

Danube Cycle Plans

Primul Plan Național Velo al României

2022-2030



<http://www.interreg-danube.eu/approved-projects/danube-cycle-plans>

Beneficiar: INCDT (PP6)

Pachetul de lucru: T2.2.1

Autor: Ionuț Maftai (Bike in Time)

Versiune: finală

Date: 30.09.2022



A stream of cooperation

Project is co-funded by the European Union funds (ERDF, IPA).

DanubeCyclePlans | Policies, plans and promotion for more people cycling in the Danube region

www.interreg-danube.eu/danube-cycle-plans

Contact

Coordinator:

Environment Agency Austria

Agnes Kurzweil

Email Address: agnes.kurzweil@umweltbundesamt.at

Web: www.umweltbundesamt.at

Author: Ionuț Maftai

Bike in Time

Email: info@bikeintime.com

Web: <https://www.bikeintime.com/>



umweltbundesamt^U

More information about Danube Cycle Plans and the project activities & results are available on:

www.interreg-danube.eu/danube-cycle-plans

Cuprins

1	Introducere	5
1.1	Preambul.....	5
1.2	Metodologie.....	5
2	Analiza situației actuale	7
2.1	Situația actuală a României în domeniul velo.....	7
2.2	Situația altor țări în dezvoltarea strategiilor/planurilor velo naționale.....	9
2.3	Analiza SWOT.....	10
3	Viziune.....	12
4	Pilonii (domenii de dezvoltare).....	13
5	Obiective	14
5.1	Pilonul 1 – Infrastructură	14
5.2	Pilonul 2 – Promovare și educație	15
5.3	Pilonul 3 – Transport și cicloturism.....	15
5.4	Pilonul 4 – Sănătate, mediu și siguranță în trafic	16
5.5	Pilonul 5 – Legislație și politici velo.....	16
5.6	Pilonul 6 – Investiții și finanțare.....	17
5.7	monitorizare și evaluare	18
6	Includerea rezultatelor auditului Bypad în Planul Național Velo.....	20
6.1	Prezentarea auditului politicilor naționale velo	20
6.2	Rezultatele auditului.....	21
6.3	Concluziile auditului.....	21
6.4	Recomandări pentru viitoarele politici velo din România și preluarea lor în Planul Național velo 22	
7	Plan de acțiuni.....	25
8	Pașii următori.....	26
9	Bibliografie.....	27
10	Definiții și abrevieri*	29
	Anexa nr.1: Raportul final al Primului Audit Bypad din România	35

Anexa nr.2: Sinteza celor 21* de obiective ale planului de acțiune.....	41
Anexa nr.3: Rețeaua Națională Velo – rutele naționale propuse	44

1 Introducere

1.1 PREAMBUL

Planul Național Velo (PNV), elaborat în cadrul proiectului "Politici, planuri și promovare în vederea creșterii numărului de cicloturiști în regiunea Dunării" (cu acronimul "Danube Cycle Plans", aprobat spre finanțare în cadrul programului transnațional Interreg Danube (axa prioritară 3.1.), are la bază metodologia realizată de partenerii cehi în cadrul proiectului, respectiv "Guideline on how to set up a national cycling plan".

Planul Național Velo a fost elaborat și ca urmare a apariției unor situații și evenimente noi:

- Pandemia de Covid-19 și apariția Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR).
- O metodologie agreată de cele nouă țări participante în cadrul proiectului „Danube Cycle Plans”
- Rezultatul primului audit al politicilor velo la nivel național – Bypad.
- Propunerea unei rețele naționale velo agreată de toți partenerii proiectului „Danube Cycle Plans” și aflată în dezbatere cu autoritățile locale. Viitoarea rețea națională este conectată cu rețelele velo ale țărilor vecine și are densitatea optimă conform standardelor proiectului „Danube Cycle Plans”.
- Semnarea Master Plan-ului pan-european de promovare a mersului pe bicicletă, realizat în cadrul Programului pan-european pentru transport, sănătate și mediu (THE PEP - „The Pan-European Master Plan for Cycling Promotion”) în anul 2021 la Viena.
- H.G. nr. 441/30.03.2022 pentru aprobarea Normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism.
- Actualizarea datelor statistice realizate în cadrul proiectului Danube Cycle Plans, prin documentul „Danube Cycle Plans – The Status Quo Questionnaire”, elaborat de Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare în Turism în anul 2021.

1.2 METODOLOGIE

Metodologia¹ care a stat la baza „Planului Național Velo” a fost creată în cadrul proiectului „Danube Cycle Plans” și completează structura documentului creat anterior – „Strategia națională de încurajare a utilizării bicicletei”, realizat de Asociația OPTAR în anul 2020.

Structura documentului a luat în calcul și strategiile velo existente ale altor țări, regiuni, orașe, dar și strategia velo a Uniunii Europene (UE). Totuși, conținutul strategiei se bazează pe realitatea din România, astfel încât planul de acțiune și implementarea acestuia au ca sursă situația actuală locală descrisă în

¹ „Danube Cycle Plans - Guideline on how to set up a national cycling plan”, 2021

raportul „Danube Cycle Plans – The Status Quo Questionnaire”² și rezultatele recente ale specialiștilor din domeniu, cum ar fi auditul politicilor velo din Romania – Bypad³.

Schematic, metodologia care a stat la baza dezvoltării strategiei naționale velo este redată mai jos:



² „Danube Cycle Plans – The Status Quo Questionnaire”, INCDT, 2021

³ „Danube Cycle Plans - Audit Bypad Romania – raport final”, 2021

2 Analiza situației actuale

2.1 SITUAȚIA ACTUALĂ A ROMÂNIEI ÎN DOMENIUL VELO

Conform ultimelor rapoarte ale ECTN⁴ și al Eurobarometer, România are cele mai mari rate de mortalitate în cazul participanților vulnerabili la trafic (valoare triplă în cazul pietonilor și dublă în cazul bicicliștilor comparativ cu media Europeană). Cele mai multe accidente fatale se întâmplă în mediul urban, aproape toate fiind urmare a coliziunii cu vehicule motorizate. Principalele cauze sunt lipsa unei infrastructuri adecvate pentru participanții vulnerabili, nerespectarea regulilor de circulație (în special a vitezei) și lipsa unei conduite de trafic preventivă.

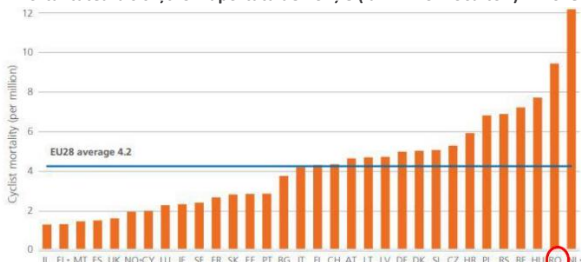
Rata de utilizare a bicicletei în România este de aproximativ 6%, ceva mai mare în zona rurală (se consideră că sub 10% rata de utilizare a bicicletei este mică).

Actualul document va pune bazele pentru rezolvarea rapidă a acestei situații, urmând exemple deja folosite în țările UE.

Mortalitatea pietonilor raportată de Poliție (la 1 milion locuitori) în 2018



Mortalitatea bicicliștilor raportată de Poliție (la 1 milion locuitori) în 2018



Sursa: „HOW SAFE IS WALKING AND CYCLING IN EUROPE? Pin Flash Report 38, 2020”

În România nu există date statistice oficiale referitoare la numărul de bicicliști, ceea ce a îngreunat elaborarea de analize și cercetări adecvate la nivel național. Cu toate acestea, vom încerca să utilizăm datele existente la Institutul Național de Statistică (INS), care arată că în ceea ce privește dotarea gospodăriilor cu bunuri de folosință îndelungată, în cazul bicicletelor s-a înregistrat o creștere semnificativă în anul 2021 față de anul 2012 (a se vedea tabelul de mai jos). Acest lucru arată că există un interes din ce în ce mai mare pentru utilizarea bicicletelor în România.

Înzestrarea gospodăriilor cu bunuri de folosință îndelungată, în perioada 2012-2021

Nr. mediu la 100 gospodării

Anii	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nr. mediu de biciclete	30,1	31,2	30,5	32,6	35,4	39,1	39,9	45,1	46,5	47,3

Notă: din anul 2014 datele au fost estimate pe baza populației rezidente.

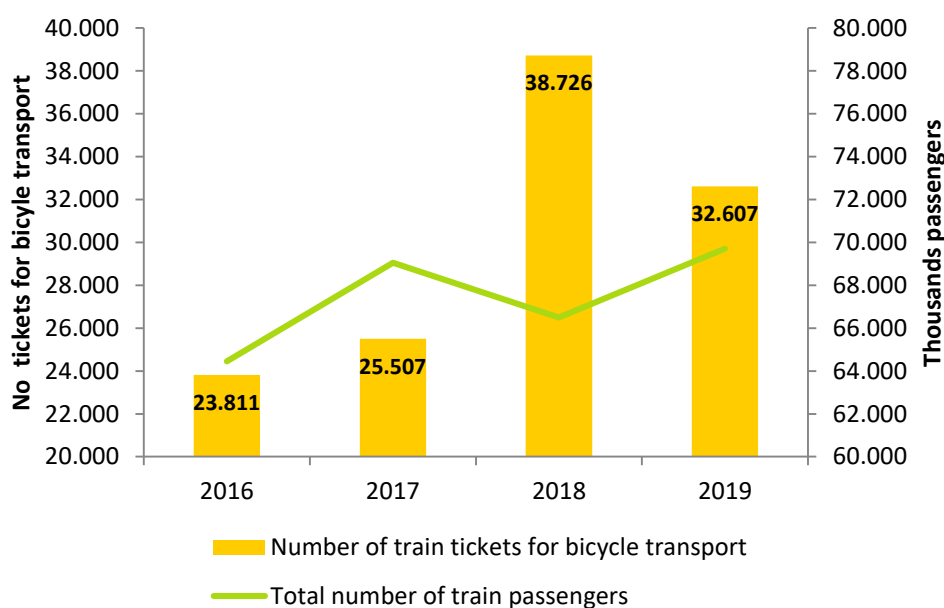
Sursa: Cercetarea statistică a bugetelor de familie realizată de INS și inclusă în breviarul statistic 2022

⁴ <https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>

<https://etsc.eu/safer-roads-safer-cities-how-to-improve-urban-road-safety-in-the-eu-pin-flash-37/>

În plus față de informațiile existente la Institutul Național de Statistică, INCDT a trimis în anul 2020 solicitări adresate companiilor de transport feroviar din România (care acceptau transportul bicicletelor în vagoane), obținând câteva statistici referitoare la numărul de bilete vândute către acei călători care au transportat și biciclete în perioada 2016-2019. Datele obținute au arătat faptul că în anul 2019 au fost vândute peste 32.000 de bilete pentru transportul bicicletelor în trenurile din România, ceea ce reprezintă o creștere semnificativă față de anul 2016 (o creștere de 36,9%), dar și o scădere ușoară față de anul 2018 (a se vedea graficul de mai jos).

Transportul bicicletelor în trenuri corelat cu numărul total de pasageri feroviarți în România, în perioada 2016-2019



Sursa: INCDT (2020), INS (2020), date procesate

Notă: referitor la biletele de tren vândute pentru transportul bicicletelor, doar 4 din 5 companii feroviare au furnizat informații pentru perioada 2016-2017

În perioada 2018-2019, Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare în Turism (INCDT) și IMAS Marketing & Polls au realizat un sondaj pentru Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Est intitulat „Raport cercetare OMIBUS - Percepții și atitudini cu privire la mersul pe bicicletă și la infrastructura specifică”. Principalele concluzii ale studiului:

- Doar 5.3% dintre respondenți au declarat că bicicleta este mijlocul preferat de deplasare, iar în zonele rurale procentajul este mai mare (8.7%);
- În realitate, 13.5% dintre respondenți folosesc constant bicicleta pentru a se deplasa către școală sau birou, iar procentajul este mai mare în zonele rurale (17.6%);
- Pentru deplasarea între localități, aproximativ 13% dintre respondenți au declarat că folosesc bicicleta (20% în mediul rural);

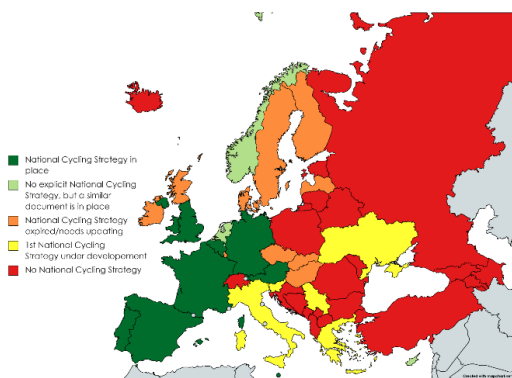
- Totuși, peste 41% dintre respondenți folosesc bicicleta pentru activități recreative, ceea ce arată potențialul acestui mijloc de transport și faptul că locuitorii preferă să utilizeze bicicleta în primul rând pentru activități recreative și nu ca mijloc de transport;
- Principalele motive pentru gradul redus de utilizare al bicicletei sunt:
 - o Pericolele din trafic (șoferi agresivi sau neatenți, mașinile parcate pe străzi;
 - o Lipsa semnelor de circulație pentru bicicliști;
 - o Lipsa unei infrastructuri potrivite.

În anul 2021, în cadrul proiectului Danube Cycle Plans, s-a realizat primul audit național al politicilor velo din Romania, cu ajutorul organizației Bypad (Austria)⁵. În cadrul acestei evaluări bazate pe o metodologie certificată, următoarele concluzii au fost sintetizate în raportul final:

- Politicile velo actuale din România acoperă nevoile utilizatorilor de biciclete în proporție de 27%. Aceasta înseamnă că deși România nu are politici velo coerente, prin legislați actuală se pot realiza anumite activități velo și se poate construi o minimă infrastructură.
- La nivel local/regional situația politicilor velo este mai avansată decât la nivel național.
- Se resimte lipsa unei coordonări între administrații și grupurile de utilizatori de biciclete.
- Cel mai mic punctaj a fost obținut de modulul „multimodalitate”, unde deși legislația permite investiții în infrastructură, aceasta nu este încurajată de mediul administrativ și politic.

2.2 SITUAȚIA ALTOR ȚĂRI ÎN DEZVOLTAREA STRATEGIILOR/PLANURILOR VELO NAȚIONALE

Conform celui mai recent raport al Federației Europene a Biciliștilor (ECF - „The state of national cycling strategies in Europe - 2021”)⁶, un număr de 23 țări europene aveau o strategie velo sau un document similar implementat. O situație pe țări la sfârșitul anului 2021 este prezentată în imaginea de mai jos. Proiectul „Danube Cycle Plans” prevede ca toate cele nouă țări partenere să aibe un plan național velo până la sfârșitul proiectului. Planurile existente ale altor țări europene au constituit surse de inspirație în definirea Planului Velo al României.



Sursa: The state of national cycling strategies in Europe (2021), ECF

⁵ „Danube Cycle Plans - Audit Bypad Romania – raport final”, 2021

⁶ https://ecf.com/system/files/The_State_of_National_Cycling_Strategies_2021_final_0.pdf

2.3 ANALIZA SWOT

Puncte tari	Puncte slabe
<ul style="list-style-type: none"> • România se află în top10 al producătorilor de biciclete și componente din Europa, atât ca număr, cât și ca valoare; • În anul 2022 au fost adoptate mai multe acte normative de încurajare a activității velo, iar alte acte similare sunt în curs de aprobare; • Principalele orașe din România, dar și câteva județe, au realizat planuri de mobilitate urbană durabilă, ceea ce poate include în viitorul apropiat dezvoltarea politicilor și infrastructurii velo; • La nivel regional și local au apărut grupuri de lucru instituționale, iar unele colaborează și/sau se informează asupra rezultatelor obținute; • Cadrul natural și condițiile meteo din România reprezintă un avantaj important pentru turismul activ, respectiv pentru cicloturism; • O rețea densă de drumuri secundare, forestiere și agricole, cu trafic foarte redus, excelente pentru cicloturism, care au nevoie de investiție minimă pentru a putea fi folosite; • Posibilitatea de a utiliza diguri ale lacurilor și râurilor, precum și infrastructura căilor ferate părăsite/ scoase din uz; • Există o creștere tot mai mare a interesului pentru biciclete, reflectată în numărul vânzărilor și cifra de afaceri, precum și în participarea la concursuri de specialitate și la activități cicloturistice; • Anumite instituții publice și companii private au început să încurajeze deplasarea cu bicicleta a angajaților și le creează condiții favorabile de deplasare cu bicicleta la locul de muncă (parcare păzită, dușuri, vestiare, facilități financiare, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructura velo este slab dezvoltată, iar acolo unde există nu respectă standardele minime; • Legislația încă nu este completă, instituțiile de coordonare pentru activitatea velo nu sunt actualmente complet funcționale; • În instituții nu există funcții pentru susținerea/dezvoltarea activităților velo (lipsa competențelor/experienței velo); • România are cea mai mare rată de accidente și de decese din accidente în rândul pietonilor și bicicliștilor, conform rapoartelor Comisiei Europene – „Traffic Safety Basic Facts: Cyclists”; • Nerespectarea/necunoașterea regulilor de circulație de către participanții la trafic. Lipsa unei conduite în trafic; • Lipsa intermodalității (conexiunea rutelor velo cu cele de transport) face ca utilizarea combinată a bicicletei cu alte mijloace de transport să fie foarte limitată; • Lipsa continuității rutelor velo și a conexiunilor pistelor intravilane cu rutele extravilane.

Oportunități	Amenințări
<ul style="list-style-type: none"> • Densitatea scăzută a autostrăzilor comparativ cu alte țări, condițiile drumurilor secundare și cadrul natural sunt oportunități de dezvoltare a cicloturismului; • Apartenența la UE și proiectele transnaționale oferă oportunități de bune practici care pot fi aplicate la nivel local, regional și național; • Semnarea de către România a Master Plan-ului pan-european de promovare a mersului pe bicicletă (THE PEP) atrage după sine și recomandarea includerii deplasării cu bicicleta în strategiile naționale pentru transport; • În ultima perioadă se observă o schimbare de atitudine față de cultura automobilului: tot mai mulți oameni încearcă să renunțe la automobile scumpe sau încearcă să folosească mijloace de transport alternative, cel puțin temporar sau pentru deplasarea pe distanțe scurte; • PNRR contribuie la accelerarea adoptării unor acte normative așteptate de mulți ani; • Există bune practici și instrumente din țările UE care pot fi implementate rapid în România: standardele de infrastructură, certificări pentru cicloturism, politici velo locale/regionale/naționale, etc.; • Pe termen scurt se poate reduce rapid numărul de accidente rutiere și al victimelor accidentelor rutiere; • Pe termen mediu/lung - îmbunătățirea stării de sănătate a persoanelor care utilizează bicicleta; • Dezvoltarea cicloturismului și a infrastructurii aferente acestuia, inclusiv crearea de produse turistice pentru cicloturiști; • Reducerea aglomerației și a nivelului noxelor în zonele urbane prin creșterea activității velo în detrimentul folosirii autovehiculelor; • Promovarea formelor de turism activ și al activităților sportive; • Oportunități de specializare pentru angajații din administrație. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dezvoltarea incoerentă și neconformă a infrastructurii velo (ex. piste velo construite în detrimentul pietonilor sau neconforme cu standardele naționale sau internaționale); • Nivelul noxelor, în special în zonele rurale, vor descuraja și în viitor utilizarea bicicletei; • Neutilizarea fondurilor din PNRR/fondurilor UE sau utilizarea lor ineficientă; • Creșterea conflictelor în trafic, în cazul în care infrastructura nu se realizează corespunzător (șoferi-bicicliști, respectiv bicicliști-pietoni); • Lipsa unor campanii de informare pentru acțiunile și schimbările care vor avea loc în domeniul legislativ și administrativ; • Intervenția factorilor administrativi/economici/politici în administrarea/investițiile velo; • Încetinirea sau amânarea legislației velo în curs de promulgare; • Fragmentarea suprafețelor de proprietate poate conduce la realizarea foarte lentă a rutelor velo noi; • Furturile de biciclete pot încetini dezvoltarea utilizării bicicletei.

3 Viziune

„O infrastructură pentru deplasarea zilnică cu bicicleta și pentru cicloturism integrată în rețeaua velo europeană”

Această viziune izvorăște din dorința societății civile, observată în ultimii ani din studiile realizate în cadrul diverselor proiecte naționale și internaționale (studii care au avut susținerea unor ministere cu competențe și atribuții în domeniul velo), din potențialul și oportunitățile pe care specialiștii externi le-au constatat în România, dar și din angajamentele pe care recent statul Român și le-a asumat.

Suntem conștienți că în acest moment ”Planul Național Velo” nu este un document asumat de o autoritate națională sau de clasa politică, iar primul pas este identificarea unei entități care să își asume rolul de coordonator și promotor al acestui Plan Național Velo. De exemplu, Master Planul pan-european de promovare a mersului pe bicicletă solicită expres statelor semnatare acest lucru:

„Develop (and/or update) and implement a national cycling plan: „A national cycling plan provides a framework for the promotion of cycling at the national level. The plan and its objectives and recommendations should reflect the country’s characteristics and include cycling policies and strategies. National authorities should coordinate, monitor and update implementation of the plan and ensure the involvement of all relevant stakeholders at the regional and local levels.” ”

Durata de implementare Planului Național velo al României

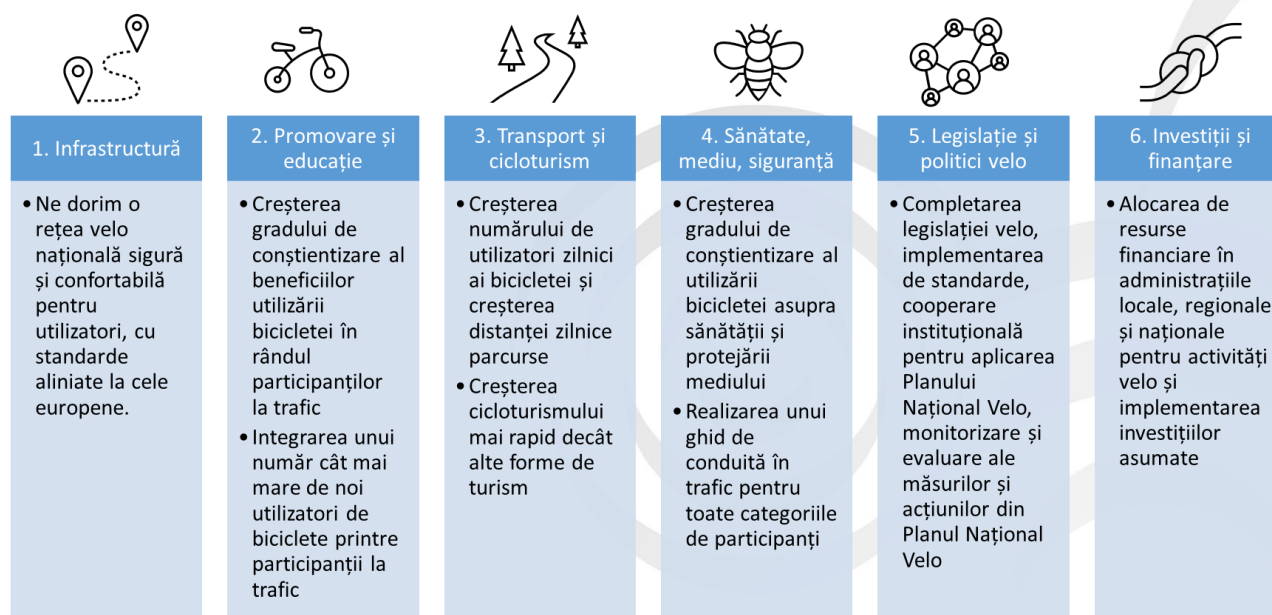
Fiind la o fază incipientă în domeniul velo, dar și datorită modificărilor rapide din această industrie, ne propunem ca acest prim plan național să aibă o durată de implementare de 8 ani, astfel ca cel mai târziu în anul 2030 să avem un plan nou, mai ambițios și la o etapă superioară actualului plan național.

4 Pilonii (domenii de dezvoltare)

Similar altor metodologii europene, pentru a trece de la viziune la obiective, am grupat activitățile velo în mai multe categorii, direcții de acțiune, tipuri, clase, priorități, etc. După mai multe etape de organizare a activităților am obținut o structură a Planului Național Velo formată din șase piloni (domenii de dezvoltare), astfel:



Transpunerea viziunii în cei șase piloni este prezentată în schema de mai jos. Vom denumi „**piloni**” cele șase domenii de dezvoltare.



5 Obiective

Planul Național Velo conține 21 de obiective, grupate în cadrul celor 6 piloni după cum urmează:

5.1 PILONUL 1 – INFRASTRUCTURĂ



Această categorie are un rol esențial în actuala fază de dezvoltare a activităților velo în România. Infrastructura velo este parte a viziunii Planului Național Velo, iar calitatea infrastructurii este crucială pentru succesul acestui demers.

Infrastructura include o categorie largă de activități, iar obiectivele setate în acest prim Plan Național Velo se referă la:

1. Definirea unei Rețele Naționale Velo (ROVELO), care include rute naționale (de lungă distanță), rute regionale și rute locale. În cadrul proiectului „Danube Cycle Plans” a fost definită o rețea de rute velo naționale⁷, care va fi transmisă spre implementare Centrului Național de Coordonare Velo (a se vedea Anexa nr.3). **Acțiuni:** 1.1 Omologarea întregii rețele de rute naționale (aproximativ 8.400 km) și a celor mai folosite rute regionale și locale; 1.2 Cartografierea rutelor regionale și locale. **Indicatori:** a) 100% rute naționale omologate; b) 10.000 km de rute regionale și locale cartografiate; c) 5.000 km de rute regionale și locale omologate; d) amenajarea a minim 3.000 km de rute velo la nivelul standardului European Cyclists Standard. **Termen limită:** sfârșitul anului 2026.
2. Standarde de infrastructură și de semnalizare ale rutelor velo la nivel european. **Acțiuni:** 2.1 Adoptarea unui standard național pentru omologarea și semnalizarea rutelor velo; **Termen limită:** sfârșitul anului 2022. 2.2 Alinierea standardului național cu alte standarde internaționale (ex. European Cycling Standard, PRESTO, etc.). **Indicatori:** a) standard de infrastructură adoptat. **Termen limită:** sfârșitul anului 2024.
3. Implementarea infrastructurii intermodale. **Acțiuni:** 3.1 Realizarea de sisteme de conexiune cu principalele mijloace de transport pentru utilizatorii de biciclete în principalele gări, autogări și puncte intermodale din țară. 3.2 Asigurarea accesului pentru bicicliști până la intrarea în gări, autogări și puncte intermodale. 3.3 Securitatea bicicletelor în interiorul sau în apropierea punctelor intermodale, ale garilor și autogărilor. **Indicatori:** a) cel puțin o parcare securizată interioară în principalele gări și autogări din țară; b) asigurarea unui număr de locuri de biciclete în trenuri cel puțin egal cu 10% din numărul de călători; c) toate mijloacele de transport destinate navetei vor avea locuri de transport pentru biciclete; d) bicicletele pliabile vor fi considerate „bagaj”. **Termen limită:** sfârșitul anului 2029.
4. Asigurarea cadrului dezvoltării infrastructurii conexe rutelor velo (parcări pentru biciclete, cazări pentru cicloturiști, omologare trasee, website cu hărți și informații, magazine velo și centre de service, etc.). **Acțiuni:** 4.1. Operaționalizarea Centrului Național de Coordonare Velo (CNCV). 4.2

⁷ „Danube Cycle Plans- Rețeaua națională de trasee velo” – INCDT și Bike in time, 2022; „Rețeaua Națională de Trasee Cicloturistice” – FBR, 2003

Stabilirea criteriilor de omologare a traseelor velo și a infrastructurii conexe. **Indicatori:** a) adoptarea Regulamentului de Ordine Interioară și a organigramei; b) angajarea personalului și alocarea rolurilor și responsabilităților; c) criterii de omologare a traseelor velo; d) criterii de realizare a infrastructurii velo conexe. **Termen limită:** sfârșitul anului 2022.

5.2 PILONUL 2 – PROMOVARE ȘI EDUCAȚIE



Deoarece România are un nivel redus de utilizare a bicicletei comparativ cu majoritatea țărilor europene, utilizarea bicicletei are nevoie de promovare și de educație în rândul posibililor utilizatori. În viitor, în funcție de eficiența implementării sale, considerăm că acțiunile incluse în acest pilon pot fi transferate către alte domenii (siguranță în trafic, transport, etc.).

Principalele obiective ale acestui pilon se referă la:

1. Atragerea de noi utilizatori de biciclete (copii și persoane care au utilizat foarte rar bicicleta). **Acțiuni:** 1.1 Ajustări legislative astfel încât copiii să poată avea acces la trafic pe bicicletă; 1.2 Facilități fiscale pentru utilizatorii de biciclete care folosesc bicicleta în scop utilitar (la serviciu, la cumpărături, la școală, etc.); 1.3 Facilități fiscale pentru achiziția și folosirea bicicletelor pliabile. **Indicatori:** a) creștere anuală de minim 10% a utilizatorilor/proprietarilor noi de biciclete; b) modificări legislative pentru facilitarea accesului tinerilor la traficul urban pe bicicletă; c) acces pentru biciclete în toate școlile. **Termen limită:** anual, până în 2030.
2. Creșterea gradului de conștientizare a beneficiilor utilizării bicicletei în rândul participanților la trafic. **Acțiuni:** 2.1 Realizarea unor campanii de promovare a utilizării bicicletei ca mijloc de protecție a mediului înconjurător; 2.2 Realizarea unor campanii de promovare a utilizării bicicletei ca activitate benefică pentru sănătate. **Indicatori:** a) minim o campanie anuală națională de promovare a beneficiilor utilizării bicicletei (sănătatea utilizatorilor și protecția mediului). **Termen limită:** anual, până în 2030.
3. Implementarea unor instrumente software pentru utilizatorii de biciclete (website, aplicații, informații prin care utilizatorii să poată avea la îndemână datele necesare, cum ar fi locuri de parcare, condiții meteo, rute posibile, cazări pentru bicicliști, magazine velo, ateliere de reparație, etc.). **Activități:** **Indicatori:** a) website și aplicație telefonică active; b) materiale informative digitale distribuite la toate punctele de informare turistică și la principalele obiective turistice din rețeaua națională velo. **Termen limită:** sfârșitul anului 2024.

5.3 PILONUL 3 – TRANSPORT ȘI CICLOTURISM



Bicicleta ca mod de transport alternativ, bicicleta ca mijloc de recreere și de turism și ciclismul sunt principalele utilizări ale bicicletei. Pentru fiecare categorie am setat obiective care să contribuie la susținerea viziunii Planului Național Velo:

1. Îmbunătățirea condițiilor de utilizare a bicicletei pentru cicloturiști și cicliști. **Acțiuni:** 1.1 Cel puțin o certificare internațională pentru HoReCa dedicată cicloturiștilor (ex. Bet&Bike, Cyclists Welcome, etc.). 1.2. Promovarea unor produse pentru cicloturiști în agențiile de turism. 1.3 Masterplanuri

cicloturistice în toate județele până în 2030. 1.4 Creșterea nivelului competițiilor internaționale de ciclism din România. **Indicatori:** a) creșterea anuală cu minim 10% a numărului de utilizatori de biciclete cu scop turistic; b) creșterea cu minim 5% anual a cotei de piață a cicloturismului în totalul turismului din România; c) cel puțin o competiție de ciclism (de șosea, MTB, ciclocros, etc) cu potențial de referință pentru Europa. **Termen limită:** 2030.

2. Creșterea confortului și siguranței bicicliștilor în mediul urban. **Acțiuni:** 2.1. Limitarea vitezei auto în localități pe segmentele comune cu traficul velo, similar cu acțiunile realizate de alte țări europene. 2.2 Masterplanuri velo în toate orașele de peste 50.000 locuitori. 2.3 Identificarea unor rute de navetă între orașele mari și orașele-satelit. **Indicatori:** a) limitarea vitezei auto în localități pe segmentele comune cu traficul velo la 30 km/h până în anul 2025; b) Minim 1.000 km de piste de biciclete în interiorul localităților separate de traficul auto până în anul 2030; c) creșterea de la 6% în prezent (conform Eurostat) la 20% până în anul 2030; d) creșterea distanței medii parcurse în mediul urban de la 4 km în prezent la 7 km până în anul 2030. **Termen limită:** 2030.

5.4 PILONUL 4 – SĂNĂTATE, MEDIU ȘI SIGURANȚĂ ÎN TRAFIC



Acest pilon își propune să evalueze și să comunice beneficiile utilizării bicicletei pentru sănătate și mediu, dar și creșterea siguranței în trafic. Obiectivele acestui pilon sunt:

1. Reducerea numărului de accidente în care sunt implicați bicicliști și al victimelor din accidente cu biciclete. **Acțiuni:** 1.1 Ajustarea legislației în favoarea participanților vulnerabili la trafic. 1.2 Crearea cadrului de separare a traficului auto de cel velo, precum și al traficului velo de cel pedestru. 1.3 Crearea cadrului de încurajare a utilizării bicicletelor în defavoarea mijloacelor motorizate pentru protejarea mediului. **Indicator:** a) reducerea cu 50% a numărului de accidente în care sunt implicați bicicliști și al numărului victimelor din accidente în care sunt implicați bicicliști până în anul 2030.
2. Crearea și promovarea unor reguli de conduită în trafic pentru toate categoriile de participanți. **Acțiuni:** 2.1 Conceperea unui ghid de conduită pentru participanții la trafic (șoferi, bicicliști, pietoni) cu scopul conștientizării și acceptării participanților vulnerabili în trafic. **Indicator:** a) ghid de conduită acceptat de toate părțile interesate. **Termen limită:** 2023.

5.5 PILONUL 5 – LEGISLAȚIE ȘI POLITICI VELO



Pilonul 5 și Pilonul 6 sunt pilonii-suport ai celorlalte piloni din Planul Național Velo, astfel încât o parte dintre obiectivele și acțiunile de aici se regăsesc în cele ale pilonilor 1, 2, 3 și 4.

Legislația și politicile velo se aplică pentru fiecare pilon, dar obiectivele se referă la:

1. Cooperarea inter-ministerială pentru implementarea Planului Național Velo. **Acțiuni:** 1.1 Realizarea cadrului de cooperare inter-ministerială în special (dar fără a ne limita) ministerele Transport, Turism, Mediu, Sănătate și Sport. **Indicator:** implementarea cu succes al Planului Național Velo. **Termen:** anual până în 2030.

2. Implementarea obiectivelor din PNRR și adoptarea inițiativelor legislative existente. **Acțiuni:** 2.1 Adoptarea inițiativelor legislative existente și implementarea țintelor din PNRR privind obligațiile din capitolul „România velo”. **Indicator:** implementarea PNRR și al inițiativelor existente. **Termen limită:** 2027.
3. Includerea prevederilor THE PEP (European Masterplan for Cycling Promotion) în strategia națională de transport. **Acțiuni:** 3.1 Preluarea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a documentului THE PEP și includerea prevederilor acestuia în strategia națională de transport. **Termen limită:** 2023
4. Includerea în structurile administrative ale consilierilor pe probleme velo. **Acțiuni:** 4.1 Includerea în organigrama tuturor Consiliilor Județene, Municipale, precum și a celor locale de interes național (ex. stațiuni turistice, puncte nodale de transport, etc .) a minim unei persoane responsabile pentru domeniul „activități velo”. Pentru UAT -urile pentru care se realizează masterplanuri velo, ținta este de creare a minim unui post special de „consilier pe probleme velo”. **Indicator:** realizarea de posturi/roluri de „consilier pe probleme velo” în administrațiile locale, regionale și naționale. **Termen limită:** 2028.
5. Îmbunătățirea egalității de șanse pentru participanții la trafic. Egalitatea de șanse se referă la condiții similare de utilizare a infrastructurii pentru toți utilizatorii. De exemplu, mentenanța suprafeței de rulaj, accesul la parcaje, securitatea vehiculelor, dezăpezirea sau curățarea suprafeței de rulaj, etc. **Acțiuni:** 5.1 Evaluarea egalității de șanse în trafic și a politicilor velo la nivel local, regional și național prin instrumente certificate la nivel european. 5.2 Stabilirea unor acțiuni de intervenție și ale unor priorități și includerea lor în strategiile naționale/ regionale/ locale. **Indicator:** minim trei evaluări până în 2030. **Termen limită:** 2030.
6. Implementarea de programe pentru consultarea utilizatorilor de biciclete și identificarea nevoilor acestora. **Acțiuni:** 6.1 Conceperea și implementarea de grupuri de lucru ale administrațiilor cu reprezentanți ai utilizatorilor de biciclete la nivel național, județean și local. **Indicator:** Elaborarea de studii și sondaje. **Termen limită:** anual până la sfârșitul anului 2023.

5.6 PILONUL 6 – INVESTIȚII ȘI FINANȚARE



Fiecare pilon și fiecare obiectiv vor avea nevoie de surse de finanțare și de investiții, astfel:

1. Scutiri de taxe și ajutor financiar pentru utilizatorii de biciclete. Astfel de inițiative se referă la facilități pentru achiziția bicicletelor cu scop utilitar (în special pliabile), acces la parcuri securizate gratuite, amenajarea unor facilități pentru cicloturiști, considerarea bicicletelor pliabile ca bagaje pe perioada călătoriilor cu mijloacele de transport în comun, etc. **Acțiuni:** 1.1 Conceperea și implementarea unor programe de suport financiar sau de facilități fiscale pentru utilizatorii de biciclete pentru activitățile zilnice (transport urban, legături cu alte mijloace de transport, etc) și pentru cicloturiști. **Indicator:** programe anuale de sprijin financiar și fiscal la nivel local, regional și național.
2. Includerea bugetelor pentru activități velo în bugetele administrațiilor locale, regionale și naționale. **Acțiuni:** 2.1 Includerea resurselor financiare necesare pentru toate UAT care implementează masterplanuri velo. **Termen limită:** pe măsura implementării masterplanurilor și includerii consilierilor velo în organigrame.

3. Accesarea de fonduri UE. **Acțiuni:** implementarea de proiecte referitoare la utilizarea bicicletei în valoare de minim 3 mld. EUR până în 2030, conform obligațiilor asumate în PNRR.
4. Participarea la proiecte transnaționale cu participarea ministerelor ca parteneri în cadrul proiectelor, astfel încât România să fie în permanentă legătură cu țările europene. **Acțiuni:** participarea anuală la cel puțin un proiect strategic european în care un minister este partener național în proiect. **Termen:** 2030.

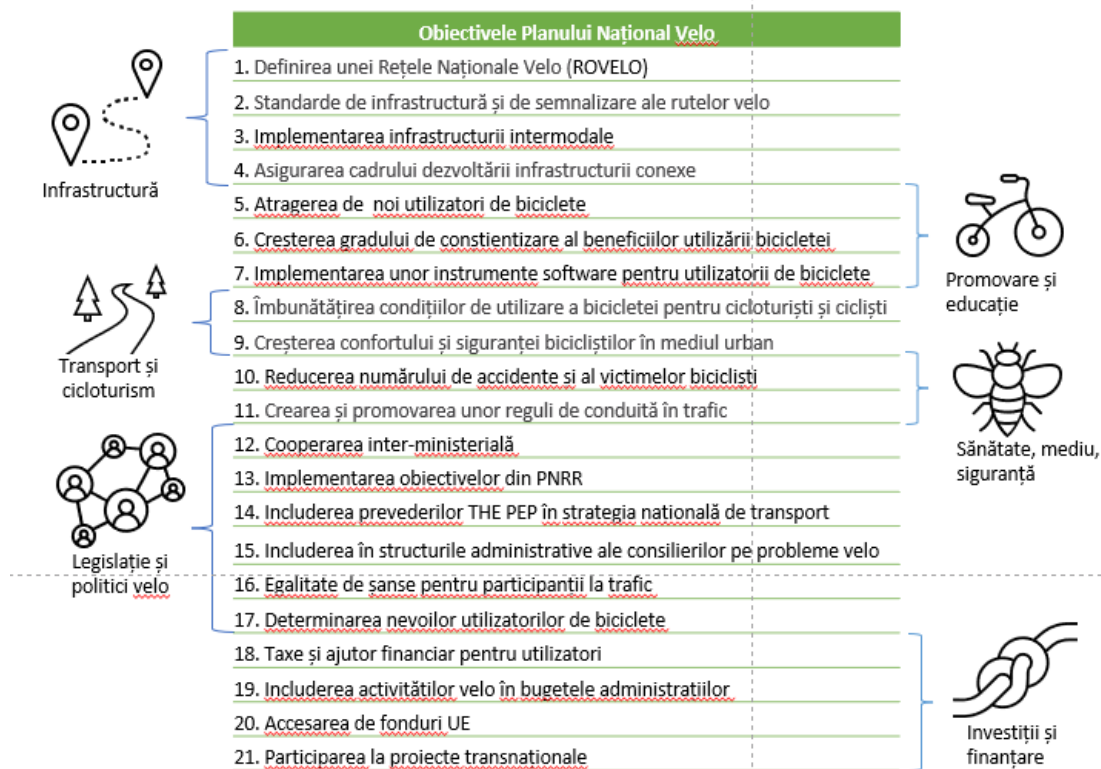
5.7 MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Pe lângă cele 21 de obiective anterioare, am adăugat o activitate de monitorizare, evaluare și control al implementării Planului Național Velo, care are rolul de „radar” al realizării obiectivelor anterioare.

Scopul acestei activități este de urmărire, evaluare, coordonare și raportare pentru toate celelalte obiective și acțiuni din cadrul Planului Național Velo, astfel încât toți indicatorii să fie îndepliniți.

Cele 21 de obiective includ măsurile și acțiunile rezultate din auditul național Bypad al politicilor velo, prezentat în capitolul următor și în Anexa nr.2.

Sinteza celor 21 de obiective și alocarea lor



6 Includerea rezultatelor auditului Bypad în Planul Național Velo

În cursul anul 2021, în cadrul proiectului Danube Cycle Plans s-a realizat primul audit național al politicilor velo din Romania, cu ajutorul organizației Bypad (Austria). Este primul audit al politicilor velo la nivel național pentru toate cele nouă țări participante la proiect. Metodologia Bypad a mai fost folosită până acum în Europa la nivel local și regional. Rezultatul unui astfel de audit indică nivelul de dezvoltare al politicilor velo din statele evaluate. Planul Național Velo include recomandările rezultate în urma evaluării Bypad, care se regăsesc între cele 21 de obiective ale Planului Național Velo.

În Anexa nr.1 este prezentat raportul final complet al Auditului Bypad la nivel de țară pentru România.

6.1 PREZENTAREA AUDITULUI POLITICILOR NAȚIONALE VELO

România este cea mai mare țară dintre cele implicate în proiectul Danube Cycle Plans, cu o populație de aproximativ 19 milioane locuitori la o suprafață de aproximativ 238 000 km². La audit au participat 12 evaluatori din domeniul politic, administrativ și utilizatori, iar rezultatul cumulativ indică **scorul de 1.08 din 4**, ceea ce înseamnă că **politicile velo naționale acoperă aproximativ 27% din necesitățile comunității velo** din țară.

Auditul Bypad este o evaluare a politicilor velo naționale, realizat pe baza unui chestionar compus din 21 întrebări grupate în nouă module tematice. La chestionar participă între 10 și 15 evaluatori naționali, selectați dintre persoanele care să fie implicați în procesul de realizare al politicilor velo, în implementarea/execuția bugetelor, dar și utilizatori direcți ai bicicletelor și (potențiali) beneficiari ai politicilor velo la nivel național.

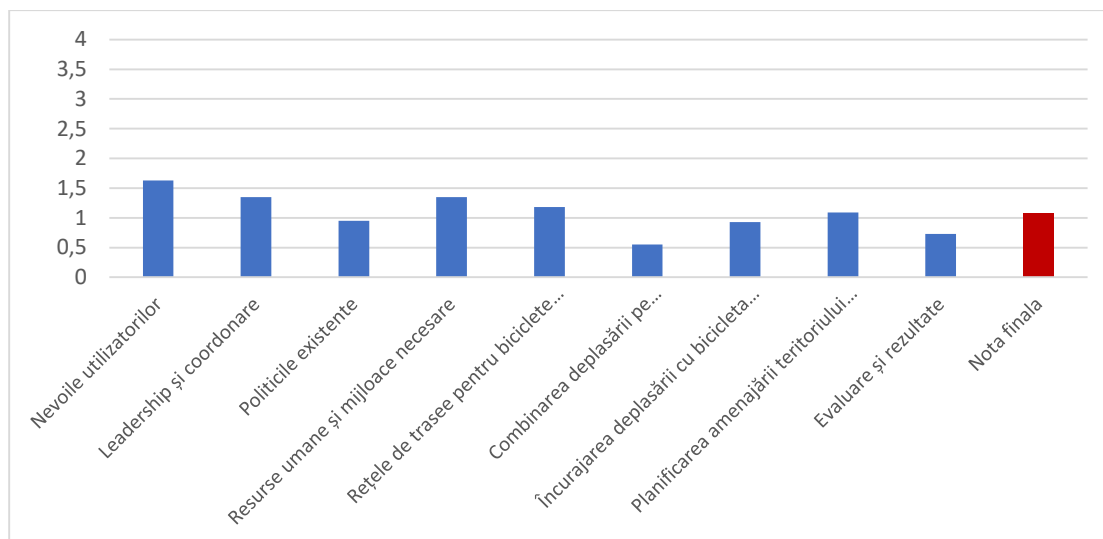
Politicile velo ale statelor partenere din proiect au fost evaluate conform metodologiei BYPAD, care utilizează următoarele trepte de dezvoltare:

Nivel 0: (aproape) nicio activitate	< 25 %
Nivel 1: orientare ad-hoc	≥ 25 to < 50 %
Nivel 2: abordare izolată	≥ 50 to < 75 %
Nivel 3: orientare sistemică	≥ 75 to < 100 %
Nivel 4: abordare integrată	100 %



6.2 REZULTATELE AUDITULUI

Rezultatele obținute pe module



Pe scala de dezvoltare BYPAD România a obținut scorul 1.08 (27%). Aceasta înseamnă că politicile velo naționale se încadrează la nivelul „abordarea ad-hoc”, dar foarte aproape de nivelul „(aproape) nicio activitate”. Nevoile bicicliștilor sunt acoperite într-o proporție de 27%.

6.3 CONCLUZIILE AUDITULUI

- Politicile velo la nivel național sunt într-o fază incipientă. Există reglementări referitoare la deplasarea pe bicicletă în mai multe acte normative, dar multe au caracter de recomandare.
- Anumite oportunități de dezvoltare sunt legate de programele de finanțare (POS, POR, PNRR).
- La nivel regional și local stadiul politicilor velo este mai înaintat decât cel național, iar rezultatele au început să fie vizibile.
- Se remarcă lipsa unor departamente sau roluri de coordonare în domeniul velo în structurile administrative. Realizările actuale au fost alocate personalului existent, fără experiență sau competențe în domeniu.
- Autoritățile au început să colecteze date statistice referitoare la activitatea velo, dar fără a avea o abordare sistemică și riguroasă.
- La nivel național există câteva grupuri de lucru organizate în cadrul unor proiecte sau pentru inițiative legislative. Aceste grupuri de lucru sunt temporare și nu au responsabilitatea deciziilor. Există grupuri de lucru cu o anumită eficiență la nivel regional.
- Cel mai mic scor este în domeniul multimodalității, unde deși legislația permite luarea în calcul a infrastructurii velo, aceasta nu este încurajată și reprezintă o temă secundară.

Analiza fiecărui modul este prezentată în Raportul final, care face parte din Anexa nr.1 a Planului Național Velo.

6.4 RECOMANDĂRI PENTRU VIITOARELE POLITICI VELO DIN ROMÂNIA ȘI PRELUAREA LOR ÎN PLANUL NAȚIONAL VELO

Recomandările sunt formulate pentru fiecare modul, iar preluarea lor în Planul Național Velo (PNV) este menționată la finalul fiecărui modul:

M1. Nevoile utilizatorilor:

- M1.1. Implementarea unor regulamente sau metodologii prin care utilizatorii pot fi consultați regulat.
- M1.2. Implicarea grupurilor de lucru locale și regionale în consultări și studii referitoare la nevoi și comportamente.

Acțiunile trebuie corelate cu recomandările modulelor „Resurse umane și mijloace necesare” (M4) și „Planificarea amenajării teritoriului și a infrastructurii” (M8).

Aceste recomandări se regăsesc în obiectivul nr.6 din Pilonul 5 – „Legislație și politici velo” al PNV

M2. Leadership și coordonare

- M2.1. Tema „deplasarea pe bicicletă” poate deveni importantă prin obligativitatea includerii sale în planificarea noilor proiecte.
- M2.2. Coordonarea la nivel instituțional se va realiza prin implementarea recomandărilor modulului „Resurse umane și mijloacele necesare” (M4).
- M2.3. Leadership-ul se va realiza prin alocarea de responsabilități și sarcini precise în administrație.

Adoptarea acestor măsuri va avea un impact direct și asupra modulelor „Combinarea deplasării pe bicicletă cu transportul în comun” (M6) – care a obținut cel mai mic scor și „Planificarea amenajării teritoriului și a infrastructurii” (M8).

Aceste recomandări se regăsesc în obiectivul nr.5 din Pilonul 5 – „Legislație și politici velo” al PNV

M3. Politicile existente

- M3.1. Adoptarea actualelor propuneri legislative ar reprezenta o realizare semnificativă la nivel național în implementarea unor activități concrete.

Recomandările M3 au impact direct în implementarea rețelei naționale de cicloturism și a celor locale/regionale pentru transport alternativ (M5).

Aceste recomandări se regăsesc în obiectivul nr.3 din Pilonul 5 – „Legislație și politici velo” al PNV

M4. Resurse umane și mijloace necesare

- M4.1. Politicile velo trebuie create și implementate de personal dedicat domeniului velo. Acesta presupune crearea unor departamente specializate și a unor oficiali/funcționari cu sarcini specifice.
- M4.2. Alocarea de sarcini și responsabilități la nivel național, regional și local.

Acțiunile trebuie corelate cu recomandările modulelor „Încurajarea deplasării cu bicicleta la diferite nivele” (M7) și „Planificarea amenajării teritoriului și a infrastructurii” (M8)

Aceste recomandări se regăsesc în obiectivele 1-4 din Pilonul 5 – „Legislație și politici velo” al PNV

M5. Rețele de trasee pentru biciclete și siguranța în trafic

- M5.1. Adoptarea actualelor propuneri legislative ar permite implementarea rețelelor naționale, regionale și locale.

Măsurile trebuie corelate cu recomandările modulelor „Combinarea deplasării pe bicicletă cu transportul în comun” (M6) și cu „Politicile existente” (M3).

Aceste recomandări se regăsesc în obiectivul nr.1 din Pilonul 1 – „Infrastructură” al PNV

M6. Combinarea deplasării pe bicicletă cu transportul în comun

- M6.1. Așteptările noastre sunt ca acest modul să obțină un scor mai bun după implementarea măsurilor recomandate pentru modulul „Leadership și coordonare” (M2).
- M6.2. Verificarea multimodalității din principalele stații de transport public.
- M6.3. Îmbunătățirea dialogului cu furnizorii naționali de servicii de transport public (feroviar, rutier și naval) pentru a optimiza călătoriile intermodale.
- M6.4. Scheme de finanțare pentru achiziția de biciclete pliabile, ușor de folosit în transportul public și de adăpostit în spațiul interior al locului de muncă.

Aceste recomandări se regăsesc în obiectivul nr.3 din Pilonul 1 – „Infrastructură” al PNV

M7. Încurajarea deplasării cu bicicleta la diferite nivele

- M7.1. Adoptarea actualelor propuneri legislative și implementarea lor efectivă.
- M7.2. Adoptarea unor bune practici din țări europene.
- M7.3. Extinderea inițiativelor locale/regionale la nivel național prin promovarea celor mai bune practici și soluții.
- M7.4. Implementarea unor cursuri de instruire în utilizarea bicicletei pentru copii și adulți.
- M7.5. Implicarea activă a ministerelor Educației și Sănătății în programe de promovare a utilizării bicicletei (măsuri ce trebuie corelate cu recomandările din modulul „Resurse umane și mijloace necesare” (M4)

Aceste recomandări se regăsesc în toate măsurile Pilonului 4 – „Sănătate, mediu și siguranță în trafic” al PNV

M8. Planificarea amenajării teritoriului și a infrastructurii

- M8.1. Evaluarea impactului mobilității trebuie să devină obligatorie în procesul de planificare a noilor amenajări teritoriale care vor genera un nivel ridicat de trafic (în prezent este consultativă sau recomandată). Implicarea publicului (pietoni și bicicliști) încă din etapele timpurii ale planificărilor.
- M8.2. Alocarea unor departamente cu roluri de avizare în cadrul administrației pentru subiectul „deplasare cu bicicleta” (a se vedea recomandările modulelor M2 și M4).

Aceste recomandări se regăsesc în obiectivul nr.4 a Pilonului 5 – „Legislație și politici velo” și în obiectivul nr.4 a Pilonului 1 – „Infrastructură” al PNV

M9. Evaluare și rezultate

- M9.1. Definirea unui set de date necesare referitoare la deplasarea pe bicicletă ce urmează a fi măsurate sistematic.
- M9.2. Efectuarea unor sondaje reprezentative pe subiectul „mobilitate” și analize referitoare la deplasările pe bicicletă (demografie, scopul călătoriilor, separarea între cicloturism și navetă, etc.).
- M9.3. Implementarea de stații de numărare permanente pe toate traseele urbane și pe cele de nivel național din Rețeaua Națională Velo.
- M9.4. Implementarea unei platforme de discuții în care să fie implicați funcționarii responsabili cu tema „deplasarea pe bicicletă” (vezi M2 și M4) și beneficiarii politicilor velo

Aceste recomandări se regăsesc în obiectivul „Monitorizare și evaluare”

7 Plan de acțiuni

Implementarea Planului Național Velo presupune transformarea obiectivelor în proiecte naționale, care vor fi implementate de către entități care își vor asuma rezultatele implementării. Coordonarea și supravegherea implementării se va face de către Centrul Național de Coordonare Velo (CNCV). Unul dintre proiectele de implementare va avea rol de coordonare și raportare a tuturor celorlalte proiecte ale Planului Național Velo.

Proiectele Planului Național Velo sunt sintetizate mai jos, iar descrierea lor detaliată, inclusiv a planului de implementare, acțiunilor, responsabililor, rezultatelor așteptate, bugetelor estimative și termenelor de realizare ar trebui să fie detaliate în viitoarele fișe de proiect aferente fiecărui obiectiv.

Sinteza planului de acțiuni este prezentată în Anexa nr.2 a Planului Național Velo.

În Anexa nr.3 este prezentată structura Rețelei Naționale Velo (Rovelo), așa cum a fost propusă în cadrul proiectului „Danube Cycle Plans”.

8 Pașii următori

Primul Plan Național Velo a fost elaborat în cadrul proiectului Interreg „Danube Cycle Plans” și va fi înmănat pentru implementare nou-înființatului Centru Național de Coordonare Velo din cadrul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

Planul Național Velo va avea ca finalizare elaborarea unui nou Plan Național, nu mai târziu de anul 2030.

9 Bibliografie

- „Danube Cycle Plans - Guideline on how to set up a national cycling plan”, Jaroslav Martinek, 2021, disponibil la: https://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_public/0001/44/f8ecf58fffeb4f347bd9df73f96a208677bf4d73.pdf
- „Danube Cycle Plans – The Status Quo Questionnaire”, INCDT, 2021
- „Danube Cycle Plans – The Status Quo Assessment”, INCDT, 2021
- „Raport cercetare OMIBUS - Percepții și atitudini cu privire la mersul pe bicicletă și la infrastructura specifică”, INCDT, IMAS Marketing & Polls, 2019, disponibil la: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjTwKves8X4AhUnQvEDHeKrD1IQFnoECA4QAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.adrse.ro%2FDocumente%2FDIP%2FPOCA%2FComunicat_presa_studii_POCA.pdf&usg=AOvVaw3OC6AtDKQLUOJoTCFxLuH
- „Danube Cycle Plans - Rețeaua națională de trasee velo” – INCDT și Bike in Time, 2022
- ROVELO – harta rețelei naționale de trasee cicloturistice - Federația Bicicliștilor din România
- „Strategia națională pentru încurajarea utilizării bicicletei”, OPTAR, 2020, disponibilă la: <https://optar.ro/propunere-de-politica-publica-alternativa-strategia-nationala-de-incurajare-a-utilizarii-bicicletei/>
- „Studiu comparativ: Strategii naționale și locale pentru încurajarea utilizării bicicletei”, OPTAR, 2020, disponibil la: <https://optar.ro/4642-2/>
- „Danube Cycle Plans - Guideline to define National Cycle Route Network”, Gregor Steklačič, Staša Kraljič, 2021, disponibil la: https://www.interreg-danube.eu/uploads/media/approved_project_public/0001/44/ca2643f02335ee2be8a59a87efe32304069b3a94.pdf
- „Ghid metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete”, OPTAR, 2020, disponibil la: [https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiDzflTnc4AhVIQEDHYIOCCYQFnoECA8QAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.mdlpa.ro%2Fuserfiles%2FGhid%25202016%2520-%2520draft%2520final%2520v5_2%2520\(2\).pdf&usg=AOvVaw13R5MzJ-ObTNVIHY1y1cbL](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiDzflTnc4AhVIQEDHYIOCCYQFnoECA8QAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.mdlpa.ro%2Fuserfiles%2FGhid%25202016%2520-%2520draft%2520final%2520v5_2%2520(2).pdf&usg=AOvVaw13R5MzJ-ObTNVIHY1y1cbL)
- „Transportul de pasageri și mărfuri pe moduri de transport”, Institutul Național de Statistică, 2020, disponibil la: <https://insse.ro/cms/ro/content/transportul-de-pasageri-%C5%9Fim%C4%83rfuri-pe-moduri-de-transport-%C3%AEn-anul-2020>
- „România în cifre – breviar statistic”, Institutul Național de Statistică, 2022, disponibil la: https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/romania_in_cifre_2022.pdf
- „Pan-European Master Plan for Cycling Promotion”, Comisia Europeană, 2021, disponibil la: <https://unece.org/transport/documents/2021/07/working-documents/pep-european-cycling-master-plan-infrastructure>
- „The state of national cycling strategies in Europe (2021)”, European Cyclists Federation, 2021, disponibil la: [https://ecf.com/system/files/The State of National Cycling Strategies 2021 final 0.pdf](https://ecf.com/system/files/The%20State%20of%20National%20Cycling%20Strategies%202021%20final%200.pdf)
- „Danube Cycle Plans - Audit Bypad Romania – raport final”, Bike in time, 2021
- „The EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030”, disponibil la: https://ecf.com/system/files/EUCS_full_doc_small_file_0.pdf

- „SAFER ROADS, SAFER CITIES: HOW TO IMPROVE URBAN ROAD SAFETY IN THE EU, PIN Flash Report 37/2019” – European Transport Safety Council, 2019, disponibil la: <https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-FLASH-37-FINAL.pdf>
- „HOW SAFE IS WALKING AND CYCLING IN EUROPE?, PIN Flash Report 38/2020” – European Transport Safety Council, 2020, disponibil la: <https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>

10 Definiții și abrevieri*

Bandă pentru biciclete/ bandă velo – subdiviziunea părții carosabile, a trotuarului ori a acostamentului, neseperată de drum, special amenajată, semnalizată și marcată corespunzător, destinată numai circulației bicicletelor și trotinetelor electrice. Termen similar: „culoarul pentru biciclete”.

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.

Bicicletă - 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 - persoană care folosește bicicleta ca mijloc de deplasare.

Bike & Ride - zonă/clădire cu parcuri pentru biciclete amplasate în vecinătatea directă a unor stații de transport public de persoane (gări, autogări, aerogări, capete de linii de metrou sau autobuz, etc).

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/roluri de Bike Mayor.

Bike Officer/ Consilier (administrator/oficial/functionar) în ministere și administrații regionale pe teme velo - funcție asimilată cu cea de consilier/consultant, care reprezintă comunitatea și interesele utilizatorilor de biciclete în interiorul administrațiilor regionale/naționale.

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

CNCV – Centrul Național de Coordonare Velo.

Ciclism – sport practicat cu biciclete speciale pe velodrom sau pe șosea.

Ciclist/ă – persoană care practică sportul numit ciclism.

Cicloturism – formă de turism în care deplasarea se face cu bicicleta.

Cicloturist/ă – turist care practică cicloturismul.

CJ – Consilii Județene.

Culoar epntru bicilete – a se vedea „bandă pentru biciclete”.

Cycling/bike track (termen internațional) – a se vedea „pistă pentru biciclete”.

Danube Transnational Program – unul dintre programele Interreg, finanțat de Uniunea Europeană, care finanțează proiecte pentru dezvoltarea și implementarea de politici, instrumente și servicii, precum și investiții-pilot la scară redusă.

DCP – Danube Cycle Plans.

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

Drumuri verzi (Greenways) - sunt căi de comunicație terestră rezervate exclusiv călătorilor 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.

Drum pentru biciclete (drum velo) - rută de legătură între două localități sau între două puncte din afara localităților creată special pentru deplasarea cu bicicleta. Accesul pe drumurile pentru biciclete se poate face și cu alte vehicule, dar bicicletele au prioritate. A nu se confunda cu strada pentru biciclete și cu drumurile verzi. Drumurile pentru biciclete pot fi drumuri verzi.

ECF – European Cyclists Federation – Federația Europeană a Bicicliștilor.

ECTN – European Cultural Tourism Network – Rețeaua Europeană de Turism Cultural.

ECS – European Certification Standard – Standardul European pentru certificarea rutelor EuroVelo.

Eurobarometer – o serie de sondaje de opinie publică derulate de Comisia Europeană în statele membre, începând cu anul 1974.

EuroVelo - rețeaua europeană de trasee destinate cicloturismului.

FBR – Federația Bicicliștilor din România.

HG – Hotărâre de Guvern.

INCDT – Institutul Național de Cercetare-Dezvoltare în Turism.

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.

INS – Institutul Național de Statistică.

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.

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.

Interreg – o serie de programe menite să stimuleze cooperarea dintre regiuni, în și înafara Uniunii Europene, finanțat de Fondul European de Dezvoltare Europeană.

Interreg Transnational Program – una dintre cele trei serii de programe Interreg, care presupune cooperarea la nivel de țări, regiuni și localități, cu scopul de a promova mai buna integrare în cadrul Uniunii Europene prin formarea unor grupuri largi ale regiunilor Europene.

MDLPA – Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

MAI – Ministerul Afacerilor Interne.

MTI – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

MMAP - Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor.

MAT – Ministerul Antreprenoriatului și Turismului.

MIPE – Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene.

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 două sau mai multe 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).

Navetă (commuting) – Deplasarea cu bicicleta, inclusiv în combinație cu alte mijloace de transport în comun, la intervale periodice constante (zilnic, săptămânal, etc.) în scopul realizării unor activități regulate. În această activitate sunt incluse deplasarea la locul de muncă, la școală, la cumpărături, etc. și include atât drumul dus, cât și cel întors.

OPTAR – Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în Romania.

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, cum ar fi pietonii și bicicliștii, dar și motocicliștii și persoanele cu dizabilități sau cu mobilitate și orientare redusă.

Pistă pentru biciclete/ pistă velo - 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.

Plan velo/ strategie velo – document strategic local/ regional/ național/ transnațional de planificare a unor activități legate de infrastructura de biciclete, legislație velo, informare, consultare, administrare, etc., care are ca obiectiv îmbunătățirea condițiilor de deplasare cu bicicleta la nivel local/ regional/ național/ transnațional.

PNV – Planul Național Velo.

POS – Programul Operațional Sănătate.

POR – Programul Operațional Regional.

PNRR – Planul Național de Redresare și Reziliență.

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

Rute velo - traseele pentru biciclete care au o funcție de conectare la nivel de oraș, de regiune sau de țară; ele conectează destinații dintr-o localitate sau centrele localităților unele de altele, în afara zonei construite.

Traseu velo – traseu marcat destinat bicicletelor, care servește nevoilor de deplasare utilitară sau de agrement, asigurând circulația rapidă pe o rută directă sau indirectă între două puncte.

Stradă pentru biciclete (Stradă velo) – Stradă în interiorul localităților în care prioritate la deplasare au bicicletele. A nu se confunda cu drumul pentru biciclete, care se află în afara localităților.

THE PEP – The Pan-European Master Plan for Cycling Promotion – Master planul pan-european pentru promovarea utilizării bicicletei.

UE – Uniunea Europeană.

UNECE - United Nations Economic Commission for Europe – Comisia Economică a Națiunilor Unite pentru Europa.

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).

* Majoritatea definițiilor sunt preluate din „Strategia națională pentru încurajarea utilizării bicicletei”, dar și din documente similare ale altor țări (incluse în bibliografie).

ANEXE

Anexa nr.1: Raportul final al Primului Audit Bypad din România

Politicile velo ale statelor partenere din proiect au fost evaluate conform metodologiei BYPAD, care utilizează următoarele trepte de dezvoltare:

Nivel 0: (aproape) nicio activitate	< 25 %
Nivel 1: orientare ad-hoc	≥ 25 to < 50 %
Nivel 2: abordare izolată	≥ 50 to < 75 %
Nivel 3: orientare sistemică	≥ 75 to < 100 %
Nivel 4: abordare integrată	100 %



Metodologie

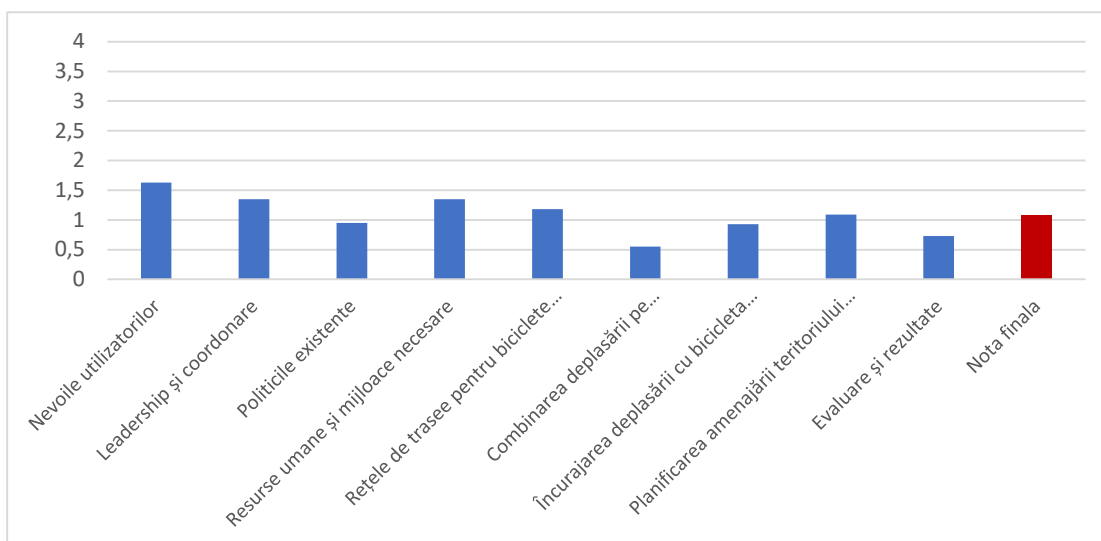
Metodologia BYPAD reprezintă o autoevaluare a politicilor velo ale orașelor, regiunilor sau statelor, făcută de un grup de evaluatori selectați din zona geografică auditată și reprezentând domeniile politic (legislative), administrative (executanți ai bugetelor) și utilizatori (beneficiari ai politicilor velo).

Selecția evaluatorilor a respectat cerințele BYPAD: să fie implicați în procesul de realizare al politicilor velo, în implementarea/execuția bugetelor, dar și utilizatori direcți ai bicicletelor și (potențiali) beneficiari ai politicilor velo la nivel național. Numărul de evaluatori naționali participanți la audit a fost recomandat să fie între 10 și 15. Pentru România au participat 12 evaluatori naționali, astfel : 3 din domeniul politic, 4 din domeniul administrativ și 5 din domeniul beneficiarilor/utilizatorilor.

Evaluatorii selectați au răspuns la întrebările unui chestionar elaborat de specialiștii BYPAD. Întrebările au fost împărțite în nouă module. Un auditor național a supervizat procesul de completare și a realizat interviuri suplimentare pentru justificarea răspunsurilor.

Cumularea rezultatelor și interpretarea rezultatelor s-a făcut de auditorul național, asistat de organizația BYPAD – organizatorul auditului.

Rezultatele obținute pe module



Scorul BYPAD

Pe scala de dezvoltare BYPAD România a obținut scorul 1.08 (27%). Aceasta înseamnă că politicile velo naționale se încadrează la nivelul „abordarea ad-hoc”, dar foarte aproape de nivelul „(aproape) nicio activitate”. Nevoile bicicletelor sunt acoperite într-o proporție de 27%.

Concluzii

- Politicile velo la nivel național sunt într-o fază incipientă. Există reglementări referitoare la deplasarea pe bicicletă în mai multe acte normative, dar multe au caracter de recomandare.
- Anumite oportunități de dezvoltare sunt legate de programele de finanțare (POS, POR, PNRR).
- La nivel regional și local stadiul politicilor velo este mai înaintat decât cel național, iar rezultatele au început să fie vizibile.
- Se remarcă lipsa unor departamente sau roluri de coordonare în domeniul velo în structurile administrative. Realizările actuale au fost alocate personalului existent, fără experiență sau competențe în domeniu.
- Autoritățile au început să colecteze date statistice referitoare la activitatea velo, dar fără a avea o abordare sistemică și riguroasă.
- La nivel național există câteva grupuri de lucru organizate în cadrul unor proiecte sau pentru inițiative legislative. Aceste grupuri de lucru sunt temporare și nu au responsabilitatea deciziilor. Există grupuri de lucru cu o anumită eficiență la nivel regional.
- Cel mai mic scor este în domeniul multimodalității, unde deși legislația permite luarea în calcul a infrastructurii velo, aceasta nu este încurajată și reprezintă o temă secundară.

Analiza rezultatelor pe module

Toate scorurile medii ale modulelor s-au încadrat la nivelul 0 sau 1. Din acest motiv redăm mai jos semnificația acestor nivele :

Nivelul 0 – (aproape) nicio activitate. Acest nivel indică faptul că la nivel național nu există aproape nicio activitate sau inițiativă legislativă destinată creșterii numărului de bicicliști sau îmbunătățirii condițiilor de pedalare.

Nivelul 1 – activități ad-hoc, de tip pompieristic : acționăm doar atunci când se întâmplă ceva și doar acolo unde este necesar. Acest nivel indică existența unei forme de politici velo, dar de nivel minimal. Politicile velo sunt mai degrabă inițiative punctuale, menite să rezolve probleme apărute neașteptat. De regulă măsurile sunt concentrate pe infrastructură sau pe siguranța în trafic, în zone sau situații punctuale. Totuși se pot întrevăde anumite politici incipiente, caracterizate prin următoarele activități :

- Alocări bugetare, dar scăzute și neregulate
- O anumită asumare la nivel politic
- Există câțiva oficiali în domeniu, dar fără experiența, responsabilitate sau competențe dovedite
- Comunicare foarte limitată, structuri și acorduri informale sau pe termen scurt
- Calitatea acestor activități depinde de efortul individual al celor implicați.

M1. Nevoile utilizatorilor

1.63 (40.75%) – Nivelul 1 – acțiuni ad-hoc

Este cel mai mare scor al unui modul și indică o anumită deschidere a autorităților de a asculta nevoile utilizatorilor sau de a le intui. Totuși, majoritatea nevoilor sunt semnalate de beneficiari/utilizatori, la inițiativa lor, și nu prin comportamentul proactiv al autorităților sau în baza unor consultări regulate sau al unor cercetări/studii de piață/ proiecte pilot/ etc.

M2. Leadership + coordonare

1.35 (33.75%) – Nivelul 1 – acțiuni ad-hoc

Scorul indică existența subiectului „deplasare pe bicicletă”, dar acesta este unul minor, iar existența unor grupuri de lucru sau inițiative care să legifereze la nivel național subiectul este aproape nulă sau se realizează atunci când apar nevoi conexe (cod rutier, siguranță rutieră, etc.). Comentariile evaluatorilor au indicat o implicare mai intensă a autorităților și utilizatorilor la nivel regional și local.

M3. Politicile existente

0.95 (23.75%) – Nivelul 0 – (aproape) nicio activitate

Scorul indică inexistența unor politici coerente în acest domeniu sau existența unor reglementări fragmentate și neactualizate în cadrul altor legi în care subiectul „deplasarea pe bicicletă” este secundar. Aproximativ de nivelul 1 se datorează luării în calcul a unor reglementări ale Uniunii Europene care ar urma să fie implementate și la nivel național, oportunității PNRR (temporară și ocazională), dar și ale unor propuneri legislative ale comunității bicicliștilor, încă neadoptate. În opinia auditorului, adoptarea reglementărilor propuse ar putea duce scorul acestui modul la nivelul 2.

M4. HR și active

1.35 (33.75%) – Nivelul 1 – acțiuni ad-hoc

Scorul arată nivelul încă incipient al organizării administrației la nivel național. Există fonduri (fie dedicate, fie disponibile în cadrul altor fonduri), dar utilizarea și implementarea sunt nesatisfăcătoare. Pe de altă parte personal cu specializare și experiență în domeniu în cadrul organigramelor naționale nu există, iar problemele apărute sunt rezolvate de personal fără experiență, în limita timpului disponibil și/sau a priorităților. Comentariile evaluatorilor indică din nou existența unor stadii mai avansate la nivel local.

M5. Rețele de rute velo și siguranță în trafic 1.18 (29.50%) – Nivelul 1 – acțiuni ad-hoc

Existența unor trasee și rute locale indică o fază incipientă a unei posibile viitoare rețele naționale. Pentru moment rețele naționale velo (turistice sau de transport local) există doar în cadrul unor proiecte temporare și nu au susținere la nivel național.

M6. Combinarea deplasării pe bicicletă cu transportul în comun

0.55 (13.75%) – Nivelul 0 – (aproape) nicio activitate

Este cel mai mic scor alocat unui modul. Până în prezent subiectul multimodalității și al transportului alternativ nu a avut rezultate la nivel național.

M7. Încurajarea deplasării pe bicicletă

0.93 (23.25%) – Nivelul 0 – (aproape) nicio activitate

Evaluatorii sunt de acord că nu există activități de încurajare a deplasării pe bicicletă, iar apropierea de nivelul 1 se datorează unei propuneri legislative de încurajare a utilizării bicicletei, precum și unor finanțări la nivel local. Totuși, comentariile evaluatorilor indică din nou inițiative de încurajare la nivel regional/local.

M8. Infrastructura 1.09 (27.25%) – Nivelul 1 – acțiuni ad-hoc

Scorul indică o fază incipientă a luării în calcul a nevoilor bicicliștilor în noua infrastructură. Totuși, deși există reglementări, acestea fie nu se aplică, fie sunt doar recomandări (există obligativitatea consultării, dar nu și a implementării unor standarde). Răspunsurile evaluatorilor indică și faptul că subiectul „deplasare pe bicicletă” este o temă secundară în planificarea infrastructurii, care este concentrată pe traficul auto.

M9. Evaluare și rezultate 0.73 (18.25%) – Nivelul 0 – (aproape) nicio activitate

Scorul indică un interes scăzut al autorităților naționale pentru subiectul „deplasare pe bicicletă”. Datele sunt colectate doar când apar probleme și sunt preluate incomplet, iar informațiile despre îmbunătățirea politicilor velo și implementarea lor sunt inexistente sau reflectă starea generală actuală.

Recomandări pentru viitoarele politici velo din România

- M1. Nevoile utilizatorilor** Implementarea unor regulamente sau metodologii prin care utilizatorii pot fi consultați regulat.
Implicarea grupurilor de lucru locale și regionale în consultări și studii referitoare la nevoi și comportamente.

- Acțiunile trebuie corelate cu recomandările modulelor „Resurse umane și mijloace necesare” (M4) și „Planificarea amenajării teritoriului și a infrastructurii” (M8).
- M2. Leadership și coordonare** Tema „deplasarea pe bicicletă” poate deveni importantă prin obligativitatea includerii sale în planificarea noilor proiecte. Coordonarea la nivel instituțional se va realiza prin implementarea recomandărilor modulului „Resurse umane și mijloacele necesare” (M4). Leadership-ul se va realiza prin alocarea de responsabilități și sarcini precise în administrație. Adoptarea acestor măsuri va avea un impact direct și asupra modulelor „Combinarea deplasării pe bicicletă cu transportul în comun” (M6) – care a obținut cel mai mic scor și „Planificarea amenajării teritoriului și a infrastructurii” (M8).
- M3. Politicile existente** Adoptarea actualelor propuneri legislative ar reprezenta un mare salt al țării în implementarea unor activități concrete. Recomandările M3 au impact direct în implementarea rețelei naționale de cicloturism și a celor locale/regionale pentru transport alternativ (M5).
- M4. Resurse umane și mijloace necesare** Politicile velo trebuie create și implementate de personal dedicat domeniului velo. Acesta presupune crearea unor departamente specializate și a unor oficiali/functionari cu sarcini specifice. Alocarea de sarcini și responsabilități la nivel național, regional și local. Acțiunile trebuie corelate cu recomandările modulelor „Încurajarea deplasării cu bicicleta la diferite nivele” (m7) și „Planificarea amenajării teritoriului și a infrastructurii” (M8).
- M5. Rețele de trasee pentru biciclete și siguranța în trafic** Adoptarea actualelor propuneri legislative ar permite implementarea rețelelor naționale, regionale și locale. Măsurile trebuie corelate cu recomandările modulelor „Combinarea deplasării pe bicicletă cu transportul în comun” (M6) și cu „Politicile existente” (M3).
- M6. Combinarea deplasării pe bicicletă cu transportul în comun** Așteptările noastre sunt ca acest modul să obțină un scor mai bun după implementarea măsurilor recomandate pentru modulul „Leadership și coordonare” (M2). Verificarea multimodalității din principalele stații de transport public. Îmbunătățirea dialogului cu furnizorii naționali de servicii de transport public (feroviar, rutier și naval) pentru a optimiza călătoriile intermodale. Scheme de finanțare pentru achiziția de biciclete pliabile, ușor de folosit în transportul public și de păstrat în birouri.
- M7. Încurajarea deplasării cu bicicleta la diferite nivele** Adoptarea actualelor propuneri legislative și implementarea lor efectivă. Adoptarea unor bune practici din țări europene. Extinderea inițiativelor locale/regionale la nivel național prin promovarea celor mai bune practici și soluții. Implementarea unor cursuri de instruire în utilizarea bicicletei pentru copii și adulți. Implicarea activă a ministerelor Educației și Sănătății în programe de promovare a utilizării bicicletei (măsuri ce trebuie corelate cu recomandările din modulul „Resurse umane și mijloace necesare” (M4).
- M8. Planificarea amenajării teritoriului și a infrastructurii** Evaluarea impactului mobilității trebuie să devină obligatorie în procesul de planificare a noilor amenajări teritoriale care vor genera un nivel ridicat de trafic (în prezent este consultativă sau recomandată).

Implicarea publicului (pietoni și bicicliști) încă din etapele timpurii ale planificărilor.

Alocarea unor departamente cu roluri de avizare în cadrul administrației pentru subiectul „deplasare cu bicicleta” (vezi recomandările modulelor M2 și M4).

M9. Evaluare și rezultate

Definirea unui set de date necesare referitoare la deplasarea pe bicicletă ce urmează a fi măsurate sistematic.

Efectuarea unor sondaje reprezentative pe subiectul „mobilitate” și analize referitoare la deplasările pe bicicletă (demografie, scopul călătoriilor, separarea între cicloturism și navetă, etc.).

Implementarea de stații de numărare permanente pe toate traseele urbane și pe cele de nivel național din Rețeaua Națională velo.

Implementarea unei platforme de discuții în care să fie implicați funcționarii responsabili cu tema „deplasarea pe bicicletă” (vezi M2 și M4) și beneficiarii politicilor velo.

Anexa nr.2: Sinteza celor 21* de obiective ale planului de acțiune

Pilon	Obiectiv	Descriere	Ținte/ rezultate	Acțiuni	Responsabil	Buget estimativ (RON)	Termen limita
1	1. Definirea unei Rețele Naționale Velo (ROVELO)	Definirea unei Rețele Naționale Velo (ROVELO), care include rute naționale (de lungă distanță), rute regionale și rute locale.	a) 100% rute naționale omologate; b) 10.000 km de rute regionale și locale cartografiate; c) 5.000 km de rute regionale și locale omologate; d) amenajarea a minim 3.000 km de rute velo la nivelul standardului European Cyclists Standard.	1.1 Omologarea întregii rețele de rute naționale (aproximativ 8.400 km) și a celor mai folosite rute regionale și locale; 1.2 Cartografierea rutelor regionale și locale	1. MDLPA prin CNCV 2. MAI 3. Consiliile Județene	14,500,000,000	12.2026
1	2. Standarde de infrastructură și de semnalizare ale rutelor velo la nivel european	Definirea standardelor de infrastructură și de semnalizare a rutelor velo.	a) standard de infrastructură adoptat	2.1 Adoptarea unui standard național pentru omologarea și semnalizarea rutelor velo; Termen limită: sfârșitul anului 2022. 2.2 Alinierea standardului național cu alte standarde internaționale (ex. European Cycling Standard, PRESTO, etc.)	MDLPA prin CNCV	50,000	12.2024
1	3. Implementarea infrastructurii intermodale	Aceste sisteme includ parcuri securizate, transportul bicicletelor în mijloacele de transport pe distanță lungă, realizarea legăturilor cu rețeaua velo locală și națională.	a) cel puțin o parcare securizată interioară în principalele gări și autogări din țară; b) asigurarea unui număr de locuri de biciclete în trenuri cel puțin egal cu 10% din numărul de călători; c) toate mijloacele de transport destinate navei vor avea locuri de transport pentru biciclete; d) bicicletele pliabile vor fi considerate „bagaj”	3.1 Realizarea de sisteme de conexiune cu principalele mijloace de transport pentru utilizatorii de biciclete în principalele gări, autogări și puncte intermodale din țară. 3.2 Asigurarea accesului pentru bicicliști până la intrarea în gări, autogări și puncte intermodale. 3.3 Securitatea bicicletelor în interiorul sau în apropierea punctelor intermodale, ale garilor și autogărilor	1. MTI 2. MDLPA 3. Primăriile principalelor 10 orașe din țară (ca număr de locuitori) 4. CJ aferente principalelor 10 orașe din țară (ca număr de locuitori)	3,000,000,000	12.2029
1	4. Infrastructură conexă rutelor velo	Facilitarea dezvoltării infrastructurii conexe rutelor velo (parcuri pentru biciclete, cazări pentru cicloturiști, website cu hărți și informații, magazine și centre de service, etc.)	a) adoptarea Regulamentului de Ordine Interioară și a organigramei; b) angajarea personalului și alocarea rolurilor și responsabilităților; c) criteriile de omologare ale traseelor velo; d) criteriile de realizare a infrastructurii velo conexe	4.1. Operaționalizarea Centrului Național de Coordonare Velo (CNCV). 4.2 Stabilirea criteriilor de omologare ale traseelor velo și ale infrastructurii conexe	MDLPA prin CNCV	350,000	12.2022
2	1. Atragerea de noi utilizatori de biciclete	În această categorie sunt incluși copiii și persoanele care au utilizat foarte rar bicicleta.	a) creșterea anuală de minim 10% a utilizatorilor/proprietarilor noi de biciclete; b) modificări legislative pentru facilitarea accesului tinerilor la traficul urban pe bicicletă; c) acces pentru biciclete în toate școlile.	1.1 Ajustări legislative astfel încât copiii să poată avea acces la trafic pe bicicletă mai; 1.2 facilități fiscale pentru utilizatorii de biciclete care folosesc bicicleta în scop utilitar (la serviciu, la cumpărături, la școală, etc.); 1.3 Facilități fiscale pentru achiziția și folosirea bicicletelor pliabile	1. Consiliile județene 2. Primăriile	3,000,000	Anual până în 2030
2	2. Creșterea gradului de conștientizare al beneficiilor utilizării bicicletelor	Creșterea nivelului utilizării bicicletei prin promovarea beneficiilor în rândul utilizatorilor și pentru mediu	a) minim o campanie anuală națională de promovare a ber	2.1 Realizarea unor campanii de promovare a utilizării bicicletelor ca mijloc de protecție a mediului înconjurător; 2.2 Realizarea unor campanii de promovare a utilizării bicicletelor ca activitate benefică pentru sănătate.	1. MDLPA prin CNCV 2. MMAP 3. MS	2,000,000	Anual până în 2030
2	3. Instrumente tehnologice pentru facilitarea utilizării bicicletei	Aplicații informatice, informații prin care utilizatorii să poată avea la îndemână informațiile necesare, cum ar fi locuri de parcare, obiective turistice, condiții meteo, rute posibile, cazări pentru bicicliști, magazine și ateliere de reparație, etc. în rețeaua ROVELO și în combinație cu alte modalități de transport	a) website și aplicație telefonică active; b) materiale informative digitale distribuite la toate punctele de informare turistică și la principalele obiective turistice din rețeaua națională velo.	3.1 Realizarea unui website și a unei aplicații web pentru utilizatorii rețelei naționale velo. 3.2 Realizarea și producerea unor materiale informative (print și online).	MDLPA prin CNCV	50,000	2024

Planul Național Velo al României 2022-2030

Pilon	Obiectiv	Descriere	Ținte/ rezultate	Acțiuni	Responsabil	Buget estimativ (RON)	Termen limită
3	1. Îmbunătățirea condițiilor de utilizare a bicicletelor pentru cicloturiști și cicliști	Maximizarea oportunităților turismului activ pe care România le are prin promovarea cicloturismului	a) creșterea anuală cu minim 10% a numărului de utilizatori de biciclete cu scop turistic; b) creșterea cu minim 5% anual a cotei de piață a cicloturismului în totalul turismului din România; c) cel puțin o competiție de ciclism (de șosea, MTB, ciclocros, etc) cu potențial de referință pentru Europa	1.1 Cel puțin o certificare internațională pentru HoReCa dedicată cicloturiștilor (ex. Bet&Bike, Cyclists Welcome, etc). 1.2. Promovarea unor produse pentru cicloturiști în agențiile de turism. 1.3 Masterplanuri cicloturistice în toate județele până în 2030. 1.4 Creșterea nivelului competițiilor internaționale de ciclism din România.	1. MDLPA prin CNCV 2. MTI 3. MAI 4. MTS 5. Consiliile Județene	3,030,000,000	Anual până în 2030
3	2. Creșterea confortului și siguranței bicicliștilor în mediul urban	Transportul alternativ urban poate fi ameliorat prin creșterea siguranței în trafic pentru participanții vulnerabili (pietoni și bicicliști). Aceasta se face prin calmarea traficului auto și prin separarea traficului auto de cel velo și pietonal.	a) limitarea vitezei auto în localități pe segmentele comune cu traficul velo la 30 km/h până în anul 2025; b) Minim 1.000 km de piste de biciclete în interiorul localităților separate de traficul auto până în anul 2030; c) creșterea de la 6% în prezent (conform Eurostat) la 20% până în anul 2030; d) creșterea distanței medii parcurse în mediul urban de la 4 km în prezent la 7 km până în anul 2030.	2.1. Limitarea vitezei auto în localități pe segmentele comune cu traficul velo, similar cu acțiunile realizate de alte țări europene. 2.2 Masterplanuri velo în toate orașele de peste 50.000 locuitori. 2.3 Identificarea unor rute de navetă între orașele mari și orașele-satelit.	1. MDLPA prin CNCV 2. MTI 3. MAI 4. Consiliile județene	4,800,200,000	2030
4	1. Reducerea numărului de accidente și al victimelor bicicliști	Reducerea numărului de accidente în care sunt implicați bicicliști și al victimelor din accidente cu biciclete	Reducerea cu 50% a numărului de accidente în care sunt implicați bicicliști și al numărului victimelor din accidente în care sunt implicați bicicliști până în anul 2030	1.1 Ajustarea legislației în favoarea participanților vulnerabili la trafic. 1.2 Crearea cadrului de separare a traficului auto de cel velo, precum și al traficului velo de cel pedestru. 1.3 Crearea cadrului de încurajare a utilizării bicicletelor în defavoarea mijloacelor motorizate pentru protejarea mediului	1. MDLPA prin CNCV 2. MS 3. MAI	3,000,000	2030
4	2. Crearea și promovarea unor reguli de conduită în trafic	Crearea și promovarea unor reguli de conduită în trafic pentru toate categoriile de participanți.	a) ghid de conduită acceptat de toate părțile interesate.	2.1 Conceperea unui ghid de conduită pentru participanții	1. MDLPA prin CNCV 2. MAI 3. MEC 4. MMAP 5. MTI 6. MTS	2,000,000	2023
5	1. Cooperarea inter-ministerială	Realizarea unui grup de lucru cu persoane desemnate de fiecare minister pentru a contribui la implementarea Planului Național Velo	Grup de lucru inter-ministerial cu responsabili în implementarea măsurilor specifice din PNV	1.1 Realizarea cadrului de cooperare inter-ministerială în special (dar fără a ne limita) ministerele Transport, Turism, Mediu, Sănătate și Sport	MDLPA prin CNCV	1,000,000	2022
5	2. Implementarea obiectivelor din PNRR	Monitorizarea și evaluarea adoptării inițiativelor legislative existente și implementării țințelor din PNRR privind obligațiile din capitolul „România velo”	Adoptarea inițiativelor legislative existente și implementarea tuturor țințelor din PNRR privind obligațiile din capitolul „România velo”	2.1 Adoptarea inițiativelor legislative existente și implementarea țințelor din PNRR privind obligațiile din capitolul „România velo”	MDLPA prin CNCV	100,000	2027
5	3. Incluziunea prevederilor THE PEP în strategia națională de transport	THE PEP (European Masterplan for Cycling Promotion) a fost semnat în 2021 la Viena de 41 țări, inclusiv de România. Rezultatul ar fi	Asumarea planului THE PEP de către Ministerul Transporturilor din România. România va beneficia de bugetul UE alocat acestui masterplan	3.1 Preluarea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a documentului THE PEP și includerea prevederilor acestuia în strategia națională de transport	1. Ministerul Transporturilor și Infrastructurii 2. MDLPA	50,000	2023
5	4. Incluziunea în structurile administrative ale consilierilor velo	Incluziunea în structurile administrative ale consilierilor pe probleme velo, care vor avea rolul de a coordona la nivel local implementarea Planului Național Velo și al proiectelor incluse în PNRR - „România Velo”	Incluziunea în organigrama tuturor Consiliilor Județene, Municipale și Locale a minim unei persoane responsabile pentru „activități velo”. Pentru Consiliile Județene și pentru UAT-urile pentru care se realizează masterplanuri velo, țința este de creare a minim unui post special de „consilier velo”	4.1 Incluziunea în organigrama tuturor Consiliilor Județene, Municipale, precum și a celor locale de interes național (ex. stațiuni turistice, puncte nodale de transport, etc.) a minim unei persoane responsabile pentru domeniul „activități velo”. Pentru UAT -urile pentru care se realizează masterplanuri velo, țința este de creare a minim unui post special de „consilier pe probleme velo”.	1. MDLPA prin CNCV 2. Consiliile județene 3. Primăriile	100,000,000	2028
5	5. Egalitate de șanse pentru participanții la trafic	Evaluarea egalității de șanse în trafic și a politicilor velo la nivel local, regional și național prin instrumente de evaluare a politicilor velo certificate la nivel european.	Minim trei evaluări naționale până în 2030 și evaluări locale pentru toate județele și orașele care au inițiat masterplanuri velo.	5.1 Evaluarea egalității de șanse în trafic și a politicilor velo la nivel local, regional și național prin instrumente certificate la nivel european. 5.2 Stabilirea unor acțiuni de intervenție și ale unor priorități și includerea lor în strategiile naționale/ regionale/ locale. Indicator: minim trei evaluări până în 2030.	1. MDLPA prin CNCV 2. Consiliile județene 3. Primăriile	760,000	Anual până în 2030
5	6. Identificarea nevoilor utilizatorilor de biciclete	Implementarea de programe pentru consultarea utilizatorilor de biciclete și identificarea nevoilor acestora	Implementarea de grupuri de lucru ale administrațiilor cu reprezentanți ai utilizatorilor de biciclete la nivel național, județean și local.	6.1 Conceperea și implementarea de grupuri de lucru ale administrațiilor cu reprezentanți ai utilizatorilor de biciclete la nivel național, județean și local.	MDLPA prin CNCV	100,000	2023

Planul Național Velo al României 2022-2030

Pilon	Obiectiv	Descriere	Ținte/ rezultate	Acțiuni	Responsabil	Buget estimativ (RON)	Termen limita
6	1. Scutiri de taxe și ajutor financiar pentru utilizatori	Sprijin financiar pentru utilizatorii de biciclete	Minim un program anual de suport financiar sau de facilități fiscale pentru utilizatorii de biciclete pentru activitățile zilnice (transport urban, legături cu alte mijloace de transport, etc)	1.1 Conceperea și implementarea unor programe de suport financiar sau de facilități fiscale pentru utilizatorii de biciclete pentru activitățile zilnice (transport urban, legături cu alte mijloace de transport, etc) și pentru cicloturisti	1. MDLPA prin CNCV 2. MIPE 3. Consiliile județene 4. Primăriile	1,000,000,000	Anual până în 2030
6	2. Includerea activităților velo în bugetele administrațiilor	Includerea bugetelor pentru activități velo în bugetele administrațiilor locale, regionale și naționale	Includerea resurselor financiare necesare pentru toate CJ și UAT care implementează master-planuri velo și care deschid poziții de consilier velo în organigramă	2.1 Includerea resurselor financiare necesare pentru toate UAT care implementează masterplanuri velo	1. Consiliile județene 2. Primăriile	250,000,000	12.2024
6	3. Accesarea de fonduri UE/PNRR	Elaborarea și implementarea de proiecte pentru implementarea măsurilor specifice din Planul Național Velo	Finanțarea tuturor măsurilor din Planul Național Velo	Implementarea de proiecte referitoare la utilizarea bicicletei în valoare de minim 3 mld. EUR până în 2030, conform obligațiilor asumate în PNRR	1. MDLPA prin CNCV 2. MIPE 3. toate entitățile cu responsabilități de implementare în PNV	3,000,000,000	2030
6	4. Participarea la proiecte transnaționale	Participarea la proiecte transnaționale (eg Interreg) cu participarea ministerelor ca parteneri în cadrul proiectelor, astfel încât România să fie în permanentă legătură cu țările europene	Participarea anuală la cel puțin un proiect strategic european în care un minister este partener național în proiect	Participarea anuală la cel puțin un proiect strategic european în care un minister este partener național în proiect	1. MDLPA prin CNCV 2. MIPE	3,000,000,000	Anual până în 2030
7	Monitorizarea și evaluarea implementării măsurilor din Planul Național Velo	Această măsură are rolul de urmărire, evaluare, coordonare și raportare pentru toate celelalte măsuri, astfel încât toate țintele măsurilor să fie atinse. Aici este inclusă și elaborarea următorului Plan Național Velo	1. Îndeplinirea cu succes a tuturor țințelor din PNV 2. Elaborarea celui de al doilea Plan Național Velo	1. Realizarea unui management de proiect pentru toate celelalte măsuri 2. Urmărirea, evaluarea și intervenția (când este cazul), astfel încât planul măsurilor PNV să fie respectat și țințele îndeplinite 3. Raportări periodice ale evoluției îndeplinirii măsurilor din PNV	MDLPA prin CNCV	200,000	finalul PNV

*tabelul include 22 de poziții, deoarece pe lângă cele 21 de obiective a fost inclusă și activitatea de monitorizare, evaluare și control.

Anexa nr.3: Rețeaua Națională Velo – rutele naționale propuse

