



Reconfigurare bulevard/  
propunere piste de biciclete

Sos. Ștefan cel Mare  
(zona stadion Dinamo)



Șos. Ștefan cel Mare - Șos. Mihai Bravu



PRIMĂRIA  
SECTORULUI 2

## Sectorul 2 - neutru din punct de vedere climatic

Comisia Europeană a desemnat cele 100 de orașe care vor participa la Misiunea UE pentru 100 de orașe inteligente și neutre din punctul de vedere al impactului climatic până în 2030.

Astfel, trei unități administrativ-teritoriale (UAT) din România au fost selectate de Comisia Europeană în cadrul competiției „100 de orașe inteligente și neutre din punct de vedere climatic până în 2030”. Este vorba despre Sectorul 2 al Capitalei, Cluj-Napoca și Suceava.

Pe lângă cele trei UAT-uri din România, lista mai include și alte capitale și orașe europene din UE precum: Paris, Roma, Madrid, Barcelona, Bruxelles, Munich, Dortmund, Lyon, Marseille, Milan, Porto, Atena sau Amsterdam. Țările care au cele mai multe orașe pe listă sunt Franța (10 localități), Italia (9 localități) și Germania (9 localități).

Sectorul 2 din București își dorește să devină neutru din punct de vedere al emisiilor de carbon în 2030

În acest scop, sectorul 2 va beneficia de oportunități de finanțare și va colabora îndeaproape cu UE. Totodată, va primi consiliere și asistență personalizată din partea unei platforme dedicate misiunii și gestionată de NetZeroCities.

În cadrul unui proiect pilot va fi conceput și implementat un plan general vizând neutralitatea climatică în toate sectoarele (energie, clădiri, gestionarea deșeurilor și transporturile), precum și planurile de investiții pentru implementarea neutralității climatice.

În afara de asta, în cartierele orașului sunt prevăzute îmbunătățiri ale spațiilor publice, investiții în salubritate și colectarea selectivă, infrastructura pentru pietoni, transportul public ecologic și crearea de culoare de mobilitate alternativă sau coridoare verzi-albastre.

Sos. Stefan cel Mare  
(intre Str. Lizeanu si Piata Obor)



PRIMĂRIA  
SECTORULUI 2

Sos. Stefan cel Mare  
(intersectie  
cu Str. Lizeanu)



**Piste de biciclete de latime  
minim 2.4 m in doua sensuri  
- 4 km**

- pe trotuare, separate de spatiul pietonal si carosabil prin spatii verzi plantate cu arbori
- pe carosabil, separat de traficul auto cu bordura, iar de pietonal cu spatii verzi plantate



## Reconfigurarea axului bulevardului:

- latimea spatiului tramvaiului in situatia existenta este de 7m
- latimea spatiului tramvaiului si autobuzelor propusa este de 10m, din care 1m stanga- dreapta vor fi rezervate spatiilor verzi plantate cu arbori



- **Locuri de parcare existente: 625**
- **Locuri de parcare propuse in urma reconfigurarii bulevardului: 944**

## Suprafata spatii verzi proapse:

- pe centrul bulevardului ~ 500 arbori
- completari pe trotuare ~ 250 arbori
- suprafete spatii verzi pe centrul bulevardului ~ 5000 mp
- suprafata spatii verzi pe trotuare (completari) ~ 1750 mp

Sos. Stefan cel Mare  
(zona - Inspectoratul General  
al Politiei Romane)



## Reconfigurarea arterei Sos. Stefan cel Mare/ Mihai Bravu -coloana vertebrala a Sectorului 2 - răspunde obiectivelor strategice ale Bucurestiului privind mobilitatea urbană:

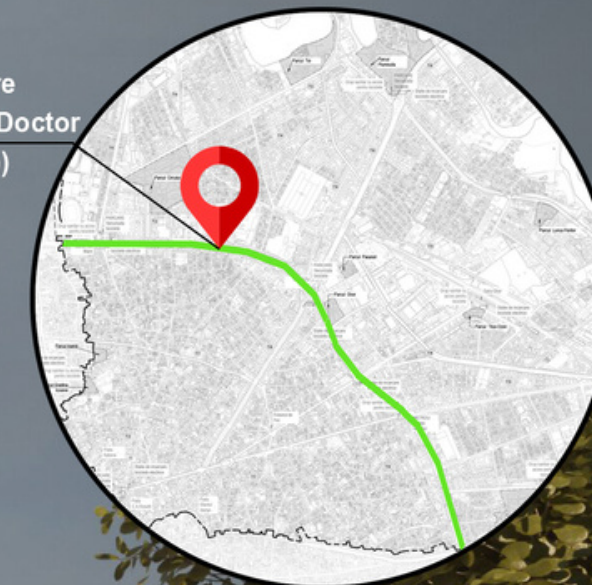
- A -Dezvoltarea mobilității urbane;
- B -Reducerea congestiei traficului;
- C -Reducerea timpilor de deplasare;
- D -Reducerea poluării (prin plantarea a aprox. 750 arbori)
- E -Încurajarea utilizării vehiculelor nemotorizate;
- F -Creșterea calității vieții;
- G -Interconectarea la nivel microteritorial și macroteritorial a transportului alternativ;
- H -Asigurarea unei rețele de transport alternativ sigure pentru utilizatori;

Sos. Stefan cel Mare  
(zona stadion Dinamo)



Bicicleta nu emite noxe, este cel mai eficient energetic mijloc de deplasare în condițiile congestiilor urbane și cel mai eficient din punct de vedere al spațiului ocupat. De aceea, măsurile de încurajare a utilizării bicicletei fac parte din soluțiile oferite de specialiști în planificarea orașelor care se confruntă cu poluarea sau cu congestiile.

Sos. Stefan cel Mare  
(intersecție cu Str. Doctor  
Calistrat Grozovici))





Latimea bulevardului are dimensiuni variabile pe parcursul a celor 4 km astfel exista 3 variante:

- majoritatea parcursului bulevardul Stefan cel Mare va avea 3 benzi pe sens cu parcuri laterale si piste de biciclete
- vor exista zone cu doua benzi pe sens, parcuri laterale si piste de biciclete (zona spitalului Colentina)
- inaintea intersectiilor, bulevardul va avea 4 benzi pe sens, disparand parcarile pe o distanta de aprox. 100m

Datorita faptului ca autobuzele vor avea acelasi traseu si statii cu tramvaiul, spatiile vechilor statii de la trotuar pot fi folosite pentru parcuri



Sos. Mihai Bravu  
(Zona intersectie  
Piata Iancului)

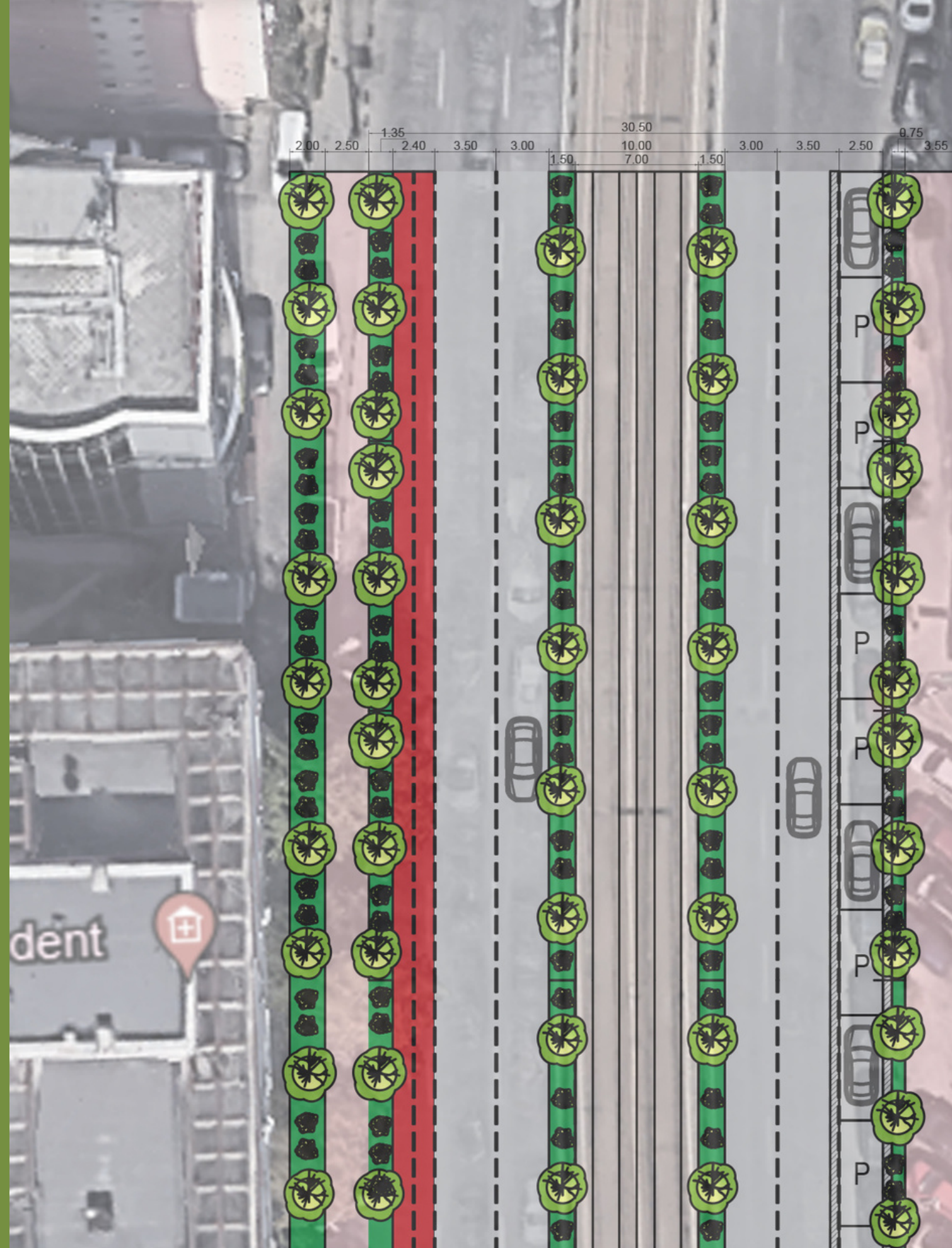




**Propunere reconfigurare,  
exemplu:  
intersecție cu b-dul Ferdinand**

**În situațiile în care există o zonă îngustă se propune reamenajarea bulevardului cu două benzi pe sens, parcuri laterale și piste de biciclete pe carosabil.**

**(zona spitalului Colentina,  
intersecția cu Bulevardul Ferdinand)**



Sos. Mihai Bravu  
(Intersecție Bulevardul Ferdinand)





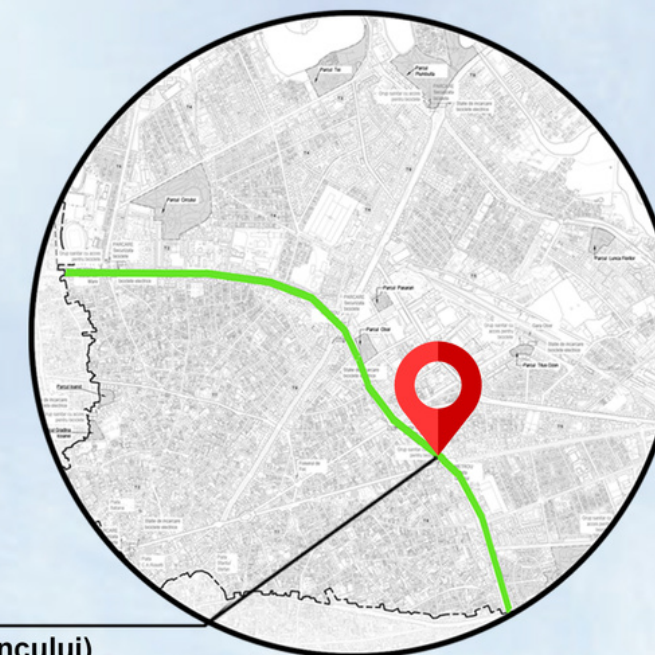
## Propunere reconfigurare, exemplu: Stefan cel Mare - zona Spital Colentina

- 3 benzi pe un sens, doua pe celalalt
- tramvai latime 10m
- parcar laterale
- pista biciclete in doua sensuri pe carosabil



Sos. Stefan cel Mare  
(Spitalul Colentina)





Sos. Mihai Bravu  
(Intersectie Piata Iancului)



## Declarația de la Luxemburg privind bicicleta ca mijloc de transport durabil

“Creșterea nivelului de conștientizare a eficienței mersului cu bicicleta ca mijloc de transport durabil alternativ la deplasările zilnice cu autoturismul constituie unul dintre obiectivele principale ale Declarației de la Luxemburg. Drept urmare, facilitarea mersului cu bicicleta trebuie să devină o parte integrantă a mobilității urbane și a proiectelor de infrastructură, luând în considerare că, pe lângă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, poate asigura beneficii majore în ceea ce privește o stare a sănătății mai bună, un grad mai redus al poluării atmosferice și fonice, nevoi mai reduse de spațiu destinat circulației rutiere și un nivel mai scăzut de utilizare a energiei.”



## Strategia Europa 2020

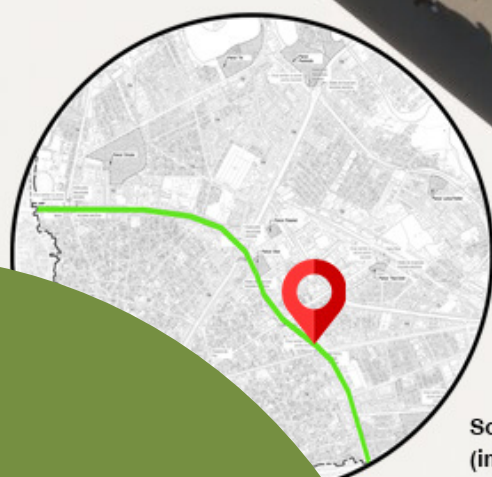
Obiectivul asumat de către statele membre ale Uniunii Europene prin Strategia EU 2020 prevede o reducere cu cel puțin 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră față de nivelurile înregistrate în 1990, precum și creșterea cu 20% a eficienței energetice.





## Experții recomandă realizarea infrastructurii pentru biciclete pe partea carosabilă din următoarele motive:

- Împărțirea echitabilă a spațiului între modurile relevante de transport este un principiu de bază al planificării mobilității urbane durabile. Relocarea părții carosabile pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete presupune o eficientizare a utilizării spațiului, fiind cunoscut faptul bicicleta este cel mai eficient vehicul, din punct de vedere al utilizării spațiului.
- Dezvoltarea ulterioară a traseelor pentru biciclete, odată cu scăderea traficului motorizat, va fi posibilă fara investiții majore, prin relocarea spațiului eliberat.
- Implementarea de trasee pentru biciclete pe partea carosabilă este mai ieftină decât realizarea lor pe trotuare deoarece, se exclud lucrările de accesibilizare necesare pentru a preveni situațiile în care persoanele cu deficiențe de vedere ajung pe spațiul destinat circulației bicicletelor.
- Se evită crearea de puncte de conflict în intersecțiile cu străzile secundare, cauzate de șoferii care trebuie să oprească autovehiculele pentru a se asigura.
- Scade probabilitatea de accidente, deoarece fluxul motorizat este mult mai previzibil decât cel pietonal.



Sos. Mihai Bravu  
(între Bv. Ferdinand și Piața Iancului)





## Implementarea unei infrastructuri de biciclete pe marile artere ale orașelor aduce o serie de beneficii semnificative, atât pentru indivizi, cât și pentru comunitate în ansamblu.

1. Îmbunătățirea sănătății publice: Mersul pe bicicletă este o formă excelentă de exercițiu fizic, care poate contribui la prevenirea unei serii de boli cronice, cum ar fi bolile de inimă, diabetul și obezitatea. De asemenea, poate ajuta la îmbunătățirea sănătății mintale, reducând stresul și îmbunătățind starea generală de bine.
2. Reducerea poluării: Bicicletele nu emit gaze cu efect de seră, contribuind astfel la reducerea poluării aerului. Acest lucru este deosebit de important în marile orașe, unde calitatea aerului poate fi adesea o problemă majoră.
3. Îmbunătățirea mobilității: În multe orașe, traficul poate fi o problemă majoră. Bicicletele pot oferi o alternativă rapidă și eficientă la deplasarea cu mașina sau cu transportul în comun, mai ales în orele de vârf.
4. Economisirea resurselor: Bicicletele sunt mult mai eficiente din punct de vedere energetic decât mașinile și necesită mult mai puține resurse pentru a fi produse și întreținute. De asemenea, ocupă mult mai puțin spațiu, ceea ce poate ajuta la reducerea congestionării și la optimizarea utilizării spațiului urban.
5. Promovarea egalității: Bicicletele sunt un mijloc de transport accesibil și relativ ieftin, care poate fi utilizat de oameni de toate vârstele și condițiile fizice. Prin urmare, crearea unei rețele de piste de biciclete poate contribui la egalitatea de acces la transport și la mobilitate.
6. Îmbunătățirea calității vieții: În plus față de beneficiile de sănătate și de mobilitate, mersul pe bicicletă poate îmbunătăți semnificativ calitatea vieții. Poate oferi oportunități pentru recreere și pentru a petrece timp în aer liber, poate facilita interacțiunea socială și poate contribui la crearea unei comunități de bicicliști.

În concluzie, implementarea unei infrastructuri de biciclete pe marile artere ale orașelor poate avea beneficii semnificative pentru sănătatea cetățenilor, pentru mediul înconjurător și pentru calitatea vieții în general. Cu toate acestea, pentru a maximiza aceste beneficii, este esențială promovarea utilizării bicicletei și asigurarea siguranței bicicliștilor.

(Sursa: Goodman, A., Sahlqvist, S., & Ogilvie, D. (2014). New Walking and Cycling Routes and Increased Physical Activity: One- and 2-Year Findings From the UK iConnect Study. *American Journal of Public Health*, 104(9), e38-e46.)

Sos. Stefan cel Mare  
(intre Str. Lizeanu si Piata Obor)