljska
- Venecija, Italija
- Zagreb, Hrvatska

**Europske mreže i stručnjaci:**

- „Rupprecht Consult GmbH“ (također koordinator projekta), Njemačka;
- Europska biciklistička federacija (ECF), Belgija;
- Europsko udruženje trgovaca biciklima (ETRA), Belgija;
- Ligtermoet & Partners, Nizozemska
- Europska mreža gradova i regija POLIS, Belgija
- Njemački biciklistički savez, Ogranak iz Bremena (ADFC Bremen), Njemačka
- Pomeranijski savez za zajedničku Europu (PSWE), Poljska



**PRESTO klasificira gradove u ove skupine: „gradovi početnici“, „gradovi u usponu“ i „gradovi predvodnici“, na temelju dvaju pokazatelja:** uvjeti za vožnju biciklom i broj biciklista. „Gradovi početnici“ imaju nizak rezultat za oba pokazatelja, dok „gradovi predvodnici“ imaju visoki rezultat. PRESTO ugrubo definira gradove početnike, kao gradove u kojima korištenje bicikla ima udio do 5% u ukupnoj modalnoj raspodjeli, „gradovi u usponu“ imaju udio između 5 i 20 posto, dok „gradovi predvodnici“ imaju preko 20 posto udjela u ukupnoj modalnoj raspodjeli.

# PRESTO-VO NASLJEĐE

## ALATI, ALATI, ALATI



*"E-learning tečajevi i podrška trenera zaista su mi mnogo značili! Pružili su mi dobar uvid u tematiku te drugačije i stručnije gledište!"*

**Erica Takenouchi (sudionica e-learning tečaja) izradila je glavni projekt o gradskom biciklističkom prometu, Barcelona, Španjolska**

### Smjernice i infolistovi

Pored naučenih lekcija i preporuka u ovome dokumentu, PRESTO je razvio nekoliko proizvoda i usluga koji će pomoći donositeljima odluka na razini grada, planerima i stručnjacima, da izgrade kompetentnost i razviju ili unaprijede kulturu vožnje biciklom u svojim gradovima.

PRESTO je izradio niz infolistova i smjernica za kreatore politike i planere „gradovima početnicima”, „gradovima u usponu” i „gradovima predvodnicima” kako bi im pomogao da izgrade urbana okruženja, prilagođena za vožnju biciklom.

Ti dokumenti prate tri tematska stupnja projekta: infrastruktura, promocija i pedeleki.

Četiri smjernice ove politike pod nazivom „Dajmo poticaj vožnji biciklom” nude jasan i sistematski okvir koji pomaže donositeljima odluka da razviju strategiju biciklističkog prometa u okviru sljedećih tema:

- Opći okvir biciklističkog prometa;
- Biciklistička infrastruktura;
- Promocija vožnje biciklom;
- Pedeleki.

Ove smjernice prati 25 infolistova koji nude podrobne i praktične informacije o tome kako provesti određeni skup mjera za biciklistički promet. Zamišljeni su kao priručnik osobama uključenima u provedbu strategije unapređenja vožnje biciklom.

**Smjernice i infolistovi dostupni su na nekoliko jezika i mogu se besplatno preuzeti s internetske stranice PRESTO.**

### PRESTO infolistovi

#### Biciklistička infrastruktura:

- **Povezanost biciklističke mreže:** biciklističke trake, biciklističke staze, biciklističke ulice, smirivanje prometa i vožnja biciklom, vožnja biciklom u suprotnom smjeru, bicikli i autobusi, biciklisti i pješaci.
- **Raskrižja i prijelazi:** semaforizirana križanja, kružni tokovi, raskrižja s prometnicama s prednošću prolaska, denivelacija.
- **Parkiranje:** rješenja za parkiranje i pohranu bicikala, parkiranje bicikala u stambenoj zoni, parkiranje bicikala u središtu grada.
- **Javni prijevoz:** biciklistička infrastruktura na intermodalnim stanicama.

#### Promocija vožnje biciklom:

- **Podizanje svijesti:** opsežne promotivne kampanje, kampanje promicanja sigurne vožnje biciklom, ciljane biciklističke kampanje, brojila biciklista i biciklistička događanja i festivali.
- **Informacije:** biciklističke karte i biciklistički informativni centri.
- **Programi obuke:** ciljani programi obuke za odrasle i organiziranje događanja na kojima se testiraju bicikli.

#### Električni bicikli:

- Zakonski i regulatorni aspekti.

### Pedepleki

Ponekad, vožnju ovim biciklom opisuju kao „vožnju s vjetrom u leđa“. Električni bicikli su **bicikli s pedalama i električnom podrškom**. Razlikuju se od električnog bicikla po tome što električni bicikli imaju motor koji može raditi neovisno pedalira li se ili ne.



Ne mora se svaka obuka obavljati na terenu

### Ne mora se svaka obuka obavljati na terenu

Kako bi došao do što većeg broja onih koji su zainteresirani za biciklistički promet i kako bi pomogao onima kojima je pomoć najnužnija („gradovima početnicima”), PRESTO je razvio sedam online tečaja u kojima se ponovno oslanja na tri tematska stupa projekta. Tečajevi se temelje na samostalnome učenju; svaki tečaj sadrži nekoliko modula i uključuje domaće zadaće koji se temelje na lokalnom okruženju sudionika.

Sudionici mogu pratiti tečajeve obuke tempom koji njima odgovara. Komunikacija s trenerima, europskim stručnjacima za biciklistički promet, odvija se elektronskim putem, a tako se dobivaju i rezultati domaćih zadaća.

Ovaj program namijenjen je prije svega ljudima koji rade u upravi, u gradovima s početnim iskustvom u kulturi vožnje biciklom („gradovima početnicima”), ali se pokazalo da su za te tečajeve bile zainteresirane i organizacije koje se zalažu za biciklistički promet i druge osobe zainteresirane za povećavanje udjela putovanja biciklom u ukupnoj modalnoj raspodjeli. Tečajevi se odvijaju na engleskom jeziku, ali su osmišljeni tako da na njima mogu sudjelovati i oni koji nisu posve sigurni u svoje znanje toga jezika.

PRESTO online tečajevi razvili su se u proizvod koji je stalno dostupan.

Više informacija potražite na internetskoj stranici PRESTO.



„Želim reći da doista cijenim to što ste odvojili vrijeme da odgovorite na moja pitanja i provjerite moju domaću zadaću. Puno hvala. Mogu reći da mi je tečaj doista pomogao. Dobio sam mnogo vrijednih informacija za moj budući rad i neke ideje za ono čime se trenutno bavim.“

**Vladimir Mrkajic (sudionik e-learning tečaja), Novosadska biciklistička inicijativa, Novi Sad, Srbija**

# 60

60 ljudi iz 26 zemalja diljem svijeta sudjelovalo je u sedam e-learning tečaja PRESTO.

# 1,250.000

Podaci o prodaji odražavaju porast potražnje. Godine 2010. u Europi je prodano oko 1,000.000 pedeleka. Očekuje se da broj prodanih pedeleka u 2011. bude 1,250.000.

## Inicijative

U nekim europskim zemljama provode se nacionalni i lokalni programi čiji je cilj poticanje kupovine pedeleka. Za više informacija o pedelekima i subvencioniranom načinu kupnje pogledajte naš vodič o električnim biciklima na internetskoj stranici PRESTO ili kontaktirajte PRESTO-vog partnera, Europsko udruženje trgovaca biciklima (ETRA) (etra@pandora.be).



# GRADOVI POČETNICI

## ŠTO SMO NAUČILI ŠTO MOŽEMO PRENIJETI DRUGIMA

Europski gradovi s početnim iskustvom u kulturi vožnje biciklom („gradovi početnici“ - gradovi čiji je udio putovanja biciklom manji od 5 posto u ukupnoj modalnoj raspodjeli) suočavaju se s najvećim izazovima u razvijanju kulture vožnje biciklom. S relativno malim brojem dnevnih vožnji biciklom, nedovoljno razvijenom biciklističkom infrastrukturom i prometnicama koje su projektirane uglavnom za automobile, potencijal za razvoj biciklističkog prometa možda nije odmah vidljiv. Imajući u vidu takve uvjete, većina ljudi se, sasvim razumljivo, ne osjeća sigurno na biciklu i ne razmišlja o njemu kao o alternativnom prijevoznom sredstvu. Ipak, unatoč poteškoćama, ima mnogo razloga za optimizam. Važno je zapamtiti da:

- ljudi svih dobnih skupina vole voziti bicikl i shvaćaju koliko je koristan; neiskazani interes zasigurno postoji;
- ljudi već voze bicikle, iako ga trenutno možda ne koriste kao prijevozno sredstvo, mnogobrojni su oni koji bicikl voze u slobodno vrijeme, vikendima i izvan grada;
- vjerojatno je na vašim ulicama više biciklista nego što ste toga svjesni: i to zato što putuju tiho i ne zauzimaju mnogo prostora; često prolaze neprimjećeni;



Parada organizirana radi proslave 750. godišnjice postojanja grada Tczew (2010)

- vjerojatno postoje zone u vašem gradu – u pojedinim dijelovima grada ili u okolini sveučilišnog kampusa – u kojima je vožnja biciklom dosegnula veću razinu; ovi dijelovi grada mogu poslužiti kao temelj za daljnje promicanje i širenje kulture vožnje biciklom u cijelome gradu.

Sve ovo znači da potencijal postoji, ali da „gradovima početnicima“ trebaju odvažni politički lideri koji će podržati

(i financirati!) biciklistički promet i u slučaju da najveći dio stanovništva radije putuje automobilima nego biciklima.

PRESTOvi gradovi partneri, Zagreb i Tczew, upravo se suočavaju s takvim izazovima. Interes za vožnju biciklom postoji i raste. Poboljšanje i razvoj biciklističke infrastrukture, unatoč političkoj potpori, dosad nisu sustigli rastući interes.



### Zagreb, Hrvatska: Pripreme za pravi biciklistički grad

Zagreb (broj stanovnika 793.000) glavni je grad Hrvatske. Putovanja biciklom imaju manje od tri posto udjela u ukupnoj modalnoj raspodjeli; izgradnja potrebne infrastrukture (staze i parking prostora) i promocija biciklističkog prometa – uključujući pedeleke – kao privlačan i jeftin način prijevoza, bile su središnje teme PRESTO-vih lokalnih aktivnosti. Promotivne kampanje bile su namijenjene cjelokupnoj javnosti, s posebnim fokusom na studente koji su veliki potencijal kao vozači bicikala i koji time stvaraju kritičnu masu, nužnu za promoviranje kulture vožnje biciklom



## Tczew, Poljska: Vožnja biciklom za sve generacije

Tczew (broj stanovnika 60.000) nalazi se oko 30 km južno od Gdanska, u sjevernom dijelu Poljske. Kako je udio putovanja biciklom bio dva posto udjela u ukupnoj modalnoj raspodjeli, Tczew je poduzeo brojne mјere kako bi iskoristio cjelokupni potencijal biciklističkoga prometa u gradu. Aktivnosti su uključivale planiranje mreže biciklističkih staza, promociju vožnje biciklom među različitim generacijama, te demonstracije pedeleka s fokusom na uporabu u profesionalnom kontekstu.

**Na temelju našega iskustva, PRESTO nudi sljedeće preporuke za „gradove početnike“:**

### Postojanje nužne infrastrukture najbolji je način za promoviranje vožnje biciklom

Ako vožnja biciklom u vašemu gradu nije dovoljno sigurna, nije realno za očekivati da se broj biciklista poveća samo na temelju promotivnih aktivnosti; na taj način nećete uvjeriti veliki broj ljudi, a mnogi će pomisliti da je takva politika neodgovorna. S druge strane, dobro razvijena infrastruktura osigurava sigurnu vožnju biciklom. U sredinama u kojima postoje vrlo slabi uvjeti za razvoj vožnje biciklom, unapređivanje infrastrukture i osiguravanje prostora za bicikliste u gradskoj sredini šalje jasnu poruku: vožnja biciklom je izvediv, cijenjen i uobičajen način prijevoza. Njime se svim drugim sudionicima u prometu jasno daje do znanja da se lokalna vlast zalaže za razvoj biciklističkog prometa. Ipak, nije nužno odjednom izgraditi visoko kvalitetnu biciklističku mrežu na razini cijelog grada. Brza rješenja, kao što su biciklistička staza u suprotnom smjeru u jednosmernim ulicama, obilježena biciklistička staza, zaustavne linije i postupno prilagođavanje jednog po jednoga gradskog bloka, mogu promjeniti mišljenje i stavove ljudi.

Kada vaš „proizvod“ (vožnja biciklom kao način dnevнog prijevoza za svakoga) učinite atraktivnim, vrijeme je za promotivne kampanje. Jednom kada uvide značajna poboljšanja u prometu, ljudi će možda razmotriti mogućnost promjene prometnog sredstva.

Promocija infrastrukture za biciklistički promet može potaknuti ljude da počnu s vožnjom bicikla. Komunikacija može početi onog trenutka kada se utvrdi čvrsta predanost programu za unapređivanje

biciklističkog prometa. U kulturama orientiranim na automobile, ovo je prilika da bicikl postane popularno i atraktivno sredstvo za vožnju gradom.

### I jeftina infrastruktura može učiniti veliku razliku

Kada se razmatra biciklistička infrastruktura u gradu, koji trenutno ima vrlo malo takve infrastrukture i gdje se prednost još uvijek daje automobilima, nije realno za očekivati da se prostor za automobile ustupi biciklističkim stazama. Ipak, postoji mnoštvo jeftinih i lako primjenljivih rješenja. „Nevidljiva“ biciklistička infrastruktura (mjere kojima se podržava biciklistički promet, a nisu korisne samo biciklistima) uključuju smirivanje prometa, smanjenje prometa, preinake raskrižja i reguliranje brzine. Opcenito bi prioritet trebao biti stvaranje prostora kroz koji prolazi manji broj automobila, a promet se odvija sporije. Time se osiguravaju sigurne i mirne biciklističke rute, daleko od gustog prometa, koje su privlačnije potencijalnim biciklistima od biciklističkih staza ili traka odmah uz prometne trake na kojima se odvija gust i brz cestovni promet. Dobro je to što se ovakve mjere mogu primjeniti brzo i jeftino te mogu brzo dovesti do značajnih promjena u shvaćanju, kako sudionika u prometu tako i donositelja odluka.

S druge strane, ove mjere mogu poslužiti kao katalizator za implementaciju „ozbiljnih“ infrastrukturnih mјera koje bi doveli do porasta broja onih koji voze bicikl u gradu.

Postoje i drugi razlozi za porast stupnja razvijenosti biciklističke infrastrukture. Na primjer, istraživanja su pokazala da je posljedica izgradnje većega cestovnog kapaciteta porast (automobilskog)



„Vozim bicikl već sedam dana! Naučila sam voziti bicikl prije tjedan dana. Gotovo sva djeca u mome vrtiću voze bicikl. Vozimo bicikle i pjevamo o njima. Vožnja biciklom je zabavna.“

**Martinka Drozd, iz grada Tczew u Poljskoj, 5 godina**

prometa.<sup>1</sup> Pored toga, Europski parlament usvojio je rezoluciju Europske komisije „Strategija sigurnosti na europskim cestama: Usmjeravanje politike prema cestovnoj sigurnosti u razdoblju od 2011-2020“<sup>2</sup>. U okviru ove rezolucije, Europski parlament „preporučuje da nadležna tijela uvedu ograničenje brzine na 30 km/h u stambenim zonama te na svim cestama u gradskom području koje imaju jednu traku i koje nemaju izdvojenu biciklističku stazu.“ S druge strane, ove mjere mogu poslužiti kao katalizator za implementaciju „ozbiljnih“ infrastrukturnih mјera koje bi doveli do porasta broja biciklista u gradu.

Postoje i drugi argumenti za porast razine biciklističkog prometa. Na primjer, istraživanja su pokazala da izgradnja većih putnih kapaciteta ima za posljedicu porast (cestovnog) prometa.<sup>1</sup> Pored toga, Europski parlament je usvojio rezoluciju Europske Komisije „Strategija sigurnosti na europskim putovima: Usmjeravanje politike prema sigurnosti na putovima u razdoblju od 2011-2020“. U okviru ove rezolucije, Europski Parlament preporučuje da nadležna tijela uvedu ograničenje brzine od 30 km/h u stambenim dijelovima grada i u svim putovima u gradskoj zoni koji imaju jednu traku i koji nemaju izdvojenu biciklističku stazu.“

<sup>1</sup> Eddington, R. (2006). „Uloga prometa u podržavanju britanske produktivnosti i tržišne konkurentnosti: Razlog za akciju“, Odjel za promet, London.

<sup>2</sup> Priopćenje Komisije Europskom parlamentu, Vijeću i Europskom ekonomskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Strategija sigurnosti na europskim cestama: usmjeravanje politike prema cestovnoj sigurnosti od 2011.-2020., [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf)



*"Vozeći pedelek ni u jednome trenutku nisam osjetio umor, napor, niti znojenje, koje je neminovno kod ove vrste fizičke aktivnosti, nego jednostavnost upravljanja i užitak. Uvjeren sam da će i poslovni čovjek u odijelu biti oduševljen s ovim bicikлом modernog dizajna koji omogućava vožnju po suncu i kiši, zahvaljujući dodatnim blatobranima. Vjerujte, zadovoljio je sve moje potrebe i kriterije."*

**Dubravko Šimenc, prof., vaterpolo trener u HAVK Mladost, Zagreb; četiri puta sudionik Olimpijskih igara, zlato i srebro**

### Prvo posežite za onim što vam je na dohvat ruke

Prilikom promocije kulture vožњe biciklom u „gradovima početnicima”, važno je početi s ubiranjem plodova na najnižim granama (tj. onima koje je najlakše dosegnuti).

Ovo može uključivati:

- ljudi koji još uvijek nisu iskusni vozači automobila (na primjer: studenti);
- ljudi koji već voze bicikl u rekreativne svrhe;
- ljudi kojima je važna zaštita osobnog zdravlja i okoliša (npr.: obitelji s djecom).

Radeći u početku sa skupinama koje su otvorene za takve poruke, može se stvoriti dobar temelj za dobivanje kritične mase. Jednom kada se krene s primjenom ove strategije, drugi će biti motivirani da se priključe. Time će doći do stvaranja učinka „sigurnosti u masi”<sup>3</sup>: porast broja ljudi koji voze bicikl dovodi do porasta svijesti o tome kod drugih sudionika u prometu, što pridonosi većoj sigurnosti za one koji voze bicikl.

### Pitajte stručnjake

Uključivanjem ključnih skupina ljudi u planiranje infrastrukture dajete im priliku da iznesu svoja mišljenja i aktivno doprinesu razvoju biciklističke mreže. Time također pomažu gradu da pronađe najbolja moguća rješenja za određeni kontekst. Pružanje mogućnosti posebnim skupinama – bilo da je riječ o studentima, ljudima iz gradskih četvrti ili drugima – da aktivno sudjeluju u planiranju biciklističke infrastrukture, bit će nagrađeno njihovom velikom motivacijom tih ljudi da doprinesu ostvarivanju rezultata, a također će pokazati spremnost grada da popravi uvjete lokalnog biciklističkog prometa.

Kada su u pitanju rješenja za biciklistički promet, moramo reći da svи „gradovi početnici“ ne raspolažu istim resursima za angažiranje stručnjaka u okviru svojih upravnih tijela za planiranje i projektiranje, ali to ne znači da grad nema relevantnu bazu znanja. Lokalni biciklisti i biciklističke organizacije često imaju veliko iskustvo u vožnji biciklom u svome gradu. Administracija može doći do tih saznanja putem anketa, online komunikacijom ili sastancima uživo.

## 2.000

**2.000 građana Tczewa sudjelovalo je u PRESTO-voj višegeneracijskoj kampanji za razvoj kulture vožnje biciklom** – uključujući djecu predškolske dobi, preko studenata, do profesionalaca i umirovljenika.

## dailybike.org

Online portal [www.dailybike.org](http://www.dailybike.org) postavljen je u okviru PRESTO-ve internetske stranice, u cilju promocije vožnje biciklom i kako bi se građanima Tczewa omogućilo da se upoznaju sa svim onim što je prepreka razvoju biciklističkoga prometa u njihovom gradu.



<sup>3</sup> Jacobsen, P.L. (2003) Sigurnost u masi: što je više pješaka i biciklista to su pješačenje i vožnja biciklom sigurniji, „Sprječavanje ozljeda“, 9: 205-209.



### **„Cool faktor“ pedeleka podiže ugled vožnje biciklom**

Pedeleki omogućuju vožnju biciklom onima koji je inače, iz raznih razloga, ne bi uzeli u obzir (starosna dob, zdravstveno stanje, uzbrdlice, znojenje itd.). Na prvi pogled može se činiti da je promocija prilično skupog vozila na dva kotača u gradu, u kojem je biciklistički promet slabo razvijen možda preveliki izazov. Međutim, iza toga stoji zdrava logika. Promocija pedeleka u „gradovima početnicima“ može značajno doprinijeti izgradnji kulture vožnje biciklom. U mjestima u kojima moderni automobil predstavlja statusni simbol, high-tech bicikl može preuzeti sličnu ulogu. Pedeleki dokazuju da su bicikli moderno i high-tech vozilo koje se ne doživljava kao staromodno prijevozno sredstvo za siromašne. I doista, kada se usporede svakodnevni troškovi vožnje automobilom i pedelekom jasno je zašto je pedelek tako atraktivan.

Postoji mnogo načina da se kod stanovnika „gradova početnika“ razvije svijest o pedeleku kao novom prijevoznom sredstvu. Korištenje pedeleka u pojedinim profesijama



*„Sve više ljudi u mom gradu uviđa potrebu za infrastrukturom koja služi biciklistima. Naš parlament ove je godine uveo odgovarajuće promjene u zakon što omogućuju sigurniju vožnju biciklom i izgradnju nove infrastrukture. Drago mi je što je PRESTO tim prisustvovao sastanku poljskog parlamenta, kada se razmatrao biciklistički promet.“*

**Jan Kulas, član poljskog parlamenta  
Tczew, Poljska**

(pošta, policija itd.) na jasan način ukazuje na njihovu korisnost i dobre strane. Uključivanje istaknutih ljudi (sportaša, poznatih osoba itd.) u aktivnosti promocije pedeleka pojačava „cool faktor“ i stvara uzore na dva kotača.

### **2+1**

Predavanja studentima o temama vezanim uz biciklistički promet organizirao je u Zagrebu lokalni koordinator – Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada, zajedno s još dva fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, a održana su u sklopu njihove sveučilišne nastave. Studenti Geografskog odsjeka Prirodoslovno-matematičkog fakulteta, te Fakulteta prometnih znanosti, imali su predavanja na teme „*Navike i stavovi studenata Sveučilišta u Zagrebu o korištenju bicikla kao prijevoznog sredstva i oblika rekreacije*“ i „*Strategije za poticanje korištenja bicikala*“. Na zahtjev studenata, još jedno predavanje održala je nevladina biciklistička organizacija na temu „*Sigurnost i zaštita biciklista i bicikala*“. Po završetku predavanja, slijedile su žive rasprave. Sudionicima predavanja podijeljene su PRESTO majice i informativni PRESTO letci.

### **15**

Pored građana koji su testirali pedelek u Zagrebu, 15 istaknutih osoba testiralo je pedeleke tijedan dana. Među njima su bili veleposlanik Velike Britanije, rektor Zagrebačkog sveučilišta i sveučilišni profesori, poznati hrvatski vaterpolist, poznati pjevači, glumci, televizijski voditelji, novinari. Neki od njih su o svojim iskustvima govorili na nacionalnoj televiziji. Sve ove promotivne aktivnosti znatno su podigli interes za pedeleke.

### **200**

U Poljskoj trenutno radi samo jedan ovlašteni predstavnik za prodaju pedeleka pa ih je i dalje teško nabaviti, ali u okviru projekta PRESTO, više od 200 odraslih građana iz Tczewa imalo je priliku testirati pedeleke, kao i električne bicikle.

## LOKALNE PRESTO AKTIVNOSTI: PLANIRANJE INFRASTRUKTURE

### LOKALNA AKTIVNOST: ZAGREB

#### Mreža parkirališta i biciklističkih staza

Mreža biciklističkih staza (trenutno oko 200 km) nije u cijelosti izgrađena i povezana te još uvek nedostaje parkirališta za bicikle, posebno u središtu Zagreba. Nužno je premostiti ove poteškoće kako bi biciklistički promet privukao više ljudi. Projekt PRESTO dao je prijedlog mreže biciklističkih staza i parkirališta za ovaj dio grada u kojem se nalazi i većina javnih institucija. Rezultati su prikazani i predstavljeni građanima da bi ih se ohrabrilto da iznesu svoja stajališta i direktno se uključe u planiranje lokalne infrastrukture.

**Za više informacija:**  
strategija@zagreb.hr



Vožnja bicikla s PRESTO-vim partnerima u Grenobleu

### LOKALNA AKTIVNOST: BREMEN

#### Parkiranje bicikala za velika događanja

ADFC i Grad Bremen su kongres njemačke protestantske crkve (Kirchentag) 2009. prilagodili biciklističkom prometu. Osigurali su dodatnih 2.000 parking mesta za bicikle, karte za posjetitelje s informacijama o biciklističkom prometu, kao i 1.500 besplatnih bicikala za najam, te odredili preporučene rute za bicikle između različitih mjestâ na kojima se događaj odvijao. Bremen je nakon toga razvio plan za parkiranje bicikala u koji su ugrađena poboljšanja koja je razvio PRESTO, kao i plan za parkiranje bicikala u gradskom centru te na velikim događajima.

**Za više informacija:**  
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

#### Dogovor zainteresiranih strana o načelima projektiranja

U okviru projekta PRESTO, pokrenut je konzultacijski proces sa zainteresiranim stranama i ciljem da se dođe do sporazuma o načelima projektiranja prostora i ulica na cijelom gradskom području. Zainteresirane strane uključivale su: institucije nadležne za ceste, ulice, gradske prostore, javni prijevoz, kao i političare i skupine korisnika iz Grada Grenoblea. Konzultacije su dovele do usvajanja načela projektiranja koja će se primjenjivati na projektima lokalne infrastrukture, uzimajući u obzir potrebe svih korisnika, poglavito pješaka i biciklista.

**Za više informacija:**  
lionel.faure@lametro.fr

### LOKALNA AKTIVNOST: TCZEW

#### Prepoznavanje prepreka u razvoju biciklističkog prometa

Tczew je razvio online platformu [www.dailibike.org](http://www.dailibike.org) koja građanima omogućuje direktni pristup najnovijim vijestima o biciklističkom prometu, informacijama i aktivnostima. Stranica građanima nudi mogućnost da izvještavaju o infrastrukturnim barjerama koje ometaju biciklistički promet; ova mogućnost pomaže gradskim vlastima da bolje procijene lokalne potrebe za odvijanje vožnje biciklom i razvijaju bolju infrastrukturu.

**Za više informacija:**  
ciecholinska.presto@gmail.com



Anketa kao dio inicijative u Veneciji

### LOKALNA AKTIVNOST: VENECIJA

#### Prepoznavanje crnih točki

U dijelu Venecije koji nije otočni, utvrđeno je postojanje 60 „crnih točki“ (lokacija koje su opasne ili nepristupačne za biciklistički promet) te su pripremljena rješenja za njih. Ova rješenja dostupna su na CD-u te su internu predstavljena tehničkom osoblju Grada Venecije, odgovornom za dinamiku provedbe. Tiskana je brošura sa 24 crne točke kako bi se predstavilo što je učinjeno te koji je potencijal učinjenog.

**Za više informacija:**  
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

**Savjet** Želite li promovirati pedeleke, ne zaboravite na adekvatnu infrastrukturu kao što su: parking prostor i mogućnost punjenja električnom energijom. Pedeleki su skuplji i teži od konvencionalnih bicikala te mogu podrazumijevati drugačije uvjete za njihovo korištenje.

# GRADOVI U USPONU

## ŠTO SMO NAUČILI ŠTO MOŽEMO PRENIJETI DRUGIMA

Kada grad dosegne razinu „grada s kulturom vožnje biciklom u usponu“ (između 5% i 20% udjela putovanja biciklom u ukupnim dnevnim putovanjima), vožnja biciklom je vjerojatno relativno sigurna i ugodna u većem dijelu grada. Najveći dio infrastrukture već je izgrađen i uvelike se koristi. Biciklista je svakodnevno toliko da postaju vidljivo prisutni u gradskom krajobrazu. Nema sumnje da je vožnja biciklom prihvaćeni način prijevoza, a biciklisti skupina o čijim se potrebama vodi računa, ipak krajnji potencijal nije posve jasan. Dva su izazova s kojim se suočava „grad u usponu“: uvjeriti još više ljudi da automobile zamijene biciklima i nastaviti s poboljšavanjem povezanosti biciklističke mreže.

Treba uložiti napor i nastaviti sa širenjem i uvođenjem različite infrastrukture i opreme za biciklistički promet. Ovo bi moglo uključivati na primjer, javne bicikle (za mještane i posjetitelje) te objekte i opremu za sigurnu pohranu bicikala na prometnim čvorишima, kao što su: ormarići i/ili spremišta za automatsko pohranjivanje ili pohranjivanje pod nazdorom. Kako „gradovi u usponu“ još uvek imaju veliki potencijal da automobile zamijene biciklima, nužno je provoditi što više promotivnih kampanja!



Objekt za pohranu bicikala u Grenobleu

### Preporuke projekta PRESTO za „gradove u usponu“:

#### Održavanje i proširivanje postojećeg

Prema gore navedenom, „grad u usponu“ već ima prilično raširenu mrežu infrastrukture za biciklistički promet, a biciklisti su vidljiv dio u svakodnevnom gradskom životu. U ovoj fazi, važno je održavati postojeću infrastrukturu i nastaviti s razvijanjem nove infrastrukture i s povezivanjem dijelova mreže kako bi se izgradila gusta mreža biciklističke infrastrukture (najveća preporučena

udaljenost dvije paralelne rute u izgrađenim naseljima je 250 m) koja bi privukla nove korisnike. Treba izbjegavati da te aktivnosti budu izolirane; biciklistička infrastruktura mora biti dio urbanističkog planiranja, zajedno s pješačkim zonama i parkiralištima. Obuka djelatnika različitih odjela u gradskim upravama o tehničkim smjernicama koje treba primjenjivati prilikom izgradnje biciklističke infrastrukture dobar je način da se pridobiće podrška i postigne konsenzus o značenju ulaganja u sigurnu biciklističku infrastrukturu. Ako radite na metropolitanskom području, konsenzus svih relevantnih nadležnih institucija



#### Venecija, Italija: Bicikli za sve

*U gradu Mestre, kopnenom dijelu Venecije (broj stanovnika 180.000) udio putovanja biciklom u ukupnoj modalnoj raspodjeli je prilično visok (19%), ali još uvek ima mjesta za poboljšanje. U središtu aktivnosti u Veneciji bilo je sljedeće: analiza crnih točaka i prijedlozi njihova rješenja, plan za nove i proširenje postojećih biciklističkih staza, poticanje djece da do škole putuju biciklom, gradska događanja kao i promocija pedeleka.*



## Grenoble, Francuska: od povremene do svakodnevne vožnje biciklom

Grenoble Alpes Métropole (broj stanovnika 400.000) nalazi se u istočnom dijelu Francuske, u blizini Alpa (ali na ravnom terenu). Grad Grenoble ima 5% putovanja biciklom u ukupnoj modalnoj raspodjeli (4% za sveukupno gradsko područje). Aktivnosti lokalnog PRESTO tima u Grenobleu bile su osmišljene kako bi se povećao taj udio u aglomeraciji čija je infrastruktura na razini „grada u usponu“, ali ima relativno mali broj biciklista. To je uključivalo i zajednička načela projektiranja za gradski biciklistički promet u čitavoj aglomeraciji, biciklistička događanja, kreiranje jasne strategije za promoviranje svakodnevne vožnje biciklom i demonstraciju pedeleka.

predviđen je za prijelaz na razinu „grada predvodnika“ u kulturi vožnje biciklom.

### Sama infrastruktura nije dovoljna

Razvoj infrastrukture i promotivne aktivnosti moraju ići zajedno, poglavito u „gradovima u usponu“. Svaki put kada se uredi novi dio biciklističke staze ili se postavi nova oprema za parkiranje, objavite to! Pozovite medije i pustite da slike govore umjesto vas. Ljudi će cijeniti sva ta unapređenja (kada su obaviješteni o njima!) i uzvratit će vam tako što će koristiti nove objekte. Ipak, budite spremni: uvijek ima i onih koji će vas kritizirati. Ljudi mogu sporo prihvataći novo. Ne dopustite da vas to obeshrabri! Nastavite govoriti o prednostima vožnje biciklom – i potaknite one koji vas podržavaju da o njima govore.

Kada su u pitanju promotivne aktivnosti, „grad u usponu“ može dosegnuti mnogo dalje od onoga što mu je na dohvat ruke. Bolji uvjeti za odvijanje lokalnog biciklističkog prometa najbolji su argumenti za širenje promotivnih aktivnosti obraćanjem različitim ciljnim skupinama. One mogu uključivati poslodavce i zaposlenike, škole (i roditelje koji voze djecu u školu) kao i one koji svaki dan idu u kupnju.

Bez podrške lokalnih političara (uključujući financiranje) teško je osmisiliti sveobuhvatnu strategiju za promoviranje biciklističkog prometa koja bi mogla doprijeti do svakoga. Promotivne kampanje koje se usmjeravaju na određene teme kao što je zdravlje pojedinca ili financijska ušteda imaju najviše šansi da dopru do potencijalnih biciklista.



„Podržavamo gradsku vlast u Grenobleu u njenim naporima da dake - i njihove roditelje - potakne da koriste bicikle kao prijevozno sredstvo do škole i natrag.“

**Monique Giroud, predsjednica Udruge za razvoj lokalnog prijevoza, biciklističkog i pješačkog prometa Grenoble Francuska**

# 60

Projektom PRESTO u Veneciji, analizirano je **60 crnih točaka** i predloženo **60 tehničkih rješenja**. Ukupni troškovi promjena bili su 7.076.900 eura. Iako pitanje financiranja ostaje neriješeno, od velike je važnosti imati gotove planove u trenutku kada sredstva budu raspoloživa.

### Ne zaboravite ostale sudionike u prometu

Udio putovanja biciklom u ukupnoj modalnoj raspodjeli može zaći u „slijepu ulicu“ ako ne dođe do promjene stava drugih sudionika u prometu (vozači automobila koji vjeruju da su ceste namijenjene samo motornim vozilima ili pješaci koji ne žele bicikliste u gusto naseljenim gradskim naseljima). Nužno je da grad sudjeluje u osvještavanju javnosti kako bi se premostio ovaj problem. Ali nisu ni svi biciklisti anđeli.



„Smjernice za provedbu politike razvoja lokalne biciklističke infrastrukture, podržane od PRESTO tima, rezultat su želje svih nas planera gradske infrastrukture da, iako radimo u različitim institucijama ali na istom teritoriju – učinimo zajednički napredak u našoj brizi za bicikliste.“

**Alain Berger, voditelj Odjela za promet, ceste i opremu Grada Echirolles, Francuska**

Ponašanje (pojedinih) biciklista zaista može biti problematično za pješake i vozače što ukazuje na potrebu za promoviranjem lijepog ponašanja biciklista. Ako biciklisti žele da ih se poštjuje kao ravnopravne sudionike u prometu moraju biti spremni poštivati prometne propise i druge sudionike u prometu.



*„Projekt PRESTO je djecu u mnogih školama u mom gradu naučio da izbor pravog načina prijevoza do škole znači dobru zabavu te je podsjetio odrasle na to koliko je dragocjen čist zrak o kojem svi moramo voditi računa; nitko nije izuzet iz toga. Gospodina CO<sub>2</sub> možemo pobijediti samo ako svi dobro nauče svoju ulogu u ovoj timskoj igri!“*

**Roberto Di Bussolo, odgovorna osoba za održivu mobilnost (alias, gosp. CO<sub>2</sub>) Grad Venecija, Italija**

### Zašto ne iznajmljivati bicikl?

Ulaganje u javne bickle može biti dodatni napor za „gradove u usponu“. Program javnih bicikla, na način na koji se on provodi u Veneciji i Grenobleu (i mnogim drugim europskim gradovima) daje šansu onima koji ne voze bicikl i ne posjeduju bicikl da se okušaju u vožnji. Sustav javnih bicikala diljem Europe imao je utjecaj na podizanje svijesti o biciklu kao prijevoznom sredstvu te je značajno povećao broj biciklista u gradu. Posebice gradovi koji su turistički atraktivni mogu doživjeti porast broja biciklista korištenjem javnih bicikala.

Pedepleki kao dio programa javnih bicikala također mogu odigrati zanimljivu ulogu u privlačenju ljudi da prijeđu na vožnju biciklom. Na primjer, takav sustav je uspostavljen u njemačkom gradu Offenbachu 2011. Programi javnih bicikala – sa ili bez pedeleka – imaju malo šanse za uspjeh bez subvencije, no na vama je da odlučite odgovara li dodana vrijednost dodatnom trošku (i je li sponzorstvo možda opcija).



*„Inicijativom Zelena milja obuhvaćene su osnovne škole iz Mestre, a inicijativu je podržao Grad Venecija u saradnji s FIAB-om. Djeca su bila oduševljena inicijativom te su naučila principe biciklističkog prometa, istovremeno uživajući. Sutra će ova djeca biti odrasli ljudi sa već stečenim iskustvom znanjem i svjeću.“*

**Viviana Tre, predsjednica FIAB-a  
(Talijanska federacija prijatelja bicikla)  
Mestre, Italija**

# 53%

Broj đaka koji koriste bicikl do škole svakog dana povećao se za 53% tijekom PRESTO-ve inicijative „Zelena milja“ u Veneciji i 10.900 kg CO<sub>2</sub> nije emitirano u zrak zbog sudjelovanja djece u projektu.<sup>4</sup>

# plan

Prije projekta PRESTO, aktivnosti u Grenobleu bile su usmjerene na načine prijevoza koji ne uključuju automobile općenito, a samo je nekoliko događanja uključivalo vožnju biciklom. PRESTO je usmjerio rad prema biciličkom prometu kao posebnom načinu prijevoza koji iziskuje specifičnu promotivnu strategiju i tako konačno doveo do kreiranja promotivnog plana za biciklistički promet! PRESTO je dao snažan podstrek kulturi vožnje biciklom u Grenobleu!



<sup>4</sup>Način izračuna: korištenjem privatnog automobila (crvena naljepnice) za putovanje do škole proizvodi se 2 kg CO<sub>2</sub> za 15-minutnu vožnju (prosječna dužina vožnje), zajednička vožnja u automobilu i autobus (žute naljepnice) proizvode 200 g, a bicikl ili pješačenje (zelene naljepnice) 0 g CO<sub>2</sub>. Naljepnice koje su dodijeljeni svakom razredu za svaku kategoriju prijevoza tijekom natjecanja su prebrojane i povezane s inicijalnim sredstvom za prijevoz do škole kako bi se izračunala količina neemitiranog CO<sub>2</sub>.

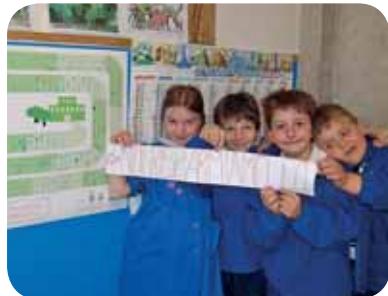
## LOKALNE PRESTO AKTIVNOSTI: PROMOCIJA VOŽNJE BICIKLOM

### LOKALNA AKTIVNOST: TCZEW

#### Promocija vožnje biciklom svih generacija

U okviru projekta PRESTO, promotivne i obrazovne aktivnosti u gradu Tczew bile su usmjerenе na sve starosne skupine (djecu, studente, odrasle, djedove i bake) i na sve sudionike u prometu radi podizanja svijesti o biciklima kao prijevoznom sredstvu za svakoga. Ove aktivnosti obuhvatili su i niz razgovora sa skupinama mještana, aktivnosti u okviru Europskih dana mobilnosti, ulične aktivnosti za vrijeme proslave Dana ulice i razna natjecanja. U njima su sudjelovali i mediji.

**Za više informacija:**  
ciecholinska.presto@gmail.com



Natjecanje „Zelena milja“ u Veneciji

### LOKALNA AKTIVNOST: BREMEN

#### Brojilo bicikala

PRESTO je pružio priliku i finansijsku podršku za ugradnju nekoliko brojila bicikala – uključujući jedan s digitalnim zaslonom. Trebalo je dvije godine za procjenu i razmatranje svih opcija vezanih uz brojanje biciklista te kako prikazati brojke; ugovoren je program za osam brojila dok je prvo brojilo – sa zaslonom – instalirano u jesen 2011.. Veliki broj biciklista koji je izbrojan uvelike je premašio i najoptimističnije procjene.

**Za više informacija:**  
wilhelm.hamburger@bau.bremen.de

### LOKALNA AKTIVNOST: GRENOBLE

#### Biciklom do škole

U okviru projekta PRESTO u Grenobleu je 2011. organizirano natjecanje vožnje biciklom do škole u suradnji s Udrugom za razvoj lokalnog prijevoza, biciklističkog i pješačkog prometa. Prijavilo se šest vrtića, 18 osnovnih škola i četiri srednje, što ukupno čini 5.626 učenika. Školama s najvećim postotkom učenika koji voze bicikl uručene su nagrade; prosjek postotka učenika koji voze bicikl bio je 53%.

**Za više informacija:**  
myriam.wuyam@lametro.fr

### LOKALNA AKTIVNOST: VENECIJA

#### „Zelena milja“

U okviru inicijative „Zelena milja“ razredi osnovnih škola međusobno su se natjecali tijekom jednog mjeseca, a bodove su dobivali svakodnevno ovisno o obliku prijevoza koji su učenici koristili. Uočena je znatna promjena u mobilnosti kod učenika jer je postotak učenika koji koriste bicikl od kuće do škole porastao za 53% (+29 učenika). Rezultati su uvelike premašili očekivani porast od 15% (temeljen na prethodnim rezultatima). Finalno događanje organizirano je u parku San Giuliano, Mestre, za 347 učenika koji su sudjelovali u projektu s mnoštvom zabavnih, praktičnih i konkretnih aktivnosti što se tiču sigurnosti i prednosti korištenja bicikla.

**Za više informacija:**  
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

### LOKALNA AKTIVNOST: ZAGREB

#### Promocija vožnje biciklom među studentima

Promocija vožnje biciklom među studentima koji su bili glavna ciljna skupina u Zagrebu, sastojala se od predavanja na temu biciklističkog prometa i od anketa provedenih na skoro 600 studenata sa Sveučilišta u Zagrebu. Cilj ovog istraživanja bio je utvrditi udio koji studenti biciklisti i potencijani novi biciklisti imaju u ukupnom broju studenata, prikupiti njihove preporuke za poboljšanje infrastrukture i implementaciju drugih mjera što bi potaknulo još veći broj njih da voze bicikl.

**Za više informacija:**  
strategija@zagreb.hr

# GRADOVI PREDVODNICI

## ŠTO SMO NAUČILI ŠTO MOŽEMO PRENIJETI DRUGIMA



Biciklistički festival u Bremenu (2010.)

U gradovima što su na razini „gradova predvodnika“ (iznad 20% udjela putovanja biciklom u ukupnoj modalnoj raspodjeli) veliki broj kratkih putovanja odvija se biciklima ili pješice, a mreža infrastrukture izgrađena je na području cijelog grada. Sada je nužno uvjeriti još veći broj ljudi u prednosti korištenja bicikla, posebice usmjeravajući se na zahtjevnije skupine.

To su, primjerice, stariji ili doseljenici iz zemalja u kojima ne postoji razvijena kultura vožnje biciklom ili oni koji bicikl

koriste samo povremeno, a moglo bi ih se uvjeriti da se umjesto automobilom što više voze biciklom. Istodobno – kao što je to učinjeno desetljećima prije za automobilski promet – nužno je stalno ulagati napore i uvoditi inovacije kako bi se održavo rast i nesmetano odvijanje biciklističkog prometa u gradskim sredinama.

U ovom trenutku, napori u izgradnji biciklističke infrastrukture trebali bi biti usmjereni na poboljšanje situacije s parkiranjem bicikala, na nadogradnju

i održavanje postojeće infrastrukture i na povećanje protoka i brzine biciklističkog prometa, na primjer, proširivanjem postojećih biciklističkih staza ili uređivanjem „brzih traka“ kako bi mreža bila još prikladnija i atraktivnija. Istodobno moraju se nastaviti promocije i komunikacija s biciklistima ponudom korisnih informacija i pogodnosti kao nagrada za njihov trud kako bi oni koji svakodnevno voze bicikl bili zadovoljni i kako bi se aktivirao neiskorišteni potencijal.

**Iz našeg iskustva, PRESTO preporučuje „gradovima predvodnicima“ sljedeće:**

### Promocija nikada ne završava

Čak i u „gradovima predvodnicima“ potreba za promocijom vožnje biciklom nikada ne prestaje, ali se načini promocije mogu se razlikovati od onih koji se primjenjuju u „gradovima početnicima“ i „gradovima u usponu“.

Promotivne biciklističke kampanje i reklamiranje grada čine biciklistički promet dijelom njegova identiteta i pokazuju podršku lokalnih vlasti održivom prometu. Na primjer, online komunikacija s biciklistima putem platformi za dobivanje informacija o biciklističkoj mreži predstavlja koristan alat za „gradove predvodnike“ i naglašava koliko je glas biciklista važan.



### Bremen, Njemačka: Inovacije u biciklističkom prometu i velika događanja

Bremen (broj stanovnika 550.000) se nalazi u sjevernom dijelu Njemačke. Grad već ima odličan udio putovanja biciklom u ukupnoj modalnoj raspodjeli (25%), ali je stalno informiranje i planiranje ključno za održavanje i povećavanje tog udjela. Lokalne aktivnosti projekta PRESTO u Bremenu bile su usmjerene na planiranje parkirališta za bicikle na velikim događanjima, planiranje promotivnih kampanja za velika događanja namijenjene biciklistima, biciklističke festivals, postavljanje brojila bicikala (sa zaslonom) i prezentacije pedeleka.

# 400.000

Bremen broji bicikle. Jedno brojilo – smješteno na mostu preko rijeke Weser s gustim biciklističkim prometom - ima digitalni zaslon koji je izbrojao **400.000 biciklista tijekom prva dva mjeseca.**

U tijeku je instalacija još sedam stalnih brojila kako bi gradske vlasti kontinuirano dobivale precizne podatke o broju biciklista u gradu.



*„Kada bi više sudionika u prometu mijenjalo automobil za pedelek, odmah bismo dobili više prostora na ulicima. Naš PRESTO partner ETRA omogućio je izgradnju nekoliko test staza – omogućivši porast prodaje tih bicikala u Bremenu.“*

Ludger Koopmann, potpredsjednik Njemačkog biciklističkog kluba (ADFC Federalna udruga), Bremen

# 50%

Iako se znalo da je broj biciklističkih putovanja u Bremenu velik, brojke koje je zabilježilo novo brojilo bicikla iznenadile su čak i **one koji se zalažu za biciklistički promet. Svakog tjedna je izbrojano 50.000 biciklista, što je 50% više od onoga što su mislili gradski službenici!**

# 200

Maloprodajna trgovina izvan Bremena koja je na festivalu bicikala u okviru Dana bez automobila 2009. predstavila pedeleke, **prodala je više od 200 pedeleka stanovnicima Bremena neposredno nakon toga događanja.**

U svim aktivnostima, iskusna i utjecajna nevladina organizacija kao što je udruga biciklista može biti važan partner u promotivnim kampanjama; može ponuditi stručnjake za pitanja infrastrukture, pružiti podršku gradskom vijeću u njegovim naporima te pomoći administraciji da se poveže sa svojim građanima biciklistima.

## Parkirajte se i slavite

Bicikli su, kao mala, tiha i vozila što ne onečišćuju okoliš, idealni za prijevoz do velikih događanja (nogometne utakmice, koncerti, festivali) i na korist su kako organizatorima događanja i lokalnom

stanovništvu tako i biciklistima. Kako bi privukli bicikliste, parkirališta za bicikle mora biti dovoljno i moraju biti smještena u blizini glavnih ulaza na mjesto događanja.

Promocija događanja mora uključivati i poticanje ljudi da dođu biciklima kako bi ih se podsjetilo na tu mogućnost dok planiraju odlazak na neko događanje.

## Pedeleki kao čimbenici prasta vožnji biciklom

Pedeleki mogu u „gradu predvodniku“ donijeti novi inovativni kut gledanja. Dok nova tehnologija privlači njene ljubitelje, pedeleki također mogu imati značajnu ulogu u privlačenju novih ciljnih skupina (starijih ljudi, onih koji žive daleko od posla, onih za koje su uzbrdice prepreka za korištenje klasičnog bicikla ili onih koji prevoze težak teret). Test trake omogućuju ljudima da osjetite razliku „bicikla s vjetrom u leđa“. Višekatna garaža za automobile (zatvorena za automobile) je jedna od mogućih lokacija za testiranje pedeleka. Učinci sinergije s drugim velikim događanjima (kao što je lokalni festival ili dan bez automobila) mogu povećati interes javnosti. U gradovima se također može, u suradnji s lokalnim poslodavcima, organizirati prezentacija projekta *pedelek na radnom mjestu* kako bi se omogućilo zaposlenima da probaju pedelek kao vozilo tvrtke.



Biciklistička staza u Bremenu



Zasebna biciklistička staza u Bremenu

## Brojanje biciklista

Kao mala i nečujna vozila, bicikli se mogu kretati gradom neprimjećeno, što je često uzrok zbog kojeg oni koji upravljaju prometom značajno podcijene broj biciklista u svom gradu. Iako ga neki kritiziraju kao skupu promotivnu igračku, „barometar bicikla“ (brojilo bicikla s digitalnim zaslonom) samo je jedan od načina da se biciklistima pokaže da su važni.

Ako ste suočeni s kritikama da je brojilo bicikla samo skupocjena igračka, morate biti svjesni da njegovo instaliranje može postati političko pitanje, koje može dovesti do odlaganja njegova instaliranja ili se može čak pretvoriti u izbornu pitanje.

Bremen ima sreću da za svoje brojilo ima političku podršku. Gradski senator za okoliš za lokalne je medije izjavio:

„Ulažemo velike napore da saznamo koliko točno automobila prođe kroz svako križanje dok smo broj bicikla tek procjenjivali putem nasumičnih anketa svakih pet godina“.<sup>5</sup>

Iako digitalni zaslon na „barometru“ nije nužan, brojanje biciklista to svakako jest. S obzirom da Bremen ima samo jedno brojilo s digitalnim zaslonom (na prometnom prijelazu preko mosta) u gradu se instalira još stanica za brojanje bicikla i to na sedam lokacija kako bi prometni inženjeri imali predodžbu o stvarnom broju biciklista u gradu.

Jedno upozorenje: kada se odlučujete za mjesto na koje ćete postaviti brojilo bicikala, morate, nažalost, imati u vidu mogućnost vandalizma. Zaslon mora biti postavljen tako da ga jasno vidi svaki prolaznik (bez obzira na prijevozno sredstvo), ali bi bilo idealno da bude postavljen izvan dometa vandala.

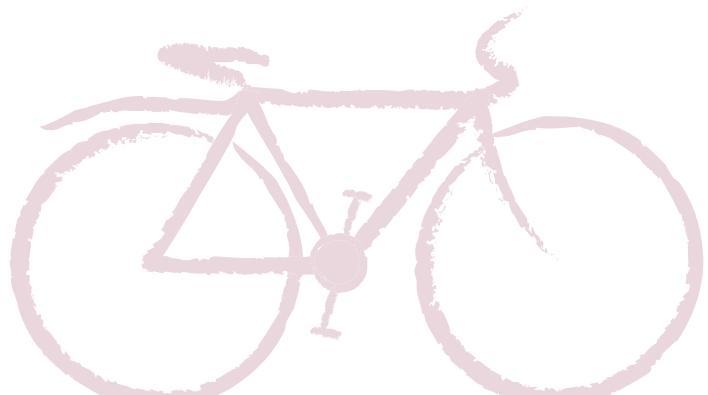
# 1.000

PRESTO je organizatorima događanja i posjetiteljima predstavio mogućnost parkiranja bicikala. ADFC je, uz podršku PRESTO partnera, 2011. godine za BREMINALE – veliki festival na otvorenom pokraj rijeke Weser s 200.000 posjetitelja – osigurao 1.000 pokretnih parking mjestâ za bicikle. Posjetitelji na biciklima bili su zahvalni na tome što je imalo za posljedicu pozitivan učinak; čak su i bicikli parkirani izvan stalaka bili uredno postavljeni u redovima. Mjesecima nakon tog događanja, ljudi su se i dalje prisjećali pozitivnog iskustva; organizatori događanja žele nastaviti suradnju u budućnosti.



„Godinama je Odjel za zaštitu okoliša iz Bremena nastojao promovirati vožnju biciklom i povećavati udio putovanja biciklom u ukupnoj modalnoj raspodjeli. Za buduće planiranje prijevoza, nužni su nam podaci i činjenice u vezi biciklističkog prometa; stoga će se broj biciklista na strateškim mjestima u gradskoj biciklističkoj mreži ubuduće brojati automatski. PRESTO nam je pružio podršku na početku ovog projekta – hvala!“

**Dr. Joachim Lohse, senator za zaštitu okoliša, graditeljstvo i promet, Slobodni hanzeatski Grad Bremen**



## LOKALNE PRESTO AKTIVNOSTI: PROMOCIJA PEDELEKA

### LOKALNA AKTIVNOST: GRENOBLE

#### Demonstracija potencijala pedeleka vozačima automobila

Kako bi se podigla svijest o mogućnosti korištenja pedeleka među zaposlenima i stanovnicima Grenoblea (poglavitno onima koji žive u brežuljkastim područjima ili putuju više od 10 km dnevno), te kako bi se upoznali s korištenjem pedeleka i demonstrirali njegovu učinkovitost, krajem 2011. provedena je jednomjesečna promotivna kampanja. Kampanja je lansirana u prometnom trgovачkom dijelu grada, a lokalni trgovci predstavili su izbor modela pedeleka. Zainteresirani građani mogli su rezervirati pedelek bez naknade putem telefonske linije rezervirane u tu svrhu. Prije probne vožnje, sudionici su dobili tehničke i sigurnosne informacije. Rezultati kampanje će pridonijeti boljem formuliranju politike o pedelekima uprave grada Grenoblea za 2012.

**Za više informacija:**  
myriam.wuyam @ lametro.fr



Promocija pedeleka u Tczewu

### LOKALNA AKTIVNOST: ZAGREB

#### Demonstracija pedeleka

Dio promotivne kampanje pedeleka uključio je istaknute građane koji su testirali pedeleke svaki po tjedan dana. Nekolicina hrvatskih VIP osoba, uključujući akademike, političare, diplome, vrhunske sportaše i medijske ličnosti - bila je uključena u PRESTO-ve promotivne aktivnosti pedeleka. Neki od njih svoja su iskustva podijelili s medijima i tako postali primjeri drugima u poticanju održive mobilnosti. Probne vožnje za građane održane su u povijesnom parku Maksimir u Zagrebu. Događanja je pratila i nacionalna televizija. Sve to je znatno povećalo interes javnosti i medija za pedeleke.

**Za više informacija:**  
strategija@zagreb.hr

### LOKALNA AKTIVNOST: TCZEW

#### Promocija pedeleka

Promocija pedeleka u Gradu Tczewu održivala se u dva vida: prezentacija u kombinaciji s probnom vožnjom za vrijeme trajanja događanja, i u vidu iznajmljivanja bicikla na tjedan dana (zaposleni, starije osobe i drugi). Promocija je uključivala 500 osoba, a njih oko sto iznajmilo je bicikl na tjedan dana ili duže. Da bi se procijenilo kako ljudi ocjenjuju korisnost pedeleka provedeni su anketi i intervjuji. Rezultati su pokazali da je starijim ljudima lakše voziti ove bicikle radi njihove električne podrške i da su oni dobro rješenje za brežuljkasta područja. Promocija električnih bicikala među stanovnicima Grada Tczewa utjecala je na porast broja ljudi zainteresiranih za njihovu uporabu.

**Za više informacija:**  
ciecholinska.presto@gmail.com



Demonstracija pedeleka u Veneciji

### LOKALNA AKTIVNOST: VENECIJA

#### Demonstracija pedeleka

Prvu demonstraciju pedeleka u Veneciji organizirao je dio PRESTO projekta. Za događanje koji je održan u Gradu Mestre tijekom „Ekološke nedelje“ osigurano je 10 pedeleka za građane koji su ih testirali na biciklističkoj stazi u središtu grada. Promocija je okupila više od 200 građana.

**Za više informacija:**  
roberto.dibussolo@comune.venezia.it

# KAKO POSPJEŠITI RAZVOJ KULTURE VOŽNJE BICIKLOM

## NEKOLIKO SAVJETA

PRESTO je uložio napore da nađe, implementira i podijeli s vama načine na koje gradovi mogu izgraditi ili pospješiti kulturu vožnje biciklom. Skup alata projekta uključuje nekoliko obuka na terenu, sedam e-learning tečajeva, četiri vodiča i 25 tehničkih infolistova na nekoliko jezika. Aktivnosti će se nastaviti i nakon kraja projekta (siječanj 2012.). Osvrćući se na rezultate projekta i njegove aktivnosti, nudimo sljedeće preporuke i lekcije koje će pomoći drugima da utvrde politiku biciklističkog prometa u „gradovima početnicima“, „gradovima u usponu“ i „gradovima predvodnicima“:



Biciklistički festival u Grenobleu

### Kako doći do ciljne skupine

- 🚲 Promovirajte kulturu vožnje biciklom što je više moguće: čak su i najsjajnije ideje beskorisne ako nitko ne čuje za njih.
- 🚲 Omogućavanje biciklističkog prometa u blizini škola i sveučilišta dragocjeno je gradovima u svim razvojnim fazama kao sredstvo za privlačenje mlađe generacije.
- 🚲 Organiziranje dana ili tjedna za isprobavanje ili testiranje bicikla ili *pedeleka* dobar je način da se u vožnju biciklom uključe oni koji svakodnevno putuju do škole ili posla.
- 🚲 Društvene mreže odličan su način da dođete do ciljne skupine. Mnogi biciklisti vole razmjenjivati svoje stavove ili razmišljanja o dobroj i lošoj biciklističkoj infrastrukturi, a vožnja biciklom omogućuje im da se lako zaustave, snime fotografiju i podijele je s drugima u elektronskom obliku.

### Implementacija politike biciklističkog prometa

- 🚲 Ne fokusirajte se samo na pojedinačne kategorije mobilnosti; da biste odredili korištenje javnog prostora i utvrdili potencijalne strategije za uvođenje promjena, važno je analizirati ponašanje svih sudionika u prometu.
- 🚲 U implementaciju uključite što je moguće više onih koji su zainteresirani za vožnju biciklom i recite im što želite učiniti i zašto.
- 🚲 Učinite biciklistički promet sastavnim dijelom postojećih procesa planiranja.
- 🚲 Biciklistički promet je lokalnog karaktera i zahtjeva lokalni pristup. Posuđivanje ideja od drugih gradova je dobar korak, ali se uvijek morate pobrinuti da ideja bude prilagođena lokalnom kontekstu.
- 🚲 Gradovi moraju rješiti konflikte između pješaka i biciklista tako što će jasno označiti prostor koji zajedno koriste te provoditi kampanje za informiranje građana.



**Posljednje, no ne i manje važno, ne budite frustrirani!**  
Nalazite se na početku kulturne promjene. Treba vremena i neće svi prijeći na vožnju biciklom, ali ćete napornim radom i strpljenjem svakako napraviti pomak!

**Više informacija potražite na**  
www.presto-cycling.eu

**Koordinatori projekta**

Rafael Urbanczyk  
r.urbanczyk@rupprecht-consult.eu / Tel. : +49 (0)221 60 60 55 16  
Michael Laubenheimer  
m.laubenheimer@rupprecht-consult.eu / Tel. : +49 (0)221 60 60 55 23

**Koordinator lokalnih aktivnosti u Zagrebu**

Grad Zagreb - Gradski ured za strategijsko planiranje i razvoj Grada  
strategija@zagreb.hr  
Tel: +385 (0)1 610 1840

Izvornik: engleski  
Ova brošura dostupna je i na engleskom, njemačkom, francuskom, poljskom i talijanskom jeziku.

**Za dodatne primjerke ili primjerke na drugim jezicima, kontaktirajte voditeljicu promocije Projekta**

Dr. Florinda Boschetti, European Cyclists' Federation f.boschetti@ecf.com  
f.boschetti@ecf.com / Tel. : +32 (0)2 880 92 79

**Urednici**

Rafael Urbanczyk i Bonnie Fenton („Rupprecht Consult“)  
u suradnji s Dirkom Dufourom (Ligtermoet & Partners)

**Grafički dizajn**

“De Visu Digital Document Design”

**Prosinac 2011.**

**Autorska prava**

Sve fotografije osigurali su PRESTO gradovi i PRESTO konzorcij. Bilo bi nam drago da se informacije iz ove publikacije dijele dalje radi unapređenja kulture vožnje biciklom; molimo, obratite nam se za pismenu suglasnost prije umnožavanja ili korištenja dijela ove publikacije. Hvala!

**Odricanje od odgovornosti**

Za sadržaj ove publikacije odgovorni su isključivo njegovi autori. Stavovi izneseni u tekstu nisu nužno stavovi Europske unije. Europska komisija ne preuzima odgovornost za korištenje u njima sadržanih informacija.

**PRESTO: Vožnja biciklom: način dnevnog prijevoza za svakoga uz podršku**



Zvanični partner projekta PRESTO bila je Kampanja za održivu energiju Europe pri Europskoj Komisiji.



**PRESTO konzorcij:**



LIGTERMOET  
& PARTNERS  
adviseurs in verkeersbeleid

