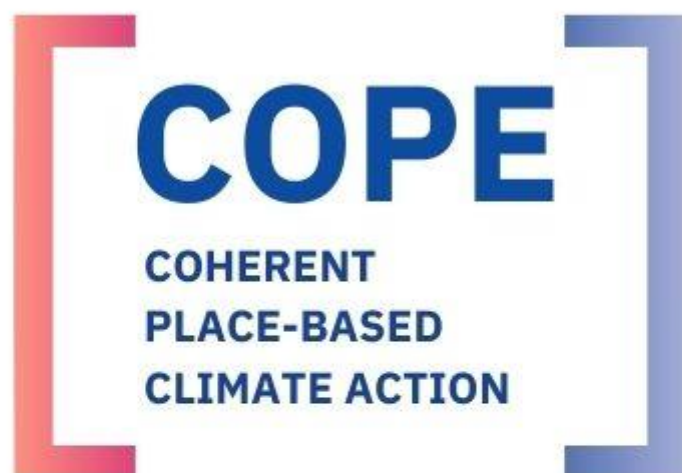




Co-funded by
the European Union
Interreg

PLAN INTEGRAT DE ACȚIUNE

OCTOMBRIE 2025



Co-funded by
the European Union
Interreg

BISTRIȚA VERDE – INFRASTRUCTURĂ ȘI OAMENI



Secțiunea 1: Context, nevoi și viziune	4
Temă generală.....	4
Situția actuală	5
Strategii și politici relevante existente	7
Problema identificată de actorii locali	7
Viziunea/obiectivul general	12
Principalele provocări de abordare	15
Primele idei de testare a acțiunilor la nivel local	15
Secțiunea 2: Motivația generală și abordarea integrată.....	17
Obiective strategice	17
Domenii de intervenție.....	17
Obiective specifice	17
Prezentarea matricii de la viziune la acțiune	Error! Bookmark not defined. 7
Acțiuni.....	178
Section 3: Planificarea detaliată a acțiunilor	211
Secțiunea 4: Cadrul de implementare	33
Guvernanță	33
Costuri și strategie de finanțare.....	33
Calendarul acțiunilor	34
Evaluarea riscurilor	34
Monitorizare și raportare	35
Concluzie.....	36

Secțiunea 1: Context, nevoi și viziune

Temă generală

O tranziție verde justă a orașelor este esențială pentru atingerea neutralității climatice în Europa până în 2050. Tema rețelei COPE (Coherent Place-based Climate Action - Acțiune Climatică Coerentă Locală) este deblocarea potențialului verde al acțiunii cetățenești printr-o abordare spațială, dând credit cetățenilor și grupurilor de acțiune locală ca părți interesate fundamentale care colaborează pentru accelerarea tranziției verzi. La Bistrița s-a înființat Grupul Local Urbact, cu participanți diverși, pentru a asigura diversitatea și egalitatea de gen.

Rețeaua COPE se concentrează pe schimbarea mentalităților. Pentru a reuși tranziția verde, este nevoie de schimbare. Cu alte cuvinte, provocările politice ale tranziției verzi pe care noi, ca societate globală, am încercat să le îndeplinim de mulți ani, nu pot fi îndeplinite fără a ne concentra asupra cetățenilor și a comunităților lor locale, precum și asupra provocărilor politice locale și fără a implica societatea civilă locală în asumarea responsabilității pentru schimbare. Provocarea noastră locală este exact despre schimbarea mentalităților pentru a schimba comportamentul în domeniul mobilității, pentru a face trecerea la un mediu local mai sănătos.

Locațiile diferite au caracteristici, nevoi și provocări unice și, prin urmare, guvernanta ar trebui adaptată pentru a aborda aceste specificități.

Abordarea ABCD este o încercare generală de a împuternici cetățenii și de a consolida o comunitate prin crearea de relații și încredere, pentru a o face sustenabilă și pentru a crea o bază pentru acțiune.

Prin aplicarea abordării ABCD, determinăm autoritățile locale să iasă din tipare, să fie curioase și deschise la idei noi bazate pe resursele, speranțele și ambițiile locale și să împuternicim cetățenii să acționeze, pentru a nu îi considera pe cetățeni doar simpli utilizatori ai serviciilor municipalității. Pe măsură ce am implementat cele trei proiecte majore de infrastructură de mobilitate, cetățenii au fost determinați să lase în urmă confortul personal și să înceapă să acționeze pentru un viitor mai verde. Prin proiectul nostru COPE, ne-am adresat celor care locuiesc în zonele afectate direct de aceste schimbări. În plus, am adăugat școlile, deoarece modul în care elevii călătoresc la școală și înapoi are un impact major asupra mobilității întregului oraș.

De obicei, dezvoltarea politicilor urbane în cadrul tranziției verzi este un proces de sus în jos la nivel structural, cu planuri și obiective concepute central de către nivelul politic central și realizate de administrațiile acestora. Acest lucru ocolește importantul domeniu strategic apropiat cetățenilor și altor părți interesate locale pentru a atinge punctul de cotitură social pozitiv, de exemplu printr-o abordare co-creativă de jos în sus a inițiativelor sau activităților care urmează să fie integrate la nivel local.

Acest proces de sus în jos introduce, în plus, o puternică prejudecată socială în ceea ce privește tipul de cetățeni locali implicați, cetățenii mai puțin ingenioși fiind rareori implicați să joace un rol activ în guvernarea orașului. Astfel, nevoile locale nu sunt abordate direct de politica centrală și sunt adesea trecute cu vederea, deoarece nu au fost luate în considerare în faza de elaborare a politicilor. Acest lucru reprezintă o problemă serioasă de prejudecată socială în ceea ce privește tipul de transformare și soluțiile dezvoltate în orașe, în special în ceea ce privește capacitatea de a dezvolta o tranziție verde justă. De aceea, la înființarea grupului local, am dorit, de asemenea, să avem sprijinul politic și implicarea profesorilor, ONG-urilor, poliției locale și a altor membri ai personalului administrativ.

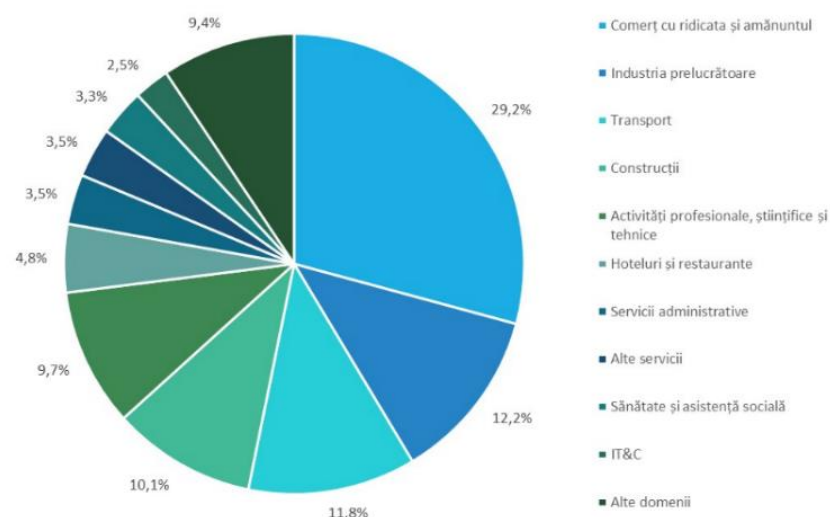
Implicarea cetățenilor și a grupurilor de acțiune locală va necesita, în multe orașe, o schimbare a procedurilor de lucru. Această schimbare implică o dezvoltare a procedurilor de guvernanta către o abordare mai deschisă, care implementează politici locale. Procedând astfel, administrația va aduce procesul decizional mai aproape de cetățeni și de părțile interesate locale și, prin urmare, va spori accentul pus pe egalitate și diversitate.

Situația actuală



Pentru o mai bună înțelegere a provocării locale și a motivelor pentru care am ales-o, este important să cunoaștem câteva cifre locale, pentru a înțelege nivelul de implicare. Așadar, numărul total de cetățeni din Bistrița este de 78.877, cu o vârstă medie de 40,5 ani, dintre care 49,59% sunt bărbați și 50,41% femei. Creșterea naturală are o tendință descendentă din 2018.

Din punct de vedere economic, Bistrița se situează peste media națională, dar sub media altor orașe mari din regiune. Dezvoltarea economică a înregistrat o creștere de 22% a cifrei de afaceri a companiilor locale. De asemenea, în ultimii 6 ani, numărul companiilor active locale a crescut cu 18,6%. Peste jumătate din companiile active din județul Bistrița-Năsăud sunt situate în Bistrița. Numărul mediu de angajați în 2019 în oraș a fost de peste 40.000 de persoane, ceea ce duce la o pondere scăzută a șomerilor în totalul resurselor de muncă, deoarece orașul atrage lucrători din alte municipii învecinate. Principalele companii din Bistrița-Năsăud activează în domeniile: cabluri electrice, sisteme de cablare, calorifere și baterii din aluminiu pentru vehicule, structuri metalice, tuburi și țevi din polietilenă, tuburi din PVC, profile din PVC pentru ferestre, exploatarea și prelucrarea lemnului, industria textilă, industria alimentară: panificație, prelucrarea laptelui, prelucrarea înghețatei, prelucrarea cărnii, lucrări de construcții și instalații etc. Având în vedere profilul industriei auto, avem încă un motiv pentru rezistența față de schimbările în materie de mobilitate. Companiile cu capital străin situate în județ sunt reprezentate de companii germane (25,77%), urmate de companii italiene (25,25%).



Provocările sociale sunt reprezentate de dislocarea populațiilor, ca parte a unui val național, către alte țări europene, iar în acest curent fac parte și copiii rămași acasă la rude. Creșterea rapidă a ratei de îmbătrânire a populației duce, în absența unor contramăsuri, la evoluția indicelui de îmbătrânire demografică și la generarea unui dezechilibru demografic major în perioadele următoare, cu implicații negative pe plan social. Presiune crescândă asupra persoanelor de vârstă activă ca urmare a creșterii raportului de dependență demografică.

Din punct de vedere geografic, Bistrița, capitala județului Bistrița-Năsăud, este situată în nord-estul podișului Transilvaniei, pe un teren câmpie, la o altitudine de 356 m. Orașul este traversat de râul cu același nume. Este înconjurat de dealuri acoperite de livezi și păduri și are o suprafață totală de 145,47 km². Principalul drum de acces este drumul european E58 (DN17) care leagă Transilvania de Moldova, motiv pentru care este numit „poarta Transilvaniei”. Din punct de vedere al conectivității, Bistrița se află la 2 ore de mers cu mașina de Cluj, capitala regiunii unde există un aeroport internațional, la 4-5 ore de mers cu mașina de graniță și la 9 ore de mers cu mașina de capitala București. Zona Urbană Funcțională (ZUF) a orașului este compusă din orașul Bistrița și include 6 localități înconjurătoare: Unirea, Vișoara, Ghinda, Sărata, Sigmir, Slătinița.

Deși orașul a înregistrat o dezvoltare accelerată în ultimul deceniu, iar calitatea vieții din punct de vedere economic a crescut pentru locuitorii săi, există și alte aspecte ale dezvoltării sale urbane care nu au făcut față cu aceeași viteză. De exemplu, atractivitatea crescută a orașului a condus la o cerere mai mare de locuințe, ceea ce, pe termen lung, a dus la o extindere rapidă a zonelor rezidențiale în apropierea centrului orașului și a zonei industriale. Acest tip de dezvoltare urbană a dus la alte probleme, cum ar fi zonele cu densitate mare a populației, congestionarea traficului, cererea crescută pentru facilități de proximitate (școli, farmacii etc.) și altele. Drept urmare, una dintre cele mai grave probleme din ultimii ani a fost creșterea poluării aerului, emisiile de CO₂ crescând cu aproape 5% din 2008, ajungând la un nivel record de peste 350.000 de tone în 2021. Cheltuielile comunității cu electricitate, gaze naturale și benzină (în total) pentru activitățile zilnice au depășit economiile realizate prin schimbarea aparatelor electrocasnice sau a mașinilor cu un consum mai mic de energie (deoarece programele naționale au fost dezvoltate și implementate continuu în aceste domenii). Între 2013 și 2018, emisiile de particule în suspensie PM_{2,5} și PM₁₀ în sectorul transporturilor au crescut. Pe teritoriul municipiului Bistrița există 4 instalații care intră sub incidența Directivei 2008/1/CE IPPC privind controlul integrat al poluării. Majoritatea spațiilor verzi sunt concentrate în zona centrală și pericentrală a municipiului, spațiile verzi publice fiind puține și de dimensiuni reduse în noile cartiere rezidențiale și în localitățile componente ale municipiului. Majoritatea sectoarelor au înregistrat o creștere a emisiilor de CO₂ între 2008 și 2018, cele mai mari creșteri fiind înregistrate în sectoarele clădirilor municipale și al clădirilor rezidențiale.

Strategii și politici relevante existente

Categorie	Detalii
Angajamentul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră	Bistrița s-a angajat să reducă emisiile de gaze cu efect de seră cu 40% între 2008 și 2030 în cadrul Convenției Primarilor pentru Climă și Energie.
Tendințe în materie de emisii	Emisiile de CO ₂ au crescut din 2008, ajungând la peste 350.000 de tone în 2021.
Monitorizarea emisiilor	Emisiile de CO ₂ sunt monitorizate la fiecare doi ani începând cu 2008 de către administrația locală.
Cadre de atenuare și adaptare	Măsuri concordante cu Acordul de la Paris, Pactul verde european și Viziunea strategică a UE pentru neutralitatea climatică până în 2050.
Metodologie pentru obiectivele de CO₂	Ținte calculate folosind metodologia Tyndall pe baza bugetului de carbon.
Green City Acord	Bistrița a devenit semnatară în 2021, angajându-se să ia măsuri de mediu în 5 domenii cheie: Aer, Apă, Natură și Biodiversitate, Economie Circulară și Deșeuri, Zgomot
Plan de renovare pe termen lung	Finalizat în 2021 pentru perioada 2021–2050, vizează parcul de clădiri publice eficiente energetic și decarbonizate.
Rata de succes a renovării clădirilor	30% din fondul de locuințe colective mai vechi de 1990 a fost renovat Cea mai bună rată de renovare din România
Motivația pentru renovare	Motivat de cererea cetățenilor pentru confort, nu neapărat de preocupările climatice.
Strategia de încălzire și răcire	Strategie elaborată în 2020 pentru planificare pe termen mediu și lung. 95% din încălzire se bazează pe gaze naturale. Majoritatea locuințelor utilizează centrale termice individuale. Atenție tot mai mare la nevoile de răcire din cauza creșterii temperaturilor de vară.
Membri CIVITAS	Am aderat la CIVITAS în 2021, sprijinind mobilitatea urbană durabilă și transportul în conformitate cu Pactul Verde European.

Problema identificată de actorii locali

Abordarea spațială a Bistriței se concentrează pe problemele de mobilitate ale orașului, pe care municipalitatea încearcă să le rezolve prin trei proiecte majore de infrastructură. Relația cu proiectul COPE este legată de implicarea cetățeanului în asumarea coresponsabilității pentru schimbările inerente create în viața lor de zi cu zi.

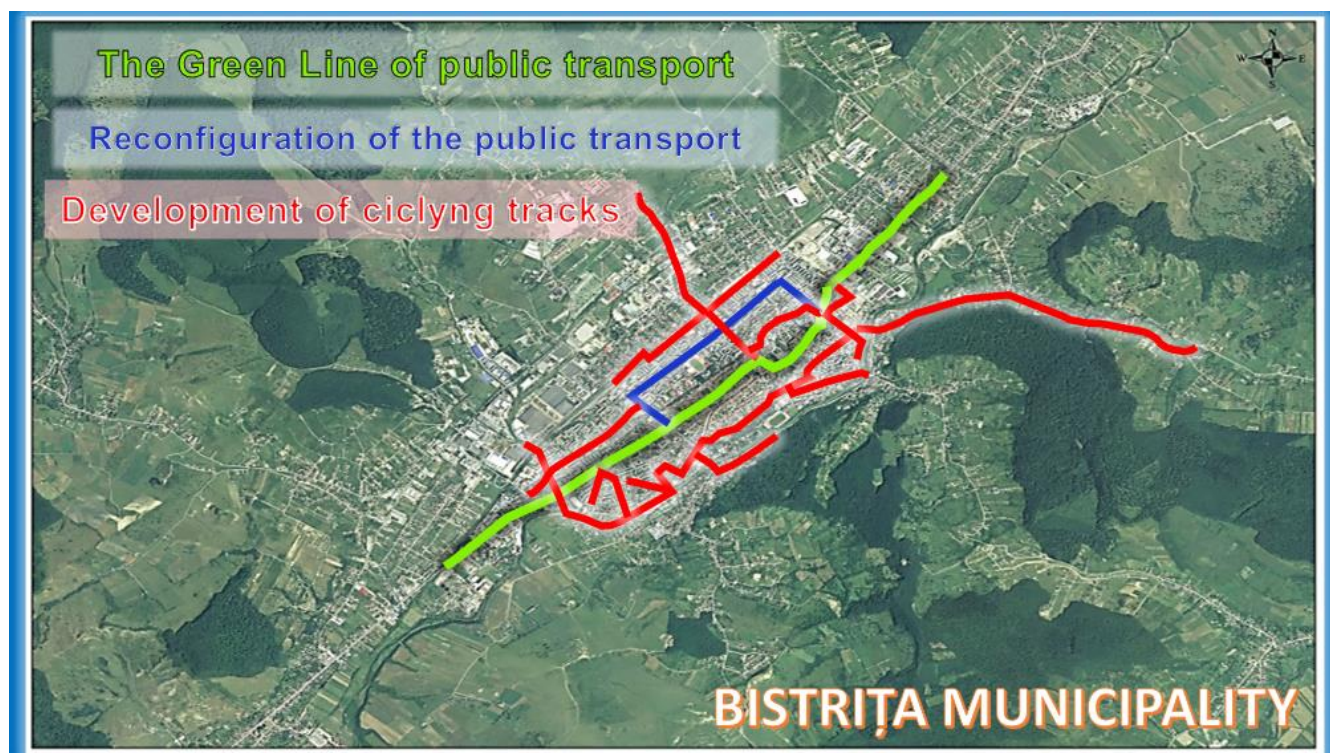
Cadrul municipal

Când am început acest proiect, am avut multe întrebări. Întrucât în mod tradițional legăm proiectele noastre soft, precum acesta, cu cele de investiții majore, nu eram siguri în ce direcție să ne îndreptăm. Având în vedere că provocările climatice sunt atât de vaste și la nivel local implementăm o multitudine de proiecte pe domenii diverse, am decis ca proiectul COPE să se conecteze cu proiectele majore de mobilitate. Toate trei sunt interconectate și reprezintă o schimbare majoră în domeniul mobilității pentru Bistrița.

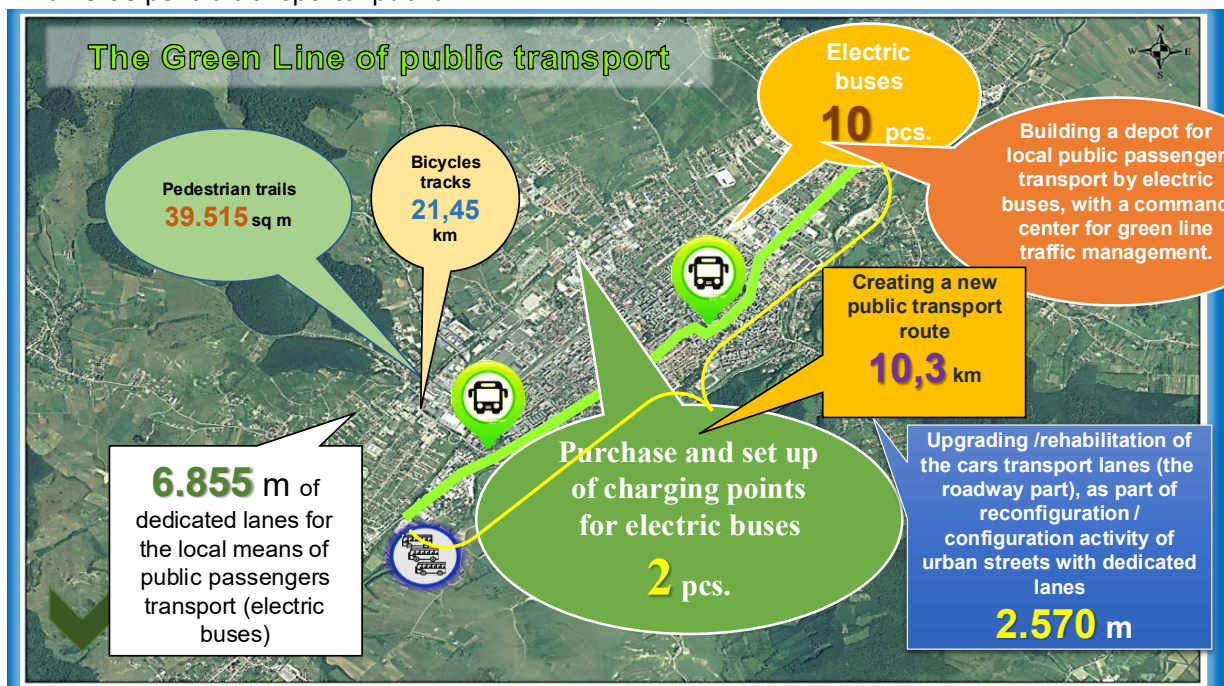
La momentul respectiv, implementam trei proiecte de mobilitate: construirea de piste pentru biciclete, o bandă dedicată pentru autobuze pe linia verde și reconfigurarea axei de transport, toate dedicate fluidizării traficului în municipiu. Prin implementarea acestor trei proiecte, ne propunem o scădere anuală a emisiilor de gaze cu efect

de seră (tone echivalent CO₂/an) cu 13,1%; o creștere anuală a numărului de pasageri care utilizează sistemele de transport public de pasageri cu 33%; o creștere anuală a numărului de persoane care utilizează rute modernizate/construite în zonele pietonale cu 14,45%; o creștere anuală a numărului de persoane care utilizează piste/trasee pentru biciclete construite/modernizate cu 175%.

Bistrița se confruntă, de asemenea, cu o serie de provocări în domeniul mobilității și transporturilor, și anume reducerea utilizării intensive a automobilelor private și a transportului greu de mărfuri în interiorul orașului, care a acumulat peste 100.000 de tone de emisii de CO₂ în 2021 (conform datelor municipalității). Pentru a aborda prima provocare legată de mobilitate, municipalitatea a implementat mai multe proiecte de îmbunătățire a flotei de transport local și a infrastructurii pentru biciclete. Cu toate acestea, aceste intervenții sunt recente sau chiar în curs de dezvoltare și, prin urmare, modelele și comportamentele de mobilitate nu au evoluat încă către o direcție mai sustenabilă.

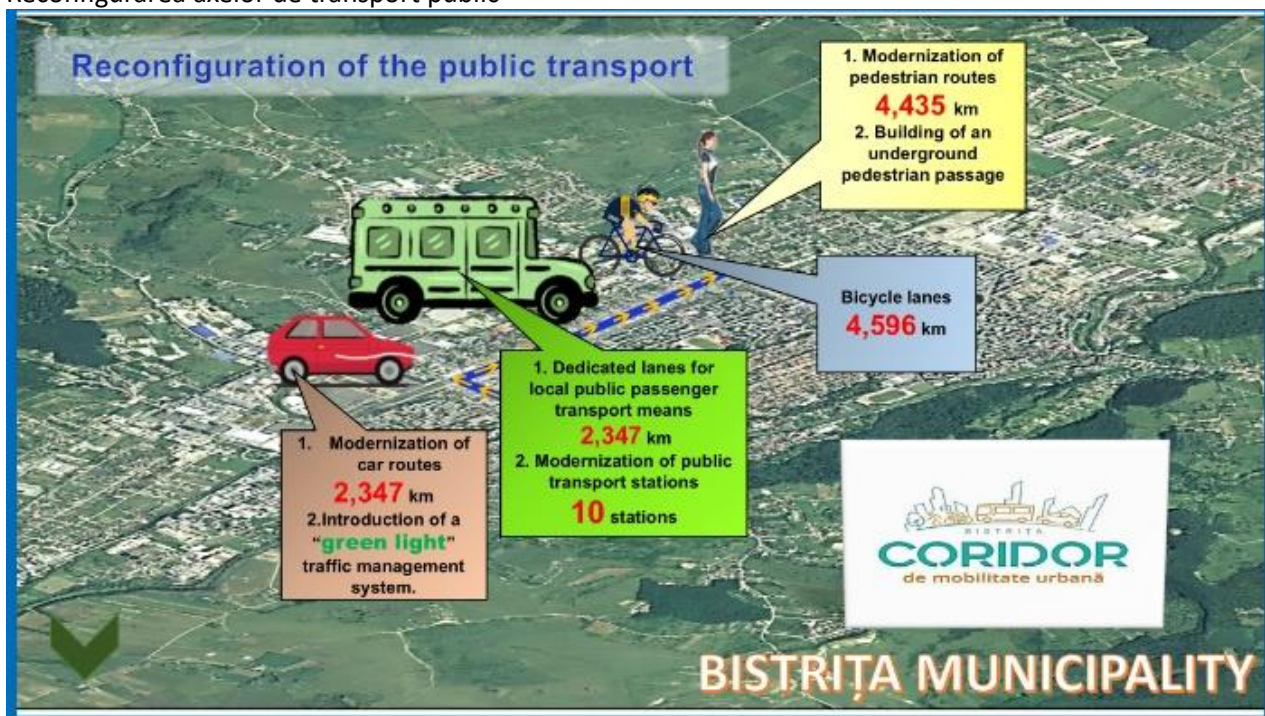


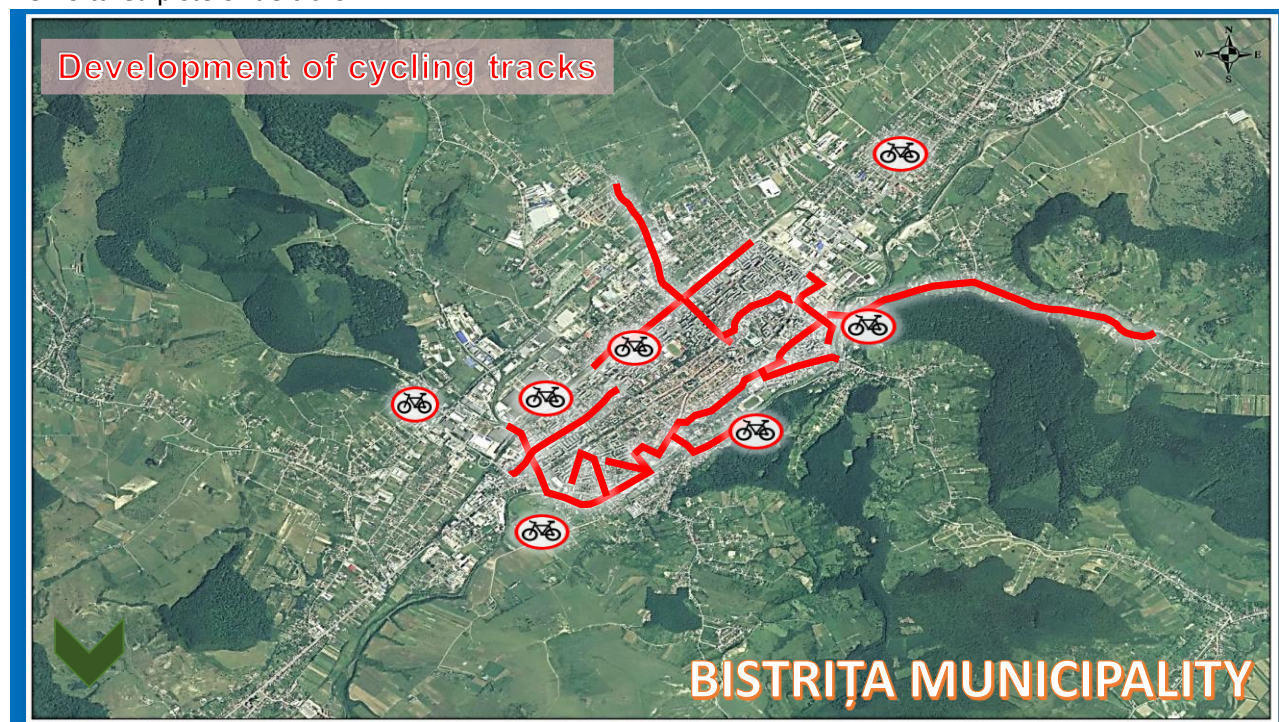
Linia Verde pentru transportul public



În ceea ce privește a doua provocare, Bistrița nu are încă o șosea de centură pentru transportul de mărfuri care să ocolească orașul. În prezent, tranzitul de mărfuri se face pe o rută secundară, paralelă cu axa principală NE-SV a orașului, care traversează principala zonă industrială și mai multe zone rezidențiale. Per total, infrastructura rutieră actuală nu poate face față nevoilor de transport ale orașului în orele de vârf, ceea ce duce la congestiunea zilnică a traficului din centrul orașului și pe rutele secundare de tranzit, precum și la poluarea aerului din cauza nivelului ridicat de CO₂ și alte particule emise.

Reconfigurarea axelor de transport public





Identificarea problemelor de către grupul local, în cadrul proiectului

Grupul Local Urbact s-a întrunit în plen de mai multe ori, dar majoritatea dezbaterilor s-au desfășurat online. Cele mai importante întâlniri au fost cele legate de propunerea diferitelor acțiuni la scară mică și, în cele din urmă, de decizia privind care dintre ele să fie implementată. De asemenea, s-a desfășurat o muncă intensă în comun pentru dezvoltarea Planului de Acțiune Integrat, redactat într-o metodă colaborativă și bazat pe discuții pe fiecare parte.

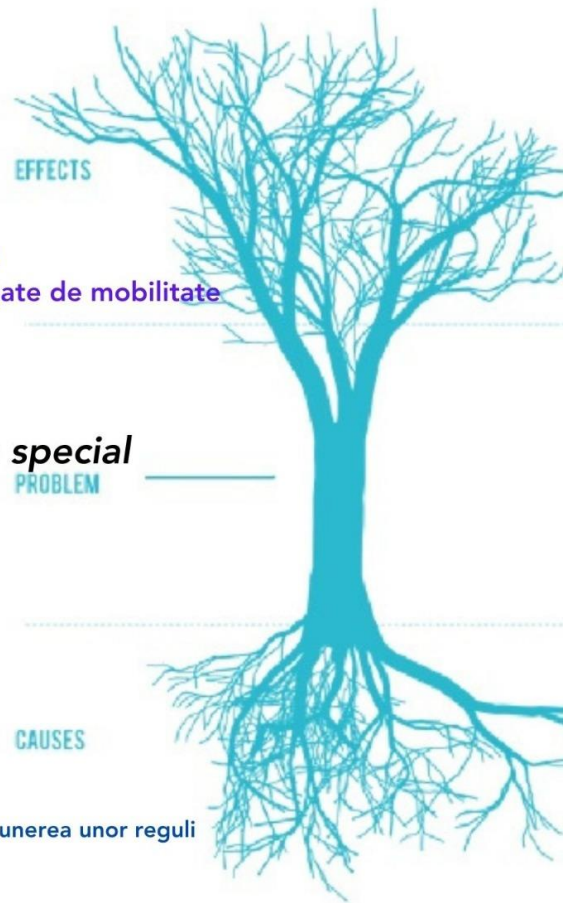
Analiza realizată de grup a fost prezentată la începutul proiectului. Cauzele profunde sunt sociale, psihologice și sistemice - nu doar logistice. De asemenea, contextele istorice și culturale (cum ar fi totalitarismul din trecut) au fost abordate și luate în considerare atunci când am descris politicile de mobilitate participativă. Probleme precum: construirea încrederii, educația și rezultatele vizibile sunt considerate cruciale de Grup pentru schimbarea atitudinii publice. Cea mai dezbătută problemă a fost reprezentată de zonele de confort ale cetățenilor, comportamentul lor obișnuit și scepticismul lor, care acționează ca bariere chiar și atunci când infrastructura se îmbunătățește.

Arborele problemă

- neîncrederea în clasa politică
- neimplicare în dezbateri publice
- lipsa dialogului real
- comoditatea este aleasă în detrimentul acțiunii
- lipsa stimulării participării active
- lipsa implicării în probleme specifice, în special mobilitatea
- incapacitate în implementarea unor activități specifice legate de mobilitate

Reticența cetățenilor față de schimbare, în special în domeniul mobilității locale

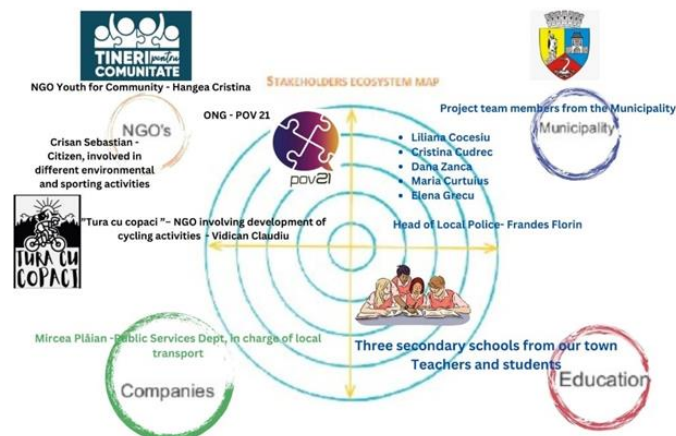
- inexistența alternativelor de parcare
- lipsa curajului de a folosi bicicleta
- lipsa implicării civice
- spiritul critic față de acțiunile primăriei
- participarea nu este încurajată
- aceleași persoane sunt de obicei implicate
- acțiunile voluntare sunt privite cu scepticism
- nu există educație privind conștientizarea schimbărilor climatice
- trauma istorică, cei care au trăit în totalitarism nu vor să accepte impunerea unor reguli



GRUPUL LOCAL URBACT

Grupul Local URBACT (ULG) a reunit cetățeni, tehnicieni, asociații, instituții publice și academice. Diversitatea și angajamentul acestui grup au fost fundamentale în identificarea provocărilor reale ale teritoriului și în propunerea de soluții concrete și inovatoare.

Grupul Local URBACT (ULG), format în cadrul proiectului COPE, va fi menținut și va juca un rol în implementarea planului, promovând participarea activă și continuă a cetățenilor la viața orașului.



Nume	Poziție	Organizație
Anca Lazar	Manager	Transmixt – compania de transport local
Claudiu Vidican	Administrator	Tura cu copaci
Sebastian Crisan	Cetățean	Cetățean implicat în diverse activități sportive și de mediu
Gavrila Urs	Administrator	ING POV 21
Florin Frandes	Director	Poliția Locală
Liliana Cocesi	Membru în echipa de proiect	Municipiul Bistrița
Cristina Cudrec	Membru în echipa de proiect	Municipiul Bistrița
Dana Zanca	Membru în echipa de proiect	Municipiul Bistrița
Maria Curtuius	Membru în echipa de proiect	Municipiul Bistrița
Elena Grecu	Membru în echipa de proiect	Municipiul Bistrița
Cristina Hangea	Președinte	ONG Tineri pentru comunitate
Mircea Plaian	Inspector	Direcția servicii publice
Monica Luputi Anca Lazaric	Profesor	Scoala gimnazială “Stefan cel Mare”
Diana Dologa	Profesor	Colegiul National “Andrei Muresanu”
Roxana Moldovan	Profesor	Scoala gimnazială “Lucian Blaga”
Stefan Lazaric	Profesor	Scoala gimnazială “Avram Iancu”
Sidor Costinasi	President	Cercetasii Romaniei

Viziunea/obiectivul general

Viziunea generală este de a avea un oraș mai verde și fără mașini, cu acces facil la transport public eficient și mobilitate ușoară, îmbrățișată și dezvoltată în colaborare cu cetățenii Bistriței. Mijloacele de implementare a acestui lucru prin implicarea cetățenilor sunt cruciale în cadrul proiectului nostru COPE. În acest moment, orașul este sufocat de numărul mare de mașini, mai ales în orele de vârf.

În același timp, schimbul de experiență realizat pe parcursul proiectelor cu partenerii internaționali: Copenhaga (Danemarca), Kavala (Grecia), Pombal (Portugalia), Saint-Quentin (Franța), A Coruña (Spania), Korydallos (Grecia) și Vilnius (Lituania) a fost foarte important. Încă o dată ne-am dat seama că, indiferent unde în Europa ne aflăm, provocările sunt comune și nu trebuie să reinventăm roata. În plus, ne-am oferit reciproc sfaturi despre cum să rezolvăm provocările locale. Și unele dintre ele au fost chiar distractive, cum ar fi cele realizate în timpul întâlnirii Core de la Bistrița, unde partenerii, după ce au aflat despre provocările locale, au fost instruiți să interacționeze cu cetățenii și să creeze meme-uri semnificative. Iată câteva exemple:

SUSTAINABLE MOBILITY IN BISTRITA

28 KM OF BIKE LANES



ACCESIBLE ELECTRIC BUSES WITH 23 BUS LINES



WITH LOW FARES AND CONTACTLESS PAYMENT



AND EVEN A MONITORING ROOM



imgflip.com



Bikestrita

#bikestrita



Principalele provocări de abordare

Principalele provocări identificate sunt: rezistența la schimbarea comportamentului și sprijinul limitat pentru infrastructură; bariera psihologică din partea moștenirii istorice (dictatură); mașina este asociată cu libertatea; cooperarea (energetică) este asociată cu comunismul etc. și, nu în ultimul rând, lipsa sprijinului politic/chiar împotriva acesteia.

Detaliind, am spune că schimbarea comportamentului, în special în ceea ce privește mobilitatea, utilizarea energiei sau participarea civică, nu este doar o problemă tehnică sau politică - este profund psihologică și culturală. De asemenea, confort vs schimbare: oamenii tind să rămână la obiceiuri familiare (cum ar fi condusul mașinilor) deoarece acestea oferă confort, predictibilitate și un sentiment de control. Deținerea unei mașini private este extrem de aspirațională, un simbol al statutului care reflectă mobilitatea ascendentă, iar libertatea de a conduce oriunde, oricând, este legată de eliberarea personală de limitările impuse de stat în trecut. Mai mult, utilizarea transportului public, a bicicletelor sau a carpooling-ului poate fi percepută ca fiind mai puțin sigură, mai puțin fiabilă sau mai inconfortabilă din punct de vedere social.

Neîncrederea în autorități, deoarece experiențele trecute cu programele guvernamentale au fost negative sau coercitive, astfel încât cetățenii sunt mai puțin predispuși să aibă încredere în noile inițiative, indiferent cât de benefice ar părea acestea. Renunțarea la mașină (sau chiar reducerea utilizării) pare o regresie, mai ales dacă alternativele sunt percepute ca fiind inadecvate.

Acțiunea voluntară este pentru naivi: persistă scepticismul că schimbarea reală se întâmplă doar de sus sau că eforturile sunt simbolice. În domeniul ONG-urilor locale, actorii sunt aceiași tot timpul.

Acest lucru face ca politicile de mobilitate care promovează transferul modal (către transportul public sau biciclete) să fie deosebit de sensibile.

Chiar și atunci când administrațiile orașelor (cum ar fi în Bistrița) se angajează să atingă obiective climatice ambițioase, sprijinul politic real poate fi slab sau chiar opozițional, din mai multe motive: cicluri politice pe termen scurt, iar politicienii evită politicile riscante sau nepopulare (de exemplu, reducerea locurilor de parcare, restricționarea accesului mașinilor); polarizare: politicile de mediu pot fi încadrate ca „elitiste” sau deconectate de luptele cotidiene (în special în comunitățile mai sărace); lipsa capacității administrative: chiar și cu intenții bune, primăria poate să nu aibă resursele umane sau tehnice pentru a implementa reforme participative sau durabile în mod eficient.

Primele idei de testare a acțiunilor la nivel local

Întâlnirile ULG au rezultat într-un set de idei axate pe construirea încrederii prin demonstrarea beneficiilor tangibile (confort, economii) și al creării de mici soluții împreună cu cetățenii, pentru a reduce sentimentul de impunere și a construi responsabilitate. Ideea este de a încadra sustenabilitatea în termeni de confort, economie de costuri și bunăstare a comunității, nu doar responsabilitate față de mediu. Oamenii nu vor renunța la mașini decât dacă există alternative fiabile, acesta fiind motivul pentru care municipalitatea a început să opereze linia verde pentru autobuzul electric dedicat odată cu începerea vacanței de vară, astfel încât trecerea să fie cât mai ușoară posibil, iar oamenii să fie familiarizați cu ea odată cu venirea toamnei și reluarea școlii.

În cadrul întâlnirilor cu ULG, am încercat să identificăm cât mai multe soluții posibile pentru problemele ridicate de implementarea proiectelor de mobilitate.

În final, am considerat mai util ca, în loc să implementăm mai multe acțiuni mici, ar fi mai bine să avem una singură cu impact major, care să aibă cu siguranță un rezultat asupra modului în care oamenii se raportează la mobilitate. Așadar, am achiziționat 14 suporturi pentru biciclete și le-am instalat în școli și licee, pentru a încuraja copiii să meargă la școală cu bicicleta. Totuși, ne-am dorit ca aceasta să fie și o implicare locală a părților interesate: un profesor de la școala de arhitectură, un membru ULG, pentru a proiecta rafturile și un furnizor local pentru a le realiza. Dar, acest lucru nu a fost unul eficient din punct de vedere al costurilor, așa că am decis să alegem cantitatea în detrimentul calității. Pentru suma pe care am fi putut achiziționa 4 rasteluri proiectate și create local, am cumpărat 14 de la un producător național specializat în mobilier urban. Școlile și copiii au fost foarte entuziasmați și credem cu tărie că încurajând copiii să meargă cu bicicleta, vom produce o schimbare semnificativă în obiceiurile de mobilitate ale părinților lor.



Secțiunea 2: Motivația generală și abordarea integrată

Obiective strategice

Obiectivul strategic 1

Asigurarea unui sistem de transport incluziv

Domeniul de intervenție 1: Acessibilitate

Obiectivul specific 1: Adaptarea municipalității la noile tendințe în mobilitatea urbană pentru străzi sigure și securizate

Domeniul de intervenție 2: Străzi sigure și securizate – elevii școlilor locale vor crea videoclipuri scurte pentru a-i învăța pe pietoni, bicicliști și șoferi să interacționeze în noua infrastructură creată.

Obiectivul specific 2: Schimbarea percepțiilor, atitudinilor și comportamentelor oamenilor

Obiectivul strategic 2

Reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie

Domeniul de intervenție 1: Aer mai curat

Obiectivul specific 1: Reducerea dependenței de mașină pentru a promova confortul și calitatea vieții

Obiectivul specific 2: Spații publice mai atractive

Obiectivul specific 3: Promovarea unui centru urban mai liniștit

Prezentarea matricii de la viziune la acțiune



Acțiuni

NR	ACȚIUNE	TIP	REZULTATE AȘTEPTATE	LIDER	PARTENER	FEZABILITATE/ACTIV E/BUGET	TIMP	LEGĂTURĂ CU OBIECTIVUL STRATEGIC
1	Eliminarea unor locuri de parcare	Termen lung	Mai puține locuri de parcare necesare Mai mulți oameni folosesc mobilitatea verde	Municipalitate	Cetățeni ONG-uri Elevi	Rețea strânsă de colaborare între ONG-uri, școli și municipalitate; Puterea exemplului dat de elevi prin utilizarea autobuzelor electrice Resurse municipalitate	2030	Obiectivul strategic 2 - Reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie
2	Excluderea mașinilor mai vechi de 15 ani prin taxe și impozite mai mari	Termen lung	Mai puține locuri de parcare necesare Mai mulți oameni utilizează mobilitatea verde Mai puține emisii de CO2	Municipalitate	Cetățeni ONG-uri	Rețea strânsă de colaborare între ONG-uri, școli și municipalitate; Implicare activă a Poliției Locale Nu necesită alocare bugetară	2030	Obiectivul strategic 2 - Reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie

3	Promovare a serviciului de închiriere de biciclete	Termen mediu	Mai mulți bicicliști Mai puține mașini Mai puține emisii de CO2	Municipalitate	Cetățeni ONG-uri Membri ULG Școli	Existența stațiilor de închiriere de biciclete și a pistelor de biciclete Premii: vouchere preplătite pentru închirierea de biciclete 2000-5000 euro Bugetul municipal Sponsori	2026	Obiectivul strategic 1 - Asigurarea unui sistem de transport incluziv (disponibil și accesibil tuturor)
4	Construcția unei noi parări în oraș	Termen scurt	Mai puține mașini Mai puține emisii de CO2 Mai mulți oameni folosesc transportul public	Municipalitate	Cetățeni ONG-uri Membri ULG Școli	Aproape de centrul orașului 600.000 de euro Buget municipal	2026	Obiectivul strategic 2 - Reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie
5	Concursuri și promovare a acțiunilor	Termen scurt-mediu	Mai puține mașini	Municipalitate	Membri ULG Școli	Copiii sunt cel mai bun exemplu și cei mai dispuși să se schimbe	2025-2026	Obiectivul strategic 1 - Asigurarea unui sistem de transport incluziv (disponibil și accesibil tuturor)

	de mobilitate în școli		Mai puține emisii de CO2 Mai mulți oameni folosesc transportul public Mai mulți bicicliști			5000 euro		Obiectivul strategic 2 - Reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie
6	Reguli pentru utilizarea pistelor: pentru bicicliști, șoferi și pietoni	Termen scurt- mediu	Mai puține emisii de CO2 Mai mulți bicicliști Reabilitarea străzilor	Municipalitate	Cetățeni ONG-uri Membri ULG Școli	Nevoie astringentă de educație în acest domeniu 2000 euro	2025- 2026	Obiectivul strategic 1 - Asigurarea unui sistem de transport incluziv (disponibil și accesibil tuturor) Obiectivul strategic 2 - Reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie
7	Poliția școlară	Termen scurt- mediu	Mai puține emisii de CO2 Mai mulți bicicliști	Municipalitate	Membri ULG Școli	Nevoie astringentă de educație în acest domeniu Nu necesită alocare bugetară	2025- 2026	Obiectivul strategic 1 - Asigurarea unui sistem de transport incluziv (disponibil și accesibil tuturor) Obiectivul strategic 2 - Reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie

8	Concurs: cei mai mulți km pe bicicletă	Termen scurt-mediu	Mai puține emisii de CO2 Mai mulți bicicliști	Municipalitate	Cetățeni ONG-uri Membri ULG Școli	Este mai ușor să implici oamenii în acceptarea schimbării dacă există și premii. 5.000 euro	2025-2026	Obiectivul strategic 1 - Asigurarea unui sistem de transport incluziv (disponibil și accesibil tuturor) Obiectivul strategic 2 - Reducerea poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie
---	--	--------------------	--	----------------	--	--	-----------	--

Section 3: Planificarea detaliată a acțiunilor



Acțiunile 5+6+7+8	Denumirea activității Concursuri și promovarea acțiunilor de mobilitate în școli
Descrierea activităților - Concurs de biciclete cu premii - Videoclipuri promoționale create de copii pentru a explica utilizarea pistelor de biciclete	
Domeniul de intervenție	Reducerea dependenței de mașină pentru a promova confortul și calitatea vieții
Responsabilități: Lider: Municipality Parteneri: școli; Poliția locală	
Calendar de implementare: Anual, pe o perioadă de 5 ani Trim 1: 1–2 luni. Planificare și coordonare. Definirea obiectivelor, a formatului concursului, coordonarea cu școlile și partenerii Trim 2: 1 lună. Conștientizare și promovare. Lansarea campaniei, distribuirea materialelor, implicarea profesorilor și a elevilor Trim 3: 1–3 luni. Implementarea concursurilor/activităților. Organizarea de provocări de mers pe jos/cu bicicleta/cu autobuzul, concursuri de artă sau eseuri, audituri ale rutelor sigure Trim 4: Monitorizare și colectare de date. Înregistrarea participării, feedback-ului, modificărilor modului de transport Trim 5: 1 lună. Evaluare și recunoaștere. Analiza rezultatelor, acordarea premiilor, împărtășirea rezultatelor cu școala și comunitatea	
Buget Buget total: 10.000 euro Categoriile bugetare: premii constând în biciclete sau rasteluri Resurse: buget municipal, în special finanțarea nerambursabilă din bugetul local în baza Legii nr. 350/2005 privind regimul finanțării nerambursabile din fonduri publice alocate pentru activități non-profit de interes general; - Bugetarea participativă	
Monitorizarea implementării Indicator de rezultat: Numărul de școli care participă la concursul sau campania de mobilitate. Numărul de elevi care participă activ. Numărul de materiale promoționale distribuite (de exemplu, pliante, postere, seturi de instrumente). Numărul de evenimente legate de mobilitate organizate (de exemplu, zile de mers pe jos la școală, parade de biciclete). Numărul de sesiuni/ateliere educaționale organizate. Numărul de lucrări trimise la concursuri (de exemplu, artă, scriere, video) Mecanism de monitorizare: Jurnale de participare și fișe de prezență (colectate de profesori sau coordonatorii școlii în timpul evenimentelor sau provocărilor). Rapoarte ale profesorilor sau coordonatorilor (rezumate post-activitate care descriu ce s-a întâmplat, cine a participat și ce s-a realizat). Dovezi fotografice / Acoperire media (imagini sau videoclipuri ale evenimentelor, postere afișate, activități în clasă etc.). Baza de date cu lucrări trimise (numărul și tipul de lucrări trimise (de exemplu, eseuri, lucrări de artă, lucrări digitale). Sondaje sau formulare de feedback (formulare scurte completate de elevi sau profesori despre implicarea și impresiile lor). Postări pe rețelele sociale sau pe site-ul școlii (documentație publică privind promovarea evenimentului sau recunoașterea elevilor) Înițiere: începutul anului școlar (septembrie) Finalizare: sfârșitul anului școlar (iunie)	

Indicator de rezultat: Creșterea procentuală a numărului de elevi care utilizează moduri de transport sustenabile (de exemplu, mers pe jos, cu bicicleta, transport public). Scăderea procentuală a numărului de copii care predau mașini private la școală. Creșterea procentuală a gradului de conștientizare a mobilității sustenabile în rândul elevilor. Procentul de elevi care declară că se simt mai în siguranță mergând pe jos sau cu bicicleta la școală. Procentul de părinți care susțin deplasările active pentru copiii lor. Numărul de școli care au adoptat un plan de mobilitate sau o acțiune permanentă de mobilitate după campanie.

Mecanismul de monitorizare: Sondaje pre- și post-campanie (Măsurarea schimbărilor în modul de deplasare, conștientizare și atitudini (elevi, părinți, profesori). Numărarea modurilor de deplasare (Sondaje cu mâna ridicată) (Profesorii îi întreabă pe elevi cum au ajuns la școală; rezultatele sunt urmărite în timp). Observații ale traficului (Monitorizarea traficului de copii care predau la școală în afara școlilor (numărări manuale sau video)). Grupuri de focus / interviuri (Cu elevi sau profesori pentru a evalua schimbările percepute în ceea ce privește siguranța sau implicarea). Rapoarte școlare sau jurnale de mobilitate (Urmărirea inițiativelor adoptate după concurs (de exemplu, crearea unui plan de deplasare școlară)). Formulare de feedback pentru părinți (Evaluarea schimbărilor în atitudinile față de a permite copiilor să meargă pe jos sau cu bicicleta la școală).

Indicator	Monitorizare	Inițial	Final
o creștere cu 20% a numărului de elevi care merg pe jos sau cu bicicleta la școală	Sondaje	30% (Septembrie)	50% (Iunie)
Scădere cu 30% a elevilor aduși cu mașina	Numărarea traficului la intrările școlilor	200 mașini/zi	140 mașini/zi
80% dintre elevi pot numi cel puțin 2 beneficii ale mersului pe jos	Chestionare sau sondaje	40% (pre)	80% (post)
10 școli adoptă politici de mobilitate sau planuri de călătorie	Rapoarte	2 școli	10 școli

Început: Septembrie

Finalizare: Iunie

Provocări

Provocare	Impact	Măsuri prevăzute
Timp limitat în programul școlar	Participare scăzută	Aliniere cu programa școlară; activitățile scurte
Suprasolicitare de personal	Angajament scăzut	Furnizarea de seturi de instrumente; desemnarea de coordonatori dedicați
Rezistența parentală	Interzicerea participării elevilor	Implicarea din timp a părinților; construiți încredere și conștientizare
Infrastructură nesigură	Bariere în calea mersului pe jos/ciclismului	Colaborare cu autoritățile locale în materie de siguranță
Impact pe termen scurt	Nicio schimbare de comportament pe termen lung	Legătură cu programele în curs sau planurile de mobilitate școlară
Lipsa de finanțare	Calitate mai scăzută a campaniei	Folosirea unor stimulente simple; sponsorizări locale

Colectare slabă a datelor	Eficacitate greu de dovedit	Sondaje și instrumente standard de raportare
---------------------------	-----------------------------	--

Acțiunile 3+6		Numele activității Promovarea serviciului de închiriere de biciclete
Descrierea activității		
Activitate	Descriere	Alte informații
Studiu de piață și identificarea publicului țintă	Realizarea unor sondaje pentru a înțelege nevoile potențialilor utilizatori și barierele în calea închirierii de biciclete. Identificarea publicului țintă.	Analiza serviciilor existente de închiriere de biciclete
Parteneriate cu afaceri și instituții locale	Colaborări cu școli, universități, hoteluri și companii pentru a oferi oferte sau reduceri exclusive pentru personalul, studenții sau oaspeții lor. Colaborări cu agențiile de turism sau cu evenimentele locale pentru a integra opțiuni de închiriere de biciclete în ofertele lor.	Realizarea unor pachete pentru afacerile locale, care să ofere acces la închiriere de biciclete pentru angajați.
Modernizarea stațiilor de închiriere biciclete	Amplasarea stațiilor de închiriere în zone cu trafic intens	Verificați și reparați bicicletele în mod regulat pentru a asigura calitatea.
Dezvoltați un sistem de rezervări online ușor de utilizat	Actualizarea constantă a aplicației mobile pentru ca utilizatorii să verifice disponibilitatea bicicletelor, să rezerve biciclete și să efectueze plăți.	Opțiuni de plată sigure: plăți digitale precum carduri de credit, portofele mobile sau abonamente
Campanii promoționale și marketing susținut	Campanii pe rețelele sociale pentru a ajunge la un public larg. Platforme precum Instagram, Facebook și Twitter. Reclame direcționate în funcție de date demografice.	Promoții și reduceri: oferte limitate în timp, primele călătorii gratuite sau programe de fidelizare pentru a atrage clienți noi. Pliante și postere.
Evenimente și activități	Plimbări cu bicicleta în comunitate; evenimente precum „Ziua bicicletei la serviciu” sau „Ziua bicicletei în familie” pentru a încuraja oamenii să încerce serviciul. Participare la estivaluri sau târguri, pentru a oferi închirieri gratuite sau cu reducere de biciclete pentru participanți.	Program de „testare”: potențialii clienți pot încerca serviciul gratuit timp de câteva minute.

Descrierea activităților		
Activitate	Descriere	Detalii
Colaborarea cu autoritățile locale pentru dezvoltarea infrastructurii	Susținerea infrastructurii pentru biciclete: piste de biciclete, suporturi pentru biciclete și zone de parcare securizate. Integrarea sistemelor de închiriere de biciclete în soluțiile de transport public.	Asigurarea standardelor de siguranță: bicicletele sunt echipate cu elementele de siguranță necesare, cum ar fi lumini și sonerii, și promovați importanța utilizării căștilor.
Monitorizarea utilizării și colectarea feedback-ului clienților	Indicatori: ratele de utilizare a bicicletelor, frecvența de închiriere, orele de vârf de utilizare și zonele cu cele mai multe închirieri. Sondaje în rândul clienților pentru a primi feedback despre experiența lor cu serviciul de închiriere de biciclete, inclusiv ușurința în utilizare, prețurile, calitatea bicicletelor și serviciul clienți.	Ajustarea strategiilor de marketing pe baza feedback-ului pentru a satisface cerințele clienților sau a îmbunătățirii experienței utilizatorului.
Campanii pentru sustenabilitate și mediu	Beneficiile pentru mediu: utilizarea bicicletelor reduce poluarea și contribuie la îmbunătățirea calității aerului, în special în zonele urbane. Colaborare cu organizațiile de mediu pentru a promova mersul cu bicicleta ca parte a unei inițiative mai ample de sustenabilitate.	Promovarea închirierii de biciclete ca alternativă ecologică la utilizarea mașinii, în special pentru deplasările pe distanțe scurte.
Asistență și servicii pentru clienți	Asistență clienți 24/7 prin chat online, linii telefonice sau e-mail pentru a ajuta cu probleme de rezervare, defecțiuni ale bicicletelor sau întrebări legate de plată. Sistem de feedback: clienții să evalueze experiența și să raporteze orice probleme pe care le întâmpină cu bicicletele sau stațiile.	Proces de returnare ușor: procesul de livrare rapid și convenabil pentru clienți.
Domeniul de intervenție		Reducerea dependenței de mașină pentru a promova confortul și calitatea vieții
Responsabilități		
Lider: Municipality		
Parteneri: școli, ONG-uri, cetățeni		

Calendar implementare: anual, pe o perioadă de 3 ani

Etapa	Durata	Activități
Planificare și strategie	1–2 luni	Studiu de piață, analiza publicului, implicarea părților interesate, definirea KPI-urilor
Pregătire pentru branding Infrastructură	1–2 luni	Materiale comunicare Stații închiriere
Digital Setup	1–2 luni	Organizarea aplicației
Realizarea parteneriatelor	1 lună	Companii locale, școli, agenții de turism și autoritățile orașului
Lansarea campaniei publicitare	2–3 luni	Publicitate, campanii pe rețelele sociale, concursuri
Evenimente publice	1–3 luni	Participare la evenimente tradiționale: ziua fără autoturism, concursuri de biciclete, etc
Monitorizare & Evaluare	Permanent	Sondaje

Buget

Buget total: 5000 euro

Categorie bugetară: vouchere, anunțuri media plătite

Resurse:

- fonduri municipale de tip finanțare nerambursabilă din bugetul local în baza Legii nr. 350/2005 privind regimul finanțării nerambursabile din fonduri publice alocate pentru activități non-profit de interes general;
- program de bugetare participativă
- sponsorizări

Monitorizarea implementării

Început: Mai

Finalizare: Noiembrie

Indicator	Mecanism de Monitorizare	Inițial	Țintă
o creștere cu peste 30% a închirierilor de biciclete	Analiza platformei	10,000/lună	13,000/ lună
Creștere cu 60% a numărului de persoane care cunosc serviciul de închiriere	Sondaj online	30%	60%
75% dintre utilizatorii noi menționează campania drept factor motivațional	Sondaj	n/a	75%
Rată de satisfacție a utilizatorilor de 85%	Sondaj	70%	85%
Scădere cu 15% a numărului de călătorii cu mașina < 3 km (zona pilot)	Sondaj trafic	1000/zi	850/zi

Provocări		
Provocări	Impact	Măsuri
<i>Conștientizare sau interes public scăzut.</i> Este posibil ca oamenii să nu știe că există sistemul de închiriere de biciclete sau să nu înțeleagă beneficiile acestuia.	Rentabilitate redusă a investiției în promovare	Campanii direcționate și cu vizibilitate ridicată; testimoniale, demonstrații și implicarea comunității
<i>Bariere în procesul de integrare a utilizatorilor.</i> Procesele complexe de înregistrare, prețurile neclare sau lipsa accesului digital pot descuraja utilizarea.	Utilizatorii potențiali abandonează înscrierea sau nu încearcă niciodată serviciul	Simplificați procesul de înscriere; oferiți tutoriale sau stimulente pentru utilizatorii noi; asigurați interfețe multilingve
<i>Infrastructură ciclabilă inadecvată.</i> Lipsa pistelor de biciclete sigure, a parcărilor securizate sau a rutelor conectate face ca mersul cu bicicleta să fie incomod sau nesigur.	Limitează atractivitatea și siguranța utilizării bicicletelor închiriate	Îmbunătățirea infrastructurii în colaborare cu autoritățile; evidențierea rutelor sigure în aplicație
Buget limitat pentru promovare. Promovarea poate fi subfinanțată, în special în comparație cu transportul orientat spre utilizarea mașinilor.	Vizibilitate redusă a serviciului în segmentele cheie de utilizatori	Campanii digitale eficiente din punct de vedere al costurilor, influenceri pe rețelele sociale și parteneriate locale
<i>Probleme operaționale sau de întreținere.</i> Bicicletele defecte, indisponibile sau prost întreținute pot descuraja utilizarea.	Experiență negativă a utilizatorului și recomandări negative	Verificări frecvente de întreținere și asistență clienți promptă
<i>Decalajul digital și limitările aplicațiilor.</i> Este posibil ca unii utilizatori să nu aibă smartphone-uri sau să aibă dificultăți cu navigarea în aplicații.	Exclude anumite categorii demografice, în special adulții în vârstă sau grupurile cu venituri mici	Metode alternative de acces (SMS, închirieri la chioșcuri); aplicații intuitive
<i>Vremea și variabilitatea sezonieră.</i> Utilizarea scade pe vreme rea sau în lunile mai reci.	Randament redus al investițiilor promoționale în anumite perioade ale anului	Campanii sezoniere, echipament adecvat vremii și promoții în jurul sezoanelor de vârf
<i>Distribuția inegală a bicicletelor sau a stațiilor.</i> Stațiile pot fi concentrate în anumite zone, lăsând goluri în altele.	Inaccesibilitate percepută sau reală pentru anumite grupuri de utilizatori	Utilizarea reechilibrării bazate pe cerere; promovarea planurilor de extindere axate pe capitaluri proprii
<i>Lipsa integrării cu transportul public.</i> Dacă nu este aliniată cu centrele de transport sau alte servicii de mobilitate, închirierea de biciclete își pierde valoarea ca soluție de „ultim kilometru”.	Număr mai mic de pasageri și utilizare limitată pentru naveta	Mobilitatea multimodală integrată cu carduri de transport sau aplicații de planificare a călătoriilor

Acțiunea 1+2		Denumirea activității Crearea de noi locuri de parcare	
Descrierea activității - Obligatorietatea scoaterii mașinilor de pe pistele de biciclete și de pe linia verde a autobuzelor - Căutarea de locuri libere în apropierea orașului - Construirea de noi parcuri auto			
Domeniu de intervenție		Un oraș cu mai puține mașini	
Responsabilități Lider: Municipality Parteneri: Cetățenii			
Calendar implementare: Trim 1: 2–4 luni. Studiu de fezabilitate și planificare. Selectarea amplasamentului, analiza cererii, bugetarea, contribuția părților interesate Trim 2: 3–6 luni. Proiectare și aprobări. Proiectare arhitecturală, autorizații, evaluări de mediu Trim 3: 2–3 luni. Achiziții și contractare. Proces de licitație, selecția contractanților Trim 4: 6–12 luni. Construcții. Lucrări de terasament, construcții, iluminat, semnalizare, instalații tehnice Trim 5: 1–2 luni. Inspecție și predare. Verificări ale calității, testarea sistemelor inteligente, predarea către operațiuni Trim 6: 1 lună după predare. Operaționalizare. Sistemul de parcare intră în funcțiune; începe monitorizarea			
Buget Buget total: 600.000 euro Categorie bugetară: achiziție de terenuri, construcții Resurse: personal calificat în achiziții publice, firmă de construcții			
Monitorizarea implementării Indicator de rezultat: Numărul de parcuri noi construite Mecanism de monitorizare: Rapoarte de inspecție a șantierului. Rapoarte de progres ale antreprenorilor. Autorizații de construcție și certificate de finalizare. Cartografiere și fotografii din Sistemul Informațional Geografic (GIS) Data de referință: 2025 Data țintă: 2026 Indicator de rezultat: Reducere procentuală a congestiei traficului în zonele înconjurătoare Mecanism de monitorizare: Sondaje periodice privind traficul și parcarile; Numărări ale traficului cu camere video sau drone Data de referință: 2025 Data țintă: 2026			
Provocări			
Provocări	Riscuri	Impact	Măsuri
Juridice și de reglementare	Întârzieri datorate restricțiilor de zonare, reglementărilor de mediu sau refuzurilor de autorizații	Mare	Revizuire juridice și de zonare timpurii, colaborare cu autoritățile municipale în timpul planificării. Evaluările impactului asupra mediului sunt finalizate la timp.
achiziția și proprietatea terenurilor	Probleme legate de achiziționarea terenurilor sau litigii privind	Mare	Verificare detaliată înainte de achiziție cu implicarea proprietarilor de terenuri din timp și în mod transparent.

	proprietatea/titlul de proprietate		
Construcții	Depășiri de costuri, întârzieri, probleme ale contractorilor sau lucrări sub standarde	Mare	Contractori experimentați angajați prin licitații competitive. Termeni contractuali stricți privind calitatea și termenele limită. Monitorizarea detaliată construcția prin intermediul echipelor de management de proiect.
Mediu și vreme	Vremea nefavorabilă întârzie construcția; riscuri de inundații pentru parcuri	Mediu	Timp suficient în calendarul construcției. Evaluări de mediu și de drenaj. Materiale rezistente la intemperii și sisteme inteligente de drenaj.
Financiare	Deficite bugetare, costuri neprevăzute sau întârzieri în finanțare	Mare	Existența fondurilor de rezervă (10-20% din buget). Confirmarea finanțării înainte de a începe. Revizuirea periodică a previziunilor bugetare față de cifrele reale.
Rezistența comunității și a părților interesate	Opoziție publică din cauza preocupărilor legate de strămutare, zgomot sau utilizare a terenurilor	Mediu	Organizarea de consultări publice pentru a comunica clar beneficiile (reducerea congestiei, acces îmbunătățit). Relocare sau compensații acolo unde este necesar.
Operaționale (Post-construcție)	Utilizare redusă, întreținere deficitară sau defecțiuni ale sistemelor tehnologice (de exemplu, sisteme de plată, senzori)	Mediu	Evaluări ale cererii înainte de construcție. Personal instruit cu privire la operațiunile sistemului. Întreținerea și actualizările regulate și programate

Acțiunea 7		Numele activității Poliția școlară
Descrierea activității		
Activitate	Descriere	Detalii
Pregătire	Planificare, aprobare, selecția elevilor	1–4 săptămâni
Implementare	Antrenament, uniforme pregătite, program finalizat	5–8 săptămâni
Dezvoltare	Eveniment de lansare, implementare completă, colectare de feedback	După săptămâna 9

Evaluare	Monitorizare, rotație, motivare și îmbunătățire	Permanent
Domeniu de intervenție		
		Îmbunătățirea siguranței și securității în toate modurile de transport
Responsabilități		
Lider: Școli Parteneri: Municipality, Poliția locală, ONG-uri		
Implementation timeframe		
Anual, pentru a perioadă de 3 ani		
Faza	Activități	Calendar
Planificare și aprobare	Definirea obiectivelor programului, obținerea aprobării conducerii școlii și a părinților	Săptămâna 1–2
Selecția elevilor	Elaborarea criteriilor, anunțarea programului, recrutarea și selecția studenților	Săptămâna 3–4
Instruire și orientare	Susțineți sesiuni de instruire privind siguranța, rolurile, comportamentul și raportarea	Săptămâna 5–6
Materiale și uniforme	Pregătiți veste, ecusoane de identificare, liste de serviciu și echipament de bază	Săptămâna 5–6
Program și configurare a sarcinilor	Atribuirea rolurilor, crearea rotației zilnice/săptămânale, identificarea nevoilor de supraveghere	Săptămâna 7
Launch & Awareness	Lansare și conștientizare	Săptămâna 8
Implementare inițială	Începeți sarcinile de patrulare zilnice sau săptămânale sub supraveghere	Săptămâna 9
Monitorizare și ajustare	Colectarea de feedback, sprijinirea studenților, revizuirea logisticii după cum este necesar	Săptămâna 10–12
Buget		
Buget total: nu este nevoie de alocare bugetară Categorie bugetară: voluntariat Resurse: elevi		
Monitorizarea implementării		
Indicator de rezultat: Numărul de ofițeri elevi recrutați și instruiți. Numărul de sesiuni de instruire desfășurate. Numărul de ture de serviciu efectuate de ofițerii elevi. Numărul de zone școlare sau puncte de intrare/ieșire acoperite. Numărul de activități de conștientizare desfășurate (adunări, postere, buletine informative etc.). Numărul de profesori sau personal desemnat să supravegheze patrula elevilor. Materiale distribuite (veste, ecusoane, orare, manuale).		

Mecanismul de monitorizare: Jurnale de prezență și activități. Fișe de prezență la instruire. Rapoarte săptămânale de supraveghere. Documentație foto. Liste de verificare pentru distribuie. Formulare de feedback (profesori, elevi). Percepția comunității. Orare de serviciu și liste de rotație.

Data de referință: începutul anului școlar (septembrie).

Data țintă: sfârșitul anului școlar (iunie).

Indicator de rezultat: Îmbunătățirea conștientizării siguranței elevilor. Reducerea încălcărilor regulilor de circulație în zonele școlare (de exemplu, parcare ilegală, excesul de viteză). Creșterea numărului de elevi care participă la activități de siguranță pietonală și rutieră. Cooperare sporită între elevi și personal în ceea ce privește siguranța școlară. Creșterea feedback-ului pozitiv din partea comunității școlare (elevi, personal, părinți). Numărul de incidente de siguranță (de exemplu, accidente, accidente evitate la limită) raportate sau reduse. Elevii demonstrează leadership și responsabilitate prin sarcini de patrulare. O mai mare respectare a regulilor de siguranță din partea elevilor și părinților.

Mecanismul de monitorizare: Sondaje și chestionare (Colectarea de feedback de la elevi, profesori și părinți cu privire la impactul perceput al programului).

Rapoarte de incidente și accidente (Urmărirea incidentelor înainte și după lansarea programului pentru a măsura reducerea problemelor legate de siguranță).

Monitorizarea încălcărilor regulilor de circulație (Colaborarea cu autoritățile locale sau cu securitatea școlii pentru a urmări schimbările în încălcările regulilor de circulație din jurul școlii).

Evaluări ale performanței patrulelor elevilor (Evaluări regulate ale patrulelor elevilor de către profesori sau supraveghetori, pe baza feedback-ului de la personal și elevi).

Sesiuni lunare de feedback (Organizarea de sesiuni cu elevii, personalul și părinții pentru a evalua eficacitatea programului și a identifica domeniile de îmbunătățire).

Studii observaționale (Monitorizarea patrulelor elevilor în timpul îndeplinirii atribuțiilor lor pentru a evalua implicarea, eficacitatea și impactul acestora asupra comportamentului în trafic).

Analiza comparativă a datelor (Compararea datelor de siguranță (de exemplu, accidente rutiere, incidente) înainte și după implementarea programului).

Discuții de grup (Implicarea unui grup mic de elevi, personal și părinți pentru a discuta influența programului asupra siguranței și comportamentului).

Data de referință: începutul anului școlar (septembrie)

Data țintă: sfârșitul anului școlar (iunie)

Secțiunea 4: Cadrul de implementare



Guvernanță

Pentru a asigura implementarea și monitorizarea eficientă a PIA (Planului Integrat de Acțiune), organismul de supraveghere este echipa de proiect și Consiliul Local. Echipa de proiect își asumă responsabilitatea de a-l prezenta Consiliului Local, care își asumă responsabilitatea de a-l aproba printr-o decizie formală. Acest proces susține responsabilitatea sa, îmbunătățește coordonarea dintre departamente și părți interesate și asigură transparența în procesul decizional. Prin prezentarea acestuia consiliului local, se aliniază acțiunile PIA cu obiectivele strategice mai largi ale orașului și se facilitează implicarea continuă a părților interesate pe tot parcursul procesului de implementare.

Angajamentul părților interesate locale este un factor critic în implementarea cu succes a PIA. Implicarea activă a grupurilor comunitare, a organizațiilor societății civile, a întreprinderilor locale și a locuitorilor asigură că planul este ancorat în nevoile și realitățile locale. Implicarea lor nu numai că promovează un sentiment de apartenență, dar contribuie și cu informații și resurse valoroase pe parcursul fazelor de planificare și execuție. Construirea de parteneriate pe termen lung și menținerea unor canale de comunicare deschise și transparente cu părțile interesate vor fi esențiale pentru menținerea impulsului, abordarea potențialei rezistențe și asigurarea faptului că acțiunile planului sunt incluzive, echitabile și susținute pe scară largă. După cum a demonstrat deja vasta noastră experiență în proiectele URBACT, Grupul Local Urbact nu își încheie activitatea odată ce proiectul este finalizat. Aceștia își asumă deja un angajament de continuare la elaborarea acestui Plan și a acțiunilor care sunt prevăzute a fi implementate și în anii următori.

Costuri și strategie de finanțare

O strategie clară și realistă de calculare a costurilor și finanțare este esențială pentru a asigura implementarea cu succes a PIA. Aceasta include estimarea cerințelor financiare generale pentru fiecare acțiune și fază a planului, așa cum este deja prezentat în tabelul de acțiuni. Strategia de finanțare a fost elaborată, identificând surse potențiale precum bugetele municipale, parteneriatele public-private (în natură) și granturile de la donatori (părinții copiilor implicați). De asemenea, este important să se evalueze acțiunile după primul an, pentru a vedea dacă bugetul a fost bine definit sau dacă necesită ajustări sau rafinări. Evaluările transparente ale costurilor și mecanismele de finanțare bine definite vor spori credibilitatea, vor facilita implicarea părților interesate și vor crește probabilitatea de realizare cu succes.

Acordarea de finanțare nerambursabilă de la bugetul de stat pentru activitățile desfășurate de organizațiile neguvernamentale este o practică al cărei început a fost marcat în 1996, de către Ministerul Educației, care a finanțat pentru prima dată proiecte propuse de sectorul neguvernamental în domeniul cercetării științifice. Odată cu trecerea timpului, la nivel național, au fost create o multitudine de mecanisme pentru acordarea de finanțări nerambursabile din fonduri publice pentru activitățile organizațiilor societății civile, cadrul juridic general în această materie fiind reprezentat de Legea nr. 350/2005 privind regimul finanțării nerambursabile din fonduri publice alocate pentru activități de interes general. Trecerea timpului, dezvoltarea socială și tehnologică sunt elemente care au condus la creșterea cerințelor cetățenilor, ceea ce a demonstrat necesitatea îmbunătățirii cadrului juridic aplicabil finanțării nerambursabile în vederea actualizării, standardizării și transparenței practicilor la nivelul administrației publice centrale și locale.

Programul de bugetare participativă este un proces democratic în care cetățenii decid direct modul în care se cheltuiește o parte din bugetul public. Prin intermediul acestui mecanism, comunitatea este implicată în procesul decizional, iar primăriile pot implementa proiecte propuse și votate de cetățeni.

Implicarea cetățenilor: Cetățenii propun proiecte care urmează să fie implementate în comunitate.

Proces democratic: Cetățenii votează proiectele preferate.

Alocarea fondurilor: Primăria alocă fonduri din bugetul public proiectelor cu cele mai multe voturi.

Transparență: Procesul promovează transparența și responsabilitatea în gestionarea fondurilor publice.

Calendarul acțiunilor

Cronologia generală a Planului nostru Integrat de Acțiune (PIA) privind tranziția către o mobilitate mai ecologică este structurată în faze clare, inclusiv acțiuni pe termen scurt (1-2 ani) și pe termen mediu (3-5 ani). Această abordare etapizată permite obținerea de rezultate timpurii, evaluarea continuă și flexibilitatea de adaptare la circumstanțele în schimbare. Fiecare fază include etape specifice, termene limită și indicatori de performanță pentru a urmări progresul și a asigura responsabilitatea, așa cum se vede în tabelul de acțiuni. Această cronologie bine definită ajută, de asemenea, la coordonarea eforturilor între departamente și părți interesate, la alinierea cu ciclurile de finanțare și la comunicarea clară a așteptărilor către public. Integrarea cu alte cronologii de planificare urbană - cum ar fi strategiile climatice, de utilizare a terenurilor și de infrastructură - este esențială pentru maximizarea sinergiilor și evitarea duplicării eforturilor.

Evaluarea riscurilor

O evaluare cuprinzătoare a riscurilor este esențială pentru a anticipa și gestiona potențialele provocări care ar putea împiedica implementarea cu succes a Planului Integrat de Acțiune (PIA) privind mobilitatea. Riscurile pot include schimbări politice sau instituționale, incertitudini legate de finanțare, rezistență a părților interesate, întârzieri în aprobarea proiectelor și probleme tehnice sau de mediu neprevăzute. Identificarea timpurie a acestor riscuri permite dezvoltarea de strategii de atenuare - cum ar fi planificarea de contingență, cadre de implicare a părților interesate și căi flexibile de implementare. Monitorizarea regulată și analizele riscurilor ar trebui integrate în structura de guvernare pentru a asigura răspunsuri prompte la problemele emergente. O abordare proactivă a managementului riscurilor va spori reziliența planului și va crește probabilitatea atingerii obiectivelor sale de mobilitate și sustenabilitate.

Risc	Probabilitate	Impact	Strategie de mediere
Schimbări politice sau instituționale	Medie	Mare	Asigurarea sprijinului politic; integrarea PIA în documentele oficiale de politici și în planurile pe termen lung.
Incetitudini privind finanțarea	Mare	Mare	Diversificarea surselor de finanțare; includerea rezervelor pentru situații neprevăzute; solicitați aplicarea pentru granturi externe.
Rezistența părților interesate (de exemplu, din partea locuitorilor sau a companiilor)	Medie	Medie – Mare	Implicare timpurie și continuă; comunicare clară a beneficiilor; planificare participativă.
Întârzieri în aprobarea proiectelor sau blocaje administrative	Medie	Medie	Optimizarea proceselor interne; alocarea unei echipe de coordonare dedicată.
Provocări tehnice sau de infrastructură	Mică– Medie	Mare	Efectuarea studiilor de fezabilitate în avans; prevederea unei rezerve de timp și buget.

Lipsa coordonării interdepartamentale	Medie	Medie	Înființarea unui grup de lucru interdepartamental; întâlniri regulate de coordonare.
Percepția publică sau reacția adversă a mass-media	Medie	Medie	Comunicare transparentă; campanii de informare a comunității; răspuns proactiv la feedback.
Changing mobility trends or technology shifts	Mică– Medie	Medie	Schimbarea tendințelor de mobilitate sau a schimbărilor tehnologice.

Monitorizare și raportare

Un cadru robust de monitorizare și raportare este esențial pentru a urmări implementarea și eficacitatea Planului Integrat de Acțiune (PIA) privind mobilitatea verde. Acest cadru prezintă proceduri clare pentru colectarea, analizarea și raportarea datelor privind progresele înregistrate în atingerea obiectivelor strategice. Indicatorii cheie de performanță (KPI) și obiectivele măsurabile sunt definiți pentru fiecare obiectiv strategic, permițând atât evaluarea cantitativă, cât și cea calitativă. Intervalele regulate de raportare - cum ar fi rapoartele de progres trimestriale sau anuale - vor asigura transparența și vor permite ajustări la timp, acolo unde este necesar. Implicarea părților interesate în procesul de monitorizare sporește responsabilitatea și încurajează implicarea continuă. Dacă este posibil, se vor utiliza tablouri de bord digitale sau platforme de date deschise pentru a partaja progresul cu publicul și pentru a sprijini luarea deciziilor bazate pe dovezi.

Obiectiv Strategic	Indicator	Țintă	Sursa datelor
Promovarea modurilor de transport sustenabile	% din călătoriile efectuate pe jos, cu bicicleta sau cu transportul public	≥ 60% din totalul zilnic	Sondaj anual cu privire la mobilitate
Îmbunătățirea accesibilității și a acoperirii transportului public	% din populație aflată la o distanță de 500 m de o stație frecventă de transport public	50%	date GIS / anual
Reducerea utilizării mașinii private și a aglomerației	Volumul mediu zilnic al traficului în centrul orașului	Scăzut cu 20% față de anul de referință 2025	Numărări de trafic / semestrial
Emisii mai mici legate de transport	Emisii de CO ₂ din transportul urban (tone/an)	Scăzut cu 30% față de anul de referință 2025	Rapoarte ale agenției de mediu / Anuale
Creșterea gradului de conștientizare a publicului cu privire la mobilitatea verde	% dintre locuitori care sunt conștienți de planul de mobilitate durabilă al orașului	≥ 50%	Sondaj public / La fiecare 2 ani

Concluzie

Acest Plan Integrat de Acțiune privind o mobilitate mai ecologică pentru Bistrița oferă un cadru coerent pentru a crea un sistem de transport mai accesibil, eficient și sustenabil. Prin combinarea măsurilor de politici, a dezvoltării infrastructurii, a inovării tehnologice și a implicării comunității, planul își propune să îmbunătățească conectivitatea, să reducă impactul asupra mediului și să îmbunătățească calitatea vieții pentru toți utilizatorii. Implementarea cu succes va depinde de o coordonare puternică între părțile interesate, de monitorizarea continuă a rezultatelor și de angajamentul de a adapta strategiile pe măsură ce nevoile de mobilitate evoluează. Printr-o viziune comună și un efort susținut, acest plan pune bazele unei rețele de mobilitate moderne, incluzive și reziliente, care susține creșterea economică și gestionarea mediului pentru viitor.