



Asociația turistică sportivă civică și ecologistă
CLUBUL DE CICLOTURISM
"NAPOCA"

Cicloturism • Promovarea bicicletei • Sporturi montane • Protecția mediului • Dezvoltare Durabilă • Tineret • Societate Civilă
Adresă sediu social principal și de corespondență: str. Septimiu Albini nr.133 ap.18 RO-400457 Cluj-Napoca ROMÂNIA
tel. +40-(0)744-576836 e-mail: office@ccn.ro web: www.ccn.ro CIF: 5800675 Fondat la 03.06.1992 PJ din 21.08.1992
Nr. înscriere: 119 / A / 1992 (Ministerul Justiției - RNPJFSP) ; 48 / PJ / 1992 (Judecătoria Cluj-Napoca - RAF, prin SC 77 / PJ / 92)
Cont bancar: cod IBAN LEI: RO91 BTRL 0130 1205 9293 05XX EUR: RO40 BTRL 0130 4205 9293 05XX
USD: RO74 BTRL 0130 2205 9293 05XX, deschise la Banca Transilvania - Sucursala Cluj (SWIFT / BIC: BTRLRO22)

Nr. _____ / _____

NUMĂRĂTORI DE TRAFIC BICICLISTIC ÎN CLUJ-NAPOCA
seria octombrie 2010
PLAN DE ACȚIUNE

1. INTRODUCERE

Clubul de Cicloturism "Napoca" (CCN) va efectua în cadrul campaniei VELORUȚIA ROMÂNĂ la Cluj, printre altele, un studiu de trafic biciclistic în Cluj-Napoca, în toamna anului 2010. Acest studiu va fi o repetare a celui din 2004, permițând analiza evoluțiilor și tendințelor, și de asemenea va avea valoare de model, urmând să poată fi aplicat, cu ajustările necesare, și în alte localități și de asemenea treptat extins și repetat mai des, pentru a asigura o monitorizare adecvată a situației și evoluției utilizării bicicletei ca mijloc de transport urban. Rezultatele vor permite elaborarea unor planuri adecvate de promovare a biciclismului urban și argumentarea credibilă a necesității și fezabilității unor asemenea planuri.

Studiul se bazează pe o metodologie proprie, elaborată de CCN, descrisă într-un document separat ("Metodologia studiilor de trafic biciclistic"). Studiile de trafic se pot face în felurite moduri și la diverse nivele cantitative și calitative. Cel de față se va axa pe numărarea bicicliștilor ce trec pe anumite străzi sau piste ("secțiuni") din diverse zone ale orașului ("clase" de localizare - central, pericentral, cartier mare etc.) și de diverse lățimi ("tipuri" de străzi - mari, mici, medii etc.), de adecvare (străzi cu regim clasic, străzi cu limitare de viteză - Zonă 30 sau Zonă Rezidențială), pe anumite durate ("durate" de timp ex. standard - 15 minute, sau extins - 30 minute) în anumite intervale orare ("intervale" - de exemplu de la ora 07:45 la ora 08:00) din anumite zile ale săptămânii ("zile" - ex. zile de "lucru central" în săptămână - Ma,Mi,J; zile nelucrătoare ex. "weekend inițial" - S; "weekend final" - D).

Se vor face numărători de complexități diferite (ex. "sumare" - numai numărul de bicicliști ce trec; sau "detaliat" - număr de bicicliști defalcat pe sexe, vârstă, tip de bicicletă folosit) și la interpretare se va ține cont și de condițiile meteo, intensitatea traficului motorizat și de alți factori ce influențează traficul biciclistic, astfel ca în final rezultatele obținute pe aceste eșantioane să poată fi extrapolate cu o marjă de eroare acceptabilă din punct de vedere statistic asupra circulației biciclistice pe ansamblul municipiului Cluj-Napoca, indicând numărul mediu de persoane care utilizează regulat bicicleta, direcțiile și intensitățile fluxurilor de bicicliști și variațiile lor în funcție de oră, zi din săptămână și situație meteo. Suplimentar vor rezulta date privind structura parcului de biciclete aflate în uz în Cluj-Napoca (ce tipuri se folosesc) și privind structura pe sexe și grupe de vârstă a comunității bicicliștilor activi clujeni.

Numărătorile de trafic biciclistic vor fi coroborate cu alte procedee de cercetare ce vor fi utilizate în paralel în cadrul proiectului VELORUȚIA ROMÂNĂ, cum sunt chestionarele pentru elevi și studenți

pe tema utilizării bicicletei, chestionarele pentru firme, anchetele prin interviuarea unor bicicliști etc. , astfel că prin coroborarea datelor obținute prin diversele instrumente de cercetare va rezulta o imagine relativ detaliată și fidelă asupra situației bicicletei în Cluj-Napoca.

Prezentul studiu de trafic biciclistic de tip numărătoare de trafic va oferi informații multiple și este ieftin, nu necesită eșantionări complicate, nu necesită personal specializat și măsuri organizatorice deosebite. Numărătorile sumare nu necesită nici o calitate sau organizare specifică, ci doar ca cineva să stea 15 minute într-un punct și să țină minte locul, intervalul orar și numărul de bicicliști văzuți. Numărătorile detaliate necesită atenție și conștiinciozitate, spirit de observație și un nivel minim de cunoaștere a tipurilor de biciclete (diferențierea de la distanță între MTB - city bike - trekking - cursieră - etc.) și implică notarea imediată în fișa de numărătoare tipizată a tuturor informațiilor pe măsura înregistrării lor vizuale de către operator sau ajutorul acestuia, sau fotografiere digitală a fiecărui biciclist sau grup de bicicliști care trec prin secțiune în intervalul respectiv și analiză ulterioară a materialului foto pentru a extrage informațiile și a completa fișa.

2. METODOLOGIE

Metodologia pentru numărătorile de trafic biciclistic în Cluj-Napoca este:

1. Elaborarea metodologiei generale, formularisticii și planului de acțiune;
2. Numărătorile detaliate: Se fac în secțiunile de rang I prevăzute în ANEXA II, în intervalele extinse prevăzute în ANEXA III, în zile de Ma sau Mi sau J, precum și S și D, deci în minim 3 zile diferite pentru fiecare secțiune și interval, și suplimentar și vineri (dar numai în intervalele de după-amiază).
 - 2.1 Alegere și pregătire operatori: Se aleg operatorii care vor efectua numărătorile detaliate, se listează și li se înmânează fișele de numărătoare și se stabilește cine la ce secțiuni și pentru ce intervale face numărătorile;
 - 2.2 Efectuarea numărătorilor detaliate, toate în același termen de maxim 10 zile de la declanșarea acțiunii, evitând zilele cu vreme proastă (ploaie) - dacă a fost vremea rea dimineața sau cea mai mare parte din zi.
 - 2.3 Colectarea fișelor și introducerea pe calculator a numărului total de bicicliști înregistrat pe fiecare secțiune pe fiecare interval de timp.
 - 2.4 Analiza rezultatelor nivelelor de trafic biciclistic rezultate: Pe baza lor se stabilește profilul temporal tipic al traficului biciclistic clujean și se identifică orele "de vârf" de trafic biciclistic, de nivel intermediar și de trafic redus / absent, și se decide dacă numărătorile sumare pentru fiecare secțiune se vor face pe toate intervalele standard din ANEXA IV sau numai pe unele din acele intervale sau pentru mai multe intervale.
3. Numărătorile sumare: Se fac în secțiunile de rang II prevăzute în ANEXA II, în intervalele standard din ANEXA IV (toate, sau numai unele, în funcție de rezultatul analizei din etapa 2.4), în câte o zi lucrătoare din mijlocul săptămânii (Ma sau Mi sau J), precum și în câte o zi nelucrătoare (S sau D), deci în minim 2 zile diferite pentru fiecare secțiune și interval, și suplimentar și vineri (dar numai în intervalele de după-amiază).
 - 3.1 Alegere și pregătire operatori: Din rândul membrilor activi sau aderenți CCN, dar se poate apela și la voluntari din alte ONG sau alte persoane (rude, prieteni, colegi ai membrilor CCN, dacă sunt considerați suficient de serioși). Scurtă instruire, înmânarea fișelor și stabilirea secțiunilor și intervalelor orare ce le revin și a termenului maxim, prin contact direct sau prin e-mail sau prin site-ul www.reactieinlant.ro și blogul CCN;
 - 3.2 Efectuarea numărătorilor sumare, toate în același termen de maxim 10 zile de la declanșarea acțiunii de numărători sumare, evitând pe cât posibil zilele cu ploaie multă.
4. Numărători sumare de control, alese aleator sau în caz de suspiciuni privind acuratețea unor numărători, care vor fi făcute de altă persoană, dar în condiții similare (aceeași secțiune și interval și condiții meteo și tip de zi);
5. Verificarea dacă există suficiente numărători pentru a acoperi toate secțiunile în toate intervalele și tipurile de zile și de condiții meteo și declanșarea unei acțiuni suplimentare de numărători sumare

- pentru secțiunile / intervalele / condițiile acoperite necorespunzător; Unde numărările sumare au înregistrat sub 3 bicicliști, se va repeta numărătoarea pe un interval extins (30 min);
6. Introducerea pe calculator a tuturor datelor rezultate din numărările detaliate și sumare;
 7. Analiza datelor, validare, concluzii
 8. Publicarea rezultatelor, follow-up;

Observații:

1. La secțiunile cu același număr de ordine (ex. CJ15A, CJ15B, CJ15C, CJ15D) numărările de trafic se pot face concomitent, de către aceeași persoană sau echipă de persoane cu rol de operator. De regulă este vorba de cele două sensuri ale aceleiași străzi; Mai rar este vorba de străzi diferite care se intersectează și un operator stând la intersecție poate număra bicicliștii ce trec prin ambele secțiuni.
2. Numărările detaliate se fac în secțiunile de rangul I, pentru o zi din mijlocul săptămânii (Ma, Mi sau J) și pentru S și pentru D, opțional și pentru L după-amiaza și V după-amiaza.
3. Explicație prescurtări din capul de tabel al ANEXEI II: Nr = număr curent; Rng= rang; Cod scț = cod secțiune;
4. La baza metodologiei pentru prezentul plan de numărători de trafic biciclistic în Cluj-Napoca, alături de legitățile generale cunoscute privind ciclismul urban și de ipotezele general-valabile pentru ciclismul urban în orașele mari din România, s-au prezumat și o serie de situații specifice municipiului Cluj-Napoca, identificate empiric și prezumptiv, enumerate în ANEXA I.

3. ALTE PREVEDERI

Rezultatele numărărilor se consemnează în fișele-tip pentru numărători detaliate (ANEXA V) respectiv sumare (ANEXA VI).

Modul de completare a fișelor-tip de numărătoare este prevăzut în ANEXA VII (pentru cele detaliate) respectiv ANEXA VIII (pentru cele sumare).

La baza prezentei metodologii au stat alături de ipotezele și legitățile general-valabile pentru orașe de tipul Clujului și o serie de ipoteze specifice, prezentate în ANEXA I.

Prezenta metodologie specifică pentru numărările de trafic biciclistic a fost elaborată de directorul executiv CCN Radu Mititean pe baza experienței proprii, a literaturii de profil americane și germane și a consultanței unor organizații din USA și din cadrul Federației Europene a Bicicliștilor (ECF). Ea se bazează pe și se completează cu "Metodologia studiilor de trafic biciclistic" elaborată tot de CCN.

DIRECTOR EXECUTIV,
Radu Mititean

ANEXE:

- ANEXA I:** Ipoteze privind utilizarea bicicletei, specifice pentru Cluj-Napoca
- ANEXA II:** Secțiuni de numărătoare de trafic biciclistic în Cluj-Napoca
- ANEXA III:** Intervale extinse (pentru numărătoare detaliată de trafic biciclistic)
- ANEXA IV:** Intervale standard (pentru numărătoare sumară de trafic biciclistic)
- ANEXA V:** formular "Fișă de numărătoare detaliată de trafic biciclistic"
- ANEXA VI:** formular "Fișă de numărătoare sumară de trafic biciclistic"
- ANEXA VII:** Instrucțiuni de completare a "Fișei de numărătoare detaliată de trafic biciclistic"
- ANEXA VIII:** Instrucțiuni de completare a "Fișei de numărătoare sumară de trafic biciclistic"

ANEXA I

IPOTEZE PRIVIND UTILIZAREA BICICLETEI, SPECIFICE PENTRU CLUJ-NAPOCA

și care au stat la baza elaborării metodologiei de numărători de trafic biciclistic în cadrul proiectului VELOCITAȚIA ROMÂNĂ și care vor fi confirmate sau infirmate în urma studiului:

1. Un mare procent dintre clujeni își încep activitatea zilnică organizată (școală, serviciu) la ora 08:00 sau 09:00, mai puțini de la ora 06:00 (în industrie, care are pondere relativ redusă) și de la 07:00 sau 07:30 (unele instituții publice și firme);
2. Ora de încheiere a activității zilnice organizate pentru majoritatea clujenilor se încadrează pentru un mare procent dintre clujeni în intervalul 14:00 - 18:00;
3. Utilizarea bicicletei este semnificativ mai redusă pentru circulația spre și dinspre cartierele situate pe dealuri înalte (Zorilor, Gruia, Dâmbul Rotund, Bună Ziua);
4. Numărul de bicicliști în Cluj-Napoca este relativ redus pe ansamblu, probabil sub 1% din distanța totală parcursă zilnic de persoanele aflate în Cluj-Napoca, dar a crescut semnificativ față de anul 2004;
5. Pistele de biciclete și alte infrastructuri specifice sau favorabile pentru bicicliști sunt tot mai utilizate, dar așa cum sunt acum nu atrag toți bicicliștii ce circulă pe acele direcții
6. Bicicleta este utilizată în Cluj predominant în scop utilitar, de deplasare la serviciu, la facultate, mai rar la școală; la cumpărături, pentru mers la sport, la întâlniri etc.
7. Bicicleta este utilizată în Cluj-Napoca în mod limitat ca vehicul de agrement, relativ puțini bicicliști deplasându-se spre / dinspre zonele de agrement din vecinătatea orașului (Făget, Hoia etc.) și foarte puțini prin oraș (străzi liniștite) în scop de plimbare (cu excepția copiilor sub 14 ani care merg cu bicicleta în scop recreativ prin fața / jurul casei / blocului sau prin propriul cartier), dar numărul este în creștere puternică, un catalizator fiind și pista de pe malul SSomeșului și proiectul I Love Velo;
8. Utilizarea bicicletei în scop profesional în Cluj-Napoca este practic insignifiantă;
9. Tranzitul cicloturistic prin Cluj-Napoca este foarte redus;
10. Utilizarea bicicletei în scop sportiv este redusă (sunt doar 2-3 duzini de bicicliști ce pedalează regulat (și) prin oraș în scop de antrenament);
11. Majoritatea bicicletelor în uz sunt de tip MTB, dar crește din nou ponderea celor de alt tip;
12. Începe să crească procentul celor îmbrăcați elegant, dar și a celor care folosesc cască;
13. Începe să crească procentul persoanelor de gen feminin ce utilizează bicicleta;
14. Crește ponderea persoanelor de vârstă medie care utilizează bicicleta;
15. Bicicletele cargo, cele tandem sau cu remorci sunt cvasiabsente;
16. Se folosesc atât artere de mare trafic, cât și străzi "liniștite"
17. Copii duși pe bicicletă, în scaune de cadru, sunt puțini, dar există.

NOTĂ:

La aceste ipoteze specifice se adaugă legitățile și ipotezele general-valabile pentru ciclismul urban în lume sau în orașe mari comparabile cu Clujul și respectiv cele specifice biciclismului în România, legități și ipoteze care au fost luate în calcul și ele la elaborarea metodologiei prezentului studiu.

ANEXA II SECȚIUNI DE NUMĂRĂTOARE TRAFIC BICICLISTIC ÎN CLUJ-NAPOCA

| Nr | Rng | Cod scț | Strada | Reper | Sens | Locație | tip str | Măsoară fluxul biciclistic spre / dinspre |
|----|-----|---------|------------------|------------------------------|------------------------|-------------|---------|------------------------------------------------------|
| 1 | II | CJ01A | Republicii | început, în dreptul CCS | spre p-ța L. Blaga | central | medie | dinspre Zorilor și Observator spre centru (p) |
| 2 | II | CJ01B | Republicii | început, în dreptul CCS | spre Zorilor +str.A.I. | central | medie | dinspre centru spre clinici, Zorilor și Observ. (p) |
| 3 | II | CJ02A | M.Kogălniceanu | în fața Lic. Emil Racoviță | spre Universitate | central | mică | în centru, de la S și E spre N și V |
| 4 | II | CJ02B | M.Kogălniceanu | în fața Lic. Emil Racoviță | spre Baba Novac | central | mică | în centru, de la N și V spre S și E |
| 5 | II | CJ03A | Napoca | la inters. cu Universității | spre p-ța Unirii | central | medie | în centru , dinspre V spre N și E |
| 6 | II | CJ03C | Universității | la inters. cu str. Napoca | spre p-ța Unirii | central | mică | în centru, dinspre S spre V și N |
| 7 | II | CJ04A | str.M.Corvin | în fața casei M.Corvin | spre p-ța Unirii | central | mică | în centru, dinspre N spre S |
| 8 | II | CJ04B | str.M.Corvin | în fața casei M.Corvin | spre p-ța Muzeului | central | mică | în centru, dinspre S spre N |
| 9 | II | CJ05A | V.Babeș | la ieșirea în p-ța L. Blaga | spre p-ța L. Blaga | central | mică | spre centru dinspre clinici, Hașdeu, Zorilor |
| 10 | II | CJ05C | Clinicilor | la ieșirea în p-ța L. Blaga | spre p-ța L. Blaga | central | mică | spre centru dinspre complex Hașdeu, Mănăștur |
| 11 | II | CJ06A | 21 Decembrie | Regionala CFR | spre Centru | central | mare | dinspre Mărăști spre centru |
| 12 | I | CJ07A | Dorobanților | Tribunal (pistă) | spre Centru | central | mare | dinspre Mărăști spre centru |
| 13 | I | CJ07B | Dorobanților | Tribunal (pistă+carosabil) | spre Mărăști | central | mare | dinspre Centru spre Mărăști |
| 14 | I | CJ08A | Horea | pod peste Someș | spre Centru | central | mare | dinspre Gară, Baci, D.Rotund, Gruia spre centru |
| 15 | I | CJ08B | Horea | pod peste Someș | spre Gară | central | mare | dinspre centru spre Gară, Baci, D.Rotund, Gruia.. |
| 16 | II | CJ08C | Dacia | colț cu Horea | spre Camer.de Com. | central | medie | dinspre gară, Iris, Mărăști etc. spre Grigor, centru |
| 17 | II | CJ08D | Dragalina | pasarelă spre Opera Mag. | spre gară | central | medie | dinspre Grigorescu spre Centru, gară etc. |
| 18 | II | CJ08E | Dragalina | pasarelă spre Opera Mag. | spre Grigorescu | central | medie | spre Grigorescu dinspre Centru, gară etc. |
| 19 | I | CJ09A | Memorandum. | Muzeul Etnografic | spre Mănăștur | central | mare | spre Hașdeu, Mănăștur, Grigorescu |
| 20 | I | CJ09B | Memorandum. | Muzeul Etnografic | spre p-ța Unirii | central | mare | spre centru dinspre Mănăștur, Grigorescu etc. |
| 21 | II | CJ10A | Calea Mănăștur | fabrica de bere | spre Centru | pericentral | mare | dinspre centru spre Mănăștur și Plopilor |
| 22 | II | CJ10B | Calea Mănăștur | fabrica de bere | spre Mănăștur | pericentral | mare | dinspre Mănăștur și Plopilor spre centru |
| 23 | II | CJ11A | p-ța Cipariu | în dreptul catedral.Sf.Iosif | spre Centru | pericentral | mare | dinspre Gheorgheni și A. Mureșanu spre Centru |
| 24 | II | CJ11B | p-ța Cipariu | inters. cu A.Mureșanu | spre Gheorgheni | pericentral | mare | dinspre Centru spre Gheorgheni și A. Mureșanu |
| 25 | II | CJ12A | pod Hot.Napoca | plus intrare str. Mamaia | spre parcul central | pericentral | medie | dinspre Centru spre Grigorescu |
| 26 | II | CJ12B | pod Hot. Napoca | pe pod | dinspre Parc | pericentral | medie | dinspre centru spre Grigorescu |
| 27 | II | CJ13A | Garibaldi | podul peste Someș | spre Parc | ax comunic | medie | dinspre Grigorescu spre Centru, Plopilor, Măn. |
| 28 | II | CJ13B | Garibaldi | podul peste Someș | spre Grigorescu | ax comunic | medie | dinspre Centru, Plopilor, Măn. spre Grigorescu |
| 29 | I | CJ13C | pista mal Someș. | Parcul I.Hațieganu. | spre Centru | ax comunic | mare | dinspre Măn. spre Centru și Grigorescu (o iau stg) |
| 30 | I | CJ13D | pista mal Someș | Parcul I.Hațieganu | spre Parcul Rozelor | ax comunic | mare | dinspre Centru spre Mănăștur și Grigorescu (iau dr |
| 31 | II | CJ14A | Traian | colț cu Calea București | spre Centru | ax comunic | medie | dinspre Gară, Mărăști și Iris spre Centru |

| | | | | | | | | |
|----|----|-------|----------------|----------------------------|---------------------|------------|-------|-----------------------------------------------------|
| 32 | II | CJ14B | București | p-ța Abator | spre Mărăști | ax comunic | medie | dinspre Centru spre Iris, Mărăști |
| 33 | II | CJ15A | Oașului | p-ța K.Liebkecht | spre Gară | ax comunic | mare | spre Gară, Centru, Baciú dinspre Iris, cart. ind. |
| 34 | II | CJ15B | Oașului | p-ța K.Liebkecht | spre CUG | ax comunic | mare | spre Iris, Mărăști dinspre Gară, Baciú, centru |
| 35 | II | CJ16A | Primăverii | inters. cu Izlazului | spre Calvaria | cart. mare | medie | în cart. Mănăstur, dinspre N spre S |
| 36 | II | CJ16B | Primăverii | inters. cu Izlazului | spre BIG | cart. mare | medie | în cart. Mănăstur, dinspre S spre N |
| 37 | II | CJ16C | Izlazului | inters cu Primăverii | spre Minerva | cart. mare | medie | în cart. Mănăstur, dinspre E spre V și S |
| 38 | II | CJ16D | Izlazului | inters cu Primăverii | spre cimitir | cart. mare | medie | în cart. Mănăstur, dinspre V și S spre E |
| 39 | II | CJ17A | 1 Decembrie | pod peste Someș | spre Mănăstur | ax comunic | mare | între cart. Mănăstur și Grigorescu, dinspre Grig. |
| 40 | II | CJ17B | 1 Decembrie | pod peste Someș | spre Grigorescu | ax comunic | mare | între cart. Mănăstur și Grigorescu, dinspre Măn. |
| 41 | II | CJ18A | Calea Florești | inters. cu str. Colinei | spre podul N | ax comunic | mare | între Florești/zonă comerc. și Cj, dinspre Florești |
| 42 | II | CJ18B | Calea Florești | inters. cu str. Colinei | spre Florești | ax comunic | mare | între Florești/zonă comerc. și Cj, dinspre Cluj |
| 43 | II | CJ19A | Frunzișului | inters. cu str. Câmpului | spre Zorilor | ax comunic | mare | Între Mănăstur și Zorilor, dinspre Mănăstur |
| 44 | II | CJ19A | Frunzișului | inters. cu str. Câmpului | spre Mănăstur | ax comunic | mare | Între Mănăstur și Zorilor, dinspre Zorilor |
| 45 | II | CJ20A | Drumul Sf.Ion | inters. cu str. Bucium | spre Mănăstur | ax comunic | medie | între Mănăstur și Făget, dinspre Făget |
| 46 | II | CJ20B | Drumul Sf.Ion | inters. cu str. Bucium | spre Făget | ax comunic | mediu | între Mănăstur și Făget, dinspre Mănăstur |
| 47 | II | CJ21A | Giordano Bruno | pod peste calea ferată | spre gară | ax comunic | mare | între Centru și Baciú, dinspre Baciú |
| 48 | II | CJ21B | Giordano Bruno | pod peste calea ferată | spre Baciú | ax comunic | mare | între Centru și Baciú, dinspre gară |
| 49 | II | CJ22A | Fabricii | inters. cu str.L.Roșu | spre p-ța Mărăști | cart. mare | mare | între Mărăști și Iris sau zona Gării, dinspre Iris |
| 50 | II | CJ22B | Fabricii | inters. cu str.L.Roșu | spre cart. Iris | cart. mare | mare | între Mărăști și Iris sau zona Gării, spre Iris |
| 51 | II | CJ23A | Al.V.Voevod | la Iulius Mall | spre Mărăști | cart. mare | mare | între Gheorgheni și Mărăști, spre Mărăști |
| 52 | II | CJ23B | Al.V.Voevod | la Iulius Mall | spre cap troleibuze | cart. mare | mare | între Gheorgheni și Mărăști, dinspre Mărăști |
| 53 | II | CJ24A | Aurel Vlaicu | in fața Maros Bike | spre Someșeni | ax comunic | mare | între Mărăști și Someșeni, spre Someșeni |
| 54 | II | CJ24B | Aurel Vlaicu | in fața Maros Bike | spre centru | ax comunic | mare | între Mărăști și Someșeni, dinspre Someșeni |
| 55 | II | CJ25A | Calea Turzii | aval intersecție Observat. | spre centru | ax comunic | mare | între Zorilor + Făget și centru, spre centru |
| 56 | II | CJ25B | Calea Turzii | aval intersecție Observat. | spre Feleac | ax comunic | mare | între Zorilor + Făget și centru, dinspre centru |

ANEXA III

INTERVALE EXTINSE

(PENTRU NUMĂRĂTORILE DETALIAȚE DE TRAFIC BICICLISTIC)

| | | | | | |
|----|---------------|-----|---------------|-----|---------------|
| E1 | 05:45 - 06:15 | E7 | 11:45 - 12:15 | E13 | 17:45 - 18:15 |
| E2 | 06:45 - 07:15 | E8 | 12:45 - 13:15 | E14 | 18:45 - 19:15 |
| E3 | 07:45 - 08:15 | E9 | 13:45 - 14:15 | E15 | 19:45 - 20:15 |
| E4 | 08:45 - 09:15 | E10 | 14:45 - 15:15 | E16 | 20:45 - 21:15 |
| E5 | 09:45 - 10:15 | E11 | 15:45 - 16:15 | E17 | 21:45 - 22:15 |
| E6 | 10:45 - 11:15 | E12 | 16:45 - 17:15 | E18 | 22:45 - 23:15 |

ANEXA IV

INTERVALE STANDARD

(PENTRU NUMĂRĂTORILE DETALIAȚE ȘI SUMARE DE TRAFIC BICICLISTIC)

| | | | | | |
|----|---------------|----|---------------|----|---------------|
| S1 | 07:45 - 08:00 | S4 | 13:00 - 13:15 | S7 | 16:30 - 16:45 |
| S2 | 08:45 - 09:00 | S5 | 14:00 - 14:15 | S8 | 18:30 - 18:45 |
| S3 | 09:45 - 10:00 | S6 | 15:00 - 15:15 | S9 | 19:30 - 19:45 |

Notă:

Aceste intervale-standard se pot completa la nevoie cu intervale suplimentare, în funcție de caracteristicile de variație temporală a traficului biciclistic, determinat prin numărările detaliate.

ANEXA VII

INSTRUCȚIUNI COMPLETARE FIȘĂ NUMĂRĂTOARE DETALIATĂ

1. La pct. 1: operatorul nu completează nimic, rubrica se completează ulterior de către CCN
2. La pct. 2.3: se va trece stradă clasică / Zonă 30 / ZR [= zonă rezidențială] / pistă / alta
3. La pct. 2.4: se va trece "intersecție cu str...." sau "la....." conform rubricii din ANEXA II.
4. La pct. 2.5: se va trece "spre Centru" sau alt sens, conform rubricii din ANEXA II.
5. La pct. 4-9: Se va încercui litera care corespunde cel mai bine (A sau B sau C sau D sau E). Nu se admite încercuirea mai multor litere sau a nici uneia. Aceste rubrici se completează înaintea începerii numărătorii sau la finalul ei.
6. La pct. 4.1: Se indică senzația subiectivă a operatorului. Se recomandă ca A să fie ales pentru temperaturi sub zero grade max 3-4 grade, B pentru 5-14 grade, C pentru 15-20 grade, E pentru peste 27 grade.
7. La pct. 4.3: se recomandă ca A să se aleagă numai la furtună, vânt care întoarce umbrele sau rupe crengi de copaci, fie că e continuu fie că e în rafale. Nu contează direcția.
8. La pct. 4.4: se recomandă ca C să se aleagă la vizibilitate sub 100 metri, în rest dacă e ceață subțire să se aleagă D iar E să se aleagă dacă e soare sau lumină și vizibilitate foarte bună.
9. La pct. 5: Se va aprecia pe ansamblu porțiunea de stradă în cauză, pe o lungime de 50-100 metri, nu doar în dreptul secțiunii de numărătoare. De asemenea având în vedere că bicicliștii merg mai ales pe marginea dreaptă, se va lua în considerare aceasta, nu doar zona de mijloc a străzii...
10. La pct. 5.1: nu contează în ce stare e carosabilul, adică dacă un drum A (nemodernizat) e nisip fin dur și neted, sau sunt bolovani și gropi cumplite.... E se va alege numai la asfalt foarte bun...
11. La pct. 5.3: Se va ține cont de tipul de carosabil (nemodernizat, beton, piatră cubică - care e alunecoasă - sau asflat, și dacă acesta e uscat și curat sau ud sau înghețat sau cu nisip pe el....). Închipuiți-vă că o mașină și o bicicletă trebuie să frâneze foarte brusc....
12. La pct. 5.4: Se ține cont că bicicleta circulă în general pe dreapta și că poate ocoli unele gropi. A se va alege unde nu prea poți ocoli gropile, chiar dacă nu sunt extem de mari, iar E se va alege unde strada e aproape perfectă, inclusiv pe margini.... Dacă asfaltul e OK dar e mult nisip, pietriș etc. pe carosabil nu se va alege E.
13. La pct. 6 și 7 nu se ține cont dacă sunt sau nu vizibile marcajele de benzi și de centrul străzii (care separă sensurile). Sens se va considera cel spre centru, respectiv orar, și contrasens cel dinspre centru sau, după caz, antiorar....
14. La pct. 6.2 și 7.2: Jumătate de bandă se va considera când sunt pe margine parcate mașini și un biciclist poate circula pe acea bandă la distanță de minim 50 cm de mașinile parcate, fără să treacă pe banda de lângă axul drumului. Dacă ea nu e vizibil delimitată, se va vedea dacă un biciclist mergând de dreapta (aproape de bordură sau de șirul de mașini parcate) poate fi depășit în siguranță de o mașină fără ca aceasta să intre pe contrasens.
O bandă se consideră circulabilă dacă nu sunt oprite pe ea autovehicule sau dacă nu are alte obstacole. Dacă e un vehicul / obstacol izolat, se consideră circulabilă, dacă sunt mai multe pe o porțiune de 100 de metri se consideră necirculabilă.
15. La pct. 6.3 și 7.3: Intensitatea traficului auto se va aprecia subiectiv. În caz de dubiu se va face o numărătoare sumară pe un interval de 5 minute. "A" se trece când este coloană sau aproape coloană de autovehicule; E se trece la mai puțin de 2 mașini pe minut...
16. La pct. 6.4 și 7.4: Traficul greu cuprinde autobuze, troleibuze, tramvaie, camioane, tractoare, autobasculante și alte vehicule grele. Nu cuprinde autoturisme, motocicletă, microbuze cu mai puțin de 15 locuri sau dubițe de marfă.
17. La pct. 9: se alege A dacă depășirea se face fără a trebui schimbată direcția de mers (nu trebuie tras de volan) și depășirea se face în siguranță (rămâne minim 1,5 metri loc între mașina ce depășește și vehiculul

oprit sau cel care este depășit). *E* se alege când depășirea este imposibilă sau s-ar putea face numai cu risc serios sau dacă cel depășit ar frâna și trage aproape de marginea străzii.

18. La pct. 10 și 11, relativ la tipul de bicicletă:

- la MTB nu se trec bicicletele cu roți mai mari de 26 țoli (ex. trekking) sau mai mici (ex. BMX) în rest se trec toate care sunt tip MTB chiar dacă sunt de downhill, trial, freeride....

- La "clasică" se trec bicicletele cu roți mari (28 sau 29 țoli, deci mai mari ca cele de MTB, care au 26 țoli!), și cu o singură viteză, cum sunt cele gen Tohan, Ucraina....

- "City" sunt cele cu ghidon clasic, portbagaj, aripi, 4-8 viteze, roți diverse dar relativ subțiri.

- Cursierele sunt biciclete cu ghidon "de curse" și roți mari, de 28 țoli, subțiri sau foarte subțiri. De regulă nu au aripi, portbagaj și alte asemenea accesorii.

- la TREKK se trec bicicletele de trekking, care sunt ca un MTB, doar că au roți mai mari și mai subțiri.

- La "alt tip" se trec toate bicicletele care nu se încadrează la alte categorii, cum sunt triciclurile, tandamurile, bicicletele pt copii, BMX-urile, bicicletele cu roți mici gen Pegas Camping etc.

19. La pct. 10 și 11, relativ la vârstă și sex: Aprecierea se face vizual. Vârsta se apreciază subiectiv, prin estimare / aproximare.

20. Ca tehnică de notare, se recomandă să se tragă în rubrica corespunzătoare câte o linie verticală de circa 5 mm lungime cu pixul, pentru fiecare biciclist văzut ce se încadrează în acea categorie. Liniile se trag paralel, câte patru verticale, și tot a cincea orizontal, de-a latul lor. Astfel se formează grupe de câte 5, ușor de numărat... Încap vreo 5 grupe. Caseta din colțul jos-dreapta al fiecărei rubrici este pentru totalul bicicliștilor înregistrați pe acea categorie, și se trece în cifre arabe.

21. La pct. 12: Se trec în primul rând aspecte legate de bicicletele văzute - dacă a fost vreuna mai deosebită ex. încărcată cu bagaje, sau cu remorcă, sau tandem etc. De asemenea dacă au fost grupuri, sau oscilații mari etc. Sau s-a schimbat vremea în timpul numărării sau au fost incidente sau blocaje de trafic etc. Se va menționa și cât de regulat a fost fluxul de bicicliști, adică de exemplu dacă erau intervale de minute în șir în care nu venea nici unul și apoi brusc veneau mulți, sau era cam la fel... Dacă rubrica nu are destul loc, se va anexa o pagină suplimentară.

22. La pct. 13 se trece numele și semnează cel care a făcut numărătoarea.

23. La pct. 14 se trece coordonatorul sau asistentul de proiect CCN care a preluat fișa, după ce a verificat-o dacă este completată corespunzător.

ANEXA VIII

INSTRUCȚIUNI COMPLETARE FIȘĂ NUMĂRĂTOARE SUMARĂ

Se completează analog fișei pentru numărătoare detaliată.