

Danube Cycle Plans

**Rețeaua națională de trasee pentru deplasare
cu bicicleta - oportunitate pentru consiliile
județene de a investi în infrastructura velo**

Ionuț Maței (consultant extern) – Bike in time



Obiectivele specifice pentru Romania

Rețeaua națională de trasee velo

- Deplasare urbană
- Cicloturism
- Recreere/sport

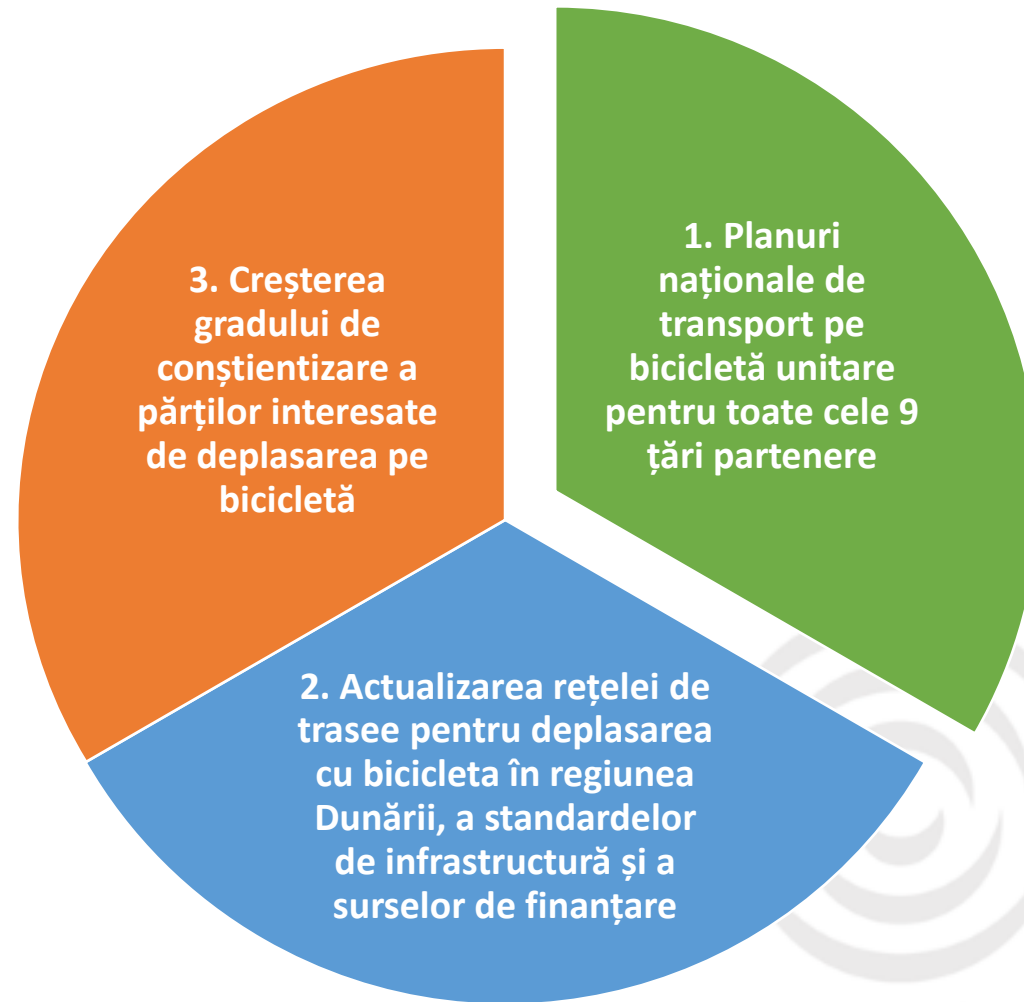
Planul național de deplasare pe bicicletă

- Strategia națională de utilizare a bicicletei
- Ghiduri/normative de semnalizare a rutelor velo (standarde de infrastructură și surse de finanțare)
- Semnalizarea traseelor turistice pentru biciclete (ciclotrasee)
- Primul audit național al politicilor velo (Bypad)

Conferința națională pentru utilizarea bicicletei

- Schimb de bune practici și sesiuni de mentorat cu partenerii proiectului
- Grupuri de lucru naționale
- O conferință națională (2022)

Rezultate urmărite

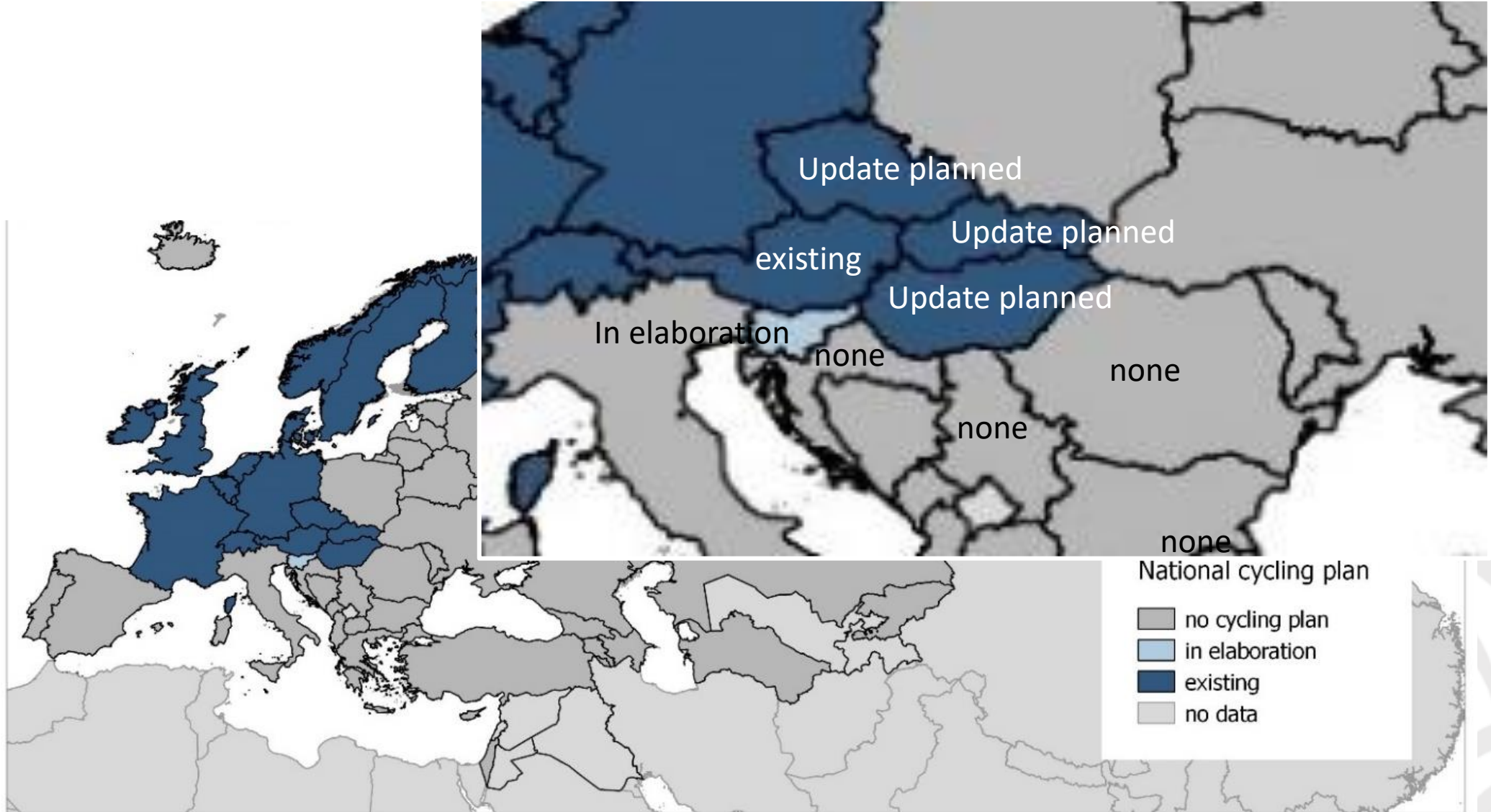


Stadiul unor acte normative din domeniul velo

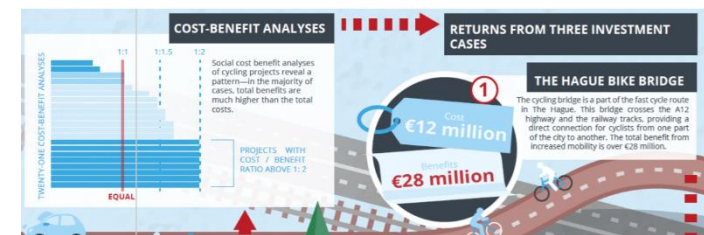
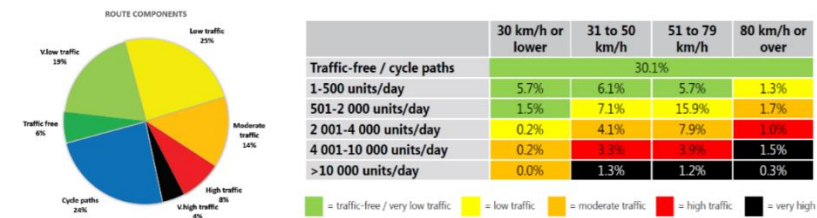
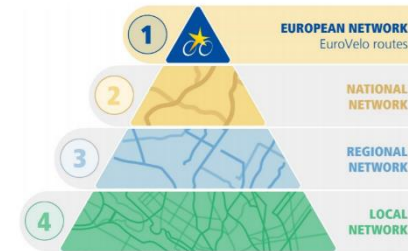
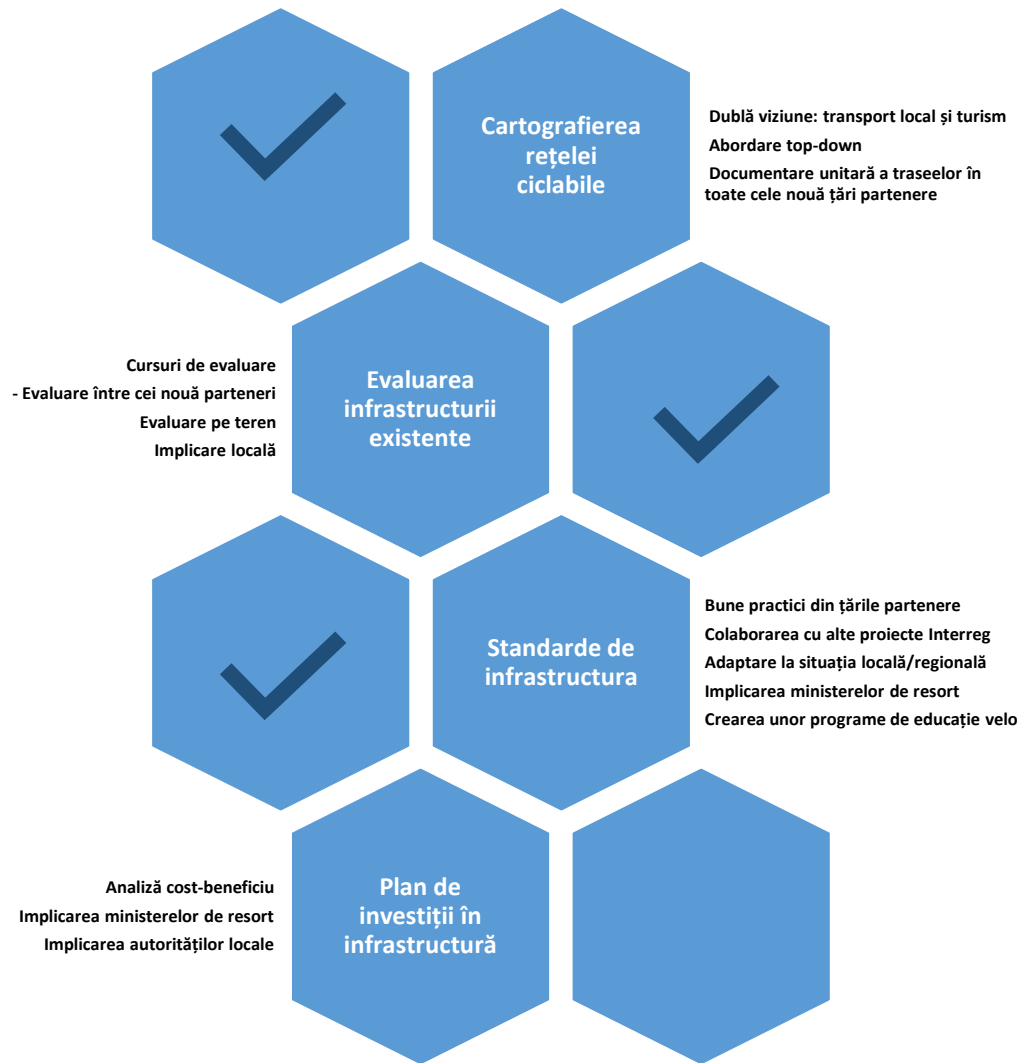
Act normativ - prevedere	Stadiu
HG pentru crearea, marcarea și omologarea traseelor de cicloturism (PNRR)	Aprobat
Înființarea Centrului Național de Coordonare Velo (PNRR)	Aprobat
Codul rutier - depășirea bicicliștilor în condiții de siguranță	Aprobat
Crearea „drumurilor pentru cicliști”	Aprobat
Darea în administrare a unor terenuri ale ME și MMAP	Dezbatere publică
Strategia națională pentru încurajarea utilizării bicicletei	Avizare
Ghidul normativ metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete (PNRR)	Avizare/ Dezbatere publică
Planul Național Velo al României – în cadrul proiectului Danube Cycle Plans	In elaborare
THE PEP – Planul Pan-European pentru mobilitate – Romania a fost stat semnatar in 2021	Adoptat

INCDT a fost implicat în aprobarea tuturor acestor acte normative începând cu anul 2021

Planuri naționale de transport pe bicicletă
noi/actualizate

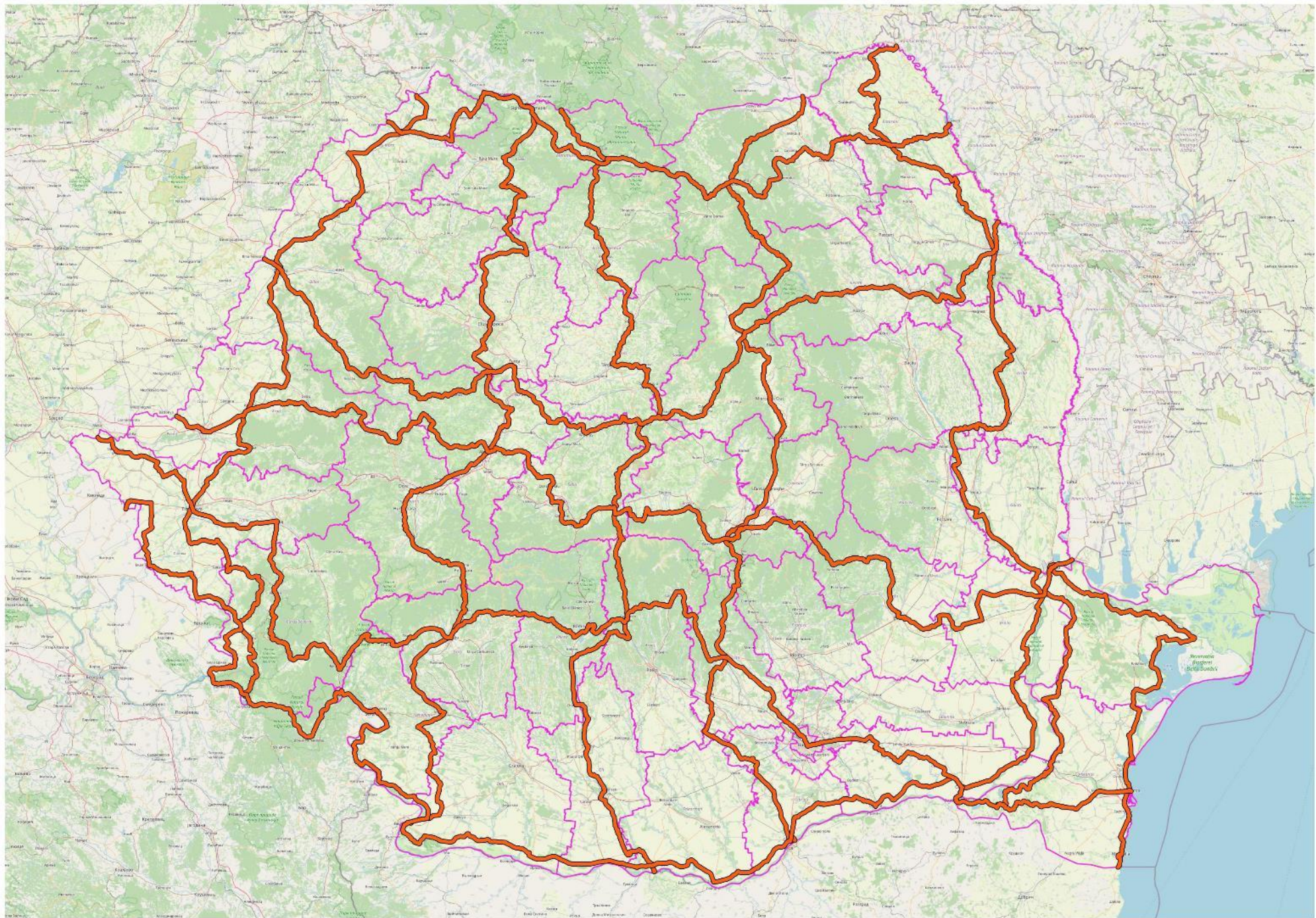


2. Rețeaua națională de trasee pentru biciclete. Standarde de infrastructură. Surse de finanțare



Rețeaua Națională de Trasee Velo

- **Utilizatorul tipic al rutelor velo naționale** – utilizator frecvent al infrastructurii. În timpul săptămânii folosește bicicleta ca opțiune de transport, indiferent de vreme. În weekend și în vacanțe folosește bicicleta pentru a călători, chiar dacă trebuie să parcurgă distanțe lungi. Folosește o bicicletă trekking sau touring, care poate fi folosită atât pe asfalt cât și pe drumuri nemodernizate (gravel) și de care se pot atașa geți pentru bagaje. Dorește o **infrastructură sigură și continuă în orașe**, dar **confortabilă și atractivă în afara orașelor**, cu o bună conexiune între principalele orașe.
- Pe cat posibil, **rutele velo nu urmaresc drumurile publice auto** de mare viteza. Ele vor fi implementate pe rute secundare/locale sau separat de drumurile auto
- Rețeaua propusă s-a bazat pe propunerea din 2003 a HG de semnalizare a traseelor cicloturistice
- Rețeaua națională include rute naționale, regionale și locale
- La nivelul orașelor, traversarea este arbitrară. În propunerea finală dorim să lăsăm decizia celei mai potrivite rute de traversare la nivelul autorităților locale.
- În cadrul proiectului Danube Cycle Plans, densitatea maximă a rețelei naționale nu trebuie să depășească $1\text{km}/10\text{km}^2$ din suprafața țării. În cazul României, distanța totală este aproximativ $8,400\text{ km} / 238,000\text{km}^2$, adică mai puțin de $0.4\text{ km}/1\text{km}^2$.
- Rutele detaliate pot fi analizate la următorul link: <https://www.bikemap.net/en/c/335281/>



Ce poate include infrastructura velo?

1. Drumuri/piste/culoare pentru biciclete

2. Marcarea/semnalizarea celor noi și/sau a celor existente

3. Modernizarea celor noi și/sau a celor existente

4. Parcări de biciclete la principalele obiective (piețe, instituții, gară, atracții turistice, terminale multimodale). Este importantă siguranța bicicletelor în aceste puncte cheie.

5. Panouri informative și puncte de odihna/revigorare pentru cicloturiști

6. Parcări protejate și sigure în zonele rezidențiale

7. Achiziția de biciclete, fie pentru utilizarea lor publică, fie pentru personalul din administrație

8. Ajutor pentru persoanele care doresc achiziționarea unor biciclete pentru uzul zilnic (navetă)

9. Studii de fezabilitate, evaluarea rutelor (respectarea standardului), masterplan velo local/regional, audit al politicilor velo locale/regionale

10. Salarii pentru personalul nou implicat în activitățile velo (detaliata în prezentarea următoare)

11. Activități de promovare, educare, conștientizare

Cum planificăm investițiile în infrastructura velo?

Infrastructura velo diferă în funcție de tipul utilizatorilor și de zona de implementare

PRACTICAL CYCLISTS ←

→ RECREATIONAL CYCLISTS



Everyday cyclists



Bicycle commuters



Logistical cyclists
cargo bikes/E-cargo bikes



Children in and out of school, and
students



E-bike users



Sports cyclists



Cyclists of all ages and abilities:
from learners to people considering stopping
(such as the elderly).



Recreational cyclists
Cycling as a pastime. Cycle tourists and visitors

Faster
>>
design speed
<<
Slower

Local (localități și împrejurimi)

Național / Regional (între localități apropiate)

Sursa foto: Dutch Cycling Embassy

Bune practici și idei pentru a demara investițiile în infrastructura velo

DA

NU

În localități

- Standardul / ghidul normativ: deși nu este încă adoptat, poate fi folosit
- Apelați la specialiști în mobilitate urbană (Ex. Brașov, Timișoara, Sibiu, București)
- Faceți diferența între piste urbane utilitare și cele recreative/ de turism
- Prioritățile în localități: siguranță, directivitate, conectivitate

- Dezvoltarea viitoarei infrastructuri alături de cea existentă (pe drumul principal) prin „tăierea” spațiului pietonal
- „Excepții” de la norme/standarde
- Piste care nu fac legătura cu alte mijloace de transport sau care nu au continuitate

În afara localităților

- Standardul ECS (European Cyclists Standard) elaborat pentru traseele cicloturistice
- Folositi infrastructura existentă: digurile râurilor, terasamente de căi ferate scoase din uz, drumurile agricole, drumurile de siguranță de lângă drumurile auto
- Prioritățile în afara localităților: confort, atractivitate, apropiere de servicii și obiective turistice

- Construirea pe benzile drumurilor publice de mare viteză
- Piste scumpe, investiții nejustificate

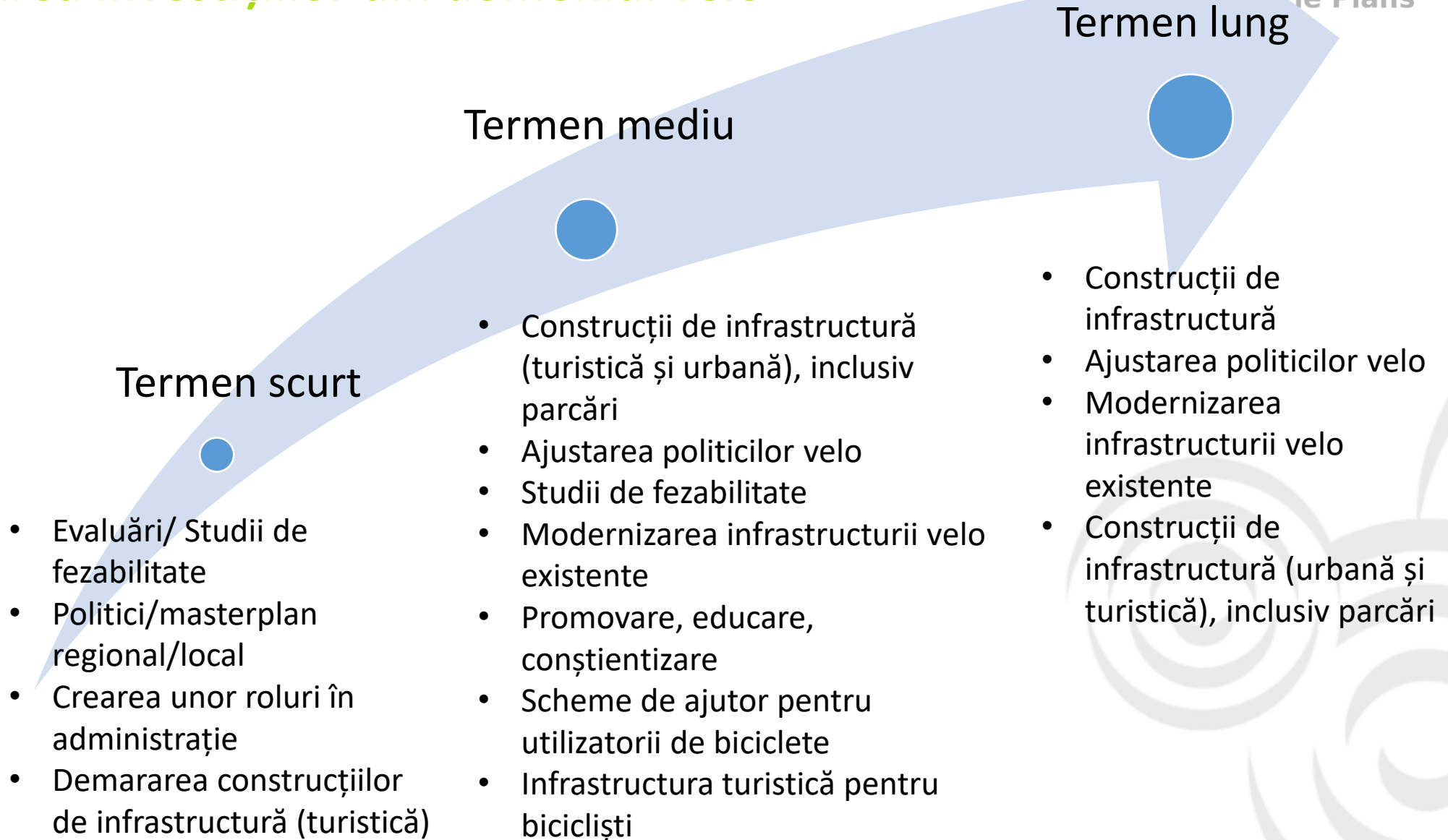
Infrastructura cicloturistică (în afara localităților) este mai ieftină și mai rapidă decât cea urbană!

Exemplu de rută velo care traversează o localitate



- La intrarea în localitate ruta velo (albastru) se desparte de cea auto (galben)
- Distanța este aproximativ aceeași
- În centrul localității (unde sunt obiectivele principale: școală, primărie, etc.) ruta velo revine la ruta principală
- O rută alternativă pentru recreere poate fi construită de-a lungul râului din apropiere

Planificarea investițiilor din domeniul velo



Succes în dezvoltarea infrastructurii velo!

Mulțumim!



Ionuț Maftai - Bike in time (expert extern)



www.incdt.ro, www.bikeintime.com



info@bikeintime.com



+40723389833

Muhtumim!

