

EXPUNERE DE MOTIVE

În cadrul Rezoluției din 2 decembrie 2015 referitoare la mobilitatea urbană durabilă¹, Parlamentului European încurajează statele membre și orașele europene “(...) să permită combinarea facilă a soluțiilor de transport, precum transportul colectiv, transportul în comun, deplasările cu bicicleta și serviciile de închiriere” cât și să “(...) promoveze, atunci când este posibil, transportul cu bicicleta, inclusiv prin stabilirea unor obiective ambițioase pentru 2030 privind ratele de utilizare a bicicletei și prin asigurarea unor condiții mai bune pentru persoanele care se deplasează pe jos sau pe bicicletă.”

Se menționează totodată că “(...) aproximativ 50 % dintre deplasările în zone urbane sunt mai scurte de 5 km și, în multe orașe, aceste deplasări s-ar putea realiza pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public/în comun sau folosind orice alt mijloc de transport disponibil, cum ar fi cel pus la dispoziție de serviciile de utilizare în comun a autovehiculelor”, iar “(...) mobilitatea individuală nemotorizată, cum este deplasarea pe jos și pe bicicletă, oferă cel mai bun potențial de neutralitate în materie de CO2.”

De asemenea, Comitetului European al Regiunilor în cadrul Avizului privind Foaia de parcurs a UE pentru deplasarea cu bicicleta², reține “ (...) că există dovezi științifice solide care atestă că investițiile în infrastructura pentru biciclete aduc un raport beneficii/costuri de cel puțin 5:1. Beneficiile economice sunt generate pe mai multe planuri: în

¹ Rezoluția din 2 decembrie 2015 referitoare la mobilitatea urbană durabilă (2014/2242(INI))¹, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. C 399/10 din 24.11.2017

² Avizul privind Foaia de parcurs a UE pentru deplasarea cu bicicleta, (2017/C 088/10), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene nr. C 88/49 din 21.03.2017

primul rând, în ceea ce privește crearea de locuri de muncă, îndeosebi pe plan local, în sectorul producției, al comerțului cu amănuntul și al reparațiilor de biciclete, dar și în sectorul construcției și întreținerii infrastructurilor, precum și în domenii ca turismul și transportul pe bicicletă, alături de alte servicii pentru bicicliști; în al doilea rând, în ceea ce privește îmbunătățirea sănătății publice, ca urmare a intensificării activității fizice și a reducerii poluării atmosferice și fonice; în al treilea rând, faptul că se produc mai puține ambuteiaje duce la o reducere a blocajelor de trafic, a întârzierilor și a numărului de ore de lucru pierdute, precum și a irosirii de combustibil. Aceasta duce la o mai bună calitate a vieții urbane și, în același timp, la creșterea atractivității. Nu în ultimul rând, beneficiile economice se fac simțite și ca urmare a unei utilizări mai eficiente a terenurilor.”

Nu în ultimul rând, la nivel național s-a reținut faptul că “(...) mijloacele de transport utilizate pentru transportul copiilor de la/până la școală diferă semnificativ în funcție de mediul de rezidență, copiii din mediul rural mergând într-o proporție mai mare pe jos sau cu bicicleta. Distanțele de la/până la școală sunt semnificativ mai mari în mediul rural”.³

În acest context, inițiativă legislativă își propune încurajarea utilizării pe scară largă a bicicletei atât în mediul urban cât și în cel rural prin instituirea unor măsuri necesare facilitării parcării bicicletelor în spații publice situate atât în mediul rural cât și în cel urban. În acest scop

³ Institutul Național de Sănătate Publică, Centrul Național de Evaluare și Promovare a Stării de Sănătate, EVALUAREA STĂRII DE NUTRIȚIE A COPIILOR DIN CICLUL PRIMAR CONFORM METODOLOGIEI OMS PRIN PARTICIPAREA LA PROIECTUL "EUROPEAN CHILDHOOD OBESITY SURVEILLANCE INITIATIVE (COSI)" RAPORT NAȚIONAL ROMÂNIA 2017, ISSN 2601 – 7466 ISSN-L 2601-7466, pg. 50.

propunerea legislativă vizează dotarea clădirilor publice sau de utilitate publică, piețelor agroalimentare, târgurilor, autogărilor și stațiilor de cale ferată ce deserveșc trafic de călători, cu structuri metalice care să permită parcare concomitentă a minim zece biciclete cât și montarea pe perioada staționării acestora a unor dispozitive antifurt. Costurile lucrărilor necesare realizării dotărilor mai sus menționate, urmează să se suporte din bugetele autorităților administrației publice centrale sau locale și din sursele proprii ale persoanelor juridice cu capital privat sau de stat, după caz.

Luând în considerare aspectele menționate anterior, vă supun spre dezbateră și adoptare prezenta propunere legislativă.

Inițiatori

Giugea Nicolae - Deputat PNL

ROMAN FIORIN

ȘISCU GEORGE

BICA DANIEL

BUMB SCRIH

GUDU VASIA

Stamatiu Florin

Popci Claudiu

Chereș Florica

Onica Gavrilă

Fodor Angelina

Bodea Marius