

# PROIECT „CETĂȚEANUL”

## LIPSA PISTELOR PENTRU BICICLETE ÎN ORAȘUL LUDUȘ

Prof. dr. Antoniu-Ioan Berar  
Școala Gimnazială „Ioan Vlăduțiu” Luduș, județul Mureș  
Inspectoratul Școlar Județean Mureș

### PASUL 1. Identificarea problemelor comunității ce necesită politici publice

#### 1.1. Analiza a trei acte normative relevante: *Legea 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, Ordonanța nr.27/2002 privind reglementarea activității de soluționare a petițiilor, Legea 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.*

Conform *Legii 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public*, orice persoană are dreptul de a obține informații de interes public de la orice autoritate sau instituție publică. Autoritățile și instituțiile publice au obligația să răspundă în scris la solicitarea informațiilor de interes public în termen de 10 zile sau în cel mult 30 de zile de la înregistrarea solicitării (în cazul în care necesită o documentare mai complexă).

*Ordonanța nr.27/2002 privind reglementarea activității de soluționare a petițiilor* are ca obiect reglementarea modului de exercitare de către cetățeni a dreptului de a adresa autorităților și instituțiilor publice, precum și modul de soluționare a acestora. Dreptul de petiționare este recunoscut și organizațiilor legal constituite, acestea putând formula petiții în numele colectivelor pe care le reprezintă.

Petiția reprezintă cererea, reclamația, sesizarea sau propunerea formulată în scris ori prin poștă electronică, pe care un cetățean sau o organizație legal constituită o poate adresa autorităților și instituțiilor publice centrale și locale, serviciilor publice descentralizate etc.

Petițiile adresate autorităților și instituțiilor publice prevăzute vor fi soluționate în termenele și în condițiile stabilite prin prezenta ordonanță. Pentru soluționarea legală a petițiilor ce le sunt adresate conducătorii autorităților și instituțiilor publice sesizate vor dispune măsuri de cercetare și analiza detaliată a tuturor aspectelor sesizate. Este important să existe o procedură în acest sens în fiecare instituție, inclusiv în **Primăria Orașului Luduș**.

Scopul principal al *Legii 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică* îl constituie transparența decizională, adică accesul tuturor persoanelor interesate la tot ce se hotărăște în numele lor de către reprezentanții aleși prin vot. În subsidiar, Legea 52/2003 are și alte scopuri precum creșterea gradului de responsabilitate a administrației publice față de cetățean precum și posibilitatea cetățenilor de a se implica activ în procesul de luare a deciziilor sau în procesul de elaborare a actelor normative. Legea instituie așadar regulile care se aplică tuturor autorităților publice în legătură cu transparența decizională. Printre cele mai importante sunt:

- ședințele sunt publice;
- dezbaterile sunt consemnate în mod obligatoriu iar aceste consemnări vor fi publicate;
- minuta ședinței, care include pe lângă dezbateri, punctele de vedere diferite și voturile nominale, vor fi făcute publice.

Excepțiile prevăzute de prezenta lege se referă la toate aspectele care țin de categoria informațiilor clasificate și care pot fi din domeniile apărării și siguranței naționale sau care țin de interesele strategice pe care statul român le are.

Publicarea documentelor prevăzute mai sus se va face în maxim zece zile, iar persoanele care suferă atingeri în interesele lor din cauza actelor normative adoptate, se pot adresa instituției prefectului sau instanței de contencios administrativ, potrivit procedurilor enunțate în lege.

## **1.2. Probleme cu care se confruntă comunitatea din orașul Luduș**

Elevii au identificat următoarele probleme cu care se confruntă locuitorii orașului Luduș:

- lipsa pistelor pentru biciclete;
- lipsa unui complex de agrement care să cuprindă terenuri sportive și un ștrand în aer liber;
- poluarea atmosferei;
- suprafața tot mai redusă de spații verzi și de păduri.

## **PASUL 2. Selectarea unei probleme pentru a fi studiată de clasa a VII-a A**

Elevii au decis alegerea problemei care va fi studiată pe parcursul acestui an școlar: *Lipsa pistelor pentru biciclete în orașul Luduș.*

## **PASUL 3. Culegerea de informații despre problemă**

**Primăria orașului Luduș și Consiliul Local Luduș** sunt Instituțiile responsabile pentru elaborarea sau implementarea de politici publice în domeniul problemei studiate (*Lipsa pistelor pentru biciclete în orașul Luduș*). Informații despre activitatea instituțiilor sunt disponibile pe site-urile lor ([www.luduș.ro](http://www.luduș.ro)). Aceste instituții publice sunt obligate să publice pe site-urile lor rapoarte anuale. De asemenea, birourile de relații cu publicul sau departamentele specializate ale instituțiilor cu atribuții în domeniul vizat au oferit informații despre această problemă, precum și despre ceea ce fac autoritățile pentru a o soluționa.

Am folosit și alte surse de informații:

- folosind date de contact am solicitat în scris răspunsuri la întrebări și audiențe; în acest caz a avut loc o activitate de identificare de documente relevante, inclusiv legi care stabilesc atribuțiile diferitelor instituții dar și hotărâri ale consiliului local, studii, cercetări, publicații, articole, texte publicate online, pe bloguri sau site-uri;
- vizită la biblioteca orașului unde se găsesc publicații de diferite tipuri privind tematica problemei studiate. Astfel, elevii au putut afla cum au fost soluționate probleme similare în alte localități din țară sau din alte țări.

Un lucru important în activitatea de cercetare a surselor a fost validarea informației: verificarea datelor pe care se bazează materialul, s-a analizat și perioada când a fost publicat acesta, să nu fie foarte veche informația. Dacă a fost publicat cu mult timp în urmă, este posibil ca situația să se fi schimbat și analiza să nu mai fie relevantă. Pe internet am găsit diferite tipuri de texte și documente legate de problema pe care o studiem: știri sau reportaje publicate pe site-uri ale unor instituții mass-media, dar și articole de opinie ale unor bloggeri.

Informațiile disponibile pe internet au fost analizate cu atenție pentru a verifica și credibilitatea acestora, deoarece nu orice informație disponibilă pe internet e corectă, adevărată sau onestă. Există foarte multe site-uri, platforme, pagini pe rețele de socializare etc.

Au fost identificate organizații, specialiști și alte persoane cheie: Organizații și grupuri de interes – organizații neguvernamentale ce activează în domeniul vizat de problema pe care o studiem sau grupuri de interes care se preocupă de problema. Am obținut, de la persoane care le cunosc activitatea sau prin căutare online, datele lor de contact (email sau telefon) pentru a le cere informații.

Pentru organizațiile ce activează la nivel local, am stabilit o întâlnire cu reprezentanți. Alte organizații au fost contactate online deoarece se aflau în alte orașe.

Am luat legătura cu specialiști în domeniul juridic și în domenii legate de problema studiată, pentru că acești specialiști în domeniul juridic cunosc bine procedurile legate de adoptarea politicilor publice.

Am găsit online asociații de profil. Am consultat site-uri sau platforme online centrate pe această temă, unde elevii au putut să pună întrebări și au primit răspunsuri de la specialiști.

Au fost consultați Jurnaliști și bloggeri care au abordat în articolele lor problema pe care noi am studiat-o, pentru a afla mai multe informații, pentru a obține acces la materiale suplimentare sau la fotografii.

S-a luat legătura și cu birouri parlamentare – Reprezentanții aleși în Parlamentul României, deputați sau senatori, care cunosc problemele cu care se confruntă comunitățile din zona pe care o reprezintă și sprijină autoritățile locale pentru soluționarea lor.

Pentru a obține informații de la cetățenii din localitate am realizat un sondaj de opinie online sau pe stradă. Întrebările au fost alese cu grijă fiind apoi incluse în chestionar pentru a putea obține informațiile necesare fără a solicita prea mult timp din partea respondenților. De asemenea, am inclus în chestionar întrebări referitoare la datele demografice (vârstă, sex, cartierul în care locuiesc, nivelul de educație etc.), pentru a putea afla în ce măsură problema afectează diferite categorii de cetățeni și opinia acestora cu privire la anumite soluții.

## **Întrebări formulate în activitate**

### **3.1. Cât de importantă este problema aceasta în comunitate (pe cine afectează; cât de grav este impactul ei pe termen scurt și pe termen lung)?**

Lipsa pistelor pentru biciclete în orașul Luduș este o problemă pe care am identificat-o împreună cu elevii clasei a VII-a.

Această problemă este foarte importantă deoarece, în lipsa pistelor pentru bicicletă, copiii dar și cetățenii în general sunt nevoiți să se deplaseze cu bicicleta pe drumurile publice, fiind supuși pericolului de a fi accidentați de autoturisme.

Copiii nu se pot plimba în siguranță pe biciclete de acasă la parcuri din oraș, ei sunt nevoiți să folosească trotuarele îngreunând deplasarea pietonilor pe trotuarele de pe arterele principale. Există și pericolul să accidenteze pietonii în unele cazuri.

Lipsa pistelor pentru biciclete în orașul Luduș generează pe timp îndelungat sedentarismul în rândul tinerilor. Mulți copii din localitate refuză să se deplaseze cu bicicletele tocmai din acest motiv: lipsa pistelor pentru biciclete și a unor trasee amenajate pentru ciclism pentru persoanele adulte.

### **3.2. Care ar putea fi cauzele acestei probleme?**

Cauza principală a acestor probleme este dezinteresul autorităților pentru amenajarea pistelor pentru biciclete. O altă cauză este lipsa spiritului civic în rândul populației, care nu se preocupă pentru a sensibiliza autoritățile și nici nu există implicare în găsirea unor soluții în acest sens. Mai mult decât atât, numărul autoturismelor este într-o continuă creștere, în oraș se construiesc tot mai multe parcuri în spațiile dintre blocuri, foarte multe mașini sunt parcate pe trotuare în unele zone, toate acestea făcând dificilă utilizarea bicicletei pentru agrement dar și pentru deplasare în scop personal.

### **3.3. Ce instituții publice sunt responsabile de această problemă?**

În primul rând, autoritățile locale sunt principalele vinovate pentru această stare de fapt. Primăria și Consiliul Local Luduș nu au dezbătut această problemă în ultimii 30 de ani. Nici Poliția Română și nici Poliția Locală nu au făcut cunoscută această problemă către factorii de decizie de la nivel local. Nu se implică nici politicienii (cei aflați în conducerea partidelor politice cu reprezentare în Consiliul Local). Nu există nici asociații de bicicliști care să facă cunoscută această problemă autorităților publice locale (Primărie, Consiliul Local) sau centrale și nici cetățenii nu au s-au ocupat de această problemă.

### **3.4. Ce fac aceste instituții cu privire la problemă? Care sunt politicile publice existente referitoare la problema studiată?**

Până în prezent aceste instituții nu au întreprins nicio activitate în această privință.

## **PASUL 4. Elaborarea unei propuneri de politică publică**

### **Politici publice existente în această problemă**

#### **Anul 2007**

La nivel European, această problemă s-a discutat încă din anul 2007. Existau în acel moment țări sau orașe și localități din unele țări europene unde era dezvoltată o infrastructură.

#### **Aviz al Comitetului Economic și Social European privind „Promovarea deplasării transfrontaliere cu bicicleta” (2007/C 168/18)**

Într-o scrisoare din 7 noiembrie 2006, Ministerul german federal al Transporturilor, în contextul președinției germane a Consiliului UE, a solicitat CESE, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, să întocmească un aviz exploratoriu cu privire la Promovarea deplasării transfrontaliere cu bicicleta.

#### **Concluzii**

1.1 (Încă) nu există o politică europeană pentru biciclete. Comisia Europeană sprijină, prin intermediul programelor de subvenționare, cercetarea, dezvoltarea și aplicarea de proiecte în cadrul politicii pentru mobilitate și utilizarea durabilă a energiei.

1.2 Comitetul recomandă, în general, integrarea deplasării cu bicicleta în politica de transporturi și infrastructură și, în special, acordarea unei atenții deosebite acestui tip de deplasare în cadrul viitoarei Cărți verzi pentru transportul urban.

1.3 În Europa, fiecare tren, inclusiv trenurile internaționale de mare viteză, ar trebui să fie obligat să pună la dispoziție spații, printre altele, pentru transportul bicicletelor.

1.4 Trebuie introduse standarde minime de calitate pentru infrastructura corespunzătoare construită cu ajutorul subvențiilor europene.

1.5 CESE recomandă, de asemenea, să fie create bugete europene pentru subvenționarea dezvoltării și întreținerii infrastructurii pentru biciclete. Există deja o infrastructură de bună calitate în unele orașe și țări europene.

#### **Anul 2017/prezent**

Avizul Comitetului European al Regiunilor – Foaia de parcurs a UE pentru deplasarea cu bicicleta (2017/C 088/10) Raportor: domnul Kevin PEEL (UK-PSE), membru al Consiliului local Manchester RECOMANDĂRI POLITICE COMITETUL EUROPEAN AL REGIUNILOR

Schimbarea paradigmei și o foaie de parcurs a UE pentru deplasarea cu bicicleta:

1. **reamintește** că, începând cu anii 1950, în multe locuri din Europa, domeniul precum planificarea transportului, urbanismul și amenajarea teritoriului au privilegiat în mod sistematic transportul individual motorizat în detrimentul mobilității active și al transportului public. Autovehiculele au devenit mijlocul de transport predominant, chiar și pentru multe dintre deplasările pe distanțe scurte. Această evoluție a contribuit în mod semnificativ la o serie de probleme serioase, în special schimbări climatice, poluarea aerului, zgomot, probleme de siguranță rutieră, congestionarea traficului, degradarea calității spațiilor publice, segregarea destinației terenurilor, dependența de petrol în sectorul transporturilor, limitarea puterii de cumpărare a consumatorului, un nivel insuficient de activitate fizică a populației; mai ales acesta din urmă cauzează ulterior o serie de alte probleme (de exemplu, întâzieri în dezvoltarea aptitudinilor motrice, îndeosebi în rândul copiilor, obezitate, scăderea capacității de concentrare etc.);

2. **solicită**, în vederea soluționării acestor provocări, o schimbare de paradigmă în politicile din domeniul transporturilor și al amenajării teritoriului, ceea ce necesită o nouă

ierarhie sustenabilă a mijloacelor de transport, care să acorde prioritate introducerii de stimulente și măsuri de creștere a siguranței și atractivității modurilor active (mersul pe jos și cu bicicleta), precum și promovării transportului public, care să se afle pe al doilea loc, pe al treilea loc situându-se dezvoltarea partajării sau utilizării în comun a automobilelor, iar utilizarea individuală a automobilelor personale clasându-se pe ultimul loc; de asemenea, ierarhia ar trebui să permită integrarea diferitelor moduri de transport. Aceeași ierarhie trebuie să se regăsească în toate aspectele legate de planificarea traficului, inclusiv în ceea ce privește asigurarea priorității fluxului de trafic al utilizatorilor de mijloace de transport active, investițiile în infrastructură, alocarea spațiului rutier, asigurarea priorității în dispozițiile codurilor rutiere etc.;

3. **recunoaște** că o schimbare de paradigmă în politica din domeniul transporturilor necesită un efort comun al tuturor nivelurilor de guvernare, de la nivelul local și regional și până la cel național, european, sau chiar la cel al guvernantei mondiale. În acest sens, solicită o mai mare integrare a diverselor niveluri de planificare, mai ales locală și regională, care să presupună implicarea activă a tuturor actorilor din societatea civilă, inclusiv a întreprinderilor, ONG-urilor, sindicatelor, mediului academic etc.;

4. **subliniază** necesitatea de a promova, în cadrul instrumentelor de programare, îmbunătățirea accesului pietonilor și cicliștilor la stațiile de transport public, precum și amenajarea, în punctele de corespondență intermodală, de spații și parcări pentru biciclete și pentru eventuale servicii de utilizare în comun a acestora, care să fie sigure, atractive și accesibile tuturor;

5. **subliniază** că schimbările de la nivelul politicilor și al alocării resurselor, atât umane, cât și financiare, sunt stimulate de existența unor obiective politice ambițioase și, ca atare, recomandă Comisiei să preia ca obiectiv dublarea gradului de utilizare a bicicletelor în toate statele membre ale UE în următorii 10 ani (astfel încât cota deplasărilor cu bicicleta în cadrul repartizării modurilor de transport să crească de la cifra actuală de 7-8 % la circa 15 %);

6. **îndeamnă** Comisia Europeană să analizeze potențialul utilizării bicicletei ca mijloc de transport în cadrul repartizării modale a transportului în UE pe termen lung (2030/2040/2050), pentru a estima nevoia de investiții și de alte măsuri care să permită concretizarea acestui potențial, și să efectueze o analiză cost-beneficiu cuprinzătoare. Această analiză ar trebui să se bazeze pe instrumentele existente, bine testate, precum Health Economic Assessment Tool for Walking and Cycling (Instrumentul de evaluare economică a sănătății pentru mersul pe jos și cu bicicleta) al Organizației Mondiale a Sănătății și să le dezvolte în continuare, ținând seama de o abordare transversală a chestiunii deplasării cu bicicleta în ceea ce privește sectoare ca economia, mediul, clima, eficiența energetică, sectorul transporturilor, educația, sănătatea, sportul etc.;

10. subliniază că, în conformitate cu principiul subsidiarității, dezvoltarea strategică a unei rețele naționale de piste pentru biciclete este de competența statelor membre și că UE ar trebui, prin urmare, să joace un rol de sprijin, în special în ceea ce privește interconexiunile transfrontaliere ale acestor sisteme, strategiile țărilor și regiunilor cu o prezență cotidiană mai redusă a cicliștilor, dar și coordonarea și dezvoltarea rețelei europene pentru deplasarea cu bicicleta;

11. *subliniază însă că ALR-urile sunt actorii principali în crearea condițiilor pentru viitorul sistem de transport și mobilitate la nivel urban și regional, cu deplina aplicare a principiului subsidiarității și proporționalității, dat fiind că mobilitatea urbană și transportul urban țin de competența ALR. În această privință, experiența arată că o planificare detaliată referitoare la bicicletă ca mijloc de transport poate fi integrată în strategiile locale de transport în vederea dezvoltării unei viziuni ambițioase pentru deplasarea cu bicicleta, care să poată beneficia de susținere din partea comunităților vizate. În același timp, parteneriatele și*

*strategiile regionale de transport pot integra bicicleta ca mijloc de transport în politicile regionale și pot oferi programe de sprijin în acest sens;*

*12. își reiterează, prin urmare, apelul ca autoritățile locale și regionale să fie implicate mai activ în procesul decizional ( 4 ) și consideră că, în calitatea sa de purtător de cuvânt al autorităților locale și regionale, CoR ar trebui să conducă dezbaterile cu privire la inițiativele UE pentru promovarea deplasării cu bicicleta, dat fiind că orașele și regiunile ar trebui să beneficieze cel mai mult de pe urma acestor acțiuni;*

*13. consideră, de asemenea, că deplasarea cu bicicleta este un element central al mobilității urbane sustenabile, precum și al unei agende urbane integrate la nivelul UE; Finanțarea*

*14. atrage atenția asupra faptului că există dovezi științifice solide care atestă că investițiile în infrastructura pentru biciclete aduc un raport beneficii/costuri de cel puțin 5:1 ( 5 ). Beneficiile economice sunt generate pe mai multe planuri: în primul rând, în ceea ce privește crearea de locuri de muncă, îndeosebi pe plan local, în sectorul producției, al comerțului cu amănuntul și al reparațiilor de biciclete, dar și în sectorul construcției și întreținerii infrastructurilor, precum și în domenii ca turismul și transportul pe bicicletă, alături de alte servicii pentru bicicliști; în al doilea rând, în ceea ce privește îmbunătățirea sănătății publice, ca urmare a intensificării activității fizice și a reducerii poluării atmosferice și fonice; în al treilea rând, faptul că se produc mai puține ambuteiaje duce la o reducere a blocajelor de trafic, a întârzierilor și a numărului de ore de lucru pierdute, precum și a irosirii de combustibil. Aceasta duce la o mai bună calitate a vieții urbane și, în același timp, la creșterea atractivității. Nu în ultimul rând, beneficiile economice se fac simțite și ca urmare a unei utilizări mai eficiente a terenurilor;*

### **Politici publice în țara noastră**

În România există o nouă lege în privința circulației bicicletelor: OUG 13/2020. A fost publicată OUG 13/2020 pentru modificarea și completarea OUG 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, în Monitorul Oficial nr.102/ 11.02.2020.

Ea aduce modificări în legislația rutieră referitoare la regimul bicicletelor și trotinetelor electrice, și a altor categorii de vehicule care nu erau până acum expres reglementate de legislație.

#### **Iată câteva repere:**

- Elimină accesul mopedelor pe piste pentru biciclete;
- Instituie pentru bicicliști obligativitatea purtării căștii când nu au 16 ani împliniți și se deplasează pe partea carosabilă, la fel și pentru trotinetiști.
- Da dreptul și chiar obliga trotinetele electrice să circule pe piste pentru biciclete.
- Limitează la 25 km/h viteza admisă pentru trotinetele electrice, dar admite și cele mari, cu ghidon foarte lat și loc șezând.
- Menține cerința ca bicicliștii să aibă minim 14 ani împliniți și o impune și conducătorilor de trotinete electrice
- Interzice circulația pe drumurile publice a oricarui tip de vehicul care nu e special reglementat de legislația rutieră.

Text relevant pentru biciclete, trotinete electrice și alte vehicule electrice ușoare respectiv nemotorizate:

Având în vedere obiectivul de reducere la jumătate a numărului de decese rezultate din accidente rutiere până în anul 2020, asumat de către România, și ținând seama de:

- lipsa cadrului legislativ în domeniul circulației pe drumurile publice pentru reglementarea categoriei de vehicule, în care, potrivit caracteristicilor tehnice, să poată

fi încadrată trotineta electrică, precum și pentru stabilirea unor reguli de circulație aplicabile unui astfel de vehicul;

- tendința actuală de a folosi trotineta electrică în mod curent ca mijloc individual de mobilitate;
- necesitatea prevenirii implicării conducătorilor de trotinete electrice în accidente de circulație;
- necesitatea eliminării vidului legislativ, de natură a crea o discriminare față de titularul permisului de conducere reținut pentru săvârșirea contravenției privind deținerea, montarea sau folosirea în circulația pe drumurile publice a mijloacelor speciale de avertizare sonoră sau luminoasă pe vehiculele care nu au acest drept, raportat la celelalte situații de reținere a permisului de conducere, în sensul reglementării posibilității eliberării unei dovezi înlocuitoare cu drept de a conduce pe o perioadă de 15 zile;
- faptul că neadoptarea de urgență a unor măsuri de ordin legislativ ar putea avea consecințe grave asupra asigurării unei desfășurări fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice, putând fi afectate inclusiv viața și integritatea corporală a persoanelor participante la trafic sau aflate în zona drumului public, precum și asupra drepturilor legitime ale persoanelor, elemente care vizează interesul public și constituie o situație de urgență și extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată,

Art. I. - Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. La articolul 6, punctele 10 și 21 se modifică și vor avea următorul cuprins:

*"10. 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 cvadricicliuri;*

4.11. Pista pentru biciclete

4.11.1. Este o infrastructură cu utilizare obligatorie, atunci când există, pentru toate categoriile de bicicliști și pentru toate categoriile de biciclete.

4.11.2. Cunoscute fiind nevoile biciclistului, dispozițiile legale privind asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice precum și obligațiile ce revin administratorului de drum pentru asigurarea viabilității drumului public, pista pentru biciclete și zona adiacentă acesteia trebuie să îndeplinească, simultan, următoarele condiții:

- Asigurarea unei lățimi de minim 2,5 m pentru pistele cu un singur sens și minim 3,0 m pentru cele cu dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului; Asigurarea unei înălțimi de liberă de trecere pe sub obstacole de minim 2,40 m, excepțional, în tuneluri, pe pasaje și poduri, minim 2,10 m;
- Asigurarea unui spațiu de siguranță de 0,5 m în lateralele pistei pentru biciclete, liber de orice obstacol;
- Asigurarea unei suprafețe a pistei pentru biciclete dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului;
- Asigurarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de băltire pe suprafața pistei;

- Proiectarea traseului se va face pentru utilizarea la viteză de 30 km/h;
- Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete.

#### **4. Dacă există politici publice pe această temă, din ce motiv ele nu au rezolvat problema?**

Problema nu e rezolvată deoarece nu s-a pus niciodată în discuție, de către autoritățile locale (Primăria orașului Luduș și Consiliul Local), rezolvarea acestei probleme.

### **POLITICĂ PUBLICĂ**

Proiectarea drumurilor pentru deplasările cu bicicleta. Crearea la nivel local a infrastructurii pentru biciclete în localitatea Luduș

*Propusă de clasa a VII-a A, Școala Gimnazială „Ioan Vlăduțiu” Luduș  
Coordonator, prof. dr. Antoniu Ioan Berar*

Planificarea și proiectarea străzilor trebuie să se bazeze pe obiectivele naționale și locale referitoare la viabilitatea orașelor, urmărind o analiză echilibrată a tuturor nevoilor de împărțire a spațiului stradal.

În acest proces, va fi adesea necesar - în special în centrele urbane - să se gândească o ierarhie sau cel puțin o prioritizare a traficului individual - luând în calcul viteza și confortul - în favoarea pietonilor, a bicicliștilor și a transportului public local.

Obiectivul principal în planificarea și proiectarea drumurilor urbane este acela de a echilibra nevoile utilizatorilor atât în cadrul diferitelor moduri de transport (pieton, biciclist, transport public, șofer), cât și pentru a asigura siguranța călătorilor, în special a grupurilor vulnerabile – cum sunt copiii sau persoanele în vârstă.

Spre exemplu, în Germania, liniile directe pentru proiectarea drumurilor urbane oferă două metode în ceea ce privește procesul de proiectare: soluții recomandate pentru situații tipice de proiectare și soluții pentru un design individualizat al spațiului stradal. Rareori există posibilitatea de a proiecta o nouă o bandă pe carosabil care să nu compromită spațiul alocat pietonilor sau să nu creeze pericole potențiale pentru cicliști. Atunci când se proiectează noi rute autoritățile trebuie să fie atente la aceste aspecte: spațiul pietonilor care trec pe acolo și siguranța bicicliștilor.

Cele trei aspecte majore ale infrastructurii de succes pentru ciclism sunt: **Planificare - Proiectare și Implementare**

Astăzi se recomandă ca planurile pentru infrastructura pentru biciclete să fie integrate în procesul general de planificare al transportului, astfel încât să existe o abordare și o viziune integrată pentru dezvoltarea ponderii modale a transportului nemotorizat. În plus, acest lucru ajută autoritățile locale să identifice posibilele oportunități, cum ar fi atunci când un dezvoltator solicită autorizații de construire și alte avize/permise.

#### **Soluțiile găsite pentru realizarea proiectului propus de noi „Piste pentru biciclete în orașul Luduș”**

- *Soluția 1 propunere HCL privind demararea studiilor de fezabilitate în vederea implementării proiectului de amenajare a pistelor pentru biciclete din orașul Luduș prin Programul Operațional de Transporturi cu finanțare din fonduri europene*
- *Soluția 2 propunere HCL privind demararea studiilor de fezabilitate în vederea implementării proiectului de amenajare a pistelor pentru biciclete din orașul Luduș prin Programul Operațional de Transporturi cu finanțare din fonduri de la buget și din fonduri provenite dintr-un împrumut pe termen lung (15-20 ani), rambursabil*



- *Soluția 3 propunere HCL privind demararea studiilor de fezabilitate în vederea implementării proiectului de amenajare a pistelor pentru biciclete din orașul Luduș prin Programul Operațional de Transporturi cu finanțare din fonduri de la bugetul de stat, Program guvernamental de finanțare și cofinanțare de la bugetul local.*

### **Avantaje și dezavantaje ale fiecăreia dintre cele 3 soluții analizate**

**Am ales soluția 1** deoarece este cea mai bună pentru orașul Luduș și cu cele mai mari șanse de realizare.

**Soluția 1** Este cea mai aproape de pus în practică. Nu necesită fonduri mari de la bugetul local. Se folosesc fonduri europene. Dezavantaje: există posibilitatea ca acest proiect să nu se materializeze în cazul în care nu este întocmit corect sau există mai mulți candidați, iar punctajul nostru să fie mai mic.

**Soluția 2** Teoretic poate fi pusă cel mai rapid în practică, însă practic acest lucru nu este posibil pentru că vorbim de fonduri nerambursabile, de la bugetul local sau obținute printr-un împrumut. Dezavantaj major: împrumutul pe termen lung va afecta bugetul orașului și implicit dezvoltarea acestuia în viitor.

**Soluția 3** Teoretic poate fi pusă cel mai rapid în practică, însă practic acest lucru nu este posibil pentru că vorbim de fonduri guvernamentale, iar probabilitatea obținerii unor asemenea fonduri este redusă.

### **DECLARAȚIA DE CONSTITUȚIONALITATE**

*În ziua de 18 septembrie 2019, Plenul Curții Constituționale, investit în temeiul art.146 lit.a) teza întâi din Constituție și al art.11 alin.(1) lit.A.a) și art.15 din Legea nr.47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, a luat în dezbatere, în cadrul controlului anterior promulgării, următoarele obiecții de neconstituționalitate: A. Obiecția de neconstituționalitate a dispozițiilor art.1 pct.28 din Legea pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și a legii în ansamblul său, obiecție formulată de 68 de deputați aparținând Grupului parlamentar al Partidului Național Liberal; În urma deliberărilor, Curtea Constituțională, cu majoritate de voturi, a respins, ca neîntemeiată, obiecția de neconstituționalitate și a constatat că dispozițiile art.1 pct.28 din Legea pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr.83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, precum și legea în ansamblul său sunt constituționale în raport cu criticile formulate. Decizia este definitivă și general obligatorie și se comunică Președintelui României.*

Proiectul respectă legislația românească în vigoare deoarece are ca urmări:

- Îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere.
- Separarea traficului lent de cel de tranzit prin construirea de drumuri dedicate vehiculelor lente, cum ar fi: utilaj agricol, căruțe, biciclete.
- Elaborarea standardelor privind construcția pistelor pentru biciclete.

În cazul bicicletelor, în afara traficului local, poate fi avut în vedere traficul turistic – cicloturismul - în anumite sectoare pilot, în condițiile în care există, actualmente, în state membre ale Uniunii Europene, rețele internaționale de cicloturism care leagă marile orașe prin intermediul „drumurilor verzi” dedicate exclusiv bicicletelor.

Dezvoltarea cu prioritate a tuturor tipurilor de drumuri verzi, inclusiv a celor care nu se intersectează cu căile principale de transport rutier;

Creșterea siguranței rutiere a rețelei de drumuri prin noi abordări de organizare și amenajare a spațiilor urbane destinate circulației (benzi dedicate, separarea tipurilor de circulație - pe verticală sau orizontală, signalistic, mobilarea spațiilor publice, etc).

Operațional: Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă Politicile și măsurile definite într-un plan de mobilitate urbană durabilă acoperă toate modurile și formele de transport din întreaga aglomerație urbană, inclusiv transport public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, deplasare și parcare.

Bicicleta nu emite noxe, este cel mai eficient energetic mijloc de deplasare în condițiile congestiilor urbane și cel mai eficient din punct de vedere al spațiului ocupat. De aceea, măsurile de încurajare a utilizării bicicletei fac parte din soluțiile oferite de specialiști în planificarea orașelor care se confruntă cu poluarea sau cu congestiile.

Strategia Europa 2020 Obiectivul asumat de către statele membre ale Uniunii Europene prin Strategia EU 2020 prevede o reducere cu cel puțin 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră față de nivelurile înregistrate în 1990, precum și creșterea cu 20% a eficienței energetice.

Legislația privind circulația pe drumurile publice Dispozițiile privind circulația vehiculelor cu motor sunt aplicabile circulației bicicletelor, dacă nu se specifică altfel.

## **5. Ce dezacorduri există în comunitate cu privire la politicile existente sau la modurile în care se ocupă oficialitățile de această problemă?**

Pe de o parte, există o lipsă de implicare din partea autorităților locale, județene și naționale în accesarea de fonduri rambursabile sau nerambursabile prin care să se investească în construirea pistelor pentru biciclete.

Pe de altă parte, cetățenii, în mare parte dintre cei care se deplasează cu bicicletele zilnic pentru a merge la serviciu, dar și ceilalți locuitori care practică mersul pe bicicletă ocazional pentru relaxare sau ca activitate sportivă

## **6. Care sunt organizațiile, grupurile sau personalitățile care și-au exprimat părerea despre această problemă?**

- a. Care este motivația interesului lor față de această problemă
    - Locuitorii orașului Luduș: cetățeni de diferite vârste, muncitori care se deplasează cu bicicletele zilnic la serviciu, pietoni, elevi de școală, diferite persoane care practică ciclismul, consilierii locali, primarul orașului, ziariști;
  - b. Ce poziție au adoptat?
    - Toate categoriile enumerate anterior s-au arătat deschise la această problemă
  - c. Care sunt avantajele și dezavantajele poziției adoptate de ele?
    - Avantaj: problema va fi luată în calcul de către autorități în viitor, când vor fi demarate proiecte de infrastructură;
    - Dezavantaj: problema discutată nu poate fi realizată la nivelul orașului decât eșalonat, pe etape, în funcție de proiectele care vor fi desfășurate și pregătite pentru finanțare.
  - d. Cum încearcă acestea să influențeze autoritățile să adopte poziția lor privind această problemă?
    - Tot acest demers va grăbi realizarea de proiecte de infrastructură la nivelul orașului Luduș prin care să fie demarate investiții în construirea pistelor pentru biciclete.
  - e. Cum am putea afla, eu și colegii mei, mai multe informații despre poziția lor?
8. Este această problemă prezentă și în alte localități din țară sau din alte țări? Dacă da, care sunt soluțiile găsite în aceste locuri?

Problema pe care noi am semnalat-o există și în alte localități din țară.

În mai multe orașe din țară s-au făcut investiții în realizarea pistelor de biciclete sau există în prezent proiecte aflate în derulare. De regulă, aceste piste pentru biciclete s-au construit în interiorul localităților, concomitent cu modernizarea aleilor din cartiere, a străzilor sau a bulevardelor.

## Scrisoarea oficială pentru autoritatea publică responsabilă de implementarea politicii publice Primăria și Consiliul Local Luduș<sup>1</sup>

Către  
Primăria orașului Luduș și Consiliul Local Luduș

*Stimate Doamnă Primar,*

*Stimați Consilieri Locali*

Noi, elevii Clasei a VII-A de la Școala Gimnazială „Ioan Vlăduțiu” din Luduș, împreună cu **Asociația Bicicliștilor din Luduș**, dar și elevi, cetățeni de diferite vârste care locuim în orașul Luduș, dorim să vă cerem sprijinul neîntârziat într-o problemă pe care o considerăm foarte importantă pentru comunitate. Este prima oară când facem acest demers, iar pentru noi, dar și pentru comunitate, această inițiativă înseamnă foarte mult.

Este cunoscut faptul că, orașul Luduș, se confruntă cu o deficiență majoră în ceea ce privește pistele de bicicliști, menite să asigure deplasarea în condiții de siguranță a persoanelor ce folosesc bicicleta ca mijloc de transport pentru deplasarea pe străzile orașului.

În acest sens, dar și în vederea încurajării cetățenilor în ceea ce privește folosirea bicicletei ca mijloc de transport și/sau recreare, se impune amenajarea unei piste de bicicliști pe raza întregului oraș, ca atare considerăm oportună realizarea investiției menționată mai sus.

În prezent circulația bicicliștilor se desfășoară pe partea carosabilă și pe trotuar, participanții la trafic nefiind în siguranță. Zonele de intersecții nu sunt marcate cu marcaj orizontal și vertical pentru cicliști, nu există semnalizare de atenționare și reglementare a circulației cicliștilor.

Prin acest proiect se propune și contribuția orașului Luduș la realizarea obiectivului în cazul în care se va aproba finanțarea nerambursabilă pe care o veți solicita prin cererea cu termen de depunere în luna decembrie 2021.

Am identificat **persoane, organizații și grupuri de persoane** care ne-au sprijinit în acest demers: profesorii de sport din orașul Luduș, ziariști (presa scrisă și radioul local care au promovat proiectul), societatea civilă reprezentată prin pasionații de plimbări cu bicicleta, adulți și tineri, persoane cunoscute în localitate (profesori, ingineri etc.), o parte dintre consilierii locali, asociațiile non profit care militează pentru un oraș curat, elevii din oraș.

Toate aceste categorii enumerate susțin amenajarea pistelor pentru biciclete prin proiecte de finanțare europeană.

Având în vedere cele prezentate mai sus, propunem adoptarea de către Consiliul Local al Orașului Luduș a unei hotărâri privind aprobarea cofinanțării obiectivului de investiție de către orașul Luduș în cadrul Programului Operațional Regional 2016 – 2020, Axa Prioritară 1 „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor-poli urbani de creștere”.

Venim în sprijinul dumneavoastră cu o propunere de Hotărâre de Consiliu Local care să ne ajute în acest demers atât pe noi, cetățenii orașului Luduș, cât și pe dumenavoastră.

---

<sup>1</sup> - am explicat importanța problemei și necesitatea luării unor măsuri sub forma unei politici publice;  
- am descris opțiunile analizate și soluția pe care am propus-o;  
- am menționat cine sunt persoanele și grupurile din comunitate care ar susține politica publică propusă de noi;  
- am atașat proiectul de act normativ sau de decizie administrativă.

Hotărârea adusă la cunoștință publică în data de.....

## **H O T Ă R Ă R E nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_**

cu privire la indicatorii economici ai obiectivului de investiție *Amenajare piste de biciclete în orașul Luduș* aprobați prin Hotărârea Consiliului Local al Orașului Luduș nr. ....../2021 și aprobarea cofinanțării obiectivului de investiție de către Orașul Luduș în cadrul Programului Operațional Regional 2014 – 2020, Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor-poli urbani de creștere

### **Consiliul Local al Orașului Luduș,**

Având în vedere:

-Inițiativa Primarului orașului Luduș, exprimată în expunerea de motive înregistrată sub nr. .... din .....

-Raportul Serviciului Întreținere și Reparații Drumuri din cadrul Primăriei Orașului Luduș cu nr. .... din .....

-Ordonanța de Urgență 64/2009 privind gestionarea financiară a instrumentelor structurale și utilizarea acestora pentru obiectivul Convergență, aprobată cu modificări prin Legea nr. 362/2009;

-Ordonanța de Urgență 58/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul Fiscal și alte măsuri financiar-fiscale;

-Programul Operațional Transport 2021-2027

-Rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Orașului Luduș;

-Adoptarea hotărârii în unanimitate de voturi (..... prezenți din totalul de .....

În temeiul art.36, alin. (2) lit. „b”, alin. (4) lit. „d” și art. 45 din Legea nr. 215/2001, privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

## **H O T Ă R Ă Ș T E**

Art.1.Studiul de Fezabilitate și indicatorii tehnico-economici aprobați prin Hotărârea Consiliului Local al Orașului Luduș nr. ....../..... cu privire la aprobarea studiului de fezabilitate și a indicatorilor tehnico - economici pentru obiectivul de investiție: „Amenajare piste de biciclete în Orașul Luduș” se aprobă în această formă, conform anexelor 1 și 2, care fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2.Se aprobă încheierea în termenul prevăzut, prin reprezentantul legal al Primăriei Orașului, a contractului de finanțare nerambursabilă, ce se va acorda prin Programul Operațional Transport 2021-2027.

Art.3.Se aprobă contribuția Orașului Luduș la realizarea proiectului în valoare ..... mii lei reprezentând T.V.A. plus 2% din valoarea eligibilă (fără TVA) a proiectului.

Art.4.Prezenta hotărâre se duce la îndeplinire de către Primarul Orașului Luduș prin Direcția Tehnică și Direcția Economică din cadrul Primăriei Orașului Luduș și se comunică celor interesați de către Serviciul Administrație Publică Locală.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

.....

S E C R E T A R

.....

1 ex. Serviciul Întreținere și Reparații Drumuri  
1 ex. Instituția Prefectului-Județului Mureș  
1 ex. Dosar ședință CLOL ..... Cod POL -S1-02

Anexa la Hotărârea nr...../.....

## CONSILIULUI LOCAL AL ORAȘUL LUDUȘ

**Caracteristicile principale și indicatorii tehnico-economici ai obiectivului:**

**„Amenajare piste de biciclete în Orașul Luduș”**  
- faza : **Studiu de Fezabilitate**

TITULAR: **CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI LUDUȘ**  
BENEFICIAR: **CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI LUDUȘ**

### INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI

A) **Valoarea investiției** (03.03.2021– 1 Euro = 4.9100 lei)  
Valoarea totală a investiției cu TVA 27.875,51 mii lei  
6.183,12 mii euro

Din care C+M cu TVA 21.360,21 mii lei  
4.726,65 mii euro

#### B) **Capacități:**

Lungime totală a străzilor pe care se realizează pistele de biciclete: 76.926 Km.  
Lungime totală piste cicliști: 122,503 Km.  
Suprafața totală a pistelor de biciclete: 173.132,63 mp  
Sigla acestor piste de cicliști:



### **Culorile pentru identificarea traseelor pistelor de bicicliști:**

- CULOARE **VERDE**: pista amplasată pe platforma proprie.
- CULOARE **GALBENĂ**: pista amplasată pe platforma comună cu trotuarul.
- CULOARE **ROȘIE**: pista amplasată pe platforma comună cu partea carosabilă.

Structura rutieră propusă pentru pistele de biciclete ce urmează a se realiza în zonele verzi:

- 20 cm fundatie din balast.
- 12 cm strat de piatră spartă;
- 4 cm strat mixtura asfaltică BA8.

**Structura rutieră propusă pentru pistele de biciclete ce urmează a se realiza în carosabil:**

- 4 cm decapare mecanică;
- 4 cm strat mixtura asfaltică BA16.

### **C) Durata de realizare a investiției luni: 30**

Durata de realizare a proiectului pe faze de lucru va fi după cum urmează:

- Pregătirea proiectului, studiu de fezabilitate: 1 luni
- Organizare licitație faza de proiectare, asistența tehnică: 1 luni
- Întocmire Proiect Tehnic: 1 luni
- Organizare licitație execuție de lucrări: 2 luni
- Executia lucrărilor: 24 luni
- Asistența tehnică: 24 luni
- Receptia la terminarea lucrărilor: 1 lună

### **D) Eșalonarea investiției**

E) Finanțarea investiției se va face din:

- Programul Operațional, Axa prioritară 1 „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor-poli urbani de creștere”.

Domeniul major de intervenție 1.1-Planuri integrate de dezvoltare „Sub-domeniul Poli de dezvoltare urbană”.

- Alocații de la bugetul general al Orașului Luduș

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

SECRETAR

Vă supunem atenției această problemă pe care noi sperăm din inimă că o veți rezolva. Va atașăm și lista cu cei care au reușit să găsească timp pentru a semna aceasta scrisoare, cei care doresc rezolvarea acestei probleme sunt mult mai mulți, dar nu am vrut să așteptăm să strângem semnăturile tuturor, deoarece dura prea mult.

Vă mulțumim foarte mult!

### **Sursa informației:**

Pentru textele consultate: titlul, autorul, data publicării, locul publicării (de exemplu, editura sau link la textul online);

1. [https://civitas.eu/sites/default/files/documents/infrastructura\\_pentru\\_biciclete.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/documents/infrastructura_pentru_biciclete.pdf) - curs pentru sprijinirea orașelor care nu au experiență în proiectarea infrastructurii pentru biciclete, pentru a crește numărul celor care utilizează în deplasările lor zilnice bicicleta, dar și de a spori siguranța bicicliștilor în trafic.
2. <https://aspmb.ro/wp-content/uploads/2020/07/biciclete.pdf> - proiect pentru implementarea pistelor pentru biciclete în București.
3. <https://aspmb.ro/wp-content/uploads/2020/07/biciclete.pdf> - proiect Cum vor arăta pistele pentru biciclete în București
4. [https://www.mlpsda.ro/userfiles/Ghid%202016%20-%20draft%20final%20v5\\_2%20\(2\).pdf](https://www.mlpsda.ro/userfiles/Ghid%202016%20-%20draft%20final%20v5_2%20(2).pdf) - Ghid metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete
5. [http://www.primariaarad.ro/html/ron/temp/anunturi/13/Fisa%20de%20proiect\\_Piste%20biciclete%20Arad\[1\].pdf](http://www.primariaarad.ro/html/ron/temp/anunturi/13/Fisa%20de%20proiect_Piste%20biciclete%20Arad[1].pdf) – Proiect amenajare piste de biciclete realizat de Primăria Arad
6. <https://primariadeva.ro/fisiere/userfiles/Caiet%20sarcini%20piste%20Zarandului.pdf> – Primăria Deva – caiet de sarcini în vederea implementării studiului de fezabilitate în vederea demarării proiectului de amenajare a pistelor pentru biciclete în municipiu.

### **Legislație**

7. <https://freerider.ro/legislatie-pentru-biciclisti> - legislație pentru bicicliști
8. [https://www.hervis.ro/store/blog/siguranța\\_in\\_trafic?gclid=CjwKCAiAkJKCBhAyEiwAKQBCKjuU8CSSiH0s8YBtBe3JeZTtEiXXjkUgYhR3EGPu\\_IOWZ5pG3x7UhoCYnUQAvD\\_BwE](https://www.hervis.ro/store/blog/siguranța_in_trafic?gclid=CjwKCAiAkJKCBhAyEiwAKQBCKjuU8CSSiH0s8YBtBe3JeZTtEiXXjkUgYhR3EGPu_IOWZ5pG3x7UhoCYnUQAvD_BwE) reguli de circulație pentru bicicliști.
9. [http://www.cursuri.flexform.ro/courses/L2/document/Cluj-Napoca/grupa1/Olar\\_Mircea/site/cursuri/circulatie.pdf](http://www.cursuri.flexform.ro/courses/L2/document/Cluj-Napoca/grupa1/Olar_Mircea/site/cursuri/circulatie.pdf) - Circulația pietonilor și bicicliștilor. Elemente de legislație.

### **Alte documente utile în studiu**

1. \*\*\*, *Manual de politici publice*, Institutul de politici publice București, octombrie 2009.
2. \*\*\*, *Deblocarea fondurilor europene pentru investițiile în deplasarea cu bicicleta-Ghid pentru documentele de programare 2021-2027, Romania*, European Cyclist Federation, 2021.

### **Numele și funcția sau rolul în comunitate pentru persoanele intervievate:**

- Moldovan Cristian, primarul orașului Luduș
- Coman Alin, Puia Gelu Virgil, Claudiu Ciucă, Emil Stan, consilieri locali
- Dudilă Marius, city manager
- Turdean Ciprian, consultant manager proiecte europene
- Marius Popa, Rusu Cosmin, Gyartmati Janos, Adrian Olaru, cicliști amatori

- Ioan Andreiu Borgovan, ziarist

***Pentru chestionare anonime:***

- numărul de respondenți: 100
- modul de distribuire a chestionarului: școli - 20, licee - 40, adulți - 30, pensionari - 10

**Anexele relevante**

(de exemplu, fotografiile, site-uri de internet, link-uri la documente sau materiale video, înregistrări ale interviurilor, chestionarele completate etc.);

- <https://ziare.com/social/administratia/firea-spune-ca-a-predat-la-ministerul-mediului-un-proiect-pentru-un-traseu-de-67-km-de-piste-pentru-biciclisti-1505704> - știre despre demararea proiectului de amenajare a 67 km piste de biciclete în București
- [https://www.hotnews.ro/stiri-administratie\\_locala-24206030-piste-biociclete-trotuar-iuliu-maniu-primaria-sector-6-optar.htm](https://www.hotnews.ro/stiri-administratie_locala-24206030-piste-biociclete-trotuar-iuliu-maniu-primaria-sector-6-optar.htm) - știre despre piste de bicicletă din București (probleme privind proiectarea lor)
- <https://urbanbacau.ro/2020/09/10/27-km-de-piste-pentru-biciclete-cu-fonduri-europene-sase-contracte-semnate-bani-alocati-proiecte-in-implementare/> - 27 km de piste pentru biciclete în București din fonduri europene
- <https://www.negresti-oas.ro/trotuare-si-piste-de-biciclete-pe-str-victoriei-si-ion-creanga/> - trotuare și piste pentru biciclete din fonduri europene în orașul Negrești Oaș
- <http://regio-adrcentru.ro/piste-biciclete-sibiu/> - investiții ADR Centru în infrastructură, inclusiv în piste pentru biciclete
- <https://ziare.com/cluj-napoca/stiri-actualitate/pista-de-biciclete-pe-malul-somesului-pe-traseul-gilau-cluj-napoca-arahida-bontida-8395056> - Proiect implementare culoar de mobilitate/pistă de biciclete pe malul Someșului între Cluj-Napoca și Arăhida
- <https://www.turnulsfatului.ro/2020/04/15/primaria-sibiu-a-primit-finantare-pentru-amenajarea-a-6-km-nbsp-de-piste-sigure-pentru-biciclete-170518> - finanțare făcută de Primăria Sibiu pentru amenajarea a 6 km de piste de biciclete



*Pistă de biciclete recent amenajată în Mallorca. Foto, prof. Antoniu Berar*





*Excursie cu elevii școlii, pe biciclete, 2019*



*Excursie cu elevii școlii, pe biciclete, 2019, pe traseul actualei autostrăzi*

### **Pasul 5. Identificarea potențialilor susținători**

1. Identificați o **persoană, instituție, organizație sau grup de persoane** care au sau pot avea influență asupra autorităților și care sunt interesate într-un fel sau altul de problema studiată.

Ziariști (presa scrisă și radioul local), societatea civilă reprezentată prin pasionații de plimbări cu bicicleta, adulți și tineri, persoane cunoscute în localitate (profesori, ingineri etc.), consilierii locali, asociațiile non profit care militează pentru un oraș curat, elevii din oraș.

2. Descrieți **ce poziție ar putea avea** față de propunerea pe care ați formulat-o:

- a. Ar susține politica propusă (ar fi avantajate de aceasta sau schimbarea propusă corespunde cu principii și valori pe care acestea le susțin)?
  - b. Ar avea o poziție indiferentă?
  - c. S-ar opune unei asemenea inițiative (ar avea ceva de pierdut sau schimbarea propusă nu corespunde cu principii și valori pe care acestea le susțin)?
3. Descrieți cum ați putea **obține sprijinul** de la aceste entități.
1. Cum ați putea comunica propunerea voastră astfel încât să-i convingeți pe cei care ar avea o poziție de susținere **să vă sprijine în influențarea autorităților**, în sensul adoptării politice propuse;
  2. Cum ați putea **să limitați opoziția** din partea grupurilor cu interese contrare, de exemplu, explicând beneficiile pentru ansamblul comunității aduse de propunerea voastră.

Diferite modalități de obținere a sprijinului, de exemplu:

- Publicarea unei scrisori deschise către autoritățile locale pentru care am obținut semnături sau confirmări pe rețelele de socializare din partea cetățenilor.
- Publicarea unui articol în presa scrisă sau în online cu tema „Necesitatea amenajării unor piste pentru biciclete în orașul Luduș” (cu încurajarea cititorilor de a-l transmite și altor persoane din rețelele lor);

*Exemplu:*

## **NECESITATEA UNOR PISTE PENTRU BICICLIȘTI ÎN LUDUȘ**

### **Articol de presă**

*Pistele pentru bicicliști sunt un subiect dezbătut intens în toate orașele României, deoarece există militanți pro și contra acestor facilități acordate bicicliștilor. Orașele țării construite în perioada comunistă nu aveau prevăzute spații pentru circulația separată a bicicletelor, iar cum dezvoltarea arhitecturală a rămas cam aceeași și după 30 de ani, unele administrații locale au găsit soluții la fel de „românești” pentru rezolvarea acestei probleme.*

*Ludușul nu face excepție de la regulă, iar lipsa pistelor pentru bicicliști devine o problemă tot mai mare pe măsură ce numărul posesorilor de biciclete este în creștere. Cum nu toți sunt pasionați de pedalatul pe dealuri, unde avem suficient teren interesant, se impune crearea unor spații speciale pentru bicicliștii mai puțini dornici de adrenalină, dar care nu își permit să se aventureze în traficul de pe șosele.*

*Conform unui sondaj online realizat de portalul ludusonline.ro la care au răspuns peste 200 de persoane, 86 % dintre respondenți consideră importantă crearea de piste pentru bicicliști la Luduș, în timp ce 10 % nu dau importanță acestui subiect, iar 4 procente nu sunt interesați deloc de astfel de piste.*

*Posibilitatea traversării orașului pe bicicletă în condiții de siguranță ar reduce traficul rutier de multe ori aglomerat din Luduș și ar aduce beneficii economice dar și de sănătate celor care ar alege acest mijloc de transport. Mai mult, ciclismul de promenadă și-ar putea găsi un rol important în ocuparea timpului liber într-un mod util și plăcut.*

*Mersul pe bicicletă, atât de răspândit în țările vestice, care nu din lipsă de bani au renunțat la autoturisme în favoarea bicicletei, poate fi cu ușurință implementat și la noi. Mai trebuie doar create condițiile pentru cei care vor să circule cu bicicleta, astfel încât aceștia să renunțe la mașini și să se simtă în deplină siguranță pedalând prin oraș.*

*Cum se poate rezolva la noi o astfel de problemă? Avem trotuare largi, avem zone neamenajate încă, mult teren propice pentru crearea de piste destinate exclusiv bicicliștilor. Avem numeroși bicicliști, o asociație activă în domeniu cu rezultate impresionante și autorități sperăm deschise la implementarea unui trafic sănătos și nepoluant. Mai trebuie doar ca fiecare să treacă*

*la treabă iar restul populației să accepte faptul că pe plan local bicicleta este un mijloc de transport mai ieftin, mai sănătos și mai benefic în viitor decât autoturismul.*

- contactarea unor instituții a căror activitate este influențată negativ de problema analizată și solicitarea unui punct de vedere oficial;  
Agenția Pentru Protecția Mediului Târgu Mureș
- contactarea unor ONG-uri care fac parte din grupuri consultative pe lângă administrație  
Asociația Bicicliștilor Ludușeni
- contactarea unor parlamentari sau lideri politici care pot să influențeze conducerea instituțiilor publice prin declarații publice sau prin intermediul partidului politic din care fac parte.