

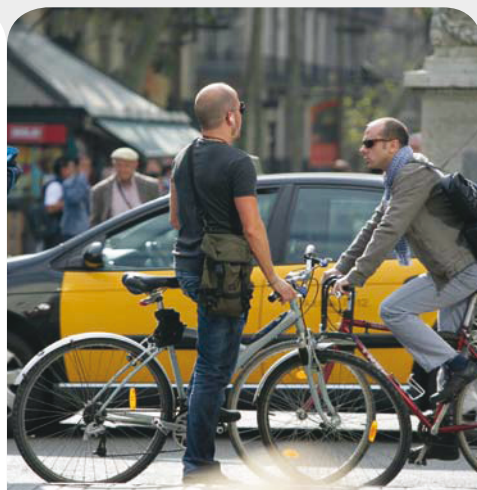


**CE POT FACE AUTORITĂȚILE
LOCALE ÎN PRIVINȚA DEZVOLTĂRII
CIRCULAȚIEI BICICLETELOR?**

**SOLUȚII EFICIENTE, UȘOR
APLICABILE**

CE POT FACE AUTORITĂȚILE LOCALE ÎN PRIVINȚA DEZVOLTĂRII CIRCULAȚIEI BICICLETELOR?

Avem la dispoziție numeroase facilități pentru circulația bicicletelor care necesită amenajări sau modificări minime, însă ajută într-un mod eficace la formarea unui oraș viabil. Prin această broșură dorim să vă prezentăm multiplele modalități de aplicare a acestora.



PRINCIPII: DE CE ESTE BUN PENTRU ORAȘ?

Circulația pe biciclete este un mod de transport acceptat în general, sigur și ușor de susținut, care contribuie la formarea localităților viabile cu un grad sporit de mobilitate, cu o atmosferă plăcută și dezvoltate din punct de vedere economic. Folosirea bicicletei - în armonie cu transportul public, mersul pe jos și folosirea rațională a autoturismelor - poate deveni modul dominant de transport al localităților. Circulația pe biciclete contribuie la formarea orașelor viabile și dezvoltate pe plan economic. Folosirea bicicletei nu presupune poluarea aerului sau poluare acustică, necesită o fracțiune din spațiul necesar autovehiculelor, astfel că, împreună

cu dezvoltarea ciclismului urban se îmbunătățește și calitatea aerului și a vieții. Scopul nostru este ca toate destinațiile să fie accesibile rapid, fără obstacole și în siguranță și cu bicicleta. Pentru aceasta, în primul rând, nu trebuie construite piste separate pentru circulația pe biciclete, ci rețeaua de drumuri publice trebuie aranjată astfel încât rețeaua stradală să fie primitoare/prietenoasă și pentru biciclete. Cu ajutorul tehnicilor de circulație care ajută la dezvoltarea circulației pe biciclete, chiar și acele rute pot deveni potrivite pentru mersul cu bicicleta - unde azi acest lucru este dificil. În zonele intens construite, aglomerate din cauza traficului autovehiculelor merită să susținem circulația pe biciclete.

Spre deosebire de cheltuielile solicitate de circulația vehiculelor, circulația bicicletelor poate fi dezvoltată într-un mod semnificativ și cu un buget mai limitat. Investițiile adecvate pot spori în mare parte numărul locuitorilor care circulă pe biciclete. Important este faptul că, într-o localitate posibilitatea de a circula pe bicicletă nu se măsoară prin lungimea pistelor de biciclete, ci prin mărimea spațiilor/zonelor care sunt prietenoase pentru bicicliști. Când este vorba de dezvoltarea circulației bicicletelor într-o localitate, nu trebuie să ne gândim din prima la construirea pistelor noi pentru biciclete, deoarece pe mare parte a străzilor se poate circula pe biciclete. Este de ajuns transformarea acestora în așa fel încât să fie prietenoase pentru bicicliști, și problemele critice să fie eliminate. Un prim pas este evaluarea posibilităților de circulație pentru bicicliști, starea rețelei de străzi și posibilitatea utilizării acestora și a planurilor viitoare de dezvoltare.

SOLUȚII EFICIENTE, UȘOR APLICABILE

INVESTIȚII REALIZABILE CU UN BUGET DE 35000 DE EUR:

CONSTRUIREA UNUI DRUM PENTRU BICICLETE
DE CCA. 250 M

VS

- REALIZAREA A 1500 M DE BANDĂ PENTRU BICICLETE
- DESCHIDERE A 20-40 KM DE BANDĂ PENTRU AUTOBUZE PENTRU CIRCULAȚIA BICICLETELOR*
- VOPSIREA A 50 KM DE MARCAJ „PISTĂ PENTRU BICICLETE”
- VOPSIREA A 45 BUC. DE ”SPAȚII DE AȘTEPTARE ÎNAINȚATE” PENTRU BICICLETE

PRINCIPII: DE CE ESTE BINE ȘI PENTRU CEI CARE CIRCULĂ CU MAȘINA?

- Dacă mai mulți oameni circulă pe biciclete, se reduce aglomerația, astfel cei care chiar trebuie să circule cu mașina, pot înainta mai ușor.
- Baza siguranței în circulație o constituie percepția. În cazul aplicării unei tehnici de circulație clare și integrate, conducătorii auto și cicliștii se văd unii pe ceilalți și contează pe prezența celui alt.



PE BAZA STUDIULUI REALIZAT DE CLUBUL AUSTRIAC DE CIRCULAȚIE

BUGETUL PENTRU
REALIZAREA LOCULUI
DE PARCARE DESTINAT
MAȘINILOR ȘI BICICLETELOR



100 euro



3000 euro



PARCARE ACOPERITĂ



1000 euro



8000 euro



LOC DE PARCARE
ÎNTR-UN GARAJ SAU
PARCARE MULTIETAJATĂ



3000 euro



16000 euro



CIRCULAȚIA PE BICICLETĂ ESTE RAPIDĂ ÎN ORAȘ, PÂNĂ LA DISTANȚA DE 5 KM, BICICLETA ASIGURĂ CĂLĂTORIA CEA MAI RAPIDĂ LA DESTINAȚIA NOASTRĂ, PENTRU CĂ NU ESTE NECESARĂ CĂUTAREA UNUI LOC DE PARCARE, ZĂBOVIREA ÎNTR-UN AMBUTEIAJ ÎN TRAFIC SAU AȘTEPTAREA PENTRU AUTOBUZ.

Între realizarea unei parări pentru autovehicule și a unei parări pentru biciclete poate fi o diferență mare, chiar de zece ori mai mare. Realizarea unui rastel pentru biciclete costă cca. 300-500 de LEI, iar realizarea unei parări pentru autovehicule poate costa chiar 5000-6500 LEI.

BANDĂ DE ACUMULARE PENTRU BICICLETE

Într-o intersecție dirijată de semafoare, prin înaintea pentru biciclete a liniei care marchează spațiul de așteptare a autovehiculelor, se poate realiza o bandă de acumulare pentru bicicliști unde aceștia așteaptă pe pista/banda de biciclete sau înaintând pe partea dreaptă a carosabilului. Această bandă ajută pornirea și virarea la stânga în siguranță a bicicliștilor. Biciclistul pornește cu viteză redusă - în această fază mișcarea lui este nesigură. Mulțumită acestui spațiu însă, bicicliștii pornesc din fața automobilelor, astfel șoferii îi pot observa ușor. Chiar și înaintarea printre autovehicule devine mai sigură, pentru că șoferii contează pe apariția bicicliștilor. Merită instalate semafoare pentru bicicliști, care permit bicicliștilor să pornească cu câteva secunde înaintea autovehiculelor.

DE CE ESTE BUNĂ?

- Biciclistul devine vizibil pentru șoferi - nu trebuie să aștepte lângă, în spatele sau în unghiul mort al conducătorului auto și să pornească de acolo.
- În momentul pornirii mișcarea ciclistului este nesigură, de aceea este mai sigur să fie văzut clar de conducătorul auto.
- Pornirea înaintea autovehiculelor ajută biciclistul să preia viteza traficului.
- Mulțumită acestui spațiu virarea la stânga devine mai sigură, și ajută înaintarea și virarea la dreapta.



exemplu - Bruxelles



exemplu - Budapesta

UNDE ȘI CUM ESTE RECOMANDATĂ APLICAREA BENZII ?

- În oricare intersecție dirijată de semafoare.
- Înaintea ei trebuie realizată o bandă/marcaj pentru biciclete cu o lungime de 15-20 m.
- Trebuie evaluat sistemul de semnalizare a intersecției și posibilitatea de instalare a unor semafoare pentru biciclete.

MERSUL CU BICICLETA ESTE SĂNĂTOS
MERSUL CU BICICLETA ESTE CEA MAI BUNĂ DIETĂ DE SLĂBIRE, CEL MAI IEFTIN MENȚINĂTOR AL SĂNĂTĂȚII: REDUCE RISCUL INFARCTULUI MIOCARDIC ȘI AL ALTOR BOLI, REDUCE STRESUL ȘI ASIGURĂ BUNĂ-DISPOZIȚIE.

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

Pentru siguranța și ajutarea circulației pe biciclete trebuie amenajat un astfel de spațiu la fiecare intersecție dirijată de semafoare. În urma realizării spațiilor de așteptare înaintate pentru bicicliști pe cele mai aglomerate rute se vor evalua rezultatele și, odată cu reabilitarea drumurilor se pot realiza noi spații de acest tip.

MARCAJUL „TRASEU DESTINAT BICICLETELOR”



Traseul pentru biciclete semnalizat prin marcaj prezintă partea carosabilului destinată circulației pe biciclete. Acest marcaj are rolul de a conștientiza participanții la trafic de prezența cicliștilor, sporește cooperarea și încurajează folosirea bicicletelor.

DE CE ESTE BUN?

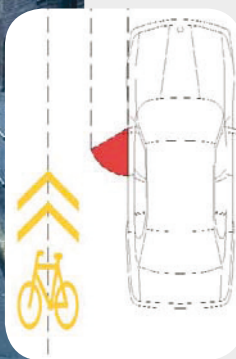
- Prezintă suprafața și direcția recomandată pentru înaintarea bicliștilor.
- Ajută poziționarea autovehiculelor și a bicliștilor pe drumuri pe care nu există spațiu destul de mare sau nu este indicată realizarea pistelor pentru biciclete.
- Ajută la cooperarea conducătorilor de vehicule și la circulația sigură a acestora.
- Reduce pericolul cauzat de ușile deschise în spațiul de parcare.



exemplu pentru transfer într-un nod rutier - Franța



exemplu - Budapesta



UNDE ESTE RECOMANDATĂ APLICAREA LUI?

- În primul rând în zona locuită, sub limita de viteză 50 km/h.
- Pe marginea benzilor de circulație largi sau în mijlocul benzilor de circulație mai înguste.
- Pe drum de serviciu, lângă spațiul de parcare, la distanță sigură.
- În intersecții, pe banda cu prioritate.
- Pe străzi cu sens unic, deschise pentru biciclete în ambele direcții.
- Înaintea și/sau în continuarea spațiului de așteptare înaintată.
- Pe o stradă paralelă cu o pistă pentru biciclete, unde folosirea pistei nu este obligatorie.



SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

De-a lungul arterelor principale de circulație ale localității recomandăm verificarea posibilității de folosire a marcajului traseu pentru biciclete.

DESCHIDEREA STRĂZILOR CU SENS UNIC PENTRU CIRCULAȚIA BICICLETELOR

Avantajul bicicletei constă în faptul că se poate ajunge la destinație rapid și fără a ocoli. Acest lucru este valabil numai în cazul în care toată rețeaua de drumuri este ușor de traversat în toate direcțiile. Prin sensuri unice se crează ocoliuri, astfel, drumul devine mai lung, mersul cu bicicleta își pierde atractivitatea. Pe lângă acest fapt, traficul devine imposibil și pe străzi care servesc ca rute ocolitoare pentru bicicliști care nu circulă pe străzile principale paralele cu trafic intens. Pe străzile cu sens unic se poate circula pe biciclete împotriva sensului auto în cazul în care această lucră este marcat, sub indicatorul „Sens unic”. Ciclistul poate înainta pe carosabil, pe pista marcată sau, dacă nu există pistă separată, pe marginea din dreapta a carosabilului.



DE CE ESTE BUNĂ?

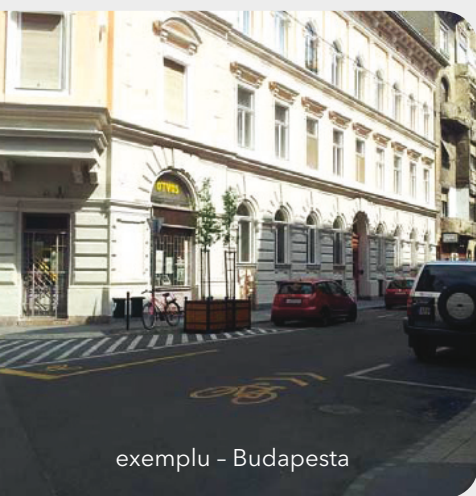
- Contribuie la răspândirea circulației pe biciclete, deoarece nu îl obligă pe ciclist să ocolească.
- Poate fi realizat prin amenajări minore, cu un buget extrem de redus.
- Pe cele mai multe străzi un autovehicul și un ciclist încap fără probleme unul lângă celălalt iar, unde carosabilul îngust nu permite deplasarea paralelă, dau prioritate unul celuilalt. Această amenajare încurajează și cooperarea.
- Pericolul de accidente se reduce, fiindcă conducătorul auto și ciclistul înaintează în sensuri opuse, văzându-se unul pe celălalt.



exemplu - Budapesta



exemplu - folosirea panourilor adiționale



exemplu - Budapesta

ELEMENTE RECOMANDATE:

amenajarea adecvată a marcajelor, refugiilor și a intersecțiilor.

PARAMETRII APLICĂRII:

pe strada cu sens unic circulația pe biciclete în sensul opus poate fi autorizată în funcție de limita de viteză și aglomerația pe strada respectivă.

CUM ȘI UNDE ESTE RECOMANDATĂ APLICAREA EI?

- În zone cu circulație redusă este recomandată introducerea acestei reglementări pe fiecare stradă.
- Este necesară evaluarea lățimii drumului și ordinii de parcare.
- Elemente obligatorii: indicatoare rutiere cu panouri adiționale „cu excepția bicicletelor”.

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

Inventarierea străzilor cu sens unic din localitate - și analiza acestora din perspectiva deschiderii în două sensuri pentru biciclete - dacă această modificare ar contribui la sporirea circulației bicicletelor. Pentru deschiderea drumurilor cu sens unic pentru biciclete, este necesară o analiză completă a rețelei de drumuri din localitatea respectivă.

CALMAREA TRAFICULUI, REDUCEREA VITEZEI

Pentru amenajarea unei străzi sau zone cu scopul de a deveni atractivă pentru bicicliști există mai multe metode ușor de folosit și ieftine de calmare a traficului. Reducerea limitei de viteză a autovehiculelor contribuie la atractivitatea zonei pentru bicicliști, iar atmosfera străzii devine mai prietenoasă și viabilă și pentru pietoni.

La viteze de deplasare mici se reduce nivelul zgomotului, poluarea aerului și pericolul de accidente, strada va fi din nou populată de locuitori. Locul traficului zgomotos va fi preluat de pietoni și bicicliști.

DE CE ESTE BUNĂ?

- Diferența mică între viteze reduce pericolul de accidente.
- Datorită poluării reduse strada devine mai viabilă, iar atmosfera orașului se îmbunătățește și cresc vânzările magazinelor.
- Se îmbunătățesc condițiile pietonilor și bicicliștilor.
- Profită de aceste intervenții atât locuitorii zonei cât și persoanele care circulă în zonă.



CE FEL DE INSTRUMENTE STAU LA DISPOZIȚIE?

- Zonă cu viteză redusă
- Zonă rezidențială
- Zonă pietonală-biciclistă
- Limitarea accesului pentru mașini
- Instrumente fizice și optice pentru calmarea traficului



SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

La alegerea instrumentelor pentru calmarea traficului trebuie luați în considerare bicicliștii – să nu fie și ei împiedicați (ex: bariere care nu împiedică cicliștii). Excluderea bicicliștilor să aibă loc numai în cazuri în care este absolut necesar.

REALIZARE BANDĂ PENTRU AUTOBUZE ȘI PISTE PENTRU BICICLETE

Benzile de circulație pentru autobuze au fost realizate cu scopul de a preveni ambuteiajele și de a asigura circulația transportului public fără obstacole. Această bandă dedicată poate fi folosită numai de conducătorii autobuzelor, taxiurilor și motocicletelor. Pe baza experiențelor naționale și internaționale putem afirma că nici bicicliștii nu deranjează circulația autobuzelor, de aceea sugestia noastră este ca această bandă să fie deschisă și circulației bicicletelor în locurile unde este posibil. Pentru aceasta este necesară instalarea unui indicator rutier care permite trecerea bicicletelor.



exemplu - Budapesta

ÎN CE CONDIȚII POATE FI FOLOSITĂ?

- Dacă banda de circulație pentru autobuze are o lățime de 4,25 m (în cazul unui drum ascendent de peste 4% și lățime 4,50 m) atunci folosirea acestei benzi este permisă în funcție de aglomerația traficului autobuzelor.
- În cazul în care lățimea benzii nu atinge mărimile indicate, realizarea benzii de circulație pentru autobuze se face pe baza evaluării condițiilor de trafic și geometria străzii.

DE CE ESTE BUN?

- Contribuie la integrarea bicicliștilor.
- Este o investiție realizabilă cu buget redus.
- Nu necesită construcții; este necesară numai instalarea indicatoarelor și vopsirea marcajelor pe carosabil.



exemplu - Bruxelles

SIGURANȚA ÎN NUMERE
PE BAZA NUMERĂSELOR EVALUĂRI
INTERNAȚIONALE, CU CREȘTEREA
CIRCULAȚIEI BICICLETELOR SCADE
NUMĂRUL ACCIDENTELOR PE DISTANȚA
PARCURSĂ.

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

Evaluati posibilitatea deschiderii benzilor pentru autobuze și pentru bicicliști. Pe baza experiențelor internaționale putem afirma că bicicliștii nu deranjează circulația autobuzelor.

REALIZARE DE PARCĂRI PENTRU BICICLETE/ACCESIBILIZARE SCĂRI

Pentru dezvoltarea circulației bicicletelor este absolut necesară realizarea parcarilor pentru biciclete. Odată cu realizarea acestora nu numai depozitarea bicicletelor devine mai sigură, ci și strada respectivă devine mai organizată, fiindcă în loc să ocupe diferitele elemente de mobilier stradal, copaci și stâlpi, bicicletele vor fi lăsate în parcurile special amenajate. Cel mai popular este suportul pentru biciclete (în formă de U inversat).



DE CE ESTE BUN?

- Strada devine mai organizată, mobilierul stradal nu va fi deteriorat de biciclete.
- Bicicletele parcate necesită spații mult mai mici decât o mașină parcată; pe locul unei mașini parcate încap 6-8 biciclete.

UNDE ȘI CE FEL DE SUPTURI SE RECOMANDĂ SĂ FIE INSTALATE?

- La fiecare clădire, obiectiv, care atrage trafic, trebuie realizată o parcare pentru biciclete cu capacitate adecvată.
- Trebuie să fie posibilă fixarea și asigurarea oricărui tip de bicicletă.
- Trebuie să fie posibilă fixarea cadrului de bicicletă sau măcar a unei roți a bicicletei.
- Suportul trebuie să fie fixat.
- În cazul parcării pe termen lung este importantă și protecția împotriva condițiilor meteorologice.

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

Este necesară analiza completă a localității pentru realizarea unui plan de instalare a suporturilor pentru biciclete. Asigurarea condițiilor necesare parcarilor B+R (bike and ride) necesită atenție specială. Se recomandă evaluarea organizării parcarilor și realizarea parcarilor pentru biciclete în locul câtorva parcuri pentru mașini.



Pentru ca pasajele subterane să devină mai accesibile, se recomandă realizarea rampei pentru bicicletă, soluție care nu necesită investiții mari. Dacă rampa are bandă de rulare pentru două roți permite o mai bună circulație și persoanelor care folosesc cărucioare de copii sau de mână, nu numai bicicliștilor.

DE CE ESTE BUNĂ?

- Popularitatea bicicletelor constă în mișcarea rapidă, de aceea, cu reducerea rutelor ocolitoare avantajul acesta se menține.
- Nu răspunde numai nevoilor bicicliștilor.

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

În funcție de posibilități, toate scările - folosite de bicicliști - din localitate trebuie să fie echipate cu rampă pentru biciclete. Acolo unde accesibilitatea este rezolvată prin alte metode (ex: ascensor), pentru folosirea mai rapidă și simplă, la fel, se recomandă realizarea rampelor.

PISTĂ PENTRU BICICLETE

Pista pentru biciclete este o bandă de circulație special amenajată pentru circulația bicicletelor, separată de celelalte benzi prin marcaj longitudinal continuu sau discontinuu. Prin aplicarea ei, toți participanții la trafic se văd clar unii pe ceilalți, astfel nu se întâlnesc cu situații neașteptate. Partea cu marcajul longitudinal continuu poate fi folosită numai de către bicicliști; în partea unde pista și banda de circulație a mașinilor se întâlnesc se folosește marcajul longitudinal discontinuu. Pista pentru biciclete se poate realiza prin reorganizarea drumului deja existent sau, dacă este nevoie, prin lărgirea drumului.

DE CE ESTE BUNĂ?

- În cazul drumurilor cu condiții adecvate și cu lărgime adecvată, este necesară numai vopsirea marcajelor.
- Este o suprafață dedicată special pentru bicicliști, unde aceștia pot înainta fără a întâmpina obstacole, chiar și în cazul unui ambuteiaj.
- Într-o zonă locuită se reduce pericolul de accidente, deoarece participanții la trafic se văd clar unii pe ceilalți.
- Nu există conflicte între pietoni și bicicliști.
- Într-o zonă locuită pista pentru biciclete se poate realiza și pe drumuri cu mai multe benzi de circulație, independent de aglomerația, viteza și participanții la trafic.



exemplu - Germania

UNDE ESTE INDICATĂ APLICAREA?

- Acolo unde din cauza traficului mare de autovehicule este necesară separarea circulației bicicletelor și unde congestia traficului este frecventă.



pista pentru biciclete și banda de circulație pentru autovehicule se intersectează



pista pentru biciclete - Budapesta

POATE CONTRIBUI LA DEZVOLTAREA ECONOMIEI

PE BAZA STUDIILOR PUTEM AFIRMA CĂ, CEI CARE CIRCULĂ PE BICICLETE CHELTUIESC MAI MULT LA CUMPĂRĂTURI DECÂT CEI CARE CIRCULĂ CU MAȘINA. KÖZLEKEDŐKNEK?

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

Trebuie monitorizate obiceiurile de parcare și aprovizionare pentru evitarea parcarilor pe pista de biciclete. Pista trebuie să aibă lățimea adecvată nevoilor și să fie realizată la o distanță de siguranță de mașinile parcate pentru a permite deschiderea portierelor în siguranță.

SĂ NE UNIM PENTRU CICLISM!

Statutul independent al organizațiilor unite în proiectul MuresOnBike, rețeaua întinsă a membrilor, colegii devotați - voluntari și plătiți - contribuie la dezvoltarea efectivă a orașelor, pentru ca acestea să devină mai viabile, mai prietenoase. Forța noastră constă în faptul că putem ajuta autoritățile prin cooperarea între grupurile profesionale de muncă și organizațiile locale. Membrii grupurilor de muncă sunt specialiști în circulație, urbanism și amenajarea teritoriului, audit de trafic, comunicare și marketing. Organizațiile noastre locale și legăturile noastre cu organizațiile similare din alte orașe din țară și din străinătate pot aduce la un loc experiențele locale din domeniul mobilității. Scopul nostru principal este de a ajuta dezvoltarea mobilității în localitatea Tîrgu Mureș și județul Mureș. Dorim să ajutăm autoritățile din punct de vedere profesional pentru a crea un sistem de mobilitate urban sustenabil. Oferim consultanță profesională și sprijin civil, suntem deschiși pentru colaborare.

SĂ NE GÂNDIM ÎMPREUNĂ! - MODALITĂȚILE POSIBILE DE COOPERARE CU AUTORITĂȚILE:

- Ziua Profesională a Circulației pe Biciclete – organizare masă rotundă
- Prezentarea exemplelor bune, evaluarea posibilităților de aplicare a lor pe plan local
- Consultanță pentru dezvoltarea așezărilor pro-ciclism
- Consultanță pentru planuri de concepție de circulație a bicicletelor și planificări pentru evaluare
- Confruntare a planurilor și obiectivelor pentru circulația bicicletelor
- Opinii profesionale în legătură cu planurile finalizate
- Elaborarea unor măsuri concrete
- Evaluarea nevoilor legate de circulația și depozitarea bicicletelor
- Cooperare continuă pe bază de contract
- Audit ADVANCE* - este un instrument practic ce susține îmbunătățirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă. Auditul ADVANCE oferă o metodă de evaluare sistematică și îndrumare, indicând potențialul unui PMUD de mai mare succes și aduce valoare adăugată orașului. Baza procedurii o constituie auto-evaluarea. Pe parcursul auditului toate părțile participante (conducătorii orașului, persoanele care iau deciziile, politicienii, organizațiile civile locale, locuitorii) apreciază situația actuală pe baza unui chestionar realizat în prealabil. Rezultatul procesului de auditare îl constituie un document de apreciere și un plan de modificări, care reflectă punctele slabe și punctele tari ale facilităților de transport sustenabile locale. Auditarea reprezintă un instrument excelent pentru analiza de situație și stabilirea de viitoare obiective de dezvoltare.

Această broșură a fost realizată de către Clubul Maghiar pentru Ciclism din Ungaria, și tradusă și adaptată de Fundația Comunitară Mureș (www.fcmures.org) și Asociația unDAverde (www.undaverde.ro) prin proiectul MuresOnBike (www.muresonbike.ro) ca o recomandare pentru autoritățile locale. Imaginile au fost alese din albumul public al clubului și de pe website-ul proiectului BICY (www.bicy.it).

Surse folosite: W. Rauch (1995) Drumuri spre ciclism, VCÖ
Alte materiale profesionale: www.kerekparosklub.hu/szakmanak



MEMBRII MURESONBIKE STAU LA DISPOZIȚIA DVS; EI:

- sunt arhitecți, urbanistiși lucrează/învață în domeniul mobilității
- au experiențe în domeniul dezvoltării circulației bicicletelor și învață/ studiază aceasta
- prin munca lor susțin dezvoltarea circulației bicicletelor
- circulă frecvent pe biciclete.

CONTACT

E-mail: muresonbike@fcmures.org

Adresa: 540089 Tîrgu Mureș, str. Avram Iancu nr. 37

Tel.: +40 747 86 50 96, +40 745 033 876



CONTACT

E-mail: muresonbike@fcmures.org

Adresa: 540089 Tirgu Mures, str. Avram Iancu nr. 37

Tel.: +40 747 86 50 96, +40 745 033 876



**MAGYAR
KERÉKPÁROSKLUB**

CONTACT

E-mail: kozlekedes@kereparosklub.hu

Adresa: 1133 Budapest Kárpát utca 48.

Tel.: +36 30 939 8151