



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



03

POLICY ADVICE NOTES

Orașe cu infrastructuri pentru bicicliști – Cum pot stimula orașele folosirea bicicletelor



CIVITAS Initiative este o acțiune europeană care susține orașele în punerea în aplicare a unei politici de transport integrate sustenabile, curate și eficiente din punct de vedere energetic. Lecțiile învățate în timpul fazelor de planificare, punere în aplicare și operare a activităților sunt prezentate pe scurt în douăsprezece Policy Advice Notes și dau o idee privind modul de a face față problemelor de transport urban cu care trebuie să se confrunte în viitor orașele din Uniunea Europeană.



Orășe cu infrastructuri pentru bicicliști – Cum pot stimula orașele folosirea bicicletelor

Încurajarea mobilității ecologice și sănătoase



În cadrul CIVITAS II (2005–2009), s-au pus în aplicare mai multe măsuri în vederea stimulării folosirii bicicletelor într-un oraș pentru a încuraja mobilitatea ecologică și sănătoasă. Cele mai importante informații despre punerea în aplicare a măsurilor și experiențele acestor orașe sunt prezentate pe scurt în această Policy Advice Note pentru a susține și informa politicienii locali interesați de aceste acțiuni.

Prezentare generală

DESCRIEREA MĂSURILOR

Pentru a contracara problemele traficului urban, orașele trebuie să susțină folosirea mijloacelor de transport nemotorizate cum ar fi bicicleta. Următoarele măsuri pot fi puse în aplicare pentru a promova și crește gradul de folosire a bicicletelor:

1. Extinderea și îmbunătățirea rețelilor de ciclism și a conectivității de tip rețea între diferitele secțiuni pentru a face toate zonele accesibile mijloacelor de transport nemotorizate.
2. Îmbunătățirea confortului și a siguranței benzilor pentru bicicliști, precum și adaptarea infrastructurii rutiere (de exemplu, intersecții, traversări) și a indicatoarelor de trafic pentru a acorda prioritate bicicliștilor și a le garanta călătorii mai sigure
3. Oferirea de servicii suplimentare pentru biciclete, cum ar fi facilități de parcare și transfer sigure și confortabile, ateliere de reparații, sisteme de închiriere sau adaptarea la vehiculele de transport în comun
4. Stimularea folosirii bicicletelor electrice, de exemplu, prin oferirea de informații, puncte de alimentare sau stimulente speciale



5. Campanii de informare și marketing pentru influențarea comportamentului de călătorie al cetățenilor
6. Oferirea de cursuri de instruire pentru o folosire mai sigură a bicicletelor (în special în țările cu o creștere dinamică a motorizării individuale)

GRUPURI ȚINTĂ

Principalele grupuri țintă sunt locuitorii unui oraș, precum și persoanele care vin ca turiști sau vizitatori. În special, sunt vizate persoanele care fac deplasări scurte și regulate, cum ar fi către o instituție (de exemplu, școală, universitate). În funcție de nivelul deja existent de utilizare, măsurile vizează în general deplasările de 2 până la 10 km. La promovarea mersului cu bicicleta, este esențial să se ofere, de asemenea, cursuri de instruire adresate mai ales persoanelor vulnerabile, precum copiii și vârstnicii. Mai mult, urbaneștii și factorii decizionali din zonele urbane trebuie stimulați să pună în aplicare măsurile descrise, atrăgând atenția că întregul oraș poate avea de câștigat de pe urma sprijinirii mijloacelor de transport nemotorizate. Unitățile administrative ale unui oraș responsabile pentru planificarea spațială, construcția și întreținerea drumurilor, precum și pentru marketingul și promovarea orașului trebuie încurajate să trateze bicicleta drept un mijloc de transport egal cu automobilele și transportul public.

Este, de asemenea, important să se obțină sprijinul companiilor care ar putea fi interesate de un acces îmbunătățit cu bicicleta (centre comerciale, cinematografe, companii din sectorul feroviar). ONG-urile ecologiste reprezintă, de asemenea, un grup țintă valoros (ar putea deveni și o sursă de voluntariat necesară pentru diferite evenimente de marketing).

IMPACT ȘI BENEFICII

Pentru public

Prin favorizarea mersului cu bicicleta într-un oraș, utilizarea automobilelor particulare poate fi redusă. De exemplu, procentul călătoriilor cu bicicleta (modal split) în orașele model CIVITAS II a crescut cu 2%-7% în patru ani. În consecință, poluarea aerului și nevoia de spații de parcare scad, oferind posibilitatea reconstruirii și reutilizării spațiilor publice într-un mod mai prietenos pentru cetățeni. Acest lucru poate duce la o mai mare atractivitate a cartierelor rezidențiale. Calitatea vieții în ceea ce privește starea de sănătate din aceste zone poate determina creșteri ale activităților sociale și recreative. Prin extinderea amenajărilor pentru biciclete într-un oraș, recunoașterea și acceptarea de către alți participanți la trafic vor crește. Acest lucru ar putea duce la folosirea bicicletei de către mai mulți oameni chiar și pentru deplasările zilnice la serviciu, la școală sau la cumpărături. Acest transfer modal reduce congestiunea în timpul orelor de vârf (generând economii în materie de timp). De exemplu, dacă în Austria 50% din deplasările scurte (< 3,5 km) care se fac cu automobilul într-un an s-ar efectua cu bicicleta, costurile anuale generate de congestiune ar putea fi reduse cu 300 milioane EUR, iar costurile de mediu ar putea fi diminuate cu 160 milioane EUR¹. De asemenea, orașele devin mai accesibile pentru copii și vârstnici, care sunt adesea excluși de la condusul automobilelor.

¹ VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Fișă de date 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4 februarie 2010)





Pentru persoanele fizice

Fiecare persoană care merge cu bicicleta și, prin urmare, folosește automobilul mai puțin economisește bani prin evitarea costurilor cu combustibilul și parcare. Mai mult, starea de sănătate a cetățenilor se va ameliora prin mersul regulat cu bicicleta. De exemplu, pentru o persoană care nu practica deloc activități sportive, dar care începe să meargă cu bicicleta 30 de minute pe zi în mod regulat, riscul unui atac de cord se poate diminua cu 50%. Mersul cu bicicleta poate asigura, de asemenea, o modalitate de deplasare independentă pentru cei care nu au acces la automobile, în special copiii.

În ceea ce privește siguranța, trebuie subliniat că beneficiile în materie de siguranță pentru bicicliști sunt cu atât mai mari cu cât mai mulți oameni merg cu bicicleta, deoarece conducătorii auto se obișnuiesc să observe bicicliștii și atât șoferii, cât și bicicliștii învață cum să facă față conflictelor și situațiilor periculoase².

Pentru companii

Comaniile private care își sprijină angajații să meargă cu bicicleta pot economisi bani deoarece lucrătorii lor sunt mai sănătoși și nu sunt în concediu medical la fel de des ca persoanele care nu fac mișcare. Mai mult, companiile private pot avea de câștigat deoarece trebuie să ofere mai puține locuri de parcare angajaților la sediile lor. Îmbunătățirile realizate pentru lucrătorii care folosesc bicicleta pot deveni un element important al unei campanii de imagine. Acestea ar putea servi, de asemenea, drept elemente ale unor campanii de mai mare amploare, în special pentru companiile care depind în mare măsură de fluxuri mari de vizitatori (de exemplu, cinematografe, centre comerciale). Magazinele cu amănuntul pot beneficia și ele de un mediu cu infrastructură pentru bicicliști. Deși bicicliștii nu cheltuiesc la fel de mulți bani ca șoferii pentru fiecare deplasare la cumpărături, în medie ei cheltuiesc mai mult decât utilizatorii de automobile deoarece merg mai des la cumpărături. De exemplu, în orașul german Regensburg bicicliștii cheltuiesc anual cu 10% mai mulți bani decât conducătorii auto, dar merg de două ori mai des la cumpărături³.

CONDIȚII CADRU PENTRU SUCCES

Trebuie să fie disponibile spații rezervate pentru benzi, standuri pentru biciclete și potențiale locuri pentru reproiectarea spațiilor publice. Este un avantaj dacă cartierele din suburbii au legături facile și sigure cu centrul orașului. Este util dacă locuitorii orașului cunosc deja problemele legate de transport și sunt receptivi la folosirea bicicletelor, lucru indicat de o rată existentă ridicată de deținere a bicicletelor.

Etapele și termenele de punere în aplicare

La punerea în aplicare a unui program de stimulare a folosirii bicicletelor într-un oraș, trebuie să se țină seama de următoarele considerente, precum și de măsuri de sprijin și un termen rezonabil de punere în aplicare.

ETAPE DE LUCRU

1. Crearea unei baze de cunoștințe pentru planificare

- Analiza situației existente a infrastructurii pentru bicicliști, precum și a traficului, a siguranței și a nivelului de calitate al rețelei existente de piste pentru bicicliști, inclusiv a secțiunilor periculoase și a „punctelor negre”
- Studii de evaluare a potențialei utilizări a unei noi infrastructuri pentru bicicliști și de identificare a segmentelor lipsă de înaltă prioritate în rețeaua de piste pentru bicicliști
- Definirea cerințelor tehnice pentru diferite tipuri de infrastructură pentru bicicliști (benzi separate, drumuri folosite în comun, zone cu viteză limitată, drumuri forestiere)
- Analiză tehnică și economică, de exemplu, în legătură cu diferitele scheme de închiriere a bicicletelor

² IRTAD 2000, Comisia Europeană 2000, în: VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Fișă de date 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4 februarie 2010)

³ Heller, J. & Monheim, R. (1998): Die Regensburger Altstadt im Spiegel ihrer Besucher und Betriebe, in: Arbeitsmaterialien zur Raumordnung und Raumplanung, Vol 176, Bayreuth, Germania



- Trebuie organizată o masă rotundă/un grup de lucru dirijat(ă) de un coordonator, care să includă toate grupurile importante de părți interesate, pentru colectarea de opinii și recomandări
- Clarificarea condițiilor-cadru administrative pentru procesele de ofertarea privind schemele municipale referitoare la biciclete

2. Dezvoltarea comună a unui plan de acțiune strategic

- Înființarea unui grup de lucru dirijat de un coordonator pentru discutarea obiectivelor, strategiilor și țintelor și pentru influențarea diferitelor departamente ale administrației publice, a altor organisme publice (de exemplu, autoritățile de transport) și a principalelor părți interesate
- Implicarea părților interesate în reuniuni consultative detaliate
- Asigurarea integrării unui plan de acțiune strategic privind mersul cu bicicleta în planul de transport strategic mai extins pentru oraș și garantarea sprijinului politic pentru acest plan de acțiune

3. Identificarea și proiectarea noilor infrastructuri, servicii și măsuri însoțitoare

- Luarea în considerare a situației actuale a transporturilor și a potențialei cereri din partea utilizatorilor
- Selectarea rutelor pentru biciclete care vor fi extinse sau modernizate, precum și identificarea amplasamentelor pentru infrastructurile destinate transportului bicicletelor în mijloacele de transport în comun („bike & ride”) (de exemplu, în stații pentru stimularea intermodalității), a standurilor pentru biciclete și a altor servicii
- Stabilirea principiilor generale de proiectare ale serviciilor de ciclism suplimentare (de exemplu, costuri de închiriere a bicicletelor, condiții de utilizare)
- Determinarea măsurilor suplimentare și a problemelor de integrare (a se vedea, de asemenea, „Măsuri însoțitoare de amplificare a efectelor pozitive”)

4. Numirea entității responsabile pentru gestionarea și menținerea măsurii

5. Cerere de oferte pentru

- Dezvoltarea infrastructurii și operatorii, de exemplu, ai unui sistem de închiriere a bicicletelor
- Biciclete și echipamente tehnice specifice pentru servicii

6. Punerea în aplicare a măsurii

- Construirea de noi amenajări pentru bicicliști
- Sesiuni de informare cu părțile interesate locale și publicul larg în ceea ce privește serviciile de ciclism suplimentare, cum ar fi un sistem de închiriere

7. Aplicare

- Este esențial să se asigure o aplicare adecvată a noilor regulamente (de exemplu, limitele de viteză pentru conducătorii auto), dar și în ceea ce privește comportamentul corespunzător al bicicliștilor (de exemplu, folosirea de biciclete adaptate șoselelor, circulația pe partea dreaptă a drumului, respectarea regulilor de circulație)

8. Lansarea de campanii de informare și promovare

- Furnizarea de informații privind noile amenajări și măsuri

9. Organizarea de campanii educaționale și referitoare la mersul în siguranță cu bicicleta, precum și de ateliere de instruire





MĂSURI ÎNȘOȚITOARE DE AMPLIFICARE A EFECTELOR POZITIVE

Pentru a amplifica succesul măsurilor care sprijină folosirea bicicletelor într-un oraș, se recomandă să se pună în aplicare în același timp și alte măsuri complementare. Pe de o parte, trebuie consolidate dimensiunile politice referitoare la mersul cu bicicleta. De exemplu, dezvoltarea unui „plan general de folosire a bicicletelor” cu obiective fixe sau înființarea unui birou de ciclism care să furnizeze informații relevante cetățenilor poate consolida rezultatele. Pe de altă parte, se pot pune în aplicare măsuri de creștere a potențialului intermodal al mersului cu bicicleta. Introducerea unor măsuri de gestionare a accesului și parcării poate intensifica folosirea bicicletelor ca mijloc de transport și determina reducerea vitezei automobilelor. Spațiul șoselelor, precum și traversările străzilor trebuie reproiectate. Aspectul spațiilor publice trebuie adaptat, de exemplu, prin îmbunătățirea iluminatului stradal și a micii arhitecturi urbane care să fie favorabile utilizatorilor de biciclete pentru a face din bicicletă un mijloc de transport mai atractiv și mai sigur. De asemenea, calitatea serviciului de transport public trebuie ameliorată, oferind posibilitatea de a transporta bicicletele în autobuze sau tramvaie.

TERMEN

Finalizarea unui studiu referitor la folosirea bicicletelor în oraș sau aplicarea unui raport de diagnostic referitor la mersul cu bicicleta poate dura de la câteva luni până la un an, în funcție de resursele disponibile. Pe baza rezultatelor unui astfel de studiu, lucrul la dezvoltarea unui plan strategic pentru îmbunătățirea amenajărilor pentru mersul pe jos și cu bicicleta în oraș poate începe și ar putea dura aproximativ încă 12–18 luni. Campaniile educaționale sau de promovare trebuie să se desfășoare pe tot parcursul punerii în aplicare a planului strategic. Durata acestora variază considerabil în funcție de numărul de persoane care trebuie vizate și de obiectivele care trebuie atinse.

Care sunt investițiile implicate?

Investițiile pentru construirea de noi amenajări de infrastructură pentru bicicliști depind de condiția-cadru a rețelei de drumuri existente, de lungimea noii rețele de piste pentru bicicliști planificate, de disponibilitatea spațiului și de materialele care vor fi utilizate. În plus, lățimea pistei și a liniei de separație, necesitatea marcării și semnalizării, precum și asanarea, ecologizarea și reamenajarea spațiilor de parcare sunt aspecte importante care trebuie avute în vedere atunci când se calculează investițiile necesare. Practicarea de întreruperi în rețeaua de piste pentru bicicliști prin utilizarea de poduri, tuneluri sau traversări complicate este foarte costisitoare.

Pe baza investițiilor recente în orașele poloneze, construcția unui kilometru de bandă separată pentru bicicliști de înaltă calitate costă aproximativ 250 000 EUR. În orașul CIVITAS II La Rochelle (Franța), costurile unei piste pentru bicicliști de un kilometru au fost de 150 000 EUR. Pentru exploatare și întreținere, sunt necesari aproximativ 1360 EUR pe kilometru de pistă pentru bicicliști în același oraș timp de un an.

De asemenea, costurile rastelelor pentru biciclete variază în funcție de materialul utilizat, de tipul de ancorare, de distanța dintre rastele și de numărul de standuri comandate. De exemplu, prețurile unui rastel pentru biciclete acoperit variază între 240 EUR și peste 500 EUR (exemplu din Elveția). Un stand pentru biciclete fără acoperiș costă între 50 EUR și peste 200 EUR pe bucată (exemplu din Germania).

Cumpărarea de biciclete deținute de municipalitate pentru un serviciu de închiriere necesită investiții în materie de achiziții de biciclete, pentru construirea de standuri, pentru dezvoltarea și operarea sistemului de închiriere și pentru întreținerea serviciului, ceea ce include repararea și schimbarea bicicletelor deteriorate sau înlocuirea celor furate. De exemplu, pentru 12 stații de închiriere cu 100 de biciclete înființate în orașul CIVITAS II Cracovia (Polonia), s-au acumulat costuri de investiție de 165 000 EUR și costuri de funcționare de 120 000 EUR pe an. Și în orașul CIVITAS II La Rochelle (Franța), sunt oferite 120 de biciclete la 12 stații.



Acolo au fost necesare costuri de investiție de 150 000 EUR. Costurile de funcționare au fost de 66 000 EURO pe an pentru acest serviciu. Cu toate acestea, ar putea fi generate venituri din utilizarea bicicletelor. De exemplu, în Burgos (Spania) se colectează lunar 1440 EUR de la opt stații de închiriere cu 250 de biciclete disponibile. Alte opțiuni ar putea fi organizarea unei licitații pentru livrarea și gestionarea unui sistem complet și integrat de închiriere a bicicletelor sau oferirea de spații publicitare în locul unde se află bicicletele sau în zona de închiriere.

Campaniile de informare sau educaționale trebuie să ia în considerare costurile de proiectare și tipărire, precum și de distribuire a materialelor de informare respective. Ar putea fi necesare fonduri suplimentare pentru ateliere de informare, sesiuni educative și programe de formare.

Principalii factori determinanți care servesc drept precursori ai succesului

Mai jos sunt menționați principalii factori determinanți ai inițierii, precum și ai unei puneri în aplicare eficiente și de succes a măsurilor descrise mai sus:

- Politicienii locali care favorizează folosirea bicicletelor
- O asociație locală puternică a bicicliștilor, suficient de solidă pentru a influența factorii decizionali
- Un grup de lucru extrem de motivat, dirijat de un coordonator și format din autorități cu diverse competențe (de exemplu, poliția, departamentul de circulație, sectorul privat, universități, autoritatea pentru amenajarea teritoriului, transport public, ONG)

- Simțul urgenței cu privire la situația din trafic creată de problemele de congestionare a traficului și de parcare în centrul orașului, precum și de creșterea gradului de sensibilizare referitoare la mediul înconjurător și sănătate
- Grad ridicat de sensibilizare cu privire la mediul; locuitori care doresc să amelioreze mediul și condițiile de trai în orașul lor
- Autoritățile municipale nevoite să se conformeze directivelor UE privind calitatea aerului și nivelul de zgomot
- Niveluri preexistente ridicate de deținere a bicicletelor
- Condiții topografice și meteorologice care favorizează mersul cu bicicleta
- Centru atractiv al orașului sau alte locuri atrăgătoare accesibile cu bicicleta
- Grupuri țintă care au identificat beneficiile folosirii crescute a bicicletelor, cum ar fi
 - Universitățile care ar putea beneficia de o mai mare accesibilitate și activitate promoțională
 - Conducătorii auto care sunt frustrați de majorarea costurilor aferente șofatului
 - Companiile care se confruntă cu probleme grave de parcare la sediile lor și ar dori să încurajeze mersul cu bicicleta în rândul angajaților
 - Districtele școlare interesate de organizarea de sesiuni educative pentru tineret





Strategii pentru succesul punerii în aplicare

Pentru a contracara eventualele bariere, întregul proces de punere în aplicare și planificare trebuie însoțit de discuții și reuniuni ale grupurilor de lucru cu privire la diferite aspecte, cum ar fi cele descrise în următoarele alineate.

Sprrijin politic

Avantajul și potențialul impact al creșterii folosirii bicicletelor sunt adesea neglijate de politicieni, în special în țările care nu au încă o cultură larg răspândită de folosire a bicicletei ca mijloc de transport. Trebuie organizate reuniuni cu părțile interesate pentru a discuta tematica și factorii critici. Se recomandă contacte regulate cu politicienii pentru a descrie beneficiile măsurilor planificate de promovare a mersului cu bicicleta și modificările necesare. Studiile de caz ale orașelor unde bicicletele sunt folosite cu succes reprezintă un instrument util pentru creșterea gradului de sensibilizare a opiniei politice. Turneele de studiu în aceste orașe ar putea amplifica sprijinul pentru măsurile favorabile mersului cu bicicleta.

Acceptare

Cei care nu profită de pe urma acestei măsură sau care se văd chiar restricționați de măsuri (de exemplu, conducătorii auto care pierd din locurile de parcare sau spațiul șoselei) s-ar putea opune investițiilor în planuri mai extinse de restricționare a accesului din care ar putea să facă parte o rețea îmbunătățită de piste pentru bicicliști. Aceștia se tem de inconveniente semnificative legate de propria mobilitate individuală. Prin urmare, trebuie lansate intensiv activități de informare și participare, adresate în special acestor grupuri. Întrucât mersul cu bicicleta ar putea fi adesea considerat doar o activitate recreațională, frecvent, investițiile cu costuri relativ ridicate nu sunt bine acceptate. Prin urmare, campaniile de informare trebuie să crească gradul de sensibilizare cu privire

la folosirea bicicletelor și trebuie să promoveze aceste mijloace ca fiind adecvate chiar și pentru navetele zilnice la serviciu sau la școală. Trebuie să se evidențieze impactul pozitiv asupra mediului, precum și asupra sănătății oamenilor.

Gestionare financiară

Costurile pentru un plan multianual extins de investiții în folosirea bicicletelor ar putea crește în timpul procesului de punere în aplicare. Prin urmare, în vederea reducerii riscului financiar, trebuie stabilit un plan financiar detaliat care să prevadă eventualele modificări. Disponibilitatea finanțării trebuie garantată încă de la începutul proiectului. Prin urmare, trebuie întocmite cu atenție documente de planificare pentru a asigura că proiectele concurează în mod corect pentru finanțare. De asemenea, se recomandă gruparea măsurilor de mai mică amploare cu alte proiecte, deoarece acest lucru are drept rezultat costuri mai scăzute și reduce la minimum impactul negativ asupra traficului, întreprinderilor și locuitorilor. Renovarea străzilor trebuie însoțită de îmbunătățiri ale rețelei de ciclism, cum ar fi introducerea măsurilor de încetinire a traficului, reproiectarea străzilor mai mici, construcții mici favorabile utilizatorilor de biciclete (de exemplu, balustrade în apropiere de stop), benzi pentru bicicliști marcate și/sau soluții de transport al bicicletelor în mijloacele de transport în comun pentru obținerea unui efect de sinergie financiară.

Inițiatorii măsurilor pot solicita fonduri locale, regionale, federale sau private, de exemplu, care finanțează proiecte pentru îmbunătățirea siguranței traficului sau a calității aerului. De asemenea, sunt disponibile fonduri europene pentru sprijinirea măsurilor, cum ar fi:

- Al șaptelea program-cadru pentru cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrație (RTD) (2007–2013, finanțare 50–100%, link: <http://cordis.europa.eu/>)
- LIFE+ (2007–2013, finanțare până la 50%, link: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Fonduri structurale și de coeziune, în general
- Programe de cooperare teritorială europeană (fostul INTERREG, care sprijină cooperarea transfrontalieră (A), cooperarea transnațională (B) și cooperarea interregională (C))



Aspecte tehnice

Punerea în aplicare de noi tehnologii pentru rastele de biciclete securizate sau stații de închiriere automate trebuie analizată cu atenție în vederea evitării întârzierilor de operaționalizare și a utilizării scăzute din cauza complexității sistemelor. Experții în astfel de sisteme trebuie contactați într-un stadiu incipient în faza de planificare a măsurii.

Dacă proiectul de infrastructură pentru bicicliști sau de rastele pentru biciclete nu respectă contextul arhitectural în ceea ce privește patrimoniul cultural, atunci trebuie să se găsească un nou proiect sau noi locații pentru amenajări. Se recomandă standardizarea echipamentelor și amenajărilor pentru a asigura caracterul unitar al soluțiilor în centrul orașului pe viitor.

Pentru evitarea interferențelor fizice dintre măsuri și planul urban (de exemplu, spațiu pentru rastele de biciclete), trebuie efectuată o evaluare rapidă de către instituțiile responsabile (de exemplu, departamente pentru urbanism, străzi sau inginerie). O colecție cuprinzătoare de idei și sugestii privind eventuale soluții la aceste probleme ar putea fi utilă pentru a evita potențialele probleme tehnologice sau de proiectare.

Condiție referitoare la cadrul juridic

În mod normal, măsurile care promovează mersul cu bicicleta sunt ușor de pus în aplicare fără niciun fel de probleme legate de legislația națională. Desigur, amenajările de infrastructură trebuie să țină seama de regulamentele naționale referitoare la construcții.

Contractele cu operatorii unui sistem de închiriere a bicicletelor trebuie oferite pe termen lung pentru a face rezultatele mai palpabile, iar potențialii operatori mai responsabili, ceea ce poate atrage mai multe oferte în cadrul cererii de oferte. De asemenea, potențialilor operatori trebuie să li se ofere posibilitatea de a-și extinde sistemele, cu sprijinul și finanțarea municipalității.

Instituire și organizare

Procesele de planificare și punere în aplicare a măsurilor de sprijinire a folosirii bicicletelor sunt, de obicei, ușor de executat întrucât opoziția este limitată, cu excepția cazului în care măsura coincide cu restricțiile asupra automobilelor. Trebuie să se stabilească o comunicare internă și un schimb de idei între toate părțile interesate cu diferite interese și competențe pentru a garanta un proces de punere în aplicare fără incidente. Dacă sunt planificate cursuri de formare, ateliere de lucru sau activități educaționale, atunci trebuie să se obțină în prealabil angajamentul ferm al tuturor instituțiilor responsabile din cadrul grupurilor țintă (de exemplu, departamentul școlar) pentru a garanta sprijin pentru punerea în aplicare. Acest lucru trebuie realizat de un coordonator sau o unitate de coordonare special numită(ă).

ELEMENTE CHEIE DE LUAT ÎN CONSIDERARE

- Măsurile se bucură de un succes foarte mare dacă vizează deplasările pe distanțe de 2–10 km.
- La promovarea și sprijinirea mersului cu bicicleta în oraș, este, de asemenea, esențial să se îmbunătățească siguranța pentru bicicliști prin diferite măsuri (de exemplu, introducerea limitei de viteză, cursuri speciale de formare).
- Aplicarea este necesară pentru a asigura că atât conducătorii auto, cât și bicicliștii respectă regulile de circulație.
- Sprijinirea folosirii bicicletelor într-un oraș reprezintă o strategie de succes pentru atingerea obiectivelor prevăzute în directivele UE privind calitatea aerului și nivelul de zgomot.





Care sunt persoanele cheie care vor fi implicate?

PĂRȚI INTERESATE

Pentru a ține seama de nevoile și opiniile grupurilor țintă, este importantă implicarea grupurilor de bicicliști, a navetiștilor și a locuitorilor din zonele țintă, a studenților și chiar a vizitatorilor orașului. Politicienii locali și regionali trebuie implicați pentru a susține punerea în aplicare a măsurii și promovarea acesteia. Aceștia trebuie informați în mod regulat în legătură cu desfășurarea planului de acțiune privind folosirea bicicletelor ca mijloace de transport.

Toate persoanele interesate trebuie implicate în reuniuni și ședințe (publice). Pot fi derulate sondaje în rândul acestor grupuri pentru a obține informații referitoare la gradul de satisfacție și opiniile lor. Părțile interesate trebuie informate cu privire la proiect prin intermediul posterelor, obiectelor promoționale, broșurilor, comunicatelor de presă și internetului în vederea creșterii gradului de sensibilizare cu privire la această tematică și a promovării folosirii bicicletelor. Mai mult, pot fi organizate ateliere de lucru și activități de formare împreună cu părțile interesate.

PRINCIPALII PARTENERI AI PROIECTULUI

Aceste tipuri de persoane sunt esențiale pentru succes și trebuie implicate în procesul de punere în aplicare a măsurilor de promovare a mersului cu bicicleta:

Factori decizionali:

Rolul principal pentru punerea în aplicare de măsuri în domeniul ciclismului este, de obicei, asumat de administrația locală (consiliul municipal, departamentul de transport etc.). În ceea ce privește măsurile care sprijină combinarea transportului public cu folosirea bicicletelor, operatorii de transport public ar putea prelua inițiativa. Crearea unei rețele de piste pentru bicicliști ca element al unui sistem de transport integrat al unui oraș necesită o foarte bună co-

ordonare între diferitele autorități și părți interesate. Factorii decizionali trebuie să numească un coordonator sau să reunească toate competențele necesare în cadrul unei singure unități organizaționale.

Operatori:

Operatorul rețelei de piste pentru bicicliști, precum și al standurilor pentru biciclete este, în mod normal, municipalitatea. Serviciile suplimentare, cum ar fi sistemele de închiriere a bicicletelor sau atelierele de reparații pentru biciclete, sunt, de obicei, operate de companii private sau prin intermediul unui parteneriat public-privat.

Alții:

Și alte administrații locale sau regionale, cum ar fi departamentele pentru urbanism, ingineria traficului, mediu sau turism trebuie implicate în procesele de punere în aplicare. Departamentele școlare pot fi, de asemenea, implicate pentru coordonarea activităților educaționale. În plus, institutele de cercetare pot sprijini măsurile prin dezvoltarea de concepte inovatoare sau procese de evaluare. De asemenea, se recomandă cooperarea cu operatorii de transport public pentru a îmbunătăți integrarea tuturor mijloacelor de transport sustenabile dintr-un oraș ca alternativă reală la utilizarea automobilului proprietate personală (de exemplu, prin oferirea de amenajări speciale pentru transportul bicicletelor în vehiculele de transport în comun).





Enumerarea exemplelor practice din cadrul CIVITAS II

În cadrul CIVITAS II, 11 orașe au pus în aplicare măsuri care vizează stimularea folosirii bicicletelor în orașul lor:

Burgos (Spania): schemă de folosire a bicicletelor în oraș, creșterea gradului de folosire a bicicletelor; plan de siguranță și de prevenire a accidentelor

Debrecen (Ungaria): rețea integrată și extinsă de ciclism

Cracovia (Polonia): noi servicii de mobilitate în scopuri recreaționale; schemă de închiriere a bicicletelor

La Rochelle (Franța): folosirea în codiviziune a bicicletelor, extinderea schemei bicicletă-autobuz; punerea în aplicare a noii structuri pentru mijloace de transport alternative

Ljubljana (Slovenia): planificare cu participarea publicului și promovarea mobilității sustenabile

Malmö (Suedia): integrarea ciclismului în transportul public; instrument on-line pentru planificarea traficului

Odense (Danemarca): instruire interactivă privind circulația oferită copiilor

Ploiești (România): punerea în aplicare de noi infrastructuri pentru mersul pe jos și cu bicicleta; planificare pentru mijloace de transport alternative

Preston (Regatul Unit): punerea în aplicare de noi infrastructuri pentru mijloace de transport alternative; planificare pentru mijloace de transport alternative

Toulouse (Franța): promovarea folosirii bicicletelor și integrarea în serviciile de transport public; re-proiectarea spațiilor publice

Veneția (Italia): promovarea folosirii crescute și în siguranță a bicicletelor

www.civitas.eu

Site-ul web CIVITAS conține informații privind nou-tățile și evenimentele asociate cu CIVITAS. Acesta oferă o prezentare generală a tuturor proiectelor CIVITAS, orașelor CIVITAS și include detaliile de contact a peste 600 de persoane care lucrează în cadrul CIVITAS.

În plus, obțineți cunoștințe aprofundate despre cele peste 650 de vitrine inovatoare din orașele demonstrative CIVITAS.

Vizitați site-ul web CIVITAS și căutați principalele exemple de experiențe referitoare la transportul urban sustenabil derulate în prezent în orașe. Dacă oricare dintre idei se potrivește orașului dumneavoastră sau sunteți interesați doar să aflați mai multe, puteți contacta persoana competentă responsabilă pentru respectiva măsură.



Contact

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11
2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Editor: CIVITAS GUARD – Evaluare, monitorizare și difuzare pentru CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Așezare în pagină:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Surse:** Schiffer (fotografie copertă). Toate celelalte fotografii sunt furnizate de orașele CIVITAS și echipa CIVITAS GUARD (cu excepția cazului în care se menționează altfel) și sunt aprobate pentru reproducere în prezenta publicație. Cifrele și valorile furnizate se bazează, în principal, pe rezultatele proiectelor demonstrative CIVITAS, raportate de orașele participante. După caz, s-au utilizat informații suplimentare din literatura de specialitate. **Ediția 2010.** Tipărit în Austria.

Nici Comisia Europeană și nici oricare din persoanele care acționează în numele Comisiei nu sunt responsabile pentru eventuala utilizare a informațiilor conținute în prezenta publicație. Opiniile exprimate în prezenta publicație nu au fost adoptate sau aprobate în niciun mod de către Comisie și nu trebuie considerate o afirmare a opiniilor Comisiei.

CIVITAS Initiative este cofinanțată de secțiunile Energie și Transport ale programului-cadru UE pentru cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrație (RTD).

CIVITAS