



Co-funded by
the European Union

yEUcycling

Препораки

**ЗА ПОСТАВУВАЊЕ ИНКЛУЗИВНА, БЕЗБЕДНА
И ДОСТАПНА ВЕЛОСИПЕДСКА
ИНФРАСТРУКТУРА**

yEUcycling



СОДРЖИНА

ВОВЕД И КОНТЕКСТ.....	3
АНАЛИЗА НА ТЕКОВНАТА ВЕЛОСИПЕДСКА ИНФРАСТРУКТУРА	4
СПЕЦИФИЧНИ ПРЕПОРАКИ ЗА ИНКЛУЗИВНОСТ И ПРИСТАПНОСТ	5
СОРАБОТКА И АНГАЖМАН НА ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ	7
ФИНАНСИРАЊЕ И ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА	8
ЗАКЛУЧОК И ПОВИК ЗА АКЦИЈА	10

ВОВЕД И КОНТЕКСТ

Овој вовед ја поставува рамката за препораките развиени како дел од проектот „uEUcycling - Инспиративен социјален велосипедски активизам кај младите луѓе во Европа“ и го нагласува фактот дека квалитетот на велосипедската инфраструктура директно влијае на инклузивноста и квалитетот на животот во заедниците и исто така нагласувајќи ги предизвици специфични за регионот на Југоисточна Европа.

Велосипедизмот, како форма на транспорт и рекреација, добива на значење во урбаните и руралните заедници во светот. Во контекст на локалните заедници, висококвалитетната велосипедска инфраструктура не само што придонесува за одржлив развој и намалување на загадувањет, туку е и клуч за промовирање на инклузивноста и пристапноста за сите членови на општеството, вклучително и лицата со посебни потреби и другите маргинализирани групи.

Во регионот на Југоисточна Европа, велосипедската инфраструктура често се соочува со многубројни предизвици кои ја ограничуваат нејзината ефикасност и пристапност. Овие предизвици вклучуваат недостиг на соодветно планирани и изградени велосипедски патеки, несоодветна сигнализација, како и недостиг на конкретни адаптирани решенија кои би им овозможиле полесен пристап на лицата со попреченост. Дополнително, велосипедските патеки често не се доволно интегрирани со другите начини на транспорт, што ја ограничува можноста за користење на велосипедот како основно превозно средство, особено во урбаните средини.

Посебно внимание мора да се посвети на потребите на лицата со попреченост и другите маргинализирани групи. Овие групи често се соочуваат со дополнителни пречки, вклучувајќи ја непристапноста до велосипедските патеки и недостиг на приспособена опрема и велосипеди. Создавањето инклузивна и достапна велосипедска инфраструктура не е само прашање на обезбедување еднакви можности за сите членови на заедницата, туку е и обврска која произлегува од меѓународните стандарди за човекови права и принципите на еднаквост.

Следниот документ содржи збир на препораки за локална политика за адаптација/развој на пристапна, инклузивна и безбедна велосипедска инфраструктура. Ова ќе биде компилација од најдобрите европски практики на ова поле, во форма на препораки за локална политика кои ќе ги презентираме до локалните власти и ќе се залагаме за формирање работна група за развој/приспособување на стратегија поврзана со локалната велосипедска инфраструктура. Целта е овие препораки да станат дел од локалните стратегии за развој на инклузивна, безбедна и достапна велосипедска инфраструктура која ќе придонесе за редовно ангажирање на повеќе млади луѓе и воопшто граѓани во возењето велосипед.

АНАЛИЗА НА ТЕКОВНАТА ВЕЛОСИПЕДСКА ИНФРАСТРУКТУРА

Со цел да се развијат ефективни препораки за подобрување на велосипедската инфраструктура, прво мора да ги разбереме моменталните услови и да ги идентификуваме главните предизвици што стојат пред неа. Оваа анализа треба да ги вклучи следните аспекти:

1. Состојба на велосипедски патеки и патишта:

- Процена на квалитетот и состојбата на постојните велосипедски патеки и патишта.
- Идентификација на местата каде што коловозните ленти се оштетени, есоодветно обележани или исчезнати.

2. Безбедност и пристапност:

- Анализа на безбедносните аспекти на велосипедските патеки, вклучивајќи осветлување, сигнализација и крстови.
- Проценка на пристапноста за лицата со попреченост и други маргинализирани групи.

3. Поврзаност и интеграција:

- Истражување на начините на кои велосипедската инфраструктура е во интеракција со другите форми на транспорт.
- Идентификација на области каде што велосипедските патеки не се добро поврзани со клучните дестинации како што се училиштата, деловните места и центрите на заедницата.

4. Одржување и управување:

- Анализа на тековните практики на управување и одржување на велосипедската инфраструктура.
- Идентификација на предизвици кога станува збор за одржување и подобрување на инфраструктурата.

5. Повратни информации од заедницата:

- Собирање информации за повратни информации од корисниците на велосипедските патеки, вклучувајќи млади луѓе, лица со попреченост и луѓе кои редовно користат велосипеди.
- Анализа на задоволството на корисниците и предлози за подобрување.

Оваа анализа дава основа за разбирање на моментните слабости и можности во велосипедската инфраструктура. Со идентификување на овие клучни области, можеме да развиеме насочени и ефективни препораки за подобрување кои ќе ја направат велосипедската инфраструктура побезбедна, подостапна и поудобна за сите членови на заедницата.

СПЕЦИФИЧНИ ПРЕПОРАКИ ЗА ИНКЛУЗИВНОСТ И ПРИСТАПНОСТ

Овие препораки се насочени кон практични решенија кои ќе ги подобрат квалитетот, безбедноста и достапноста на велосипедската инфраструктура, правејќи ја попристапна и привлечна за широк опсег на корисници. Со цел да се подобри велосипедската инфраструктура и да се направи попристапна и побезбедна за сите корисници, ги предлагаме следните конкретни чекори:

1. Проектирање пристапни и безбедни велосипедски патеки:

- Развивање патеки кои се доволно широки за удобно возење и безбедно претекнување.
- Обезбедување рамни и мазни површини, без пречки, исто така погодни за лицата со посебни потреби.
- Вклучувањетактилни водичи и сигнали на патеки за слепи и слабовидни лица.

2. Места за одмор и паркинзи:

- Изградба на места за одмор на клучните точки на велосипедските патеки,
- Поставување безбедни и достапни паркинзи за велосипеди, особено во близина на јавни институции, трговски центри и други често посетувани јавни места.

3. Поставување ефикасна сигнализација:

- Поставување јасно видливи и разбирливи знаци по должина на велосипедските патеки, вклучувајќи знаци за предупредување, знаци кои содржат информации за маршрутата и знаци за навигација.
- Обезбедување знаци на неколку јазици каде што е потребно за да се обезбеди достапност на информации до широк спектар на корисници.

4. Подобрување на безбедноста и ориентацијата:

- Поставување соодветно осветлување по должина на велосипедските патеки со цел да се подобри безбедноста во текот на ноќта.
- Воведување мерки за намалување на брзината на велосипедистите во деловите каде што коловозните ленти минуваат низ фреквентни пешачки зони.

5. Развој на инклузивни пристапни точки:

- Создавање пристапни точки на велосипедските патеки кои овозможуваат лесно приспособување на велосипедите и пристап до лицата со посебни потреби.

6. Едукација на граѓаните за одговорно користење на велосипедската инфраструктура:

- Спроведување едукативни работилници за поттикнување на велосипедската култура, за објаснување на придобивките од возењето велосипед за физичкото и менталното здравје, како и одговорното користење на велосипедската инфраструктура
- Спроведување неформално образование на младите и децата во основните и средните училишта за одговорното користење на велосипедската инфраструктура и нејзиното значење за развојот на градот.

4 Со спроведувањето на овие препораки, локалните самоуправи ќе придонесат за создавање велосипедска инфраструктура која не само што е функционална, туку и инклузивна и безбедна за сите корисници, без разлика на нивните физички способности или искуство во возењето велосипед. Овој пристап не само што го подобрува квалитетот на животот во заедницата, туку и ја поттикнува пошироката употреба на велосипедите транспорт.

5 За да се постигне висококвалитетна, инклузивна и достапна велосипедска инфраструктура, важно е да се фокусираме на меѓународно признаените стандарди и најдобри практики. Овие упатства и стандарди треба да ги опфатат следните клучни аспекти:

1. Ширина и површина на велосипедска лента:

- Патеките треба да бидат доволно широки за да овозможат безбедно возење и претекнување, со препорачана минимална ширина од 2 метри за еднонасочна лента и 3 метри за двонасочна лента.
- Површината на лентата треба да биде рамна, цврста и отпорна на лизгање, без дупки и пречки.

2. Раскрсници и премини за велосипеди:

- Раскрсниците треба да бидат проектирани на начин кој обезбедува јасна видливост, безбедни премини и соодветна сигнализација.
- Местата за преминување на велосипедите треба да бидат на исто ниво со лентите, што подразбира избегнување непотребни скалила и висински разлики.

3. Пристапност за лицата со попреченост:

- Обезбедување пристапни места за одмор, со клупи и паркинг-простор за велосипеди погоден за лицата со посебни потреби.
- Поставување тактилни водичи за слепи и слабовидни лица, како и доволно широки пристапни точки за корисници на инвалидска количка.

4. Сигнализација и навигација:

- Поставување јасна и разбирлива сигнализација со информации за трасата, растојанија и значајни точки на патот.
- Примена на меѓународно признаени симболи и бои кои се универзално разбирливи.

5. Примери на најдобри меѓународни практики:

- Истражување и спроведување најдобри практики од земји како Холандија, Данска и Германија, кои се познати по своите висококвалитетни и инклузивни велосипедски инфраструктури.
- Разгледување иновативни решенија како што се „велосипедски автопати“ и специјално дизајнирани велосипедски мостови.

6. Имплементацијата на овие стандарди и упатства ќе овозможи создавање велосипедска инфраструктура која не само што е функционална и безбедна, туку и инклузивна и достапна за широк опсег на корисници. Ова подразбира пристап кој не само што ги исполнува техниките и функционалните аспекти, туку и промовира еднаквост и вклученост во заедницата.

СОРАБОТКА И АНГАЖМАН НА ЗАСЕГНАТИ СТРАНИ

Ефективното планирање и спроведување инклузивна велосипедска инфраструктура бара ангажман и соработка на различни засегнати страни. Вклучувањето на локалните власти, планерите, организациите за попреченост и велосипедските заедници е од клучно значење за развој на сеопфатен и функционален систем. Овде презентираме неколку механизми за вклучување на овие групи во процесот на донесување одлуки:

1. Формирање работни групи и советодавни тела:

- Формирање мултидисциплинарни работни групи кои вклучуваат претставници на локалните власти, урбанисти, претставници на инвалидски организации и активни велосипедисти.
- Овие групи треба да бидат задолжени за бура на идеи, изготвување проект и следење на неговата имплементација.

2. Јавни консултации и работилници:

- Организирање јавни консултации и работилници со цел да се соберат повратни информации од заедницата и да се земат предвид различните перспективи и потреби.
- Во текот на овие процеси, посебно внимание треба да се посвети на вклучувањето на лицата со попреченост со цел да се одигури дека нивните специфични потреби се соодветно адресирани.

3. Партнерство со локални организации и здруженија:

- Воспоставување партнерства со велосипедски клубови, здруженија на лица со посебни потреби и други релевантни организации.
- Овие партнерства можат да ни помогнат да ги идентификуваме проблемите, да развиеме решенија и да промовираме проекти во заедницата.

4. Ангажирање во процесот на планирање и дизајнирање:

- Активен ангажман на засегнатите страни во сите фази на планирање и проектирање велосипедски патеки и инфраструктура.
- Ова вклучува учество во почетните фази на планирањето, обезбедување повратни информации за нацрт-дизајнерските решенија и учество во процесот на евалуација и имплементација.

5. Транспарентност и редовно известување:

- Обезбедување транспарентност во сите фази на проектот, вклучувајќи редовно известување за статусот и постигнувањата на проектот.

6. Ова вклучува објавување извештаите, организирање информативни состаноци и отворен дијалог со заедницата.

Преку овие механизми може да се осигури дека сите засегнати страни се активно вклучени во процесот на планирање и имплементација на велосипедската инфраструктура, придонесувајќи за создавање инклузивен и ефикасен систем кој ги задоволува потребите на сите корисници.

ФИНАНСИРАЊЕ И ИМПЛЕМЕНТАЦИЈА

Ефективното спроведување на проектите за подобрување на велосипедската инфраструктура бара внимателно планирање и во однос на финансирањето и спроведувањето. Понатаму во овој документ се претставени потенцијалните извори на финансирање и препорачаните фази на имплементација:

1. Финансиски извори:

- Локален буџет: Имајќи ја предвид можноста за финансирање од буџетот на локалната самоуправа, особено за проекти кои директно носат подобрување на квалитетот на животот во заедницата.
- Национални фондови: Истражување на расположливите национални фондови и субвенции насочени кон подобрување на инфраструктурата и одржлив транспорт.
- Меѓународни фондови и грантови: Истражување на меѓународни фондови, вклучително и фондови на ЕУ и грантови кои поддржуваат проекти кои ја разгледуваат одржливата урбана мобилност.
- Партнерства со приватниот сектор: Развивање партнерства со приватни компании кои можат да го најдат својот интерес за подобрување на велосипедската инфраструктура преку спонзорства или корпоративна општествена одговорност.

2. Фази на имплементација и темлајн:

- Планирање и дизајнирање (3-6 месеци): Развивање детални планови и дизајни, вклучувајќи консултации со засегнатите страни.
- Добивање средства и дозволи (6-12 месеци): Обезбедување на потребните финансиски и административни дозволи.
- Имплементација на проектот (1-2 години): Физичка имплементација на инфраструктурни проекти, вклучувајќи изградба на ленти, поставувањ знаци и придружна инфраструктура.
- Евалуација и приспособување(тековно): Континуирана евалуација на ефектите од проектот и приспособување на плановите во согласност со потребите. Важно е да се истакне дека овие временски рамки може да варираат во зависност од обемот на проектот, локалните услови и брзината на административните процеси. Транспарентноста и редовното известување за напредокот на проектот се клучни за одржување на довербата и поддршката во заедницата.

8 Овој текст дава основни информации за можните извори на финансирање и предлага привремените фази на имплементација со временски рокови, со што се овозможува подобро разбирање и планирање на процесот на подобрување на велосипедската инфраструктура.

9. За да се обезбеди ефективност на имплементираниите препораки за подобрување на велосипедската инфраструктура, неопходно е да се воспостави систематски процес на мониторинг и евалуација. Овој процес треба да ги вклучува следните елементи:

1. Поставување индикатори за успех:

- Дефинирање јасни и мерливи индикатори за успех, вклучувајќи зголемување на бројот на велосипедисти, намалување на бројот на инциденти и несреќи, подобрување на задоволството на корисниците и подобрување на пристапноста до инфраструктурата.

2. Редовен мониторинг и собирање податоци:

- Имплементација на систем за редовно следење и собирање податоци во врска со користењето на велосипедските патеки, безбедноста и искуството на корисниците.

- Соработка со локални организации и велосипедски заедници со цел да се добијат нивните повратни информации.

3. Периодични извештаи и анализи:

- Подготовка и објавување периодични извештаи кои ги анализираат собраните податоци и ги споредуваат со однапред дефинираните показатели за успех.
- Анализа на перформансите и ефикасноста на имплементираните препораки.

4. Приспособување на стратегии во согласност со резултатите:

- Приспособување и подобрување на стратегиите и плановите во согласност со резултатите од евалуацијата и повратните информации.
- Воведување нови мерки или пристапи доколку се покажат потребни дополнителни подобрувања.

5. Соопштување на резултатите и транспарентност:

- Редовна комуникација на резултатите и напредокот со засегнатите страни, вклучувајќи ги локалните власти, заедницата и медиумите.
- Одржување транспарентност во процесите на евалуација и приспособување

Овој пристап овозможува да се оцени ефективноста на имплементираните препораки, но исто така гарантира дека процесот е динамичен и приспособлив, овозможувајќи континуирано подобрување на велосипедската инфраструктура.

ЗАКЛУЧОК И ПОВИК ЗА АКЦИЈА

Преку овој документ ги истакнавме клучните аспекти и препораки за развој на инклузивна, достапна и безбедна велосипедска инфраструктура. Нашите препораки опфаќаат сè, од дизајн и планирање до финансирање, имплементација, следење и евалуација. Многу е важно овие предлози да не се сфатат само како теоретски концепти, туку како практични водичи за создавање поефикасни, побезбедни и поинклузивни велосипедски средини во нашите заедници.

Ги повикуваме сите релевантни чинители – локални власти, урбанисти, организации на лица со посебни потреби, велосипедски заедници, како и граѓани – активно да учествуваат во овој процес. Секоја група има важна улога во трансформирањето на нашата инфраструктура и промовирањето на велосипедизмот како одржлив и достапен начин на транспорт.

Ова не е само прашање на подобрување на транспортната инфраструктура; се работи за создавање инклузивни, здрави и одржливи заедници. Затоа, ги повикуваме сите засегнати страни да преземат одговорност и активно да придонесат во овие напори. Работејќи заедно, можеме да постигнеме значајни промени кои ќе имаат долгорочно позитивно влијание врз нашите заедници.

Овој заклучок ги сумира клучните точки од документот и изразува повик за акција нагласувајќи ја важноста од заедничка работа и ангажирање на сите релевантни актери во процесот на подобрување на велосипедската инфраструктура.