

PARADOXUL BICICLETEI

1.1. Introducere

- Biciclistii nu au nevoie de mult loc: de aceea, de multe ori, nici nu le facem deloc.
- Biciclistii se pot misca repede in orase si metropole: de aceea, adesea introducem ocolisuri.
- Bicicletele sunt usor de furat: de aceea nu oferim spatii de parcare pazita peste tot.
- Mersul cu bicicleta este relativ ieftin: de aceea ii taxam pe biciclisti pentru ca se apropie cu bicicletele de vehiculele de transport in comun.
- Mersul cu bicicleta la cumparaturi este facil: de aceea nu permitem bicicletelor accesul in zonele pietonale.
- Biciclismul nu provoaca poluarea aerului: de aceea nu il includem in politicile pentru un aer mai curat (si nici nu stabilim limite de utilizare a masinii personale).
- Raza de miscare a bicicletei este fizic limitata: de aceea planuim zonele de adapost la distante mari de scoli, birouri si malluri.

Pentru ca, in cele din urma, unii cercetatori sa indrazneasca sa ne mai si intrebe de ce nu mergem cu bicicleta. De parca nu ar fi evident de ce!

Acest material va vorbeste despre ciclism. Despre practica ciclismului si despre politica ciclismului. De fapt, vorbeste despre noi, despre practica noastra si despre politica noastra. Chiar intr-o societate moderna urbanizata, biciclistii sunt nevoiti sa se lupte pentru respectarea spatiului public. Inca nu este de la sine inteles ca administratia urbana moderna trebuie sa raspunda nevoilor minime de siguranta si comfort ale ciclismului; chiar si in Olanda!

1.2. Pro-bicicleta

Cum sa cream un mediu urban favorabil ciclismului? Conditile urbane pot fi considerate drept favorabile ciclismului daca o fiinta umana de orice varsta se simte indeajuns de confortabil si in siguranta sa mearga cu bicicleta, in ciuda conditiilor sociale si economice schimbatoare. Si aceasta nu este valabil doar in ce priveste facilitarea biciclismului. Dimpotriva, adevarata provocare in mediile urbane este dispunerea unui numar cat mai mare posibil de "facilitati menite doar pentru ciclism" si imbunatatirea "calitatii integrate" prin adaptarea zonelor, drumurilor (sectiunilor de drumuri si a intersectiilor, strazilor) si/sau a locatiilor (inclusiv a scuarurilor). Infrastructura urbana pro-bicicleta este mai mult decat o simpla infrastructura exclusiva de ciclism.

Daca se implementeaza facilitatile pentru ciclism, acestea trebuie sa fie atent armonizate cu specificul biciclistilor. Unele dintre trasaturile specifice ale biciclistilor difera foarte mult de cele ale conducatorilor de vehicule motorizate. Biciclistii sunt niste utilizatori de drum vulnerabili, au roti inguste fara suspensii, sunt nerabdatori si evita ocolisurile, fiind un grup eterogen.

Inginerul si programatorul unei infrastructuri pro-ciclism (fie ea integrata in sau separata de alte functii ale transportului urban) trebuie sa fie familiarizat cu limitele comportamentale si posibilitatile tehnice ale biciclistului si ale bicicletei. Biciclistul este un sofer, un echilibrist si un propulsor in acelasi timp.

1.3. Cinci cerinte principale

Caracteristicile si nevoile unui sistem urban "bicicleta-biciclist" se incadreaza in cinci mari cerinte:

- Siguranta drumurilor: infrastructura (ciclismului) trebuie sa maximizeze sau sa priorizeze siguranta drumurilor pentru biciclisti fata de ceilalti utilizatori ai traficului.
- Coerenta: infrastructura (ciclismului) trebuie sa constituie o unitate coerenta si continua ce leaga toate punctele de plecare si de destinatie pentru biciclisti.
- Drum direct: infrastructura (ciclismului) trebuie sa ofere un drum cat mai direct posibil, minimizand ocolisurile cat de mult. De asemenea trebuie minimizezate intarzierile la intersectii, eliminandu-se de exemplu politici precum cea de a da prioritate vehiculelor motorizate.

- Atractivitate: infrastructura (ciclismului) trebuie sa fie planificata si construita astfel incat sa confere atractivitate ciclismului zi si noapte, indiferent de conditiile atmosferice.
- Confort: infrastructura (ciclismului) trebuie sa asigure un flux rapid si confortabil traficului de biciclete.

1.4.Oportunitati

In consecinta, toate planurile urbane ce includ ciclismul trebuie sa identifice oportunitatile de (pierduta si noua) dezvoltare pro-ciclism si sa vina cu sugestii si optiuni de interventii practice. Schimbarea urbana in favoarea ciclismului necesita atentie si includere in schemele de planificare. Trecherile de la o faza la urmatoarea constituie momente cruciale de decizie, fiind de fapt oportunitati de aplicare de politici.

Oportunitatile de a trece la planuri pro-bicicleta, planuri de adaposturi, parcuri, birouri, zone de afaceri, drumuri noi, tunele, cai ferate si asa mai departe. Fiecare oras si metropola traverseaza multe astfel de momente cruciale de planificare. Unul din cele mai comune exemple este renovarea sau implementarea sistemului de canalizare pe drumurile urbane. Guvernul local ar putea oferi, ca parte din reintegrare, planuri de calmare a traficului sau alte programe pro-ciclism.

Interventiile ar putea fi grupate sub cinci teme diferite:

- Experimentarea – extinderea: daca interventiile sunt efective si eficiente la nivel micro, de regula vor da rezultate si la nivel macro; extinderea pe verticala si pe orizontala este un instrument important de planificare; experimentarea nu se limiteaza la inginerie, ci poate avea si caracter legal, financiar etc.
- Ingineria – manuale: interventiile tehnice trebuie sa fie favorabile nemotorizarii; pot fi copiate cu succes modelele altor orase si metropole si retroadaptate, ba chiar agreate.
- Aplicarea – sigura/fiabila: o conditie preliminara interventiilor pe plan local este ca acestea sa prezinte atractivitate pentru utilizatori, fara a se impune aplicarea prin lege.
- Dezvoltarea – diversitate de modalitati: aceasta inseamna lipsa prioritatii masinilor si, prin urmare, o utilizare echilibrata a tuturor modalitatilor de transport urban, motorizat sau nemotorizat, intrucat s-a dovedit viabila indepartarea multora dintre constrangerile calitatii in spatiul public. Este nevoie de un sistem de transport in comun accesibil si bine condos.
- Educatia – construirea capacitatii: interventiile pot fi caracterizate drept recent planificate (construite) sau destinate retroadaptarii in zonele urbane existente, (dar si zonele neplanificate); planificarea si ingineria programelor de educatie dinauntru sau afara organizatiilor guvernamentale trebuie sa faca aceasta distinctie.

2.1.Capita selecta

Olanda demonstreaza a fi o sursa continua de experti si expertiza in ciclism. Multe culori si arome din Laboratorul de Ciclism Olandez se pot aplica si pentru:

Calmarea traficului: o cultura de experimente atent pregatite cu infrastructura urbana si mobilitate. Multe constructii de adaposturi astazi au la baza experimente si experiente legate de calmarea traficului.

Calitatea vietii: fara granite dure intre destinatiile publice si cele private, transparenta in zonele de adapost, fara cartiere cu porti, fara garduri/ziduri, fara strazi infundate.

Tratamentul in spatiul public: Integrarea depozitelor de apa de ploaie si plante in zonele de adaposturi si de afaceri in combinatie cu facilitatile de mers pe jos si cu bicicleta sunt foarte apreciate.

Administratia urbana: fiecare autoritate locala practica un buget anual de intretinere a serviciilor si utilitatilor publice, inclusiv curatarea si repararea bicicletelor – doar infrastructura. Tratarea problemelor cicliste in desemnarea si propunerea de furnizare a procedurilor si obtinerea permiselor de constructie.

Administrarea traficului: divizarea centrului orasului sau metropolei in sectoare cu granite ce pot fi traversate de pietoni si biciclisti acolo unde masina personala are de efectuat un ocol..

Sistemul Levy: constructorii de adaposturi trebuie sa contribuie financiar la serviciile zonelor, inclusiv la strazile si drumurile favorabile ciclismului.

Abordarea planificarii spatiale integrate: completarea retelelor de ciclism local in planurile orasului, planuri de incadrare a utilizarii pamantului si planuri de actiune zonala. Paragrafele referitoare la trafic si la transport sunt obligatorii in documentele legale de planificare spatia.

Parcarea bicicletelor: o mare varietate de facilitati de parcare incepand de la facilitati de parcare in aer liber pana la parcarile pazite. Unele permise de constructie sunt obligatorii prin legile date de guvernele locale. Experimentele locale cu facilitati de parcare de biciclete (mini-midi-max) si parcarile gratuite, sustinute financiar de veniturile din parcarile de masini.

Editarea de manuale: in Olanda inginerii (civili) trebuie sa utilizeze manuale speciale de ciclism. Aceasta a provocat o trecere de la standardele stricte de aplicare la un set de criterii de design, implementare si auditare a favorizarii ciclismului. Planificatorii si inginerii au dezvoltat reguli de categorizare a drumurilor si schite de flux integrat pentru cooperare in procesul de planificare si design urban.

Noi cercetari: impactul economic al ciclismului recreational la nivel national (drumuri de ciclism pe distante lungi, insule umede restrictionate masinilor).

Transportul in comun: Guvernul central a sustinut financiar dublarea capacitatii facilitatilor de parcare pentru biciclete in 60% din totalul garilor de cale ferata.

Scoli: introducerea unei noi generatii de proiecte experimentale pentru restaurarea drumurilor sigure catre scoala.

Magazine de biciclete: sistem national de vanzari (depozite) de biciclete, oferind biciclete de inalta calitate produse in fabricile de biciclete (in principal din Olanda).

2.2.Laboratorul in sumar

Laboratorul de Ciclism Olandez aduce argumente in favoarea politicilor de integrare a ciclismului, de expertiza in ingineria si planificarea ciclismului si o varietate de instrumente & concepte de planificare. Conceptele tipice olandeze aplicate cu succes sunt:

- Impartasirea drumului & calmarea traficului
- Integrarea transportului in comun (trenuri, tramvaie si autobuze) si a ciclismului
- Reducerea spatiului public pentru parcarile de masini private
- Integrarea trasaturilor acvatice si a plantelor in planificare
- Accesibilitate transparenta in zonele de adaposturi pentru biciclete si in zonele pentru mers pe jos (fara cartiere cu porti).

Varietatea in stabilirea conceptelor, ideilor, proiectelor, criteriilor, politicilor, faptelor etc. in Laboratorul de Ciclism este cruciala. Unitatea si aplicarea standardelor traditionale nu contribuie indeajuns la continuitate.

3 – Mersul pe bicicleta

3.1. Trei enunturi

Circumstantele favorabile sociale si economice sunt cele mai bune promotoare ale utilizarii bicicletei. Prin urmare, politicile cicliste vor trebui sa fie aplicate in sectoarele non-transport. Politicile cicliste nu au nicioadata succes daca sunt prezentate si finantate separat.

Avand in vedere Laboratorul de Ciclism Olandez, se poate preciza o noua provocare: necesitatea a trei schimbari in planificarea ciclismului.

1. Schimbarea din punct de vedere social:

Intr-o societate urbanizata biciclistii nu ar trebui sa fie nevoiti sa lupte pentru respectarea spatiului public. In consecinta, ar trebui sa fie de la sine inteles ca guvernele de administratie urbana moderna si proiectantii urbani sa raspunda nevoilor de baza ale unui ciclism sigur si confortabil.

2. Schimbarea din punct de vedere tehnic:

Pentru imbunatatirea curbei de invatare, planificatorii si inginerii urbanisti trebuie sa faca trecerea de la aplicarea standardelor fixe (si copiate) la definirea cerintelor ciclismului (criteriilor de calitate) si, in continuare, la decizii integrate. Trebuie sa stabilim o disciplina sau profesie a designerilor urbani care sa includa ciclismul.

3. Schimbarea din punctul de vedere economic:

Potentialul ciclismului in multe orase si metropole este foarte subestimat datorita faptului ca ciclismul este vazut in principal drept o problema de transport si nu cu adevarat integrat atat in sectoarele de transport si in alte politici privitoare la sanatate, educatie, industrie. In consecinta, se subestimeaza foarte mult beneficiile economice.

O ultima apreciere: Identificarea mecanismului(elor) culturii bicicletei si a schimbarii urbane este o pre-conditie a copierii povestilor si conceptelor de succes de ciclism olandez. Procedandu-se astfel, ciclismul contribuie cu adevarat la schimbarea urbana si la transformarea mediului inconjurator intr-unul favorabil ciclismului in orasele si metropolele noastre.