

„Dezvoltarea parteneriatului dintre ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților”

cod SIPOCA 306/cod MySmis 110839

**Studiu comparativ:
Strategii naționale și locale
pentru încurajarea utilizării bicicletei**

Colectiv de elaborare/Expertii:

- Adrian Grigorescu
- Luiza Maria Ionescu
- Andrei Avram

ADR SE (Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud-Est) în parteneriat cu OPTAR (Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România) coordonează realizarea Strategiei naționale pentru încurajarea utilizării bicicletei.

Pentru realizarea acestui studiu, au fost analizate documente disponibile spre consultare publică în limba engleză. Alegerea materialelor s-a făcut astfel încât să existe o acoperire teritorială cât mai largă și o gamă diversificată de soluții, având prioritate documentele realizate în regiunile unde implementarea unor astfel de strategii a avut rezultate evidente.

Materialul este realizat în cadrul proiectului „Dezvoltarea parteneriatului dintre ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților” – cod SIPOCA 306/cod MySmis 110839 este cofinanțat în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă (POCA) 2014- 2020, Axa prioritară “Administrație publică și sistem judiciar eficiente”.

Cuprins

1. ANGLIA	4
2. AUSTRALIA	14
3. AUSTRIA	17
4. CEHIA	233
5. COREEA	244
6. DANEMARCA.....	300
7. ELVEȚIA	344
8. GERMANIA.....	36
9. IRLANDA.....	566
10. IRLANDA DE NORD.....	58
11. OLANDA	644
12. SLOVACIA	711
13. SUECIA	766
14. UNGARIA.....	822
15. Orașul AARHUS (Danemarca)	888
16. Orașul AMSTERDAM (Olanda)	911
17. Orașul ANTWERP (Belgia)	98
18. Orașul BERLIN (Germania)	1044
19. Orașul DUBLIN (Irlanda).....	11616
20. Regiunea DURHAM (Marea Britanie)	11919
21. Orașul GRONINGEN (Olanda)	1233
22. Statul NEW SOUTH WALES (Australia).....	12626
23. Orașul OTTAWA (Canada).....	12828
24. Orașul SAN FRANCISCO (California, SUA)	1311
25. Orașul STOCKHOLM (Suedia).....	13434
26. Cum promovam ciclismul urban	13535
27. Concluzii.....	13838

STRATEGII NAȚIONALE

1. ANGLIA

Titlul original: A Sustainable Future for Cycling

Titlul în limba română: Un viitor durabil pentru bicicliști

Țara și data publicării: Anglia, 2008

Întocmit de către: Departamentul pentru Transport (Minister), Cycling England

Perioada vizată: 3 ani (2009-2011)

Responsabili pentru aplicare: Cycling England este o structură creată de guvernul britanic cu scopul de a facilita colaborarea dintre autoritățile locale și diverse organizații pentru dezvoltarea de programe care să atragă oamenii să folosească bicicleta. Include reprezentanți ai guvernului (diverse ministere), ai autorităților locale, ai ONG-urilor pentru bicicliști, dar și specialiști în transport, mediu și sănătate.

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Cycling England

Măsurile propuse: Strategia se concentrează pe creșterea gradului de utilizare a bicicletei de către copii și vizează măsuri educative de încurajare a mersului pe bicicletă și de creștere a gradului de siguranță în trafic.

1. Educație

- cursuri pentru folosirea bicicletei și măsuri de siguranță pentru 500.000 de prescolari
- dublarea numărului de "Campioni ai mersului cu bicicleta la școală" de la 20 la 40 - promotori ai mersului cu bicicleta la școală
- dezvoltarea altor programe locale pentru a determina mai mulți oameni să folosească bicicleta.

2. Infrastructură

- 250 de proiecte de îmbunătățire a accesului către 500 de școli prin: măsuri de calmare a traficului sau separare totală de traficul auto
- legături cu rețeaua de infrastructură pentru biciclete existentă. Aceste legături, care îmbunătățesc siguranța și accesibilitatea, au ca scop încurajarea folosirii bicicletei și a mersului pe jos, atât pentru copiii școlari, cât și pentru restul categoriilor de populație, întrucât permite accesul și la alte facilități, cum ar fi magazinele sau parcurile.
- parcuri pentru biciclete în incinta/în apropierea școlilor
- crearea a 11 zone demonstrative în orașe, care, prin proiecte pilot, să contribuie la creșterea utilizării bicicletei și crearea unui spațiu urban prietenos.

Facilități: Legea Educației care prevede subvenționarea transportului la școală al elevilor permite și subvenționarea bicicletelor. Legea privind impozitul pe venit prevede scutiri de impozit angajatorilor care oferă angajaților biciclete pentru a se deplasa la lucru.

Buget: 140 de milioane de lire sterline repartizați astfel:

2009 - 20 milioane de lire sterline (23,3 milioane de euro)

2010 - 60 milioane de lire sterline (69,9 milioane de euro)

2011 - 60 milioane de lire sterline (69,9 milioane de euro)

Rezultate așteptate:

- scaderea numărului de deplasări auto cu 16 milioane de călătorii pe an
- creșterea numărului de deplasări cu bicicleta la 47 de milioane de călătorii pe an
- creștere cu 7% a deplasărilor cu bicicleta, la nivel național
- creșterea cu 100% a utilizării bicicletei în orașele vizate de proiectele pilot

REZUMAT

De ce bicicleta?

Utilizarea bicicletei este o activitate benefică atât pentru individ, cât și pentru mediul înconjurător.

Este un mod convenabil de deplasare de la ușă la ușă.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



Este fiabilă și oferă libertate și independență.

Bicicleta este o opțiune foarte bună pentru deplasările scurte. 41% din totalul călătoriilor sunt mai scurte de 2 mile (3,2 km), o distanță ușor de parcurs pe bicicletă în aproximativ 15 minute. Aproape un sfert din totalul călătoriilor cu autoturismul sunt sub 2 mile (3,2 km) și 56% sunt mai puțin de 5 mile (8 km), astfel încât există un potențial semnificativ pentru deplasările cu bicicleta.

Beneficiile pentru sănătate constau în: riscul redus de apariție a hipertensiunii arteriale, a diabetului zaharat, a cancerului de colon și de sân. Ajută la controlul greutateii, menține oasele, mușchii și articulațiile sănătoase, reduce riscul bolilor de inimă. Un avantaj pe care pedalatul și mersul pe jos îl au față de alte forme de exerciții fizice este că ele pot deveni cu ușurință parte din activitatea de zi cu zi.

De ce să investim în infrastructura pentru biciclete?

Bicicleta contribuie la fiecare dintre cele cinci obiective stabilite în strategia de transport "Către un sistem de transport durabil: Sprijinirea creșterii economice într-o lume cu emisii reduse de carbon", respectiv: 1. Competitivitate și productivitate, 2. Schimbări climatice, 3. Sănătate, securitate și siguranță, 4. Calitatea vieții și 5. Egalitatea de șanse

Bicicleta contribuie la combaterea unei provocări majore cu care se confruntă Marea Britanie, respectiv obezitatea. Persoanele obeze mor în medie cu 9 ani mai devreme decât o persoană sănătoasă. Rata obezității s-a triplat în ultimele trei decenii și afectă, la momentul elaborării strategiei, un sfert dintre adulți și 10% dintre copii.

În ceea ce privește schimbarea climei, Marea Britanie și-a propus reducerea cu cel puțin 60% a emisiilor de dioxid de carbon până în 2050, iar bicicleta ca mod de transport sustenabil și nepoluant, poate contribui la realizarea acestei reduceri.

În prezent, se estimează că poluarea reduce speranța de viață în Marea Britanie cu 7-8 luni, cu costuri estimate ale sănătății de până la 20 miliarde £ (23 miliarde euro) în fiecare an.

Utilizarea bicicletei reduce congestia și consecințele asociate pentru productivitate, mediu și calitatea vieții.

Raportul cost/beneficiu este estimat la 1/3,2, adică pentru fiecare £ 1 cheltuit pe program, se așteaptă beneficii de 3,20 £.

Contextul politicii de încurajare a utilizării bicicletei ca mijloc de transport sustenabil

Bicicleta este un mijloc ideal pentru deplasările urbane și peri-urbane. În circumstanțe potrivite, se poate combina și cu transportul public ca parte dintr-o călătorie mai lungă. Guvernul britanic și-a propus dorește să încurajeze oamenii să pedaleze mai mult. Prin urmare, bicicletele ar trebui să joace un rol important în toate planurile autorităților locale pentru a face față cererii tot mai mari de mobilitate, reducând în același timp impactul transportului asupra mediului.

Autoritățile locale - parteneri cheie

Responsabilitatea principală pentru elaborarea strategiilor de mobilitate la nivel local aparține autorităților locale prin planurile de transport local și prin acorduri locale. Guvernul local și cel central vor conveni asupra priorităților unui domeniu și vor colabora împreună cu sectorul privat pentru a le implementa.

Autoritățile locale cheltuiesc, de asemenea, sume semnificative din fondurile lor de transport pentru proiecte de încurajare a mersului pe bicicletă, pentru a contribui la realizarea planurilor lor locale de transport. În perioada 2001-2006, 175,6 milioane de lire sterline (20,4 miliarde euro) au fost cheltuite în Anglia (în afara Londrei), pe proiecte locale de transport, cum ar fi piste pentru biciclete și parcuri pentru biciclete.

De asemenea, autoritățile urmăresc maximizarea impactului fondurilor de 20 milioane £ (23 milioane Euro) puse la dispoziție pentru proiecte de încurajare a mersului pe bicicletă și a mersului pe jos, prin programul pentru turism activ. Pentru a contribui la crearea unui mediu mai bun pentru pietoni și bicicliști, Departamentul de Transport a publicat Manualul pentru Străzi în 2007. Aceasta încurajează autoritățile locale și dezvoltatorii să creeze mai multe străzi orientate spre oameni, prin prioritizarea nevoilor pietonilor și ale bicicliștilor, reducând astfel poziția dominantă a autovehiculelor.

Fiabilitatea în călătorie

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



Bicicliștii spun adesea că durata călătoriei este mult mai ușor de estimat decât a celei cu mașina. Un exemplu de succes în sporirea numărului de deplasări velo îl reprezintă localitatea Aylesbury, în care au fost introduse semne de circulație care arată cât timp va dura o călătorie cu bicicleta până în centrul orașului, precum și distanța de parcurs.

Siguranță

La momentul elaborării strategiei, Departamentul de Transport stabilise ca obiectiv reducerea numărului de persoane ucise sau vătămate grav în accidente rutiere cu 40% până în 2010.

Strategia actuală privind siguranța rutieră include o gamă de activități pentru a îmbunătăți siguranța bicicliștilor.

Alte programe, cum ar fi îmbunătățirea abilităților șoferilor, îmbunătățirea proiectării urbanistice și reducerea vitezei autovehiculelor contribuie, de asemenea, la crearea unui mediu mai sigur pentru bicicliști.

Există unele concepții greșite despre riscurile generate de mersul pe bicicleta.

Este adevărat că bicicliștii sunt mai expuși riscului de a fi uciși sau răniți decât șoferii, dar, cu toate acestea, numărul bicicliștilor uciși sau răniți grav în 2006 a fost cu 35% mai mic decât media din anii 1994-1998, iar în cazul copiilor cu 55%.

Există o serie de factori care contribuie la îmbunătățirea siguranței bicicliștilor, inclusiv îmbunătățirea infrastructurii stradale, pentru a reduce riscul unei coliziuni. Unele studii au arătat că un nivel mai ridicat de folosire a bicicletei poate contribui la siguranța bicicliștilor, pe măsură ce șoferii se familiarizează mai mult cu prezența lor.

Concentrarea pe tipul de călătorie

Fără a-și propune neapărat să contribuie la creșterea numărului de bicicliști, guvernul central și cele locale au încercat să elimine barierele, concentrându-se pe oameni și pe abordarea tipurilor de călătorie individuale. Deplasarea spre muncă și spre școală au fost în centrul atenției.

Drumul spre școală

Guvernul dorește să reducă utilizarea autoturismelor pentru deplasările spre și dinspre școală, pentru a reduce congestia la orele de vârf, pentru a îmbunătăți sănătatea și capacitatea copiilor de a învăța și pentru a încuraja copiii să călătorească prin moduri de transport mai durabile.

În 2003, Departamentul pentru Educație și Abilități a lansat proiectul “Drumul spre școală”, care impunea școlilor din Anglia să elaboreze un plan de călătorie școlară până în anul 2010.

Un plan de călătorie școlară este un pachet de măsuri adaptate nevoilor școlilor și elevilor. Scopul este reducerea utilizării mașinilor pentru călătoriile spre și dinspre școală, îmbunătățirea siguranței pentru călătoriile care au legătura cu școala și stimularea copiilor să facă mișcare regulat.

Mai mult de 14.000 (56%) școli aveau deja aprobat un plan de călătorie școlară.

Pentru a încuraja folosirea bicicletei, planurile ar putea include măsuri precum, dulapuri și parcuri sigure pentru biciclete, înființarea de “bici-trenulețe” sau alte programe.

Până în 2010, Guvernul englez își propusese să cheltuiască peste 140 de milioane de lire sterline (16,3 milioane de euro) pentru a sprijini proiectul “Drumul spre școală”. Au fost acordate fonduri autorităților locale care să le permită să angajeze consilieri care să ajute școlile să dezvolte și să pună în aplicare planurile de călătorie școlară. Au fost acordate subvenții pentru implementarea planurilor. Multe școli și-au cheltuit subvențiile acordate pe crearea de parcuri securizate pentru biciclete și pentru dulapuri/vestiare, pentru a încuraja copiii să circule cu bicicleta.

Legea Educației care prevede subvenționarea transportului la școală al elevilor, permite și subvenționarea bicicletelor.

Cu bicicleta la lucru

Legea privind impozitul pe venit prevede scutiri de impozit angajatorilor care oferă angajaților biciclete pentru a se deplasa la lucru. În 2005, Guvernul a sprijinit industria producătoare de biciclete în

promovarea și implementarea schemei de scutiri de impozit. Începând cu anul 2005, aproape 100.000 de angajați beneficiază de biciclete noi pentru mersul la lucru.

Principiul „best value for money”

Simularea economică efectuată de Cycling England arată o creștere a nivelului de utilizare a bicicletei cu 20% până în 2015, cu un potențial de economisire a 107 milioane £ (12,4 milioane euro) prin reducerea deceselor premature, 52 milioane £ (60,6 milioane euro) în costurile NHS și 87 milioane £ (101,4 milioane euro) prin absența redusă de la muncă. Există, de asemenea, beneficii cuantificabile în ceea ce privește reducerea congestiei și a poluării, o creștere cu 20% a pedalatului aducând economii din scaderea congestiei, în valoare de 207 milioane £ (241,4 milioane euro) și beneficii din reducerea poluării, în valoare de 71 milioane £ (82,8 milioane euro). În general, se estimează că investițiile în infrastructura pentru biciclete oferă un raport foarte bun cost-beneficiu, beneficiile estimate fiind de 3,2 ori mai mari decât costurile.

Infrastructură

Începând cu anul 2005, guvernul a investit 18,4 milioane de lire sterline (21,4 milioane euro) în îmbunătățirea accesului către școli. În prezent, peste 600 de școli sunt accesibile și sunt conectate la rețeaua de piste pentru biciclete. Aceasta investiție a dublat numărul de elevi care vin cu bicicleta la școală, în timp ce mersul pe jos la școală a crescut cu 8 %. Succesul programului a determinat creșterea fondurilor pentru noua strategie.

Rețeaua națională de piste

Rețeaua Națională de piste avea, în perioada 2006-2007, cca. 12.000 de mile (19.302 km), din care 2.000 de mile (3.218 km) adăugate în ultimii doi ani. Pe parcursul anului 2006, s-au înregistrat peste 168 de milioane de călătorii cu bicicleta - o creștere de 26% față de 2004.

Rețeaua a evoluat, concentrându-se mai întâi pe rutele naționale strategice, pe distanțe lungi, apoi pe legături mai bune către și în interiorul localităților. Acest lucru a dus la o utilizare sporită a bicicletei. Unul dintre motivele acestui succes este numărul mare de călătorii efectuate pe pistele care sunt protejate de traficul auto.

Deși strategia și-a propus ca oamenii să poată circula în condiții de siguranță pe șosele, este la fel de adevărat că rutele ferite de traficul auto au rolul de a-i încuraja pe oamenii să circule mai mult cu bicicleta.

Proiecte pilot în diferite orașe

Din octombrie 2005, Cycling England lucrează cu șase orașe din Anglia pentru a demonstra faptul că investițiile duc la creșterea numărului de bicicliști și pietoni. Proiectele au fost realizate împreună cu Universitatea din Bolton și Institutul de Studii pentru Transport din Leeds. Câteva exemple ale rezultatelor proiectelor pilot sunt :

- în Brighton, un program personal de planificare a călătoriilor a dus la o creștere a deplasărilor pe bicicletă de 172.000 pe an
- în Darlington, procentul copiilor care merg cu bicicleta la școală a crescut de la 1% la 4%
- în Derby, utilizarea bicicletei a crescut cu 11% comparativ cu 2006 și 38% comparativ cu 1998
- în Exeter, 72% dintre oameni cred că este mai ușor să circule cu bicicleta decât cu 2 ani în urmă
- în Lancaster, numărul bicicletelor parcate în oraș a crescut cu 48 %.

Cycling England nu a impus anumite măsuri în cadrul proiectelor pilot. Orașele au avut libertatea de a adopta strategii diferite pentru a atrage mai mulți oameni pe biciclete.

Strategiile au inclus măsuri precum:

- Depozitare: în Derby, au fost create 250 de locuri de parcare pentru biciclete, în școlile din oraș. Companiile au creat spații de depozitare securizate la locurile de muncă și la magazine.

- Formare: în Derby, peste 750 de copii au fost instruiți pentru folosirea bicicletei. Bicicliștii adulți începători au beneficiat, de asemenea, de cursuri practice.
- Marketing: Aylesbury vizează proprietarii de case noi, prin intermediul agenților imobiliari, deoarece cercetările arată că oamenii își reevaluează opțiunile de călătorie atunci când fac schimbări majore de viață, cum ar fi schimbarea domiciliului.

Exemple de proiecte implementate sau în curs de implementare:

Aylesbury - Consiliul a dezvoltat rute radiale, codate pe culori, construite pe o rețea existentă și numite cu denumiri de pietre prețioase. Pe lângă recunoașterea instantanee, indicatoarele transmit bicicliștilor durata până la destinație. În afară de asta, Aylesbury a elaborat ghiduri de buzunar cu traseele velo. Ca urmare, numărul de persoane care declarau că folosesc bicicleta a crescut de la 3% în 2005 la 14% în 2007.

Brighton - a început cu măsuri de vizibilitate prin instalarea unor spații mari pentru biciclete în 28 dintre cele mai aglomerate intersecții ale orașului. De asemenea, se lucra la realizarea unei piste express Nord-Sud care să asigure legătura dintre gară și faleza orașului. Bazându-se pe experiența altor țări, pista este protejată de traficul auto, pe ambele părți ale drumului. Era planificată o rețea de piste express în tot orașul, pentru a permite mai multor locuitori să circule pe rute protejate de autovehicule.

Exeter - s-a concentrat pe extinderea rețelei de piste pentru a oferi legături bune cu școlile, colegiile și marii angajatori din oraș. În primele 18 luni ale proiectului de investiții, au fost construite circa 16 km de piste pentru biciclete. Școlile beneficiază, de asemenea, de facilități de parcare pentru biciclete. Pe lângă crearea de noi rute și facilități de parcare, orașul a lucrat cu elevii, părinții și profesorii, prin programe de promovare și instruire. Pe lângă școli, Exeter își folosește consilierul pe probleme de biciclete pentru a crește deplasările la locul de muncă. Un sfert din angajații orașului sunt acum acoperiți de procesul de planificare a călătoriilor. Rezultatele au arătat că 8,5% din angajați merg în mod regulat cu bicicleta la lucru, comparativ cu 4% cu cinci ani în urmă. În plus, printre angajații care au început recent să meargă cu bicicleta la locul de muncă, o treime au spus că au făcut-o datorită îmbunătățirii infrastructurii.

Viitorul programelor pilot

Cycling England va alege încă 11 orașe în care va investi în programe pilot, la cererea autorităților locale, prin sistemul de acordare de subvenții, la care se adaugă investițiile aflate deja în derulare.

2. AUSTRALIA

Titlul original: National Cycling Strategy 2011 – 2016

Titlul in limba română: „Strategia Națională de Încurajare a Mersului pe Bicicleta - Australia 2011-2016”.

Țara și data publicării: Australia, Septembrie 2010

Întocmit de către: „Consiliul Australian pentru Biciclete (ABC)”. ABC a fost înființată în 1999 și este alcătuită din reprezentanți de la toate nivelurile de guvernare, asociații comunitare, societate civilă și industria bicicletelor. Ministerul pentru Infrastructură și Dezvoltare Regională nu intenționa să finanțeze administrația ABC după anul 2016. Pentru viitor, ministerul a indicat că mersul pe bicicleta ar trebui să fie luat în considerare în contextul mai larg al "transportului activ".

Perioada vizată: 5 ani (2011-2016)

Responsabili pentru aplicare: Consiliul Australian pentru Biciclete (ABC)

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Consiliul Australian de Biciclete (ABC)

Măsurile propuse:

Obiectivul strategiei constă în dublarea numărului de bicicliști din Australia, între 2011 și 2016.

Domenii prioritare:

- Încurajarea utilizării bicicletei prin: continuarea implementării unor campanii de marketing și de conștientizare (de exemplu: Campania Zilele Naționale „Pedaleaza pana la serviciu”) și promovarea programelor de sprijin și acordarea de facilități pentru angajatori;
- Dezvoltarea infrastructurii și crearea de facilități – prin implementarea de proiecte cu finanțare națională pentru dezvoltarea de piste pentru biciclete, realizarea de rețele de piste pentru biciclete, crearea de facilități de tipul „end-of-trip”;
- Planificarea integrată - prin coordonarea tuturor planurilor de acțiune pentru încurajarea utilizării bicicletei, existente în țara;
- Creșterea siguranței rutiere – prin implementarea unor campanii de promovare a siguranței rutiere la toate nivelurile de guvernanta (local, statal, national); elaborarea de ghiduri

privind siguranța rutieră; monitorizarea incidentelor și implementarea de măsuri adecvate pentru contracararea acestora; dezvoltarea unui program de sprijin comunitar care să contribuie la formarea deprinderilor privind utilizarea corectă a bicicletei ca mijloc de transport;

- Monitorizarea și evaluarea – crearea unor mecanisme de monitorizare și de evaluare a impactului strategiei, prin punerea la dispoziția autorităților locale a unor instrumente de colectare de date care să permită autorităților să raporteze anual stadiul implementării măsurilor, astfel încât să se poată evalua impactul investițiilor.

- Consiliere și identificarea de bune practici

Buget

În 2009, guvernul australian a alocat cca. 35 mil. Euro pentru implementarea unor proiecte care au avut ca scop dezvoltarea, extinderea și renovarea infrastructurii de biciclete de pe întreg teritoriul Australiei.

În plus, în 2011, a fost lansată Politica Națională pentru Mediul Urban, în cadrul căreia au fost alocate cca. 17 mil. Euro pentru încurajarea „transportului activ” (mersul pe jos și cu bicicleta) și pentru identificarea de soluții inovative care să combată nivelul ridicat de dependență față de mașini, congestia traficului, lipsa spațiului urban și nivelul ridicat de emisii de carbon.

Rezultate așteptate

Rezultatele strategiei pentru perioada 2005-2010 sunt descrise în fundamentarea actualei strategii, care acoperă perioada 2011-2016, respectiv:

- Numărul persoanelor care au utilizat bicicleta în scopuri de agrement a crescut cu 21% între 2005 și 2008;
- 64% din autoritățile locale au implementat o strategie privind încurajarea mersului pe bicicleta
- Integrarea bicicletei, cu tot ceea ce presupune acest mijloc de transport, în conceptul de planificare rezidențială și comercială;
- Publicarea de ghiduri de proiectare, inclusiv "Ghidul pentru proiectarea drumurilor", care include un capitol dedicat căilor pietonale și pistelor pentru biciclete;

Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!



- Decesele provenite din accidente rutiere au scăzut cu aproape 3%, între anii 2004 și 2009.

Metode de informare și consultare

Strategia aferentă perioadei 2011-2016 nu detaliază metodele de informare și consultare, însă menționează că, la elaborarea ei, au fost consultați toți factorii interesați, de la guvernare și industrie, până la societatea civilă, ONG-uri care promovează mersul pe bicicletă, simpli cetățeni care utilizează sau nu bicicleta ca mijloc de transport cotidian.

3. AUSTRIA

Titlul original: Cycling Master Plan 2015 - 2025

Titlul în limba română: Masterplan pentru Încurajarea Mersului cu Bicicleta 2015-2025

Țara și data publicării: Austria - Mai 2015

Întocmit de către: Ministerul Federal al Agriculturii, Pădurilor, Mediului și Gospodării Apelor

Perioada vizată: 10 ani (2015-2025)

Responsabili pentru aplicare: Ministerul Federal al Agriculturii, Pădurilor, Mediului și Gospodării Apelor

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Ministerul Federal al Agriculturii, Pădurilor, Mediului și Gospodării Apelor

Măsurile propuse:

Obiectivul general al Masterplanului este de a crește ponderea utilizării bicicletei în cota modală la 13%, până în 2025.

Priorități:

1. **Campania “Klimaaktiv mobil”:** coordonarea la nivel național a politicilor care promovează mersul pe bicicletă
2. **Crearea condițiilor optime pentru mersul pe bicicletă:** dezvoltarea infrastructurii, crearea cadrului legal național și a unui plan de acțiune pan-european pentru promovarea mersului pe bicicletă.
3. **Campanii de informare și sensibilizare:** pentru promovarea bicicletei ca mijloc de transport de zi cu zi.
4. **Optimizarea conexiunilor cu alte mijloace de transport.**
5. **Factorul economic:** dezvoltarea și comercializarea produselor și serviciilor de înaltă calitate din Austria;

6. Promovarea contribuției mersului pe bicicleta la îmbunătățirea stării de sanatate a populației.

Măsuri implementate la nivel guvernamental:

Gestionat de Ministerul Federal al Agriculturii, Pădurilor, Mediului și Gospodăririi Apelor, Programul Klimaaktiv mobil sprijină întreprinderile, operatorii de flote și dezvoltatorii imobiliari, dar și orașele, municipiile și regiunile din Austria, precum și operatorii din industria turistică, școlile și inițiativele pentru tineret, în dezvoltarea și implementarea proiectelor de mobilitate care vizează reducerea emisiilor de CO₂.

În cadrul acestui program, Ministerul Federal al Agriculturii, Pădurilor, Mediului și Gospodăririi Apelor finanțează patru sub-programe care sprijina provinciile, municipalitățile, întreprinderile, asociațiile de turism, școlile și organizațiile de tineret în promovarea mersului pe bicicleta, după cum urmează:

1. Managementul mobilității pentru întreprinderi, dezvoltatori imobiliari și operatori de flote
2. Managementul mobilității pentru copii, părinți și școli
3. Managementul mobilității în orașe, municipii și regiuni
4. Managementul mobilității în scopuri de agrement, pentru turism și pentru tineret

Aproximativ 2.000 de astfel de proiecte au fost implementate până în anul 2015. Prin implementarea lor, s-a obținut o reducere cu 87.000 de tone a emisiilor de CO₂. 34,7 mil. Euro disponibili în cadrul Fondului pentru Mediu și Energie, au fost alocați măsurilor de promovare a mersului pe bicicleta incluse în Planul Klimaaktiv Mobil. În total, 152 de proiecte promovate de municipalități, operatori economici, provincii federale și ONG-uri au fost implementate. Aceste investiții au atras, prin efectul lor de multiplicare, alte 120 Mld. Euro în total, rezultând o scădere a emisiilor de CO₂ cu 19.000 tone/an.

Activitățile finanțate în cadrul proiectelor Klimaaktiv Mobil au variat de la ample programe de finanțare multi-aniuale, gestionate de provinciile federale – care au cuprins, pe lângă investițiile în infrastructura, și campanii ample de conștientizare, evenimente tematice, platforme informatice – până la măsuri

întreprinse de autoritățile publice locale, precum crearea de parcuri pentru biciclete și de benzi de circulație dedicate.

Pe lângă Ministerul Federal al Agriculturii, Pădurilor, Mediului și Gospodăririi Apelor, un alt actor-cheie în promovarea mersului pe bicicletă este Ministerul Transportului, Inovării și Tehnologiei, care este responsabil cu elaborarea și implementarea Planului de Transport al Austriei.

Ministerul Transportului, Inovării și Tehnologiei și-a asumat rolul de facilitator și de promotor al măsurilor care încurajează mersul pe bicicletă în cadrul guvernului austriac, rol care s-a concretizat astfel:

- Prin înființarea unui sub-comitet care se ocupă de reglementarea mersului pe bicicletă, în cadrul Comitetului consultativ privind siguranța rutieră. Comitetul Consultativ a avut o influență semnificativă în dezvoltarea unor programe specializate în domeniul siguranței rutiere;
- Prin introducerea, în 2013, a unui set de reglementări privind circulația bicicletelor în Codul Rutier austriac, comunitățile locale au reușit să satisfacă nevoile bicicliștilor într-o manieră flexibilă și orientată către cerere. Municipality-urile au reușit să creeze și să delimiteze spații comune, dar și bulevarde dedicate bicicletelor. S-au creat premisele pentru asigurarea unei flexibilități sporite în ceea ce privește gestionarea obligației de utilizare a traseelor pentru biciclete. Un pas important către o mai bună siguranță pentru biciclete l-a constituit stabilirea obligativității utilizării castilor de protecție pentru copiii cu vârsta de până la doisprezece ani, dar și a obligativității ca toți participanții la trafic să se comporte cu atenție față de ceilalți;
- Implementarea unor proiecte de cercetare prin intermediul cărora este analizată în mod constant siguranța rutieră, inclusiv din perspectiva utilizatorilor și a infrastructurii pentru biciclete;
- Implementarea de proiecte de instruire pentru populația tânără și cea în vârstă, având ca scop sporirea abilităților acestora de manevrare a bicicletei, cu un impact direct asupra siguranței în trafic;
- Implementarea Programului “Interfețe intermodale pentru Biciclete” care a avut ca rezultat crearea a cca 5.000 de spații de parcare moderne pentru biciclete, în principalele stații de transport public. În perioada 2009-2012, cca. 7,5 mil. Euro au fost utilizați pentru investiții în infrastructura de biciclete.

- Transport Information Austria este o platforma integrata care oferă informații actualizate privind toate modalitățile de transport existente pe teritoriul Austriei – incluzand informații cu privire la conexiunile de transport existente, trasee pentru biciclete, trasee practice de mijloacele de transport public, bike&ride, park&ride, servicii de închiriere de biciclete și servicii rent-a-car, precum și oferte de car-sharing;
- Ministerul a lansat numeroase acțiuni menite sa crească gradul de conștientizare a populației cu privire la beneficiile mersului pe bicicleta. Informațiile au fost structurate și prezentate în funcție de specificul fiecărei categorii de grup țintă vizat (tineri, batrani, elevi, angajați) și au fost diseminate prin intermediul mai multor tipuri de canale media;
- Au fost implementate campanii de informare precum: “Calatoreste în siguranța către școala!” adresata parintilor și soferilor, “Calatoreste cu bicicleta în siguranță!” adresată copiilor.

Măsuri implementate la nivel local și regional (exemple):

1. Burgenland:

- Extinderea sistemului de închiriere de biciclete electrice în zona de sud a regiunii;
- Aproape toți copiii de clasa a 3-a (ciclul primar) parcurg un test de competente și abilitati în utilizarea bicicletei și obțin un certificat în acest sens;
- Regiunea participa anual la Programul “Austria pedaleaza către serviciu”.

2. Austria de Jos:

- sprijinirea proiectelor-cheie de promovare a mersului pe bicicleta în zonele urbane, inclusiv crearea de piste/benzi dedicate pentru biciclete, în afara zonelor urbane;
- crearea rețelei inter-regionale de baza care face legătura între orașele regiunii;
- crearea unui parteneriat cu unitățile de invatamant și organizarea unor evenimente de promovare de mare impact;
- publicarea de materiale informative tematice: sfaturi pentru bicicliști, sfaturi pentru copiii care merg cu bicicleta, sfaturi pentru utilizatorii de biciclete electrice.

3. Austria de Sus:

- emiterea unei reglementari la nivel regional prin care toate construcțiile noi trebuie să prevadă parcuri pentru biciclete (un nr. minim);
- investește 7 Mil. Euro anual în îmbunătățirea infrastructurii pentru biciclete.

4. Viena:

- primăria și-a propus ca, până în 2025, 80% toate călătoriile efectuate de rezidenți să fie făcute fie cu mijloacele de transport în comun, fie pe jos, fie cu bicicleta;
- rețeaua de piste și benzi dedicate bicicletelor a fost extinsă cu 96 km în perioada 2010-2014, totalizând 1.270 km în anul 2015;
- a găzduit în 2013 cea mai mare Conferință Internațională de promovare a mersului pe bicicleta (VeloCity) de prestigiu.

Facilități

O schema de stimulente financiare și fiscale a fost elaborată de guvernul austriac, cu scopul de a pune bicicleta, ca mijloc de transport (dar și bicicleta combinată cu mijloacele de transport public) pentru călătorii de afaceri mai lungi, pe picior de egalitate cu automobilul, în termeni financiari.

În 2011, indemnizația deplasare pentru călătoriile efectuate cu bicicleta a fost standardizată la 38 de eurocenți, ceea ce a corespuns unei creșteri a numărului de călătorii pe distanțe scurte.

Nu s-a reușit standardizarea alocației (parțiale și complete) acordate navetiștilor, în scopul de a sprijini utilizarea atât a bicicletei, cât și a bicicletei combinată cu mijloacele de transport în comun, pentru a călători la locul de muncă, iar numărul minim de kilometri dintre domiciliul și locul de muncă al navetiștilor, stabilit în prezent, 2 km, care le dă dreptul la o anumită alocație/indemnizație, nu a fost majorată la 5 km, așa cum s-a propus.

Buget: Sprijin financiar în valoare totală de 88,9 mil. Euro, acordat prin Programul Klimaaktiv Mobil, Fondul de Mediu și Energie and Schema de sprijinire a mediului, inclusive 1,4 mil. Euro fonduri FEADR (dezvoltare rurală) – care au generat un volum total de investiții de 510 mil. Euro;

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



Rezultate așteptate

- 8.400 de proiecte de mobilitate inițiate/implementate de cca. 6.400 companii, 900 de municipalități și regiuni, 800 de organizații de turism și agrement și 300 de școli;
- reducerea emisiilor de CO2/an: 640.000 tone anual;
- sprijin financiar în valoare totală de 88,9 mil. Euro, acordat prin Programul Klimaaktiv Mobil, Fondul de Mediu și Energie and Schema de sprijinire a mediului, inclusive 1,4 mil. Euro fonduri FEADR (dezvoltare rurală) – care au generat un volum total de investiții de 510 mil. Euro;
- cca. 6.000 de locuri de muncă “verzi” menținute sau nou create;
- sprijin financiar pentru achiziționarea a cca 20.200 vehicule alternative, din care 17,900 electrice;
- sprijin financiar pentru implementarea a cca 200 de proiecte care sprijină mersul pe bicicletă;
- instruirea a 1.700 de parteneri Klimaaktiv Mobil, respectiv: instructori în EcoDriving, instructori pentru mersul pe bicicletă, mentori în mobilitate și 30 de școlii de șoferi certificate;
- know-how pentru 60.000 de copii și 3.500 cadre didactice din 300 de școli, care au condus la o reducere cu 800.000 a numărului de deplasări cu masina;
- 100 de proiecte de mobilitate a tinerilor implementate cu sprijinul a peste 15.000 de tineri.

Metode de informare și consultare:

Ultimele noutăți în ceea ce privește mersul pe bicicletă pot fi accesate online de pe platforma de internet Klimaaktiv Mobil. Un buletin informativ periodic (trimestrial) prezintă informații despre evenimente și subiecte de interes pentru bicicliști, atât din Austria, cât și din străinătate. Toate regiunile din Austria au propriile site-uri web dedicate mersului pe bicicletă.

4. CEHIA

Titlul original: Czech National Cycling Development Strategy 2013 - 2020. (English summary)

Titlul în limba română: Strategia Națională pentru Dezvoltarea Infrastructurii pentru Biciclete (rezumat în limba engleză)

Țara și data publicării: Republica Cehă, 2013

Întocmit de către: Ministerul Transporturilor, Centrul de Cercetare în Transport

Perioada vizată: 3 ani (2013-2015)

Responsabili pentru aplicare: Ministerul Transporturilor și Ministerul Dezvoltării

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Ministerul Transporturilor și Ministerul Dezvoltării

Măsurile propuse:

- Sporirea cotei modale de transport cu bicicleta la nivel național la 25% (până în 2025)
- Sporirea cotei modale de transport cu bicicleta în mediul urban.
- Eficiența în construirea infrastructurii velo.
- Tratamente egale acordate tuturor modurilor de transport (inclusiv bicicleta) în politicile locale de transport
 - Evitarea politicilor izolate și integrarea în strategii globale (Planuri de Mobilitate Urbana Durabila)

5. COREEA

Titlul original: Bicycle Transport Policy în Korea

Titlul în limba română: Politica privind transportul de biciclete în Coreea - Eperțiza coreeană

Țara și data publicării: Republica Coreea, 2013

Întocmit de către: Institutul de Transport din Coreea – Instituție academică guvernamentală

Perioada vizată: 4 ani (2009-2013)

Responsabili pentru aplicare: Guvernul Republicii Coreea pentru infrastructura interregională (în principal de agrement) și autoritățile locale pentru infrastructura regională (utilitara) – coordonare la nivelul Guvernului central

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Guvernul Republicii Coreea pentru infrastructura interregională (în principal de agrement) și autoritățile locale pentru infrastructura regională (utilitara) - coordonare la nivelul Guvernului central

Măsurile propuse:

Rețeaua națională de piste pentru biciclete - 4835,4 km (în curs de realizare în 2013), compusă din:

- inelul perimetral al țării - pista care leagă orașele de coastă și se închide de-a lungul graniței cu Coreea de Nord - lungimea 3214,4 km din care; 569,4 km piste existente de biciclete, 70,3 km incluși în diferite planuri locale, 400,2 km pe drumuri naționale, 2174,5 km pe drumuri regionale, municipale și rurale.

- trei trasee prin interiorul țării, care leaga traseul inelar - 1621 km lungime, din care 675,2 km pe drumuri naționale și 945,8 km pe drumuri regionale, municipale și rurale
- rețeaua națională de piste utilizează parțial piste locale, realizate sau proiectate. Autoritățile locale au participat la elaborarea planului de rețele naționale, atât pentru integrarea propriilor rețele într-un sistem unitar și integrat, cât și pentru stabilirea bugetului proiectului.

Conexiune interregională

- Trasee pentru biciclete de-a lungul marilor râuri – 1757 km (realizati între 2009-2012)
- Proiectul „Orașe noi prietenoase cu biciclistii” a vizat prioritizarea bicicletelor în orașele nou construite.
- Sprijinirea sistemelor de biciclete publice în orașe

Buget

- 2,35 miliarde KRW (184,3 milioane euro) pentru Rețeaua națională de piste pentru biciclete
- 22,2 miliarde KRW - KRW (1,7 miliarde euro) pentru trasee pentru biciclete de-a lungul marilor râuri (include toata investiția de reabilitare a râurilor)

Metode de informare și consultare

Au fost organizate sesiuni de dezbateri publice, sesiuni de informare regionale, consultări interministeriale și întâlniri cu experții.

Au fost realizate sondaje și consultări publice pe regiuni, dar și sesiuni de prezentari locale, cu participarea reprezentanților orașelor, satelor și a regiunilor, urmate de consultări unu-la-unu între companiile de proiectare și autoritățile locale.

Au avut loc reuniuni periodice ale comisiilor de experți, pentru a pregăti noi norme și criterii pentru traseele pentru biciclete. În plus, s-au organizat seminarii pentru a discuta și pentru a promova conținutul elaborat în cadrul reuniunilor comisiilor.

În cele din urmă, planul general a fost finalizat de către un organism consultativ compus din firmele de proiectare, oficiali ai guvernului central, experți și reprezentanți ai autoritățile locale.

Prezentarea proiectelor

1. Trasee pentru biciclete de-a lungul a 4 râuri

„Green New Deal” este un proiect de restaurare a patru râuri majore din Coreea, având ca scop combaterea problemelor legate de inundații și de secetă, cauzate de schimbările climatice, îmbunătățirea calității apei și restabilirea unui sistem ecologic sănătos și crearea de spații „prietenoase” cu apa (și cu natura, în general), care pot fi folosite pentru petrecerea timpului liber și pentru organizarea de evenimente culturale.

Proiectul a urmărit, de asemenea, crearea de locuri de muncă și facilitarea redresării economice. Au fost întărite digurile învechite, au fost recuperate ecosistemele râurilor, au fost construite ecluze ecologice cu instalații de control al inundațiilor, dar și trasee pentru drumeții și piste pentru biciclete.

Proiectul a fost realizat acordând o atenție deosebită factorilor de mediu, de la etapele de planificare, proiectare și construcție, până la etapa finală de utilizare a materialelor de construcție. Pistele au fost realizate pentru agrement și se intersectează cu rețeaua națională. Includ zone de odihnă la fiecare 30 de km, campinguri la fiecare 60 km și hoteluri de biciclete la fiecare 50 km, utilizate ca hub-uri pentru furnizarea de servicii de cazare, informare, reparații și întreținere.

Deschiderea traseelor pentru biciclete de-a lungul râurilor a dus la o creștere bruscă a numărului de bicicliști, contracarând tendința folosirii automobilului în turismul de weekend (În Coreea de Sud, sâmbăta a fost declarată zi liberă recent). Aproximativ 300.000 de persoane au folosit pistele în decurs de opt luni de la deschidere. Au fost dezvoltate diferite facilități și programe turistice pentru utilizatorii de biciclete, care au permis explorarea unor noi tipuri de călătorii de agrement și îmbunătățirea nivelului culturii și a calității vieții oamenilor.

O serie de măsuri au fost adoptate în scopul promovării utilizării bicicletei: crearea unui portal online “4-river guide” care cuprinde informații despre cursuri de biciclete, atracții turistice, festivități, evenimente, cazare, restaurante și facilități de reparații, crearea de aplicații pentru smartphone care furnizează informații GPS despre traseu. Utilizând aplicațiile, bicicliștii pot obține informații despre

rutele de biciclete, despre cursurile tematice și despre atracțiile turistice aflate de-a lungul traseelor. Aceste aplicații includ, de asemenea, diverse funcții precum memo-scrierea, partajarea, afișarea drumurilor călătorite și ascultarea de povestiri.

Pentru programul de certificare a biciclistilor, au fost înființate 40 de centre de certificare de-a lungul rutelor de biciclete de pe malul râului. Se acordă un certificat și o medalie la finalul unor cursuri de utilizare a bicicletei.

Pentru a asigura un acces facil, traseele bicicletelor au fost conectate la rețeaua feroviara a țării. Bicicliștii pot călători în trenuri care au vagoane pentru transport biciclete, până la stațiile din apropierea rutelor de biciclete. Există, de asemenea, o linie de metrou care este conectată la unul dintre trasee.

2. Proiectul „Orașe noi prietenoase cu bicicliștii”

Guvernul Coreei duce o politică de evitare a concentrării populației în marile orașe. De mulți ani, Coreea de Sud construiește orașe noi. Pentru a facilita implementarea "unei creșteri ecologice cu emisii reduse de carbon", care a fost selectată ca fiind unul dintre cele mai importante obiective de politică națională, guvernul dezvoltă o diversitate de planuri de acțiune.

Unul dintre acestea prevede construirea de noi orașe în mod sustenabil, cu emisii scăzute și cu economisirea energiei prin schimbarea paradigmatelor în ceea ce privește consumul de energie, cu accent pe transportul public și cel nemotorizat etc. Stabilirea unui plan de mobilitate este un element esențial în dezvoltarea urbană. La elaborarea unui astfel de plan, bicicletei i se acordă o importanță tot mai mare datorită politicii de dezvoltare ecologică a orașelor.

Orașe ca Dongtan 2 și Sejong au jucat roluri principale în promovarea utilizării bicicletelor, prin crearea de facilități cum ar fi: sistemele publice de biciclete, construirea de piste pentru biciclete, implementarea de tehnologii de ultimă generație. În Dongtan 2, se estimează că beneficiile indirecte obținute prin implementarea proiectului de piste pentru biciclete vor atinge 58,3 miliarde KRW pe an. Dintre acestea, se așteaptă beneficii de aproximativ 55,7 miliarde KRW (4,5 miliarde euro) din reducerea emisiilor cu aproximativ 371,600 tone de CO₂.

Dongtan 2 a introdus conceptul de BTOD (Bicycle & Transit Oriented Development) menit să asigure accesul rapid la stațiile de transport în comun și transferurile rapide în timpul călătoriei pe distanțe lungi la locul de muncă sau la școală. S-au creat rețele de coridoare dedicate transportului public, piste pentru biciclete și drumuri pietonale.

Prin proiectarea infrastructurii de mobilitate, orașul intenționează să aiba o utilizare modală a transportului public (inclusiv autobuze și biciclete) la peste 70%. În plus, Dongtan 2 încearcă să-și creeze o imagine turistică de oraș orientat spre biciclete, construind facilități de divertisment de-a lungul principalelor piste cum ar fi: "Centrul comunitar velo", "Parcul X-Games", "Bike Art Park" și "Campingul pentru biciclete".

Pe baza unui sondaj efectuat în rândul utilizatorilor de biciclete, orașul a decis să construiască piste cu două căi cu sensuri diferite, separate de spațiul autovehiculelor, prin reducerea lățimii și a numărului de benzi auto. Au fost plantați copaci pe ambele părți ale pistelor, astfel încât să poată forma baraje naturale și pentru a proteja bicicliștii de precipitații sau radiații solare. Proiectarea orașului s-a făcut prin prioritizarea pietonilor față de biciclete, care, la rândul lor, au prioritate față de automobile.

3. Sistemul public de biciclete - „Bike sharing”

Este un sistem menit să asigure că oricine poate folosi bicicletele cât mai convenabil posibil, oricând și oriunde. În peste 300 de orașe din întreaga lume, se estimează că sistemul va înlocui cererea de călătorie pe distanțe scurte cu mașina.

Este considerat un instrument util care poate fi utilizat în eforturile de rezolvare sau de ușurare a diferitelor probleme urbane, cum ar fi congestionarea traficului, accidentele și poluarea. Sistemul public de „bike sharing” contribuie la creșterea accesibilității transportului. Instalate, în general, la intervale de 300 de metri, stațiile publice de biciclete sunt ușor disponibile, asigurând accesibilitate excelentă la transport.

Bicicletele publice pot oferi un nivel de confort apropiat de cel al autoturismelor, deoarece utilizatorii le pot folosi oricând doresc. Acesta este un avantaj care nu poate fi asigurat de transportul public. În plus, în comparație cu utilizarea autoturismelor care necesită cheltuieli destul de mari de întreținere și

de parcare, bicicleta asigură conexiuni rapide fără cheltuieli. Având în vedere natura lor, bicicletele publice pot oferi servicii de transfer în legătură cu transportul public.

În plus, bicicletele publice pot contribui la ușurarea problemei polarizării sociale și a inechității, deoarece acestea pot fi utilizate cu ușurință, indiferent de diferențele dintre sexe, vârstă și clasa socială.

În Coreea, sistemele publice de biciclete au fost înființate de la începutul anilor 2000, în efortul de a promova bicicleta. În 2012, 14 orașe coreene aveau sisteme publice de bike-sharing. În funcție de mărime, orașele dețin flote între 200 și 4500 de biciclete. Programele publice de biciclete din țară au fost inițiate cu sprijinul financiar al guvernului, însă sunt responsabilitatea administrațiilor locale.

De exemplu, în privința utilizării, cercetările au arătat că Changwon a înregistrat cel mai mare volum al traficului, cu 9 000 deplasări pe zi. Aceasta înseamnă că o bicicletă a fost folosită, în medie, de 4,9 ori pe zi. În categoria volumului de trafic pe bicicletă, Daejeon a fost clasat pe primul loc, cu 6,8 deplasări pe zi.

Guvernul a pregătit și un "Manual pentru construirea și funcționarea sistemelor publice de biciclete". Prin utilizarea manualului, ministerul încearcă să unifice elementele de bază, cum ar fi componentele bicicletei și procedurile de operare și să construiască un sistem interoperabil între diferitele administrații locale. Agenția Coreeană pentru Tehnologie și Standarde, o organizație afiliată la Ministerul Economiei, a dezvoltat "standardele privind sistemele publice de biciclete", contribuind la asigurarea stabilității tehnologice a programelor publice de biciclete.

6. DANEMARCA

Titlul original: Denmark - on your bike! The national bicycle strategy

Titlul în limba română: Danemarca - pe bicicletă! Strategia națională pentru biciclete

Țara și data publicării: Danemarca, 2014

Întocmit de către: Ministerul Transporturilor din Danemarca

Perioada vizată: nespecificată

Responsabili pentru aplicare: Ministerul Transporturilor din Danemarca cu sprijinul și colaborarea Administrațiilor locale, Administrației Naționale a Drumurilor, Federației Biciclistilor din Danemarca, Cailor Ferate Daneze și Visit Denmark (Ministerul Turismului)

Responsabili pentru monitorizare și evaluare:

- Ministerul Transporturilor prin Căile Ferate Daneze - pentru măsurile privind creșterea accesibilității în stațiile feroviare;
- Ministerul Transporturilor - pentru restul infrastructurii la nivel național;
- Ministerul Turismului, Ministerul Mediului și Ministerul Dezvoltării - pentru măsuri care sunt în aria sa de competență, de exemplu: promovare turistică, parcuri naturale, dezvoltarea micilor afaceri;
- Autoritățile locale - în cazul infrastructurii aflate în administrarea lor;
- Instituții publice și agenți economici privați - pentru măsurile privind angajații;
- Federația Biciclistilor din Danemarca - pentru elaborarea Manualului biciclistului.

Măsurile propuse:

Se propun trei direcții strategice pentru creșterea utilizării bicicletei:

- **Deplasări zilnice cu bicicleta** prin facilitarea deplasărilor din ușă-în-ușă (locuință, serviciu, cumpărături, timp liber)
- **Vacanțe active** - facilitarea utilizării bicicletei în timpul vacanțelor (cicloturism)
- **Creșterea siguranței** – combaterea accidentelor și a furturilor

1. Deplasări zilnice cu bicicleta

Se pune accentul pe îmbunătățirea intermodalității între transportul în comun și folosirea bicicletei.

Prin noua strategie se urmărește utilizarea mai frecventă a bicicletei către și dinspre stațiile de transport în comun de tip metrou și tren suburban.

Principalele măsuri propuse:

- Parcări pentru biciclete, acoperite și sigure în toate stațiile de tren, autogari, stații intermodale, capete de linie și stații principale transport urban. Căile Ferate Daneze au creat deja parcări pentru biciclete în numeroase stații și vor continua să contruiască acolo unde acestea lipsesc. Bugetul alocat de Ministerul Transporturilor, pentru 2009-2020, pentru îmbunătățirea accesului la stațiile feroviare este de cca. 134 milioane euro, din care cca. 25% vor fi folosiți pentru accesul bicicletelor. Între 2009-2013 au fost folosiți cca. 4.300.000 Euro pentru parcări și accesul bicicletelor în stațiile de tren;
- Acoperirea parcărilor, dotarea cu pompe și diverse scule pentru repararea/întreținerea bicicletelor, amplasarea de panouri informative, crearea de puncte de încărcare pentru bicicletele electrice.
- Coordonarea eforturilor cu autoritățile locale, pentru amenajarea coerentă, eficientă și confortabilă din punct de vedere al accesului, a zonelor din jurul stațiilor feroviare (spații publice). Deși accesul liber cu bicicleta în vagoanele special amenajate ale trenurilor suburbane a dus la creșterea numărului de deplasări cu bicicleta în deplasările zilnice, nu se recomandă extinderea sistemului datorită costurilor, de cca. 10 ori mai mari decât în cazul utilizării a două biciclete, la capetele călătoriei cu trenul. Cu toate acestea, se recomandă păstrarea unui număr limitat de locuri pentru biciclete, doar pentru deplasările în scop recreativ;
- Extinderea sistemelor de tip bike-sharing (private sau publice). În unele localități, Căile Ferate Daneze dețin sisteme de bike-sharing pentru a degreva trenurile de biciclistii navetisti.
- Implicarea angajatorilor (publici și privati) în încurajarea utilizării bicicletei ca mod de deplasare către locul de muncă, de exemplu; înlocuirea mașinii de serviciu cu bicicleta de serviciu;

- Construirea de facilități la locul de muncă, precum: parcări dotate cu pompe și service, dușuri și vestiare, încărcare pentru biciclete electrice etc.
- Crearea unui grup de lucru la nivelul Ministerului Transporturilor care să colecteze informații, să analizeze și să propună măsuri pentru reducerea furturilor de biciclete din stațiile de tren. 80 de stații la nivel național au parcări închise securizate, însă, datorită costurilor ridicate, se caută soluții mai ieftine.

Strategia daneză subliniază importanța planificării urbane, astfel încât organizarea spațială și funcțională a localităților să se facă în funcție de nevoile pietonilor și ale biciclistilor (conform unui raport al Agenției Daneze pentru Protecția Naturii care are ca scop limitarea construirii ineficiente în afara localităților).

Măsurile luate în trecut și care au contribuit la creșterea utilizării bicicletei vor fi continuate, de exemplu, prin: extinderea numărului de piste express, prioritate la semafor sau verde la virajele dreapta pentru biciclete. De asemenea, se propune din nou implementarea vitezei minime de 30km/h în zonele construite, măsură încă amanată în Danemarca.

2. Vacante active

În Danemarca, aproape toți locuitorii dețin cel puțin o bicicletă. Fiecare danez pedalează, în medie 60 km, pe an (cifra este doar pentru vacanțe, nu pentru deplasările zilnice). Rețeaua de rute pentru biciclete este de 12 000 km, iar turismul pe bicicletă este practicat de cca.1,2 milioane de turiști.

Principalele măsuri propuse:

- Îmbunătățirea semnalizării și marcajelor pe trasee, îmbunătățirea și creșterea numărului de spații pentru odihnă de-a lungul traseelor, construirea de noi rute către atracții care încă nu sunt acoperite de rețeaua națională
- Evitarea conflictelor cu alte tipuri de infrastructură (de exemplu: înlocuirea trecerilor la nivel cu calea ferată cu pasarele velo sau evitarea unor intersecții periculoase prin crearea de pasaje subterane sau poduri pentru biciclete etc)
- Continua colaborării dintre Ministerul Transporturilor, al Turismului, al Mediului și cel al Dezvoltării, și

administrațiile locale pentru crearea unor programe și pachete turistice cat mai atractive pentru cicloturiștii care vizitează țara, cat și pentru dezvoltarea în continuare a infrastructurii pentru biciclete, în concordanță cu datele culese în urma vizitelor;

- Introducerea unui premiu de excelență acordat celei mai bune inițiative a anului (publică sau privată) în domeniul ciclo-turismului.

3. Creșterea siguranței

La nivel național, s-a constatat o scădere a numărului de deplasări (zilnice) cu bicicleta, în special în rândul copiilor, în timp ce procentul copiilor care sunt duși cu masina la școală a crescut de la 10% în 1978, la 23% în 2000, procent care s-a menține până în 2013. Una dintre principalele probleme este lipsa de mișcare în rândul copiilor, care determina probleme de sănătate (obezitate, lipsă de concentrare, scăderea încrederii în sine și a gradului de independență).

Pentru creșterea numărului de deplasări cu bicicleta (în special în rândul copiilor), se propun măsuri care să contribuie la creșterea atractivității și a siguranței, unele enumerate deja anterior: crearea de facilități în stațiile de transport public, scăderea limitei de viteză în localități, la 30km/h, intersecții mai sigure sau eliminarea a 700 de de treceri la nivel cu calea ferată sau alte măsuri noi, precum: extinderea zonelor pietonale în localități sau limitarea accesului auto în jurul școlilor, spații de acumulare pentru bicicliști la intersecții (măsură aplicată doar în marile orașe).

Se propun și măsuri educative pentru copii, în funcție de vârstă, precum: ore de educație velo-rutieră, cu programe și concursuri inventive, un manual elaborat împreună cu Federația Bicicliștilor din Danemarca. Sunt exemplificate școli în care fost implementate programe pilot și se propune extinderea lor la nivel național

7. ELVEȚIA

Titlul original: Sustainable Development Strategy 2016–2019

Titlul in limba română: Strategia de Dezvoltare Durabilă (*definiția dezvoltării durabile: dezvoltarea este durabilă dacă garantează că pot fi satisfăcute nevoile generațiilor actuale fără a compromite capacitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoi*)

Țara și data publicării: Confederația Elvețiană, 2016

Întocmit de către: Consiliul Federal (Dezvoltarea durabilă este consacrată în Constituția federală din 1999 - Parlamentului Federal solicita revizuirea strategiei la fiecare ciclu legislativ)

Perioada vizată: 3 ani (2016-2019)

Măsurile propuse:

În cadrul Domeniului de acțiune 2 - Dezvoltarea urbană, mobilitatea și infrastructura, sunt identificate următoarele:

- Obiectivul 2.2 - Expansiunea urbană este limitată, creșterea localităților este limitată la zonele și coridoarele de dezvoltare planificate. Terenurile agricole și spațiile deschise sunt în mare măsură protejate de dezvoltarea ulterioară. În spațiile urbane se depun eforturi pentru a planifica așezările, peisajul și transportul într-o manieră coordonată și orientată spre viitor. Pe lângă aspectele legate de transport, obiectivele cheie ale acestor programe sunt de a promova dezvoltarea urbană interioară și de a reduce impactul asupra mediului și consumul de resurse.
- Obiectivul 2.7 - Limitele capacității de transport al pasagerilor sunt din ce în ce mai testate în orele de vârf. Creșterea proporției transportului nemotorizat (pietoni și biciclete) reprezintă un factor major în gestionarea nevoilor de călătorie actuale și viitoare, cât mai eficient și mai ecologic posibil, atât ca mijloace de transport independente, cât și în combinație cu alte forme de transport ("mobilitate combinată"). Planul de acțiune pentru transportul nemotorizat va îmbunătăți condițiile pentru aceste tipuri de călătorie pentru a asigura o rețea de transport sigură, ușor accesibilă și atractivă.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



Metode de informare și consultare:

Punerea în aplicare a politicii de dezvoltare durabilă este un proces solicitant, pe termen lung, care necesită o cooperare strânsă și bine coordonată între toate nivelurile de guvernare și cu partenerii din sectorul privat, societatea civilă și mediul academic și științific. Din acest motiv, acești actori sunt implicați în procesul de revizuire a strategiei.

Scopul este acela de a elabora un plan de acțiune care să beneficieze de un real sprijin din partea tuturor părților interesate. Au fost prezentate și discutate interesele, punctele de vedere și obiectivele tuturor actorilor-cheie, în ceea ce privește dezvoltarea durabilă. Acest proces a cuprins societatea civilă, mediul de afaceri, mediul academic, reprezentanții cantoanelor, comunelor și reprezentanții administrației federale. Rezultatele acestui dialog au fost grupate într-un raport de sinteză care a constituit una dintre bazele prezentei strategii.

8. GERMANIA

Titlul original: The National Cycling Plan 2002-2012: Ride your bike! Measures to Promote Cycling in Germany

Titlul in limba romana: *Planul National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta 2002-2012: Mergi pe bicicleta! Masuri de promovare a mersului pe bicicleta in Germania*

Tara si data publicarii: Germania, 2002

Intocmit de catre: Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane

Perioada vizata: 10 ani (2002-2012)

Responsabili pentru aplicare: Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane

Planul național german prevede responsabilități atât pentru guvernele federale, cât și pentru autoritățile locale, guvernul federal concentrându-se pe cadrul legal și supravegherea domeniilor de politici legate de ciclism.

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane

Masurile propuse:

În 2002, Parlamentul Germaniei a adoptat o hotărâre privind elaborarea Planului național de Incurajare a Mersului pe Bicicletă. Această mișcare politică a fost provocată de cerințele Asociației Germane de Ciclism (ADFC), ale Asociației Germane de Transporturi (VCD), ale guvernelor regionale și ale reprezentanților municipalităților.

În perioada 2002–2012, guvernul federal german a sprijinit municipalitățile prin proiecte, furnizarea de informații și lobby în efortul de a promova mersul pe bicicleta în Germania, în cadrul unei politici de transport durabile. Planul național a fost ratificat și pentru perioadele legislative următoare.

Planul National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta 2002-2012, spre deosebire de Planul de Infrastructură de Transporturi, nu prevede crearea a unei rețele naționale de trasee pentru biciclete (e.g. masuri de infrastructura), abordand mersul pe bicicleta ca pe un sistem „ciclismul ca sistem”, incluzand astfel un set de masuri “soft” pentru incurajarea mersului pe Bicicleta. Planul a fost inspirat de modelul olandez.

Implementarea Planului se face in comun de catre guvernul federal si autoritatile locale, bazandu-se pe 4 piloni principali:

1. Guvernul federal si Statul german – au creat Grupul Comun de Lucru pentru incurajarea mersului pe Bicicleta;
2. Portalul www.nrvp.de – este o platforma complexa si un important punct de informare;
3. Academia pentru Biciclete – functioneaza ca un furnizor regional de instruire;
4. Programul federal de sprijin pentru masuri de tip non-investitional.

1. Grupul Comun de Lucru pentru incurajarea mersului pe bicicleta - a fost constituit in 1998 si este alcatuit din reprezentanti ai guvernului federal, ai statului german (nivel central), ai asociatiilor municipiilor, ai Cailor Ferate Germane, ai asociatiilor de biciclisti/de promovare a mersului pe bicicleta, ai producatorilor de biciclete. Functioneaza ca un forum de discutii in cadrul caruia au loc schimburi de informatii intre factorii de decizie si diferitele grupuri de interese.

Grupul de lucru abordeaza subiecte precum:

- Cadrul legislativ: optimizarea cadrului legislativ prin acordarea unei mai mari flexibilitati municipiilor; revizuirea principalelor reglementari;

- Coordonarea: crearea unei imagini de ansamblu asupra diferitelor programe operationale care vizeaza promovarea mersului pe bicicleta ;
- Finanțarea: revizuirea modului in care sunt finanțate măsurile de politică care promoveaza mersul pe bicicleta;
- Turismul: promovarea intermodalității, in special in ceea ce priveste transportul pe cale ferată și îmbunătățirea traseelor de biciclete trans-regionale;
- Comunicarea: schimburi de bune practici, inclusiv in domeniul relațiilor publice, transfer național și internațional de cunoștințe, organizarea de grupuri de experți, ateliere de lucru, abordarea problematicii mersului pe bicicleta în diverse forme de mass-media, constituirea de parteneriate strategice public-private, organizarea de campanii de publicitate orientate către nevoile grupurilor țintă, cum ar fi gestionarea mobilității pentru companii.

2. Portalul www.nrvp.de - Contine o sectiune dedicata specialistilor, cu peste 200 de utilizatori înregistrați, care facilitează cooperarea și coordonarea dintre membrii Grupului Comun de lucru descris mai sus si dintre membrii altor comitete responsabile cu politica de incurajare a mersului pe biciclete, la nivel federal, din Germania.

Exista, de asemenea, o zonă accesibilă publicului larg care conține aproximativ 5.000 de articole cu privire la inițiativele federale, măsurile de finanțare, exemplele de buna practica identificate la nivelul guvernului federal, al land-urilor (regiunilor) și al municipalităților, știri actualizate, o bază de date cu literatură de specialitate și o listă de evenimente relevante.

3. Academia pentru Biciclete - cu finantare de la Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane si cu sprijinul Asociației Oraselor, a Asociației Districtelor Administrative si a Asociației Oraselor Mici si Mijlocii, Institutul German pentru Dezvoltare Urbana a infiintat Academia pentru Biciclete, organizatie care ofera servicii de instruire municipalitatilor care doresc sa isi imbunatateasca nivelul de cunostinte in domeniul promovarii mersului pe bicicleta.

Sesiunile de instruire se desfasoara pe intreg teritoriul Germaniei, oferind, astfel, posibilitatea tuturor oraselor sa participe la instruirile care se desfasoara in imediata lor vecinatate. Programul anual de

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



evenimente cuprinde de la instruirii cu durata de o zi, la sesiuni care se întind pe durate mult mai mari, la vizite de studio și excursii organizate în diferite locații.

În perioada 2009-2010, de exemplu, au fost organizate sesiuni speciale de instruire dedicate familiarizării personalului de specialitate din primării cu noile modificări legislative cu impact asupra mersului pe bicicletă. Aceste tipuri de evenimente au ușurat mult procesul decizional la nivelul autorităților locale care erau obligate, conform ultimelor modificări legislative, să accepte accesul bicicletelor din ambele sensuri pe anumite străzi cu sens-unic, să limiteze, pe cale de consecință, accesul bicicletelor în zonele dedicate pietonilor etc.

Subiectele abordate de Academia pentru Biciclete în cadrul sesiunilor de instruire variază de la: infrastructura pentru biciclete la siguranța în trafic, aspecte legislative referitoare la mersul pe biciclete, măsuri de comunicare și de cooperare în scopul promovării mersului pe bicicletă.

4. Programul federal de sprijin pentru măsuri de tip non-investițional - proiecte de tip „soft” (fără componenta de investiții) finanțate de guvernul federal

Guvernul federal deține un rol foarte important în promovarea mersului pe bicicletă prin asumarea rolului de facilitator și coordonator și prin desfășurarea de campanii, conferințe și programe pilot.

Aceste măsuri sunt sprijinite financiar prin intermediul unui program federal care are o alocare anuală de 3 milioane de euro, din 2008. Aceste fonduri sunt utilizate pentru finanțarea unor acțiuni de conștientizare, a unor inițiative de cercetare, măsuri informaționale, programe de perfecționare, măsuri de îmbunătățire a siguranței în trafic, precum și pentru promovarea generală a dialogului și pentru diseminarea informațiilor în toate domeniile pe care mersul pe bicicletă are un impact pozitiv. Măsurile sprijinite acoperă o gamă largă de domenii, precum sănătatea, mediul înconjurător, dezvoltarea urbană, transportul, siguranța în transporturi, turismul.

Buget:

Incepand cu 2004, 2 milioane de euro sunt alocate anual pentru implementarea de masuri de tip „soft”, non-investitionale.

Se estimează că guvernul federal german a cheltuit peste 1,1 miliarde de euro, între 1980 și 2000, pentru a extinde caile de biciclete situate de-a lungul autostrăzilor federale.

În plus, veniturile din impozitul federal pe combustibil, în valoare de aproximativ 2 miliarde de euro pe an, sunt alocate unui fond special de investiții în transportul urban. Acest fond federal se alătură finanțării guvernamentale de stat și locale care sprijină guvernele regionale în construirea de facilități pentru mersul pe biciclete (trasee, benzi dedicate, poduri, semne de circulație, parcări etc.).

Incepand cu 2002, cca. 100 de milioane euro au fost alocate anual pentru construirea și mentenanța cailor de rulare pentru biciclete, amplasate de-a lungul rețelei federale de autostrăzi. Incepand cu anul 2003, 3,5 milioane euro au fost alocate anual pentru îmbunătățirea rețelelor de piste de biciclete existente, situate de-a lungul autostrăzilor. Incepand cu anul 2004, exista un Memorandum de Finantare a Infrastructurii de Transport la nivelul autoritatilor locale, prin care sunt finanțate pistele de biciclete și semnele de circulație.

Rezultate așteptate în diverse domenii:

Planul National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta 2002-2012 a fost considerat un mare succes, ponderea bicicletei ca mijloc de transport crescand cu 17% în perioada 2002-2008. Bicicleta a cunoscut cea mai mare rată de creștere în rândul tuturor modalitatilor de transport. În plus, infrastructura pentru biciclete din toate orașele s-a îmbunătățit foarte mult prin crearea "Departamentelor pentru biciclete" în toate administrațiile locale și regionale.

Planul National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta 2002-2012 a schimbat percepția populației germane cu privire la mersul pe bicicleta. Astfel, tinerii și populația din mediul urban considera bicicleta un mijloc de transport confortabil, convenabil și ecologic.

Metode de informare și consultare:

Odată cu publicarea Planul National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta 2002-2012, guvernul federal a inițiat o largă dezbatere publica despre perspectivele și căile care pot fi deschise prin promovarea sistematică și completă a mersului pe bicicletă în Germania.

Planul este rezultatul multor discuții cu guvernele federale, cu reprezentanți ai asociațiilor autorităților locale, ai Federației Germane a Biciclistilor, ai Asociației Germane pentru Transport Durabil, ai Consiliului German pentru Siguranța Rutieră, ai Asociațiilor producătorilor de mijloace de transport cu două roți și ai unor organizații științifice. Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Locuințelor a asistat la dezvoltarea planului încă din stadiul de proiect.

Cu toate acestea, diferitele structuri guvernamentale și grupurile de interese nu sunt singurele responsabile cu promovarea mersului pe bicicleta. Guvernul federal german a înțeles că nu va fi capabil să progreseze în următorii zece ani față de momentul adoptării planului fără sprijinul tuturor factorilor-cheie din politica, industrie și societate, care trebuie să adopte și promoveze sloganul „Mergi pe bicicleta!”.

Prin urmare, guvernul federal a invitat publicul larg să participe la discuțiile despre acest prim Plan National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta 2002-2012. Pentru ca planul să fie aplicat cu succes, este esențial ca toată clasa politică și toți managerii publici să facă desfășurare o campanie activă în sprijinirea mersului pe bicicleta, iar toate categoriile de public trebuie să fie implicate.

Plecând de la aceste obiective și în limita bugetului pe care l-a avut la dispoziție, ministerul de resort a inițiat o serie de acțiuni, precum:

- Publicarea Planului National pe internet;
- Crearea unei platforme pe internet, denumită „Dialog pentru Plan National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta”;
- Îmbunătățirea cooperării la nivel inter-ministerial prin implicarea Agenției Federale pentru Autostrăzi, a Agenției Federale pentru Mediu și a altor organizații;

- Impartirea in mai multe strategii de implemnetare si monitorizarea lor prin intermediul grupului comun de lucru;
- intensificarea discutiilor cu industria, cu sectorul de comert, cu micii intreprinzatori si cu sectorul de servicii si introducerea conceptului de „mobilitate la locul de munca”;
- organizarea de seminarii si workshopuri

Titlul original: 2020 National Cycling Plan

Titlul in limba romana: *Planul National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta 2020*

Tara si data publicarii: Germania, 2013

Intocmit de: Guvernul Federal al Germaniei

Perioada vizata: 7 ani (2013-2020)

Responsabili pentru aplicare: Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane

Responsabili pentru monitorizare si evaluare: Ministerul Federal al Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării Urbane

Masurile propuse:

Mersul pe bicicleta detine o pondere din ce în ce mai mare volumul în traficului din Germania. În plus, aceasta modalitatea de transport contribuie la o mai buna abordare a provocarilor actuale si viitoare, de natura sociala, dar si a celor legate de transporturi, avand un impact favorabil asupra mediului, climei, calitații vieții în orașe și sănătății oamenilor.

În acest context, Guvernul federal a acordat o mare importanță promovării mersului cu bicicleta ca parte a unui sistem modern de transport, atat în mediul urban, cat și în zonele rurale.

Sarcina guvernului federal a fost de a crea reglementările-cadru care să permită o evoluție a mersului pe bicicletă.

Planul nu se adresează doar guvernului federal, ci mai ales autorităților regionale și celor locale, care sunt cele mai în măsură să implementeze acțiuni concrete de promovare a mersului pe bicicletă în comunitățile locale. În plus, pentru o promovare de succes a mersului pe bicicletă, este necesar sprijin din partea asociațiilor comerciale, a întreprinderilor și, nu în ultimul rând, a publicului larg.

Planul cuprinde nouă domenii de acțiune care identifică majoritatea acțiunilor necesare pentru a asigura evoluția mersului pe bicicletă și descrie / recomandă etapele specifice pe care trebuie să le parcurgă Guvernul federal, regiunile și autoritățile locale, fiecare în cadrul propriei sfere de responsabilitate.

Ariile de acțiune sunt interconectate. Aria de acțiune „siguranță rutieră”, de exemplu, conține aspecte atât din zona de acțiune „infrastructură” cât și din cea de „comunicații”.

Ariile de acțiune sunt:

1. Planificarea și elaborarea strategiei
2. Infrastructura
3. Siguranța rutieră
4. Comunicarea
5. Ciclo-turismul
6. Mobilitatea cu mijloace de transport electrice
7. Legătura cu alte mijloace de transport
8. Educația privind mobilitatea și siguranța rutieră
9. Crearea și conservarea valorilor (cercetare-inovare, transfer de cunoștințe etc).

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



1. Planificarea si elaborarea strategiei

Planificarea integrată

Este absolut necesar ca toate cerințele generate de mersul pe bicicleta să fie luate în considerare într-o manieră integrată, atât la nivel de autoritate locală, cât și la niveluri superioare de guvernare, atunci când vorbim de strategiile de încurajare a mersului pe bicicleta. Acest lucru presupune deopotrivă introducerea de măsuri corespunzătoare de informare și de comunicare, dar și furnizarea unor tipuri de servicii care răspund tuturor nevoilor bicicliștilor.

Rețelele de piste/trasee/cai derulare pentru biciclete

Rețelele locale trebuie astfel proiectate încât să fie coerente și lipsite de bariere. O atenție deosebită trebuie acordată siguranței, confortului și vitezei. Pe această bază și cu respectarea limitărilor de buget existente, toate rețelele de drumuri trebuie astfel proiectate încât să fie „prietenoase” față de biciclete. Când se face planificarea rețelelor de piste de biciclete, nevoile diferitelor grupuri de utilizatori trebuie să fie luate în considerare, cum ar fi, de exemplu, cele ale biciclistilor neexperimentați sau prea rapizi sau cele ale persoanelor care merg cu biciclete tip cargo (pentru marfă) cu mai mult de două roți.

Mersul pe bicicleta în contextul dezvoltării urbane

Mersul pe bicicleta este o formă de mobilitate foarte compatibilă cu obiectivele dezvoltării urbane, mai ales pentru că nu necesită suprafețe mari de teren. În plus, contribuie la creșterea vitalității centrelor orașelor și cartierelor. Mersului pe bicicleta poate, astfel, să contribuie în mod semnificativ la atingerea obiectivelor unei politici integrate de dezvoltare urbană care vizează dezvoltarea unor „orașe compacte”, cu nivel redus de zgomot și cu o calitate superioară a aerului. Pentru ca aceste lucruri să se întâmple, este esențial ca mersul pe bicicleta să fie strâns legat de dezvoltarea urbană și de planificarea regională.

2. Infrastructura

Piste pentru biciclete

Pentru a crește cât mai mult cota modală detinută de transportul cu bicicleta, sunt necesare îmbunătățiri permanente la nivelul infrastructurii pentru biciclete. Întreținerea și recondiționarea facilităților existente devine o sarcină din ce în ce mai importantă care nu trebuie subestimată, inclusiv din perspectivă financiară. Evaluarea permanentă a stării infrastructurii pentru biciclete ar trebui făcută, prin sondaje de opinie.

Lucrările la infrastructura rutieră nu ar trebui să obstrucționeze traseele bicicliștilor, ci, dimpotrivă, să le permită să treacă prin șantier fără probleme.

O atenție deosebită trebuie acordată orașelor mici pentru că multe dintre acestea au rămas în urmă în ceea ce privește asigurarea unei infrastructuri sigure pentru biciclete, care să corespundă cererii în continuă creștere.

Parcările pentru biciclete și semnele de circulație

Pe măsură ce numărul de bicicliști crește, va crește și cererea pentru locuri de parcare pentru biciclete. Pentru a acoperi această cerere, trebuie construite parcări pentru biciclete lângă stațiile de tren, stațiile de autobuz, în centrele orașelor, în zonele de cladiri de birouri și la sediile instituțiilor publice. În cartierele cu densitate mare de cladiri poate fi necesară largirea spațiului alocat bicicletelor, astfel încât pietonii să nu fie afectați. În zonele în care bicicletele sunt parcate pentru perioade mari de timp, vor fi asigurate parcări acoperite, dacă acest lucru va fi posibil.

Încă din etapa de planificare a rețelei de piste/trasee/rute pentru biciclete, o atenție deosebită trebuie acordată semnelor de circulație. Semnele de circulație trebuie să fie aceleași pe întreg teritoriul țării. Este adevărat că unele state federale au definit și implementează deja standarde de circulație adecvate. Dar, cu toate acestea, există încă un număr mare de tipuri și sisteme de semnalizare diferite, în special la nivel de autorităților locale. Acest lucru nu înseamnă numai că signalistica este neuniformă, dar și că, de cele mai multe ori, conținutul semnelor nu este coerent și îi îngreunează pe bicicliști în a-și găsi traseul optim. În plus, întreținerea lor deficitară le reduce mult din utilitate.

Odată cu creșterea numărului de bicicliști, mai multe tipuri de infrastructuri inovative va trebui să fie dezvoltate. De exemplu, „super-autostrazile” pentru biciclete, vor face mult mai atractiv mersul pe

bicicleta pe distanțe lungi și vor contribui la reducerea congestiei în trafic, la ameliorarea presiunii puse pe transportul public la orele de vârf și la îmbunătățirea sănătății populației.

În plus, guvernele regionale pot, prin propriile lor reglementări de construcții, să introducă cerințe cu privire la numărul și standardele de calitate ale facilităților de parcare pentru biciclete. În cazul în care nu au propriile reglementări, regiunile ar trebui să dea cel puțin autorităților locale opțiunea de reglementare. Sarcina autorităților locale este de a-și baza activitățile de planificare și de construcție a infrastructurii de ciclism pe tehnologie de ultimă generație și pe previziunile de creștere existente. Aceste concepte se aplică, de asemenea, pentru etapele de întreținere, modernizare și recondiționare a infrastructurii pentru biciclete. În orașele în care se merge mult cu bicicleta, se pot lua măsuri speciale. De exemplu, semafoarele pot fi etapizate astfel încât bicicliștii să beneficieze de o „undă verde”. În plus, autoritățile locale sunt obligate să ofere un sistem adecvat de parcare pentru biciclete, corespunzător numărului acestora. Dezvoltatorii imobiliari, comercianții cu amănuntul, companiile mari și ale tipului de instituții și autorități publice trebuie să asigure și ei un număr adecvat de facilități de parcare.

3. Siguranța în trafic

Odată cu promovarea mersului pe bicicleta, siguranța în trafic trebuie tratată cu foarte mare responsabilitate, pe măsura că numărul de bicicliști în trafic crește. Există câteva exemple de orașe din Germania care au reușit să asigure o astfel de siguranță la cote înalte: de ex. Kiel, Karlsruhe sau Oldenburg.

Comportamentul în trafic

Cultura generală a utilizatorilor de drumuri joacă un rol deosebit de important. Decât să se considere unii pe alții ca „adversari” în trafic, participanții la trafic ar trebui să aibă grijă în mod constant unii de alții și să se respecte reciproc, conform cerințelor secțiunii 1 din Codul rutier din Germania. O altă condiție esențială pentru siguranța rutieră este că toți utilizatorii rutieri trebuie să știe și să respecte regulile din trafic. Cicliștii, de asemenea, au o mare responsabilitate în această zonă. Acest lucru este demonstrat, nu în ultimul rând, creșterea bruscă a incidentelor în trafic și a accidentelor de circulație

între 2009 și 2011. Încălcări care sunt adesea considerate „mici infracțiuni”, cum ar fi depășirea limitei de viteză sau a parcare a autovehiculelor

pe pistele de biciclete, pot prezenta riscuri semnificative pentru trafic. În acest context, una dintre problemele principale este că mulți oameni sunt încă insuficient informați cu privire la regulile care guvernează utilizarea pistelor de biciclete.

Având în vedere că mersul pe bicicleta sub influența alcoolului este a doua cea mai frecventă cauză de accidente pentru care bicicliștii sunt vinovați, este nevoie de intensificarea eforturilor pentru a crește gradul de constientizare a biciclistilor cu privire la riscurile la care se auto-expun. Desfășurarea de campanii de tipul „traficul rutier și alcoolul” poate fi o soluție.

În concluzie, acțiunile care tin de siguranță rutieră sunt deseori legate de comportamentul participanților la trafic, de aceea aceste măsuri ar trebui să fie astfel planificate încât să vizeze diferite grupuri-tintă și să includă toate categoriile de utilizatori de drumuri.

Reglementari privind infrastructura și a traficului

Încălcarea regulilor de circulație și accidentele rutiere deseori dovedesc existența unei infrastructuri deficitare. Această constatare este confirmată de rezultatele unui studiu realizat de Institutul Federal de Cercetare în domeniul Autostrăzilor, conform căruia, în zonele în care există o mare incidență a accidentelor, există și anumite deficiențe de proiectare care cresc riscul de accidente. Anumite infrastructuri rutiere prea complexe pot fi uneori confuze și dificil de înțeles pentru toți participanții la trafic, în special pentru șoferii de autovehicule și pentru bicicliștii care călătoresc cu viteze mari. Prin urmare, infrastructurile pentru biciclete trebuie să fie concepute astfel încât bicicliștii să poată fi văzuți cu ușurință, în timp util, de către șoferii de autovehicule.

Pe lângă elementele ce tin de siguranța în trafic, proiectanții de facilități pentru biciclete trebuie să țină cont de nevoia biciclistilor de a se simți în siguranță atunci când este întuneric. În acest context, asigurarea unei bune vizibilități și iluminatul corespunzător în zonele cu facilități pentru bicicliști, inclusiv în parcuri, sunt la fel de importante precum siguranța în trafic.

Tehnologiile pentru siguranță

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



Până în prezent, tehnologiile pentru siguranța activă și pasivă a autovehiculelor s-au concentrat, în principal, pe protecția ocupanților vehiculului și nu a celorlalte categorii de utilizatori de drumuri. Nu s-a găsit încă o soluție satisfăcătoare pentru problemele asociate „unghiului mort” ale autovehiculelor și al autoutilitarelor. Proiectarea unor sisteme de siguranță pentru prevenirea accidentelor cauzate de portierele lasate deschise sau pentru creșterea distanța dintre un autovehiculul și o bicicletă pe care o depășește, pot contribui semnificativ la prevenirea accidentelor.

Progresul continuu al tehnologiei incorporate in biciclete a contribuit la sporirea siguranței bicicliștilor. Pătrunderea pe piața a bicicletelor cu un nivel ridicat de siguranță va fi favorizată de tendința emergentă a consumatorilor de a achiziționa modele premium. Cu toate acestea, majoritatea bicicletelor nu este încă de ultimă generație. Unul dintre obstacolele majore in aceasta privinta este lipsa locurilor de parcare sigure și riscul de furt. Mai mult, magazinele din Germania au inca voie să vândă biciclete care nu respectă în totalitate prevederile Codului rutier german, iar cumparatorii sunt direct raspunzatori pentru dotarile ulterioare pe care trebuie sa le asigure ulterior pentru a face bicicleta conforma cu normativele in vigoare.

Prin Programul pentru Siguranță Rutieră, guvernul federal a produs deja îmbunătățiri semnificative in ceea ce priveste siguranța rutieră. Principalele sale priorități sunt îmbunătățirea culturii utilizatorilor de drumuri și protecția categoriilor vulnerabile de utilizatori. Un accent deosebit va fi pus pe activitățile care vizează copii și persoanele în vârstă.

Secțiunea 1 din Codul rutier german impune tuturor participanților la trafic să arate respect reciproc. Aceasta prevedere nu este inasa respectata, de aceea masurile de comunicare vor fi axate pe îmbunătățirea cunoaștințelor utilizatorilor de drumuri și respectarea de către acestia a prevederilor Codului rutier, in special în scopul prevenirii accidentelor, încurajându-i să conducă defensiv și să privească înainte.

Actiunile de crestere a sigurantei in trafic intreprinse de guvernul federal vor cuprinde si alte aspecte, precum: incurajarea utilizarii castilor de protectie, a echipamentelor fluorescente și a materialelor reflectorizante. În acest context, Ministerul Federal al Transporturilor, Constructiilor si Dezvoltării

Urbane va continua să fie proactiv în încurajarea bicicliștilor să poarte cască, desfasurand campanii de constientizare precum: „Eu port casca!” și „Redu viteza!”. In functie de responsabilitatile ce le revin, autoritatile locale sunt incurajate sa implementeze masuri similare.

De asemenea, statul german analizeaza posibilitatea de a majora amenzile acordate atat biciclistilor, cat si conducatorilor de vehicule motorizate care incalca anumite reguli de circulatie cu impact direct asupra sigurantei biciclistilor (de ex. parcarea in locuri nepermise sau stationarea pe pistele dedicate bicicletelor).

4. Comunicarea

Guvernul federal va dezvolta un brand-umbrelă, cu propriul logo, pe care îl va folosi în primul rând pentru măsurile sale de promovare a mersului pe bicicleta. Acest brand va fi pus si la dispozitia regiunilor, a autorităților locale si a altor actori sociali implicați promovarea mersului pe bicicleta, dacă vor fi interesați. Acest lucru este conceput pentru a consolida activități care până acum au fost deseori izolate și care să le permită livrare mai bună a activităților de promovare a ciclismului la nivel național.

In plus, guvernul federal va dezvolta și va urmări implementarea unei campanii – tip, care va putea fi implementata de toate autoritatile locale, avand ca scop încurajarea unui comportament mai atent in trafic pentru toti utilizatorii de drumuri.

În plus, Guvernul Federal va analiza, cu sprijinul guvernelor regionale, modul in care functioneaza sistemele de certificare a oraselor „prietenose cu biciclistii” si cum pot fi aceste sisteme standardizate si aplicate la nivel national.

Vor fi desfasurate competitii si vor fi acordate premii in randul autoritatilor locale, angajatorilor si scolilor care sprijina mersul pe bicicleta.

Cu toate acestea, cea mai mare pondere a activitatilor de comunicare va fi desfasurata la nivel local, de catre autoritatile locale.

Comunicarea cu publicul larg va fi asigurata ori de cate ori va fi posibil. Aparitii periodice in presă, insotite de rapoarte favorabile privind mersul pe bicicleta, de tipul „Fă ceva bun și spune tuturor despre asta!”, vor contribui la o mai buna vizibilitate.

In mod regulat, vor aparea informații publice sub formă de pliante, campanii, concursuri și premii, vor fi oferite stimulente, atragand astfel atenția publicului.

Publicul va fi incurajat să se implice în mod activ si prin oferirea posibilitatii de a semnala autoritatilor locale anumite deficiențe de infrastructură care pot avea un impact negativ asupra mersului pe bicicleta.

5. Ciclo-turismul

Guvernul federal va continua să modernizeze și să extindă „Rețeaua de piste de bicicleta germană”. In acest sens, includerea de noi rute, precum Portile de Fier, dar si cooperarea peste granitele tarii sunt avute in vedere. În plus, guvernul federal urmeaza sa standardizarea stocul de date privind infrastructura pentru biciclete existente pe teritoriul intregii tarii. De asemenea, guvernul si-a propus sa evalueze rata de succes a măsurilor de promovare a ciclo-turismului intreprinse pana in prezent si sa creeze o baza de date cu informații privind oportunitățile de finanțare pentru acest domeniu si una cu bune practici privind serviciile oferite practicanților de ciclo-turism.

Consiliul Național de Turism, în cooperare cu Clubul de ciclism, a implementat cu succes proiectul „Descoperiți Germania cu bicicleta” incepand cu anul 1999. Broșura elaborata în acest scop prezinta in detaliu trasee de ciclo-turism din Germania. Cea mai recenta editie descrie 170 astfel de trasee si este promovata atat pe plan intern, cat si international.

6. Mobilitatea electrica

Pe piata bicicletelor, mobilitatea electrica se dezvolta intr-un ritm uimitor. In ultimii ani, statisticile vanzarilor de “pedelecs” sau de e-bikes sau biciclete electrice arata o crestere de la 30% la 50%. Pedelecs reprezinta o bicicleta asistata electric al carei motor se activeaza doar atunci cand utilizatorul pedaleaza.

Bicicletele de tip pedelec, adică bicicletele electrice, oferă posibilitatea utilizatorilor de a îmbrățișa cu mai mult entuziasm pedalatul/mersul pe bicicletă și se adresează unor noi categorii de grupuri țintă datorită motoarelor asistate electrice care ajută biciclistii să atingă viteze mai mari, să acopere distanțe mai lungi și să urce pantele mai ușor.

Faptul că pedalatul pe o bicicletă electrică necesită mai puțin efort fizic în comparație cu pedalatul pe o bicicletă clasică face bicicleta electrică mult mai interesantă pentru persoanele vârstnice, în special. Dar ea poate fi utilizată și de alte categorii de populație și pentru alte scopuri. An de an, apar modele noi, cu design atrăgător, care stărnesc interesul persoanelor care merg cu bicicletă în scopuri sportive sau de agrement.

Deoarece bicicletele electrice se poziționează, de obicei, în gama de prețuri superioare

și au o greutate mai mare, necesită facilități de parcare sigure și care sunt rezistente la hoți și, dacă este posibil, accesibile, atât pentru reședințele bicicliștilor, cât și pentru destinațiile lor

(loc de muncă, gări etc.).

Mai mult, pe măsură ce pedelec-urile devin tot mai populare, cerințele de proiectare a străzilor și a infrastructurii pentru biciclete devin din ce în ce mai solicitante. Necesitatea de a le permite bicicliștilor să călătorească cu viteze mai mari și să depășească în condiții de siguranță biciclistii mai lenți va deveni, treptat, din ce în ce mai stringentă.

Principalul obiectiv pentru guvernul federal este să dezvolte soluții care să permită încorporarea bicicletei electrice în strategiile de mobilitate, conducând la o combinație optimă a diferitelor mijloace de transport utilizate de cetățeni.

Legislația care reglementează licențele, echipamentele și comportamentul utilizatorilor rutieri față de acest nou segment de piață va fi adaptată și uniformizată pentru a spori siguranța rutieră a utilizatorilor de biciclete electrice și a terților.

În plus, guvernul federal va face lobby pentru a se asigura că sistemele de încărcare sunt standardizate și ușor de utilizat. Acest lucru va ajuta, de asemenea, la standardizarea infrastructurii de încărcare a bicicletelor electrice.

La reabilitarea parcarilor pentru biciclete amplasate lângă stațiile de transport public sau în apropierea garilor, se va avea în vedere creșterea nivelului de siguranță și protejarea suplimentară în caz de furt atât al bicicletei, cât și al bateriei electrice.

Societatea civilă, în special ONG-urile care militează pentru siguranța în trafic, vor fi implicate în campanii de conștientizare cu privire la caracteristicile bicicletei electrice și la comportamentul utilizatorilor, dar și la consecințele pe care o utilizare necorespunzătoare le poate avea.

7. Legătura cu alte mijloace de transport

Factorul crucial care determină atractivitatea transportului intermodal sau multimodal este calitatea interfețelor dintre diferitele moduri de transport și trecerea lină de la un mod la altul.

Trecerea de la bicicleta, la transportul public și la alte mijloace alternative de transport (de exemplu, rent-a-car, rent-a-bike, autobuz, tren, taxi etc) ar trebui să se facă într-un mod flexibil și ușor, prin implementarea unui sistem de tip „mobile card” care va permite utilizarea unui singur card și plata unei singure facturi.

Guvernul federal va face lobby pentru îmbunătățirea parcarilor din gări. În acest scop, se vor purta discuții cu compania națională Deutsche Bahn AG și cu guvernele regionale, în scopul implementării unor proiecte pilot în anumite stații de cale ferată, proiecte care vor putea fi, ulterior, replicate, la scară mai largă. Se așteaptă ca și operatorii privați de cale ferată să își creeze propriile strategii privind bicicletele și să ofere din ce în ce mai multe facilități clienților bicicliști care călătoresc pe distanțe lungi cu trenul.

De asemenea, guvernul federal va identifica și va promova exemple de bune practici care presupun combinarea mersului cu bicicleta cu transportul public local. Împreună cu Asociația Companiilor Germane de Transport, va dezvolta un sistem care va permite accesul uniform la transportul public prin folosirea unui bilet electronic („eTicket”). Ca parte a acestei măsuri pentru interconectarea

transportului public local cu mersul pe bicicleta, tichetul electronic va putea fi folosit și pentru sistemele de tip rent-a-bike, de exemplu.

Astfel, operatorii de sistem de tip rent-a-bike sunt incurajati sa utilizeze in comun un astfel de sistem electronic de tip e-ticket, usurand modalitatea de accesare a serviciilor lor.

8. Educatia privind mobilitatea si siguranta rutiera

Este nevoie de o educatie comprehensiva privind mobilitatea și siguranță rutieră pentru a ilustra avantajele pe care le are bicicleta pentru generatiile viitoare. Copiii și tinerii trebuie să fie invatati cum sa aleaga modalitatile de transport in functie de punctele tari ale fiecareia, avand in vedere si evolutia lor ulterioara, ca adulti. Bicicleta ar trebui să fie o parte integrantă a educatiei copiilor.

În limita bugetului pe care il gestioneaza, guvernul federal va oferi sprijin pentru diseminarea de informații, schimburi de experiențe și difuzarea de materiale pentru a oferi o educație cuprinzătoare privind mobilitatea și siguranța rutieră.

O atentie sporita va fi acordata pe viitor educatiei adultilor, astfel, guvernul va face lobby pe langa marile canale de televiziune sa difuzeze un program de informare privind siguranta rutiera, in care vor fi ilustrate grafic pericolele la care se expun participantii la trafic si modul in care acestea pot fi evitate.

Guvernele regionale sunt responsabile cu dezvoltarea curriculei de invatamant. In acest sens, se va avea in vedere ca programa de invatamant pentru toate nivelurile de educatie, de la pre-scolar pana la secundar, sa includa tematica mobilitatii si a sigurantei rutiere.

9. Crearea si conservarea valorilor (cercetare-inovare, transfer de cunostinte etc).

Una din pre-conditiile majore pentru o buna promovare a mersului pe bicicleta este cercetarea-dezvoltarea, insotita de un transfer de cunostinte catre autoritatile publice, politie, sectorul privat etc.

In ultimii ani, cercetarea in domeniul mobilitatii cu bicicleta, in special in zona de prevenire a accidentelor si de siguranta in trafic, a reprezentat obiectivul major al Institutului Federal de Cercetari in domeniul Autostrazilor, al Ministerului Transporturilor, Constructiilor si Dezvoltarii Urbane, care a

dezvoltat un programul guvernamental de cercetare, al proiectului pilot „Orasul prietenos cu bicicleta” si al altor proiecte implementate de Agentia de Mediu. Mai mult, regiunile si autoritatile locale urbane au contractat universitati si centre de cercetare pentru elaborarea de studii pe probleme specifice de mobilitate si de siguranta.

În comparație cu alte țări europene, Germania este pe o poziție de forta în acest domeniu, cu o lungă tradiție in domeniul cercetării privind mersul pe bicicleta, cu numeroase practici si soluții inovative implementate la nivel national, regional si local.

Pentru a reflecta în continuare dinamismul domeniilor de cunoastere reprezentate de mobilitate, si mersul pe bicicleta ca parte integranta a acesteia, Planul 2020 isi propune sa dezvolte in continuare bazele necesare pentru deciziile viitoare luate de factorii de decizie, de autoritățile publice și de planificatori.

Transferul de cunostinte si de informatii privind ultimele tehnologii existente pe piata, exemple de buna practica, proiecte pilot cu rezultate remarcabile, precum si rezultatele activitatilor de cercetare – toate acestea sunt realizate cu success cu sprijinul guvernului central, al Academiei pentru Biciclete si al portalului creat ca masura in cadrul Planului National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta.

Ca parte a Planului 2020, guvernul federal va dezvolta componenta de transfer de cunostinte a portalului, care va functiona ca un agent de transfer. Acesta masura va fi completata de organizarea de ateliere tematice si de o baza de date cu rezultate ale cercetării , care va oferi o imagine de ansamblu asupra tuturor proiectelor de cercetare implementate si care va servi ca un instrument de lucru util pentru toti actorii-cheie, de la guverne regionale, la asociatii de firme, ONG-uri etc).

Academia pentru Biciclete va continua să fie instrumentul cheie pentru componenta de educație și va functiona ca o punte de legatura intre regiuni si guvernul central. De asemenea, noi grupuri tinta vor fi implicate in activitatile Academiei, de ex. Poliția, operatorii de transport, multiplicatorii etc.

Buget:

Autoritățile locale sunt responsabile pentru cea mai mare parte a actiunilor care vizeaza incurajarea mersului pe bicicleta, atât în ceea ce privește infrastructura, cât si masurile de tip „soft”. În acest

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



context, Planul National de Incurajare a Mersului pe Bicicleta a prevazut si un studiu in baza caruia sa se identifice si sa se fundamenteze nevoile de finanțare ale orașelor, în funcție de populație. Estimarea se bazează pe cercetări extinse privind creditele și necesitățile de finanțare existente în Germania și in alte țări. Cifrele au fost defalcate pe categorii de orase („începători”, „alpinisti” și „campioni”).

În consecință, orașele, indiferent de dimensiunea lor, au următoarele nevoi de finanțare per cap de locuitor, pe an:

- aproximativ 6 - 15 euro pentru construcția, întreținerea și exploatarea infrastructurii, din care 1-3 pentru întreținere;
- 1 - 2,50 euro pentru parcări publice;
- 0,50 - 2 euro pentru măsuri „soft” (comunicare, informare, servicii etc.).

Daca adaugam si alte măsuri (de exemplu, stații de închiriere biciclete), necesitățile de finanțare pot ajunge pana la valoare totală de 8 - 19 euro pe locuitor pe an.

Valorile reale variaza în funcție de situația initiala și de perspectivele de dezvoltare.

In cazul oraselor mici, necesitățile de finanțare sunt, în general, mai mici. Aici, estimarea este de 0,30 la 4,70 euro pentru infrastructură, în funcție de situația existenta, și între 0,50 și 1,50 euro pentru măsuri de tip „soft”, rezultand un total de 1 - 6 euro pe locuitor, pe an.

9. IRLANDA

Titlul original: Ireland's First National Cycle Policy Framework

Titlul în limba română: Cadrul național al politicii de promovare a bicicletei din Irlanda

Țara și data publicării: Irlanda, 2009

Întocmit de către: Departamentul pentru Transport

Perioada vizată: 10 ani (2010-2020)

Responsabili pentru aplicare: Guvernul Irlandei (se propune crearea unei structuri interministeriale)

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Guvernul Irlandei

Măsurile propuse:

Guvernul se angajează să dezvolte infrastructura pentru biciclete pentru a deveni în 2020 unul dintre modurile cele mai dorite de a călători. Pe baza analizei, consultării și bunelor practici internaționale, s-au stabilit următoarele măsuri:

Planificare și infrastructura (măsuri „hard”):

- Sprijinirea planificării și dezvoltării urbane astfel încât orașele să devină prietenoase pentru bicicliști și pietoni.
- Remodelarea și modernizarea infrastructurii rutiere (cu excepția autostrăzilor). Revizuirea măsurilor de gestionare a traficului
- Realizarea unei rețele de piste rurale, în special pentru agrement și turism.
- Asigurarea accesului în siguranță, cu bicicleta, la toate școlile, construirea de facilități de parcare pentru biciclete în școli și furnizarea de cursuri de pregătire pentru toți elevii.
- Menținerea infrastructurii folosite de către bicicliști la un standard ridicat, inclusiv prin asigurarea iluminatului corespunzător.
- Asigurarea semnalizării corespunzătoare și marcarea adecvată pentru toată infrastructura de biciclete - atât în mediul urban, cât și în cel rural.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



- Construirea de parcări securizate pentru biciclete.
- Asigurarea intermodalității între biciclete și transportul public.
- Sprijinirea serviciilor de biciclete publice partajate, în orașe.

Comunicare și educație (măsuri “soft”):

- Îmbunătățirea percepției cu privire la bicicletă și promovarea utilizării prin intervenții ușoare, cum ar fi campanii promoționale, evenimente etc.
- Îmbunătățirea standardelor și comportamentului bicicliștilor.
- Îmbunătățirea educației șoferilor și a standardelor de conducere, astfel încât să existe o mai mare apreciere pentru siguranța bicicliștilor.
- Stimulente fiscale pentru utilizarea bicicletei.
- Alocarea adecvată și la timp de resurse financiare pentru implementarea politicilor și proiectelor de sprijinire a mersului pe bicicleta.
- Introducerea unor modificări legislative pentru a îmbunătăți siguranța bicicliștilor.
- Îmbunătățirea aplicării legislației rutiere pentru sporirea siguranței și a respectului față de bicicliști.
- Dezvoltarea unei structuri inter-ministeriale, cu participarea agențiilor de stat și a ONG-uri, care să poată coordona implementarea strategiei.
- Oferirea de pregătire și consultanță profesioniștilor din domeniul proiectării, pentru a dezvolta și implementa politicile strategiei.
- Evaluarea politicii pentru biciclete și monitorizarea succesului pe măsura implementării măsurilor

Rezultate așteptate: Strategia își propune ca, până în 2020, 10% din toate călătoriile din Irlanda să se desfășoare cu bicicleta, față de doar 2% în 2006, ceea ce va însemna ca 125.000 de oameni se vor deplasa cu bicicleta, în plus față de nivelul din 2006.

10. IRLANDA DE NORD

Titlul original: Changing Gear - A Bicycle Strategy for Northern Ireland

Titlul în limba română: Schimbarea angrenajului - O strategie pentru biciclete pentru Irlanda de Nord

Țara și data publicării: Irlanda de Nord, Marea Britanie, 2015

Întocmit de către: Ministerul Dezvoltării Regionale

Perioada vizată: 25 de ani

Responsabili pentru aplicare: Ministerul Dezvoltării Regionale

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Ministerul Dezvoltării Regionale

Măsurile propuse: Ministerul Dezvoltării Regionale și-a propus să producă o schimbare în Irlanda de Nord, în următorii 25 de ani, în ceea ce privește utilizarea bicicletei. Utilizarea bicicletei pentru călătoriile de zi cu zi nu ar trebuie să reprezinte un scop în sine, ci o componentă importantă a unei societăți mai dinamice, mai prospere și mai incluzive.

Măsurile propuse vizează:

1. Construirea unei rețele ample pentru biciclete

În zonele urbane, vor fi dezvoltate planuri pentru rețeaua de rute pentru biciclete, care va pune accentul pe satisfacerea necesităților de călătorie, prin conectarea locurilor către care oamenii doresc să călătorească. Ca punct de plecare, acestea vor fi considerate ca făcând parte din planurile de transport existente.

Traseele rurale

Recent, Ministerul Dezvoltării Regionale a lansat o serie de programe rurale care au finanțat construirea piste pentru biciclete și benzi pentru biciclete pe drumurile principale, ca parte a lucrărilor de întreținere / modernizare a drumurilor. Ministerul va continua investițiile în îmbunătățirea infrastructurii fizice în zonele rurale și revizuirea rutelor existente, în vederea dezvoltării și extinderii lor.

Căile Greenway - reprezintă rute mai liniștite, unde traficul motorizat este redus sau inexistent, sunt exemple bune de trasee atractive pentru un spectru larg de utilizatori. Căile Greenway sunt în general dezvoltate pe infrastructurile de transport neutilizate, cum ar fi căile ferate dezafectate sau drumurile de pe digurile canalelor.

Guvernul intenționează să sprijine autoritățile locale în dezvoltarea de Căi Greenway.

De ex. Great Western Rural Greenway este un traseu care urmează vechea cale ferată Westport - Achill, închisă în 1937. Traseul de 42 km a fost stabilit în urma negocierilor cu proprietarii private. În schimbul acordării accesului, proprietarii de teren au fost compensați cu lucrări de împrejmuire, drenaje, șanțuri, diguri etc. Ruta a contribuit la crearea a peste 90 de locuri de muncă locale și aduce aproximativ 7,2 milioane de euro economiei locale. Este folosită de 175.000 de utilizatori anual.

2. Întreținere

Infrastructura pentru biciclete este insuficientă. Este foarte important ca aceasta să fie menținută la un standard ridicat, atât în ceea ce privește întreținerea de rutină (suprafața unei benzi pentru biciclete trebuie menținută la standardele rutiere), cât și ori de câte ori este necesar (de ex. prioritizată în degajarea gheții / zăpezii / mizeriei).

3. Ghid de proiectare infrastructura pentru biciclete.

Ministerul Dezvoltării a emis o hotărâre conform căreia proiectarea infrastructurii pentru biciclete din Irlanda de Nord trebuie să reflecte cele mai bune practici. Aceasta include folosirea experienței și a abordărilor inovatoare din alte țări, pentru a identifica modalitățile prin care intersecțiile și piste pentru biciclete pot fi făcute mai sigure și atractive pentru utilizatori.

4. Diferite tipuri de utilizatori de drumuri - Ierarhizarea utilizatorilor de drumuri

Obiectivul acestei ierarhii este de a asigura că nevoile celor mai vulnerabili utilizatori ai drumurilor sunt luate pe deplin în considerare și sunt prevăzute în mod adecvat în toate schemele de infrastructură rutieră.

5. Îmbunătățirea opțiunilor

Pentru a face bicicleta un mod atractiv de transport, există o serie de măsuri practice care trebuie implementate pentru a încuraja și a sprijini oamenii să folosească bicicleta.

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



Acestea includ:

- Infrastructură de înaltă calitate care oferă prioritate pentru bicicletă
- Furnizarea de parcări pentru biciclete acolo unde este necesar
- Dezvoltarea hub-urilor pentru biciclete
- Promovarea schemei "Cu bicicleta la lucru" pentru angajatori
- Încurajarea creării și dezvoltării sistemelor publice de "bike-sharing"

Aceste tipuri de intervenții sporesc posibilitățile oamenilor de a folosi bicicleta.

6. Legislația

Inspirându-se din experiența galeză, Guvernul Irlandei de Nord va explora opțiunile de dezvoltare a legislației.

Exemplu: Legea "Active Travel" (Țara Galilor) din 2013 a impus autorităților locale din Țara Galilor să cartografieze și să planifice rute adecvate pentru călătorii active. De asemenea, legea a impus construirea și îmbunătățirea infrastructurii de biciclete și de mers pe jos, în fiecare an. Ea creează noi obligații pentru administratorii drumurilor, de a lua în considerare nevoile pietonilor și ale bicicliștilor. De asemenea, această lege angajează atât guvernul galez, cât și autoritățile locale, în promovarea mersului pe jos și cu bicicleta ca mijloace de deplasare sustenabile.

7. Promovarea respectului și a înțelegerii între toți utilizatorii rețelei de transport

Strategia își propune să încurajeze respectul și înțelegerea între toți utilizatorii rețelei de transport, prin diverse programe, respectiv: formare specifică privind responsabilitățile față de persoanele care folosesc Bicicleta, instruirea șoferilor pentru vehicule grele, autobuze și taxiuri pentru a-i ajuta să înțeleagă riscurile la care sunt supuși participanții vulnerabili la trafic; campanii media care furnizează mesaje personalizate pentru siguranța tuturor tipurilor de participanți la trafic.

8. Educația

Prin colaborarea cu sectorul educației, comportamentul de călătorie al tinerilor poate fi influențat. Există o serie de programe de învățământ bine stabilite și eficiente care vor fi, în continuare sprijinite, cum ar fi Programul “Active School Travel”.

9. Intermodalitatea

Este important ca bicicleta să fie pe deplin integrată în infrastructura de transport extinsă și legată de alte moduri de transport. Aceasta include conectarea pistelor și a infrastructurii de transport public cu hub-urile de transport, stațiile de autobuz și de cale ferată și cu sistemele de tip Park & Ride.

Strategia abordează progresiv o serie de măsuri legate de facilitarea schimbului modal, inclusiv:

- Securizarea parcării la punctele de intrare / ieșire din transportul public
- Utilizarea bicicletelor pliabile
- Încurajarea abonamentelor la Belfast Bike Share
- Transportul bicicletelor în mijloacele de transport în comun

10. Dimensiunea umană

Spațiile publice trebuie să fie vii, atractive, sigure, durabile și sănătoase. Crearea de locuri în care oamenii doresc să petreacă mai mult timp, decât să călătorească, poate îmbunătăți considerabil atractivitatea bicicletei.

Un element important al Strategiei îl reprezintă, așadar, crearea de spații publice atractive pentru toate categoriile de populație, inclusiv pentru cei care nu au o dorință deosebită de folosi bicicleta.

Călătoria cu bicicleta îi ajută pe oameni să experimenteze spațiile publice mai în detaliu și îi ține pe aceștia în contact cu natura în schimbare. De exemplu, Casa de Arhitectura Gehl din Copenhaga a creat o abordare care are oamenii în centrul activității, în mediul construit. Abordarea lor ia în considerare modul în care mediul construit se conectează la calitatea vieții oamenilor.

Pentru a crea mai multe orașe "umanizate", Gehl analizează atât viața publică, cât și spațiile fizice ale orașelor (domeniul public), analizând infrastructura, clădirile și modul în care acestea contribuie la viața urbană, comportamentul oamenilor, modelele de utilizare și tendințele culturale și apoi utilizează aceste informații pentru a crea "orașe pentru oameni". Scopul lor este acela de a crea oameni "vii", spații sustenabile, unde accentul se pune pe durabilitatea socială și pe calitatea vieții. Viziunea lor este că orașul este un loc în care oamenii se pot vedea și se întâlnesc unul cu celălalt.

11. Decongestionarea traficului

Un factor cheie în invitarea oamenilor în spațiile urbane este capacitatea autorităților de a crea un mediu cu trafic mai calm. Gestionarea mai eficientă a vitezei de trafic în anumite zone poate contribui la crearea unor spații urbane mai sigure, dominate de oameni, nu de automobile. O modalitate de calmare a traficului este prin stabilirea zonelor în care limitarea de viteză este de 30 km/h. Zonele cu limitare la 30 km/h sunt proiectate pentru a fi auto-impuse, folosind măsuri fizice, cum ar fi limitatoarele de viteză, îngustarea carosabilului, șicanele și razele colturilor în intersecții, pentru a obține reducerea dorită a vitezei. Ca atare, ele sunt cele mai potrivite pentru zonele construite, pe străzile în care viteza medie este deja scăzută.

Strategia privind Siguranța Rutieră 2020 stabilește o limitare a vitezei la 30 km/h, cu cinci zone pilot în curs de implementare. Se va efectua monitorizarea vitezei în zonele pilot, împreună cu exerciții de consultare locală pentru a evalua impactul mai larg asupra spațiului urban.

Un studiu efectuat în Londra a arătat că introducerea zonelor de 30 km/h a dus la reducerea traficului, a zgomotului și a accidentelor soldate cu decese sau răni grave, mai ales în rândul copiilor.

12. Lucrul cu oamenii

Persoanele și grupurile de persoane pot juca un rol semnificativ în facilitarea și încurajarea celorlalți să călătorească cu bicicleta. Recunoscând acest lucru, Ministerul, prin intermediul unor inițiative, a implicat direct o gamă largă de sectoare economice pentru a promova beneficiile utilizării bicicletei.

Sunt incluși:

- comercianții cu amănuntul și comunitatea de afaceri - pentru a permite persoanelor accesul la magazine folosind bicicleta

- furnizorii de servicii - pentru a le permite oamenilor să acceseze facilități și servicii cu bicicleta
- Săptămâna bicicletelor și Ziua bicicletelor la locul de muncă
- Planurile de călătorie la locul de muncă.

13. Evenimentele anuale - precum "Săptămâna Bicicletei" sunt instrumente utile pentru promovarea bicicletei ca mod de deplasare. Există și alte evenimente care pot adăuga acest lucru, inclusiv "Ziua fără mașină". Există un interes tot mai mare pentru aceste tipuri de evenimente.

Rezultate așteptate:

Ținte până în 2025:

- 20% din toate călătoriile mai scurte de 1 milă (1,6 km), să fie cu bicicleta
- 10% din toate călătoriile între 1 și 2 mile (1,6 - 3,2 km), să fie cu bicicleta
- 5% din toate călătoriile între 2 și 5 mile (3,2 – 8 km), să fie cu bicicleta

Ținte până în 2040:

- 40% din toate călătoriile mai scurte de 1 milă (1,6 km), să fie cu bicicleta
- 20% din toate călătoriile între 1 și 2 mile (1,6 - 3,2 km), să fie cu bicicleta
- 10% din toate călătoriile între 2 și 5 mile (3,2 – 8 km), să fie cu bicicleta

11. OLANDA

Titlul original: Cycling în the Netherlands

Titlul în limba română : Mergand cu bicicleta în Olanda

Țara și data publicării: Olanda, 2007

Întocmit de către: Ministerul Transporturilor, Lucrărilor Publice și Gospodăririi Apelor

Perioada vizată: 2006-2015

Responsabili pentru aplicare: Ministerul Transporturilor, Lucrărilor Publice și Gospodăririi Apelor

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Ministerul Transporturilor, Lucrărilor Publice și Gospodăririi Apelor

Măsurile propuse:

Strategia de încurajare a mersului pe bicicleta din Olanda ("Bicycle policy") a avut următoarele obiective pentru perioada 2006-2015:

1. Creșterea accesibilității companiilor și a facilităților pentru biciclete. În mod direct, prin îmbunătățirea facilităților oferite clienților și angajaților care folosesc bicicleta ca mijloc de transport cotidian. Indirect, prin stimularea clienților și a angajaților care sosesc cu mașina pentru a trece la bicicletă sau la o combinație de mijloace: bicicleta și transport public.

2. Îmbunătățirea calității mediului în care trăiesc locuitorii. În mod direct, pentru că mulți locuitori apreciază facilitățile oferite, acestea facand mersul pe bicicleta sigur și confortabil. Și, în mod indirect, pentru că bicicleta poate înlocui mașina în cazul călătoriilor scurte, mașinile fiind considerate un factor care produce o cantitate mare de zgomot;

3. Creșterea siguranței sociale și a siguranței în trafic. Atât în mod obiectiv (prin reducerea numărului victime în trafic), cat și subiectiv (prin reducerea sentimentului de pericol în trafic).

4. Îmbunătățirea sănătății publice. În mod direct, deoarece utilizarea bicicletelor contribuie la menținerea unui regim de exerciții fizice zilnic. În mod indirect, deoarece calitatea aerului se îmbunătățește dacă oamenii folosesc bicicleta pentru călătoriile scurte, în locul mașinii.

5. Creșterea oportunităților de dezvoltare. Mulți locuitori din zonele periferice nu au acces la mașină. Facilitățile create pentru biciclete, bune și sigure, le pot permite să participe la

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



activități în mod independent. Modul în care persoanele cu dizabilitati pot utiliza bicicleta depinde, de asemenea, de calitatea infrastructurii pentru biciclete. În mod indirect, prin promovarea independenței și a dezvoltării psihice a copiilor, este important ca aceștia să poată să se deplaseze independent de la o varsta frageda.

6. Reducerea numărului de furturi de biciclete

Responsabilități în implementarea Strategiei:

Politica privind bicicleta a fost în primul rând responsabilitatea municipalităților. Municipalitățile sunt responsabile de majoritatea facilităților folosite de bicicliști. Aceasta nu implică numai drumuri și infrastructură, dar și facilități de parcare pentru biciclete la magazine și școli. Crearea și întreținerea rețelei locale de trasee/piste/benzi pentru biciclete este, de asemenea, o responsabilitate a municipalitatilor.

Fiecare municipalitate are propria abordare față de biciclete. Unele municipalități implementează o politică separată privind bicicleta, în timp ce altele integrează politica privind bicicleta în politica generală de trafic și transport. Rareori întâlnim, însă, un program independent pentru măsurile care vizează mersul pe bicicleta; în general, acestea se regasesc alături de alte măsuri care vizează traficul și dezvoltarea spațială, urbanistica. În punerea în aplicare a politicii privind bicicleta este important ca diferitele organizații/instituții/departamente să colaboreze între ele, iar proiectele de dezvoltare să se realizeze în mod integrat, asigurând și includerea facilităților pentru biciclete.

Exemple de măsuri implementate:

1. În domeniul infrastructurii pentru biciclete

În general, politicile implementate de statul olandez pentru sprijinirea mersului pe bicicleta au pus accent pe îmbunătățirea infrastructurii pentru biciclete. Pentru mulți, construirea de benzi dedicate este, de asemenea, sinonimă cu bicicleta. Dar, pentru crearea unei infrastructuri „prietenoase” pentru biciclete, nu este necesară doar infrastructura. Sunt, de asemenea, importante măsurile precum dezvoltarea de intersecții, centuri ocolitoare și semaforizarea, de exemplu.

La proiectarea infrastructurii rutiere, majoritatea experților în trafic din Olanda folosesc recomandările manualului CROW. În 1993, CROW a produs prima versiune a unui manual de proiectare pentru o infrastructură prietenoasă cu bicicleta. Acest manual a fost complet revizuit în 2006 introducând cinci cerințe principale pentru infrastructura adaptată bicicletelor, respectiv:

- Să ofere siguranță;
- Să asigure cel mai scurt traseu: rute scurte și rapide din punctul de plecare până la destinație;
- Sa fie coezivă: trasee logice și coezive;
- Sa ofere confort: să aibă o suprafață suficient de mare și să nu ducă la aglomerări, mai ales în relația cu ceilalți participanți la trafic;
- Sa fie atractivă: un mediu atractiv și sigur din punct de vedere social, fără mirosuri sau zgomote puternice, perturbatoare;

2. Rețeaua de piste/trasee pentru biciclete

Într-o serie de orașe din Olanda s-a încercat, adesea cu succes, separarea traseelor pentru biciclete de cele pentru autovehicule. Traficul auto care se desfășura pe străzile înguste din centrele istorice ale orașelor a fost redus în favoarea traficului de biciclete.

În alte orașe, segregarea traficului s-a produs complet. Efectul asupra siguranței în trafic a fost major, respectivele orașe fiind cele mai sigure pentru utilizarea bicicletei. În practică, însă, au existat o serie de dezavantaje, precum problemele de orientare în trafic, în spațiu, dar și o vulnerabilitate mai mare la pericolele de ordin social.

Toate municipalitățile olandeze și-au clasificat drumurile la începutul secolului. Există o serie de drumuri în interiorul centrului orașelor, denumite "artere de trafic", unde limita maximă de viteză este de 50 km/h. În principiu, acestea ar trebui să aibă, întotdeauna, facilități specifice pentru biciclete. Alte drumuri aparțin zonelor rezidențiale, unde se poate circula cu o viteză maximă de doar 30 km/h. În aceste zone, nu sunt necesare trasee/piste/benzi separate pentru biciclete.

Profilul benzilor dedicate bicicletelor este următorul: o parte din căile de rulare este rezervată traficului de biciclete și este marcată corespunzător, colorată în roșu și poartă un simbol al unei biciclete. Statutul pistelor/benzilor pentru biciclete este reglementat legal. Conducătorii altor mijloace de

transport, motorizate, nu pot opri pe aceste benzi. Benzile sunt de obicei intalnite în zonele centrale, pe arterele cele mai tranzitate, acolo unde nu se pot construi piste dedicate din motive de spațiu.

3. Facilități la intersecții

Semafoarele în Olanda au, în general, indicatoare separate pentru biciclete. În timp, au fost dezvoltate o serie de facilități pentru sporirea siguranței bicicletelor în trafic.

Câteva exemple sunt: senzorii de detectare, de la distanță, a bicicletei; implementarea a două secvențe verzi la semafor; lumina verde simultan pentru bicicliști, în toate direcțiile - măsura este deosebit de utilă pentru bicicliștii care virează la stânga, permițându-i să traverseze intersecția în diagonală - afișarea cronometrului care permite biciclistilor indicații prețioase referitoare la timpul pe care îl vor petrece la semafor până apare din nou lumina verde.

Cu toate acestea, semafoarele s-au dovedit a fi problematice uneori, ele generând accidente majore în trafic, cu accidentarea gravă a biciclistilor. De aceea, varianta cea mai sigură pentru bicicliști este sensul giratoriu, în care bicicliștii trebuie, în general, să acorde prioritate vehiculelor motorizate. Dar și această măsură vine cu niște riscuri, asociațiile de bicicliști reclamând faptul că, treptat – treptat, bicicliștii vor începe să își piardă dreptul la prioritate și în alte tipuri de intersecții. Astfel, a fost implementată o altă măsură, care constă în alocarea unei piste distincte pentru bicicliști, cu prioritate în sensurile giratorii, diferită față de calea de rulare a vehiculelor motorizate.

4. Parcări pentru biciclete

Publicația elaborată de CROW "Leidraad Fietsparkeren" în anul 2001 răspunde problemelor referitoare la numărul de locuri de parcare pentru biciclete necesare în fiecare tip de locație. Acest set de linii directoare oferă celor care lucrează în planificare urbană și în proiectare, informațiile necesare pentru elaborare, implementare și menținere a unei bune politici de susținere a parcajelor pentru biciclete. Ghidul conține, în primul rând, informații orientate spre politici, de tipul: cum să reușim să punem parcare pentru biciclete pe ordinea de zi a politicienilor; cum să trecem de la etapa de analiză la

măsuri concrete. În al doilea rând, ghidul oferă informații practice, de la aspecte tehnice și până la costuri.

Din ce în ce mai mult, municipalitățile încep să reglementeze aspectele legate de parcarile pentru biciclete. Multe municipalități sunt interesate să reducă numărul de biciclete parcate haotic în zonele destinate pietonilor și să ofere spații de parcare sigure, suficient de mari, bine păzite, în zonele din imediată apropiere a centrului orașului. Aceste spații de parcare sunt, de obicei, gratuite, ceea ce s-a dovedit a fi o măsură foarte eficientă în concentrarea unui număr mare de biciclete într-un singur loc.

În 1998, a fost elaborat, pentru prima dată în Olanda, așa-numitul "bicycle parker" care a cuprins un set de cerințe de calitate pe care trebuie să le îndeplinească sistemele de parcare pentru biciclete. Normele au fost elaborate în parteneriat cu producătorii de biciclete, cu reprezentanții utilizatorilor de biciclete, ai asociațiilor de bicicliști etc.

Chiar dacă aceste sisteme de parcare presupun existența unor suporturi speciale, specifice, ele trebuie astfel concepute încât să fie ușor de utilizat, să nu provoace stricăciuni bicicletelor, să fie rezistente în cazul unor posibile acte de vandalism.

5. Problema furtului de biciclete

Necesitatea unei abordări mai serioase a problemei legate de furturile de biciclete a fost stabilită în Memorandumul național privind mobilitatea. Astfel, toate autoritățile din Olanda întreprind măsuri pentru reducerea furturilor de biciclete la jumătate, în 2010, față de 1999 (conform Police Monitor 1999: 6.4 furturi de biciclete la 100 de biciclete).

Ca și în cazul altor domenii de politică, o abordare comprehensivă este și cea mai eficientă.

În alte state, măsurile de reducere a furturilor de biciclete încep cu crearea unor facilități sigure de parcare.

În plus, este necesară colaborarea între polițiști, vânzătorii de biciclete și municipalități, printre altele - o abordare integrată, care presupune integrarea întregului lanț al furtului de biciclete: asigurarea acestora împotriva unui potențial furt; implementarea de măsuri de combatere a vanzarilor de biciclete furate (de ex, înregistrarea acestora la momentul vânzării, pentru o mai bună trasabilitate) și, în cele din urmă, urmărirea bicicletelor furate.

6. Educație și informare

Educația și informarea se concentrează inițial pe învățare. Educația privind traficul este o parte integrantă a programei școlare pentru clasele primare și se axează pe regulile generale de trafic și pe regulile de conduită pentru bicicliști. În mod ideal, se da și un examen practic pentru conducerea bicicletei.

Majoritatea copiilor sunt învățați meargă pe bicicletă de către părinți sau de către un frate sau soră la o vârstă fragedă. Pentru a se asigura că toți copiii învață să meargă pe bicicleta, municipalitatea din Amsterdam, de exemplu, pune biciclete la dispoziția școlilor, gratuit. În alte orașe, se oferă cursuri gratuite pentru femeile imigrante.

Conduita deficitară manifestată de bicicliști în trafic este pedepsită în mod constant și consecvent de către Poliție. În paralel cu o amplă campanie națională de conștientizare a normelor care trebuie respectate de către utilizatorii de biciclete, se desfășoară și campanii de urmărire a modului în care aceste norme sunt, efectiv, respectate în trafic.

O altă problemă este, de exemplu, cea legată de nepurtarea castilor de protecție pe durata deplasărilor cu bicicleta. Doar cicliștii care participa la competiții sau cei care circulă în zone montane obișnuiesc să poarte acest echipament de protecție. De asemenea, copiilor mici, sub vârsta de 10 ani, li se oferă, în familie, casti.

Obligativitatea purtării castilor de protecție nu este reglementată și există temeri legate de faptul că o eventuală obligație ar putea cauza o scădere a ratei de utilizare a bicicletelor.

Buget

Pentru a finanța politica de încurajare a mersului pe bicicleta, majoritatea municipalităților alocă sume din bugetul propriu. Municipalitățile folosesc și surse de finanțare externe. Proiectele de biciclete se implementează, adesea, în paralel cu proiectele de infrastructură, proiectele de construcții, proiecte de creștere a siguranței în trafic sau proiectele de dezvoltare urbanistică.

Municipalitățile pot solicita și subvenții de la guvernul central sau regional. Pentru infrastructura din parcurile de afaceri, există adesea aranjamente individuale, iar fondurile UE au început să fie din ce în ce mai utilizate pentru proiectele care vizează infrastructura pentru biciclete.

În unele municipalități, pentru crearea și întreținerea parcarilor pentru biciclete sunt utilizate veniturile obținute din taxele de parcare auto, dar există și finanțare privată (companii sau entități publice-private).

Exemple:

	Nr. de locuitori	Buget (surse proprii + subvenții)	Perioada	Euro/locuitor/an
Amsterdam	742 000	100 000 000	2006 - 2010	26,95
Raalte	28 000	10 436 945	1990 - 2004	24,41
Nijmegen	159 000	10 000 000	2002 - 2005	15,66
Tilburg	200 000	11 200 000	2006 - 2009	13,98
Gravenhage	475 000	24 000 000	2002 - 2005	12,62
Groningen	181 000	22 800 000	1989 - 1999	12,60
Hertogenbosch	135 000	8 976 000	2000 - 2005	11,09
Zwolle	113 000	4 500 000	1995 - 1998	9,95

12. SLOVACIA

Titlul original: National Strategy of Development of Cycling Transport and Cycle Touring in the Slovak Republic

Titlul în limba română: Strategia Națională de Dezvoltare a Transportului și a Turismului cu Bicicleta în Republica Slovacia

Țara și data publicării: Republica Slovaca, 2013

Întocmit de către: Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Dezvoltării

Perioada vizată: 10 ani (2010-2020)

Măsurile propuse:

Prioritatea 1 - Gestionarea și sprijinul legislativ

- Gestionarea și coordonarea transportului și turismului cu bicicleta
- Crearea postului de coordonator național pentru biciclete și pozițiile coordonatorilor pentru biciclete la nivelul unităților administrative teritoriale responsabile pentru coordonarea transportului cu bicicleta la nivelul local.
- Stabilirea unui grup de lucru interministerial pentru dezvoltarea transportului și turismului cu bicicleta
- Cadrul strategic pentru construirea infrastructurii pentru biciclete
- Includerea agendei de transport și turism cu bicicleta în toate strategiile și politicile importante de stat (Politica de transport, Strategia de siguranță rutieră, Planul strategic al infrastructurii de transport până în 2020 (Masterplanul de Transport), viitoarele programe operaționale 2014 - 2020, Planul de acțiune pentru mediu, Strategia de dezvoltare a turismului și altele);
- Pregătirea metodologiei pentru masterplanurile de transport nemotorizat, incluzând legătura între traseele urbane de biciclete cu trasee de turism cu bicicleta;
- Pregătirea condițiilor tehnice pentru proiectarea infrastructurii pentru biciclete;

- Amendament la standardul de stat existent STN 01 8028 privind marcajele ciclo – turistice;
- Sprijinul legislativ al integrării transportului cu bicicleta și siguranța acestuia;
- Crearea condițiilor pentru transportul confortabil al bicicletelor cu transportul public de călători, inclusiv construirea de parcări pentru biciclete, accesul fără barieră la peroanele din stații și conectarea la rețeaua de piste existente/planificate (în special în cazul construcției sau reconstruirii terminalelor intermodale, a stațiilor de cale ferată, tramvai și de autobuz, a spațiilor publice, a centrelor comerciale, a complexelor rezidențiale etc.);
- Pregătirea propunerilor de modificare a legislației privind dezvoltarea transportului și a turismului cu bicicleta (în special modificarea legilor privind protecția naturii și a peisajului, a pădurilor, registrul funciar, construcția de lucrări hidrotehnice și administrarea râurilor, precum și rețeaua rutieră și traficul rutier).

Prioritatea 2 - Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete

- Infrastructura principală pentru biciclete
- Pregătirea și actualizarea documentelor strategice și de planificare care integrează transportul cu bicicleta și asigurarea mobilității urbane durabile la nivel regional și local, inclusiv sprijinirea pregătirii proiectelor și construirea de piste pentru biciclete în orașe și comunități, modernizarea și întreținerea acestora;
- Sprijinirea dezvoltării transportului cu biciclete de marfă pentru aprovizionare în zone închise traficului motorizat sau în zone rezidențiale cu restricții auto;
- Sprijinirea construirii și modernizării infrastructurii pentru dezvoltarea turismului montan pe bicicletă (legarea pistelor regionale într-o rețea actualizată cuprinzătoare a pistelor naționale pentru biciclete, crearea de zone exclusive pentru biciclete);
- Întreținerea și reconstrucția marcajelor cicloturistice pe traseele existente;
- Sprijinirea utilizării drumurilor agricole și forestiere deținute de stat și de administrații locale pentru construirea de piste și de trasee turistice velo (utilizarea liniilor ferate abandonate, a barajelor hidrotehnice, digurilor împotriva inundațiilor, a spațiului de-a lungul râurilor și a drumurilor de acces temporare utilizate pentru construcții, precum și fostele drumuri de-

a lungul frontierei de stat pentru construirea de piste pentru biciclete și marcarea traseelor ciclo-turistice);

- Introducerea de elemente și zone cu trafic calmat, separarea transportului motorizat și nemotorizat pe drumurile cu o pondere mare de utilizatori vulnerabili ai drumurilor;
- Infrastructura suplimentară pentru biciclete;
- Construcția infrastructurii suplimentare pe trasee turistice (punct de service, zone de odihnă, hărți, panouri de monumente și obiective turistice, siteuri remarcabile, semne de direcție, etc
- Construcția sau modernizarea poligoanelor de circulație pentru copii.

Prioritatea 3 - Stabilirea finanțării pentru dezvoltarea infrastructurii de transport și turism cu bicicleta

- Crearea unui mecanism financiar permanent pentru implementarea Strategiei;
- Pregătirea proiectului de mecanism financiar permanent pentru implementarea strategiei și prezentarea acesteia la o reuniune a Guvernului;
- Pregătirea perioadei de finanțare al UE 2014-2020 pentru atragerea de fonduri europene pentru dezvoltarea infrastructurii de transport și turism cu bicicleta;
- Pregătirea condițiilor și a documentelor pentru includerea activităților strategiei în viitoarele programe operaționale 2014-2020;
- Sprijin pentru identificarea și folosirea eficientă a resurselor din fondurile UE pentru infrastructura de transport și turism cu bicicleta;
- Cofinanțarea proiectelor de lucrări publice;
- Determinarea condițiilor de finanțare a infrastructurii de bază pentru mobilitatea velo din surse private în procesul de aprobare a proiectelor concepute pentru un număr mare de vizitatori sau angajați care călătoresc cu bicicleta (drumuri de acces fără barieră, standuri/parcări de biciclete și adăposturi).

Prioritatea 4 - Educație, cercetare și formare

- Activitatea educațională pentru îmbunătățirea gradului de conștientizare generală privind siguranța transportului și turismului cu bicicleta;
- Crearea portalului web național cu informații despre transportul și turismului cu bicicleta, (structura de bază și completarea treptată a portalului cu date în conformitate cu dezvoltarea transportului cu bicicleta și a turismului velo);
- Marketingul cuprinzător și promovarea ciclo-turismului ca o oportunitate potrivită pentru petrecerea timpului liber și cunoașterea activă a Slovaciei;
- Creșterea conștientizării populației și a șoferilor cu privire la avantajele folosirii bicicletei în viața de zi cu zi și la riscurile legate de utilizatorii vulnerabili ai drumurilor (activitatea educațională, educația publicului, diferite campanii, de exemplu "Saptamana mobilitatii", "La locul de muncă pe bicicletă", "Ziua bicicletei", alte întâlniri și campanii pentru a spori siguranța biciclistului pe drumuri);
- Introducerea posibilității ca angajatorii să utilizeze resursele din fondul social pentru susținerea deplasării cu bicicleta a angajaților (beneficii pentru angajați, contribuție pentru achiziționarea și întreținerea bicicletelor, e-biciclete, facilități sociale);
- Păstrarea evidenței accidentelor care implică bicicliști, analizarea cauzelor acestora și propunerea de măsuri de prevenire a acestora. Evaluarea siguranței bicicletelor, exprimată ca rată a numărului de accidente (decese) la numărul de kilometri pe care bicicliștii îl ocupă pe an;
- Cercetări în domeniul transportului și turismului cu bicicleta;
- Sprijinirea proiectelor de cercetare pe tematica transportului cu bicicleta și turismul cu biciclete cu accent pe transferul know-how-ului străin;
- Introducerea colectării periodice a datelor privind starea și dezvoltarea infrastructurii de biciclete și implementarea studiilor și recensămintelor pentru cartografierea mobilității velo (statistici, recensăminte, studii, analize pentru pregătirea planurilor de dezvoltare a transportului, planuri de dezvoltare etc).

Prioritatea 5 - Educație și formare

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



- Extinderea educației despre trafic la copiii din grădinițe și la elevii din școlile primare, pentru a promova mersul pe bicicletă, în conformitate cu regulile de circulație (teorie și practica de formare);
- Educația solicitanților pentru permisele de conducere auto pentru a arăta considerație utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor;
- Introducerea de formare, certificate de program/curs pentru „ghizi turistici pe biciclete” și continuarea educației pentru acreditare în profesia „ingrijitor de semne de orientare și turistice”, în scopul dezvoltării resurselor umane și a serviciilor în domeniul cicloturismului.

Rezultate așteptate: Se estimează că, în orașele slovace, traseele pentru biciclete vor ajunge la o lungime de 1000 km până în anul 2020 (aprox. 125 km/an). În primii ani de implementare a strategiei se așteaptă ca pistele protejate să reprezinte o pondere mai mică, având în vedere nevoia de pregătire a proiectelor și de obținere a autorizațiilor.

13. SUECIA

Titlul original: Safer cycling – a common strategy for the period 2014–2020, Version 1

Titlul în limba română: Transport mai sigur cu bicicleta - o strategie comună pentru perioada 2014-2020 (Versiunea 1)

Țara și data publicării: Suedia, 2014

Întocmit de către: Administrația Transporturilor din Suedia (agenție guvernamentală)

Perioada vizată: 7 ani (2014-2020)

Responsabili pentru aplicare: Administrația Transportului din Suedia

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Administrația Transportului din Suedia

Măsurile propuse:

Arii de acțiune prioritare:

1. Îmbunătățirea funcționării și întreținerii atât în timpul iernii, cât și în timpul verii
2. Proiectarea infrastructurii pentru biciclete bazată pe nevoile bicicliștilor
3. Procesele de dezvoltare a bicicletelor mai sigure și echipamente mai bune
4. Promovarea comportamentului prudent și sporirea gradului de utilizare a căștilor și a anvelopelor de iarna
5. Creșterea nivelului de cunoștințe privind riscurile de accidente și raportul cost-beneficiu.

1. Îmbunătățirea funcționării și întreținerii atât iarna, cât și vara

În acest domeniu exista, la momentul elaborării strategiei, un potențial de reducere a numărului de accidente grave cu până la 45%, ceea ce înseamnă că există, de asemenea, potențial pentru eliminarea tuturor accidentelor cu victime, ca urmare a suprafețelor alunecoase sau a căderilor cauzate de gheață, zăpadă, pietriș, frunze, gropi, crăpături etc.

Măsuri propuse: Operarea și întreținerea infrastructurii pentru biciclete trebuie dezvoltată atât pentru condiții de zăpadă, cât și pentru gheață, și, în general, pentru tot ceea ce înseamnă condiții de iarnă. Pentru a putea dezvolta aceste activități trebuie să se efectueze analize de stare actualizate și analize ale deficiențelor. E asemenea, sunt necesare: crearea de noi standarde, actualizarea documentelor de control, efectuarea de auto-inspecții și controlul calității, precum și dezvoltarea și evaluarea de noi metode rentabile și de utilaje noi de întreținere. De asemenea, trebuie aprofundate cunoștințele despre factorii care duc la accidente și crearea de legături între măsuri și efecte. O modalitate de stimulare a dezvoltării sunt sondajele de opinie pentru autoritățile locale, realizate cu scopul de a măsura indicatorul care vizează menținerea rutelor de biciclete în cadrul managementului prin obiective.

Responsabili: Administrația Transportului din Suedia, autoritățile locale și Agenția Suedeză pentru Transporturi.

2. Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, pe baza nevoilor bicicliștilor.

În acest domeniu există astăzi un potențial de reducere cu aproximativ 15% a numărului de bicicliști răniți grav. Proiectarea unei infrastructuri orientate spre bicicliști este decisivă pentru a putea crea condiții sigure pentru bicicliști, pe termen lung.

Măsuri propuse: În general, infrastructura pentru biciclete trebuie să poată face față mai multor bicicliști, vitezelor mai mari, și să fie structurată astfel încât să promoveze un comportament prudent în trafic. Dacă ne uităm atât la numărul de bicicliști uciși, cât și la cei răniți grav, cea mai importantă măsură din acest domeniu este de a transfera bicicliștii din traficul mixt, pe piste separate, inclusiv în intersecții.

Strategia va analiza în continuare modul în care bicicliștii trebuie separați de ceilalți utilizatori ai drumurilor. Comportamentul, ca rezultat al conflictelor dintre bicicliști și între bicicliști și pietoni, este cauza multor accidente. În anumite locuri, traficul mixt poate oferi bicicliștilor același nivel de siguranță ca și pe pistele separate, cu condiția ca viteza autovehiculelor să fie scăzută. Conform reglementărilor care se aplică în prezent, viteza va fi de maxim 30 km/h în locurile în care utilizatorii de drumuri neprotejați se amestecă cu traficul auto. Viteza și densitatea traficului de autovehicule sunt factori de

siguranță importanți, nu în ultimul rând din punctul de vedere al siguranței copiilor. Măsurile specifice importante în acest domeniu de acțiune includ, pe lângă crearea unor rețele de infrastructură velo coerentă, crearea de zone de traversare sigure, înlăturarea obiectelor periculoase și eliminarea diferențelor de nivel, îmbunătățirea ocolirilor în cazul lucrărilor de construcție și îmbunătățirea zonelor de traversare a liniilor de tramvai și de cale ferată.

Pentru a dezvolta activități care să răspundă nevoilor existente, se vor realiza anchete privind situația curentă și analize ale deficiențelor, se vor elabora planuri de infrastructură de biciclete la nivel local și regional și vor fi actualizate și puse în aplicare documente de control.

Responsabili: Administrația Transportului din Suedia, autoritățile locale și Agenția Suedeză pentru Transporturi.

3. Procese de dezvoltare pentru biciclete mai sigure și echipament mai bun

Cel mai frecvent, leziunile grave se produc la nivelul brațelor și al umerilor, urmate de picioare și șolduri. Dacă toți bicicliștii ar folosi cotiere și genunchiere, potențialul de reducere a numărului de leziuni grave ar fi de 30%. Aproximativ 15% din leziuni ar fi evitate în cazul folosirii căștii de protecție. Aproape aceeași proporție de răniți ar putea fi prevenită dacă nu ar exista defecțiuni ale bicicletelor și dacă bicicliștii ar folosi bicicletele în mod corect. Tehnologia de siguranță a autoturismelor are un potențial semnificativ de reducere a numărului de bicicliști uciși, dar are un efect mai mic asupra numărului de bicicliști răniți. Sistemele de frânare de urgență și airbagurile pe vehicule, care absorb forța de impact, au împreună posibilitatea de a reduce numărul de persoane ucise cu până la 30%.

Măsuri propuse: În acest context, autoritățile și industria trebuie să coopereze pentru a începe un nou proces de dezvoltare. De exemplu, dezvoltarea unui sistem de rating sau a unor exigențe de comercializare ar putea contribui la un astfel de proces. O formă de inspecție extinsă a caracteristicilor de calitate și siguranță ale bicicletelor ar trebui luată în considerare. În anumite țări ale UE există o legislație națională care impune ca toate bicicletele și componentele care sunt distribuite și vândute să îndeplinească cerințele de siguranță din standarde și că bicicletele trebuie asamblate complet la livrarea către clienți. În Suedia nu există astfel de reglementări. De

asemenea, trebuie dezvoltată tehnologia pentru autoturisme și vehicule grele, pentru a evita coliziunile cu bicicliștii atunci când vehiculul se întoarce sau dă cu spatele - de exemplu, dezvoltarea unor oglinzi retrovizoare și sisteme de avertizare mai bune. Este posibilă evitarea riscului de furturi de biciclete prin instalarea unor dispozitive de trasabilitate care să permită urmărirea unei biciclete furate. În general, este important ca riscul de impact să fie redus prin modificarea designului vehiculelor și a infrastructurii rutiere. De exemplu, designul autoturismelor poate fi adaptat mai bine la impactul cu bicicletele, făcând mașinile mai absorbante la impact. Un alt exemplu este suprafața de absorbție a impactului pe șosele, pentru a face mediul de trafic mai bland. Forța impactului poate fi, de asemenea, redusă prin intermediul echipamentelor de protecție pentru bicicliști, mai ales în zona umerilor, dar și a picioarelor și a șoldurilor. În plus, ar trebui analizate noile tehnologii pentru îmbunătățirea caracteristicilor de siguranță ale bicicletelor, cum ar fi frânele fără blocare și stabilizatoarele, precum și noi metode de promovare și dezvoltare a căștilor.

Responsabili: Industrie, comercianți, utilizatori, companii de asigurări, autorități locale, Agenția de Transporturi din Suedia și Administrația Transporturilor din Suedia.

4. Promovarea comportamentului prudent și sporirea gradului de utilizare a căștilor și a anvelopelor de iarnă

Dacă toți bicicliștii ar folosi căști, numărul bicicliștilor grav răniți ar scădea cu aproximativ 10%, numărul bicicliștilor ușor răniți cu 35% și numărul de bicicliști decedați ca urmare a unui accident, cu 25%. În ansamblu, casca, împreună cu tratamentul antiderapant (gritting), sunt măsurile care au în prezent cel mai mare potențial de siguranță. Dacă analizăm doar numărul de bicicliști uciși, casca este cea mai importantă măsură. Folosirea anvelopelor de iarnă, atunci când suprafața drumului este alunecoasă, are, de asemenea, un potențial maxim de reducere a numărului de vătămări grave cu 15-20%.

Măsuri propuse: Întrucât utilizarea căștii nu este obligatorie, este importantă aplicarea unor măsuri care să ducă la creșterea utilizării benevole. Când vine vorba de comercializarea îmbrăcăminții de protecție, accentul trebuie pus, într-o primă fază, pe schimbarea comportamentului anumitor grupuri de persoane, cum ar fi concurenții la concursurile

pe bicicletă sau navetiștii. Este important să se dezvolte noi metode și abordări care să influențeze cu adevărat comportamentul și obiceiurile utilizatorilor rutieri în trafic. În același timp, este nerealist să credem, de exemplu, că problemele asociate suprafețelor de drumuri alunecoase pot fi soluționate numai prin acțiuni întreprinse de autoritatea rutieră. Bicicliștii înșiși trebuie să fie mai conștienți de riscurile mari asociate pedalatului pe timp de iarnă. Există, deci, o provocare în ceea ce privește modul în care informațiile se distribuie. Impactul acestora ar trebui gestionat a. î. să nu descurajeze oamenii care merg pe bicicletă și, prin urmare, să contravină obiectivului global de creștere a gradului de utilizare a bicicletelor.

Factori importanți pentru creșterea siguranței bicicliștilor sunt și comportamentul bicicliștilor și interacțiunea lor cu ceilalți utilizatori ai drumului.

Alte probleme abordate de strategie sunt: combaterea mersului pe bicicletă sub influența alcoolului, necesitatea utilizării frecvente și regulate a luminilor de semnalizare cu care sunt dotate bicicletele și promovarea unui comportament adecvat, atât în rândul șoferilor, cât și al bicicliștilor, la trecerile de biciclete.

Responsabili: comercianți, organizații de voluntariat, societăți de asigurări, poliție, autorități locale, Agenția de Transporturi din Suedia și Administrația Transporturilor din Suedia.

5. Creșterea nivelului de cunoștințe privind riscurile de accidente și raportul cost-beneficiu

Creșterea nivelului de cunoștințe privind riscurile de accidente în rândul celor care influențează siguranța bicicliștilor este o condiție prealabilă pentru o dezvoltare susținută în celelalte domenii de acțiune, pe termen lung.

Măsuri propuse: Pe lângă necesitatea dezvoltării priorităților menționate la punctele 1 - 4, trebuie, de asemenea, să dezvoltăm noi cunoștințe în alte domenii. În general, nu există legătură între acțiune și efect în cazul siguranței pe bicicleta. Printre altele, trebuie să ne îmbunătățim cunoștințele despre kilometrajul parcurs de bicicliști pentru a putea calcula riscurile și beneficiile. Când vine vorba de comportamentul bicicliștilor, este nevoie de noi cunoștințe cu privire la importanța vitezei și a conducerii preventive. În ceea ce privește vehiculul în sine (bicicleta), sunt necesare mai multe informații în domeniile inspecției bicicletei, bicicletelor electrice, stabilizarea,

vizibilitatea și iluminarea, frânele eficiente și montarea și demontarea în condiții de siguranță. De asemenea, trebuie să dezvoltăm cunoștințe despre factorii din mediul rutier. Acestea poate fi, de exemplu, criteriile de separare a pietonilor și a bicicliștilor, proiectarea trecerilor de biciclete și dezvoltarea unui sistem de piste pentru viteze mari. De asemenea, este necesară o cercetare mai aprofundată a bicicletei în cadrul sistemului educațional, printre altele, în cadrul universităților și institutelor de învățământ superior. În cele din urmă, strada trebuie dezvoltată pentru a obține interfețe mai ușor de utilizat și o calitate garantată.

Responsabili: Instituții de învățământ superior și alte medii de cercetare, industrie, consultanți, voluntari organizațiile de asigurări, Agenția Suedeză pentru Transporturi și Administrația Suedeză a Transporturilor.

Rezultate așteptate: Scopul strategiei este de a contribui la realizarea obiectivului național de siguranță a traficului, de a reduce la jumătate numărul de persoane decedate ca urmare a accidentelor rutiere și de a reduce numărul persoanelor grav rănite cu 25, în orizontul de timp 2008 - 2020.

14. UNGARIA

Titlul original: National Cycling Programme: Hungary 2014–2020

Titlul în limba română: Programul Național de încurajare a mersului pe bicicletă

Țara și data publicării: Ungaria, 2015

Întocmit de către: Administrația Transporturilor din Ungaria

Perioada vizată: 4 ani (2014-2020)

Măsurile propuse:

1. Dezvoltarea și întreținerea infrastructurii

- Localități prietenoase cu biciclistii: transformarea a 21 de așezări sau cartiere în zone prietenoase cu biciclistii - abordare integrată pentru a consolida rolul bicicletei. Măsurile sunt destinate să facă sistemul rutier existent mai atractiv, mai accesibil, mai sigur și mai convenabil pentru bicicliști și să se asigure că elementele noi de infrastructură respectă aceste cerințe.
- Rețeau regională de piste: construirea a 500 km de piste regionale și întreținere lor. Este vorba despre o rețea de trasee pentru biciclete care să stabilească conexiuni la nivel regional, posibil separată de circulația auto, cu implementarea măsurilor de semnalizare în conformitate cu noile cerințe. În plus, întreținerea corespunzătoare a rețelei existente și a celei planificate.
- Rețeau europeană și națională de piste - construirea a 700 km de piste naționale și întreținerea lor. În funcție de atracțiile turistice din Ungaria, se va dezvolta și menține în condiții de înaltă calitate, o rețea națională de piste, prioritar pe rutele EuroVelo, traseul Budapesta-Balaton și centura lacului Balaton.
- Trasee montane pentru biciclete (off-road neasfaltate) - desemnarea a 1200 km de trasee off-road, prin utilizarea drumurilor rurale, a drumurilor forestiere și a digurilor de prevenire a inundațiilor. Dezvoltarea metodologiei relevante, a regulilor pentru utilizatori, a sistemului de indicatoare și a informațiilor, precum și promovarea rutelor.

2. Dezvoltarea și funcționarea serviciilor

- Sistemele de “bike-sharing”: crearea a 15 sisteme noi la nivel național. Pentru a crește ponderea ciclismului în zonele urbane, accesul la biciclete ar trebui să fie oferit și utilizatorilor ocazionali. O soluție bună sunt sistemele de “bike-sharing” prin intermediul cărora bicicleta devine accesibilă pentru oricine, prin crearea unor sisteme automate de autoservire, care pot fi combinate cu mijloacele de transport public.
- Închirierea bicicletelor de agrement: crearea a 5 sisteme noi de închiriere biciclete pentru agrement cu 50 utilizatori/zi/sistem. Sistemele de închiriere de biciclete de înaltă calitate, cu biciclete tradiționale și electrice, vor fi înființate în destinațiile turistice majore din Ungaria.
- Intermodalitate și ciclism: crearea a 250.000 locuri de parcare pentru biciclete în stațiile intermodale și stațiile principale ale transportului public. Ca inițiativă individuală sau ca parte a unui proiect de transport public, depozitarea în condiții de siguranță a bicicletelor, transportul bicicletelor cu vehiculele de transport public ar trebui să fie asigurat, în paralel cu desfășurarea de campanii de marketing și conștientizare. Trebuie îmbunătățită accesibilitatea hub-urilor de transport public, în special pe platformele stațiilor de cale ferată, tramvai și de autobuz.
- Servicii prietenoase cu bicicletele: crearea de rețele regionale de servicii cu 500 membri. Dezvoltarea și introducerea standardelor de servicii pentru biciclete, a sistemelor de certificare și control la nivel național, în principal în destinații turistice. Introducerea ar trebui să fie sprijinită prin programe de formare, îndrumare, publicații, baze de date și alte instrumente.
- Parcuri tematice pentru bicicliști: crearea a 10 parcuri tematice. Se are în vedere crearea, dezvoltarea și întreținerea parcurilor pentru bicicliști la diferite niveluri (respectarea standardelor, cross-country, downhill, ciclo-cross, track) cu serviciile conexe.
- Înființarea și re tehnologizarea parcurilor de educație pentru trafic, cu elemente interactive, cu programe educaționale și de formare legate de circulație, pentru grădiniță și școală, concursuri naționale etc.
- Sprijin pentru industria bicicletelor: sprijinirea a 15 apariții la târguri și expoziții internaționale, 10.000 biciclete reciclate. Cooperarea dintre părțile interesate din industria bicicletelor,

dezvoltarea inovativă a produselor, construirea capacităților de producție și sprijinul pentru intrarea pe piață. Trebuie sprijinite inițiativele care oferă acces la biciclete persoanelor cu venituri reduse (schimb de biciclete, reciclare de biciclete).

3. Educație și promovare

- Educația în trafic pentru copii: 500 de școli elementare implicate în educația privind traficul. Educația pentru copii ar trebui să se bazeze pe o metodologie standardizată și o stabilire a obiectivelor. Educație de bază privind siguranța și utilizarea bicicletelor cu metode potrivite pentru diferite grupe de vârstă, cu instructori atestați și prin promovarea călătoriilor școlare cu bicicleta.
- Campaniile în trafic și creșterea nivelului de conștientizare: ținta: 1.000.000 de soferi.
- Organizarea de evenimente care să se susțină promovarea bicicletei, cum ar fi spectacolele, campaniile de imagine, sistemele de certificare (loc de muncă prietenos cu biciclistii) și acțiunile care sprijină bicicliștii începători. Îmbunătățirea sănătății și a comunităților, înființarea și funcționarea cluburilor de promovare a sănătății locale, bazate pe comunitate, organizarea programelor și a stilului de viață bazat pe utilizarea bicicletei, planurile personale de călătorie, contribuie la atingerea obiectivelor. În plus, parteneriatul între participanții la trafic poate fi construit, iar bicicleta poate fi promovată prin creșterea gradului de conștientizare a șoferilor ca grup țintă și prin campanii de trafic integrate. În plus, percepțiile negative și temerile legate de bicicliști ar trebui eliminate și beneficiile trebuie accentuate.
- Sport cu biciclete: desfășurarea a 10 evenimente sportive, curse cu min. 1000 de participanți. Sprijin național pentru promovarea sportului cu bicicleta. Organizarea de evenimente sportive internaționale, subliniind programele turistice. În ceea ce privește sportul, măsurile ar trebui puse în aplicare în conformitate cu strategia pe termen mediu a Federației Biciclistilor din Ungaria.
- Promovarea turismului cu bicicleta: crearea unui web-site național de promovare a cicloturismului, cu min 5 000 000 de utilizatori maghiari și min. 1 000 000 utilizatori străini, potențiali turiști. Furnizarea de informații zilnice/promo „Turism cu bicicleta”, publicații tipărite

și participarea la expoziții internaționale. Branding și promovarea coordonată a publicațiilor turistice pentru bicicliști și a site-urilor web la nivel național (la diferite nivele).

- Formarea profesională continuă: organizarea a min. 2 conferințe/an.
- Asigurarea instruirii pentru 200 profesioniști: cursuri, conferințe, tururi/excursii pentru promovarea bicicletei. Antrenori, profesori, polițiști, arhitecți și urbanisti, ingineri, ghizi turistici, funcționari, etc, ar trebui pregătiți prin implicarea experților internaționali și deplasarea pe parcursul studiilor.

4. Monitorizarea și evaluare

- Monitorizare: crearea de baze de date, elaborarea unui raport anual. Monitorizarea și evaluarea periodică a traficului de biciclete, a stării facilităților pentru biciclete, instalarea contoarelor de trafic etc. Cercetarea pentru măsurarea și sporirea siguranței și popularității biciclistilor. Stabilirea unui sistem standardizat de evaluare a impactului pentru proiectele de dezvoltare velo. Monitorizarea eficienței măsurilor de educare și conștientizare, introducerea indicatorilor.
- Înregistrarea bicicletelor: crearea unui sistem național de înmatriculare a bicicletelor. Posibilitatea identificării/ înmatriculării unui număr cât mai mare de biciclete ar îmbunătăți ponderea bicicletelor de înaltă calitate pe piață și reducerea numărului de furturi de biciclete. Pentru a reduce numărul furturilor de biciclete, se recomandă un sistem voluntar și național de înmatriculare a bicicletelor în colaborare cu poliția.

5. Dezvoltarea instituțională

- Crearea și funcționarea unui organism de coordonare pentru biciclete. Înființarea și funcționarea unui organism de coordonare, care armonizează evoluțiile, cunoștințele și experiența diverselor instituții (organizații profesionale, autorități guvernamentale și locale, instituții de cercetare), definește și creează un sistem standardizat al obiectivelor și a măsurilor, oferă condiții mai eficiente de utilizare a resurselor, economii financiare și evită dezvoltarea paralelă (proiectare, construcție, dezvoltare). Accelerează procesele decizionale

și de dezvoltare, creează condiții pentru măsurabilitate, oferă date și efectuează monitorizarea pentru cuantificarea rezultatelor.

- Stabilirea unui sistem de operare și de întreținere a facilităților pentru biciclete: crearea de standarde și asigurarea finanțării. În prezent, nu există finanțare suficientă pentru operarea și întreținerea instalațiilor pentru biciclete; astfel, condiția și valoarea instalațiilor sunt în continuă scădere. Trebuie creat un model operațional finanțat de stat, care să asigure performanța și monitorizarea continuă a activităților de întreținere prin evaluarea realistă a cerințelor locale și prin planificarea activităților de întreținere în spațiu și timp.
- Cooperare între părțile interesate:
 - reducerea cheltuielilor de marketing și achiziții cu 15%, creșterea veniturilor cu 15%;
 - cooperarea dintre industria de biciclete și întreprinderile comerciale, instituțiile, furnizorii de servicii, cercetare și dezvoltare;
 - promovarea Ungariei ca țară favorabilă ciclismului, în special pentru grupuri profesionale (autorități locale, planificatori, investitori etc.), desfășurarea de forumuri de afaceri pentru părțile interesate.

6. Reglementări

- Cadru tehnic și legal de reglementare: reglementări unificate și transparente, reducerea cu 20% a timpului necesar pentru aprobarea planurilor pentru infrastructura de biciclete. Modificarea și amendarea reglementărilor în diverse domenii pentru stabilirea condițiilor juridice și tehnice de sprijin, consolidarea sinergiilor, armonizarea diferitelor măsuri pentru creșterea folosirii bicicletei:
- Integrarea obligatorie a bicicletei în planificarea spațială a utilizării terenurilor, a unor cerințe pentru instituțiile publice, unitățile comerciale și de servicii, furnizorii de transport public;
- Revizuirea și armonizarea standardelor de proiectare a drumurilor
- Favorizarea bicicletei în legislația privind transportul și în cerințele autorităților

- Specificarea condițiilor pentru utilizarea bicicletei în păduri, rezervațiile naturale, zonele protejate ale rezervoarelor de apă, etc
- Finanțe și impozitare: creșterea numărului de navetiști bicicliști cu 30% și creșterea vânzărilor de biciclete cu 10%. Acordarea de stimulente financiare pentru bicicliști, aplicarea de reduceri fiscale pentru angajatori pentru furnizarea și întreținerea facilităților prietenoase cu bicicliștii la locul de muncă, introducerea alocației pentru kilometri parcurși de angajați sub formă de indemnizații fiscale sau prestații în natură și rambursarea costurilor de transport cu bicicleta, în special a costurilor de transport al bicicletei cu trenul.
- Regulamentul privind bicicletele: crearea unui cadru legislativ adecvat. Îmbunătățirea calității și condiției flotei de biciclete prin stabilirea de noi standarde, revizuirea regulamentelor privind informațiile despre clienți, inspecții regulate ale bicicletelor. Recomandare privind inspecție tehnică standardizată și regulată a bicicletelor în magazinele de biciclete.
- Stabilirea politicii de dezvoltare: 1 500 de proiecte prietenoase cu bicicleta până în 2020. Campanii de sensibilizare și de educare ca o condiție obligatorie pentru proiectele finanțate de UE pentru dezvoltarea infrastructurii bicicletelor.

Rezultate așteptate:

După implementarea strategiei se așteaptă următoarele rezultate:

- Navetism - creșterea numărului de navetiști bicicliști cu 30%
- Turism - creșterea veniturilor cu 47,6 milioane EUR/an
- Emisii - reducerea emisiilor toxice cu 200 t/an
- Beneficii pentru sănătate - 16 milioane EUR/an
- Trasee pentru biciclete - 1 000 km de trasee noi
- Vânzările de biciclete - creșterea vânzărilor cu 9,5 milioane EUR/an

STRATEGII LOCALE

15. Orașul AARHUS (Danemarca)

Titlul original: Aarhus Cycling City 2009-2012 - New ambitions for the City of tomorrow

Titlul în limba română: Aarhus - Oraș pentru biciclete - Noi ambiții pentru Orașul de mâine

Țara/regiunea și data publicării: Aarhus (Danemarca), 2008

Întocmit de către: Primăria Orașului Aarhus

Perioada vizată: 4 ani (2009-2012)

Responsabili pentru aplicare: Primăria Orașului Aarhus

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Primăria Orașului Aarhus

Măsurile propuse:

Pentru a crește numărul bicicliștilor, planul de acțiune cuprinde următoarele măsuri :

- 1. Rețea neîntreruptă de piste** – crearea unei rețele principale de rute pentru biciclete, care constă atât în rute existente, cât și în rute principale noi. În plus, rețeaua principală de rute este împărțită în patru categorii, iar această clasificare determină prioritățile privind standardele viitoare și dezvoltarea ulterioară a rețelei.
- 2. Prioritate.** Deplasările rapide prin trafic sunt o prioritate pentru bicicliști. Orașul Aarhus se concentrează, prin urmare, pe prioritizarea biciclistilor la intersecțiile rutiere care fac parte din rețeaua principală de piste. Îmbunătățirea intersecțiilor poate contribui în mod semnificativ la facilitarea, accelerarea și siguranța mersului pe bicicleta.
- 3. Condițiile de parcare.** Cu cât sunt mai mulți bicicliști, cu atât crește nevoia de locuri de parcare mai multe și mai bune, în special în centrul orașului. În consecință, pentru bicicliști trebuie să fie oferite facilități de parcare mai multe și mai bune.

4. Siguranța traficului. Biciclistii sunt un grup expus de utilizatori ai drumurilor, iar riscul de accidente constituie o problemă în ceea ce privește atragerea mai multor persoane pe biciclete. De aceea, siguranța traficului trebuie încorporată în toate eforturile.

5. Deplasarea multimodală. Concentrându-se mai mult pe călătoriile multimodale, orașul Aarhus va spori raza de acțiune a bicicletei și, împreună cu alte eforturi, va contribui la rezolvarea congestiei.

6. Exploatare și întreținere. Biciclistii sunt afectați, într-o măsură mai mare decât ceilalți utilizatori, de calitatea și de modul în care sunt întreținute drumurile și piste. Prin urmare, întreținerea pistelor și a drumurilor trebuie îmbunătățită și armonizată cu rețeaua principală de rute pentru a crește confortul și capacitatea de trafic.

7. Informarea și dialogul. Informația și dialogul sunt cuvinte cheie pentru a atrage mai mulți oameni pe bicicleta. Prin urmare, Aarhus va oferi bicicliștilor informații de bună calitate, va continua dialogul cu asociații și grupuri consultative și va dezvolta campanii care implică și care se concentrează pe bicicliști.

În viitorul apropiat, se vor realiza următoarele proiecte:

- O campanie pe scară largă pentru a promova „Aarhus Cycling City”. Un număr mare de campanii și evenimente interesante vor urma acestei inițiative. De exemplu: înființarea site-ului orașului Aarhus Cycling City www.aarhuscykelby.dk, distribuirea gratuită prin magazinele de biciclete a unor sonerii de biciclete purtând sigla orașului Aarhus Cycling City, crearea mascotei “elefantul biciclist” pentru atragerea mai multor deplasări cu bicicleta la școala etc;
- Proiecte care vor îmbunătăți gradul de acceptabilitate în zonele centrale ale orașului
- Noi piste pentru biciclete de înaltă calitate în Ringgaden (centura interioară). Noile rute principale vor conecta în viitor orașele și satele din zona metropolitană a orașului Aarhus cu centrul orașului și cu destinațiile- cheie, cum ar fi școlile, instituțiile culturale și educaționale, parcurile de afaceri, facilitățile sportive și terminalele de transport.

- Crearea primelor străzi cu prioritate pentru bicicliști din Danemarca (Mejlgade și Frederiksgade).
- Marcarea “punctelor negre” unde au loc accidente cu bicicliști și măsuri de prevenire a accidentelor.
- Un proiect pilot de reducere a accidentelor care implică bicicliștii și camioanele care virează la dreapta.
- Un plan cuprinzător cu facilități pentru îmbunătățirea parcarilor de biciclete și asigurarea curățeniei în jurul gării principale și a altor părți centrale ale centrului orașului Aarhus
- Semnalizarea corespunzătoare a pistelor și afișarea informațiilor electronice ca serviciu special pentru bicicliști, modernizarea și întreținere a pistelor.
- Îmbunătățirea siguranței bicicliștilor prin implementarea de diferite măsuri la intersecții, crearea de noi suprafețe ciclabile etc.
- Măsuri de facilitare a călătoriilor multimodale care implică biciclete și transport public.

Buget

- 70 de milioane DKK (9,3 milioane de euro)

Metode de informare și consultare

Planul de acțiune pentru biciclete a fost elaborat în urma colaborării dintre Consiliul Municipalității Aarhus și un grup consultativ care a inclus reprezentanți ai regiunii Aarhus și ai Asociației Biciclistilor din Danemarca. În plus, în primăvara anului 2006, a avut loc o dezbatere publică privind Planul de acțiune pentru biciclete.

Date statistice: în Aarhus, 48% dintre elevi se deplasează la școală cu bicicleta. Aproximativ 20% din toate călătoriile din Aarhus sunt cu bicicleta.

16. Orașul AMSTERDAM (Olanda)

Titlul original: Plan Amsterdam 2018 – Motto: “Giving way to cyclists”

Titlul în limba română: Plan Amsterdam 2018 – Motto: “Faceți loc pentru bicicliști!”

Țara și data publicării: Olanda - 2018

Întocmit de către: Ruwan Aluvihare, Vera van den Bos, Ria Hilhorst, Thomas Koorn, Sjoerd Linders, Kees Vernooij

Perioada vizată: 5 ani (2017-2022)

Responsabili pentru aplicare: Primăria Orașului Amsterdam

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Primăria Orașului Amsterdam

Măsurile propuse:

1. Provocări privind mobilitatea

Mobilitatea și creșterea atractivității orașului vor determina în mare măsură ritmul de creștere a orașului Amsterdam. În ultimii zece ani, populația a crescut cu peste 100.000 de persoane și un număr similar de noi locuri de munca a fost creat. Mobilitatea totală către, din și în interiorul orașului nu s-a schimbat în această perioadă, dar mersul pe bicicletă a luat o foarte mare amploare, reducând semnificativ numărul de călătorii cu autoturismul și cu mijloacele de transport public.

Acest număr mare de deplasări cu bicicleta nu numai că a redus blocajele în trafic, dar a permis și creșterea numărului de construcții noi. La nivelul anului 2018, era planificată construirea a 80.000 de locuințe noi cu facilitățile aferente, ceea ce ar putea conduce la o creștere a traficului cu 20%. În cazul în care numărul de deplasări cu autovehiculele a crescut de asemenea cu 20%, acest lucru ar conduce la probleme majore de congestie, poluare și aglomerare, în interiorul și în jurul orașului.

Astfel, Amsterdam a trebuit să abordeze o serie de aspecte legate de mobilitate ca răspuns la creșterea sa:

1. Limitarea traficului auto;
2. Îmbunătățirea infrastructurii pentru biciclete și crearea facilităților necesare pentru a oferi condițiile și spațiul necesar mersului pe bicicletă, ca rezultat al creșterii densității populației;

3. Îmbunătățirea transportului public și a modalităților de a combina mersul pe bicicleta cu transportul public, pentru a oferi o alternativă concretă la mersul cu mașina personală;

4. Încurajarea populației să utilizeze cât mai mult bicicleta în deplasările cotidiene.

Pe scurt, este de o importanță vitală pentru viitorul orașului Amsterdam ca oamenii care trăiesc în oraș și în regiunea metropolitană să opteze pentru modalități alternative de transport. Strategia prevede construirea de case, birouri și facilități în locuri ușor accesibile cu bicicleta sau cu mijloacele de transport în comun.

În zonele în care aceste măsuri nu sunt posibile, autoritatea locală va investi în crearea unei noi infrastructuri pentru biciclete și în îmbunătățirea transportului public.

2. Investiții în infrastructura pentru biciclete

Pentru perioada 2012-2016, orașul Amsterdam și orașele învecinate au implementat un plan pe termen lung menit să încurajeze utilizarea bicicletei ca mijloc de transport sustenabil.

Principala preocupare a autorităților a fost lipsa locurilor de parcare pentru biciclete în apropierea stațiilor de transport public. În ultimii ani, 16.000 de locuri suplimentare de parcare pentru biciclete au fost create în principalele stațiile feroviare și alte 24.000 vor fi construite în viitor.

Planul de încurajare a mersului pe bicicleta pentru perioada 2017-2022 își propune să continue să construiască mai multe locuri de parcare pentru biciclete, în special în centrul orașului. În plus, bicicliștii vor beneficia de piste mai largi pe unele dintre cele mai aglomerate rute din oraș.

De asemenea, vor fi adăugate noi conexiuni la infrastructura pentru biciclete existentă, pentru a îmbunătăți traficul pe traseele cele mai aglomerate și pentru a îmbunătăți accesibilitatea.

În parteneriat cu operatorul de transport regional și cu doi mari operatori de transport pe cale ferată - Prorail Dutch Rail, orașul va investi 350 mil. Euro până în 2022 în măsuri care vor viza îmbunătățirea infrastructurii pentru biciclete.

3. Lipsa de spațiu

În prezent, cea mai mare provocare pentru Amsterdam este lipsa spațiului – supra-aglomerarea. Pe drumurile înguste din zonele istorice bicicliștii, pietonii, tramvaiurile, autobuzele și mașinile trebuie să se deplaseze împreună în spațiile mici pe care le au la dispoziție.

În zonele aglomerate, pietonii sunt adesea blocați de bicicletele parcate pe trotuar. Pe pistele de biciclete aglomerate, bicicliștii se împotmolesc, în special în perioadele de vârf. Bicicliștilor le trebuie mai mult spațiu.

Acest lucru poate fi realizat prin îmbunătățirea infrastructurii, de exemplu prin lărgirea benzilor de circulație sau prin construirea de noi locuri de parcare pentru biciclete, în garaje sau în spațiul public.

4. Parcări pentru biciclete

Îmbunătățirea facilităților de parcare nu se limitează doar la la parcare a bicicletelor, ci și la parcare a mașinilor, manipularea mărfurilor, amplasarea containerelor de gunoi și a altor piese de mobilier. Toți utilizatorii și toate părțile interesate sunt consultați înainte de a se lua o decizie cu privire la proiectele finale: locuitorii, întreprinderile și vizitatorii. Consilierii locali organizează "laboratoare de parcare pentru biciclete" pentru a discuta cu toți factorii cheie, problemele și soluțiile identificate.

Astfel, în zona Pijp Amsterdam, care este una dintre cele mai aglomerate zone din Amsterdam, cu trotuare înguste și cu un amestec de locuitori, sedii de firme, restaurante, pub-uri, magazine și o piață, a fost găsit spațiul necesar pentru construirea a 1000 de locuri suplimentare de parcare pentru biciclete. A fost lansat și un proiect pilot, care s-a dovedit a fi de succes, și care prevede introducerea spațiilor de parcare flexibile pentru biciclete, în spațiile de încărcare/descărcare pentru camioane.

De asemenea, spațiul în care funcționează piața pe timp de zi, este utilizat pentru parcare pentru biciclete, pe timp de noapte.

În următorii ani, Amsterdam intenționează să utilizeze această abordare pentru a îmbunătăți încă 25 de zone care se confruntă cu probleme similare. Pe lângă construirea de noi locuri de parcare pentru biciclete, este, de asemenea, importantă, o utilizare mai bună a spațiilor de parcare existente, de exemplu printr-o mai bună semnalizare a acestora și prin introducerea duratelor maxime de parcare. În multe zone ale orașului Amsterdam, parcare pentru biciclete este limitată la maximum șase săptămâni; la stațiile de tren NS (Dutch Rail) și în alte zone foarte aglomerate, maximum este de două săptămâni.

Aceasta este o măsură eficientă care generează o „lejeritate” de 10-15% din spațiile de parcare din oraș și este mai ieftină decât crearea de spații noi. Studiile efectuate de autorități au relevat faptul ca exista un sprijin puternic, pentru această reglementare, în rândul locuitorilor din Amsterdam.

În ciuda eficacității lor, aceste măsuri nu sunt suficiente. Acesta este motivul pentru care orașul Amsterdam intenționează să implementeze o serie de măsuri suplimentare, menite să crească numărul de călătorii cu bicicleta, reducând numărul de biciclete utilizate – bike sharing, dar și să încurajeze mersul pe jos.

5. Rute de circulație ocupate

În centrul orașului, spațiul liber este o mare problema - ceea ce înseamnă că trebuie luată o decizie cu privire la mijloacele de transport prioritare. Oficial, aceste alegeri au fost deja făcute. De exemplu, în centrul istoric al orașului, pietonii și bicicliștii vor avea prioritate. Planurile de măsuri descriu în detaliu, pentru fiecare stradă, care mijloc de transport va avea prioritate. Planul de Acțiune pentru 2017-2022 prevede măsuri pentru îmbunătățirea traficului pe cele mai aglomerate și cele mai înguste benzi pentru biciclete.

6. Mersul pe bicicleta – versiunea 2.0

Există limitări în ceea ce privește numărul de locuri de parcare pentru biciclete și spațiul alocat biciclistilor pe care un oraș le poate asigura. Acesta este motivul pentru care orașul Amsterdam experimentează noi soluții pentru viitor, inclusiv dezvoltarea de politici care să încurajeze utilizarea în comun a bicicletelor – bike-sharing și îmbunătățirea infrastructurii de transport public și a celei pentru biciclete.

Autoritățile au început să se concentreze tot mai mult pe înțelegerea experienței de merge cu bicicleta printr-un oraș aglomerat și încearcă să determine schimbarea anumitor aspecte comportamentale. Astfel, în ultimii ani, au fost create facilități de transport pentru biciclete și au fost îmbunătățite semnificativ modalitățile de semnalizare a parcarilor pentru biciclete, pentru a-i încuraja pe bicicliști să își parcheze bicicletele în zonele corespunzătoare.

7. Următorul pas

Conform Masterplanului pentru perioada 2017-2022, investiții substanțiale vor fi direcționate către crearea de noi cai de acces pentru biciclete, către noile zone de locuit, asigurarea unui spațiu suficient pentru fluxurile de bicicliști în continua creștere și accelerarea ritmului de trecere de la transportul cu mașina personală la transportul public.

Întrucât în planul anterior, accentul a fost pus pe asigurarea locurilor de parcare a bicicletelor lângă stațiile de cale ferată, planul actual se concentrează pe construirea de noi benzi de circulație pentru biciclete în interiorul orașului Amsterdam și în regiune.

8. Tendințe privind parcarile pentru biciclete

Elemente noi au fost introduse în Olanda în ceea ce privește parcarile pentru biciclete. Orașele Utrecht, Amsterdam și NS (compania națională olandeză de cai ferate) s-au alăturat recent forțelor pentru standardizarea indicatoarelor privind parcarile de biciclete, ajutând bicicliștii să recunoască mai ușor facilitățile de parcare. În Utrecht, la Gara Centrală, se construiește cel mai mare garaj pentru biciclete din lume, cu o capacitate de 12.000 de locuri.

Logistica internă a garajului va fi reglementată de sisteme digitale care indică locurile libere, pe etaje. Aceste sisteme au fost deja testate în garajele mai mici și vor fi introduse ca standard în toate garajele noi din Amsterdam.

Mai mult spațiu pentru biciclete

Orașul devine din ce în ce mai aglomerat și nu există suficient spațiu pentru bicicliști și pietoni. În Planul de mobilitate din 2015, au fost prezentate diferite măsuri pentru a oferi mai mult spațiu pentru pietoni și bicicliști. Unul dintre acestea este transformarea așa-numitului inel interior (Marnixstraat-Weteringschans-Sarphatistraat) într-un coridor pentru traficul de biciclete. În iunie 2016 a fost lansat un proiect-pilot pentru a testa dacă introducerea unei noi rute dedicate exclusiv bicicletelor. Traseul nu este numai rapid și confortabil, dar este plăcut și de persoanele mai lente și mai sociabile, care se pot alătura, rând pe rând, și care pot iniția chiar discuții, traseul permitând câte trei sau patru bicicliști să călătorească unul lângă altul.

Mașinile circulă pe acest traseu cu o viteză maximă de 30 km/h. Tramvaiurile au voie să călătorească mai repede, cu max. 50 km/h.

9. Reconstrucția inovatoare a joncțiunilor aglomerate

În 2014, consiliul orașului Amsterdam a decis să lanseze proiectul Cycling Boost, oferind măsuri suplimentare, pe lângă planul existent pe termen lung, pentru a îmbunătăți traficul în intersecții.

Echipa de proiectanți care s-a ocupat de proiect a reunit experți din cadrul Universității din Amsterdam și din cadrul firmei Copenhagenize Design. Experții au ajuns la concluzia că orașul trebuie să facă unele schimbări fundamentale, dar ținând seama de problemele (politice) pe care le-ar genera acestea, au decis să analizeze mai întâi la ceea ce se poate face în cadrul actual, existent.

Astfel, au fost implementate următoarele măsuri:

Banana - Banana este o insulă de foarte mici dimensiuni care oferă spațiu suplimentar pentru bicicliștii care așteaptă ca lumina la semafor să se facă verde.

Conul - Pe ambele părți ale unei intersecții aglomerate, bicicliștii pot forma șir foarte lung în timp ce așteaptă ca lumina să devină verde. Când se pun din nou în mișcare, bicicliștii vor forma din nou un grup compact. La intersecțiile bidirecționale, cu bicicliști venind de pe ambele părți, cicliștii care se apropie trebuie să aibă suficient spațiu de manevră. Analiza experților a condus la așa-numita soluție de tip "con": o

lărgire a zonei de trecere pentru biciclete, care, mai apoi, se îngustează. Conul permite o distribuție mai bună a bicicliștilor care așteaptă la intersecții și trecerea mai rapidă prin intersecții, rezultând un flux natural și ordonat.

10. Sondarea opiniei privind percepția asupra mersului pe bicicletă

Punerea în aplicare a măsurilor de mai sus a fost urmată de interviuri și chestionare aplicate bicicliștilor pentru a analiza percepția acestora cu privire la experiența de trecere prin cele 3 intersecții îmbunătățite. Sondajul a dovedit că, în toate cele 3 cazuri, bicicliștii au apreciat măsurile ca fiind foarte bune.

11. Trecerea de la zone de trafic la spațiul public

Introducerea unei astfel de abordări noi a permis construirea de străzi ca spații publice, în loc de zone de trafic. Prioritizarea bicicliștilor este acum evidentă în multe proiecte urbanistice din Olanda. De exemplu, traficul auto pe De Ruijterkade este acum direcționat printr-un tunel, lasând zona de deasupra liberă pentru pietoni și bicicliști. De asemenea, la Alexanderplein, eliminarea semafoarelor a

sporit interacțiunea între toți utilizatorii, fără a prezenta niciun impact negativ asupra performanței funcționale a intersecției.

12. Semafoarele - pornite sau oprite?

În trecut, au fost instalate semafoare pentru a garanta un flux sigur de trafic în intersecții, ca răspuns la adoptarea pe scară largă a mașinii ca mijloc de transport în toate orașele. Acum, odată cu scăderea numărului de mașini din centrul orașului, a apărut o nouă situație în care traficul se poate regla de la sine. Se întâmplă deja în zone precum Alexanderplein și Muntplein, unde bicicliști, pietoni, tramvaie și volume mici de autoturisme asigură un flux sigur și eficient între ele, fără a se baza pe semafoare.

13. Planificarea urbană pornind de la mersul pe bicicletă

Anul 2010 a înregistrat o creștere a gradului de conștientizare a importanței mersului pe bicicletă în rândul politicianilor, a factorilor de decizie și a proiectanților din toate lumea. Pe buna dreptate, pentru că utilizarea bicicletei s-a dovedit a fi o componentă cheie în rezolvarea problemelor legate de mobilitatea urbană. Există dovezi foarte clare ca se pot construi garaje pentru biciclete de mari dimensiuni și ca se poate oferi biciclistilor spațiu suplimentar în intersecțiile tradiționale. Datorită infrastructurii excelente pentru biciclete, se dezvoltă o mare varietate de tipuri de biciclete, inclusiv biciclete mai mari (pentru marfa) și biciclete mai rapide (electrice).

Numărul persoanelor care trăiesc și lucrează în Amsterdam va crește considerabil în deceniile următoare.

Singura modalitate de adaptare a acestor numere în creștere într-un mod durabil este integrarea bicicletei în proiectarea noilor evoluții.

Deci, a venit momentul ideal pentru a introduce planificarea urbană bazată pe biciclete.

Dar ce înseamnă planificarea urbană pe bază de biciclete?

În primul rând, accesul la toate facilitățile locale și hub-urile de transport sunt prioritare pentru biciclete. Acest tip de intervenție se poate face pe un anumit model de stradă. În mod ideal, o ierarhie adecvată în rețeaua de biciclete ar trebui introdusă încă de la început, inclusiv benzi rapide pentru biciclete, fără intersecții și refugii pentru biciclete, pentru a evita situațiile complexe, nesigure.

Buget

- 350 mil. Euro pentru locuri de parcare pentru biciclete, în special în gări și în centrul orașului.

17. Orașul ANTWERP (Belgia)

Titlul original: Antwerp World-class cycle city

Titlul în limba română : Antwerp: Oraș de clasă mondială pentru biciclete

Orașul/regiunea și data publicării: Antwerp (Anvers), Belgia 2015

Întocmit de către: Compania de Dezvoltare Urbană a Orașului Antwerp, Departamentul de Mobilitate

Responsabili pentru aplicare: Compania de Dezvoltare Urbana a Orașului Antwerp, Departamentul de Mobilitate

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Compania de Dezvoltare Urbană a Orașului Antwerp, Departamentul de Mobilitate

Măsurile propuse:

Planul de acțiune pentru politica de sprijinire a mersului pe bicicletă cuprinde acțiuni și măsuri concrete împărțite în patru categorii:

- **Acțiunile de “cinci stele”** sunt măsuri de top pentru promovarea bicicletei, în care se investește puternic. Acestea sunt acțiuni noi, care durează mai mulți ani pentru a le realiza, datorită dimensiunilor lor considerabile. Scopul lor este de a asigura succesul politicii velo pe termen lung.
- **Acțiunile rapide** sunt acțiuni foarte concrete și în cea mai mare parte pe termen scurt, adesea luate ca răspuns la o oportunitate specifică. Aceste acțiuni rapide sunt necesare pentru a asigura rezultate anuale.

- **Cercetare și deliberare** sunt propuneri de politică care necesită cercetări sau deliberări suplimentare pentru a evalua fezabilitatea acestora. După confirmare, aceste acțiuni vor fi etichetate fie ca acțiuni de cinci stele, fie ca acțiuni rapide.
- **Acțiuni structurale** sunt acele acțiuni care sunt deja în curs, dar care sunt permanent supuse evaluării și adaptării. Acestea rămân părți componente ale politicii privind bicicleta pentru perioade mai lungi și, prin urmare, au un caracter permanent.

Parteneri, interacțiuni, date și evaluare

Acțiuni de “cinci stele” : Investiții în interacțiunea cu utilizatorii

Acțiuni rapide: Implementarea de noi tehnologii pentru partajarea informațiilor despre biciclete și colectarea datelor despre biciclete (aplicații și dispozitive mobile): Studiu de caz Cyclism Challenge - Colaborarea cu Barometrul Provincial pentru colectarea (numărarea) datelor despre bicicliști.

Cercetare și deliberare: Harta interactivă de mobilitate (bicicletă) pentru a vizualiza blocajele - Contul biciclistului: realizări și experiența utilizatorului

Acțiuni structurale: Continuarea și optimizarea abordării integrate; Monitorizarea evoluțiilor traficului de biciclete prin intermediul unui număr de instrumente de măsurare diferite; Monitorizarea calității infrastructurii pentru biciclete prin diferite instrumente de măsurare - înregistrarea și analiza accidentelor cu bicicliști.

O rețea de piste de primă clasă

Acțiuni de “cinci stele”: Crearea a 100 de legături lipsă în rețeaua de piste a orașului; Semafoare „prietenoase” cu bicicleta (unda verde sau verde separat pentru biciclete).

Acțiuni rapide: Evaluarea continuă a străzilor; Rezolvarea a 2-3 legături lipsă

Cercetare și dezvoltare: Elaborarea unui Plan de Acțiune pentru eliminarea obstacolelor specifice din trafic; îmbunătățirea legăturii dintre rețeaua de piste de agrement și cea de piste utilitare; analiza benzilor de depășire (piste de mare capacitate); cercetarea modului de implementare a

semnalului "unda verde" împreună cu Institutul Belgian de Siguranță Rutieră (BIVV); Interzicerea accesului motocicletelor și scuterelor (clasa B) pe piste pentru biciclete

Acțiuni structurale: Îmbunătățirea conexiunilor dintre rețeaua de piste de biciclete a orașului și rețeaua metropolitană ; permiterea accesului bicicliștilor pe străzi înfundate; accesul bicicliștilor pe contrasens pe străzi cu sens unic (BEV); întreținerea pistelor pentru biciclete; Elaborarea unui plan de dezvăpezire.

„Super - legaturi” (intermodalitate)

Acțiuni de “cinci stele”: extinderea sistemului „Bike-sharing” în cartiere; optimizarea completă a hub-urilor multimodale pentru facilitarea transferului între biciclete și transportul public;

Acțiuni rapide: Parcare pentru biciclete în stația Berchem

Cercetare și dezvoltare: introducerea bicicletelor electrice în sistemul de bike-sharing al orașului; stimularea tuturor formelor de transfer (biciclete și carpool, park&bike, bike&ride); coordonarea între diferite sisteme de închirieri biciclete (bike-sharing).

Acțiuni structurale: posibila adoptare a unui sistem de super-piste de mare capacitate pentru “bicicletizarea” Antwerp-ului.

Parcare activă și proactivă

Acțiuni de “cinci stele”: extinderea locurilor de parcare pentru biciclete în cartiere , stimularea mersului cu bicicleta și rezervarea parcarilor pentru biciclete la evenimente.

Acțiuni rapide: parcări de probă pentru biciclete, parcări de biciclete în apropierea centrelor sportive, a centrelor culturale , introducerea brokerului de parcare pentru bicicliști rezidenți și companii, promovarea parcării pentru biciclete în clădirile administrative ale orașului, ca exemplu de buna practică, informarea școlilor, companiilor, centrelor comerciale și a locuitorilor despre posibilitățile de instalare a parcarilor de biciclete sau crearea de soluții inovatoare pentru parcări de biciclete; comunicarea despre facilitățile publice de parcare a bicicletelor pentru locuitori și vizitatori

Cercetare și dezvoltare: Amplasarea (monitorizată) a rastelelor de biciclete în apropierea străzilor comerciale, a spitalelor și a hotelurilor; proiect pilot cu locuri de parcare pentru biciclete; implementarea serviciilor de stocare a bicicletelor de sezon și extinderea către alte grupuri țintă; studierea sistemelor inovatoare care pot contribui la îmbunătățirea soluțiilor de parcare pentru biciclete și inițierea proiectelor de testare.

Acțiuni permanente: investiții în întreținerea parcărilor de biciclete și menținerea capacității prin înlăturarea bicicletelor abandonate; implementarea codului pentru construcții cu norme pentru spațiul de parcare pentru biciclete; crearea de parcări pentru biciclete în spații publice.

Infrastructură pentru biciclete la standarde înalte

Acțiuni de "cinci stele": crearea unui cadru general de siguranța rutieră în Anvers prin investiții în siguranța bicicliștilor; limitarea vitezei la 30 km/h în 60 de zone rezidențiale; campanie de conștientizare "Va rugăm să conduceți încet pe strada noastră!"

Acțiuni rapide: plan de acțiune pentru o abordare integrată a prevenirii accidentelor; promovarea unui sistem de etichetare anti-furt și comunicarea privind parcare sigură a bicicletelor; Declarație de intenție: "Trafic sigur în zona portului!"

Cercetarea și : elaborarea unei viziuni și a unui plan de acțiune pentru a încuraja utilizatorii rutieri să se comporte prudent și politicoși în trafic; stimularea dezvoltării hărților pentru trasee școlare și a educației rutiere cu furnizarea resurselor educaționale necesare; campanie de stimulare a respectării regulilor de circulație și de politețe; analizelor accidentelor pentru a găsi cauze și a dezvolta soluții (de exemplu, accidente care implică doar bicicliști și accidente cu biciclete).

Acțiuni permanente: evaluarea rutelor pietonale și pentru biciclete supraîncărcate; studierea și re-proiectarea punctelor de conflict complexe, cu o atenție specială pentru siguranță; organizarea unor acțiuni de strada/cartier, axate pe semnalizarea și repararea bicicletelor; creșterea sistematică a controalelor pentru utilizarea necorespunzătoare a drumului de către bicicliști, nerespectarea regulilor de circulație și semnalizarea bicicletelor; creșterea sistematică a numărului de controale rutiere pentru viteză, testarea consumului de alcool și droguri; acțiuni continue împotriva bicicletelor abandonate; combaterea furtului de biciclete în zone cu risc crescut (de exemplu, prin utilizarea camerelor video).

Orașul accesibil

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



Acțiuni de “cinci stele”: organizarea Campaniei “Bicicleta, cea mai buna alegere pentru toata lumea”; semnalizarea pistelor pentru cele mai importante rute; vizite la companiile care detin know how despre biciclete.

Acțiuni rapide: elaborarea proiectului "Cu înțelepciune pe calea ta"

Cercetarea și dezvoltarea: dezvoltarea unui plan de interacțiune digitală pentru bicicliști, a unei hărții și a unui planificator de rute; parcări temporare pentru biciclete în apropierea șantierelor de construcție; facilități de parcare în aer liber lângă puncte de interes, Park&Ride și stații de tramvai și autobuz; elaborarea scenariilor pentru reducerea impactului lucrărilor de drumuri.

Acțiuni permanente: acordarea unei atenții sporite planurile de transport corporatiste; investiții în acțiuni orientate spre companii.

O cultura a bicicletei

Acțiuni de “cinci stele”: stimularea învățării prin intermediul jocurilor; cursuri de practică a mersului pe bicicleta în parcuri și zone de joacă; investiții în educația privind utilizarea bicicletei, pentru persoanele cu vârsta între 2 ani și 88 de ani; coordonarea serviciilor de educație pentru trafic și mobilitate; implementarea Programului "Toată lumea poate circula în siguranță și cu responsabilitate"; implementarea proiectului pilot "Călătorii durabile pentru facilități sportive; promovarea Antwerpului pe plan internațional ca oraș promotor al bicicletelor .

Acțiuni rapide: reunirea tuturor informațiilor despre biciclete pe o platformă digitală; informații turistice despre biciclete pe harta orașului; organizarea unei campanii la nivel de oraș, de exemplu mobilitatea alternativă în Anvers; campanie de exerciții fizice “Orașul în mișcare!"; campanie de promovare cu ocazia evenimentelor sportive gen “Tour de France”; campanie de promovare a mersului la cumpărături cu bicicleta; Proiectul PASTA (activitatea fizică cu transport durabil); investiția în mai multe contoare de biciclete.

Cercetare și dezvoltare: dezvoltarea inițiativelor în colaborare cu partenerii (locali); elaborarea unei campanii de anvergură despre biciclete, care combină mobilitatea, sportul, turismul și economia; sprijinirea bicicletei ca activitate economică; dezvoltarea și sprijinirea punerii în aplicare a conceptului

de "bicicletă școlară"; stimularea terțelor părți și organizarea unor forme de cooperare pentru dezvoltarea mijloacelor de informare în masă pentru promovarea bicicletei (de exemplu, un program la canalul regional de radiodifuziune ATV, site web Antwerpenize.be, Blue-bike); organizarea piețelor pentru biciclete second-hand.

Acțiuni permanente: dezvoltarea unei hărți cu rutele de biciclete din oraș; dezvoltarea de acțiuni în trafic orientate către comunitate și școli; oferirea de sprijin pentru dezvoltarea planurilor de transport la evenimente; promovarea bicicletei în rândul funcționarilor publici (călătorii de muncă) și realizarea de facilități pentru biciclete în apropierea mai multor clădiri administrative; extinderea ofertei de biciclete de lucru și biciclete de serviciu; evaluarea și adaptarea reglementărilor pentru taxiurile-biciclete.

Metode de informare și consultare

Politica de incurajare a utilizării bicicletelor nu este o preocupare doar a orașului. Implementarea cu succes a acesteia poate fi garantată numai prin cooperarea cu toate părțile interesate. În plus, politica pentru promovarea bicicletei poate funcționa numai dacă are sprijinul oamenilor pe care îi afectează. Acest lucru necesită interacțiunea cu utilizatorii, rezidenții, întreprinzătorii, vizitatorii. Datele relevante despre utilizarea bicicletei în Anvers permit o monitorizare obiectivă și o direcție a politicii privind bicicleta. Evaluarea permanentă este o măsură esențială. În acest fel, orașul poate investi în inovare și poate face ajustări în timp util, ori de câte ori este necesar.

18. Orașul BERLIN (Germania)

Titlul original: „New Cycling Strategy for Berlin”

Titlul în limba română: O nouă strategie de promovare a mersului pe bicicletă pentru Berlin

Țara și data publicării: Germania, Martie 2011

Întocmit de către: Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu

Perioada vizată: 6 ani (2011-2017)

Responsabili pentru aplicare: Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu

Responsabili pentru monitorizare și evaluare:

Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu se va asigura că datele necesare pentru dezvoltarea utilizării bicicletei în traficul urban sunt disponibile prin continuarea și extinderea recensămintelor privind circulația bicicletelor la punctele permanente de recensământ și în contextul recensământului de circulație rutieră și prin participarea la anchetele/sondajele supraregionale (MiD - Mobility în Germania sau SRV - Mobilitatea în orașe).

Măsurile propuse

1. Asigurarea și extinderea infrastructurii existente

1.1 Menținerea infrastructurii pentru biciclete și adaptarea acesteia la standarde

Rețeaua de piste pentru biciclete din Berlin a fost extinsă în ultimii ani, ajungând la o lungime de 1.000 km. Cu toate acestea, rețeaua cuprinde încă numeroase piste vechi, deteriorate sau care nu îndeplinesc standardele actuale în ceea ce privește lățimea, distanța de siguranță (față de calea de rulare a autovehiculelor, trotuare sau autoturismele parcate), vizibilitate.

a) Organizațiile responsabile cu construirea și întreținerea drumurilor vor menține pistele pentru biciclete existente, într-o stare bună. Acest lucru se aplică și în cazul pistelor secundare, care reprezintă o bună opțiune pentru mulți utilizatori. Administrația centrală și locală va trebui, în limitele posibilităților financiare, să pună la dispoziție resursele necesare pentru aceste operațiuni.

b) Organizațiile responsabile cu construirea și întreținerea drumurilor vor verifica dacă îmbunătățirile se realizează conform standardelor stabilite în "Recomandările privind traseele și pistele de biciclete" (ERA). Îmbunătățiri pot fi considerate inclusiv trasarea unei linii de demarcație pentru benzile dedicate bicicletelor sau a unei linii de protecție a zonei pentru biciclete. În cazul în care nu se poate atinge un standard minim acceptabil sau siguranța nu poate fi asigurată sau un traseu de biciclete a devenit neutilizat, atunci - ținând seama de preferințele bicicliștilor mai puțin experimentați - spațiul din partea laterala a trotuarului, disponibilă inițial pentru biciclete, va fi redată spre utilizare pietonilor.

c) ADFC (Clubul General al Biciclistilor din Germania) va implica membrii sai în colectarea informațiilor despre zonele cu probleme din rețeaua existentă și va transmite această informație comitetului pentru mersul pe bicicleta și departamentelor responsabile din cadrul autorității locale pentru implementarea măsurilor necesare în scopul eliminării acestor defecte

1.2 Eliminarea obstacolelor de pe benzile și pistele de biciclete

Se întâmplă des ca pistele de biciclete, benzile de circulație și marcajele de protecție să fie blocate de vehiculele motorizate staționate pentru încărcă sau descărcă marfa, pentru cumpărături sau în alte scopuri. Blocajele apar și datorită faptului că pistele și benzile dedicate bicicletelor devin treptat supra-aglomerate sau că zăpada nu a fost îndepărtată la timp. În aceste situații, bicicliștii sunt forțați să se îndrepte spre fluxul de trafic motorizat sau spre trotuare. Acest lucru poate duce la întârzieri, obstructionari ale traficului și pericole pentru bicicliști și pentru ceilalți utilizatori ai drumurilor.

Măsuri:

a) Căile de circulație și benzile trebuie păstrate fără obstacole, acordându-se prioritate lucrărilor de curățare a zăpezii, curățării străzilor și lucrărilor de peisagistică;

b) În cazul în care utilizarea pistelor pentru biciclete și a benzilor este limitată în mod regulat de autoturismele parcate, Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu din cadrul autorității publice locale, precum și sectoarele, în limitele responsabilităților lor, vor verifica dacă parcare poate fi mai dificilă prin aplicarea unui sistem de management al spațiului de parcare sau prin realizarea de noi spații de parcare și dacă este posibil d.p.d.v. juridic - în special pentru traficul comercial - să se limiteze numărul și durata opririlor. Dacă este necesar, acest lucru ar

putea presupune o renunțare definitivă la spațiile permanente de parcare sau limitarea numărului de ore de parcare.

c) Clubul General al Biciclistilor din Germania va fi invitat să implice membrii săi în identificarea unor zone deosebit de problematice și transmiterea acestor informații către departamentele de resort din cadrul administrației publice locale.

d) Angajații birourilor de ordine publică vor fi obligați să includă în controalele lor, vehiculele stationate în zonele speciale, dedicate bicicletelor, în conformitate cu cerințele noului Cod rutier și să aplice amenzi. În cazul în care există un pericol considerabil pentru trafic, relocarea vehiculelor ar putea deveni necesară. Poliția va sprijini în mod independent activitatea de supraveghere a patrulelor de ordine publică.

e) În contextul campaniilor de conștientizare privind coexistența traficului motorizat și a bicicletelor, se intenționează abordarea problemei parcării pe căile de circulație și pe benzile dedicate.

1.3 Atenție acordată bicicliștilor în zonele în care există șantiere de construcție

a) Clubul General al Biciclistilor din Germania va implica membrii săi în monitorizarea șantierei și transmiterea informațiilor către autoritățile responsabile, precum și în urmărirea plângerilor.

b) Solicitanții (dezvoltatorii și firmele de construcții) vor trebui să dezvolte soluții individuale pentru a ghida traficul în jurul siturilor de construcție într-o manieră care să nu deranjeze bicicliștii și pietonii. Solicitanții vor trebui să dezvolte instrumente de monitorizare pentru a se asigura că cerințele Codului rutier sunt puse în aplicare.

c) Firmelor de construcții de drumuri rutiere și companiilor lor de administrare li se va transmite de către autoritățile competente, împreună cu cerințele relevante ale autorităților de transport, o notificare privind măsurile de siguranță a traficului pe șantier.

1.4 Reconsiderarea obligației de a utiliza căile de circulație

Diferitele investigații ale poliției au arătat că benzile construite de-a lungul unui drum reprezintă frecvent un risc de siguranță, în special dacă nu există o vizibilitate bună la intersecții și la căile de acces către zonele adiacente. În plus, aceste benzi reprezintă un element de risc major pentru bicicliști, de aceea

autoritățile locale și justiție au restricționat obligația de a utiliza anumite trasee de în alte cazuri decât cele excepționale.

2. Căi de rulare mai bune pentru bicicliști

2.1 Privind în perspectivă

Având în vedere creșterea numărului de biciclete rapide și faptul că bicicliștii călătoresc din ce în ce mai mult pe mai multe benzi, vor fi examinate opțiunile de extindere a benzilor de circulație. Măsurile care respectă exact standardele minime actuale, ar putea să nu îndeplinească cerințele viitorului. Administrația locală va continua să construiască benzi dedicate, urmărind ca infrastructura pentru biciclete să crească cu ritmul prevăzut. Grupurile de politici din domeniul transporturilor vor continua să monitorizeze critic acest proces.

2.2 Stimularea mersului pe bicicletă pe distanțe mai mari

Distanța medie parcursă pe bicicletă este de 3,7 km în Berlin. Numai 19% din călătoriile cu bicicleta sunt mai lungi de 5 km. Plecând de la premisa ca durata de timp pe care un individ o are disponibilă pentru mobilitate nu tinde să se schimbe, voința oamenilor de a-și folosi bicicleta și nu mașina pentru călătorii mai lungi va crește dacă se vor crea condiții favorizante pentru acest lucru. Având în vedere aceste obiective, "benzile rapide" au fost deja implementate cu succes în alte orașe.

Măsuri:

Măsuri de accelerare a traficului de biciclete, cum ar fi benzi dedicate / trasee, care permit o circulație rapidă și facilă, crearea unor benzi mai largi, care fac posibilă depășirea, păstrarea la minim a timpului de așteptare la intersecții, îmbunătățirea sistemului de semaforizare. În plus, datorită creșterii numărului de biciclete, în viitor, planurile de încurajare a mersului pe bicicletă vor trebui să ia în considerare deplasarea cu viteze de până la 25 km/h.

2.3 Finalizarea rețelei de piste și benzi pentru biciclete

Măsuri:

- a) Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu, în cooperare cu primăriile de sector, va finaliza rețeaua principală până în 2017.
- b) Vor fi disponibile informații despre traseele finalizate - furnizate prin intermediul informațiilor media, pliante și pe Internet.
- c) Sub forma unor proiecte pilot, vor fi examinate opțiunile de accelerare și extindere a două rute principale și adaptarea lor pentru călătorii mai lungi, de zi cu zi ("rute rapide"), în special în anumite secțiuni din periferia orașului, care nu dispun de alternative feroviare bune.

2.4 Aducerea intersecțiilor la standarde

Proiectarea intersecțiilor este foarte importantă pentru ca mersul pe bicicletă să fie sigur, atractiv și eficient. Acest lucru este valabil în special pentru intersecțiile "majore" din rețeaua de drumuri principale și pentru bicicliștii care traversează drumurile principale folosind rutele principale și auxiliare. La intersecțiile gestionate prin semafoare, traficul de biciclete va fi ponderat în funcție de importanța acestuia. De la caz la caz, concepte inteligente de management al traficului pot îmbunătăți condițiile pentru mersul cu bicicleta. Astfel de concepte includ lărgirea spațiului de așteptare disponibil pentru bicicliști, cai speciale pentru biciclete, punctele de trecere mai largi, posibilitatea de virare directă spre stânga (posibil ca un "sistem dublu" și ca alternativă la oprirea indirectă spre stânga).

2.5 Creșterea gradului de conștientizare asupra importanței siguranței rutiere

Influențarea comportamentului oamenilor este întotdeauna o parte importantă a prevenirii accidentelor. Multe accidente ar putea fi evitate dacă s-ar acorda mai multă atenție tuturor categoriilor de participanți la trafic.

Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu, în colaborare cu alte persoane implicate în siguranța traficului rutier, derulează în mod constant campanii de conștientizare prin care face apel la

asigurarea unui comportament corespunzător în trafic, în conformitate cu regulile și reglementările în vigoare, bazat pe recunoașterea reciprocă a tuturor categoriilor de participanți la trafic.

4. Spații de parcare suficiente

4.1 Conceptul general de parcuri pentru biciclete

Dacă oamenii au opțiuni ușor accesibile și sigure pentru a-și parca bicicleta la locul lor de reședință și în alte destinații importante, sunt mai dispuși să o folosească pentru călătoriile de zi cu zi. Cu toate acestea, aproape o treime din proprietarii de biciclete evaluează facilitățile de parcare de la locul lor de reședință ca fiind dificil de utilizat sau nesigure. Există probleme, în special în imobile mari de locuințe noi și în cartierele intens populate, cu o mulțime de locuințe vechi. Mai mult decât atât, există adesea o lipsă de locuri de parcare adecvate în destinațiile importante pentru bicicliști, de exemplu în fața magazinelor și a clădirilor publice, la locurile de muncă și în școli, în garile și stațiile de autobuz și tramvai.

Strategia de încurajare a mersului pe bicicleta presupune că potențialul considerabil de utilizare a bicicletelor de zi cu zi poate fi atins prin îmbunătățirea facilităților de parcare pentru biciclete. Condițiile prealabile: facilitățile de parcare sunt ușor accesibile și aproape de locul unde locuiesc oamenii sau de destinațiile lor, încât fac posibilă parcare a unei biciclete într-un mediu stabil fără ca aceasta să se deterioreze, este posibilă blocarea bicicletei în siguranță și este permisă parcare pe termen lung.

4.2 Utilizarea cadrelor de reglementare existente

În cazul clădirilor noi sau al modificărilor de destinație pentru clădirile existente, Codul construcțiilor din Berlin și normele de punere în aplicare, prevăd că trebuie să existe suficiente locuri de parcare pentru biciclete. În ciuda acestui fapt, facilitățile necesare pentru parcare a bicicletelor sunt adesea furnizate în locații puțin accesibile. În special în cazul proiectelor mai mici, care constau în extinderea sau schimbarea de destinație și în cazul proiectelor care nu necesită autorizație de construire, cerințele conform Codului construcțiilor sunt adesea ignorate.

a) Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu și sectoarele vor acționa corespunzător, în limitele atribuțiilor ce le revin în procesul de autorizare, pentru a se asigura că clădirile respecta Codul privind crearea de facilități de parcare pentru biciclete.

b) Sectoarele, având în vedere spațiul disponibil pe parcele private și alte spații publice, vor acorda prioritate creării de facilități de parcare pentru biciclete pe trotuarul public, atât în cazul proiectelor de construcții noi cât și al clădirilor existente;

c) Cadrul legal va fi modificat astfel încât un solicitant să nu mai aibă dreptul de a-și anula obligația de a furniza parcare pentru biciclete în schimbul unei taxe. Astfel de situații vor fi limitate doar la cazurile în care, datorită particularităților proiectului, se estimează o cerere mică de spații de parcare pentru biciclete sau atunci când, în urma unei analize obiective, circumstanțele locale nu permit o altă soluție.

5. Conectarea rutelor de biciclete la transportul public

a) Împreună cu Clubul Biciclistilor din Germania, Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu își va continua eforturile pentru a realiza o îmbunătățire a situației de parcare a bicicletelor la stațiile de cale ferată regionale și la distanțe lungi.

b) În cazul în care nu există suficient spațiu, ar trebui încercate alte soluții, de exemplu, facilități de depozitare a bicicletelor pe mai multe niveluri sau stații de biciclete păzite care oferă servicii suplimentare.

5.1 Mai multe facilități de parcare pentru biciclete la stațiile și stațiile de autobuz și de tramvai

Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu va continua programul de construire de parcări în stațiile de transport public, luând în considerare nivelul actual și cel necesar. Prioritar, facilitățile de parcare pentru biciclete ar trebui să fie create la stațiile de autobuz și tramvai în zonele rezidențiale unde rețeaua de transport public nu este bine conturată. Trebuie să se creeze facilități de parcare pentru bicicliști astfel încât zonele de siguranță și de rulare, în special căile de ieșire și evacuare, să nu fie restricționate sau obstrucționate.

5.2 Asigurarea transportului de biciclete

Berlinul a preluat un rol de pionierat în oferta sa de a transporta bicicleta pe toate trenurile și tramvaiele la prețuri accesibile și fără restricții de timp. Această ofertă aduce o contribuție substanțială

la utilizarea bicicletei și pentru călătorii mai lungi. Deoarece capacitățile de transport existente nu sunt flexibile, se estimează ca vor apărea probleme privind capacitatea, pe termen mediu și lung, dacă utilizarea bicicletelor continuă să crească în ritm susținut.

Comaniile de transport trebuie să păstreze pe termen lung oferta de transport a bicicletei în transportul public, să pună la dispoziție mijloacele de depozitare în vehiculele / vagoanele adecvate destinației, să marcheze clar zonele de depozitare pentru biciclete.

În calitate de autoritate competentă, Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu se va asigura, ținând cont de evoluția cererii, că cerințele corespunzătoare pentru transportul bicicletelor sunt incluse în planurile de transport local și sunt luate în considerare atunci când serviciile de transport public sunt scoase la licitație sau când se achiziționează vehicule noi.

5.3 Deplasarea în comun pe "benzi verzi"

Benzile speciale de autobuz, care pot fi utilizate în comun de autobuze, biciclete și taxiuri și care în acest fel devin "benzi verzi", oferă bicicliștilor un loc relativ sigur. Având în vedere, însă, creșterea traficului de biciclete și lățimea tot mai mare a vehiculelor, devin și mai mari cerințele privind benzilor speciale și considerația reciprocă care trebuie exercitată de utilizatorii care călătoresc cu viteze diferite.

Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu, împreună cu cartierele, grupurile de interese ale BVG și bicicliștilor, vor examina lățimea benzilor speciale de autobuz pentru a vedea dacă restricțiile de timp existente ar trebui eliminate. Întreprinderile de transport și grupurile de interese ale bicicliștilor vor identifica secțiuni de drumuri cu conflicte frecvente între autobuze și bicicliști. Modalitățile concrete de intervenție - de exemplu, prin lărgirea benzii speciale în general sau pe secțiuni, pentru a permite depășirea sau pentru a evita problemele cu autovehiculele parcate sau staționate - vor fi examinate de la caz la caz. Noile benzi speciale trebuie să fie suficient de largi pentru a servi diferitelor scopuri ale planului de dezvoltare a transportului, în special acela de a accelera traficul cu autobuzul pentru a consolida ecomobilitatea.

6. O atenție sporită acordată tinerilor

Motivarea copiilor și tinerilor, precum și a părinților și profesorilor acestora

*Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin
Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020!*



Copiii și tinerii sunt mai mobili decât celelalte categorii de vârstă. Pentru călătoriile efectuate independent, ei depind de mobilitatea ecologică, dar în Berlin folosesc o bicicletă mai rar decât în alte orașe și fac mai mult de o treime din călătoriile lor ca pasageri în mașini. Mobilitatea independentă are o mare importanță pentru dezvoltarea copiilor în ceea ce privește sănătatea și capacitatea de concentrare, conștientizarea spațială și percepția privind distanța, timpul și viteza, învățarea de a-și asuma responsabilitatea individuală și, în final, dezvoltarea abilităților sociale.

Experiența mobilității pe care o câștigă la aceste vârste are un impact asupra obiceiurilor lor ulterioare de utilizatori ai drumurilor. Din acest motiv, copiii și tinerii - precum și părinții și profesorii - sunt grupuri țintă importante pentru eforturile de a obține forme mai durabile de mobilitate. Au existat o serie de abordări bune până acum în domeniul educației în domeniul mobilității. Cu toate acestea, nu s-au identificat progrese satisfăcătoare în această privință. Sunt încă necesare eforturi mult mai importante pentru a înlocui "taxiul parental" și pentru a atinge obiectivul de a convinge tinerii, într-un mod adaptat vârstei, să practice mobilitatea independentă pe jos sau cu bicicleta.

Măsuri:

a) Împreună cu Departamentul pentru Educație, alte părți interesate din domeniul educației și al grupurilor de politici în domeniul transporturilor, Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu - de exemplu, în implementarea programului de siguranță a traficului - va implementa un program în domeniul educației pentru mobilitate. Se intenționează consolidarea rolului centrelor de sensibilizare a traficului rutier pentru tineri, ca centre posibile pentru educația pentru mobilitate.

b) ONG-urilor vor continua campania "La școală și grădiniță pe jos" și vor acorda o atenție deosebită bicicletei. Departamentul pentru Educație, Tineret și Știință va sprijini această campanie prin utilizarea acestora în grădinițe și școli, precum și în relațiile cu părinții.

c) Departamentul pentru Educație, Tineret și Știință își va îndeplini responsabilitățile ce îi revin în temeiul Legii educației, privind învățarea despre mobilitate, prin încorporarea acestui subiect în curricula școlară, în programe, proiecte, materiale de clasă pentru profesori și elevi și în formarea continuă a cadrelor didactice.

Testarea pentru conducerea bicicletei va continua să fie realizată în cooperare cu poliția - cu componenta sa practică care va avea loc, acolo unde este posibil, în condiții reale de trafic. O serie de ONG-uri care fac parte din "Grupul de lucru pentru educația privind mobilitatea" vor monitoriza aceste evoluții cel puțin o dată pe an.

7. Semnalizarea corespunzătoare

În special pentru persoanele care nu cunosc orașul sau care merg de puțin timp pe bicicletă, orice ajutor privind orientarea duce la evitarea pierderii de timp și a incertitudinii, de la dorința de a încerca noi tute și până la creșterea plăcerii de a merge cu bicicleta.

Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu va semnaliza principalele trasee, pe măsură ce acestea vor fi finalizate. Legăturile cu destinațiile importante din vecinătatea căilor pentru biciclete și cu facilitățile de parcare pentru biciclete din stațiile de autobuz și de tramvai vor fi semnalizate. Se va sprijini crearea de hărți ale orașelor, pentru utilizatorii de biciclete, și alte instrumente de planificare a rutelor, inclusiv aplicații digitale și bazate pe Internet, punând la dispoziția furnizorilor de astfel de informații, toate datele privind legăturile de trafic, spațiile de parcare etc, astfel încât aplicațiile să conțină toate informațiile necesare.

8. Măsurile de comunicare destinate grupurilor țintă

Măsuri:

- Elaborarea unei strategii generale - Pentru a crea un climat favorabil bicicletelor și pentru a reduce rezervele oamenilor cu privire la bicicletă, ca mijloc de transport, este necesară desfășurarea unor activități de informare și comunicare care să se axeze pe raționamentul populației, precum și pe motivele emoționale care duc la alegerea acestui mijloc de transport.

Pe de o parte, această activitate trebuie să ducă la o conștientizare pe scară largă - și în contextul managementului mobilității - a măsurilor adoptate în favoarea mersului pe bicicletă și pentru a oferi informații despre probleme specifice (de exemplu, semnalizarea, siguranța rutieră sau transportul copiilor). Pe de altă parte, trebuie comunicate beneficiile, făcând referire la factorii de imagine precum fitness, experiență, distracție, spontaneitate. Mersul pe

bicicleta trebuie perceput ca o alternativă interesantă și contemporană la călătoriile cu mașina.

- Abordarea celor mai frecvente motive pentru practicarea mersului pe bicicleta și a celor mai mari grupuri țintă

Departamentul pentru Dezvoltare Urbană și Mediu și grupurile de politici din domeniul transporturilor vor căuta modalități de convingere a asociațiilor de comerț cu amănuntul, a centrelor comerciale, a managerilor lanțurilor de magazine, precum și a proprietarilor spațiilor comerciale pentru a lua în considerare în mod corespunzător nevoile clienților lor care folosesc bicicleta.

- Luarea în considerare a schimbărilor demografice.

Facilitati

Legea Educației care prevede subvenționarea transportului la școală al elevilor și permite subvenționarea bicicletelor. Legea privind impozitul pe venit prevede scutiri de impozit angajatorilor care oferă angajaților biciclete pentru a se deplasa la lucru.

Buget

Măsurile de sprijinire a mersului pe bicicleta în Berlin nu au necesitat un volum mare de resurse financiare. Cu toate acestea, punerea în aplicare a strategiei necesita implementarea unor măsuri concrete, a căror finanțare trebuie asigurată. Din acest motiv, strategia susține că promovarea mersului pe bicicleta necesită o alocare substanțială din finanțarea acordată sprijinirii transportului urban.

Planul național de încurajare a mersului pe bicicleta implementat de guvernul federal prevede o investiție minimă de 5 € per locuitor/ an.

Rezultate așteptate

1. Creșterea ponderii transportului cu bicicleta în numărul total de călătorii efectuate în oraș

Cota deținută de transportul cu bicicleta în numărul total de călătorii efectuate de locuitorii Berlinului în 2008 a fost de 13%. În fiecare zi, aproximativ 1,5 milioane de călătorii sunt efectuate cu bicicleta ca principal mijloc de transport. Având în vedere structura actuală a călătoriilor, alte 0,6 - 0,9 milioane de călătorii efectuate cu mașina, ar putea fi transferate pe bicicletă. Strategia își propune să activeze acest potențial până în 2025. Aceasta ar însemna că ponderea transportul cu bicicleta în totalul călătoriilor efectuate ar crește cu 18-20% (în plus față de călătoriile care combină bicicleta și transportul public).

2. Încurajarea efectuării de deplasări lungi cu bicicleta

Lungimea medie a unei călătorii cu bicicleta în Berlin este de 3,7 km, iar numai 19% din călătoriile cu bicicleta depășesc 5 km. Cu toate acestea, transferul unor călătorii mai lungi de la masina la bicicletă - ceea ce este susținut de noile evoluții tehnologice - poate contribui în mod semnificativ la reducerea efectelor negative ale traficului motorizat asupra orașului. Din acest motiv, strategia își propune să facă mersul pe bicicleta mai atractiv pe călătorii mai lungi. Prin urmare, obiectivul este de a crește lungimea medie a călătoriei cu bicicleta cu 25% până la aproximativ 4,6 km până în 2025.

3. Reducerea accidentelor

În perioada 2008 - 2010 au fost înregistrate 20 910 de accidente cu bicicliști. 26 de bicicliști au fost uciși și 14 390 au fost răniți. Chiar dacă aceste statistici privind accidentele, dată fiind o creștere a traficului de biciclete, au scăzut ușor mai recent, aceste cifre sunt greu acceptabile. Strategia a preluat obiectivul planului general de dezvoltare a transportului în oraș de a reduce până în 2025 numărul de bicicliști uciși în accidente rutiere cu 40 % și numărul celor răniți cu 30%.

19. Orașul DUBLIN (Irlanda)

Titlul original: „DTO Cycling Policy”

Titlul în limba română: Politica de Sprijinire a Mersului pe Bicicleta a Autorităților din Dublin

Țara și data publicării: Regatul Unit al Marii Britanii - Septembrie 2006

Întocmit de către: DTO – Biroul pentru Transporturi Dublin

Perioada vizată: 4 ani (2006-2010)

Responsabili pentru aplicare: Consiliul Local al orașului Dublin

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: DTO - Biroul pentru Transporturi Dublin

Măsurile propuse:

Politica de sprijinire a mersului pe bicicleta este o declarație de intenție din partea autorităților locale din Dublin, a Biroului pentru Transporturi din Dublin și a membrilor Comitetului sau director.

Premergator adoptării acestei strategii, Consiliul Local al Orașului Dublin a realizat o analiză a politicilor existente și a formulat următoarele recomandări:

- Elaborarea unei strategii dedicate încurajării mersului pe bicicleta, care sa incorporeze toate politicile relevante, sa stabilească indicatori de monitorizare și să identifice surse de finanțare pentru măsurile propuse;
- Desemnarea unei persoane responsabile cu monitorizarea strategiei, la nivel de conducere;
- Măsurile de infrastructura trebuie sa vizeze, în principal: îmbunătățirea condițiilor de trafic pentru biciclete din interiorul orașului și reducerea vitezelor de circulație;
- Implementarea unui program de instruire practica;
- Implementarea unui program de tipul “Drumuri sigure către scoala”, conform bunelor practici identificate;
- Implementarea unei strategii de marketing care sa promoveze beneficiile mersului pe bicicleta;
- Publicarea informațiilor oficiale cu privire la rutele pentru biciclete existente;

- Monitorizarea permanentă a progresului strategiei, inclusiv măsurarea progresului înregistrat și a gradului de îndeplinire a indicatorilor stabiliți.

Plecând de la aceste recomandări cheie, obiectivele politicii sunt următoarele:

1. Crearea unui mediu favorabil utilizării bicicletei, prin implementarea următoarelor măsuri:

- Reducerea traficului, în special a celui generat de vehiculele grele
- Îmbunătățirea și extinderea infrastructurii pentru biciclete;
- Definirea clară a responsabilităților factorilor implicați în gestionarea traficului;
- Crearea de facilități de parcare pentru biciclete, suficiente ca număr și adecvate;
- Includerea infrastructurii pentru biciclete în noile proiecte.

2. Promovarea mersului pe bicicleta printr-o varietate de mijloace, cuprinzând:

- Instruire și alte măsuri educaționale, vizând, în special, populația tânără care frecventează unitățile de învățământ;
- Promovarea mersului pe bicicleta ca activitate sănătoasă;
- Promovarea mersului pe bicicleta în special în zonele în care există un mare potențial pentru adoptarea acestuia, dar și suficiente facilități pentru practicarea lui.

3. Dezvoltarea continuă a strategiei de încurajare a mersului pe bicicleta prin:

- Crearea unui grup de lucru în cadrul Autorităților Locale din Dublin, alcătuit din reprezentanți ai autorităților locale și ai agențiilor relevante de implementare / finanțare
- Stabilirea de parteneriate cu alți actori cheie, de ex. prin crearea unui Forum pentru biciclete, în fiecare zonă;
- Cercetarea și analizarea comportamentului și atitudinilor cu privire la mersul pe bicicleta, cu accent pe utilizarea bicicletei în scopuri nonprofesionale sau non școlare și pe motivele care determină neutilizarea bicicletei;
- Stabilirea unor ținte realiste pentru creșterea gradului de utilizare a bicicletei;
- Pregătirea programelor de finanțare care vor contribui la îndeplinirea obiectivelor politicii;
- Pregătirea unei strategii de monitorizare care să permită compararea rezultatelor cu obiectivele stabilite și să contribuie la fundamentarea viitoarelor revizui de programe / crearea de programe noi pentru finanțarea politicii de sprijinire a mersului pe bicicleta.

Buget

Finanțarea strategiei se va asigura din programele regionale identificate de Grupul de Lucru constituit din reprezentanți ai autorităților locale și ai altor organizații relevante.

Metode de informare și consultare

Politica de sprijinire a mersului pe bicicleta presupune înființarea unui Grup de Lucru constituit din reprezentanți ai autorităților locale și ai altor organizații relevante, precum: Unitatea de promovare a sănătății din cadrul Departamentului pentru Sănătate, organizația Failte Irlanda, Departamentul pentru Educație, organizații care ar putea contribui fie la punerea în aplicare a măsurilor, fie la finanțarea acestora, în funcție de competențele deținute.

Grupul de lucru urma să propună indicatori adecvați pentru diferite măsuri de politica și să elaboreze planuri regionale de acțiune și programe de finanțare pentru implementarea măsurilor de sprijin, urmând ca acestea să fie aprobate de Comitetul Director al Biroului pentru Transporturi din Dublin.

În stabilirea indicatorilor și a programelor, Grupul de lucru va trebui să ia în considerare rezultatele cercetărilor și analizelor existente privind comportamentul și atitudinile față de mersul pe bicicleta, iar acolo unde sunt identificate lacune (informații lipsa sau incomplete), grupul urma să propună mijloace adecvate de colectarea a acestora, astfel încât deciziile să poată fi bine fundamentate.

20. Regiunea DURHAM (Marea Britanie)

Titlul original: Durham's Cycling Strategy and Action Plan 2012-2015

Titlul în limba română: Strategia și Planul de acțiune pentru încurajarea mersului pe bicicleta 2012-2015

Orașul/regiunea și data publicării: Durham (Anglia), 2008

Întocmit de către: Consiliul Regional Durham

Perioada vizată: 3 ani (2012-2015)

Responsabili pentru aplicare: Consiliul Regional Durham

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Consiliul Regional Durham

Măsurile propuse:

1. Audit, Evaluare, Planificare, Proiectare, Construire

- Audit pentru rețeaua de piste de biciclete din 12 orașe principale: Cartografierea rețelei existente publicarea unei versiuni accesibile publicului larg;
- Evaluarea pistelor și a drumurilor: Clasificare, ierarhizare și probleme de siguranță; Prioritizarea îmbunătățirilor; Revizuirea rețelei de drumuri în 12 orașe principale și stabilirea oportunităților de realocare a spațiului rutier care ar putea fi utilizat pentru biciclete
- Asigurarea că infrastructura pentru biciclete este planificată bine și încorporată în sistemul de planificare. Dezvoltările imobiliare noi vor include trasee pietonale și pentru biciclete, directe, atractive și convenabile, cu prioritate față de traficul auto și vor include parcări pentru biciclete. Noile clădiri de birouri vor include parcări pentru biciclete, dușuri și vestiare. Toate drumurile noi vor include infrastructura pentru biciclete. Maximizarea conectivității se va avea în vedere când se planifică noi rute pentru biciclete. Se va organiza o campanie pilot de siguranță rutieră și de reducere a vitezei, asociată cu o campanie de promovare a bicicletei și sănătății.

- Cele mai bune practici și standarde de design durabil; metode ecologice pentru crearea și întreținerea infrastructurii pentru biciclete; infrastructura verde și transportul nemotorizat se vor sprijini reciproc; integrarea pistelor de pe sosele cu cele din afara șoselelor; utilizarea celor mai bune practici de proiectare pentru piste care sa atraga utilizatorii și să asigure calitate experienței; colaborarea cu operatorii de transport public pentru a integra bicicleta cu transportul public (marketing, transportul bicicletelor, parcări în stații, evenimente promoționale etc)
- Rețea de piste de înaltă calitate și parcări pentru biciclete; parcări la standarde, în locații cheie; asigurarea unei parcări în clădirea Consiliului Regional; rețea de piste expres în cele 12 orașe principale; monitorizarea utilizării înainte și după îmbunătățirea infrastructurii.

2. Operare, Menținere, Îmbunătățire, Revizuire, Aplicare

- Operarea pistelor pentru a maximiza siguranța; evaluarea datelor privind siguranța rutieră pentru informarea specialistilor și îmbunătățirea soluțiilor; impunerea practicilor care contribuie la siguranța și biciclistilor
- Menținerea pistelor la standarde înalte; stabilirea unui sistem de management al rețelei de piste prin întreținere, inspecție și monitorizare permanentă; utilizarea fondurilor pentru întreținerea drumurilor și pentru rețeaua de piste pentru biciclete (indepartarea vegetatiei, repararea gropilor); elaborarea unui plan pentru întreținere în timpul iernii.
- Îmbunătățirea infrastructurii: îmbunătățirea signalisticii; îmbunătățirea anumitor rute urbane cheie ca urmare a unui proces de prioritizare; îmbunătățirea prioritară a rutelor către școli și colegii/universități; instalarea de parcări de biciclete la unitățile de învățământ; îmbunătățirea anumitor rute cheie de agrement ca urmare a unui proces de prioritizare.
- Revizuirea rețelei de piste de biciclete pentru a maximiza accesibilitatea și conectivitatea; elaborarea planurilor de revizuire pentru intersecțiile și conexiunile cu rutele principale, după un audit

- Respectarea legislației care protejează dreptul la acces și care promovează mediul înconjurător; toate proiectele trebuie să includă măsuri de protecție a biodiversității, speciilor și habitatelor; traseele nu trebuie să aibă impact asupra siturilor Natura 2000; protejarea rețelei velo și minimizarea impactului negativ provocat de construcții; aplicarea legislației privind parcare ilegală și limitele de viteză pentru a încuraja utilizarea bicicletelor.

Educație, Promovare, Motivare, Încurajare

- Instruirea funcționarilor și a publicului larg; continuarea cursurilor de formare pentru copii și adulți; încurajarea deplasării cu bicicleta pentru cei care au urmat cursurile (hărți, informații, rute sigure și parcare); elaborarea unui ghid privind mersul cu bicicleta, cu informații pentru șoferi cu privire la comportamentul față de bicicliști; instruirea personalului din administrație privind auditul și planificarea infrastructurii de biciclete.
- Promovare prin scheme variate; campanii de marketing coordonate cu pagina Web pentru bicicliști de pe site-ul Consiliului Regional; actualizarea hărților tiparite și online, cu planificator de călătorii; online marketing pentru potențiali vizitatori privind oportunitățile de călătorie cu bicicleta și distribuire de pliante înainte și la destinație, în legătură cu campaniile de turism; promovarea noutăților și îmbunătățirilor.
- Încurajarea participării; extinderea programelor care promovează schimbarea, de exemplu tururi ghidate cu bicicleta - Program pilot pentru un centru de închiriere a bicicletelor electrice - Încurajarea deplasării cu bicicleta la serviciu, prin planuri de călătorie și sisteme de sănătate - Încurajarea angajatorilor să investească în flote de biciclete pentru angajați - Promovarea utilizării bicicletei prin campanii de sănătate și utilizarea celor mai bune practici și informații.
- Implicarea și motivarea comunității (cluburi, școli și companii) - Lucrul cu grupuri de bicicliști, forumuri și parteneriate ca un mecanism de revizuire a rutelor, de furnizare de informații, de monitorizare a progresului și de alocare a bugetului și de consultanță pe propuneri - Colaborare cu cluburi sportive de ciclism și triatlon și sprijin pentru dezvoltare - Încurajarea implementării inițiativelor Planului de Călătorii - Încurajarea angajatorilor să instaleze parcuri pentru biciclete în imediata apropiere a tuturor clădirilor publice și a clădirilor cu număr mare de locuri de muncă - Încurajarea folosirii bicicletei ca mod de recreere în familie și atragerea



de bicicliști prin sprijinirea de evenimente inspirationale - Crearea unui Festival al Biciclistilor (curse, demonstrații, filme, antrenamente, testare biciclete).



21. Orașul GRONINGEN (Olanda)

Titlul original: Groningen Cycling Strategy 2015 – 2025

Titlul în limba română: Strategia de încurajare a mersului pe bicicleta 2015-2025

Orașul/regiunea și data publicării: Groningen (Olanda), 2015

Întocmit de către: Primăria orașului Groningen

Perioada vizată: 10 ani (2015-2025)

Responsabili pentru aplicare: Primăria Orașului Groningen

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Primăria Orașului Groningen

Măsurile propuse:

Măsurile propuse sunt grupate pe 5 tematici:

1. Bicicleta pe primul loc

- Pasaj și parcare subterane pentru biciclete în zona gării;
- Piste pentru biciclete încălzite cu energie geotermală sau energie termică din apele uzate;
- Analiza efectului bicicletelor (BEA) pentru noile dezvoltări spațiale
- Semafoare inteligente pentru bicicliști
- Creșterea siguranței în trafic
- Educarea grupurilor țintă vulnerabile

2. Rețea de piste coerentă

- Park&Bike la toate locațiile Park&Ride și în toate stațiile de cale ferată
- Piste express
- Îmbunătățirea calității și recunoșcibilității pistelor

- Completarea segmentelor lipsa din rețeaua de piste
- Separarea între mașini și biciclete în rețeaua principală de piste
- Pista expres între Groningen și orașul vecin Assen.

3. Spațiu pentru biciclete

- Adaptarea inelului rutier din jurul centrului orașului pentru a deveni o alternativă pentru bicicliștii care traversează centrul pietonal (care nu mai face față traficului de biciclete)
- Îmbunătățirea calității mediului urban în centrul orașului
- Îmbunătățirea unor trasee care sunt supraaglomerate, prin redimensionarea pistelor și reconfigurarea intersecțiilor Aplicații pentru telefon care să găsească cel mai rapid, mai scurt și mai sigur traseu
- Încurajarea furnizării de servicii cu bicicleta în centrul orașului

4. Parcări pentru biciclete, adaptate

- Parcări temporare în spații vacante
- Înlocuirea locurilor de parcare pentru mașini cu locuri de parcare pentru biciclete, în mai multe cartiere
- Creșterea calității parcarilor velo din centrul orașului (mai ușor de găsit, mai vizibile și mai accesibile)
- Experiment cu parcări pentru biciclete pe stradă
- Extinderea și îmbunătățirea calității și capacității parcarilor de biciclete la locațiile Park&Ride și gări.

5. Povestea orașului Groningen - Orașul bicicletelor

- Folosirea logo-ului „050 Cycling City” pe semafoare, piste etc.
- Declararea anului 2016 „Anul bicicletei”

- Depunerea candidaturi la titlul de „Cel mai bun oraș pentru biciclete din Olanda” în 2016
- Organizarea unei velo-conferințe naționale sau internaționale;
- Aplicarea de chestionare anuale, monitorizare și comunicarea calendarului evenimentelor care au legătura cu mersul pe bicicletă.

22. Statul NEW SOUTH WALES (Australia)

Titlul original: New South Wales Bikeplan

Titlul în limba română: Planul Statului New South Wales pentru Biciclete

Țara și data publicării: New South Wales, Australia, 2010

Întocmit de către: Guvernul Statului New South Wales

Perioada vizată: 10 ani (2010-2020)

Responsabili pentru aplicare: Guvernul Statului New South Wales

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Guvernul Statului New South Wales

Măsurile propuse:

- Piste pentru biciclete în Zona Metropolitană Sydney și localitățile din New South Wales;
- Semnalizare îmbunătățită pentru bicicliști, inclusiv informații despre timpul rămas până la destinație;
- Mai multe parcuri de biciclete și facilități pentru bicicliști în centrele orașelor locale, la locurile de muncă și în stațiile de transport public;
- NSW BikePlan oferă acțiuni de încurajare pentru a face mersul cu bicicleta la fel de ușor și accesibil ca mersul pe jos sau ca utilizarea mașinii pe distanțe scurte;
- Dezvoltarea unui portal de internet pentru informații despre biciclete, inclusiv bikemapping interactiv Programe de formare a abilităților de folosire a bicicletei și de sensibilizare pentru adulți
- Promovarea utilizării bicicletei ca exercițiu fizic ușor și ca opțiune de transport pentru persoanele care doresc să schimbe stilul de viață cu unul mai sănătos
- Program educațional de pregătire a resurselor pentru profesori pentru a dezvolta abilitățile elevilor de a utiliza bicicleta

- Promovarea turismului cu bicicleta în destinațiile naționale și regionale;
- Completarea rutei de pe coasta oceanului Pacific și promovarea ca oportunitate de turism.

Buget: 158 milioane de dolari australieni (98,9 milioane euro), din care 80 de milioane de dolari australieni (50,1 milioane euro) pentru orașul Sydney

11. Rezultate așteptate în diverse domenii: creșterea ponderii călătoriilor scurte cu bicicleta în zona Metropolitană Sydney până la 5% în 2016 și dublarea numărului de deplasări cu bicicleta la locul de muncă, la nivel statal.

12. Metode de informare și consultare: Persoanele interesate, grupurile comunitare, consiliile locale și alți actori și instituții au contribuit la pregătirea Planului New South Wales pentru Biciclete, inclusiv prin participarea la dezbateri.

23. Orașul OTTAWA (Canada)

Titlul original: „Ottawa Cycling Plan”

Titlul în limba română: Planul de Încurajare a Mersului pe Bicicleta al Orașului Ottawa

Orașul/regiunea și data publicării: Ottawa, 2008

Întocmit de către: Primăria Orașului Ottawa

Perioada vizată: 20 ani (împărțită în 2 etape: 2008-2018 și 2018-2028)

Responsabili pentru aplicare: n/a

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: n/a

Măsurile propuse:

1. Dezvoltarea unui plan de piste pentru biciclete conectate la nivelul întregii regiuni metropolitane. Rețea va fi fără întreruperi, marcată și semnalizată, va asigura legături între piste de biciclete pe drumuri rutiere existente și traseele off-road planificate.
2. Dezvoltarea unui ghid de proiectare a infrastructurii pentru biciclete. Planul trebuie să abordeze problemele specifice pentru orașul Ottawa, cu respectarea standardelor existente la nivel mondial.
3. Promovare, educație și facilități de sprijin. Revizuirea eforturilor existente de informare din partea orașului și a partenerilor, conținut și livrare. Educarea tuturor utilizatorilor de drumuri în ceea ce privește regulile din intersecție, acordarea priorității, semnalizarea, facilitățile de parcare etc.
4. Armonizarea politicilor de dezvoltare. Planul ar trebui să revizuiască toate politicile existente în relație cu infrastructura pentru biciclete, inclusiv cele privind planificarea urbană a orașelor învecinate. Din această revizuire ar trebui să apară un set de politici strategice care să poată fi incluse în Planul de Dezvoltare al orașului și/sau în Planul General de Transport.

5. Definirea priorităților și elaborarea unei strategii de implementare pentru integrarea planificării pe termen lung a sistemelor rutiere și a celor pentru biciclete în prioritățile orașului. Acest lucru ar trebui să fie corelat cu previziunile privind viitoarele proiectele de dezvoltare, ceea ce va permite elaborarea unui plan de implementare eficace, care să ia în considerare proiectele viitoare și să ghideze dezvoltarea rețelei "acolo unde utilizatorii doresc să fie".

6. Estimarea corectă și realistă a costurilor financiare ale infrastructurii pentru biciclete. Se va elabora un calcul realist al costurilor de dezvoltare a rețelei și al costurilor asociate altor programe, inclusiv programe de educație, promovare și de acordare de facilități la sfârșitul călătoriei, care vor fi implementate pe termen lung.

Buget: 140 de milioane de lire sterline

Rezultate așteptate: Creșterea cotei modale pentru biciclete de la 1,7% la 3% până în anul 2021.

Metode de informare și consultare: Un element esențial în dezvoltarea Planului din Ottawa a fost implicarea activă a cetățenilor și a personalului din departamentele municipale, a ONG-urilor interesate și a comitetelor consultative de cartier. De asemenea, a fost înființat un Comitet consultativ tehnic pentru proiecte. Toate părțile interesate au fost consultate în toate etapele elaborării planului.

Activitățile-cheie au inclus:

- Întâlniri consultative între proiectanți, comitetele municipale și personalul tehnic din administrația locală;
- Derularea unui sondaj de opinie privind atitudinea publică, realizată de cercetători sociologi;
- O primă consultare publică deschisă organizată în primăvara anului 2004, la sediul Primăriei;
- Publicarea de buletine de știri pe site-ul oficial al orașului Ottawa;
- Desfășurarea de ateliere publice în vara anului 2004;

- Transmiterea proiectului de strategie către părțile interesate și publicarea acestuia pe site-ul web al orașului pentru revizuire și dezbateră publică;
- Desfășurarea celei de-a doua consultări publice deschise în primăvara anului 2005, pentru a oferi o nouă oportunitate publicului și părților interesate de a revizui componentele cheie ale proiectului de strategie
- Menținerea proiectului pe site-ul orașului timp de 8 luni pentru revizuirea publică de către părțile interesate;
- Includerea tuturor contribuțiilor publicului larg și ale părților interesate într-un proiect de strategie revizuit, cu stabilirea unui plan de implementare pe zece ani și a unei strategii pe termen mai lung;
- Includerea contribuției din Raportul Direcțiilor Strategice elaborat de Consiliul Local (2007 - 2010)
- Elaborarea unui raport final în ianuarie 2008.

24. Orașul SAN FRANCISCO (California, SUA)

Titlul original: SFMTA Bicycle Strategy

Titlul în limba română: Strategia de Încurajare a Mersului pe Bicicleta a Orașului San Francisco

Orașul/regiunea și data publicării: San Francisco, California (SUA), 2013

Întocmit de către: Agenția Municipală de Transport din San Francisco (SFMTA)

Perioada vizată: 5 ani (2013-2018)

Responsabili pentru aplicare: Agenția Municipală de Transport din San Francisco

Responsabili pentru monitorizare și evaluare: Agenția Municipală de Transport din San Francisco

Măsurile propuse:

Obiective strategice:

1. Îmbunătățirea siguranței și a conectivității pentru persoanele care călătoresc cu bicicleta

În concordanță cu planul strategic general, siguranța sistemului pentru biciclete este esențială. Pentru a oferi o experiență sigură și confortabilă utilizatorilor de bicicletelor, este necesară completarea rețelei de piste, furnizarea de informații exacte utilizatorilor și evaluarea regulată a progresului.

1.1. Îmbunătățirea confortului și a conectivității rețelei de biciclete pentru toți utilizatorii, în special grupurile vulnerabile de utilizatori, de exemplu tinerii, persoanele cu handicap și persoanele în vârstă.

1.2. Îmbunătățirea siguranței pentru toți utilizatorii.

1.3. Ușurință în utilizarea rețelei de piste.

1.4. Colectarea datelor pentru evaluarea activității pe rețeaua de piste și a siguranței.

2. Creșterea confortului pentru călătoriile efectuate cu bicicleta

Amprenta mică a unei biciclete face ca aceasta să fie o modalitate convenabilă și flexibilă de a călători. Existența unor facilități bune de parcare este vitală pentru reducerea furtului de

biciclete. Partajarea bicicletelor încurajează călătoriile spontane cu bicicleta. Atât parcare pentru biciclete, cât și partajarea bicicletelor măresc capacitatea de transport public și îmbunătățesc performanța acestuia.

- 2.1. Creșterea ofertei de parcare pentru biciclete pe termen scurt.
- 2.2. Creșterea ofertei de parcare adecvată pe termen lung a bicicletelor
- 2.3. Extinderea sistemelor de partajare a bicicletelor.

3. Creșterea gradului de conștientizare privind avantajele utilizării bicicletelor prin intermediul mijloacelor de informare, marketing, educație și mobilizare

O imagine pozitivă a bicicletelor contribuie la promovarea calității vieții orașului pentru locuitori, turiști și investitori.

- 3.1. Normalizarea imaginii bicicletelor în rândul locuitorilor orașului, angajaților și studenților.
- 3.2. Creșterea gradului de conștientizare a orașului San Francisco ca oraș de biciclete la nivel regional, național și internațional.
- 3.3. Creșterea oportunităților de educație pentru utilizare biciclete.
- 3.4. Consolidarea comportamentului multimodal

4. Planificarea și implementarea proiectelor de tip “străzi complete”

Asigurarea finanțării proiectelor de biciclete și sprijinirea proiectelor și politicilor care contribuie la schimbarea mijlocului clasic de călătorie, cu automobilele.

- 4.1. Prioritizarea proiectelor pregătite pentru implementare și cu finanțare asigurată
- 4.2. Căutarea de finanțări pentru viitor și închiderea deficitului de finanțare strategică
- 4.3. Sprijinirea politicilor și proiectelor complementare bicicliștilor.
- 4.4. Integrarea proiectelor pentru a încuraja deplasările intermodale

Buget: 500 milioane dolari

Rezultate așteptate: Cota modală de 8-10% pentru utilizarea bicicletei

Metode de informare și consultare: Dezvoltarea strategiei a fost un efort de echipă la nivel de oraș. La sfârșitul anului 2012 și începutul lui 2013, personalul SFMTA a găzduit trei ateliere de lucru pentru a obține feedback. La primul atelier au participat angajați ai administrației locale și regionale, precum și membri ai comunității de bicicliști. Al doilea atelier a găzduit membri ai comunității persoanelor cu dizabilități, pentru a afla în mod specific nevoile persoanelor în vârstă și ale persoanelor cu handicap, iar al treilea atelier a fost găzduit în comunitatea conducătorilor de taxiuri din San Francisco.

25. Orașul STOCKHOLM (Suedia)

Titlul original: Urban Mobility Strategy

Titlul în limba română: Strategia pentru Mobilitate Urbană

Orașul/regiunea și data publicării: Stockholm (Suedia), 2012

Întocmit de către: Primăria Stockholm, Departamentul de Trafic

Perioada vizată: 18 ani (2012-2030)

Responsabili pentru aplicare, monitorizare și evaluare: Responsabili pentru aplicare și monitorizare: Comisia pentru Gestionarea Traficului și a Deșeurilor în calitate de administrator al străzilor este responsabilă pentru crearea condițiilor favorabile pentru circulația bicicletelor, pentru operarea și întreținerea infrastructurii, inclusiv parcare pentru biciclete. Comisiile de Sector ale orașului sunt responsabile pentru infrastructura pentru biciclete care se află în parcuri. Comisia de Urbanism este responsabilă pentru reglementări privind parcarile de biciclete de pe proprietăți private, atunci când întocmește Planuri de Urbanism și acordă Autorizații de Construire. Comisia de Mediu are rol în coordonarea inițiativelor. Orașul trebuie să colaboreze cu alte departamente municipale din aria metropolitană și cu angajatorii pentru a îmbunătăți condițiile pentru folosirea bicicletei .

Măsurile propuse: În cadrul strategiei globale pentru mobilitate, la capitolul mobilitate – biciclete, se specifică faptul că orașul Stockholm trebuie să aibă o rețea funcțională, atractivă și sigură de piste pentru biciclete. Pentru a atrage mai mulți utilizatori:

- va fi extins spațiul dedicat bicicletelor în rețeaua rutieră
- se va rezerva spațiul dedicat bicicletelor prin benzi exclusive sau piste separate de trafic
- pe cele mai importante coridoare, traficul de biciclete poate determina îndepărtarea sau mutarea locurilor de parcare și delimitarea pistelor de traficul auto
- în cazul în care nu este posibil să se creeze un spațiu dedicat pentru biciclete și acestea sunt obligate să împartă carosabilul altor vehicule, sunt necesare măsuri de sporire a siguranței, în special limitarea vitezei pentru traficul auto
- se vor lua măsuri de sporire a securității în cazul parcarilor de biciclete.

Rezultate așteptate: creșterea cotei modale de la 10% la 15%.

26. Cum promovam ciclismul urban

Intocmit de: Meredith Glaser și Copenhagenize Design Co și Civinet România, august 2018

OBIECTIVE:

- Cunoaște principiilor de bază ale unui mesaj de marketing în contextul ciclismului urban;
- Înțelegerea semnificației istorice a promovării mersului cu bicicleta;
- Înțelegerea rolul pe care marketingul îl poate juca în influențarea comportamentului de mobilitate urbană;
- Înțelegerea elementele cheie în crearea unui mesaj de marketing pentru promovarea cu succes a mersului cu bicicleta;
- Atingerea cunoștințele necesare pentru a analiza mai multe exemple internaționale relevante.

Concepte de bază din marketing și cum pot fi acestea folosite pentru promovarea utilizării bicicletelor în spațiul urban:

Care sunt elementele de bază pentru crearea unui mesaj de marketing? Elementele de bază pentru crearea unui mesaj de marketing sunt cine, ce, când, unde și de ce - aplicate produsului nostru. Scopul final al marketingului pentru incurajarea utilizării bicicletelor în spațiul urban este de a crea valoare acestui produs pentru clienți, de a-i convinge să-și schimbe comportamentul, de a crea impresia potrivită atunci când utilizează bicicleta, de a vedea bicicleta într-o lumină nouă, de a considera călătoria cu bicicleta ca un mijloc de transport și, bineînțeles, să mențină clienții/utilizatorii actuali.

În termeni de marketing, aceste elemente sunt defalcate pe: segmentare, direcționare și poziționare. Aceste principii (cunoscute ca STP) sunt prezentate în marketing ca o secvență, dar

În cazul produselor "complexe" cum ar fi bicicleta urbană, aceste trei principii pot funcționa (probabil mai bine) ca un ciclu, decât ca o secvență strictă.

Fiecare om e diferit. Fiecare caută lucruri diferite în produsele pe care le consumă. Unii oameni preferă să folosească pastă de dinți care albește dinții; alții pe cea care previne cariile. Dacă vrem să comercializăm un produs și să satisfacem nevoile și dorințele acestor oameni, trebuie să împărțim publicul respectiv și să hotărâm asupra cărui grup ne concentrăm. Acest proces de divizare a unei piețe în subgrupuri mai mici, semnificative, se numește segmentare. De exemplu, un producător foarte cunoscut de îmbrăcăminte sportivă, a câștigat piața de îmbrăcăminte pentru femei, creând o linie separată pentru femei și deschizând mai multe magazine dedicate femeilor. Producătorul a folosit segmentarea de gen pentru a spori eforturile de vânzări și a ajunge la o piață cu totul nouă. Producătorii de biciclete din anii 1880 au făcut același lucru: au creat bicicleta "step-through" și au comercializat acest produs femeilor, subliniind avantajele utilizării, indiferent dacă ești îmbrăcată cu rochie sau fustă. Sunt utilizate diferite metode pentru segmentarea piețelor, pe baza atitudinilor și preferințelor consumatorilor. Orice fel de segmentare ar trebui să se bazeze pe o cercetare amănunțită a populației. Metodele obișnuite de segmentare includ:

- Factorul geografic: bazat pe locația consumatorului, cum ar fi regiunea, orașul sau cartierul;
- Factorul demografic: pe baza vârstei, sexului, dimensiunile familiei, ocupația etc.;
- Factorul psihografic: bazat pe clasa socială a consumatorului, stilul de viață și preferințele personale;
- Factorul comportamental: bazat pe cunoștințele, atitudinile sau răspunsul consumatorului la un produs.

De ce este important să înțelegem actualul și viitorul utilizator al bicicletei în oraș, pentru a comunica mai eficient cu el și pentru a-l convinge să își schimbe comportamentul? Cine folosește bicicleta și încotro se duce?

Acestea sunt două întrebări cheie când ne gândim la strategia de marketing și, de asemenea, la segmentare. Înțelegerea profilurilor utilizatorilor, a datelor demografice și a destinațiilor acestora este esențială pentru a pune bazele unei strategii de marketing.

Primăria Londra a produs un impresionant raport "Analiza potențialului de ciclism" în 2010, în care au examinat în mod exhaustiv datele referitoare la ciclismul urban, pentru a înțelege mai bine populația țintă. Capitolul 5 al raportului se axează pe analiza lor de piață cu privire la grupurile de populație potențiale care sunt susceptibile să circule mai mult cu bicicleta și pe destinațiile acestora. Datele au sugerat că aproximativ 47% - 63% din toate călătoriile cu autovehicule din zona centrală a Londrei ar putea fi făcute cu bicicleta. Au folosit GIS pentru a așeza pe harta unde trăiesc aceste grupuri de populație și au suprapus harta cu alte date relevante.

Un studiu din 2010 al Universității din Sydney a examinat percepțiile populației privind mersul cu bicicleta, concluzionând: "Ciclismul, și mai ales ciclismul pentru transport, nu este încă văzut ca o activitate principală în Sydney. Încurajarea mai multor persoane să călătorească cu bicicletele pentru călătorii scurte purtând haine obișnuite, fără a avea nevoie de haine sau echipamente specializate, va îmbunătăți și va normaliza imaginea utilizării bicicletei. "Cum transmitem mesaje pentru publicul majoritar este încă o provocare imensă. Dacă vrem să vindem ciclismul urban publicului majoritar, trebuie să gândim diferit. Priviți fotografia alăturată. Imaginați-vă că acești oameni sunt cei care promovează ideea de oraș prietenos cu pietonii. Vi s-ar părea cel puțin ciudat. Și totuși, noi folosim imaginea ciclismul ca sport pentru a promova utilizarea bicicletei în oraș!"

Așa cum am mai spus, modul în care ciclismul este promovat astăzi le dă oamenilor senzația că au nevoie de o anumită bicicletă, îmbrăcăminte, cască, pantofi și alte dispozitive pentru a putea folosi bicicleta. Pentru a îmbunătăți și a normaliza percepția, ele trebuie înlocuite cu elemente de bază ale societății normale. Adică, haine obișnuite, oameni obișnuiți și biciclete destinate transportului zilnic. Asta înseamnă, de asemenea, fără căști. Se cunosc multe detalii despre siguranța bicicletelor și căști. Până în prezent, nu a existat nicio campanie de promovare a căștilor care să fi crescut considerabil numărul de bicicliști în oraș. De fapt, imaginea căștilor are un efect negativ asupra promovării bicicletei urbane și ar trebui evitată.

lăta câteva date convingătoare pe care trebuie să le reținem atunci când creăm sau analizăm o campanie de marketing pentru biciclete:

- Când Australia a introdus legislația obligatorie pentru casca de ciclism, utilizarea bicicletelor a scăzut cu 30% (<http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/16389930>)
- Șoferii care au depășit bicicliștii au trecut în medie cu 8,5 cm mai aproape de cei care poartă căști
- Riscurile pentru bicicliști sunt mai scăzute în țările cu o utilizare mai mare a bicicletelor ("Safety în Numbers").

Prezentarea riscului într-o campanie de marketing nu este o strategie eficientă. Scoaterea în evidență a pericolului are un efect negativ. Statisticile arată că beneficiile mersului cu bicicleta "bat" riscurile cu 20 la 1. Mai mult, Federația Europeană a Bicicliștilor spune că riscul de vătămare gravă este același la bicicliști și la pietoni, pe milă parcursă.

Un studiu realizat de Copenhagenize și Thomas Krag Mobility Advice, a relevat faptul că promovarea ciclismului cu imagini pozitive a fost mult mai benefică decât utilizarea de imagini care generează teamă sau frică.

27. Concluzii

Dezvoltarea recentă a orașelor s-a centrat în special pe crearea de infrastructură specifică pentru deplasarea auto individuală, ceea ce a dus la o creștere exponențială a numărului de mașini și la o creștere în egală măsură a costurilor de construire, amenajare și întreținere a infrastructurii destinate acestora.

Totodată, prin reorganizarea spațiilor care aveau alte destinații - trotuare, spații verzi - tot mai multe zone care ofereau beneficii oamenilor au fost atribuite mașinilor.

Mobilitatea urbană adresează un complex de împrejurări în care oamenii se deplasează în mediul urban, iar în condițiile în care din ce în ce mai mult spațiu este atribuit deplasării auto individuale, toate celelalte de categorii de transport / deplasare sunt defavorizate.

În esență, noțiunea de mobilitate urbană trebuie să definească accesul la un buchet cât mai larg de servicii de mobilitate în locul noțiunii cu care aceasta este adesea confundată de „fluidizare a traficului” și care contravine principiilor coerente de mobilitate urbană durabilă.

În prezentul Studiu Comparativ, au fost sintetizate măsuri individuale care să alcătuiască o colecție de soluții la îndemână, considerând totodată felul în care aceste măsuri funcționează împreună în cadrul unei strategii menite să schimbe paradigma deplasării urbane în ansamblul ei, drumul care trebuie urmat pentru a ajunge la o abordare diferită a deplasării urbane, abordare care să poată fi asimilată de utilizatori.

Astfel, orice strategie cuprinde măsuri pe termen scurt, mediu și lung, iar acestea funcționează împreună ca un întreg, având în vedere o schimbare treptată, care să poată fi asimilată în cadrul unei tranziții de la o paradigmă trecută, care nu mai funcționează, la una viitoare, sustenabilă, eficientă, confortabilă și adresabilă tuturor, fără privilegii.

Între strategiile naționale și cele locale există o strânsă corelare. Astfel se observă că există măsuri parte a strategiilor naționale (cum ar fi cele ce țin de legislație sau de anumite facilități), care au menirea să pregătească un cadru general care să poată permite luarea unor măsuri specifice, locale sau nu. Pe de altă parte, există măsuri care nu pot fi decât în atribuția administrațiilor locale, însă în cadrul general, toate aceste măsuri funcționează împreună.

Măsurile care privesc infrastructura se regăsesc în toate strategiile, fie acestea locale sau naționale, fiind componente fără de care dezvoltarea utilizării bicicletei nu poate avea loc. Dintre toate tipurile de măsuri, cele care au cea mai mare „greutate” (în ceea ce privește costurile, efectul asupra modului de deplasare urbană, peisajul urban etc.) sunt cele referitoare la infrastructură și, nu întâmplător, acestea sunt măsuri propuse pe termen lung. Aceste măsuri însă nu pot funcționa independent, ci doar în coroborare cu toate celelalte tipuri de măsuri - mentenanță, legislație, siguranță, educație, promovare, facilități, măsuri cu privire la intermodalitate sau turism.

Ecuatia mobilității urbane este una complexă și nu se poate vorbi de acțiuni asupra unei singure variabile. Astfel, nu putem vorbi despre dezvoltarea de infrastructură pentru biciclete fără a vorbi despre ineficiența mașinilor, în primul rând din punct de vedere al ocupării spațiului. În aceeași măsură, deplasarea cu bicicleta este dependentă și de dezvoltarea în paralel a infrastructurii dedicate transportului public. De aceea multe din măsurile luate pe plan local sau chiar național, în paralel cu

asigurarea de facilități pentru biciclete, iau în considerare reducerea spațiului dedicat mașinii (număr sau dimensiuni de benzi auto, reducerea numărului locurilor de parcare, restricționarea accesului cu mașina în anumite zone etc).

De asemenea foarte importantă este identificarea și alocarea de fonduri pentru implementarea anumitor măsuri.

Anumite tipuri de măsuri presupun colaborarea între două sau mai multe instituții publice și / sau private iar în ceea ce privește intermodalitatea, discuțiile interinstituționale sunt definitorii.

Elaborarea strategiilor s-a făcut prin consultări cu comunitatea și ONG-urile de profil, care reprezintă cu profesionalism interesele comunităților. Un exemplu de bună practică e acela de a propune profesioniști de nișă în funcții asociate implementării acestor tipuri de proiecte. Totodată, titlul neoficial de „Bicycle Mayor”, devenit din ce în ce mai popular în majoritatea marilor orașe ale lumii, este o certificare a calității persoanei respective de a reprezenta interesele comunităților de bicicliști în fața autorităților și o confirmare a deschiderii și transparenței decizionale.

Un instrument interesant de promovare a deplasării cu bicicleta e asigurarea de facilități fiscale sau de tip „push and pull” în favoarea celor care se deplasează cu bicicleta, respectiv suportarea de către cei care se deplasează motorizat individual a unei părți din costurile pe care acestea le induc în societate prin alegerea acestui mod de deplasare și folosirea acestor venituri pentru investiții în infrastructura pentru biciclete.

Într-un oraș dezvoltat în jurul deplasării cu mașina este firesc ca aceasta să fie prioritatea fiecărei agende personale, iar schimbarea de paradigmă a deplasării urbane trebuie să aibă în vedere schimbarea acestei agende, respectiv a mentalității locuitorilor orașului la nivel social. Astfel, pentru a face loc bicicletei trebuie luată în considerare renunțarea treptată la mașină.

Proiecte majore de redare către oameni (pietoni) a zonelor centrale a orașelor iau în considerare accesul cu bicicletele în zonele interzise mașinii, prioritizând astfel deplasarea cu bicicleta în defavoarea mașinii. La fel, în multe situații urbane analizate, anumite noi conexiuni între puncte urbane importante sunt propuse doar pentru biciclete și pietoni, excluzând mașina, iar prin aceasta se produce totodată reducerea traficului general.

Un punct important pe agenda schimbării de paradigmă îl constituie deplasarea copiilor la școală, transportul acestora cu mașina părinților constituind un procent important din traficul actual, Totodată, prin asigurarea de străzi mai sigure, se creează posibilitatea ca aceștia să se deplaseze singuri cu bicicleta, oferindu-le o libertate de deplasare incomparabil mai mare, dar și, nu mai puțin important, o formă de cunoaștere a locului în care trăiesc.

Analiza atentă a utilizării bicicletei și a eficienței acesteia în utilizarea spațiului public, o face să fie preferată în cadrul deplasărilor intermodale. Astfel, proiecte majore de centre multimodale (în special dezvoltate în zonele gărilor – exercițiul olandez o dovedește cu prisosință) propun cu prioritate deplasarea cu bicicleta și transportul în comun, la fel cum soluțiile „Park & Ride” trebuie să fie o invitație la transportul alternativ și renunțarea la mașina personală în zonele urbane.

Pentru folosirea mai intensă a bicicletei, este necesară și adaptarea cadrului legal de deplasare pe drumurile publice, acesta fiind azi constituit din reglementări care au ca centru de interes mașina, bicicleta fiind tolerată în condițiile de deplasare care sunt cel puțin nefirești siguranței percepute de utilizatorii acesteia.

Astfel, treptat, pe măsură ce spațiul public ocupat de mașină este eliberat, acesta poate fi recuperat pentru construirea de infrastructură pentru biciclete, spațiu destinat unui transport public eficient, spații verzi, spații comunitare, agrement etc.

Întreținerea unor condiții optime a infrastructurii destinate deplasării cu bicicleta, în toate anotimpurile și condițiile meteorologice, face ca această alegere să nu fie de neglijat, mașina nemaifiind o soluție de garderobă în condiții de vreme nefavorabilă.

Nu este de neglijat aspectul comunitar al bicicletei, care atât prin simplul mod de folosire, cât și prin infrastructura prietenoasă de care aceasta are nevoie, vine și „pansează” ruptura socială a comunităților creată de folosirea mașinii, bicicleta edificându-se ca o soluție simplă și la îndemână pentru probleme complicate ale societății.



“Dezvoltarea parteneriatului între ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților”

Cod SIPOCA 306/SMIS2014: + 110839

Editor: Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud – Est

Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România

Data publicării: octombrie 2019

„Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020”;

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României”

Material gratuit