



GUV

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR  
SECRETARIATUL GENERAL  
SERVICIUL RELAȚII CU PUBLICUL

MINISTERUL DEZVOLTĂRII  
REGIONALE ȘI TURISMULUI

INREGISTRARE Nr. 1980/B-1

Ziua 09 luna 08 anul 2011

General

59206/0408 2011

MINISTERUL ADMINISTRAȚIEI ȘI INTERNELOR  
DOMNULUI ALEXANDRU DUMITRANA  
SECRETAR GENERAL

Urmare a adresei Ministerului Administrației și Internelor nr. 2191340/16.06.2011, transmisă reprezentanților Ministerul Dezvoltării Regionale și Turismului, referitoare la observațiile privind proiectul de Hotărâre a Guvernului privind instituirea unei Rețele Naționale de Trasee Cicloturistice, vă comunicăm următoarele:

pct. I / 1

Proiectul de act normativ nu propune piste special amenajate pentru biciclete, iar sistemul de semnalizare turistică respectiv nu își propune să fie parte a semnalizării rutiere, după cum nu își propune nici cel de marcarea a traseelor de turism pedestru sau cel al conductelor de gaz sau de petrol care se desfășoară în apropierea drumurilor publice și sunt vizibile de pe drumul public. Dimpotrivă, sistemul propus este în mod intenționat net diferit de sistemul de semnalizare rutieră, pentru a evita vreo confuzie cu acesta, la fel ca în majoritatea țărilor (ex. Franța, Germania, Austria, Ungaria, Slovacia, Olanda).

pct. I / 2, 3, 4

Toate aceste puncte fac referire la indicatoare rutiere și piste pentru biciclete, elemente străine subiectului în discuție, deoarece proiectul de act normativ nu își propune să completeze sistemul de semnalizare rutieră ci dimpotrivă să evite interferențele și confuziile cu acesta, și nu își propune reglementări sau realizare de piste pentru biciclete, ci semnalizarea turistică a unor căi de comunicație existente.

pct. II

Mai multe biciclete înseamnă mai puține autovehicule, și creșterea numărului de bicicliști produce efectul dovedit de "safety in numbers" în sensul scăderii ratei de accident. În plus, este dovedit și recunoscut la

nivel guvernamental și științific că beneficiile multiple directe și indirecte ale circulației cu bicicleta în scop utilitar și recreativ contrabalansează eventualele efecte negative. Prin urmare, creșterea numărului și procentului de bicicliști în cadrul mobilității rutiere generale este un element dezirabil inclusiv din punct de vedere al riscurilor pentru sănătatea și viața cetățenilor, și nu un dezavantaj, cum este prezentat în materialul analizat. În acest sens, stăm la dispoziție cu materiale oficiale.

Numărul de accidente rutiere în care au fost implicați bicicliști oricum nu este relevant, având în vedere faptul că grupul-țintă afectat este compus aproape exclusiv din bicicliști urbani / utilitari, adesea ocazionali, pe când proiectul de act normativ își propune să promoveze cicloturismul, care este practicat aproape exclusiv de persoane pasionate cu experiență, instruire și echipare, substanțial peste media bicicliștilor în general. O dovedesc statisticile de accidente din multe țări. În România din păcate statisticile oficiale nu fac diferența între tipul, respectiv scopul biciclistului, astfel că acele statistici nu au relevanța necesară din cauza gradului prea mare de generalitate.

Reamintim că unul dintre criteriile cele mai importante în alegerea unei secțiuni de cale de comunicație pentru a fi parte a unui traseu cicloturistic marcat este traficul motorizat cât mai redus, astfel că se evită drumurile naționale cu trafic intens sau alte șosele aglomerate, care într-adevăr ar fi neatractive din punct de vedere cicloturistic și ar ridica și alte inconveniente atât pentru cicloturiști cât și pentru alți participanți la trafic.

Din nota de fundamentare a prezentului proiect, într-adevăr lipsesc precizări legate de costuri de "construcție și întreținere" deoarece rețeaua în principiu nu implică "construcții" ci doar aplicare de pictograme și indicatoare, iar acest proiect nu are ca obiect aceste aspecte de punere în practică / marcarea efectivă, ci doar crearea cadrului legal pentru ca, acolo unde există interesul și resursele materiale, să fie posibil marcarea unor trasee pentru turismul biciclistic. În acest sens, proiectul de act normativ stabilește numai cine inițiază și aprobă, pe ce criterii se aleg traseele, cum se clasifică și se identifică, ce caracteristici tehnice au elementele de marcarea și cum se aplică etc.

### pct. III

Inspectoratul General al Poliției Române propune ca traseele cicloturistice să poată fi marcate numai pe piste pentru biciclete și deci, dacă în următorii 10 ani de exemplu, în România nu vor exista nici un fel de piste de biciclete interurbane (așa cum în mare parte din țările cu nivel



dezvoltat de cicloturism nu există), să nu poată exista vreun traseu marcat.

Dorim să subliniem faptul că o astfel de cerință nu există în nici un alt stat al Uniunii Europene și că foarte puține țări din lume și-au propus să dezvolte o rețea națională de căi de comunicație specifice pentru biciclete, separate de rețeaua deschisă traficului motorizat, și nici chiar aceste câteva puține țări (ex. Marea Britanie) nu își propun să nu aibă trasee cicloturistice marcate și pe drumuri publice cu circulația nesegregată. Ca exemplu, din cei peste 200.000 km de traseu cicloturistic marcat în Germania, o mare parte se desfășoară pe drumuri publice.

Propunerea Inspectoratului General al Poliției Române de echivalare a ciclotraseelor de șosea cu piste pentru biciclete o considerăm prin urmare inacceptabilă, la fel ca și propunerea de a considera că marcajele cicloturistice sunt parte integrantă a semnalizării rutiere în sensul Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195 / 2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și că aceste propuneri sunt rodul unei neînțelegeri a noțiunii de traseu turistic marcat (putând afecta în aceeași măsură și marcarea traseelor de turism pedestru, ecvestru etc.).

Considerăm că, în discordanță cu preocupările din alte state europene, care depun eforturi complexe de promovare a mobilității durabile incluzând circulația cu bicicleta, în dauna transportului motorizat în general și a celui automobilistic în special, se manifestă de către Inspectoratul General al Poliției Române o opoziție de principiu la circulația cu bicicleta și o dorință generală nedisimulată de a limita și combate mobilitatea bazată pe vehicule lente și de a favoriza în continuare traficul motorizat.

**GHEORGHE NASTASIA**  
**SECRETAR GENERAL**

