

PROPUNERE DE POLITICĂ PUBLICĂ ALTERNATIVĂ: STRATEGIA NATIONALĂ DE ÎNCURAJARE A UTILIZĂRII BICICLETEI



Echipa de elaborare:

Arhitect **Andrei AVRAM**, Expert dialog civic și politici publice - OPTAR

Arhitect Adrian GRIGORESCU - OPTAR

Urbanist Stadler REINHOLD-LEHEL, Lector – ADR SE

Emanuel RĂUȚĂ, Coordonator propunere politică publică alternativă – ADR SE

Marian IVAN, Coordonator activități partener proiect - OPTAR

Cristina ISTRATE, Expert recrutare și motivare grup țintă - OPTAR

Cuprins

1. Introducere	4
1.1. Glosar de termeni	5
1.2. Abrevieri	12
1.3. Scopul strategiei	13
1.4. Justificarea demersului	13
2. Analiza SWOT	16
2.1. Puncte tari	16
2.2. Puncte slabe	18
2.3. Oportunități	21
2.4. Amenințări	23
3. Identificarea problemelor	26
3.1. Definirea problemei	26
3.2. Probleme identificate la nivelul societății	31
3.2.1 Mobilitate restrânsă și deteriorarea spațiului urban	31
3.2.2 Deteriorarea mediului și a sănătății populației	36
3.2.3. Impact economic negativ	39
3.3. Probleme specifice comunității utilizatorilor de biciclete	41
3.3.1 Siguranța în trafic	41
3.3.2 Infrastructura precară	43
3.3.3 Legislație descurajantă	45
3.3.4 Lipsa unui cadru normativ funcțional și complet privind deplasarea cu bicicleta	46
3.3.5 Toleranța scăzută față de utilizatorii de biciclete	47
3.3.6 Lipsa specialiștilor în mobilitate	47
3.3.7 Lipsa informării și a implicării instituțiilor	48

4. Analiza cadrului strategic și legislativ în vigoare	49
4.1. Cadrul strategic global și reglementări internaționale.....	49
4.2 Cadrul strategic național.....	53
4.3. Analiza cadrului legislativ național	56
4.4. Analiza cadrului normativ național.....	56
5. Obiective.....	58
5.1. Obiectiv general.....	58
5.2. Obiective specifice	58
5.3. Indicatori de impact.....	66
6. Direcții de Acțiune.....	68
7. Implicații financiare.....	80
8. Implicații juridice.....	81
9. Plan de Acțiune	85
Anexa: 1 - Costurile tipice ale intervențiilor în Programul Cycle City Ambition	93
Anexa: 2 - Lista celor 46 de localități cu o populație mai mare de 50.000 de locuitori.....	95
Anexa: 3 - Numărul de localități cu o populație cuprinsă între 10.000 și 50.000 de locuitori	96

1. Introducere

Propunerea de politică publică alternativă a fost elaborată în cadrul proiectului „Dezvoltarea parteneriatului dintre ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților” – cod SIPOCA 306/cod MySmis 110839, finanțat în cadrul Programului Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020, Axa prioritară 1 „Administrație publică și sistem judiciar eficiente”.

Proiectul este implementat de către Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud-Est (ADR SE) în parteneriat cu Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România (OPTAR). Durata de desfășurare a proiectului este de 21 luni, în perioada iunie 2018 - aprilie 2020.

Elaborarea Strategiei naționale de încurajare a utilizării bicicletei reprezintă principalul rezultat al proiectului, contribuind la atingerea obiectivului său general, respectiv, creșterea capacității ONG-urilor și a partenerilor sociali din cele 8 regiuni de dezvoltare de a formula propuneri de politici publice alternative care promovează mersul pe bicicletă.

Strategia națională de încurajare a utilizării bicicletei a fost dezvoltată printr-o abordare participativă, prin implicarea actorilor cheie din domeniul mobilității, respectiv reprezentanți ai ONG-urilor care promovează mersul pe bicicletă, parteneri sociali, autorități și instituții publice de la nivel local și central, structuri asociative ale autorităților administrației publice locale. Procesul de consultare a actorilor cheie s-a desfășurat pe tot parcursul elaborării documentului programatic, fiind utilizate următoarele instrumente:

- cercetare sociologică privind percepția față de mersul pe bicicletă în mediul urban, politicile naționale, regionale și locale care promovează mersul pe bicicletă și nevoile identificate la nivelul societății civile. Cercetarea on-line s-a derulat sub forma unui amplu sondaj de opinie, adresat atât publicului general (din mediul urban și rural), cât și societății civile, autorităților locale și centrale, reprezentate de primării, consilii județene și ministere;

- întâlniri de informare și consultare organizate în toate regiunile țării, cu participarea reprezentanților autorităților locale și centrale, membri ai societății civile, experți, oameni pasionați, precum și reprezentanți ai companiilor interesate de a promova mobilitatea sustenabilă în rândul propriilor angajați;
- dezbateri publice privind 3 scenarii de politică publică alternativă vizând încurajarea utilizării bicicletei.

Astfel, Strategia națională pentru încurajarea utilizării bicicletei cuprinde un set de acțiuni care vizează facilitarea utilizării frecvente a bicicletei și integrează rezultatele procesului de consultare cu actorii relevanți în domeniul mobilității, precum și exemple de bună practică din state europene unde implementarea unor astfel de strategii a avut rezultate evidente.

1.1. Glosar de termeni¹

Accesibilitatea - diferența dintre termenii accesibilitate și mobilitate este utilă în contextul elaborării politicilor. Accesibilitatea unei activități pentru o persoană este ușurința cu care persoana poate ajunge în locuri unde această activitate (de exemplu, educație, muncă, timp liber) are loc. Prin urmare, termenul de accesibilitate se referă la capacitatea de a ajunge la activități și nu la mișcare prin utilizarea diferitelor moduri de transport. Pentru a ilustra acest lucru, este posibil să existe o accesibilitate bună cu o mobilitate slabă.

Accesibilizare - termen utilizat în literatura internațională de specialitate pentru a defini acțiunea de a face accesibil mediul construit pentru nevoile oamenilor cu mobilitate redusă, cum sunt persoanele cu dizabilități, bătrânii și copiii.

¹ Majoritatea termenilor au fost preluați din [Glosarul Eltis](#)

Bike sharing/biciclete partajate - sistem (public sau privat) automat de închiriere pe termen scurt a bicicletelor. Sistemul poate fi cu stații de andocare, unde bicicleta este preluată și predată într-o stație amenajată sau poate fi fără stații de andocare (dockless), unde regulile de ridicare și predare sunt specificate în aplicația care deservește sistemul.

Bicicleta cu asistență electrică/Pedelec (PEDal ELectric Cycle) sau EPACS (Electronic Power Assisted Cycles) - un tip de bicicletă cu un mic motor electric care se activează atunci când se pedalează și asistă progresiv utilizatorul până la o anumită viteză. Cele mai multe țări europene asimilează cu bicicleta pedelec-urile care au un motor asistat de până la 250 de wați și o viteză de 25 km/h înainte ca motorul să se oprească. Peste această putere sau viteză, acestea sunt considerate autovehicule.

Bicicletă² - vehiculul prevăzut cu două roți, propulsat prin forța musculară, cu ajutorul pedalelor ori manivelor. Sunt asimilate bicicletei vehiculele cu pedale cu pedalare asistată echipate cu un motor electric auxiliar cu puterea nominală continuă mai mică sau egală cu 250 W, a cărui asistare este întreruptă atunci când ciclistul încetează să pedaleze sau este redusă progresiv pe măsură ce viteza vehiculului crește, fiind întreruptă complet înainte ca viteza vehiculului să atingă 25 km/h, precum și bicicletele cu motor, astfel cum sunt prevăzute în Regulamentul (UE) nr.168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri.

Bicicletă cargo/cargo-bicicletă - bicicletă, care prin construcție, poate fi utilizată pentru transportul de marfă. În cazul unui volum mai mare de marfă, se utilizează triciclete, iar termenul, deși impropriu, le include și pe acestea.

Biciclist/ă - persoana care folosește bicicleta ca mijloc de deplasare.

Bike & Ride - zonă/clădire cu parări pentru biciclete amplasate în vecinătatea directă a unor stații de transport public de persoane.

² Ordonanța de urgență Nr. 13 din 04 Februarie 2020 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, publicată pe 11 Februarie, intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României

Bune practici / exemplu de bune practici - este un exemplu din lumea reală (studiu de caz) în care a fost aplicată o metodă sau o tehnică care a arătat constant rezultate superioare celor obținute prin alte mijloace.

Bike Mayor /Consilier al Primarului pe teme legate de biciclete - funcție asimilată cu cea de consilier/consultant, care reprezintă comunitatea și interesele utilizatorilor de biciclete în interiorul administrațiilor locale. Are rolul de a promova, facilita, ghida și accelera măsuri și proiecte care să îmbunătățească condițiile, la nivelul orașelor, pentru utilizatorii de biciclete. În general se bazează pe voluntariat, iar reprezentanții sunt recomandați de grupurile locale de bicicliști și uneori sunt votați de public în alegeri neoficiale. La sfârșitul anului 2019, 200 de orașe din lume aveau funcții de Bike Mayor.

Calitatea vieții - se referă la bunăstarea generală a unei persoane sau a societății, bazată pe o serie de criterii precum sănătatea și fericirea, mai degrabă decât numai veniturile financiare.

Car pooling - este partajarea călătoriei cu un autovehicul între mai multe persoane care au același punct de destinație (de obicei) sau au segmente comune de traseu.

Car sharing/autovehicule partajate - sistem (public sau privat) automat, de închiriere pe termen scurt a autovehiculelor.

Ciclist/ă - persoană care practică sportul numit ciclism.

Costuri externe în transporturi³ - ansamblul costurilor produse de serviciul de transport care afectează societatea sau mediul. Nu sunt incluse în prețul plătit de utilizator pentru serviciul de transport și sunt suportate de întreaga comunitate.

Includ: accidentele, aglomerările, poluarea atmosferică, zgomotul, schimbările climatice.

- Accidentele: generează o serie de costuri, luate în calcul, în general, doar de către sistemele de asigurare în caz de risc: vieți umane pierdute, îngrijiri medicale și handicapuri pentru victime, pierderi de producție etc.

³ Definite conform Strategiei pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030

- Poluarea atmosferică: emisiile de particule – monoxid de carbon (CO), plumb, compuși organici volatili (COV), oxid de azot (NOx) și dioxid de sulf (SO₂) – atacă sănătatea, mediul natural și construcțiile.

- Emisiile de gaze provoacă efectul de seră (dioxidul de carbon – CO₂), cu un efect pe termen lung asupra climei planetei, antrenând extinderea deșerturilor, creșterea nivelului oceanelor, importante pagube în agricultură și alte efecte negative asupra mediului natural și a sănătății.

- Zgomotul: aduce prejudicii persoanelor, conducând la disconfort fizic și psihic, stres și alte efecte grave asupra sănătății.

- Aglomerările: provoacă blocări ale traficului și pierderi considerabile pentru toți utilizatorii, întreg ansamblul sistemului de transport devenind inefficient.

Dezvoltare durabilă - dezvoltarea durabilă este dezvoltarea care urmărește satisfacerea nevoilor prezentului, fără a compromite posibilitatea generațiilor viitoare de a-și satisface propriile nevoi.

Distribuția modală/repartiția modală/modal split/modal share - poate fi definită ca distribuția persoanelor care utilizează un anumit mod de deplasare, inclusiv mersul cu bicicleta sau pietonal, în cadrul sistemului de transport al unei zone urbane. Distribuția modală a diferitelor moduri de transport este afișată de obicei ca valoare procentuală pentru fiecare mod.

Drumuri verzi (Greenways) - sunt căi de comunicație terestră rezervate exclusiv călătoriilor nemotorizate, dezvoltate într-o manieră integrată care îmbunătățesc atât mediul, cât și calitatea vieții din zona înconjurătoare. Aceste rute trebuie să îndeplinească standarde satisfăcătoare de lățime, gradient și condiții de suprafață pentru a se asigura că sunt ușor de utilizat, de toate tipurile de utilizatori. Digurile cursurilor de apă și liniile de cale ferată scoase din uz sunt o resursă foarte potrivită pentru dezvoltarea drumurilor verzi.

EuroVelo - rețeaua europeană de trasee destinate turismului pe biciclete.

Indicator - expresie numerică pentru caracterizarea cantitativă a unui fenomen social-economic din punctul de vedere al compoziției, structurii, schimbării în timp, al legăturii reciproce cu alte fenomene.

Indice de motorizare - numărul de autovehicule raportat la populație dintr-o zonă clar delimitată.

Infrastructură (de transport) - ansamblul de amenajări și structuri fizice, care asigură deplasarea, transferul și staționarea oamenilor și a mărfurilor în teritoriu.

Infrastructură velo (pentru biciclete) - ansamblul de amenajări și structuri fizice, care asigură staționarea, deplasarea și transferul cu bicicleta.

Integrarea modurilor de transport - se referă la procesul de a face călătorii care utilizează o serie de moduri de transport mai convenabile și mai eficiente. Integrarea modurilor de transport poate facilita intermodalitatea (finalizarea unei singure călătorii utilizând două sau mai multe moduri de transport diferite) și multimodalitatea (utilizarea diferitelor moduri de transport pentru călătorii diferite).

Intermodalitate (care nu trebuie confundată cu multimodalitatea) - se referă la îmbunătățirea eficienței și atractivității unei singure călătorii realizate cu mai multe moduri de transport (de exemplu, mersul pe jos, cu trenul și cu autobuzul), cu scopul de a oferi călătorilor o călătorie fără probleme. Aceasta necesită crearea de sisteme integrate de transport prin armonizarea diferitelor servicii de transport și crearea de conexiuni organizate între diferite moduri de transport.

Mijloc de transport/deplasare nemotorizat - vehicul care ajută la deplasarea oamenilor și mărfurilor și care folosește ca propulsie forța umană (sau a curenților de aer, în cazul deplasării pe apă).

Mobilitate - diferența dintre termenii accesibilitate și mobilitate este utilă în contextul elaborării politicilor. Mobilitatea este definită ca potențialul de mișcare și capacitatea de a ajunge dintr-un loc în altul folosind unul sau mai multe moduri de transport pentru a satisface nevoile zilnice. Ca atare, diferă de accesibilitate, care se referă la capacitatea de a accesa sau de a ajunge la un serviciu sau activitate dorită. Pentru a ilustra acest lucru, este posibil să aveți o mobilitate bună, dar accesibilitate slabă.

Mod de deplasare/transport - modalitatea prin care oamenii sau mărfurile se deplasează între zone. Acestea pot include moduri „nemotorizate”, cele mai relevante fiind mersul pe jos sau cu bicicleta și moduri „motorizate”, precum autoturismul, autobuzul, tramvaiul, trenul, metroul și mijloacele de transport fluviale, maritime sau aeriene.

Multimodalitatea (care nu trebuie confundată cu intermodalitatea) - se referă la selectarea modurilor de transport alternative pentru diferite călătorii într-o anumită perioadă de timp (de exemplu, o zi sau o săptămână).

Park & Ride/Drive & Ride sau Park & Bike/Drive & Bike - parcări auto și pentru biciclete amplasate în vecinătatea directă a unor stații ale transportului public de persoane. Aceste parcări au rolul de a facilita trecerea de la transportul individual la cel în comun și sunt plasate, de obicei, în zona de intersecție a arterelor penetrante cu principalele inele rutiere. Pentru distanțele de parcurs mai mici, continuarea călătoriei se poate face cu bicicleta (**Park & Bike/Drive & Bike**).

Participanți la trafic vulnerabili - sunt participanții la trafic nemotorizați, precum pietonii și bicicliștii, dar și motocicliștii și persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate și orientare redusă.

Pistă pentru biciclete⁴ - subdiviziunea părții carosabile, a trotuarului ori a acostamentului sau pistă separată de drum, special amenajată, semnalizată și marcată corespunzător, destinată numai circulației bicicletelor și trotinetelor electrice.

Plan de mobilitate urbană durabilă - instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor, bunurilor și mărfurilor.

Punct intermodal/Nod intermodal/pol intermodal - amenajări care susțin transferul de la un mod de transport la altul. În funcție de complexitatea structurilor

⁴ Ordonanța de urgență Nr. 13 din 04 Februarie 2020 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, publicată pe 11 Februarie, intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României

intermodale (tipuri de transport disponibile și dimensiune) acestea pot fi considerate puncte, noduri sau terminale.

Punct negru - reprezintă segmentul de drum public care prezintă o rată mai mare de accidente rutiere decât rata medie a accidentelor înregistrate pe unitatea de distanță a drumului respectiv și pe o perioadă de timp istorică, stabilite de Autoritatea Rutieră Română – A.R.R. În sensul acestei definiții, perioada de timp istorică este de 3 ani, unitatea de distanță în afara localităților este de 1 km și unitatea de distanță în localitate este de 50 m.

Sistem de transport inteligent (utilizat des ca ITS, din engleză) - este un sistem care ajută la optimizarea utilizării infrastructurii existente printr-o varietate de mijloace tehnice, cum ar fi semnale de trafic, planificatori de călătorie, ticketing inteligent sau sisteme de cooperare (inclusiv sisteme de comunicații între vehicule și vehicule cu infrastructură). ITS favorizează gestionarea coordonată a rețelelor de transport rutier și public și ușurează implementarea sistemelor de logistică urbană și restricții de acces.

Spațiu partajat / woonerf / living street / shared space (termen utilizat la nivel global) - spațiul public, în general străzi, fără delimitări fizice între participanții la trafic, în care pietonii au prioritate iar viteza de deplasare a vehiculelor este adaptată la cea a pietonilor (sub 20 km/h).

Tarifare integrată - este posibilitatea de a folosi același bilet sau abonament pentru a accesa mai multe mijloace de transport public de persoane.

Trotinetă electrică⁵ - vehiculul cu două sau trei roți și ghidon, utilizat pentru transportul unei singure persoane, care nu este prevăzut cu loc șezând sau care este echipat cu un loc șezând pentru conducător, al cărui punct de ședere de referință se află la o înălțime mai mică sau egală cu 540 mm în cazul celor cu două roți, respectiv la o înălțime mai mică sau egală cu 400 mm în cazul celor cu trei roți, a cărui viteză maximă prin construcție este mai mare de 6 km/h, dar nu depășește 25 km/h și care este echipat

⁵ Ordonanța de urgență Nr. 13 din 04 Februarie 2020 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, publicată pe 11 Februarie, intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României

cu motor electric; punctul de ședere de referință are înțelesul prevăzut în Regulamentul (UE) nr.168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013⁶.

Viziunea zero (vision zero) - este o politică care plasează viața oamenilor mai presus de orice și consideră ca inacceptabilă moartea sau rănirea gravă în accidente auto. A fost inițiată în Suedia în 1997 și constă într-un ansamblu de măsuri care împiedică producerea accidentelor fatale. Principala măsură este proiectarea drumurilor/străzilor astfel încât să nu permită deplasarea vehiculelor motorizate la viteze care pot provoca moartea sau rănirea gravă în cazul unor accidente (utilizat la nivel național doar în Suedia și Olanda, la nivel local în unele orașe din Europa și America de Nord).

1.2. Abrevieri

ADN - Autoritatea pentru Deplasări Nemotorizate

ANC - Agenția Națională pentru Calificări

ANFP - Agenția Națională a Funcționarilor Publici

ARR - Autoritatea Rutieră Română

CFR – Compania Națională Căi Ferate

MLPDA - Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației

MDRAP – Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (actualul MLPDA)

OS – Obiectiv Specific

PMUD - Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

PUG - Plan Urbanistic General

UE – Uniunea Europeană

⁶ Definiție în conformitate cu propunerea de modificare a OUG 195/2002

1.3. Scopul strategiei

Scopul Strategiei naționale de încurajare a utilizării bicicletei este acela de a ghida procesul de dezvoltare a unei culturi a mersului cu bicicleta concomitent cu crearea infrastructurii necesare. Conturarea unui cadru propice pentru deplasarea cu bicicleta are în vedere, cu prioritate, eliminarea barierelor existente în cadrul legal, urmărind educația și acceptarea socială.

Strategia națională de încurajare a utilizării bicicletei nu propune proiecte detaliate pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete, acestea fiind responsabilitatea autorităților locale, însă are în vedere asigurarea unui ansamblu de măsuri favorabile sub care această infrastructură să poată fi realizată la standarde europene, subsumând componente legislative, educaționale sau mecanisme de finanțare a infrastructurii.

1.4. Justificarea demersului

La nivel global, omenirea se confruntă cu problema distrugerii mediului înconjurător, epuizării resurselor, urbanizării necontrolate și a obezității.

Încălzirea globală generează creșterea temperaturii la nivel global, ceea ce duce la înmulțirea fenomenelor meteo extreme, dispariția unor specii de plante și animale și dezrădăcinarea unor populații. O cauză a încălzirii globale sunt emisiile de gaze cu efect de seră⁷.

Impactul transporturilor este în continuă creștere și reprezintă, în același timp, cea mai mare sursă de emisii de gaze cu efect de seră, la nivelul Uniunii Europene (vezi fig.1).

⁷ [Schimbări Climatice](#) - Ministerul Mediului Apelor și Pădurilor

În 2017, la nivelul UE, emisiile de gaze cu efect de seră erau cu 26% mai mari decât în 1990, iar transportul rutier producea 72% din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră ale întregului sector de transport⁸.

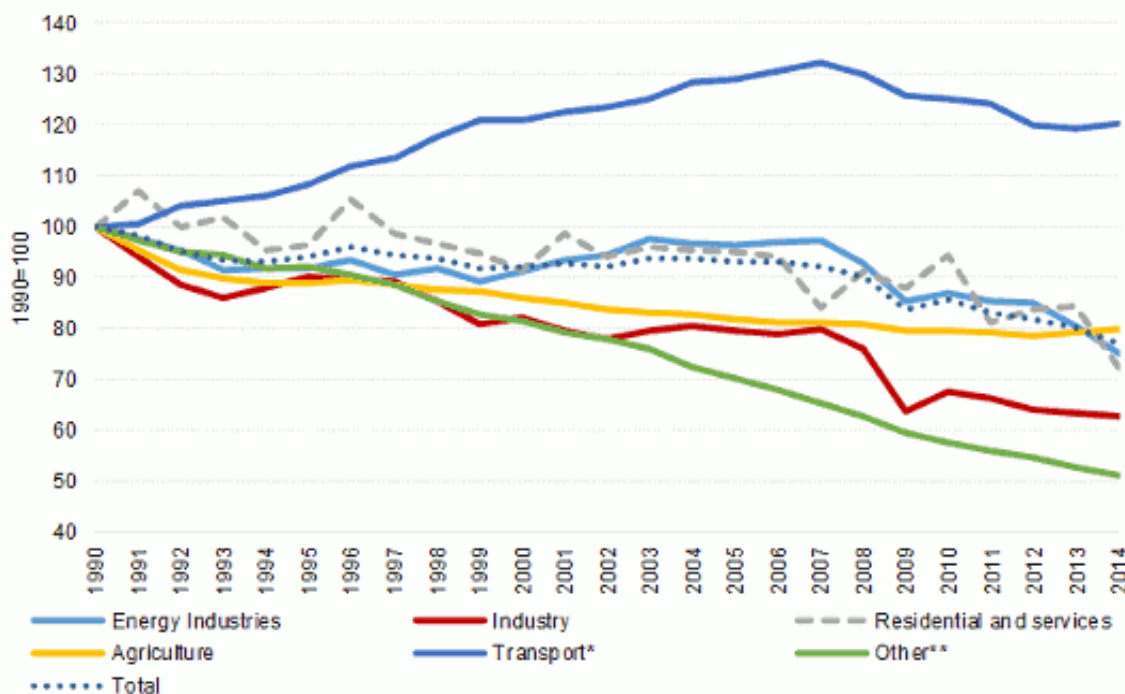


Fig.1 Proveniența emisiilor de gaze cu efect de seră

Sursa: Cycling in Member States' Draft National Energy and Climate Plans: An Assessment

Datorită creșterii populației, a cererii pentru mobilitate și intensificării comerțului la nivel global, sectorul transporturilor va continua să crească. Pentru a reduce impactul negativ sunt necesare măsuri rapide și ferme pentru trecerea la moduri de transport curat.

Sistemul actual de transport se bazează, în continuare, în mare măsură pe combustibili fosili, resurse neregenerabile în curs de epuizare. În Statistical Review of World Energy - 2016 se estimează că resursele actuale de petrol și gaze vor fi epuizate în 50 de ani⁹.

⁸ [Pag. 1](#) - Cycling in Member States' Draft National Energy and Climate Plans: An Assessment

⁹ [Estimare](#) - Our World in Data, Fossil Fuels

Expansiunea urbană necontrolată reprezintă în continuare o provocare globală vizibilă mai ales în țările în curs de dezvoltare. Luând în considerare creșterea accentuată a populației urbane, un surplus de 2.4 miliarde locuitori până în 2050¹⁰, modul în care orașele își gestionează creșterea va juca un rol din ce în ce mai important.

Obezitatea reprezintă una din principalele provocări care afectează sănătatea mondială. Astăzi posibilitatea ca o persoană să fie obeză este de trei ori mai mare decât în 1975¹¹. Una din principalele cauze ale obezității este sedentarismul care este responsabil anual de circa 2 milioane de decese la nivel global¹². În cazul României, 15.66% din decese au legătură cu obezitatea¹³.

În România, cadrul strategic de amenajare a teritoriului nu este încă în totalitate adaptat și actualizat. Datorită constrângerilor Uniunii Europene, centrele urbane au adoptat Planuri de Mobilitate Urbana Durabilă (PMUD), însă există foarte puține planuri sau strategii locale pe moduri de transport, cum ar fi bicicleta. O altă problemă a majorității localităților din România este neactualizarea Planurilor Urbanistice Generale (PUG). Raportul MDRAP¹⁴ precizează ca efecte negative creșterea urbană necontrolată, apariția unor zone monofuncționale rezidențiale (cartiere dormitor) sau industriale, neconectate și necorelate cu rețeaua urbană existentă.

Ca parte componentă a PUG, implementarea independentă a PMUD poate genera disfuncții în dezvoltarea localităților, în lipsa unei corelări cu reglementarea proprietăților și funcțiunilor din cadrul PUG.

¹⁰ [Raport](#) - 2014 revision of the World Urbanization Prospects

¹¹ M. Galka, 2017. How the world got fat: a visualisation of global obesity over 40 years. The Guardian. [\[Online\]](#)

¹² WHO, 2002. Physical inactivity a leading cause of disease and disability. [\[Online\]](#)

¹³ Hannah Ritchie and Max Roser (2020) - "Obesity". Published online at OurWorldInData.org. Retrieved from: 'https://ourworldindata.org/obesity' [Online Resource]

¹⁴ [Pag 17](#) - Raport privind starea teritoriului România 2017 - MDRAP

2. Analiza SWOT

2.1. Puncte tari

În 2016, România era al 6-lea cel mai mare producător european de biciclete¹⁵ (inclusiv biciclete cu asistență electrică), cu 7% din piața de profil, și al doilea producător european la piese și accesorii pentru biciclete¹⁶, cu 17% din piața de profil, conform ultimelor date statistice.

În ceea ce privește exporturile, România era pe locul 10 la vânzările de biciclete¹⁷ (inclusiv biciclete cu asistență electrică), cu 3% din piață - aproximativ jumătate de milion de bucăți vândute. O posibilă explicație pentru această cotă importantă de piață poate fi faptul că în Uniunea Europeană doar grecii și bulgarii fac biciclete mai ieftine decât cele fabricate în România¹⁸.

România avea 2450 de angajați în industria bicicletei (producție, service, vânzări etc), fiind pe locul 8 în Europa¹⁹. Acțiunile din industria de biciclete arată că România își va menține statutul de jucător important pe piață, după ce în 2020 se anunță deschiderea unei noi fabrici de biciclete la Timișoara, care se estimează că va produce 1,5 milioane de biciclete pe an²⁰.

Majoritatea orașelor mari și medii din România au realizat și adoptat Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă, ceea ce înseamnă că principiile dezvoltării durabile mobilității

¹⁵ [Pag. 14 - 15](#), CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry - Industry & Market Profile (2016 statistics)

¹⁶ [Pag. 21 - 22](#), CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry - Industry & Market Profile (2016 statistics)

¹⁷ [Pag. 25 - 26](#), CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry - Industry & Market Profile (2016 statistics)

¹⁸ [Pag. 27](#), CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry - Industry & Market Profile (2016 statistics)

¹⁹ [Pag. 33](#), CONEBI - Confederation of the European Bicycle Industry - Industry & Market Profile (2016 statistics)

²⁰ [Opinia Timișoarei](#) - "Vom circula cu biciclete 'made in Timișoara'. Investiție de 30 de milioane de euro în cea mai mare fabrică din estul Europei"

sunt mai des discutate și luate în considerare în cadrul proiectelor dezvoltate de autoritățile locale.

În ultima perioadă se constată o creștere a interesului față de bicicletă, fără însă să poată fi evidențiată în date statistice, deoarece nu există un istoric de colectare de date. În schimb, se observă faptul că au sporit discuțiile în spațiul public despre acest mod de deplasare, bicicleta devenind tot mai prezentă în reclame, clipuri muzicale, știri, premii în diverse concursuri, machete de arhitectură etc. Interesul față de biciclete se manifestă și în spațiul online, unde cuvântul “bicicleta” este tot mai accesat cu motoarele de căutare Google, statistica trends.google.com arătând o creștere constantă (de pînă la 300%) în ultimii 14 ani (de când sunt disponibile aceste date).

Bicicleta face parte din categoria mijloacelor de transport cele mai ieftine și care necesită cea mai ieftină infrastructură. Când se deplasează în mediul urban, bicicletele consumă spațiu de șapte pînă la zece ori mai puțin decît mașinile și de opt pînă la 50 de ori mai puțin spațiu cînd sunt parcate²¹. Dealtfel, bicicleta este mijlocul de transport cu cel mai mare grad de mobilitate în cazul congestiilor urbane, masa și viteza reduse făcînd-o să reprezinte un grad scăzut de pericol de accidentare pentru pietoni. În plus, bicicleta este silențioasă și nu emite gaze cu efect de seră, contribuind la menținerea unui climat sănătos în zona urbană.

Foarte importante sunt și beneficiile de sănătate pe care le au utilizatorii, utilizarea ei frecventă contribuind la prevenirea bolilor asociate sedentarismului. De precizat că o statistică din 2014 realizată la nivelul Uniunii Europene estima că românii practică cel mai puțin sport, fitness sau activități fizice recreative (de agrement) cel puțin o dată pe săptămână²². În schimb, dacă pedalează regulat, elevii și salariații au o mai bună stare de sănătate și o putere de concentrare mai mare²³, rezultînd o productivitate mai mare²⁴.

²¹ Informal meeting of EU ministers for Transport - [Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode](#), Luxembourg, October 2015

²² Practising sport, fitness or recreational (leisure) physical activities at least once a week, 2014 ([link](#))

²³ Informal meeting of EU ministers for Transport - [Declaration on Cycling as a climate friendly Transport Mode](#), Luxembourg, October 2015

²⁴ How cycling makes you healthier and happier ([link](#))

Nivelul anual de precipitații din România este favorabil pentru utilizarea frecventă a bicicletei, dacă observăm că este similar cu cel din țările nordice, acolo unde se înregistrează cel mai mare procent modal de oameni care utilizează bicicleta²⁵.

Un punct forte pentru utilizarea bicicletei în mediul urban este densitatea crescută a populației în orașele românești. De exemplu, pentru București, cel mai mare oraș din România, studiile realizate pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov 2016 - 2030 au arătat că peste 83% din deplasările din Capitală nu depășesc 10 km, iar distanța medie de deplasare este de 6,8 km²⁶. Aceste date demonstrează că majoritatea distanțelor pot fi parcurse pe bicicletă.

Creșterea numărului de utilizatori contribuie la creșterea unui climat de siguranță deoarece prezența crescută a oamenilor în spațiile publice descurajează faptele antisociale. Deasemenea, crește interacțiunea între indivizi, contribuind astfel la creșterea apartenenței la comunitate.

Densitatea scăzută a autostrăzilor²⁷ și dezvoltarea medie a rețelei de căi ferate poate fi un atu pentru dezvoltarea cicloturismului, care necesită investiții relativ mici și cu rezultate asemănătoare turismului clasic. Beneficiile acestui tip de turism este demonstrat de un studiu din Franța unde cicloturiștii cheltuie în medie cu 20% mai mult decât cei care folosesc alte moduri de deplasare²⁸. Așadar, promovarea acestui tip de turism poate contribui la dezvoltarea economică a unor comunități izolate.

2.2. Puncte slabe

Lipsa infrastructurii pentru biciclete este problema majoră care blochează creșterea numărului de utilizatori. Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă, desfășurată în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019 arată că 57,8% dintre utilizatori consideră că doar în mică măsură

²⁵ [Trends](#) in annual and summer precipitation across Europe between 1960 and 2015

²⁶ [Pag. 80](#) - PMUD București - Ilfov, Raport Interimar 1

²⁷ [Pag. 169 și 181](#) - Eurostat regional yearbook 2013, Transport

²⁸ [Pag. 22](#) - The benefits of cycling - Unlocking their potential for Europe

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 lor²⁹.

Lipsa unei infrastructuri adecvate este identificată de Buletinul siguranței rutiere 2017 ca principală cauză a numărului mare de decese din zona rurală, în rândul bicicliștilor accidentați. Astfel, poliția rutieră a concluzionat în raport că *“infrastructura rutieră se intersectează, uneori chiar până la suprapunere, cu traseele ce derivă din activitățile zilnice ale persoanelor din mediul rural (drumurile/ străzile din mediul rural sunt împărțite uneori între automobile, bicicliști, vehicule agricole, autovehicule atipice, căruțe, pietoni, spațiu de joacă pentru copii etc³⁰.”*

Dealtfel, și Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2016 - 2020³¹ identifică insuficiența amenajărilor rutiere special destinate bicicletei ca fiind o cauză principală în cazul accidentelor în care sunt implicați bicicliștii.

Lipsa infrastructurii pentru biciclete sau calitatea îndoielnică a lucrărilor executate fac ca în ultima perioadă să se constate o creștere a numărului accidentelor cu victime bicicliști a căror cauză a fost încălcarea regulilor de circulație de către aceștia.

Una dintre cauze, menționate în rapoartele Poliției Rutiere, este lipsa de cunoaștere a regulilor de circulație. Aceasta este un efect al articolului de lege care interzice circulația pe drumurile publice a persoanelor cu o vârstă mai mică de 14 ani. Trebuie menționat că România este singura țară din lume în legislația căreia este prevăzută o astfel de interdicție.

²⁹ [Pag. 24](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

³⁰ Pag. 68 - Buletinul siguranței rutiere 2017 ([partea a doua](#))

³¹ [SNSR 2016 - 2020](#)

Conform datelor centralizate la nivelul Uniunii Europene, România înregistrează cel mai mare număr de decese în rândul bicicliștilor raportat la un milion de locuitori³².

Datele centralizate de CARE Database³³ mai arată că peste 70% din decesele cauzate de accidentele rutiere sunt provocate în mediul urban. Raportat la distribuția utilizatorilor pe zone, se constată că decesele bicicliștilor în mediul urban sunt de aproximativ 10 ori mai multe decât în mediul rural. Asta aduce în discuție lipsa unui Normativ care să reglementeze modul în care trebuie să fie realizată și întreținută infrastructura pentru biciclete în mediul urban, astfel încât utilizatorii să circule într-un climat de siguranță.

Totuși, trebuie acordată atenție și infrastructurii din zona rurală, acolo unde gravitatea accidentelor a făcut ca 59% dintre bicicliștii accidentați să decedeze³⁴.

Noxele influențează utilizarea bicicletei. Totuși, nivelul de poluare din interiorul unei mașini este invariabil mai mare decât a aerului ambiental: un conducător / călător al unei mașini respiră aproximativ de două ori mai mult monoxid de Carbon decât un biciclist și aproximativ 50% mai mulți oxizi de azot³⁵. Nu trebuie omis și timpul petrecut în trafic! În cazul congestiilor urbane, utilizarea bicicletei scurtează timpul petrecut în trafic, deci expunerea este mai mică³⁶.

Chiar dacă pentru mulți români automobilul reprezintă imaginea bunăstării, creșterea continuă a traficului rutier a adus cu sine congestii, poluare, un număr sporit de accidente, costuri crescute de transport, acapararea și degradarea fizică a spațiului public, scăderea atractivității și alterarea aspectului spațiului urban, acapararea resurselor bugetare, atomizare spațială și socială, reducerea timpului liber în general și a celui destinat activităților în aer liber.

³² [Pag. 5](#) - Traffic Safety Basic Facts 2018, Cyclists

³³ [Pag. 157 - 161](#) - CARE Database, Comisia Europeană

³⁴ [Pag. 12 - 13](#) - Buletinul siguranței rutiere 2017 (partea 1)

³⁵ [Pag. 13 și 35](#) - Cycling: the way ahead for towns and cities

³⁶ [The Guardian](#): Cyclists 'exposed to less air pollution than drivers' on busy routes

România are o rețea feroviară destul de densă, dar posibilitatea foarte redusă de transport cu trenul a bicicletelor face imposibilă dezvoltarea unor campanii internaționale de promovarea a țării ca destinație pentru cicloturiști. În februarie 2020, Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători CFR Călători SA a precizat că deține în parcul inventar al societății un număr de 22 de vagoane amenajate pentru transportul a 136 de biciclete. CFR Călători SA este singura companie de transport feroviar de călători care are acoperire națională.

2.3. Oportunități

Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației are în procedura de avizare primul proiect de ordin de ministru, cu valoare de Normativ, care va reglementa modul de proiectare, execuție, utilizare și mentenanță a lucrărilor de infrastructură pentru biciclete. Existența documentului și procedura avansată de avizare este o oportunitate care ar putea reprezenta un impuls pentru construirea de infrastructură viabilă pentru biciclete, mai ales în contextul în care în perioadele următoare vor fi disponibile fonduri pentru dezvoltare durabilă sau dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete.

Durata relativ scurtă de implementare a unei rețele principale cu trasee pentru biciclete se încadrează în mandatul de primar/consilier local făcând ca astfel de proiecte să fie atractive pentru factorul politic deoarece rezultatele ar fi vizibile pe timpul mandatului.

Congestiile urbane reprezintă o oportunitate pentru autoritățile locale unde locuitorii se plâng de timpul pierdut în trafic, deoarece aceștia ar înțelege mai ușor necesitatea respectării principiilor mobilității urbane, respectiv necesitatea încurajării modurilor eficiente de deplasare.

Majoritatea locuitorilor zonelor urbane din Europa au probleme cu deplasarea la orele de vârf, însă amploarea acestor probleme este mult mai scăzută în localitățile unde autoritățile locale au integrat transportul regional cu transportul public, oferind alternative

viabile de deplasare. Datorită efectelor dovedite în scăderea timpului de călătorie la orele de vârf, la nivelul Uniunii Europene există alocate fonduri pentru programe de schimb de experiență între autoritățile publice locale pentru ca bunele practici să fie cunoscute și implementate și de alte autorități locale. Aceste programe reprezintă o oportunitate pentru autoritățile locale din România care doresc să înțeleagă modul în care eficiența dovedită bicicletei este folosită pentru a dezvolta un sistem de transport adaptat nevoilor de deplasare în interiorul localităților și în zona de influență.

67,1% este procentul celor care au afirmat că folosesc bicicleta pentru sport și relaxare, din totalul respondenților implicați în cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă³⁷. Interesul mare pentru mișcare și relaxare asociate cu bicicleta reprezintă o oportunitate pentru dezvoltarea unor campanii care să convingă oamenii să utilizeze bicicleta în scopuri utilitare. Important de precizat că și asociațiile și autoritățile implicate în cercetare au considerat că “Îmbunătățirea sănătății populației” este cel mai important beneficiu al utilizării bicicletei.

În România, datele furnizate de Institutul Național de Statistică arată că aproximativ o treime din gospodăriile sunt înzestrate cu biciclete³⁸. Asta arată că există un interes crescut pentru utilizarea bicicletei, iar potențialul de creștere a călătoriilor pe biciclete este foarte mare.

O oportunitate pentru dezvoltarea durabilă a turismului românesc este existența proiectului de hotărâre care aprobă Normele metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism³⁹. Adoptarea respectivului act normativ ar stabili cadrul instituțional pentru realizarea unei rețele naționale cu trasee turistice accesibile turiștilor pe biciclete fapt ce ar permite dezvoltarea cicloturismului.

³⁷ [Pag. 9, 21 și 38](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

³⁸ [Pag. 35](#) - România în cifre, Breviar Statistic, INS 2017

³⁹ [Ultima variantă](#) a documentului supus dezbaterii publice

2.4. Amenințări

Măsurile de fluidizare a traficului general, fără o separare a fluxurilor de biciclete și a transportului public, a contribuit la apariția mesajelor unei categorii de șoferi care consideră că măsurile de eficientizare a utilizării drumurilor publice de fapt contribuie la “aglomerarea” străzilor. Această categorie este una foarte vocală și foarte convinsă de argumentele sale. În lipsa unor campanii de informare, este de așteptat ca mesajele acestora să devină tot mai radicale și să contribuie la creșterea agresivității în trafic.

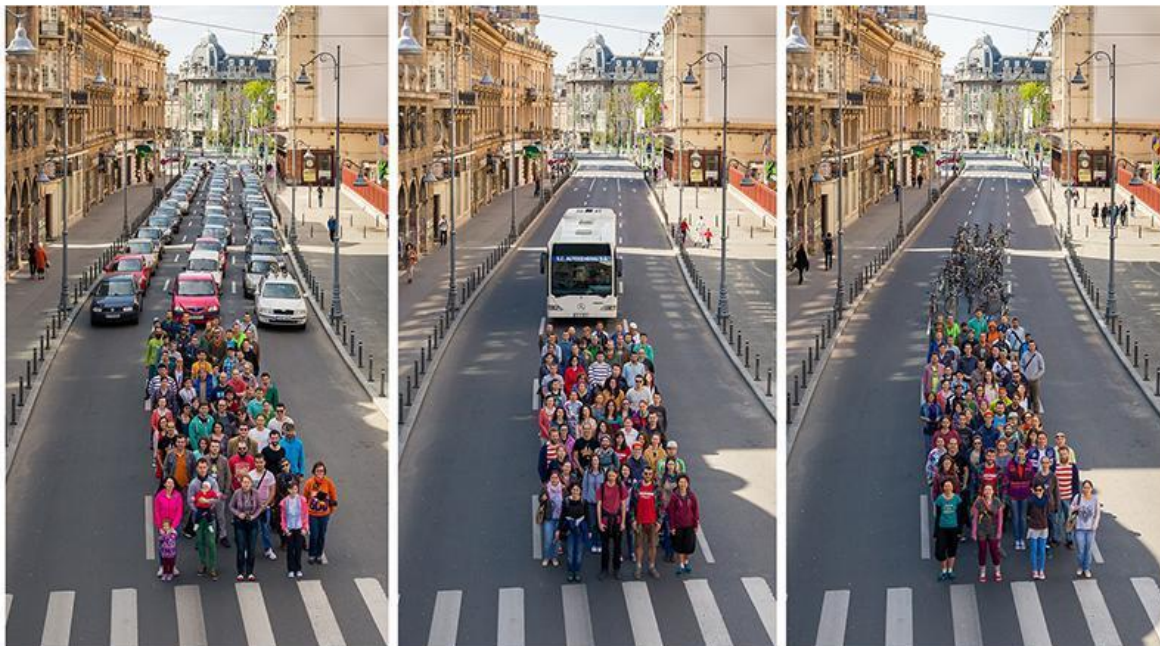
Lipsa campaniilor de informare se resimte și la nivelul forului legislativ, care a fost pus în situația de a dezbate diverse propuneri legislative⁴⁰ care contravin angajamentelor asumate de România în privința reducerii cu 50% a numărului de accidente rutiere⁴¹ în perioada 2011 - 2020.

Lipsa măsurilor de încurajare a utilizării frecvente a bicicletei poate determina o scădere a calității aerului în marile aglomerări urbane din cauza traficului rutier. În contextul procedurilor Uniunii Europene de sancționare a României din cauza poluării din București, Iași și Brașov, încurajarea deplasărilor nemotorizate poate fi o dovadă a angajamentului autorităților din România că fac eforturi pentru ca populația să fie cât mai puțin expusă la noxele cauzate de autovehicule.

⁴⁰ [Expunere de motive](#) - propunere legislativă a senatorului Băișanu Ștefan-Alexandru

⁴¹ [SNSR 2016 - 2020](#)

TU EȘTI TRAFICUL!



Nereglementarea modului de realizare a infrastructurii pentru biciclete, astfel încât aceasta să răspundă nevoilor utilizatorilor, reprezintă o piedică majoră pentru dezvoltarea numărului de deplasări utilitare pe bicicletă. Astfel, vom vedea perpetuarea problemelor actuale întâmpinate de utilizatori, inclusiv irosirea de fonduri publice pe proiecte de infrastructură neviabilă. Aceeași situație este și în cazul cicloturismului: lipsa reglementării nu permite crearea cadrului instituțional care să asigure condițiile pentru dezvoltarea acestui tip de turism. În condițiile în care cea mai importantă rută europeană de cicloturism, EuroVelo 6⁴², urmează cursul Dunării, lipsa asigurării condițiilor necesare practicării acestui tip de turism face ca România și comunitățile locale din zonele respective să nu beneficieze de sumele de bani pe care cicloturști le-ar fi chetuit pe traseele din România.

⁴² [Harta](#) EuroVelo 6



Există categorii de probleme generate de traficul rutier care necesită atribuirea de fonduri consistente: cresc costurile de sănătate din cauza accidentelor bolilor asociate cu poluarea sau a celor asociate cu sedentarismul, cresc costurile cu infrastructura din cauza necesității amenajării de noi drumuri și de noi spații de depozitare a autovehiculelor, etc

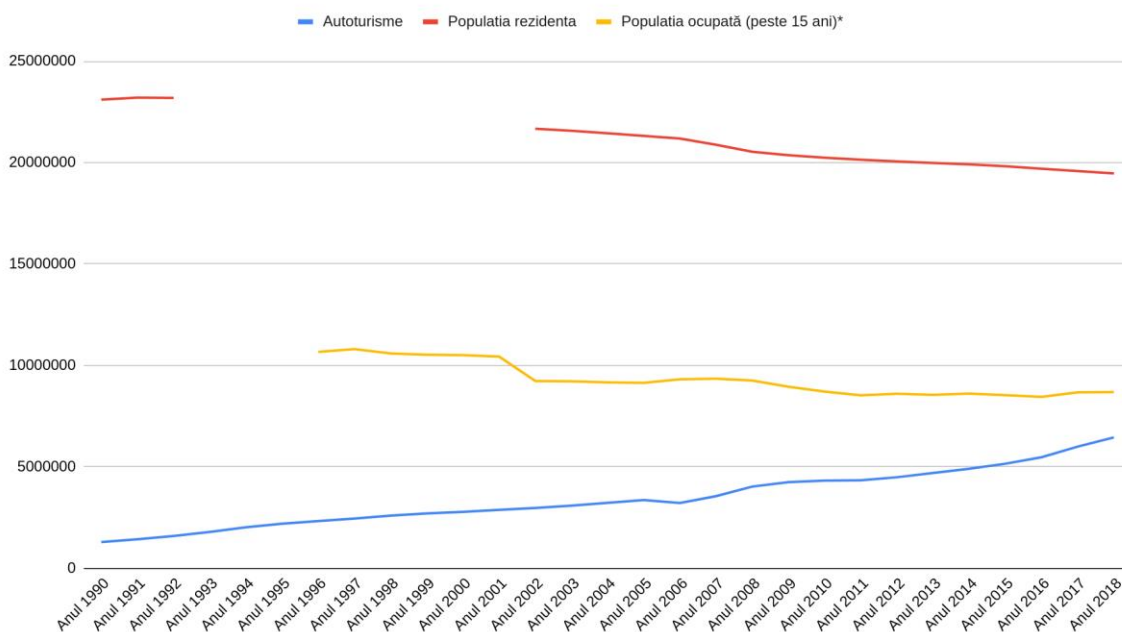
În schimb, pentru deplasarea pe bicicletă, utilizatorii aduc economii la costurile de sănătate iar spațiul și costurile necesare realizării infrastructurii pentru biciclete sunt mult mai mici. În aceste condiții, lipsa măsurilor de facilitare a utilizării bicicletei în condiții similare utilizării autovehiculului, face să adâncească inechitatea socio-economică, în condițiile în care principalele contribuții la buget sunt similare.

3. Identificarea problemelor

3.1. Definirea problemei

Până în 1990, restricțiile la cumpărarea de autoturisme și de combustibil au făcut ca România să aibă un indice de motorizare mic și din acest motiv să nu întâmpine problemele generate de congestiile rutiere.

Numărul de autoturisme înregistrate raportat la populația rezidentă și populația ocupată* - date INS



În perioada 2000 - 2012, indicele de motorizare din România a înregistrat o creștere de 61% (de la 139 la 224 mașini la 1000 de locuitori⁴³), iar în perioada 2012 - 2018 indicele de motorizare a crescut cu peste 47% (de la 224 la 330⁴⁴ mașini la 1000 de locuitori conform datelor ACEA sau chiar până la 388,7⁴⁵ vehicule la 1000 de locuitori conform datelor INS). Chiar și după aceste creșteri spectaculoase, în 2018, România era în coada clasamentului privind indicele de motorizare, cu 62% din media Uniunii Europene.

⁴³ [Pag. 200](#) - PMUD București - Ilfov, Raport Interimar 1

⁴⁴ [Pag. 17](#) - Vehicles in use, Europe 2019 - European Automobile Manufacturers' Association (ACEA)

⁴⁵ [Hotărârea nr. 667/2018](#) privind aprobarea Studiului de fundamentare pentru autostrada Ploiești-Brașov

Distribuția autovehiculelor pe teritoriul României este disproporționată, București, cu peste 600 de vehicule la 1000 de locuitori⁴⁶, fiind orașul din România cu cel mai mare indice de motorizare, depășind media Uniunii Europene.

În Raportul Interimar 1 al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov, au fost comparate 3 orașe europene cu o populație asemănătoare: București, Viena și Praga⁴⁷. S-a constatat că suprafața Bucureștiului este de două ori mai mică, deci densitatea locuitorilor este de două ori mai mare. Asta face ca dezvoltarea mai slabă a infrastructurii rutiere să nu fie neapărat o problemă. În București este o densitate de străzi de 18,64 km per km², mai mare decât în Viena sau Praga. Totuși, Capitala României domină topul celor mai congestionate orașe ale Uniunii Europene⁴⁸, cu un indice de congestie de 52%. În schimb, Viena și Praga aveau în 2018 un indice de congestie de 28%, respectiv 29%.

Însă modul în care este gestionat traficul rutier influențează și deplasările nemotorizate. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov arată că într-o mare parte a orașului infrastructura pietonală este subdimensionată și/sau ocupată abuziv de automobile parcate neregulamentar⁴⁹. Mai mult, vreme îndelungată, trotuarele din București au fost îngustate pentru a fi realizate piste pentru biciclete⁵⁰, situația fiind adusă la starea inițială prin desființarea amenajărilor respective după ce poliția rutieră a constatat că viața și integritatea pietonilor și a bicicliștilor erau puse în pericol.

Totuși, un indice de motorizare mai mic nu înseamnă neapărat că nu există probleme. De exemplu, primele 10 orașe⁵¹ din România ca număr de populație aveau în 2015 un

⁴⁶ [Pag. 5](#) - PMUD București - Ilfov, Raport Interimar 1

⁴⁷ [Pag. 6](#) - PMUD București - Ilfov, Raport Interimar 1

⁴⁸ [Topul orașelor](#) cu cel mai congestionat trafic rutier din Uniunea Europeană, conform măsurărilor din 2019 efectuate de compania TomTom

⁴⁹ [Pag. 187-188](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov

⁵⁰ Infrastructura pentru Biciclete din București. Situația existentă, lucrări în execuție, proiecte - [martie 2015](#)

⁵¹ A fost exclus orașul București

indice de motorizare plecând de la 46% (Brașov) până la 117% (Cluj Napoca) din media Uniunii Europene.

Oraș	Indice de motorizare estimat	Sursa	Oraș	Indice de motorizare estimat	Sursa
Constanța	252	PMUD pag. 23	Cluj Napoca	594	PMUD pag. 7 și 96
Timișoara	382	PMUD pag. 6 și 44	Iași	268	PMUD pag. 50
Brașov	232	PMUD pag. 23	Craiova	350	PMUD pag. 51
Ploiești	335	PMUD pag. 45	Sibiu	379	PMUD pag. 228
Oradea	241	PMUD pag. 44	Galați	266	Prezentare PMUD - pag. 3

Cu toate acestea, condițiile pentru deplasările nemotorizate la nivelul orașelor erau improprii. În Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă din Constanța⁵², Cluj-Napoca⁵³, Timișoara⁵⁴, Iași⁵⁵, Brașov⁵⁶, Craiova⁵⁷, Ploiești⁵⁸, Sibiu⁵⁹ și Oradea⁶⁰ sunt observații evidente despre cum traficul motorizat și depozitarea autovehiculelor au un important impact negativ în ceea ce privește calitatea vieții și blocarea dezvoltării unor alternative de deplasare eficiente.

Iată că, chiar și cu actualul indice de motorizare, mult sub media Uniunii Europene, actualele politici publice de gestionare a mobilității urbane nu reușesc să ofere condiții optime de deplasare și nici o calitate a vieții rezonabilă. Reamintim faptul că România

⁵² [Pag. 72-73](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Constanța

⁵³ [Pag. 41-44](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj Napoca

⁵⁴ [Pag. 42-44](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Timișoara

⁵⁵ [Pag. 157](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Iași

⁵⁶ [Pag. 61-69](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Brașov

⁵⁷ [Pag. 142-143](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Craiova

⁵⁸ [Pag. 130](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Ploiești

⁵⁹ [Pag. 118-123](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Sibiu

⁶⁰ [Pag. 108](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Oradea

este în topul Uniunii Europene la numărul de decese provocate de accidente rutiere⁶¹ raportat la un milion de locuitori. De asemenea, România este pe primul loc în Uniunea Europeană la numărul de bicicliști decedați în accidente rutiere raportat la un milion de locuitori⁶² și este pe ultimul loc în ceea ce privește practicarea de activități fizice recreative (de agrement) cel puțin o dată pe săptămână⁶³.

În condițiile în care prognoza evoluției indicelui de motorizare arată o creștere accentuată⁶⁴, este evident faptul că situația se va agrava dacă se continuă promovarea aceluiași tipuri de măsuri sau politici publice.

În primul rând, cadrul legislativ din România favorizează deplasările motorizate și nu protejează suficient participanții vulnerabili la trafic. Această cauză a fost identificată și de experții care au lucrat la Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov.

Astfel, necesitatea/lipsa adaptării cadrului legislativ actual la punerea în aplicare a politicilor de dezvoltare, a viziunilor și strategiilor de mobilitate ale autorităților publice locale cuprinse în PMUD reprezintă una dintre principalele constrângeri identificate pentru a realiza o mobilitate la standarde europene⁶⁵.

O altă constrângere identificată a fost nivelul scăzut și foarte scăzut al dezvoltării și calității infrastructurii și a altor servicii pentru deplasările nemotorizate: pe jos sau cu bicicleta.

O particularitate unică în lume se găsește în legislația românească privind circulația pe drumurile publice: pentru a conduce o bicicletă pe drumurile publice, conducătorul acesteia trebuie să aibă vârsta de cel puțin 14 ani. Drumul public este definit ca fiind orice cale de comunicație terestră, cu excepția căilor ferate, special amenajată

⁶¹ Road fatality statistics in the EU ([infographic](#))

⁶² [Pag. 5](#) - Traffic Safety Basic Facts 2018, Cyclists

⁶³ Practising sport, fitness or recreational (leisure) physical activities at least once a week, 2014 ([link](#))

⁶⁴ [Hotărârea nr. 667/2018](#) privind aprobarea Studiului de fundamentare pentru autostrada Ploiești-Brașov

⁶⁵ [Pag. 27](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov

pentru traficul rutier sau pietonal, deschisă circulației publice. În ciuda acestei interdicții, vedem copii de toate vârstele care circulă cu bicicleta în spațiile publice, fără însă să se aplice sancțiuni. Așadar, este clar că scopul acestei interdicții este mai degrabă o pasare a responsabilității din partea statului către familii. Din păcate, acest transfer de responsabilitate face ca educația rutieră și responsabilizarea tinerilor să nu se mai facă într-un mod organizat, coerent. Dealtfel, lipsa de cunoaștere a regulilor de circulație este menționată în rapoartele Poliției Rutiere ca o cauză pentru creșterea numărului de accidente rutiere provocate din vina bicicliștilor⁶⁶.

De asemenea, insuficiența amenajărilor rutiere special destinate bicicletei este identificată ca fiind o cauză principală în cazul accidentelor în care sunt implicați bicicliștii⁶⁷. Aceasta sunt și opiniile respondenților care au participat la cercetarea sociologică,⁶⁸ așa cum s-a prezentat în capitolul anterior.

Lipsa infrastructurii și a cadrului normativ sunt o piedică și în calea dezvoltării cicloturismului. Cu toate că România este traversată de cea mai cunoscută rută europeană de cicloturism, EuroVelo 6⁶⁹, România este printre puținele țări europene care nu a făcut absolut niciun demers pentru a reglementa (măcar) semnalizarea traseelor pentru a atrage turiști pe biciclete.

În România, cel mai important imbold pentru utilizarea autovehiculelor în deplasarea urbană este oferirea spațiului public pentru depozitarea autovehiculelor. De cele mai multe ori, utilizarea se face în regim “gratuit” sau la un preț care nu acoperă de multe ori nici măcar costurile de administrare. În București, “șoferii pot parca oriunde, aproape fără nici un fel de regulament sau plată”⁷⁰.

⁶⁶ [Pag. 8](#) - Buletinul siguranței rutiere 2017 (prima parte)

⁶⁷ Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2016 - 2020 ([link](#))

⁶⁸ [Pag. 24](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

⁶⁹ [Harta](#) EuroVelo 6

⁷⁰ [Pag. 23](#) - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov

Menționări similare se găsesc și în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă din Iași, Constanța, Cluj-Napoca, Timișoara, Brașov, Craiova, Ploiești, Sibiu și Oradea, fiind evident faptul că spațiul public, care este o resursă importantă a orașelor, este utilizat pentru a facilita deplasările motorizate individuale contrar principiilor planificării durabile a mobilității.

3.2. Probleme identificate la nivelul societății

3.2.1 Mobilitate restrânsă și deteriorarea spațiului urban

După 1989, în România atât extinderea localităților, cât și construirea în interiorul acestora, s-au realizat fără un control și o coordonare atentă a autorităților⁷¹. Conform raportului MDRAP, una dintre cele două provocări la care trebuie să răspundă România, pentru menținerea competitivității pe piața economică europeană, pe lângă scăderea populației, este expansiunea urbană necontrolată. Unul dintre elementele caracteristice acestui fenomen îl reprezintă proliferarea cartierelor periferice monofuncționale destinate rezidenței (cartiere dormitor), fără asigurarea unor funcțiuni conexe și adesea fără o conectare adecvată la rețeaua urbană existentă. Acest aspect determină dependența de automobile a locuitorilor acestor cartiere și afectează mobilitatea în anumite zone ale orașului.

În același timp, abordarea intermodală a transportului – un concept contemporan cheie utilizat la nivel internațional în implementarea strategiilor de dezvoltare urbană, dar care era implementat și în România înainte de 1989 – a fost treptat abandonat în țara noastră prin favorizarea unui singur mod de transport, cel rutier, determinând orientarea mentalului colectiv către utilizarea excesivă a automobilului personal. Astfel, din 1991, în

⁷¹ [Pag 15](#) - Raport privind starea teritoriului România 2017 - MDRAP

localitățile din România au fost desființate 97 de sisteme de transport public de persoane⁷².

Unul dintre aspectele cheie în asigurarea unui transport de persoane eficient îl reprezintă capacitatea de transport a vehiculelor utilizate și spațiul ocupat de acestea în rețeaua stradală. Dintre acestea, automobilul se dovedește a fi cel mai puțin puțin eficace mijloc de transport la nivel urban (vezi Fig. 1).

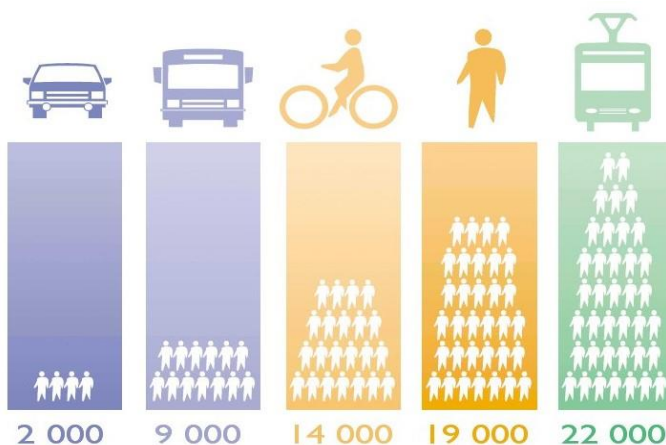


Fig.1 Eficiența modurilor de transport: Capacitatea de transport (număr de persoane) pe oră a unei benzi cu lățimea de 3-5 m⁷³.

În țara noastră, la nivel local, transportul public de persoane, în special cel electric (tramvaiele și troleibuzele), deplasarea cu bicicleta sau deplasarea pe jos au fost defavorizate, în discordanță cu evoluțiile globale ale ultimelor decenii.

Față de 1990, în orașele României, lungimea liniilor de tramvai a scăzut cu 195 km și cea a liniilor de troleibuz a scăzut cu 113 km⁷⁴ (vezi Fig.2). În orașe precum Constanța sau Brașov, liniile de tramvai au fost complet desființate, iar spațiul eliberat a fost alocat unor benzi pentru traficul general.

⁷² [Pag 79](#) - Raport privind starea teritoriului România 2017 - MDRAP

⁷³ Sursa: Ticket to the future 3 Stops to Sustainable Mobility UITP, Botma & Pependrecht, Traffic operation of bicycle traffic, Technical University Delft, 1991

⁷⁴ [Pag 78](#) - Raport privind starea teritoriului România 2017 - MDRAP

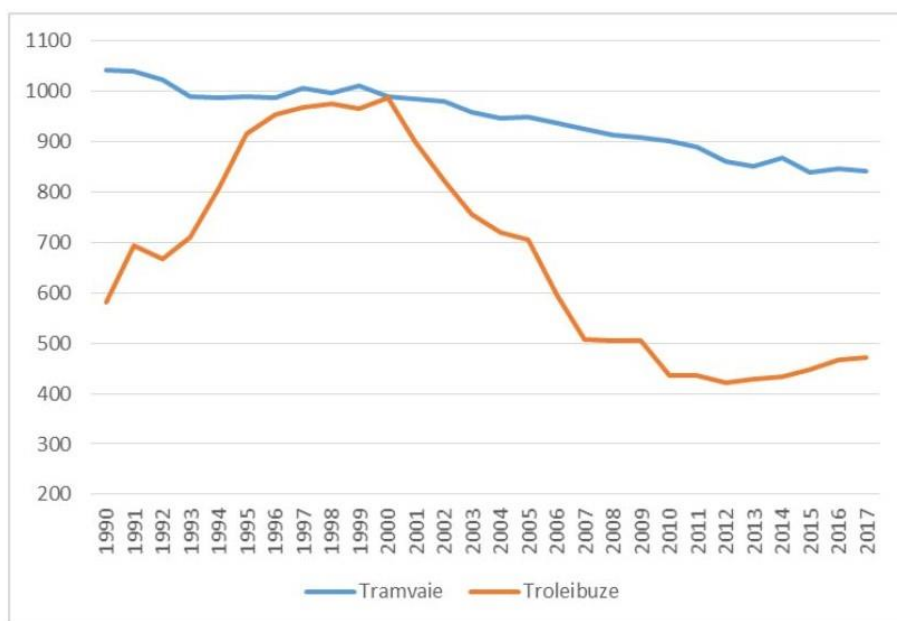


Fig.2 Evoluția transportului public local în perioada 1990-2017. Sursa datelor: INS

Stimularea utilizării automobilului în orașe s-a realizat și prin alte metode, cea mai răspândită fiind extinderea carosabilului în detrimentul trotuarelor și spațiilor verzi, mai ales prin amenajarea de parcuri laterale, de-a lungul străzilor. Acolo unde bugetele au permis, precum în București, au fost finanțate proiecte exorbitante, generatoare de trafic, precum pasaje supraterrane și subterane sau chiar lărgiri de străzi prin demolarea fondului construit, așa cum s-a întâmplat în cazul axei Berzei-Buzești.

De asemenea, un factor încurajator foarte important pentru utilizarea automobilelor este subvenționarea costurilor de utilizare, prin lipsa taxării sau taxarea subevaluată a serviciului de parcare pe spațiul public.

Toate aceste politici ale administrațiilor locale din România au dus la acapararea de către automobile a unor părți importante a spațiului public din marile orașe. Aceste spații ocupate au fragmentat sau chiar eliminat posibilitatea deplasării pe jos și au sufocat ideea

alocării unor spații dedicate unor moduri de deplasare mai eficiente, cum ar fi bicicleta și mijloacele de transport public de persoane. În cele din urmă, chiar și spațiul destinat traficului general a fost ocupat, făcând dificilă deplasarea la orele de vârf chiar și cu automobilele.

Din această cauză, localitățile din România au început să aibă tot mai des probleme generate de traficul rutier. Congestiile s-au înmulțit treptat, iar durata ambuteiajelor din trafic s-a extins tot mai mult.

În același timp, înmulțirea automobilelor are și efecte sociale. Transformarea străzilor din spații publice în coridoare de trafic a fost documentată de urbanistul britanic Donald Appleyard în studiile care au stat la baza cărții "Livable Streets" (vezi Fig. 4).

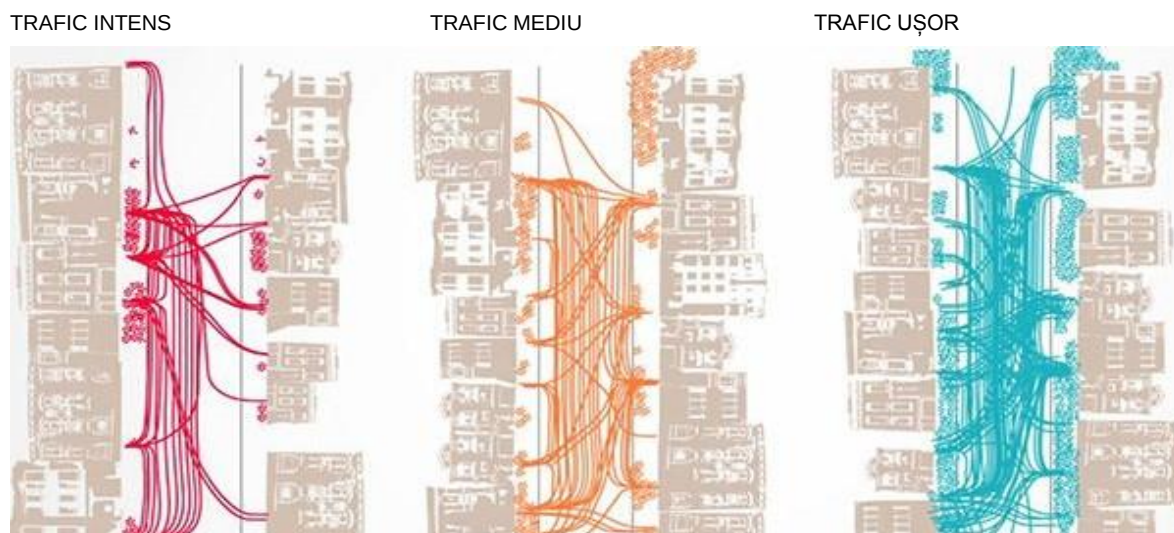


Fig.4 Numărul de întâlniri (puncte) și interacțiuni (linii) ale oamenilor pe străzi identice din San Francisco cu diferite intensități ale traficului, conf: *Livable Streets*, Univ. of California Press; First Edition edition (1981) Donald Appleyard

Conform acestor studii, intensitatea traficului auto scade numărul de interacțiuni între locuitorii aflați pe părțile opuse ale străzii. De asemenea, s-a constatat că numărul de prietenii între locuitorii aceleiași străzi scade odată cu intensificarea traficului, iar oamenii își schimbă percepția asupra teritoriului, nemai identificându-se cu spațiul străzii pe care

locuiesc. Aceste studii au demonstrat rolul pe care traficul îl are în transformarea străzilor din locuri sociale în granițe fizice între locuitorii orașului.

Totodata, timpul petrecut izolat în mașină, din cauza congestiilor traficului și dispersiei suburbane, reduce timpul dedicat socializării și recreerii, ceea ce determină scăderea nivelului de satisfacție în viață. (Fig 5).

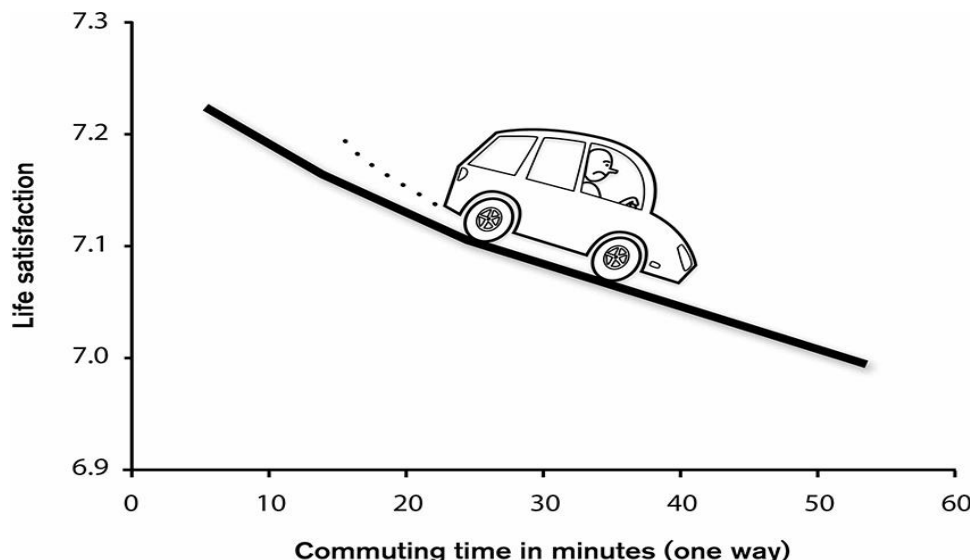


Fig.5 Gradul de satisfacție în funcție de timpul petrecut în trafic. *The Commuting Paradox*, Stutzer, Alois și Bruno S Frei publicat în *Scandinavian Journal of Economics* 2008, 399-66. Grafic; Dan Planko

Așa cum arată studiile internaționale, la polul opus se află bicicliștii. În Olanda, unde sunt studiate starea de spirit pentru mai multe moduri de deplasare, s-a constatat că, 67% dintre bicicliști au declarat că simt bucurie, față de 52% dintre șoferi. Când utilizează frecvent bicicleta, procentul crește și mai mult în favoarea bicicliștilor: 76%, în comparație cu 56% persoanele care utilizează deplasarea cu autoturismul⁷⁵.

⁷⁵ [Pag 33](#) - Beleving en beeldvorming van mobiliteit

În România, după 1989, când posibilitatea posesiei unui autoturism a devenit mai facilă, parcul auto din România a crescut constant⁷⁶, tendința fiind ca numărul de autoturisme să se apropie constant de numărul populației ocupate⁷⁷.

În lipsa politicilor de amenajare a teritoriului, care să țină cont de principiile dezvoltării durabile a mobilității, populația României riscă să ajungă captivă celui mai ineficient mod de deplasare urbană, cu toate dezavantajele generate de acesta.

3.2.2 Deteriorarea mediului și a sănătății populației

Proliferarea automobilului ca mijloc de deplasare în mediul urban a dus la niveluri ridicate de poluare, cu efecte grave asupra mediului și, implicit, asupra sănătății populației.

Conform estimărilor Organizației Mondiale a Sănătății (OMS), în România mor prematur 9.600 de oameni din cauza poluării cu particule în suspensie (PM10)⁷⁸.

Datele Agenției Europene a Mediului estimează decesele premature datorate poluării cu particule în suspensie (PM2,5) la 25.500, O3 la 720, iar NO2 la 1.500 de persoane⁷⁹.

Pe lângă creșterea alarmantă a bolilor asociate cu poluarea aerului, utilizarea excesivă a automobilelor contribuie la scăderea obișnuinței de a face exerciții fizice regulate.

Conform datelor (vezi Fig.6), țara noastră se află pe ultimul loc în Europa în privința activității fizice⁸⁰. EUROSTAT constată că, în timp ce aproape jumătate (49,8%) din

⁷⁶ Date extrase de pe [site-ul](#) Institutului Național de Statistică cu ajutorul serviciului TEMPO online

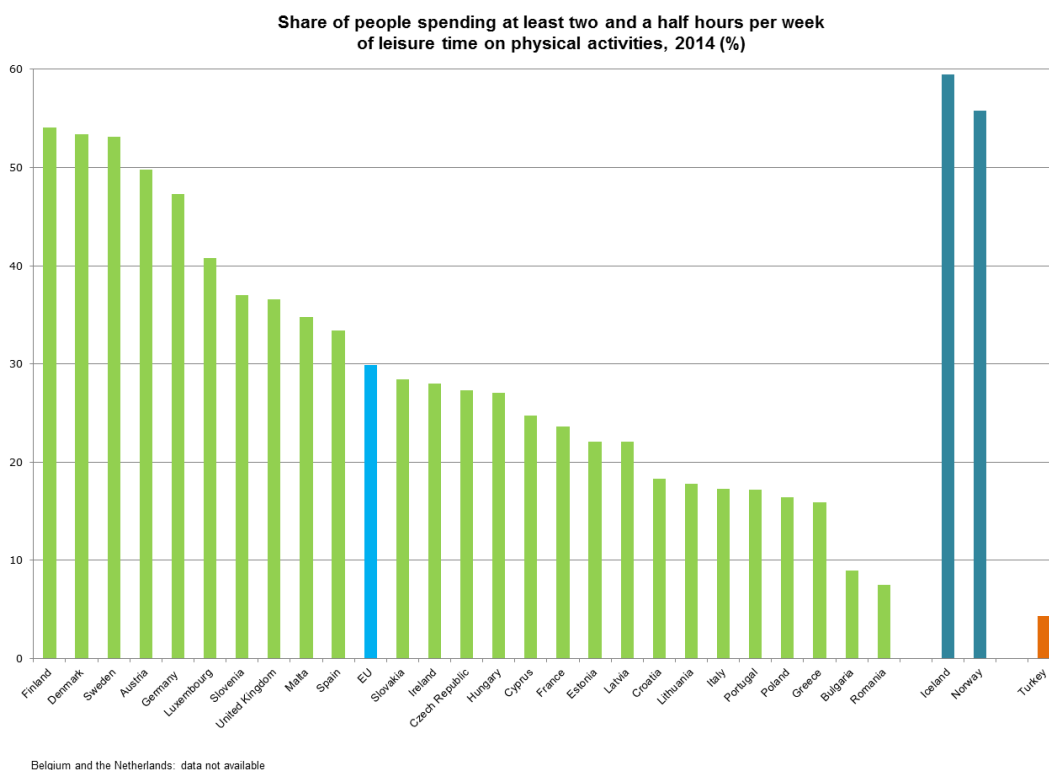
⁷⁷ Populația ocupată cuprinde, conform metodologiei Anchetei statistice asupra forței de muncă în gospodării, toate persoanele de 15 ani și peste care au desfășurat o activitate economică producătoare de bunuri sau servicii de cel puțin o oră (cel puțin 15 ore pentru lucrătorii pe cont propriu și lucrătorii familiali neremunerați din agricultură anterior anului 2011) în perioada de referință (o săptămână), în scopul obținerii unor venituri sub formă de salarii, plata în natură sau alte beneficii.

⁷⁸ [Romania](#) - Country profiles of Environmental Burden of Disease

⁷⁹ Premature deaths attributable to air pollution ([link](#))

⁸⁰ [Eurostat](#) - How much do Europeans exercise?

populația europeană în vârstă de peste 18 ani nu a făcut sport, aproape o treime (29,9%) a petrecut cel puțin două ore și jumătate pe săptămână în timpul liber pentru a desfășura activități fizice. Utilizarea bicicletei ca modalitate de transport este considerată o activitate fizică.



ec.europa.eu/eurostat

Fig.6 România este pe ultimul loc în privința activității fizice. Sursa: Eurostat

Agenția Europeană de Mediu atrage atenția că poluarea fonică la care sunt expuși oamenii rămâne o problemă majoră în Europa (Fig.7), zgomotul produs de traficul rutier fiind o sursă dominantă.

Se estimează că 73.474.500 de cetățeni ai Europei sunt expuși zgomotului rutier persistent în centrele urbane și 30 066 900 în zonele rurale⁸¹.

⁸¹ [Informare](#) - European Environment Agency (EEA)

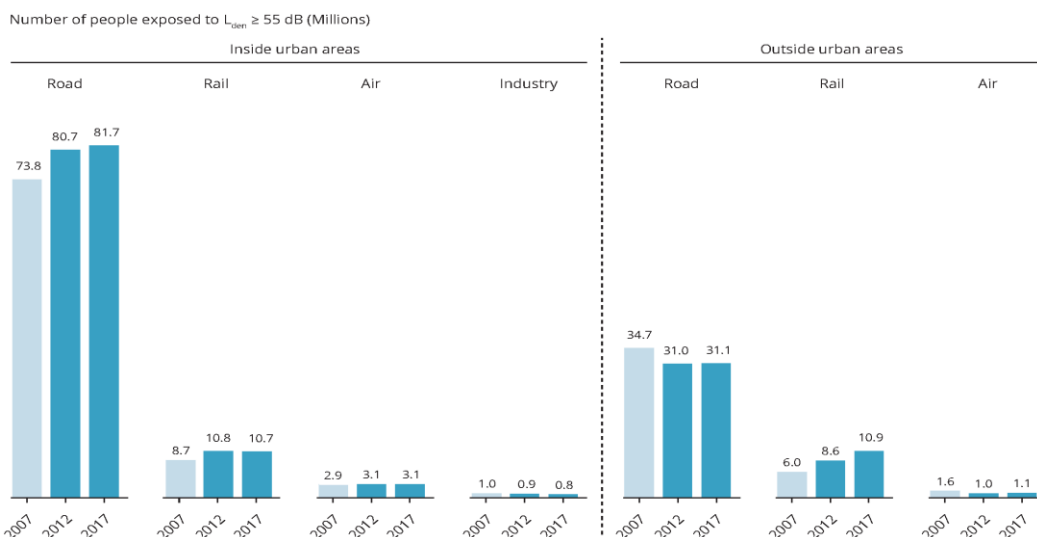


Fig.7 La nivel european, zgomotul provocat de traficul rutier este în creștere.
Sursa: European Environment Agency (EEA)

Expunerea prelungită la zgomot are efecte negative asupra metabolismului și sistemului cardiovascular, produce irascibilitate severă și tulburări de somn, iar la copii reduce performanța cognitivă. La nivel european, se estimează că expunerea pe termen lung la zgomotul mediului înconjurător ar provoca 12.000 de decese premature și contribuie la 48.000 de cazuri noi de boli cardiace ischemice⁸². De asemenea, se estimează că 22 de milioane de europeni suferă de anxietate cronică ridicată și 6,5 milioane suferă de tulburări cronice de somn din cauza zgomotului.

Reducerea utilizării automobilului în favoarea deplasărilor pe jos sau cu bicicleta și retransformarea zonelor acaparate de trafic și parări în spații publice prietenoase și atractive pentru oameni, determină creșterea calității vieții individuale, prin îmbunătățirea sănătății, longevității și dispariția principalei surse de accidente grave, contribuie de asemenea la creșterea calității mediului natural, dar și la agregarea societății, prin

⁸² [Informare](#) - European Environment Agency (EEA)

facilitarea interacțiunii sociale și empatiei specifice spațiilor în care oamenii sunt în contact direct.

3.2.3. Impact economic negativ

La nivelul UE, Comisia Europeană estimează pierderile financiare produse de transportul rutier la cca. 800 de miliarde de euro anual. Aceste costuri au fost estimate ținând seama de distrugerile provocate mediului, sănătății și mobilității oamenilor. În contrast, la nivelul actual de utilizare, bicicletele produc un beneficiu de 150 de miliarde euro anual pentru UE⁸³.

O modelare economică realizată pentru Anglia arată că, în cazul în care rata utilizării bicicletei crește cu 20%⁸⁴, câștigurile economice vor fi următoarele: 107 milioane lire sterline prin prevenirea deceselor premature, 52 milioane lire sterline în costurile asigurărilor de sănătate și 87 milioane lire sterline în productivitatea muncii. Au fost, de asemenea, cuantificate beneficii de 207 milioane lire sterline din reducerea congestiilor și beneficii de 71 milioane lire sterline din reducerea poluării. Pe ansamblu, pentru investițiile în utilizarea bicicletei, beneficiile au fost estimate de 3,2 ori mai mari față de costuri.

Pentru România există numeroase costuri economice generate de situația actuală. De exemplu, pe lângă pierderea irecuperabilă a vieților oamenilor, numărul mare de accidente implică și costuri economice pentru societate. La nivelul anului 2017, costul social mediu al unui accidentat grav a fost calculat la 168.569,09 € iar al unei persoane decedate într-un accident a fost de 1.082.964,44 €⁸⁵.

⁸³ [Pag 2](#) - The benefits of cycling Unlocking their potential for Europe

⁸⁴ [Pag 12](#) - A Sustainable Future for Cycling

⁸⁵ sursa: [Autoritatea Rutieră Română](#)

Astfel, pierderile financiare provocate numai din decesele bicicliștilor accidentați în 2017⁸⁶ sunt estimate la 206.846.208,04 €.

Într-un studiu realizat de compania TomTom, pe baza înregistrărilor echipamentelor de navigație de la bordul automobilelor, București, singurul oraș din România monitorizat, ocupă de mai mulți ani primul loc 1 în Uniunea Europeană în ceea ce privește nivelul congestiilor rutiere⁸⁷.

În 2018, gradul de congestie din București a fost în medie de 48%, conform măsurărilor⁸⁸ la orele de vârf de dimineață media gradului de congestie a fost, în medie, de 89% iar seara media a fost de 94%. Asta înseamnă că la o călătorie ce ar fi putut fi efectuată în 30 de minute, fiecare călător din traficul general a pierdut în trafic 27 de minute dimineața și 28 de minute seara.

Pentru anul 2018, costul mediu orar al forței de munca pe salariat în România a fost de 26,86 lei (RON)⁸⁹. Plecând de la timpul mediu pierdut în traficul general pentru o călătorie ce ar fi trebuit să dureze 30 de minute, putem concluziona că pentru fiecare salariat care a călătorit în București în 2018 la orele de vârf a pierdut în trafic, în cele 249 de zile lucrătoare, aproximativ 232 ore. La costul mediu orar al forței de munca pe salariat în România, acest timp pierdut în trafic în 2018 poate fi echivalat la 6.242,26 lei (RON) pentru fiecare salariat.

Conform studiilor realizate în 2015 în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București - Ilfov⁹⁰, 53,5% din călătoriile din București se efectuau cu automobilul. Aplicând acest procentaj și pentru anul 2018, putem estima că pierderile provocate de timpul pierdut în trafic de 53,5% din populația activă din București ajung la aproximativ 3.917.698.000 lei (RON).

⁸⁶ [paginile 157 - 161](#) - CARE Database, Comisia Europeană

⁸⁷ [TomTom](#) - Traffic Index Ranking 2018

⁸⁸ [Traffic index TomTom](#) - datele se actualizează anual

⁸⁹ Date extrase de pe [site-ul](#) Institutului Național de Statistică cu ajutorul serviciului TEMPO online

⁹⁰ [Pagina 371](#) - PMUD București - Ilfov, 2016 - 2030

Conform datelor INS, în 2018, populația activă⁹¹ din București (1173,1 mii) reprezenta 13,95% din populația activă din România (8407,5 mii). Extrapolând datele din București la nivel național, putem estima că timpul pierdut în congestii poate fi estimat la nivelul anului 2018 la 28.083.856.000 lei (RON).

3.3. Probleme specifice comunității utilizatorilor de biciclete

3.3.1 Siguranța în trafic

România se află în topul țărilor Uniunii Europene ca număr de decese generate de accidentele rutiere⁹². De asemenea, comparativ cu celelalte state membre ale Uniunii Europene, România înregistrează cel mai mare număr de decese în rândul bicicliștilor raportat la un milion de locuitori (Fig.8).

Datele centralizate de CARE Database⁹³ arată că peste 70% din decesele cauzate de accidentele rutiere sunt provocate în mediul urban. Coroborând această informație cu distribuția procentuală a utilizatorilor pe zone, se constată că decesele bicicliștilor în mediul urban sunt de aproximativ 10 ori mai multe decât în mediul rural, raportat la numărul de utilizatori.

⁹¹ Populația ocupată civilă cuprinde, potrivit metodologiei balanței forței de muncă, toate persoanele care au o ocupație aducătoare de venit, pe care o exercită în mod obișnuit în una din activitățile economiei naționale, fiind încadrate într-o activitate economică sau socială, în baza unui contract de muncă sau în mod independent (pe cont propriu) în scopul obținerii unor venituri sub formă de salarii, plata în natură etc.

⁹² [Pag. 9](#) - Road safety in the European Union - Trends, statistics and main challenges, April 2018

⁹³ [Pag. 157 - 161](#) - CARE Database, Comisia Europeană

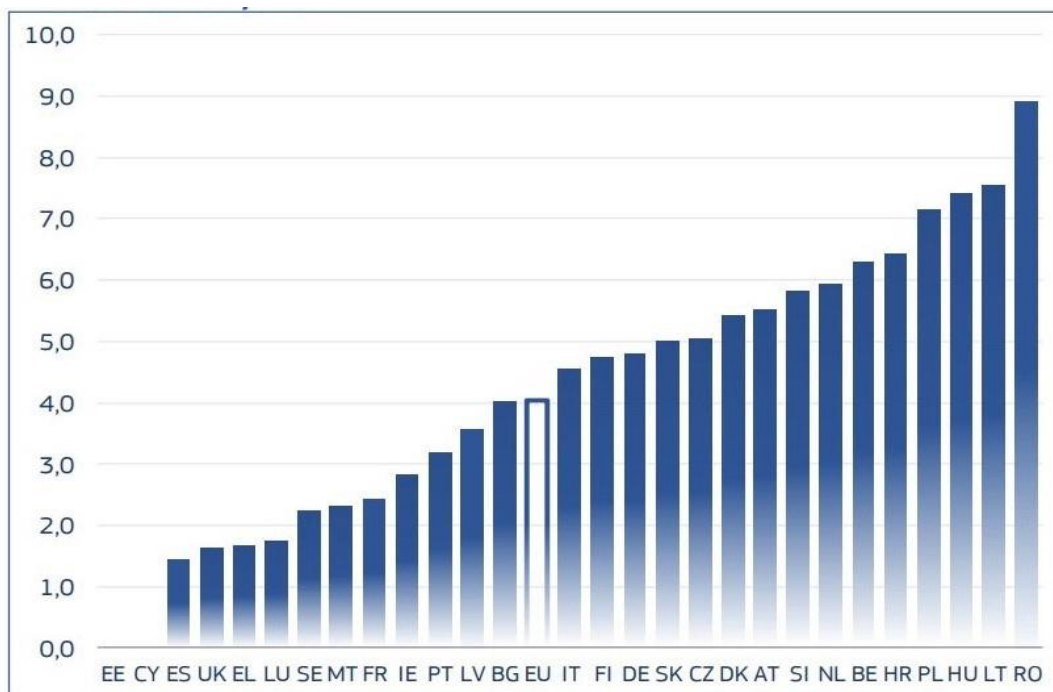


Fig.8 Ratele de deces ale bicicliștilor la un milion de locuitori, pe țară, în 2016.
Sursa: Traffic Safety Basic Facts 2018, Cyclists

Un motiv principal al acestei situații este lipsa infrastructurii pentru biciclete, așa cum constată Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră 2016-2020⁹⁴, și așa cum a fost identificat de către utilizatorii de biciclete și administrațiile locale în cadrul cercetării realizate în 2019⁹⁵.

Există o corelare directă între numărul mare de deplasări cu bicicleta, generate de o infrastructură adecvată și numărul de accidente cu victime bicicliști.

În țările în care infrastructura velo este mai dezvoltată, bicicleta este folosită mai intens iar accidentele cu bicicliști tind spre zero. În schimb în țările unde infrastructura pentru biciclete este mai puțin dezvoltată și generează un număr de călătorii mai mic, numărul de accidente cu bicicliști este mai mare (Fig.9).

⁹⁴ [SNSR 2016 - 2020](#)

⁹⁵ [Pag. 10, 20, 41](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

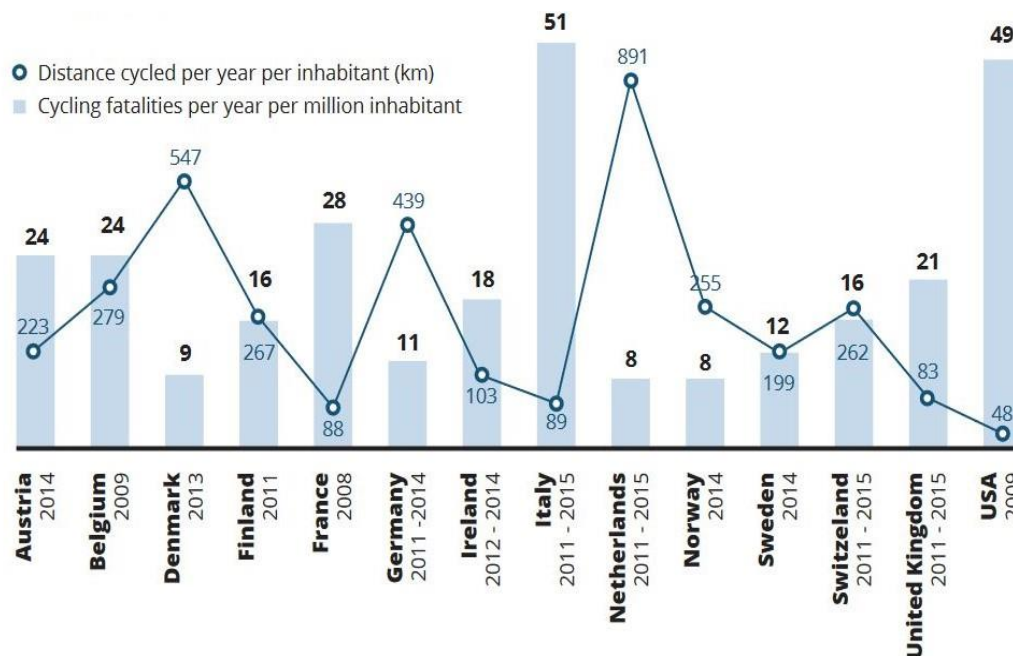


Fig.9 Cel mai mare procent de accidente fatale se înregistrează în țările cu utilizare redusă a bicicletei. Sursa: Safer cycling advocate program - Best practice guide

O altă cauză, menționată în rapoartele Poliției Rutiere, este necunoașterea regulilor de circulație de către bicicliști⁹⁶. Această este un efect al legislației improprie finanțării unui program național dezvoltării abilităților pentru utilizarea bicicletei și a însușirii regulilor la vârste fragede.

3.3.2 Infrastructura precară

În România, lipsa unei infrastructuri adecvate și calitatea precară sunt identificate ca o problemă. În cadrul cercetării sociologice realizată pentru această strategie, toate categoriile intervievate (public general, utilizatori și autorități publice locale) au semnalat probleme ale infrastructurii.

⁹⁶ [Pag. 8](#) - Buletinul siguranței rutiere 2017

Astfel, publicul general consideră în proporție de 77,4 % (74,8% în mediul rural și 80% în mediul urban) că lipsa marcajelor pentru biciclete este principala dificultate întâmpinată atunci când se deplasează cu bicicleta, iar 45,8% întâmpină dificultăți în traversarea intersecțiilor. Totodată 59% dintre respondenți au semnalat că nu au piste pentru biciclete⁹⁷.

Dintre utilizatori, 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 lor⁹⁸. Tot utilizatorii consideră că cele mai importante măsuri care trebuie luate sunt amenajarea rutelor dedicate și protejate pentru biciclete, și alocări bugetare pentru aceste proiecte⁹⁹.

Autoritățile publice locale declară și ele că cea mai importantă măsură pentru încurajarea utilizării bicicletei este amenajarea de rute dedicate și protejate pentru biciclete, cu alocări bugetare dedicate¹⁰⁰. De asemenea, mai declară că, la nivelul localităților lor infrastructura pentru utilizarea frecventă a bicicletei există în mică măsură (56,04%), sau nu există deloc (24,18%)¹⁰¹.

Din analiza răspunsurilor autorităților publice locale se poate observa că, infrastructura pentru deplasarea frecventă pe bicicletă lipsește. Astfel, doar: 47% declară că au piste pentru biciclete, 40% spun că au trasee nesemnificate, 38% au parcuri pentru biciclete, 24% au sisteme de tip bike-sharing, 3% au centre multimodale, 37% au amenajat trasee pentru cicloturism¹⁰².

⁹⁷ [Pag. 10](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

⁹⁸ [Pag. 24](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

⁹⁹ [Pag. 20](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁰⁰ [Pag. 37](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁰¹ [Pag. 41](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁰² [Pag. 42](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

Din cele 40 de localități care au declarat că au piste amenajate, 22 specifică lungimea pistelor semnalizate pe fiecare tronson de drum cu indicatorul de obligativitate „pista pentru biciclete”.

În total sunt 275,73 km de astfel de piste, din care 70 km sunt în municipiul Sibiu. Majoritatea autorităților (36,3%) au declarat că în localitățile lor există piste pentru biciclete cu lungimi cuprinse între 6 - 10 km¹⁰³. Majoritatea localităților (59%) au piste cuprinse între 0 - 5 km.

Dintre cei 40 de respondenți - autorități care au declarat că au piste pentru biciclete, 22 au piste pentru biciclete amenajate prin reducerea spațiului dedicat pietonilor, cu un total de 109,01km, iar 9 au declarat că au amenajat piste pentru biciclete prin reducerea spațiului dedicat mașinilor (111,65 km). 62,69% (70 km) dintre pistele amenajate prin reducerea spațiului dedicat mașinilor sunt în municipiul Sibiu.

3.3.3 Legislație descurajantă

România este singura țară din lume care interzice copiilor cu vârste mai mici de 14 ani să circule cu bicicleta pe drumurile publice¹⁰⁴. Prin această interdicție nu se asigură niciun fel de protecție copiilor deoarece statistica arată că, în 2016, în România au murit 5 bicicliști cu vârste între 0 și 14 ani¹⁰⁵. Raportat la numărul de utilizatori, cifra este mare, comparativ cu alte state europene unde procentul de persoane care merg regulat cu bicicleta este mult mai mare. Ceea ce diferențiază major România de toate celelalte țări este faptul că, prin interdicția circulației persoanelor cu o vârstă mai mică de 14 ani pe drumurile publice, se blochează orice posibilitate de alocare de fonduri pentru programe de educație constantă care să pregătească tinerele generații pentru a-și forma abilități de

¹⁰³ [Pag. 44](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁰⁴ [Art 70 \(2\)](#) OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice

¹⁰⁵ [Pag. 46](#) - Annual Accident Report 2018

conducere a bicicletei și pentru a înțelege și respecta regulile de circulație pe drumurile publice. Inițiativele private și ale câtorva autorități locale sunt foarte limitate ca întindere și număr de participanți și nu pot compensa lipsa implicării autorităților centrale.

Această interdicție produce efecte și la nivelul mentalităților conducătorilor auto. O parte dintre aceștia consideră că ridicarea interdicției prezenței copiilor pe drumurile publice ar fi un gest de iresponsabilitate, uitând, se pare, că responsabilitatea protejării participanților la trafic vulnerabili aparține conducătorilor auto. Nu este exclus ca unii dintre aceștia să nu știe că definiția dată de legislație drumului public cuprinde, printre altele, trotuarele și piste pentru biciclete.

Cercetarea sociologică desfășurată în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019 a arătat că peste 84% dintre cetățeni¹⁰⁶ și peste 84% dintre autoritățile publice locale¹⁰⁷ consideră că legislația este deficitară sau că nu este benefică. Din aceste motive, modificarea legislației este importantă sau foarte importantă pentru toți respondenții¹⁰⁸ (100%) dar și pentru 87,91% dintre autoritățile locale¹⁰⁹.

3.3.4 Lipsa unui cadru normativ funcțional și complet privind deplasarea cu bicicleta

În România nu există un Normativ de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete. În cele câteva pagini ale STAS-urilor existente sunt inserate specificații insuficiente, neadaptate la standardele acceptate

¹⁰⁶ [Pag. 18](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁰⁷ [Pag. 35](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁰⁸ [Pag. 19](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁰⁹ [Pag. 35](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

pe plan internațional și neconforme cu necesitățile utilizatorilor de biciclete. Acest lucru conduce la realizarea unor proiecte care nu pot determina utilizarea frecventă a bicicletei.

3.3.5 Toleranța scăzută față de utilizatorii de biciclete

De-a lungul timpului a fost construită o mentalitate, conform căreia spațiul carosabil este destinat exclusiv automobilistilor. Acest lucru este confirmat de către 62,4% dintre respondenți, care consideră că agresivitatea șoferilor este o dificultate atunci când utilizează bicicleta¹¹⁰.

3.3.6 Lipsa specialiștilor în mobilitate

În ceea ce privește cursurile și specializările în mobilitate urbană, singura specializare care ar trebui să aibă o componentă velo, sunt relativ recente în unitățile de învățământ superior unde se formează profesioniști în mobilitate, construcții, amenajarea și administrarea teritoriului. Din acest motiv există foarte puțini specialiști care să proiecteze holistic și actualizat infrastructura de transport și spațiile publice urbane, cu accent pe necesitățile oamenilor. De asemenea, formarea profesională continuă și actualizarea competențelor cadrelor și specialiștilor existenți, din domeniul privat sau administrație publică, nu este o practică uzuală în România, în special când vine vorba despre amenajarea infrastructurii pentru biciclete sau pietoni.

¹¹⁰ [Pag. 10](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

3.3.7 Lipsa informării și a implicării instituțiilor

La nivelul autorităților publice locale, dar și centrale, nu se colectează regulat date legate de infrastructura pentru biciclete și utilizatorii acestora. Deciziile privind demararea unor proiecte nu se iau după urmărirea unui istoric al datelor. Chiar și după implementare, nu există obiceiul de a monitoriza efectele, astfel încât să existe niște concluzii privind oportunitatea investiției.

De asemenea, la nivelul publicului larg, al specialiștilor și al reprezentanților mass-media, nu sunt promovate informații în privința efectelor utilizării bicicletei, începând cu eficiența utilizării spațiului public și continuând cu sănătatea și alte beneficii sociale și economice.

Conform utilizatorilor, autoritățile publice locale acceptă greu măsuri pentru facilitarea utilizării bicicletelor¹¹¹, deși respectivele autorități sunt identificate ca având cel mai mare rol în aplicarea de astfel de măsuri¹¹². Chiar și o parte a autorităților publice locale recunosc că sunt interesate doar în mică măsură¹¹³ (26,88%) să se implice în luarea de măsuri.

De asemenea, majoritatea ONG-urilor chestionate (64%) consideră ca fiind deficitară colaborarea cu autoritățile locale pentru a dezvolta împreună idei de proiecte care ar putea determina utilizarea mai frecventă a bicicletei¹¹⁴. Comunicarea directă între

¹¹¹ [Pag. 23](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹¹² [Pag. 22](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹¹³ [Pag. 34](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹¹⁴ [Pag. 28](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

societatea civilă și autoritățile publice, participarea la discuții și consultări periodice, a fost considerată foarte importantă de către 24% utilizatorii de biciclete¹¹⁵.

4. Analiza cadrului strategic și legislativ în vigoare

4.1. Cadrul strategic global și reglementări internaționale

Ca stat membru al Organizației Națiunilor Unite și ca stat membru al Uniunii Europene, România s-a angajat sau este obligată, prin Tratatul de aderare la Uniunea Europeană, să implementeze și să transpună în legislația națională strategii și directive adoptate la nivel european și internațional.

Pentru problemele și provocările enunțate mai sus (încălzirea globală, calitatea factorilor de mediu - mai ales aer, epuizarea resurselor neregenerabile, dar și sănătatea urbană) sunt adresate de o suită de acorduri internaționale precum Sustainable Development Goals, New Urban Agenda sau Acordul de la Paris. Aceste documente stabilesc un cadru general, o suită de ținte și posibile direcții de acțiune pe care ulterior diferitele state și le asumă prin integrarea în strategii naționale, regionale sau locale (integrate sau sectoriale) și monitorizarea lor.

Agenda pentru Dezvoltare Durabilă 2030 (Sustainable Development Goals) stabilește 17 obiective tematice și o suită de ținte care reprezintă o prioritate pentru toate statele Membre ONU¹¹⁶. Între cele 17 obiective tematice se află obiective dedicate problemelor de¹¹⁷: sănătate urbană (O3 Sănătate și bunăstare), schimbări climatice (O13 Acțiune climatică), dezvoltare necontrolată (O11 Orașe și comunități durabile), epuizarea

¹¹⁵ Pag. 29 - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹¹⁶ Printre care și România, lista completă se poate vizualiza la: <https://www.un.org/en/member-states/>

¹¹⁷ Toate obiectivele, fundamentarea lor și țintele pot se pot vizualiza la: <https://www.un.org/sustainabledevelopment/>

resurselor (O7 Energie curată și la prețuri accesibile, O9 Industrie, inovație și infrastructură și O12 Consum și producție responsabile).

Printre țintele legate de mobilitatea urbană, regăsim: reducerea la jumătate a numărului de decese și răniți din accidente de trafic rutier la nivel global până în 2020, până în 2030:

a) Reducerea substanțială a numărul de decese și boli cauzate de substanțe chimice periculoase și poluarea aerului, apei și solului și a contaminării;

b) Asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, accesibile și durabile pentru toți, îmbunătățind siguranța rutieră, în special prin extinderea transportului public, cu atenție specială la nevoile celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și persoane în vârstă;

c) Urbanizare inclusivă și durabilă și consolidarea capacității pentru planificarea și managementul participativ, integrat și durabil al așezării umane în toate țările;

d) Reducerea impactului de mediu pe cap de locuitor al orașelor, inclusiv prin acordarea unei atenții speciale calității aerului și gestionării municipale și a altor deșeuri;

e) Sprijinirea legăturilor economice, sociale și de mediu pozitive între zonele urbane, periurbane și rurale prin consolidarea planificării dezvoltării naționale și regionale;

f) Integrarea măsurilor privind schimbările climatice în politicile, strategiile și planificarea națională;

g) Dezvoltarea infrastructurii de calitate, fiabilă, durabilă și rezistentă, inclusiv infrastructură regională și transfrontalieră, pentru a sprijini dezvoltarea economică și bunăstarea umană, cu accent pe accesul accesibil și echitabil pentru toți;

h) Realizarea unui management durabil și utilizarea eficientă a resurselor naturale;

i) Informarea și conștientizarea oamenilor de pretutindeni despre dezvoltarea durabilă și stiluri de viață în armonie cu natura.

În fapt, conform Federației Europene a Bicicliștilor¹¹⁸, mersul cu bicicleta contribuie la 10 din cele 17 obiective tematice stabilite de Agenda pentru Dezvoltare Durabilă.

Mersul cu bicicleta reprezintă un mod de transport ieftin și accesibil. Acest aspect poate contribui la eliminarea sărăciei, dar și la eradicarea foametei întrucât reprezintă o opțiune ieftină pentru producătorii locali de a-și transporta marfa (O1 și O2). Infrastructură sigură pentru biciclete reprezintă un aspect esențial în egalitatea de gen în ceea ce privește accesibilitatea (O5).

De asemenea, industria bicicletei joacă un rol esențial în ceea ce privește creșterea economică durabilă. De exemplu, la o cifră de afaceri de 1 mil €, producția de biciclete crează 4.89 locuri de muncă pe când industria aerospațială crează 3.9 locuri de muncă iar industria auto doar 1.63 locuri de muncă. În contextul Agendei pentru Dezvoltare Durabilă, 70 de orașe (cum ar fi Viena, Budapesta, Berlin, Bratislava, Copenhaga, Paris, Londra, Madrid, Roma etc) și-au asumat creșterea cotei modale pe mersul cu bicicleta.

Acordul de la Paris a fost ratificat și a intrat în vigoare din 4 noiembrie 2016. La nivelul anului 2019 toate statele de pe glob au ratificat sau semnat acest acord. Doar Statele Unite ale Americii iau în considerare părăsirea convenției. Acordul de la Paris nu impune ținte pentru fiecare stat dar stabilește un deziderat global de a menține creșterea medie a temperaturii anuale la 2 °C, preferabil chiar 1.5°C. Implementarea Acordului de la Paris are la bază un sistem de contribuții determinate la nivelul fiecărui stat (NDC - Național Determined Contributions) care sunt monitorizate la fiecare 5 ani. Astfel, statele care au ratificat Acordul de la Paris, au în vedere strategii, planuri și măsuri orientate către combaterea încălzirii globale, o parte din acestea vizează și domeniul transportului, un important contributor la poluarea cu gaze cu efect de seră.

Nouă Agendă Urbană a fost adoptată în 2016 și se adresează direct dezvoltării urbane luând în considerare că, conform estimărilor Națiunilor Unite, până în 2050

¹¹⁸ ECF, nd. Cycling delivers on the Global Goals. [online]
https://ecf.com/sites/ecf.com/files/The%20Global%20Goals_internet.pdf

populația urbană s-ar dubla. Practic, Nouă Agendă Urbană preia o parte din obiectivele Agendei pentru Dezvoltare Durabilă și le adaptează la contextul orașelor. Astfel se pune accentul pe o planificare echilibrată, incluziune și egalitate de șanse, dezvoltare durabilă, gestiunea eficientă a resurselor, protecția și valorificarea mediului, reziliență, combaterea încălzirii globale, implicare civică și mobilitatea urbană durabilă. În contextul mobilității urbane se mizează pe o planificare incluzivă care ține cont de vârstă și sex care să asigure prin sisteme de transport eficiente, acces facil la locuri, bunuri, servicii și oportunități economice.

În ceea ce privește mersul cu bicicleta în Noua Agendă Urbană se afirmă că: *“Vom sprijini furnizarea de rețele bine proiectate de străzi și spații publice sigure, (...) aducând oamenii în spații publice, promovând mersul pe jos și cu bicicleta pentru îmbunătățirea sănătății și a bunăstării”*¹¹⁹.

La nivelul infrastructurii de transport este evidențiată importanța Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și relația lor cu strategiile teritoriale urbanistice, în special pentru sprijinirea: *“unei creșteri semnificative într-o infrastructură de transport public accesibil, sigur, eficient, la prețuri accesibile și durabil, precum și în alternative de transport nemotorizate, cum ar fi mersul pe jos și cu bicicleta, având prioritate în fața transportului motorizat privat.”*¹²⁰

Strategia Europeană pentru Mobilitate cu emisii scăzute

Transportul urban este responsabil pentru 23% din emisiile de gaze cu efect de seră ale Uniunii Europene. Este, de asemenea, unul dintre motivele pentru care multe zone urbane încalcă limitele poluării aerului. Unele orașe implementează stimulente pentru vehicule alternative cu emisii reduse. Ca parte a unei abordări cuprinzătoare, prin planificarea durabilă a mobilității urbane, se urmărește integrarea planificării spațiale și examinarea cererii de mobilitate, se încurajează trecerea către moduri de deplasare active (mersul cu bicicleta și mersul pe jos), transportul public și/ sau scheme de

¹¹⁹ Noua Agendă Urbană - Habitat III, p. 20

¹²⁰ Noua Agendă Urbană - Habitat III, p. 23

mobilitate comună, adică partajarea cu bicicleta și cu mașina (auto-pooling), pentru a reduce congestia și poluarea în orașe. Multe orașe europene stabilesc obiective ambițioase pentru a contribui la îndeplinirea obiectivelor climatice din Acordul de la Paris, iar Comisia le va sprijini în continuare, inclusiv în cadrul agendei urbane pentru UE și parteneriatele sale. Schimbul de bune practici și desfășurarea de noi tehnologii la nivel local ar trebui să fie facilitate în continuare prin inițiative precum Pactul primarilor, Parteneriatul european pentru inovație „Smart Cities and Communities” și inițiativa CIVITAS pentru un transport mai curat și mai bun în orașe¹²¹.

4.2 Cadrul strategic național - strategii adoptate care conțin măsuri specifice pentru încurajarea utilizării bicicletei

Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi, adoptată în anul 2008, prevede, la capitolul privind amenajarea teritoriului și planificarea spațială, dezvoltarea traseelor funcționale pietonale și pentru bicicliști în orașele de rangul I și II¹²².

Strategia privind schimbările climatice, adoptată în 2012, conține numeroase măsuri referitoare la rolul bicicletei în contextul schimbărilor climatice și specifică rolul pe care îl are în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și în utilizarea rațională a resurselor energetice. Există obiective strategice care pun accentul pe reducerea transportului rutier și dezvoltarea unui transport durabil¹²³, inclusiv prin utilizarea bicicletei.

Se propune dezvoltarea unei infrastructuri adecvate¹²⁴ (piste pentru biciclete, rasteluri pentru parcare, vagoane/compartimente speciale pentru biciclete la metrou și în trenuri) și coordonarea cu acțiuni de informare și conștientizare¹²⁵, astfel încât mersul cu

¹²¹ [Pag. 11, 12](#) - A European Strategy for Low-Emission Mobility

¹²² [Pag. 129](#) - Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României Orizonturi 2013-2020-2030

¹²³ [Pag. 13](#) - Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020

¹²⁴ [Pag. 17](#) - Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020

¹²⁵ [Pag. 18](#) - Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020

bicicleta să devină o obișnuință pentru activitatea cotidiană (mersul la cumpărături, mersul la școală, mersul la serviciu). Se mai propune promovarea unui traseu de cicloturism între țările dunărene, pe teritoriul României (EuroVelo 6), care reprezintă un obiectiv important.

Trecerea la un transport prietenos cu mediul în zonele urbane este una din obligațiile¹²⁶ ce ne revin conform Planului de acțiune privind mobilitatea urbană, adoptat de Comisia Europeană în 2009.

Măsuri propuse pentru combaterea poluării urbane¹²⁷ precum; limitarea extinderii urbane necontrolate, construcția și reabilitarea spațiilor verzi, extinderea zonelor pietonale, au legătură directă cu încurajarea utilizării bicicletei, întrucât localitățile dense și compacte, cu multă vegetație, favorizează deplasările cu bicicleta.

La “Provocări și acțiuni la nivel sectorial”, se afirmă¹²⁸: *“Se impune îmbunătățirea politicilor de planificare a mobilității și susținerea ciclismului ca mijloc alternativ și ecologic de transport cu precădere în mediul urban prin crearea de infrastructuri adecvate, sisteme integrate de transport și rețele multimodale. Promovarea bicicletei ca vehicul multifuncțional și ecologic de transport urban adaptabil infrastructurilor existente se poate realiza prin reorganizarea spațiului urban. Este necesar ca procesul de planificare spațială a sistemelor urbane de transport să fie cunoscut de cât mai mulți actori locali. Este foarte importantă sprijinirea și promovarea politicilor publice și a acțiunilor pentru schimbarea atitudinii și comportamentului generației tinere față de problemele de transport și formarea unui stil de viață sănătos pe baza unei mobilități durabile.”*

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020- 2030 face referiri importante la transportul cu bicicleta. Este constatată lipsa promovării mijloacelor alternative de transport, precum mersul cu bicicleta și mersul pe jos, și poluarea aerului în zonele urbane, care nu favorizează sprijinirea și promovarea acestora. Documentul

¹²⁶ [Pag.18](#) - Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020

¹²⁷ [Pag 21](#) - Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020

¹²⁸ [Pag 64](#) - Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020

mai constată defavorizarea transportului alternativ, precum bicicleta, dar și lipsa facilităților în transportul public, pentru persoane vârstnice și cu handicap¹²⁹.

Se previzionează înrăutățirea calității aerului și creșterea incidenței bolilor respiratorii, din cauza creșterii numărului de automobile, în ciuda introducerii motoarelor mai puțin poluante. Se dau ca soluții creșterea gradului de utilizare a transportului public (prin eficientizare și investiții) concomitent cu restricționarea circulației automobilelor¹³⁰.

Se precizează că reorientarea utilizatorilor către transportul public și cel ecologic va dura foarte mult în lipsa unor strategii concrete și acțiuni urgente, în condițiile în care politicile guvernamentale continuă să prioritizeze dezvoltarea infrastructurii rutiere¹³¹, și că îndreptarea utilizatorilor către transportul public și sistemele de transport ecologic va dura mult timp dacă acțiunile de sensibilizare a utilizatorilor nu se vor axa în mod eficient pe informarea interactivă și crearea cadrului de reacție și implicare a publicului.

În planul de acțiuni există măsuri referitoare la utilizarea bicicletei¹³², precum: Îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător, optimizarea utilizării modurilor de transport, susținerea mijloacelor de transport mai prietenoase cu mediul, sensibilizarea utilizatorilor pentru folosirea alternativelor de transport.

Una dintre direcțiile de acțiune este revizuirea și actualizarea standardelor proiectelor pentru a evalua necesitățile și a include, după caz, în mod special și cerințele de mobilitate nemotorizată și transport public”

În cadrul **Strategiei naționale pentru sport 2016-2032**, la pașii de urmat pentru “Dezvoltarea sportului de masă în România”, este susținută importantă activității fizice zilnice și utilizarea bicicletei în deplasările către locul de muncă sau școală.¹³³

¹²⁹ [Pag. 62](#) - Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030

¹³⁰ [Pag. 64](#) - Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030

¹³¹ [Pag. 68-69](#) - Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030

¹³² [Pag 98](#) - Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030

¹³³ [Pag 17](#) - Strategia Națională pentru Sport 2010-2032

4.3. Analiza cadrului legislativ național

OUG 195/2002 este cea care definește bicicleta (Art.6, punctul 10) și pista pentru biciclete (Art.6, punctul 25). Însă, infrastructura pentru biciclete este mult mai complexă, iar această complexitate existentă în practica internațională nu se regăsește în legislația românească. De exemplu, banda pentru biciclete, traseul sugerat pentru biciclete, spațiul de acumulare la intersecții, contrasens deschis bicicletelor.

Cea mai mare problemă provocată de actualele dispoziții legale este Art. 70, punctul 2, care interzice utilizarea bicicletei pe drumurile publice de către persoanele sub 14 ani. Efectele negative ale acestui articol au fost descrise în capitolul precedent, iar abrogarea acestui articol este o prioritate.

Interzicerea circulației în paralel a bicicliștilor este o măsură care nu ia în considerare circulația grupurilor numeroase. Astfel, pentru depășirea unui număr mare de bicicliști, este mai sigur pentru aceștia ca grupul să circule mai compact, adică în paralel.

4.4. Analiza cadrului normativ național

STAS 10144/2-91 Trotuare, alei pietoni și piste cicliști este un document succint care a permis interpretări ale prescripțiilor pentru lățimea pistelor¹³⁴ (1m pe sens) sau spațiul de siguranță.

STAS 10144-1-90 Străzi, profiluri transversale conține prescripții pentru profiluri transversale de străzi. Există și două exemple¹³⁵ de străzi cu piste pentru biciclete, însă

¹³⁴ [Pag. 6](#) STAS - 10144/2-91, prescripții de proiectare pentru trotuare, alei pietoni și piste cicliști

¹³⁵ [Pag. 6](#) STAS 10144-1-90 Străzi, profiluri transversale

dimensiunile pistei nu corespund nevoilor utilizatorilor, lipsind spațiul necesar efectuării manevrei de depășire în siguranță.

STAS 10144 4-95 Amenajarea intersecțiilor de străzi prezintă câteva soluții viabile pentru intersecții cu piste pentru biciclete¹³⁶. Din păcate, dimensiunile pentru piste sunt preluate din STAS - 10144/2-91 și, așa cum am arătat, nu sunt adaptate nevoilor bicicliștilor.

P 132 1993 Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane conține prescripții pentru locuri de parcare pentru biciclete¹³⁷.

¹³⁶ [Pag. 19,21,22,23, 24](#) STAS 10144 4-95 Amenajarea intersecțiilor de străzi

¹³⁷ [Pag. 58](#) P 132 1993 Normativ pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane

5. Obiective

5.1. Obiectiv general

Dezvoltarea unui ecosistem favorabil utilizării bicicletei în România, pentru îmbunătățirea mobilității, sănătății, susținerea dezvoltării economice și dezvoltării durabile.

Elementele cheie ale intervenției se referă la:

1. Completarea cadrului legislativ;
2. Construirea de infrastructură specifică pentru siguranța și eficiența deplasării cu bicicleta;
3. Asigurarea de infrastructură staționară (de parcare) pentru biciclete;
4. Educația rutieră specifică deplasării cu bicicleta;
5. Promovarea deplasării cu bicicleta ca mijloc de transport urban.

5.2. Obiective specifice

OS 1. Îmbunătățirea politicilor publice și legislației cu efect stimulat în dezvoltarea numărului de deplasări cu bicicleta

- Adoptarea de modificări legislative care să încurajeze utilizarea bicicletei;
- Adoptarea unui Normativ de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete, adaptat nevoilor utilizatorilor;
- Adoptarea unor reglementări privind traseele cicloturistice;
- Crearea unui cadru de comunicare interinstituțională;

- Îmbunătățirea metodologiei de predare în școlile auto astfel încât instruirea viitorilor șoferii să pună accent pe conducerea preventivă și protejarea participanților vulnerabili la trafic.

Pentru obținerea unor rezultate care să schimbe radical situația actuală sunt necesare schimbări majore în legislație și adoptarea unui Normativ de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete care să impulsioneze folosirea bicicletei ca alternativă viabilă și crearea unui cadru favorabil pentru utilizarea echitabilă a spațiului public între toate modurile relevante de deplasare. Aceste nevoi au fost identificate atât la nivelul societății civile (ONG-uri și parteneri sociali)¹³⁸ cât și de către autoritățile locale¹³⁹.

În privința nevoii de schimbare a modului în care infrastructura actuală răspunde nevoii de deplasare cu bicicleta, prioritatea absolută este adoptarea Normativului¹⁴⁰ aflat în procedura de avizare. Acest lucru este confirmat și de datele studiului realizat în cadrul acestei strategii, conform cărora pentru 77,4% dintre bicicliști principala dificultate întâmpinată este infrastructura¹⁴¹.

Totodata, este necesară și adoptarea cadrului legal pentru reglementarea traseelor cicloturistice. În momentul actual, în România nu există cadrul legal care să permită dezvoltarea traseelor cicloturistice. Această situație face imposibilă alocarea de fonduri în domeniul cicloturismului, și descurajează potențialii turiști.

Pentru o implementare cât mai eficientă a proiectelor cât și pentru reprezentarea democratică în zona decizională a utilizatorilor de biciclete este necesară îmbunătățirea

¹³⁸ [Pagina 18](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹³⁹ [Pagina 35](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁴⁰ [Ghid metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete](#)

¹⁴¹ [Pagina 10](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

cadrului instituțional și de comunicare interinstituțională. Vor fi create funcții/departamente la nivel ministerial pentru facilitarea implementării strategiei, iar la nivel local nevoile utilizatorilor de biciclete vor fi reprezentate în cadrul Comisiilor tehnice de Urbanism și Circulație în toate municipiile.

OS 2. Dezvoltarea infrastructurii la toate nivelurile pentru încurajarea mersului pe bicicletă și creșterea siguranței utilizatorilor

- Crearea în toate localitățile cu o populație mai mare de 50.000 de locuitori a câte unei rețele primare de trasee pentru biciclete care să respecte cele 5 criterii de calitate: sigură, directă, coezivă, confortabilă și atractivă;
- Adaptarea tuturor străzilor/drumurilor din localități la un standard minimal pentru circulația și parcarea bicicletelor care să completeze și să alimenteze rețeaua primară a traseelor pentru biciclete;
- Crearea unei rețele naționale de trasee cicloturistice;
- Realizarea de parcări pentru biciclete în toate punctele importante de interes și în zonele rezidențiale.

Conform utilizatorilor¹⁴² și autorităților¹⁴³, măsura care ar avea cel mai mare impact asupra utilizării bicicletei este crearea de rute dedicate și protejate. De aceea, investițiile în infrastructura pentru biciclete vor trebui să țină cont de nevoile utilizatorilor, cu respectarea celor 5 criterii de calitate recunoscute pe plan internațional: sigură, directă, coezivă, confortabilă și atractivă.

De asemenea, trebuie respectat principiul dezvoltării durabile a mobilității urbane prin împărțirea echitabilă a spațiului drumurilor publice între cele 4 moduri relevante de deplasare - deplasarea pietonală, cu bicicleta, cu transportul public și deplasarea motorizată individuală.

¹⁴² [Pagina 20](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

¹⁴³ [Pagina 37](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

În toate localitățile cu populație mai mare de 50.000 de locuitori se va crea câte o rețea primară de trasee pentru biciclete, care va include legături cu localitățile învecinate în cazul zonelor metropolitane, completate cu rețele secundare de trasee pentru biciclete.

În cazul localităților cu o populație cuprinsă între 10 mii și 50 mii locuitori este necesară adaptarea străzilor la un standard minimal pentru circulația bicicletelor.

Multe puncte de conflict între traficul bicicletelor și traficul rutier sunt în intersecții. Conform datelor¹⁴⁴, 19% dintre decesele în rândul bicicliștilor din România se produc în accidente care au loc în intersecții. De altfel, 45,8% dintre bicicliști consideră dificilă¹⁴⁵ traversarea intersecțiilor.

De aceea, în cazul intersecțiilor unde se produc multe accidente (puncte negre), vor fi realizate amenajări care să separe fizic fluxul bicicletelor de celelalte fluxuri de circulație.

Pentru încurajarea turismului pe bicicletă se va realiza o rețea națională de trasee de cicloturism, cu amenajări specifice, care să includă coridorul EuroVelo 6 și alte trasee transfrontaliere. La nivel local, această rețea se va lega și va fi completată de rețele județene de trasee de cicloturism. Este necesar ca toate traseele să fie conectate la noduri intermodale accesibile mijloacelor de transport care permit transportul bicicletei și al bagajelor.

Pentru facilitarea intermodalității se vor realiza parcuri publice pentru biciclete, de capacitate mare, pentru durate medii și lungi, recomandabil în spații închise sau acoperite, cu un nivel sporit de securitate și control, în puncte intermodale, (gări, autogări, aeroporturi, stații majore de transport public etc) de tip Park&Ride, Bike&Ride, Drive&Ride, care să includă și stații de încărcare pentru biciclete și trotinete electrice.

¹⁴⁴ Pag 9 - [Traffic Safety Basic Facts 2018](#)

¹⁴⁵ [Pagina 10](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

Se vor adapta mijloacele de transport feroviar de călători pentru transportul bicicletelor și se va permite accesul liber, nelimitat, al bicicletelor în metrou (contracost în orele de vârf).

În orașele unde sunt finalizate rețelele primare cu trasee pentru biciclete se vor introduce și/sau extinde sistemele publice pentru închiriat biciclete (bike sharing) și/sau alte mijloace de transport alternativ cum ar fi trotinetele electrice.

Infrastructura pentru biciclete trebuie să includă și parări publice pentru durată scurtă, recomandat acoperite, de-a lungul rețelelor primare și secundare de trasee pentru biciclete, precum și în imediata vecinătate a intrărilor în instituții, piețe, unități de învățământ, centre comerciale, spitale, clădiri culturale și lăcașe de cult, etc. De asemenea, sunt necesare parări rezidențiale, recomandat acoperite, cu un grad sporit de securitate și control al accesului.

Este necesară menținerea viabilității infrastructurii pentru biciclete prin stabilirea unui sistem de management al rețelei de trasee pentru biciclete prin inspecție și întreținere permanentă.

OS 3. Îmbunătățirea percepției populației față de utilizarea mijloacelor de transport alternativ, cu accent pe folosirea bicicletei, prin educație, politici fiscale, formare și informare

- Investiții în infrastructura educațională de pregătire, cu specific pe utilizarea bicicletei;
- Campanii de conștientizare media și evenimente dedicate promovării utilizării cotidiene a bicicletei;
- Implementarea unor politici/măsuri fiscale.

Încurajarea utilizării bicicletei trebuie susținută de mijloace și campanii de schimbare a percepției și atitudinii populației față de utilizarea mijloacelor de transport alternativ, cu accent pe folosirea bicicletei, prin educație, facilități fiscale, formare și informare.

Se vor găsi modalități pentru inserarea unor ore de curs opționale în învățământul primar și gimnazial pentru dobândirea abilităților de a conduce o bicicletă și a regulilor de siguranță. Acestea pot face parte din cursurile de educație rutieră sau educație civică.

De asemenea, sunt necesare programe de formare a abilităților de folosire a bicicletei și de sensibilizare pentru adulți, deoarece 20,2% dintre cei care nu se deplasează cu bicicleta au declarat că nu știu să meargă pe bicicletă¹⁴⁶.

Este necesar ca instituțiile de învățământ superior care formează specialiști în domeniul planificării și organizării teritoriului, construcții, transporturi și administrație publică să înglobeze și actualizeze unele cursuri pentru a introduce specializări sau module de mobilitate urbană durabilă.

Pentru o înțelegere mai largă și pentru o implementare eficientă a măsurilor pentru încurajarea utilizării bicicletei va fi nevoie de instruirea personalului din administrație care are atribuții în proiectarea și avizarea investițiilor în spațiul public, privind auditul și planificarea infrastructurii pentru biciclete, cu implicarea specialiștilor naționali și internaționali - cursuri, conferințe, tururi/excursii de studii etc.

Informarea populației în privința beneficiilor utilizării bicicletei se va face prin campanii diseminate prin intermediul mai multor tipuri de canale media. Se vor dezvolta portale de internet și aplicații smart care oferă informații despre biciclete și mersul pe bicicletă, inclusiv cu informații cu privire la conexiunile cu alte moduri de transport existente, trasee pentru biciclete, trasee de mijloacele de transport public, bike&ride, park&ride, servicii de închiriere de biciclete și servicii rent-a-car, precum și oferte de car-sharing, hărți, centre de service, magazine, informații despre trafic, legislație etc.

Sunt necesare evenimentele de promovare a utilizării bicicletei: conferințe internaționale, evenimente recurente, tip "Săptămâna bicicletei", Festivalul Bicicliștilor, Marșul bicicliștilor, SkirtBike, KidBike, Ziua internațională a bicicletei etc.

¹⁴⁶ [Pagina 11](#) - Cercetarea sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă s-a desfășurat în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019

Stimulentele fiscale sunt foarte importante pentru a încuraja potențiali utilizatori ai bicicletei. Propunem facilități pentru angajatorii care rambursează angajaților abonamentul la sistemele publice de închiriere a bicicletelor precum și la abonamentul la alte mijloace de transport public, sau introducerea unei alocații pentru kilometri parcurși de angajați sub formă de indemnizații fiscale sau prestații în natură și rambursarea costurilor de transport cu bicicleta, inclusiv al bicicletei/pedelec-ului sau trotinetei electrice cu trenul, dacă fac dovada că utilizează aceste moduri de transport spre locul de muncă.

OS 4. Creșterea impactului bicicletei în economie, prin creșterea veniturilor din dezvoltarea cicloturismului și a sectoarelor de comerț și servicii.

- Dezvoltarea cicloturismului;
- Dezvoltarea serviciilor asociate cu utilizarea bicicletei;
- Sprijinirea inovării în industria velo.

Cicloturismul este o componentă esențială pentru punerea în valoare a potențialului turistic al României. Slaba dezvoltare a infrastructurii rutiere, adesea clamată ca factor de frânare a dezvoltării celor mai multe zone din țară, a avut drept consecință și păstrarea unui patrimoniu rural autentic și al unor vaste arii naturale conservate. Astfel, acest dezavantaj al comunităților rurale poate fi transformat într-un atu ce poate aduce avantaje economice prin punerea în valoare a potențialului turistic al acestor zone - introducerea lor într-o rețea turistică, conectată prin trasee cicloturistice, fiind o opțiune nedistructivă, fără impact negativ asupra mediului, patrimoniului și habitatelor, conservând în acest fel caracterul unic și avantajul României pe piața turismului European.

Pentru combaterea poluării și aglomerației din mediul urban, este necesară și dezvoltarea serviciilor asociate cu utilizarea bicicletei. Urmând exemplul marilor orașe europene, autoritățile trebuie să încurajeze mediul privat pentru a utiliza bicicleta, în locul autovehiculelor, atunci când volumul de marfă permite transportul cu biciclete cargo, de exemplu; plicuri, livrări mâncare, colete mici, comerț stradal.

Este necesară sprijinirea inovării în domeniul deplasării și transportului cu bicicleta sau cu alte mijloace individuale de transport asistate electric sau nemotorizate.

Susținem introducerea posibilității cumpărării de biciclete/pedelec-uri și trotinete/trotinete electrice (pe lângă autoturisme), în cadrul programului “Rabla”.

Obiectiv specific	Rezultat
OS 1. Îmbunătățirea politicilor publice și legislației cu efect stimulator în dezvoltarea numărului de deplasări cu bicicleta Indicatori rezultat: 9 reglementări adoptate Termen: 2021	Crearea Autorității pentru Deplasări Nemotorizate, structură în cadrul Secretariatul General al Guvernului; Completarea și modificarea legislației privind circulația pe drumurile publice (OUG 195/2002 și Regulamentul de aplicare); Adoptarea Normativului de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete; Adoptarea Normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de ciclism; Adoptarea unor proiecte de stimulare fiscală; Îmbunătățirea metodologiei de predare în școlile auto; Actualizarea sau adaptarea unor cursuri de transport sau infrastructură din cadrul instituțiilor de învățământ superior; Adoptarea unui protocol de colaborare între Ministerul Afacerilor de Interne și Ministerul Educației și Cercetării pentru introducerea unor ore de curs opționale în învățământul primar și gimnazial.
OS 2. Dezvoltarea infrastructurii la toate nivelurile pentru încurajarea mersului pe bicicletă și creșterea siguranței utilizatorilor Indicatori rezultat: 1475 km trasee în rețeaua principală Termen: 2025 2450 km trasee în rețeaua secundară Termen: 2027 3960 km trasee în localități Termen: 2025 3000 km trasee ciclism în rețeaua națională Termen: 2025 10250 km trasee ciclism în rețelele județene Termen: 2025	Rețele primare cu trasee pentru biciclete în cele 46 de localități¹⁴⁷ cu populație mai mare 50.000 de locuitori (~ 30 km/localitate și ~ 125 km în București) Rețele secundare cu trasee pentru biciclete în cele 46 de localități cu populație mai mare 50.000 de locuitori (~ 50 km/localitate și ~ 200 km în București) Adaptarea rețelei de străzi pentru cele 198 de localități¹⁴⁸ cu o populație între 10 mii și 50 mii locuitori la un standard minimal pentru circulația bicicletelor (~ 20 km/localitate) Rețea națională cu trasee de ciclism (~ 3000 km); 41 de rețele județene cu trasee de ciclism (~ 250 km/județ)

¹⁴⁷ Lista cu cele 46 de localități se află la Anexa 2

¹⁴⁸ Lista cu cele 198 de localități se află la Anexa 3

OS 3. Îmbunătățirea percepției populației față de utilizarea mijloacelor de transport alternativ, cu accent pe folosirea bicicletei, prin educație, politici fiscale, formare și informare Indicatori rezultat: 9 campanii Perioada: 2021 - 2030 9 conferințe Perioada: 2021 - 2030 1 aplicație (cu acoperire națională) Termen: 2022 1 aplicație personalizabilă Termen: 2022	Desfășurarea de campanii menite să crească gradul de conștientizare a populației cu privire la beneficiile mersului pe bicicletă (1 campanie/an); Organizarea anuală a unei Conferințe Internaționale de promovare a mersului pe bicicletă și/sau dezvoltare durabilă a mobilității urbane (1 conferință/an); Dezvoltarea unei aplicații naționale care să ofere informații actualizate privind modalitățile de transport; Dezvoltarea, unei aplicații personalizabile care să fie pregătită să integreze informații utile pentru utilizarea modurilor alternative de deplasare.
OS 4. Creșterea impactului bicicletei în economie Indicatori rezultat: 1 website/portal Termen: 2023 9 granturi Perioada: 2021 - 2030	Realizarea unui website de promovare a cicloturismului; Crearea unor granturi anuale pentru finanțarea anuală a unor concursuri de idei în scopul sprijinirii inovării în domeniul deplasării și transportului cu bicicleta sau cu alte mijloace individuale de deplasare asistate electric sau nemotorizate (1 concurs de proiecte/an).

5.3. Indicatori de impact

Indicator de impact 1:

Creșterea procentului modal

Valoare referință 2018: 5,3%

Ținta 2030 - 9%, cu accent pe creșterea procentului modal în mediul urban: valoare referință 2018: 2,6% - ținta 2030: 9%

Indicator de impact 2:

Creșterea siguranței rutiere



Valoare referință 2017: 191 decese cu 5,3% procent modal

Ținta 2030 - scăderea cu 32% a deceselor bicicliștilor în accidente din ținta procentului modal - 162 decese cu un procent modal de 9%

Indicator de impact 3:

Scăderea congestiilor în orașele mari (peste 100.000 de locuitori)

Valoare referință 2019: 52% este gradul de congestie în București (singurul oraș din România inclus în măsurătorile TomTom)

Ținta 2030: maxim 40% grad de congestie pentru toate orașele mari din România

Indicator de impact 4:

Reducerea cheltuielilor publice prin diminuarea cererii de infrastructură rutieră.

Valoare referință 2018: 5,03% este creșterea procentuală medie a numărului de autoturisme înmatriculate în ultimii 16 ani

Ținta 2030: maxim 3% creșterea procentuală medie a numărului de autoturisme înmatriculate în perioada 2020 - 2030

6. Direcții de Acțiune

Direcția de acțiune 1: Îmbunătățirea politicilor publice și a cadrului legislativ cu efect stimulat în dezvoltarea numărului de deplasări cu bicicleta.

Modificarea și completarea legislației în vederea creșterii siguranței și a încurajării utilizării bicicletei, esențială în stabilirea cadrului strategic și procedural, își propune să creeze premisele cheie ale implementării Strategiei de încurajare a mersului pe bicicletă.

Va urmări:

1.1. Modificarea OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, în sensul adaptării la normele tuturor celorlalte țări care nu interzic copiilor cu vârste mai mici de 14 ani să circule cu bicicleta pe drumurile publice.

Termen de implementare: anul 2020

Responsabili: Parlamentul României sau Guvernul României

1.2. Modificarea și completarea dispozițiilor legale privind circulația pe drumurile publice cu prevederi care să preia modelele de bună practică și să le definească, inclusiv tipurile de infrastructuri specifice. (Exemple: bandă pentru biciclete, traseu sugerat biciclete, banda dedicată transportului public de persoane și bicicletelor, spațiu avansat de acumulare, stradă cu prioritate pentru biciclete, sens unic deschis bicicletelor).

Termen de implementare: anul 2020

Responsabili: Parlamentul României

1.3. Adoptarea unui Normativ, adaptat nevoilor utilizatorilor, pentru reglementarea proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete. Documentul a fost în dezbatere publică și se află în procedura de adoptare.

Termen de implementare: anul 2020

Responsabili: Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației (MLPDA)

1.4. Adoptarea Normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism.

Termen de implementare: anul 2020

Responsabili: Guvernul României (Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - Direcția Generală Turism)

1.5. Adoptarea unor proiecte de stimulare fiscală:

1.5.a Deducerea din impozitul pe profit pentru angajatorii care rambursează angajaților abonamentul la sistemele publice de închiriere a bicicletelor și trotinetelor electrice precum și la abonamentul la alte mijloace de transport public, dacă fac dovada că utilizează aceste moduri de transport spre locul de muncă.

Termen de implementare: anul 2021

Responsabili: Administrațiile publice locale, Ministerul de Finanțe - cu consultarea viitoarei Autorități pentru Deplasări Nemotorizate

1.5.b Introducerea unei alocații pentru kilometri parcurși, pe bicicletă și trotinete electrice, de către angajați sub formă de indemnizații fiscale sau prestații în natură (de exemplu, voucher pentru reparații la bicicletă/trotinetă) dacă fac dovada că utilizează acest mod de deplasare spre locul de muncă.

Termen de implementare: anul 2021

Responsabili: Ministerul Finanțelor cu consultarea viitoarei Autorități pentru Deplasări Nemotorizate, Administrațiile publice locale

1.5.c Subvenționarea de sisteme de închiriere anuală a bicicletelor și trotinetelor, pentru studenți, dacă există cereri din partea asociațiilor de studenți.

Termen de implementare: anul 2021

Responsabili: Autoritățile Publice Locale

Direcția de acțiune 2: Îmbunătățirea cadrului instituțional și de comunicare interinstituțională, prin crearea unor structuri de guvernare.

Va urmări:

2.1. Crearea Autorității pentru Deplasări Nemotorizate, structură în cadrul Secretariatul General al Guvernului care să coordoneze implementarea strategiei, și, în general, politicile de mobilitate nemotorizată. Crearea unei funcții de coordonare, la nivel de Guvern (Secretar de Stat sau echivalent) pentru facilitarea și coordonarea implementării strategiei.

Termen de implementare: anul 2020

Responsabili: Guvernul României - Secretariatul General al Guvernului

2.2. Crearea funcției de “Bike Mayor” (Consilier/consultant al Primarului pe probleme de infrastructură pentru biciclete) și includerea ca membru în Comisiile tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism, precum și în Comisiile tehnice de circulație din toate municipiile. Aceste persoane vor consilia și asista administrațiile publice locale încă din etapa de planificare, inclusiv întocmirea caietelor de sarcini și evaluarea, pentru dezvoltarea tuturor proiectelor. Este de preferat ca procedura de alegere a persoanei să se facă printr-o procedură transparentă, cu consultarea comunității utilizatorilor de biciclete și trotinete.

Termen de implementare: anul 2020

Responsabili: Autorități publice locale

2.3. Completarea normelor de culegere de date de către Institutul Național de Statistică pentru obținerea de informații regulate privind obiceiurile de deplasare ale cetățenilor pentru fundamentarea politicilor naționale și locale privind mobilitatea.

Perioada de implementare: 2021 - 2030

Responsabili: Guvernul României, Autoritatea pentru Deplasări Nemotorizate

Direcția de acțiune 3. Îmbunătățirea cadrului strategic local

Va urmări:

3.1. Întocmirea de Planuri pentru mobilitatea activă să fie condiție obligatorie pentru accesarea de finanțări europene sau de la bugetul de stat pentru toate proiectele de mediu, dezvoltare durabilă sau cele de mobilitate urbană pentru toate localitățile cu peste 50.000 de locuitori. Aceste documente de planificare strategică detaliază și completează PMUD și stau la baza implementării politicilor de mobilitate activă.

Perioada de implementare: 2020 - 2022

Responsabili: MLPDA, Administrațiile publice locale, Ministerul Fondurilor Europene

Direcția de acțiune 4. Dezvoltarea infrastructurii la toate nivelurile pentru încurajarea mersului pe bicicletă și creșterea siguranței utilizatorilor

Va urmări:

4.1. Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete prin:

4.1.a Planificarea și dezvoltarea în toate localitățile cu peste 50.000 de locuitori a câte unei rețele primare (magistrale) de trasee pentru biciclete care să respecte simultan cele 5 criterii de calitate (sigură, directă, coezivă, confortabilă și atractivă) și care să includă legături cu localitățile învecinate, în cazul zonelor metropolitane.

Perioada de implementare: 2020 - 2025

Responsabili: Administrațiile publice locale

4.1.b Planificarea și dezvoltarea în toate localitățile cu peste 50.000 de locuitori a unei rețele secundare de trasee pentru biciclete care să completeze rețeaua primară de trasee

pentru biciclete, cu respectarea simultană a celor 5 criterii de calitate (sigură, directă, coezivă, confortabilă și atractivă).

Perioada de implementare: 2020 - 2027

Responsabili: Administrațiile publice locale

4.1.c Adaptarea rețelei de străzi din localitățile cu o populație între 10 mii și 50 mii locuitori la un standard minimal pentru circulația bicicletelor.

Perioada de implementare: 2020 - 2025

Responsabili: Administrațiile publice locale

4.1.d Adaptarea prioritară a intersecțiilor periculoase pentru participanții vulnerabili la trafic - stabilite conform statisticilor locale cu accidente rutiere - prin amenajări care să separe fluxul bicicletelor de celelalte fluxuri de circulație.

Perioada de implementare: 2020 - 2025

Responsabili: Administrațiile publice locale

4.2. Dezvoltarea infrastructurii cicloturistice prin:

4.2.a Amenajarea unei rețele naționale de trasee pentru cicloturism, cu amenajări specifice, conectată la noduri intermodale accesibile mijloacelor de transport care permit transportul bicicletei și al bagajelor, care să includă cu prioritate coridorul EuroVelo 6 și alte trasee transfrontaliere.

Perioada de implementare: 2020 - 2025

Responsabili: Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - Direcția Generală Turism

4.2.b Amenajarea unor rețele județene de trasee de cicloturism conectate la rețeaua națională de trasee pentru cicloturism și la noduri intermodale accesibile mijloacelor de transport care permit transportul bicicletei și al bagajelor.

Perioada de implementare: 2020 - 2025

Responsabili: Consiliile județene prin viitoarele Comisii județene de ciclotrasee - conform Normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism

4.3. Dezvoltarea intermodalității și infrastructurii staționare (parcări pentru biciclete) prin:

4.3.a Adaptarea mijloacelor de transport feroviar de călători pentru transportul bicicletelor, pe măsura înnoirii sau reabilitării parcului de vagoane (minim 8 biciclete/ tren, în acord cu campania #TrainsForCyclist inițiată de Federația Europeană a Bicicliștilor).

Perioada de implementare: 2020 - 2025

Responsabili: Ministerul Transporturilor/CFR.

4.3.b Permitearea accesului nelimitat al bicicletelor la metrou - contra cost în timpul orelor de vârf.

Termen de implementare: anul 2021

Responsabili: Ministerul Transporturilor/METROREX

4.3.c Amenajarea de parcări publice pentru biciclete, cu capacitate mare, pentru durate medii și lungi, recomandabil în spații închise sau acoperite, cu un nivel sporit de securitate și control, în punctele intermodale (gări, autogări, aeroporturi, stații majore de transport public etc.) de tip Park&Ride, Bike&Ride, Drive&Ride, care să includă și zone cu stații de încărcare pentru biciclete și trotinete electrice.

Perioada de implementare: 2020 - 2030

Responsabili: Administrațiile publice locale, Ministerul Transporturilor - administratorii de aeroporturi, gări și METROREX

4.3.d Amenajarea de parcări publice pentru biciclete, de durată scurtă, recomandat acoperite, de-a lungul rețelelor primare și secundare de trasee pentru biciclete, precum

și în imediata vecinătate a intrărilor în instituții, piețe, unități de învățământ, centre comerciale, spitale, clădiri culturale, lăcașe de cult și alte puncte de interes.

Perioada de implementare: 2020 - 2025

Responsabili: Administrațiile publice locale

4.3.e Amenajarea de parcuri rezidențiale în apropierea acceselor în clădiri, recomandat acoperite, cu un grad sporit de securitate și control al accesului.

Perioada de implementare: 2020 - 2025

Responsabili: Administrațiile publice locale

4.3.f Introducerea / extinderea sistemelor publice pentru închiriat biciclete (Bike sharing) și trotinete electrice, și coordonarea / taxarea comună cu transportul public, în orașele unde a fost finalizată execuția rețelei primare cu trasee pentru biciclete.

Perioada de implementare: 2020 - 2030

Responsabili: Administrațiile publice locale, Companiile locale de transport public de persoane

Direcția de acțiune 5. Îmbunătățirea percepției populației față de utilizarea mijloacelor de transport alternativ, cu accent pe folosirea bicicletei, propunând următoarele măsuri:

5.1. Educația privind rolul și utilizarea bicicletei:

5.1.a Ore de curs opționale în învățământul primar și gimnazial pentru dobândirea cunoștințelor și abilităților de a conduce o bicicletă și a regulilor de siguranță rutieră. Pentru învățarea abilităților de a conduce o bicicletă se recomandă realizarea/modernizarea unor poligoane pentru copii (Bike-park) în spații publice ușor accesibile.

Termen de implementare: anul 2021.



Responsabili: Ministerul Educației și Cercetării, Ministerul Afacerilor Interne, Administrațiile publice locale

5.1.b Ore de curs opționale în învățământul primar și gimnazial despre dezvoltarea durabilă a mobilității urbane. Acestea pot fi parte a cursurilor de educație rutieră sau educație civică.

Termen de implementare: anul 2021.

Responsabili: Ministerul Educației și Cercetării, Administrațiile publice locale

5.1.c Programe de sensibilizare și de formare a cunoștințelor și abilităților de folosire a bicicletei pentru adulți.

Perioada de implementare: 2020 - 2030.

Responsabili: Ministerul Educației și Cercetării, Administrațiile publice locale, ONG-uri

5.2. Creșterea gradului de conștientizare în rândul șoferilor:

5.2.a Îmbunătățirea metodologiei de predare în școlile auto astfel încât viitorii șoferi să înțeleagă și să asimileze cunoștințe și să deprindă abilități, prin practică și examinare, referitoare la:

- Noțiuni generale de mobilitate și infrastructură (nevoile persoanelor cu dizabilități, tipuri de infrastructură pentru biciclete și pentru transportul public de persoane);
- Drepturile și nevoile participanților vulnerabili la trafic în accesarea, utilizarea și partajarea spațiului carosabil pentru a înțelege măsurile care pot proteja participanții vulnerabili la trafic;
- Conducerea preventivă.

Termen de implementare: anul 2020

Responsabili: Ministerul Afacerilor Interne, Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră, viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate

5.2.b Introducerea frecventă în formularele de examinare a unor scenarii care să includă bicicleta.

Termen de implementare: 2020

Responsabili: Ministerul Afacerilor Interne, Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră, viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate

5.3. Formarea profesională - specialiști în mobilitate activă - prin:

5.3.a Actualizarea sau adaptarea unor cursuri de transport sau infrastructură din cadrul instituțiilor de învățământ superior care formează specialiști în domeniul planificării și organizării teritoriului, construcții, transporturi și administrație publică prin introducerea noțiunilor de mobilitate urbană durabilă care să abordeze pe larg rolul transportului nemotorizat și nevoile de infrastructură dedicată.

Termen de implementare: 2021

Responsabili: Ministerul Educației și Cercetării - Autoritatea Națională pentru Calificări

5.3.b Pregătirea și instruirea personalului din administrație care are atribuții în proiectarea și avizarea investițiilor privind auditul și planificarea infrastructurii pentru biciclete, cu implicarea specialiștilor naționali și internaționali, prin cursuri aplicative, conferințe, tururi/excursii de studii.

Termen de implementare: anul 2022.

Responsabili: Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, Agenția Națională a Funcționarilor Publici

5.4. Informare și promovare media, digitalizare și informatizare:

5.4.a Desfășurarea de campanii menite să crească gradul de conștientizare a populației cu privire la beneficiile mersului pe bicicletă, structurate și prezentate în funcție de

specificul fiecărei categorii de grup țintă vizat (tineri, bătrâni, elevi, angajați) și diseminate prin intermediul mai multor tipuri de canale media.

Perioada de implementare: 2021 - 2030

Responsabili: viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate

5.4.b Dezvoltarea unei aplicații naționale care să ofere informații actualizate privind modalitățile de transport - incluzând informații cu privire la conexiunile de transport existente, trasee pentru biciclete, traseele mijloacelor de transport public național și local (cu sau fără transportul bicicletelor), facilități bike&ride, park&ride, servicii de închiriere de biciclete/trotinete și servicii rent-a-car, precum și oferte de car-sharing.

Termen de implementare: 2022.

Responsabili: viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate

5.4.c Dezvoltarea, unei aplicații customizabile care să fie pregătită să integreze informații utile pentru utilizarea modurilor alternative de deplasare (trasee pentru biciclete, trasee și stații ale transportului public, costuri de deplasare cu transportul public, magazine pentru reparații biciclete, închirieri de biciclete/trotinete). Această aplicație și datele tehnice vor fi puse la dispoziția tuturor autorităților publice locale care doresc să integreze informații în sistem și să pregătească aplicația pentru utilizatorii din localitatea / regiunea respectivă.

Termen de implementare: 2022

Responsabili: viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate, Asociația Municipiilor din România, Autoritățile publice locale.

5.5. Promovarea bicicletei prin organizarea de evenimente:

5.5.a Organizarea anuală a unei Conferințe Internaționale de promovare a mersului pe bicicletă și/sau dezvoltare durabilă a mobilității urbane

Perioada de implementare: 2021 - 2030.

Responsabili: viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate, Organizații ale bicicliștilor, Autorități publice locale

5.5.b Organizarea unor evenimente de promovare a deplasărilor active: “Ziua fără mașini” (posibil în fiecare weekend din perioada caldă); crearea unor evenimente anuale, tip “Săptămâna bicicletei” (diferit de săptămâna europeană a mobilității), Festivalul Bicicliștilor (întreceri, demonstrații, filme, antrenamente, testare biciclete), Marșul/Parada bicicliștilor, SkirtBike, KidBike, Ziua internațională a bicicletei.

Perioada de implementare: 2020 - 2030.

Responsabili: Administrații locale, ONG-uri

Direcția de acțiune 6: Creșterea impactului bicicletei în economie

Va urmări:

6.1. Creșterea veniturilor din turism/cicloturism și în sectoarele de comerț și servicii prin:

6.1.a Promovarea turismului național cu bicicleta: realizarea unui website de promovare a cicloturismului.

Termen de implementare: anul 2023

Responsabili: Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - Direcția Generală Turism, viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate

6.1.b Dezvoltarea serviciilor asociate cu utilizarea bicicletelor, de exemplu prin atribuirea serviciului de corespondență locală între direcțiile din subordinea administrațiilor publice locale

Perioada de implementare: 2021 - 2030

Responsabili: Administrații publice locale



6.2. Promovarea industriei de profil prin:

6.2.a Sprijinirea inovării în domeniul deplasării și transportului cu bicicleta sau cu alte mijloace individuale de deplasare asistate electric sau nemotorizate prin crearea unor granturi anuale pentru finanțarea anuală a unor concursuri de idei.

Perioada de implementare: 2021 - 2030.

Responsabili: Ministerul Educației și Inovării, viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate

6.2.b Introducerea posibilității cumpărării de biciclete și trotinete electrice (pe lângă autoturisme), în cadrul programului “Rabla”.

Termen de implementare: anul 2021

Responsabili: Guvernul României - Ministerul Mediului

7. Implicații financiare

Pentru o estimare a costurilor necesare pentru dezvoltarea unor proiecte de infrastructură a fost analizat un document¹⁴⁹ care oferă un rezumat al costurilor tipice ale intervențiilor în favoarea utilizării bicicletei și a factorilor care le afectează. (Anexa 1)

Plaja de costuri estimată pentru indicatorii de rezultat:

Tip infrastructură și lungimi		Plajă de costuri în € (milioane)
1475 km trasee în rețeaua principală	două sensuri segregate fizic	2 006 - 2 537
	două sensuri ușor segregate	413
	traseu pentru biciclete fără segregare	796,5 - 1 534
2450 km trasee în rețeaua secundară	Zone 30, inclusiv măsuri de calmare a traficului	29,4 - 44,1
	Zone 30, fără măsuri de calmare a traficului	5,88 - 8,57
3960 km trasee în localități	traseu pentru biciclete fără segregare	2138,4 - 1 534
	Zone 30, inclusiv măsuri de calmare a traficului	47,52 - 71,28
	Zone 30, fără măsuri de calmare a traficului	9,50 - 13,86
3000 km trasee cicloturism - rețeaua națională	Semnalizarea traseelor pentru biciclete	42
10250 km trasee cicloturism - rețelele județene	Semnalizarea traseelor pentru biciclete	143,5

¹⁴⁹ Typical Costs of Cycling Interventions - [Interim analysis of Cycle City Ambition schemes](#)

8. Implicații juridice

Propunere modificare sau completare legislativă	Actul normativ	Instituție responsabilă
Modificarea OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, în sensul adaptării la normele tuturor celorlalte țări care nu interzic copiilor cu vârste mai mici de 14 ani să circule cu bicicleta pe drumurile publice.	OUG nr. 195/2002	Parlamentul României sau Guvernul României
Modificarea și completarea dispozițiilor legale privind circulația pe drumurile publice cu prevederi care să preia modelele de bună practică și să le definească, inclusiv tipurile de infrastructuri specifice. (Exemple: bandă pentru biciclete, traseu sugerat biciclete, banda dedicată transportului public de persoane și bicicletelor, spațiu avansat de acumulare, stradă cu prioritate pentru biciclete, sens unic deschis bicicletelor)	OUG nr. 195/2002 și Reguamentul de aplicare	Parlamentul României și Guvernul României
Adoptarea unui Normativ, adaptat nevoilor utilizatorilor, pentru reglementarea proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete. Documentul a fost în dezbateră publică și se află în procedura de adoptare.	Ordin de ministru	Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației
Adoptarea Normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism.	Hotărâre de Guvern	Guvernul României (Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - Direcția Generală Turism)
Deducerea din impozitul pe profit pentru angajatorii care rambursează angajaților abonamentul la sistemele publice de	Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal și normele de aplicare	Ministerul Finanțelor Publice

închiriere a bicicletelor și trotinetelor electrice, precum și la abonamentul la alte mijloace de transport public, dacă fac dovada că utilizează aceste moduri de transport spre locul de muncă.		
Introducerea unei alocații pentru kilometri parcurși, pe bicicletă și trotinete electrice, de către angajați sub formă de indemnizații fiscale sau prestații în natură (de exemplu, voucher pentru reparații la bicicletă/trotinetă) dacă fac dovada că utilizează acest mod de deplasare spre locul de muncă.	Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal și normele de aplicare	Ministerul Finanțelor Publice
Subvenționarea de sisteme de închiriere anuală a bicicletelor pentru studenți, dacă există cereri din partea asociațiilor de studenți.	Hotărâri de Consiliu Local/ Consiliu General	Autoritățile Publice Locale
Crearea Autorității pentru Deplasări Nemotorizate, structură în cadrul Secretariatul General al Guvernului care să coordoneze implementarea strategiei, și, în general, politicile de mobilitate nemotorizată. Crearea unei funcții de coordonare, la nivel de Guvern (Secretar de Stat sau echivalent) pentru facilitarea și coordonarea implementării strategiei.	Hotărârea nr. 21/2017 privind organizarea, funcționarea și atribuțiile Secretariatului General al Guvernului	Guvernul României - Secretariatul General al Guvernului
Crearea funcției de "Bike Mayor" (Consilier/consultant al Primarului pe probleme de infrastructură pentru biciclete) și includerea ca membru în Comisiile tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism, precum și în Comisiile tehnice de circulație din toate municipiile. Aceste persoane vor consilia și asista administrațiile publice locale încă din etapa de planificare, inclusiv întocmirea caietelor de sarcini și evaluarea, pentru dezvoltarea tuturor proiectelor. Este de preferat ca procedura de alegere a persoanei să se facă printr-o procedură transparentă, cu	Dispoziție de Primar	Autorități publice locale

consultarea comunității utilizatorilor de biciclete și trotinete.		
Completarea normelor de culegere de date de către Institutul Național de Statistică pentru obținerea de informații regulate privind obiceiurile de deplasare ale cetățenilor pentru fundamentarea politicilor naționale și locale privind mobilitatea.	Hotărâri de Guvern de aprobare a programelor statistice anuale	Guvernul României
Întocmirea de Planuri pentru mobilitatea activă să fie condiție obligatorie pentru accesarea de finanțări europene sau de la bugetul de stat pentru toate proiectele de mediu, dezvoltare durabilă sau cele de mobilitate urbană pentru toate localitățile cu peste 50.000 de locuitori.	Hotărâre de Guvern	Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, Ministerul Fondurilor Europene
Adaptarea mijloacelor de transport feroviar de călători pentru transportul bicicletelor, pe măsura înnoirii sau reabilitării parcului de vagoane (minim 8 biciclete/ tren, în acord cu campania #TrainsForCyclist inițiată de Federația Europeană a Bicicliștilor).	Ordin de ministru	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor / CFR
Permiterea accesului nelimitat al bicicletelor la metrou - contra cost în timpul orelor de vârf.	Regulament de Ordine Interioară	Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor / METROREX
Ore de curs opționale în învățământul primar și gimnazial pentru dobândirea cunoștințelor și abilităților de a conduce o bicicletă și a regulilor de siguranță rutieră. Pentru învățarea abilităților de a conduce o bicicletă se recomandă realizarea / modernizarea unor poligoane pentru copii (Bike-park) în spații publice ușor accesibile.	Protocol de colaborare	Ministerul Educației și Cercetării, Ministerul Afacerilor Interne
Ore de curs opționale în învățământul primar și gimnazial despre dezvoltarea durabilă a mobilității urbane. Acestea pot fi parte a	Ordin de ministru	Ministerul Educației și Cercetării

cursurilor de educație rutieră sau educație civică.		
Îmbunătățirea metodologiei de predare în școlile auto astfel încât viitorii șoferi să înțeleagă și să asimileze cunoștințe și să deprindă abilități, prin practică și examinare, referitoare la: - Noțiuni generale de mobilitate și infrastructură (nevoile persoanelor cu dizabilități, tipuri de infrastructură pentru biciclete și pentru transportul public de persoane) - Drepturile și nevoile participanților vulnerabili la trafic în accesarea, utilizarea și partajarea spațiului carosabil pentru a înțelege măsurile care pot proteja participanții vulnerabili la trafic. - Conducerea preventivă	Ordin de ministru	Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Autoritatea Rutieră Română
Introducerea frecventă în formularele de examinare a unor scenarii care să includă bicicleta.	Ordin de ministru	Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și Autoritatea Rutieră Română
Actualizarea sau adaptarea unor cursuri de transport sau infrastructură din cadrul instituțiilor de învățământ superior care formează specialiști în domeniul planificării și organizării teritoriului, construcții, transporturi și administrație publică prin introducerea noțiunilor de mobilitate urbană durabilă care să abordeze pe larg rolul transportului nemotorizat și nevoile de infrastructură dedicată.	Ordin de ministru	Ministerul Educației și Cercetării - Autoritatea Națională pentru Calificări
Introducerea posibilității cumpărării de biciclete (pe lângă autoturisme), în cadrul programului "Rabla".	Ordin de ministru	Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor

9. Plan de Acțiune

Acțiuni	Instituții responsabile	Termen și Rezultate așteptate
1.1. Modificarea OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, în sensul adaptării la normele tuturor celorlalte țări care nu interzic copiilor cu vârste mai mici de 14 ani să circule cu bicicleta pe drumurile publice.	Parlamentul României sau Guvernul României	2020 Creșterea nivelului de educație rutieră prin posibilitatea de alocări de fonduri (deblocarea programelor naționale)
1.2. Modificarea și completarea dispozițiilor legale privind circulația pe drumurile publice cu prevederi care să preia modelele de bună practică și să le definească, inclusiv tipurile de infrastructuri specifice. (Exemple: bandă pentru biciclete, traseu sugerat biciclete, banda dedicată transportului public de persoane și bicicletelor, spațiu avansat de acumulare, stradă cu prioritate pentru biciclete, sens unic deschis bicicletelor).	Parlamentul României	2020 Creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice prin măsuri de creștere a siguranței rutiere
1.3. Adoptarea unui Normativ, adaptat nevoilor utilizatorilor, pentru reglementarea proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete. Documentul a fost în dezbatere publică și se află în procedura de adoptare.	Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației (MLPDA)	2020 Scăderea costurilor cu infrastructura pentru biciclete și trotinete electrice prin stabilirea unor norme care răspund nevoilor utilizatorilor și prin eliminarea proiectelor ineficiente.
1.4. Adoptarea Normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism.	Guvernul României (Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - Direcția Generală Turism)	2020 Asigurarea cadrului legal pentru crearea și amenajarea traseelor de cicloturism.
1.5.a Deducerea din impozitul pe profit pentru angajatorii care rambursează angajaților abonamentul la sistemele publice de închiriere a bicicletelor și trotinetelor electrice precum și la abonamentul la alte mijloace de transport public, dacă fac dovada că utilizează aceste moduri de transport spre locul de muncă.	Administrațiile publice locale, Ministerul de Finanțe - cu consultarea viitoarei Autorități pentru Deplasări Nemotorizate	2021 Creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice; Dezvoltarea sistemelor publice de închiriere a bicicletelor și trotinetelor electrice.

1.5.b Introducerea unei alocații pentru kilometri parcurși pe bicicletă sau trotinete electrice de angajați sub formă de indemnizații fiscale sau prestații în natură (de exemplu, voucher pentru reparații la bicicletă/trotinetă) dacă fac dovada că utilizează acest mod de deplasare spre locul de muncă.	Ministerul Finanțelor cu consultarea viitoarei Autorități pentru Deplasări Nemotorizate, Administrațiile publice locale	2021 Creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice; Scăderea apetitului pentru achiziția sau utilizarea de autovehicule.
1.5.c Subvenționarea de sisteme de închiriere anuală a bicicletelor pentru studenți, dacă există cereri din partea asociațiilor de studenți.	Administrațiile publice locale	2021 Creșterea numărului de utilizatori de biciclete
2.1. Crearea Autorității pentru Deplasări Nemotorizate, structură în cadrul Secretariatul General al Guvernului care să coordoneze implementarea strategiei, și, în general, politicile de mobilitate nemotorizată. Crearea unei funcții de coordonare, la nivel de Guvern (Secretar de Stat sau echivalent) pentru facilitarea și coordonarea implementării strategiei.	Guvernul României - Secretariatul General al Guvernului	2020 Îmbunătățirea guvernării în domeniul siguranței rutiere și al coordonării politicilor de sprijinire a mobilității active.
2.2. Crearea funcției de “Bike Mayor” și includerea ca membru în Comisiile tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism, precum și în Comisiile tehnice de circulație din toate municipiile și din București. Aceste persoane vor consilia și asista administrațiile publice locale încă din etapa de planificare, inclusiv întocmirea caietelor de sarcini și evaluarea, pentru dezvoltarea tuturor proiectelor. Este de preferat ca procedura de alegere a persoanei să se facă printr-o procedură transparentă, cu consultarea comunității utilizatorilor de biciclete și trotinete.	Administrațiile publice locale	2020 Creșterea nivelului calității proiectelor de infrastructură printr-o abordare participativă, astfel încât să răspundă mai bine nevoilor comunității locale.
2.3. Completarea normelor de culegere de date de către Institutul Național de Statistică pentru obținerea de informații regulate privind obiceiurile de deplasare ale cetățenilor pentru fundamentarea politicilor naționale și locale privind mobilitatea.	Guvernul României, Autoritatea pentru Deplasări Nemotorizate	2021 - 2030 Crearea de baze de date statistice care să ajute planificatorii în justificarea unor măsuri precum și în urmărirea progreselor înregistrate.

3.1. Întocmirea de Planuri pentru mobilitatea activă să fie condiție obligatorie pentru accesarea de finanțări europene sau de la bugetul de stat pentru toate proiectele de mediu, dezvoltare durabilă sau cele de mobilitate urbană pentru toate localitățile cu peste 50.000 de locuitori. Aceste documente de planificare strategică detaliază și completează PMUD și stau la baza implementării politicilor de mobilitate activă.	MLPDA, Administrațiile publice locale, Ministerul Fondurilor Europene	2020 - 2022 Crearea unei viziuni de dezvoltare durabilă a mobilității și creșterea eficienței proiectelor prin stabilirea proiectelor prioritare.
4.1.a Planificarea și dezvoltarea în toate localitățile cu peste 50.000 de locuitori a câte unei rețele primare (magistrale) de trasee pentru biciclete care să respecte simultan cele 5 criterii de calitate (sigură, directă, coezivă, confortabilă și atractivă) și care să includă legături cu localitățile învecinate, în cazul zonelor metropolitane.	Administrațiile publice locale	2020 - 2025 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete, și de trotinete electrice; Creșterea nivelului de siguranță pe drumurile publice pentru utilizatorii de biciclete și trotinete electrice.
4.1.b Planificarea și dezvoltarea în toate localitățile cu peste 50.000 de locuitori a unei rețele secundare de trasee pentru biciclete care să completeze rețeaua primară de trasee pentru biciclete, cu respectarea simultană a celor 5 criterii de calitate (sigură, directă, coezivă, confortabilă și atractivă).	Administrațiile publice locale	2020 - 2027 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete, și de trotinete electrice; Creșterea nivelului de siguranță pe drumurile publice pentru utilizatorii de biciclete și trotinete electrice.
4.1.c Adaptarea rețelei de străzi din localitățile (sub 50 mii locuitori) la un standard minimal pentru circulația bicicletelor.	Administrațiile publice locale	2020 - 2025 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete, și de trotinete electrice; Creșterea nivelului de siguranță pe drumurile publice pentru utilizatorii de biciclete și trotinete electrice.
4.1.d Adaptarea prioritară a intersecțiilor periculoase pentru participanții vulnerabili la trafic - stabilite conform statisticilor locale cu accidente rutiere - prin amenajări care să separe fluxul bicicletelor de celelalte fluxuri de circulație.	Administrațiile publice locale	2020 - 2025 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete, și de trotinete electrice; Creșterea nivelului de siguranță pe drumurile publice pentru utilizatorii de biciclete și trotinete electrice.

4.2.a Amenajarea unei rețele naționale de trasee pentru ciclism, cu amenajări specifice, conectată la noduri intermodale accesibile mijloacelor de transport care permit transportul bicicletei și al bagajelor, care să includă cu prioritate coridorul EuroVelo 6 și alte trasee transfrontaliere.	Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - Direcția Generală Turism	2020 - 2025 Eficientizarea utilizării infrastructurii turistice existente prin creșterea numărului de turiști; Creșterea numărului de turiști și a veniturilor din turism.
4.2.b Amenajarea unor rețele județene de trasee de ciclism conectate la rețeaua națională de trasee pentru ciclism și la noduri intermodale accesibile mijloacelor de transport care permit transportul bicicletei și al bagajelor.	Consiliile județene prin viitoarele Comisii județene de ciclism - conform Normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de ciclism	2020 - 2025 Eficientizarea utilizării infrastructurii turistice existente prin creșterea numărului de turiști; Creșterea numărului de turiști și a veniturilor din turism; Încurajarea deplasărilor intermodale.
4.3.a Adaptarea mijloacelor de transport feroviar de călători pentru transportul bicicletelor, pe măsura înnoirii sau reabilitării parcului de vagoane	Ministerul Transporturilor/ CFR	2020 - 2025 Creșterea numărului de utilizatori ai deplasărilor cu trenul; Creșterea numărului de cicloturiști și a veniturilor din turism; Încurajarea deplasărilor intermodale.
4.3.b Permiterea accesului nelimitat al bicicletelor la metrou - contra cost în timpul orelor de vârf.	Ministerul Transporturilor / METROREX	2021 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice; Încurajarea deplasărilor intermodale.
4.3.c Amenajarea de parcuri publice pentru biciclete, cu capacitate mare, pentru durate medii și lungi, recomandabil în spații închise sau acoperite, cu un nivel sporit de securitate și control, în punctele intermodale (gări, autogări, aeroporturi, stații majore de transport public etc) de tip Park&Ride, Bike&Ride, Drive&Ride, care să includă și zone cu stații de încărcare pentru biciclete și trotinete electrice.	Administrațiile publice locale, Ministerul Transporturilor - administratorii de aeroporturi, gări și METROREX	2020 - 2030 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice; Încurajarea deplasărilor intermodale.
4.3.d Amenajarea de parcuri publice pentru biciclete, de durată scurtă, recomandat acoperite, de-a lungul rețelelor primare și secundare de trasee pentru biciclete, precum și în imediata vecinătate a intrărilor	Administrațiile publice locale	2020 - 2025 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice.

în instituții, piețe, unități de învățământ, centre comerciale, spitale, clădiri culturale, lăcașe de cult și alte puncte de interes.		
4.3.e Amenajarea de parcuri rezidențiale în apropierea acceselor în clădiri, recomandat acoperite și cu un grad sporit de securitate și control al accesului	Administrațiile publice locale	2020 - 2025 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice.
4.3.f Introducerea / extinderea sistemelor publice pentru închiriat biciclete (Bike sharing) și trotinete electrice, și coordonarea / taxarea comună cu transportul public, în orașele unde este finalizată execuția rețelei primare cu trasee pentru biciclete	Administrațiile publice locale, Companiile locale de transport public de persoane	2020 - 2030 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice.
5.1.a Ore de curs opționale în învățământul primar și gimnazial pentru dobândirea cunoștințelor și abilităților de a conduce o bicicletă și a regulilor de siguranță rutieră. Pentru învățarea abilităților de a conduce o bicicletă se recomandă realizarea / modernizarea unor poligoane pentru copii (Bike-park) în spații publice ușor accesibile.	Ministerul Educației și Cercetării, Ministerul Afacerilor Interne, Administrațiile publice locale	2021 Creșterea siguranței rutiere
5.1.b Ore de curs opționale în învățământul primar și gimnazial despre dezvoltarea durabilă a mobilității urbane. Acestea pot fi parte a cursurilor de educație rutieră sau educație civică.	Ministerul Educației și Cercetării, Administrațiile publice locale	2021 Creșterea siguranței rutiere; Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice;
5.1.c Programe de sensibilizare și de formare a cunoștințelor și abilităților de folosire a bicicletei pentru adulți	Ministerul Educației și Cercetării, Administrațiile publice locale, ONG-uri	2020 - 2030 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice;
5.2.a Îmbunătățirea metodologiei de predare în școlile auto astfel încât viitorii șoferi să înțeleagă și să asimileze cunoștințe și să deprindă abilități, prin practică și examinare, referitoare la: - Noțiuni generale de mobilitate și infrastructură (nevoile persoanelor cu dizabilități, tipuri de	Ministerul Afacerilor Interne, Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră, viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate	2020 Creșterea siguranței rutiere

infrastructură pentru biciclete și pentru transportul public de persoane) - Drepturile și nevoile participanților vulnerabili la trafic în accesarea, utilizarea și partajarea spațiului carosabil pentru a înțelege măsurile care pot proteja participanții vulnerabili la trafic. - Conducerea preventivă		
5.2.b Introducerea frecventă în formularele de examinare a unor scenarii care să includă bicicleta	Ministerul Afacerilor Interne, Consiliul Interministerial pentru Siguranță Rutieră, viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate	2020 Creșterea siguranței rutiere
5.3.a Actualizarea sau adaptarea unor cursuri de transport sau infrastructură din cadrul instituțiilor de învățământ superior care formează specialiști în domeniul planificării și organizării teritoriului, construcții, transporturi și administrație publică prin introducerea noțiunilor de mobilitate urbana durabilă care sa abordeze pe larg rolul transportului nemotorizat și nevoile de infrastructură dedicată	Ministerul Educației și Cercetării și ANC	2021 Creșterea eficienței cheltuielilor cu infrastructura prin creșterea numărului de specialiști în mobilitate urbană durabilă
5.3.b Pregătirea și instruirea personalului din administrație care are atribuții în proiectarea și avizarea investițiilor privind auditul și planificarea infrastructurii pentru biciclete, cu implicarea specialiștilor naționali și internaționali, prin cursuri aplicative, conferințe, tururi/excursii de studii	Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, Agenția Națională a Funcționarilor Publici	2022 Creșterea eficienței cheltuielilor cu infrastructura prin creșterea numărului de funcționari care înțeleg și respectă principiile de dezvoltare durabilă a mobilității urbane durabile.
5.4.a Desfășurarea de campanii menite să crească gradul de conștientizare a populației cu privire la beneficiile mersului pe bicicletă, structurate și prezentate în funcție de specificul fiecărei categorii de grup țintă vizat (tineri, bătrâni, elevi, angajați) și diseminate prin intermediul mai multor tipuri de canale media.	viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate	2021 - 2030 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice.

5.4.b Dezvoltarea unei aplicații naționale care să ofere informații actualizate privind toate modalitățile de transport existente pe teritoriul țării - incluzând informații cu privire la conexiunile de transport existente, trasee pentru biciclete, traseele mijloacelor de transport public național și local, facilități bike&ride, park&ride, servicii de închiriere de biciclete/trotinete și servicii rent-a-car, precum și oferte de car-sharing	viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate	2022 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice; Eficientizarea utilizării infrastructurii turistice existente prin creșterea numărului de turiști; Creșterea numărului de turiști și a veniturilor din turism; Încurajarea deplasărilor intermodale.
5.4.c Dezvoltarea, unei aplicații customizabile care să fie pregătită să integreze informații utile pentru utilizarea modurilor alternative de deplasare (trasee pentru biciclete, trasee și stații ale transportului public, costuri de deplasare cu transportul public, magazine pentru reparații biciclete, închirieri de biciclete/trotinete). Această aplicație și datele tehnice vor fi puse la dispoziția tuturor autorităților publice locale care doresc să integreze informații în sistem și să pregătească aplicația pentru utilizatorii din localitatea / regiunea respectivă.	viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate, Asociația Municipiilor din România, Autoritățile publice locale	2022 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice; Eficientizarea utilizării infrastructurii turistice existente prin creșterea numărului de turiști; Creșterea numărului de turiști și a veniturilor din turism; Încurajarea deplasărilor intermodale.
5.5.a Organizarea anuală a unei Conferințe Internaționale de promovare a mersului pe bicicletă și/sau dezvoltare durabilă a mobilității urbane	viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate, Organizații ale bicicliștilor, Autorități publice locale	2021 - 2030 Creșterea eficienței cheltuielilor cu infrastructura prin creșterea numărului de funcționari care înțeleg și respectă principiile de dezvoltare durabilă a mobilității urbane durabile.
5.5.b Organizarea unor evenimente de promovare a deplasărilor active: "Ziua fără mașini" (posibil în fiecare weekend din perioada caldă); crearea unor evenimente anuale, tip "Săptămâna bicicletei" (diferit de săptămâna europeană a mobilității), Festivalul Bicicliștilor (întreceri, demonstrații, filme, antrenamente, testare biciclete), Marșul/Parada bicicliștilor, SkirtBike, KidBike, Ziua internațională a bicicletei.	Administrații locale, ONG-uri	2020 - 2030 Îmbunătățirea mobilității, creșterea numărului de utilizatori de biciclete și trotinete electrice.

6.1.a Promovarea turismului național cu bicicleta: crearea unui website de promovare a cicloturismului	Ministerul Economiei, Energiei și Mediului de Afaceri - Direcția Generală Turism, viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate	2023 Eficientizarea utilizării infrastructurii turistice existente prin creșterea numărului de turiști; Creșterea numărului de turiști și a veniturilor din turism.
6.1.b Dezvoltarea serviciilor asociate cu utilizarea bicicletelor, de exemplu prin atribuirea serviciului de corespondență locală între direcțiile din subordinea administrației locale	Administrații publice locale	2021 - 2030 Îmbunătățirea mobilității prin reducerea nevoii de transport motorizat.
6.2.a Sprijinirea inovării în domeniul deplasării și transportului cu bicicleta sau cu alte mijloace individuale de deplasare asistate electric sau nemotorizate prin crearea unor granturi anuale pentru finanțarea anuală a unor concursuri de idei	Ministerul Educației și Inovării, viitoarea Autoritate pentru Deplasări Nemotorizate	2021 - 2030 Creșterea mobilității active; Creștere economică prin sprijinirea mediului de afaceri în domeniul deplasării și transportului cu bicicleta sau cu alte mijloace individuale de deplasare asistate electric sau nemotorizate
6.2.b Introducerea posibilității cumpărării de biciclete și trotinete electrice (pe lângă autoturisme), în cadrul programului "Rabla".	Guvernul României, Ministerul Mediului	2021 Creșterea mobilității active; Reducerea surselor de poluare.

Anexa: 1 - Costurile tipice ale intervențiilor în Programul Cycle City Ambition

Datele sunt extrase din cheltuielile efectuate în timpul derulării primei faze a programului Cycle City Ambition (CCA)¹⁵⁰.

Tip infrastructură și gama de costuri		£ (milioane)	€ ¹⁵¹ (milioane)
Super-pista pentru biciclete	două sensuri segregate fizic	1,15 - 1,45 / km	1,36 - 1,72 / km
	două sensuri ușor segregate	0,24 / km	0,28 / km
Traseu pentru biciclete fără segregare		0,46 - 0,88 / km	0,54 - 1,04 / km
Amenajarea unui traseu pentru biciclete în afara părții carosabile	trasee pe diguri	0,14 - 0,19 / km	0,16 - 0,22 / km
	modernizări ale unor poduri existente	0,10 - 0,50 / km	0,12 - 0,6 / km
Zone 30 (km/h)	inclusiv măsuri de calmare a traficului	0,01 - 0,015 / km	0,012 - 0,018 / km
	fără nicio măsură de calmare a traficului	0,002 - 0,003 / km	0,0024 - 0,0035 / km
Remodelarea unei intersecții majore	reproiectarea intersecției pentru toate modurile de deplasare	1,56 - 1,61	1,85 - 1,91
	integrarea traseelor pentru biciclete în condițiile de trafic existente	0,24	0,28
Traversare pentru biciclete peste o stradă cu trafic intens		0,14 - 0,41	0,16 - 0,49
Facilități pentru utilizarea bicicletei spre locul de muncă	costul programului	0,20 - 0,75	0,24 - 0,89
	subvenție per proiect	0,006 - 0,007	0,007 - 0,008
Facilități pentru utilizarea bicicletei spre școală / liceu / universitate	costul programului	0,22 - 1,16	0,26 - 1,38
	subvenție per școală / liceu / universitate	0,008 - 0,11	0,0095 - 0,13
	pentru parcare a 3.000 de biciclete	2,5	2,97

¹⁵⁰ Cycle City Ambition - [phase two](#)

¹⁵¹ a fost folosit raportul 1 GBP = 1,188 EUR, valabil la data 01.02.2020 (cu rotunjiri)

Parcări de mari dimensiuni pentru biciclete (Bike & Ride)	pentru parcări de 10 - 100 de biciclete, inclusiv vestiare și dușuri pentru proiectele mai mari	0,12 - 0,70	0,14 - 0,83
Semnalizarea unui traseu pentru biciclete		0,012 / km	0,014 / km
Contoare automate pentru biciclete	costul programului pentru un traseu de traversare a orașului	0,028	0,033
	cost pe contor	0,006	0,007

Anexa: 2 - Lista celor 46 de localități cu o populație mai mare de 50.000 de locuitori¹⁵²

Municipiu	Locuitori	Municipiu	Locuitori	Municipiu	Locuitori
Alba Iulia	74.233	Arad	179.045	Pitești	176.747
Bacău	195.883	Onești	52.573	Oradea	222.736
Bistrița	93.336	Botoșani	122.311	Brașov	290.743
Brăila	210.893	Buzău	135.601	Reșița	88.533
Călărași	77.576	Cluj-Napoca	321.687	Turda	57.304
Constanța	317.832	Sfântu Gheorghe	65.080	Târgoviște	93.563
Craiova	305.689	Galați	304.340	Giurgiu	69.051
Târgu Jiu	96.852	Deva	70.407	Hunedoara	74.142
Slobozia	53.085	Iași	362.142	Baia Mare	147.801
Drobeta-Turnu Severin	109.647	Târgu Mureș	150.091	Piatra Neamț	115.273
Roman	70.665	Slatina	84.546	Ploiești	233.663
Satu Mare	122.504	Zalău	69.799	Sibiu	169.786
Mediaș	58.571	Suceava	116.404	Alexandria	52.101
Timișoara	332.983	Tulcea	89.696	Vaslui	97.067
Bârlad	72.860	Râmnicu Vâlcea	118.775	Focșani	94.408
București	2.106.144				

¹⁵² [Populația României pe localități](#), 2016 - Institutul Național de Statistică

Anexa: 3 - Numărul de localități cu o populație cuprinsă între 10.000 și 50.000 de locuitori¹⁵³

Județ	Nr.	Județ	Nr.	Județ	Nr.
Alba	5	Arad	4	Argeș	7
Bacău	8	Bihor	7	Bistrița Năsăud	3
Botoșani	3	Brașov	5	Brăila	1
Buzău	2	Caraș severin	5	Călărași	2
Cluj	6	Constanța	12	Covasna	2
Dâmbovița	4	Dolj	5	Galați	5
Giurgiu	1	Gorj	3	Harghita	5
Hunedoara	9	Ialomița	3	Iași	10
Ilfov	11	Maramureș	6	Mehedinți	3
Mureș	6	Neamț	3	Olt	5
Prahova	14	Satu Mare	2	Sălaj	2
Sibiu	3	Suceava	11	Teleorman	4
Tmiș	4	Tulcea	2	Vaslui	2
Vâlcea	1	Vrancea	2	TOTAL	198

¹⁵³ [Populația României pe localități](#), 2016 - Institutul Național de Statistică



**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: februarie 2020

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