



Analiza de situație în România, ocazionată de campania

SĂPTĂMÂNA EUROPEANĂ A MOBILITĂȚII 2016

16 - 22 septembrie 2016

Ediția din anul 2016 a Săptămânii Europene a Mobilității este „**Mobilitate inteligentă. Economie puternică**” cu tema „**Mobilitate inteligentă și eficientă. O investiție pentru Europa**”.



SĂPTĂMÂNA MOBILITĂȚII EUROPENE este o campanie anuală privind mobilitatea urbană alternativă, sprijinită de Comisia Europeană.

Fiecare călătorie este diferită, dar de prea multe ori ne bazăm pe același mod de transport, indiferent dacă este cel mai potrivit pentru atingerea scopului. S-ar putea ca instinctiv să ne urcăm în mașina noastră, chiar dacă bicicleta sau transportul public poate fi o alegere mai eficientă.

Un motiv ar putea fi faptul că mașina personală se prezintă ca modul care acoperă cu ușurință toate nevoile noastre de călătorie și fiind mai convenabil decât orice altă alegere de transport. Pentru prea

mulți dintre noi, mașina noastră este garanția personală a transportului door-to-door, în timp ce niciuna dintre alternative nu sunt percepute ca fiind în măsură să acopere în totalitate cerințele noastre de mobilitate.

De zeci de ani s-au avut în prim plan vehiculele private - un mod de transport care ocupă o mare parte din teren, este scump și emană vapori nocivi - în detrimentul altor forme de transport. Bicicliștii sunt adesea împinși în afară, acordându-li-se doar o mică bandă, vopsită, pentru a merge cu bicicleta, în timp ce pietonii trebuie să se descurce cu trotuare înguste. Transportul public, de asemenea, a fost mutat în spatele poziției dominante a autovehiculelor cu motor.

Ca urmare, orașele noastre au devenit mai aglomerate, mai poluate și mai zgomotoase, cu mai puțin spațiu disponibil pentru recreere și petrecerea timpului liber. Congestia sistemică dăunează calității vieții noastre, cauzând zgomot și poluarea aerului, degradarea mediului și o pierdere a productivității economice.

În mod tradițional, soluția pentru descongestionarea traficului a fost de a extinde pur și simplu drumurile. Studiile arată însă, că aceasta agravează problema, iar tot mai multe persoane optează de a utiliza vehiculul personal.

Săptămâna mobilității europene din anul 2016 ne încurajează să ne gândim asupra avantajelor economice în vederea alegerii unor moduri de deplasare mai ecologice, cum ar fi mersul cu bicicleta, mersul pe jos, transportul în comun și, desigur, vehicule mai curate. Și să nu uităm de potențialul bicicletelor de marfă pentru logistica urbană. Este de multe ori mai rapid și mai plăcut de a merge cu bicicleta sau de a combina diferite moduri de deplasare într-o singură călătorie. Vestea bună e că acest lucru are, de asemenea, un punct de vedere economic - ne pune în mișcare și ne menține sănătoși și în același timp se reduc importurile de petrol și se îmbunătățește calitatea aerului.

Aceasta înseamnă că este cea mai bună investiție pentru noi personal, pentru orașele noastre, cât și pentru economia generală. Toată lumea beneficiază!!!

Violeta Bulc, Membru al Comisiei de Transporturi. (sursa: http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/user_upload/materials/participation_resources/2016/160414_EUMW2016_Leaflet_final.pdf)

Campania se concentrează pe realocarea zonelor urbane, pentru a fi mai plăcute și locuibile, iar prin a face acest lucru se crează o mai bună calitate a vieții pentru toți locuitorii. Prin utilizarea opțiunii de transport alternativ și reducerea dependenței de mașină, putem să ne revendicăm străzile și orașele, în beneficiul oamenilor.

Comisia Europeană își intensifică sprijinul pentru orașe, prin pachetul de măsuri în mobilitatea urbană, adoptat recent. Comisia va consolida schimbul de cele mai bune practici, va acorda sprijin financiar direcționat și va investi în cercetare și dezvoltare. În plus, este încurajată dezvoltarea de planuri de mobilitate urbană alternativă pentru a stimula o trecere la un transport mai curat în zonele urbane.

Cu Pachetul Mobilitatea Urbană, Comisia susține măsurile de sprijin în domeniul transportului urban, prin încurajarea schimbului de experiențe (cele mai bune practici și stimularea cooperării); furnizează sprijin specific financiar concentrându-se pe cercetare și inovare în furnizarea de soluții pentru provocările de mobilitate urbană; consolidarea cooperării internaționale. În anul 2014 a fost creată o platformă europeană de planuri de mobilitate urbană alternativă, pentru a coordona cooperarea UE cu privire la dezvoltarea conceptului și instrumentelor relevante. În continuare, site-ul www.mobilityplans.eu va fi, de asemenea, extins într-un centru de cunoștințe și de competență virtuală.

Vicepreședintele Siim Kallas, Comisarul European pentru Mobilitate și Transport a declarat: *"Abordarea problemelor de mobilitate urbană este una dintre cele mai mari provocări în transportul de astăzi. Cu o acțiune coordonată, putem avea mai mult succes. Autoritățile locale sunt factorii cheie de decizie. Ele sunt cel mai bine plasate pentru a lua decizii importante, dar acestea ar trebui să beneficieze de sprijin la nivel național și european."*

Fiecare Săptămână Europeană a Mobilității (SEM) se concentrează pe o anumită temă legată de mobilitatea sustenabilă, așa-numita temă centrală. Autoritățile locale sunt invitate să organizeze activități pentru cetățenii lor pentru a spori conștiința, în special asupra temei centrale. În plus, municipalitățile au fost încurajate să lanseze și să promoveze măsuri permanente care să susțină tema.

Săptămâna Europeană a Mobilității este o campanie anuală despre mobilitatea urbană sustenabilă, organizată cu susținerea politică și financiară a Direcției Generale pentru Mediu și Transport a Comisiei Europene.

De când a fost introdusă în 2002, impactul Săptămânii Europene a Mobilității a crescut rapid, atât în Europa cât și în lume. În 2011, s-a înregistrat oficial în campanie un număr record de 2268 de orașe, reprezentând aproximativ 156 de milioane de cetățeni.

SCOPUL ANALIZEI:

Scopul analizei este de a furniza evidențe, de la nivel internațional și național, utile pentru desfășurarea campaniei de celebrare.

SCOPUL CAMPANIEI:

Scopul campaniei, care se desfășoară în perioada 16-22 septembrie, în fiecare an, este de a încuraja autoritățile locale europene să introducă și să promoveze măsuri ecologice de transport și de a invita oamenii să încerce alternative la folosirea mașinii.

În 2015 au fost puse în aplicare 5 657 măsuri permanente în 799 de orașe. Cele mai populare măsuri au fost campaniile de conștientizare cu privire la comportamentul de călătorie ecologic, creșterea accesului la mijloacele de transport, precum și facilități noi sau îmbunătățite pentru infrastructura pentru ciclism.

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

Prin promovarea formelor alternative de transport ecologic se subliniază faptul că mobilitatea sporește în mod clar calitatea vieții în orașe, ajutând la reducerea poluării aerului, poluării fonice, a accidentelor și la reducerea numărului persoanelor obeze. Renunțând pentru o săptămână sau numai pentru o zi la mașina personală, aducem beneficii imense, atât mediului, cât și sănătății noastre.



Deci, scopul general al campaniei, care are loc între 16 și 22 septembrie în fiecare an, încurajează autoritățile locale europene să introducă și să promoveze măsuri de transport sustenabile și să invite cetățenii să încerce alternative la mersul cu mașina.

Săptămâna culminează cu evenimentul “În oraș fără mașină!” prin care orașele participante stabilesc una sau mai multe zone exclusiv pentru pietoni, cicliști și transportul în comun pentru o zi întreagă.

Tema multimodalității a Săptămânii Europene a Mobilității invita oamenii să combine modalitățile de a ajunge la destinație, ceea ce poate duce de multe ori la o călătorie mai rapidă și mai plăcută.

Prin a face alegeri inteligente cu privire la tipul de transport pe care îl folosim, putem economisi bani, putem să ne îmbunătățim sănătatea și să ajutăm mediul. Tot ceea ce trebuie este bunăvoința de a încerca ceva nou.

Prin alegere, modificare și combinare putem face călătoriile să ne fie de folos.

Sprijin politic pentru călătoriile multimodale.

Multimodalitatea și intermodalitatea sunt termenii care sunt folosiți pentru a descrie o combinație de diferite moduri de transport. Termenul „multimodalități” se referă la utilizarea diferitelor moduri de transport (de exemplu, folosind bicicleta pentru a merge la locul de muncă, luând un taxi pentru a merge la operă), în timp ce „intermodalitatea” se referă la utilizarea fără legătură a mai multor moduri diferite de transport într-o singură călătorie.

Promovarea călătoriilor multimodale funcționează cel mai bine cu sprijinul politic corect. Foia de parcurs „Cartea Albă”, din anul 2011, pentru un spațiu european unic al transporturilor către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor, promovează călătoriile door-to-door și multimodale în zonele urbane și pentru transportul interurban. Cheia constă în integrarea diferitelor rețele modale, inclusiv gări, metrou și autobuz, precum și porturile și aeroporturile. Rețelele modale trebuie să fie tot mai legate și transformate în legături multimodale pentru pasageri, ca de exemplu noduri urbane. În „Cartea Albă” privind transporturile, Comisia Europeană se angajează să construiască condițiile-cadru adecvate pentru promovarea dezvoltării și utilizarea sistemelor inteligente de programare interoperabile, informații de transport on-line, sistemele de rezervare și emitere a biletelor inteligente.

De ce să trăim multimodal?

În loc de a conduce până în centrul orașului și a plăti costurile ridicate de parcare, de ce nu mergeți la stația dvs. de tren local și să finalizați călătoria cu transportul public? Mai degrabă decât să mergeți cu metroul până la destinație, de ce nu coborâți cu câteva stații mai devreme pentru a explora o nouă parte a orașului? Puteți găsi cafeneaua favorită! Încercarea de noi modalități de transport ne permite să experimentăm orașele noastre diferit.

Unul dintre noile aspecte ale temei din acest an este modul în care ne conduce spre a reinterpretă transportul, vizualizarea călătoriei de la A la B ca mijloc de a ne îmbogăți zilele. De exemplu, naveta zilnică cu autobuzul poate fi văzută ca o șansă de a citi titlurile zilei; bicicleta poate fi privită ca o sală de gimnastică mobilă, oferind antrenament on-the-go.

Profită din plin de timpul tău! În timp ce pe transportul public puteți folosi timpul pentru a citi ziarul, verifica e-mail-uri pe telefon, lucra pe laptop, a vorbi cu prietenii, sau doar a sta pe spate, relaxați-vă și ascultați muzică.

Faceți-vă timp pentru un antrenament! Ciclismul sau mersul pe jos la serviciu pe distanțe scurte (de până la 5 km), vă oferă 30 minute de exercițiu pe zi, de care aveți nevoie pentru a rămâne în formă și sănătoși. Studiile dovedesc că oamenii care merg pe jos cel puțin o jumătate de oră pe zi, pot spera să trăiască în medie de la doi la nouă ani mai mult decât cei care nu fac acest lucru. Acei ani suplimentari ar putea fi folosiți pentru a călători în lume, sau pentru a face ceva ce nu ați reușit încă să faceți, cum ar fi învățarea unei noi limbi, urmărirea nepoților cum cresc și se dezvoltă și multe altele.

Economisiți bani pentru dumneavoastră! Utilizatorii transporturilor alternative în orașe în care utilizarea transportului public este mare, pot salva 500-600 litri de combustibil pe an - aceasta este echivalentul a 15 rezervoare pline, sau o călătorie în străinătate pentru tine și partenerul tău.

Economisiți bani pentru societate! Fiecare kilometru pedalat, în loc de condus, salvează economia cu aproximativ 0,97 EUR în costuri indirecte. De exemplu, în Amsterdam, două milioane kilometri se pedalează în fiecare zi, economisind mai mult de 700 de milioane de euro pe an.

Fă orașul mai sociabil! O călătorie de la domiciliu la locul de muncă cu mașina consumă de 90 de ori mai mult spațiu urban decât aceeași călătorie cu metroul și de 20 de ori mai mult spațiu decât în cazul în care ai lua autobuzul sau tramvaiul. Imaginați-vă multitudinea de parcuri, zone pietonale și alte spații publice care ar putea fi înapoiate oamenilor, dacă toți am începe „A FACE ALEGEREA CORECTĂ”.

Îmbunătățirea planetei! Dacă cotele de ciclism din întreaga UE ar fi fost aceleași ca și în Danemarca, unde o persoană pedalează 965 km pe an, emisiile de transport ale UE ar fi mai mici cu 25%.

(Sursa: <http://www.mobilityweek.eu/join-us/theme-2015>)

În fiecare zi ne umplem plămâni cu aerul din oraș. Dar ce respirăm de fapt?

Săptămâna Europeană a Mobilității are ca scop curățarea aerului și, prin aceasta, să creeze o Europă mai sănătoasă și mai fericită.

Datele vorbesc de la sine – orașele mai curate sunt mai sănătoase. Aerul fără impurități duce la o viață mai lungă în medie cu opt luni și s-a dovedit că reduce riscul apariției problemelor respiratorii și a celor cardiovasculare. În schimb, aerul poluat cu pulberi sedimentabile și dioxid de azot crește riscul bolilor de plămâni, inclusiv astm, pneumonie și cancer.

Și nu numai sănătatea umană este afectată – poluarea aerului dăunează mediului, rezultând acidifierea, scăderea biodiversității, subțierea stratului de ozon și schimbări climatice.

Schimbarea obiceiurilor în privința transportului poate avea succes în stoparea poluării aerului.

OBIECTIVUL CAMPANIEI:

Întâi o privire atentă asupra emisiilor:

Pulberile în suspensie (PM) Pulberi în suspensie (PM), este termenul general folosit pentru un amestec de particule în suspensie în aer, cu o gamă largă de dimensiuni și compoziția chimică. PM2.5 se referă la "particule fine", care au un diametru de 2,5 micrometri sau mai puțin. PM10 se referă la particulele mai grosiere, cu un diametru de 10 microni sau mai puțin. PM sunt emise fie direct ca particule primare, sau se formează în atmosferă sub formă de particule secundare de oxidare și de transformare a emisiilor de gaze primare. În orașe, gazele de eșapament ale autovehiculelor, praful drumului și arderea lemnului, combustibilului sau cărbunelui pentru încălzirea locuințelor sunt surse locale majore. Negrul de fum, funinginea sau substanțele generate de arderea combustibililor fosili sunt contributory primari la accelerarea încălzirii atmosferei.

Monoxidul de carbon (CO) Monoxidul de carbon este un gaz format în arderea incompletă a combustibililor fosili și biocarburanților. Transportul rutier emite anterior cantități semnificative din acest gaz, dar introducerea de convertoare catalitice a redus semnificativ aceste emisii. Concentrațiile de monoxid de carbon au tendința de a varia în funcție de modelele de trafic în timpul zilei. Cele mai mari astfel de niveluri sunt în mediul urban, de obicei, în timpul orelor de vârf în locații de trafic.

Monoxidul de azot (NO) și dioxidul de azot (NO₂) – NO_x Dioxidul de azot este un gaz reactiv, care este format în principal prin oxidarea monoxidului de azot. Procesele de ardere la temperaturi ridicate (de exemplu, cele care apar în motoarele auto) sunt cele mai importante surse de NO_x - termenul folosit pentru a descrie suma de NO și NO₂. Monoxidul de azot reprezintă majoritatea emisiilor de NO_x. O mică parte este emisă direct ca dioxid de azot, de obicei, între 5% și 10% pentru cele mai multe surse de ardere, cu excepția vehiculelor Diesel. Există indicii clare că pentru emisiile din trafic, nivelurile de dioxid de azot sunt în creștere în mod semnificativ, datorită penetrării accentuate de vehicule cu motoare Diesel, motoare Diesel mai ales noi (Euro 4 și 5), care pot emite până la 50% din monoxidul de azot ca dioxid de azot.

Ozonul (O₃) La nivelul solului acesta nu este emis direct în atmosferă, dar printr-un lanț de mecanisme chimice se formează următoarele emisii de alte gaze: oxid de azot, monoxid de carbon și compuși organici volatili. În lunile de vară, este o problemă majoră în Europa, așa cum lumina soarelui este implicată în procesul chimic de formare a ozonului.

Dioxidul de sulf (SO₂) Dioxidul de sulf este emis atunci când combustibilii care conțin sulf sunt arși. Contribuția cheie a SO₂ derivă din combustibilii fosili care conțin sulf și biocombustibilii utilizați pentru încălzire și transporturi.

Non-metan compușii organici volatili (NMVOCs) Non-metan compușii organici volatili, importanți în formarea de ozon la nivelul solului, sunt emiși de la un număr mare de surse, inclusiv de transport rutier. Anumite tipuri de COVNM, cum ar fi benzen (C₆H₆) și 1,3 - butadienă, sunt direct periculoase pentru sănătatea umană. Pentru benzen, arderea incompletă a combustibililor este cea mai mare sursă. Acesta este un aditiv pentru benzină și între 80% și 85% din emisiile de benzen sunt generate în Europa de traficul vehicular.

Amoniacul (NH₃) De obicei, în mod natural și, în general, provenind din agricultură, nivelul de amoniac a crescut semnificativ în ultimul număr de ani, motivul fiind convertoarele catalitice, puse în aplicare pentru a reduce NO_x și care creează de fapt, o reacție chimică în țevă de eșapament, care produce amoniac.

Dioxidul de carbon (CO₂) Transportul rutier este responsabil pentru o cincime din totalul de dioxid de carbon din aer. Aceste niveluri au crescut cu aproape 25% în anii 1990-2010. Arderea combustibililor fosili crește rapid concentrația de dioxid de carbon în atmosferă și accelerează încălzirea globală.

Poluanții organici persistenți (POP) Compușii care sunt rezistenți la degradarea mediului prin procese chimice, biologice și altele sunt numiți poluanți organici persistenți. Aceștia, de multe ori, călătoresc prin particule și sunt descoperiți departe de locul unde au fost creați. Aceștia prezintă riscuri grave pentru sănătatea umană.

Metalele grele De asemenea, extrem de toxice pentru om sunt metalele grele: Cadmiu, Plumb și Mercur. Această toxicitate, destul de îndelungată la nivel de ecosistem, este unul dintre motivele pentru care avem acum benzină fără Plumb.

Având în vedere cele de mai sus, pentru a deveni o economie care consumă puțină energie și poluează puțin, UE a adoptat o serie de obiective ambițioase de climă și energie pentru a fi atinse până în 2020. Acestea includ:

- **reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră,**
- **creșterea cu 20% a eficienței energetice,**
- **o cotă de 20% din consumul total de energie să fie energii regenerabile.**

Una dintre provocările principale în atingerea acestor obiective este scăderea volumului de călătorii cu autoturisme private, care consumă majoritar combustibili pe bază de petrol. Concentrându-se pe mobilitatea alternativă, cea de-a 10-a ediție a Săptămânii Europene a Mobilității a susținut tranziția spre un sistem de transport eficient pentru resurse, promovând moduri nepoluante, eficiente în ceea ce privește combustibilul și transport ce folosește puterea umană.

Prin evitarea, trecerea și îmbunătățirea transportului la nivel local, orașele europene pot îmbunătăți echilibrul energetic și influența sistemul de transport asupra mediului înconjurător și în același timp să facă viața urbană mai sănătoasă, mai sigură și mai plăcută.

Cine nu ar vrea să trăiască într-un oraș unde aerul este curat și unde zgomotul este redus. Un loc fără ambuteiaje, unde deplasarea dintr-un loc într-altul este ușoară și cetățenii se bucură de un standard înalt de viață. Un oraș de care să fii mândru pentru că protejează mediul și care este renumit în Europa pentru că este inovativ și prospectiv. Cu ajutorul gândirii strategice este posibil să transformăm această viziune în realitate.

Dezvoltarea urbană sustenabilă ocupă un loc important pe agenda internațională.

Transport curat, transport urban - Programe și proiecte

În domeniul cercetării mobilității urbane, o gamă largă de activități de cercetare aplicată și demonstrativă au fost finanțate în ultimii ani.

Informații cu privire la multe dintre aceste proiecte, precum și cele mai bune practici, știri și materiale de instruire, pot fi găsite pe ELTIS, portalul web european privind transportul urban și mobilitatea.

- CIVITAS

Inițiativa CIVITAS ajută orașele din Europa să pună în aplicare testarea unor strategii inovatoare și integrate care abordează energia, transporturile și obiectivele de mediu. Până în prezent, proiecte în 59 de orașe au fost sau sunt sprijinite. Forumul anual CIVITAS reunește practicieni și politicieni din orașele CIVITAS.

- Al 7-lea Program-cadru de RDT

Activitățile curente de cercetare, de cercetare aplicată și demonstrative sunt implementate prin intermediul celui de al 7-lea program-cadru pentru cercetare și dezvoltare tehnologică. Cercetarea acoperă domeniile carburanților alternativi (biocombustibili și celule de combustie cu hidrogen), inclusiv aplicarea lor în transporturi, precum și cercetarea mobilității urbane (inclusiv următoarea generație de vehicule, noi concepte de mobilitate, moduri non-poluante de transport, gestionare a cererii, precum și instrumente pentru a sprijini dezvoltarea și implementarea politicilor).

- Parteneriatul european pentru inovare (EIP). Orașe și comunități inteligente

Scopul parteneriatului european pentru inovare (EIP) Orașe și Comunități inteligente este de a ajuta orașele și comunitățile, societățile de afaceri și societățile civile pentru a implementa soluții inteligente la o scară mai mare și cu mai mare viteză. Comisia a propus să lege în acest EIP domeniile energiei, transporturilor și TIC, în vederea îmbunătățirii serviciilor prin reducerea consumului de energie și a poluării.

- Programul Intelligent Energy Europe (STEER)

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

- Dimensiunea urbană în politicile comunitare

Dezvoltarea durabilă a zonelor urbane este acoperită de inițiativele politice și programe comunitare diferite. Comisia Europeană a elaborat două ghiduri care explică cadrul de reglementare și finanțare pentru zonele urbane. Un ghid se ocupă cu dimensiunea urbană în cadrul politicii de coeziune, celălalt se ocupă cu dimensiunea urbană în alte politici comunitare.

- Platforma CLARS

Această platformă permite ca cele mai bune practici să fie împărtășite, pentru a face scheme de succes și mai ușor de implementat. Dacă planificați o schemă, nu este nevoie de a re-inventa roata. Calitatea de membru este gratuită.

- A face combinația potrivită

Campania mobilității urbane alternative a Comisiei Europene, lansată la începutul anului 2012, este o inițiativă de trei ani cu scopul de a sprijini campanii de mobilitate urbană alternativă în 28 de state ale Uniunii Europene membre, plus Norvegia, Islanda și Liechtenstein.

Campania are sloganul "A face combinația potrivită" și are drept scop promovarea faptului că, prin utilizarea diferitelor moduri de transport pentru fiecare călătorie, după caz, oamenii pot îmbunătăți sănătatea lor, finanțele și mediul.

(Sursa: www.europa.eu/transport/themes)

La conferința din 2012 a ONU despre Dezvoltarea sustenabilă Rio+20, abordarea problemelor legate de mobilitatea în orașe a fost identificată ca fiind una din cele 7 probleme critice. Orașele europene suferă

din ce în ce mai mult din cauza impactului negativ al acestora asupra economiei, sănătății și calității vieții.

Cartea Albă a Transporturilor a Comisiei Europene subliniază o hartă pentru un sistem de mobilitate sustenabilă în Europa. Orașele joacă un rol cheie în această strategie. La urma urmelor, transportul urban reprezintă 40% din totalul transporturilor rutiere în UE și este responsabil pentru un sfert din emisiile de CO₂ provenite din transport.

Având în vedere că nevoile de mobilitate cresc și nevoia de a reduce drastic emisiile de gaze devine din ce în ce mai presantă, orașele trebuie să fie inovative și prospective. Ele trebuie să dezvolte o viziune pentru un sistem de transport urban care satisface nevoile de mobilitate, protejează mediul și face orașul un loc mai bun unde să trăim. Cu o gândire strategică este posibil să transformăm această viziune în realitate.

Mobilitatea urbană sustenabilă poate fi obținută printr-o abordare a planificării integrate care are în vedere toate modalitățile de transport din orașe și din zonele limitrofe. Planurile de mobilitate urbană sustenabilă definesc un set de măsuri corelate care duc pas cu pas la satisfacerea nevoilor cetățenilor și afacerilor, îmbunătățind în același timp calitatea vieții în orașul tău. În plus, o astfel de abordare a planificării integrate oferă un avantaj competitiv și din ce în ce mai des apare ca o condiție necesară pentru accesarea oportunităților de finanțare.

Planurile de mobilitate urbană sustenabilă definesc un set de măsuri corelate care duc pas cu pas la satisfacerea nevoilor cetățenilor și afacerilor, îmbunătățind în același timp calitatea vieții în orașul tău. Aceste planuri își doresc să facă un echilibru între calitatea mediului, dezvoltarea economică și echitatea socială.

Comisia Europeană a adoptat un Plan de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană pentru a accelera adoptarea acestei abordări în Europa. Acesta ajută autoritățile locale să dezvolte aceste planuri prin furnizarea de materiale ajutătoare, promovarea schimbului de bune practici, identificarea reperelor și susținerea activităților educaționale pentru profesioniștii în mobilitate urbană.

(Sursa: www.mobilityweek.eu - 2012)

În anul 2014, Comisia Europeană a acordat finanțare pentru 19 proiecte de mobilitate din Europa în cadrul campaniei mobilitate urbană alternativă "Do The Right Mix". Campaniile selectate au primit fiecare până la 7.000 € pentru a sprijini moduri mai ecologice și alternative de deplasare în oraș, cum ar fi concursuri de design și activități educaționale.

Campania sprijină acțiunile de promovare locale, regionale și naționale din Europa prin punerea lor în lumina reflectoarelor. Prin creșterea vizibilității proiectelor, scopul este de a încuraja cetățenii UE să renunțe la mașină și să folosească o combinație de noi moduri de transport alternativ în viața lor de zi cu zi.

De la lansarea campaniei, în 2012, peste 605 de acțiuni de mobilitate urbană alternativă au fost înregistrate pe site-ul "Do The Right Mix" din 31 de țări europene. Acțiunile de promovare, care pot proveni de la cele 28 de state membre ale UE precum și Norvegia, Islanda și Liechtenstein sunt afișate pe site-ul "Harta Mobilității", oferind o mai mare vizibilitate a participanților și activităților lor.

Acest ultim apel pentru finanțare a primit 66 de cereri din 23 de țări eligibile cu extinderea domeniului de aplicare a campaniei din anul trecut de la 18 țări. Această finanțare va co-finanța activitățile de funcționare de la 1 Iunie 2014 până la 31 Decembrie 2014 și este disponibilă pentru organisme non-comerciale (de exemplu, ONG-uri, autorități locale, organisme publice sau școli / universități / institute

de cercetare). Acțiunile prezentate au fost evaluate de către un comitet de selecție, cu experiență în domeniul mobilității alternative.

(Sursa : www.mobilityweek.eu – 2014)

De ce ar trebui ca orașele să aibă un Plan de mobilitate urbană sustenabilă?

- calitate și farmec crescut pentru mediul urban
- emisii mai mici de gaze cu efect de seră și consum de energie redus
- siguranță și securitate crescute
- poluare redusă a aerului și fonică.

Scopul Planului de mobilitate urbană sustenabilă:

Un plan de mobilitate urbană sustenabilă își propune să creeze un sistem urban de transport sustenabil cel puțin prin atingerea următoarelor obiective:

- Să se asigure că sistemul de transport este accesibil pentru toți;
- Să îmbunătățească siguranța și securitatea utilizatorilor săi;
- Să reducă poluarea aerului și pe cea fonică, emisiile de gaze de seră și consumul de energie;
- Să îmbunătățească eficiența și costurile transportului de persoane și de bunuri;
- Să sporească farmecul și calitatea mediului urban.

Politicile și măsurile definite în planul de mobilitate sustenabilă ar trebui să se adreseze în mod inteligibil tuturor modurilor și formelor de transport din mediul urban: public și privat, pentru pasageri și bunuri, motorizat și ne-motorizat, mișcare și parcare.

Nevoia de procese de planificare mai sustenabile și integrative, mai ales în sectoarele adiacente mobilității urbane a fost recunoscută pe scară largă. La nivel european, Planurile de mobilitate urbană sustenabilă au dobândit recunoaștere și importanță crescândă, după cum se menționează în următoarele documente:

- Planul de Acțiune pentru Mobilitate Urbană
- Cartea Albă: Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor.

Comisia europeană a inițiat Eltisplus, un proiect de 3 ani, care se desfășoară din mai 2010 până în aprilie 2013, pentru a accelera adoptarea pe scară largă a Planurilor mobilității urbane sustenabile de autoritățile competente europene.

Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor:

În martie 2011, Comisia Europeană a emis Foaia de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punctul de vedere al resurselor (COM (2011) 0144 final). Face apel ca orașele să urmeze o strategie combinată care include planificarea folosirii pământului, scheme de prețuri, servicii eficiente de transport în comun și infrastructură pentru mijloacele de transport ne-motorizate și încărcarea/alimentarea vehiculelor curate pentru a reduce ambuteiajele și emisiile de gaze. Încurajează în mod expres orașele de o anumită mărime să adopte un Plan de mobilitate urbană, însumând toate aceste elemente. Cartea Albă a transporturilor solicită examinarea posibilității ca Planurile de mobilitate urbană să devină obligatorii pentru orașele de o

anumită mărime, conform standardelor naționale bazate pe Ghidul UE. Sugerează, de asemenea, să se acorde fondurile de dezvoltare regională și pe cele de coeziune orașelor și regiunilor care prezintă un certificat de audit valabil, emis în mod independent, care să confirme performanța acestora în materie de mobilitate urbană și de sustenabilitate. În sfârșit, Cartea Albă a transporturilor susține că ar trebui examinată posibilitatea existenței unui cadru european de susținere a implementării progresive a Planurilor de mobilitate urbană în orașele europene.

(Sursa: www.mobilityweek.eu – 2012)

Mobilitatea este atât o necesitate socială, cât și una economică, iar Săptămâna Europeană a Mobilității ne ajută în continuare să privim mobilitatea în moduri noi și să ne îndepărtăm de dominația automobilului personal către mijloace de transport mai sustenabile.



O mobilitate mai bună poate însemna orașe mai bune și aer mai bun – un mediu mai bun și mai sănătos – și co-beneficii în reducerea emisiilor nocive. Acestea sunt locuri unde oamenii vor dori să lucreze și unde companiile vor dori să se mute. Mobilitatea contează, din mai multe puncte de vedere! (*Comisar pentru mediu, Janez Potocnik 2011*)

Este timpul să începem să ne mișcăm în direcția cea bună. Drumul către un sistem de transport sustenabil și eficient va ajuta creșterea mobilității și în același timp va reduce poluarea și va îmbunătăți calitatea vieții în orașe. Această ediție a Săptămânii Europene a Mobilității are ca temă Planificarea mobilității urbane sustenabile ca modalitatea de a echilibra dezvoltarea transporturilor, calitatea mediului și echitate socială. O planificare mai bună poate ajuta orașele să beneficieze de o mobilitate mai mare, precum și de aer de o calitate mai bună, de emisii reduse, de zgomot mai puțin și de un mediu urban mai sănătos. Așa că, ce mai așteptăm? Să începem să ne mișcăm! (*Comisar pentru Mediu, Janez Potocnik- 2012*)



(sursa: www.mobilityweek.eu)

Contextul urban oferă cea mai mare provocare pentru sustenabilitatea transportului în Europa. Orașele noastre suferă în prezent cel mai mult din cauza blocajelor, calității slabe a aerului și a poluării fonice.

Din fericire, mediul înconjurător urban oferă de asemenea multe alternative în ceea ce privește mobilitatea. Variantele transportului public sunt disponibile unui număr mare de persoane, există și opțiunea mersului pe jos și a mersului cu bicicleta.

Există multe exemple în care orașe europene deschid drumul în folosirea combustibililor alternativi și a vehiculelor mai nepoluante și care consumă mai puțină energie. Dar eforturile trebuie mărite întrucât aceste probleme nu sunt o problemă locală, ci privesc întreaga Europă. (*Comisar pentru transport, Siim Kallas 2011*)

În timp ce răspundem provocării de a face orașele noastre mai curate și mai sigure, trebuie să găsim echilibrul corect pentru nevoile noastre zilnice de transport. Nu ne plac ambuteiajele în trafic, zgomotul și poluarea, și suntem conștienți de riscul accidentelor rutiere. Dar adesea bunele noastre intenții nu se traduc prin mobilitate sustenabilă. De aceea, Săptămâna Europeană a Mobilității susține dezvoltarea zonelor pietonale și a infrastructurii pentru biciclete, îmbunătățirea transportului în comun și unește comunitățile locale.

Patru din 10 europeni au probleme cu mobilitatea urbană, arată un nou studiu al Comisiei Europene. Poluarea aerului, congestia și cheltuielile de transport sunt printre cele mai mari probleme de mobilitate pentru cetățenii UE.

Un sondaj Eurobarometru comandat de Directoratul General pentru Mobilitate și Transport intitulat "Atitudinea europenilor față de mobilitate urbană", a relevat faptul că 40 la sută dintre europeni se confruntă cu probleme "de multe ori sau, uneori," atunci când călătoresc în orașe.

Printre țările în care au fost cel mai frecvent raportate probleme cu calitatea aerului, congestie, accidente rutiere și costuri legate de trafic au fost Malta, Grecia, Cipru și Slovacia. Țări precum Finlanda, Danemarca, Suedia, Letonia și Estonia au raportat în mod constant cea mai mică incidență a problemelor atunci când călătoresc în orașe.

(sursa: www.mobilityweek.eu 2014)

Atenția anului (2012) asupra Planurilor de mobilitate urbană sustenabilă face apel la orașe să ni se alăture în luarea deciziilor corecte pentru transportul public, folosirea în comun a spațiului rutier și circulației fluide pentru noi toți. (*Comisar pentru transport, Siim Kallas – 2012*)



(sursa: www.mobilityweek.eu)

10 orașe au fost delarate finaliste pentru premiul Săptămânii Europene a Mobilității 2013.

Premiul Săptămânii Europene a Mobilității răsplătește autoritatea locală care a făcut cel mai mult pentru a sensibiliza opinia publică din domeniul mobilității alternative și care a pus în aplicare măsuri pentru a încuraja o reorientare către transportul urban alternativ.

Orașul câștigător este ales de către un grup independent de experți în transport care evaluează toate cererile eligibile și selectează 10 autorități locale care au implementat cel mai bine măsurile. Orașul câștigător va primi un clip de trei minute de promovare, subliniind realizările sale.

Împreună cu celelalte finaliste, orașul câștigător va fi, de asemenea, promovat ca un exemplu de bună practică. În 2013, premiul Săptămânii Europene a Mobilității a avut 30 de aplicații din 12 de țări.

Următoarele orașe, în ordine alfabetică au ajuns în lista finală a premiului Săptămânii Europene a Mobilității 2013:

Bologna (IT)

Budapesta (HU) - Finalist

Gdynia (PL)

Hudiksvall (SE)

Labin (HR)

Larnaka (CY)

Ljubljana (SI) - Finalist

Östersund (SE) - Finalist

Sofia (BU)

Turku (FI).

Ljubljana a fost câștigătoarea premiului “Săptămâni Mobilității Europene” 2013.



Capitala Sloveniei, Ljubljana a fost distinsă cu prestigiosul premiu “Săptămâna Europeană a Mobilității” pentru 2013, la o ceremonie în Bruxelles (Belgia) în 24 martie 2014. Comisarul pentru mediu, Janez Potočnik a prezentat premiul pentru Jelka Žekar, viceprimar al orașului. Având suportul la adresa publicului, doamna Žekar a comentat că Ljubljana "este de părere că, prin includerea publicului (în mobilitatea alternativă) va contribui la un viitor mai bun pentru toți."

Orașul spaniol Rivas Vaciamadrid a fost distins cu premiul SUMP 2013 de către Siim Kallas, vicepreședinte al comisiei Europene pentru Mobilitate și Transporturi. Ceilalți finaliști Strasbourg (Franța) și Vitoria-Gasteiz (Spania) au fost apreciate pentru realizări remarcabile în integrarea politicilor sociale, economice și de mediu în planurile lor de mobilitate urbană alternativă. "Această campanie de mare succes a fost difuzată timp de 13 ani. În tot acest timp a crescut considerabil, pentru aceasta aș dori să mulțumesc coordonatorilor naționali pentru munca lor", a spus domnul Kallas.

(Sursa: www.mobilityweek.eu – 2014)

Orașul spaniol Murcia a fost anunțat drept câștigător al premiului EUROPEAN AL MOBILITĂȚII 2015 în cadrul unei ceremonii pe data de 20 aprilie, la Bruxelles (Belgia), în timp ce Malmö (Suedia) a primit pentru a 4-a oara premiul SUMP. Juriul a fost impresionat de dedicația la încurajarea intermodalității,

precum șimunca orașului privind promovarea unei siguranțe mai mari, cum ar fi "campania de coexistență", care s-a concentrat pe șoferii de mașini, pietoni și bicicliști. SUMP MALMO s-a dovedit a fi deosebit de vasta, luându-se în considerare toate tipurile de transport, tipurile de pasageri, și cartierele ale orașului.

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

Săptămâna Europeană a Mobilității dorește sensibilizarea publicului cu privire la necesitatea de a acționa împotriva poluării cauzate de creșterea traficului în mediul urban și de a se sublinia importanța mișcării fizice (mersul pe jos sau cu bicicleta) pentru sănătate și de a încuraja populația să participe activ în lupta împotriva poluării.

În consecință, această operațiune este axată pe **trei tipuri de măsuri, menite să:**

- **încurajeze utilizarea de forme alternative de transport și de călătorie, altele decât autoturismele private,**
- **conștientizeze și să informeze cetățenii orașelor asupra riscurilor legate de poluare,**
- **reducă traficul de mașini în zonele restricționate, măsuri pentru o mai bună calitate a vieții în mediul urban.**



Cetățenii sunt încurajați ca în loc să se urce la volanul propriei mașini, să aleagă varianta autobuzului, a tramvaiului, a metroului, a bicicletei și mai ales, a mersului pe jos. Pe distanțe nu foarte mari, mersul pe jos este sănătos. Dacă folosesc transportul public câștigă de două ori - o dată pentru că fac economie la bani și la carburanți și a doua oară pentru că produc mai puțină poluare decât dacă ar fi la volanul propriei mașini.

În fiecare an, un automobil emite substanțe nocive pentru mediul înconjurător echivalente cu de trei ori greutatea sa, în timp ce bicicleta nu poluează deloc. Mai mult, o distanță de 500 de metri se parcurge foarte ușor pe jos, în doar opt minute.

Franța își va plăti cetățenii pentru a merge pe bicicletă la serviciu

În Franța s-a dat drumul unui experiment de 6 luni (2014) care este menit să crească numărul persoanelor care merg pe bicicletă spre locul de muncă cu aproximativ 50%. Astfel, 20 de companii și instituții care însumează 10.000 de angajați vor plăti câte 25 de eurocenți pentru fiecare kilometru parcurs de aceștia pe bicicletă până la locul de muncă.

Ministrul de transport francez, Frederic Cuvillier a declarat că investiția în mersul pe bicicletă nu ar trebui să fie văzut ca ceva nou, având în vedere subvențiile acordate pentru transportul public.

Franța nu este singurul stat din Europa de Vest cu astfel de inițiative. Mersul pe bicicletă a primit diverși stimulenți și în Danemarca, Germania, Olanda, Belgia și Marea Britanie, țări care au apelat la astfel de metode pentru îmbunătățirea sănătății, reducerea poluării și a consumului de carburant. Lider pe acest sector rămâne Olanda, care are un procentaj de 25% în ceea ce privește distanța parcursă pe bicicletă către locul de muncă.

(Sursa: <http://www.cariereonline.ro>)



China se alătură Săptămânii Europene a Mobilității, 10 mai 2013

152 de orașe din China vor participa anul acesta la Săptămâna Europeană a Mobilității, **anul 2013 fiind prima implicare a acestei țări în campanie.**

Orașele sunt reprezentate de către Secretariatul Chinez al Zilei fără mașini, o instituție subordonată Ministerului locuințelor și dezvoltării urbane și rurale, care organizează, promovează și evaluează anual Ziua fără mașini, în China. Fiecare oraș a organizat activități fără automobile începând cu anul 2007.

Săptămâna Europeană a Mobilității urează bun venit orașelor din China și este convinsă că ideile și experiența lor vor contribui substanțial la campania de anul acesta.

Planul pentru transportul în comun gratuit atrage noi rezidenți la Tallinn, 8 mai 2013



În ianuarie 2013, Tallinn, capitala Estoniei a devenit cel mai mare oraș din lume care oferă locuitorilor săi transportul în comun gratuit. Între timp, Hasselt (Belgia), care a fost primul oraș care a introdus transportul în comun gratuit în 1997 a încetat recent să mai ofere acest serviciu din cauza bugetului. Este transportul în comun gratuit realizabil pe timp de criză? Convenția primarilor, cea mai mare mișcare europeană care își dorește creșterea eficienței energetice și folosirea surselor de energie regenerabilă în teritoriile lor, a vizitat Tallinnul pentru a căuta răspunsul.

După numai patru luni, aproximativ jumătate din locuitorii Tallinului au folosit transportul în comun gratuit. Traficul a scăzut cu 15 procente din decembrie 2012 până în ianuarie 2013, s-a înregistrat o creștere a utilizării transportului în comun de aproximativ 14 procente. Numărul mașinilor care intră în oraș este mai mic cu aproximativ 7600 pe zi, reducându-se astfel ambuteiajele și poluarea.

“Inițiativa Tallinnului pentru transportul în comun gratuit susține conceptul mobilității sustenabile. Obiectivul este să încurajăm oamenii să folosească transportul în comun în detrimentul automobilelor personale pe distanțe scurte în oraș. Reducerea folosirii mașinilor va duce la scăderea poluării fonice și a aerului pentru cetățenii Tallinnului și va aduce pe termen lung beneficii mediului”, a spus Edgar Savisaar, primarul Tallinului.

(Sursa. <http://www.mobilityweek.eu/home/>)

Modalități de transport alternativ:

√ Evitarea deplasărilor auto inutile

Majoritatea călătoriilor cu mașina în mediul urban care au mai puțin de șase kilometri, ar putea astfel să fie ușor de realizat pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public, rezultând reducerea emisiilor din transport și îmbunătățirea calității aerului în orașele noastre. Astfel de călătorii sunt, de asemenea, de două ori dăunătoare, pentru că, durata scurtă previne anumite componente ale combustibililor de a fi arse în mod corespunzător, ducând la niveluri mai mari de emisii decât o călătorie mai lungă.

Pistele de biciclete din oraș și infrastructura pentru biciclete sunt două alternative la deplasarea cu mașina. Pistele de biciclete au devenit un lucru comun în traficul stradal din Europa, Paris, Bruxelles și Dublin, iar lista poate continua. Dar nu doar capitalele se mobilizează în astfel de acțiuni. Donostia - San Sebastian a introdus sistemul în 2009 și a văzut că numărul de utilizatori crește de la an la an,

ajungând la peste 5.000 în 2011. Acesta este un semn sigur că deplasările cu mașina pe distanțe scurte au scăzut, în favoarea modalităților de transport alternativ. În cazul în care există biciclete este nevoie de o infrastructură adecvată. Ca în multe orașe, documentația tehnică, permisele de construcție și activitățile de achiziții au fost toate elaborate pentru a realiza construcția de piste și caracteristici asociate, cum ar fi iluminat și semnalizare. Cu toate acestea, există discuții în prezent cu privire la faptul că posibilitatea dezvoltării de infrastructură este suficientă pentru a mobiliza oamenii să ia bicicleta. Consensul pare a fi faptul că dezvoltarea de infrastructură este suficientă în combinație cu o campanie de sensibilizare și are mai mult succes.

Teleworkingul, respectiv munca la domiciliu este un alt mod de a reduce numărul de persoane care fac naveta. Finlanda a sărbătorit a doua ediție National Teleworking Day în 2012. În total, 17300 de participanți din 267 de companii au luat parte. Un total de 568.994 km care ar fi fost astfel parcurși au fost salvați și demonstrează potențialul de muncă la domiciliu, pentru a contribui la păstrarea unui aer mai curat în municipiile și orașele noastre.

Cum majoritatea călătoriilor într-un oraș sunt deplasările de la domiciliu la locul de muncă, traseele de deplasare în interes personal sunt un motiv bun pentru a reduce numărul de kilometri parcurși de automobile private și nivelurile emisiilor de noxe. Consiliul Local și companii individuale dezvoltă împreună un plan de călătorie pentru navetiști care încurajează carsharing-ul, mersul cu bicicleta și transportul public. În plus, nu este vorba doar de companii care pot pune în aplicare un astfel de plan. Școli, universități, spitale și alte instituții pot pune un plan pentru elevii lor, vizitatori și personal, așa cum a fost cazul în Brescia, în Italia, de exemplu. Încurajarea călătorilor să se gândească la moduri diferite de a face călătoriile lor, poate duce la o schimbare de durată către modalități sustenabile.

În multe orașe mari, cum ar fi Londra, Paris, Berlin sau Amsterdam, persoanele care fac naveta cu transportul public beneficiază de reduceri de preț substanțiale. Abonamentele de transport public generează costuri mai ieftine anuale și sunt o modalitate bună de a asigura că autobuzul și tramvaiul sunt favorizate.

Multe orașe au făcut pasul de a oferi o serie de servicii municipale on-line, care permite cetățenilor să evite călătoriile la primărie pentru a îndeplini sarcini administrative. Un alt oraș italian, Perugia, are un centru care este destul de inaccesibil pentru vehicule particulare. Prin reproiectarea site-ului municipal și oferind o serie de servicii digitale, a redus nevoia de a călători, economie de timp, reducerea consumului de combustibil și astfel emisiile.

Campaniile de sensibilizare periodice sunt, de asemenea, necesare pentru a le reaminti continuu cetățenilor, că există alternative de a lua mașina. Campania "Think before you drive", derulată de Ministerul Mediului din Germania a fost lansată pentru a schimba comportamentul de deplasare și ca urmare a campaniei de informare publică, 13650 de tone de dioxid de carbon nu au fost eliberate în atmosferă.

√ **Combustibili alternativi și mașini ecologice**

Combustibilii alternativi au potențialul de a reduce poluarea aerului la nivel local și a emisiilor de gaze cu efect de seră, ambele ajută la îmbunătățirea calității vieții cetățenilor. Vehiculele biodiesel sau biogaz sunt văzute ca un element pe drumul spre independență energetică din combustibili fosili și de relief, de la prețurile instabile ale petrolului. Orașele au testat, de exemplu, utilizarea de biodiesel, biogaz, gaz natural comprimat (GNC) și vehicule hibride pentru a vedea care funcționează cel mai bine pentru ei.

Vehiculele private și flotele municipale, ambele pot beneficia de această testare și cercetare. Donostia -

San Sebastian în Spania este unul din multele orașe care și-au stabilit obiectivul de a reduce cantitatea de combustibili fosili utilizați în parcul auto al orașului său. Prin experimentarea cu introducerea de diverse amestecuri de biocarburanți / diesel, orașul a redus emisiile poluante cu peste 20%, cu o reducere de 20% a dioxidului de carbon și o reducere de 45% a nivelului de particule.

Multe orașe sunt în căutarea electromobilității ca mijloc de reducere a emisiilor provenite din transporturi în centrele urbane. Vehiculele electrice sunt din ce în ce mai populare. Dimensiunile lor reduse le fac ideale pentru utilizarea pe străzile înguste ale orașului. Ca urmare, strategiile municipale trebuie să fie conștiente cum să procedeze cu astfel de vehicule și cu infrastructura asociată acestora. Oslo, în Norvegia este un astfel de oraș. Este important, totuși, ca energia electrică utilizată să provină din surse regenerabile.

Vehiculele hibride, atât pentru pasageri, cât și cele de marfă câștigă din ce în ce mai mult cota de piață, pe măsură ce tehnologia se îmbunătățește și devine mai accesibilă. Cetățenii sunt stimulați să cumpere mașini hibride, prin furnizarea de excepții de la zone cu acces restricționat, cum ar fi zonele aglomerate. Cu toate acestea, acest lucru pare a fi o măsură temporară, fiind inversată, în multe cazuri, așa cum a fost recent cazul în Londra și este planificată în Milano.

Din ce în ce mai multe municipalități sunt în testarea de soluții hibride, cu vehicule îmbunătățite care demonstrează că reduceri mai mari pot fi realizate la consumul de combustibil și la costurile de întreținere, în comparație cu vehiculele tradiționale. Reducerea consumului de combustibil duce la reducerea nivelului emisiilor. Vestea bună pentru calitatea aerului urban.

Luând în discuție combustibilul alternativ, ne gândim mai departe, în mod natural, la hidrogen. Un sistem bazat pe energia de transport pe bază de hidrogen are potențialul de a fi extrem de eficient și practic. Motoarele pot utiliza hidrogen extrem de eficient - mult mai eficient ca motoarele cu combustie internă și funcționarea lor poate fi fără emisii.

Celulele de combustibil din vehicule necesită de obicei hidrogen foarte pur și acest lucru poate fi foarte dificil de a se produce. Mai este drum lung pentru a determina cât de sustenabil este produsul final. O serie de orașe din Europa și din întreaga lume au implementate sisteme de hidrogen pe autobuze - Amsterdam, Luxemburg și Hamburg pentru a numi doar câteva.

Creșterea prețului petrolului și a consecințelor negative ale poluării de trafic și ineficiența energetică au făcut o trecere la mai multe politici energetice durabile inevitabile. Coimbra din Portugalia a explorat potențialul unor instalații de mici hidrocentrale de putere pentru rețeaua de troleibuz și a flotei microbuz electric. Rezultatele studiului au fost foarte încurajatoare și a demonstrat că surse financiare și tehnice locale de energie regenerabilă, pot fi într-adevăr o sursă de energie pentru transportul public.

Din 2007, limite stricte au fost plasate la nivelul de oxizi de azot și pulberi în suspensie pe care vehiculele le pot emite, înainte de producție. Standardul actual de emisii, Euro 5 a redus nivelurile de pulberi în suspensie cu 80% la nivelurile anterioare și oxid de azot cu 20%. Alte planuri pentru a ajunge la Euro 6 sunt la locul lor și programate pentru implementare în 2014 pentru autoturisme și 2015 pentru vehiculele grele, cum ar fi camioane și autobuze.

Pentru autoturisme, producătorii sunt obligați să se asigure că parcul lor de mașini noi nu emite mai mult de o medie de 130 de grame de dioxid de carbon per kilometru până în 2015 și 95g până în 2020. Aceasta se compară cu o medie de aproape 160g în anul 2007 și 135.7g în 2011, în timp ce pentru camioane, obiectiv obligatoriu este dioxidul de carbon 175g/km până în 2017 și 147g până în 2020. Aceasta se compară cu o medie de 203g în 2007 și 181.4g în 2010.

Dezvoltarea în continuare a standardelor de emisie implică negocieri extinse și inovație tehnică. Acest

proces de funcționare lung și delicat al Comisiei Europene, guvernelor naționale și ale producătorilor de vehicule are puterea de a reduce și mai mult emisiile la țeava de evacuare și în atmosfera noastră.

Cererea din sectorul public poate fi un motor important de creștere a numărului de vehicule mai ecologice pe piață. În fiecare an, aproximativ 110.000 de autoturisme, 35.000 camioane și 17.000 de autobuze sunt achiziționate de către autoritățile publice din UE. Sectorul public reprezintă aproape o treime din piața europeană de autobuze. În octombrie 2008, Parlamentul European a aprobat o propunere de către Comisia Europeană, care cere ca toate autoritățile publice și private, care au contract pentru transportul public să ia în considerare impactul asupra mediului al vehiculelor pe care le cumpără, în plus față de prețul lor. Ca atare, achizițiile publice de combustibili mai curați și vehicule pot fi un factor important în crearea unei piețe cu prețuri accesibile pentru tehnologiile inovatoare de vehicule și combustibili alternativi.

Stockholm, Rotterdam, Lille și Cottbus sunt doar câteva exemple de orașe care au creat o piață pentru produse inovatoare de vehicule pentru a aborda preocuparea de mediu.

√ A profita de inovațiile în industria auto

Nu toate vehiculele din orașe au cele mai recente specificații tehnice. Un număr de vehicule mai vechi, mai poluante sunt încă în circulație. În ultimii ani, o serie de guverne naționale au introdus sisteme de casare de vehicule pentru vehiculele private, în scopul de a stimula achiziționarea de modele mai noi cu standardele de emisie mai ridicate. Guvernele, de multe ori în parteneriate cu producătorii de automobile, oferă subvenții pentru cei care cumpără vehicule noi, între 1000-2500€, în funcție de țară.

Nu doar autoturismele trebuie să fie modernizate, îmbunătățirea calității aerului se realizează prin modernizarea de autobuze, de asemenea. Aceasta este acțiunea de a adăuga elemente sau accesorii pentru un motor, care nu au fost prezente la momentul procesului de fabricație. Acest lucru este adesea făcut pentru a realiza reducerile de emisii. La Londra au fost testate echipamente pentru a reduce cantitatea de particule și de oxizi de azot. Rezultatele au fost semnificative, cu reduceri de 77% și 88%. Eforturile sunt în conformitate cu strategia primăriei, privind calitatea aerului din Londra.

Tramvaiele, de asemenea, pot beneficia de o revizuire eficientă energetic. Craiova, România a fost în poziția în care sistemul de tramvai electric și a infrastructurii există din 1980. Îmbunătățirile au fost necesare pentru a crește siguranța pasagerilor și confortul și să facă reduceri substanțiale ale costurilor. Flota de transport electric este reprezentată de 36 de tramvaie și 36 km de linii de tramvai. Douăzeci și șapte de tramvaie de la Craiova sunt în funcțiune, dar nouă linii nu au fost în uz, deoarece acestea au un sistem de conducere învechit cu consumul de energie ridicat. Prin instalarea unui modulator, o reducere cu 40% a consumului de energie electrică a fost realizat pe tramvaiele modernizate.

Nu doar faptul de a conduce, dar și cum se conduce, poate face de asemenea, economii mari la cantitatea de combustibil folosită pentru a ajunge de la locul A la B și emisiile generate. Municipality, cum ar fi Funchal de pe insula portugheză Madeira, au fost interesate de șofatul ecologic pentru șoferii de autobuz, arătându-le cum să conducă într-un mod eficient energetic. Pentru a stimula conducătorii auto din transportul public de a conduce în acest mod, operatorul local chiar a introdus un sistem de stimulente. Precum reducerea nivelului de emisii, municipalitățile pot diminua, de asemenea și costurile de combustibil - o propunere atractivă.

(Sursa: <http://www.mobilityweek.eu>)

DATE STATISTICE LA NIVEL INTERNAȚIONAL, NAȚIONAL, REGIONAL ȘI JUDEȚEAN

Date statistice mondiale

Saptamana Europeana a Mobilitatii a fost lansată în **2002**, iar în prezent peste **1.500 de orașe** participă la campanie în fiecare an. Ea a avut drept rezultat implementarea a **peste opt mii de măsuri permanente**, ce vizează în principal infrastructura pentru cicliști și pietoni, îmbunătățirea accesibilității transportului în comun și sensibilizarea cu privire la comportamentul sustenabil în materie de transport.

Campania este sprijinită financiar de către Direcția Generală pentru Mobilitate și Transporturi din cadrul Comisiei Europene.

(Sursa: http://ec.europa.eu/romania/news/16092015_saptamana_europeana_mobilitate_ro.htm)

La 22 septembrie este celebrată Ziua europeană fără mașini cu scopul de a promova alternative la automobilul personal sau de serviciu. Din 1999, în tot mai multe orașe de pe continentul european, fiind o inițiativă a Comisiei Europene, susținută de Uniunea Europeană. În ultimii ani, a câștigat teren și în alte părți ale lumii, în orașe precum Seul, Tokyo, Montreal.

Ziua europeană fără mașini este precedată de evenimentul amplu denumit "Săptămâna Europeană a Mobilității", care se marchează din 2002. Astfel, pe parcursul unei săptămâni, sunt organizate evenimente pentru promovarea mijloacelor de transport nepoluante. Campania din 2015 desfășurată sub motto-ul "Alege, Schimbă, Combină", a pus accentul în mod deosebit pe "multimodalitate", care permite cetățenilor să aleagă, să modifice și să combine modalitățile de transport, potrivit www.mobilityweek.eu. Acțiunile s-au încheiat culminând cu celebrarea pe 22 septembrie a Zilei europene fără mașini cunoscută, în prezent, și ca Ziua mondială fără mașini sau Ziua fără mașini, datorită extinderii la nivel mondial.

În prezent, peste 1.700 de administrații locale din 42 de țări și-au înregistrat participarea lor online și desfășoară activități axate pe tema "multimodalității" cu rolul de a încuraja găsirea unor soluții inovatoare la problemele actuale de mobilitate urbană, care să contribuie în același timp la atingerea obiectivelor UE în materie de reducere a emisiilor cu efect de seră și combaterea schimbărilor climatice.

Evenimentele planificate de orașe includ ateliere de sensibilizare și de informare asupra acestui aspect cotidian. Alte acțiuni își propun să ilustreze măsuri inovatoare menite să încurajeze mersul pe jos, mersul cu bicicleta și folosirea transportului public în locul celui personal. În **Tallinn**, de exemplu, cetățenii beneficiază în această perioadă de servicii gratuite de transport public, prezentând permisul de conducere. În orașul portughez **Aveiro**, inițiativa cetățenească "Ciclaveiro" organizează o serie de evenimente, printre care o expoziție, un atelier și o vânzare de biciclete de ocazie, pentru a promova mersul cu bicicleta, potrivit site-ului ec.europa.eu.

(Sursa: <http://www.agerpres.ro/flux-documentare/2015/09/22/ziua-europeana-fara-masini-07-16-51>)

Creșteri masive ale traficului autovehiculelor în ultimii ani, în special în orașele Uniunii Europene, a dus la o reacție publică puternică împotriva zgomotului, poluanților atmosferici care au ca rezultat afectarea grupurilor vulnerabile, precum copiii și persoanele în vârstă care suferă cele mai grave consecințe. Accidentele de trafic rutier afectează în mod direct sute de mii de oameni în UE. Prin intermediul accidentelor sunt uciși zeci de mii de cetățeni europeni. Indirect, transportul motorizat are un impact asupra sistemelor respirator și cardiovascular, fiind totodată și cauză a stresului.

Efectul mediului asupra sănătății este o problemă majoră pentru cetățenii europeni. Într-un studiu recent, în jur de 90% persoane au pretins că sunt îngrijorate de potențialul impactului mediului asupra sănătății. În plus, noile tehnologii și modificarea stilului de viață au efecte neașteptate asupra mediului cu influență asupra sănătății.

Deși cetățenii UE nu sunt încă pregătiți să-și lase mașina în garaj pentru a se deplasa cu mijloacele de transport în comun, treptat, mentalitățile evoluează.

În acest sens, în 2014 a fost lansat ghidul cu cele mai bune practici pentru Săptămâna Mobilității Europene 2014, care descrie exemple de mobilitate alternativă din cele zece orașe europene finaliste pentru Premiul Săptămânii Europene a Mobilității 2013. Acest ghid cu cele mai bune practici este publicat în fiecare an, pentru a oferi inspirație orașelor care doresc să se alătore campaniei.

O atenție deosebită este acordată activităților de campanie inovatoare, parteneriatelor între orașe cu părțile interesate, activității mass-media și măsurilor permanente puse în aplicare. Toate aceste activități contribuie la adoptarea și promovarea unor practici de mobilitate alternativă și de comportament.

Europenii sunt de două ori mai susceptibili de a utiliza o mașină în fiecare zi, decât să folosească transportul în comun sau bicicleta. Patru din zece europeni se confruntă cu probleme atunci când călătoresc în orașe și în jur de 70% dintre europeni cred că poluarea aerului, congestionarea traficului rutier, costurile de călătorie, accidentele și poluarea fonică sunt probleme importante în orașe. În același timp, aproape jumătate dintre cetățenii europeni cred că transportul public ar fi mai bine și mai ieftin .

Acestea sunt câteva dintre concluziile surprinzătoare din "Atitudinea cetățenilor europeni față de mobilitate urbană" sondaj efectuat de rețeaua TNS Opinion & Social, în cele 28 de state membre ale Uniunii Europene, între 24 mai și 09 iunie 2013. Unii dintre cei 27,680 de respondenți europeni făcând parte dintr-o mare varietate de grupuri sociale și demografice au fost intervievați față-în-față, la domiciliu, în limba lor maternă, în numele Direcției Generale Mobilitate și Transporturi (DG MOVE).

(Sursa: www.mobilityweek.eu – 2014)

Cu mașina sau cu mijloacele de transport în comun, europenii doresc mai multă mobilitate, care să țină cont atât de necesitățile lor, cât și de mediu. Potrivit Eurobarometrului pe tema transporturilor, pentru 81% din cetățenii UE, autoturismul (și în general, mijloacele de transport private) reprezintă principalul mijloc de transport. Dar, în același timp, aceștia acordă o importanță din ce în ce mai mare aspectelor legate de mediu și problemelor de circulație rutieră. În opinia lor, principalele măsuri capabile să inverseze tendințele actuale, atât în ceea ce privește gestionarea fluxului rutier, cât și impactul mijloacelor de transport asupra mediului, sunt:

- favorizarea unei mobilități mai durabile;
- încurajarea unei utilizări mai sistematice a mijloacelor de transport în comun;
- promovarea vehiculelor mai puțin poluante și cu un consum redus de carburant (cel mai des, prin adoptarea unor măsuri fiscale și a unor norme mai stricte).

Numărul tot mai mare de oameni care folosesc bicicleta ca mijloc de transport în unele orașe din lume a determinat autoritățile locale de-a lungul timpului să adapteze infrastructura și să găsească soluții pentru siguranța bicicliștilor. Mai jos sunt câteva exemple care au transformat unele orașe în paradisuri pentru bicicliști.

După 50 de ani de implementare a acestui stil de viață, în **Copenhaga**, numărul bicicletelor și al mopedelor a depășit numărul mașinilor personale pe străzile din oraș. Puțin peste o treime din locuitori

merg la serviciu pe bicicletă zilnic, celelalte 2 treimi folosesc transportul în comun sau mașina proprie. Autoritățile locale sporesc an de an numărul și lungimea liniilor pentru biciclete.

Capitala mondială a bicicliștilor este **Groningen**, un oraș universitar din nordul Olandei unde 57% din transport se face numai cu bicicleta, iar mașinile sunt interzise în centrul orașului. 16 ani le-a luat autorităților locale să transforme total orașul, după ce au fost nevoite să găsească soluții la traficul infernal.

Green Travel Plan („Planul de Transport Verde“) a fost implementat în 11 centre din **Portugalia, Spania, Italia, Germania și Brazilia** și la birourile companiei din Lisabona.

„Green Travel Plan“ (GTP) este un proiect conceput și dezvoltat de către Sonae Sierra și are ca scop principal promovarea mijloacelor de transport în comun și a altor opțiuni ecologice de transport, în schimbul autoturismelor personale, atât printre vizitatori și chiriași, cât și printre angajații companiei, pentru a reduce impactul negativ pe care emisiile auto îl pot avea asupra mediului.

Proiectul „Green Travel Plan“ (GTP) s-a materializat prin distribuirea de materiale cu informații în ceea ce privește mijloacele de transport în comun disponibile pentru fiecare centru comercial și crearea condițiilor necesare pentru folosirea optimă a mijloacelor de transport mai ecologice, cum ar fi transportul public, bicicleta sau mersul pe jos. Toate aceste materiale au fost adaptate în funcție de specificul și locația fiecărui centru comercial.

La nivelul întregului portofoliu Sonae Sierra, implementarea proiectului „Green Travel Plan“ a înregistrat o creștere de la 33% în anul 2007, la 39% în anul 2009 a numărului de vizitatori care au ales să folosească alte mijloace de transport decât mașina personală.

De la implementarea proiectului pilot în Centro Colombo, proiectul „Green Travel Plan“ a fost deja dezvoltat în alte 10 centre comerciale, din cele 11 incluse în proiect: Centro Vasco da Gama și NorteShopping (Portugalia), GranCasa și Plaza Mayor (Spania), Valecenter, Freccia Rossa și Gli Orsi (Italia), Alexa și Münster Arkaden (Germania) și Shopping Penha (Brazilia).

Pe baza răspunsului primit de la angajați legat de această inițiativă, în anul 2008 compania a implementat proiectul și în birourile companiei din Lisabona.

Dezvoltarea unor astfel de proiecte reprezintă un proces continuu, care necesită atât planificare și analiză continuă, cât și implementarea unui set de acțiuni pentru îmbunătățirea accesului vizitatorilor la mijloacele de transport public, crearea infrastructurii pentru folosirea bicicletelor sau a mersului pe jos, promovând astfel transportul sustenabil. Un exemplu în acest sens îl constituie crearea unor parcări speciale pentru biciclete în NorteShopping (Portugalia), Plaza Mayor (Spania), Freccia Rossa (Italia) și Münster Arkaden (Germania), care facilitează astfel utilizarea acestui mijloc de transport.

Proiectele „Green Travel Plan“ întreprinse de Sonae Sierra, au permis reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu 20% per metru pătrat de GLA (suprafață totală închiriabilă), între anii 2005 și 2009. Pe lângă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, prin identificarea măsurilor care au făcut posibilă reducerea nevoii de a folosi mijloace de transport poluante sau care au încurajat folosirea unor mijloace de transport mai ecologice, implementarea proiectului „Green Travel Plan“ aduce și alte beneficii: diminuarea numărului de mașini, a blocajelor în trafic pe drumurile adiacente centrelor comerciale, reducerea timpului petrecut în transport, reducerea poluării fonice și îmbunătățirea calității aerului în zonele din jurul centrelor comerciale. (sursa: www.ecologic.rec.ro).

30 de companii au format **Federația Bicicletelor pentru Marfă**:

În 16 iulie 2012, la Cambridge, 30 de companii care se ocupă cu livrări cu ajutorul acestor biciclete au fondat European Cycle Logistics Federation, o organizație care reprezintă interesele acestora și care se

va ocupa de moduri de eficientizare a acestei activități, precum și de lobby-ul pentru promovarea acestui mijloc de transport.



„Ca grup, ne va fi mai ușor să influențăm și să convingem stakeholderii că bicicletele pentru marfă sunt o variantă fezabilă de transport a bunurilor în zonele aglomerate ale orașelor. Mai multe astfel de biciclete înseamnă mai puține camioane în centrul orașelor și implicit străzi mai sigure și mai primitive pentru cetățeni”, declară Rob King, proprietarul Outspoken Delivery, o firmă care se ocupă cu livrările pe bicicletă din Cambridge, și totodată gazda evenimentului.

Întâlnirea a beneficiat și de aprecierea membrilor Parlamentului britanic, reprezentați de Julian Huppert, care a spus: *„Orașul nostru, Cambridge, care are cel mai mare număr de bicicliști care se deplasează la și de la serviciu ori școală din Marea Britanie și care are multe companii de curierat pe bicicletă este locul ideal pentru o asemenea întâlnire. Orice schimbare pe care o putem face pentru transportul cu ajutorul acestui tip de biciclete, va merita. Ideea are potențialul de a decongestiona drumurile de mașini și de a face aerul mai curat. M-ar bucura să văd acest proiect devenit realitate.”*

Participanții la eveniment și-au împărtășit din cunoștințe și din experiență în ceea ce privește cargobike-urile și modul în care acestea pot rearanja traficul urban. Este de precizat că o asemenea bicicletă poate transporta mărfuri cu o greutate de până la 250 de kilograme. Noua federație a apărut ca urmare a proiectului european Cycle Logistics, care reunește jucătorii cheie din domeniul transportului cu ajutorul bicicletei. Conform unui studiu realizat în cadrul acestui proiect, 50% din bunurile ușoare și 25% din toate bunurile pot fi transportate cu ajutorul bicicletei, iar un alt studiu realizat în orașul olandez Breda

relevă că nici 10% din mărfurile transportate cu camioanele nu necesită aceste mijloace și pot fi ușor duse la destinație cu un cargobike. (Sursa <http://www.freerider.ro/noutati/30-de-companii-au-format-federatia-bicicletelor-pentru-marfa-30765.html>)

Peste 30% dintre adulții europeni sunt insuficient de activi din punct de vedere fizic (OMS, 2002).

Viața sedentară determină creșterea riscului pentru bolile cardio-vasculare, accidentele vasculare cerebrale, obezitate și diabetul zaharat tip II. În majoritatea țărilor europene, creșterea obezității a fost de 10-40% între anii 1980-1990.

Activitatea fizică aduce beneficii pentru sănătatea publică, astfel:

- * reducerea cu 50% a riscului bolilor cardio-vasculare, diabetului zaharat tip II și obezității;
- * reducerea cu 30% a riscului hipertensiunii arteriale;
- * scăderea tensiunii arteriale la persoanele hipertensive;
- * prevenirea osteoporozei (OMS 2002).

Mersul pe bicicletă este activitatea ideală în lupta împotriva acestor boli.

Este recomandată o activitate fizică moderată de minim 30 minute/ zi.

O persoană care merge pe bicicletă 6 ore/ săptămână își diminuează riscul decesului prin boli cardio-vasculare de 4 ori comparativ cu riscul de deces pe care l-ar avea prin accidente rutiere. (Kifer, nd)

Un studiu danez arată că persoanele care nu merg pe bicicletă au un risc de mortalitate cu 40% mai mare comparativ cu persoanele active. (Andersen, 2000 as cited in van Loon & Broer, 2006)

Cum se scapă de kilograme pedalând - Slăbirea prin antrenament:



Fie că se merge la serviciu cu bicicleta sau la antrenament mai serios, acest lucru determină un consum caloric. De fapt, făcând efort fizic, în acest caz prin pedalat, va fi cea mai serioasă șansă de a slăbi în mod corespunzător. În continuare, prezentăm câteva propuneri legate de ce ar trebui făcut pentru a mai pierde din kilograme, în funcție de cât de mult pedalezi.

- Dacă nu este o persoană foarte activă și doar se plimbă ocazional cu bicicleta sau face o navetă scurtă (câțiva kilometri) de acasă până la locul de muncă, atunci un regim alimentar fără excese este suficient.
- Dacă este o persoană activă care pedalează în mod regulat (2-3 ori/săptămână) atunci va trebui să acorde mai multă atenție dietei, carbohidrații și proteinele fiind la loc de cinste. În același timp, a nu uita că un antrenament intens nu înseamnă că va pierde din țesutul adipos. Este demonstrat științific că grăsimile sunt arse la 50-60% în special în cazul antrenamentelor mai lungi, de câteva ore.

- Dacă deja este o persoană foarte activă care și participă la întreceri în mod regulat, în mare se aplică cele de la punctul anterior. Totuși, va trebui să adopte o dietă și mai severă, cu alimente bogate în nutrienți, dar sărace în calorii. A nu uita de produsele de nutriție sportivă, batoanele și gelurile. Acestea conțin carbohidrați complecși care, în timpul arderii lor, angrenează și lipidele.

În concluzie, pe lângă o dietă echilibrată, mese la ore regulate și excluderea grăsimilor nesănătoase din alimentație, antrenamentul joacă un rol important.

(Sursa: <http://www.freerider.ro/sanatate/cum-sa-scapi-de-kilograme-pedaland-25737.html>)



Proiecte și inițiative în Uniunea Europeană:

- Buna practică a ManagEnergy în acțiunea locală de energie:

Studiile de caz ale ManagEnergy sunt proiecte care demonstrează contribuția pozitivă asupra eficienței energetice și a folosirii energiilor regenerabile în Europa și pot fi reproduse de actorii energetici la nivel local și regional.



(sursa: www.mobilityweek.eu)

Limbi: limbile oficiale ale UE.

- Bune practici a Energy Cities:

Baza de date care conține peste 450 studii de caz de bune practici ale orașelor membre Energy Cities.

Limbi: engleza, croata, ungară, lituaniană, slovacă, germană, spaniolă, italiană, portugheză, cehă, bulgară, franceză, letonă, poloneză. (sursa: www.mobilityweek.eu)

- Bune practici a European Local Transport Information Service (ELTIS):



Baza de date conține în prezent mai mult de 1600 de studii de caz de bune practici. ELTIS cooperează cu alte proiecte și inițative cu baze de date de bune practici precum EOPMM, CIVITAS, SUGRE, LINK, ADD HOME, VIANOVA etc.

Limbi: engleza, germană, franceză, italiană, spaniolă, cehă, ungară, poloneză. (sursa: www.mobilityweek.eu)

Atelierele de lucru a Săptămânii Europene a Mobilității explorează calitatea vieții urbane.



Între 24 și 25 martie 2014, mai mult de 120 de participanți - inclusiv reprezentanți ai Comisiei Europene, coordonatorul EMW și coordonatorii naționali din întreaga Europă - au participat la atelierele de lucru anuale Săptămâna Mobilității Europene la Bruxelles pentru a discuta tema din anul 2014: Cum poate fi îmbunătățită calitatea vieții urbane printr-o mobilitate alternativă?

Purtătorii de cuvânt din Comisia Europeană și Parlamentul European au prezentat cele mai noi evoluții în cadrul politicilor de transport privind oportunitățile de finanțare relevante. Profesorul belgian Philippe Van Parijs a explicat modul în care o acțiune civică de la Bruxelles a contribuit la o mai bună calitate a vieții urbane, în timp ce Anthony Allen de la TNS Opinion a subliniat constatări remarcabile dintr-un studiu recent privind "Atitudinile cetățenilor europeni față de mobilitatea urbană".

Programul a oferit de asemenea, mai multe ședințe și sesiuni tehnice, abordând o varietate de subiecte, inclusiv strategiile de succes în ciclism, inovația transportului urban, planificarea mobilității urbane alternative și crearea de "străzi de viață". Campaniile EMW din Polonia și Luxemburg au găzduit, de asemenea, sesiuni pentru a discuta despre modul în care pot fi introduse cu succes măsuri alternative de transport și cum pot fi folosite jocurile educaționale și programele de management de mobilitate pentru a implica școlile și copiii.

Ministerul Mediului din Republica Moldova susține activ organizarea și desfășurarea Săptămânii Mobilității Europene, acțiune care are ca scop sensibilizarea autorităților publice locale și a populației cu privire la unele aspecte ale poluării aerului atmosferic cu substanțe nocive, care în ultimii ani au atins nivele critice cu consecințe grave sub aspect economic, social și ecologic, încât sunt necesare măsuri urgente de prevenire și diminuare. Una din multele acțiuni întreprinse în cadrul Săptămânii Mobilității Europene este acțiunea „**Un aer curat pentru toți**”, care scoate în evidență aspectele poluării aerului atmosferic, în mod deosebit, de la traficul rutier (transportul auto). Pentru o mai bună mediatizare a problemelor și impactului transportului auto asupra mediului înconjurător și sănătății populației, Ministerul Mediului, Inspectoratul Ecologic de Stat prin subdiviziunile lor teritoriale, desfășoară „Ora ecologică”, axată pe această tematică. Pentru acțiunea „Săptămâna Mobilității Europene - 2012 propunem „Ora ecologică” cu genericul **”Cu grijă pentru aerul care-l respirăm”**.

Calitatea aerului.

Aerul atmosferic, component important al mediului prin calitatea sa are o semnificație deosebită pentru viața și sănătatea oamenilor, pentru existența faunei și florei.

În acest moment, cantitatea de poluanți ce revine pe cap de locuitor constituie circa 80 kg/an.

Ceea ce trebuie să ne îngrijoreze este poluarea intensivă a aerului atmosferic, rezultatul creșterii rapide a numărului unităților de transport.

Spre exemplu: Emisiile în sectorul transport în anul 2011 au constituit 188741,846 tone, cu 7681,884 tone mai puțin față de anul 2010.

Calitatea aerului atmosferic în țară poate fi ameliorată dacă se vor lua în vedere următoarele:

- a. autoritățile publice centrale și locale, persoanele fizice și juridice trebuie să-și exercite responsabil atribuțiile pe care le au în aplicarea legilor și respectarea acestora;
- b. protecția aerului atmosferic este o obligațiune a tuturor actorilor sociali care organizează și desfășoară activități, și în primul rând, a celor care desfășoară activități economice generatoare de produse și substanțe nocive, inclusiv a celor care utilizează mijloace de transport. Autoritățile publice de ambele niveluri sunt obligate să susțină orice inițiativă referitor la diminuarea poluării aerului atmosferic cu substanțe nocive;

- c. în toate activitățile economice, inclusiv și în transport, să se acorde prioritate problemelor de protecție a mediului, tehnologiilor cu consecințe negative pentru mediu și sănătatea populației;
- d. este necesară introducerea instrumentelor economice, financiare și juridice care stimulează aplicarea tehnologiilor performante, nonpoluante și, după caz, stimulează persoanele fizice și juridice de a procura autovehicule ecologice și să aplice efectiv principiul „poluatorul plătește” care va conduce sigur la rezultate pozitive.

Schimbarea climei.

Utilizarea pe scară largă a petrolului, cărbunelui, gazului natural condiționează eliberarea în atmosferă de cantități enorme de bioxid de carbon (CO₂) – unul din gazele principale cu efect de seră. Problema este agravată de defrișarea arborilor, pădurile fiind captatorii naturali de CO₂. Alt gaz cu efect de seră este metanul (CH₄). Aproximativ ¼ din emisiile de CH₄ sunt atribuite activității de creștere a animalelor domestice.

Pentru Moldova, schimbarea climei, generată și de fenomenul de seră, se manifestă prin modificarea regimului de precipitații, rezultând ploi torențiale și secete de lungă durată, inundații și alunecări de teren, alte dezastre naturale. Acestea, la rândul lor, afectează dezvoltarea agriculturii, infrastructura de transport, precum și cea energetică și de comunicații, și nu în ultimul rând sănătatea populației.

În viața noastră cotidiană, fiecare dintre noi contribuie câte puțin la schimbarea climei. Iată cele mai importante surse care afectează schimbarea climei și ce se poate face pentru a reduce impactul acestora asupra climei:

- a. Electricitatea este sursa principală de energie în zonele urbane. Producerea energiei electrice se bazează pe utilizarea petrolului și în special a cărbunelui, rezultând producerea unor cantități enorme de gaze cu efect de seră și a altor poluanți. Reducerea consumului de energie electrică ar reduce impactul negativ asupra mediului și acest lucru poate fi atins prin scoaterea din priză a aparatelor casnice în perioada neutilizării lor, stingerea luminii în încăperile nefolosite, folosirea becurilor economice sau a energiei solare.
- b. Mijloacele de transport și echipamentele agricole lucrează pe bază de combustibil, care trebuie raționalizat și consumat în cantități minime. Utilizarea transportului public și reducerea, pe cât e posibil a utilizării transportului personal este în acest moment cea mai viabilă soluție.
- c. Folosim zilnic foarte multă hârtie la serviciu și acasă. Reducerea volumului și reciclarea hârtiei salvează pădurile, atât de necesare pentru un aer mai curat.
- d. Zilnic generăm cantități enorme de deșuri. Locurile unde se depozitează deșeurile, deseori sunt supuse combustiei involuntare, iar ca rezultat sunt generate cantități enorme de gaze cu efect de seră. Responsabilitatea pentru paza acestor locuri o poartă autoritățile locale respective. Fiecare cetățean poate reduce cantitatea de deșuri prin reciclarea unor componente.
- e. Arderea deșeurilor vegetale (frunze, paie etc.) este o altă sursă de poluare cu compuși toxici și gaze cu efect de seră. În loc de a fi arse, deșeurile vegetale pot fi supuse compostării, transformându-se în humus.
- f. Deșeurile animaliere pot deveni un îngrășământ bogat în minerale, dacă nu sunt aruncate aleatoriu, ci sunt compostate. În Moldova au început să se practice tehnologii și instalații tehnice, în baza cărora, prin fermentarea deșeurilor animaliere, se produce gaz metan, care ulterior este transformat în energie electrică. Produsele organice, după fermentare, devin îngrășământ organic ce poate fi folosit cu succes în scopuri agricole.

Ediția a 10-a a „Săptămânii Mobilității Europene” se desfășoară în Republica Moldova în perioada 17-23 septembrie 2012 cu genericul „**Cu grijă pentru aerul care-l respirăm**”, care servește drept titlu pentru ora ecologică actuală. Sunt invitate să participe, prin organizarea de activități dedicate promovării mobilității durabile, toate comunitățile locale din Republică. (Sursa: <http://inseco.gov.md/wp-content/uploads/2010/06/Or%C4%83-Ecologic%C4%83-SME.docx-1.pdf>)

Factorii care influențează utilizarea bicicletei sunt:

*** Vârsta:**

În majoritatea studiilor, vârsta are impact negativ asupra mersului pe bicicletă. (Xing, Handy & Buehler, 2008; Winters et al, 2007; Moudon et al, 2005).

Tinerii, în special studenții folosesc mai des bicicleta decât bătrânii, deoarece nu au acces la un automobil personal (SUA și Canada).

*** Sexul:**

În orașele Canadei și ale SUA, femeile utilizează mai puțin bicicleta decât bărbații. Doar 1/3 dintre persoane sunt de sex feminin.

*** Nivelul educațional:**

Nivelul educațional înalt este asociat cu creșterea frecvenței utilizării bicicletei. (Xing, Handy & Buehler, 2008)

*** Factorii politici:**

Creșterea prețului carburanților ar trebui să încurajeze mersul cu bicicleta în defavoarea utilizării automobilelor.

La utilizarea bicicletelor intervin însă și următoarele variabile: timpul, condiția fizică, riscul de accidente și securitatea personală.



În Flandra - Belgia a fost lansat un joc numit „Șarpele în Trafic” cu scopul de a promova moduri de transport alternativ și reducerea emisiilor CO₂, participanții fiind copii cu vârste cuprinse între 4-12 ani. Campania a crescut de la an la an și este acum practică de mai mult de 200.000 de copii doar din Belgia. În plus, o rețea puternică s-a dezvoltat în peste 18 de țări din UE. Campania folosește o strategie de succes dezvoltată de creatorii jocului, Mobiel 21, care încurajează părinții și copiii să utilizeze moduri de mobilitate alternative pentru călătoriile între casă și școală.

În acest an școlar (2014 – 2015) jocul se axează în toate cele 18 țări care vor lansa colectiv campanii în timpul „Săptămâna Europeană a Mobilității” 2014. Campania dorește să ajungă la un record impresionant, după ce a salvat mai mult de un milion de km parcurși de automobilele din orașele UE, de la începutul campaniei.

Guvernele locale și municipale pot vizita pagina de rețea de trafic a jocului „Șarpele în Trafic” pentru a afla dacă există rețea și în țara lor și să învețe cum să se alăture campaniei.

(Sursa: www.mobilityweek.eu)

Siguranța circulației cu bicicleta:

Utilizarea bicicletei este considerată cea mai periculoasă modalitate de deplasare. Starea drumurilor și existența pistelor de biciclete este condiția de bază înaintea promovării ciclismului.



În tabelul următor este redat riscul mersului pe bicicletă în 14 țări ale Uniunii Europene:

Riscurile mersului pe bicicletă în 14 țări ale Uniunii Europene	Cicliști decedați/ 1000 locuitori		Cicliști decedați/ 100 km
Belgia	108	10,4	32,7
Danemarca	52	9,7	11,1
Germania	583	7,1	24,8
Spania	96	2,3	120,0
Franța	223	3,7	50,7
Irlanda	18	4,5	25,7
Italia	314	5,5	34,9
Luxemburg	-	-	-
Olanda	169	10,4	12,7
Austria	80	9,9	66,7
Portugalia	58	5,5	193,3
Finlanda	53	10,2	40,8
Suedia	37	4,1	15,4
Marea Britanie	26	2,2	29,6

Riscul pentru cicliști în țările UE (Van Hout, 2007, Instituut voor Mobiliteit - IMOB)



Date statistice pentru România

În condițiile în care adulții din România au probleme mari de mentalitate privind utilizarea bicicletei ca mijloc alternativ de transport, tinerii reprezintă segmentul cel mai deschis unei noi atitudini în ceea ce privește mobilitatea personală.



27 de orașe din România participă la **Săptămâna europeană a mobilității (SEM)**, campanie ce se desfășoară anual în perioada **16 – 22 septembrie**. Marea majoritate a acestor localități au în vedere organizarea de evenimente de-a lungul întregii perioade, punerea în practică a unor măsuri permanente în favoarea mobilității și sensibilizarea cetățenilor prin interzicerea parțială a traficului rutier în "ziua fără mașini".

(Sursa: http://ec.europa.eu/romania/news/16092015_saptamana_europeana_mobilitate_ro.htm)

În septembrie 2011, la „Săptămâna Mobilității Europene” au luat parte și orașe din România, printre care **Timișoara, Sighișoara, Curtea de Argeș, Galați, București**. La campanie au participat peste 2000 de orașe din mai mult de 40 de țări. Spania a avut cele mai multe orașe înscrise - 764, în timp ce România a participat cu 48 de orașe.

În anul 2012 s-au înscris 281 de orașe la nivel european, din România fiind înscris un singur oraș, **Oradea**.



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

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

Pentru ca transportul în comun să se ridice la așteptările călătorilor, trebuie adesea ca operatorul să facă o reorganizare a traseelor. În multe orașe din vestul Europei, sunt adesea întâlnite, de exemplu, coridoarele de tranzit, care acordă prioritate autobuzelor pentru a face cursele cât mai dese posibil, reducând astfel aglomerarea călătorilor. În Iași, România s-a luat recent hotărârea de a implementa semafoare cu prioritate pentru autobuze, tramvaie și taxiuri pe coridorul special alocat. Rezultatul a fost o creștere a gradului de satisfacție a călătorilor cu 45%. Dintre aceste servicii, 88% ajung la timp, înregistrându-se și o creștere a vitezei de deplasare a autobuzelor la orele de vârf.

(Sursa: http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/docs/Thematic_Guidelines_2013.pdf)

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

(Sursa: http://www.mobilityweek.eu/fileadmin/files/docs/Thematic_Guidelines_2013.pdf)

Ministerul Mediului și Pădurilor susține realizarea de piste pentru bicicliști, pentru că încurajarea mersului cu bicicleta, în locul celui cu mașina contribuie la reducerea emisiilor de gaze poluante - condiție din tratatul postaderare semnat de statul român cu Uniunea Europeană. În plus, oficialii de la mediu spun că utilizarea pistelor pentru biciclete contribuie la decongestionarea traficului, problematic în anumite zone din marile aglomerări urbane. Pistele pentru bicicliști fac parte din programele de

gestionare a calității aerului elaborate de autoritățile de mediu, iar prin intermediul lor s-a propus crearea de spații verzi, construirea de centuri ocolitoare și înființarea de piste pentru bicicliști.

Programul de realizare a pistelor pentru bicicliști în România:



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

Mai 2013 - Modernizarea Capitalei pare a fi o țintă luată serios în de către Sorin Oprescu, Primarul General al Bucureștiului. Cu toate că declarațiile sale din ultima perioadă privind pistele de biciclete nu au fost tocmai constante ca mesaj, cel mai recent comunicat al instituției conduse de el precizează că “avem nevoie de experiența orașului Copenhaga în ceea ce privește infrastructura rutieră, și mă refer mai ales la planificarea traficului”.



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

Se construiește pistă de biciclete între **localitatea 2 Mai** și orașul bulgar Shabla, iar proiectul va putea fi gata anul viitor. Partea română va amenaja cinci kilometri de pistă, până la punctul de trecere a frontierei în Bulgaria, iar restul va fi amenajată de bulgari.

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

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



Centrul de închirieri de biciclete s-a deschis la Sibiu în anul 2012.



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

220 de cicliști și 80 de alergători au participat, miercuri, întâi mai, la competiția sportivă derulată sub deviza „Mișcare pentru Sănătate”, organizată de Instituția Prefectului Județului Sibiu, în parteneriat cu Consiliul Județean Sibiu, Direcția Județeană pentru Sport și Tineret Sibiu, Clubul Sportiv Municipal Sibiu și Inspectoratul Școlar Județean Sibiu. Scopul competiției, care a inclus o probă de ciclism, una

de alergare pe șosea și o probă de ștafetă (7 x 2.500 metri), a fost acela de a marca necesitatea construirii unei noi piste de biciclete care să închidă „bucla” traseelor existente.

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



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

Începând din luna august 2014, Timișoara intră în rândul orașelor europene cu biciclete de închiriat în mai multe zone din oraș. În zilele ce urmează încep efectiv lucrările în stațiile RATT: se vor pune rastele de biciclete și se vor aduce mijloace de transport pe două roți. Licitația este gata, iar firma câștigătoare a început organizarea de șantier.

Potrivit managerului de proiect proiectul trebuie încheiat până în luna iulie a acestui an, 2014, ceea ce înseamnă că din august, timișorenii iubitori de mișcare pe două roți se vor putea plimba, gratuit, cu cele 300 de biciclete.

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

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



- Desfășurarea de către Primăria Municipiului Timișoara a activităților Proiectului Traffic Snake Game (TSG) în cadrul Campaniei „OSCAR, ȘARPELE HOINAR”, coordonat la nivelul României de Asociația „Orașe Energie România”, cu participarea elevilor din ciclul primar al ECO-Școlii Generale cu clasele I-VIII „Take Ionescu” Timișoara.

În România, Traffic Snake Game va fi sub denumirea „Oscar, șarpele hoinar” și se va desfășura în cadrul Săptămânii Europene a Mobilității, în perioada 21 septembrie – 2 octombrie. Campania se organizează în paralel, în 19 țări europene.

- Traffic Snake Game este o campanie adresată în principal școlilor primare, care încurajează copiii și părinții deopotrivă, să ia în considerare consecințele modului lor de deplasare, propunându-le ca alternative mersul pe jos, cu bicicleta sau transportul în comun.
- Implementarea Proiectului MOBI, coordonat la nivelul României de Asociația „Orașe Energie România”

Proiectul MOBI este un proiect de mobilitate urbană prin care angajații sunt încurajați să utilizeze modalități sustenabile de transport pentru deplasarea la locul de muncă (pe jos, cu bicicleta, cu mijloacele de transport public sau utilizând în comun un autoturism). Proiectul la care vor fi angrenați și angajații Primăriei Municipiului Timișoara presupune utilizarea unei aplicații on-line dedicată mobilității, denumită From5to4 (F5T4). Aplicația propune o metodă accesibilă și interactivă de înregistrare a informațiilor privind obiceiurile de transport ale participanților. Prin intermediul acesteia, utilizatorii au acces la informații personalizate privind cantitatea de energie economisită, emisiile de CO2 reduse, numărul de calorii arse în timpul deplasării, dar și informații despre modalitățile de transport existente sau recomandări despre cum să se deplaseze mai sustenabil la locul de muncă. Această abordare oferă oportunități pentru orice organizație care își propune să își ajute angajații să contribuie la o transformare pozitivă a zonei unde își desfășoară activitatea. Proiectul MOBI oferă o serie de beneficii pentru organizații:

- Potențial de îmbunătățire a nivelului de satisfacție al angajaților (sănătate/productivitate),
- Informații privind deplasarea participanților,
- Sondaje adaptate la nevoile/prioritățile organizațiilor,

- Bază de date privind emisiile de CO2 rezultate din deplasarea angajaților la locul de muncă,
- Diminuarea emisiilor de carbon.

(Sursa: <http://www.ziuaadevest.ro/35-actualitate/56279-saptamana-mobilitatii-la-timoara-curse-gratuite-cu-noile-tramvaie-armonia-si-circulatie-incha-in-pasajul-michelangelo-pentru-masini>)

La aceeași campanie „Oscar, șarpele hoinar” au participat în 2015 și 340 de școlari din **Iasi**, alături de elevii din 19 țări europene. Astfel, prin intermediul unui joc distractiv au fost încurajați să folosească bicicleta, mersul pe jos și transportul public pentru a veni la școală.



Primăria va coordona în anul școlar 2015-2016 campania la nivelul a 6 școli primare, celor 4 implicate în joc în anul școlar precedent alăturându-se încă două.

La nivel național, vor participa în acest an (2016) la campanie peste 12.000 copii din 64 școli primare din Iași și din alte 15 orașe din țară. La nivel european Traffic Snake Game (TSG) este o campanie creată pentru a încuraja mersul la școală, pe jos și cu bicicleta, având drept principal grup țintă elevii și părinții acestora. Campania constă într-un joc distractiv și ușor de pus în aplicare. Pe lângă jocul efectiv, fiecare școală participantă este încurajată să organizeze acțiuni conexe și să familiarizeze elevii cu concepte precum transport sustenabil și mobilitate, mediu înconjurător și sănătate. Pornit ca un mic proiect în Flandra (Belgia), acum rețeaua Trafic Snake are participanți din 19 țări europene. Proiectul european Traffic Snake Game Network, implementat în România de Asociația OER, este cofinanțat în perioada 2014-2016 prin programul Intelligent Energy Europe al Uniunii Europene.

(Sursa: <http://curierul-iasi.ro/oscar-jocul-care-incurajeaza-mobilitatea-15536>)

În cadrul campaniei de celebrare a Săptămânii Europene a Mobilității, având în vedere tema anuală a campaniei, grupul populațional țintă reprezintă toată populația generală, îndemnând în mod special participarea la această manifestare a celor care folosesc mult mașina personală pentru deplasările urbane.

Pe 6 iulie 2014, sexul feminin pedalează în fustă pe bicicletă! Biciclistele militează pentru un oraș mai frumos în cadrul unei plimbări simultan în mai multe orașe din România. Mai mult decât atât, în toate orașele țării, zeci de femei pedalează în fiecare zi către serviciu, școală, casă sau întâlniri cu prietenii.

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

Optimismul și energia biciclistelor a ajuns de fiecare dată și la femeile care încă n-au descoperit frumusețea mersului pe bicicletă. Evenimentul a avut la fiecare ediție mai multe participante, iar ploaia nu a fost o problemă în cadrul defilării din 2013. Deși ploaia, fetele au pedalat, bucurându-se de fiecare picătură de apă, de admirația celor pe lângă care treceau și, mai ales, de sentimentul de libertate deplină și de bucuria pe care o asemenea activitate ți-o oferă. Caracterul inedit și misiunea evenimentului adună ediție de ediție un număr mare de fete frumoase, cochete, sportive și cu grijă față de natură.

Camera de Comerț și Industrie **Bistrița-Năsăud**, prin centrul Europe Direct Bistrița, a fost în anul 2015 unul dintre promotorii campaniei de conștientizare a publicului cu privire la politicile Uniunii Europene privind transportul, combaterea încălzirii globale, eficiența energetică și dezvoltarea urbană durabilă. Astfel, echipa Centrului a organizat, în parteneriat cu Primăria municipiului Bistrița, la data de 22 septembrie 2015, următoarele activități:

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

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

Se poate și în România: Un Minister a primit biciclete pentru angajații săi (2015) După modelul occidental, dar și din dorința de a face mișcare și economie la benzină, autoritățile române au renunțat la mașini și se deplasează, mai nou, pe două roți. Se întâmplă la **Ministerul Mediului**, unde funcționarii au primit 20 de biciclete pe care le vor folosi în interes de serviciu.



Cea mai lungă pistă de biciclete din România - 2012:

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

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



(Sursa: <http://www.freerider.ro/mag/o-privire-de-ansamblu-asupra-celei-mai-lungi-piste-de-biciclete-din-romania-24128.html>)

Craiova 2012: Primarul Craiovei, Lia Olguța Vasilescu, a decis ca, de vineri, 27 iulie, bicicliștii să se poată plimba din nou pe aleile Parcului „Nicolae Romanescu“. Nu oriunde, însă, ci doar pe pista special destinată circulației bicicletelor, pistă care a fost, cu această ocazie, remarcată de angajații RAADPFL Craiova.

„Marcajele au fost refăcute pe vechiul traseu, pista pentru circulația bicicletelor din respectiva locație devenind funcțională. Acesta este un prim pas dintr-o serie de proiecte pe care primarul Craiovei le are în atenție pentru a veni în sprijinul bicicliștilor din municipiul Craiova în dorința de a promova mișcarea

și transportul cu mijloace alternative de circulație, în vederea reducerii noxelor și a poluării și pentru o «Craiovă verde», se arată într-un comunicat de presă al Primăriei Craiova.

Parteneri:

- Direcția de Sănătate Publică Județeană
- Administrația publică locală
- Agenția Județeană/ Regională de Protecția Mediului
- Direcția Județeană de Sport și Tineret
- Inspectoratul de Poliție
- Institutul Național de Statistică
- Organizații neguvernamentale
- Mass-media - presa scrisă și audio-vizuală

Prezentarea pe scurt a campaniilor anterioare care au abordat tematica în cauză:

După organizarea a două evenimente de succes “În oraș cu mașina!”, în întreaga Europă, anul 2002 a marcat începutul unei noi inițiative, **Săptămâna Europeană a Mobilității!**

De la “În oraș cu mașina!”...

Fostul comisar european pentru mediu Margot Wallström a stabilit Ziua fără mașini ca inițiativă europeană în anul 2000. A fost ca o oportunitate pentru orașele participante de a arăta cum le afectează problemele de mediu.

Pentru o zi, autoritățile locale își pot prezenta centrele orașelor într-o lumină diferită și pot să implementeze acțiuni care vizează restricția traficului de mașini în anumite zone, încurajând folosirea mijloacelor sustenabile de transport și creșterea gradului de conștientizare referitor la impactul asupra mediului pe care le au opțiunile cetățenilor în privința mijlocului de transport.

...la Săptămâna Europeană a Mobilității

În fiecare an, din 2002, Săptămâna Europeană a Mobilității este organizată între 16 și 22 septembrie și este dedicată mobilității sustenabile. Săptămâna Europeană a Mobilității oferă oportunitatea de a începe un șir de activități variate și reprezintă o platformă pentru autoritățile locale, precum și pentru organizații și asociații să:

- promoveze politicile existente, inițiativele și bunele practici legate de mobilitatea urbană sustenabilă;
- contribuie la creșterea conștiinței cetățenilor asupra daunelor pe care tendințele actuale ale mobilității urbane le au asupra mediului și a calității vieții;
- stabilească parteneriate cu părțile interesate din zonă;
- participe la o campanie vastă europeană, împărțind același scop și aceeași identitate cu alte orașe;
- sublinieze sprijinul local față de politicile sustenabile de transport urban;

- lanseze politici pe termeni mai lungi și măsuri permanente.

Săptămâna Europeană a Mobilității 2015: „ALEGE! SCHIMBĂ! COMBINĂ!”

Săptămâna Europeană a Mobilității este o campanie anuală care are ca scop stimularea autorităților locale în cadrul UE de a introduce și de a promova moduri de transport durabile și pentru a încuraja cetățenii să încerce alternative la utilizarea autoturismelor. Săptămâna Europeană a Mobilității oferă oportunitatea de a iniția o serie largă de activități și pune la dispoziție o platformă destinată autorităților, organizațiilor și asociațiilor de pe plan local pentru:



Promovarea inițiativelor proprii în materie de mobilitate urbană durabilă.

- ♣ Creșterea gradului de conștientizare cu privire la efectele negative asupra mediului și calității vieții ale tendințelor actuale în materie de mobilitate. Instituirea de parteneriate cu părțile interesate de la nivel local.
- ♣ Participarea într-o campanie desfășurată la nivel european, partajând un obiectiv și o identitate cu alte centre urbane. Evidențierea angajamentului local față de politicile privind transportul urban durabil. Lansarea de noi politici și măsuri cu caracter permanent.
- ♣ Sub sloganul "Do the Right Mix", Comisia Europeană a lansat campania pentru mobilitate urbană sustenabilă, o inițiativă implementată în cele 28 de țări ale Uniunii Europene, precum și în Norvegia, Islanda și Liechtenstein. Scopul principal al acestei campanii este promovarea avantajelor oferite de combinarea diverselor mijloace de transport în funcție de tipul fiecărei călătorii. Pe lângă autoturism, mai ai la îndemână și bicicleta, rolele sau... clasicul mers pe jos. Combinația potrivită este modalitatea prin care economisești timp, bani, energie și te bucuri de un oraș mai liniștit și mai curat.

În anul 2015, această campanie extrem de reușită a trecut printr-o schimbare: Săptămâna Europeană a Mobilității și DO THE RIGHT MIX își unesc forțele pentru o promovare mai intensă a mobilității urbane durabile. **Agencia Națională pentru Protecția Mediului, nominalizată ca și coordonator pentru România de la nivelul Comisiei Europene**, inițiază o largă colaborare atât cu agențiile aflate în subordine de la nivel teritorial, cât și cu autoritățile locale contribuind astfel la diseminarea activă a ideii de mișcare „verde”, în sprijinul diminuării poluării la nivel urban. Cu această ocazie, în conformitate cu sloganul sub care se desfășoară acțiunile anului 2015, Agenția Națională pentru Protecția Mediului a organizat activități dedicate tinerilor din școli. Copiii sunt încurajați să devină un exemplu pentru persoanele mature și să utilizeze mijloace care ajută la păstrarea unui echilibru

de sănătate care în același timp devine și prietenos cu mediul. Au avut loc concursuri de biciclete, role, trotinete, desene cu creta pe asfalt, educație rutieră.

(Sursa: www.anpm.ro/documents/12220/2059056/COMUNICAT+SAPTAMANA+EUROPEANA+A+MOBILITATII.pdf)

Săptămâna Europeană a Mobilității 2014: „Străzile noastre, alegerea noastră”.



Ediția din 2014 a Săptămânii Europene a Mobilității s-a desfășurat sub sloganul "Străzile noastre, alegerea noastră", care reflectă puterea cetățenilor de a modela utilizarea spațiului urban.

(Sursa: www.mobilityweek.eu – 2014)



Premiile pentru mobilitate alternativă.

Orașele Östersund (Suedia) și Bremen (Germania) le-au fost acordate premiul SĂPTĂMÂNII MOBILITĂȚII EUROPENE 2014 și premiul USMF 2014 respectiv la Teatrul du Vaudeville, Bruxelles, în 23 martie 2015.

Premiul SĂPTĂMÂNII MOBILITĂȚII EUROPENE recompensează autoritatea locală care se consideră că au făcut cel mai mult pentru a ridica sensibilizarea publicului cu privire la problemele mobilității alternative și să implementeze măsuri pentru a atinge o reorientare către transportul urban alternativ. Premiul anual USMF este acordat orașelor și regiunilor care prezintă excelență în dezvoltarea și punerea în aplicare a planurilor de mobilitate urbană alternativă.

Săptămâna Europeană a Mobilității 2013: „Aer curat - e rândul tău!”



Sloganul anului 2013 al Săptămânii Europene a Mobilității, „Aer curat – e rândul tău!” a dorit să reflecteze puterea pe care o au cetățenii în îmbunătățirea calității aerului prin alegerile pe care le fac în privința transportului. Este un memento că toți avem un rol de jucat și inclusiv schimbările mărunte, cum ar fi deplasarea la serviciu cu bicicleta în locul mașinii, alegerea transportului în comun sau a mersului pe jos, pot spori calitatea vieții.

(Sursa: www.mobilityweek.eu – 2013)

Săptămâna Europeană a Mobilității 2012: „Transportul urban pe calea cea bună”

La cea de a 11-a ediție a campaniei, Agenția Europeană de Mediu a lansat populației ideea de a-și imagina orașele europene cu puțin zgomot și poluare redusă. În cadrul Săptămânii Europene a Mobilității 2012, sute de orașe din Europa au promovat transportul urban sustenabil și au încurajat cetățenii să reducă utilizarea autoturismelor personale.

(Sursa: <http://www.eea.europa.eu/highlights/european-mobility-week-2012-moving>)



Three Generations - Trei generații

Comisia Europeană a anunțat laureații ediției din 2012 a Săptămânii Europene a Mobilității și ai premiului pentru cel mai bun plan de mobilitate urbană durabilă. Premiile le-au fost înmânate orașelor

de către comisarii europeni Siim Kallas și Janez Potočnik, în cadrul unei ceremonii de premiere care a avut loc la Bruxelles, în Belgia (Théâtre du Vaudeville), pe 6 martie.

Vicepreședintele Siim Kallas, responsabil cu transporturile, a declarat: „*Aberdeen, câștigătorul premiului pentru mobilitate urbană durabilă din acest an, precum și ceilalți finaliști se află în avangarda eforturilor UE de a include durabilitatea în planificarea mobilității urbane. Planurile de mobilitate urbană elaborate în prezent de orașe și autorități locale sunt esențiale în sporirea eficienței și a competitivității. În conformitate cu tema anului 2012, finaliștii se evidențiază prin accentuarea rolului important acordat cetățenilor – un factor-cheie al unei planificări urbane de succes pe termen lung.*”

Janez Potočnik, comisarul pentru mediu, a declarat: „*Prin organizarea unei serii de activități dedicate mobilității durabile, orașele care au intrat în competiție pentru premiul Săptămânii europene a mobilității contribuie în mod tangibil la crearea unei Europe mai durabile. Astfel de eforturi vor educa, informa și, cel mai important, vor inspira mai multe persoane și orașe să includă durabilitatea în viața de zi cu zi.*”

Un format european standard

Câștigătorul ediției din 2012 a Săptămânii Europene a Mobilității (SEM), orașul Zagreb (Croatia), este o stea în ascensiune în domeniul mobilității urbane durabile. Orașul a câștigat premiul datorită campaniei sale bine organizate pentru promovarea săptămânii, a puternicei legături cu tema anului 2012 („Ne mișcăm în direcția cea bună”), precum și datorită celor 62 de activități separate care au implicat peste 150 000 de cetățeni. Capitala croată a transformat Săptămâna Europeană a Mobilității într-o festivitate care a durat o săptămână: cetățenii au participat la activități sportive în mediul urban și la sesiuni de formare, au călătorit cu tramvaie de epocă, au vizitat centre de informare privind mobilitatea pe două roți și au contribuit la reproiectarea spațiilor publice de parcare pentru biciclete. Beneficiile ecologice ale săptămânii au fost măsurate prin monitorizarea calității aerului și a intensității zgomotului și prin crearea unor puncte de control a sănătății în diverse locuri din oraș.

Aberdeen este un oraș cu aproximativ 220 000 de locuitori, cu sectoare petroliere și agricole bine dezvoltate, unde există un trafic intens de mărfuri, iar locuitorii săi se bazează foarte mult pe autoturismele private. Planul de mobilitate urbană durabilă al orașului Aberdeen abordează obiective sociale, de mediu și economice, precum și obiective în domeniul integrării și al siguranței și pune un accent sporit pe transportul durabil. Planul este elaborat în strânsă consultare cu cetățenii și cu părțile interesate și presupune ateliere deschise, anchete, o campanie de promovare și o prezență inovatoare în mijloacele de comunicare în masă și pe internet. Aproape 500 de persoane au completat sondaje online, iar conturile pe Facebook și Twitter au ajutat cetățenii să contribuie în mod direct la elaborarea planului.

În cadrul ediției din 2012 a Săptămânii Europene a Mobilității, Zagreb și-a adjudecat locul întâi înaintea finaliștilor Gävle (Suedia) și Östersund (Suedia). Aberdeen a obținut primul loc la categoria planurilor de mobilitate urbană durabilă devansând alte două orașe finaliste: Ljutomer (Slovenia) și Toulouse (Franța).

(Sursa:

http://ec.europa.eu/romania/news/07032013_transport_si_mediu_aberdeen_si_zagreb_castiga_premiile_ue_ro.htm).

Săptămâna Europeană a Mobilității 2011: "Mobilitatea alternativă"

La European Mobility Week 2011, care a ajuns la a zecea ediție, au participat peste 2000 de orașe din mai mult de 40 de țări.

Un total de 6821 de măsuri permanente au fost implementate, în special pentru infrastructura pentru biciclete și mers pe jos, îmbunătățirea traficului, a accesului la transport și a creșterii conștienței asupra comportamentului călătoriei sustenabile.

(sursa: www.mobilityweek.eu)

Orașul italian Bologna a câștigat premiul Săptămânii Europene a Mobilității 2011. Un juriu independent format din experți în domeniul mobilității a considerat că acest oraș a reușit cel mai bine să promoveze alternative ecologice la utilizarea automobilelor și să implice cetățenii în activități de sprijinire a mobilității urbane sustenabile pe durata Săptămânii Europene a Mobilității 2011.

Locurile următoare au fost ocupate de orașele Larnaka din Cipru și Zagreb, capitala Croației.



Premiul a fost înmănat orașului câștigător de către comisarul european pentru mediu, Janez Potočnik și de către vicepreședintele Comisiei, Siim Kallas, comisarul european pentru transporturi, în cadrul unei ceremonii desfășurate la 5 martie 2012, la Muzeul Instrumentelor Muzicale de la Bruxelles.

„Cartea Albă din 2011 privind transporturile subliniază necesitatea unei noi abordări a mobilității urbane, răspunzând totodată provocării pe care o reprezintă ecologizarea și creșterea siguranței orașelor noastre. Orașele câștigătoare au multe de oferit în acest sens. Prin schimbul de experiență în materie de mobilitate alternativă, orașele europene pot implementa mai multe opțiuni atractive și fiabile, influențându-ne astfel în mod pozitiv calitatea vieții”, a declarat vicepreședintele Siim Kallas, responsabil cu transporturile.

„Având în vedere faptul că marile orașe și locuitorii lor sunt tot mai afectați de congestionarea traficului și de poluare, trecerea de la automobile la alte mijloace de transport nu a fost niciodată mai oportună. Bologna, Larnaka și Zagreb au găsit modalități creative de a spori în permanență sustenabilitatea infrastructurii lor de transport. Sper că, urmând acest exemplu, și alte orașe vor face același lucru”, a spus comisarul european pentru mediu, Janez Potočnik.

(sursa: www.rtv.net/bologna-a-castigat-premiul-saptamanii-europene-a-mobilitatii-2011_19720.html#ixzz21w7rNHWF)

Săptămâna Europeană a Mobilității 2010: "Călătoriți mai inteligent, trăiți mai bine"

Principalele puncte ale Săptămânii Europene a Mobilității în 2010:

Printre numeroasele evenimente organizate în Italia, la Bologna, se numără și o licitație de biciclete de ocazie, care au fost abandonate în oraș. Evenimentul este organizat de o asociație a studenților în colaborare cu primăria orașului Bologna. Ofertanții norocoși vor primi echipamente de securitate, broșuri pe tema securității rutiere și alte materiale promoționale și echipamente.

În piața Smithfield din Londra se desfășoară, pe 17 septembrie, „City Cycle Style” (Stilul ciclist urban), primul eveniment din capitală consacrat ciclismului ca mijloc de transport la modă. Participanții sunt invitați să defileze purtând cele mai bune echipamente cicliste pe care le posedă, să întâlnească creatori din sectorul modei cicliste, să probeze echipamente și să urce pe șeile unora dintre cele mai recente modele pe două roți. O parte din sumele colectate cu această ocazie vor fi donate unei asociații caritative care colectează biciclete de ocazie și le trimite în Africa.

Municipiul Brno din Republica Cehă a dezvoltat o gamă de activități de promovare a marșului nordic (northern walking), a ciclismului și a patinajului pe role. Programul include vizite ale orașului cu ghid, cursuri și exerciții publice însoțite de concerte în aer liber.

Participare în creștere

De la lansarea sa în 2002, Săptămâna Europeană a Mobilității a cunoscut o creștere continuă a numărului orașelor participante. Anul trecut s-a înregistrat un număr record de 2 181 de orașe participante, reprezentând aproximativ 237 de milioane de locuitori. Ca urmare a campaniei de o săptămână au fost introduse peste 4440 de măsuri permanente. Săptămâna Europeană a Mobilității constituie, de asemenea, un model de succes, fiind adoptată de țări din afara Europei, precum Argentina, Canada, Ecuador, Japonia și Taiwan (sursa: www.mobilityweek.eu).

Săptămâna Europeană a Mobilității este coordonată de trei organizații neguvernamentale specializate în problematica urbană a mediului: Eurocities, Energie-Cités și Climate Alliance. Direcția Generală de Mediu a Comisiei Europene contribuie financiar și organizează Premiile anuale ale Săptămânii Europene a Mobilității pentru cele mai bune măsuri și programe de activități. (sursa: www.euroactiv.ro)

În anul **2009**, timp de o săptămână, în perioada 16-22 septembrie, cetățenii au reflectat asupra contribuției pe care o au la poluarea atmosferică și fonică a orașului în care locuiesc, folosind zilnic mașina personală. Renunțând pentru o săptămână sau numai pentru o zi la mașina personală, se aduc beneficii imense atât mediului cât și sănătății noastre.

Creșterea alarmantă din ultimii ani a autovehiculelor în circulație a dus la poluarea atmosferică și fonică în orașe, cu efecte serioase asupra sănătății locuitorilor. Tema principală a Săptămânii Mobilității 2009 a fost „Îmbunătățește climatul orașului tău!”. Sloganul încearcă să ofere un prilej - atât pentru autorități cât și pentru cetățenii Europei - să ia în considerare și să folosească în viața de zi cu zi mijloace de transport nepoluante, pentru reducerea emisiilor toxice de dioxid de carbon.



Anul **2008**: Săptămâna Europeană a Mobilității sub sloganul „**Aer curat pentru toți**”

Ediția a 17-a a Săptămânii Europene a Mobilității s-a desfășurat în perioada 16-22 septembrie 2008 sub sloganul "Aer curat pentru toți". Sute de orașe din statele membre ale Uniunii Europene au participat la acest eveniment.

Ca autoritate responsabilă cu mediatizarea manifestării, Agenția Națională pentru Protecția Mediului împreună cu comunitățile locale din România au luat parte la Săptămâna Europeană a Mobilității, prin organizarea de activități dedicate promovării mobilității durabile.

Anul **2007**: Campania " Săptămâna Europeană a Mobilității 2007" a avut ca scop promovarea formelor alternative de transport ecologic. Tema aceluși an – „**Străzi pentru oameni**” – a transmis mesajul conform căruia construind mai multe șosele alocăm spațiu mai puțin pentru transportul rutier nemotorizat.

Până la 22 septembrie 2007, fiecare european a fost învățat cum să păstreze curat mediul înconjurător.



Anul **2006**: În perioada 16-22 septembrie 2006 s-a desfășurat a V-a ediție a „ Săptămânii Europene a Mobilității” iar în data de 22 septembrie 2006 în toată Europa s-a sărbătorit „Ziua fără mașini”.



Tema manifestărilor: „**Schimbări Climatice**”

Campania a promovat deplasarea (cu bicicleta, mersul pe jos, cu mijloace de transport în comun) de la domiciliu la locul de muncă și/sau la școală, în mod prietenos față de mediu, încurajând modalitățile de deplasare alternativă .