



2019

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

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

1/31/2019





COLECTIV DE ELABORARE INCDT:

Aștefănoaiei Roxana, Cercetător științific III, INCDT

Tudorache Doru, Cercetător științific III, INCDT

Lixăndroi Cristina, Cercetător științific III, INCDT

Barbu Mihaela, Cercetător științific, INCDT

Ștefan Daniela, tehnician, INCDT

București,
31 Ianuarie, 2019



Cuprins:

Partea I - Autorități Centrale	5
1. Scopul cercetării	6
2. Obiectivele cercetării	6
3. Culegerea datelor	6
4. Structura eșantionului	6
5. Elaborarea chestionarului și codificarea răspunsurilor	7
6. Interpretarea datelor	10
6.1. Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban	10
6.2. Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România	11
6.3. Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei	12
6.4. Ordinea măsurilor despre care instituția dvs consideră că ar avea cel mai mare impact pentru creșterea numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban	13
6.5. Importanța acordată beneficiilor aduse de utilizarea bicicletei	14
6.6. Cel mai important rol în elaborarea de propuneri de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei	16
6.7. Cel mai important rol în monitorizarea implementării măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei	17
6.8. Cine acceptă cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei	18
Partea a II-a - Agențiile de Dezvoltare Regională	19
1. Scopul cercetării	20
2. Obiectivele cercetării	20
3. Culegerea datelor	20
4. Structura eșantionului	21
5. Elaborarea chestionarului și codificarea răspunsurilor	21
6. Interpretarea datelor	25
6.1. Interesul manifestat constant de autoritățile locale din regiunea dumneavoastră pentru oferirea de condiții tot mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban	25
6.2. Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban	27
6.3. Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România	27
6.4. Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei	28
6.5. Importanța acordată de instituția dumneavoastră măsurilor pentru încurajarea utilizării bicicletei în mediul urban	28
6.6. Importanța acordată beneficiilor aduse de utilizarea bicicletei	32
6.7. Cel mai important rol în elaborarea de propuneri de măsuri de încurajare a	33



utilizării bicicletei	
6.8. Cel mai important rol în monitorizarea implementării măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei	34
6.9. Cine acceptă cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei	35
Partea a III-a - Autoritățile Publice Locale	36
1. Scopul cercetării	37
2. Obiectivele cercetării	37
3. Culegerea datelor	37
4. Structura eșantionului	38
5. Elaborarea chestionarului și codificarea răspunsurilor	40
6. Interpretarea datelor	45
6.1. Interesul pentru oferirea de condiții bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban	46
6.2. Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban	46
6.3. Importanța adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România	47
6.4. Importanța adoptării unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei	47
6.5. Măsurile care au cel mai mare impact pentru creșterea numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban	48
6.6. Beneficiile utilizării bicicletei	49
6.7. Cel mai important rol în elaborarea de propuneri de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei	50
6.8. Cel mai important rol în monitorizarea implementărilor măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei	52
6.9. Cine acceptă cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei	52
6.10. Infrastructura pentru biciclete oferă condiții pentru utilizarea frecventă a bicicletei	53
6.11. Proiecte de investiții implementate (sau în curs de implementare) care pot încuraja utilizarea bicicletei	55
6.12. Existența infrastructurii pentru deplasarea frecventă pe bicicletă	56
6.13. Monitorizarea numărului de bicicliști	61
6.14. Evenimente organizate de Autorități Publice	63
6.15. Evenimente organizate de ONG-uri	66
6.16. Relația dintre Autorități Publice și ONG-uri	69



Partea I - Autorități publice centrale



1. Scopul cercetării

Cercetare în rândul Autorităților Publice Centrale privind percepția instituțională față de mersul pe bicicletă și față de politicile publice care încurajează și susțin această activitate.

2. Obiectivele cercetării

- Percepția instituției privind legislația din România referitoare la utilizarea bicicletei în mediul urban;
- Percepția instituției privind adoptarea unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei;
- Percepția instituției privind principalele măsuri ce trebuie adoptate pentru încurajarea mersului pe bicicletă;
- Percepția instituției privind principalele beneficii aduse de utilizarea frecventă a bicicletei în mediul urban;
- Percepția instituției privind principalii responsabili pentru implementarea și monitorizarea de măsuri ce încurajează utilizarea frecventă a bicicletei.

3. Culegerea datelor

Chestionarul a fost trimis prin fax însoțit de adresă oficială, către următoarele ministere: Ministerul Transporturilor, Ministerul Mediului, Ministerul Sănătății, Ministerul Afacerilor Interne, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, Ministerul Turismului. Toate aceste ministere, prin specificul activității, au legătură cu tema cercetării. Datele primite au fost introduse într-o bază de date SPSS.

4. Structura eșantionului

Ministerele care au răspuns solicitării de implicare au fost: Ministerul Mediului, Ministerul Transporturilor, Ministerul Turismului. Rată de răspuns: 50%.



5. Elaborarea chestionarului și codificarea răspunsurilor

Întrebare 1. În acest moment, considerați ca legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban? (variantă unică de răspuns)

a	Este benefică	1
b	Este deficitară	2
c	Nu este benefică	3

Întrebare 2. Cât de importantă este pentru instituția dumneavoastră adoptarea unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România? (variantă unică de răspuns)

a	Foarte importantă	1
b	Importantă	2
c	Indiferentă	3
d	Puțin importantă	4
e	Deloc importantă	5

Întrebare 3. Cât de importantă este pentru instituția dumneavoastră adoptarea unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei? (variantă unică de răspuns)

a	Foarte importantă	1
b	Importantă	2
c	Indiferentă	3
d	Puțin importantă	4
e	Deloc importantă	5

Întrebare 4. Ordonăți în ordinea importanței, măsurile despre care instituția dvs. consideră că ar avea cel mai mare impact pentru creșterea numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban. (*a se nota ordinea importanței cu ranguri de la 1 la 8 1- cel mai important, 8 - cel mai puțin important*)

Nr.	Măsuri	Rang
4a	Facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete	
4b	Facilități fiscale acordate companiilor care-și încurajează angajații să se deplaseze pe bicicletă	
4c	Alocări bugetare pentru proiecte dedicate	



4d	Rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete	
4e	Măsuri de calmare a traficului general	
4f	Campanii de conștientizare	
4g	Măsuri de descurajare a utilizării deplasărilor motorizate	
4h	Îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice	

locul 1 – 8p, locul 2 – 7p, locul 3 – 6p, locul 4 - 5p, locul 5 – 4p, locul 6 – 3p, locul 7 – 2p, locul 8 – 1p

Întrebare 5. Ordonăți în ordinea importanței pentru instituția dvs., beneficiile utilizării bicicletei (*a se nota ordinea importanței cu ranguri de la 1 la 9, 1 - cel mai important, 9 - cel mai puțin important*)

Nr.	Beneficii	Rang
5a	Îmbunătățirea sănătății populației	
5b	Utilizarea eficientă a spațiului public	
5c	Economii la bugetul public	
5d	Descongestionarea traficului	
5e	Îmbunătățirea calității aerului	
5f	Reducerea costurilor pentru investițiile în infrastructură	
5g	Costurile scăzute pentru întreținerea infrastructurii	
5h	Reducerea cheltuielilor de deplasare pentru utilizatorii de biciclete	
5i	Creșterea siguranței rutiere	

locul 1 – 9p, locul 2 – 8p, locul 3 – 7p, locul 4 - 6p, locul 5 – 5p, locul 6 – 4p, locul 7 – 3p, locul 8 – 2p, locul 9 - 1p

Întrebare 6. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar trebui să aibă cel mai important rol în elaborarea de propuneri de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei. (*acordați ranguri de la 1 la 5, 1 - cel mai important, 5 - cel mai puțin important*)

	Tipul Instituției	Rang
6a	Autorități centrale	
6b	Autorități locale	
6c	Companii	
6d	ONG-uri	
6e	Comunitate	

locul 1 – 5p, locul 2 – 4p, locul 3 – 3p, locul 4 - 2p, locul 5 – 1p



Întrebare 7. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar trebui să aibă cel mai important rol în monitorizarea implementărilor măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei. (*acordați ranguri de la 1 la 5, 1 - cel mai important, 5 - cel mai puțin important*)

	Tipul Instituției	Rang
7a	Autorități centrale	
7b	Autorități locale	
7c	Companii	
7d	ONG-uri	
7f	Comunitate	

locul 1 – 5p, locul 2 – 4p, locul 3 – 3p, locul 4 - 2p, locul 5 – 1p

Întrebare 8. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar accepta cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei. (*pe primul loc 1 - vor fi cei care acceptă cel mai ușor schimbările, apoi, în ordine, până la 5 - cei care acceptă cu greu schimbări*)

	Tipul Instituției	Rang
8a	Autorități centrale	
8b	Autorități locale	
8c	Companii	
8d	ONG-uri	
8f	Comunitate	

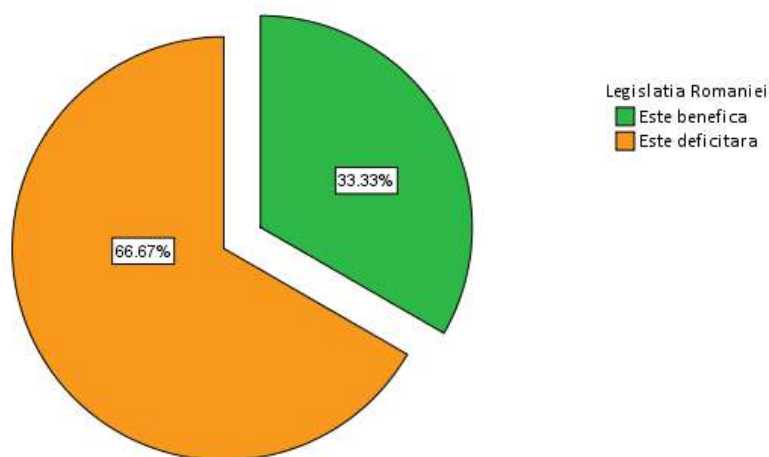
locul 1 – 5p, locul 2 – 4p, locul 3 – 3p, locul 4 - 2p, locul 5 – 1p

6. Interpretarea datelor

6.1. Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban

Răspunsuri preferate	Frecvența	Procent %
Este benefică	1	33.3
Este deficitară	2	66.7
Total	3	100.0

Opinia autorităților publice centrale față de legislația care încurajează mersul bicicletă

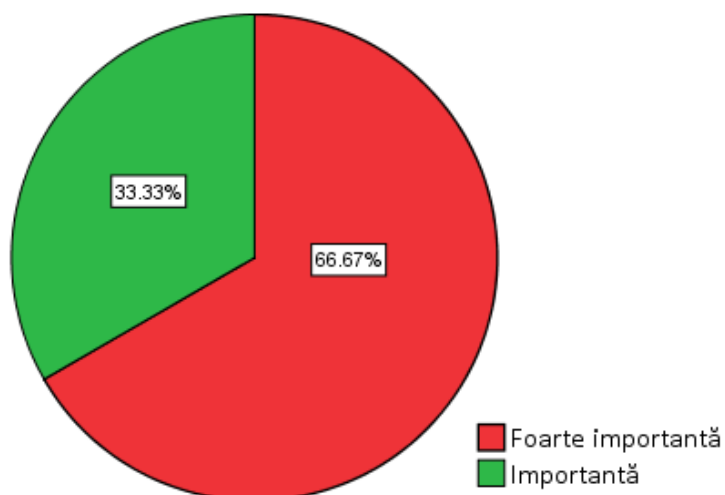


Dintre cele trei autorități publice centrale care și-au exprimat opinia referitor la legislația pentru încurajarea mersului pe bicicletă, două consideră deficitară legislația în acest domeniu, iar una o consideră benefică.

Instituția respondentă	Legislația României este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban?	
	Este benefică	Este deficitară
Ministerul Turismului	0	1
Ministerul Mediului	1	0
Ministerul Transporturilor	0	1
Total	1	2

6.2. Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România

Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România



Din cele trei instituții publice centrale ce și-au exprimat opinia referitor la adoptarea unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România, 2 dintre ele consideră **foarte importante** aceste modificări, iar una **importante**.

Răspunsurile individuale ale instituțiilor respondente

Instituția respondentă	Foarte importantă	Importantă	Total
Ministerul Turismului	1	0	1
Ministerul Mediului	1	0	1
Ministerul Transporturilor	0	1	1
Total	2	1	3

Trebuie remarcat că, deși Ministerul Mediului consideră că legislația existentă este benefică utilizării bicicletei în mediul urban, nu exclude posibilitatea adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă, considerându-le chiar foarte importante.

6.3. Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei

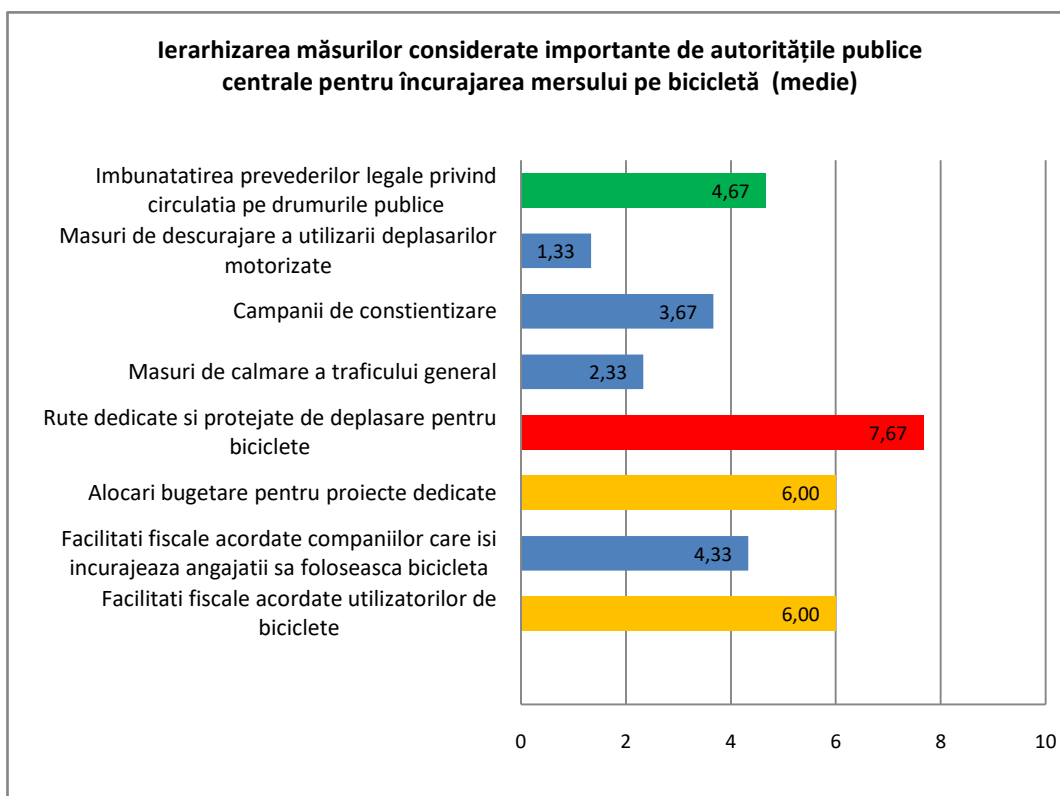
Răspuns favorit	Frecvență	Procent
Foarte importantă	0	0
Importantă	3	100.0
Indiferentă	0	0
Puțin importantă	0	0
Deloc importantă	0	0

Toate instituțiile respondente consideră ca fiind **importantă** adoptarea unei Strategii Naționale pentru încurajarea utilizării bicicletei.

6.4. Ordinea măsurilor despre care instituția dvs consideră că ar avea cel mai mare impact pentru creșterea numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban

Măsurile propuse spre analiză autorităților publice centrale sunt următoarele:

- Facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete
- Facilități fiscale acordate companiilor care-și încurajează angajații să se deplaseze pe bicicletă
- Alocări bugetare pentru proiecte dedicate
- Rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete
- Măsuri de calmare a traficului general
- Campanii de conștientizare
- Măsuri de descurajare a utilizării deplasărilor motorizate
- Îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice



Din analiza răspunsurilor la această întrebare, reiese că autoritățile centrale respondente consideră că măsura care ar avea cel mai mare impact asupra numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban, este realizarea de **rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete (7,67p)**. Pe



locurile 2 și 3 la egalitate, sunt considerate ca fiind importante – **alocările bugetare pentru proiecte dedicate (6p) și facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete (6p)**. Pe locul 4 este măsura referitoare la **îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice**. Măsura considerată cea mai puțin importantă de autoritățile publice centrale se referă la **descurajare a utilizării deplasărilor motorizate (1,33p)**.

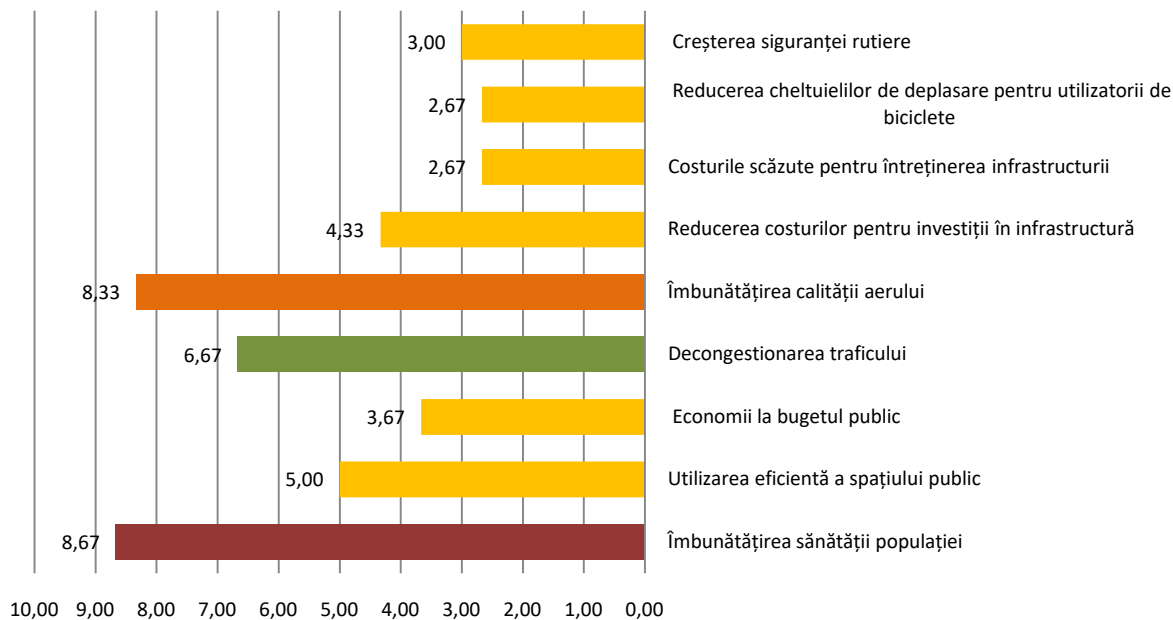
6.5. Importanța acordată beneficiilor aduse de utilizarea bicicletei

Beneficiile aduse de utilizarea bicicletei puse în discuție, au fost:

- 5a. Îmbunătățirea sănătății populației
- 5b. Utilizarea eficientă a spațiului public
- 5c. Economii la bugetul public
- 5d. Descongestionarea traficului
- 5e. Îmbunătățirea calității aerului
- 5f. Reducerea costurilor pentru investițiile în infrastructură
- 5g. Costurile scăzute pentru întreținerea infrastructurii

Cel mai important beneficiu adus de utilizarea bicicletei, conform opiniei autorităților publice centrale, este **îmbunătățirea sănătății populației (8,67puncte)**. Acesta este urmat îndeaproape de - **Îmbunătățirea calității aerului (8,33p)**, dar și de beneficiul adus asupra traficului din marile orașe – **decongestionarea traficului (6,67)**. Cel mai mic punctaj l-au obținut beneficiile ce se referă la “reducerea cheltuielilor de deplasare pentru utilizatorii de biciclete” și “costurile scăzute pentru întreținerea infrastructurii” - (2,67p).

Importanța acordată beneficiilor aduse de utilizarea bicicletei

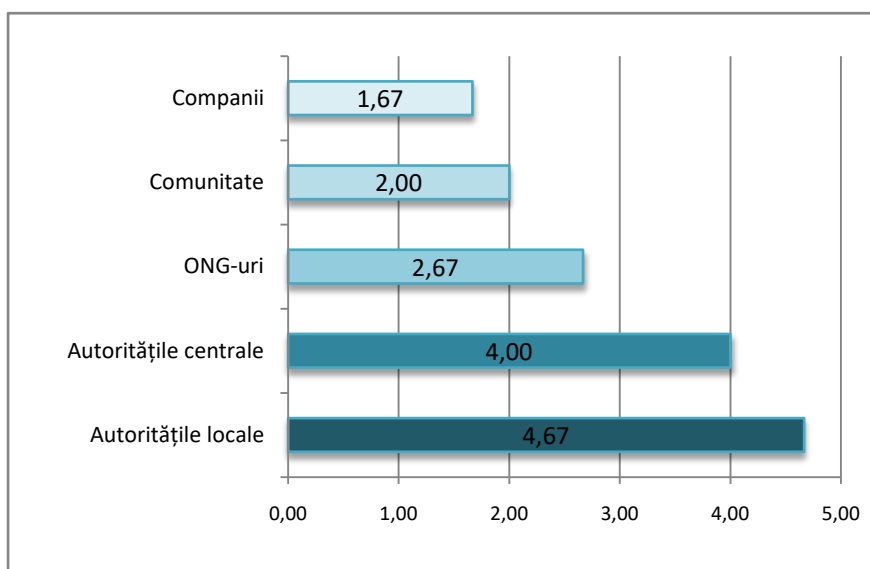


Punctajul mediu obținut de beneficiile propuse spre analiză:

5a	5b	5c	5d	5e	5f	5g	5h	5i
8.67	5.00	3.67	6.67	8.33	4.33	2.67	2.67	3.00

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

Ordinea celor care au cel mai important rol în elaborarea de măsuri pentru încurajarea mersului pe bicicletă (punctaj mediu)



Autoritățile locale	Autoritățile centrale	ONG-uri	Comunitate	Companii
4.67	4.00	2.67	2.00	1.67

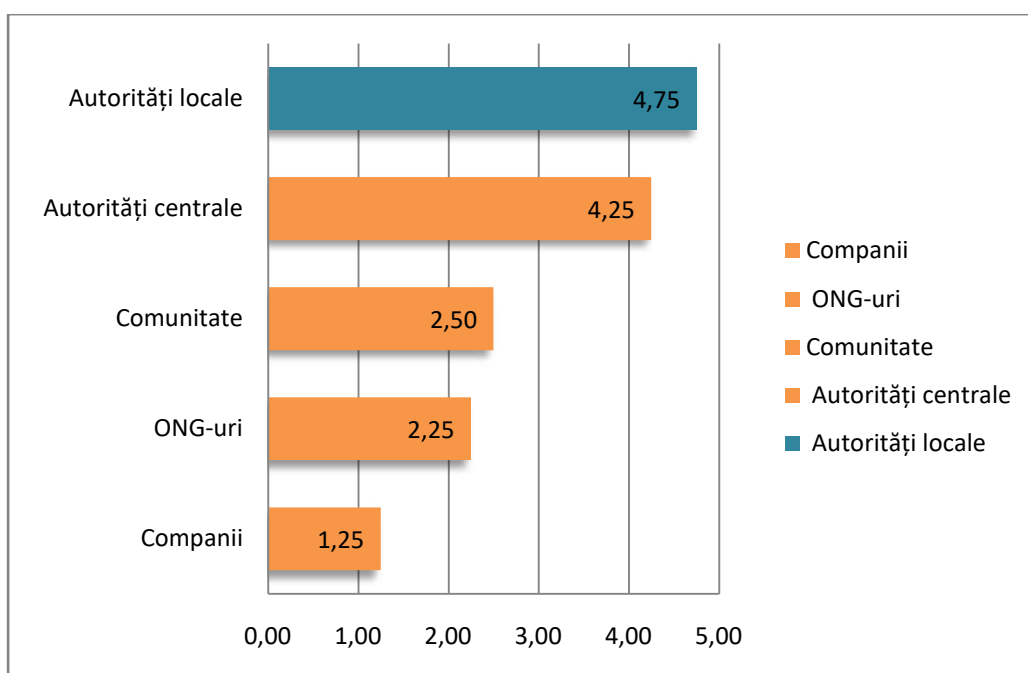
Conform opiniei exprimate de cele 3 ministere respondente, cel mai important rol în elaborarea de măsuri pentru încurajarea mersului pe bicicletă îl au Autoritățile Publice Locale, urmate de Autoritățile Publice Centrale.

În ceea ce privește situația răspunsurilor individuale la această întrebare, Ministerul Turismului consideră că cel mai important rol în elaborarea de propuneri pentru încurajarea utilizării bicicletei ar trebui să îl aibă autoritățile centrale, Ministerul Mediului și Ministerul Transporturilor consideră că cel mai important rol ar trebui să îl aibă autoritățile locale.

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

Ordinea celor care au cel mai important rol în monitorizarea implementării măsurilor - (punctaj mediu)

Autorități centrale	Autorități locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
4.25	4.75	1.25	2.25	2.50

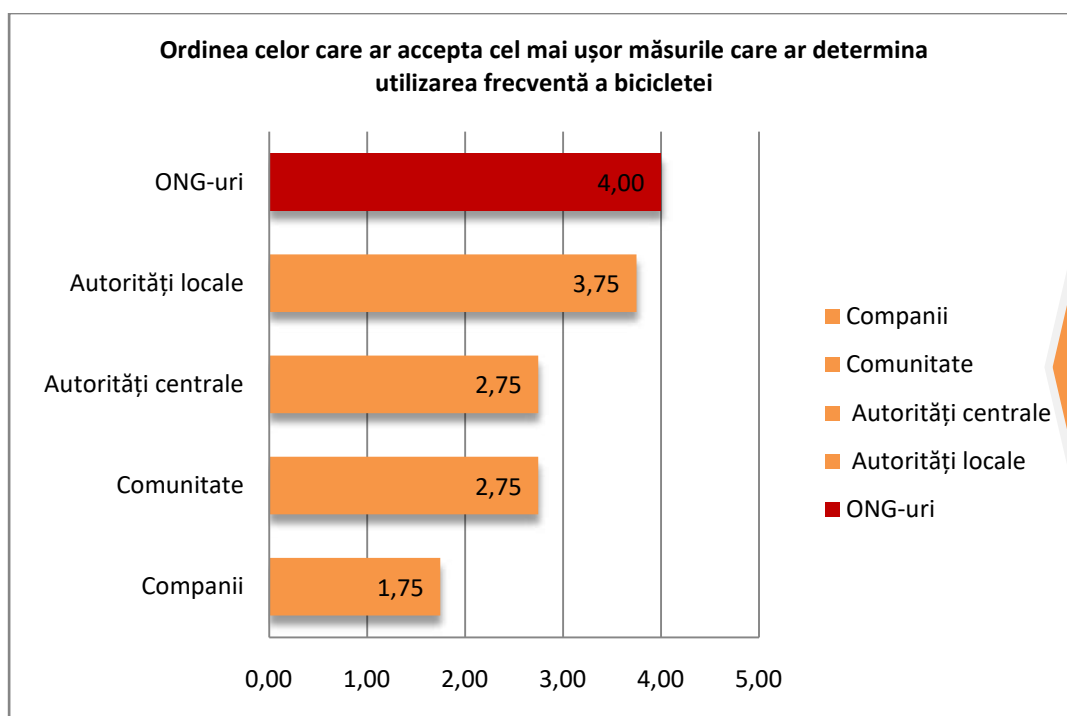


În opinia majorității instituțiilor respondente principale responsabile pentru monitorizarea implementării măsurilor pentru încurajarea utilizării bicicletei sunt Autoritățile Publice Locale, Autoritățile Publice Centrale.

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

Ordinea celor care ar accepta cel mai ușor măsurile care ar determina utilizarea frecventă a bicicletei (punctaj mediu)

Autorități centrale	Autorități locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
2.75	3.75	1.75	4.00	2.75



În opinia autorităților publice respondente, măsurile care determină utilizarea frecventă a bicicletei sunt cel mai ușor acceptate de organizațiile nonguvernamentale, urmate de autoritățile locale.



Partea a II- a Agenției de dezvoltare regională



1. Scopul cercetării

Cercetare în rândul Agențiilor de Dezvoltare Regională privind percepția față de mersul pe bicicletă și față de politicile publice care încurajează și susțin această activitate.

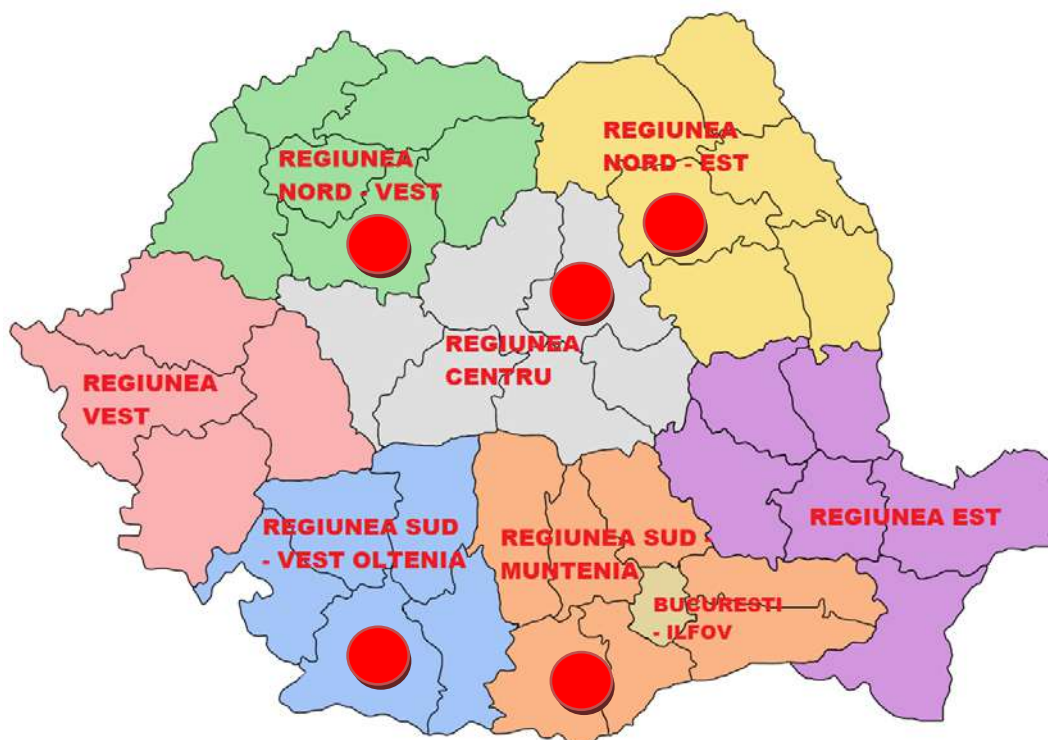
2. Obiectivele cercetării

- Percepția instituției privind legislația din România referitoare la utilizarea bicicletei în mediul urban;
- Percepția privind gradul de implicare al autorităților publice locale, la nivel de regiune în dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete în mediul urban.
- Percepția instituției privind adoptarea unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei;
- Percepția instituției privind principalele măsuri ce trebuie adoptate pentru încurajarea mersului pe bicicletă;
- Percepția instituției privind principalele beneficii aduse de utilizarea frecventă a bicicletei în mediul urban;
- Percepția instituției privind principalii responsabili pentru implementarea și monitorizarea de măsuri ce încurajează utilizarea frecventă a bicicletei.

3. Culegerea datelor

Chestionarele au fost trimise pe mail însoțite de adresă oficială din partea beneficiarului, prima dată pe 18 decembrie, revenindu-se pe 8 ianuarie către agențiile care nu au răspuns. Chestionarele au fost trimise către 7 din cele 8 regiuni de dezvoltare. Datele primite au fost introduse într-o bază de date SPSS.

4. Structura eșantionului



Eșantionul de cercetare la nivel regional a fost format din 7 din cele 8 regiuni de dezvoltare, excluzând instituția beneficiară. 5 dintre regiunile de dezvoltare și-au exprimat opiniile pe baza chestionarului trimis (Regiunea NV, Regiunea NE, Regiunea SV, Regiunea S, Regiunea Centru), o instituție a declinat solicitarea de implicare în această cercetare (Regiunea V), iar răspunsul uneia dintre regiuni nu a putut fi validat deoarece opinia nu venea în numele instituției (ADR București – Ilfov).

5. Elaborarea chestionarului și codificarea răspunsurilor

Regiunea.....

Se introduc regiunile de dezvoltare respondente: 1 – Nord – Vest, 2 – Nord – Est, 3 – Sud Muntenia, 4 – Sud – Vest Oltenia, 5 - Centru

Întrebare 1. În acest moment, considerați că autoritățile locale din regiunea dumneavoastră manifestă un interes constant pentru oferirea de condiții tot mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban? (variantă unică de răspuns)



a	Toate autoritățile locale sunt interesate constant	1
b	O mare parte este interesată constant	2
c	Aprox. 50% dintre autoritățile locale sunt interesate constant	3
d	O mică parte este interesată constant	4
e	Nu există interes	5

Întrebare 2. În acest moment, considerați că legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban? (variantă unică de răspuns)

a	Este benefică	1
b	Este deficitară	2
c	Ne este benefică	3

Întrebare 3. Cât de importantă este pentru instituția dumneavoastră adoptarea unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicleta în România? (variantă unică de răspuns)

a	Foarte importantă	1
b	Importantă	2
c	Indiferentă	3
d	Puțin importantă	4
e	Deloc importantă	5

Întrebare 4. Cât de importantă este pentru instituția dumneavoastră adoptarea unei Strategii naționale de încurajare a utilizării bicicletei? (variantă unică de răspuns)

a	Foarte importantă	1
b	Importantă	2
c	Indiferentă	3
d	Puțin importantă	4
e	Deloc importantă	5

Întrebare 5. Ordonăți în ordinea importanței, măsurile despre care instituția dumneavoastră consideră că ar avea cel mai mare impact pentru creșterea numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban. (a se nota ordinea importanței cu ranguri de la 1 la 8 1- cel mai important, 8 - cel mai puțin important) (răspuns multiplu)

Nr.	Măsuri	Rang
5a	Facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete	
5b	Facilități fiscale acordate companiilor care-și încurajează angajații să se deplaseze pe bicicletă	
5c	Alocări bugetare pentru proiecte dedicate	
5d	Rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete	
5e	Măsuri de calmare a traficului general	
5f	Campanii de conștientizare	
5g	Măsuri de descurajare a utilizării deplasărilor motorizate	
5h	Îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice	

locul 1 – 8p, locul 2 – 7p, locul 3 – 6p, locul 4 - 5p, locul 5 – 4p, locul 6 – 3p, locul 7 – 2p, locul 8 – 1p

Întrebare 6. Ordonăți în ordinea importanței pentru instituția dvs., beneficiile utilizării bicicletei (*a se nota ordinea importanței cu ranguri de la 1 la 9, 1 - cel mai important, 9 - cel mai puțin important*) (răspuns multiplu)

Nr.	Beneficii	Rang
6a	Îmbunătățirea sănătății populației	
6b	Utilizarea eficientă a spațiului public	
6c	Economii la bugetul public	
6d	Descongestionarea traficului	
6e	Îmbunătățirea calității aerului	
6f	Reducerea costurilor pentru investițiile în infrastructură	
6g	Costurile scăzute pentru întreținerea infrastructurii	
6h	Reducerea cheltuielilor de deplasare pentru utilizatorii de biciclete	
6i	Creșterea siguranței rutiere	

Întrebare 7. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar trebui să aibă cel mai important rol în elaborarea de propuneri de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei. (*acordați ranguri de la 1 la 5, 1 - cel mai important, 5 - cel mai puțin important*) (răspuns multiplu)

	Tipul Instituției	Rang
7a	Autorități centrale	
7b	Autorități locale	
7c	Companii	
7d	ONG-uri	
7f	Comunitate	



locul 1 – 5p, locul 2 – 4p, locul 3 – 3p, locul 4 - 2p, locul 5 – 1p

Întrebare 8. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar trebui să aibă cel mai important rol în monitorizarea implementărilor măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei. (*acordați ranguri de la 1 la 5, 1 - cel mai important, 5 - cel mai puțin important*) (răspuns multiplu)

	Tipul Instituției	Rang
8a	Autorități centrale	
8b	Autorități locale	
8c	Companii	
8d	ONG-uri	
8f	Comunitate	

locul 1 – 5p, locul 2 – 4p, locul 3 – 3p, locul 4 - 2p, locul 5 – 1p

Întrebare 9. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar accepta cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei. (*pe primul loc 1 - vor fi cei care acceptă cel mai ușor schimbările, apoi, în ordine, până la 5 - cei care acceptă cu greu schimbări*) (răspuns multiplu)

	Tipul Instituției	Rang
9a	Autorități centrale	
9b	Autorități locale	
9c	Companii	
9d	ONG-uri	
9f	Comunitate	

locul 1 – 5p, locul 2 – 4p, locul 3 – 3p, locul 4 - 2p, locul 5 – 1p

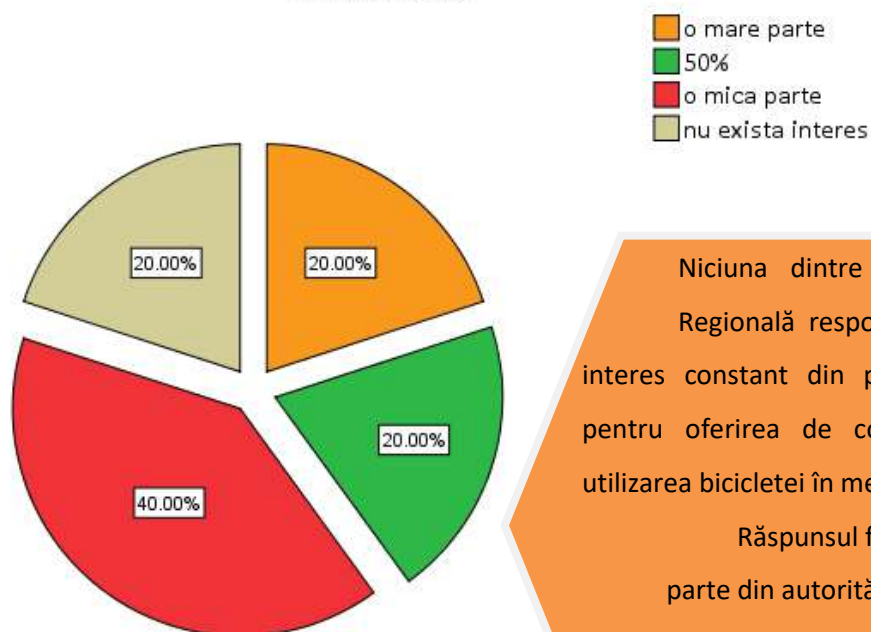
6. Interpretarea datelor

6.1. Interesul manifestat constant de autoritățile locale din regiunea dumneavoastră pentru oferirea de condiții tot mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban

Variante de răspuns:

- Toate autoritățile locale sunt interesate constant
- O mare parte este interesată constant
- Aprox. 50% dintre autoritățile locale sunt interesate constant
- O mică parte este interesată constant
- Nu există interes

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



Niciuna dintre Agențiile de Dezvoltare Regională respondente nu a observat un interes constant din partea autorităților locale pentru oferirea de condiții mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban.

Răspunsul favorit (40%) este că o mică parte din autoritățile locale sunt preocupate constant de oferirea de condiții mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban. Celelalte variante de răspuns au procente egale (20%).

Distribuția răspunsurilor în funcție de agenția de dezvoltare respondentă:

Agenția de Dezvoltare Regională		Autoritățile publice locale din regiunea dumneavoastră manifestă interes constant pentru oferirea de condiții tot mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban					Total
		Toate autoritățile locale sunt interesate constant	O mare parte este interesată constant	50% dintre autoritățile locale sunt interesate constant	O mică parte este interesată constant	Nu există interes	
Centru	Variantă răspuns	0	0	0	1	0	1
	% din Întrebarea 1	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	20.0%
	% din Total	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%
Sud - Vest Oltenia	Variantă răspuns	0	0	0	0	1	1
	% din Întrebarea 1	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	20.0%
	% din Total	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	20.0%
Sud - Muntenia	Variantă răspuns	0	0	1	0	0	1
	% din Întrebarea 1	0.0%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	20.0%
	% of Total	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	20.0%
Nord - Est	Variantă răspuns	0	0	0	1	0	1
	% din Întrebarea 1	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	0.0%	20.0%
	% of Total	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%	0.0%	20.0%
Nord - Vest	Variantă răspuns	0	1	0	0	0	1
	% din Întrebarea 1	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%
	% din Total	0.0%	20.0%	0.0%	0.0%	0.0%	20.0%
Total	Total variante răspuns	0	1	1	2	1	5
	% din Agenții	0	20.0%	20.0%	40.0%	20.0%	100.0%
	% of Total	0	20.0%	20.0%	40.0%	20.0%	100.0%

ADR NV declară că o mare parte din autoritățile publice locale se implică constant în oferirea de condiții mai bune pentru folosirea bicicletei în mediul urban, ADR S declară că 50% din autorități au o implicare constantă, ADR Centru și ADR NE apreciază că doar o mică parte din autorități se implică constant, în timp ce ADR SV declară că nu există interes din partea autorităților locale.

6.2. Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban

Toate agențiile de dezvoltare regională consideră că legislația din România este deficitară și nu încurajează mersul pe bicicletă în mediul urban.

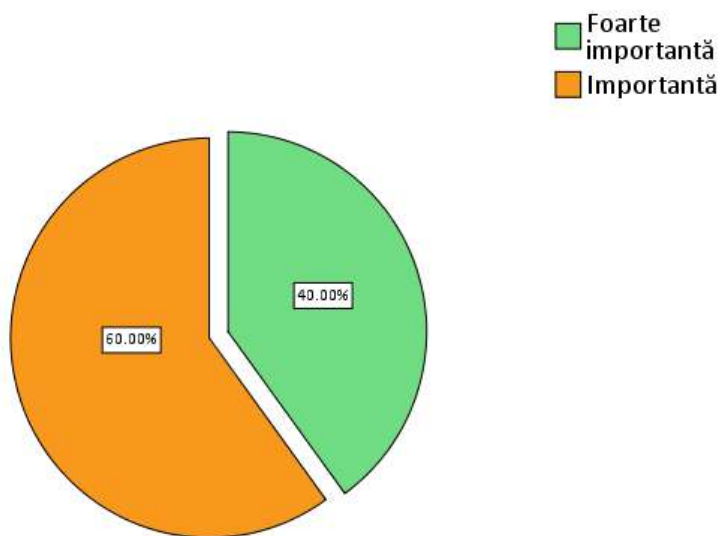
Răspuns favorit – este deficitară - 100%

Distribuția răspunsurilor în funcție de respondenți		
Agencia de Dezvoltare Regională	Este deficitară	Total
Centru	1	1
Sud - Vest Oltenia	1	1
Sud - Muntenia	1	1
Nord - Est	1	1
Nord - Vest	1	1
Total	5	5

6.3. Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România

Majoritatea respondenților consideră ca fiind foarte importantă (60%) sau importantă (40%) adoptarea unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România.

Adoptarea unor modificari legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România este...

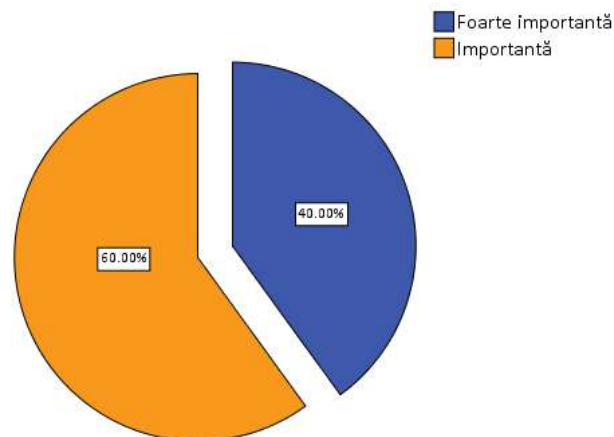


VARIANTĂ RĂSPUNS	FRECVENȚA	PROCENT
Foarte importantă	2	40.0
Importantă	3	60.0
Indiferentă	0	0
Puțin importantă	0	0
Deloc importantă	0	0
Total	5	100.0

6.4. Importanța pe care instituția dumneavoastră o acordă adoptării unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei

Adoptarea unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei este...

La fel ca în cazul modificărilor legislative, adoptarea unei Strategii Naționale care să încurajeze utilizarea bicicletei, este considerată importantă (40%) sau foarte importantă (60%).



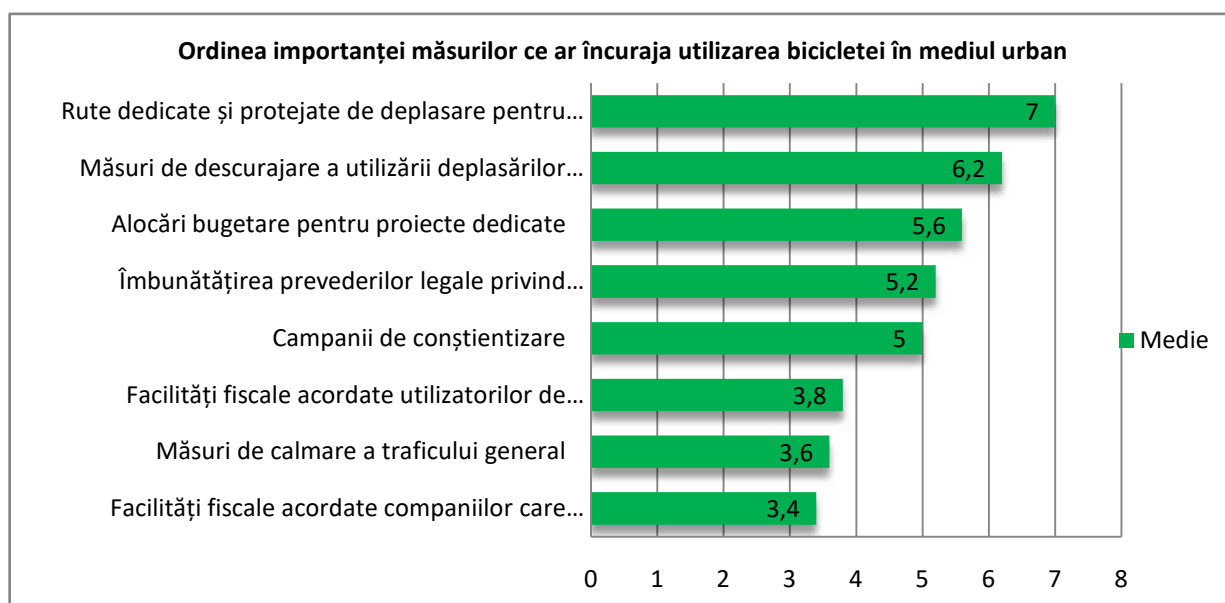
Variante de răspuns	Frecvența	Procent
Foarte importantă	2	40.0
Importantă	3	60.0
Indiferentă	0	0
Puțin importantă	0	0
Deloc importantă	0	0
Total	5	100.0

6.5. Importanța acordată de instituția dumneavoastră măsurilor pentru încurajarea utilizării bicicletei în mediul urban

Au fost propuse analizei agențiilor de dezvoltare, următoarele măsuri:

- 5a. Facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete
- 5b. Facilități fiscale acordate companiilor care-și încurajează angajații să se deplaseze pe bicicletă
- 5c. Alocări bugetare pentru proiecte dedicate
- 5d. Rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete
- 5e. Măsuri de calmare a traficului general
- 5f. Campanii de conștientizare
- 5g. Măsuri de descurajare a utilizării deplasărilor motorizate

5h. Îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice



Se poate observa că, la fel ca în cazul autorităților publice centrale, cea mai importantă măsură este considerată **amenajarea de rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete (7p)**. Este urmată de **descurajarea utilizării deplasărilor motorizate (6,2p)**, măsură ce, în cazul autorităților centrale s-a clasat pe ultimul loc. De asemenea, sunt considerate importante și alocările bugetare pentru proiecte dedicate

Importanța acordată de instituția dumneavoastră măsurilor pentru încurajarea utilizării bicicletei în mediul urban (punctaj mediu)

Indicator	5a	5b	5c	5d	5e	5f	5g	5h
Medie	3.80	3.40	5.60	7.00	3.60	5.00	6.20	5.20
Minimum	2	1	3	6	1	2	3	1
Maximum	7	7	8	8	8	7	8	7

Distribuția răspunsurilor în funcție de agenții pentru:

.... Facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete

ADR	locul 7	locul 5	locul 2	Total
Centru	0	1	0	1
Sud - Vest Oltenia	0	0	1	1
Sud - Muntenia	1	0	0	1
Nord - Est	0	1	0	1
Nord - Vest	1	0	0	1
Total	2	2	1	5

... Facilități fiscale acordate companiilor care încurajează angajații să folosească bicicleta

ADR	locul 8	locul 6	locul 2	Total
Centru	0	1	0	1
Sud - Vest Oltenia	0	0	1	1
Sud - Muntenia	0	1	0	1
Nord - Est	0	1	0	1
Nord - Vest	1	0	0	1
Total	1	3	1	5

... Alocări bugetare pentru proiecte dedicate

ADR	locul 6	locul 5	locul 4	locul 1	Total
Centru	0	0	1	0	1
Sud - Vest Oltenia	0	0	0	1	1
Sud - Muntenia	0	1	0	0	1
Nord - Est	0	0	0	1	1
Nord - Vest	1	0	0	0	1
Total	1	1	1	2	5

... Rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete

ADR	locul 3	locul 2	locul 1	Total
Centru	0	0	1	1
Sud - Vest Oltenia	0	0	1	1
Sud - Muntenia	1	0	0	1
Nord - Est	1	0	0	1
Nord - Vest	0	1	0	1

Total	2	1	2	5
-------	---	---	---	---

...Măsurile de calmare a traficului general

ADR	locul 8	locul 7	locul 3	locul 1	Total
Centru	0	1	0	0	1
Sud - Vest Oltenia	0	0	0	1	1
Sud - Muntenia	1	0	0	0	1
Nord - Est	1	0	0	0	1
Nord - Vest	0	0	1	0	1
Total	2	1	1	1	5

... Campanii de conștientizare

ADR	locul 7	locul 4	locul 3	locul 2	Total
Centru	0	0	1	0	1
Sud - Vest Oltenia	0	0	0	1	1
Sud - Muntenia	0	1	0	0	1
Nord - Est	1	0	0	0	1
Nord - Vest	0	1	0	0	1
Total	1	2	1	1	5

... Măsurile de descurajare a utilizării deplasărilor motorizate

ADR	locul 6	locul 4	locul 2	locul 1	Total
Centru	0	0	1	0	1
Sud - Vest Oltenia	1	0	0	0	1
Sud - Muntenia	0	0	0	1	1
Nord - Est	0	1	0	0	1
Nord - Vest	0	0	0	1	1
Total	1	1	1	2	5

... Îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice

ADR	locul 8	locul 5	locul 2	Total
Centru	1	0	0	1
Sud - Vest Oltenia	0	0	1	1
Sud - Muntenia	0	0	1	1
Nord - Est	0	0	1	1



Nord - Vest	0	1	0	1
Total	1	1	3	5

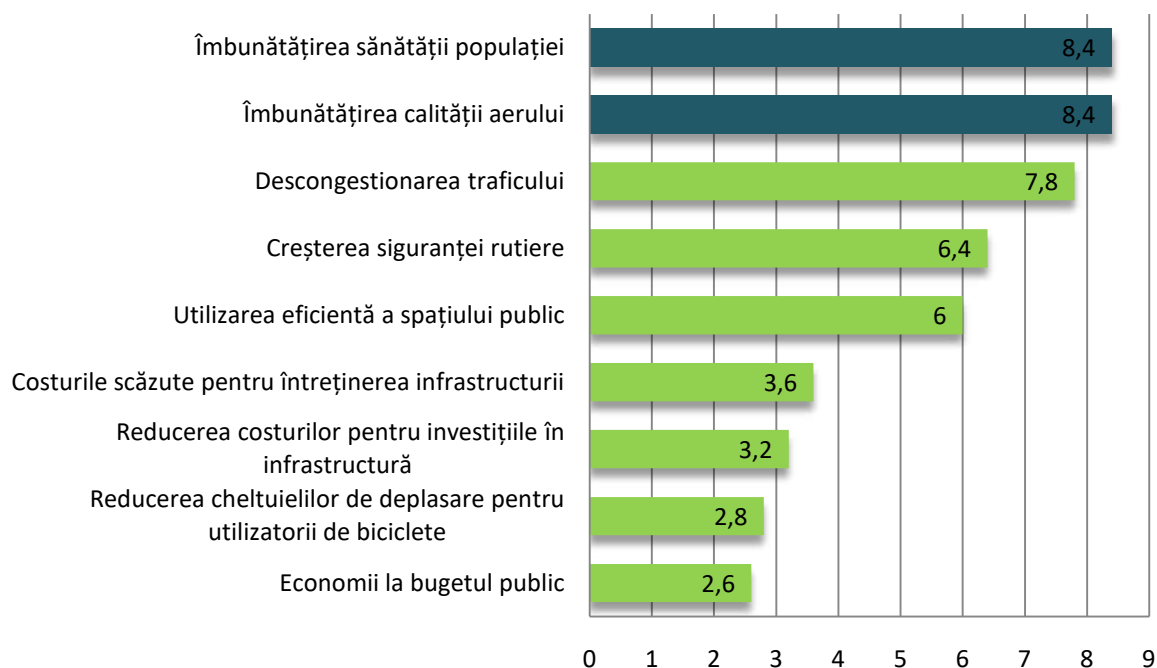
6.6. Importanța acordată beneficiilor aduse de utilizarea bicicletei

Principalele beneficii evaluate de agențiile de dezvoltare respondente au fost:

- 6a. Îmbunătățirea sănătății populației
- 6b. Utilizarea eficientă a spațiului public
- 6c. Economii la bugetul public
- 6d. Descongestionarea traficului
- 6e. Îmbunătățirea calității aerului
- 6f. Reducerea costurilor pentru investițiile în infrastructură
- 6g. Costurile scăzute pentru întreținerea infrastructurii
- 6h. Reducerea cheltuielilor de deplasare pentru utilizatorii de biciclete
- 6i. Creșterea siguranței rutiere

Indicator	6a	6b	6c	6d	6e	6f	6g	6h	6i
Media	8.40	6.00	2.60	7.80	8.40	3.20	3.60	2.80	6.40
Minimum	8	5	1	7	7	1	3	2	5
Maximum	9	9	6	9	9	6	5	4	9

Ordinea beneficiilor utilizării bicicletei în mediul urban

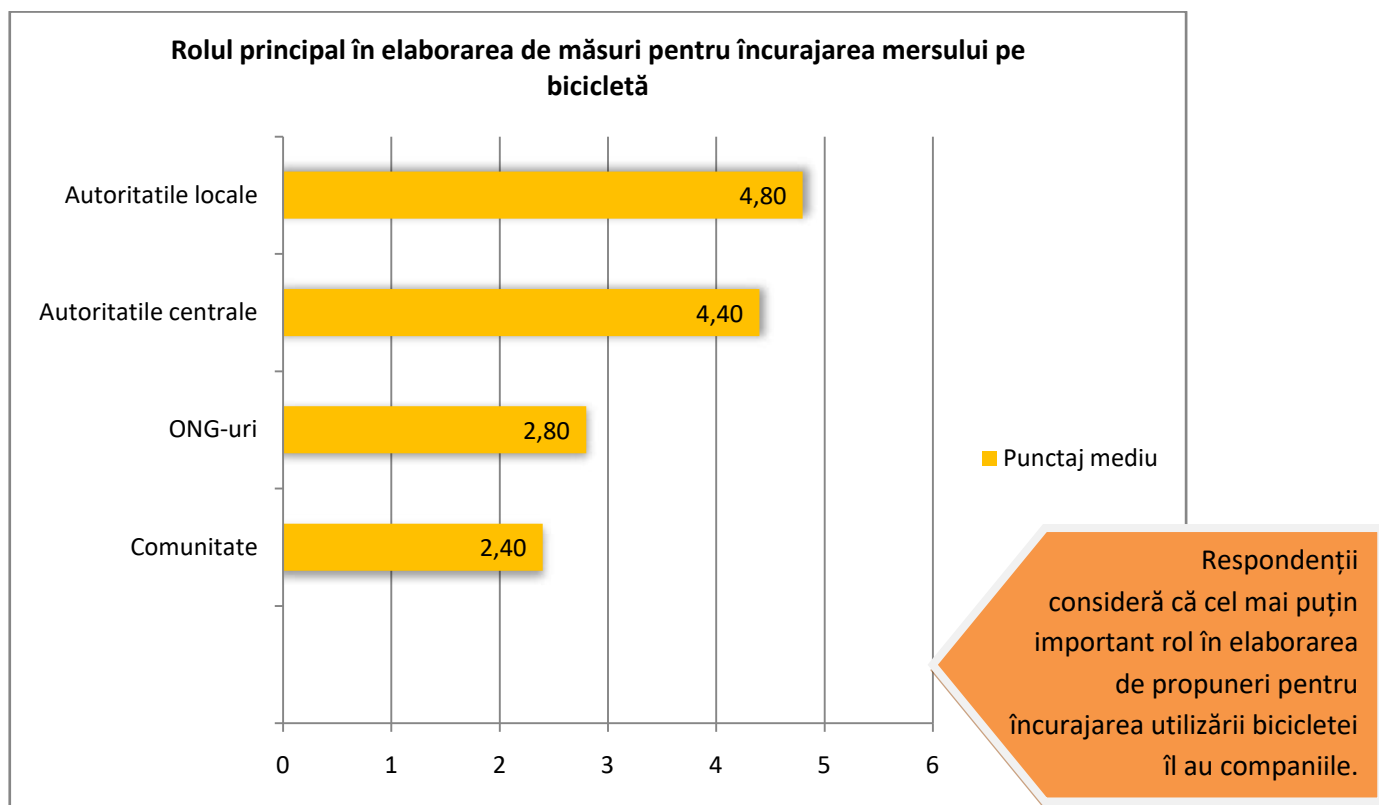


Cele mai importante beneficii aduse de utilizarea bicicletei, au fost considerate, la egalitate **îmbunătățirea sănătății populației și îmbunătățirea calității aerului (8,4p)**. Acestea au fost urmate de **decongestionarea traficului (7,8p)** și **creșterea siguranței rutiere (6,4p)**.

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

Agențiile de dezvoltare respondente consideră că cel mai important rol în elaborarea de propuneri pentru încurajarea mersului pe bicicletă îl au autoritățile locale (4,80p), urmate de autoritățile centrale (4,40p).

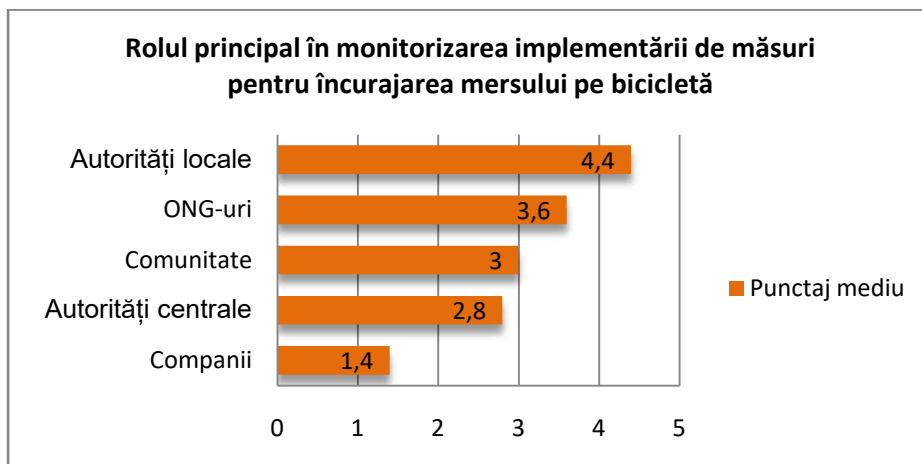
Indicator	Autoritățile centrale	Autoritățile locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
Punctaj mediu	4.40	4.80	1.80	2.80	2.40



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

Agențiile de dezvoltare respondente consideră că cel mai important rol în monitorizarea măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei îl au autoritățile locale (4,40p) alături de ONG-uri (3,60p). Aici părerile diferă față de cele ale autorităților centrale care consideră că au un rol secund alături de autoritățile locale, în monitorizarea măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei.

Indicator	Autorități centrale	Autorități locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
Punctaj mediu	2.80	4.40	1.40	3.60	3.00

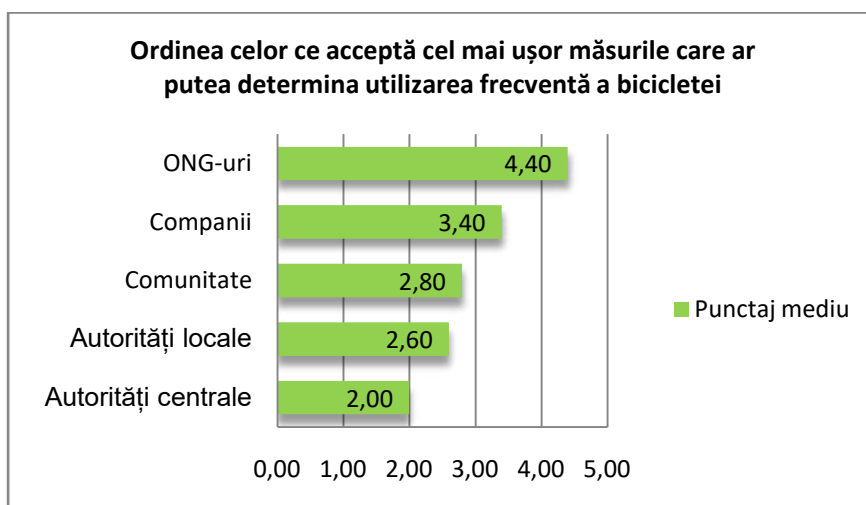


6.9. Cine acceptă cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei

Respondenții consideră că organizațiile nonguvernamentale sunt cele care ar accepta cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei (4,40p), urmate de companii (3,40p).

Cele mai greu adaptabile la schimbare se consideră a fi instituțiile centrale.

	Autorități centrale	Autorități locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
Punctaj mediu	2.00	2.60	3.40	4.40	2.80





Partea a III - a - Autorități Publice Locale



1. Scopul cercetării

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

2. Obiectivele cercetării

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

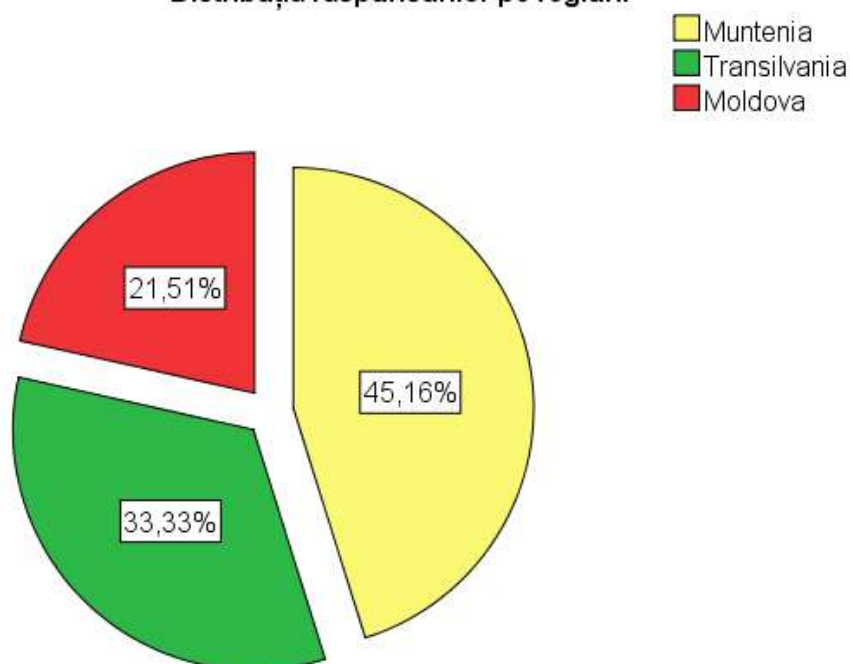
3. Culegerea datelor

Chestionarele au fost trimise prin e-mail însoțite de adresă oficială din partea beneficiarului, în două etape: 18.12.2018 și 08.01.2019. Chestionarele au fost trimise către 180 de primării – orașe reședință de județ, municipii și stațiuni turistice din toate județele țării. Acestora li s-au adăugat 41 de Consilii Județene, care au fost contactate prin e-mail în două etape. Răspunsurile primite au fost introduse într-o bază de date SPSS.

4. Structura eșantionului

Numărul de chestionare primite de la Primării și Consilii Județene este de 93. Rata de răspuns este de 44,3%. Distribuția răspunsurilor pe regiuni istorice arată astfel: autoritățile publice din regiunea Muntenia (45%), fiind urmată de Transilvania (33%) și Moldova (21%).

Distribuția răspunsurilor pe regiuni



Transilvania	31	33,3
Moldova	20	21,5
Total	93	100,0

	Județ	Frecvența	Procent
1	Alba	2	2,2
2	Argeș	2	2,2
3	Arad	2	2,2
4	Bacău	2	2,2
5	Bistrița Năsăud	3	3,2
6	Botoșani	2	2,2

7	Brașov	5	5,4
8	Buzău	3	3,2
9	Cluj	2	2,2
10	Călărași	2	2,2
11	Constanța	5	5,4
12	Covasna	2	2,2
13	Dâmbovița	3	3,2

14	Dolj	3	3,2
15	Galați	1	1,1
16	Giurgiu	2	2,2
17	Harghita	2	2,2
18	Iași	1	1,1
19	Mehedinti	3	3,2
20	Maramureș	5	5,4
21	Mureș	3	3,2
22	Neamț	2	2,2
23	Olt	2	2,2
24	Prahova	5	5,4
25	Sibiu	2	2,2

26	Sălaj	3	3,2
27	Satu Mare	3	3,2
28	Suceava	3	3,2
29	Tulcea	4	4,3
30	Vaslui	3	3,2
31	Vâlcea	3	3,2
32	Vrancea	4	4,3
33	Brăila	1	1,1
34	Ialomița	1	1,1
35	Teleorman	1	1,1
36	Timiș	1	1,1
	Total	93	100,0

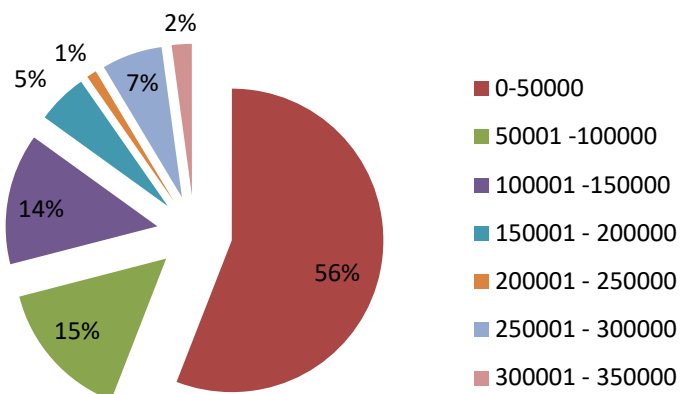
Se poate observa că cele mai multe răspunsuri (5,4%) le au județele Brașov, Constanța, Maramureș, Prahova. Nu au avut nici un răspuns din județele: Bihor, Ilfov, Caraș-Severin, Gorj, Hunedoara și Municipiul București.

În funcție de numărul de locuitori, cele mai multe răspunsuri provin din orașele mici - 56% (populație sub 50000 de locuitori) urmate de orașele cu populație între 50000 și 100000 de locuitori - 15% și de cele cu populație între 100000 - 150000 locuitori - 14%.

Distribuția răspunsurilor în funcție de dimensiunea localității

Număr de locuitori	Frecvență	Procent
0-50000	52	55,9
50001 -100000	14	15,1
100001 -150000	13	14,0
150001 - 200000	5	5,4
200001 - 250000	1	1,1
250001 - 300000	6	6,5
300001 - 350000	2	2,2
Total	93	100,0

Distribuția răspunsurilor în funcție de dimensiunea localității (nr. locuitori)



5. Elaborarea chestionarului și codificarea răspunsurilor

Instituția dumneavoastră:.....

1 – Primărie, 2 – Consiliu Județean

Localitatea dumneavoastră:.....

Au fost adăugate: Județul, Regiunea (1 - Muntenia, 2- Transilvania, 3 - Moldova) și numărul de locuitori al localităților de reședință, care a fost împărțit în 8 intervale egale începând de la localități sub 50000 de locuitori, până la 400000 de locuitori.

Număr de locuitori:.....

Întrebare 1. În ce măsură considerați că instituția dumneavoastră manifestă un interes constant pentru oferirea de condiții tot mai bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban? (variantă unică de răspuns)

a	În mare măsură	1
b	În mică măsură	2
c	Nu există interes	3



Întrebare 2. În acest moment, considerați că legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban? (variantă unică de răspuns)

a	Este benefică	1
b	Este deficitară	2
c	Nu este benefică	3

Întrebare 3. Cât de importantă este pentru instituția dumneavoastră adoptarea unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România? (variantă unică de răspuns)

a	Foarte importantă	1
b	Importantă	2
c	Indiferentă	3
d	Puțin importantă	4
e	Deloc importantă	5

Întrebare 4. Cât de importantă este pentru instituția dumneavoastră adoptarea unei Strategii naționale de încurajare a utilizării bicicletei? (variantă unică de răspuns)

a	Foarte importantă	1
b	Importantă	2
c	Indiferentă	3
d	Puțin importantă	4
e	Deloc importantă	5

Întrebare 5. Ordonăți în ordinea importanței, măsurile despre care instituția dumneavoastră consideră că ar avea cel mai mare impact pentru creșterea numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban. (*a se nota ordinea importanței cu ranguri de la 1 la 8 1- cel mai important, 8 - cel mai puțin important*) (variante multiple de răspuns)

Nr.	Măsuri	Rang
5a	Facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete	
5b	Facilități fiscale acordate companiilor care-și încurajează angajații să se deplaseze pe bicicletă	
5c	Alocări bugetare pentru proiecte dedicate	
5d	Rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete	
5e	Măsuri de calmare a traficului general	



5f	Campanii de conștientizare	
5g	Măsuri de descurajare a utilizării deplasărilor motorizate	
5h	Îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice	

locul 1 - 8p, locul 2 - 7p, locul 3 - 6p, locul 4 - 5p, locul 5 - 4p, locul 6 - 3p, locul 7 - 2p, locul 8 - 1p

Întrebare 6. Ordonăți în ordinea importanței pentru instituția dvs, beneficiile utilizării bicicletei (*a se nota ordinea importanței cu ranguri de la 1 la 9, 1 - cel mai important, 9 - cel mai puțin important*) (*variante multiple de răspuns*)

Nr.	Beneficii	Rang
6a	Îmbunătățirea sănătății populației	
6b	Utilizarea eficientă a spațiului public	
6c	Economii la bugetul public	
6d	Descongestionarea traficului	
6e	Îmbunătățirea calității aerului	
6f	Reducerea costurilor pentru investițiile în infrastructură	
6g	Costurile scăzute pentru întreținerea infrastructurii	
6h	Reducerea cheltuielilor de deplasare pentru utilizatorii de biciclete	
6i	Creșterea siguranței rutiere	

locul 1 - 9p, locul 2 - 8p, locul 3 - 7p, locul 4 - 6p, locul 5 - 5p, locul 6 - 4p, locul 7 - 3p, locul 8 - 2p, locul 9 - 1p

Întrebare 7. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar trebui să aibă cel mai important rol în elaborarea de propuneri de măsuri de încurajare a utilizării bicicletei. (*acordați ranguri de la 1 la 5, 1 - cel mai important, 5 - cel mai puțin important*) (*variante multiple de răspuns*)

	Tipul Instituției	Rang
7a	Autorități centrale	
7b	Autorități locale	
7c	Companii	
7d	ONG-uri	
7e	Comunitate	

locul 1 - 5p, locul 2 - 4p, locul 3 - 3p, locul 4 - 2p, locul 5 - 1p

Întrebare 8. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar trebui să aibă cel mai important rol în monitorizarea implementărilor măsurilor de încurajare a utilizării bicicletei. (*acordați ranguri de la 1 la 5, 1 - cel mai important, 5 - cel mai puțin important*) (*variante multiple de răspuns*)



	Tipul Instituției	Rang
8a	Autorități centrale	
8b	Autorități locale	
8c	Companii	
8d	ONG-uri	
8e	Comunitate	

locul 1 - 5p, locul 2 - 4p, locul 3 - 3p, locul 4 - 2p, locul 5 - 1p

Întrebare 9. Stabiliți o ordine a celor care, în opinia instituției dvs., ar accepta cel mai ușor măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei. (*pe primul loc 1 - vor fi cei care accepta cel mai ușor schimbările, apoi, în ordine, până la 5 - cei care acceptă cu greu schimbări*) (varianțe multiple de răspuns)

	Tipul Instituției	Rang
9a	Autorități centrale	
9b	Autorități locale	
9c	Companii	
9d	ONG-uri	
9e	Comunitate	

locul 1 - 5p, locul 2 - 4p, locul 3 - 3p, locul 4 - 2p, locul 5 - 1p

Întrebare 10. Considerați că infrastructura pentru biciclete din localitatea dvs. oferă condiții care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei? (variantă unică de răspuns)

a	În mare măsură	1
b	În mică măsură	2
c	Nu există infrastructură	3

Întrebare 11. Ordonati în funcție de viziunea adoptată de instituția dvs. următoarele proiecte de investiții implementate (sau în curs de implementare) care pot încuraja utilizarea bicicletei (acordați ranguri în funcție de ordinea importanței - 1 - cel mai important, până la cel mai puțin important. Eliminați variantele care nu au fost avute în vedere): (varianțe multiple de răspuns)

	Tip investiție	Rang
11a	Modernizare infrastructură rutieră (trafic general)	
11b	Realizarea de benzi dedicate transportului public și bicicletelor	
11c	Creșterea siguranței rutiere	
11d	Amenajarea de trasee dedicate pentru biciclete	
11e	Implementarea unui sistem de închiriere a bicicletelor (bike-sharing)	
11f	Măsuri de calmare a traficului general	
11g	Amenajarea de trasee cicloturistice / de agrement	



locul 1 - 7p, locul 2 - 6p, locul 3 - 5p, locul 4 - 4p, locul 5 - 3p, locul 6 - 2p, locul 7 - 1p

Întrebare 12. În localitatea dumneavoastră există infrastructură pentru deplasarea frecventă pe bicicletă? (răspuns unic pe linie). Varianta 12a - Da, altă întrebare - 12aD (cu variantele 1, 2, 3)

		Da	Nu
12a	Piste pentru biciclete	1	0
12b	Trasee pentru biciclete (trasee care nu sunt semnalizate cu indicatorul „pista”)	1	0
12c	Parcări pentru biciclete	1	0
12d	Sistem de închiriere de biciclete (bike-sharing)	1	0
12e	Magazin specializat pentru comercializarea de biciclete	1	0
12f	Service pentru biciclete	1	0
12g	Centre multimodale (Park&Ride)	1	0
12h	Trasee pentru cicloturism / de agrement	1	0
12i	Altele.....	1	0

12aD1. Dacă "Da - Piste pentru biciclete" (semnalizate pe fiecare tronson de drum cu indicatorul de obligativitate „pista pentru biciclete” specificați lungimea acestora - km

12aD2. Dacă "Da - Piste pentru biciclete" precizați lungimea **străzilor*** unde acestea au fost amenajate prin reducerea spațiului dedicat mașinilor (carosabil) - km

12aD3. Dacă "Da - Piste pentru biciclete" precizați lungimea **străzilor*** unde acestea au fost amenajate prin reducerea spațiului dedicat pietonilor (trotuar) - Km

** se va calcula lungimea străzii, indiferent de cate sensuri sau benzi au pistele respective*

Răspunsurile la această întrebare au fost grupate pe intervale de 5 km, de la 0 la 80, pentru a putea fi prelucrate de SPSS.

Întrebare 13. Monitorizați numărul de bicicliști din localitatea dumneavoastră?

a	Da, zilnic	1
b	Da, prin studii periodice	2
c	Nu	3

Pentru varianta de răspuns 13a , cod 1 se introduc două noi variabilă



13a1. Dacă "Da, zilnic", precizați în ce mod și care este media lunară/anuală înregistrată de-a lungul timpului - **media lunară** de bicicliști - definită prin intervale

13a2 - **media anuală** de bicicliști - definită prin intervale

13b. Dacă "Da, prin studii periodice", precizați când s-au făcut studiile și concluziile acestora - ...

(Răspunsurile 13b - Da, au fost înregistrate separat)

Întrebare 14. Pe raza localității dumneavoastră, aveți cunoștință dacă autoritățile publice au organizat (în ultimii 5 ani) tururi/evenimente pentru promovarea mersului pe bicicletă în rândul locuitorilor?

a	Da	1
b	Nu	0

Dacă "Da", precizați care sunt aceste instituții și care este frecvența anuală a acestor evenimente

(Răspunsurile 14a - Da, au fost înregistrate separat)

Întrebare 15. Pe raza localității dumneavoastră, ONG-urile sau grupurile de inițiativă organizează tururi/evenimente pentru promovarea mersului pe bicicletă în rândul locuitorilor?

a	Da	1
b	Nu	0

Dacă "Da", precizați cât de frecvente sunt acest tip de inițiativă

(Răspunsurile 15a - Da, au fost înregistrate separat)

Întrebare 16. Considerați că aveți o bună colaborare cu ONG-urile sau grupurile de inițiativă pentru a dezvolta împreună idei de proiecte ce ar putea determina mai multe persoane să utilizeze bicicleta în localitatea dvs.?

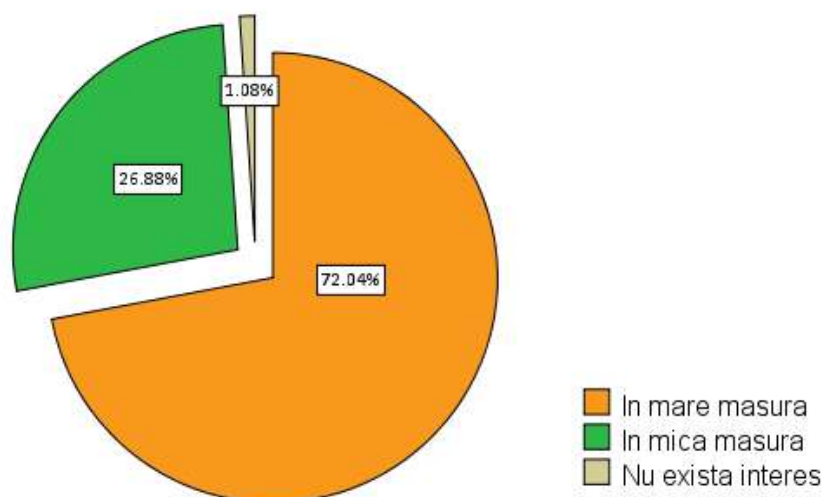
a	Da	1
b	Nu	0

6. Interpretarea datelor

6.1. Interesul pentru oferirea de condiții bune pentru utilizarea bicicletei în mediul urban

	Frecvența	Procent
În mare măsură	67	72.0
În mică măsură	25	26.9
Nu există interes	1	1.1
Total	93	100.0

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



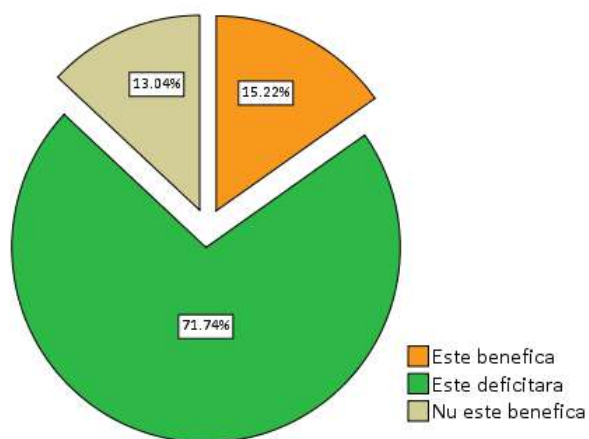
6.2. Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban

Variante de răspuns	Frecvență	Procent
Este benefică	14	15.22
Este deficitară	66	71.74
Nu este benefică	12	13.04
Total răspunsuri	92	100
Nonrăspunsuri	1	

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

Total chestionare	93
-------------------	----

Legislația din România este benefică încurajării utilizării bicicletei în mediul urban

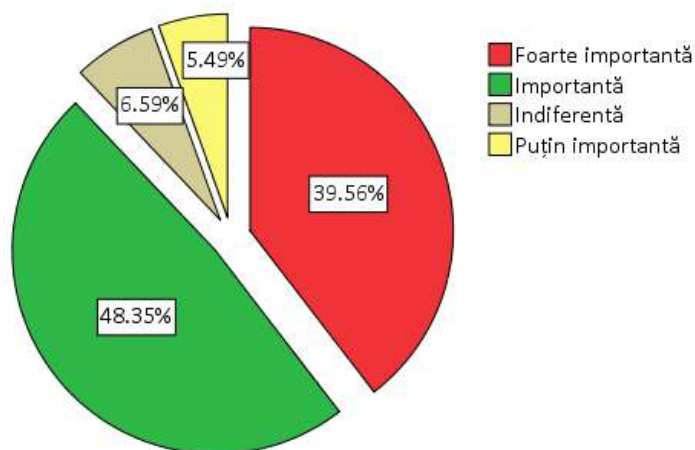


6.3. Importanța adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă în România

Variante de răspuns	Frecvența	Procent
Foarte importantă	36	39.5
Importantă	44	48.3
Indiferentă	6	6.3
Puțin importantă	5	5.4
Deloc importantă	0	0
Total răspunsuri	91	100
Nonrăspunsuri	2	
Total chestionare	93	

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

Importanța adoptării unor modificări legislative în beneficiul circulației pe bicicletă

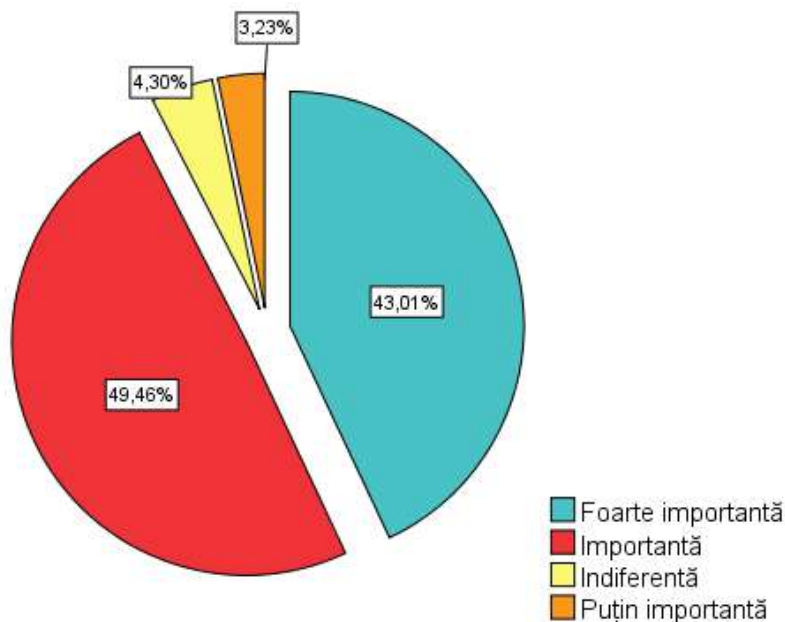


6.4. Importanța adoptării unei Strategii Naționale de încurajare a utilizării bicicletei

Variante de răspuns	Frecvență	Procent
Foarte importantă	40	43.0
Importantă	46	49.5
Indiferentă	4	4.3
Puțin importantă	3	3.2
Deloc importantă	0	0
Total	93	100.0

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

Importanța adoptării unei strategii naționale pentru încurajarea mersului pe bicicletă

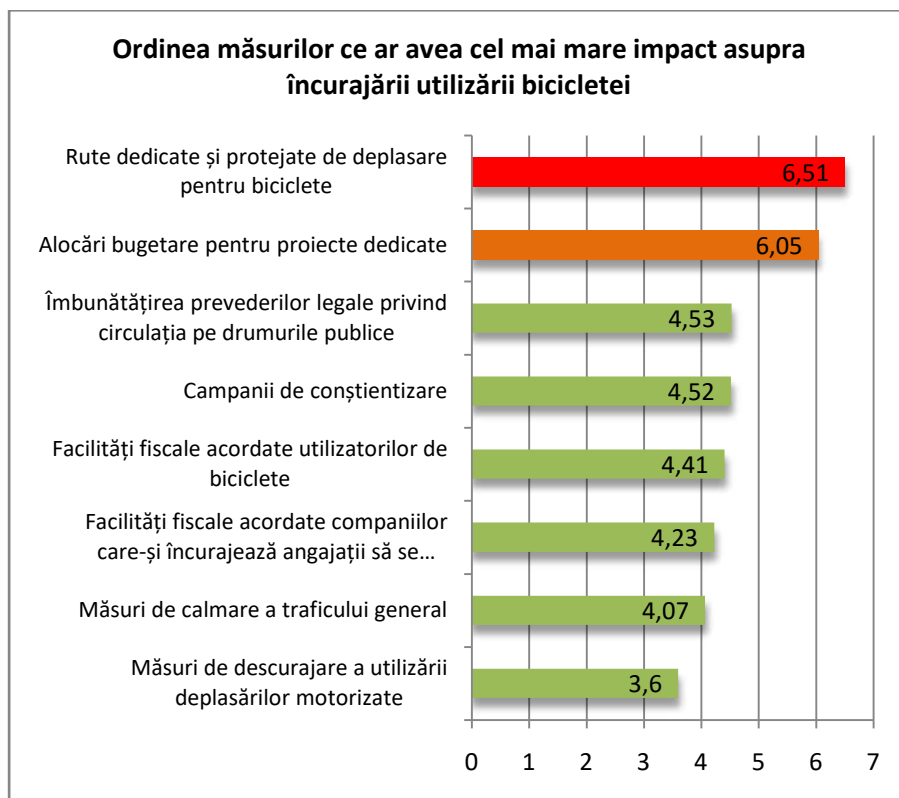


6.5. Măsurile care au cel mai mare impact pentru creșterea numărului de persoane care utilizează bicicleta în mediul urban

Măsurile propuse spre analiză autorităților publice locale, au fost următoarele:

- 5a. Facilități fiscale acordate utilizatorilor de biciclete
- 5b. Facilități fiscale acordate companiilor care-și încurajează angajații să se deplaseze pe bicicletă
- 5c. Alocări bugetare pentru proiecte dedicate
- 5d. Rute dedicate și protejate de deplasare pentru biciclete
- 5e. Măsuri de calmare a traficului general
- 5f. Campanii de conștientizare
- 5g. Măsuri de descurajare a utilizării deplasărilor motorizate
- 5h. Îmbunătățirea prevederilor legale privind circulația pe drumurile publice

	5a	5b	5c	5d	5e	5f	5g	5h
Valide	87	87	87	87	87	87	87	87
Nonrăspunsuri	6	6	6	6	6	6	6	6
Punctaj mediu	4,41	4,23	6,05	6,51	4,07	4,52	3,60	4,53



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

6.6. Beneficiile utilizării bicicletei

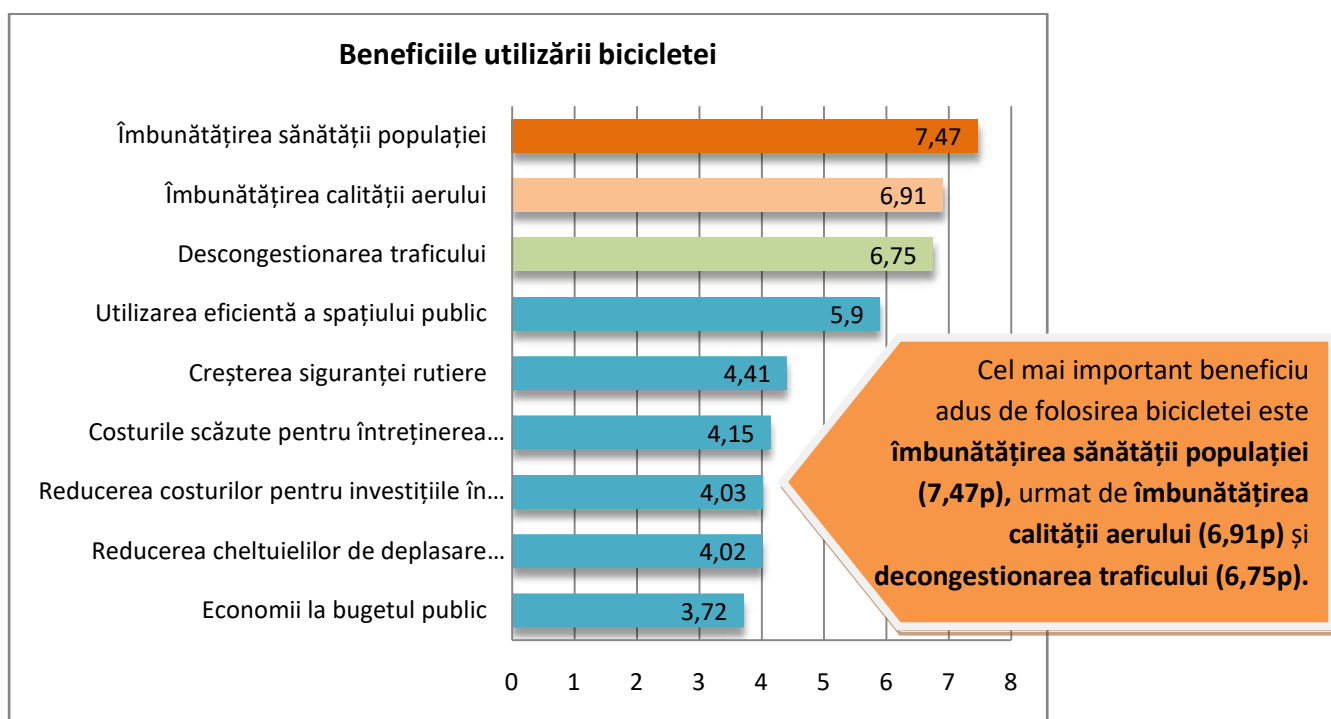
Principalele beneficii propuse spre analiză autorităților publice sunt următoarele:

- 6a. Îmbunătățirea sănătății populației
- 6b. Utilizarea eficientă a spațiului public
- 6c. Economii la bugetul public
- 6d. Descongestionarea traficului
- 6e. Îmbunătățirea calității aerului
- 6f. Reducerea costurilor pentru investițiile în infrastructură
- 6g. Costurile scăzute pentru întreținerea infrastructurii

6h. Reducerea cheltuielilor de deplasare pentru utilizatorii de biciclete

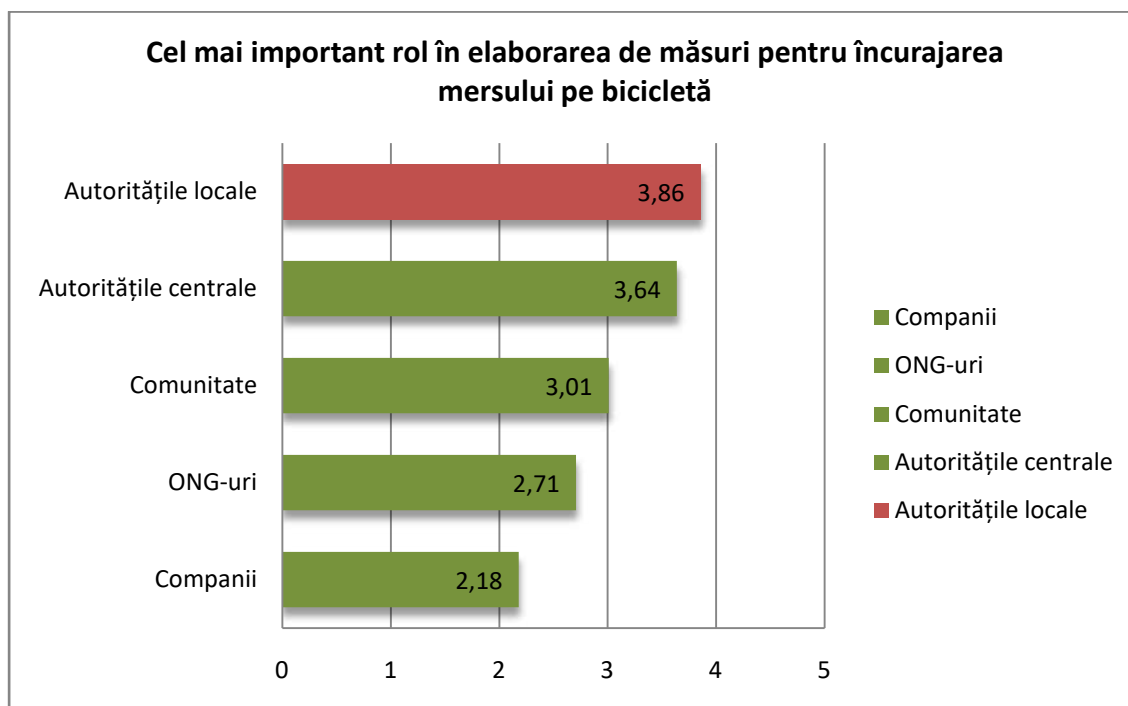
6i. Creșterea siguranței rutiere

	6a	6b	6c	6d	6e	6f	6g	6h	6i
Valide	87	87	87	87	87	87	87	87	87
Nonrăspunsuri	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Punctaj mediu	7,47	5,90	3,72	6,75	6,91	4,03	4,15	4,02	4,41



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

	Autoritățile centrale	Autoritățile locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
Valide	92	93	92	92	92
Nonrăspunsuri	1	0	1	1	1
Punctaj mediu	3,64	3,86	2,18	2,71	3,01



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

Distribuția opiniilor legate de rolul cel mai important în elaborarea de măsuri pentru încurajarea mersului pe bicicletă, în funcție de instituția respondentă

a. Consiliile Județene

	Autoritățile centrale	Autoritățile locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
Valide	26	27	26	26	26
Nonrăspunsuri	1	0	1	1	1
Punctaj mediu	3,58	3,56	2,04	2,96	3,04

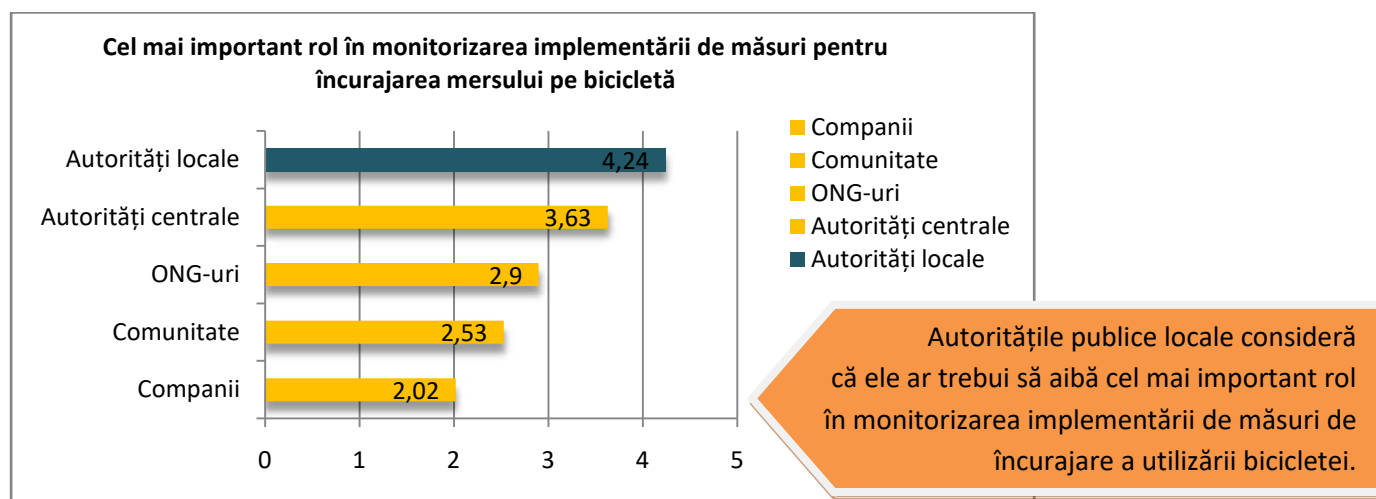
b. Primăriile

	Autoritățile centrale	Autoritățile locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
Valide	66	66	66	66	66

Nonrăspunsuri	0	0	0	0	0
Punctaj mediu	3,67	3,98	2,24	2,61	3,00

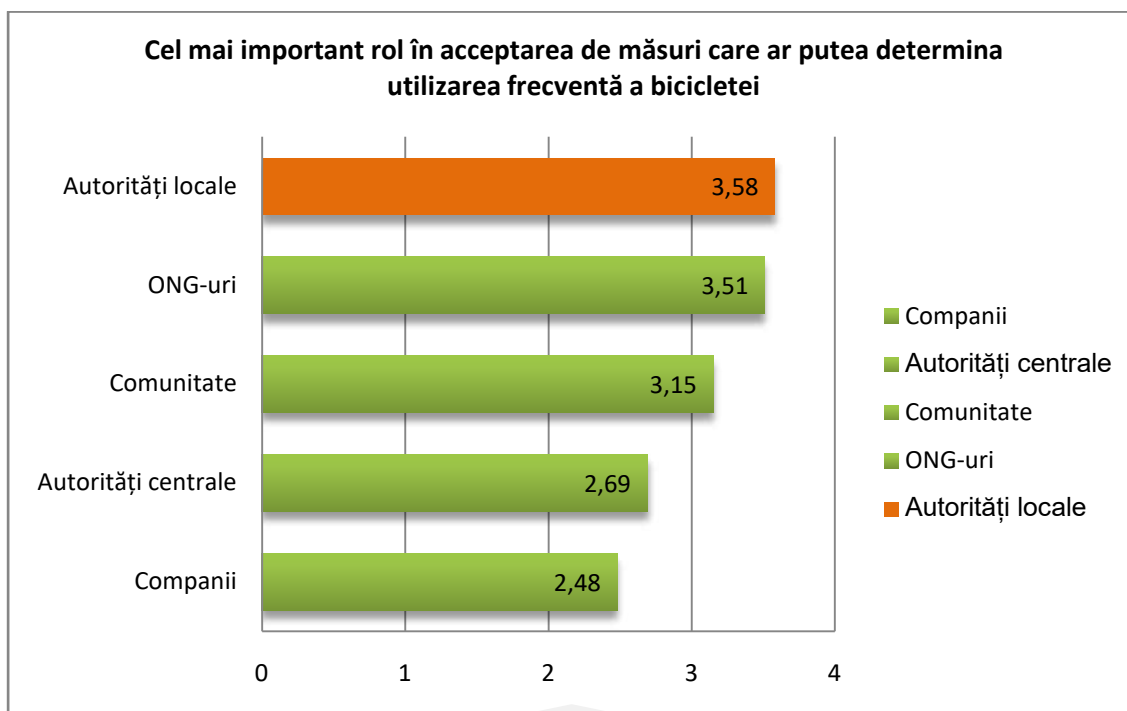
6.8. Cel mai important rol în monitorizarea implementării de măsuri pentru încurajarea utilizării bicicletei

	Autorități centrale	Autorități locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
Valide	93	93	93	93	93
Nonrăspunsuri	0	0	0	0	0
Punctaj mediu	3,63	4,24	2,02	2,90	2,53



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

	Autorități centrale	Autorități locale	Companii	ONG-uri	Comunitate
Valide	93	93	93	93	93
Nonrăspunsuri	0	0	0	0	0
Punctaj mediu	2,69	3,58	2,48	3,51	3,15

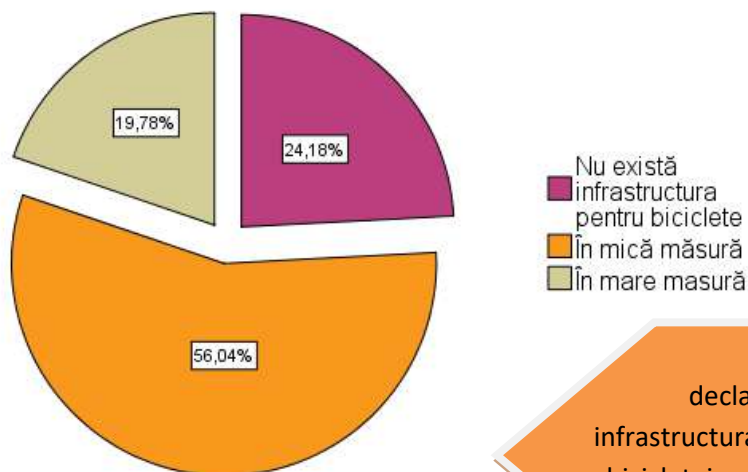


Autoritățile locale consideră că măsurile care ar putea determina utilizarea frecventă a bicicletei ar fi cel mai ușor acceptate de autoritățile locale (3,58p), fiind urmate cu un punctaj apropiat de ONG-uri (3,51p).

6.10. Infrastructura pentru biciclete oferă condiții pentru utilizarea frecventă a bicicletei

Variante de răspuns	Frecvența	Procent
Nu există infrastructură pentru biciclete	22	24,18
În mică măsură	51	56,04
În mare măsură	18	19,78
Total	91	97,8
Nonrăspunsuri	2	
Total	93	

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



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

Distribuția răspunsurilor în funcție de numărul de locuitori din localitățile respondente:

		Numărul de locuitori							Total
		0-50000	50001-100000	100001-150000	150001-200000	200001-250000	250001-300000	300001-350000	
Nu există infrastructură pentru biciclete	Nr. răspunsuri	16	2	3	1	0	0	0	22
	% în Întrebare 10	72,7%	9,1%	13,6%	4,5%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	% în Nr. de locuitori	31,4%	14,3%	25,0%	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	24,2%
În mică măsură	Nr. răspunsuri	24	11	7	2	1	5	1	51
	% în Întrebare 10	47,1%	21,6%	13,7%	3,9%	2,0%	9,8%	2,0%	100,0%
	% în Nr. de locuitori	47,1%	78,6%	58,3%	40,0%	100,0%	83,3%	50,0%	56,0%
În mare măsură	Nr. răspunsuri	11	1	2	2	0	1	1	18
	% în	61,1%	5,6%	11,1%	11,1%	0,0%	5,6%	5,6%	100,0%

	Întrebare 10								
	% în Nr.de locuitori	21,6%	7,1%	16,7%	40,0%	0,0%	16,7%	50,0%	19,8%
Total	Nr. răspunsuri	51	14	12	5	1	6	2	91
	% în Întrebare 10	56,0%	15,4%	13,2%	5,5%	1,1%	6,6%	2,2%	100,0%
	% în Nr.de locuitori	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Se poate observa că din totalul de autorități publice respondente, doar 18, susțin că au în localitățile lor, infrastructură suficientă pentru utilizarea bicicletei, 11 dintre acestea fiind în localități mici sub 50000 locuitori.

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

Din tabelul de mai jos se poate observa că cel mai votat proiect, și cel care a primit în mod repetat punctajul cel mai mare (modulul), este modernizarea infrastructurii rutiere (votat de 84 de primării). Realizarea de benzi dedicate transportului public și bicicletelor a fost considerat proiect prioritar de 76 de primării.

Indicator	Modernizare infrastructură rutiera	Realizarea de benzi dedicate transportului public și bicicletelor	Creșterea siguranței rutiere	Amenajarea de trasee dedicate pentru biciclete	Implementarea unui sistem de închiriere a bicicletelor	Măsuri de calmare a traficului general	Amenajarea de trasee cicloturistice de agrement
Nr. respondenți	84	76	77	77	72	70	73
Nonrăspunsuri	9	17	16	16	21	23	20
Medie la respondenți	5,45	5,71	4,06	5,51	3,64	3,04	3,48
Medie la total chestionare	4,92	4,66	3,36	4,55	2,81	2,29	2,73
Modulul	7	7	5	6	3	2	1



6.12. Existența infrastructurii pentru deplasarea frecventă pe bicicletă

Autoritățile publice respondente au trecut în revistă infrastructura existentă la nivelul localităților de reședință, încadrată în următoarele categorii:

- Piste pentru biciclete
- Trasee pentru biciclete (trasee care nu sunt semnalizate cu indicatorul „pistă”)
- Parcări pentru biciclete
- Sistem de închiriere de biciclete (bike - sharing)
- Magazin specializat pentru comercializarea de biciclete
- Service pentru biciclete
- Centre multimodale (Park & Ride)
- Trasee pentru cicloturism / de agrement

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

- 47% dintre respondenți declară că au piste pentru biciclete
- 40% spun că au trasee pentru biciclete nesemnalizate cu indicatorul pistă
- 38% au parcări pentru biciclete
- 24% au sistem de închiriere de tip bike-sharing
- 58% au magazin specializat de biciclete
- 56% au service pentru biciclete
- 3% au centru multi - modal
- 37% au amenajat trasee pentru cicloturism
- din numărul total de respondenți analizați (93), 3 respondenți au și alte tipuri de infrastructură:
piste în zona mediană, trasee de mountain - bike, e- bikes.

Piste pentru biciclete

	Frecvența	Procent
Da	40	46,50
Nu	46	53,48
Total	86	100
Nu au răspuns	7	
Total	93	

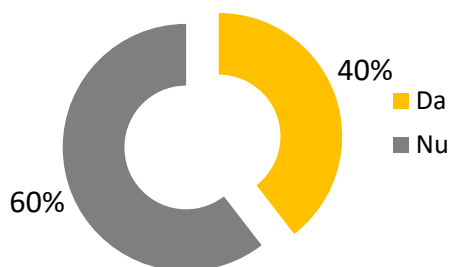
Piste pentru biciclete



Trasee pentru biciclete nesemnalizate cu indicatorul "pistă"

	Frecvența	Procent
Da	34	39,50
Nu	52	60,46
Total	86	100
Nu au răspuns	7	
Total	93	

Trasee pentru biciclete nesemnalizate cu indicatorul pistă



Parcări pentru biciclete

	Frecvența	Procent
Da	33	38,3
Nu	53	61,6
Total	86	100
Nu au răspuns	7	
Total	93	

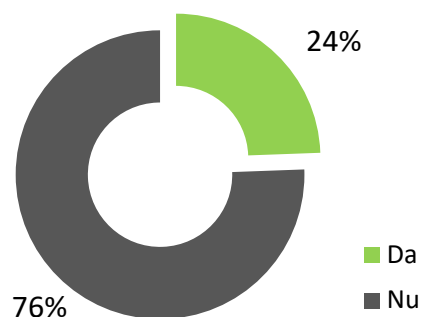
Parcări pentru biciclete



Sistem de închiriere biciclete (bike - sharing)

	Frecvența	Procent
Da	21	24,4
Nu	65	75,58
Total	86	100
Nu au răspuns	7	
Total	93	

Sistem de închiriere biciclete



Magazin specializat pentru comercializarea biciclete

	Frecvența	Procent
Da	50	58,1
Nu	36	41,86
Total	86	100
Nu au răspuns	7	
Total	93	

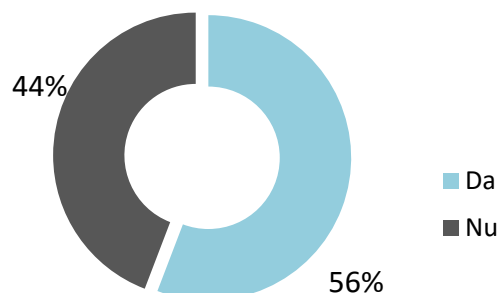
Magazin specializat pentru comercializarea biciclete



Service pentru biciclete

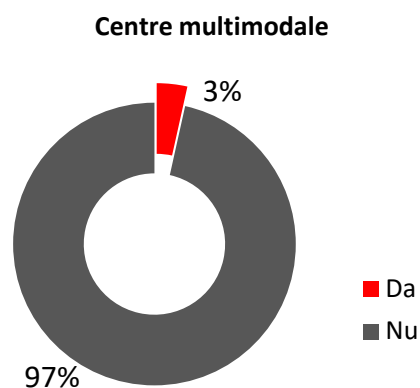
	Frecvența	Procent
Da	48	55,8
Nu	38	44,18
Total	86	100
Nu au răspuns	7	
Total	93	

Service pentru biciclete



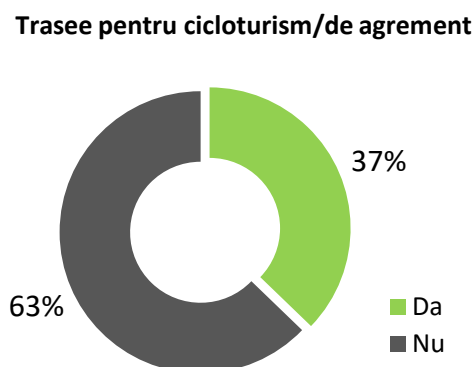
Centre multimodale

	Frecvența	Procent
Da	3	3,4
Nu	83	96,5
Total	86	100
Nu au răspuns	7	
Total	93	



Trasee pentru ciclism/ de agrement

	Frecvența	Procent
Da	32	37,2
Nu	54	62,7
Total	86	100
Nu au răspuns	7	
Total	93	



Pentru cod **DA**, la întrebarea 12a, avem următoarele variante de răspunsuri:

12aD1. Dacă "Da - Piste pentru biciclete" (semnalizate pe fiecare tronson de drum cu indicatorul de obligativitate „pista pentru biciclete” specificați lungimea acestora - km

12aD2. Dacă "Da - Piste pentru biciclete" precizați lungimea **străzilor*** unde acestea au fost amenajate prin reducerea spațiului dedicat mașinilor (carosabil) - km

12aD3. Dacă "Da - Piste pentru biciclete" precizați lungimea **străzilor*** unde acestea au fost amenajate prin reducerea spațiului dedicat pietonilor (trotuar) - Km

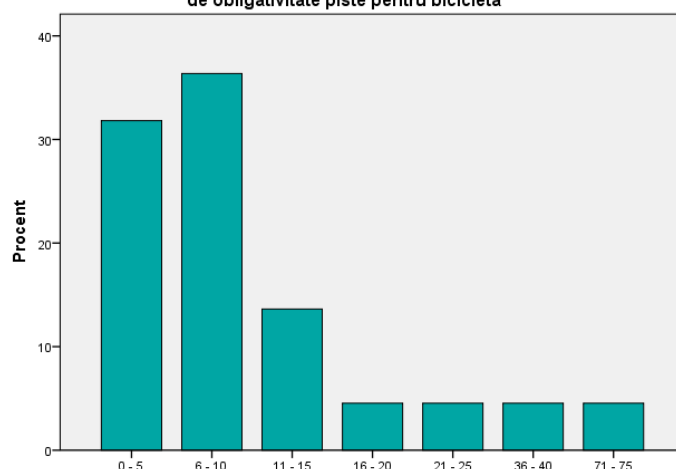
La întrebarea 12a, 40 de localități (46,5%) au declarat că au piste pentru biciclete amenajate.

Din cele 40 de localități care au piste amenajate, 22 specifică lungimea **pistelor semnalizate pe fiecare tronson de drum cu indicatorul de obligativitate „pista pentru biciclete”**. În total sunt 275,73 km de astfel de piste, din care 70 de km sunt în municipiul Sibiu. Majoritatea localităților (36,3%) au piste cuprinse între 6 - 10 km, urmând pistele până la 5 km (31,8%).

Da, avem piste de biciclete semnalizate pe fiecare tronson de drum cu indicatorul de obligativitate piste pentru bicicletă - distribuția răspunsurilor în funcție de km de pistă amenajată

Da, precizează lungimea	Frecvența	Procent
0 - 5km	7	31,8
6 - 10km	8	36,3
11 - 15km	3	13,6
16 - 20km	1	4,5
21 - 25km	1	4,5
36 - 40km	1	4,5
71 - 75km	1	4,5
Total	22	100

Da, avem piste de biciclete semnalizate pe fiecare tronson de drum cu indicatorul de obligativitate piste pentru bicicleta

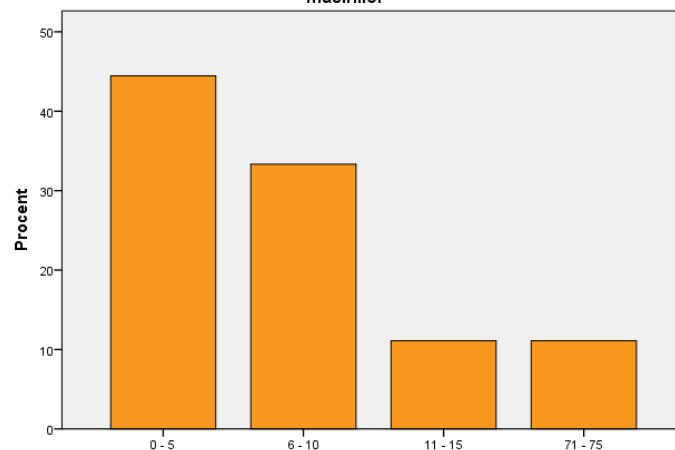


Dintre cei 40 de respondenți care declară că au piste pentru biciclete, 9 precizează lungimea pistelor amenajate prin **reducerea spațiului dedicat mașinilor**. Majoritatea localităților au piste cuprinse între 0 - 5 km, în total fiind 111,65 km de piste amenajate prin reducerea spațiului dedicat mașinilor, din care 70 de km municipiul Sibiu.

Da, avem piste pentru biciclete amenajate prin reducerea spațiului dedicat mașinilor

Da, precizează lungimea	Frecvența	Procent
0 - 5km	4	44,4
6 - 10km	3	33,3
11 - 15km	1	11,1
71 - 75km	1	11,1
Total	9	100

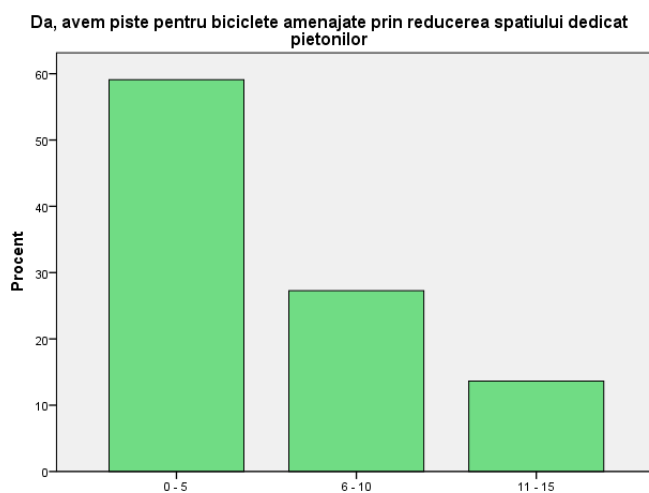
Da, avem piste pentru biciclete amenajate prin reducerea spatiului dedicat masinilor



Dintre cei 40 de respondenți care declară că au piste pentru biciclete, 22 au piste pentru biciclete amenajate prin **reducerea spațiului dedicat pietonilor**, fiind în total 109,01km. Majoritatea localităților (59%) au piste cuprinse între 0-5km.

Da, avem piste pentru biciclete amenajate prin reducerea spațiului dedicat pietonilor

Grupe de km	Frecvența	Procent
0 - 5km	13	59
6 - 10km	6	27,2
11 - 15km	3	13,6
Total	22	100

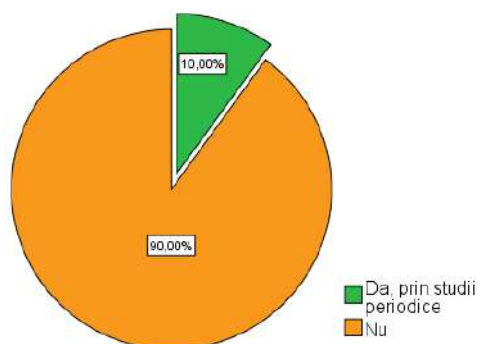


6.13. Monitorizarea numărului de bicicliști

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

Variantă de răspuns	Frecvența	Procent
Da, prin studii periodice	9	10
Nu	81	90
Total	90	100
Nonrăspunsuri	3	
Total	93	

Monitorizati numarul de biciclisti din localitatea dumneavoastra?



O parte din respondenți au detaliat modul în care au monitorizat numărul de bicicliști din localitățile lor, astfel:



Curtea de Argeș:

- Realizarea studiilor - Încurajarea modurilor alternative de circulație, dec 2017, Scăderea transportului privat, dec 2017

Călărași

- PMUD Municipiul Călărași 2016-2030 - conform chestionarului privind modul de deplasare cu bicicleta, în condiții îmbunătățite - ar fi agreat de 16% dintre locuitori în 2016, cota modală de deplasare cu bicicleta 21%.

Bicaz

- Cu ocazia desfășurării concursurilor Mountain Bike se monitorizează numărul de bicicliști înscriși; participarea este de minim 300 de concurenți.

Breaza

- În perioada 1.01 - 20.12.2018 au fost înregistrați de Centrul Național de Informare și Promovare Turistică 215 cicloturiști.

Suceava

- S-au realizat monitorizări în cadrul unor proiecte de decongestionare a traficului și de reducere a emisiilor de carbon. În urma acestor studii reiese că un număr mic de persoane din populația Sucevei utilizează bicicleta ca mijloc zilnic de transport.

Covasna

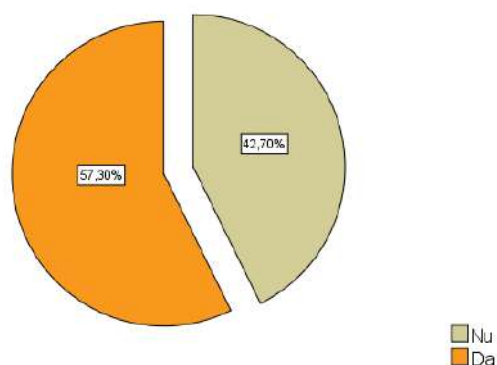
- Au fost realizate monitorizări pentru Programul de Mobilitate Urbană și Programul Bike Sharing.

6.14. Evenimente organizate de Autorități Publice

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

VARIANTĂ DE RĂSPUNS	FRECVENȚA	PROCENT
Nu	38	42,7
Da	51	57,3
Total	89	100
Nonrăspunsuri	4	
Total	93	

Evenimente organizate în ultimii 5 ani de autoritățile locale



Doar o parte dintre cele 51 de autorități care au declarat că organizează evenimente detaliază frecvența și tipul evenimentului organizat. 40 dintre cele 51 de autorități precizează frecvența evenimentelor organizate. Majoritatea autorităților organizează un eveniment anual:

Nr. de evenimente	FRECVENȚA	PROCENT
1	26	65
2-3	10	25
4-5	2	5
11-12	2	5
Total	40	100

Distribuția evenimentelor pe județe:

Alba

Alba Iulia - evenimente organizate de primărie în colaborare cu ONG-uri – 2 ori/an;

Arad

Arad - Consiliul Județean Arad prin Centrul Cultural Județean Arad, Primăria Municipiului Arad prin Centrul Municipal de Cultură Arad – organizează evenimente ocazional cu frecvență aproximativ lunară;



Argeș

Curtea de Argeș: Concurs de biciclete copii, 1 iunie (1 dată pe an), Duatlonul Regal Invictus (1 dată pe an);

Pitești: ONG-uri, Consiliul Local Pitești, Companiile;

Bistrița Năsăud

Bistrița: Consiliul Județean Bistrița Năsăud – anual, Primăria și Consiliul Local al Municipiului Bistrița - anual;

Botoșani

Botoșani - Turul Ciclist al României – Federația Națională de Ciclism (2013, 2017); Skirt bike – Primăria Municipiului Botoșani - anual;

Brașov

Brașov: Brașovul pedalează, "Skirt Bike" - organizate în parteneriat cu ONG-uri;

Făgăraș: Bike & like, Bikethon, Mobility week, TRAC - Turul Rezistenței Anti - Comuniste;

Buzău

Buzău: Primăria Municipiului Buzău organizează anual evenimente dedicate;

Călărași

Călărași: Consiliul Județean Călărași organizează Cursa Dunării Călărășene - anual;

Grădiștea: Consiliul Local Grădiștea – 3 /an;

Constanța

Constanța: Primăria Constanța în colaborare cu un ONG - bianual;

Covasna

Covasna: Primăria împreună cu ONG-uri în săptămâna mobilității;

Sf. Gheorghe: Campanie Cycle to work – în cadrul săptămânii mobilității europene – Primăria

Sf. Gheorghe, firme, ONG-uri (Sepsi Bike, Vocal Cycle);

Târgu Secuiesc: Ziua Mobilității - Primăria împreună cu Asociația Zold Nap;

Întorsura Buzăului: Ziua Copilului – Primăria organizează eveniment de promovare a mersului pe bicicletă împreună cu copiii;

Dolj

Craiova - Etapa Campionatului Național de Ciclism - CSM Craiova; Primăria Craiova împreună cu Clubul de Ciclism Green Circle – Craiova Forum, Bbyx Sports, DJTS, tur ciclist Euprim Craiova”;

Giurgiu



Prundu - Maratonul Dunării - Primăria comunei Prundu împreună cu Riders Club România - anual;

Mehedinți

Consiliul Județean Mehedinți s-a implicat în organizarea următoarelor evenimente:

Corcova - Corcova Trail Race – Asociația Sport la orice vârstă, Podgoria Corcova Roy& Dâmboviceanu;

Isverna - Karst Isverna MTB Race – UAT Isverna, ONG Cyclomaniacs;

Ponoarele - Ponoarele MTB Race – Asociația pentru Turism Mehedințiu de Sub Munte;

Drobeta Turnu Severin - Skirt Bike Drobeta – ONG Cyclomaniacs;

Iași

Târgu Frumos - 1 -2 evenimente de tip concurs /an;

Mureș

Sighișoara - Primăria Municipiul Sighișoara, Poliția Municipiului Sighișoara;

Neamț

Bicaz - Primăria orașului Bicaz - bianual;

Prahova

Breaza - CNIPT - Eveniment anual "Cu bicicleta la Breaza"; Evenimente periodice - Bicicleli;

Predeal - Predeal Trophy - anual - Primăria Predeal;

Sinaia - UAT Sinaia organizează în parteneriat cu mai multe ONG-uri încă din 2015 o serie de concursuri și tururi de ciclism pe trasee urbane și montane (Road Grand Tour, Turul

Munteniei, Sinaia pe Bicicletă) - anual;

Satu Mare

Satu Mare: APM, Biblioteca Județeană, Primăria Satu Mare - 1-2 evenimente pe an;

Sălaj

Zalău Consiliul Județean Sălaj - Road Grand Tour Sălaj - bianual;

Sibiu

Sibiu: Etapă a Turului Ciclist al României/ anual;

Săptămâna anuală a mobilității/anual;

Turul ciclist al Sibiului/anual;

Biciclete cochete /anual;

Tur artă stradală pe bicicletă în cadrul Festivalului Internațional de Artă Stradală/ anual;



Suceava

Suceava: Primăria Suceava, Consiliul Județean Suceava, Direcția pentru tineret și sport Suceava, ONG-uri /4-5 ori /an;

Rădăuți - de Zilele Orașului - evenimente organizate de autoritățile locale prin intermediul profesorilor de sport și instructorilor de fitness/ anual;

Teleorman

Au fost organizate concursuri de mers pe bicicletă de către Primăriile: Alexandria, Roșiorii de Vide, Turnu Măgurele, Videle, Zimnicea și de către Consiliul Județean Teleorman;

Timiș

Timișoara: Verde pentru biciclete;

Vaslui

Vaslui - Primăria Municipiului Vaslui în colaborare cu un ONG – 2-3/an;

Vrancea

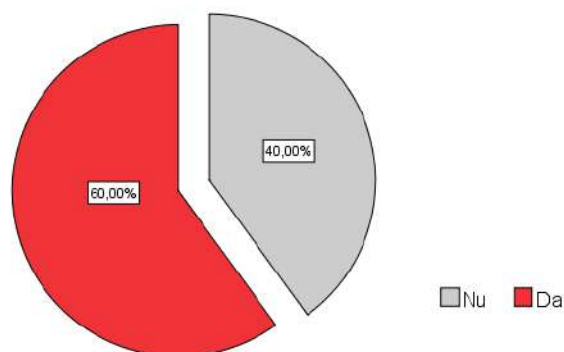
Focșani - CJ Vrancea, Direcția Județeană pentru Cultură Vrancea, în parteneriat cu Asociația Sportivă Velo Power au organizat evenimentul Mausolee pe Bicicletă - anual.

6.15. Evenimente organizate de ONG-uri

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

Răspuns	Frecvența	Procent
Nu	36	40
Da	54	60
Total	90	100
Nonrăspunsuri	3	
Total	93	

Evenimente organizate in localitatea dvs de ONG-uri





Din analiza răspunsurilor la întrebările 14, 15, reiese că pentru organizarea unor evenimente pentru promovarea mersului pe bicicletă, autoritățile locale colaborează cu ONG-uri.

Din cele 54 de autorități care au răspuns afirmativ la întrebarea 15, doar o parte detaliază frecvența (42) de organizare a evenimentelor pentru promovarea mersului pe bicicletă și tipul acestor evenimente 45% dintre respondenți detaliază răspunsul și precizează care sunt evenimentele și frecvența acestora. Majoritatea ONG-urilor (52,3%) se implică în organizarea de evenimente anuale. În general, ONG-urile sunt mai active în organizarea de evenimente pentru promovarea și încurajarea mersului pe bicicletă în mediul urban, unele dintre ele organizând evenimente lunare.

Nr. evenimente/an	Frecvența	Procent
1	22	52,3
2-3	8	19
4-5	4	9,52
6-7	2	4,7
11-12	6	14,2
Total	42	100

Argeș

Curtea de Argeș - Concurs de biciclete copii, 1 iunie (1 data pe an); Duetlonul Regal Invictus (1 data pe an);

Călărași

Călărași - concursuri pentru copii și adulți, în fiecare week-end în funcție de vreme, uneori și în cursul săptămânii;

Constanța

Constanța - Primăria Constanța în colaborare cu un **ONG** - bianual;

Covasna

Sf. Gheorghe - de Ziua Mobilității, **Asociația Turulmadar** în parteneriat cu Inspectoratul de Poliție al Județului Covasna, Inspectoratul pentru Situații de Urgență, Serviciul Public Salvamont, Crucea Roșie, **Asociația Sepsi Bike**, **Fitness Tribe** și partenerii media We Radio și Sepsi Radio;
Baraolt - Ziua Mobilității – **Asociația Zike**, **Asociația Protecția Naturii Zoldlfjak**;

Dâmbovița

Târgoviște - Turul Ciclist al României prin **Federația Română de Ciclism** și alte evenimente;
Pucioasa - **ASC Bike Expert** - Bike Expert Alpine Chalange; Road Grand Tour Pucioasa;



Dolj

Craiova - Cupa Băniei la Ciclism – tura de 200 sau 300 km;

Giurgiu

Prundu: Maratonul Dunării: Primăria comunei Prundu, **Riders Club România** - anual;

Galați

Tecuci - **Asociația tinerilor Tecuceni** - 1 eveniment /an

Mehedinți

Corcova: Corcova Trail Race – **Asociația Sport la orice vârstă, Podgoria Corcova Roy& Dâmboviceanu** - Anual

Isverna: Karst Isverna MTB Race – UAT Isverna, **ONG Cyclomaniacs** - Anual

Ponoarele: Ponoarele MTB Race – **Asociația pentru Turism Mehedințiul de Sub Munte**

Drobeta Turnu Severin: Skirt Bike Drobeta – **ONG Cyclomaniacs**

Mureș

Târgu Mureș - **Critical Mass** – 2 ediții pe an

Academia Velo – Concursuri de educație rutieră + evenimente

Skirt Bike – Parada Biciclistelor

Breakfast for bikers – **Fundația Comunitară Mureș** a provocat mureșenii să se deplaseze cu bicicleta la serviciu

Neamț

Piatra Neamț - **Masa Critică Piatra Neamț** - în ultima zi de vineri a fiecărei luni; Tare ca Piatra - anual

Prahova

Sinaia - UAT Sinaia organizează în parteneriat cu mai multe ONG-uri încă din 2015 o serie de concursuri și tururi de ciclism pe trasee urbane și montane (Road Grand Tour, Turul Munteniei, Sinaia pe Bicicletă) - anual

Suceava

Rădăuți - Paradă pe bicicletă în scop caritabil - **ONG-uri** /ocazional anual

Suceava - Primăria, CJ, Direcția pentru tineret și sport Suceava, **ONG-uri** /4-5 ori /an

Vâlcea

Bălcești - Damila SRL - o dată pe an

Vaslui

Vaslui - Primăria Municipiului Vaslui în colaborare cu un **ONG** – 2-3/an

Vrancea

Focșani: Direcția Județeană pentru Cultură Vrancea, în parteneriat cu **Asociația Sportivă Velo Power** au organizat evenimentul Mausolee pe Bicletă - anual.

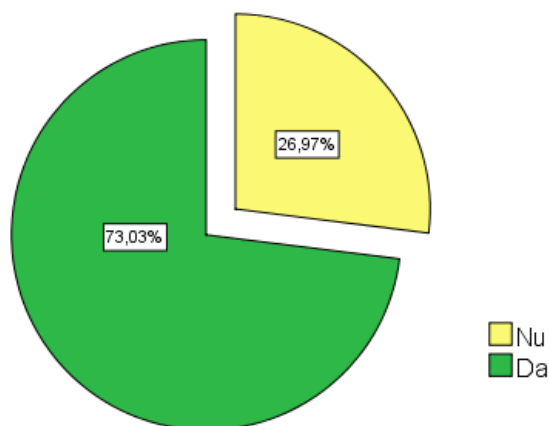
6.16. Relația dintre Autorități Publice și ONG-uri

Colaborarea cu ONG-urile sau grupurile de inițiativă pentru a dezvolta împreună idei de proiecte ce ar putea determina utilizarea mai frecventă a bicicletei, este bună?

Răspuns	Frecvența	Procent
Nu	24	26,9
Da	65	73
Total	89	100
Nonrespondenți	4	
Total	93	

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

Colaborarea cu ONG-urile sau grupurile de inițiativă pentru a dezvolta împreună idei de proiecte ce ar putea determina utilizarea mai frecventă a bicicletei, este bună?





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

Cod SIPOCA 306/SMIS2014: + 110839

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

Data publicării: 01.2018

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

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

Material gratuit