



TRAM - Plan de Acțiune pentru îmbunătățirea mobilității urbane în Regiunea Nord-Vest a României

Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest

Gergely Török

Manager Proiect

Cristina David

Expert implementare

Civitta Romania

Reinhold Stadler

Ioana Ivanov

Expert ITRE

Document final

Ianuarie 2019

ABREVIERI

PA	Plan de Acțiune
PP	Partener proiect
ITRE	ITRE - Echipa Internațională de Experți Regionali (prescurt. International Team of Regional Experts)
BP	Bune Practici
CBP	Cele mai Bune Practici
CRR	Comitetul Regional de Reprezentanți TRAM
ADR Nord-V	Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest
ITS / SIT	Intelligent Transport System / Sisteme Inteligente de Transport

CONȚINUT

INTRODUCERE.....	5
1. ABORDAREA PP5 (AGENȚIA DE DEZVOLTARE REGIONALĂ NORD-VEST).....	7
CAPITOLUL 1. IDENTIFICAREA CELOR MAI BUNE PRACTICI.....	9
Capitolul 1.1 – Analiza gap	9
1.1.2 Conectarea problemelor la Bunele Practici (BP).....	11
Capitolul 1.2 – Identificarea celor mai bune practici	12
Capitolul 1.3 – Identificarea acțiunilor adecvate pentru transferul Celor mai Bune Practici	13
CAPITOLUL 2. DEFINIREA PLANULUI DE ACȚIUNE.....	18
PLAN DE ACȚIUNE INFORMAȚII GENERALE	18
Contextul politicii planului de acțiune	18
Detaliile acțiunilor prevăzute în planul de acțiune	18
Acțiunea 1.....	19
Acțiunea 2.....	21
Acțiunea 3.....	23
Acțiunea 4.....	25
Acțiunea 5.....	27
Acțiunea 6.....	29

INTRODUCERE

Acest document, Planul de Acțiune pentru îmbunătățirea mobilității urbane în regiunea Nord-Vest a României (PA) este rezultatul unui proces extins de schimb de experiență și transfer de cunoștințe. Procesul a început cu colectarea bunelor practici în domeniul mobilității urbane pe trei tematici specifice: 1. Politici de Transport, 2. ITS / SIT (Intelligent Transport System / Sisteme Inteligente de Transport) și 3. Transport Verde / cu emisii reduse de carbon). Bunele practici au fost colectate de la fiecare partener de proiect: PP1 – Regiunea Marche - Italia, PP2 – Guvernul Regional Andaluzia - Spania, PP3 - Regiunea Blekinge - Suedia, PP4 – Municipality Miskolc - Ungaria, PP5 - Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest, România.

La nivel local, întregul proiect este susținut de Comitetul Regional de Reprezentanți (CRR), format din: experți, reprezentanți ai autorităților publice, companii private, ONG-uri sau instituții academice active în domeniul mobilității urbane. Procesul de schimb de experiență și transfer de cunoștințe este susținut de Echipa Internațională de Experți Regionali (ITRE). Fiecare partener din proiect are propriul său expert ITRE.

În primul an al proiectului au fost identificate 45 de bune practici pentru care au fost realizate fișe conținând informații valoroase despre inițiativă, obiective, indicatori, lecții învățate etc. Cele 45 de bune practici au fost analizate în profunzime prin vizite de studiu, prezentări publice sau dezbateri.

Pentru a consolida transferul de cunoștințe între partenerii proiectului, fiecare organizație elaborează un Plan de Acțiune (PA) prin care transferă ideile, acțiuni sau proiecte extrase din cele 45 de bune practici. Rolul acestui Plan de Acțiune este de a îmbunătăți impactul instrumentului de politică selectat de fiecare dintre parteneri utilizând cunoștințele acumulate în timpul procesului de schimburi de experiență. Instrumentele de Politică identificate de fiecare partener din proiect sunt:

- PP1 - Regiunea Marche: Dezvoltarea Regiunii Marche și Programul Regional Operațional Jobs ERDF 2014/2020 Axa de Prioritate 4 Susținerea tranziției către o economie a emisiilor de carbon reduse în toate domeniile
- PP2 - Guvernul Regional Andaluzia: Programul Operațional Regional Andaluzia 20142020
- PP3 - Regiunea Blekinge: Strategia Regională Blekinge 20142020
- PP4 - Municipality Miskolc: Program Integrat Teritorial (pentru Miskolc)
- **PP5 - Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest: Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa 4, Obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă**

Planul de Acțiune este împărțit în două părți pentru care experții ITRE au elaborat o metodologie comună ce urmărește filtrarea și extragerea ideilor relevante din lista de 45 de bune practici și transformarea acestora în acțiuni ce urmează să fie puse în practică de fiecare partener din proiect. Prima parte se referă la selectarea celor mai importante bune practici din perspectiva fiecărui partener din proiect, având în vedere potențialul de a îmbunătăți mobilitatea urbană în propriul oraș / regiune. Aceste bune practici selectate sunt considerate cele mai bune practici (CBP) și sunt analizate în profunzime pentru a găsi cele mai relevante idei, acțiuni sau chiar proiecte întregi care pot fi transferate. A doua parte prezintă acțiunile detaliate pe care partenerul de proiect decide să le pună în aplicare în regiunea sa, valorificând astfel cunoștințele acumulate pe parcursul proiectului. Acțiunile prezentate au legături puternice cu cele mai bune practici selectate (CBP).

După finalizarea primei versiunii preliminare a Planului de Acțiune, fiecare partener organizează un atelier de evaluare reciprocă. În cadrul acestui eveniment, echipa internațională a experților regionali evaluează versiunea preliminară și oferă feedback pentru îmbunătățirea calității generale a Planului de Acțiune final.



URMĂTOAREA PARTE (CAPITOLUL 1) REPREZINTĂ O SINTEZĂ A UNEI METODOLOGII MAI AMPLE CU MULTIPLE ANALIZE ȘI FILTRE PENTRU IDENTIFICAREA CELOR MAI BUNE PRACTICI (CBP) ÎMPREUNĂ CU ACȚIUNI TRANSFERABILE, MĂSURI SAU PROIECTE.

1. ABORDAREA PP5 (AGENȚIA DE DEZVOLTARE REGIONALĂ NORD-VEST)

Scopul proiectului TRAM este îmbunătățirea instrumentelor de politică publică selectate de fiecare regiune / oraș în cadrul parteneriatului, cu o abordare diferită de la caz la caz. În cazul României, regiunea (ex. Regiunea de Dezvoltare Nord Vest) nu are putere decizională la nivel politic sau administrativ. Agențiile de dezvoltare regională funcționează ca ONG-uri de utilitate publică care, pe lângă rolul lor de planificare, sunt organisme de implementare pentru o parte din Fondurile UE (POR-Programul Operațional Regional), reprezentând un nivel intermediar între autoritățile locale și naționale. Prin urmare, ADR NORD-VEST nu poate implementa proiecte de infrastructură, poate doar să coordoneze sau să colaboreze cu orașe sau alte organizații pentru a facilita implementarea unor astfel de proiecte, acestea fiind responsabilitatea administrației naționale, județene sau locale. Deoarece primele două nu reprezintă grupurile țintă pentru proiectul TRAM, acțiunile ce urmează a fi implementate ca parte a Planului de Acțiune și ca urmare a transferului de cunoștințe vor fi responsabilitatea administrațiilor publice locale. Reprezentanții ONG-urilor sau al mediului academic din cadrul Comitetul Reprezentanților Regionali (CRR) vor fi beneficiarii proiectelor / acțiunilor sau vor fi implicați direct în procesul de dezvoltare și implementare a acestora.

În Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, din România, Comitetul Reprezentanților Regionali (CRR) este format din următoarele tipuri de factori interesați :

- S1a - Autorități publice locale (municipii reședință de județ): Baia Mare, Bistrița, Cluj-Napoca, Oradea, Satu Mare, și Zalău;
- S1b - Autorități Metropolitane: Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Oradea;
- S1c - Autoritățile responsabile cu protecția mediului: Agenția pentru Protecția Mediului Satu Mare și Agenția pentru Protecția Mediului Cluj;
- S2 - Organizațiile responsabile pentru transport public: Compania de Transport Public Cluj-Napoca (CTP Cluj-Napoca);
- S3 - Clustere: Cluj IT Cluster;
- S4 - Academic și Cercetare: Universitatea Tehnică din Cluj Napoca și Universitatea din Oradea;
- S5 - ONG: Clubul de Ciclism Cluj Napoca, Asociația Sportivă Probikers Bihor.

Prima etapă a început cu colectarea bunelor practici din domeniul mobilității urbane, relevante pentru proiectul TRAM. În timpul primelor întâlniri cu CRR, prin intermediul unei sesiuni de brainstorming, au fost adăugate alte bune practici pe lista inițială. Reprezentanții CRR prezenți la întâlnire au votat cele mai relevante BP pentru a fi incluse în procesul de schimb de experiență. Votul reprezentanților CRR constituie 33.3% din decizia finală. Procentul de 66.6 % a fost împărțit între expertul ITRE și reprezentantul Agenției de Dezvoltare Regională Nord-Vest. În cea de a doua lună au avut loc două întâlniri pentru a susține transferul de cunoștințe între partenerii de proiect. Pe lângă discuțiile legate de problemele locale legate de mobilitatea urbană, întâlnirile s-au bazat în principal pe prezentările de bune practici de la alți parteneri de proiect (ex. Andaluzia-Sevilla sau Miskolc) dezbateri și schimburi de idei

Elaborarea Planului de Acțiune a început după finalizarea metodologiei și realizarea unui chestionar ce vizează identificarea și prioritizarea problemelor principale, dar și înțelegerea priorităților membrilor CRR pentru următoarea perioadă de programare al UE. Ultima parte a chestionarului a fost utilizată pentru a colecta idei ce ar putea fi incluse în Planul de Acțiune. După ce problemele principale au fost identificate și

prioritizate, expertul ITRE a elaborat Analiza GAP și a finalizat procesul identificării CBP, împreună cu reprezentanții PP5 (Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest). Rezultate procesului au fost transmise către CRR pentru observații. Întâlnirea a cincea a CRR a validat rezultatele Analizei GAP, pentru a evalua gradul de transferabilitate a Celor mai Bune Practici (CBP) selectate (cel puțin parțial) și pentru a dezbate primele idei pentru Planul de Acțiune.

După finalizarea versiunii preliminare a Planului de Acțiune, Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest a organizat un atelier de evaluare reciprocă, în cadrul căruia experții ITRE au oferit un feedback valoros, având drept scop creșterea calității documentului. Unele sugestii s-au referit la procesul de elaborare a Planului de Acțiune, în timp ce altele au vizat acțiunile transferate. De exemplu, experții ITRE au recomandat clarificarea principalelor probleme, întrucât unele păreau să se suprapună în funcție de descrierea lor. În ceea ce privește transferul de acțiuni, recomandarea pentru aplicația Ciclogreen a fost că accentul nu ar trebui pus pe datele colectate ci mai degrabă pe motivația oamenilor de a folosi bicicleta pentru deplasările cotidiene. Acest lucru este legat de faptul că, în multe cazuri, cantitatea de date colectate prin intermediul aplicației nu este suficient de mare pentru ca acestea să fie relevante din punct de vedere statistic. În general recomandările sau referit la transferabilitatea Celor mai Bune Practici și evitarea diferitelor probleme apărute la nivel local în timpul implementării și a modului în care PP5 le-ar putea depăși.

CAPITOLUL 1. IDENTIFICAREA CELOR MAI BUNE PRACTICI

Identificarea Celor mai Bune Practici este o abordare metodologică ce include două activități principale.

În capitolul 1.1 sunt identificate problemele principale și deficiențele instrumentului de politică publică ale fiecărui partener pentru a găsi posibile soluții sau abordări în lista exemplurilor de bună practică (Analiza GAP).

În capitolul 1.2 sunt evaluate bunele practici din perspectiva modului în care acestea reușesc să rezolve sau amelioreze principalele probleme și deficiențe ale instrumentului de politică publică.

CAPITOLUL 1.1 – ANALIZA GAP

(Chestionar elaborat de ITRE și reprezentantul PP5, completat de toți membrii CRR)

Primul pas în elaborarea Planului de Acțiune se bazează pe actualizarea problemelor principale¹ pentru Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest și pentru instrumentul de politică publică (Programul Operațional Regional 2014-2020, PI. 4.1). Aceste probleme principale au fost identificate și prioritizate prin intermediul unui chestionar adresat membrilor CRR. Chestionarul a avut 19 respondenți din grupul CRR.

Chestionarul a inclus următoarele întrebări

1. Care sunt principalele probleme legate de implementarea și promovarea proiectelor de mobilitate cu care v-ați confruntat în prezenta perioadă de programare (2014-2020)?
2. Care sunt principalele probleme legate de infrastructura de transport?

Primele două întrebări sunt folosite pentru a identifica și prioritiza principalele probleme. Pentru mai multe detalii, consultați Tabelul 1.

3. Ce tipuri de proiecte de mobilitate urbană considerați că vor fi prioritare pentru municipiul / organizația dumneavoastră pe termen mediu-lung 2020(3)-2030?

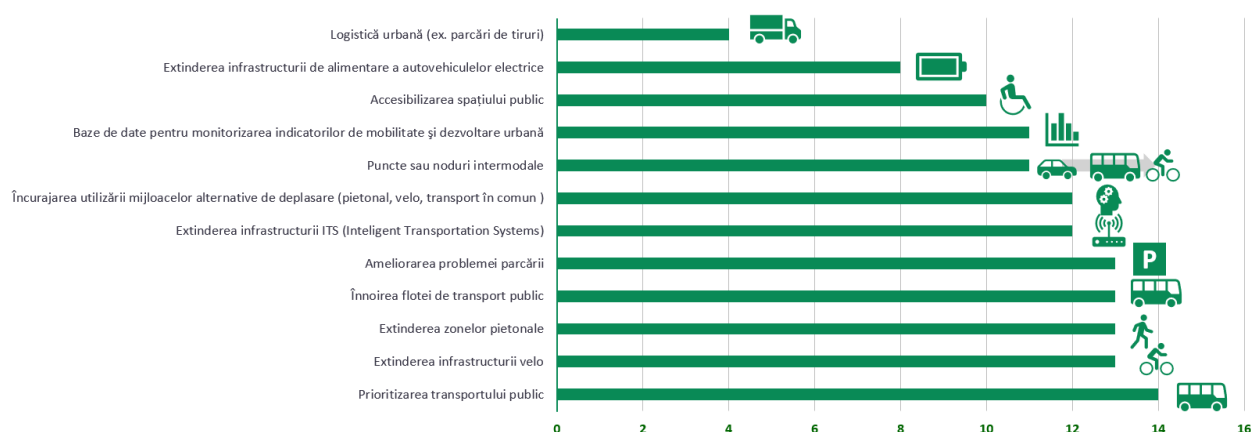


Figura 1 Principalele priorități pentru anul 2020(3)-2030 din perspectiva CRR

¹ În aplicația pentru proiectul TRAM sunt enumerate câteva dintre problemele principale, dar după mai bine de doi ani a fost nevoie de o actualizare deoarece multe noi probleme sau provocări au fost evidențiate în cadrul întâlnirilor CRR.

4. Ce tipuri de acțiuni considerați, în calitate de reprezentant în cadrul CRR TRAM, că sunt relevante pentru a sprijini implementarea și promovarea proiectelor de mobilitate urbană finanțate în perioada 2014-2020?

5. Ce tipuri de acțiuni considerați, în calitate de reprezentant în cadrul CRR TRAM, că sunt relevante pentru a sprijini pregătirea următoarei perioade de programare din perspectiva mobilității urbane?

Întrebările 5 și 6 sunt menite să identifice tipurile de posibile acțiuni legate de nevoile prezentate de membrii Comitetului Regional de Reprezentanți și ale instituțiilor sau organizațiilor pe care aceștia le reprezintă. Educația referitoare la mobilitatea urbană, continuarea procesului de transfer de cunoștințe, accesul la programe de formare, lecții sau prelegeri legate de mobilitatea urbană, informații privind oportunitățile de finanțare, dar și acțiuni de încurajare a persoanelor care folosesc biciclete pentru deplasări cotidiene, sunt principalele priorități identificate pentru Planul de Acțiune.

Tabelul de mai jos prezintă problemele principale selectate. Aceasta include titlul problemei împreună cu o scurtă descriere. Importanța problemei este prezentată printr-o scală cu 3-valori: 1 - relevant, dar nu important; 2 - important, dar nu critic; 3 - critic. Pentru a transforma voturile din chestionar în scala 1-2-3, următorul algoritm a fost utilizat:

>50 voturi = importanță 3; 45-49 voturi = importanță 2; mai puțin de 45 voturi = importanță 1

Tabel 1 Listarea și prioritizarea problemelor. Un tabel separat pentru fiecare PP.

Nr. problemă	Titlul problemei	Descrierea problemei	Evaluarea importanței	Zone cu potențial de îmbunătățire
		(scurtă explicație)	1 / 2 / 3	Politici de transport / ITS / Transport Verde
I	Străzi blocate de trafic în orele de vârf	Există generatori de trafic (ex. școli) care atrag mai mult trafic în orele de vârf decât poate susține infrastructura de transport.	3	Politici de transport / ITS / Transport Verde
II	Nu sunt informații pentru transport nemotorizat	Lipsa informațiilor legate de fluxuri pietonale și cu bicicleta.	3	Politici de transport / ITS /
III	Proiectele de mobilitate urbană nu sunt promovate suficient	Proiectele de mobilitate urbană nu sunt explicate și promovate suficient fiindcă nu sunt considerate o prioritate.	2	Politici de transport
IV	Populația nu este deschisă metodelor de transport alternativ	Populația este rezervată față de proiectele care promovează mobilitatea alternativă în locul transportului cu mașina personală.	1	Politici de transport
V	Zone centrale ocupate de mașini	Zonele centrale sunt sufocate de trafic și mașini parcate.	3	Politici de transport / ITS / Transport Verde
VI	Lipsa facilităților P&R	O mare parte a traficului din suburbii circulă către zona centrală (lipsă park & ride)	3	Politici de transport / ITS / Transport Verde
VII	Nu există o rețea de piste de biciclete	Orașele sunt lipsite de rețele de piste și benzi pentru bicicliști, chiar dacă au infrastructură este vorba	1	Politici de transport / Transport Verde

		preponderent de segmente disparate		
VIII	Gradul scăzut de implicare al Comitetului Regional de Reprezentanți în politicile de mobilitate	Comitetul Regional de Reprezentanți este rar implicat în realizarea politicilor de mobilitate urbană dezvoltate la nivelul național.	1	<i>Politici de transport</i>

Tabel 1. Reprezintă un rezultat intermediar important. Datorită informațiilor completate în această etapă, PP5 cunoaște cele mai importante provocări din domeniul mobilității urbane, prioritizate în funcție de feedbackul primit de la membrii CRR.

1.1.2 CONECTAREA PROBLEMELOR LA BUNELE PRACTICI (BP)

(Activitate întreprinsă de expertul ITRE)

Pentru fiecare problemă, Bune Practici au fost selectate care ar putea fi abordate. Singura limită în acest caz a fost faptul că partenerii din proiect nu își puteau selecta propriile Bune Practici.

Tabel 2 Relevanța potențială a Bunelor Practici (cât de multe probleme principale au fost abordate de fiecare Bună Practică (BP))

BP ID	Nr. problemelor abordate după importanță			Nr. problemelor ce nu au fost abordate	Sumă ponderată
	1	2	3	0	
BP 3			1	7	3
BP 10	1		2	5	7
BP 24			1	7	3
BP 7	1	1	1	5	6
BP 28			1	7	3
BP 18	1		1	6	4
BP 34	1	1	1	5	6
BP 36	1			7	1
BP 5	1			7	1
BP 11	1			7	1
BP 30	1			7	1
BP 17			1	7	3
BP 14			1	7	3
BP 2			1	7	3
BP 8			1	7	3
BP 12	1	1		7	3
BP 13	1			7	1
BP 9	1			7	1
BP 20	1			7	1

BP 26	2	1		5	3
-------	---	---	--	---	---

După această etapă a analizei, experții PP și ITRE cunosc cum este abordată fiecare problemă principală prin intermediul Bunelor Practici disponibile. Acest pas oferă informații prețioase despre performanța bunelor practici. Bunele practici cu o sumă ponderată mai mică de 2 au fost eliminate.

CAPITOLUL 1.2 – IDENTIFICAREA CELOR MAI BUNE PRACTICI

(Activitatea întreprinsă de expertul ITRE împreună cu reprezentantul PP5, validată de membrii CRR)

Această etapă evaluează cele mai promițătoare Bune Practici, selectate prin intermediul analizei GAP. Cele mai Bune Practici identificate vor fi incluse în Planul de Acțiune. Pentru această selecție au fost efectuate două tipuri de evaluări.

- **Evaluarea impactului BP** dintr-o perspectivă socială, de mediu și economică;
Evaluarea barierelor ce trebuie depășite pentru implementarea / transferul bunelor practici.

Tabel 3 Identificarea Celor mai Bune Practici.

A. Importanță: se referă la importanța problemei, la fel ca în Tabelul 1.

B. Valori pentru probleme și sustenabilitate: 1 – Negativ; 2 – Neutru; 3 – Pozitiv; 4 - Foarte Pozitiv.

C. Valori pentru bariere: 1. - Complexe; 2. - Importante; 3. - Specifice; 4. - Limitate.

BP nr.	Importanța problemei (A)							Evaluarea generală a sustenabilității (B)			Numărul barierelor în funcție de nivelul de complexitate (C)			
	I	II	III	IV	V	VII	VIII	ENV	SOC	ECO	1	2	3	4
3	3							3	3	3		1	2	
10	2	4		4				2	4	2		1	3	2
24	2							4	3	1	2	1		
7	3		4			4		2	4	2		1	2	1
28	3							4	3	1		2		1
18	2		1					2	4	2		1	3	
34			3	4	4			4	4	3		1	2	1
17		2						2	4	2	1		1	
14					4			4	4	2				1
2					2			3	2	1			4	
8					3			2	4	1			1	2
12			3			4		3	4	3		1	2	1
26							3	3	3	2		1	1	

Rezultatele acestui ultim tabel sunt Cele mai Bune Practici care vor sta la baza Planului de Acțiune.

CAPITOLUL 1.3 – IDENTIFICAREA ACȚIUNILOR ADECVATE PENTRU TRANSFERUL CELOR MAI BUNE PRACTICI

Această parte se concentrează pe identificarea componentelor (proiect, idee sau acțiune) care pot fi transferate din cele 6 cele mai bune practice selectate (CBP).

Următorul pas constă în elaborarea unei analize SWOT la nivelul organizației care ar trebui să implementeze acțiunile selecționate. În cazul României, Agențiile de Dezvoltare Regională nu dispun de putere decizională administrativă sau politică, de aceea organizația luată în considerare pentru SWOT este un parteneriat între Agenția de Dezvoltare Regională și cele 6 reședințe ale județelor din componența Regiunii Nord-Vest.

Tabel 4 Analiza SWOT pentru fiecare BP relaționate la capacitatea autorității executive

BP 7 - Bicipolitana		
Origine internă	Puncte tari (denumite S1, S2, S3, etc)	Puncte Slabe (denumite W1, W2, W3, etc)
	S1. Cele mai multe municipii (reședințe județene) din regiune au sau pregătesc deja studii de fezabilitate pentru infrastructură pentru biciclete. S2. 5/6 Municipii au implementat deja segmente ale rețelei de ciclism, astfel reprezentanții locali sunt familiari cu acest tip de proiecte.	W1. Există o lipsă de personal tehnic capabil să implementeze proiecte de infrastructură pentru biciclete W2. Legile și reglementările disponibile la nivel național sunt vechi și nu se potrivesc tendințelor actuale în ceea ce privește infrastructura pentru biciclete.
Origine externă	Oportunități (denumite O1, O2, O3, etc)	Amenințări (denumite T1, T2, T3, etc)
	O1. Există ONG-uri locale de bicicliști (2 dintre ele în CRR) ce pot susține implementarea rețelei de piste și benzi pentru biciclete (consiliere, comunicare, facilitare). O2. Acces direct la fonduri pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete. O3. Zone pietonale generoase alături de afirmații precum "orașe pentru oameni" sunt deja mesaje cheie în presă, ceea ce facilitează procesul de pietonizare și reducere a spațiului dedicat mașinilor.	T1. Oamenii se așteaptă la mai multe spațiu dedicate mașinilor și nu pentru biciclete. T2. Bicicliștii nu sunt întotdeauna dispuși să respecte reglementările (ex. să coboare de pe biciclete când traversează pe trecerile de pietoni).

GP 10 - Ciclogreen		
Origine internă	Puncte tari (denumite S1, S2, S3, etc.)	Puncte slabe (denumite W1, W2, W3, etc)
	S1. Cele mai multe municipii (reședințe județene) din regiune au sau pregătesc deja studii de fezabilitate pentru infrastructură pentru biciclete. S2. 5/6 Municipii au implementat deja segmente ale rețelei de ciclism, astfel reprezentanții locali sunt familiari cu acest tip de proiecte.	W1. Administrația locală nu dispune de personal calificat cu abilități avansate în domeniul IT.
Origine externă	Oportunități (denumite O1, O2, O3, etc.)	Amenințări (denumite T1, T2, T3, etc)
	O1. O mare parte din companiile locale de tehnologie care pot livra produse similare (ex. Membrii ai Clusterului IT din Cluj, care fac parte din CRR). O2. Există oportunități de finanțare care pot fi accesate pentru dezvoltarea aplicațiilor mobile (parteneriat cu marile companii de telecomunicații, etc.). O3. Există câteva aplicații gratuite similare cu Ciclogreen disponibile pe piață. O4. Orașele mari, cum ar fi Cluj-Napoca, au un număr mare de tineri, preponderent studenți care sunt deschiși la diverse soluții digitale ("early adopters"). O5. Aplicația poate fi conectată la serviciile existente de împărtășire a bicicletelor (Cluj-Napoca).	

GP 14 - Pedestrian Plan Seville		
Origine internă	Puncte tari (denumite S1, S2, S3, etc.)	Puncte slabe (denumite W1, W2, W3, etc.)
	S1. 5/6 Municipality au experiență cu proiecte de pietonizare. S2. Tradiția dezbaterilor publice pentru proiecte importante de dezvoltare urbană și mobilitate (Cluj-Napoca sau Oradea).	W1. Comunicarea cu comunitatea este încă dificilă și destul de rară.

Origine externă	Oportunități (denumite O1, O2, O3, etc.)	Amenințări (denumite T1, T2, T3, etc.)
	O1. Zone pietonale generoase alături de afirmații precum "orașe pentru oameni" sunt deja mesaje cheie în presă, ceea ce facilitează procesul de pietonizare și reducere a spațiului dedicat mașinilor. O2. Acces direct la fonduri pentru realizarea infrastructurii pietonale. O3. Evenimente care includ închiderea străzilor pentru mașini și deschiderea acestora pentru pietoni.	T1. Proprietarii magazinelor sunt în general reticenți la pietonizare deoarece consideră că pierderea locurilor de parcare și diminuarea accesibilității cu mașina vor afecta afacerile lor. T2. Oamenii încă se tem să piardă din spațiul dedicat mașinii.

GP 12 - Cycling plan of Sevilia		
Origine internă	Puncte tari (denumite S1, S2, S3, etc.)	Puncte slabe (denumite W1, W2, W3, etc.)
	S1. Cele mai multe municipalități (sedii județene) din regiune au sau pregătesc deja studii de fezabilitate pentru infrastructura de ciclism.	W1. Comunicarea cu comunitatea este încă dificilă și destul de rară. W2. Legile și reglementările disponibile la nivel național sunt vechi și nu se potrivesc tendințelor actuale infrastructurii de ciclism.
Origine externă	Oportunități (denumite O1, O2, O3, etc.)	Amenințări (denumite T1, T2, T3, etc.)
	O1. Zone pietonale generoase alături de afirmații precum "orașe pentru oameni" sunt deja mesaje cheie în presă, ceea ce facilitează procesul de pietonizare și reducere a spațiului dedicat mașinilor. O2. Există ONG-uri locale de bicicliști (2 dintre ele în CRR) ce pot susține implementarea rețelei de piste și benzi pentru biciclete (consiliere, comunicare, facilitare). O3. Acces direct la fonduri pentru realizarea infrastructurii de ciclism. O4. Ghidurile naționale pentru infrastructura pentru biciclete au fost elaborate și se află în dezbătute public.	T1. Oamenii se așteaptă la mai multe spațiu dedicat mașinilor, nu pentru biciclete. T2. Bicicliștii nu sunt întotdeauna dispuși să respecte reglementările (ex. să coboare de pe biciclete când traversează pe trecerile de pietoni).

GP 34 - Green Arrow		
Origine internă	Puncte tari (denumite S1, S2, S3, etc.)	Puncte slabe (denumite W1, W2, W3, etc.)
	S1. Cele mai multe municipii (reședințe de județ) din regiune au sau pregătesc deja studii de fezabilitate pentru infrastructură	W1. Lipsa de experiență în dezvoltarea de proiecte complexe integrate. W2. Dificultăți ar putea apărea la implementarea proiectului deoarece

	pentru biciclete.	traficul trebuie să fie redirecționat.
Origine externă	Oportunități (denumite O1, O2, O3, etc.)	Amenințări (denumite T1, T2, T3, etc.)
	O3. Acces direct la fonduri pentru infrastructura pietonală și noile tramvaie sau autobuze.	T1. Oamenii nu sunt atât de interesați de utilizarea transportului public, numărul de călătorii este mai scăzut în comparație cu orașele Europene similare.

GP 26 - Macroregional Transport Action Plan		
Origine internă	Puncte tari (denumite S1, S2, S3, etc.)	Puncte slabe (denumite W1, W2, W3, etc.)
	S1. O relație bună între ADR Nord-Vest și autoritățile locale. S2. Proiectul TRAM a contribuit la crearea unei legături mai bune între autoritățile locale. S3. Elaborarea mai multor documente strategice în ultimele două decenii a oferit personalului ADR Nord-Vest experiență în planificare.	W1. Agenția de Dezvoltare Regională, autoritatea care ar putea conduce un astfel de proiect, nu are putere decizională la nivel politic sau administrativ.
Origine externă	Oportunități (denumite O1, O2, O3, etc.)	Amenințări (denumite T1, T2, T3, etc.)
	O3. Tendința regiunilor europene de a dezvolta planuri de acțiune macro-regionale.	T1

Prin intermediul analizei SWOT au putut fi identificate principalele elemente care condiționează transferul Celor mai Bune Practici (CBP). Astfel, din cele 6 CBP au fost extrase principalele idei, acțiuni sau chiar proiecte care stau la baza Planului de Acțiune. Legătura dintre problemele principale și componentele selectate pentru Planul de Acțiune se regăsesc în tabelul prezentat mai jos.

Tabel 5 Legătura dintre problemele identificate și acțiunile sau proiectele ce urmează să fie transferate

Probleme principale	CBP selectate	Acțiuni rezultate	Acțiune propusă (PA)
I. Străzi blocate de trafic în ore de vârf	-	-	-
II. Lipsa informațiilor legate de transportul nemotorizat	GP 10 - Ciclogreen	Aplicare și sistemul de recompense	A2. Platformă digitală pentru motivarea cetățenilor spre utilizarea

			mijloacelor alternative de transport. PDAT
III. Proiectele de mobilitate urbană nu sunt promovate suficient	GP 7 - Bicipolitana	Harta rețelei de piste și benzi pentru biciclete „Bicipolitana”.	A1. Hărți comune pentru rețelele de piste și benzi pentru biciclete care urmează să fie realizate în municipiile reședință de județ din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, România
IV. Populația nu este deschisă unor căi alternative de transport	GP 10 - Ciclogreen	Aplicare și sistemul de recompense	A2. Platformă digitală pentru motivarea cetățenilor spre utilizarea mijloacelor alternative de transport (PDAT) A4. Rețele de piste și benzi pentru biciclete în municipiile reședință de județ A6. “Green Line”
V. Zone centrale congestionate	GP 14 – Pedestrian plan Seville GP 34 – Green Arrow	Principiile de implementare (modernizare spațiu public și apoi extindere zonă pietonală)	A6. “Green Line”
VI. Lipsa facilităților P&R	-	-	-
VII. Nu există rețea de ciclism	GP 12 – Cycling plan of Seville GP 7 - Bicipolitana	Principii de proiectare	A4. Rețele de piste și benzi pentru biciclete în municipiile reședință de județ
VIII. Gradul scăzut de implicare Comitetului Regional de Reprezentanți politicile de mobilitate	GP 26 – Macroregional Transport Action Plan	Implicarea părților interesat	A3. Grupul Regional de Mobilitate Urbană A5. Strategie regională pentru mobilitate urbană și orașe inteligente

Din păcate, nu a fost posibilă identificarea bunelor practici pentru fiecare dintre problemele principale. Din acest motiv pentru problemele I și VI, nu există bune practici corespunzătoare și nici acțiuni care pot fi incluse în Planul de Acțiune.

CAPITOLUL 2. DEFINIREA PLANULUI DE ACȚIUNE

PLAN DE ACȚIUNE INFORMAȚII GENERALE

Proiect: **TRAM**

Organizația parteneră: **Agencia de Dezvoltare Regională Nord-Vest**

Alte organizații partenere implicate: Municipiul Baia Mare, Municipiul Bistrița, Municipiul Cluj-Napoca, Municipiul Oradea, Municipiul Satu Mare, Municipiul Zalău, Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitară (Zone Metropolitane) din Cluj-Napoca și Oradea, Agențiile de Protecție a Mediului din județele Satu Mare și Cluj, Compania de Transport Public Cluj-Napoca, Cluj IT Cluster, Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca, Universitatea din Oradea, Clubul de Ciclism Napoca și Asociația Sportivă Probikers Bihor.

Țară: România

Regiune NUTS2: Regiunea Nord-Vest

Persoană de contact: Gergely Török

Adresă de email: torok.gergely@nord-vest.ro

Număr de telefon: -0745-350596

CONTEXTUL POLITICII PLANULUI DE ACȚIUNE

Scopul Planului de acțiune este :

- Programul Investiții pentru creștere economică și creare de noi locuri de muncă
- Programul de Cooperare Teritorială Europeană
- **Alt instrument al politicii de dezvoltare regională**

Denumirea instrumentului de politică abordat: **Axa prioritară 4 a Programului Operațional Regional 2014-2020 (POR)**

DETAIIILE ACȚIUNILOR PREVĂZUTE ÎN PLANUL DE ACȚIUNE

Sunt descrise detaliile implementării fiecăreia dintre acțiunile identificate mai sus (Tabelul 5.). Împreună, acestea consolidează Planul de Acțiune.

ACȚIUNEA 1

HĂRȚI COMUNE PENTRU REȚELELE DE PISTE ȘI BENZI PENTRU BICICLETE REALIZATE ÎN MUNICIPALITĂȚILE DIN REGIUNEA NORD-VEST, ROMÂNIA

1. **Contextul** (descrieți lecțiile învățate din CBP ce constituie baza elaborării Planului de Acțiune prezent)

Proiectele de mobilitate urbană sunt rareori promovate, iar dacă sunt, metodele utilizate nu sunt suficient de eficiente. Locuitorii sunt, în general, mai puțin deschiși când vine vorba de proiectele de mobilitate urbană durabilă pentru că nu le înțeleg sau nu știu de existența lor. Dat fiind faptul că fiecare municipiu (reședință de județ) va construi infrastructură pentru biciclete în următorii ani, promovarea unor astfel de investiții este esențială. Abordarea orașului Pesaro reprezintă un model de succes pentru promovarea infrastructurii de ciclism prin utilizarea hărților și semnelor de trafic care se aseamănă cu grafica unei hărți de metrou. Prin utilizarea unei astfel de identități vizuale, deplasarea cu bicicleta este asociată unui mijloc de transport foarte eficient. De altfel, legăturile directe și durata redusă a deplasării sunt valori pe care rețele de metrou și cele de benzi și piste pentru biciclete le împărtășesc.

2. **Acțiune identificată** (enumerați și descrieți pașii principali necesari pentru punerea în aplicare a acțiunii identificate)

2.1 Descrierea acțiunii

Conturarea unor hărți pentru rețelele de piste și benzi pentru biciclete care utilizează grafica unei hărți de metrou (de ex., Bicipolitana din Pesaro). Aceste hărți ar trebui să aibă aceeași grafică sau una foarte similară pentru fiecare oraș care va beneficia de o rețea de piste și benzi pentru biciclete, în așa fel încât oamenii să le poată recunoaște ușor și să fie întotdeauna informați în legătură cu traseele pe care le pot utiliza când sunt în orașele din regiune.

2.2 Justificarea acțiunii (De ce?)

Proiectele de mobilitate urbană sunt rareori promovate și dacă sunt, metodele utilizate nu sunt eficiente. Locuitorii sunt în general, mai puțin deschiși când vine vorba de proiectele de mobilitate urbană durabilă deoarece fie nu le înțeleg sau nu știu că există.

2.3 Cum va fi implementată acțiunea (ex. cum să fie garantată factorii cheie de succes, cum să fie prevenite dificultățile întâmpinate, precum și reflectarea asupra lecțiilor învățate)

Contractarea unui designer grafic (persoană sau companie) care ar trebui să creeze hărțile împreună cu alte componente relevante pentru proiect și / sau identitatea municipalităților. Toate componentele proiectului ar trebui predate, în format editabil împreună cu un ghid de utilizare pentru reprezentanții administrației locale. De asemenea, este de dorit, ca hărțile să fie realizate și predate în formate de largă circulație (.cdr, .psd, .ai, etc.) dar și într-un format accesibil pentru programe de tip „Opensource” (ex. Inkscape). La nivel local, după posibilități, marcajele rutiere și indicatoarele se vor adapta la identitatea grafică din hărțile create.

2.4 Efectele acțiunii (ce se întâmplă dacă acțiunea este implementată?)

Locuitorii și vizitatorii orașelor vor fi mai bine informați despre existența și deservirea rețelei de piste și benzi pentru biciclete. Ei își vor putea configura mai ușor rutele și vor putea circula în siguranță până la destinație. Mersul pe bicicletă va fi perceput din ce în ce mai mult ca o modalitate rapidă și eficientă de transport.

2.5 Scenariul în care nu se realizează acțiunea (ce se întâmplă dacă acțiunea nu este implementată, sau riscuri potențiale)

Locuitorii și vizitatorii orașelor vor fi mai puțin interesați de infrastructura pentru biciclete și, în unele cazuri, nu vor fi nici măcar informați despre existența acestora.

3. **Actori implicați** (indicați organizațiile interesate din regiune care sunt implicate în dezvoltarea și implementarea acțiunii și explicați rolul lor)

Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Vest asigură coordonarea și dezvoltarea conceptului grafic pentru hărți (inclusiv acordarea posibilității de aderare). Orașele și Municipiile din regiune vor putea prelua conceptul grafic (livrabilele predate de către designer) și le vor adapta la grafica locală (cod de culori, siglă sau logo etc.).

4. **Interval de timp**

2019 Achiziționarea serviciului de design

2020 / 2022 adaptarea hărților la contextul local și achiziționarea elementelor de semnalizare.

Proiectul este strict legat de perioada de implementare a rețelelor de piste și benzi pentru biciclete ale fiecărui oraș.

5. **Costuri** (dacă este relevant)

7.000 Euro pentru designul general – susținut de ADR Nord-Vest.

5.000 Euro pentru fiecare municipalitate. Asta ar implica adaptarea designului la contextul locale, tipărirea hărților, achiziționarea și inscripționarea indicatoarelor, marcaje sau evenimente de promovare. O parte din activități pot fi incluse în proiectele finanțate prin POR PI 4.1 / 3.2 (ex. indicatoare și marcaje rutiere).

6. **Sursele de finanțare** (dacă este relevant):

Bugetul local al Agenției de Dezvoltare Regională Nord-Vest și bugetul local al municipalităților care preiau harta.

ACȚIUNEA 2

PLATFORMĂ DIGITALĂ PENTRU MOTIVAREA CETĂȚENILOR SPRE UTILIZAREA MIJLOACELOR ALTERNATIVE DE TRANSPORT - PDAT

1. **Contextul** (descrieți lecțiile învățate din CBP ce constituie baza elaborării Planului de Acțiune prezent)

Există deja mici segmente de piste sau benzi pentru biciclete disponibile în 5/6 municipii (reședințe de județ). Toate cele 6 orașe își vor construi infrastructură pentru biciclete în următorul an. Totuși, în afară de bicicliștii pasionați care dețin deja biciclete, restul cetățenilor nu sunt destul de motivați să folosească mijloc de deplasare ca alternativă la transportul motorizat. Există nevoia de a identifica metode pentru o promovare mai bună a infrastructurii pentru biciclete existente și de încurajare a tuturor cetățenilor să utilizeze bicicletele pentru deplasările zilnice. De asemenea, monitorizarea performanței rețelei de transport este esențială pentru a menține un serviciu de calitate. În momentul de față însă, orașele sunt lipsite de posibilitatea de a colecta informații despre nivelul de utilizare al diverselor rute folosite de bicicliști.

Proiectul și aplicația pentru telefoane inteligente Ciclogreen reprezintă modelul ce ajută la rezolvarea acestor două probleme. Sistemul de recompense utilizat de aplicație poate încuraja cetățenii să își folosească bicicletele, în timp ce datele din aplicație pot oferi informații importante despre îmbunătățirea posibilă a rețelei (ex. noi trasee sau scurtături).

2. **Acțiune identificată** (enumerați și descrieți pașii principali necesari pentru punerea în aplicare a acțiunii identificate)

2.1 Descrierea acțiunii

Dezvoltarea unei aplicații mobile pentru ciclism, care va permite bicicliștilor să își urmărească călătoriile prin oraș (similar cu Strava) și să obțină recompense de la diferite entități înscrise în program (magazine locale, restaurante, locuri culturale sau chiar angajatori).

2.2 Justificarea acțiunii (De ce?)

Orașele nu dispun de date relevante despre ciclism (frecvență, rute etc.), iar cetățenii nu sunt cu adevărat motivați să folosească bicicleta pentru deplasări regulate. Bicicletele sunt încă folosite în principal pentru agrement.

2.3 Cum să fie implementată acțiunea (ex. cum să fie garantați factorii cheie de success, prevenite dificultățile întâmpinate și reflectarea asupra lecțiilor învățate)

Lansarea unei licitații pentru a găsi un furnizor de servicii capabil să dezvolte aplicația folosind specificațiile tehnice similare cu aplicația Ciclogreen. După alegerea unui furnizor de servicii, trebuie să aibă loc discuții cu organizațiile care intră în program. Acești pași trebuie sincronizați cu procesul de implementare a rețelelor de ciclism.

2.4 Efectele acțiunii (ce se întâmplă dacă acțiunea este implementată?)

Locuitorii și vizitatorii vor fi mai motivați să folosească biciclete pentru călătoriile zilnice, în timp ce reprezentanții administrației locale vor avea acces la date noi legate de rutele folosite de bicicliști și pot face ajustări pentru eficientizarea rețelei de ciclism.

2.5 Scenariul în care nu se realizează acțiunea (ce se întâmplă dacă acțiunea nu este implementată sau riscuri potențiale)

Administrația locală nu deține date privind utilizarea infrastructurii pentru biciclete, prin urmare modificările vor fi făcute fără informații relevante, cu riscul ca infrastructura creată să fie mai puțin

eficientă. Motivarea cetățenilor să folosească bicicletele va fi mai scăzută, chiar dacă va exista infrastructură pentru biciclete, deoarece aceasta nu va fi în deplină concordanță cu nevoile lor.

7. **Actori implicați** (indicați organizațiile interesate din regiune care sunt implicate în dezvoltarea și implementarea acțiunii și explicați rolul lor)
Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest poate coordona proiectul, realizarea a aplicației. Adoptarea aplicației se va face la nivel local. Astfel, fiecare oraș va introduce infrastructura pentru biciclete în baza de date a aplicației și va stabili parteneriate cu entități care oferă recompense. O suită de parteneriate pot fi pornite și de la nivel regional, de exemplu parteneriate cu lanțuri de magazine sau supermarket-uri.
3. **Interval de timp**
2021 (strict legat de perioada de dezvoltarea a infrastructurii pentru biciclete)
4. **Costuri** (dacă este relevant)
25.000 Euro
Costurile pot varia în funcție de numărul de utilizatori. La nivel local vor exista costuri suplimentare pentru stabilirea parteneriatelor și eventual pentru promovarea aplicației (evenimente, concursuri, etc.).
5. **Surse de finanțare** (dacă este relevant):
Programul Interreg Europe – Acțiuni Pilot

ACȚIUNEA 3

GRUPUL MOBILITĂȚII URBANE REGIONALE

1. **Contextul** (descrieți lecțiile învățate din CBP ce constituie baza elaborării Planului de Acțiune prezent)

Modelul de bază folosit pentru a răspunde acestor nevoi este Planul de Acțiune Macro-regional pentru Transport în Regiunea Mării Baltice. Ideile transferate din acest model se referă în principal la tehnicile de implicare a reprezentanților regionali în elaborarea Planurilor de Acțiune alături de modelul de guvernare.

2. **Acțiune identificată** (enumerați și descrieți pașii principali necesari pentru punerea în aplicare a acțiunii identificate)

2.1 Descrierea acțiunii

Acțiunea vizează continuarea și extinderea Comitetului Regional de Reprezentanți sub titulatura: "Grupul Regional de Mobilitate Urbană". Acest grup vizează promovarea schimbului de cunoștințe în regiune, formarea unei viziuni comune în ceea ce privește conturarea viitorului Program Operațional Regional și conectarea la oportunitățile de formare („Academia de Mobilitate Urbană”). Săptămâna Regională de Mobilitate Urbană reprezintă unul din evenimentele anuale în cadrul căruia "Grupul Regional de Mobilitate Urbană" se va reuni. Evenimentul va dura 1-2 zile, va fi găzduit de unul dintre orașele din regiune și va cuprinde prezentări ale proiectelor de mobilitate urbană implementate recent, dezbateri și discuții tematice.

2.2 Justificarea acțiunii (De ce?)

Proiectele de mobilitate urbană nu sunt explicate și promovate suficient, deoarece acest lucru nu este considerat o prioritate. Implicarea Comitetului Regional de Reprezentanți în realizarea Programului Operațional Regional este încă scăzută. Autoritățile locale sunt mai degrabă implicate în oferirea de feedback decât în elaborarea politicilor naționale.

Proiectele de mobilitate urbană cu o valoare mai mare de 100 mil. Euro vor fi implementate în Regiunea Nord-Vest a României în următorii 4 ani. Pentru a garanta succesul acestor proiecte atunci când vine vorba de implementare și întreținere, orașele au nevoie de personal tehnic instruit. Astfel, obiectivul principal al "Academiei de Mobilitate Urbană", este acela de a oferi cunoștințe tehnice reprezentanților autorităților locale.

2.3 Cum să fie implementată acțiunea (ex. cum să fie garantați factorii cheie de succes, prevenite dificultățile întâmpinate și reflectarea asupra lecțiilor învățate)

Scopul principal al acestei acțiuni este de a asigura continuitatea Comitetului Regional de Reprezentanți existent și îmbunătățirea impactului său asupra nivelului de politici. CRR va funcționa sub denumirea "Grupul Regional de Mobilitate Urbană" și vor avea loc întâlniri regulate (semestriale/anuale). Prima activitate în care va fi implicat "Grupul Regional de Mobilitate Urbană" se referă la conturarea Strategiei pentru Mobilitate Urbană și Orașe Inteligente. Astfel grupul va fi un important factor de decizie în ceea ce privește conturarea viziunii, obiectivelor generale și specifice sau a listei de proiecte. Pentru consolidarea grupului, vor fi adăugate și alte activități. Pentru o mai bună promovare a proiectelor de mobilitate urbană și pentru continuarea schimbului de cunoștințe, "Săptămâna europeană a mobilității urbane" va fi găzduită în fiecare an de un oraș. În sesiunile ce vor dura aproximativ 1-2 zile vor fi prezentate proiecte noi și pot fi organizate dezbateri sau pot fi discutate diverse idei de mobilitate urbană. De asemenea, "Grupul Regional de Mobilitate Urbană" se va întâlni periodic și va furniza o scurtă prezentare a priorităților care să evidențieze nevoile, tendințele sau ideile la nivel regional care ar trebui luate în considerare la

elaborarea politicilor la nivel național. Pentru a consolida expertiza administrației locale, Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest, în cadrul "Academiei de Mobilitate Urbană", va fi implicată în diverse proiecte care oferă cursuri de instruire în domeniul mobilității urbane.

2.4 Efectele acțiunii (ce se întâmplă dacă acțiunea este implementată?)

O mai bună cunoaștere a proiectelor locale și a proceselor lor de implementare de către reprezentanții administrațiilor locale. Sinergii în comunicarea principiilor / beneficiilor mobilității urbane durabile și a proiectelor relevante pe această temă.

2.5 Cazul în care nu se realizează acțiunea (ce se întâmplă dacă acțiunea nu este implementată sau riscuri potențiale)

Lipsa personalului calificat în ceea ce privește proiectele de mobilitate urbană va îngreuna procesul de implementare a acestora. De asemenea, viitoarele politici de mobilitate vor fi realizate la nivel național fără a înțelege și a aborda nevoile regiunii.

3. **Actori implicați** (indicați organizațiile interesate din regiune care sunt implicate în dezvoltarea și implementarea acțiunii și explicați rolul lor)

Reprezentanții municipalităților incluse în CRR: Baia Mare, Satu Mare, Zalău, Bistrița, Cluj-Napoca și Oradea, împreună cu Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest. Fiecare oraș va găzdui săptămâna europeană de mobilitate pentru un an. Grupul se va putea extinde pentru a include și reprezentanți de la alte orașe din regiune (poate chiar consilii județene) sau organizații și instituții active în domeniul mobilității urbane.

4. **Interval de timp**

2019-2022 Prima Săptămână Regională de Mobilitate Urbană (găzduită de Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest, Universitatea Cluj Napoca, Primăria Cluj Napoca și Zona Metropolitană Cluj Napoca) - eveniment anual;

2019-2022 o întâlnire pentru a dezbate și a identifica nevoile locale pentru viitorul POR - eveniment anual;

2019-2022 o sesiune de formare pentru reprezentanții administrației locale care vizează facilitarea implementării proiectelor de mobilitate urbană - eveniment anual.

5. **Costuri** (dacă este relevant)

5000 Euro pentru găzduirea Săptămânii Regionale de Mobilitate Urbană;

500 Euro pe dezbateri / eveniment. Costurile sunt orientative și pot varia în funcție de disponibilitatea unor săli pentru eveniment sau alte facilități care pot fi obținute și gratuit.

6. **Surse de finanțare** (dacă este relevant):

Bugetul local și proiectele existente pentru diverse training-uri.

ACȚIUNEA 4

STRATEGIA REGIONALĂ PENTRU MOBILITATEA URBANĂ ȘI ORAȘELE SMART

1. **Contextul** (descrieți lecțiile învățate din CBP ce constituie baza elaborării Planului de Acțiune prezent)

Pornind de la Planul Macro-regional de Acțiune pentru Transport pentru regiunea Mării Baltice, Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest a decis să adopte o abordare similară. Primul pas este de a dezvolta un plan care să asigure o viziune comună pentru orașele din regiune, cu accent pe conceptul de „smart city / oraș inteligent” și pe mobilitatea urbană.

2. **Acțiune identificată** (enumerați și descrieți pașii principali necesari pentru punerea în aplicare a acțiunii identificate)

2.1 Descrierea acțiunii

Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest va elabora o strategie regională pentru mobilitate urbană durabilă și pentru orașe inteligente.

2.2 Justificarea acțiunii (de ce?)

Orașele inteligente și mobilitatea urbană durabilă sunt temele prioritare ale regiunii și ale orașelor acesteia. Întrucât toate orașele se află pe calea punerii în aplicare a diverselor proiecte de mobilitate urbană și proiecte de tip „smart city”, este necesară o coordonare și o viziune comună.

2.3 Cum să fie implementată acțiunea (ex. cum să fie garantați factorii cheie de succes, prevenite dificultățile întâmpinate și reflectarea asupra lecțiilor învățate)

Agenția de Dezvoltare Regională Nord-Vest va anunța o licitație pentru elaborarea Strategiei. Consultantul contractat va oferi sprijin în elaborarea strategiei, dar va contura și o structură de guvernare teritorială care va asigura implementarea cu succes a portofoliului de proiecte.

2.4 Efectele acțiunii (ce se întâmplă dacă acțiunea este implementată?)

O viziune comună asupra regiunii și portofoliu de proiecte care vor consolida cooperarea dintre orașe. Acest proiect va consolida, de asemenea, legăturile dintre membrii CRR.

2.5 Cazul în care nu se realizează acțiunea (ce se întâmplă dacă acțiunea nu este implementată? Sau riscuri potențiale)

Impactul proiectelor va fi mai degrabă local, fără posibilități de extindere. Fiecare oraș va respecta planurile proprii, astfel încât să se piardă potențialul de sinergie.

3. **Actori implicați** (indicați organizațiile interesate din regiune care sunt implicate în dezvoltarea și implementarea acțiunii și explicați rolul lor)

ADR NV va fi responsabilă pentru dezvoltarea strategiei. Orașele și alți reprezentanți ai CRR vor fi implicați în redactarea documentului (viziune, plan de acțiune, etc.).

4. **Interval de timp**
2019-2020



5. **Costuri** (dacă este relevant)
160000 Euro
6. **Surse de finanțare** (dacă este relevant):
Bugetul ADR NV

ACȚIUNEA 5

ACȚIUNEA IDENTIFICATĂ 6 (vezi tabel 11)

REȚELELE DE PISTE ȘI BENZI PENTRU BICICLETE ÎN ORAȘELE IMPORTANTE DIN REGIUNEA DE DEZVOLTARE NORD-VEST

1. **Contextul** (descrieți lecțiile învățate din CBP ce constituie baza elaborării Planului de Acțiune prezent)

Unul dintre rezultatele principale ale proiectului TRAM la nivel local a fost faptul că reprezentanții regionali au avut ocazia să-și îmbunătățească abilitățile tehnice legate de infrastructura pentru biciclete. Prin vizitarea și utilizarea infrastructurii de ciclism în orașe partenere precum Sevilla sau Pesaro, reprezentanții CCR au avut ocazia să transfere unele dintre soluțiile tehnice aplicate și să le integreze în proiectele lor.

2. **Acțiune identificată** (enumerați și descrieți pașii principali necesari pentru punerea în aplicare a acțiunii identificate)

2.1 Descrierea acțiunii

Dezvoltarea unei rețele de piste și benzi pentru biciclete (utilizarea ideilor adunate din soluțiile tehnice furnizate de Sevilla și Pesaro) în orașele Bistrița, Cluj-Napoca, Oradea, Zalău, Baia Mare și Satu Mare.

2.2 Justificarea acțiunii (de ce?)

Nici unul dintre principalele orașe din regiunea de dezvoltare Nord-Vest nu a înființat până acum o rețea completă de piste și benzi pentru biciclete. Cu toate acestea, cele mai multe dintre orașe au segmente de piste sau benzi pentru biciclete pe drumurile recent modernizate. Pentru a obține orașe prietenoase cu bicicliștii, autoritățile locale se străduiesc să își dezvolte propriile rețele de piste și benzi pentru biciclete.

2.3 Cum să fie implementată acțiunea (ex. cum să fie garantați factorii cheie de succes, prevenite dificultățile întâmpinate și reflectarea asupra lecțiilor învățate)

Autoritățile locale din marile orașe din regiunea de dezvoltare Nord-Vest vor dezvolta rețele de piste și benzi pentru biciclete care leagă principalele puncte de interes.

2.4 Efectele acțiunii (ce se întâmplă dacă acțiunea este implementată?)

O rețea completă de piste și benzi pentru biciclete va crește numărul de deplasări cu bicicleta din orașe și prin urmare va sprijini tranziția de la utilizarea mașinii private către metode alternative de transport.

2.5 Scenariul în care nu se realizează acțiunea (ce se întâmplă dacă acțiunea nu este implementată sau riscuri potențiale)

Numărul călătoriilor cu bicicletă va crește foarte puțin, în timp ce numărul accidentelor care implică bicicliști va crește considerabil. Mersul cu bicicleta va continua să fie în mare parte o activitate de recreere.

3. **Actori implicați** (indicați organizațiile interesate din regiune care sunt implicate în dezvoltarea și implementarea acțiunii și explicați rolul lor)

Autoritățile locale vor elabora studiile de fezabilitate alături de cereri de finanțare. ADR NV va oferi expertiză tehnică și îndrumare. Societatea civilă va fi implicată în faza detaliere a soluției tehnice.

4. Interval de timp

2018 -2019 (martie) studii de fezabilitate și cerere de finanțare pentru POR PI 4.1.

2019 finalizarea proiectelor tehnice

2021/2023 implementarea proiectelor

5. Costuri (dacă este relevant)

Va fi clarificat ulterior

6. Surse de finanțare (dacă este relevant):

Programul Operațional Regional, Axa prioritară 4.1

ACȚIUNEA 6

“GREEN LINE”

1. **Contextul** (descrieți lecțiile învățate din CBP ce constituie baza elaborării Planului de Acțiune prezent)

Proiectul „Green Arrow” de la Miskolc stă la baza acestei acțiuni. Cu un nume similar, proiectul "Green Line" din Bistrița utilizează metoda de intervenție integrată din Miskolc. Tramvaiul de la Miskolc este reprezentat în acest caz de o flotă de autobuze electrice care rulează pe o bandă dedicată. Deși pe întregul coridor circulă și mașini, trotuarele sunt mărite și sunt amenajate noi piste de biciclete.

2. **Acțiune identificată** (enumerați și descrieți pașii principali necesari pentru punerea în aplicare a acțiunii identificate)

2.1 Descrierea acțiunii

Orașul Bistrița este străbătut de un drum național (DN17) de la Sud-Vest la Nord-Est. Aceasta este principala axă de transport și coloana vertebrală a orașului, care ar trebui reconfigurată complet în cadrul proiectului "Green Line". Coridorul cu o lungime de 10,3 km va avea o bandă dedicată transportului public, utilizată de o flotă de 8-10 autobuze electrice, trotuare mai mari și piste pentru biciclete.

2.2 Justificarea acțiunii (de ce?)

Congestia în timpul orelor de vârf îngreunează transportul public, în timp ce poluarea aerului are un impact foarte negativ asupra mediului înconjurător. Principalul coridor de transport care traversează Municipiul Bistrița trebuie modificat pentru a oferi prioritate modurilor de transport nepoluante și pentru a putea reduce congestia. Trecerea de la mașina privată la transport public eficient și confortabil sau mersul cu bicicleta sunt singurele opțiuni fezabile în acest caz.

2.3 Cum să fie implementată acțiunea (ex. cum să fie garantați factorii cheie de succes, prevenite dificultățile întâmpinate și reflectarea asupra lecțiilor învățate)

Proiectul a fost dezvoltat cu câțiva ani în urmă și a fost inclus în PMUD-ul orașului. Acesta va fi implementat de către administrația locală utilizând mai ales fonduri UE provenite din Programul Operațional Regional. Fondurile din POR asigură atât reabilitarea coridorului, cât și achiziționarea de autobuze electrice.

2.4 Efectele acțiunii (ce se întâmplă dacă acțiunea este implementată?)

Implementarea proiectului “Green Line” va reduce considerabil poluarea aerului și congestia, favorizând crearea unui spațiu public atractiv.

2.5 Scenariul în care nu se realizează acțiunea (ce se întâmplă dacă acțiunea nu este implementată sau riscuri potențiale)

Congestionarea traficului și poluarea aerului vor crește, având ca efecte reducerea atractivității și calității vieții în întreaga zonă, contribuind totodată la încălzirea globală.

3. **Actori implicați** (indicați organizațiile interesate din regiune care sunt implicate în dezvoltarea și implementarea acțiunii și explicați rolul lor)

Proiectul va fi condus și implementat de administrația locală a Municipiului Bistrița. ADR NV va oferi expertiză tehnică și îndrumare. Societatea civilă va fi implicată în faza detaliere a soluției tehnice.

4. Interval de timp

2018 (Decembrie) studiu de fezabilitate pentru cele două proiecte (autobuze electrice și reabilitarea străzilor) și cerere de finanțare pentru POR.

2019 finalizarea proiectului tehnic

2021/2023 implementarea proiectului

5. Costuri (dacă este relevant)

Aprox. 12 mil Euro

6. Surse de finanțare (dacă este relevant):

Programul Operațional Regional, Axa Prioritară 4.1

CONCLUZIE

Planul de Acțiune propus este construit din două tipuri de acțiuni sau proiecte: infrastructură (hard) și procesele organizaționale (soft). Această formulă provine din faptul că Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest nu are atribuții care permit implementarea proiectelor de infrastructură, deoarece acestea sunt revin autorităților locale (comune, orașe, municipii sau județe) și celor centrale. Prin urmare, proiectele soft sunt dezvoltate și coordonate de Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, în timp ce proiectele de infrastructură sunt responsabilitatea administrațiilor locale. Pentru a asigura o bună implementare Planului de Acțiune se vor realiza acorduri de parteneriat între Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest și părțile interesate implicate sau responsabile pentru fiecare acțiune.