



UNIUNEA EUROPEANĂ



Programul Operațional Capacitate Administrativă  
Competența face diferența!



Instrumente Structurale  
2014-2020



“Dezvoltarea parteneriatului între ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților”  
Cod SIPOCA 306/SMIS2014: + 110839

**Beneficiarul proiectului: Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud - Est**

Competența face diferența! Proiect selectat în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă cofinanțat de Uniunea Europeană, din Fondul Social European

# CONCLUZIILE SONDAJULUI CATI EFECTUAT ÎN RÂNDUL PUBLIC GENERAL

**Scopul cercetării** efectuată pe un eșantion OMNIBUS este de a identifica percepția populației peste 18 ani din mediul urban și rural față de mersul pe bicicletă și față de politicile publice care încurajează și susțin această activitate și de asemenea, nevoile celor care practică mersul pe bicicletă.

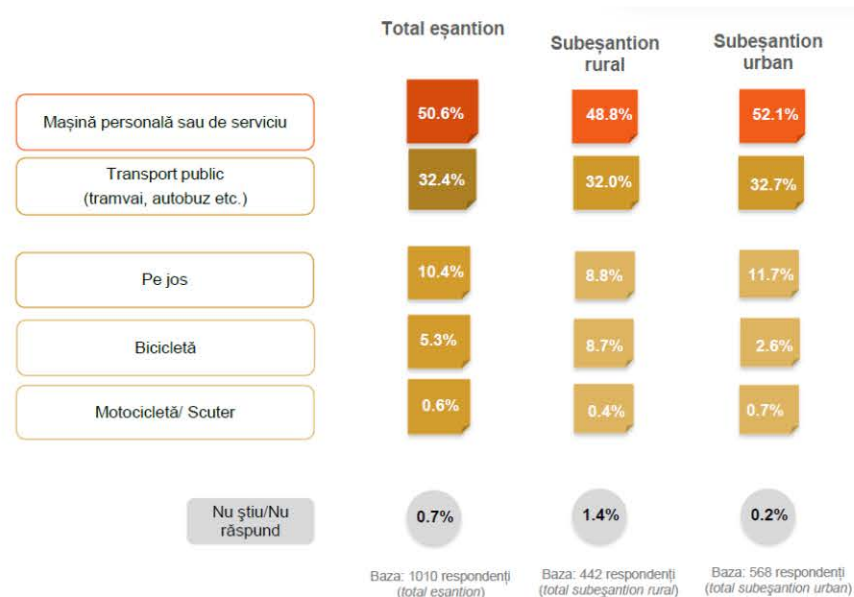
## **Obiectivele studiului:**

- ▶ Măsurarea incidenței utilizării bicicletei ca mijloc de transport;
- ▶ Identificarea percepțiilor despre riscurile asociate utilizării bicicletei în trafic;
- ▶ Identificarea motivației principale de utilizare a bicicletei;
- ▶ Evaluarea percepției asupra infrastructurii specifice mersului pe bicicletă.

# Mijlocul de transport preferat



- ▶ Majoritatea respondenților - 50,6% au ca mijloc preferat de transport **mașina personală**. Procentul este asemănător și pe cele două subeșantioane analizate - mediul urban - 52,1% și mediul rural - 48,8%. Transportul în comun este preferat de 32% din respondenți, atât în mediul urban cât și în mediul rural.
- ▶ Procentul celor care preferă să utilizeze **bicicleta** este mic, doar **5,3%** dintre respondenți au declarat că acesta este mijlocul de transport preferat. Procentul este și mai mic în mediul urban față de cel rural.



Dintre cei care preferă bicicleta ca mijloc de transport majoritatea se încadrează în categoriile de vârstă 40 – 59 și 60 de ani și peste. Tinerii (18 – 29 și 30 – 44 ani) preferă să folosească ca mijloc de transport mașina personală.

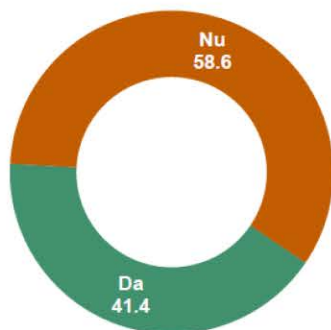
# Scopul utilizării bicicletei

Agrement  
sport  
recreere

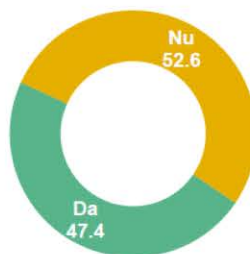
- ▶ **41,4%** dintre respondenți - folosesc bicicleta pentru agrement, sport și petrecerea timpului liber, un procent semnificativ mai mare față de cei ce folosesc bicicleta pentru uz curent.

**Utilizarea bicicletei pentru petrecerea timpului liber, pentru a face mișcare/ sport**

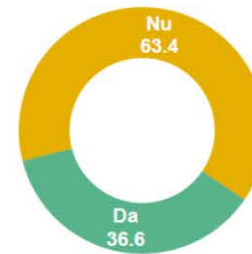
Total eșantion



Subeșantion rural



Subeșantion urban

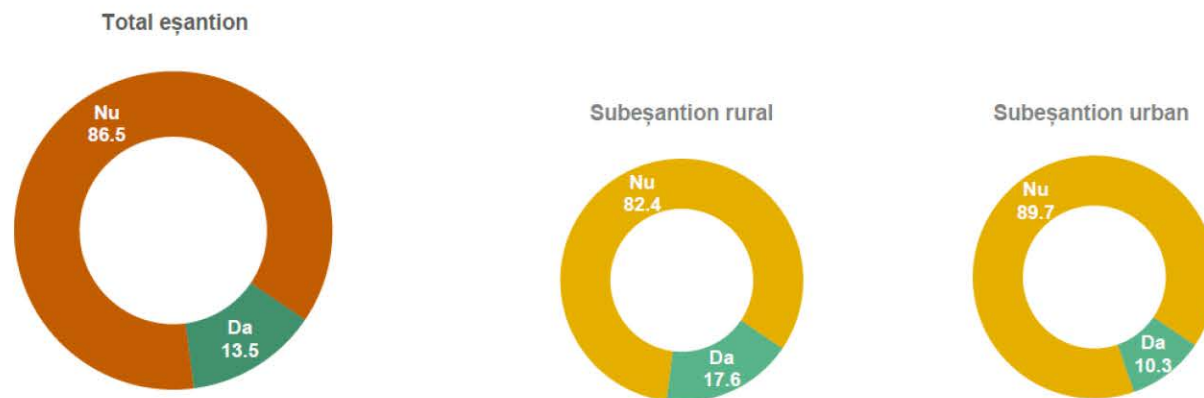


Dintre cei 41.4% care utilizează bicicleta pentru a face mișcare, sport, în timpul liber, majoritatea sunt bărbați, cu vârsta între 30 – 44 de ani, venituri mari, studii medii și superioare.

# Scopul utilizării bicicletei

- ▶ **13,5%** din totalul respondenților folosesc bicicleta ca mijloc de transport pentru a se deplasa la muncă, serviciu sau școală, în timp ce **86,5%** folosesc alte mijloace de transport. Procentul celor din mediul rural care folosesc bicicleta este mai mare față de cel al celor din mediul urban - **17,6%** față de **10,3%**.

## Utilizarea bicicletei ca mijloc de transport pentru a merge la muncă, serviciu sau școală



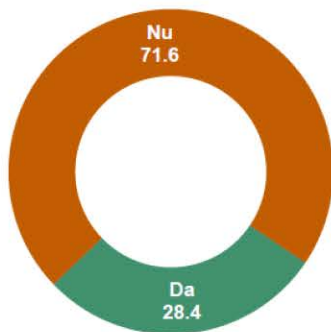
Dintre cei care au declarat că preferă să meargă cu bicicleta la serviciu, muncă, școală ponderi mai mari au: bărbații, vârsta 30 - 44 de ani, mediu urban, 21,6% venituri sub 750 ron/pers, studii medii, statut social scăzut.

# Scopul utilizării bicicletei

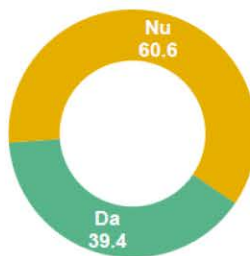
- ▶ **28,4 %** dintre respondenți folosesc bicicleta pentru a merge la cumpărături și a rezolva diverse treburi. În mediul rural procentul celor care folosesc bicicleta pentru a rezolva diverse treburi este mai mare decât al celor din mediul urban.

**Utilizarea bicicletei pentru a merge la cumpărături, în vizită sau pentru a rezolva diverse treburi**

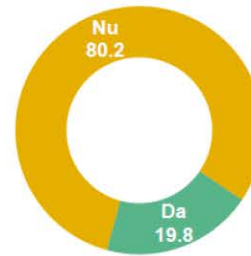
Total eșantion



Subeșantion rural



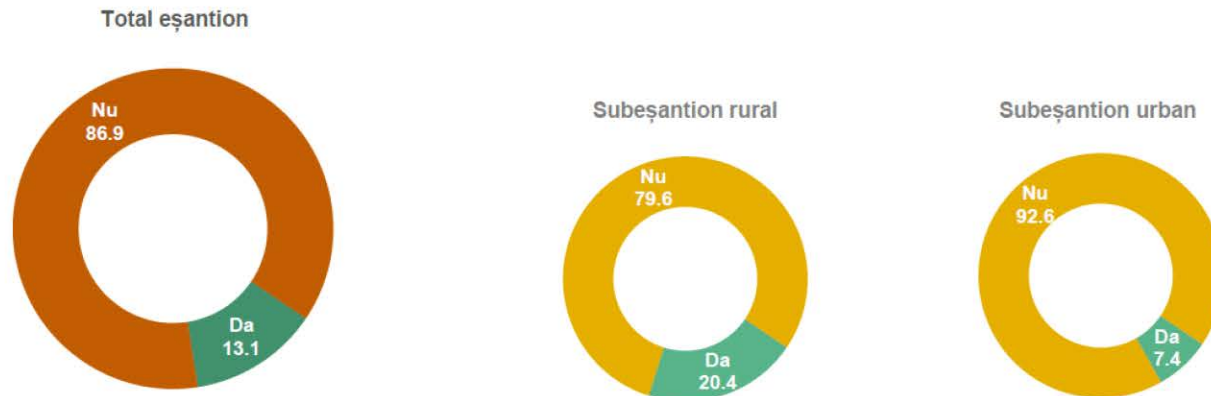
Subeșantion urban



# Scopul utilizării bicicletei

- ▶ **13%** dintre respondenți folosesc bicicleta pentru a se deplasa dintr-o localitate în alta este și mai mic. În mediul rural bicicleta este folosită mai frecvent pentru a te deplasa dintr-o localitatea în alta, decât în mediul rural.

## Utilizarea bicicletei pentru a vă deplasa dintr-o localitate în alta



Concluzia este că, mersul pe bicicletă este considerat de majoritatea populației intervievate ca o modalitate de agrement și mai puțin ca o modalitate de transport zilnică. De asemenea, se poate constata că la toate punctele cercetate bicicleta se folosește mai mult în mediul rural decât în cel urban.

# Frecvența mersului pe bicicletă



- ▶ Frecvența de utilizare a bicicletei pentru cei care au răspuns afirmativ la această întrebare este, în proporție de 26,6% - zilnic, de cinci până la 7 ori pe săptămână. În mediul rural procentul celor care folosesc bicicleta aproape zilnic este de 34,6%, față de mediul urban de doar 18%.
- ▶ În funcție de frecvența utilizării, se constată că în mediul urban, bicicleta este folosită ca modalitate de agrement - 29,8% dintre respondenți utilizează bicicleta o zi sau două pe săptămână, în timp ce, în mediul rural, 19,2% utilizează bicicleta o zi sau două pe săptămână.

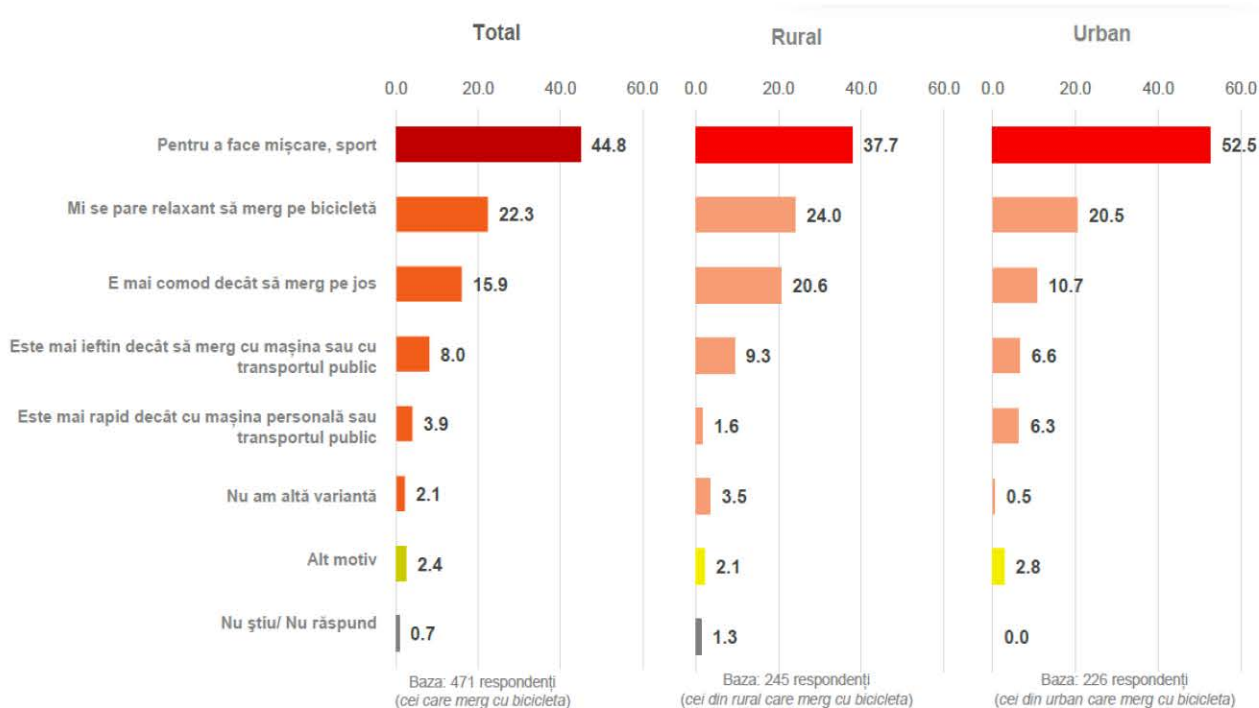


Frecvența cu care bărbații utilizează bicicleta este mai mare, femeile fiind majoritare la categoria de utilizare sporadică a bicicletei – o dată pe lună, sau mai rar. Dintre cei care au declarat că utilizează bicicleta zilnic, majoritatea au între 45 - 59 de ani. A doua categorie ca semnificație este a celor care utilizează bicicleta o zi sau două pe săptămână, cel mai important segment de vârstă la această categorie fiind – 30 – 44 de ani. La categoria respondenți care declară că folosesc bicicleta zilnic, majoritatea au venituri personale sub 750 de ron. Cei cu venituri personale medii și mari sunt cei care utilizează bicicleta o zi sau două pe săptămână sau mai rar, deci cei care o utilizează pentru sport și agrement.



# Motivul principal pentru folosirea bicicletei

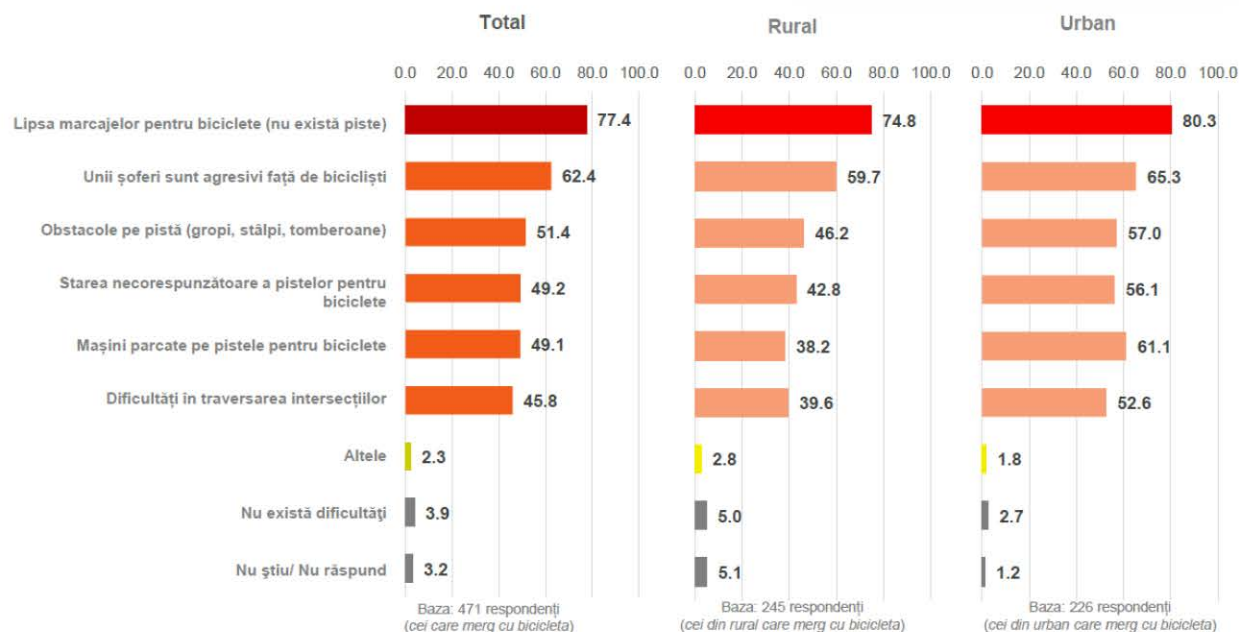
Sport –  
44,8%



Principalul motiv pentru utilizarea bicicletei este pentru a face **mișcare, sport**. În cadrul acestei categorii majoritatea respondenților sunt bărbați, cu vârsta cuprinsă între 30 – 44 de ani, din mediul urban (Transilvania având o mare pondere), venituri personale peste medie și mari, nivel al educației peste medie, statut social înalt.

- ▶ Procentul celor ce folosesc bicicleta pentru sport și relaxare este majoritar - 67,1% din total respondenți.
- ▶ Procentul celor care utilizează bicicleta ca mijloc de transport este foarte mic, 3,9%, mai mare în mediul urban (6,3%), unde congestiunile din trafic pot face bicicleta un mijloc de transport mai rapid decât mașina proprie sau transportul public.

# Dificultăți întâmpinate de bicicliști



- ▶ 77,4 % din respondenți (74,8% în mediul rural și 80% în mediul urban) consideră că lipsa marcajelor pentru biciclete este principala dificultate întâmpinată atunci când se deplasează cu bicicleta.
- ▶ Și celelalte răspunsuri au fost menționate în procente foarte mari: șoferi agresivi - 62,4%, obstacole pe pistă - 51,4%, starea necorespunzătoare a pistelor - 49,2%, mașini parcate pe piste - 49,1%, dificultăți în traversarea intersecțiilor - 45,8%.

# Motivul principal al nefolosirii bicicletei



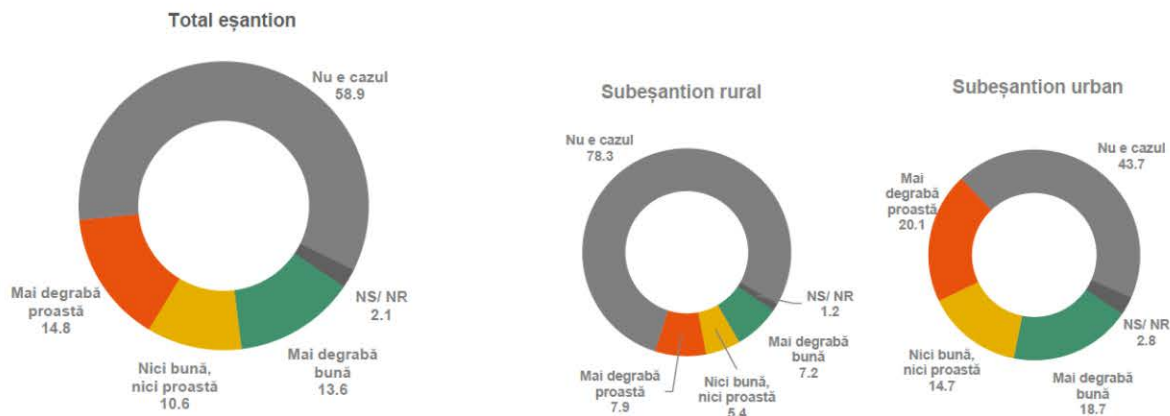
- ▶ Dintre cei 539 de respondenți care **nu merg cu bicicleta**, 20,2% au răspuns că nu știu să meargă pe bicicletă sau că nu au bicicletă (17,3%). Procentul celor care nu știu să meargă pe bicicletă este mai mare în mediul rural decât în mediul urban (23% față de 18% în mediul urban). Majoritare sunt femeile (într-o proporție de 5 ori mai mare decât a bărbaților), indiferent de vârstă, venituri mici, medii și peste, statut social mediu și peste. Dintre cei care au răspuns că **nu au bicicletă**, un procent mai mare îl au bărbații tineri, din mediul urban, cu educație medie și peste medie.

	Total	Rural	Urban
Nu știu să merg pe bicicletă	20.2%	23.0%	18.6%
Nu am bicicletă	17.3%	17.8%	17.0%
Nu există piste pentru biciclete	10.9%	10.0%	11.4%
Mi-e frică de accidente	9.0%	6.9%	10.2%
Am probleme de sănătate	8.9%	6.9%	10.0%
Starea proastă a drumurilor	6.6%	9.4%	5.0%
Sunt în vârstă	6.0%	6.5%	5.7%
Nu am timp să merg pe bicicletă	5.1%	7.7%	3.5%

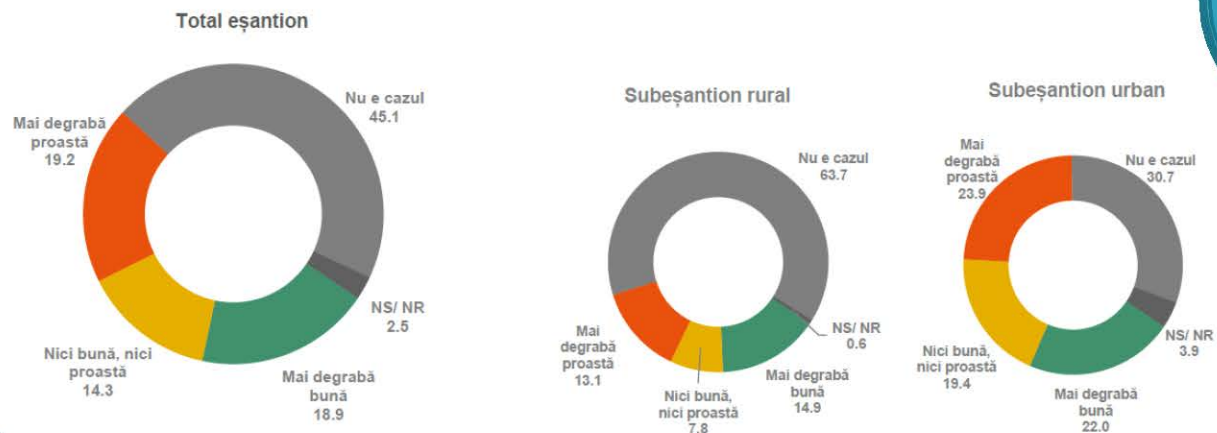
# Calitatea infrastructurii pentru biciclete

59% nu au piste

## starea pistelor de biciclete din localitatea dumneavoastră



## starea zonelor destinate doar bicicliștilor și pietonilor

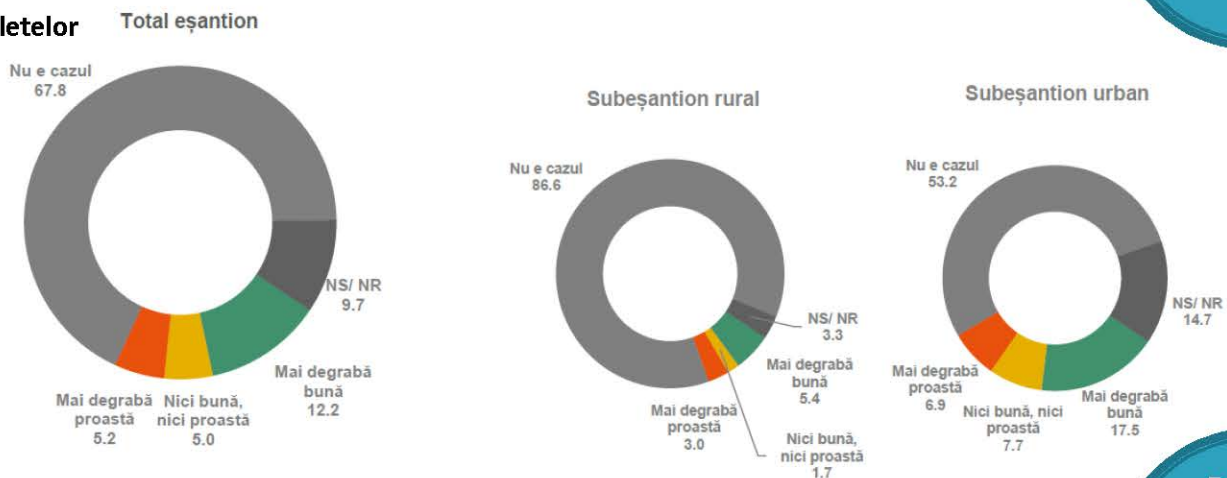


55% au zone destinate bicicliștilor

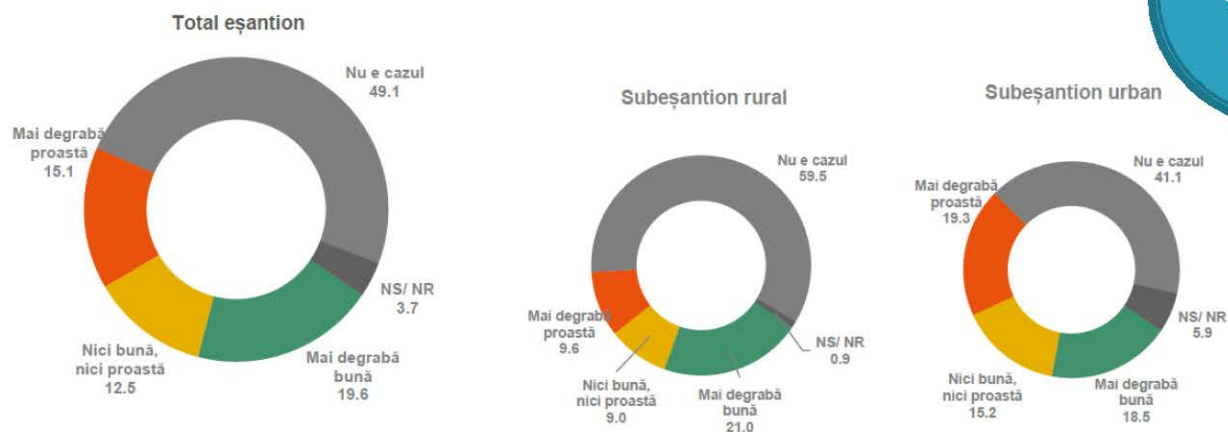
# Calitatea infrastructurii pentru biciclete

68% nu au sistem de închiriere

## starea sistemului de închiriere a bicicletelor



## starea suporturilor și a parcărilor pentru biciclete (rasteluri)



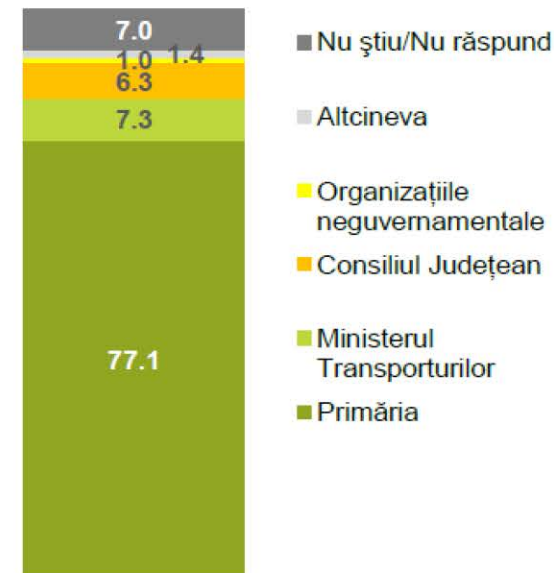
50% au suporturi și parcări pentru biciclete

# Responsabilii pentru îmbunătățirea infrastructurii pentru biciclete



- ▶ Majoritatea respondenților (77,1%) consideră că responsabilă pentru îmbunătățirea infrastructurii de biciclete este Autoritatea Publică Locală - Primăria. (73,9% din mediul rural, 79,5% din mediul urban).
- ▶ De asemenea, respondenții consideră importantă implicarea Ministerului Transportului comparativ cu alte categorii de responsabili.

Total eșantion



Baza: 1010 respondenți  
(total eșantion)

# CONCLUZIILE SONDAJULUI ADRESAT

## ONG-URILOR ȘI PARTENERILOR SOCIALI

### Scopul cercetării

- ▶ Cercetare on-line în rândul societății civile și partenerilor sociali, privind percepția față de mersul pe bicicletă în mediul urban, față de politicile naționale, regionale și locale care promovează mersul pe bicicletă și nevoile identificate la nivelul societății civile (ONG-uri și parteneri sociali).

### Obiectivele cercetării

- ▶ Identificarea principalelor activități derulate de organizații în domeniul promovării utilizării bicicletei;
- ▶ Percepția organizațiilor din societatea civilă privind gradul de implicare al autorităților pentru oferirea de condiții mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban;
- ▶ Percepția instituției privind legislația din România referitoare la utilizarea bicicletei în mediul urban, privind adoptarea unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei, privind principalele măsuri ce trebuie adoptate pentru încurajarea mersului pe bicicletă;
- ▶ Percepția instituției privind principalele beneficii aduse de utilizarea frecventă a bicicletei în mediul urban;
- ▶ Percepția instituției privind principalii responsabili pentru implementarea și monitorizarea de măsuri ce încurajează utilizarea frecventă a bicicletei;
- ▶ Opinia respondenților privind existența și calitatea infrastructurii pentru biciclete din localitățile de reședință;
- ▶ Opinia respondenților în legătură cu implicarea autorităților publice prin evenimente organizate pentru promovarea mersului pe bicicletă;
- ▶ Percepția societății civile în legătură cu relația acestora cu autoritățile publice;
- ▶ Gradul de implicare al societății civile pentru a promova mersul pe bicicletă în mediul urban;
- ▶ Identificarea măsurilor ce pot fi luate de autoritățile publice, care ar face funcționarea organizațiilor din societatea civilă mai eficientă;
- ▶ Identificarea principalelor surse de finanțare ale activității respondenților, a modalităților de promovare și a proiectelor de succes care au avut ca scop încurajarea utilizării bicicletei;

# Tipul organizației:

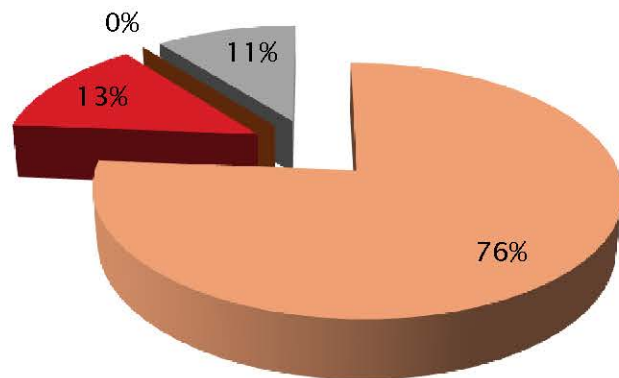
Din cei 38 de respondenți, majoritatea (76,3%) sunt asociații, urmate de federații (13,1%) și Altele (10,5%).

“Altele” :

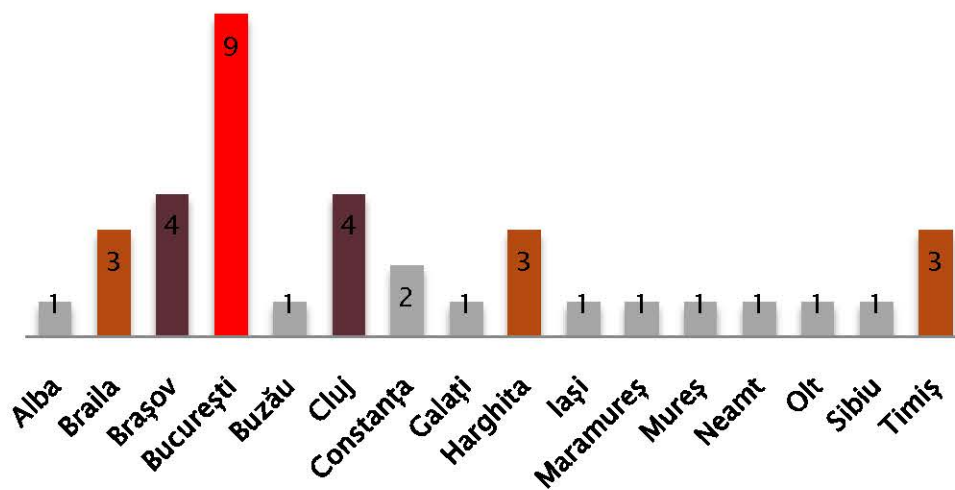
- ▶ O societate ce aparține unei confederații sindicale
- ▶ Confederație patronală
- ▶ Srl.

Distribuția răspunsurilor în funcție de tipul organizației

Asociație Fundație Grup de inițiativă Altele



Distribuția răspunsurilor pe județe



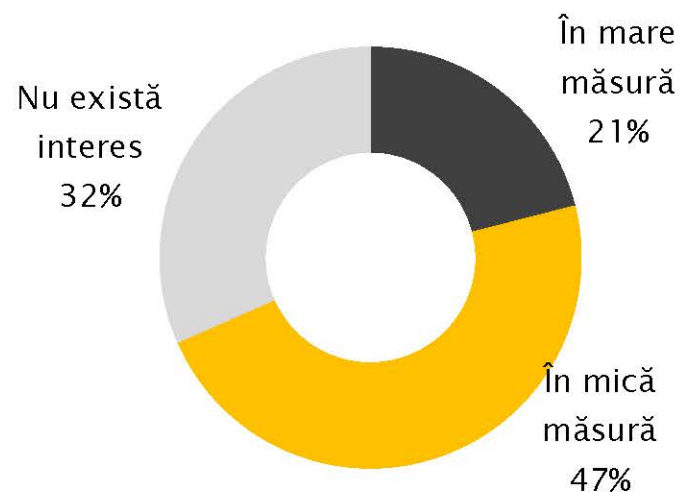


# Implicarea autorităților locale

În mică  
măsură

- ▶ Majoritatea respondenților (47,3%) consideră că autoritățile locale se implică în mică măsură în mod constant pentru oferirea de condiții mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban.
- ▶ Un procent însemnat (31,5%), de asemenea, este reprezentat de organizațiile care consideră că nu există nici un interes din partea autorităților locale pentru oferirea de condiții mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban.
- ▶ Doar 21,5% dintre respondenți sunt mulțumi de implicarea autorităților locale pentru a oferi condiții mai bune pentru bicicliști.

Interesul autorităților locale pentru oferirea de condiții tot mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban

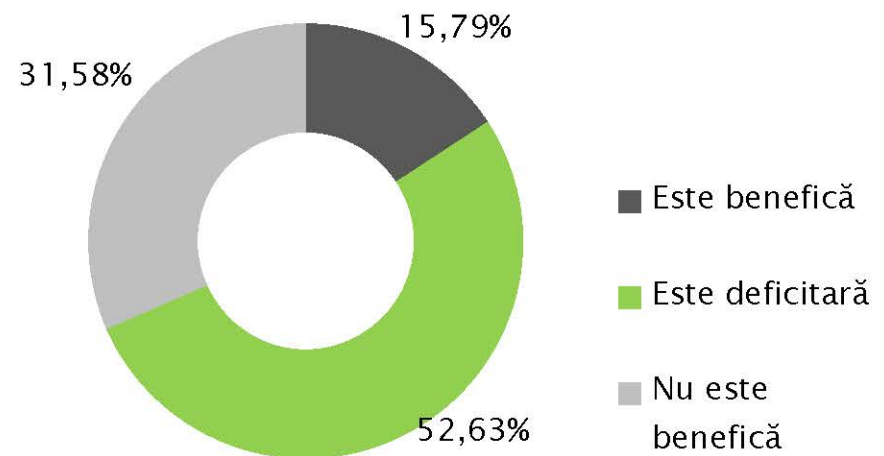


# Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban



- ▶ Majoritatea respondenților (52,6%) consideră că legislația României este **deficitară** în ceea ce privește încurajarea utilizării bicicletei în mediul urban.
- ▶ De asemenea, o mare parte dintre respondenți (31,5%) consideră că legislația noastră în acest domeniu **nu este benefică** încurajării utilizării bicicletei. Doar 15,7% dintre respondenți consideră legislația ca fiind **benefică**.

Legislația din România este benefică  
încurajării utilizării bicicletei în mediul  
urban?

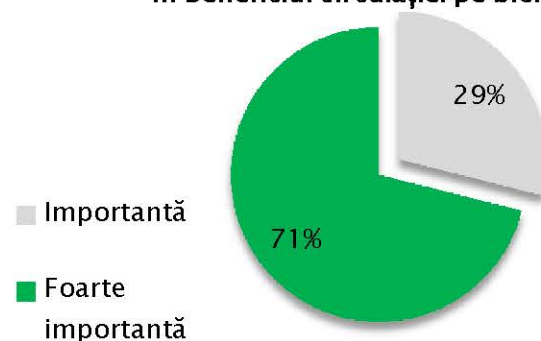


## Importanța adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe biciclete în România

Foarte importantă

- ▶ Majoritatea respondenților (71,5%) consideră foarte importantă adoptarea unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă, iar 28,9% consideră importantă.

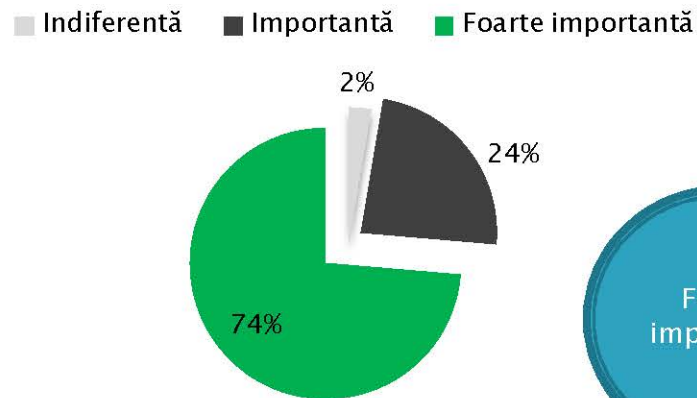
Importanța adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă



## Importanța adoptării unei strategii naționale pentru încurajarea folosirii bicicletei

- ▶ Majoritatea organizațiilor (73,6%) consideră foarte importantă sau importantă (23,6%) adoptarea unei Strategii naționale pentru încurajarea folosirii bicicletei.

Importanța adoptării unei Strategii naționale de încurajare a utilizării bicicletei

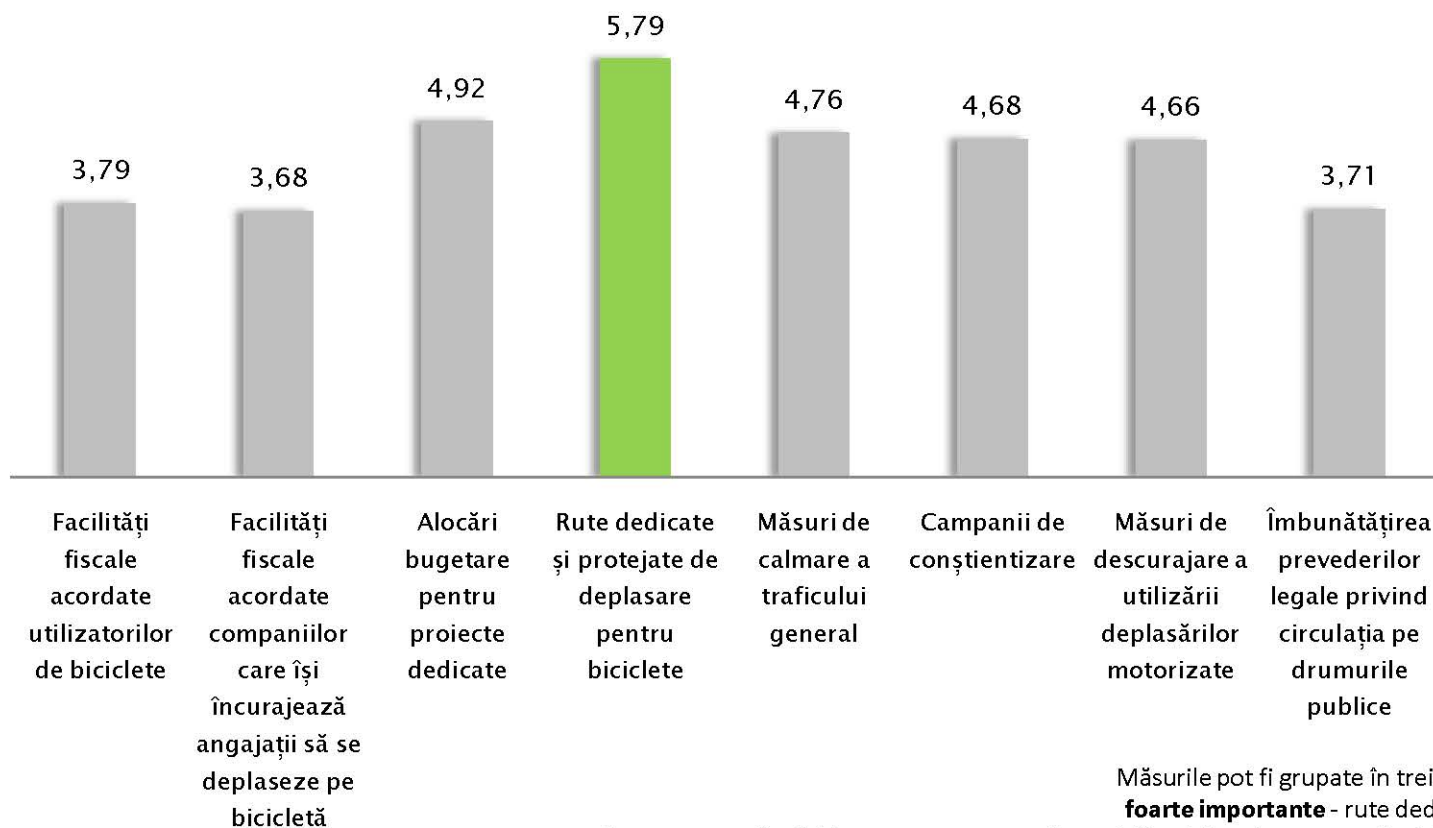


Foarte importantă

# Măsurile care ar avea cel mai mare impact asupra creșterii numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban



- ▶ Cel mai mare punctaj (5,79) a fost obținut de **rute dedicate** și protejate de deplasare pentru biciclete, urmate de **alocări bugetare** pentru proiecte dedicate (4,92p).



Măsurile pot fi grupate în trei grupe de importanță:

**foarte importante** - rute dedicate pentru bicicletă,

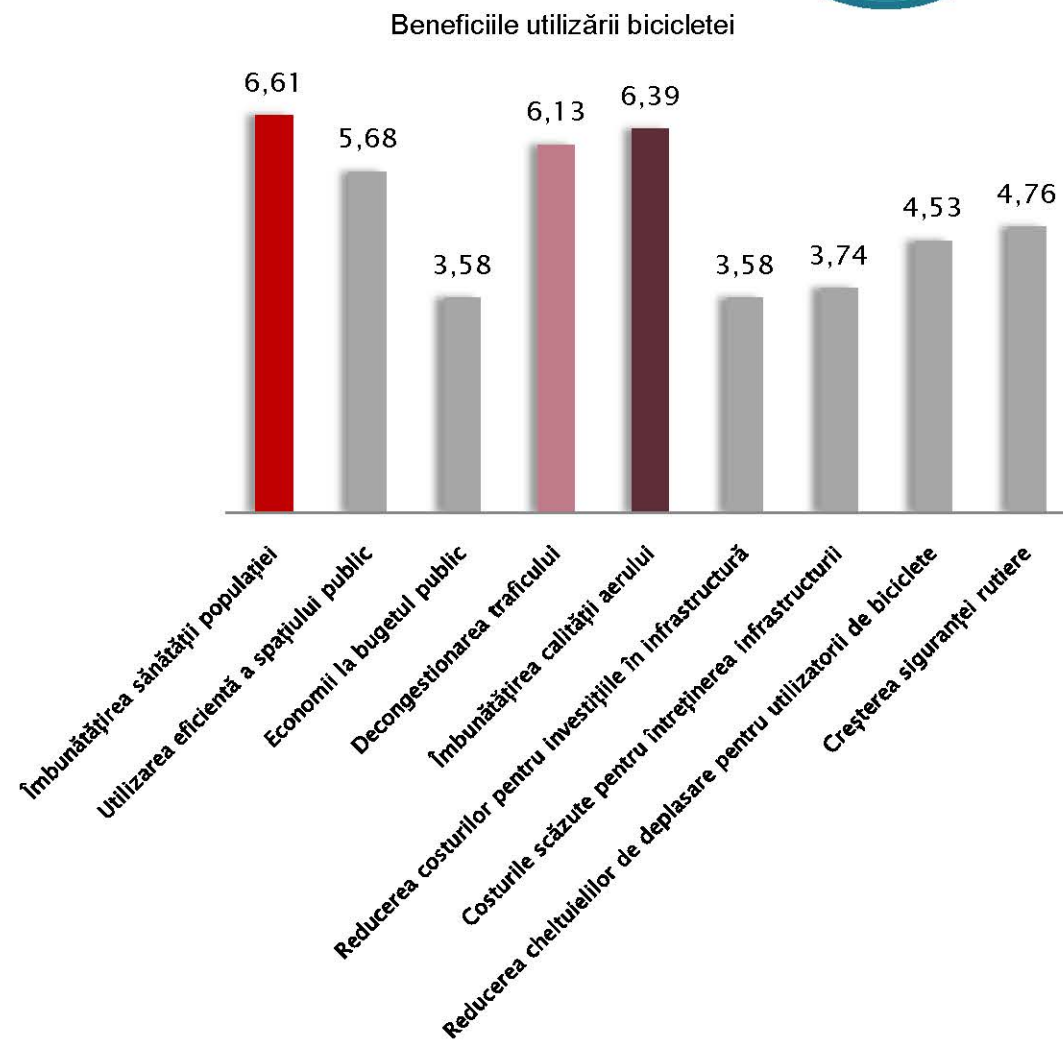
**importante** - Alocări bugetare pentru proiecte, Măsurile de calmare a traficului general, Campanii de conștientizare, Măsurile de descurajare a utilizării deplasărilor motorizate.

**importanță medie** - Facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete; Facilități fiscale acordate companiilor care își încurajează angajații să se deplaseze pe bicicletă; Îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice.

# Beneficiile utilizării bicicletei

Sănătatea  
populației

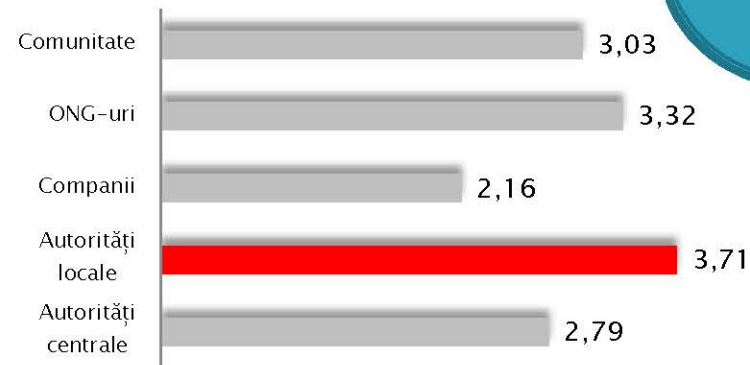
- ▶ Cel mai important beneficiu adus de utilizarea bicicletei este, în opinia respondenților, îmbunătățirea sănătății populației (6,61p), urmat de îmbunătățirea calității aerului (6,39p) și decongestionarea traficului (6,13p).



## Cel mai important rol în elaborarea de propuneri de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei



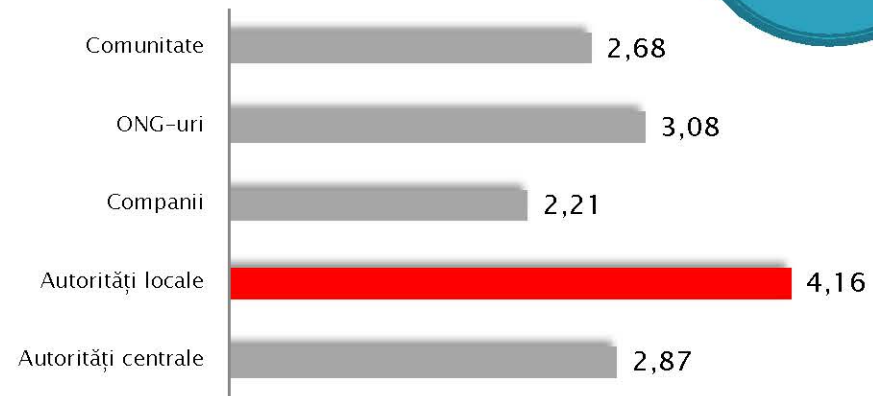
- ▶ Organizațiile respondente consideră că cel mai important rol în elaborarea de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei îl au **autoritățile publice** (3,71p), urmate de **ONG-uri** (3,32p).



## Cel mai important rol în monitorizarea implementării măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei



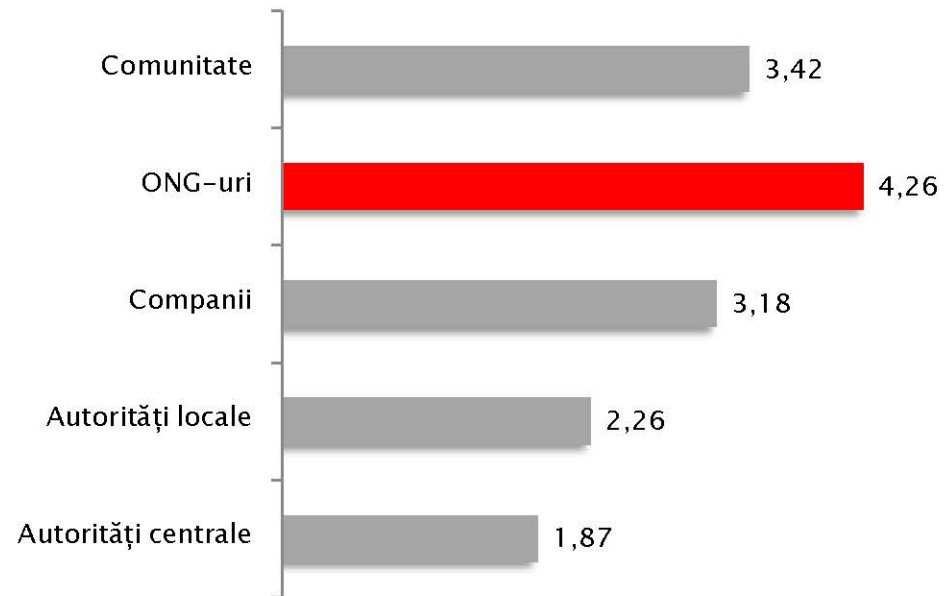
- ▶ Cel mai important rol în monitorizarea implementării de măsuri pentru încurajarea utilizării bicicletei îl au **autoritățile locale** (4,16p), urmate de **ONG-uri** (3,08p).



# Cine ar accepta cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei



- ▶ Organizațiile respondente consideră că **ONG-urile** sunt cele care acceptă cel mai ușor măsurile care determină utilizarea frecventă a bicicletei (4,26p), urmate de comunitate (3,42p).

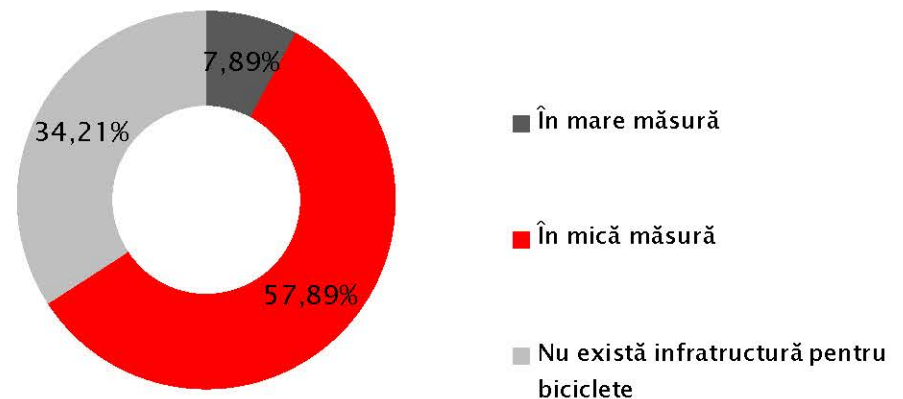


# Considerați că infrastructura pentru biciclete din localitatea dvs. oferă condiții care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei?

În mică măsură

- ▶ Majoritatea respondenților (57,8%) consideră că doar în mică măsură infrastructura pentru biciclete din localitatea lor determină utilizarea frecventă a bicicletei. 34,2% declară că în localitățile lor nu există infrastructură pentru biciclete și doar 7,8% sunt mulțumiți de infrastructura din localitățile lor.

Considerați că infrastructura pentru biciclete din localitatea dumneavoastră oferă condiții care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei?



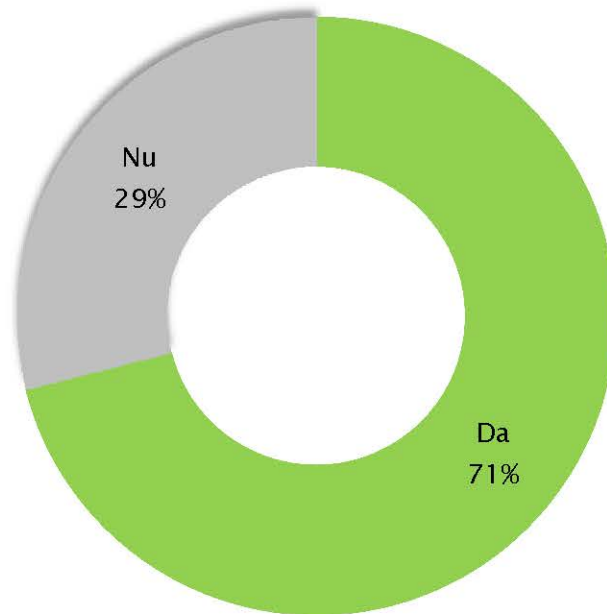


# În localitatea dumneavoastră există piste pentru biciclete?



- ▶ Din cei 38 de respondenți - 71% declară că în localitățile lor există piste pentru biciclete, 28, 9% declară că în localitățile lor nu există piste pentru bicicletă.

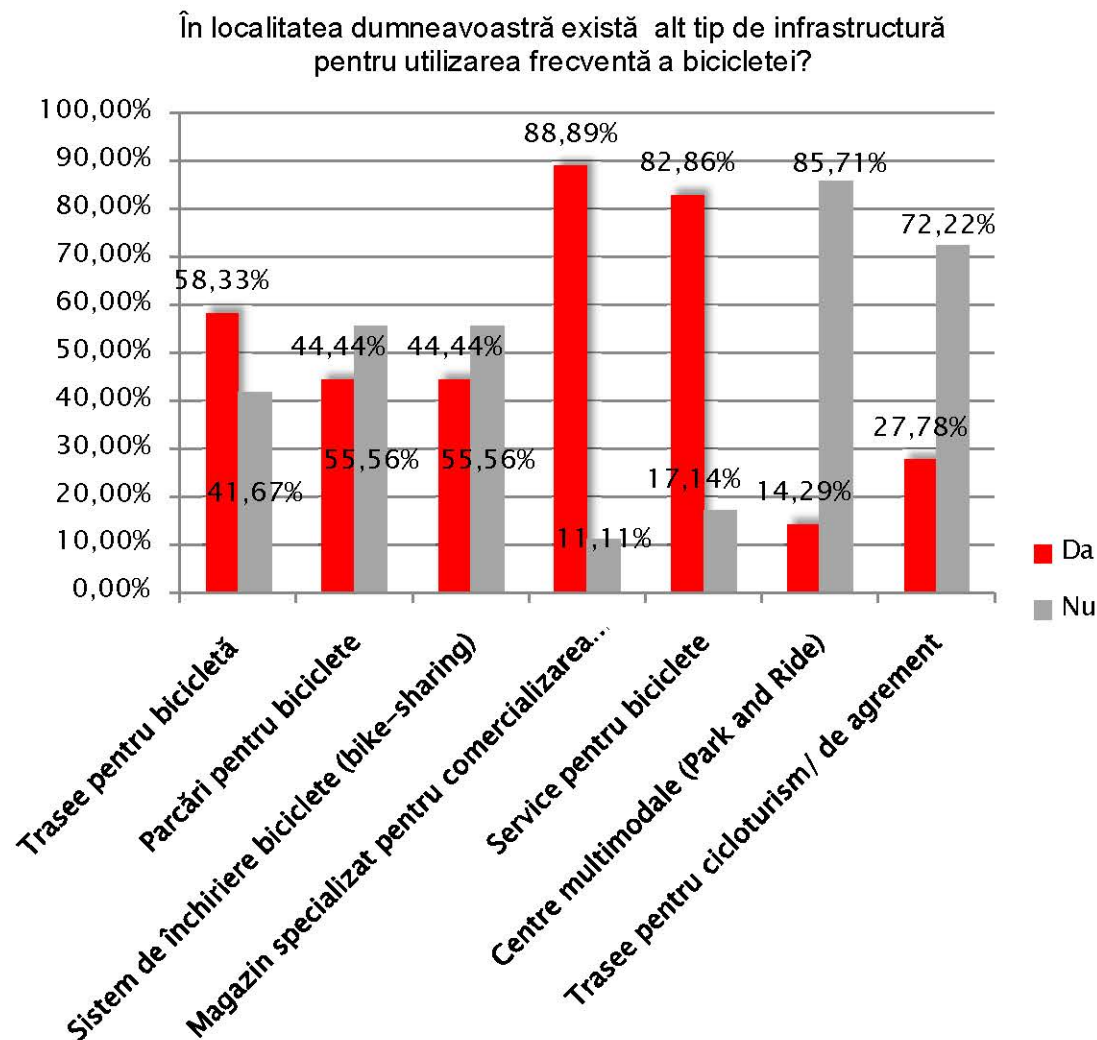
În localitatea dumneavoastră există piste pentru biciclete?



# În localitatea dumneavoastră există alt tip de infrastructură pentru utilizarea frecventă a bicicletei?

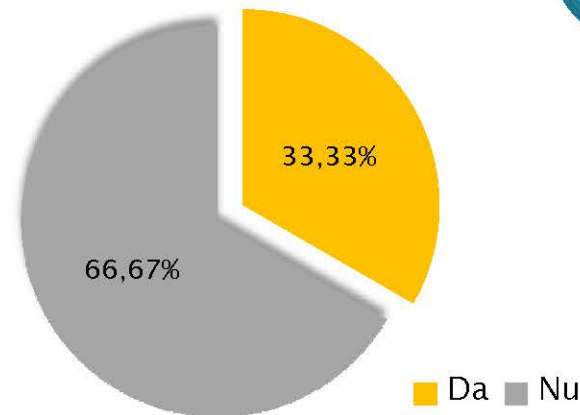
Magazin  
specializat

- ▶ Cea mai frecvent întâlnită facilitate în rândul respondenților este - magazinul specializat pentru comercializarea de biciclete (88,8%), urmat de service pentru biciclete (82,8%). Cele mai mari lipsuri privind infrastructura se referă la centrele multimodale (de tip Park and Ride) și la traseele pentru cicloturism (agrement).



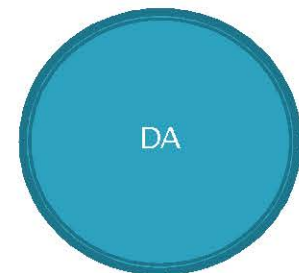
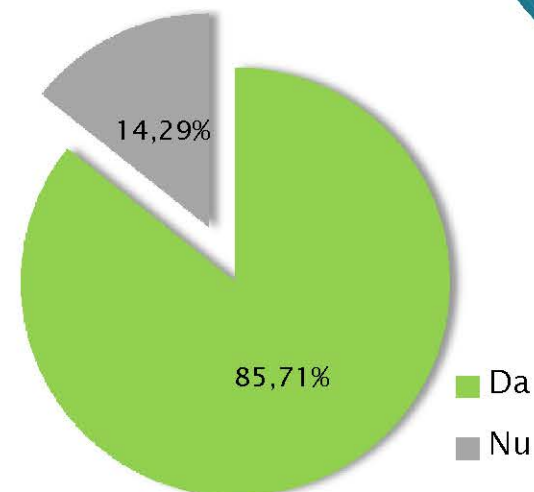
## Evenimente organizate de autoritățile publice pentru promovarea mersului pe bicicletă

- ▶ 33,3% dintre cei care au răspuns la această întrebare declară că autoritățile publice din localitățile lor se implică în organizarea de evenimente pentru promovarea mersului pe bicicletă.



## Evenimente organizate de ONG-uri sau grupuri de inițiativă pentru promovarea mersului pe bicicletă în rândul locuitorilor

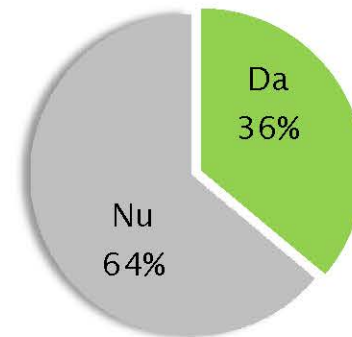
- ▶ Majoritatea ONG-urilor (85,7%) se implică în organizarea de evenimente pentru promovarea mersului pe bicicletă.



Considerați că aveți o bună colaborare cu autoritățile locale pentru a dezvolta împreună idei de proiecte ce ar putea determina mai multe persoane să utilizeze bicicleta în localitatea dumneavoastră?

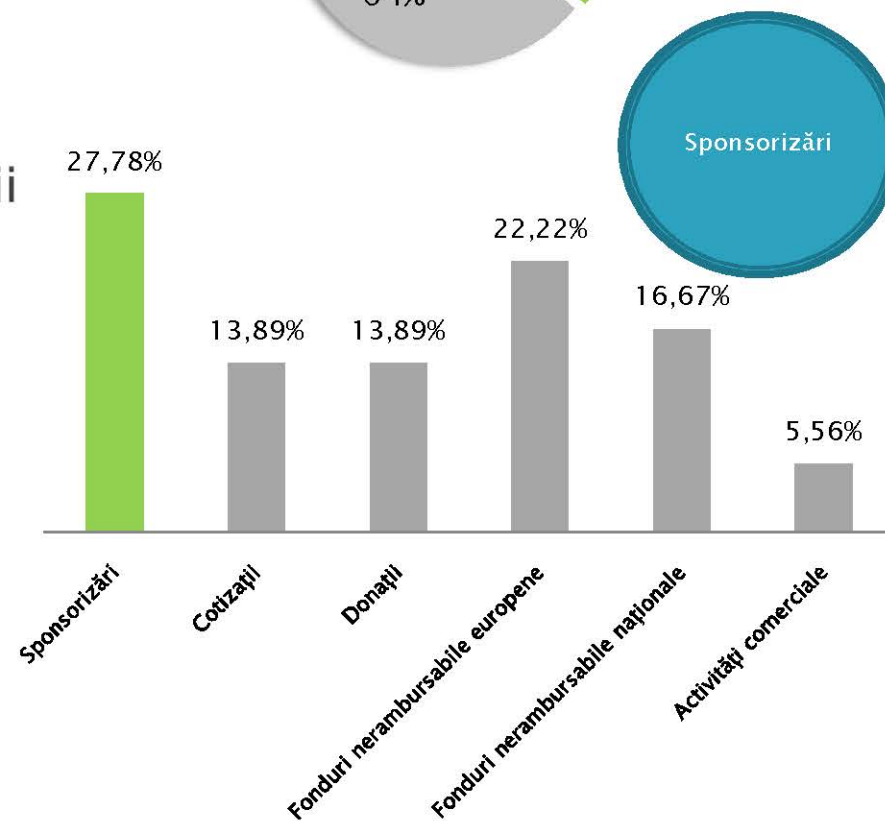


- ▶ Majoritatea respondenților (64%) consideră ca fiind deficitară colaborarea cu autoritățile locale pentru a dezvolta împreună idei de proiecte ce ar putea determina utilizarea mai frecventă a bicicletei



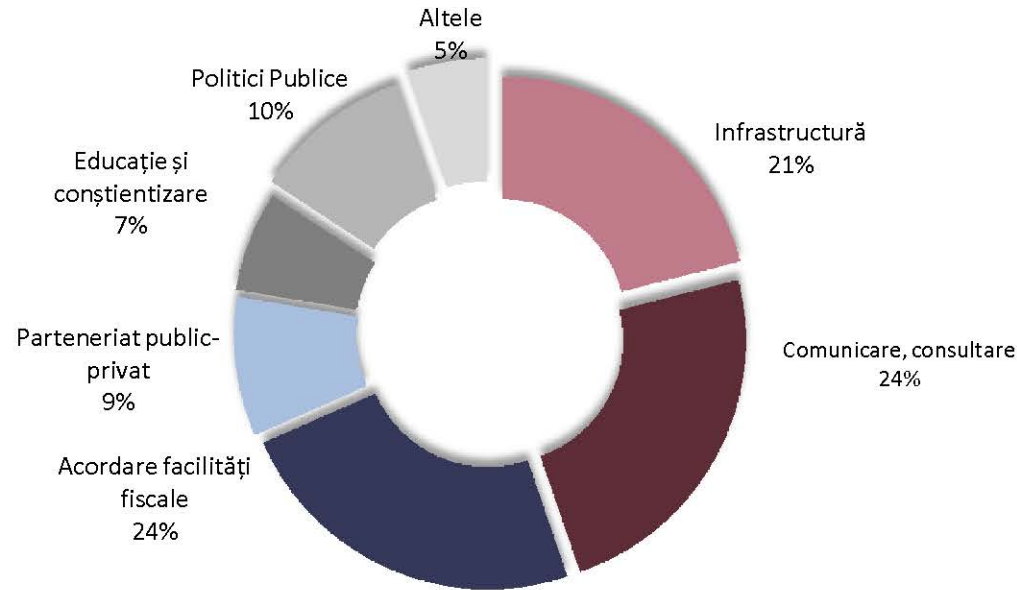
Principala sursă de finanțare a activității ONG-urilor și a partenerilor sociali

- ▶ Principala sursă de finanțare a organizațiilor respondente este sponsorizarea (27,7%) fiind urmată de finanțarea din fonduri europene nerambursabile (22,2%).



# 3 măsuri ale autorităților publice, care ar face funcționarea organizației dumneavoastră mai eficientă

Finanțarea activităților

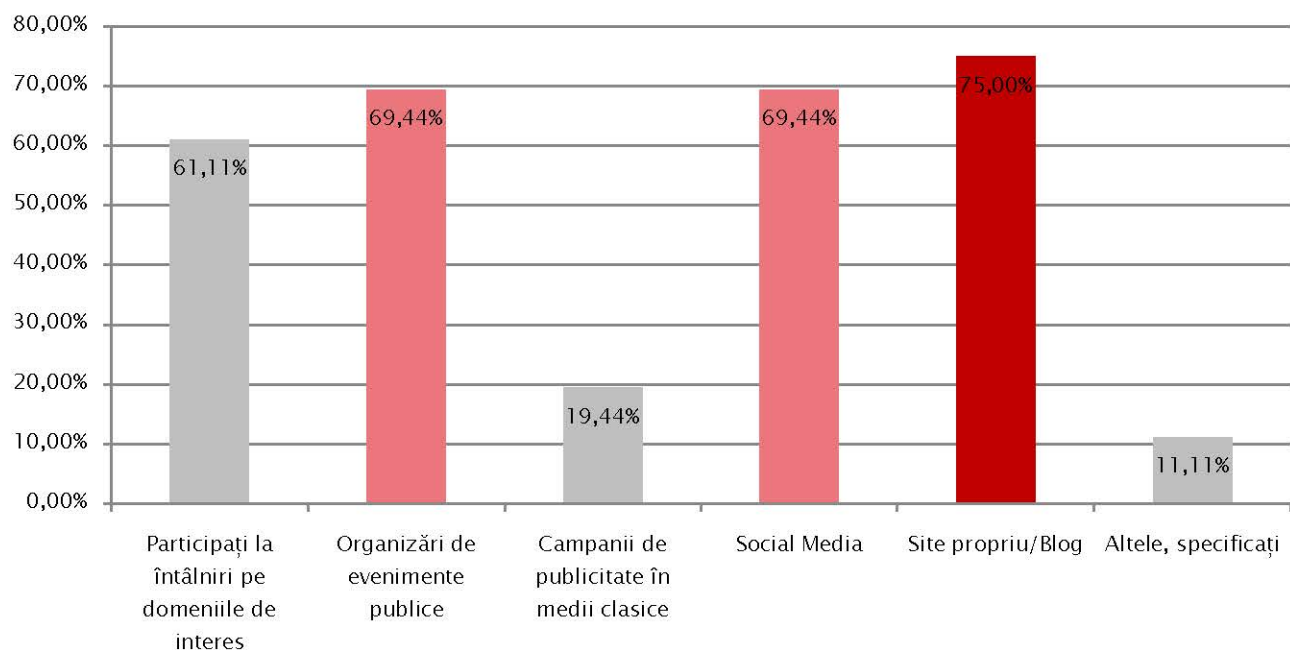


- ▶ Majoritatea organizațiilor respondente consideră că principalele măsuri ce ar putea fi luate de autoritățile publice în sprijinul eficientizării activității ONG-urilor se referă la acordarea de facilități fiscale pentru cei ce utilizează bicicleta, **finanțarea activităților** specifice legate de promovarea mersului pe bicicletă. 24% din propunerile de măsuri se referă la acest aspect.
- ▶ De asemenea **comunicarea** directă între societatea civilă și autoritățile publice, participarea la discuții și consultări periodice, a fost considerată foarte importantă, 24% dintre propuneri fiind legate de acest aspect.
- ▶ 21% dintre măsurile propuse de respondenți se referă la **infrastructura** specifică pentru utilizarea bicicletei. Organizațiile consideră că amenajarea infrastructurii specifice de către autoritățile publice este necesară pentru eficientizarea activității proprii.

# Promovarea activității ONG-urilor



- ▶ Canalele preferate prin care respondenții își promovează activitatea sunt: site-ul propriu (menționat de 27 de ori) evenimentele și canale de social media (menționate de 25 de ori).



## Proiecte de succes în domeniul încurajării utilizării bicicletei

Respondenții ce provin din rândurile societății civile, au implementat sau dezvoltat următoarele proiecte legate de încurajarea mersului pe bicicletă:



# CONCLUZIILE SONDAJULUI ADRESAT AUTORITĂȚILOR PUBLICE LOCALE

## Scopul cercetării

- ▶ Cercetare în rândul autorităților locale din România, reprezentate de Primării și Consilii Județene pentru identificarea percepțiilor și atitudinilor cu privire la mersul pe bicicletă și la infrastructura specifică, existentă la nivel local.

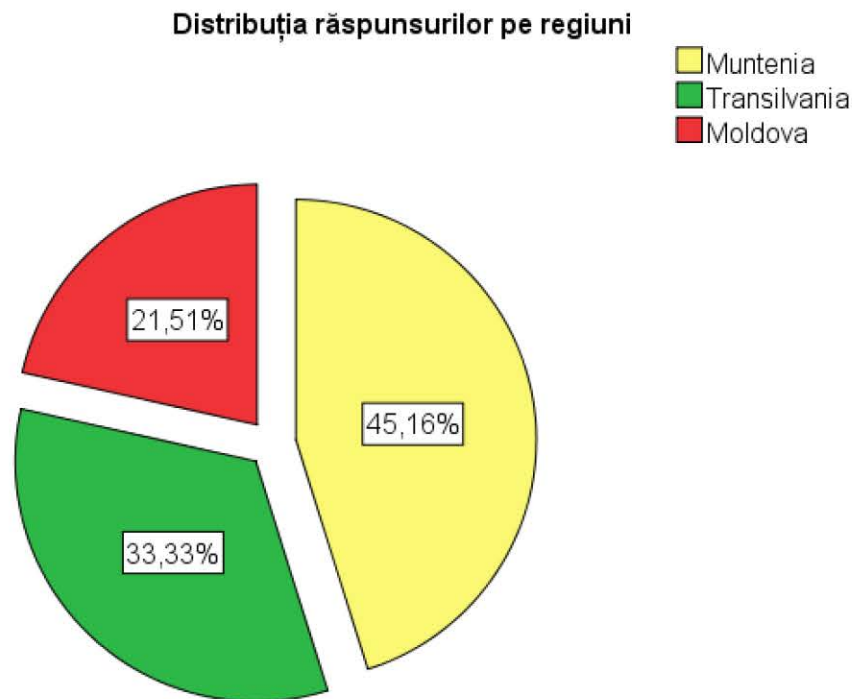
## Obiectivele cercetării

- ▶ Analiza opiniilor respondenților cu privire la cadrul general de organizare a acestei activități în România (legislația existentă, cadrul strategic de dezvoltare);
- ▶ Analiza opiniilor cu privire la măsurile ce trebuie întreprinse pentru creșterea numărului de utilizatori de biciclete în mediul urban;
- ▶ Analiza opiniilor privind principalele beneficii aduse de folosirea cu regularitate a bicicletei;
- ▶ Identificarea principalilor responsabili pentru propunerea de măsuri și monitorizarea implementării măsurilor pentru încurajarea mersului pe bicicletă;
- ▶ Identificarea proiectelor implementate sau în curs de implementare la nivel local, care ar putea avea impact asupra creșterii numărului de bicicliști în mediul urban;
- ▶ Identificarea infrastructurii pentru biciclete existente și a modului de monitorizare a numărului de bicicliști, la nivel local;
- ▶ Analiza opiniei privind calitatea infrastructurii pentru bicicletă;
- ▶ Identificarea evenimentelor organizate la nivel local de Autorități Publice și ONG-uri și relația de colaborare existentă între cele două entități.



## Culegerea datelor

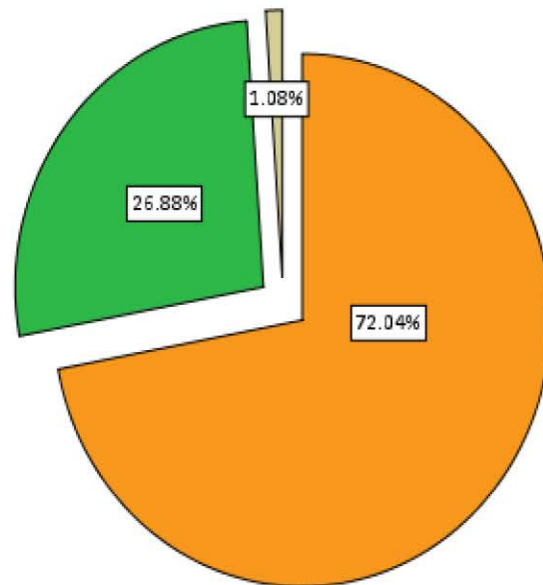
Chestionarele au fost trimise către 180 de primării – orașe reședință de județ, municipii și stațiuni turistice din toate județele țării. Acestora li s-au adăugat 41 de Consilii Județene. Numărul de chestionare primite de la Primării și Consilii Județene este de 93. Rata de răspuns este de 44,3%. Distribuția răspunsurilor pe regiuni istorice arată astfel: autoritățile publice din regiunea Muntenia (45%), fiind urmată de Transilvania (33%) și Moldova (21%).



# Interesul pentru oferirea de condiții bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban

În mare măsură

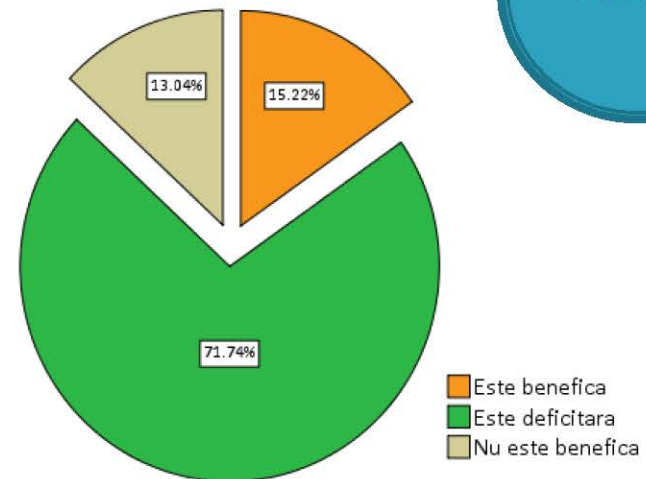
- ▶ Autoritățile respondente consideră că manifestă un interes constant pentru oferirea de condiții pentru utilizarea bicicletei în mediul urban. 72% se implică în mare măsură, în timp ce 25% dintre respondenți se implică în mică măsură pentru oferirea de condiții pentru utilizarea bicicletei.



■ In mare masura  
■ In mica masura  
■ Nu exista interes

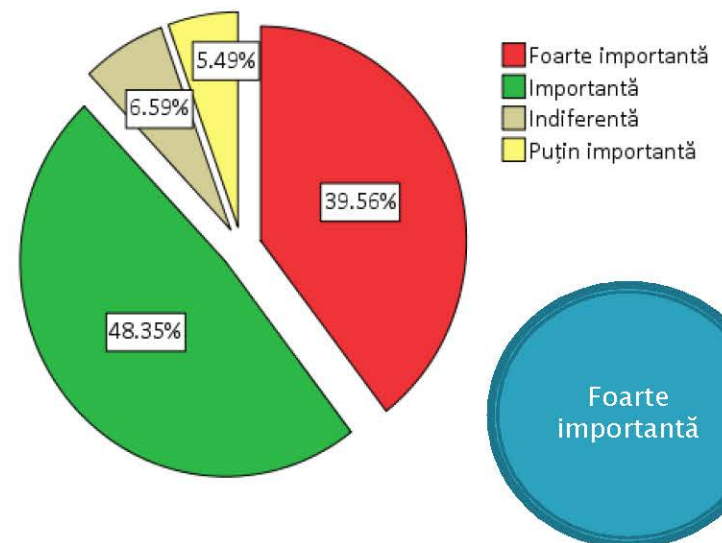
# Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban

- ▶ 71,7% dintre respondenți consideră că legislația din România este deficitară în sensul încurajării utilizării bicicletei în mediul urban. Doar 15,2% dintre respondenți consideră legislația ca fiind benefică.



# Importanța adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România

- ▶ Majoritatea respondenților consideră importantă (48,3%), sau foarte importantă (39,5%), adoptarea unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România.

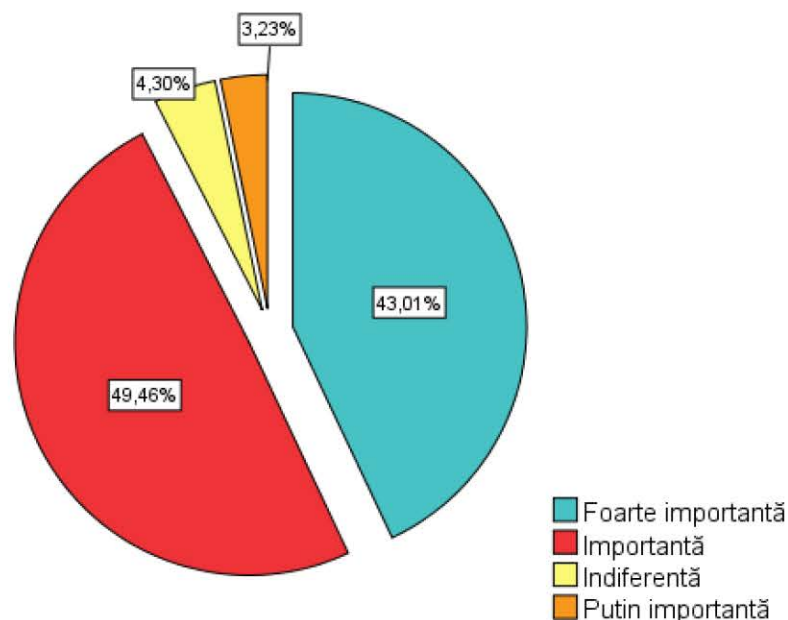


# Importanța adoptării unei Strategii Naționale pentru încurajarea utilizării bicicletei



- ▶ Majoritatea respondenților - 49,5% consideră ca fiind importantă elaborarea unei Strategii Naționale pentru încurajarea utilizării bicicletei în mediul urban. 43% dintre respondenți consideră ca fiind foarte importantă realizarea unei astfel de strategii.

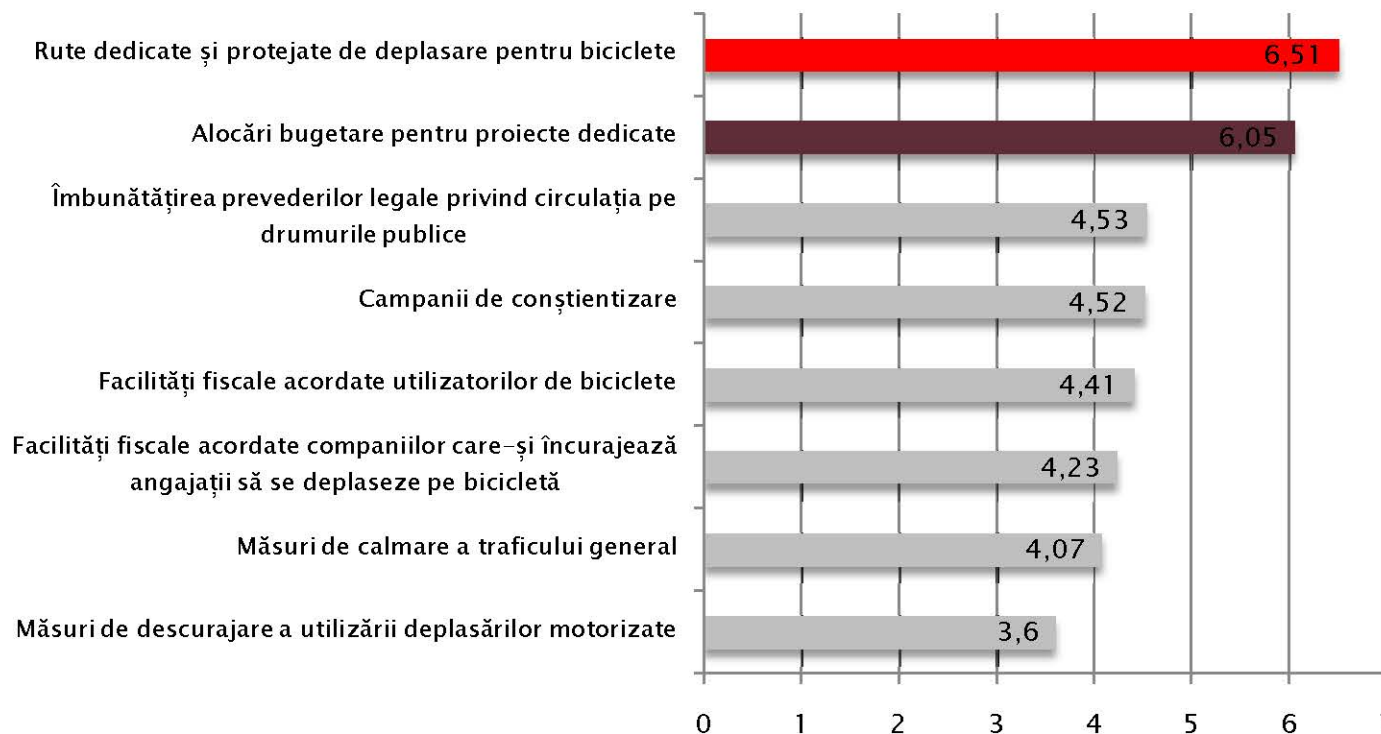
Importanța adoptării unei strategii naționale pentru încurajarea mersului pe bicicletă



# Măsurile care au cel mai mare impact pentru creșterea numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban



Ordinea măsurilor ce ar avea cel mai mare impact asupra încurajării utilizării bicicletei



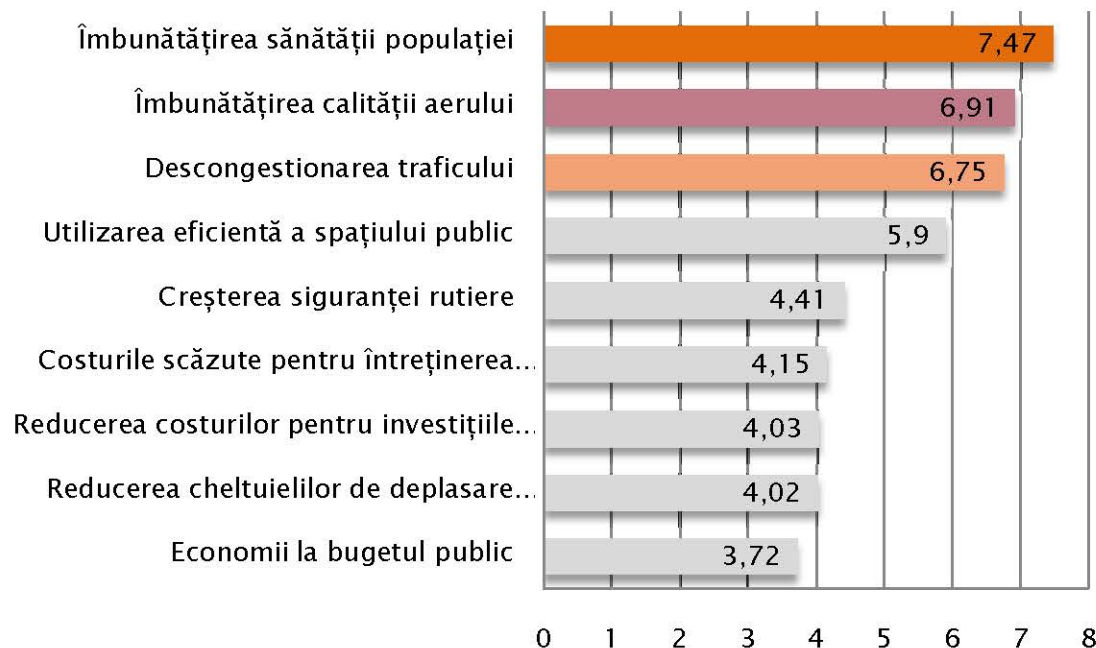
- ▶ Cea mai importantă măsură pentru încurajarea utilizării bicicletei este amenajarea de **rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete (6,51p)**. Autoritățile locale consideră că și **alocările bugetare pentru proiecte dedicate (6,05p)** ar ajuta la dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete.

# Beneficiile utilizării bicicletei

Sănătatea  
populației

## Beneficiile utilizării bicicletei

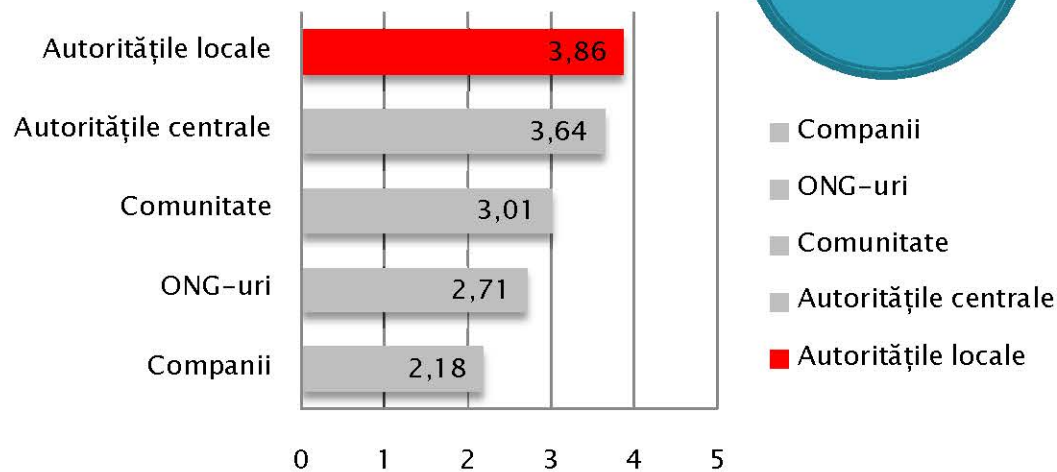
- ▶ Cel mai important beneficiu adus de folosirea bicicletei este **îmbunătățirea sănătății populației (7,47p)**, urmat de **îmbunătățirea calității aerului (6,91p)** și **decongestionarea traficului (6,75p)**.



# Cel mai important rol în elaborarea de propuneri de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei

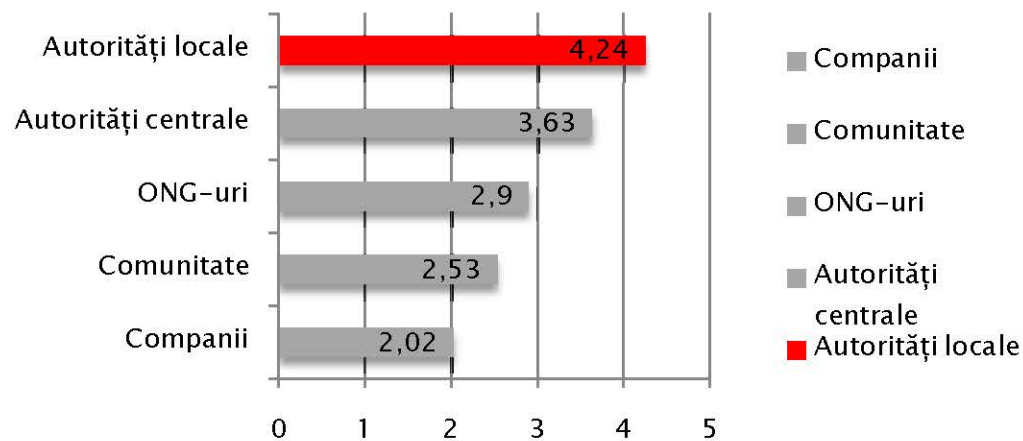


Autoritățile publice locale, consideră că cel mai important rol în elaborarea de măsuri pentru încurajarea utilizării bicicletei ar trebui să îl aibă chiar ele - punctaj 3,86. Un rol important, ar trebui să îl aibă, de asemenea și autoritățile publice centrale - 3,64p.



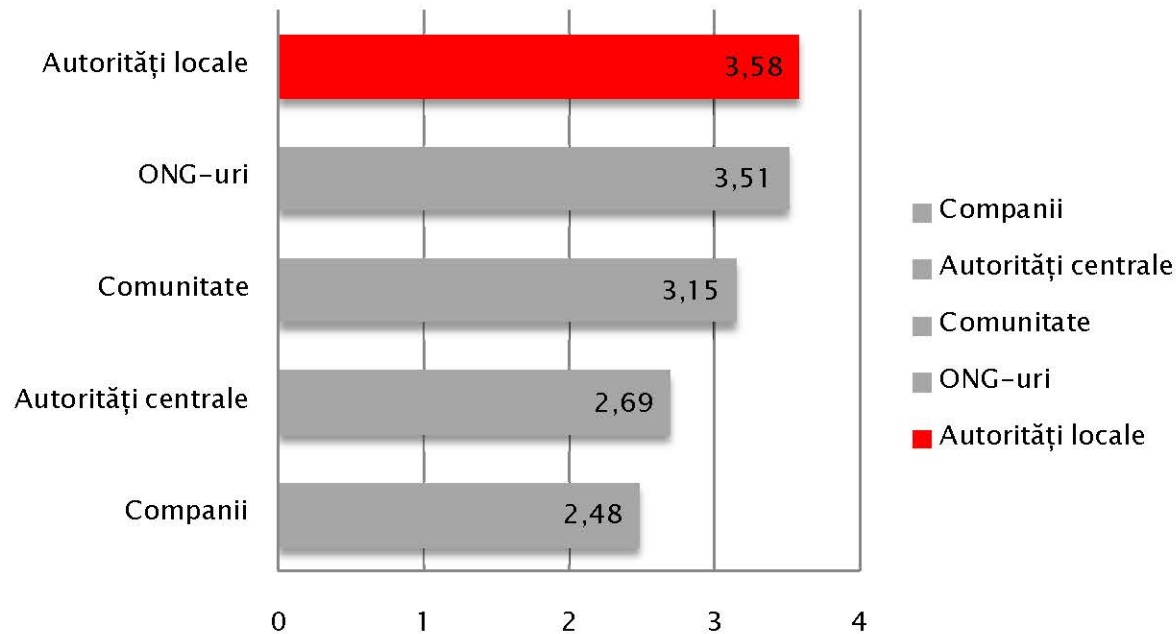
# Cel mai important rol în monitorizarea implementării de măsuri pentru încurajarea utilizării bicicletei

Autoritățile publice locale consideră că ele ar trebui să aibă cel mai important rol în monitorizarea implementării de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei.



# Cine acceptă cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei

Autoritățile locale



- ▶ Autoritățile locale consideră că măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei ar fi cel mai ușor acceptate de autoritățile locale (3,58p), fiind urmate cu un punctaj apropiat de ONG-uri (3,51p).

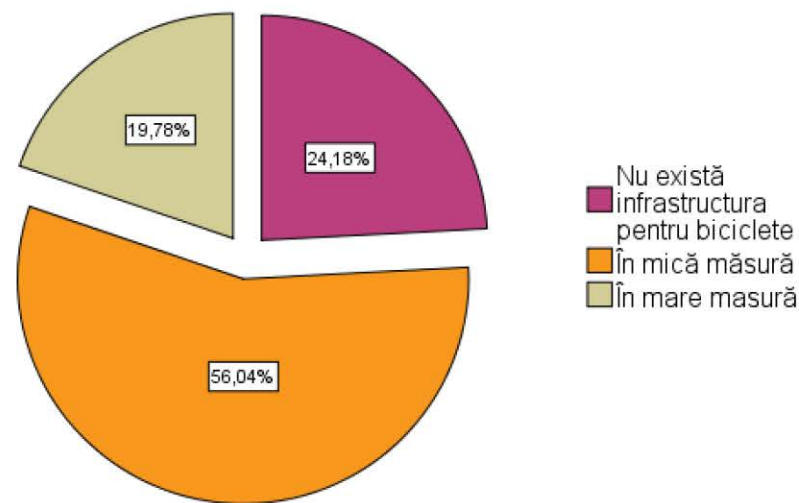


# Infrastructura pentru biciclete oferă condiții pentru utilizarea frecventă a bicicletei

În mică măsură

- ▶ Majoritatea respondenților - declară că la nivelul localităților lor infrastructura pentru utilizarea frecventă a bicicletei există în mică măsură (**56,04%**), sau nu există deloc (**24,18%**).

Infrastructura pentru bicicletă din localitatea dvs oferă condiții care ar determina utilizarea frecventă a bicicletei



# Proiecte de investiții implementate (sau în curs de implementare) care pot încuraja utilizarea bicicletei



- ▶ Cel mai votat proiect, și cel care a primit în mod repetat punctajul cel mai mare, este **modernizarea infrastructurii rutiere** (votat de 84 de primării). Realizarea de benzi dedicate transportului public și bicicletelor a fost considerat proiect prioritar de 76 de primării.
- ▶ Preocuparea principală a autorităților publice locale este modernizarea infrastructurii rutiere

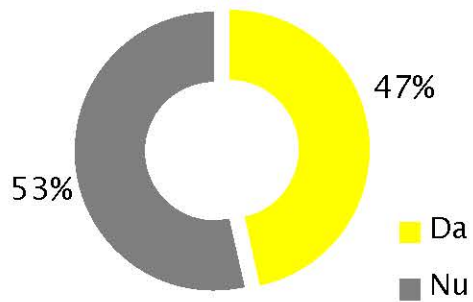
## Existența infrastructurii pentru deplasarea frecventă pe bicicletă

Din analiza datelor se poate observa că, în general, infrastructura pentru deplasarea frecventă pe bicicletă lipsește. Astfel, doar:

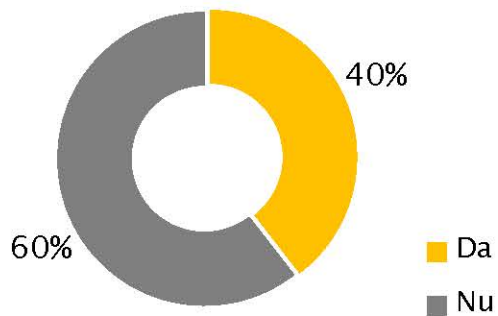
- ▶ 47% dintre respondenți declară că au piste pentru biciclete
- ▶ 40% spun că au trasee pentru biciclete nesemnalizate cu indicatorul pistă
- ▶ 38% au parcuri pentru biciclete
- ▶ 24% au sistem de închiriere de tip bike-sharing
- ▶ 58% au magazin specializat de biciclete
- ▶ 56% au service pentru biciclete
- ▶ 3% au centru multi - modal
- ▶ 37% au amenajat trasee pentru cicloturism

din numărul total de respondenți analizați (93), 3 respondenți au și alte tipuri de infrastructură: piste în zona mediană, trasee de mountain - bike, e- bikes.

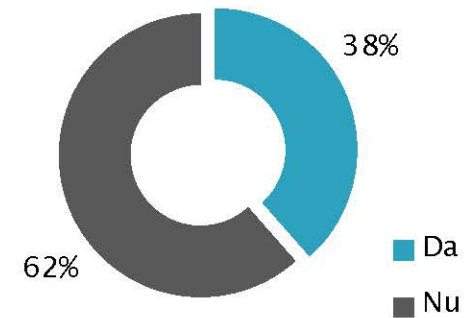
**Piste pentru biciclete**



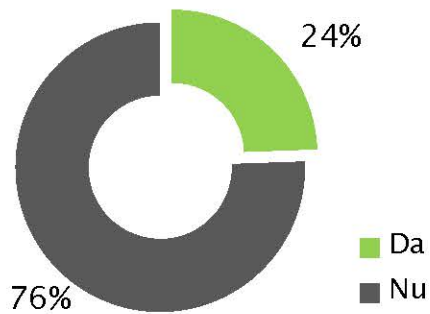
**Trasee pentru biciclete neseamnalizate cu indicatorul pistă**



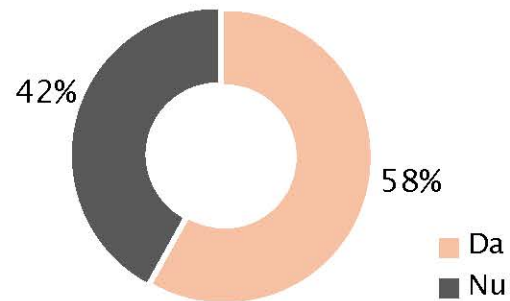
**Parcări pentru biciclete**



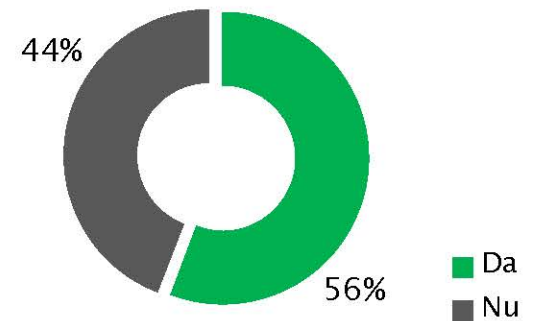
**Sistem de închiriere biciclete**



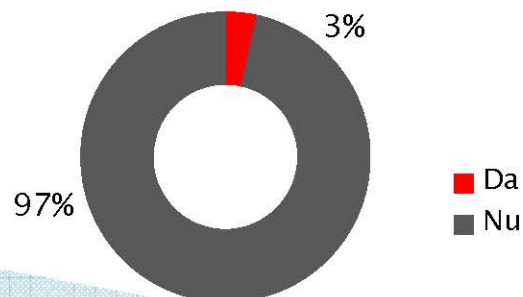
**Magazin specializat pentru comercializarea biciclete**



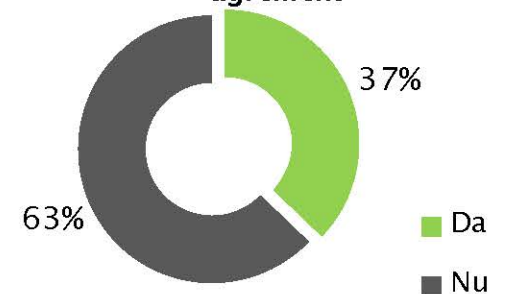
**Service pentru biciclete**



**Centre multimodale**



**Trasee pentru cicloturism/de agrement**



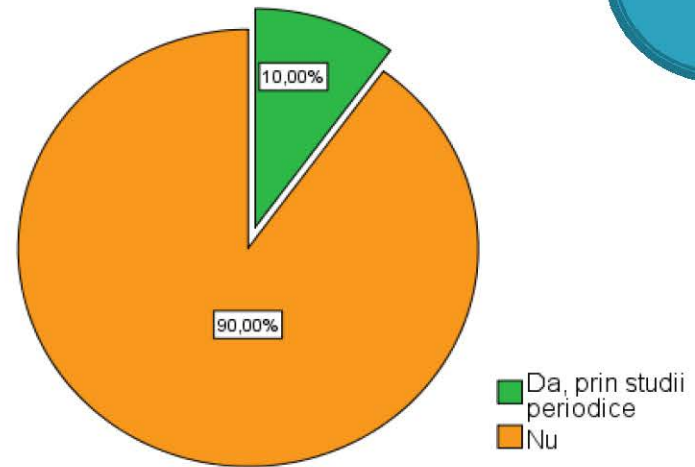
# Lungimea pistelor de biciclete

La întrebarea 12a (da, avem piste pentru biciclete), 40 de localități (46,5%) au declarat că au piste pentru biciclete amenajate.

- ▶ Din cele 40 de localități care au piste amenajate, 22 specifică lungimea **pistelor semnalizate pe fiecare tronson de drum cu indicatorul de obligativitate „pista pentru biciclete”**. În total sunt **275,73km** de astfel de piste, din care 70 de km sunt în municipiul Sibiu. Majoritatea localităților (36,3%) au piste cuprinse între 6 - 10 km.
- ▶ Dintre cei 40 de respondenți care declară că au piste pentru biciclete, 9 precizează lungimea pistelor amenajate prin **reducerea spațiului dedicat mașinilor**. Majoritatea localităților au piste cuprinse între 0 - 5 km, în total fiind **111,65km** de piste amenajate prin reducerea spațiului dedicat mașinilor, din care 70 de km municipiul Sibiu.
- ▶ Dintre cei 40 de respondenți care declară că au piste pentru biciclete, 22 au piste pentru biciclete amenajate prin **reducerea spațiului dedicat pietonilor**, fiind în total **109,01km**. Majoritatea localităților (59%) au piste cuprinse între 0-5km.

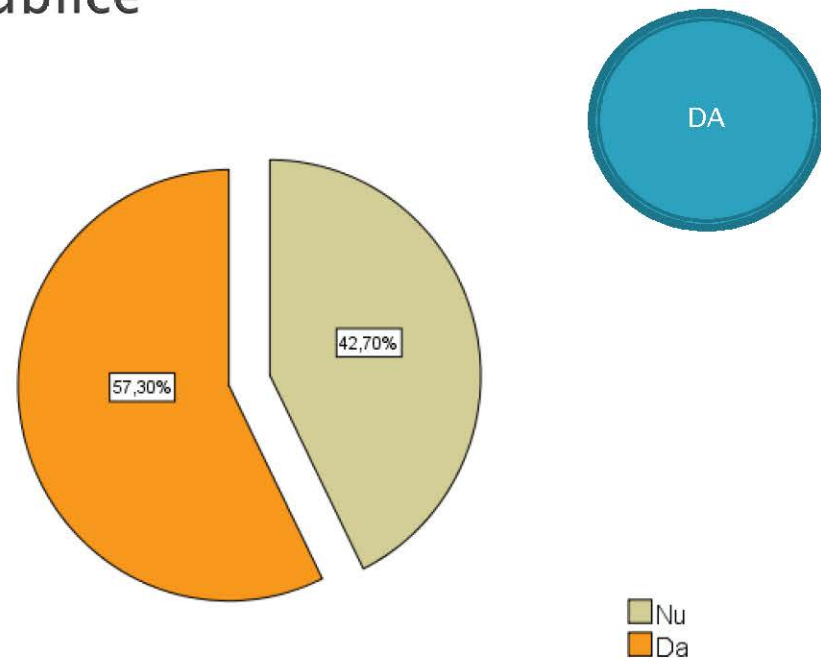
# Monitorizarea numărului de bicicliști

- ▶ Doar 9,7% dintre respondenți monitorizează prin studii periodice numărul de bicicliști din localitățile lor.



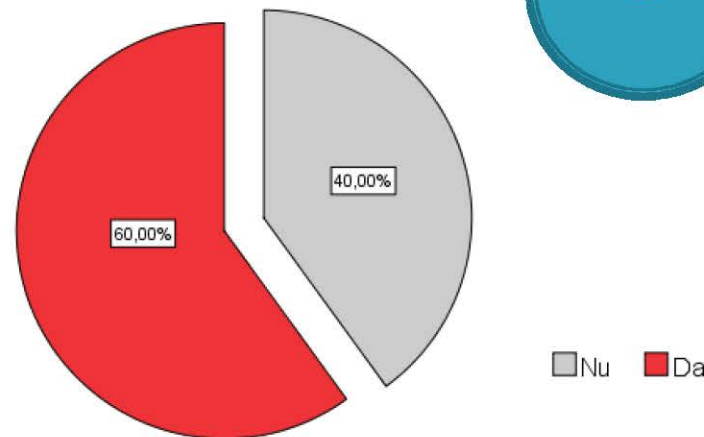
# Evenimente organizate de Autorități Publice

- ▶ Majoritatea Autorităților Publice (54,8%) respondente, organizează în localitățile lor, evenimente ce au rolul să promoveze și să încurajeze mersul pe bicicletă.



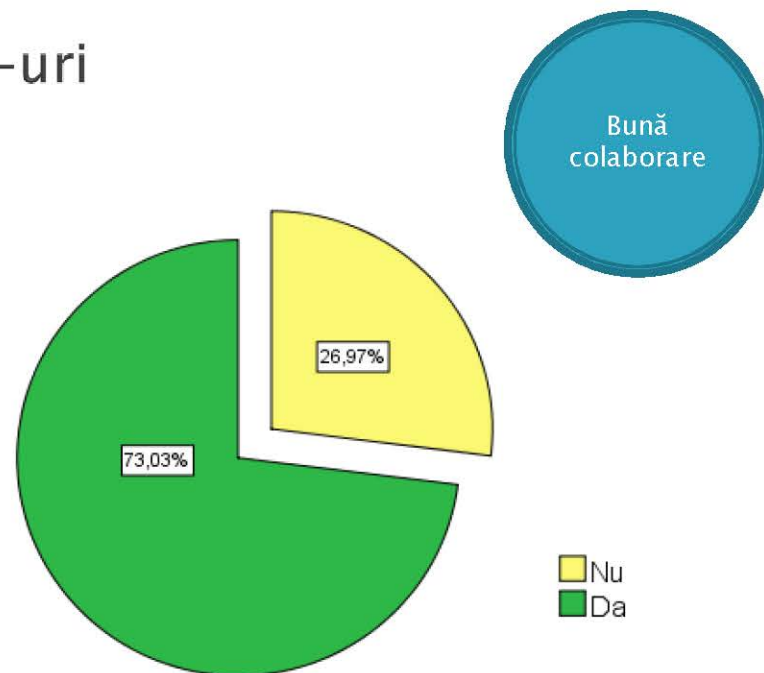
## Evenimente organizate de ONG-uri

- ▶ 58% dintre respondenți, declară că ONG-urile organizează în localitățile din care provin evenimente pentru promovarea mersului pe bicicletă.



## Relația dintre Autorități Publice și ONG-uri

- ▶ 73% dintre respondenți au o colaborare bună cu ONG-urile sau grupurile de inițiativă în scopul dezvoltării de idei ce ar putea determina utilizarea mai frecventă a bicicletei.



**„Dezvoltarea parteneriatului între ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților”**

Cod SIPOCA 306/SMIS2014: + 110839

Editor: Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud – Est

Data publicării: 01.2018

„Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014–2020”;

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României”

Material gratuit

