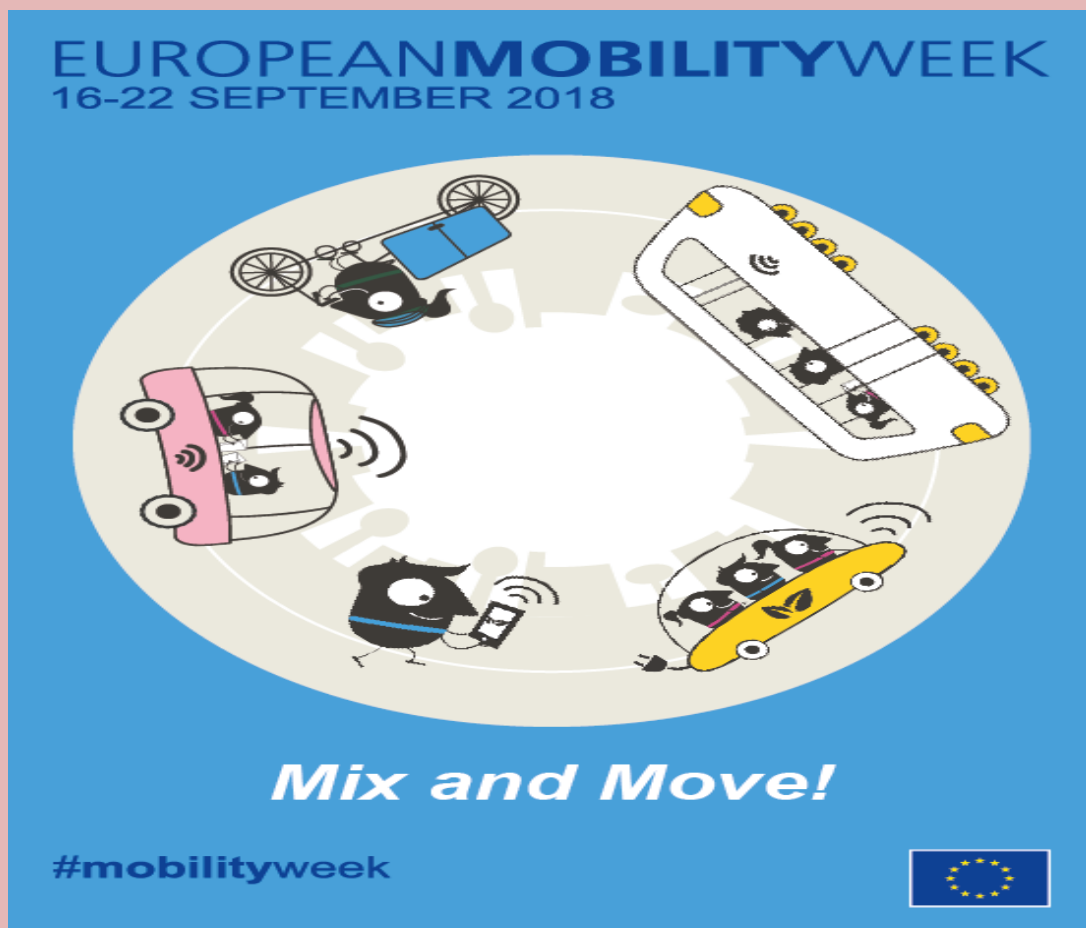


SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII 2018

16 - 22 septembrie 2018

Combină și deplasează-te!



Analiză de situație

SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII, organizată cu susținerea politică și financiară a Direcției Generale pentru Mediu și Transport a Comisiei Europene, este o campanie anuală privind mobilitatea urbană sustenabilă prin alegerea unor moduri de transport urbane cât mai diferite. În cadrul Săptămânii mobilității este promovată ziua de 22 septembrie ca:

„Ziua fără autoturisme”.

Date statistice privind nivelul și dinamica fenomenului

Date statistice la nivel mondial

Începând din anul 2002, când s-a desfășurat prima ediție, *SĂPTĂMÎNA EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII* a înregistrat o creștere constantă, atât la nivel european, cât și la nivel mondial. Astfel, în anul 2016, campania a înregistrat un nivel de participare de: 2.427 de localități și orașe din 51 de țări au organizat activități pe parcursul respectivei săptămâni. Puțin peste jumătate dintre localitățile și orașele participante au implementat măsuri cu caracter permanent, acestea ridicându-se în total la 7.386 și fiind axate, în principal, pe gestionarea mobilității, pe accesibilitate și pe facilități noi sau îmbunătățite pentru biciclete. Anul următor, în 2017, s-a înregistrat un număr record de 2526 de orașe participante și aproximativ 237 de milioane de oameni. Ca răspuns la campanie, au fost introduse peste 7993 de măsuri permanente privind mobilitatea alternativă.

2017 - 30 țări participante (total orașe: 2526)

2016 - 51 țări participante (total orașe: 2427)

2015 - 45 țări participante (total orașe: 1869)

2014 - 43 țări participante (total orașe: 2007)

2013 - 47 țări participante (total orașe: 1928)

2012 - 39 țări participante (total orașe: 2150)

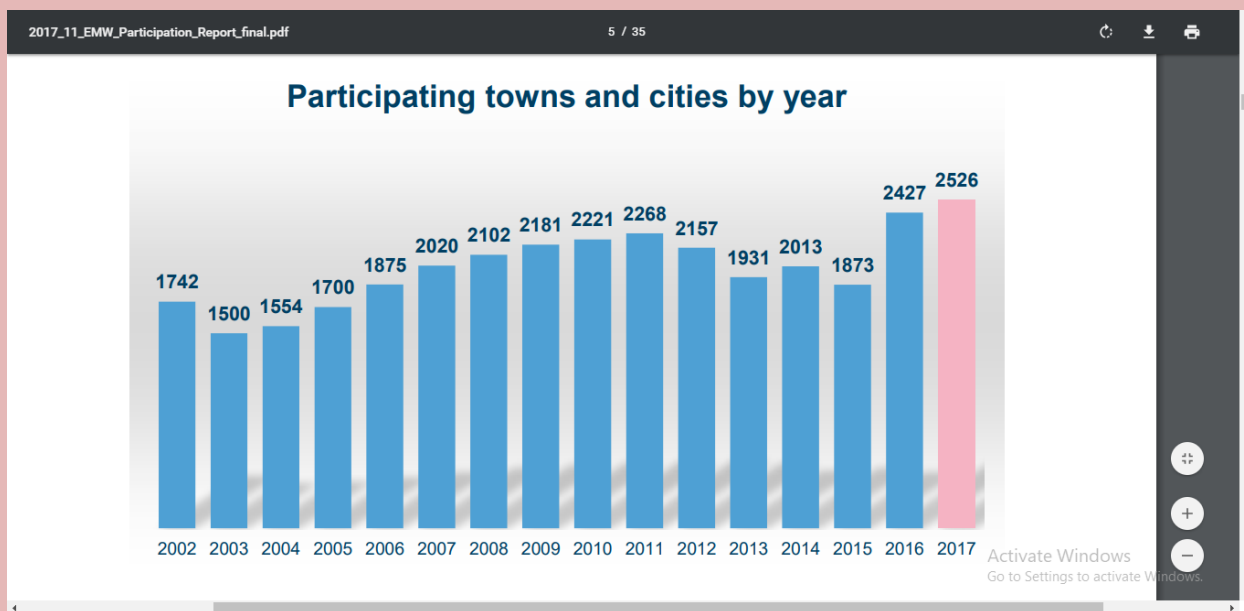
2011 - 43 țări participante (total orașe: 2262)

2010 - 41 țări participante (total orașe: 2216)

**Scopul campaniei de
mobilitate urbană constă în
reducerea treptată a poluării
din mediul citadin.**

(Sursa: European Commission;

http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2016/2016_EMW_Participation_Report.pdf)



Din graficul de mai sus publicat în raportul final al campaniei anului trecut se observă că în 2017 Săptămâna Europeană a Mobilității a avut cel mai mare număr de orașe participante, în număr de 2526, cifra record înregistrată din 2002 anul lansării campaniei. La această campanie au luat parte 50 de țări. Austria, Spania și Ungaria au fost în topul primelor 3 țări participante. În următoarele țări din Europa centrală și estică s-au înregistrat creșteri semnificative: Polonia, Belarus, Bulgaria, Lituania și România.

2017_11_EMW_Participation_Report_final.pdf 10 / 35

Organisation of Car-Free Day activities

Year	Total
2017	1352
2016	953
2015	906
2014	783
2013	730
2012	1114
2011	792
2010	864
2009	909
2008	1281
2007	1254
2006	1310
2005	1452
2004	1394
2003	1488
2002	1742
2001	1477
2000	1262

Conform statisticilor anului 2017 reiese că Ziua fără mașini a luat amploare prin faptul că a fost celebrată în 1352 de orașe, cu 399 mai multe față de anul precedent. Aceste orașe au închis

anumite străzi traficului de mașini. (Sursa:

http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2017/2017_11_EMW_Participati on_Report_final.pdf)

Statisticile Green Report, cele mai recente date arată că în Amsterdam ar exista aproximativ 800.000 de biciclete. 63% din locuitorii orașului folosesc bicicleta în activitățile zilnice, având la dispoziție 500 km de piste de biciclete și alte 900 km de drumuri unde se poate circula cu 30 de km/h.

În 2015, în Paris erau în jur de 700 km de piste de biciclete. Unele sunt dedicate, separate de traficul rutier, altele sunt amenajate pe linii speciale pentru autobuze, care au fost lărgite pentru a fi folosite și de bicicliști.

În Copenhaga, lungimea totală a pistelor de biciclete ajunge la 454 km. Se estimează că 56% dintre locuitorii orașului danez folosesc bicicleta zilnic pentru a se deplasa spre serviciu sau studii. Un studiu făcut recent arată că bicicliștii care ies pe pistele din Copenhaga pedalează aproximativ 1.240 km zilnic.

În România

În marile orașe din România, sunt raportate câteva zeci de kilometri de piste de biciclete.

Potrivit organizației Green Report, 160 de km de piste de biciclete în București din care 26 de km – deschiși circulației, 5 km – în Constanța și Mamaia, 10 km – în Cluj-Napoca, aproape 20 km – în Craiova, 30 km – în Brașov, în jur de 35 km – în Timișoara, 46 km – în Iași și 70 km – în Sibiu. Așa ar arăta, potrivit autorităților, bilanțul pistelor de biciclete în orașele pe care le administrează.

București – 2008: aproape 50 de kilometri. Din lungimea totală, doar 6 km par să figureze ca piste funcționale.

București – 2010: Conform documentelor transmise, s-au amenajat aproximativ 111 kilometri de piste, fiind declarați funcționali cam 20 de kilometri, adică în jur de 18% din total.

Pe lângă situația din București, Green Report a făcut o centralizare a situației din alte 7 mari orașe, în ordinea lungimii pistelor declarate de municipalități.

Autoritățile din Constanța au recunoscut faptul că au doar 1 kilometru de pistă în oraș. Alți 4 km au fost construiți în Mamaia, cu fonduri europene. Ambele piste, spun ei, sunt la standarde europene.

Cluj-Napoca are 10 kilometri de piste, potrivit reprezentanților primăriei. Aceștia precizează, însă, că există alți 13 km „favorabili bicicliștilor” („semnalizați cu indicatoare rutiere ca zone rezidențiale și pentru bicicliști”), dar și posibilitatea ca bicicliștii să folosească benzile dedicate transportului în comun.

În plus, se mândresc cu primul sistem automatizat de închiriere de biciclete din țară. În urma unei investiții din fonduri europene, clujenii ar trebui să beneficieze de 50 de stații, 540 de biciclete și 4.65 km de piste noi.

Reprezentanții Primăriei Craiova au declarat existența a 6 piste de biciclete pe 3 artere rutiere. Pe o lungime de 16.225 km, există pistă simplă, iar pe alți 3.48 km – pistă dublă. Acestea nu sunt însă omologate, fiind realizate atât pe trotuare, cât și pe carosabil.

Locuitorii Brașovului au la dispoziție 30 de kilometri de piste: 4 km – pe trotuar, 4 km – separat de trotuar și carosabil, iar restul – pe carosabil, ca bandă separată pentru biciclete sau marcate pe prima bandă de circulație.

Îi urmează Timișoara, cu aproximativ 38 de kilometri de piste pe un sens și aproximativ 33 pe celălalt.

Situația în Iași pare să fie una dintre cele mai bune. Autoritățile declară 46 de km de piste construite la standarde europene, din fonduri europene.

Aparent, îi întrece doar orașul Sibiu, cu aproape 70 de km de piste. Autoritățile menționează că acestea au rol utilitar, nu doar pentru agrement, legând centrul orașului de cartiere.

Până în anul 2020:

Capitala va avea cel puțin 100 de kilometri de piste de biciclete.

Până în 2020, autoritățile Constanței și-au planificat să amenajeze încă 34 de kilometri de piste.

În total, autoritățile brașovene și-au propus să facă 25 de km de piste până în 2020 și 40 de km până în 2030. Intențiile sunt incluse în planul de mobilitate urbană durabilă al orașului. Vor să construiască piste în afara orașului, care să îl lege de localitățile învecinate și de bisericile fortificate din Țara Bârsei și Transilvania de Sud. Un astfel de proiect a fost deja planificat. Este vorba despre o pistă de 17 km, între Brașov și Cristian, respectiv Râșnov. Potrivit autorităților, se lucrează și la documentația necesară pentru realizarea a 2 trasee MTB downhill între pârtiile Subteleferic și Lupului și un traseu pentru copii și familie între Poiana Brașov și Poiana de Jos.

Timișoara intenționează să 5 piste cu o lungime de 61 de km la nivel regional, până în 2030. Iașiul vrea să construiască 60 de km de piste până în 2030.

Sursa: <https://www.green-report.ro/pistele-de-biciclete-din-romania/>

Studii naționale, europene și internaționale

Multimodalitatea – Combină și deplasează-te este nucleul central al Săptămânii Europene a Mobilității 2018, care promovează conceptul alegerii unor moduri de transport diferite pe parcursul aceleiași deplasări în orașe.

Ce este multimodalitatea?



Comisia Europeană definește „multimodalitatea” ca fiind „utilizarea unor moduri de transport diferite în decursul aceleiași călătorii”, atât pentru mărfuri, cât și pentru pasageri.

Utilizarea tehnologiei informatice și de comunicație, precum și sistemele de transport inteligent fac ca această mobilitate să devină și mai inteligentă, reducând, în același timp, numărul vehiculelor de pe șosele. Conform unui studiu al Comitetului de cercetare a transporturilor, fiecare vehicul folosit în comun înlocuiește aproximativ 15 vehicule pe șosea.

De asemenea, într-un studiu foarte recent din ianuarie 2018 al Comisiei Europene, publicat în jurnalul de Medicină Preventivă a fost evidențiat faptul că orașele Europei pot evita peste 10.000 de decese prin extinderea rețelei de biciclete.

Sursa: <http://www.mobilityweek.eu/news/>

De ce să trăim multimodal?

- ✓ Profităm cât mai bine de **timpul** nostru;
- ✓ Facem **exercițiu fizic**;
- ✓ Economisim **bani**;
- ✓ Facem din **orașul** nostru un loc mai bun în care să trăim;
- ✓ Îi redăm **planetei** mărțișă.

.....

Profităm cât mai bine de timpul nostru: Călătorind cu mijloacele de transport public, ne putem folosi timpul pentru a citi, pentru a lucra pe smartphone, pentru a conversa cu prietenii, pentru a asculta muzică sau, pur și simplu, pentru a ne relaxa.

Facem exercițiu fizic: Mersul cu bicicleta sau pe jos, pe distanțe scurte (de până la 5 km), ne asigură cele 30 de minute de exercițiu fizic recomandat pentru a rămâne în formă și a fi sănătoși. Studiile arată că speranța de viață a celor care merg pe jos cel puțin 25 de minute în fiecare zi este, în medie, cu trei până la șapte ani mai mare decât a semenilor lor. Acești ani de viață sănătoși câștigați ar putea fi folosiți pentru a face ceva ce ne-am dorit întotdeauna, de exemplu să călătorim, să învățăm o limbă străină sau să ne petrecem timpul alături de cei dragi.

Economisim bani: Întreținerea autoturismului personal costă bani. Calculatoarele de costuri legate de întreținerea și utilizarea autoturismului sunt disponibile online și ne permit să evaluăm cheltuielile în mod concret, în funcție de parametrii individuali de utilizare. Vom observa că, adesea, cheltuielile cu deplasarea vor fi mai mici dacă vom alege să combinăm în mod inteligent modurile de deplasare: mersul pe jos nu costă nimic, prețul unei biciclete sau al unui abonament pentru transportul public sunt cu mult mai reduse față de prețul autoturismului, iar ofertele de mobilitate partajată sunt, de asemenea, foarte competitive.

Fiecare kilometru parcurs pe bicicletă și nu cu ajutorul unui autovehicul salvează 0,97 euro din costurile economice indirecte. De exemplu, în Amsterdam, în fiecare zi, se parcurg cu ajutorul bicicletei două milioane de kilometri, ceea ce contribuie la realizarea unei economii de peste 700 de milioane de euro pe an. În orașele în care infrastructura de transport public este

dezvoltată, sunt economisiți 500-600 de litri de combustibil pe an, acesta este echivalentul, în medie, a 15 rezervoare pline sau a unei excursii în străinătate pentru două persoane.

Facem din orașul nostru un loc mai bun în care să trăim: Provocările urbane legate de folosirea autoturismului personal sunt numeroase: poluare, supraîncărcarea traficului, utilizarea spațiului urban, pericol de accidente rutiere, risc pentru sănătatea publică, cheltuieli etc. Combinând modurile de deplasare, putem aborda toate aceste probleme. Spre exemplu, supraîncărcarea traficului induce costuri anuale de aproximativ 100 miliarde euro, echivalentul a 1 % din Produsul Intern Brut al Uniunii Europene.

O călătorie cu mașina de la domiciliu la locul de muncă utilizează de 90 de ori mai mult spațiu urban decât călătoria cu metroul spre aceeași destinație și de 20 de ori mai mult spațiu decât călătoria cu autobuzul sau tramvaiul. Imaginați-vă câte parcuri, zone pietonale și alte spații publice ar putea fi redade orașului și oamenilor, dacă am începe să „facem alegerea corectă” în privința transportului.

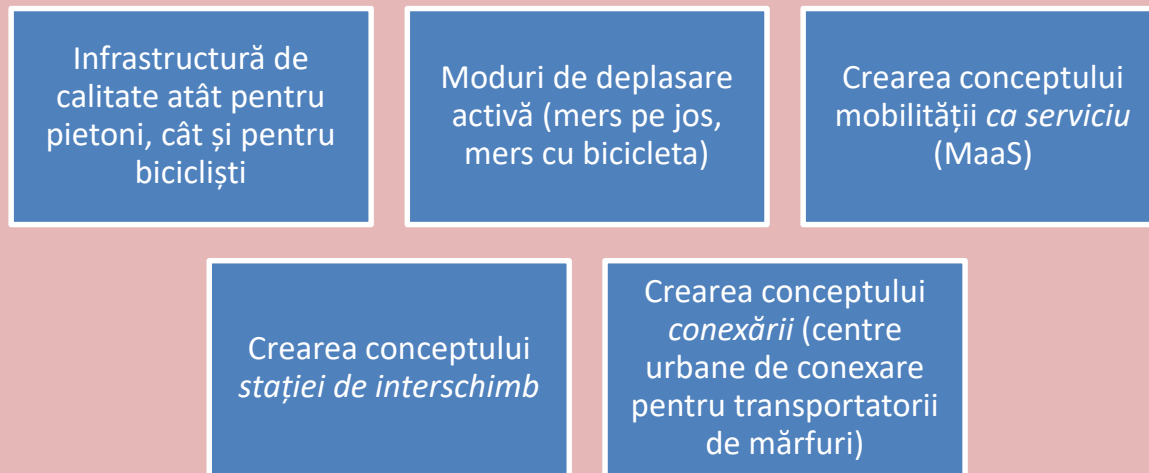
Îi redăm planetei măreția! Transportul urban generează 40 % din totalul emisiilor de CO₂ produse în timpul transportului rutier. Deoarece autoturismele personale se află în centrul obiectivelor europene de mobilitate, potențialul de îmbunătățire este enorm, dacă populația este conștientizată asupra beneficiilor opțiunilor de a combina inteligent modurile de transport astfel încât acestea să îndeplinească obiectivul fiecăruia dintre noi de flexibilitate, rapiditate și confort. Proiectul BiTiBi5 a demonstrat că, în situația în care autoritățile și operatorii feroviari ar permite ca 20 % dintre utilizatorii transportului feroviar să combine acest tip de transport cu mersul pe bicicletă, la nivelul Uniunii Europene s-ar înregistra o reducere de 800 kt a emisiilor de CO₂ și 250 de tone a NO.”

(Sursa: <http://www.mobilityweek.eu/campaign-resources-for-2018/manual>)



(Sursa: European Commission - <http://www.mobilityweek.eu>- thematic guidelines 2017)

Verigile lanțului multimodal



Sectorul transportului este responsabil pentru aproximativ o pătrime din gazele emise și reprezintă cauza majoră a poluării orașelor. Prin urmare, există o necesitate imperioasă de a reduce aceste emisii, de a utiliza vehicule mai „curate”, de a ne deplasa în modalități mai „curate” și a folosi combustibili mai puțin poluanți. În iulie 2016, Comisia Europeană a adoptat *Strategia Europeană a Decarbonizării* pentru scăderea emisiilor de gaze. Această strategie sprijină realizarea obiectivelor privind creșterea gradului de accesare a combustibililor alternativi.

Pentru ca mobilitatea urbană să devină mai curată trebuie să reducem numărul total de kilometri parcurși cu vehiculele motorizate. Acest lucru implică alegerea altor modalități de deplasare ca mersul pe jos, mersul cu bicicleta sau transportul în comun. Autobuzele, camioanele, taxiurile, mașinile de pe șosea trebuie să devină mai curate cu ajutorul tehnologiei și al combustibililor alternativi.

Modalitățile inteligente de transport se bazează pe folosirea tehnologiilor informaționale care oferă date despre traseele disponibile, managementul traficului, plata, prețul electronic și sistemele de siguranță ale vehiculelor. Există la ora actuală două aplicații importante în domeniul mobilității inteligente: automatizarea vehiculelor și conceptul de “*mobilitate ca serviciu*”, care fac posibilă combinarea serviciilor de transportul public.

Mobilitatea în comun rămâne cea mai bună opțiune de a transporta în mod rapid un număr mare de pasageri, care au, în același timp, oportunitatea de a socializa.

(Sursa: European Commission - <http://www.mobilityweek.eu>- thematic guidelines 2017)

Evidențe utile pentru intervenții la nivel național, european și internațional

Pentru anul 2018 a fost elaborat un manual care cuprinde orientările tematice și GHIDUL PENTRU ORGANIZATORII DE CAMPANII LA NIVEL LOCAL. Acest manual a fost tradus și în limba română.

Sursa: <http://www.mobilityweek.eu/campaign-resources-for-2018/>

*Ghidul pentru organizatorii campaniei
Săptămâna Europeană a Mobilității la nivel
local*

Date privind politicile, strategiile, planurile de acțiune și programele existente la nivel european, național și stadiul implementării acestora

Sprrijin politic pentru călătoriile multimodale

Promovarea călătoriilor multimodale este posibilă numai cu sprijin politic corespunzător. Foaia de parcurs „Cartea Albă”, din anul 2011, pentru un spațiu european unic al transporturilor către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, promovează călătoriile door-to-door și multimodale în zonele urbane și pentru transportul interurban. Cheia succesului este posibilitatea de a integra diferitele rețele modale, inclusiv gări, stații de metrou și autobuz, porturi și aeroporturi. Rețelele modale trebuie să fie tot mai interconectate și transformate în legături multimodale pentru pasageri, sub forma nodurilor urbane. Prin „Cartea Albă” privind transporturile, Comisia Europeană se angajează să implementeze condițiile-cadru pentru promovarea dezvoltării și utilizarea sistemelor inteligente de programare interoperabile, informații de transport on-line, sistemele de rezervare și emitere a biletelor inteligente.

(Sursa: European Commission; <http://www.mobilityweek.eu/join-us/theme-2015>,

<http://www.mobilityweek.eu/campaign-materials>;

http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2016/160414_EUMW2016_Leaflet_final.pdf)

Programe și proiecte: Transport curat – transport urban

În domeniul cercetării mobilității urbane, o gamă largă de activități de cercetare aplicată și demonstrativă au fost finanțate în ultimii ani. Informații cu privire la multe dintre aceste proiecte, modele de bune practici și ghiduri pot fi găsite pe **ELTIS**, portalul web european privind transportul urban și mobilitatea.

CIVITAS. Inițiativa CIVITAS sprijină orașele europene să implementeze strategii inovatoare și integrate care abordează energia, transporturile și obiectivele de mediu. Până în prezent, au fost sprijinite astfel de proiecte în 59 de orașe. Progresele înregistrate sunt comunicate cu ocazia Forumului anual CIVITAS, care reunește practicieni și politicieni din orașele CIVITAS.

Al 7-lea Program-cadru de RDT. Activitățile curente de cercetare, cercetare aplicată și demonstrație sunt implementate prin intermediul celui de Al 7-lea program-cadru pentru cercetare și dezvoltare tehnologică. Cercetarea acoperă aria carburanților alternativi (biocombustibili și celule de combustie cu hidrogen) și aplicarea lor în domeniul transporturilor, precum și cercetarea mobilității urbane (inclusiv oportunitățile următoarei generații de vehicule, a noilor concepte de mobilitate, a modurilor non-poluante de transport, gestionarea cererii și instrumente pentru a sprijini dezvoltarea și implementarea politicilor).

Parteneriatul european pentru inovare Orașe și comunități inteligente. Scopul parteneriatului european este de a sprijini orașele, comunitățile, organizațiile guvernamentale și non-guvernamentale, precum și societatea civilă să implementeze soluții inteligente la o scară mai mare și mai rapid. Comisia a propus să conecteze în același proiect domeniul energiei, al transporturilor și al telecomunicațiilor, în vederea îmbunătățirii serviciilor prin reducerea consumului de energie și a poluării.

Programul Intelligent Energy Europe (STEER). Activitățile finanțate prin componenta de transport a programului *Europa pentru Energie Inteligentă (STEER)* promovează o utilizare durabilă a energiei în domeniul transporturilor (de exemplu, creșterea eficienței energetice, surse noi și regenerabile de combustibil, precum și adoptarea de vehicule propulsate alternativ). Accentul este pe propulsia alternativă, măsuri de politică pentru utilizarea mai eficientă a energiei în transporturi, precum și consolidarea cunoștințelor agențiilor locale de management în domeniul transporturilor.

Dimensiunea urbană în politicile comunitare. Dezvoltarea durabilă a zonelor urbane este abordată de inițiative politice și programe comunitare diferite. Comisia Europeană a elaborat două ghiduri care prezintă cadrul de reglementare și finanțarea politicilor mobilității alternative în zonele urbane. Primul ghid tratează dimensiunea urbană în cadrul politicii de coeziune, iar cel de al doilea ghid este focusat asupra dimensiunii urbane în alte politici comunitare.

Platforma CLARS. Această platformă permite ca cele mai bune practici să fie exemplificate, pentru a face modele de succes, mai ușor de implementat.

(Sursa: European Commission; www.europa.eu/transport/themes)

Măsuri ale orașelor europene în domeniul multimodalității în deplasare

În 2015 au fost puse în aplicare 5.657 de măsuri cu caracter permanent, în 799 de orașe europene. Cele mai populare măsuri au fost promovate prin campaniile de conștientizare cu privire la comportamentul de transport ecologic, creșterea accesului la mijloacele de transport alternative, precum și facilități noi sau îmbunătățite legate de infrastructura pentru ciclism.

(Sursa: European Commission; <http://www.mobilityweek.eu/theme-2016>)



Infrastructura. Chiar dacă, în general, infrastructura rutieră este bine întreținută pentru autovehiculele motorizate, de multe ori infrastructura pentru mersul pe jos sau cu bicicleta este deficitară. Această lipsă de atenție asupra acestor mijloace alternative de deplasare este abordată de către **FLOW** – un proiect european care își propune să pună „mersul pe jos și cu bicicleta pe picior de egalitate cu modurile motorizate”. În acest scop a fost conceput un nou instrument de modelare a traficului. Acesta va ajuta autoritățile locale să planifice mai bine traficul alternativ pentru un oraș pentru bicicliști și pietoni și să ofere infrastructura corespunzătoare. O infrastructură de calitate trebuie să îndeplinească o serie de criterii, precum continuitatea și coerența traseelor, lățimea suficientă, desemnarea clară a traseelor pentru vehiculele nemotorizate, o calitate bună și o suprafață bine întreținută, prezența mobilierului urban necesar etc. (Sursa: FLOW project: <http://h2020-flow.eu/>)

Proiectul FLOW a demonstrat potențialul imens pe care mersul pe jos și cu bicicleta îl au în vederea reducerii supraaglomerării urbane, făcând astfel orașele mai multimodale. De exemplu, în Strasbourg, extinderea trotuarelor și schimbarea temporizării semafoarelor în favoarea pietonilor au redus timpii de deplasare cu autobuzul cu aproape 40%. În New York City, un studiu a estimat că instalarea de piste de biciclete protejate a redus cu 35 % timpii de deplasare în trafic pe drumurile respective. (Sursa: FLOW 15 Quick Facts for Cities, 2017, <http://bit.ly/2ve8wJS>)

Prin transformarea malului stâng al Senei într-o cale pietonală și implementarea unor zone temporar fără autoturisme în zilele de duminică, Parisul și-a regândit accesul spre principalele sale piețe până în anul 2020, oferind pietonilor și bicicliștilor mai mult spațiu, în detrimentul autoturismelor. (Sursa: City of Paris website, Paris respire initiative, <http://bit.ly/2HxHWrQ>)

În Luxemburg, autoritățile locale au instalat indicatoare pentru pietoni care arată distanțele exprimate în durata de mers pe jos, ceea ce le permite acestora să evalueze modalitatea de deplasare care le este convenabilă: cu autoturismul, cu mijloacele de transport public sau pe jos. (Sursa: Esch sur Alzette initiative, press article in French: <http://bit.ly/2BQlcC9>)

Serviciile de folosire alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane oferă posibilitatea de a alege o bicicletă de la o stație de andocare și de a o preda la oricare altă stație de andocare din oraș. Tariful călătoriei este mic, în multe orașe primele câteva minute

UCC. Centrele urbane de conexare (Urban Consolidation Centres - UCC) sunt depozite logistice la marginea orașelor, puse la dispoziția operatorilor privați de transport pentru diminuarea numărului de camioane mari care intră în orașe și fac posibilă livrarea pe ultimii kilometri de către vehicule mai mici și mai sustenabile.

fiind gratuite. Unele servicii de bike-sharing au regim liber de deplasare, fără stații fixe. Utilizarea alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane este un model fiabil de mobilitate urbană durabilă: nepoluantă, inteligentă și partajată.

Aducerea bicicletelor în orașele care au nevoie de ele.

O hartă a utilizării alternative a unei biciclete de către mai multe persoane, creată de cercetători de la University College of London cartografiază programele de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane din întreaga lume. Harta include peste 600 de localități unde funcționează astfel de sisteme, 130 dintre acestea aflându-se în Europa. Franța, Spania și Italia sunt țările cu cel mai mare număr de astfel de programe, aceste servicii fiind cu totul absente în „țările ciclismului”, Olanda sau Danemarca.

Paradoxal, programele de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane par să aibă cea mai mare răspândire acolo unde procentul proprietarilor de biciclete nu este foarte ridicat.

Vélib' din Paris este cel mai mare program de utilizare alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane din Europa, cu mai mult de 20.000 de biciclete și 1.800 de stații. **BikeMi** din Milano dispune de o flotă de biciclete tradiționale și electrice, în timp ce **BiciMAD** din Madrid este un program de utilizare alternativă de biciclete electrice. Acești precursori fac posibil ciclismul pentru noi grupuri țintă, inclusiv pentru cei care nu pot utiliza bicicleta tradițională din motive de sănătate sau din cauza reliefului orașului.

Transportul de persoane și de mărfuri. Multimodalitatea se aplică atât în cazul pasagerilor, cât și al mărfurilor prin introducerea **conceptului conexării prin UCC**. În cadrul proiectului **FREVUE**, Madridul a reamenajat o fostă piață municipală transformând-o într-un **centru urban de conexare**. Din această locație, mai mulți operatori privați livrează mărfuri folosind camionete electrice. (Sursa: FREVUE website: www.frevue.eu)

Conceptul conexării a fost dezvoltat în special pentru livrările în zonele centrale și pietonale. De exemplu, **UPS** a dezvoltat un „**nod ecologic de colete**”, costând într-un container amplasat într-o zonă centrală, de unde curierii UPS pot prelua și apoi livra coletele deplasându-se pe jos, cu tricicleta sau cu tricicleta electrică. Acest sistem, testat pentru prima dată în Hamburg, este acum implementat în mai multe orașe europene importante, ca Basel sau Dublin. (Sursa: <http://bit.ly/2F322NI>)

O altă modalitate de a adopta o logistică urbană multimodală constă în folosirea **tramvaielor** pentru transportul mărfurilor în interiorul orașelor. Acest model se aplică în Saint-Etienne, în Franța, unde aprovizionarea magazinelor din centrul orașului se face prin sistemul **TramFret**.

Orașul Ghent a lansat în anul 2012 primul program public de utilizare alternativă a unei **biciclete de tip cargo** de către mai multe persoane în cooperare cu **Cambio**, o firmă de utilizare alternativă de către mai multe persoane a autoturismelor. Programul încurajează mersul la cumpărături sau pregătirea evenimentelor utilizând mai degrabă biciclete tip cargo decât autovehicule. **Cyclelogistics** este un alt proiect de utilizare alternativă a unei biciclete tip cargo de către mai multe persoane, cofinanțat de Uniunea Europeană. Bicicletele tip cargo pot fi utilizate nu numai pentru transport de marfă, ci și pentru socializare, ca opțiune de mobilitate, pentru călătorii „distractive” sau pentru vârstnici. Un astfel de serviciu este oferit de asociația

daneză **Cycling Without Age** (*Ciclism la orice vârstă*) și poate fi adaptat sub formă de autobuze acționate prin pedalare sau de către însoțitori.

Utilizarea tehnologiei. Utilizarea de instrumente informatice este foarte importantă pentru gestionarea unei flote de biciclete, precum și pentru beneficiarii unui astfel de program. De exemplu, în Budapesta, aplicația pentru dispozitive mobile **MOL Bubi** oferă în timp real informații pe o hartă cu privire la numărul bicicletelor Bubi disponibile în stații. În capitala daneză, toate bicicletele sunt echipate cu o tabletă cu ecran tactil, cu ajutorul căreia utilizatorul este informat cu privire la stațiile de andocare, beneficiază de un sistem de navigare GPS, este asistat la plata serviciilor și poate localiza cu ușurință obiectivele de interes. În Bruxelles, informațiile în timp real cu privire la disponibilitatea bicicletelor de la stațiile cele mai apropiate sunt oferite de „**cyclodispos**”, un sistem de însemne stradale care indică cele mai apropiate stații de andocare **Villo**.

Instrumentele de planificare a călătoriilor. Tot mai multe instrumente de planificare a călătoriilor multimodale încurajează utilizarea alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane. Autoritățile din Lyon au dezvoltat un instrument online denumit **ONLYMOOV**, care indică utilizatorilor cel mai scurt traseu până la destinație, indică disponibilitatea bicicletelor și cele mai bune piste. ONLYMOOV monitorizează și alte mijloace de transport, oferind actualizări ale traficului, asigură informații cu privire la disponibilitatea locurilor de parcare pentru autoturisme și biciclete și furnizează date în timp real cu privire la orarul de sosire a altor mijloace de transport în comun. În Helsinki, **Whim** include în cadrul unei singure aplicații planificarea călătoriei, stabilirea rutei și prețul biletului pentru o serie de mijloace de transport.

Mobilitatea ca serviciu. Digitalizarea transportului a permis emergența conceptului „**mobilitatea ca serviciu**” (MaaS). În unele orașe, un card unic oferă acces la biciclete utilizate alternativ de mai multe persoane, la transportul public și la alte servicii de transport. Aceasta plasează mersul pe bicicletă în centrul lanțului de mijloace de mobilitate urbană și integrează utilizarea alternativă a unei biciclete de către mai multe persoane în conceptul de „mobilitate ca serviciu” (MaaS) în zonele urbane. În Toulouse, oamenii folosesc cardul **Pastel**, care oferă acces la rețeaua de transport public, precum și la sistemele de utilizare alternativă a unui autoturism sau a unei biciclete de către mai multe persoane. Deși Google Maps este disponibil pentru majoritatea orașelor europene, unele autorități publice locale sau operatori locali de transport au dezvoltat instrumente proprii. De exemplu, Centrul pentru Transport din Budapesta (BKK) a lansat planificatorul de călătorii **FUTÁR**, care oferă itinerarii „punct cu punct”. Aplicația oferă informații despre transportul public, metrou, tramvaie, autobuze, troleibuze, trenuri urbane și feriboturi, aflate sub autoritatea BKK, precum și despre cele mai bune opțiuni pentru diferite trasee. Pe lângă opțiunile de rute, aplicația oferă și informații în timp real despre localizarea exactă a vehiculelor de transport public, orarul acestora în fiecare gară și stație și disponibilitatea bicicletelor la punctele de bike-sharing. (Sursa: FUTÁR Journey Planner <http://futar.bkk.hu>)

MaaS = Mobilitatea ca serviciu

Integrarea diverselor forme de transport într-un singur serviciu, accesibil la cerere.

Programe inteligente de utilizare alternativă a unui autoturism de către mai multe persoane. Pe lângă îmbunătățirile în materie de emisii produse de vehicule, pe această piață au apărut, de asemenea, noi instrumente TIC. Aceasta a permis introducerea unor sisteme de utilizare alternativă de către mai multe persoane a autoturismelor cu regim liber de deplasare,

care funcționează fără stații dedicate de ridicare și predare. Sistemele cu regim liber de deplasare sunt mult mai flexibile și permit șoferilor să lase autoturismele acolo unde aceștia au destinația finală.

Partajarea unei curse: atunci când mobilitatea este sinonimă cu sociabilitatea. Partajarea unei curse, cunoscută și ca utilizare simultană a unei mașini de către mai multe persoane, înseamnă că pasagerii utilizează simultan un vehicul cu scopul de a reduce costurile. Un astfel de serviciu necesită o platformă unde punctele de plecare și de destinație ale șoferilor și pasagerilor sunt înregistrate și corelate. Partajarea unei curse crește ratele de ocupare a vehiculelor și reduce numărul emisiilor pe cap de locuitor, în condițiile în care se estimează că naveta clasică folosind autoturismul propriu implică în proporție de 85 % doar șoferul, fără alți pasageri. Succesul **Blablacar** arată că partajarea unei curse a devenit o modalitate populară de deplasare în oraș. Utilizarea simultană a unei mașini de către mai multe persoane poate fi, de asemenea, adaptată navetelor zilnice, de exemplu din zone rezidențiale către zone comerciale sau industriale importante. Utilizarea simultană a unei mașini împreună cu colegii de serviciu sau de școală este, totodată, o ocazie de a socializa și de a include un grad de divertisment în rutina de transport. Utilizarea simultană a unei mașini de către mai multe persoane pentru deplasarea la locul de muncă sau la școală este abordarea adoptată de proiectul european **CHUMS**. În Craiova, de exemplu, un sondaj realizat în rândul a 10.850 de navetiști a demonstrat că implementarea soluției de utilizare simultană a unei mașini de către mai multe persoane a redus numărul de kilometri parcurși cu aproximativ 65.000 de kilometri pe an, generând o reducere a emisiilor de dioxid de carbon cu 11 tone pe an.

Programul complementar: partajarea locurilor de parcare. Concomitent cu extinderea în multe orașe a utilizării alternative de către mai multe persoane a unui autoturism apare sistemul de partajare a locurilor de parcare, ca o completare a opțiunilor „tradiționale” de mobilitate partajată, în special în rândul proprietarilor de autoturisme. Acest tip de servicii pun în legătură proprietarii de vehicule cu persoanele care dețin unul sau mai multe locuri de parcare. Ambele părți se pot abona la un serviciu și pot descărca o aplicație pentru dispozitive mobile, care le indică șoferilor unde se află cele mai apropiate locuri gratuite de parcare. Plata se efectuează direct prin intermediul unui instrument online. În Florența, municipalitatea încurajează utilizarea acestui tip de aplicații (de exemplu, Sparky, care au un impact pozitiv asupra reducerii blocajelor din trafic, poluării și utilizării spațiului. (Sursa: European Commission; <http://www.mobilityweek.eu/campaign-materials/>)

Analiză a grupurilor populaționale

Campania se adresează **populației generale**, îndemnând în mod special participarea la această manifestare a **celor care folosesc mult mașina personală pentru deplasările urbane**.

Ce este activitatea fizică? Potrivit Organizației Mondiale a Sănătății, activitatea fizică este orice mișcare a corpului produsă de musculatura scheletică, care necesită consum de energie. Termenul de „activitate fizică” nu trebuie confundat cu “sportul” sau “exercițiile fizice” care sunt sub-categorii ale activității fizice cu caracter planificat, structurat, repetitiv și care au ca scop dezvoltarea sau menținerea condiției fizice. Pe lângă aceste forme structurate, în conceptul de activitate fizică sunt cuprinse și activitățile legate de transport – mersul pe jos și mersul pe bicicletă, la și de la locul de muncă. Activitățile fizice de intensitate moderată practicate în mod regulat – precum mersul pe jos și pe bicicletă prezintă beneficii importante pentru sănătate:

menținerea greutateii corporale normale, reducerea riscului pentru boli cardiovasculare, diabet, cancer de sân și de colon, depresie. (Sursa: World Health Organization. http://www.who.int/topics/physical_activity/en/)

OBIECTIVE:

I. ACCESIBILITATE –

Asigură că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni de transport ce le facilitează accesul la destinații și servicii esențiale;

II. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE –

Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;

III. MEDIU – Reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;

IV. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ –

Îmbunătățirea eficienței și a eficacității economice a transportului de persoane și mărfuri;

V. CALITATEA MEDIULUI URBAN –

Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății, în ansamblu.

Organizația Mondială a Sănătății recomandă pentru copii și adolescenți cu vârste cuprinse între 5 și 17 ani cel puțin 60 de minute de activitate fizică de intensitate moderată-crescută în fiecare zi precum și activități de tonifiere musculară și fortificare osoasă de cel puțin 3 ori pe săptămână. (Sursa: <http://insp.gov.ro/sites/cnepss/wp-content/uploads/2017/05/SINTEZA-YRBSS-2017.pdf>)

În scopul asigurării educației pentru sănătate a populației, în 2009, Consiliul Național al audiovizualului a introdus printre alte mesaje și pe cel referitor la activitatea fizică: *"Pentru o viață sănătoasă, faceți mișcare cel puțin 30 de minute în fiecare zi."*(Sursa: <http://www.cna.ro/article2521,2521.html>)

Anul trecut, a fost marcat în programul de guvernare al ministrului Tineretului și Sportului prin preocuparea creării unei noi viziuni a mass-media asupra promovării sportului ca mod sănătos de viață. (Sursa: <http://mts.ro/wp-content/uploads/2018/01/Raport-activitate-MTS-2017.pdf>) Totodată, ministrul a lansat proiectul intitulat „Campionii României în școală, liceu și universitate”, care face parte din programul de guvernare, ca o responsabilitate de a da încredere generației tinere în tot ceea ce înseamnă activitate fizică și mișcare. Programul național va fi dezvoltat în peste 2500 de școli, licee și universități din România.(Sursa: <http://mts.ro/noutati/lansarea-programului-national-campionii-romaniei-in-scoala-liceu-si-universitate/>) De asemenea este de amintit faptul că Federația Română Sportul pentru Toți, înființată în 1992, lansează o serie de proiecte de parteneriat cu firme ancorate în modernitate interesate de îmbunătățirea mentalității publicului, cu privire la adoptarea unui stil de viață activ și sănătos. În 2001 a elaborat și lansat strategia – PROGRAMUL NATIONAL “SPORTUL PENTRU TOȚI – ROMÂNIA MILENIULUI III – UN ALT MOD DE VIAȚĂ”, în scopul cultivării sportului pentru sănătate, educație și recreere ca parte integrantă a modului de viață. (Sursa: <http://sportulpentrutoti.ro/informatii-generale/>)

Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030 - Regiunea București – Ilfov a fost lansat în Mai 2016. În cadrul acestui plan o secțiune separată cuprinde -Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane-. scop identificarea soluțiilor de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale indivizilor și afacerilor din orașe și din împrejurimile lor, pentru a îmbunătăți calitatea vieții, dezvoltarea economică, contribuind la atingerea obiectivelor europene legate de protecția mediului și eficiența energetică. PMUD București-Ilfov își dorește să asigure implementarea conceptelor europene de planificare și management pentru mobilitate urbană durabilă, adaptate la condițiile specifice ale regiunii.

Pentru acest lucru, planul include o listă de măsuri dezvoltate pentru îmbunătățirea mobilității pe termen scurt, mediu și lung.

Viziunea pentru regiune este concretizată în *cinci obiective operaționale realizabile:*

Politicile și măsurile definite în Planul de mobilitate urbană durabilă vor acoperi toate modurile și formele de transport din aglomerație urbană, publice și private, de pasageri și de marfă, motorizate și nemotorizate, în mișcare și staționare.

În București și Ilfov, poluarea aerului are un caracter specific deoarece zonele rezidențiale se află în imediata apropiere a zonelor industriale și de trafic din București. În plus, traficul vehiculelor reprezintă o sursă de poluare semnificativă, mai ales de-a lungul rețelei naționale care se conectează la București, precum și traficul mașinilor grele pe șoseaua de centură. Acești poluanți cauzăți de traficul rutier sunt grupați în mai multe categorii:

- Gazele anorganice: oxizi de azot, dioxid de sulf, dioxid de carbon, ozon;
- Materii sub formă de particule (PM): particule în suspensie, particule cu diametrul aerodinamic mai mic de 10 μm sau 2,5 μm, fum negru;
- Componentele materiilor sub formă de particule: carbon elementar, hidrocarburi policiclice, plumb;
- Compuși organici volatili: benzen, butadienă.

Sursele majore de zgomot din București sunt: traficul rutier, traficul feroviar (tren, tramvai, metrou), traficul aerian, și activități industriale (conform HG nr. 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului din mediu).

Bogăția florei și faunei din județul Ilfov sunt amenințate de gradul ridicat de poluare cauzat de trafic. Următoarele zone ale județului au fost declarate arii protejate de interes național: Lacul Snagov (100 ha prin Legea 5/2000); Pădurea Snagov (10 ha, prin Legea 5/2000); Aria Naturală Protejată Scroviștea (prin HD 792/1990).

(Sursa: www.pmb.ro/servicii/transporturi_drumuri/docs/planul_de_mobilitate_durabila_2016-2030.pdf) și <http://pmud.ro/mediu.html>)

În condițiile în care adulții din România au probleme mari de mentalitate privind utilizarea bicicletei ca mijloc alternativ de transport, tinerii reprezintă segmentul mai deschis unei noi atitudini în ceea ce privește mobilitatea personală, cu creștere an de an. Conform **EUROBAROMETRULUI 334 din Martie 2010**, România se situa pe locul 6 în ordine descrescătoare (la egalitate cu Polonia) din 27 de State Membre ale Uniunii Europene, cu 49% dintre respondenții din populația generală raportând că nu fac sport niciodată, față de 39% media europeană. În anul 2014, (**EUROBAROMETRUL 412, Martie 2014**) acest procent a crescut la 60% din populație, clasând România pe locul 4 în același clasament, la egalitate cu Italia, la o diferență aproape dublă, de 19%, față de media europeană de 40% care declară că nu practică sport niciodată.

În ceea ce privește activitatea fizică practică în afara activităților sportive organizate (precum mersul pe jos sau pe bicicletă în scop de transport, dansul sau grădinaritul) în anul 2010 România se clasa pe locul 4 din 27 de State Membre, cu 27% din respondenții din populația generală declarând că nu practică niciodată activități fizice, cu 13% în plus față de media UE, 14%. Acest procent crescuse la 36% în anul 2014, situând România pe locul 8 din 27 de State Membre, la diferență de 6% în plus față de media UE, 30%. În ceea ce privește activitatea fizică în rândul adolescenților, România se situează pe locul 22 în ordine descrescătoare a frecvenței elevilor de 15 ani care efectuează cel puțin o oră de activitate fizică de intensitate moderată-

creșcută în fiecare zi, frecvență înregistrată într-un șir de 41 de state. În ceea ce privește diferența între sexe, în România se constată un procent aproape dublu (21%) al băieților care practică activități fizice moderate-intense cel puțin o oră în fiecare zi, în comparație cu fetele (11%). (Sursa: <http://insp.gov.ro/sites/cnepss/wp-content/uploads/2017/05/SINTEZA-YRBSS-2017.pdf>)

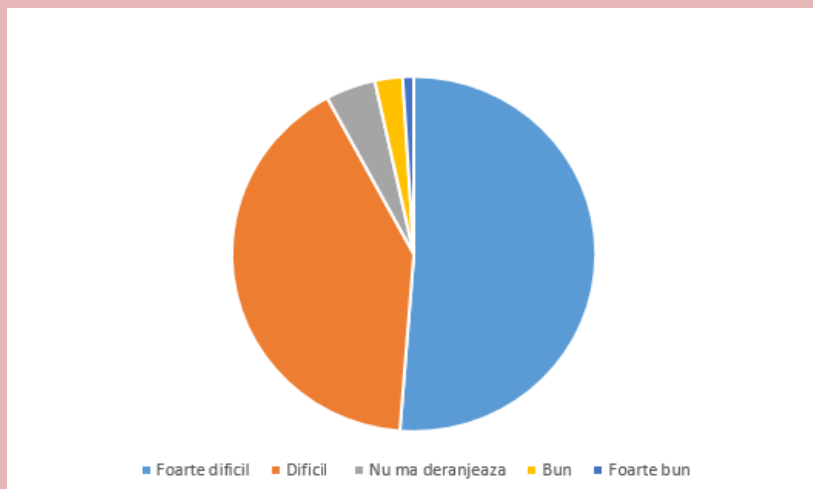
Atitudinea bucureștenilor față de mijlocele de transport în comun: Septembrie 2016. În zilele de 17 și 18 Septembrie 2016, cu ocazia Zilelor Bucureștiului și a Zilei Mondiale a Ozonului, locuitorii capitalei au avut parte de un festival ECO intitulat 'Viața Verde' București care s-a desfășurat în parcul Izvor. Evenimentul a fost inițiat de Asociația Pachamama România, Asociația Connections România, Universitatea Ecologică București și Asociația Pădurea Copiilor, fiind sprijinit de Primăria Municipiului București..

Pentru că în aceeași perioadă a avut loc și Săptămâna Europeană a Mobilității (16 – 22 Septembrie 2016), European Mobility Week România s-a alăturat evenimentului și a petrecut cele două zile de weekend alături de bucureștenii iubitori de mișcare. Prilejul a fost unul bun și pentru a colecta informații cu referire la comportamentul cetățenilor în privința mobilității urbane. Astfel, au aplicat un chestionar (Anexa 1) privind ideile și atitudinea românilor față de mijlocele de transport în comun (aproximativ 200 de persoane).

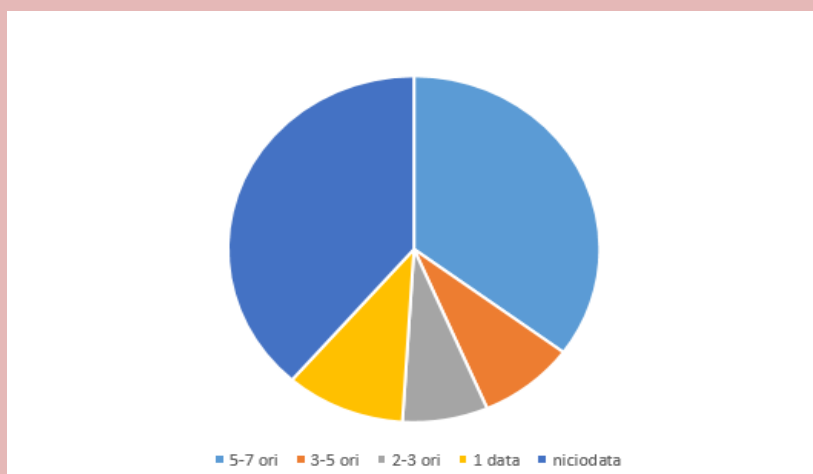
Chestionarul a fost aplicat pe un eșantion de 204 persoane.

Populația țintă: locuitorii ai Bucureștiului.

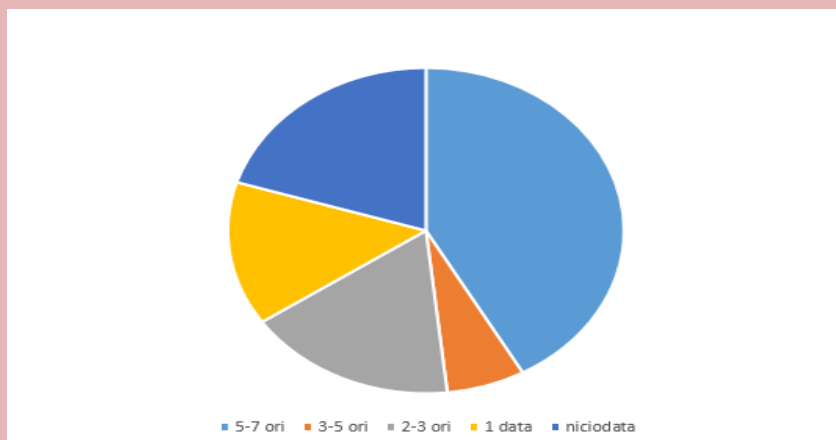
Cum evaluati traficul din orasul dvs? (Sursa: European Commission; <http://mobilityweek.ro/studiu-european-mobilityweek/>)



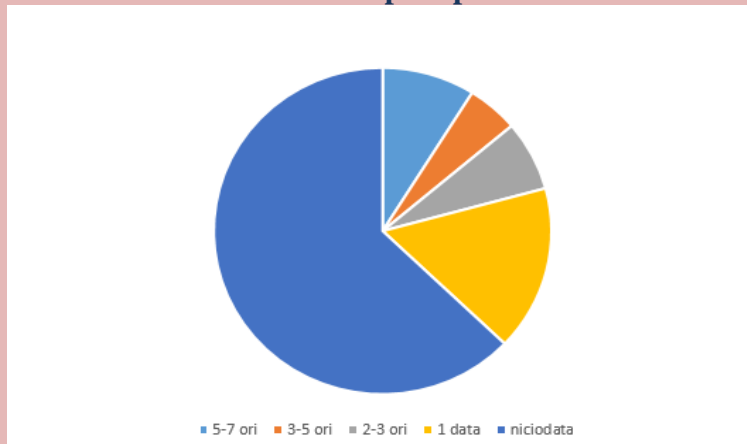
De cate ori folositi masina personala pe saptamana?



De cate ori folositi transportul in comun pe saptamana?



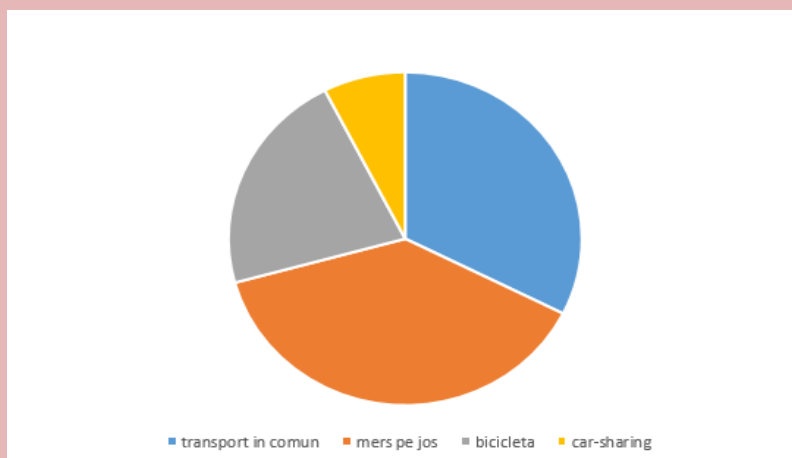
De cate ori folositi bicicleta pe saptamana?



Ce propuneri de imbunatatire a transportului in comun si a infrastructurii aveti pentru autoritati?



In situatia in care detineti masina personala/serviciu sunteti dispus(a) sa utilizati pentru o parte din traseul dumneavoastra obisnuit si alte mijloace de transport?



Informațiile legate de impactul campaniei în România au fost furnizate de autoritățile publice locale și publicate în cotidiene locale sau naționale.



Planificarea orașului și desemnarea unor zone specifice unde nu este permis accesul cu mașini private pot contribui la reducerea nivelurilor de poluare, precum și la reducerea ambuteiajelor și a zgomotului în centrul orașelor.

În 2012, orașul *Iași* din România a închis centrul istoric circulației mașinilor. A fost nevoie de negocieri intense pentru ca hotărârea să fie aprobată, dar a reușit. După trei ani de la introducerea ei, nivelul de dioxid de carbon a scăzut în timpul zilei cu aproape 8%, iar dioxidul de azot cu 7,5%. 90% din opinia publică acceptă această decizie.

Pentru ca transportul în comun să se ridice la așteptările călătorilor, trebuie adesea ca operatorul să facă o reorganizare a traseelor. În multe orașe din vestul Europei, sunt adesea întâlnite, de exemplu, coridoarele de tranzit, care acordă prioritate autobuzelor pentru a face cursele cât mai dese posibil, reducând astfel aglomerarea călătorilor. În *Iași*, România, s-a luat recent hotărârea de a implementa semafoare cu prioritate pentru autobuze, tramvaie și taxiuri pe coridorul special alocat. Rezultatul a fost o creștere a gradului de satisfacție a călătorilor cu 45%. Datorită acestor servicii, 88% ajung la timp, înregistrându-se și o creștere a vitezei de deplasare a autobuzelor la orele de vârf. (Sursa: European Commission; http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/docs/Thematic_Guidelines_2013.pdf)

Tramvaiele pot, de asemenea, beneficia de reparații menite să economisească energie. În *Craiova*, România, sistemul electric de tramvai și infrastructura erau din anii 1980. Era nevoie de îmbunătățiri pentru a crește siguranța și confortul pasagerilor și de reduceri substanțiale de costuri. Flota transportului electric este reprezentată de 36 de tramvaie și de 36 km de linie de tramvai. 27 dintre tramvaiele din *Craiova* sunt în uz, dar nouă linii nu erau folosite pentru că aveau un sistem de conducere depășit cu un consum mare de energie electrică. Prin instalarea unui nou sistem s-a realizat reducerea cu 40% a consumului de electricitate pe tramvaiele modernizate. (Sursa: European Commission; http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/docs/Thematic_Guidelines_2013.pdf)

Benzinăriile electrice: Pentru reducerea poluării urbane, Guvernul a elaborat o strategie pentru marile orașe ale României. Peste doar trei ani, până în 2020, în România vor fi cel puțin 1.000 de puncte de alimentare a mașinilor cu combustibili alternativi. Un număr de 166 de benzinării vor fi în orașe, iar restul pe șosele asigurându-se conectivitatea interurbană și cea transfrontalieră.



Harta stațiilor se va prezenta astfel: București = 50 puncte de reîncărcare cu energie electrică și 10 stații de realimentare cu GNC. Bacău, Brașov, Brăila, Galați, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Oradea, Ploiești, Timișoara, Baia Mare, Pitești = câte 5 puncte de reîncărcare cu energie electrică (total: 65 de puncte) și câte 1 stație de realimentare cu GNC (total: 13 stații). Arad, Reșița, Drobeta Turnu-Severin, Deva, Zalău, Satu-Mare, Bistrița, Suceava, Botoșani, Piatra Neamț, Târgu Mureș, Vaslui, Miercurea Ciuc, Bacău, Alba Iulia, Sfântu Gheorghe, Sibiu, Focșani, Râmnicu Vâlcea, Târgoviște, Buzău, Tulcea, Târgu Jiu, Slatina, Alexandria, Slobozia, Călărași, Giurgiu = 1 punct de reîncărcare cu energie electrică (total: 28 de puncte). (Sursa: http://www.economica.net/statii-incarcare-electrica_150045.html)

Uniunea Europeană a anunțat în 2017 că urmează să finanțeze cu 18,8 milioane de euro dezvoltarea unei rețele de 252 de stații de încărcare pentru autovehiculele electrice în Europa Centrală și de Est, inclusiv România. Ca o premieră absolută, călătoria pe distanțe lungi, bazată 100% pe electricitate, va fi posibilă în șase state membre, Republica Cehă, Slovacia, Ungaria, Slovenia, Croația și România. (Sursa: <http://www.zf.ro/companii/uniunea-europeana-finanteaza-cu-18-8-mil-euro-dezvoltarea-unei-retele-de-252-de-statii-de-incarcare-pentru-autovehicule-electrice-in-europa-centrala-si-de-est-inclusiv-romania-16813637>)

Programul de realizare a pistelor pentru bicicliști în România:

Ministerul Mediului și Pădurilor susține realizarea de piste pentru bicicliști, pentru că încurajarea mersului cu bicicleta, în locul celui cu mașina contribuie la reducerea emisiilor de gaze poluante - condiție din tratatul postaderare semnat de statul român cu Uniunea Europeană. În plus, oficialii de la mediu spun că utilizarea pistelor pentru biciclete contribuie la decongestionarea traficului, problematic în anumite zone din marile aglomerări urbane. Pistele pentru bicicliști fac parte din programele de gestionare a calității aerului elaborate de autoritățile de mediu, iar prin intermediul lor s-a propus crearea de spații verzi, construirea de centuri ocolitoare și înființarea de piste pentru bicicliști.

În *București*, pistele pentru biciclete au fost realizate în continuarea celor vechi, pe o suprafață de 22.500 de metri pătrați, presărate cu 51 de automate de dirijare a circulației, 15 semafoare pentru pietoni, bicicliști și vehicule și 6 camere de detecție.

Din acest an, 2018, proiectul de construire și începere a lucrărilor a încă 67 de kilometri de piste de biciclete pe patru trasee a fost aprobat de Ministerul Mediului. În total, vor exista 240 de kilometri de piste pentru biciclete în București.

De asemenea, Primăria Capitalei a anunțat că urmărește introducerea unui sistem de transport public cu biciclete cu crearea de stații de închiriere, parcuri și achiziționarea de biciclete pentru utilizare de către public. (Sursa: https://www.hotnews.ro/stiri-administratie_locala-22407243-primaria-capitalei-anunta-comisie-ministerului-mediului-aprobat-proiectul-pentru-realizarea-pistelor-biciclete-bucuresti-ilfov-67.htm)

Încă din 2013 modernizarea Capitalei a fost o țintă luată serios de către Primarul General al Bucureștiului. Cu toate că declarațiile sale din ultima perioadă privind piste de biciclete nu au fost tocmai constante ca mesaj, cel mai recent comunicat al instituției conduse de el precizează

că “avem nevoie de experiența orașului Copenhaga în ceea ce privește infrastructura rutieră, și mă refer mai ales la planificarea traficului”.



Cadrul general al acestui comunicat de presă se referă la dorința primarului Bucureștiului ca municipalitățile orașelor Copenhaga și București să stabilească relații bilaterale prin care experții danezi să-i îndrume pe cei români în probleme de infrastructură, mediu și planificarea traficului. “Este cunoscut că în Danemarca există o tradiție veche în ceea ce privește mersul pe bicicletă, însă Copenhaga a transformat această variantă de transport într-un element esențial al planificării urbane. (Sursa: <http://www.freerider.ro/noutati/generale/edilul-sef-doreste-un-bucuresti-precum-copenhaga-cu-piste-cu-tot-53287.html>)

În 2010 a fost lansată o inițiativă de realizare a unei piste de biciclete cu o distanță totală de 35 kilometri, urmând traseul Berettyoujfalu – Mezopeterd – Biharkeresztes – Artand – *Borș* – *Oradea*. Investiția ar putea fi parte din Programul de Cooperare Transfrontalieră Ungaria – România 2007 – 2013. (25 febr. 2010).

La *Sibiu*, pista de biciclete este o investiție importantă pentru oraș. Bicicliștii au la dispoziție peste 50 km de pistă realizați pe arterele principale, astfel încât aceștia pot folosi mai în siguranță acest mijloc de transport. Amenajarea acestei piste este un semnal pe care municipalitatea a dorit să îl dea pentru a încuraja folosirea bicicletei ca mijloc de transport în defavoarea altor mijloace.



În *aprilie 2018* Primăria Sibiu a publicat tema de proiectare pentru realizarea pe fonduri europene a *primei piste de biciclete care să conecteze un cartier de centrul orașului*. “Proiectul va asigura facilitarea transportului public nemotorizat și a soluțiilor alternative de mobilitate, prin prioritizarea acestora în scopul reducerii duratelor de parcurs și a reducerii emisiilor de noxe. Astfel, se dorește creșterea gradului de atractivitate al transportului nemotorizat cu bicicleta, în detrimentul autoturismului propriu și în condițiile unei accentuări în ultimele perioade a congestiilor de trafic”, se arată în tema de proiectare elaborată de Primăria Sibiu. În plus,

trebuie să integreze această investiție în conceptul mai larg al mobilității urbane, concept care include sistemele de bike-sharing propuse în Sibiu. Aceste stații de biciclete vor fi amplasate în zona stațiilor de autobuz. Prin această abordare integrată, proiectul va facilita creșterea numărului de bicicliști și a numărului de călători cu transportul public.



(Sursa: <http://www.turnulsfatului.ro/2018/04/24/prima-pista-de-biciclete-care-leaga-centrul-de-un-cartier-al-sibiului-sigura-si-separata-de-pietoni-si-masini/>)

Anul 2012 a înregistrat la Sibiu deschiderea unui Centru de închirieri de biciclete.

La data de 1 Mai 2013, 300 de sibieni au ignorat temperatura de afară și și-au dat întâlnire în zona Hotelului Hilton, pentru a participa la *prima ediție a „Mișcării pentru Sănătate”*.

220 de cicliști și 80 de alergători au participat, miercuri, întâi mai, la competiția sportivă derulată sub deviza „Mișcare pentru Sănătate”, organizată de Instituția Prefectului Județului Sibiu, în parteneriat cu Consiliul Județean Sibiu, Direcția Județeană pentru Sport și Tineret Sibiu, Clubul Sportiv Municipal Sibiu și Inspectoratul Școlar Județean Sibiu. Scopul competiției, care a inclus o probă de ciclism, una de alergare pe șosea și o probă de ștafetă (7 x 2.500 metri), a fost acela de a marca necesitatea construirii unei noi piste de biciclete care să închidă „bucla” traseelor existente.

Timișoara 2010: Renunțați la mașină în Săptămâna Europeană a Mobilității ?



Officialii Primăriei spun că Timișoara este cel de-al doilea oraș din țară în ceea ce privește lungimea pistelor pentru bicicliști, după București, care are 65 de kilometri. Municipiul de pe Bega are, în prezent, aproximativ 50 de kilometri de benzi speciale pentru biciclete, potrivit autorităților. (Sursa: www.tion.ro/stiri/timis.2010)

Începând din luna august 2014, Timișoara intră în rândul orașelor europene cu biciclete de închiriat în mai multe zone din oraș. Se vor pune rastele de biciclete și se vor aduce mijloace de transport pe două roți. Potrivit managerului de proiect proiectul trebuie încheiat până în luna iulie

a acestui an, 2014, ceea ce înseamnă că din august, timișorenii iubitori de mișcare pe două roți se vor putea plimba, gratuit, cu cele 300 de biciclete.

Sistemul este simplu. Orice timișorean care vrea să închirieze o bicicletă poate să o ia dintr-o stație RATT și să o lase în alta. Rastelele vor avea mecanisme automate de securizare, conform proiectului. Oamenii nu vor trebui să plătească nimic pentru a lua bicicleta, se discută doar despre o garanție, ce poate fi recuperată de îndată ce bicicleta este înapoi în rastel.

În septembrie 2015 în Timisoara au mai avut loc următoarele acțiuni, care au promovat mijloacele alternative de transport:



- Desfășurarea de către Primăria Municipiului Timișoara a activităților Proiectului Traffic Snake Game (TSG) în cadrul Campaniei „OSCAR, ȘARPELE HOINAR”, coordonat la nivelul României de Asociația „Orașe Energie România”, cu participarea elevilor din ciclul primar al ECO-Școlii Generale cu clasele I-VIII „Take Ionescu” Timișoara. În România, Traffic Snake Game sub denumirea „Oscar, șarpele hoinar” se desfășoară în cadrul Săptămânii Europene a Mobilității, în perioada 21 septembrie – 2 octombrie. Campania se organizează în paralel, în 19 țări europene. Traffic Snake Game este adresată în principal școlilor primare, care încurajează copiii și părinții deopotrivă, să ia în considerare consecințele modului lor de deplasare, propunându-le ca alternative mersul pe jos, cu bicicleta sau transportul în comun. La nivel național, au participat în anul 2016, la campanie peste 12.000 copii din 64 școli primare din Iași și din alte 15 orașe din țară. La nivel european Traffic Snake Game (TSG) este o campanie creată pentru a încuraja mersul la școală, pe jos și cu bicicleta, având drept principal grup țintă elevii și părinții acestora. Campania constă într-un joc distractiv și ușor de pus în aplicare. Pe lângă jocul efectiv, fiecare școală participantă este încurajată să organizeze acțiuni conexe și să familiarizeze elevii cu concepte precum transport sustenabil și mobilitate, mediu înconjurător și sănătate. Pornit ca un mic proiect în Flandra (Belgia), acum rețeaua Trafic Snake are participanți din 19 țări europene. Proiectul european Traffic Snake Game Network, implementat în România de Asociația OER, este cofinanțat în perioada 2014-2016 prin programul Intelligent Energy Europe al Uniunii Europene. (Sursa: <http://curierul-iasi.ro/oscar-jocul-care-incurajeaza-mobilitatea-15536>)

Implementarea Proiectului MOBI, coordonat la nivelul României de Asociația „Orașe Energie România”. Proiectul MOBI este un proiect de mobilitate urbană prin care angajații sunt încurajați să utilizeze modalități sustenabile de transport pentru deplasarea la locul de muncă (pe jos, cu bicicleta, cu mijloacele de transport public sau utilizând în comun un autoturism).

Proiectul la care vor fi angrenați și angajații Primăriei Municipiului Timișoara presupune utilizarea unei aplicații on-line dedicată mobilității, denumită From5to4 (F5T4). Aplicația propune o metodă accesibilă și interactivă de înregistrare a informațiilor privind obiceiurile de transport ale participanților. Prin intermediul acesteia, utilizatorii au acces la informații personalizate privind cantitatea de energie economisită, emisiile de CO2 reduse, numărul de calorii arse în timpul deplasării, dar și informații despre modalitățile de transport existente sau recomandări despre cum să se deplaseze mai sustenabil la locul de muncă.

Această abordare oferă oportunități pentru orice organizație care își propune să își ajute angajații să contribuie la o transformare pozitivă a zonei unde își desfășoară activitatea.

Proiectul MOBI oferă o serie de beneficii pentru organizații:

- Potențial de îmbunătățire a nivelului de satisfacție al angajaților (sănătate/productivitate),
- Informații privind deplasarea participanților,
- Sondaje adaptate la nevoile/ prioritățile organizațiilor,
- Bază de date privind emisiile de CO2 rezultate din deplasarea angajaților la locul de muncă,
- Diminuarea emisiilor de carbon. (Sursa:<http://www.ziuadevest.ro/35-actualitate/56279-saptamana-mobilitatii-la-timoara-curse-gratuite-cu-noile-tramvaie-armonia-si-circulatie-incha-in-pasajul-michelangelo-pentru-masini>)

O altă abordare a campaniei a avut loc pe 6 iulie 2014, când sexul feminin și-a luat ca temă = *Pedalează în fustă pe bicicletă!* Biciclistele militează pentru un oraș mai frumos în cadrul unei plimbări simultan în mai multe orașe din România. Mai mult decât atât, în toate orașele țării, zeci de femei pedalează în fiecare zi către serviciu, școală, casă sau întâlniri cu prietenii.

Fetele în fustă și pe bicicletă s-au întâlnit în aceeași zi, pe 6 iulie, în *Alba Iulia, Baia Mare, Brașov, București, Cluj, Deva și Iași!* **SkirtBike** este o promenadă pe străzile orașului, o plimbare adresată doamnelor și domnișoarelor pentru care bicicleta reprezintă o expresie a feminității, a frumuseții și a libertății de mișcare.

Optimismul și energia biciclistelor a ajuns de fiecare dată și la femeile care încă n-au descoperit frumusețea mersului pe bicicletă. Evenimentul a avut la fiecare ediție mai multe participante. Fetele au pedalat, bucurându-se de admirația celor pe lângă care treceau și, mai ales, de sentimentul de libertate deplină și de bucuria pe care o asemenea activitate ți-o oferă. Caracterul inedit și misiunea evenimentului adună ediție de ediție un număr mare de fete frumoase, cochete, sportive și cu grijă față de natură.

Camera de Comerț și Industrie *Bistrița-Năsăud*, prin centrul Europe Direct Bistrița, a fost în anul 2015 unul dintre promotorii campaniei de conștientizare a publicului cu privire la politicile Uniunii Europene privind transportul, combaterea încălzirii globale, eficiența energetică și dezvoltarea urbană durabilă.

Astfel, echipa Centrului a organizat, în parteneriat cu Primăria municipiului Bistrița, la data de 22 septembrie 2015, următoarele activități:

- Concursul "*Seniorul biciclistilor*", la care au participat bicicliști cu vârste de peste 60 de ani, urmând ca cei mai vârstnici bicicliști să fie premiați cu diferite accesorii pentru biciclete;
- Minicampanie de informare și promovare a unui comportament mai prietenos mediului înconjurător și a folosirii mijloacelor de transport alternative.

(Sursa:<http://www.cciabn.ro/webb/saptamana-mobilitatii-europene-2015-alege-schimba-combina/>)

Cea mai lungă pistă de biciclete din România - 2012:

Izbânda în anul 2011 a celor din *Asociația Unda Verde* a stârnit multă admirație. Puține ONG-uri au reușit să pună la punct o pistă de biciclete care leagă două orașe, cum este cea dintre *Târgu Mureș și Reghin*, realizată printr-un proiect coordonat de un ONG românesc.

Satisfacția este că traseul Târgu Mureș – Reghin a intrat în conștiința oamenilor și locul a revenit în sfera de interes. Malurile erau uitate, deși au un imens potențial de recreere. „Dacă în vara lui 2010 exploram zona pentru identificarea locurilor accesibile și întâlneam în medie doi oameni pe zi, peste un an, odată cu primul indicator la ieșirea din oraș, familii cu copii mici și grupuri de bicicliști puteau fi văzuți pe maluri. Ne bucurăm că s-a dovedit faptul că era nevoie de spațiu pentru desfășurarea activităților în aer liber, pentru relaxare. Proiectele noastre includ bicicliștii și pietonii – încurajăm mijloacele alternative de deplasare, transportul în comun – orașele devin responsabile pentru viața și sănătatea locuitorilor lor. E important să sensibilizăm cât mai multă lume cu privire la valorile pe care le promovăm, până când acest proiect se va autosuține”. (Sursa:<http://www.freerider.ro/mag/o-privire-de-ansamblu-asupra-celei-mai-lungi-piste-de-biciclete-din-romania-24128.html>)