

„PNRR: Fonduri pentru România modernă și reformată!”

STUDIU PENTRU IDENTIFICAREA, STABILIREA ȘI DISTRIBUȚIA TERITORIALĂ A TRASEELOR CICLOTURISTICE LA NIVEL NAȚIONAL

V 01

DESCOPERĂ ROMÂNIA VELO!



CUPRINS



„PNRR. Finanțat de Uniunea Europeană – Următoarea Generație UE”

<https://mfe.gov.ro/pnrr/>

<https://www.facebook.com/PNRROficial/>

INTRODUCERE	2
Cap. 1. CICLOTURISMUL ÎN CONTEXT EUROPEAN	3
1.1. Politici europene privind cicloturismul	3
1.2. Politici naționale privind cicloturismul	5
1.2.1. România pe harta cicloturismului european: de la situația existentă la realitatea în context EuroVelo	5
1.2.2. Cadru legislativ privind cicloturismul	8
1.2.3. Inițiative MDLPA în contextul PNRR	9
1.2.4. Oportunități de finanțare pentru amenajarea infrastructurii pentru biciclete	10
Cap. 2. BENEFICIILE UTILIZĂRII BICICLETEI	11
2.1. Contribuție la dezvoltarea economică durabilă și crearea de locuri de muncă	12
2.2. Suport pentru mobilitatea durabilă	13
2.3. Reducerea emisiilor și economia de energie	14
2.4. O societate mai sigură și sănătoasă	15
2.5. Spații incluzive, sigure, locuibile și reziliente	16
2.6. Turism verde	18
Cap. 3. STABILIREA, IDENTIFICAREA ȘI DISTRIBUȚIA TERITORIALĂ A TRASEELOR CICLOTURISTICE LA NIVEL NAȚIONAL	21
3.1. Metodologia utilizată în elaborarea studiului	21
3.2. Rețeaua de trasee cicloturistice din România pe harta EuroVelo	23
3.3. Distribuția teritorială a traseelor cicloturistice de rang național conform metodologiei utilizate în proiectul Danube Cycle Plans finanțat prin Interreg	30
3.4. Identificarea și distribuția teritorială a traseelor cicloturistice de rang regional și local propuse de Consiliile Județene	31
3.5. Identificarea de trasee cicloturistice tematice la nivel național	32
3.5.1. Via Transilvanica	33
3.5.2. Drumul Imperial Roman	33
3.6. Distribuția teritorială a traseelor cicloturistice în raport cu oportunitățile de mediu, diguri, rețeaua hidrografică și rețeaua de căi ferate	34
3.7. Distribuția la nivel național a rutelor a traseelor cicloturistice identificate de alți actori relevanți	41
3.8. Harta generală la nivel național a traseelor cicloturistice identificate	42
3.9. Integrarea investiției privind amenajarea de trasee cu investiția privind promovarea celor „12 rute turistice/culturale”	44
3.10. Analiză SWOT privind infrastructura cicloturistică în România	48
Cap. 4. SCENARIILE PRIVIND AMENAJAREA REȚELEI DE TRASEE CICLOTURISTICE LA NIVEL NAȚIONAL	53
4.1. Scenariul pe termen scurt	53
4.2. Scenariul pe termen mediu	55
4.3. Scenariul pe termen lung	56
4.4. Criterii de eligibilitate pentru finanțare prin PNRR	59
Cap. 5. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	60
Cap. 6. BIBLIOGRAFIE	62
Anexa 1. Hărți privind identificarea și distribuția traseelor cicloturistice la nivel național	
Anexa 2. Atlasul traseelor cicloturistice la nivel județean	



INTRODUCERE

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) coordonează prin Centrul Național de Coordonare Velo (CNCV) reformele și investițiile din cadrul Componentei 11. Turism și cultură a Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) privind amenajarea de trasee cicloturistice, inclusiv rutele EuroVelo 6 și EuroVelo 13.

Studiul privind stabilirea, identificarea și distribuția teritorială a traseelor cicloturistice la nivel național face obiectul Reformei 2, cadrul pentru operaționalizarea traseelor cicloturistice la nivel național, jalonul nr. 340, cu termen de atingere în Trimestrul III al anului 2022.

Studiul aprofundat stabilește distribuția teritorială a traseelor cicloturistice (minimum 3.000 km de trasee cicloturistice) pe baza unor criterii-cheie, identificând actorii relevanți și integrând inițiativele existente de consolidare a patrimoniului natural și cultural, în conformitate cu cerințele prevăzute în cadrul HG nr. 441/2022 pentru aprobarea normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism. Pe baza rezultatelor Studiului, se va lansa procesul de achiziții publice pentru amenajarea a minimum 3.000 km de trasee cicloturistice.

Metodologia de elaborare a Studiului prevede consultarea tuturor Consiliilor Județene în ceea ce privește identificarea rutelor de pe teritoriul administrativ în vederea amenajării și prelucrarea datelor astfel obținute prin completarea unor fișe tehnice de traseu/pistă, în funcție de o serie de criterii minimale de amenajare și omologare ulterioară, și a tuturor actorilor relevanți la nivel național cu atribuții și competențe în amenajarea infrastructurii cicloturistice (autorități ale administrației publice centrale, Instituțiile Prefectului la nivel național și subordonate, societatea civilă).

De asemenea, Studiul face obiectul unui contract de achiziție publică de prestări servicii al cărui obiect îl reprezintă achiziția de servicii de expertiză pentru suport privind culegerea de date și completarea cu analize de fundamentare pentru realizarea studiului privind identificarea, stabilirea și distribuția teritorială a traseelor cicloturistice la nivel național. Rezultatele astfel obținute vor fundamenta Platforma națională eVelo ce conține un site dedicat CNCV (Centrul Național de Coordonare Velo) și o aplicație digitală pentru telefoane inteligente pentru furnizarea de informații tematice legate de cicloturism.

Echipa MDLPA dorește să-și exprime mulțumirea față de reprezentanții autorităților publice locale care au participat la acest demers complex și au transmis informații despre traseele cicloturistice în vederea selectării spre amenajare prin Componenta 11 din PNRR.



Capitolul 1: CICLOTURISMUL ÎN CONTEXT EUROPEAN ȘI NAȚIONAL

1.1. Politici europene privind cicloturismul

Politica europeană de promovare a transportului alternativ este parte a unor politici integrate de transport pentru toate modurile de transport și trebuie consolidată prin alte politici, cum ar fi cele de planificare teritorială, de dezvoltare urbană durabilă și de dezvoltare socio-economică, toate acestea fiind intercon condiționate.

Documentele de politică europeană în domeniul transporturilor cuprind și dimensiunea de dezvoltare urbană propunând o abordare prin care sunt integrate toate politicile relevante pentru domeniul mobilității și transportului urban, inclusiv o legătură mai strânsă și o corelare între Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă și Planurile Urbanistice¹. Promovarea utilizării bicicletei ca mijloc de transport alternativ atât în mediul urban cât mai ales în afara lui este considerată a fi una dintre cele mai accesibile și eficiente măsuri în promovarea mobilității urbane durabile, respectiv a unui sistem de transport eficient, integrat și inclusiv.

Comisia Europeană promovează prin Pactul ecologic european, accelerarea tranziției către o mobilitate durabilă și inteligentă². Această provocare este abordată în cadrul Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului³. Una din inițiativele promovate de aceasta abordează promovarea unei mobilități intraurbane și urbane mai sustenabile și mai sănătoase. Prin urmare, dublarea numărului de kilometri de infrastructură dedicată bicicletelor pentru următorul deceniu este esențială pentru dezvoltarea modurilor de transport active și sigure.

Totodată, Comisia a avut în vedere dezvoltarea unei misiuni în domeniul orașelor inteligente și neutre din punct de vedere climatic, ca prioritate strategică pentru acțiuni comune în vederea realizării decarbonizării într-un număr mare de orașe europene până în 2030. Rezultatele preconizate vizează identificarea de soluții pentru reducerea expunerii orașelor la poluarea atmosferică și fonică și a sentimentului perceput de nesiguranță pentru pietoni și bicicliști, reevaluarea creșterii calității drumurilor și a spațiului public în sensul creșterii siguranței bicicliștilor și în acest sens o abordare proactivă a riscurilor potențiale ridicate de creșterea numărului de utilizatori de biciclete⁴.

Ciclismul este o modalitate eficientă de utilizare a spațiului costisitor și rar în zonele urbane, fiind foarte sănătos, curat și ieftin și cu un potențial enorm de creștere și

¹ Deffner, J., Ziel, T., Hefter, T., Rudolph, C. (Ed.) (2012), *Manual privind planificarea și promovarea ciclismului*, Material pentru dezvoltarea capacității pentru sesiunile de instruire ale multiplicatorilor în cadrul proiectului mobile2020, Frankfurt/Hamburg, pag. 19.

² Comisia Europeană (2019), *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Pactul ecologic european*, COM(2019) 640 final, Bruxelles.

³ Comisia Europeană (2020), *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*, COM(2020) 789 final, Bruxelles.

⁴ Misiunea Uniunii Europene (2022), *100 de Orașe inteligente și neutre din punct de vedere climatic*, https://research-and-innovation.ec.europa.eu/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/eu-missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en



dezvoltare dacă ne raportăm la faptul că aproape jumătate din călătoriile cu mașina în interiorul orașelor nu depășesc 5 kilometri. Pentru a sprijini tendința de expansiune a acestui mijloc de transport alternativ în Europa, în cadrul Reuniunii informale a miniștrilor UE ai transporturilor au aprobat la Luxemburg în octombrie 2015 *Declarația privind ciclismul ca mijloc de transport ecologic*. Astfel, i-a fost solicitată Comisiei să ia în considerare următoarele acțiuni⁵:

- Integrarea ciclismului în politica de transport multimodal;
- Elaborarea unui document strategic la nivelul UE privind ciclismul;
- Crearea unui punct focus european pentru ciclism.

Grupul de experți al Federației Europene de Ciclism a elaborat în anul 2017 un proiect intitulat *“EU Cycling Strategy. Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility in 2030”* ce reprezintă rezultatul unei revizuii sistematice a tuturor politicilor UE legate de ciclism, fiind conceput special pentru a inspira Comisia Europeană să-și dezvolte propria strategie de ciclism, evitarea fragmentării în dezvoltarea politicilor relevante în cadrul instituțiilor UE și evitarea deficiențelor înregistrate în elaborarea strategiilor/planurilor privind utilizarea bicicletei.

Principalele obiective vizează⁶:

- 1) Ciclismul ar trebui să fie un partener egal în sistemul de mobilitate;
- 2) Creșterea utilizării bicicletei în UE cu 50% în medie în perioada 2019/2020 – 2030;
- 3) Reducerea la jumătate a ratei deceselor înregistrate la nivelul bicicliștilor sau a răniților grav (în km parcurși pe bicicletă) în perioada 2019/2020 – 2030;
- 4) Creșterea investițiilor UE în infrastructura pentru biciclete la 3 miliarde de euro în perioada 2021-2027 și la 6 miliarde de euro în perioada 2028-2034.

Miniștrii transporturilor, sănătății și mediului ai statelor din regiunea paneuropeană, reuniți la Viena cu ocazia celei de-a cincea reuniuni la nivel înalt privind transporturile, sănătatea și mediul, au adoptat în anul 2021 primul Master Plan Pan-European pentru Promovarea Ciclismului.

Viziunea Master Plan-ului este de a promova ciclismul, care va contribui la un trai durabil, un mediu mai bun, îmbunătățirea sănătății și a siguranței, creșterea incluziunii sociale și a prosperității economice și îmbunătățirea generală a calității vieții cetățenilor. În acest scop, ciclismul a fost recunoscut ca un mod de transport egal. În acest sens, pentru îndeplinirea viziunii, au fost stabilite următoarele obiective care urmează să fie implementate până în anul 2030 în regiunea pan-europeană, astfel⁷:

- a) Creșterea semnificativă a ciclismului în fiecare țară pentru a contribui la obiectivul general de dublare a utilizatorilor de biciclete în regiune în ansamblu;
- b) Creșterea semnificativă a rezilienței sistemului de transport prin asigurarea unui spațiu adecvat în favoarea mersului pe bicicletă și pe jos;
- c) Extinderea și îmbunătățirea infrastructurii pentru biciclete și mersul pe jos în fiecare țară din regiune;

⁵ Reuter C. (2015), *Declaration of Luxembourg on Cycling as a Climate Friendly Transport Mode*, Presentation to the PEEP Steering Committee, Geneva, 18 November 2015, https://thepep.unece.org/sites/default/files/2017-07/THE_PEP_Presentation_Declaration_of_Lux_20151118.pdf

⁶ European Cyclists Federation (2017), *EU Cycling Strategy – Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030*, https://ecf.com/system/files/EUCS_full_doc_small_file_0.pdf

⁷ Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2021), *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion*, 5th High-level Meeting on Transport, health and Environment, Vienna, <https://thepep.unece.org/node/825>



- d) Dezvoltarea și implementarea politicilor naționale de ciclism, susținute de planuri, strategii și programe naționale de ciclism, inclusiv stabilirea de obiective naționale pentru fiecare țară din regiune;
- e) Creșterea semnificativă a siguranței bicicliștilor în fiecare țară din regiune și reducerea semnificativă a numărului de decese și răniri grave în regiune în ansamblu;
- f) Integrarea ciclismului în politicile de sănătate, inclusiv cele care abordează bolile netransmisibile și obezitatea;
- g) Integrarea ciclismului, inclusiv infrastructura pentru biciclete, în utilizarea terenurilor, respectiv planificarea infrastructurii urbane, regionale și de transport.

Noua Cartă de la Leipzig – puterea transformativă a orașelor pentru binele comun adoptată la 30 noiembrie 2020 în cadrul Întâlnirii Ministeriale Informale privind Aspecte Urbane promovează trei dimensiuni ale orașelor europene, una dintre acestea vizând Orașul verde. În acest sens, sistemele de transport urban și de mobilitate ar trebui să fie eficiente, neutre din punct de vedere al emisiilor de dioxid de carbon, sigure și multimodale. De asemenea, ar trebui promovate forme de mobilitate și logistică active și cu emisii reduse de dioxid de carbon, inclusiv un transfer modal către transportul public, mersul pe jos și mersul cu bicicleta⁸.

Totodată, Comisia Europeană a sprijinit în ultima perioadă activ Planificarea Mobilității Urbane Durabile (PMUD) și a ajutat astfel sute de orașe din Europa să asigure o dezvoltare echilibrată și integrată a modurilor de transport durabile. Așadar, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie să abordeze toate formele de mobilitate colectivă, inclusiv mobilitate activă (mersul pe jos și pe bicicletă). În consecință, un document strategic precum un PMUD trebuie să ia în considerare o serie de schimbări pe termen lung care să vizeze printre altele mobilitate activă, atât intensificarea mersului pe jos și a mersului pe bicicletă, cât și introducerea de noi concepte de micro-mobilitate⁹.

1.2. Politici naționale privind cicloturismul

1.2.1 România pe harta cicloturismului european: de la situația existentă la realitatea în context EuroVelo

Producția de biciclete în România debutează în perioada comunistă, într-un context național al industrializării și al urbanizării rapide, utilizarea acestora ca mijloc de transport zilnic pentru realizarea navetei între locul de muncă și domiciliu fiind o opțiune pentru marea majoritate a populației în special rurale. Pe fondul unui transport public local raționalizat și a unui parc redus de autovehicule proprietate personală, bicicleta devine un mijloc de transport alternativ accesibil și utilizat la scară largă, producția națională sub brandul *Pegas* depășind 200.000 unități¹⁰ în anii de vârf, procesul de

⁸ European Commission (2020), *The New Leipzig Charter – The transformative power of cities for the common good*, adopted at the informal Ministerial Meeting on Urban Matters on 30 November 2020, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf

⁹ Rupprecht Consult (ed.) (2019), *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, Second Edition, https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_ro_web_compressed_med.pdf

¹⁰ Digi 24 (2017), *Pegas, afacerea românească născută din nostalgie*, reportaj difuzat în data de 29.10.201, ora 07:53, <https://www.digi24.ro/special/campanii-digi24/romania-fast-forward/pegas-afacerea-romaneasca-nascuta-din-nostalgie-818461>



fabricație fiind sistat în anul 2005 pe fondul importurilor masive din Asia la prețuri mult sub prețul de vânzare.

Conform celei de-a doua ediții a raportului *European Mobility Atlas* publicat în anul 2021, industria producției de biciclete sau componente de biciclete înregistrează un număr semnificativ de angajați la nivelul Uniunii Europene. Un număr de 2.703 angajați lucrau la nivelul anului 2019 în România în acest sector industrial, din care 1.480 de angajați în producția de biciclete, iar 1.250 în producția de componente sau accesorii pentru biciclete, poziționând țara noastră pe poziția a 6-a în Europa și pe poziția a 2-a în regiune, după Polonia¹¹. Vânzările sunt susținute în special de biciclete electrice. În anul 2020, România devine al treilea mare producător de biciclete și subansamble pentru acestea, după Portugalia și Italia, producția înregistrând aproximativ 1,4 milioane de unități¹², față de aproximativ 1,2 milioane de unități produse în 2019, cu un potențial de a crește la circa 2 milioane de unități (bunuri finite) în 5 ani de zile.

În anul 2021, în Uniunea Europeană au fost produse în total aproximativ 13,5 milioane unități, înregistrând o creștere cu 11% față de anul 2020, conform datelor statistice furnizate de Eurostat. România ocupa poziția a doua după Portugalia, cu 2,5 milioane de unități produse.

Studiul *Riding towards the green economy: cycling and green jobs. Key findings of the forth coming joint report by UNEP, WHO and UNECE*, elaborat de Oficiul Regional pentru Europa al Organizației Mondiale a Sănătății în anul 2016, prezintă situația numărului estimat de locuri de muncă existente la nivelul anumitor orașe europene legate de ciclism și de asemenea, numărul potențial de locuri de muncă suplimentare legate de ciclism. Situația acestora la nivelul orașului București este prezentată în tabelul de mai jos:

Tabel 4. Numărul estimat de job-uri asociate ciclismului în Municipiul București, 2016

Țară	Oraș	Populație (milioane)	Rata modală de ciclism (%)	Numărul estimat de locuri de muncă existente legate de ciclism	Număr potențial de locuri de muncă suplimentare legate de ciclism
România	București	1,94	1%	504	12.593

Sursa: prelucrare date WHO, 2016.

Totodată, România înregistrează cele mai slabe rezultate în materie de siguranță rutieră din UE, factorii care contribuie la numărul deceselor raportat la 1 milion de locuitori fiind infrastructura subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și nerespectarea regulilor de circulație. Lipsa infrastructurii pentru biciclete și conducerea bicicletei pe drumurile publice în calitate de participant la trafic, conduce la ocuparea primei poziții de către țara noastră la numărul de decese cauzate de accidente

¹¹ Heinrich-Boll-Stiftung Union (2021), *European Mobility Atlas*, 2nd edition, Brussels, p. 29, https://eu.boell.org/sites/default/files/2021-07/EUMobilityatlas2021_2ndedition_FINAL_WEB.pdf

¹² Roșca C. (2021), *România a devenit în primul an de pandemie al treilea cel mai mare producător de biciclete din UE, depășind Germania*, Business Magazin, postat la 25 iulie 2021, <https://www.businessmagazin.ro/actualitate/romania-a-devenit-in-primul-an-de-pandemie-al-treilea-cel-mai-mare-20202745>



în rândul bicicliștilor, cu o valoare înregistrată la nivelul anului 2020 de 9,9 morți la 1 milion de locuitori, conform datelor prezentate de Eurostat¹³.

Situația existentă referitoare la strategiile naționale privind ciclismul la nivel european se regăsește în figura 1, România numărându-se printre statele care nu au în vigoare un asemenea document. Cu toate acestea, în anul 2020, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) și-a exprimat interesul de a promova Strategia națională pentru încurajarea utilizării bicicletei, document elaborat în cadrul proiectului “Dezvoltarea parteneriatului între ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților”, cod SIPOCA 306 / cod SMIS 110839 de către Organizația OPTAR și Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Est.

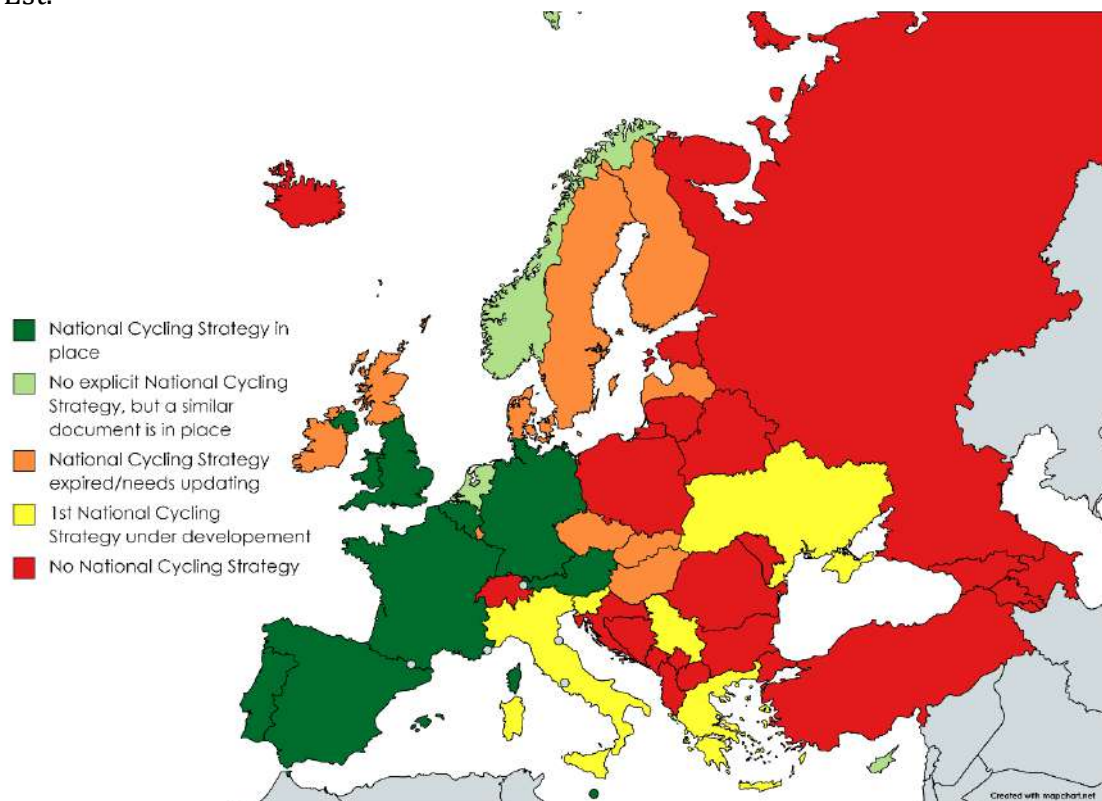


Fig. 1. Situația existentă privind statele europene care au/nu au o Strategie Națională privind Ciclismul în vigoare (Sursa: ECF, 2021¹⁴)

În concluzie, conform recomandărilor raportului de țară elaborat în cadrul proiectului EU Cycle finanțat prin Interreg¹⁵, progresul în concentrarea pe politici economice bazate pe investiții în transporturi a fost limitat.

Două rute EuroVelo se suprapun pe teritoriul României, totalizând 1.720 km (Figura 2), conform Federației Europene de Ciclism, astfel:

1. EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail (județele Timiș, Caraș-Severin și Mehedinți);

¹³ Eurostat (2020), *Road accident fatalities by category of vehicles, 2020*, online data code: tran_sf_roadve and demo_pjan

¹⁴ European Cycling Federation (2021), *The state of national cycling strategies in Europe (2021)*, p. 8, <https://ecf.com/files/reports/national-cycling-strategies-in-europe-2021>.

¹⁵ Buczyński A. et al. (2020), *Integrated cycling planning guide. Investing in cycling from EU structural funds during the 2021-2027 multi-annual financial framework*, Report into the Interreg project EU CYCLE financed through European Regional Development Fund.



2. EuroVelo 6 - Atlantic-Black Sea (județele Timiș, Caraș-Severin, Mehedinți, Dolj, Olt, Teleorman, Giurgiu, Călărași, Brăila, Galați, Tulcea, Constanța).

Viziunea EuroVelo stabilită în cadrul Strategiei EuroVelo2030 este de a ajunge la o rețea europeană de trasee pentru biciclete complet dezvoltată și de înaltă calitate, care este bine conectată la rețeaua națională, regională și locală de trasee și la alte moduri de transport durabile, conducând la îmbunătățirea și creșterea utilizării bicicletei la nivelul întregii Europe.



Fig. 2. Harta rutelor EuroVelo (ECF, 2022¹⁶)

1.2.2 Cadru legislativ privind cicloturismul

Prin HG nr. 441/2022 au fost aprobate normele metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism, precum și stabilirea instituțiilor responsabile de la nivel central și local cu operaționalizarea, întreținerea și monitorizarea infrastructurii de cicloturism. Totodată, conform prevederilor art. 12 alin. (11) și ale art. 13 alin. (2), prin ordin al ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației vor fi aprobate Ghidul de marcare și semnalizare care va cuprinde indicatoarele și marcajele pentru traseele cicloturistice și procedura de omologare a acestora.

Totodată, prin HG nr. 477/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, cu modificările și completările ulterioare, în cadrul acestuia s-a înființat Centrul Național de Coordonare Velo (CNCV), cu atribuții în elaborarea studiului privind traseele cicloturistice la nivel național și crearea Platformei naționale eVelo, identificarea, stabilirea, omologarea, standardizarea, clasificarea, monitorizarea stării traseelor, dezvoltarea și promovarea traseelor

¹⁶ European Cyclists' Federation (2022), *EuroVelo Routes Development Status. Route development report – 2022*, p. 2, https://pro.eurovelo.com/download/document/EuroVelo%20Route%20Status%20Report_2022_FINAL.pdf



cicloturistice, respectiv a rutelor EuroVelo la nivel național, conform prevederii art. 4 alin. (9).

Analiza situației privind relația transport-factori de mediu elaborată în cadrul Strategiei pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030 menționează faptul că mijloacele alternative de transport, precum mersul cu bicicleta și mersul pe jos, nu au fost promovate în România, iar deteriorarea factorilor de mediu (în special poluarea crescândă a aerului în zonele urbane) nu favorizează sprijinirea și promovarea acestui gen de măsuri¹⁷. Îmbunătățirea comportamentului transportului în relația cu mediul înconjurător prin sensibilizarea utilizatorilor pentru folosirea alternativelor de transport – bicicletă, mersul pe jos constituie unul din obiectivele prevăzute în Planul de acțiune privind implementarea Strategiei sus-menționate.

Circulația bicicletelor pe drumurile publice este reglementată prin OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

De asemenea, prin Legea nr. 85/2022 pentru completarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, precum și pentru completarea Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, se instituie o nouă categorie de drumuri, respectiv drumuri pentru cicliști și se modifică definiția pistei pentru biciclete, prin normele metodologice urmând a fi detaliată procedura de expropriere pentru cauză de utilitate publică.

Parcarea bicicletelor în spațiile publice este reglementată prin Legea nr. 250/2020 privind adoptarea unor măsuri necesare facilitării parcării bicicletelor în spații publice, normele metodologice de aplicare urmând a fi aprobate prin hotărâre a Guvernului.

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) sprijină orice inițiativă în domeniul utilizării mijloacelor de transport public alternativ. În acest sens, MDLPA și-a exprimat interesul de a promova Strategia națională pentru încurajarea utilizării bicicletei, document elaborat în cadrul proiectului “Dezvoltarea parteneriatului între ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților”, cod SIPOCA 306 / cod SMIS 110839.

1.2.3 Inițiative MDLPA în contextul PNRR

În conformitate cu Protocolul de colaborare încheiat între MDLPA și Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România (OPTAR), înregistrat cu nr. 53507/07.06.2016, a fost elaborat Ghidul de proiectare a infrastructurii pentru biciclete, document ce este propus a fi aprobat prin Ordin comun al ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației și al ministrului transporturilor și infrastructurii. De asemenea, documentul este condiție pentru amenajarea a 1.091 km de piste pentru biciclete – ținta Investiției I.1.4 din Componenta 10. Fondul local a Planului Național de Redresare și Reziliență.

Totodată, în cadrul Componentei 10 – Fondul local din PNRR este prevăzută aprobarea Legii mobilității urbane durabile ce are ca termen Trimestrul IV al anului 2022. Actul normativ va cuprinde:

¹⁷ Ministerul Transporturilor (2008), *Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030*, http://www.mt.gov.ro/web14/documente/strategie/strategii_sectoriale/strategie_dezvoltare_durabila_noua_ultima_forma.pdf



- măsuri de stimulare a reînnoirii parcului de vehicule destinate transportului public cu vehicule nepoluante și măsuri de asigurare a unor standarde minime de calitate la nivel național și a accesului la transportul public;
- întocmirea Ghidului de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă în conformitate cu Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă COM(2020) 789 (Comunicarea Comisiei) și evaluarea și verificarea calității planurilor de mobilitate urbană durabilă
- dispoziții care să oblige localitățile urbane să stabilească zone cu emisii scăzute, benzi preferențiale (inclusiv benzi de autobuz) pentru un transport public curat;
- măsuri de reducere a riscurilor pentru siguranța rutieră la nivel urban și măsuri care să permită limitarea spațiului pentru autoturismele private și punerea în aplicare și monitorizarea politicilor de parcare la nivel local;
- măsuri care să permită dezvoltarea infrastructurii pentru a încuraja utilizarea transportului public, a bicicletelor și mersul pe jos în condiții de siguranță și securitate;
- măsuri care să permită punerea în aplicare a nodurilor intermodale pentru a facilita transportul în zona urbană funcțională/zona metropolitană.

De asemenea, în cadrul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației se va înființa un organism național responsabil cu sprijinirea orașelor în elaborarea, precum și cu evaluarea și verificarea calității Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD). În acest sens, administrația publică centrală va sprijini orașele în elaborarea/actualizarea PMUD prin organizarea de reuniuni periodice ale Grupului național pentru optimizarea PMUD din România constituit de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, care va reuni actorii relevanți (reprezentanți ai administrației publice centrale și locale, ai mediului universitar, ai mediului privat, ai ONG-urilor).

Amenajarea a minimum 3.000 de km de trasee cicloturistice reprezintă ținta jalonului cu nr. 342 din cadrul Componentei 11 – Turism și cultură a PNRR, MDLPA prin CNCV fiind coordonatorul acestei investiții cu termen de atingere în trimestrul II al anului 2026.

1.2.4 Oportunități de finanțare amenajare infrastructuri pentru biciclete

Sursele de finanțare privind amenajarea infrastructurii pentru biciclete, însemnând piste /culoare/trasee cicloturistice și infrastructură conexă la nivel național pentru perioada 2022-2027 sunt următoarele conform **tabelului 1**:

Tabel 1. Instrumente de finanțare amenajare infrastructuri pentru biciclete

Instituție coordonatoare investiție	Denumire Program	Tip de investiție	Nr. km amenajați	Buget total alocat	Calendar atingere țintă
Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației	Planul Național de Redresare și Reziliență – Componenta 10 – Fondul local	I.1.4. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel	1.091 km	234 mil. EUR	546 km în Trimestrul I 4 - 2024 1.091 Km în Trimestrul II - 2026



		local/metropolita n			
Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației	Planul Național de Redresare și Reziliență – Componenta 11 – Turism și cultură	I4. Implementarea a 3.000 de km trasee cicloturistice	3.000 km	247,5 mil. EUR	Trimestru I II - 2026
Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor	Administrația a Fondului de Mediu - Program realizarea pistelor pentru biciclete	Amenajarea de piste pentru biciclete în interiorul orașelor	-	500 mil. lei (cca. 102 mil. EUR)	2022
Agenciale de Dezvoltare Regională	Program Operațional Regional 2021-2027	Amenajarea de piste/trasee și infrastructuri conexe	694,32 km*	108,74 mil. EUR**	2029

Notă: *Sumă calculată în baza consultării Ghidurilor POR 2021-2027 la nivelul celor 8 ADR-uri;

** Sumă calculată în baza consultării Ghidurilor POR 2021-2027 la nivelul celor 8 ADR-uri.

Totodată, infrastructura pentru biciclete și cea conexasă în perioada 2022-2027 este finanțată prin următoarele programe de cooperare teritorială europeană gestionate de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației în calitate de Autoritate de Management:

1. Programul Interreg V-A România-Bulgaria 2022-2027;
2. Programul Interreg IPA de cooperare transfrontalieră România-Serbia 2022-2027;
3. Programul Interreg V-A România-Ungaria 2022-2027.

De asemenea, autoritățile publice locale pot finanța lucrări de amenajare piste pentru biciclete/trasee cicloturistice/drumuri pentru cicliști sau infrastructură conexasă din fonduri provenite de la bugetele locale.

Capitolul 2: BENEFICIILE UTILIZĂRII BICICLETEI

Un studiu elaborat în anul 2018 de Federația Europeană a Ciclismului prezintă beneficiile mersului pe bicicletă în toate domeniile relevante și cuantificarea lor la nivelul UE-28. Conform studiului, ciclismul poate produce beneficii globale de 150 miliarde de euro pe an¹⁸, dintre care peste 90 de miliarde de euro sunt externalități pozitive pentru mediu, sănătate publică și sistemul de transport (**Tabelul 2**).

Beneficiile ciclismului apar nu doar în domenii specifice cum ar fi transportul sau politicile de mediu, ci și în multe alte domenii în care UE are competențe, cum ar fi politica industrială, ocuparea forței de muncă, sănătatea și politica socială. Acest lucru, justifică o

¹⁸ European Cycle Federation (2018), *The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe*, <https://ecf.com/sites/ecf.com/files/TheBenefitsOfCycling2018.pdf>



dată în plus, necesitatea la nivel european a unei strategii integrate pentru ciclism care să includă aceste domenii și să ia în considerare ciclismul în toate domeniile de politică relevante.

Tabel 2. Ce beneficii ale ciclismului pot fi măsurate astăzi la nivel UE-28?

Beneficii	Valoare estimată (mld. euro)
Economii de emisii de CO₂	0,6 – 5,6
Reducerea poluării aerului	0,435
Reducerea poluării fonice	0,3
Economii de combustibil	4,0
Viață mai lungă și sănătoasă	73
Mai puține absențe din motive medicale la locul de muncă	5
Piața de biciclete	13,2
Cicloturism	44
Reducerea congestiei traficului rutier	6,8
Economisirea costurilor de construcție și întreținere pentru infrastructura rutieră pentru vehicule motorizate	2,9
Beneficii totale anuale	150 – 155 mld. Euro

Sursa: ECF, 2018, p. 4.

2.1 Contribuție la dezvoltarea economică durabilă și crearea de locuri de muncă

Anul 2021 a marcat începutul unui nou exercițiu financiar în Uniunea Europeană, numit cadrul financiar multianual (CFM). După criza fără precedent cauzată de pandemia de COVID-19, UE se va concentra acum asupra redresării economice, fără a pierde din vedere necesitatea de a proteja sănătatea cetățenilor și de a urmări atingerea obiectivelor ambițioase stipulate în Pactul verde european. CFM-ul pentru perioada 2021–2027 și reglementările aferente fondurilor structurale și de investiții europene se bazează tocmai pe aceste principii.

Consolidarea coeziunii sale economice, sociale și teritoriale se numără printre obiectivele principale ale UE. CFM consideră că investițiile îndrăznețe și vizionare în transportul cu bicicleta și cicloturism sunt cel mai bun mod de a atinge obiectivele de mai sus și de a impulsiona o creștere economică dinamică a regiunilor, respectând în același timp mediul natural, precum și sănătatea și bunăstarea cetățenilor. Această convingere se bazează pe mulți ani de experiență practică, date economice robuste și cercetări științifice privind beneficiile mobilității active și durabile pentru sănătate și mediu.

Ciclismul contribuie la crearea de locuri de muncă suplimentare și la creșterea cifrei de afaceri în ceea ce privește vânzarea de biciclete și componente. Bicicliștii susțin de asemenea, economiile rurale și locale, sectoarele economice vizate în acest sens fiind construcția/întreținerea infrastructurii pentru biciclete, industria ciclismului de performanță, cercetări legate de ciclism, reparare de biciclete, închirieri biciclete, servicii de curierat pe biciclete etc.



Ciclismul susține totodată economia rurală și locală. Potrivit studiilor de specialitate¹⁹, bicicliștii cheltuiesc, în medie, de trei până la patru ori mai mulți bani în fiecare loc vizitat decât turiștii transportați cu autovehiculele, având în vedere că bicicliștii circulă zilnic pe distanțe mai scurte decât cele înregistrate cu propriile mașini și, prin urmare, prefer magazinele locale decât centrele comerciale din interiorul sau din afara orașelor.

2.2 Suport pentru mobilitatea durabilă

Orașele europene, în special cele din sud-estul Europei, sunt provocate de fenomenul urbanizării excesive, necontrolate, și de creșterea populației, în raport cu spațiul public care este din ce în ce mai limitat. Infrastructura rutieră actuală este subdimensionată raportată la volumul mare de autovehicule.

Teritoriul se organizează conform cu infrastructura de transport. Dezvoltarea echilibrată a unei regiuni, a unui teritoriu depinde fidel de organizarea infrastructurii teritoriale. Astfel, infrastructura teritorială devine coloana vertebrală a unui teritoriu, în care relațiile economice se dezvoltă, componentele socioeconomice se adaptează atât la cadrul natural cât și la componenta antropică. Fluxurile de materie, energie și informație se intensifică de-a lungul coridoarelor de transport și de comunicații. Se creează astfel zone dezvoltate și zone libere de investiții economice, derivând un grad mai ridicat sau mai scăzut de disparități în cadrul unui areal. Disponibilitatea unei infrastructuri de transport adecvate are de asemenea potențialul de a promova și crește beneficiile de ordin social (de exemplu, sănătate, educație, acces la piețe și oportunități de îmbunătățire a nivelului de trai). Intervențiile în creșterea calității și disponibilității infrastructurii și serviciilor de transport au, de asemenea, și impact complementar generând efecte pozitive asupra comunităților (indiferent de gen, vârstă, mărimea veniturilor, sau prezența unor dizabilități).

Dezvoltarea teritorială trebuie să fie realizată într-un mod sustenabil, mobilitatea durabilă fiind expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante.

În România nu există în prezent o rețea unitară de piste pentru bicicliști, ci doar secvențial, fapt ce determină disconfort, grad redus de siguranță al acestui tip de transport și grad redus de atractivitate pentru populație. Ciclismul este unul dintre cele mai eficiente moduri de transport și cel mai rapid și mai eficient mod de deplasare pe distanțe de până la 5 kilometri. Creșterea numărului de bicicliști ar conduce la creșterea ponderii spațiului public disponibil pentru oameni prin reducerea congestiei, cu beneficii financiare indirecte. În acest sens, un procent semnificativ din călătoriile zilnice cu mașina ar putea fi înlocuite cu bicicleta, deoarece peste 50% din toate călătoriile înregistrate sunt mai scurte de 5 kilometri.

¹⁹ European Cyclists' Federation (2014), *Cycling works – Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*, <https://ecf.com/system/files/141125-Cycling-Works-Jobs-and-Job-Creation-in-the-Cycling-Economy.pdf>



Ciclismul este unul dintre cele mai eficiente moduri de transport din punct de vedere al spațiului ocupat, o mașină parcată având nevoie de mai mult de opt ori, iar o mașină în mișcare de mai mult de 28 de ori, spațiul necesar unei biciclete în mișcare.

Înlocuirea călătoriilor cu mașina cu călătoriile efectuate cu bicicleta reduce costurile de construcție și întreținere a drumurilor pentru municipalități. Din calculele experților Organizației pentru Cooperare și Dezvoltare Economică (OCDE) privind investițiile în infrastructură și întreținerea infrastructurii, reiese că dublarea nivelului actual de ciclism în țările membre incluse în estimări, economia în infrastructura rutieră este cifrată la 0,7 miliarde de euro, în timp ce economia în întreținerea infrastructurii rutiere este de 0,4 miliarde euro²⁰.

2.3 Reducerea emisiilor și economia de energie

Sectorul transporturilor este unul din principalii emițători de GES și singurul sector în care se înregistrează creșteri din 1990. Prin înlocuirea autovehiculelor, mersul pe bicicletă reduce direct consumul de combustibil, emisii de GES, poluanți atmosferici și zgomotul.

Dublarea ciclismului va avea următoarele beneficii economice indirecte²¹:

- a) Reducerea emisiilor de GES cu 8 milioane de tone CO₂ cu economii de 1,1 miliarde Euro pe an;
- b) Reducerea poluării aerului și a zgomotului cu economii de până la 0,8 miliarde Euro pe an;
- c) Economii de până la 2,6 miliarde Euro pe an în costurile aferente combustibililor fosili.

Pentru atingerea angajamentului UE de neutralitate climatică până în 2050, înlocuirea autovehiculelor reduce, de asemenea, consumul de combustibili, emisiile GES, poluanți atmosferici și zgomotul.

Potrivit Federației Europene a Ciclismului, mașinile emit aproximativ 271 de grame de CO₂ pe km²². Dublarea ratei actuale de deplasare cu bicicleta va reduce emisiile de GES cu 8 milioane de tone de CO₂, generând 1,1 miliarde de Euro în beneficii economice indirecte pe an. Prin comparație cu traficul motorizat care generează poluanți atmosferici precum oxizii de azot (NO_x) și particule (PM), ciclismul care nu emite GES, îmbunătățește semnificativ calitatea aerului, mai ales în orașe, acolo unde este cel mai necesar.

Prin natura sa, ciclismul contribuie la decarbonizarea economiei, în special prin reducerea poluării fonice și creșterea astfel a calității locuirii.

²⁰ OECD (2022), *Infrastructure maintenance (indicator)*, doi: 10.1787/c73dc965-en, <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-maintenance.htm> (Accessed on 13 September 2022)

²¹ Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2021), *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion*, 5th High-level Meeting on Transport, health and Environment, Vienna, <https://thepep.unece.org/node/825>

²² Blondel B., Mispelon C., Ferguson J. (2011), *Cycle more often 2 cool down the planet! Quantifying CO₂ saving of Cycling*, https://ecf.com/system/files/Cycle_More_Often_2_Cool_Down_the_Planet.pdf



2.4 O societate mai sigură și sănătoasă

Ciclismul reduce inactivitatea fizică și stilul de viață sedentar, al căror impact asupra sănătății au un cost estimat de 54 de miliarde de dolari în îngrijirea sănătății directe și alte 14 miliarde de dolari în pierderea productivității. Conform Organizației Mondiale a Sănătății, dublarea nivelului actual de ciclism va reduce absenteismul la locul de muncă, rezultând până la 7 miliarde Euro în beneficii economice indirecte pe an. De asemenea, va preveni 30.000 de decese și va oferi 78 de miliarde Euro sub formă de beneficii economice indirecte²³. În timpul pandemiei, ciclismul a apărut atât ca o modalitate eficientă de a sprijini distanțarea fizică și de a îndeplini cerințele minime pentru activitatea fizică zilnică, cât și ca un mod eficient de transport pentru călătoriile esențiale. Într-o situație în care oamenii caută să minimizeze distanțele de călătorie, mersul pe jos și cu bicicleta s-au dovedit a fi mijloace de transport mai potrivite.

Ciclismul reduce semnificativ inactivitatea fizică. S-a constatat că mersul regulat cu bicicleta la locul de muncă reduce riscul total de mortalitate cu aproximativ 10%. În timp ce călătorii activi ar trebui să ia în considerare riscurile pentru sănătate, cum ar fi riscul crescut de rănire rutieră și rata de inhalare a poluării aerului, beneficiile pentru sănătate ale activității fizice depășesc riscurile sau costurile asociate cu o rată medie de 9 la 1²⁴.

Un procent ridicat de ciclism în rândul călătoriilor zilnice are un impact semnificativ asupra sănătății mentale și fizice a bicicliștilor, reducând numărul de zile de concediu medical luate, costurile asistenței medicale pentru asigurările publice și private de sănătate și pierderea forței de muncă.

Dublarea nivelului actual de ciclism ar preveni 30.000 de decese (în principal din cauza creșterii activității fizice) și ar oferi un beneficiu anual indirect de 78 de miliarde Euro²⁵.

Cu toate acestea, pentru a ne asigura că ciclismul oferă beneficii complete asupra sănătății, este imperativ să abordăm problemele de siguranță. O infrastructură dedicată pentru biciclete și un comportament rutier care vizează reducerea vitezei medii de conducere vor încuraja mersul cu bicicleta și vor reduce numărul și gravitatea accidentelor ce implică mașini, bicicliști și pietoni.

2.5 Spații incluzive, sigure, locuibile și reziliente

Ciclismul poate transporta la fel de mulți oameni ca și mașinile proprietate privată, folosind mult mai puțin spațiu. Investițiile în infrastructura de ciclism minimizează etanșarea solului (acoperirea solului cu un material impermeabil) și are avantaje de cost. Reproiectarea zonelor de trafic pentru ciclism creează spațiu public valoros, îmbunătățind calitatea vieții tuturor locuitorilor. Designul străzilor prietenoase cu

²³ World Health Organization (2020), *WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour*. Geneva, file:///D:/Valceanu/D2/Downloads/9789240015128-eng.pdf

²⁴ Mueller N. Et al. (2015), *Health impact assessment of active transportation: A systematic review*, Preventive Medicine, 76: 103-114.

²⁵ Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2021), *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion, 5th High-level Meeting on Transport, health and Environment*, Vienna, <https://thepep.unece.org/node/825>



bicicleta și spațiile comune pot fi adaptate mai ușor la condițiile în schimbare așa cum s-a observat în perioada pandemiei.

Spațiul și solul sunt resurse rare, mare parte a Europei fiind foarte fragmentată datorită infrastructurii de transport și a expansiunii urbane. Avantajele infrastructurii pentru ciclism față de infrastructura auto includ niveluri reduse de etanșare și fragmentare a solului, precum și costuri mai mici.

Reproiectarea zonelor de trafic pentru ciclism, inclusiv a spațiilor verzi și a grădinilor publice, creează un spațiu public valoros, zone locuibile și, prin urmare, o calitate îmbunătățită a vieții pentru toți. Referitor la îmbrăcămintea rutieră și pavajele utilizate pe traseele pentru biciclete, aceasta trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- Planeitatea suprafeței, în profil longitudinal cât și transversal

Planeitatea pavajelor determină vibrațiile orizontale și verticale experimentate de bicicliști și, ca atare, constituie o condiție importantă pentru o infrastructură confortabilă pentru utilizarea bicicletei. Într-o măsură importantă, planeitatea determină, de asemenea, rezistența pe care bicicliștii o experimentează și, în consecință, consumul lor de energie.

- Rugozitatea suprafeței

Rugozitatea este determinată în mare măsură de textura suprafeței, de prezența asperității. Textura este importantă nu numai pentru confortul bicicliștilor, prin limitarea pierderii de energie, dar și pentru siguranța lor precum și a traficului în general. Principalele caracteristici ale texturii sunt microtextura și macrotextura.

Microtextura, sau parametrul de frecare la mică viteză, este nivelul de aderență (a particulelor individuale) care poate fi atins la viteză redusă. În concluzie, cu cât valoarea acestui parametru este mai mică (< 0.50 mm) cu atât este asigurat un contact mai eficient între anvelopa bicicletei și suprafața de rulare.

Macrotextura, sau gradul de reducere a aderenței, este nivelul de aderență a suprafeței care poate fi atins o dată cu creșterea vitezei.

- Omogenitate. Aspectul suprafeței

Aceasta nu trebuie să prezinte degradări sub formă de exces de bitum, fisuri, zone poroase, deschise, șlefuite.

- Colectarea și evacuarea apelor

Proiectantul trebuie să realizeze că aceste cerințe se aplică nu numai pentru traseele dedicate bicicletelor, dar, de asemenea, și pentru drumurile publice deschise circulației bicicletelor. Atunci când drumurile publice au o funcțiune importantă pentru traficul de biciclete, o suprafață bună este vitală. În principiu, proiectanții pot alege dintre trei tipuri diferite de sisteme rutiere: flexibil, semirigid și rigid. Condiția principală care trebuie însă îndeplinită, ca și în cazul drumurilor, este asigurarea la acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet a sistemului rutier propus. Cercetările au arătat că bicicliști preferă asfaltul și în mai mică măsură betonul.

- Sistem rutier flexibil și semirigid

Asfaltul, în strat de uzură, reprezintă soluția cea mai apreciată de către bicicliști, unul dintre motive fiind acela ca acesta elimină inconvenientul rosturilor creând astfel o suprafață de rulare continuă.



În ceea ce privește rugozitatea, aceasta diferă în funcție de tipul de mixtură asfaltică utilizat. Agregatele utilizate în alcătuirea mixturilor asfaltice se recomandă să fie din sortul 0-4, 0-8 sau 0-16.

Un strat de uzură din beton asfaltic rugos are ca rezultat o rezistență la rulare ușor mai ridicată și, prin urmare, nu este recomandată.

Cu toate acestea, în cazul în care se aplică un strat de uzură, este important de reamintit că bitumul poate deveni moale la temperaturi ridicate și să adere de anvelopele bicicletelor.

Agregatele mici care se desprind din masa mixturii asfaltice pot crea probleme. Trebuie deci asigurată o aderență cât mai mare între agregate și bitum.

Pentru evacuarea apelor de pe suprafața de rulare este necesar asigurarea unor pante minime atât în sens longitudinal cât și în sens transversal. Valoare minimă a pantei nu trebuie să fie mai mică de 1%.

- Sistem rutier rigid

La fel ca și asfaltul, dala din betonul de ciment are o suprafață etanșă și oferă bicicliștilor un nivel ridicat de planeitate. Cu toate acestea, rosturile de dilatație, rosturile de contracție, rosturile contact (construcție) fac ca mersul cu bicicleta pe o suprafață finisată cu dale, de orice tip, să fie inconfortabil pentru utilizatori. De aceea, nu se recomandă sistemul rutier cu dale, indiferent de materialul dalelor. Totuși, poate fi utilizat temporar, în cazul unor lucrări, pe distanțe scurte, pentru un timp limitat (1-2 luni).

Traseele finisate cu beton, în general, nu cauzează probleme cu rezistența la alunecare. În principiu, colectarea și evacuarea apelor nu este o problemă în cazul sistemului rutier rigid. Având în vedere durabilitatea acestui material, șansa de formare a gropilor sau apariția făgașelor este minimă, ca urmare betonul de ciment se comportă din aceste aspecte mai bine decât mixtura asfaltică. În comparație cu alte tipuri de sisteme rutiere, betonul de ciment este afectat foarte puțin de rădăcinile de copac, cu toate că rădăcinile unor tipuri de arbori pot afecta în timp și piste pentru biciclete realizate din beton. Un dezavantaj al betonului este costul ridicat de execuție.

După cum se vede din figura de mai jos, același număr de persoane poate fi transportat cu bicicleta ca și cu mașina privată, folosind mult mai puțin spațiu, în special în orașe. În multe zone din centrul orașului, mașinile parcate ocupă spațiu public valoros care ar putea fi eliminat prin dublarea ratei de circulație cu bicicleta. Ciclismul este benefic pentru o abordare integrată de transport și planificare urbană, care ar trebui să țină cont de calitatea de mediu și socială a unei zone, așa cum este percepută de rezidenți, angajați, clienți și vizitatori. Calitatea unei zone este afectată în mare măsură de condițiile din zonele publice în care oamenii interacționează în mod natural între ei și comunitatea lor, inclusiv străzi și parcuri și, prin urmare, de politicile publice și deciziile de planificare a teritoriului. O abordare integrată de transport și planificare urbană se va concentra pe dezvoltarea cu utilizare mixtă care scurtează distanțele de călătorie și promovează mersul pe jos și cu bicicleta. O combinație bună de densitate și utilizarea mixtă a terenului poate crește semnificativ activitățile de ciclism.



2.6. Turism verde

În momentul de față, cutuma socială a picnicului în familie se bazează pe folosirea exclusivă a automobilelor personale, atât în cazul distanțelor reduse cât și în cazul distanțelor medii. Această situație accentuează pe de o parte emisia de noxe, dar favorizează totodată și sedentarismul (auto)mobil, creând o imagine extrem de nocivă acelei tinere generații, care azi suferă de obezitate acută.

Annual, la nivel European sunt efectuate circa 2,7 miliarde călătorii cu bicicleta, iar contribuția acestui număr de călătorii este estimată la 54 miliarde Euro. Totodată, numărul estimat al turiștilor care folosesc bicicleta care și petrec o noapte pe traseu este estimat la 25,6 milioane, număr care corespunde cu 3% din populația statelor membre UE. Conform rapoartelor EuroVelo, excursiile velo generează următoarele cifre: 16 €/persoană/zi; 350 €/persoană în cazul excursiilor de mai multe zile. Suma medie cheltuită pe durata excursiilor cu bicicleta se încadrează la 53,16 €/persoană.

Turismul constituie un sector strategic, un instrument de integrare și un motor-cheie pentru redresarea socioeconomică, că acesta reprezintă peste 10 % din produsul intern brut al UE și creează locuri de muncă pentru 26 de milioane de persoane, reprezentând 6 % din totalul exporturilor UE. În prezent, turismul se confruntă cu **noi provocări cu impact major la care va trebui să ofere răspunsuri**, cum ar fi schimbările climatice, congestionarea sporită, presiunea excesivă asupra infrastructurii și a consumului de apă și energie, degradarea mediului, **care trebuie abordate urgent și prioritar**, pierderea identității și a respectului față de autenticitatea satelor.

Turismul poate fi un model de activitate în cadrul tranziției ecologice durabile susținute de Pactul verde, ce are ca obiectiv transformarea Europei în primul continent neutru din punct de vedere climatic până în 2050, în procesele de adaptare economică la era digitală și în promovarea egalității și a incluziunii sociale.

Turismul constă într-un lanț valoric complex, din care fac parte multe părți interesate, care are o legătură directă cu activitățile de transport de călători. **Transportul și mobilitatea reprezintă elemente-cheie pentru coeziunea socială, economică și teritorială** a UE, punându-se accentul pe necesitatea de a adopta soluții de mobilitate inteligente și durabile. Turismul poate contribui în mod semnificativ la obiectivul ambițios al Europei privind **economia circulară**.

Industria turismului și transporturile trebuie să-și îmbunătățească oferta de **produse neutre din punct de vedere climatic** prin utilizarea energiei curate, prin utilizarea redusă a substanțelor chimice nocive și a plasticului, prin procesele de reciclare a apelor pluviale și a apelor uzate menajere, care reduc considerabil cererea de apă potabilă din rețeaua de aprovizionare, și prin reciclarea deșeurilor, precum și ca aceste sisteme să fie utilizate într-un mod mai sistematic.

Turismul pe bicicletă aduce beneficii economiilor locale prin faptul că sunt vizitate zone care nu sunt vizitate în general în cadrul turismului convențional, dar și prin utilizarea întreprinderilor și a serviciilor locale; în plus, infrastructura necesară pentru acest lucru oferă avantaje și rezidenților locali, oferind o conectivitate mai mare care contribuie la asigurarea sustenabilității pe termen lung a comunităților locale.



Importanța turismului în dezvoltarea rurală nu mai trebuie interpretată exclusiv din punctul de vedere al dezvoltării agricole, ci ca vector de progres al zonelor rurale mai puțin dezvoltate, cu terenuri agricole marginale cu randament productiv scăzut, dar de o mare importanță în ceea ce privește valoarea ecologică și peisagistică, dar și protecția biodiversității.

Turismul excesiv (depășirea pragurilor capacității fizice, ecologice, sociale, economice, psihologice sau politice a destinațiilor), la fel ca toate activitățile umane, generează un impact asupra mediului social în care se desfășoară activitatea.

Este astfel necesară evitarea efectelor negative ale turismului excesiv, care conduc la o creștere a congestionării, la presiuni asupra infrastructurii, la creșterea cererii de energie și apă, la degradarea mediului, la deteriorarea siturilor și a monumentelor istorice, la pierderea identității și a autenticității și la creșterea costului vieții pentru rezidenții locali, inclusiv la o inegalitate din ce în ce mai mare între aceștia.

Turismul durabil în conformitate cu Pactul verde și cu Agenda 2030 a Organizației Națiunilor Unite, este desideratul European care trebuie să respecte următoarele direcții generale de intervenție: sprijin pentru digitalizarea sectorului, promovarea destinațiilor turistice inteligente, decarbonizarea activității, promovarea cicloturismului, promovarea economiei circulare, încurajarea unui turism accesibil și favorabil incluziunii, oprirea depopulării zonelor rurale, îmbunătățirea guvernanței participative și parteneriatul public-privat.

România, prin potențialul său cicloturistic, localizat cu precădere în zona montană, reprezintă o destinație de interes pentru aventurierii pe două roți. În special, pădurile virgine și comunitățile izolate ale Carpaților României atrag anual cicloturiști străini, dar și români. Aceștia sunt considerați turiști ecologiști dornici să exploreze ținuturi sălbatice, să deguste gastronomia tradițională, să participe activ la diverse evenimente culturale cu specific arhaic și să conviețuiască în sânul comunităților fără a avea pretenția de a consuma servicii specifice industriei turistice. De altfel, marele avantaj al cicloturiștilor, în spiritul dezvoltării durabile, este acela de a explora comunitățile izolate, care nu au acces la infrastructura turistică fără a-și lăsa amprenta turistică asupra mediului natural și vetrei satești.

Dar în ultimul timp se poate observa o redimensionare a potențialului cicloturistic al României, în sensul că zone precum Delta Dunării, defileeale râurilor sau zonele protejate devin o atracție deosebită pentru cicloturism.



Capitolul 3: STABILIREA, IDENTIFICAREA ȘI DISTRIBUȚIA TRASEELOR CICLOTURISTICE LA NIVEL NAȚIONAL

3.1. Metodologia utilizată în elaborarea studiului

Pentru identificarea rețelei de cicloturism la nivel național s-a utilizat o metodologie care presupune implicarea tuturor actorilor relevanți și preluarea datelor din studiile realizate la nivel european și național privind distribuția rețelei de trasee cicloturistice la nivel național. Metodologia presupune etapizarea și elaborarea de hărți la nivel național cu elemente relevante privind identificarea traseelor cicloturistice :

- 🚲 Identificarea traseelor cicloturistice din România cuprinse în studii la nivel european;
- 🚲 Situația existentă a traseelor cicloturistice din România în raport cu rețeaua cicloturistică la nivel european;
- 🚲 Identificarea și distribuția teritorială a traseelor cicloturistice de rang regional și local, preluate din propuneri de la Consiliile Județene;
- 🚲 Identificarea de trasee cicloturistice tematice la nivel național;
- 🚲 Identificarea oportunităților create de cadrul natural și cadrul construit;
- 🚲 Distribuția la nivelul rutelor informale identificate de către actori relevanți (ONG-uri, cicliști profesioniști/amatori, Centrul Național de Coordonare Velo
- 🚲 Integrarea investiției cu reforma din turism, respectiv investiția „12 rute culturale” finanțată prin PNRR.

În metodologia elaborată de Centrul Național de Coordonare Velo în procesul de stabilire și identificare a rețelei naționale de trasee cicloturistice au fost selectate o serie de criterii pornind de la prevederile HG nr. 441/2022, Manualul „European Certification Standard for the European cycle route network” – a doua ediție, Manualul „EuroVelo Route Coordination Rules” elaborate de Federația Europeană de Ciclism (ECF) în februarie 2022 și Anexa la Decizia de punere în aplicare a Consiliului de aprobare a evaluării Planului de redresare și reziliență al României, Componenta 11. Turism și cultură.

Un traseu cicloturistic trebuie să îndeplinească cumulativ o serie de criterii minime în vederea amenajării:

- Siguranță – trebuie asigurate condiții minime de calitate a suprafeței de rulare, de demarcare față traficul auto și alte elemente de cadru posibil periculoase, de semnalizare și marcare și a dimensiunilor în profil transversal etc;
- Continuitate – trebuie evitate, pe cât posibil, fragmentarea excesivă și întreruperile reprezentate de factori naturali sau antropici;
- Direcționare - trebuie asigurată, prin marcare și semnalizare, parcurgerea unui traseu cu o origine („punctul A”) și o destinație („punctul B”) clare; punctul A și B pot fi unul și același în cazul unui traseu tip circuit;;
- Confort;
- Atractivitate – trebuie să prezinte elemente de cadru natural și/sau antropic cu potențial de vizitare;



- Acces la servicii – trebuie să asigure accesul la diverse servicii precum punct de realimentare, service biciclete etc;
- Conectivitate cu transportul public.

În vederea îndeplinirii acestor criterii, s-a avut în vedere respectarea anumitor cerințe minimale de identificare a traseelor cicloturistice:

- Stabilirea traseului pe proprietatea publică sau privată a Statului/UAT-urilor, cu respectarea prevederilor art. 9 alin. (1) - (3) din HG nr. 441/2022 pentru aprobarea normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism, evitându-se astfel identificarea amplasamentului pe proprietatea privată.
- Identificarea traseelor a luat în considerare ca acestea să nu conțină nici o întrerupere fizică care să le facă imposibil de parcurs. În cazul unor bariere naturale (curs de apă, relief montan etc.) sau artificiale (cale ferată, autostradă, drumuri naționale cu trafic intens etc.) s-a luat în considerare transportul cu alte mijloace de transport și infrastructură conexă (transportul cu feribot sau mijloace de transport public, amenajarea de poduri, pasaje subterane/supraterane, treceri la nivel etc).
- Identificarea de trasee în zonele de protecție a drumurilor publice, evitându-se astfel drumurile cu trafic intens și cu viteză egală sau mai mare de 50 km/h. În cadrul localităților, identificarea traseelor s-a putut realiza și pe drumuri cu trafic auto, cu limitare de viteză 30 km/h sau pe piste de biciclete existente / în curs de implementare, excepție făcând situația drumurilor unde traficul auto este foarte redus și pentru care nu există altă variantă alternativă pentru aceea secțiune din traseul cicloturistic.
- Evitarea includerii de către trasee a trecerilor clasificate periculoase (drumuri expres, drumuri naționale, drumuri județene sau locale cu trafic intens și cu viteză egală sau mai mare de 50 km/h etc.), cu excepția drumurilor lipsite de o altă variantă alternativă pentru a asigura continuitatea traseului cicloturistic pentru aceea secțiune din traseul cicloturistic.
- Suprafața de rulare să fie una netedă/să asigure planeitate, cu o infrastructură solidă (recomandabil asphalt, pavaj sau orice material rezistent, inclusiv macadam). În cazuri excepționale (zone sensibile pentru mediu), s-a luat în considerare suprafața existentă (pământ, piatră etc.) cu condiția ca această suprafață să fie una tasată/compactată, fără gropi.
- Lățimea traseului să se încadreze în minim 1,5 m pe sens, respectiv 3,0 m cu sens dublu, cu excepția cazurilor în care aceste dimensiuni nu pot fi asigurate din cauze obiective.
- Existența în proximitate (pe o rază de 5km) a cel puțin un punct de atracție culturală sau naturală semnificativă pe o secțiune de o zi (cu o lungime cuprinsă între 30-90 km, recomandabil o lungime de 60 km).



- Traseul cicloturistic să nu traverseze zone cu provocări de siguranță socială sau situații periculoase cauzate de animale.
- Traseul să fie conectat la mijloacele de transport în comun.
- O secțiune de o zi să conțină unități de cazare de proximitate și alte servicii auxiliare (pe o rază de max 15 km).
- Un traseu cicloturistic să aibă minimum 5 km în cazul celui liniar sau minimum 20 km dacă este traseu de tip circuit.

Criteriile de eligibilitate care au stat la baza conceptului/temei de propunere a traseelor cicloturistice din cadrul studiului pornind de la prevederile Anexei la Decizia de punere în aplicare a Consiliului de aprobare a evaluării Planului de redresare și reziliență al României - Componenta 11. Turism și cultură pentru Investiția 4 Implementarea a 3.000 km de trasee cicloturistice și HG nr. 441/2022, cu mențiune că ele pot fi îndeplinite cumulativ sau individual, sunt următoarele:

- 🚲 Propunerea traseelor cicloturistice să integreze obiectivele turistice din investiția „Promovarea celor 12 rute turistice/culturale”, finanțate prin PNRR, Componenta 11. Turism și cultură;
- 🚲 Obligatorietatea realizării rutelor EuroVelo 6 și EuroVelo 13, cu respectarea temei traseului – Dunărea (alte cursuri de apă);
- 🚲 Propunerea traseelor cicloturistice să asigure conexiunea cu rutele EuroVelo (ex. trasee cicloturistice care să pornească din municipiile/orașele mari din proximitate circa 60 km și să se conecteze ca destinație finală cu rutele EuroVelo);
- 🚲 Identificarea traseelor cu o tematică (Drumul Sării, Drumul Vinului, Drumul Stațiunilor Balneare, Via Transilvanica etc.) astfel încât să fie valorificat potențialul ecoturistic;
- 🚲 Identificarea traseelor cicloturistice din proximitatea orașelor/municipiilor și asigurarea conexiunii cu acestea, astfel încât să fie încurajată dezvoltarea unei mobilități durabile a orașelor, cu un acces cât mai facil la obiectivele turistice/culturale din proximitate (ex. trasee cicloturistice care să pornească din municipiile/orașele mari din proximitate circa. 60km și să se asigure conectivitatea ca destinații finale cu traseele cicloturistice existente/propuse (Via Transilvanica etc.) sau de exemplu, trasee cicloturistice care să asigure conectivitatea a două municipii/orașe mari, în care prin parcurgerea acestora în proximitate-rază de circa 5 km se regăsesc obiective turistice);
- 🚲 Identificarea traseelor cicloturistice astfel încât să se asigure o conexiune transfrontalieră;
- 🚲 Realizarea de etape/secțiuni de trasee cicloturistice de nivel național sau trasee regionale/locale astfel încât să se asigure conexiunea către rețeaua de trasee cicloturistice de nivel național identificate prin studiul *Danube Cycle Plans* finanțat prin Interreg.



3.2. Rețeaua de trasee cicloturistice din România pe harta EuroVelo

La inițiativa Federației Europene a Cicliștilor (ECF) în cooperare cu parteneri naționali și regionali, în anul 1995 s-a lansat ideea creării unei rețele de trasee cicloturistice internaționale. Rețeaua EuroVelo este alcătuită din 17 rute, cu un total de aproximativ de 90.000 km, din care peste 45.000 km sunt trasați pe piste de biciclete existente și drumuri cu trafic redus.

Tabel 3. Rețeaua de trasee cicloturistice EuroVelo



Numărul rutei	Nume traseu	Orașe	Țări	km
 EV1	<u>Traseul Coastei Atlanticului</u>	<u>Capul Nord</u> (EV7, EV11) - <u>Tromsø</u> - <u>Vestvågøy</u> - <u>Trondheim</u> (EV3) - <u>Bergen</u> (EV12) - <u>Aberdeen</u> (EV12) - <u>Inverness</u> (EV12) - <u>Glasgow</u> - <u>Stranraer</u> - <u>Belfast</u> - <u>Lisburn</u> - <u>Strabane</u> - <u>Derry</u> - <u>Sligo</u> - <u>Galway</u> (EV2) - <u>Limerick</u> - <u>Waterville</u> - <u>Cork</u> - <u>Rosslare</u> - <u>Fishguard</u> - <u>Newport</u> - <u>Bristol</u> (EV2) - <u>Plymouth</u> - <u>Roscoff</u> (EV4) - <u>Nantes</u> (EV6) - <u>La Rochelle</u> - <u>Arcachon</u> - <u>Bayonne</u> - <u>Hendaye</u> - <u>Irun</u> - <u>Pamplona</u> (EV3) - <u>Burgos</u> - <u>Valladolid</u> - <u>Salamanca</u> - <u>Cáceres</u> - <u>Avamonte</u> - <u>Faro</u> - <u>Sagres</u> - <u>Lisabona</u> - <u>Porto</u> - <u>Caminha</u>	Norvegia, Regatul Unit, Irlanda, Franța, Spania, Portugalia	11.000
 EV2	<u>Traseul Capitalelor</u>	<u>Galway</u> (EV1) - <u>Athlone</u> - <u>Dublin</u> - <u>Holyhead</u> - <u>Bristol</u> (EV1) - <u>Bath</u> - <u>Reading</u> - <u>Londra</u> (EV12) - <u>Harwich</u> - <u>Hoek van Holland</u> (EV12, EV15, EV19) - <u>Haga</u> (EV12) - <u>Utrecht</u> - <u>Münster</u> (EV3) - <u>Dessau</u> - <u>Berlin</u> (EV7) - <u>Poznań</u> (EV9) - <u>Varșovia</u> (EV11) - <u>Minsk</u> - <u>Moscova</u>	Irlanda, Regatul Unit, Olanda, Germania, Polonia, Belarus, Rusia	5.000
 EV3	<u>Drumul pelerinilor</u>	<u>Trondheim</u> (EV1) - <u>Lillehammer</u> - <u>Oslo</u> - <u>Halden</u> - <u>Strömstad</u> - <u>Göteborg</u> (EV12) - <u>Frederikshavn</u> (EV12) - <u>Aalborg</u> - <u>Viborg</u> - <u>Veien</u> - <u>Padborg</u> - <u>Flensburg</u> - <u>Hamburg</u> (EV12) - <u>Münster</u> (EV2) - <u>Wesel</u> (EV15) - <u>Düsseldorf</u> (EV4) - <u>Köln</u> - <u>Aachen</u> - <u>Liège</u> (EV19) - <u>Namur</u> (EV5, EV19) - <u>Charleroi</u> - <u>Maubeuge</u> - <u>Paris</u> - <u>Orléans</u> (EV6) - <u>Tururi</u> (EV6) - <u>Bordeaux</u> - <u>Saint-Jean-Pied-de-Port</u> - <u>Roncesvalles</u> - <u>Pamplona</u> (EV1) - <u>Logroño</u> - <u>Burgos</u> - <u>Frómista</u> (EV1) - <u>León</u> - <u>Ponferrada</u> - <u>Sarria</u> - <u>Santiago de Compostela</u>	Norvegia, Suedia, Danemarca, Germania, Belgia, Franța, Spania	5.300
 EV4	<u>Traseul Europei Centrale</u>	<u>Roscoff</u> (EV1) - <u>Mont-Saint-Michel</u> - <u>Cherbourg</u> - <u>Le Havre</u> - <u>Calais</u> (EV5, EV12) - <u>Vlissingen</u> (EV12) - <u>Venlo</u> - <u>Düsseldorf</u> (EV3, EV15) - <u>Bonn</u> (EV3, EV15) - <u>Frankfurt</u> - <u>Cheb</u> (EV13) - <u>Karlovy Vary</u> - <u>Praga</u> (EV7) - <u>Brno</u> (EV9) - <u>Cracovia</u> (EV11) - <u>Lviv</u> - <u>Kiev</u>	Franța, Belgia, Olanda, Germania, Cehia, Polonia, Ucraina	5.100
 EV5	<u>Via Romea Francigena</u>	<u>Canterbury</u> (EV12) - <u>Dover</u> (EV12) - <u>Calais</u> (EV4, EV12) - <u>Lille</u> - <u>Bruxelles</u> - <u>Namur</u> (EV3, EV19) - <u>Luxemburg</u> - <u>Saarbrücken</u> - <u>Strasbourg</u> (EV15) - <u>Mulhouse</u> (EV6) - <u>Basel</u> (EV6, EV15) - <u>Andermatt</u> (EV15, EV17) - <u>Lucerna</u> - <u>Milano</u> - <u>Pavia</u> (EV8) - <u>Piacenza</u> (EV8) - <u>Lucca</u> - <u>Siena</u> - <u>Roma</u> (EV7) - <u>Benevento</u> - <u>Brindisi</u>	Regatul Unit, Franța, Belgia, Luxemburg, Germania, Elveția, Italia	3.200
 EV6	<u>Ruta Atlantic – Marea Neagră</u>	<u>Saint-Brevin-les-Pins</u> (EV1) - <u>Nantes</u> (EV1) - <u>Tururi</u> (EV3) - <u>Orléans</u> - <u>Besancon</u> - <u>Mulhouse</u> (EV5) - <u>Basel</u> (EV5, EV15) - <u>Radolfzell</u> - <u>Ulm</u> - <u>Regensburg</u> - <u>Passau</u> (EV7) - <u>Linz</u> (EV7) - <u>Viena</u> (EV9) - <u>Bratislava</u> (EV13) - <u>Budapesta</u> - <u>Osijek</u> - <u>Belgrad</u> - <u>Pančevo</u> (EV11) - <u>Bela Crkva</u> (EV13) - <u>Drobeta-Turnu Severin</u> (EV13) - <u>Vidin</u> - <u>Calafat</u> - <u>Ruse</u> - <u>Giurgiu</u> - <u>Siliștea</u> - <u>Brăila</u> - <u>Constanța</u>	Franța, Elveția, Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Serbia, România, Bulgaria	4.450



Studiu privind stabilirea, identificarea și distribuția teritorială a traseelor cicloturistice la nivel național – septembrie 2022

 EV7	<u>Ruta Soarelui</u>	<u>Capul Nord</u> (EV1, EV11) - <u>Haparanda</u> (EV10) - <u>Sundsvall</u> (EV10) - <u>Göteborg</u> (EV3, EV12) - <u>Helsingborg</u> - <u>Copenhaga</u> (EV10) - <u>Gedser</u> - <u>Rostock</u> (EV10, EV13) - <u>Berlin</u> (EV2) - <u>Dresda</u> - <u>Praga</u> (EV4) - <u>Linz</u> (EV6) - <u>Salzburg</u> - <u>Bolzano</u> - <u>Mantua</u> (EV8) - <u>Bologna</u> - <u>Florenta</u> - <u>Roma</u> (EV5) - <u>Napoli</u> - <u>Catanzaro</u> - <u>Catania</u> - <u>Valletta</u>	Norvegia, Finlanda, Suedia, Danemarca, Germania, Cehia, Austria, Italia, Malta	7.700
 EV8	<u>Traseul Mediteranei</u>	<u>Cádiz</u> - <u>Málaga</u> - <u>Almería</u> - <u>Murcia</u> - <u>Alicante</u> - <u>Valencia</u> - <u>Barcelona</u> - <u>Béziers</u> - <u>Sète</u> (EV17) - <u>Cannes</u> - <u>Nisa</u> - <u>Torino</u> - <u>Pavia</u> (EV5) - <u>Mantua</u> (EV7) - <u>Venetia</u> - <u>Trieste</u> (EV9) - <u>Koper</u> - <u>Pula</u> (EV9) - <u>Zadar</u> - <u>Split</u> - <u>Dubrovnik</u> - <u>Tivat</u> - <u>Kotor</u> - <u>Shkodër</u> - <u>Tirana</u> - <u>Vlorë</u> - <u>Patras</u> - <u>Atena</u> (EV11) - <u>Bergama</u> - <u>Izmir</u> - <u>Selçuk</u> - <u>Nicosia</u> - <u>Larnaca</u> - <u>Limassol</u> - <u>Paphos</u> - <u>Polis</u> - <u>Nicosia</u>	Spania, Franța, Italia, Slovenia, Croația, Muntenegru, Albania, Grecia, Turcia, Cipru	7.500
 EV9	<u>Baltică - Adriatică</u>	<u>Gdańsk</u> (EV10, EV13) - <u>Poznań</u> (EV2) - <u>Wrocław</u> - <u>Olomouc</u> - <u>Brno</u> (EV4) - <u>Břeclav</u> - <u>Viena</u> (EV6) - <u>Maribor</u> - <u>Liubljana</u> - <u>Trieste</u> (EV8) - <u>Pula</u> (EV8)	Polonia, Cehia, Austria, Slovenia, Italia, Croația	2.050
 EV10	<u>Traseul ciclist al Mării Baltice</u>	<u>Gdańsk</u> (EV9, EV13) - <u>Rostock</u> (EV7, EV13) - <u>Kiel</u> - <u>Sønderborg</u> - <u>Copenhaga</u> (EV7) - <u>Malmö</u> - <u>Kalmar</u> - <u>Stockholm</u> - <u>Sundsvall</u> (EV7) - <u>Umeå</u> (EV7) - <u>Oulu</u> (EV11) - <u>Vaasa</u> - <u>Turku</u> - <u>Helsinki</u> (EV11) - <u>Virolahti</u> (EV13) - <u>Sankt Petersburg</u> (EV13) - <u>Tallinn</u> (EV11, EV13) - <u>Riga</u> (EV13) - <u>Klaipėda</u> (EV13) - <u>Kaliningrad</u> (EV13) - <u>Gdańsk</u>	Polonia, Germania, Danemarca, Suedia, Finlanda, Rusia, Estonia, Letonia, Lituania	9.000
 EV11	<u>Traseul Europei de Est</u>	<u>Capul Nord</u> (EV1, EV7) - <u>Inari</u> (EV13) - <u>Rovaniemi</u> - <u>Oulu</u> (EV10) - <u>Kuopio</u> - <u>Helsinki</u> (EV10) - <u>Tallinn</u> (EV10, EV13) - <u>Tartu</u> - <u>Daugavpils</u> - <u>Vilnius</u> - <u>Varsovia</u> (EV2) - <u>Cracovia</u> (EV4) - <u>Košice</u> - <u>Szeged</u> (EV13) - <u>Pančevo</u> (EV6) - <u>Skopje</u> - <u>Salonic</u> - <u>Larissa</u> - <u>Atena</u> (EV8)	Norvegia, Finlanda, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Slovacia, Ungaria, Serbia, Macedonia de Nord, Grecia	6.550
 EV12	<u>Traseul ciclist al Mării Nordului</u>	<u>Bergen</u> (EV1) - <u>Stavanger</u> - <u>Kristiansand</u> - <u>Göteborg</u> (EV3) - <u>Halmstad</u> - <u>Grenaa</u> - <u>Esbjerg</u> - <u>Hamburg</u> (EV3) - <u>Bremerhaven</u> - <u>Den Helder</u> - <u>Haga</u> (EV2) - <u>Vlissingen</u> (EV4) - <u>Dunkerque</u> - <u>Calais</u> (EV4, EV5) - <u>Dover</u> (EV5) - <u>Canterbury</u> (EV5) - <u>Londra</u> (EV2) - <u>Norwich</u> - <u>Hull</u> - <u>Newcastle</u> - <u>Edinburgh</u> - <u>Aberdeen</u> (EV1) - <u>Inverness</u> (EV1) - <u>Thurso</u> - <u>Insulele Orkney</u> - <u>Insulele Shetland</u> - <u>Bergen</u>	Norvegia, Suedia, Danemarca, Germania, Țările de Jos, Belgia, Franța, Regatul Unit	7.050
 EV13	<u>Traseul Cortinei de Fier</u>	<u>Grense Jakobselv</u> - <u>Kirkenes</u> - <u>Inari</u> (EV11) - <u>Sodankylä</u> (EV11) - <u>Suomussalmi</u> - <u>Lappeenranta</u> - <u>Sankt Petersburg</u> (EV10) - <u>Tallinn</u> (EV10, EV11) - <u>Riga</u> (EV10) - <u>Klaipėda</u> (EV10) - <u>Kaliningrad</u> (EV10) - <u>Gdańsk</u> (EV10) - <u>Greifswald</u> (EV10) - <u>Rostock</u> (EV7, EV10) - <u>Lübeck</u> - <u>Eschwege</u> - <u>Cheb</u> (EV4) - <u>Bratislava</u> (EV6) - <u>Donji Miholjac</u> - <u>Szeged</u> (EV11) - <u>Vršac</u> - <u>Drobeta-Turnu Severin</u> (EV6) - <u>Zaječar</u> - <u>Piroć</u> - <u>Kyustendil</u> - <u>Strumica</u> - <u>Petrich</u> - <u>Smolyan</u> - <u>Kyprinos</u> - <u>Edirne</u> - <u>Kırklareli</u> - <u>Malko Tarnovo</u> - <u>Rezovo</u>	Norvegia, Finlanda, Rusia, Estonia, Letonia, Lituania, Polonia, Germania, Republica Cehă, Austria, Slovacia, Ungaria, Slovenia, Croația, Serbia, România, Bulgaria, Macedonia de Nord, Grecia, Turcia	9.950
 EV14	<u>Apele Europei Centrale</u>	<u>Zell Am See</u> - <u>Bischofshofen</u> (EV7) - <u>Liezen</u> - <u>Graz</u> - <u>Fehring</u> (EV9) - <u>Gleisdorf</u> - <u>Szentgotthárd</u> (EV13) - <u>Keszthely</u> - <u>Székesfehérvár</u> - <u>Velenice</u>	Austria, Ungaria	1.125
 EV15	<u>Traseul ciclist al Rinului</u>	<u>Andermatt</u> (EV5, EV17) - <u>Chur</u> - <u>Grabs</u> - <u>Lustenau</u> - <u>Konstanz</u> - <u>Öhningen</u> - <u>Schaffhausen</u> - <u>Basel</u> (EV5, EV6) - <u>Rosenau</u> / <u>Weil am Rhein</u> - <u>Biesheim</u> / <u>Breisach</u> - <u>Strasbourg</u> - <u>Karlsruhe</u> - <u>Mannheim</u> - <u>Worms</u> / <u>Biebesheim am Rhein</u> - <u>Mainz</u> (EV4) - <u>Bingen</u> (EV4) - <u>Koblenz</u> (EV4) - <u>Bonn</u> (EV3, EV4)) - <u>Köln</u> (EV3, EV4) - <u>Düsseldorf</u> (EV3) - <u>Duisburg</u> (EV3) - <u>Rheinberg</u> / <u>Wesel</u> - <u>Xanten</u> / <u>Emmerich am Rhein</u> - <u>Arnhem</u> (EV2) - <u>Leerdam</u> - <u>Rotterdam</u> (EV19) - <u>Hoek van Holland</u> (E2, EV12, EV19)	Elveția, Germania, Franța, Țările de Jos	1.500



 <p>EV17</p>	<p>Traseul de ciclism al Ronului</p>	<p>Andermatt (EV5, EV15) - <u>Pasul Furka</u> - Brig - <u>Sierre</u> - Sitten - <u>Martigny</u> - <u>Saint Gingolph</u> / <u>Vevey</u> - <u>Thonon-les-Bains</u> / <u>Lausanne</u> - <u>Geneva</u> - <u>Lyon</u> - <u>Valence</u> - <u>Avignon</u> - <u>Tarascon</u> Ramura de est: Tarascon - <u>Arles</u> - <u>Port-Saint-Ramura de vest</u> <u>Louis-du-Rhône</u> : Tarascon - <u>Saint-Gilles</u> - <u>Palavas-les-Flots</u> - <u>Sète</u> (EV8)</p>	<p>Elveția, Franța</p>	<p>1.250</p>
 <p>EV19</p>	<p>Traseul cu bicicleta Meuse</p>	<p>Langres - Neufchâteau - <u>Commercy</u> - <u>Verdun</u> - <u>Stenay</u> - <u>Charleville-Mézières</u> - <u>Dinant</u> - <u>Namur</u> (EV3, EV5) - <u>Liège</u> - <u>Maastricht</u> - <u>Venlo</u> - <u>Cuijk</u> - <u>Den Bosch</u> - <u>Dordrecht</u> - <u>Hoek van Holland</u> (EV2, EV12, EV15) - <u>Rotterdam</u> (EV15))</p>	<p>Franța, Belgia, Țările de Jos</p>	<p>1.050</p>

Sursa: ECF, 2022.

Două rute EuroVelo se suprapun pe teritoriul României, totalizând aproximativ 1.720 km – 2.000km (Figura 3), conform Federației Europene de Ciclism, astfel:

1. EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail (județele Timiș, Caraș-Severin și Mehedinți);
2. EuroVelo 6 - Atlantic-Black Sea (județele Timiș, Caraș-Severin, Mehedinți, Dolj, Olt, Teleorman, Giurgiu, Călărași, Brăila, Galați, Tulcea, Constanța).

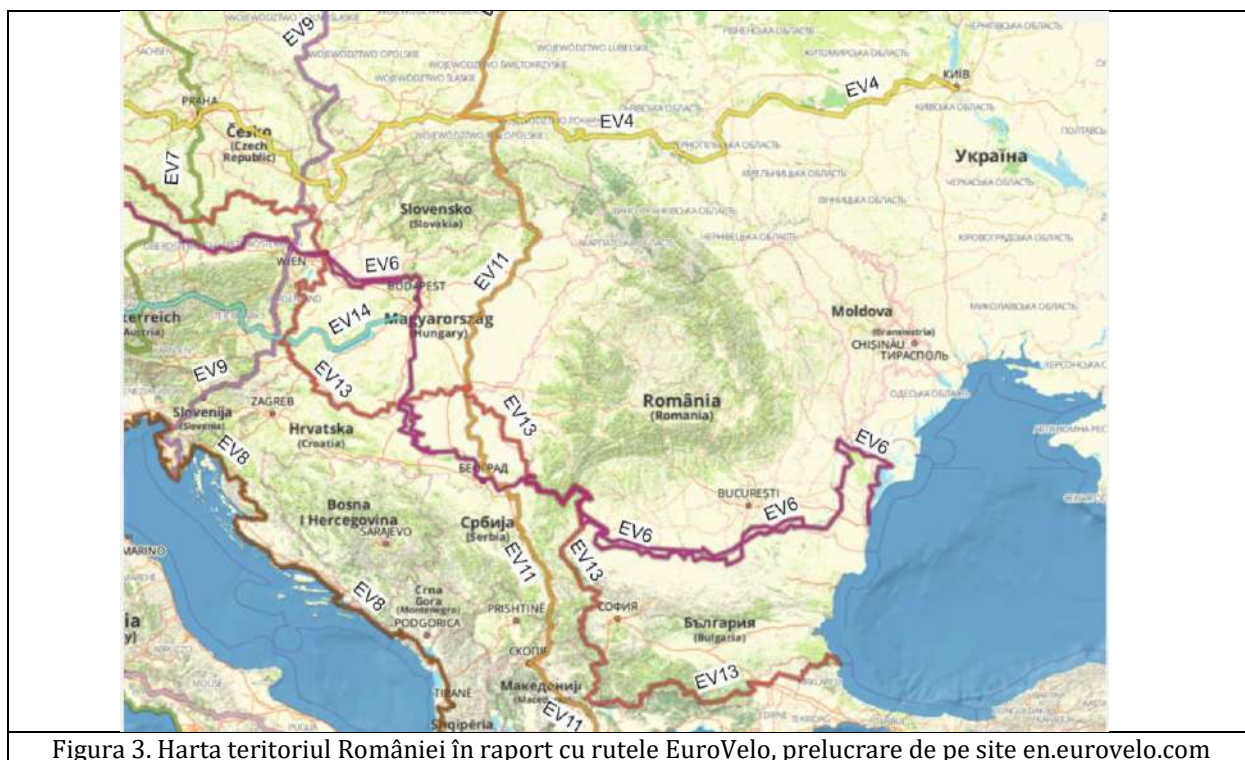


Figura 3. Harta teritoriul României în raport cu rutele EuroVelo, prelucrare de pe site en.eurovelo.com

Ruta cicloturistică EuroVelo 6 Atlantic – Marea Neagră (EV6) este printre cele mai populare rute EuroVelo datorită unui profil relativ plat, cu mici diferențe de nivel, o mulțime de obiective turistice precum coaste, râuri, castele și o infrastructură bună. În Franța poți savura vinuri deosebite pedalând prin podgorii, în Viena poți vizita muzee uluitoare, iar în Serbia vei experimenta căldura oamenilor”. Sursă <https://en.eurovelo.com/ev6>

În prezent EV6 (figura 4) are o lungime de 4450 km, asigură accesul la 11 situri din patrimoniul UNESCO, 6 râuri europene și străbate 11 țări. Ruta EuroVelo 6, cu o lungime de circa 1300 km pe teritoriul României, va genera categoric o emulație în



regiunile străbătute și nu numai, și va reprezenta poate principalul catalizator în amenajarea altor trasee cicloturistice interconectate în rețeaua națională, și va avea de asemenea o contribuție evidentă la aplatizarea disparităților economice și sociale din zonele mai puțin dezvoltate din sudul țării.

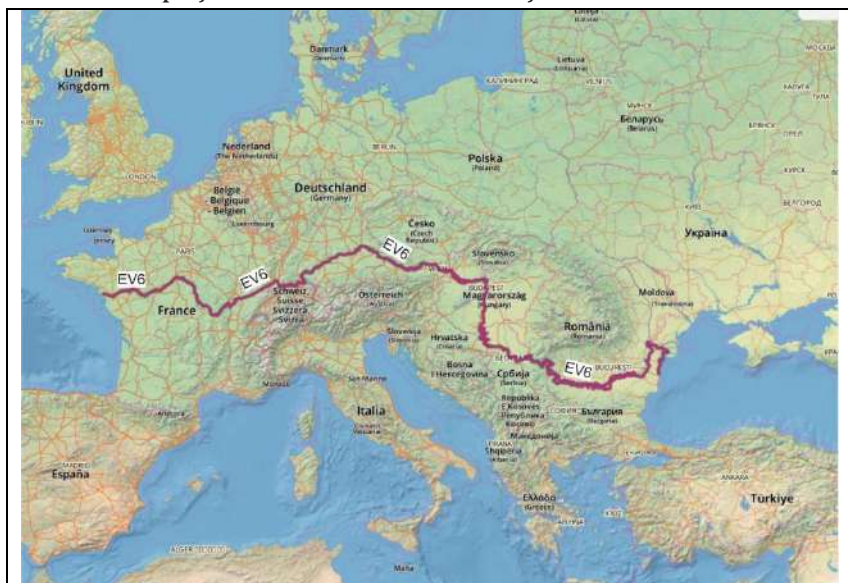


Figura 4. Harta teritoriul României în raport cu ruta EuroVelo 6 Atlantic – Marea Neagră, prelucrare de pe site en.eurovelo.com

EuroVelo 13 „Cortina de Fier” (EV13), cu o lungime totală de 9950 km, traversează 20 de țări și asigură accesul cicloturiștilor la 3 mări europene și 14 situri din patrimoniul UNESCO. Este unul dintre cele mai lungi trasee EuroVelo ce leagă pe direcția nord-sud regiuni cu încărcătură istorică și culturală deosebită, din Laponia în Grecia și de la Marea Barents la Marea Neagră.

În România EV13 (figura 5) va avea o lungime de 370 km și o acoperire mai restrânsă decât EV6, în zona de vest și sud-vest, și va contribui la dinamica deja accelerată a acestei regiuni (județul Timiș, județul Caraș-Severin, județul Mehedinți) din punct de vedere economic, social și turistic.

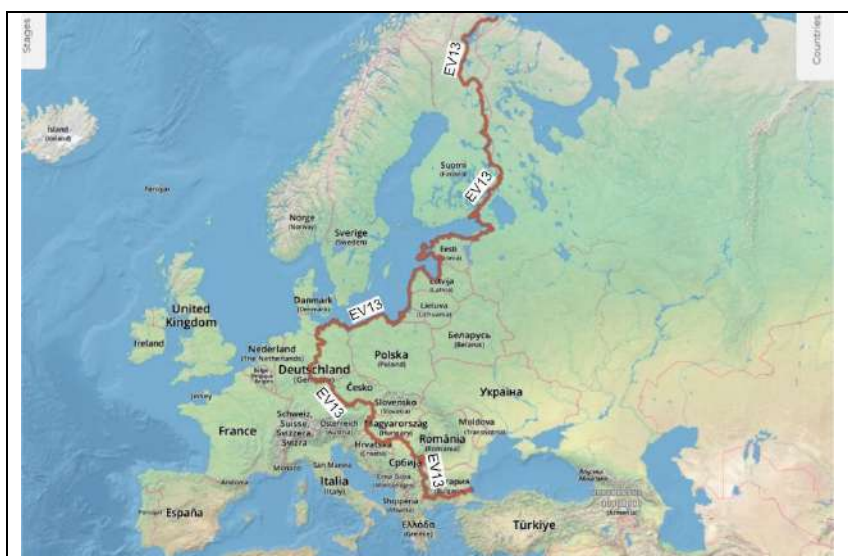


Figura 5. Harta teritoriul României în raport cu ruta EuroVelo 13 Traseul Cortinei de Fier, prelucrare de pe site en.eurovelo.com



EuroVelo 11 „Traseul Europei de Est”, cu o lungime de 6550 km, traversează nord-sud Europa prin 11 țări și 6 capitale europene: Helsinki, Vilnius, Varșovia, Belgrad, Skopje și Atena. Deși nu traversează teritoriul României, se află în apropierea graniței de vest și poate genera legături cu municipiile de la granița cu Ungaria (ex. Satu Mare, Oradea, Arad, Timișoara) și prin acestea cu restul teritoriului prin rețeaua națională velo.



Figura 6. Harta teritoriul României în raport cu ruta EuroVelo 11 Traseul Europei de Est, prelucrare de pe site en.eurovelo.com

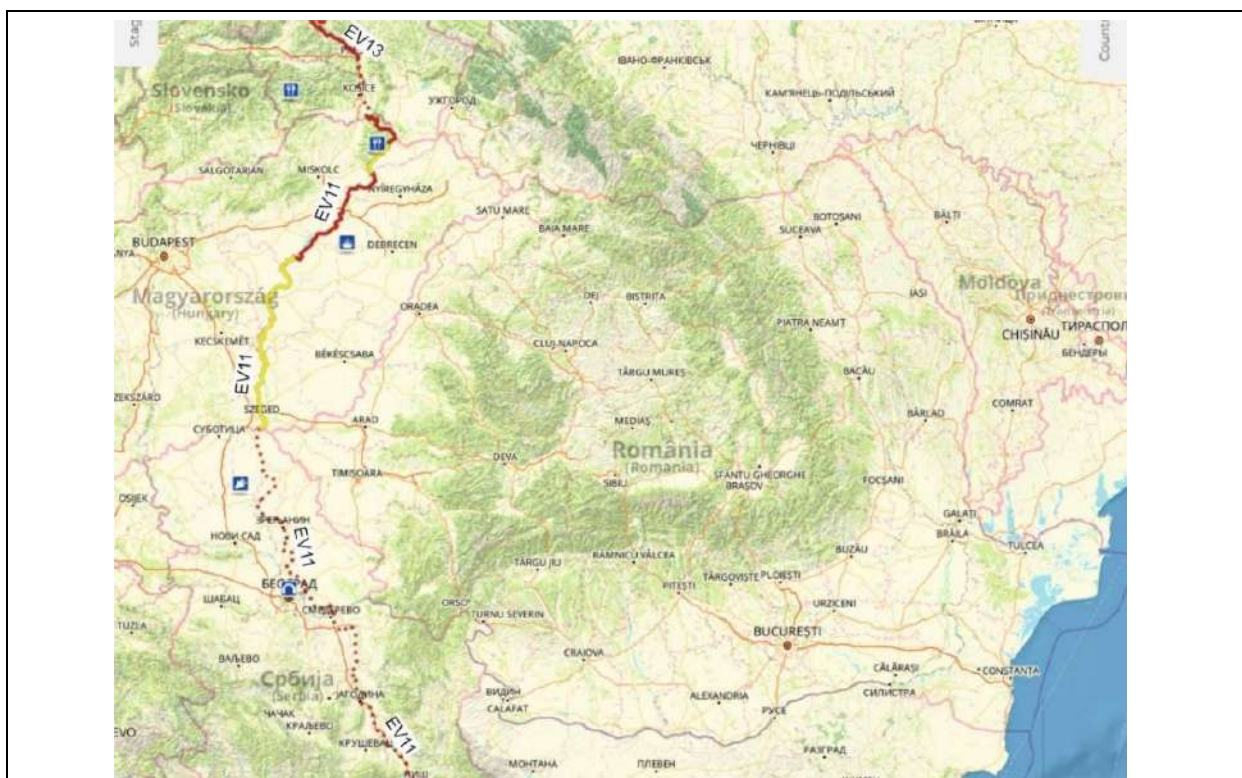


Figura 7. Posibile conexiuni a teritoriul României cu ruta EuroVelo 11 Traseul Europei de Est, prelucrare de pe site en.eurovelo.com



Pe plan european există deja rețele naționale de trasee cicloturistice marcate, aprobate și omologate în conformitate cu legislația națională. Acestea sunt în continuă dezvoltare și în proces de integrare cu rețelele naționale ale țărilor vecine. Magistralele cicloturistice naționale formează osatura acestor rețele și suportul pentru traseele regionale și locale. Tendința în ultimele decenii este de dezvoltare a cicloturismului de lung parcurs, context în care importanța traseelor cicloturistice naționale și internaționale este în continuă creștere.

Rutele cicloturistice de rang național descriu viziunea în teritoriu a deplasărilor durabile, alegerea unei forme de transport mai ecologic cu conexiuni cu alte moduri de transport pe toate secțiunile din traseu. O rețea cicloturistică de rang național reprezintă o oportunitate de promovare a legăturilor transfrontaliere și de a atinge potențialul turistic al teritoriului. În (Figura 8) este prezentat teritoriul României în raport cu rețele cicloturistice de rang național la nivel European și se observă faptul că zona de Vest a Europei dispune de o rețea cicloturistică densă de rang național.

Dezvoltarea unei rețele cicloturistice de rang național pe teritoriul României va facilita legăturile cu rețeaua cicloturistică în curs de implementare a Ungariei și Serbiei, iar pentru legăturile cu Bulgaria se va utiliza ruta EuroVelo 6.



Figura 8. Harta teritoriul României în raport cu traseele cicloturistice de rang național la nivel european

Rutele cicloturistice de rang regional și local promovează utilizarea bicicletei ca mijloc de transport atât pentru nevoile cotidiene, cât și pentru turism și recreativ. Planificarea unor astfel de rețele integrate pentru biciclete va îmbunătăți mobilitatea



durabilă, accesibilitatea în zonele rurale și va stimula formarea de grupuri de municipii și localități, interconectate.

La nivelul Europei, a zonei centrale și de Vest, se observă existența unei rețele cicloturistice densă de rang regional și local, care la nivelul teritoriului respectiv vizează conectarea unui număr semnificativ de centre urbane, locuri de interes istoric, arheologic și cultural, patrimoniu natural. Pe teritoriul României, infrastructura velo este dezvoltată în municipii pentru zonele centrale și cele periferice și o infrastructură velo dedicată traseelor montane.



Figura 9. Harta teritoriului României în raport cu traseele cicloturistice de rang local-regional-național la nivel european

România are un potențial foarte ridicat în domeniul cicloturismului, dar care în momentul de față are un nivel extrem de redus de valorificare, iar una din cauzele importante este lipsa unei infrastructuri specifice, în principal lipsa marcării de trasee de cicloturism. Există deja la nivelul României un interes și o cerere crescută de trasee cicloturistice marcate și omologate atât din partea turiștilor individuali, a asociațiilor de cicloturism și a agențiilor de turism din țară și străinătate, cât și din partea autorităților publice locale și structurilor asociative de dezvoltare locală și regională (Grupuri de Acțiune Locală - GAL-uri, Asociații de Dezvoltare Intercomunitară - ADI, asociații locale de promovare și dezvoltare turistică, etc) care au elaborat deja sau doresc să elaboreze și să implementeze proiecte de trasee cicloturistice. Subliniem că există deja numeroase surse specifice de finanțare inclusiv fonduri nerambursabile comunitare sau din alte surse externe care pot fi utilizate pentru dezvoltarea cicloturismului.

În zona de Vest a României s-au realizat piste de biciclete pe digurile de protecție a apelor (ex. municipiul Timișoara, Satu Mare, Oradea, Salonta) care facilitează deplasarea din municipii către orașele din proximitate, respectiv către granița cu Ungaria și Serbia.

În regiunea montană, în județe precum Sibiu, Brașov, Alba-Iulia, Botoșani, Bistrița s-au realizat piste de bicicliști pentru agrement (aproximativ pe distanțe de 10-20km), care pornesc din municipii către elemente ale peisajului natural. Rețeaua de trasee cicloturistice este

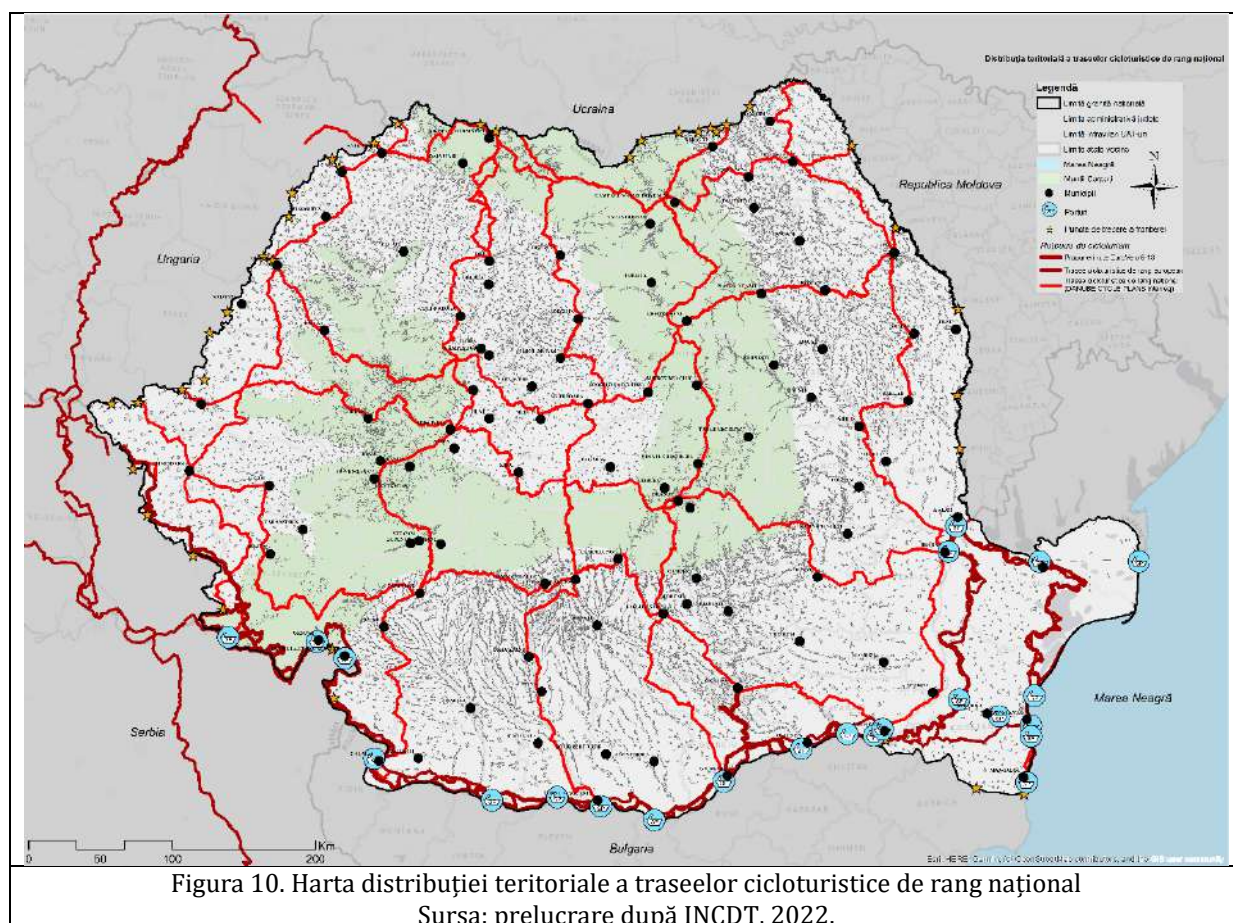


realizată cu precădere în zonele de munte prin trasee special amenajate în păduri, dar și în zona Delta Dunării și satele din Transilvania.

3.3. Distribuția teritorială a traseelor cicloturistice de rang național conform metodologiei utilizate în proiectul Danube Cycle Plans finanțat prin Interreg

În cadrul proiectului “Danube Cycle Plans” finanțat prin Interreg s-au identificat și distribuit pe teritoriul României un număr de 10 rute cicloturistice de rang național, cu o lungime de aproximativ 9.050 km. Aceste rute cicloturistice de rang național au fost distribuite astfel încât să asigure o accesibilitate a tuturor regiunilor din direcția V-E, respectiv N-S:

- 🚲 5 rute cicloturistice de rang național pe direcția cardinală N-S;
- 🚲 5 rute cicloturistice de rang național pe direcția cardinală V-E, din care 1 rută se suprapune pe zona de Dunăre, cu rutele EuroVelo 6 și EuroVelo 13.



3.4. Identificarea și distribuția teritorială a traseelor cicloturistice de rang regional și local propuse de Consilii Județene

Pe baza unor seturi de criterii stabilite de către Centrul Național de Coordonare Velo, Consiliile Județene de pe teritoriul României au transmis un număr total de aproximativ 16.921 km trasee cicloturistice identificate între limitele administrative ale județului, respectiv a UAT-urilor componente. Din distribuția acestora în raport cu rutele cicloturistice de rang național se va realiza planificarea rutelor de rang regional respectiv cele de interes local.

În cadrul Platformei eVelo realizată prin finanțare PNRR în Jalonul nr.341 Componenta 11, pentru aplicația pentru telefoane, se vor crea conturi de administrator pentru fiecare Consiliu Județean, astfel procesul de identificare va fi unul continuu și rețeaua de trasee cicloturistice la nivel regional și local se va dezvolta organic în funcție de opțiunile administrației locale/județene bazate pe oportunitățile din teritoriu și dinamica populației.

Trasee cicloturism existente/propuse identificate de CJ-uri	
18130,73	nr. aproximativ km

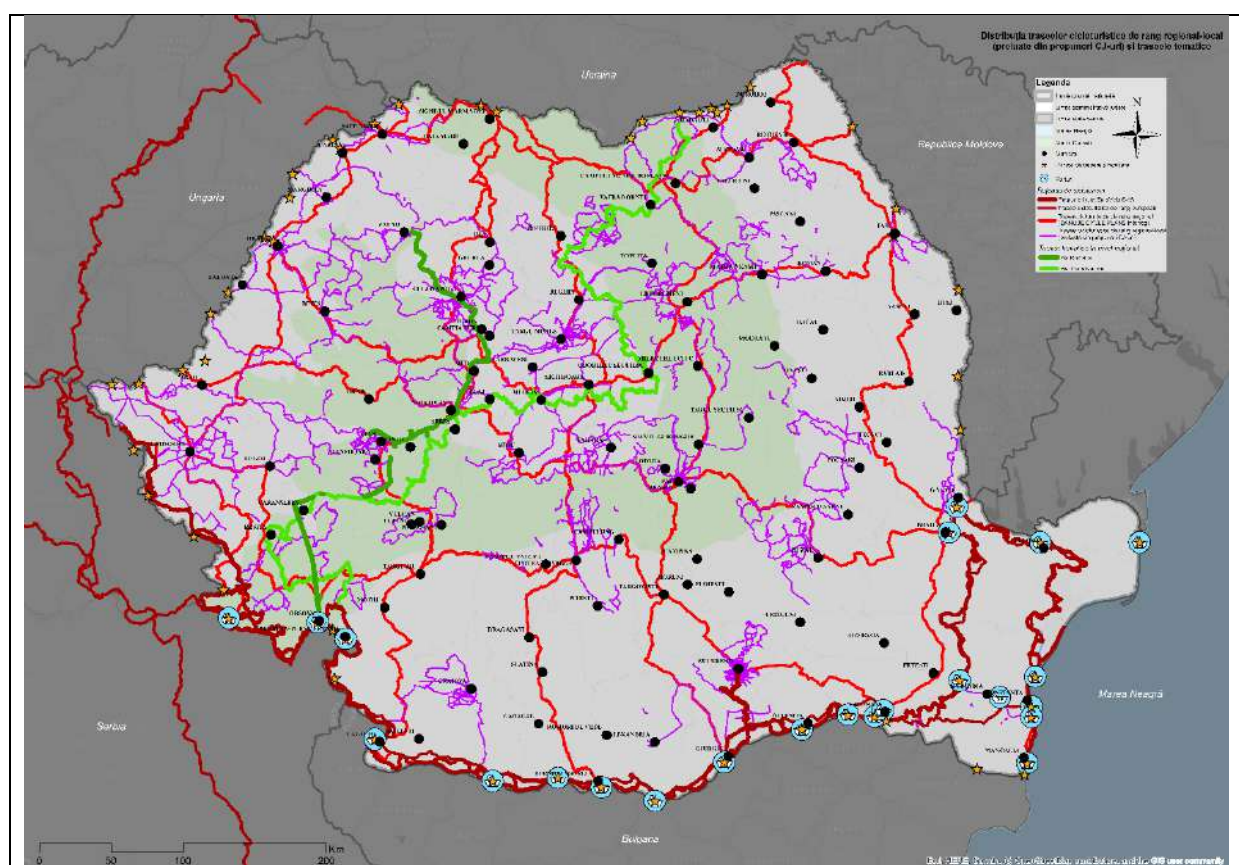


Figura 11. Harta distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice de rang național identificate prin proiectul "Danube Cycle Plans" și trasee cicloturistice de rang regional și local propuse de Consiliile Județene



3.5. Identificarea de trasee cicloturistice tematice la nivel național

3.5.1 Via Transilvanica

„**Via Transilvanica** constituie un traseu de aproximativ 1.400 de kilometri. Acest traseu destinat deplasărilor cu bicicleta dezvăluie 2.000 de ani de istorie a Transilvaniei, pornind de la Putna până la Drobeta Turnu-Severin. Este un proiect al organizației Tășuleasa Social, ONG cu sediul în Pasul Tihuța, în județul Bistrița-Năsăud, care desfășoară acțiuni cu caracter educațional, social, de mediu, cultural etc. Via Transilvanica este un drum ce este dedicat acelor persoane care, indiferent de vârstă, experiență sau locul de proveniență, sunt pregătite ca, pe perioada călătoriei lor, să reducă activitatea de peste zi la mers și numărul obiectelor personale pe care le transportă în rucsac la un minim necesar. Motivul principal al acestui drum este acest aspect, al descoperirii de noi personaje, povești și bineînțelese locuri, care pot îmbogăți și vindeca sufletul și mintea călătorului.” Citat din ghidul biciclistului pe Via Transilvanica, pag.3, Cuvânt Înainte.

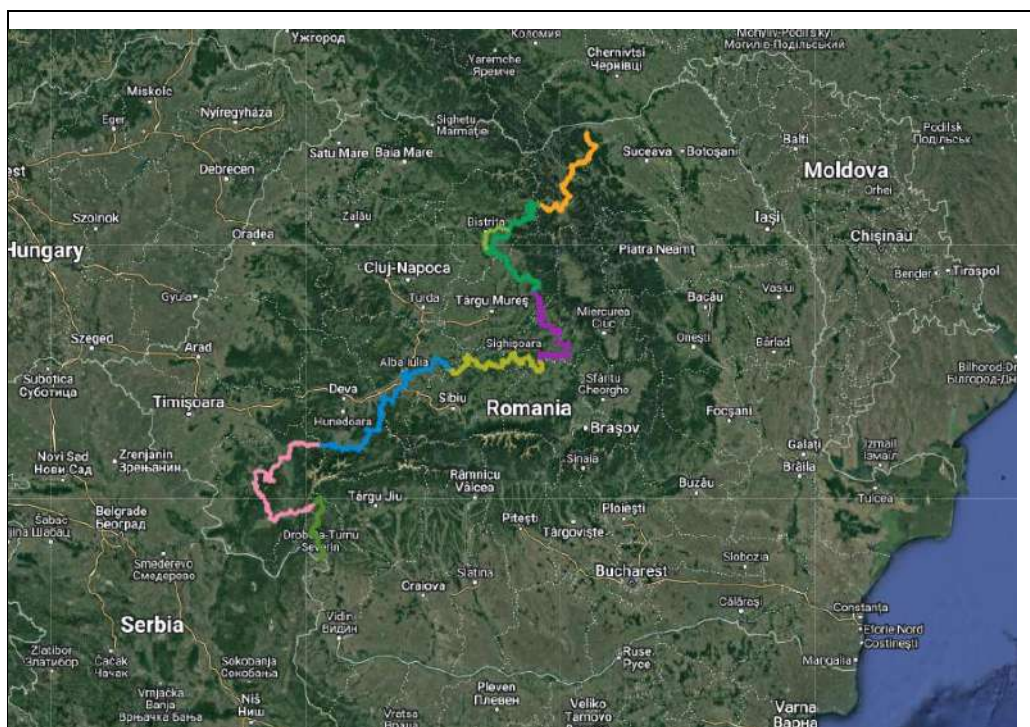


Figura 12. Harta distribuției teritoriale a traseului Via Transilvanica, sursă www.viatransilvanica.com
https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1J5_EDITogDtlty0WdzuDTvqDTsvd5R6w&ll=46.24095914555498%2C25.673399683875395&z=7

3.5.2 Drumul Imperial Roman

Infrastructura rutieră romană, poartă câteva caracteristici comune, valabile pe întreg teritoriul Imperiului Roman, integrabile în trasee velo de azi:

- Interconectarea micro-zonelor importante din punct de vedere strategic, economic și administrativ;
- În toate cazurile, construcția drumurilor romane a fost efectuată cu asigurarea sustenabilității pe termen lung prin amplasarea acestora în zone neînundabile cu asigurarea caracterului de *shortest path* între două puncte de interes;



- Menținerea regulată și sezonieră;
- Construcția optimizată: zonele noi „descoperite” au fost introduse în lumea „civilizată” prin drum, asigurând astfel extinderea rețelilor socio-economice.

Aspectele menționate mai sus nu au nevoie de explicații detaliate, deoarece în esență, prin constituirea unor rețele velo care ating și tronsoanele de drum roman cunoscute pe teritoriul României, de fapt asistăm la renașterea acestor artere extrem de importante, care furnizează dezvoltare comunităților atinse de acestea.



Figura 13. Harta distribuției teritoriale a traseului Drumul Imperial Roman, sursă www.ister.gi.is din proiectul Interreg „Connecting hiSTorical Danube rEGions Roman routes”

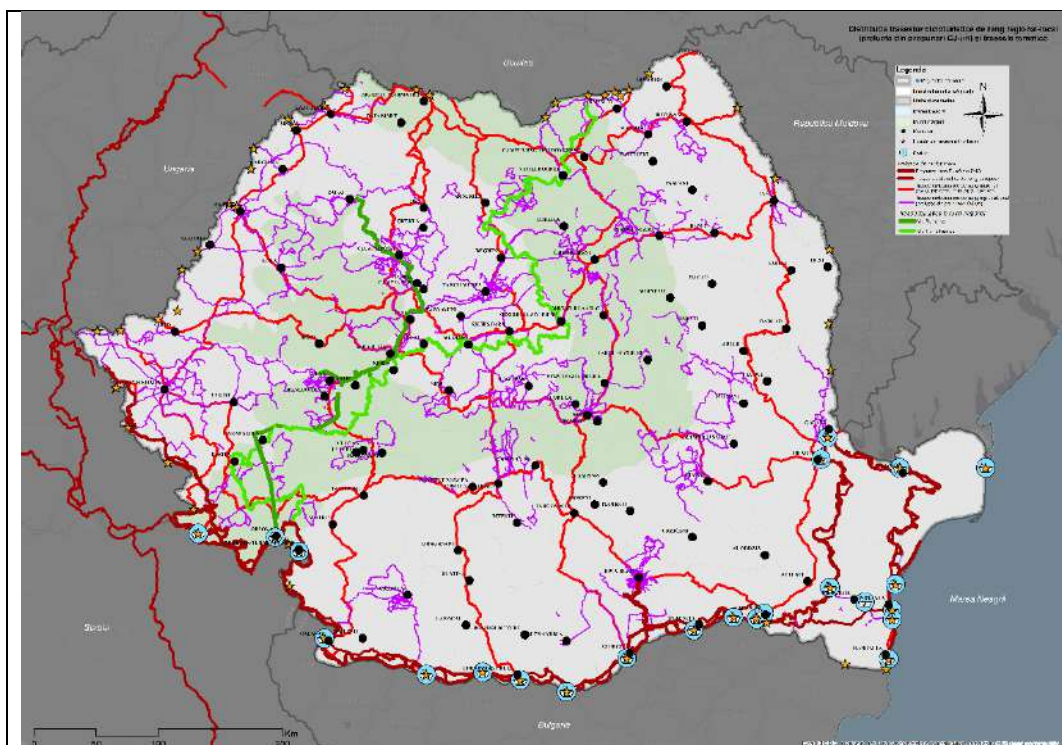


Figura 14. Harta distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice de rang național identificate prin proiectul “Danube Cycle Plans” și trasee cicloturistice de rang regional și local propuse de Consiliile Județene în raport cu rutele Via Transilvanica și Drumul Imperial Roman



La nivel mondial, în ceea ce privește numărul de baraje mari, țara noastră ocupă locul 21, cu 246 de astfel de amenajări hidrotehnice (Brink et al., 2018).

La cele peste 14.600 de lucrări hidrotehnice transversale se adaugă cele peste 500 de microhidrocentrale (MHC) ce întrerup conectivitatea longitudinală pe râurile din România. Aceste construcții duc la fragmentare deoarece sunt planificate fără a ține cont de necesitatea menținerii conectivității pe cursul râului.

Categoriile de importanță ale digurilor ținând cont de caracteristicile tehnice și funcționale ale digului, de starea digului, de efectele negative potențiale ale cedării digului, inclusiv impactul social, economic și de mediu:

- a) dig de importanță excepțională – A;
- b) dig de importanță deosebită – B;
- c) dig de importanță normală – C;
- d) dig de importanță redusă – D.

În funcție de caracterizarea stării digului ce cuprinde informații privind tasările la coronament, vegetația pe taluze, ravenările și alunecările locale, existența craterelor de sufozie la piciorul taluzului interior, existența galeriilor de rozătoare, circulația pe dig, coroborat cu inventarierea incidentelor anterioare și a intervențiilor constructive corective care se referă la breșe și/sau la deversarea taluzului interior cu eroziuni remanente și la modul de închidere, în regim de urgență, sau bazat pe proiect și execuție cu control de calitate, se poate analiza capacitatea digului de a suporta un traseu cicloturistic.

Digurile de pe malurile râurilor ar putea deveni atracții turistice, având în vedere că pe aceste amenajări de protecție împotriva inundațiilor s-ar putea face drumeții cu bicicleta. Toate digurile incluse în traseele cicloturistice sunt construite din pământ compactat și înierbat, având o înălțime medie și o lățime a coronamentului între 2 și 4 metri.

Pentru ca aceste construcții de apărare împotriva inundațiilor să poată fi utilizate pentru crearea unor piste de biciclete, în general sunt necesare lucrări de amenajare a coronamentului prin nivelare și completare cu pământ în zonele cu denivelări pronunțate, precum și a intersecțiilor cu podurile existente pe traseu. În zonele în care structura podurilor rutiere permite accesul bicicletelor pe sub acestea, sunt necesare amenajări de rampe de coborâre și urcare pe diguri.

Căi ferate dezafectate

Conversiile traseelor feroviare pot fi complexe din motive juridice, sociale și economice. Închiderea liniilor ferate din motive de eficiență economică, urmată de conservare sau de dezafectare, se aprobă de către Guvernul României, la propunerea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu avizul Ministerului Apărării Naționale și al autorităților administrației publice locale interesate, costurile ocazionate de conservarea sau de dezafectarea liniilor de cale ferată închise fiind suportate de la bugetul de stat.

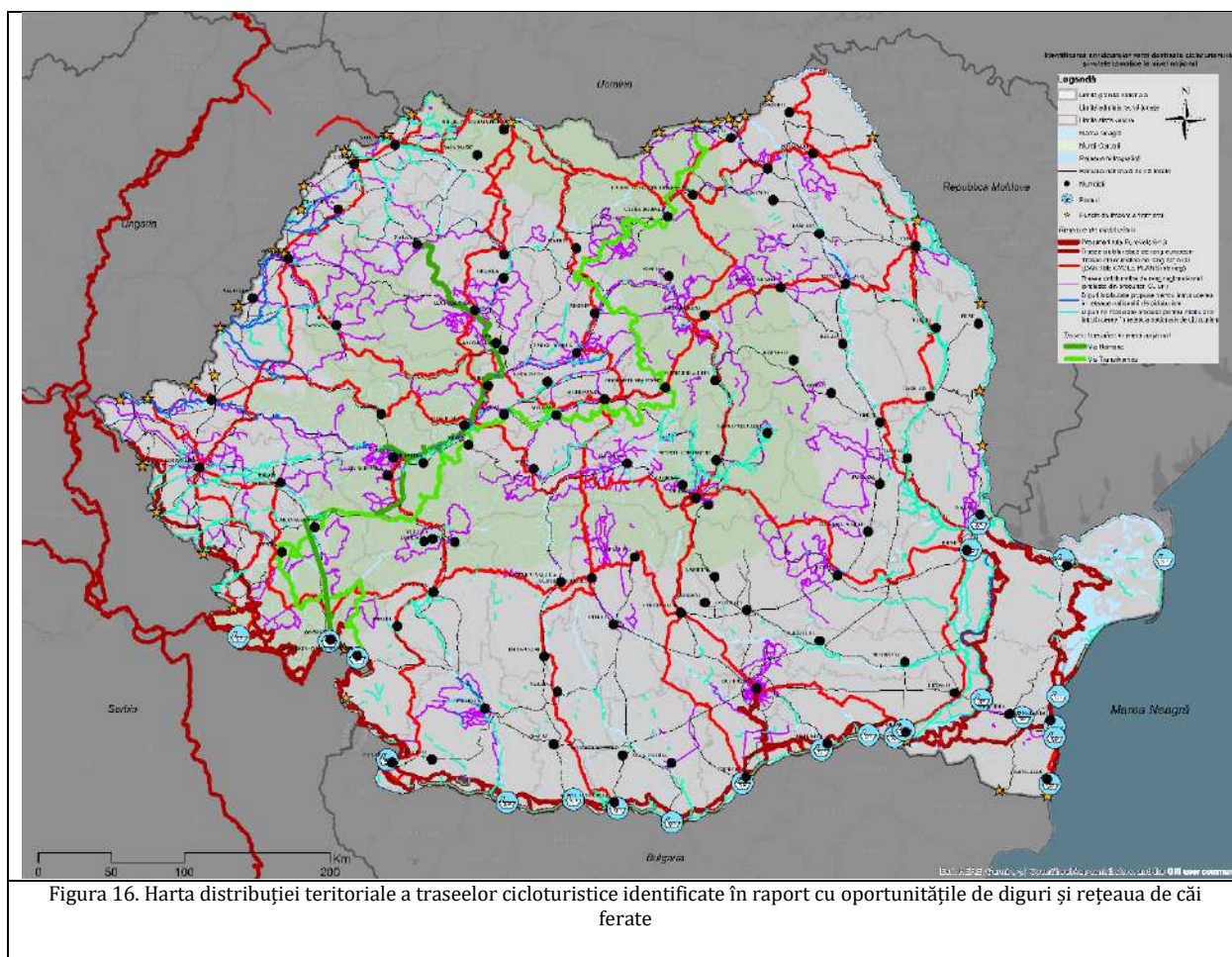


Liniile ferate erau folosite pentru ușurința în transport. Prin urmare, traseele feroviare dezafectate sunt adesea destul de drepte și sunt potrivite în mod ideal pentru a depăși terenul abrupt sau incomod, cum ar fi dealurile, escarpările, râurile, mlaștinile etc. utilități precum conducte, transmisie electrică fire și linii telefonice. Ca atare, se pretează foarte bine la reconversia în trasee cicloturistice, cu refacerea aferentă a infrastructurii.

La nivel național sunt identificați un număr aproximativ de 9.500 km diguri de protecție, din care 1.230 km intabulați (oportunitate de amenajare trasee cicloturistice). De asemenea, prin HG nr. 632/2011 sunt identificați un număr de 661 km cale ferată casată, dintre care:

- Linia 208 Avrig – Mârșa cu o lungime de 4,96 km, care urmează să fie inclusă în proiectul legislativ care va actualiza/completa HG nr.643/2011 cu modificările și completările aduse de HG nr.177/2014, privind condițiile de închiriere a unor părți din infrastructura feroviară neinteroperabilă;
- Linia 808 Țândărei – Giurgeni cu o lungime de 21,54 km;
- Linia 818 Constanța Mărfuri – Siutghiol (fir1) pe o lungime de 14,70 km;
- Linia Dobrești – Rogoz pe o lungime de 10,23 km;
- Linia 414 Ulmeni Sălaj – Cehu Silvaniei pe o lungime de 19,98 km;
- Linia 515 Fundu Moldovei – Pojorâta pe o lungime de 6,16 km;
- Linia 513 Vama – Moldovița pe o lungime de 19,70 km;
- Linia 520 Dornești – Siret pe o lungime de 16 km, care urmează să fie inclusă în proiectul legislativ care va actualiza/completa HG nr.643/2011 cu modificările și completările aduse de HG nr.177/2014, privind condițiile de închiriere a unor părți din infrastructura feroviară neinteroperabilă;
- Linia Gura Putnei – Nisipitu pe o lungime de 25,20 km;
- Linia 614 Dângenii – Săveni pe o lungime de 16 km;
- Linia 502 Focșani – Odobești pe o lungime de 10,22 km;
- Linia Saligny Est – Cernavodă Oraș pe o lungime de 7,39 km;
- Linia 817A Capu Midia – Sitorman pe o lungime de 10,44 km;





România se bucură de un peisaj cu ecosisteme variate, păduri seculare și virgine, zone umede unice, pășuni cu valoare naturală deosebită, elemente de patrimoniu UNESCO. Prin implementarea traseelor cicloturistice în aceste zone se vor pune în valoare toate elementele cadrului natural de pe teritoriul României și va conștientiza populația asupra modului în care să protejăm și să ne bucurăm de ecosistemele naturale. Stabilirea traseelor cicloturistice pe suprafața ariilor naturale protejate se face cu avizul administratorului acestora.

Traseele cicloturistice se stabilesc pe piste pentru biciclete, pe drumuri pentru cicliști, pe drumuri de utilitate privată deschise circulației publice de către proprietarii și administratorii acestora, pe suprafețe de rulare amenajate în zona de protecție aferentă drumurilor deschise circulației publice, pe drumuri forestiere, poteci și trasee amenajate în fondul forestier, cu acordul administratorului sau proprietarului și în condițiile stabilite de acesta, pe digurile și zonele de protecție la inundație ale cursurilor de apă care pot fi amenajate ca trasee cicloturistice, dar numai cu menținerea rolului de apărare împotriva inundațiilor și asigurarea intervenției rapide pe poteci și pe eventuale alte tipuri de căi de comunicație deschise circulației bicicletelor.



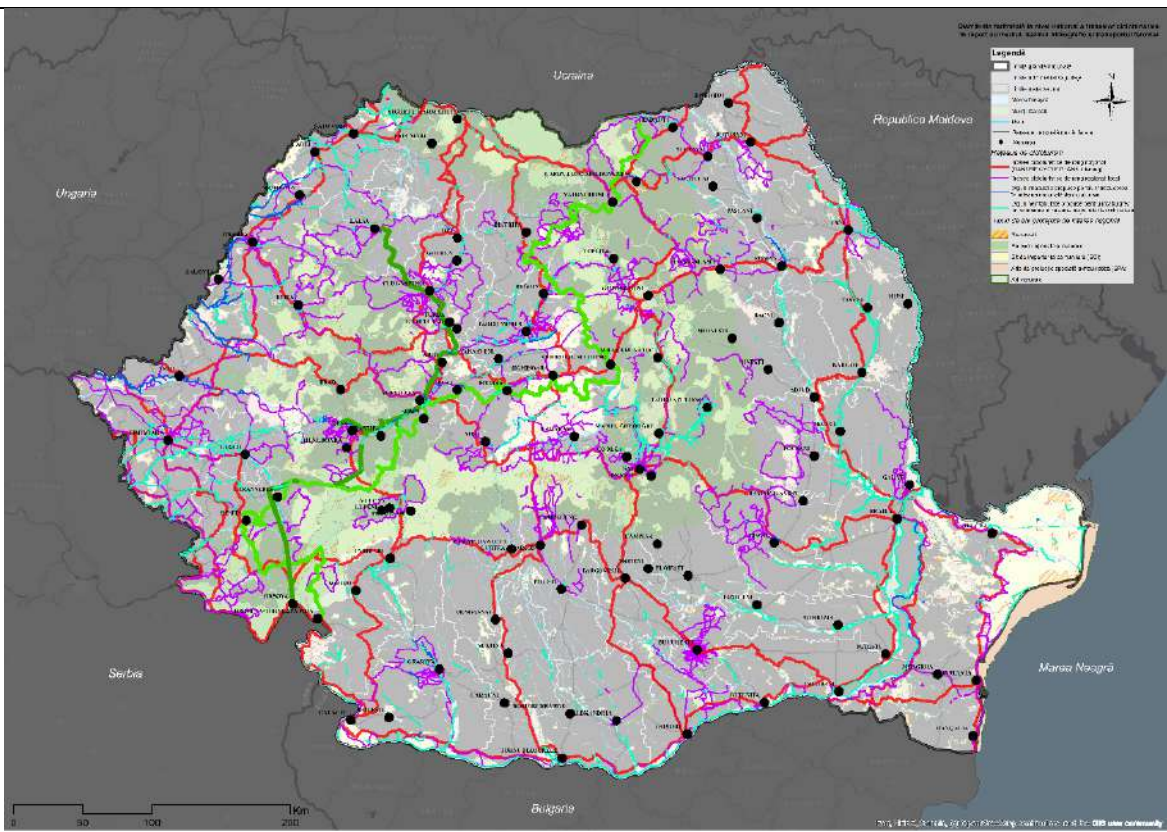


Figura 17. Harta distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice identificate în raport cu oportunitățile de mediu, rețeaua hidrografică și rețeaua de căi ferate

La nivel național sunt identificate 2.000 de hectare de păduri-parc, în care pe baza unui scenariu scurt de timp se pot trasa traseele cicloturistice prin aceste zone. Infrastructura pentru cicloturism va fi implementată astfel încât să respecte reglementările din această zonă, respectiv să se realizeze ca strat final de finisaj din pietriș sau amenajarea potecii/drumului de pământ. Amenajarea traseelor cicloturistice în ariile naturale protejate și în fondul forestier național, precum și accesul public cu bicicleta se fac cu respectarea prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, și a prevederilor Legii nr. 46/2008 - Codul silvic, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru traseele cicloturistice stabilite pe suprafețe de rulare amenajate în zona de protecție aferentă drumurilor deschise circulației publice, pe drumuri forestiere, poteci și trasee amenajate în fondul forestier, cu acordul administratorului sau proprietarului și în condițiile stabilite de acesta, pe digurile și zonele de protecție la inundație ale cursurilor de apă care pot fi amenajate ca trasee cicloturistice, dar numai cu menținerea rolului de apărare împotriva inundațiilor și asigurarea intervenției rapide pe poteci și pe



eventuale alte tipuri de căi de comunicație deschise circulației bicicletelor, suprafața poate fi nemodernizată, dar de rugozitate redusă.

Zonele vulnerabile din punct de vedere al protecției mediului pentru scenariul propus sunt:

Arii protejate

Conform legislației în vigoare, distingem următoarele categorii de Arii Naturale Protejate ale României:

Arii naturale protejate de interes național

- **Rezervații științifice** – arii naturale protejate ale căror scopuri sunt protecția și conservarea unor habitate naturale terestre și/sau acvatic, cuprinzând elemente reprezentative de interes științific sub aspect floristic, faunistic, geologic, speologic, paleontologic, pedologic sau de alta natură
- **Parcuri Naționale** – ariile naturale protejate ale caror scopuri sunt protecția și conservarea unor esanțioane reprezentative pentru spațiul biogeografic național, cuprinzând elemente naturale cu valoare deosebită sub aspectul fizico-geografic, floristic, faunistic, hidrologic, geologic, paleontologic, speologic, pedologic sau de alta natură, oferind posibilitatea vizitării în scopuri științifice, educative, recreative și turistice.
- **Monumente ale naturii** – arii naturale protejate ale caror scopuri sunt protecția și conservarea unor elemente naturale cu valoare și semnificație ecologică, științifică, peisagistică deosebită, reprezentate de specii de plante sau animale sălbatice rare, endemice ori amenințate cu dispariția, arbori seculari, asociații floristice și faunistice, fenomene geologice – pesteri, martori de eroziune, chei, cursuri de apă, cascade și alte manifestări și formațiuni geologice, depozite fosilifere, precum și alte elemente naturale cu valoare de patrimoniu natural prin unicitatea sau raritatea lor.
- **Rezervații naturale** – arii naturale protejate ale caror scopuri sunt protecția și conservarea unor habitate și specii naturale importante sub aspect floristic, faunistic, forestier, hidrologic, geologic, speologic, paleontologic, pedologic.
- **Parcuri naturale** – arii naturale protejate ale caror scopuri sunt protecția și conservarea unor ansambluri peisagistice în care interacțiunea activităților umane cu natura de-a lungul timpului a creat o zonă distinctă, cu valoare semnificativă peisagistică și/sau culturală, deseori cu o mare diversitate biologică.

Arii naturale protejate de interes internațional

- **Situri naturale ale patrimoniului mondial natural și cultural** – Convenția de la Paris – arii naturale protejate ale caror scopuri sunt protecția și conservarea unor zone de habitat natural în cuprinsul cărora există elemente naturale a căror valoare este recunoscută ca fiind de importanță universală. Mărimea arealului lor este determinată de cerințele pentru asigurarea integrității și conservării elementelor supuse acestui regim de protecție. În cuprinsul acestor zone pot exista comunități umane ale caror activități sunt orientate pentru o dezvoltare compatibilă cu cerințele de protecție și conservare ale sitului natural.



- **Geoparcul** – teritoriu ce cuprinde elemente de interes geologic deosebit, alături de elemente de interes ecologic, arheologic, istoric și cultural. Caracteristicile geologice sunt cuprinse într-un număr de situri de importanță științifică, educațională sau estetică, reprezentative pentru un anumit moment din istoria Pământului ori pentru anumite evenimente sau procese geologice.
- **Zone umede de importanță internațională** – Convenția de la Ramsar – arii naturale protejate al căror scop este asigurarea protecției și conservării siturilor naturale cu diversitatea biologică specifică zonelor umede.
- **Rezervații ale biosferei** – Comitetul MAB/UNESCO – arii naturale protejate ale căror scopuri sunt protecția și conservarea unor zone de habitat natural și a diversității biologice specifice. Se întind pe suprafețe mari și cuprind un complex de ecosisteme terestre și/sau acvatice, lacuri și cursuri de apă, zone umede cu comunități biocenotice floristice și faunistice unice, cu peisaje armonioase naturale sau rezultate din amenajarea tradițională a teritoriului, ecosisteme modificate sub influența omului și care pot fi readuse la starea naturală, comunități umane a căror existență este bazată pe valorificarea resurselor naturale, pe principiul dezvoltării durabile și armonioase.

Arii naturale protejate de interes comunitar - situri „Natura 2000”

- **Situri de importanță comunitară – SCI** – arii naturale care, în regiunea sau în regiunile biogeografice în care există, contribuie semnificativ la menținerea sau restaurarea la o stare de conservare favorabilă a habitatelor naturale sau a speciilor de interes comunitar și care pot contribui semnificativ la coerența rețelei „Natura 2000” și/sau contribuie semnificativ la menținerea diversității biologice în regiunea ori regiunile biogeografice respective. Pentru speciile de animale cu areal larg de răspândire, siturile de importanță comunitară ar trebui să corespundă zonelor din areal în care sunt prezenți factori abiotici și biotici esențiali pentru existență și reproducerea acestor specii.
- **Arii speciale de conservare** – arii naturale protejate de interes comunitar ale căror scopuri sunt conservarea, menținerea și, acolo unde este cazul, readucerea într-o stare de conservare favorabilă a habitatelor naturale și/sau a populațiilor speciilor pentru care situl este desemnat.
- **Arii de protecție specială avifaunistică – SPA** – arii naturale protejate ale căror scopuri sunt conservarea, menținerea și, acolo unde este cazul, readucerea într-o stare de conservare favorabilă a speciilor de păsări și a habitatelor specifice, desemnate pentru protecția speciilor de păsări migratoare salbatice. Ariile speciale de protecție avifaunistică sunt desemnate prin hotărâre a Guvernului și fac parte din rețeaua europeană „Natura 2000”.

Arii naturale protejate de interes județean sau local

- Stabilite numai pe domeniul public/ privat al unităților administrativ-teritoriale, după caz, conform art. 5 alin. (1) lit. a) – c) din OUG 57/2007. Acestea includ zone cu valori semnificative și reprezentative la nivel local sau județean.



3.7. Distribuția la nivel național a traseelor cicloturistice identificate de către alți actori relevanți

Conform metodologiei stabile pentru studiul de identificare și distribuție a traseelor cicloturistice la nivel național, pentru regiunile în care Consiliile Județene nu au identificat trasee cicloturistice posibile, identificarea s-a realizat în baza actorilor relevanți:

- 🚲 Opțiunile populației reprezentate prin prelucrarea traseelor cicloturistice identificate pe site-uri de specialitate (BIKE MAP, STRAVA), a celor mai utilizate rute;
- 🚲 Personal din societatea civilă cu expertiză în domeniul cicloturismului;
- 🚲 Centrul Național de Coordonare Velo prin propuneri care să asigure continuitatea unor trasee cicloturistice de rang regional propuse de către Consiliile Județene în limitele administrativ-teritoriale.

Trasee cicloturism propuse identificate de actori relevanti	
6273	nr. aproximativ km

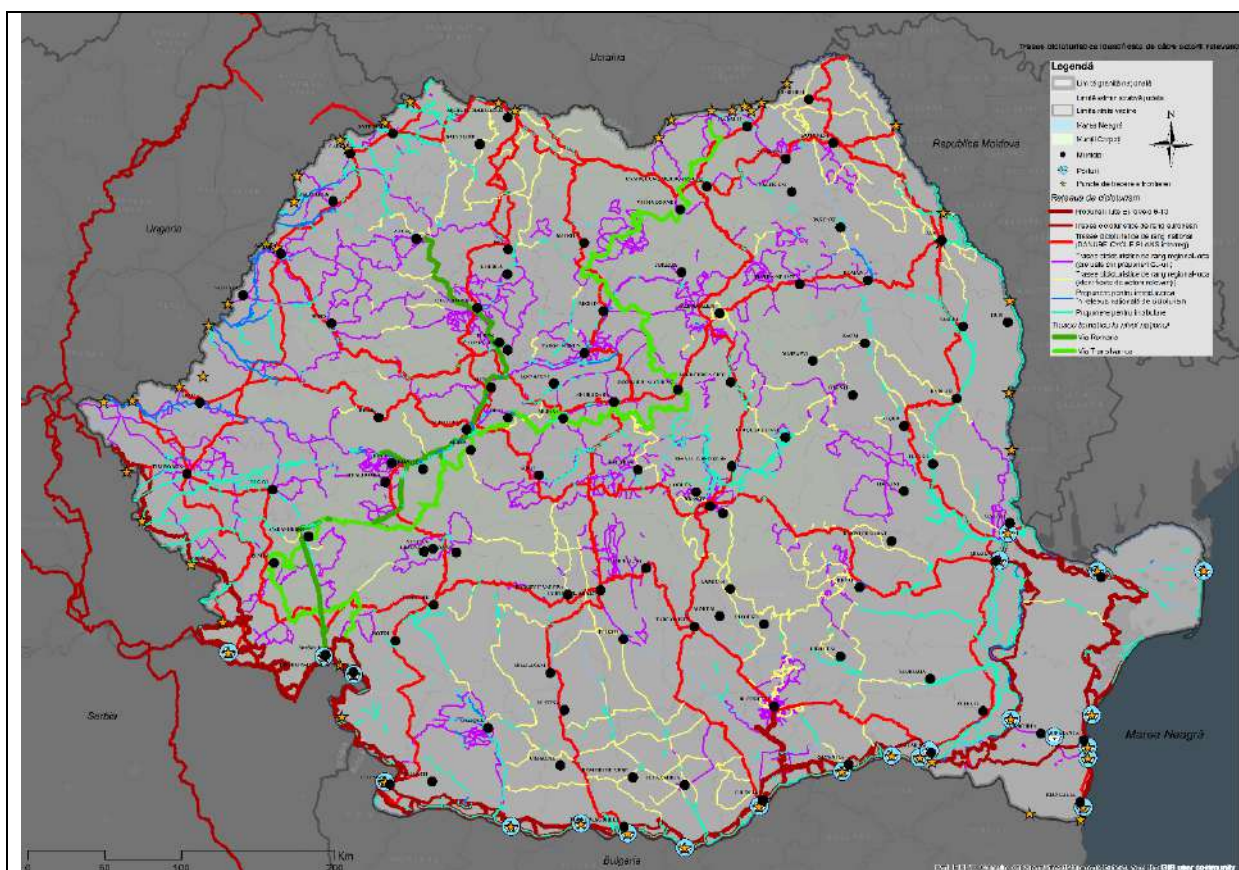


Figura 18. Harta distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice identificate de actori relevanți în raport cu distribuția traseelor cicloturistice de rang național, regional – local și a oportunităților



3.8. Harta generală la nivel național a traseelor cicloturistice identificate

Traseul cicloturistic este acel tip de traseu turistic pe care se efectuează deplasarea cu bicicleta și care pune în valoare patrimoniul natural și antropic. Acesta poate fi pe drumuri publice sau private și poate traversa atât zone intravilane, cât și extravilane ale unităților administrativ-teritoriale. Rolul traseelor cicloturistice este de a susține și promova cicloturismul, de a promova și dezvolta zonele prin care se trece, de a facilita orientarea bicicliștilor și de a direcționa un procent cât mai ridicat dintre cicloturiști pe anumite rute semnalizate, fără a afecta dreptul și libertatea acestora de a utiliza orice alte căi de comunicație pe care nu este interzisă circulația bicicletelor.

Traseele cicloturistice pot fi împărțite în: etape, segmente și secțiuni. Totalitatea traseelor cicloturistice omologate din România constituie Rețeaua națională de trasee cicloturistice din România, parte a sistemului național de mobilitate care se interconectează cu stațiile sau terminalele deservite efectiv de transportul public în comun sau terminalele intermodale.

Traseele cicloturistice se clasifică astfel:

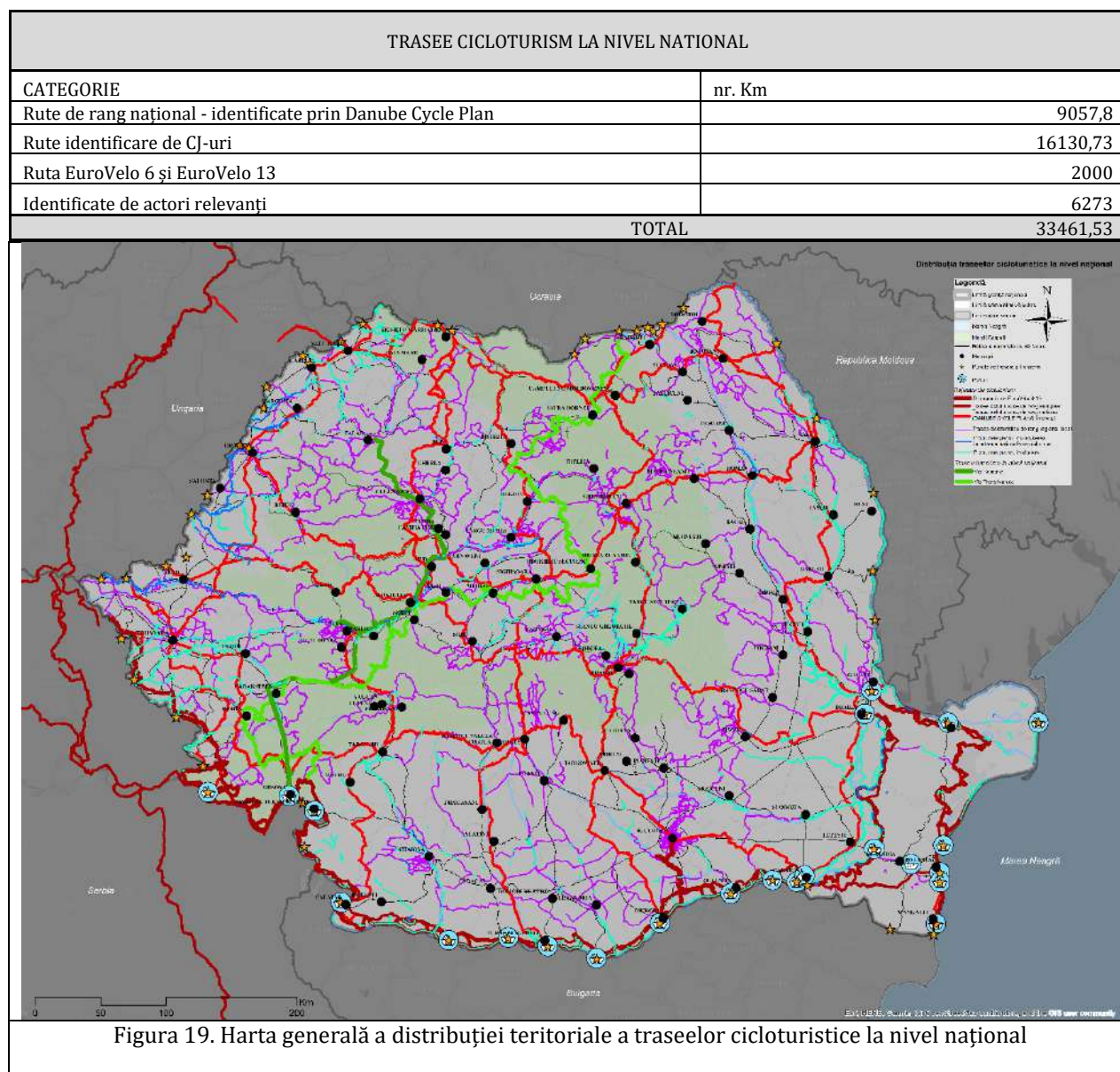
- a) după criteriul nivelului teritorial, în trei ranguri: naționale, regionale și locale;
- b) după criteriul nivelului de dificultate, în trei grade: lejer, mediu și dificil;
- c) după criteriul formei, în două tipuri: liniar și circuit.

Plecând de la piramida criteriilor prioritare în dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete (CROW - Design Manual for Bicycle Traffic), care identifică: siguranța, legături directe, confortul, coerența și atractivitatea, coroborat cu premisele turistice de bază ale României care relevă că deține un bogat și diversificat potențial turistic:

- dispunere zonificată a treptelor de relief, plecând de la arcul carpatic în centrul țării și coborând în trepte prin podișuri, depresiuni către câmpii;
- o zonă de litoral cu o lungime de circa 120 km;
- Canalul Dunăre - Marea Neagră reprezintă o oportunitate de dezvoltare a unei artere de transport naval, folosită inclusiv în scop turistic;
- numeroase arii naturale protejate răspândite la nivelul întregii țări, lucru ce favorizează dezvoltarea turismului bazat pe natură și a ecoturismului și, totodată, atragerea unei părți din fluxurile turistice spre aceste areale;
- localități cu potențial vini-viticol și agrozootehnic, ce poate reprezenta suportul pentru dezvoltarea turismului oenologic și a agroturismului, precum și pentru dezvoltarea durabilă a localităților rurale;
- diversitate culturală și etnică - cu tradiții și obiceiuri, gastronomie, manifestări artistice, monumente istorice specifice. Din păcate, patrimoniul cultural imaterial este în prezent prea puțin integrat în cadrul produsului turistic;
- numeroase vestigii arheologice, în special din perioada greacă și romană;
- monumente istorice și de arhitectură foarte variate stilistic, datând din perioade istorice diferite și reflectând cultura autohtonă;
- importante resurse balneo-climatice;



- existența unor obiective turistice incluse în cadrul Rutelor Culturale Europene și a unor obiective cu potențial de a intra în cadrul acestor rute, lucru care poate contribui la creșterea notorietății destinației turistice în ansamblu;
- existența Rezervației Biosferei Delta Dunării, sit aflat în Patrimoniul Mondial UNESCO, reprezintă un important element de diferențiere a destinației;
- poziția strategică în Bazinul Mării Negre și avantajele ce survin din această poziție pentru dezvoltarea turismului de croaziere, conectivitatea cu alte țări, dezvoltarea de produse turistice comune.



3.9. Integrarea investiției privind amenajarea de trasee cu investiția privind promovarea celor “12 rute turistice/culturale”

Strategia națională de valorificare a obiectivelor turistice are nevoie de extindere și îmbunătățire continuă, dar și descoperire perpetuă, având în vedere caracterul dezvoltării ofertei culturale. În cele mai multe cazuri, vizibilitatea și accesibilitatea unui obiectiv de importanță universală și/sau națională este redusă datorită accesului greoi/dificil cu mașina sau cu alte mijloace de transport: în acest caz, traseele velo oferă cel mai ușor mod de a ajunge la aceste obiective, care fac parte din patrimoniul național al țării. Una din cele mai elocvente exemple de sit militar major din Primul Război Mondial, Linia de front Mateiaș – Câmpulung Muscel, accesibil doar pedestru sau cu bicicleta. Totodată, traseele velo nu servesc doar impulsului turistic, dar pot contribui substanțial și la o multitudine de cercetări de teren, în zone necartate până acum.

Prin optimizarea aplicației ce va fi contruită în intermediul PNRR-C11 cu investiția și platforma eVelo propusă pentru prezentul proiect, prognozăm o creștere cu până la cca. 60% a numărului de turiști care vor vizita aceste obiective, aducând un aport semnificativ și dezvoltării economice a comunităților locale.

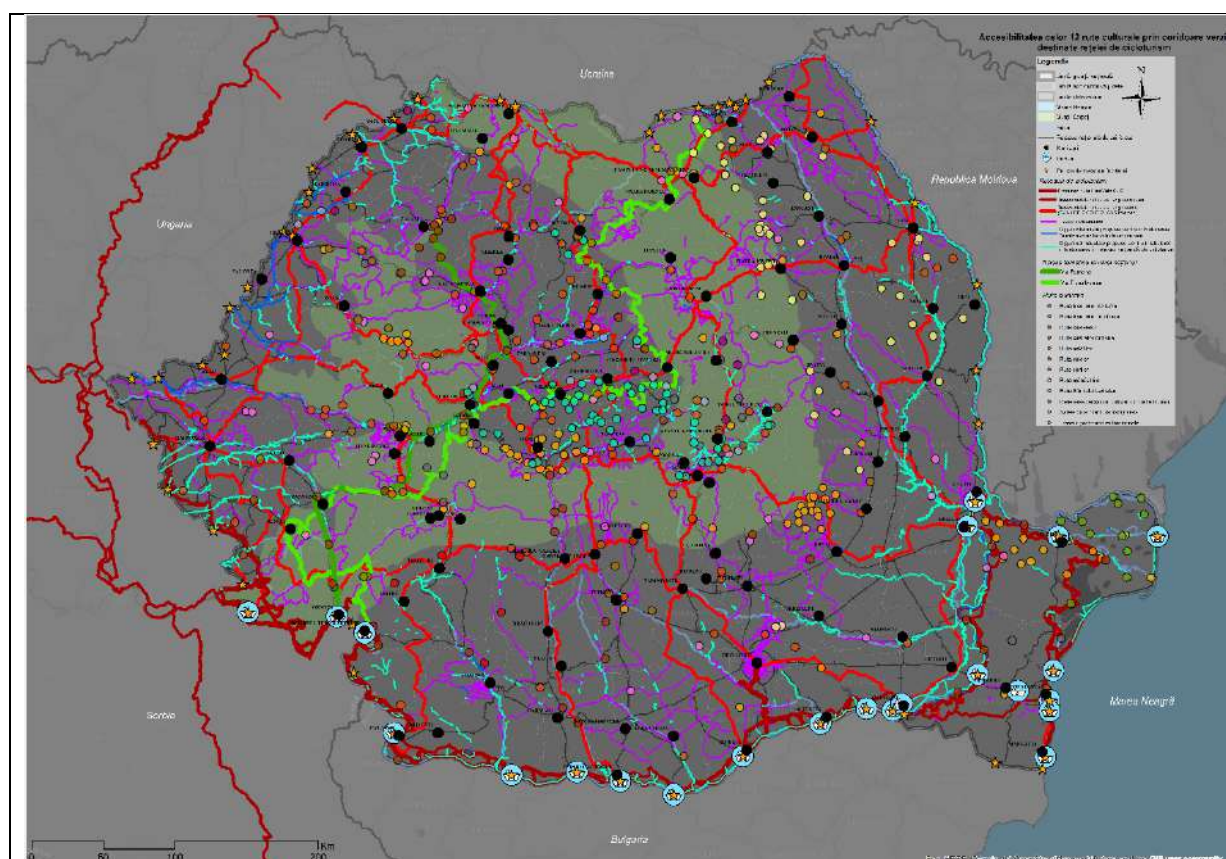


Figura 20. Harta generală a distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice la nivel național în raport cu rutele culturale finanțate prin PNRR

Unul dintre principalele obiective prevăzute în Planul Național de Redresare și Reziliență al României, Pilonul IV Coeziunea socială și teritorială, Componenta C11. Turism și cultură este reprezentat de promovarea transformării sociale și economice durabile în zonele rurale și defavorizate prin dezvoltarea unei rețele de Organizații Regionale de Management al Destinațiilor. La acesta se adaugă sprijinirea investițiilor la



nivel local în turism pentru îmbunătățirea mobilității prin crearea unei rețele naționale Velo (incluzând aici și rutele Eurovelo), respectiv de reducere a decalajului de acces la cultură între zonele rurale și cele urbane mari.²⁶

Obiectivul acestei investiții este de creștere a atractivității destinațiilor turistice selectate prin dezvoltarea unui număr de 12 rute turistice/culturale tematice în zonele rurale defavorizate din România. De asemenea, se urmărește și crearea de noi locuri de muncă în industria turistică. Investiția presupune atât sprijin financiar pentru promovarea celor 12 rute cât și modernizarea /reabilitarea siturilor turistice cu impact național și internațional incluse în cele 12 rute, identificate în zonele de destinație optimă. Cele 12 rute cuprinse în cadrul acestei investiții (ilustrate și în figura de mai jos) sunt următoarele:

- **Ruta castelelor** – 30 de obiective țintă pentru promovare și un număr de 5 castele ce trebuie restaurate;
- **Ruta curiilor din Transilvania** – 25 de obiective țintă pentru promovare, respectiv 5 curii care trebuie restaurate;
- **Ruta culelor** – 15 obiective țintă pentru promovare precum și 5 cule ce vor trebui restaurate;
- **Traseul gastronomiei tradiționale românești** – 30 de obiective țintă pentru promovare;
- **Ruta bisericilor fortificate** – cuprinde un total de 20 de obiective vor trebui promovate;
- **Ruta bisericilor de lemn** – 30 de obiective ce vor trebuie promovate și 10 biserici ce vor fi restaurate;
- **Ruta mănăstirilor din zona Moldovei** – 30 de obiective promovate, 5 mănăstiri restaurate;
- **Ruta Sfântul Ladislau pe teritoriul României** – 20 de obiective turistice/culturale ce vor fi promovate și 5 obiective ce vor fi restaurate;
- **Ruta castrelor romane** – 20 de obiective ce trebuie promovate dar și 5 castre ce vor fi restaurate;
- **Ruta cetăților** – 30 de obiective promovate, 5 cetăți restaurate;
- **Refacerea peisajului cultural din Delta Dunării în vederea creșterii atractivității zonei** – 30 de obiective ce vor fi promovate precum și 30 de obiective ce necesită a fi restaurate (gospodării);
- **Ruta satelor cu arhitectură tradițională** – 20 de obiective promovate, 150 de case tradiționale restaurate din cele 20 de sate cu arhitectură tradițională.

²⁶ MIPE (2022), Planul Național de Redresare și Reziliență al României, <https://mfe.gov.ro/pnrr/>



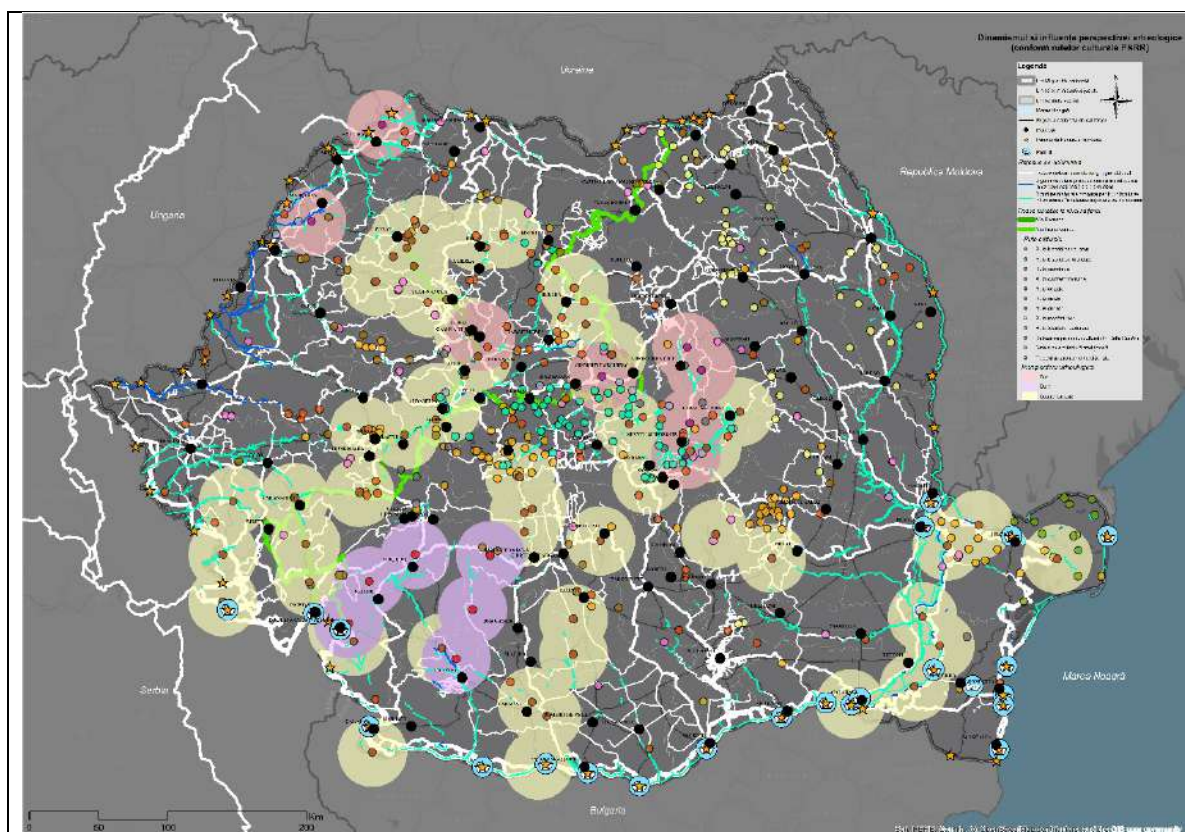


Figura 21. Dinamismul și influența perspectivei arheologice (conform rutelor culturale înalte prin PNRR) în raport cu distribuția teritorială a traseelor cicloturistice la nivel național

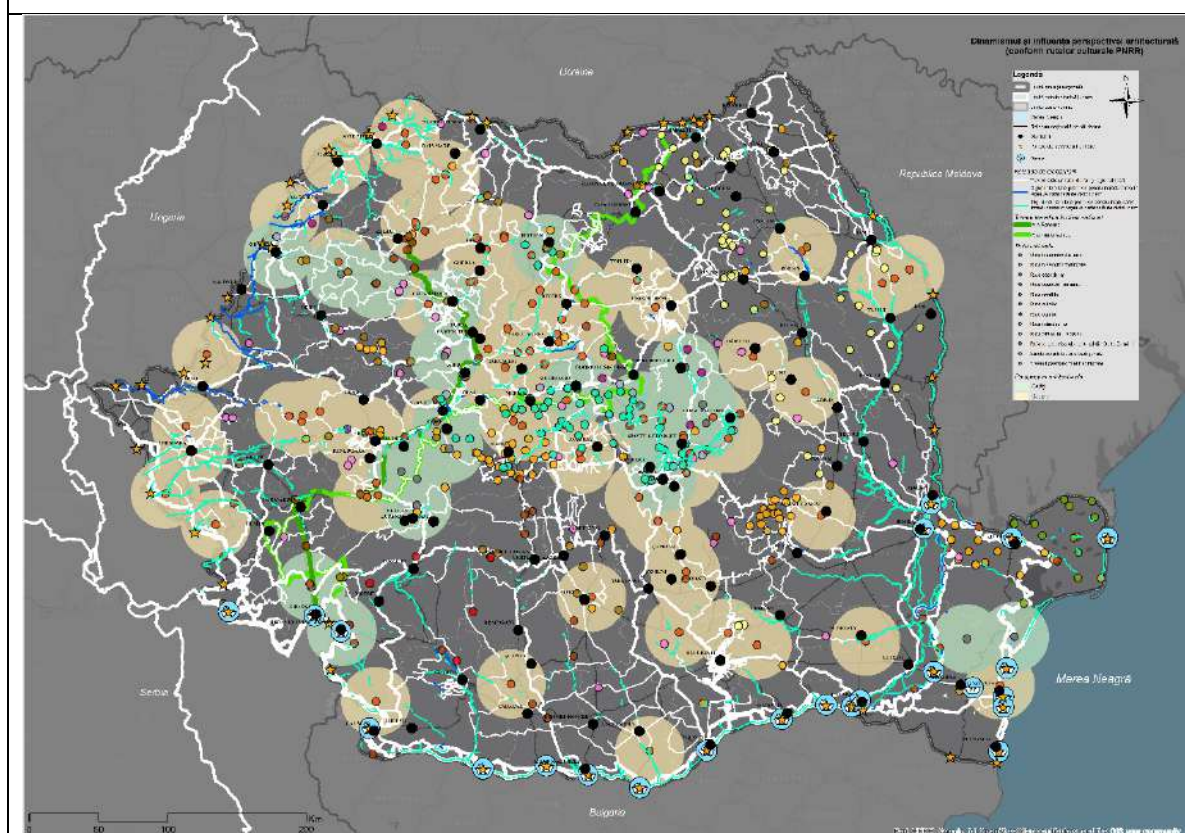


Figura 22. Dinamismul și influența perspectivei arhitecturale (conform rutelor culturale finate prin PNRR) în raport cu distribuția teritorială a traseelor cicloturistice la nivel național



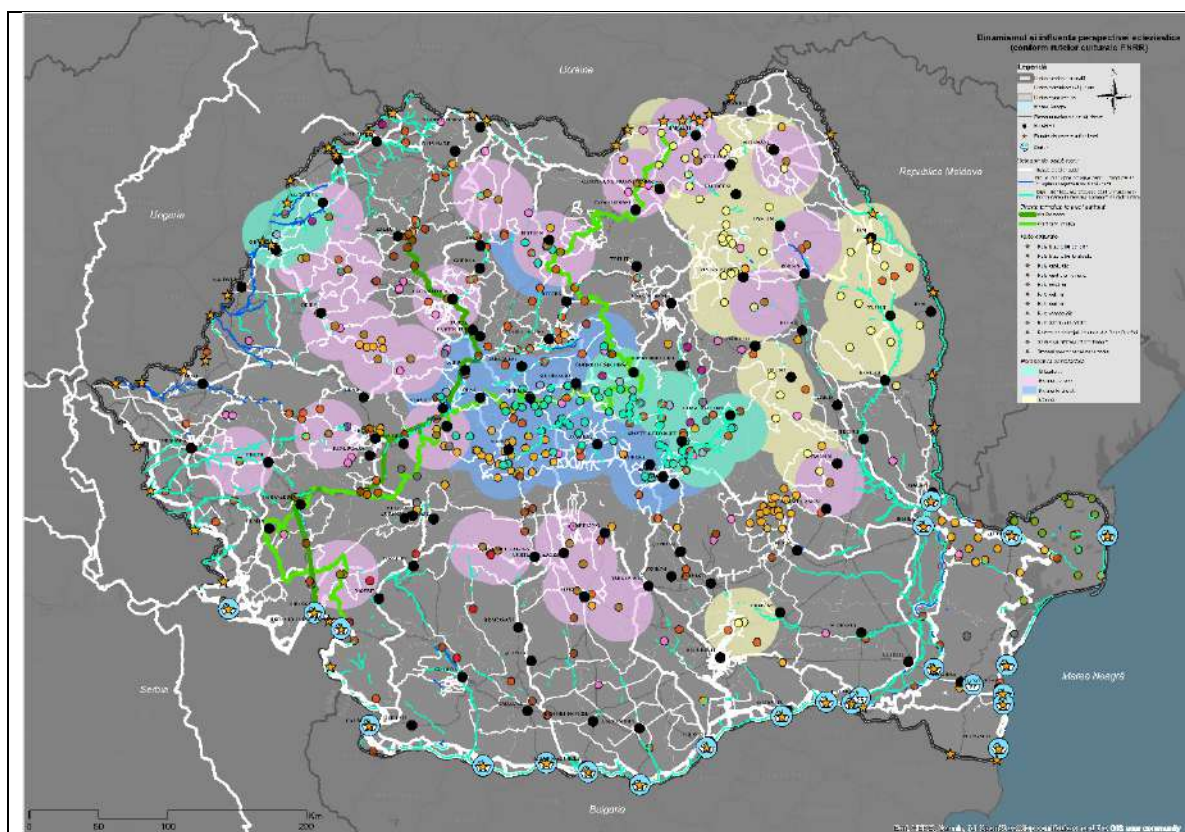


Figura 23. Dinamismul și influența perspectivei ecleziastice (conform rutelor culturale înădate prin PNRR) în raport cu distribuția teritorială a traseelor cicloturistice la nivel național

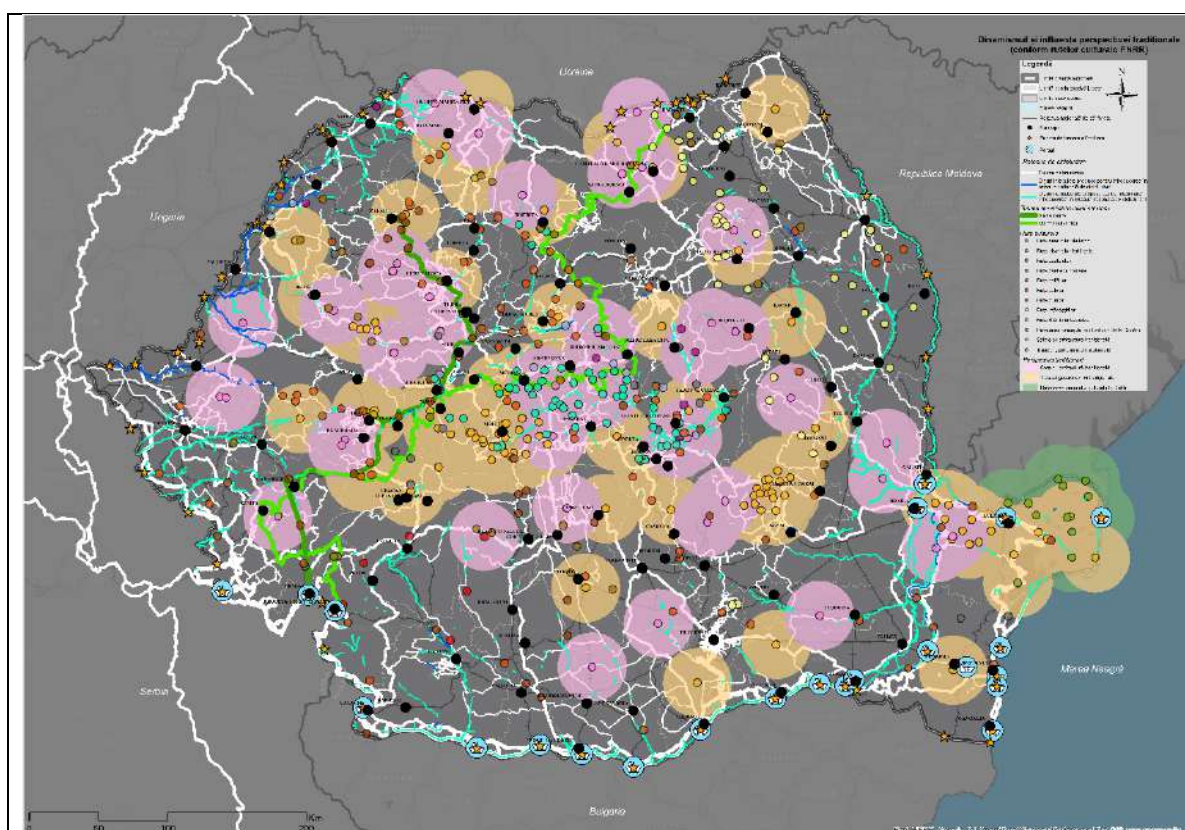


Figura 24. Dinamismul și influența perspectivei tradiționale (conform rutelor culturale înfațate prin PNRR) în raport cu distribuția teritorială a traseelor cicloturistice la nivel național



Investiția urmărește și creșterea accesului la cultură în acele zone defavorizate din perspectivă culturală și creează premisele dezvoltării unui sistem digital pentru procesele de finanțare a culturii. Pentru primul obiectiv vizat se poate acționa, așa cum este specificat și în PNRR, în sensul dezvoltării de parteneriate cu autoritățile locale pentru sprijinirea de programe culturale / anuale / multianuale la nivel local, respectiv de finanțare a proiectelor de educație culturală.

În ceea ce privește cel de al doilea deziderat, realizarea unui asemenea sistem digital va facilita accesul la finanțare pentru operatorii culturali naționali (realizare de cereri de finanțare simplificate și digitalizate, posibilitatea de evaluare a proiectelor, contractare, monitorizare și evaluare, debursarea finanțării, evaluarea expost), va permite înregistrarea toate subvențiile culturale publice deja acordate (în acest fel se va preveni dubla finanțare). De asemenea, sistemul va fi utilizat pentru colectarea datelor referitor la cheltuielile culturale, va permite și facilita luarea unei decizii bazate pe dovezi în domeniul politicii culturale.

Direcțiile enunțate de realizare a posibilelor investiții prin intermediul proiectului „12 rute culturale” sunt în concordanță cu reformele identificate la nivelul PNRR ²⁷ : crearea cadrului pentru operaționalizarea traseelor cicloturistice la nivel național, respectiv reanalizarea și reformarea modului de finanțare a sectorului cultural. Obiectivele vizate de cele două reforme principale sunt:

- dezvoltarea economică a micilor orașe și a zonelor rurale prin realizarea și adoptarea unui cadru legislativ, instituțional și de investiții pentru realizarea traseelor cicloturistice precum și practicarea unor forme de turism durabil;
- crearea cadrului juridico-administrativ stabil și sustenabil pe termen lung atât pentru sectorul cultural non-public (privat/independent) cât și pentru lucrătorii culturali;
- crearea acelor instrumente de colectare a datelor care să permită elaborarea unor politici publice bazate pe aceste date;
- demararea unui proces care să contribuie la dezvoltarea socio-educatională și culturală a ruralului și centrelor urbane mici, prin reducerea decalajelor față de centrele urbane mari.

3.10. Analiză SWOT privind infrastructura cicloturistică în România

PUNCTE TARI	PUNCTE SLABE
<p>🚲 România se află în top 3 al producătorilor de biciclete și componente din Europa, atât ca număr, cât și ca valoare, ocupând în anul 2021 poziția secundară;</p> <p>🚲 În anul 2022 au fost adoptate normele metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor cicloturistice, cele care vizează dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete fiind deja aprobate sau în curs de aprobare;</p>	<p>🚲 Infrastructura velo este slab dezvoltată la nivel național, iar acolo unde există nu respectă standardele minime în materie de proiectare și siguranță;</p> <p>🚲 Legislația națională cu incidență asupra domeniului cicloturismului este incompletă, aplicată arbitrar sau necesită norme de aplicare;</p> <p>🚲 Dezvoltarea cicloturismului nu a constituit o prioritate națională, nefiind până în anul 2022 un domeniu</p>

²⁷ Planul Național de Redresare și Reziliență al României 2021, <https://mfe.gov.ro/pnrr/>



<p>🚲 Municipiile și orașele din România au elaborate sau în curs de elaborare/reactualizare planuri de mobilitate urbană durabilă, cu accent pe dezvoltarea infrastructurii aferente pistelor pentru biciclete și a celei conexe (sisteme de bike-sharing, parcări/montare rasteluri, stații de încărcare biciclete electrice etc.);</p> <p>🚲 Dezvoltarea rețelei de trasee cicloturistice la nivel județean/local (elaborare Master Planuri Velo, elaborare studii de pre-fezabilitate sau fezabilitate amenajare trasee/piste);</p> <p>🚲 Implicarea activă a societății civile cu expertiză în domeniul micromobilității în elaborarea de reglementări și proiecte civice ce implică dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete la nivelul principalelor orașe;</p> <p>🚲 Cadrul natural prin diversitatea formelor de relief și antropice prin diversitatea obiectivelor turistice, precum și condițiile meteo favorabile din România reprezintă un avantaj important pentru încurajarea și dezvoltarea turismului activ, respectiv pentru cicloturism;</p> <p>🚲 O rețea densă de drumuri secundare, forestiere și agricole, cu trafic foarte redus, pretabile pentru susținerea cicloturismului, care au nevoie de investiție minimă pentru a putea fi folosite (amenajare cale rulare prin tasare, compactare, macadam și marcarea/semnalizare);</p> <p>🚲 Posibilitatea de a utiliza diguri de protecție la inundație ale cursurilor de apă și ale malurilor, precum și infrastructura căilor ferate dezafectate;</p> <p>🚲 Există o creștere tot mai mare a interesului pentru biciclete, reflectată în numărul vânzărilor și cifra de afaceri, precum și în participarea la concursuri de specialitate și la activități cicloturistice;</p> <p>🚲 Încurajarea de către anumite instituții publice și mediul privat de a încuraja</p>	<p>de atribuire sau competență al unei autorități a administrației publice de la nivel central;</p> <p>🚲 Planurile de acțiune din cadrul planurilor de mobilitate urbană durabilă nu conțin proiecte și măsuri de dezvoltare a infrastructurii velo pe termen scurt, mediu și lung;</p> <p>🚲 Politicile de dezvoltare a infrastructurii velo nu constituie o prioritate la nivelul autorităților administrației publice locale, ca urmare a inexistenței în organigrame a unor posturi de acest gen;</p> <p>🚲 România are cea mai mare rată de accidente și de decese din accidente în rândul pietonilor și bicicliștilor, conform rapoartelor Comisiei Europene – „Traffic Safety Basic Facts: Cyclists” și datelor oferite de Eurostat;</p> <p>🚲 Nerespectarea/necunoașterea regulilor de circulație de către participanții la trafic, coroborate cu lipsa unei conduite în trafic;</p> <p>🚲 Lipsa intermodalității (conexiunea rutelor velo cu cele de transport) la nivelul principalelor tipuri de transport, ceea ce face ca utilizarea combinată a bicicletei cu alte mijloace de transport să fie foarte limitată și să nu încurajeze utilizarea bicicletei ca mijloc de transport alternativ;</p> <p>🚲 Lipsa unei continuități în ceea ce privește conexiunile dintre piste pentru biciclete intraurbane și cele interurbane sau cu traseele cicloturistice din extravilan.</p>
--	--



deplasarea cu bicicleta a angajaților prin crearea de condiții favorabile de deplasare cu bicicleta la locul de muncă (parcare păzită, dușuri, vestiare, tichete pentru achiziția de biciclete etc.) și acordarea de facilități fiscale.	
OPORTUNITĂȚI	AMENINȚĂRI
<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Asumarea implementării reformelor și investițiilor asumate prin Componenta 11 din PNRR prin crearea unei structuri la nivel central, respectiv a Centrului Național de Coordonare Velo; 🚲 Aprobarea HG nr. 441/2022 pentru aprobarea normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism după 25 de ani și reglementarea astfel a tuturor aspectelor ce țin de dezvoltarea infrastructurii cicloturistice, inclusiv oportunitatea de a deveni Centrul Național de Coordonare Eurovelo; 🚲 Densitatea scăzută a rețelei naționale de autostrăzi comparativ cu alte țări din UE, starea drumurilor secundare și cadrul natural sunt oportunități de dezvoltare a cicloturismului la nivel național; 🚲 Apartenența la UE și proiectele de cooperare transfrontalieră oferă oportunități de bune practici care pot fi aplicate la nivel național, regional și local prin dezvoltarea de politici publice alternative și mecanisme de finanțare; 🚲 Asumarea de către România a Master Plan-ului pan-european de promovare a mersului pe bicicletă (THE PEP) atrage după sine și recomandarea includerii deplasării cu bicicleta în strategiile naționale pentru transport; 🚲 Existența unei diversități de instrumente financiare cu finanțare de la UE sau națională privind dezvoltarea infrastructurii velo în 	<ul style="list-style-type: none"> 🚲 Infrastructura velo existentă, fie că este vorba de piste pentru biciclete sau trasee cicloturistice, este incoerentă (fragmentată), neconformă sau nevizată de organele competente în ceea ce privește circulația bicicliștilor; 🚲 Lipsa unui document strategic de viziune la nivel național privind dezvoltarea infrastructurii velo, respectiv a unei strategii la nivel național de încurajare a mersului pe bicicletă sau a unui Plan național velo al României pentru perioada 2022-2030 este similară cu subdezvoltarea acestuia și încurajarea dezvoltării localităților în favoarea autovehiculelor; 🚲 Aplicarea discreționară la nivel regional/local a prevederilor privind obținerea dreptului de administrare privind amenajarea de trasee/piste pe domeniul public al statului (Legea apelor nr. 107/1996, Legea nr. 46/2008 - Codul silvic etc.); 🚲 Lipsa cadastrului și a intabulării terenurilor aflate în proprietatea publică sau privată a Statului sau a UAT-urilor în ceea ce privește amenajarea infrastructurii velo și dezvoltarea astfel a rețelei la nivel național; 🚲 Capacitatea administrativă restrânsă la nivel regional sau local face ca promovarea politicilor privind micromobilitatea sau mobilitatea verde și albastră să nu devină priorități în materie de politici publice; 🚲 Dezvoltarea incoerentă și neconformă a infrastructurii velo (ex. piste pentru



<p>perioada 2022-2029 (Componentele 10 și 11 din PNRR, Programul privind realizarea pistelor pentru biciclete finanțat de AFM, Programele Operaționale Regionale 2021-2027, Programele de cooperare transfrontalieră, bugete locale);</p> <p>🚲 Consolidarea cadrului de reglementare privind aprobarea legii mobilității urbane durabile, îmbunătățirea calității planurilor de mobilitate urbană durabilă prin crearea Grupului național de optimizare a PMUD și a finanțării elaborării/actualizării PMUD – reforme și investiții în cadrul Componentei 10 din PNRR;</p> <p>🚲 Schimbarea de paradigmă în special în marile orașe privind utilizarea bicicletei ca mijloc de transport alternativ pe distanțe scurte într-un context general al dezvoltării incipiente a infrastructurii velo și al încurajării adoptării unor măsuri care să încurajeze mobilitatea activă (pietonalizarea centrelor, reducerea/închiderea traficului rutier în zonele centrale, construcția de centuri metropolitane, amenajarea de piste pentru biciclete și infrastructura conexă etc.);</p> <p>🚲 Existența bunelor practici prin proiectele europene finanțate prin Interreg (Proiectele Danube Cycle Plan, Cyclewalk) sau cu finanțare europeană (POCA 2014-2020) și a instrumentelor dezvoltate în statele UE care pot face obiectul unor reglementări tehnice și pot fi implementate rapid în România: standarde de amenajare a infrastructurii pentru biciclete, certificări EuroVelo pentru cicloturism, politici velo locale/regionale/naționale etc.;</p> <p>🚲 Reglementare circulației rutiere privind depășirea bicicletelor și reducerea semnificativă a numărului mare de accidente rutiere și al</p>	<p>biciclete amenajate pe aleile pietonale cu spațiu insuficient sau neconforme din punct de vedere al reglementărilor europene, ceea ce le fac inoperabile la un anumit volum de trafic);</p> <p>🚲 Traficul rutier intens, comportamentul în trafic coroborat cu lipsa infrastructurii velo, riscul de accidente și nivelul ridicat de poluare, în special în zonele intraurbane, vor descuraja și în viitor utilizarea bicicletei;</p> <p>🚲 Neutilizarea fondurilor din PNRR/fondurilor UE sau utilizarea lor ineficientă;</p> <p>🚲 Creșterea conflictelor în trafic, în cazul în care infrastructura nu se realizează corespunzător (șoferi-bicicliști, respectiv bicicliști-pietoni);</p> <p>🚲 Lipsa unor campanii de informare pentru acțiunile și schimbările care vor avea loc în domeniul legislativ și administrativ;</p> <p>🚲 Subfinanțarea proiectelor de amenajare a infrastructurii velo la nivel național are un impact negativ major asupra dezvoltării mobilității și implică a reducerii poluării, cu efecte secundare asupra calității vieții și a dezvoltării durabile și incluzive a localităților;</p> <p>🚲 Incoerența propunerilor legislative, precum și amânarea intrării în vigoare a altor acte normative/reglementări tehnice privind cicloturismul pot conduce la subdezvoltarea actualei rețele velo;</p> <p>🚲 Fragmentarea suprafețelor de proprietate poate conduce la amenajarea de noi piste/rute;</p> <p>🚲 Riscul generat de furturile de biciclete în contextul lipsei locurilor de parcare sigure și conforme conduc la descurajarea utilizării bicicletei;</p> <p>🚲 Neamenajarea rutelor EuroVelo 6 și 13 de pe teritoriul României se traduce prin efecte socio-economice negative în contextul în care țara noastră este</p>
--	---



<p>victimelor accidentelor rutiere în rândul utilizatorilor de biciclete;</p> <p>🚲 Beneficiile privind starea de sănătate a persoanelor care utilizează bicicleta;</p> <p>🚲 Dezvoltarea cicloturismului și a infrastructurii aferente acestuia, inclusiv crearea de produse turistice pentru cicloturiști;</p> <p>🚲 Reducerea aglomerației și a emisiilor de GES în zonele urbane prin promovarea și creșterea numărului utilizatorilor de biciclete în detrimentul folosirii autovehiculelor;</p> <p>🚲 Promovarea formelor de turism activ și a activităților sportive;</p> <p>🚲 Beneficiile directe și indirecte în special asupra bugetelor locale și ale dezvoltării unor zone lipsite de perspective de dezvoltare;</p> <p>🚲 Oportunități de specializare pentru angajații din administrația publică centrală și locală și creșterea atractivității programelor masterale de formare a specialiștilor în domeniul mobilității urbane;</p> <p>🚲 Amenajarea rutelor EuroVelo 6 și 13 la nivel național presupune o mare oportunitate de atragere a turiștilor care utilizează cele două trasee la nivel național și de dezvoltare a zonelor traversate prin crearea unui mecanism socio-economic funcțional.</p>	<p>printre puținele state care nu au amenajate aceste rute.</p>
---	---

Prin metodologia aplicată care a presupus implicarea tuturor actorilor relevanți și preluarea datelor din studiile realizate la nivel european și național privind distribuția rețelei de trasee cicloturistice la nivel național, s-a observat un interes ridicat din partea administrației locale și județene. Astfel procesul de identificare a traseelor cicloturistice se va integra cu Platforma „Velo România” realizată prin finanțare PNRR și administrată de Centrul Național De Coordonare Velo (CNCV). Pentru fiecare actor relevant se va crea un cont de administrator, iar acesta va putea încărca în *Harta generală a distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice la nivel național* noi rute identificate, pentru care în coordonare și colaborare cu CNCV se vor identifica instrumente de finanțare, respectiv se vor stabili aspecte tehnice de realizare.



Capitolul 4: SCENARIILE PRIVIND AMENAJAREA REȚELEI DE TRASEE CICLOTURISTICE LA NIVEL NAȚIONAL

Având în vedere importanța infrastructurii de cicloturism pentru dezvoltarea unui transport durabil în România, este necesară coagularea unui efort național pentru asigurarea resurselor financiare, pentru demararea obiectivelor de investiții necesare implementării atât a proiectelor de importanță europeană la nivelul rețelei EuroVelo ce tranzitează teritoriul național prin rutele EuroVelo 6 și EuroVelo 13, cât și a priorităților naționale referitoare la traseele cicloturistice de rang național, regional și local. În cadrul studiului au fost identificate și selectate scenarii pe termen scurt, mediu și lung care pun în valoare în mod durabil elementele de patrimoniu și peisaj natural și cultural.

4.1 Scenariul pe termen scurt

Scenariul pe termen scurt are la bază informațiile din Anexa la Decizia de punere în aplicare a Consiliului de aprobare a evaluării planului de redresare și reziliență al României aferentă investițiilor din Componenta 11 – Turism și cultură din PNRR ce vizează amenajarea a minimum 3.000 km de trasee cicloturistice, respectiv prioritizarea celor două rute EuroVelo 6 și EuroVelo 13 ce însumează conform datelor prezentului studiu un număr de circa 2.000 km.

Realizarea rutei tematică-Via Transilvanica (în quantum de circa 1.359 km) ca traseu cicloturistic pentru zonele în care declivitatea terenului permite deplasarea cu bicicleta și regimul juridic al terenului este al statului Român proprietate publică/privată. Totodată la nivel național s-au identificat coridoare verzi reprezentate prin amplasamentul a 661 de km de căi ferate dezafectate și circa 1.230 km de diguri de protecție la inundație a cursurilor de apă. Aceste coridoare verzi reprezintă o oportunitate pentru scenariul pe termen scurt, datorită regimului juridic și a condițiilor existente din amplasamente care permite amenajarea infrastructurii pentru cicloturism.

SCENARIU PE TERMEN SCURT (finanțare din C11 - PNRR)	
Categorie	nr. aproximativ km
Rutele EuroVelo 6 și 13	2.000
Via Transilvanica	1.359
Căi ferate casate	661
Diguri intabulate	1.230
TOTAL	5.250

În figura 20. și în figura 21. s-a identificat o etapizare a scenariul pe termen scurt, care în primă etapă constă în amenajarea traseelor cicloturistice pe digurile intabulate și secțiuni din ruta Via Transilvanica, în care regimul juridic al terenului (public/privat a statului român) permite amenajarea infrastructurii pentru cicloturism. Ca etapă ulterioară din scenariu, constă în intabularea digurilor și propunerea acestora spre amenajare cu infrastructură cicloturistică.



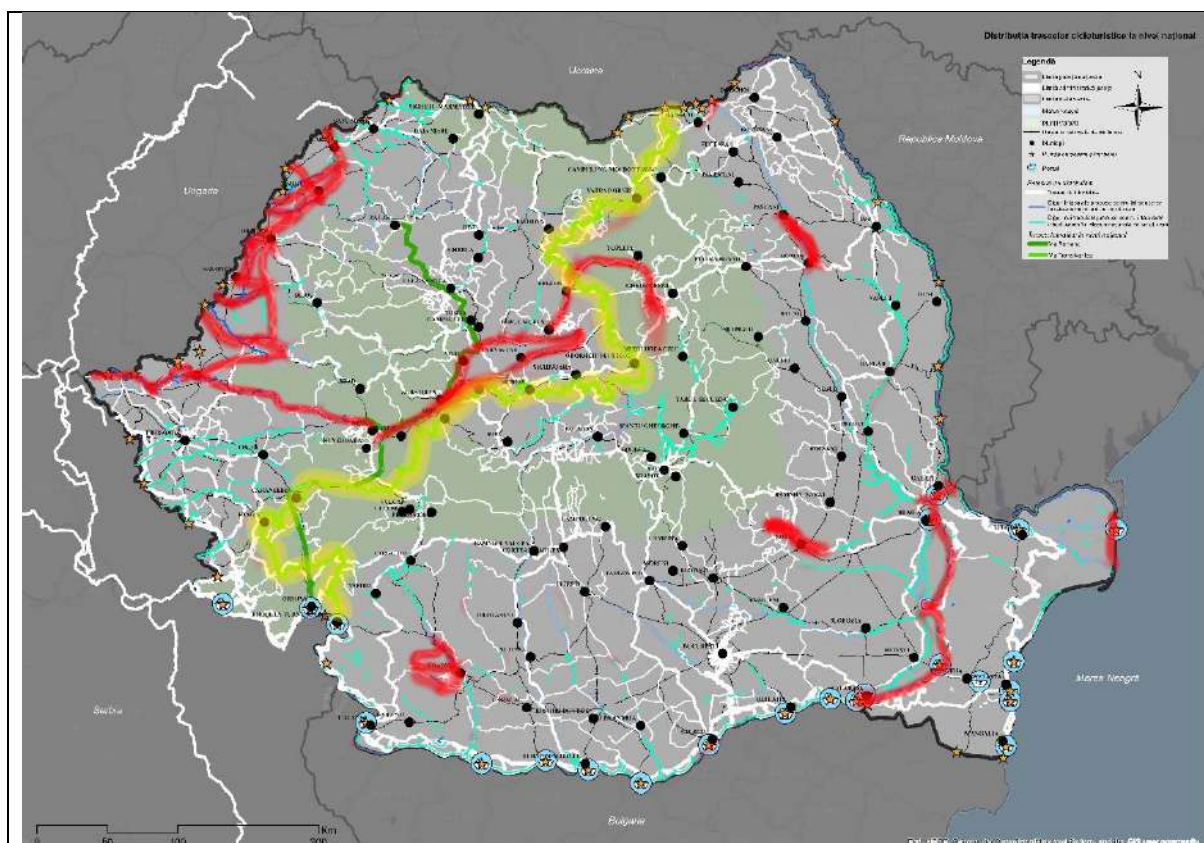


Figura 25. Harta generală a distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice la nivel național în raport cu scenariul pe termen scurt Etapa 1. Roșu-diguri întăbite, galben – ruta Via Transilvanica

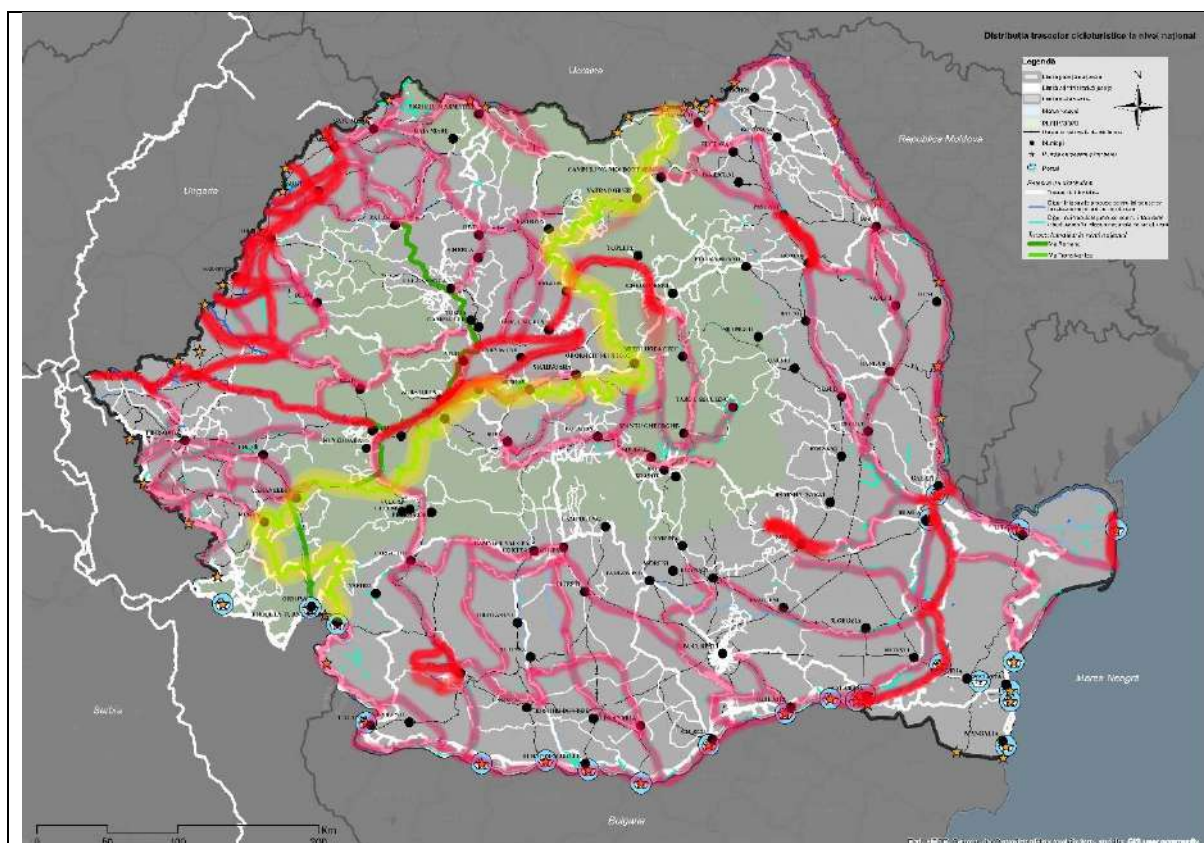


Figura 26. Harta generală a distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice la nivel național – scenariul pe termen scurt Etapa 2 Roșu-diguri întăbite, galben – ruta Via Transilvanica, roz – diguri propuse spre întăbite



4.2. Scenariul pe termen mediu

Acest scenariu vizează secțiunile de trasee identificate în urma studiilor de pre-fezabilitate/fezabilitate/Master Planuri Velo/PATJ sau de către alte autorități ale administrației publice centrale prin diferite programe cu finanțare europeană sau de la bugetul de stat.

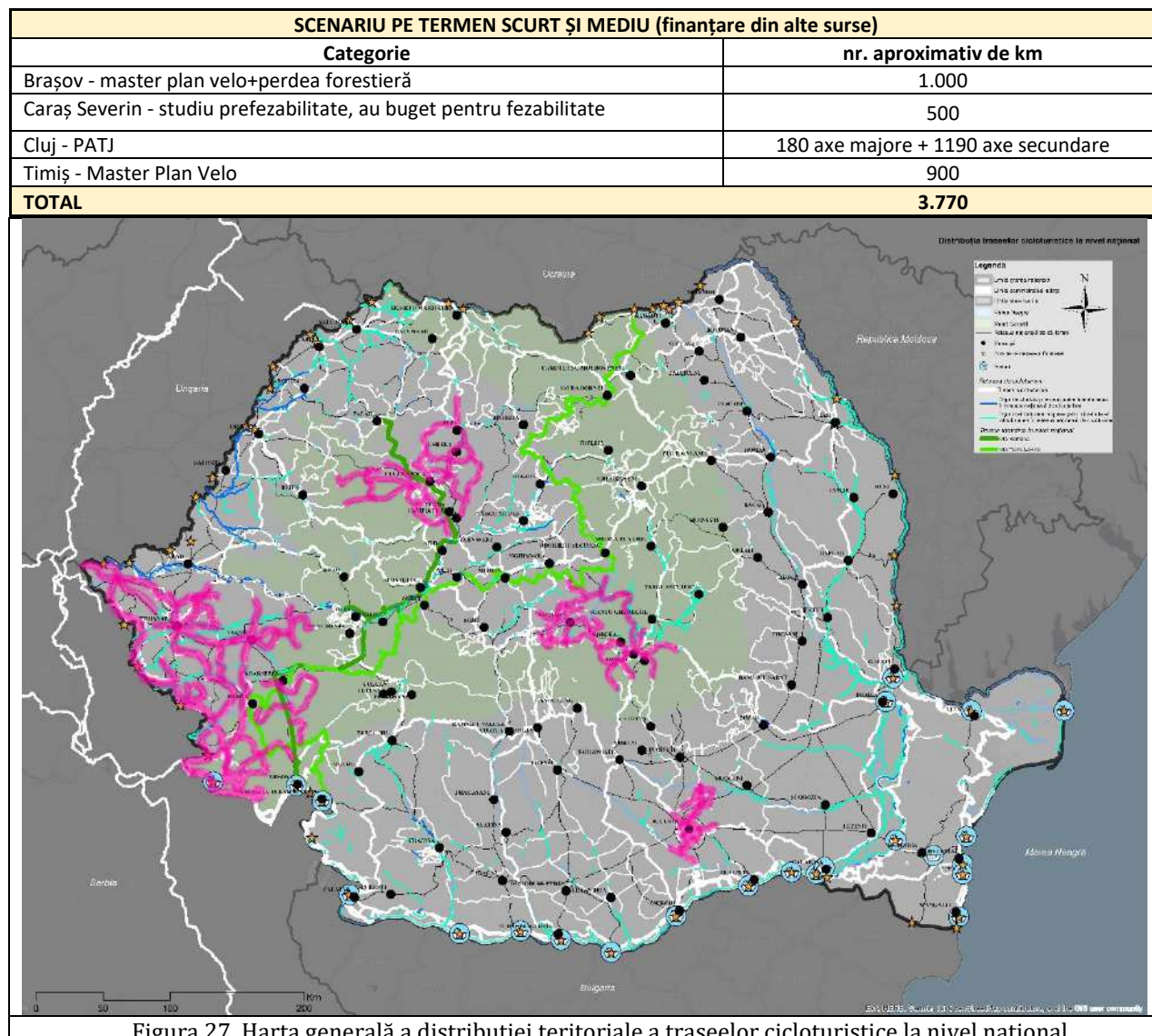


Figura 27. Harta generală a distribuției teritoriale a traseelor cicloturistice la nivel național

Prin realizarea scenariului pe termen mediu se încurajează implementarea strategiilor pentru cicloturism de la nivel local și județean. Aceste modele de strategii vor reprezenta modele de bune practică și modele de proiecte mature pentru alte județe.

4.3. Scenariul pe termen lung

Dezvoltarea infrastructurii velo va permite României conectarea la alte rute EuroVelo, cum ar fi 11, 14 sau altele propuse la nivelul Federației Europene a Ciclismului prin identificarea de mecanisme/instrumente de finanțare în acest sens, și de asemenea, dezvoltarea rutelor secundare și a infrastructurii conexe (centre de reparații, stații de încărcare, centre de campare, puncte de belvedere etc.).



SCENARIU PE TERMEN LUNG	
Categorie	nr. aproximativ de km
Extindere rețea EuroVelo "Râuri"	1.800
Propunere amenajare rută EuroVelo "Carpatica"	1.600
Via Romana (nivel european-național)	500
TOTAL	2.100




Figura 28. Scenariu prelungire EuroVelo 14 „Râuri”

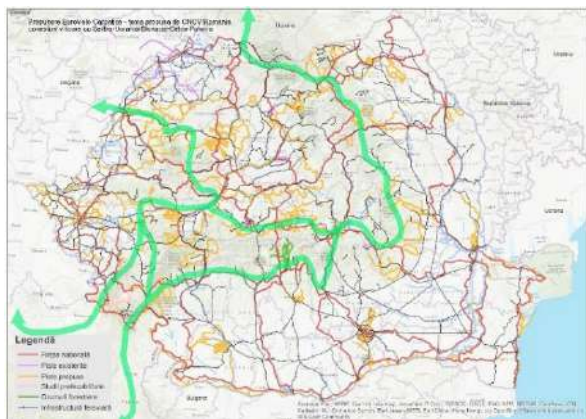


Figura 29. Propunere CNCV amenajare EuroVelo „Carpatica”

România - țară “carpato-danubiano-pontică” – din punctul de vedere al patrimoniului natural, este definită prin cele trei elemente de referință de importanță europeană (2/3 din Munții Carpați, 38% din lungimea Dunării și 244 km de litoral la Marea Neagră), și toate celelalte componente (climă, vegetație, faună, rezervații) care contribuie la crearea unor condiții favorabile practicării diferitelor forme de turism.

Potențialul turistic natural în calitatea lui de element de bază a potențialului turistic se compune în general din elemente generate de natură, cum ar fi:

- forme pitorești de relief glaciatic, carstic și vulcanic;
- văi pitorești și văi cu chei;
- clima prin temperatura aerului și a apei, precipitații, durata de strălucire a soarelui;
- lacurile naturale și glaciare;
- râuri și în special malurile acestora, litoralele mărilor și oceanelor;
- defilee, cascade, peșteri;
- păduri, poieni;
- faună (fond cinegetic, piscicol);
- rezervații naturale și monumente ale naturii

Potențialul turistic natural reprezintă totalitatea obiectivelor turistice pe care le oferă cadrul natural prin componentele sale: relief, hidrografie, floră, faună, rezervații naturale, climă, faună, resurse balneare. Această ofertă turistică reală, alcătuită din componentele naturale de peisaj, reprezintă potențiale resurse turistice și joacă un rol determinant în dezvoltarea turismului în toate formele sale. Elementele care trebuie puse în valoare în mod special sunt:



- valoarea recreativă, estetică și peisagistică (munte, deal, câmpie, litoral sau deltă);
- valoarea curativă (balneoclimaterică) a bioclimatului sau a factorilor naturali ai zonei;
- cadrul de derulare al unor momente de destindere sau a unor hobby-uri (masive muntoase, peșteri, torente, resurse cinegetice);
- valoarea cognitivă în cazul componentelor desemnate ca parcuri, grădini, rezervații științifice sau monumente ale naturii.

Localizarea traseelor cicloturistice propuse ca prelungire a rutei EuroVelo 14 și propunerea unei rute EuroVelo Carpatica urmărește structura etajată a potențialului turistic natural (cel mai înalt reprezentat de Munții Carpați, cel de mijloc de Subcarpați, dealuri și podișuri, cel mai jos de câmpii, văile râurilor și Delta Dunării) reprezintă un fundament foarte solid, în concordanță cu practicile de proiectare a traseelor pentru biciclete folosite la nivel european.

Amplasarea traseelor cicloturistice cu tematica “râuri” pe defileele râurilor și fluviului Dunărea va avea ca impact direct vizual și peisagistic trecerea de la văile înguste și adânci ale defileelor, cu versanți abrupti, de obicei creați prin eroziune de către apele curgătoare, la canioane prin care râurile curg vijelios, formând vârtejuri, la peșteri cu amenajări complexe (cabluri de susținere, iluminate, poteci marcate): Peștera Urșilor (Munții Apuseni), Peștera Ungur (Munții Pădurea Craiului), peșteri cu amenajări satisfăcătoare: Peștera Muierilor (Munții Parâng), Peștera Dâmbovicioara (Munții Piatra Craiului), Peștera Ialomicioara (Munții Bucegi), Peștera Liliiecilor (Munții Căpățânii) sau peșteri cu amenajări limitate: Ghețarul de la Scărișoara (Munții Bihor), Huda lui Papară (Munții Trascău), Peștera Comarnic (Munții Aninei) etc, la stânci cu forme bizare, elemente de mare atractivitate, ce s-au format ca rezultat al acțiunii agenților externi (vânturi, ploi) asupra micilor conglomerate, formele de relief astfel apărute având aspectul unor coloane, ciuperci, chipuri de oameni/animale, forme de castele, etc, dintre care cele mai cunoscute sunt: 12 apostoli din Călimani, Pietrele Doamnei din Rarău, Babele și Sfînxul din Munții Bucegi, Căciula Dorobanțului din Munții Ceahlău sau Tigăile Mari și Tăgăile Mici, Sfînxul de la Bratocea din Munții Ciucaș.

De asemenea pentru conturarea zonelor în care se vor amenaja secțiuni din aceste rute cicloturistice europene propuse, se va ține cont de manifestarea fenomenelor geologice precum: emanațiile naturale de dioxid de carbon – mofete – ce sunt întâlnite în Băile Tușnad, Borsec, Balványos, Buziaș, Covasna, Vatra Dornei, Sângeorz-Băi, Harghita Băi, emanații naturale de hidrogen sulfurat – solfatare - sunt întâlnite la Șugag-Băi, Sântimbru –Băi, sau stânci sculptate în rocă – „Piatra Broaștei” – rezultată în urma mai multor procese de eroziune desfășurate de-a lungul timpului: îngheț-dezgheț, vânt, spălare, șiroire și alcătuită din calcare cretacice; un imens recif coralier cu resturi fosile de moluște cu branhii în formă de lamelă (lamelibranhiate), corali și resturi de pești.

Traseele cicloturistice vor pune în valoare existența pantelor domoale – pante ce au generat întinse domenii schiabile: Postăvarul – stațiunea Poiana Brașov, Bucegi – stațiunile Azuga, Sinaia, Bușteni, Gârbova – stațiunea Predeal, Rodnei – complexul turistic Borșa, Vlădeasa – Stâna de Vale, Cândrel – stațiunea Păltiniș, Semenic – complexul



turistic Semenic, coroborat cu posibilitatea admirării creștelor și piscurilor alpine și verticalitatea pereților stâncoși ce au generat importante domenii pentru practicarea alpinismului, a escaladei, în România existând peste 1000 de trasee, cu grade diferite de dificultate, destinate alpinismului de vară și iarnă, localizate mai ales în masivele în care predomină formele glaciare și carstice: Munții Făgăraș – 11 trasee, Munții Cernei – 21 de trasee, Cheile Bicazului – 42 de trasee, Munții Apuseni – 69 de trasee, Munții Retezat – 71 de trasee, Munții Piatra Craiului – 218 de trasee, Munții Bucegi – 256 de trasee.

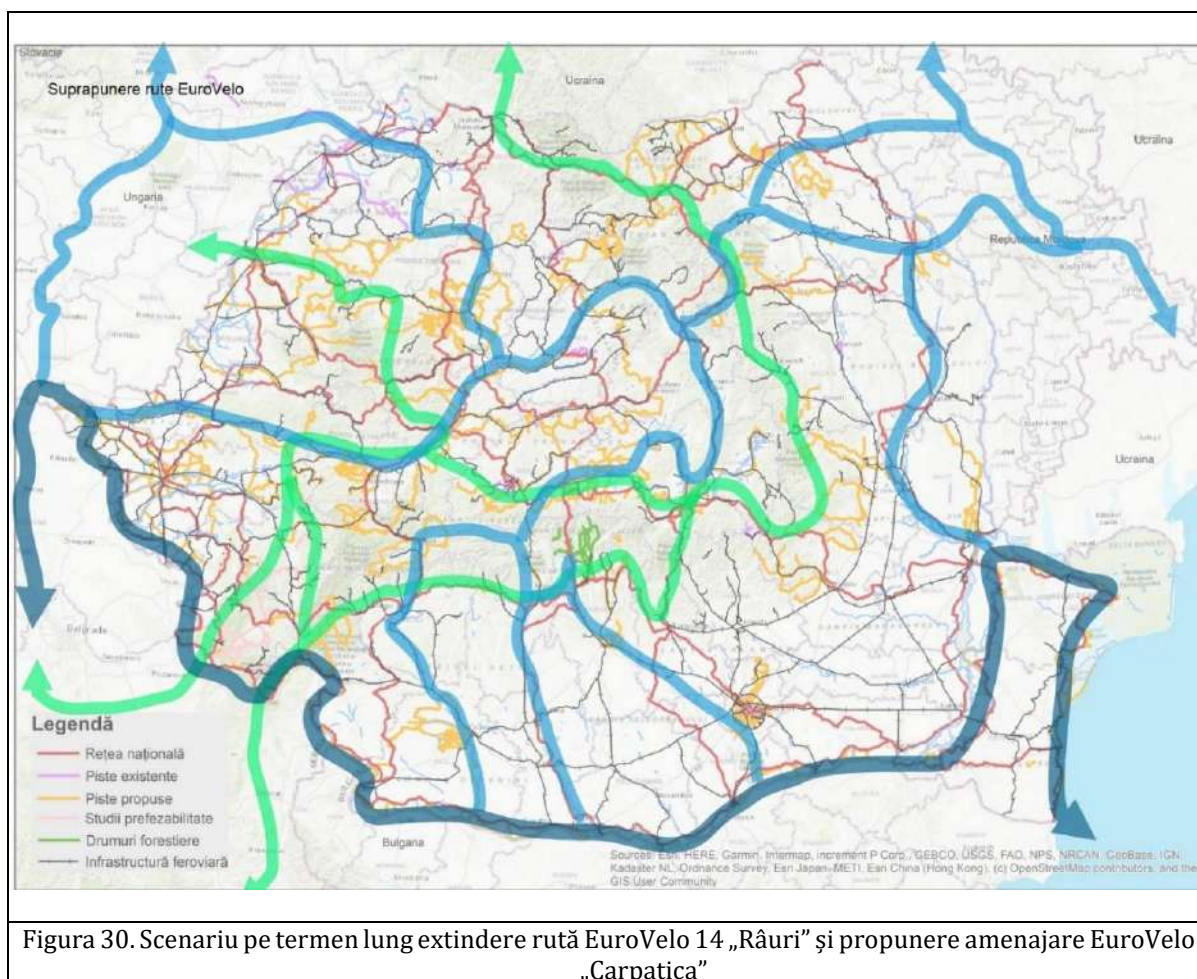


Figura 30. Scenariu pe termen lung extindere rută EuroVelo 14 „Râuri” și propunere amenajare EuroVelo „Carpatica”

Etapile de implementare pentru scenariul pe termen scurt și pentru cel pe termen mediu se pot realiza simultan, respectiv o parte din traseele cicloturistice realizate din aceste etape vor reprezenta secțiuni din rutele EuroVelo propuse din scenariul pe termen lung. Conturarea cât mai clară a traseelor cicloturistice din scenariul pe termen lung va facilita introducerea acestora în rețeaua EuroVelo.



4.4. Criterii de eligibilitate pentru traseele cicloturistice propuse spre finanțare prin PNRR

I4. Implementarea a minim 3.000km trasee cicloturistice

Traseele ce vor face obiectul eligibilității spre finanțare în vederea amenajării se regăsesc în Harta distribuției traseelor cicloturistice la nivel național astfel cum reiese din Studiul privind stabilirea, identificarea și distribuția teritorială a traseelor cicloturistice la nivel național elaborat de CNCV. Pe baza studiului se stabilesc următoarele criterii pentru identificarea și eligibilitatea traseelor cicloturistice propuse prin finanțare PNRR:

Obligatorii

- Regimul juridic al terenurilor să fie în proprietatea statului Român public/privat;
- Realizarea rutelor EuroVelo 6 și EuroVelo 13, astfel încât acestea să fie continue și să respecte tematica rutelor;
- Lungimea acestora să se încadreze într-o secțiune de o zi, aproximativ 30-90km, în funcție de gradul de dificultate;
- Să creeze legătura cu trasee cicloturistice din județele vecine;
- Este interzis ca traseul cicloturistic să se realizeze pe infrastructură auto cu trafic intens (drumuri expres, drumuri naționale, drumuri județene sau locale cu trafic intens). În acest caz, se va amenaja în zona de protecție a acestora;
- În cadrul localităților, traseele cicloturistice se pot realiza și pe drumuri cu trafic auto, cu limitare de viteză 30 km/h;
- Traseul nu trebuie să conțină nici o întrerupere fizică care să îl facă imposibil de parcurs. În cazul unor bariere naturale (curs de apă, stâncă etc.) sau artificiale (cale ferată, autostradă, drumuri naționale cu trafic intens etc.) se va lua în considerare transportul cu alte mijloace de transport și infrastructură complementare (pod, feribot, autobuz, etc.).

Cumulative

- Trasee cicloturistice prin care să se realizeze legătura orașelor mari cu rețele EuroVelo 6 și EuroVelo 13 (pe o rază de 60km până la limita UAT) ;
- Să conțină obiective din cadrul investiției privind promovarea celor 12 rute turistice/culturale prin Componenta 11 – Turism și cultură din PNRR;
- Secțiuni din Via Transilvanica pentru care se poate practica ciclismul;
- Suprapunerea cu digurile cursurilor de apă administrate de către Administrația Națională "Apele Române" - (ANAR);
- Suprapunerea cu zone de cale ferată dezafectată/casată;
- Secțiuni din Velo Carpatica și Velo Râuri;
- Rutele ce fac obiectul unor studii de pre-fezabilitate/fezabilitate/Master Planuri Velo elaborate după anul 2020 sau în curs de implementare;



Capitolul 5. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

În urma aplicării Metodologiei utilizate în prezentul studiu pentru stabilirea, identificarea și distribuția la nivel național a traseelor cicloturistice au reieșit următoarele concluzii și recomandări:

- 🚲 Procesul de identificare a amplasamentelor aferente amenajării de trasee cicloturistice de către Consiliile Județene a luat în considerare proprietatea publică și privată a acestora, cu prioritate în lungul drumurilor județene și pe drumurile de exploatare agricolă; acolo unde amplasamentele se intersectează cu drumurile naționale unde dreptul de administrare nu aparține CJ-urilor, se recomandă amenajarea traseelor pe drumuri pentru cicliști, conform prevederilor Legii nr. 85/2022;
- 🚲 Aprobarea normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 85/2022 de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii este o prioritate în contextul clarificării aspectelor privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică în ceea ce privește amenajarea de trasee pe proprietatea privată;
- 🚲 Amenajarea de trasee pe digurile de protecție la inundație ale cursurilor de apă, maluri, lacuri reprezintă o oportunitate în vederea asigurării continuității și dezvoltării rețelei de trasee cicloturistice la nivel național, continuarea procesului de intabulare a acestora fiind o condiție prealabilă pentru amenajarea și utilizarea fondurilor dedicate acestui tip de investiție prin diversele mecanisme de finanțare;
- 🚲 Identificarea criteriilor de eligibilitate privind amenajarea celor minimum 3.000 de km de trasee cicloturistice, prioritizând rutele EuroVelo 6 și EuroVelo 13 și cele 12 rute culturale identificate la nivel național;
- 🚲 Fundamentarea schemei de finanțare în corelare cu realitățile teritoriale în materie de regim al proprietății, priorități la nivel local și cooperare interinstituțională, inițiative existente și conectarea diferitelor regiuni ale țării;
- 🚲 Oportunitatea conexiunii cu alte rute EuroVelo (EuroVelo 11 și 14) și posibilitatea extinderii astfel a celor două trasee și la nivelul României;
- 🚲 Cooperarea interinstituțională la toate nivelurile de guvernare teritorială referitor la proprietatea publică și privată a statului sau a UAT-urilor și la obținerea facilă a dreptului de administrare a terenurilor cu utilizare diversă, trebuie să se consolideze în sensul reglementării tuturor aspectelor aferente amenajării infrastructurii velo;
- 🚲 Schimbarea paradigmei privind dezvoltarea necontrolată a orașelor prin utilizarea rațională a spațiului public și dezvoltarea unui sistem de mobilitate durabilă trebuie să se facă prin măsuri și politici publice care să încurajeze mobilitatea activă, respectiv utilizarea bicicletei ca mijloc de transport alternativ și dezvoltarea în acest sens a infrastructurii aferente;
- 🚲 Continuarea procesului de reglementare a legislației privind circulația pe drumurile publice, a parcurii pentru biciclete, a normelor privind exproprierea pe cauză de utilitate publică privind amenajarea de drumuri pentru cicliști, a legii pentru mobilitate urbană durabilă, a reglementărilor privind proiectarea infrastructurii



pentru biciclete/trasee, a elaborării/actualizării planurilor de mobilitate urbană durabilă ca instrumente de planificare coerentă a mobilității la nivel teritorial;

- 🚲 În urma procedurii de identificare a amplasamentelor traseelor cicloturistice de către Consiliile Județene în colaborare cu UAT-urile a reieșit necesitatea proiectării infrastructurii rutiere indiferent de categorie în cadrul unor proiecte integrate care să includă și infrastructura pentru biciclete și cea conexă;
- 🚲 Necesitatea elaborării unei Strategii naționale de încurajare a utilizării bicicletei pentru perioada următoare, cu un plan de acțiune care să asigure viziunea de dezvoltare durabilă, incluzivă și integrată a micromobilității în intermodalitate cu celelalte tipuri de transport.



Capitolul 6. BIBLIOGRAFIE

1. Blondel B., Mispelon C., Ferguson J. (2011), *Cycle more often 2 cool down the planet! Cuantifying CO₂ saving of Cycling*
2. Buczyński A. et al. (2020), *Integrated cycling planning guide. Investing in cycling from EU structural funds during the 2021-2027 multi-annual financial framework*
3. Comisia Europeană (2019), *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Pactul ecologic european*
4. Comisia Europeană (2020), *Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – Înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului*
5. Deffner, J., Ziel, T., Hefter, T., Rudolph, C. (Ed.) (2012), *Manual privind planificarea și promovarea ciclismului*, Material pentru dezvoltarea capacității pentru sesiunile de instruire ale multiplicatorilor în cadrul proiectului mobile2020, Frankfurt/Hamburg
6. European Commission (2020), *The New Leipzig Charter – The transformative power of cities for the common good*
7. European Cyclists' Federation (2014), *Cycling works – Jobs and Job Creation in the Cycling Economy*
8. European Cyclists Federation (2017), *EU Cycling Strategy – Recommendations for Delivering Green Growth and an Effective Mobility System in 2030*
9. European Cycle Federation (2018), *The benefits of cycling. Unlocking their potential for Europe*
10. European Cycling Federation (2021), *The state of national cycling strategies in Europe*
11. European Cyclists' Federation (2022), *EuroVelo Routes Development Status. Route development report*
12. Eurostat (2020), *Road accident fatalities by category of vehicles, 2020*
13. Federal Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation and Technology (2021), *Pan-European Master Plan for Cycling Promotion*, 5th High-level Meeting on Transport, health and Environment, Vienna
14. Heinrich-Boll-Stiftung Union (2021), *European Mobility Atlas*, 2nd edition, Brussels
15. Misiunea Uniunii Europene (2022), *100 de Orașe inteligente și neutre din punct de vedere climatic*
16. Reuter C. (2015), *Declaration of Luxembourg on Cycling as a Climate Friendly Transport Mode*, Presentation to the PEEP Steering Committee, Geneva, 18 November 2015
17. Roșca C. (2021), *România a devenit în primul an de pandemie al treilea cel mai mare producător de biciclete din UE, depășind Germania*, Business Magazin, postat la 25 iulie 2021
18. Rupprecht Consult (ed.) (2019), *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan*, Second Edition
19. Ministerul Transporturilor (2008), *Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030*
20. Mueller N. Et al. (2015), *Health impact assessment of active transportation: A systematic review*, Preventive Medicine
21. World Health Organization (2020), *WHO guidelines on physical activity and sedentary behaviour*. Geneva



Elaborat de:

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrație
prin
Centrul Național de Coordonare Velo

Colectivul de autori:
Ciprian Secara, Daniel Vâlceanu,
Emanuela Dimitriu, Laurențiu Radu, Aghata-Roman Alexandra

Au contribuit la colectarea de date și finalizarea acestui material:
SC EDG CONSULT SRL și Universitatea Politehnică București

planificare strategică Arh. Dipl. Kovacs Angela
planificare teritorială / urbanism Arh. Dipl. Keresztes Geza
turism / economie Ec. Petrescu Cătălin
inginer drumuri și poduri Ing. Drăgănescu Alexandru
mediu Conf. Univ. Dr. Ing. Grigore Cican
expert transporturi Conf. Univ. Dr. Ing. Florian Ion Petrescu
ingineria transporturilor, trafic și logistică Prof. Dr. Ing. Ec. Eugen Roșca
transporturi Asist. Dr. Ing. Armand Șerban Stere
mobilitate urbană Asist. Ing. Adriana Valentina Radu
mobilitate urbană Asist. Ing. Alexandru Denis Codroiu
expert mobilitate Petrescu Simina
expert ingineria transporturilor Conf. Univ. Dr. ING. Relly Victoria Petrescu

