MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB

mures on bike

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 oraş viabil. Prin această broşură dorim să vă prezentăm multiplele modalități de aplicare a acestora.

PRINCIPII: DE CE ESTE BUN PENTRU ORAŞ?

Circulația pe biciclete este un mod de transport acceptat în general, sigur şi uşor de susținut, care contribuie la formarea localităților viabile cu un grad sporit de mobilitate, cu o atmosferă plăcută şi dezvoltate din punct de vedere economic. Folosirea bicicletei – în armonie cu transportul public, mersul pe jos şi folosirea rațională a autoturismelor – poate deveni modul dominant de transport al localităților. Circulația pe biciclete contribuie la formarea oraşelor viabile şi 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 îmbunătățeşte şi calitatea aerului şi a vieții. Scopul nostru este ca toate destinațiile să fie accesibile rapid, fără obstacole şi în siguranță şi 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 şi pentru biciclete. Cu ajutorul tehnicilor de circulație care ajută la dezvoltarea cirulației pe biciclete, chiar şi 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 şi 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 aşa fel încât să fie prietenoase pentru bicicliști, şi problemele critice să fie eliminate. Un prim pas este evaluarea posibilităților de circulație pentru bicicliști, starea rețelei de străzi şi posibilitatea utilizării acestora şi 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

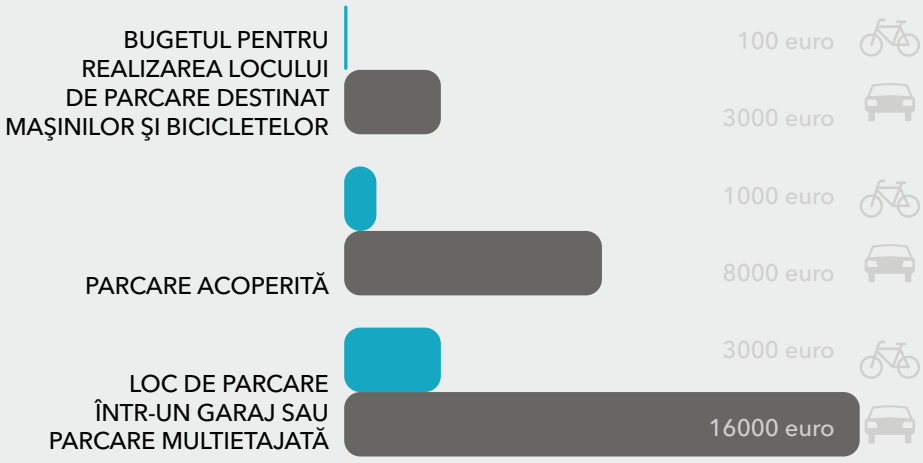
VS

- REALIZAREA A 1500 M DE BANDĂ PENTRU BICICLETE
- DESCHIDEREA 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 ÎNAINTATE" PENTRU BICICLETE

PRINCIPII: DE CE ESTE BINE ŞI PENTRU CEI CARE CIRCULĂ CU MAŞINA?

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

PE BAZA STUDIULUI REALIZAT DE CLUBUL AUSTRIAC DE CIRCULAȚIE



* acolo unde există

CIRCULAȚIA PE BICICLETĂ ESTE RAPIDĂ

ÎN ORAŞ, 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 AŞTEPTAREA PENTRU AUTOBUZ.

Între realizarea unei parcări pentru autovehicule şi a unei parcări 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 parcări 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 rezulultatele și, odată cu reabilitarea drumurilor se pot realiza noi spații de acest tip.

MARCAJUL „TRASEU DESTINAT BICICLETELOR”

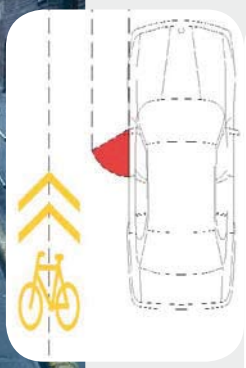
Traseul pentru biciclete semnalizat prin marcaj prezintă partea carosabilului destinată circulației pe biciclete. Acest marcaj are rolul de a conştientiza participanții la trafic de prezența cicliştilor, sporeşte cooperarea şi încurajează folosirea bicicletelor.

DE CE ESTE BUN?

- Prezintă suprafața şi direcția recomandată pentru înaintarea biciliştilor.
- Ajută poziționarea autovehiculelor şi a bicicliştilor pe drumuri pe care nu există spațiu destul de mare sau nu este indicată realizarea pistelor pentru biciclete.
- Ajută la cooperarea conducătorilor de vehicule şi la circulația sigură a acestora.
- Reduce pericolul cauzat de uşile 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 şi/sau în continuarea spațiului de aşteptare 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 şi fără a ocoli. Acest lucru este valabil numai în cazul în care toată rețeaua de drumuri este uşor de traversat în toate direcțiile. Prin sensuri unice se crează ocoliri, astfel, drumul devine mai lung, mersul cu bicicleta îşi pierde atractivitatea. Pe lângă acest fapt, traficul devine imposibil şi pe străzi care servesc ca rute ocolitoare pentru bicilişti 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 aceast lucru 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 şi un ciclist încap fără probleme unul lângă celălalt iar, unde carosabilul îngust nu permite deplasarea paralelă, dau prioritate unul celuilalt . Această amenajare încurajează şi cooperarea.
- •Pericolul de accidente se reduce, fiindcă conducătorul auto şi 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 şi a intersecțiilor.

PARAMETRII APLICĂRII:

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

CUM ŞI UNDE ESTE RECOMANDATĂ APLICAREA EI?

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

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:

Iventarierea 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 şi viabilă si pentru pietoni.
La viteze de deplasare mici se reduce nivelul zgomotului, poluarea aerului şi pericolul de accidente, strada va fi din nou populată de locuitori. Locul traficului zgomotos va fi preluat de pietoni şi 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 aceaste 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

stâlpișor de limitare a accesului

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:
La alegerea instrumentelor pentru calmarea traficului trebuie luați în considerare bicicliștii – să nu fie şi 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 ŞI PISTE PENTRU BICICLETE

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

exemplu – Budapesta

DE CE ESTE BUN?

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

exemplu – Bruxelles

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% si 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 şi geometria străzii.

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

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:
Evaluați posibilitatea deschiderii benzilor pentru autobuze şi pentru bicicliști. Pe baza experienţelor internaționale putem afirma că bicicliştii nu deranjează circulația autobuzelor.

REALIZARE DE PARCĂRI PENTRU BICICLETE/ACCESIBILIZARE SCĂRI

Pentru dezvoltarea circulației bicicletelor este absolut necesară realizarea parcărilor pentru biciclete. Odată cu realizarea acestora nu numai depozitarea bicicletelor devine mai sigură, ci şi strada respectivă devine mai organizată, fiindcă în loc să ocupe diferitele elemente de mobilier stradal, copaci şi stâlpi, bicicletele vor fi lăsate în parcările 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 maşină parcată; pe locul unei maşini parcate încap 6-8 biciclete.

UNDE ŞI CE FEL DE SUPORTURI 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 şi 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 şi protecția împotriva condițiilor meteorologice.

SUGESTIE CĂTRE AUTORITĂȚI:
Este necesară analizarea completă a localității pentru realizarea unui plan de instalare a suporturilor pentru biciclete. Asigurarea condițiilor necesare parcărilor B+R (bike and ride) necesită atenție specială. Se recomandă evaluarea organizării parcărilor şi realizarea parcărilor pentru biciclete în locul câtorva parcări pentru maşini.

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 mişcarea rapidă, de aceea, cu reducerea rutelor ocolitoare avantajul acesta se menține.
- Nu răspunde numai nevoilor bicicliştilor.

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 şi 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

pistă 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 parcări și aprovizionare pentru evitarea parcărilor 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 şi plătiți – contribuie la dezvoltarea efectivă a oraşelor, 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 şi organizațiile locale. Membrii grupurilor de muncă sunt specialişti în circulație, urbanism și amenajarea teritoriului, audit de trafic, comunicare şi 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 deschişi 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 aşezărilor pro-ciclism
- Consultanță pentru planuri de concepție de circulație a bicicletelor şi planificări pentru evaluare
- Confruntare a planurilor și obiectivelor pentru circulația bicicletelor
- Opinii profesionale în legătură cu planurile finalizate
- Elaborarea unori măsuri concrete
- Evaluarea nevoilor legate de circulația şi 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, îndicând potențialul unui PMUD de mai mare succes și aduce valoare adaugată orașului. Baza procedurii o constituie auto-evaluarea. Pe parcursul auditului toate părțile participante (conducătorii oraşului, 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 şi un plan de modificări, care reflectă punctele slabe şi punctele tari ale facilităților de transport sustenabile locale. Auditarea reprezintă un instrument excelent pentru analiza de situație şi stabilirea de viitoare obiective de dezvoltare.

Această broşură a fost realizată de către Clubul Maghiar pentru Ciclism din Ungaria, şi tradusă şi 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 şi 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, urbaniștisi lucrează/învață în domeniul mobilității
- au experiențe în domeniul dezvoltării circulației bicicletelor şi învață/ studiază aceasta
- prin munca lor susțin dezvoltarea circulației bicicletelor
- circulă frecvent pe biciclete.

CONTACT
E-mail: muresonbike@fcmures.org
Adresa: 540089 Tirgu Mureș, str. Avram Iancu nr. 37
Tel.: +40 747 86 50 96, +40 745 033 876

muresonbike

CONTACT
E-mail: muresonbike@fcmures.org
Adresa: 540089 Tirgu Mureș, str. Avram Iancu nr. 37
Tel.: +40 747 86 50 96, +40 745 033 876

MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB

CONTACT
E-mail: kozlekedes@kerekparosklub.hu
Adresa: 1133 Budapest Kárpát utca 48.
Tel.: +36 30 939 8151