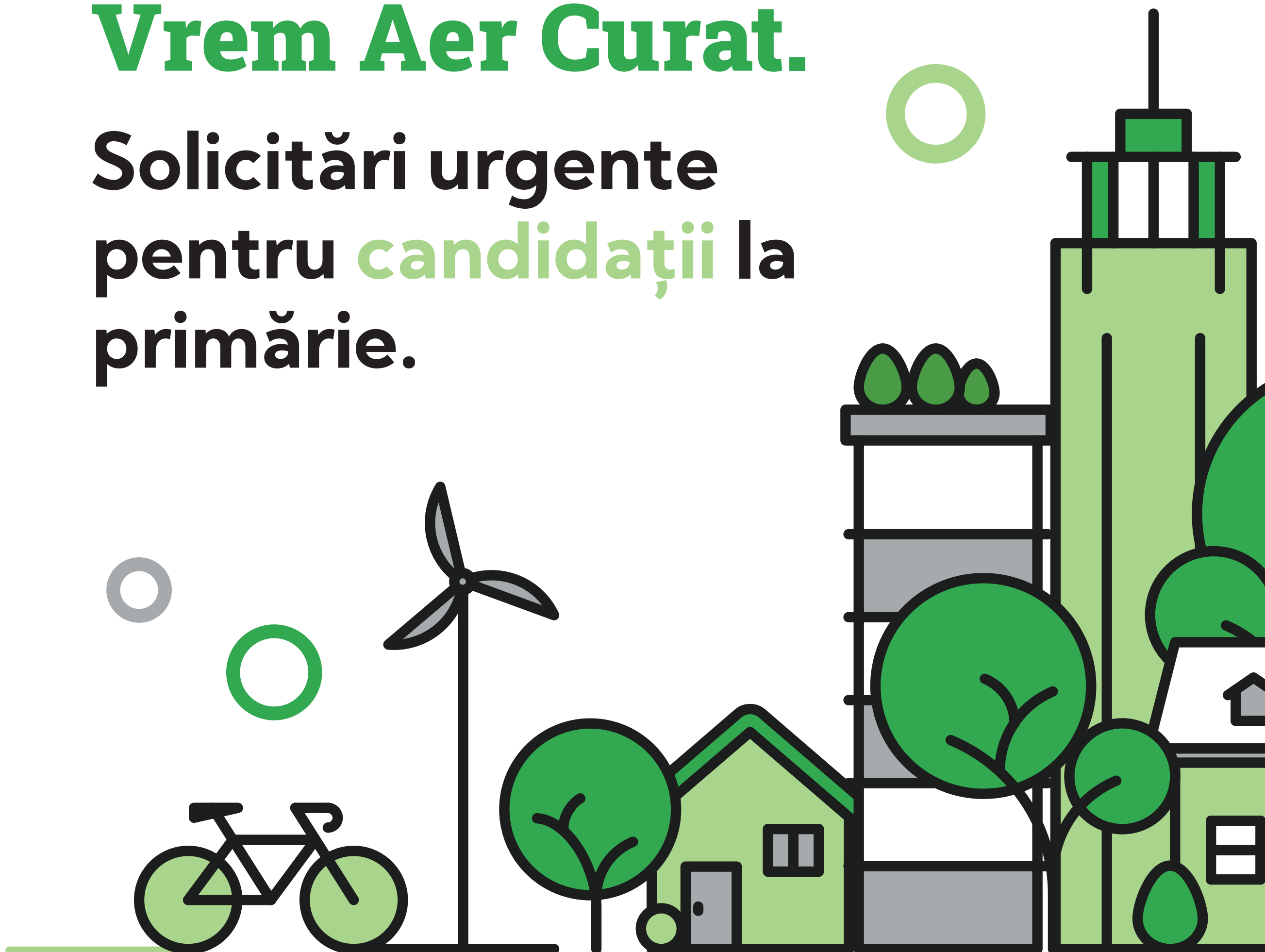


2020

Vrem Aer Curat.

Solicitări urgente
pentru **candidații** la
primărie.



organizații semnatare



Observatorul Român de Sănătate

2Celsius

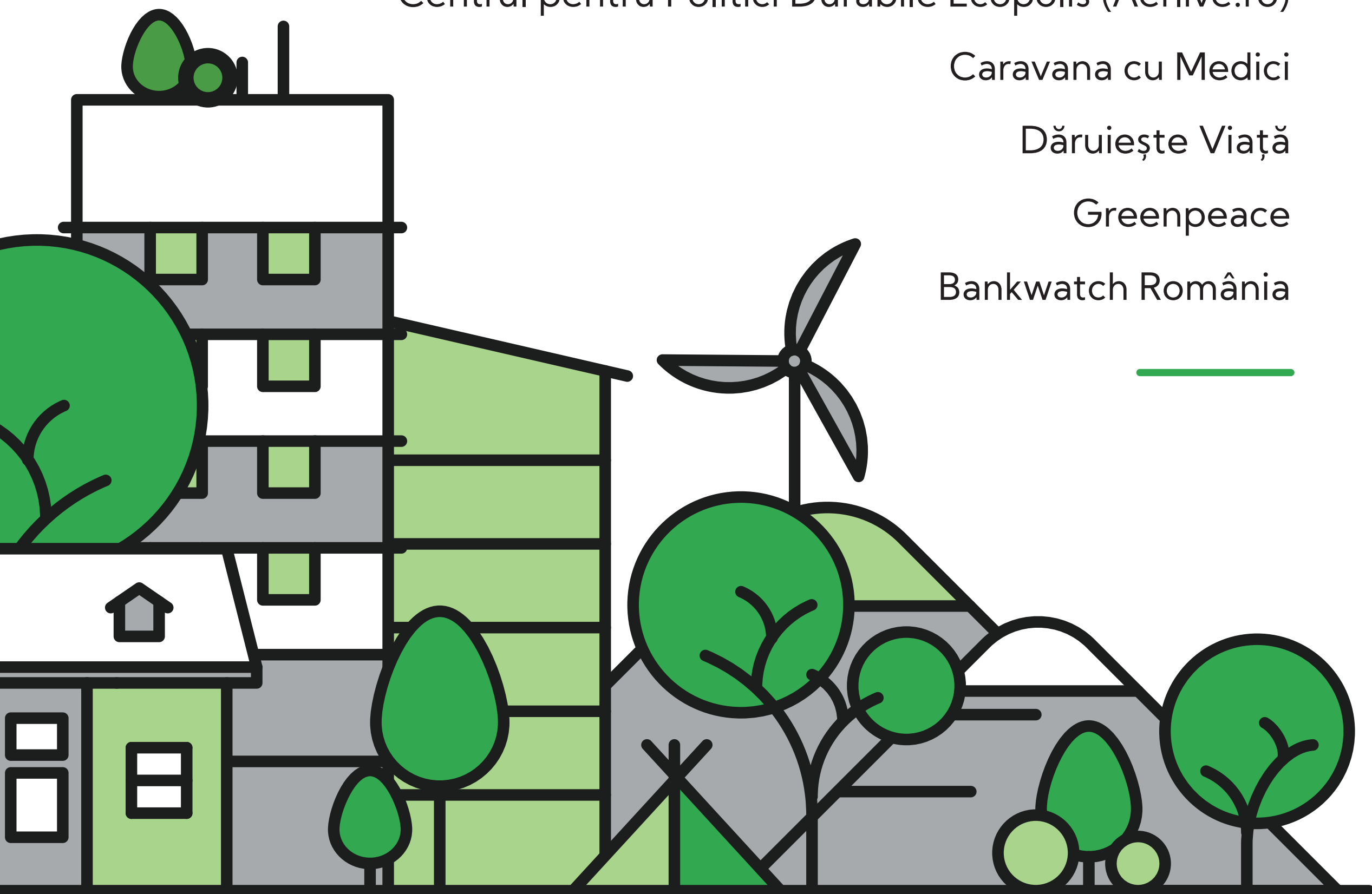
Centrul pentru Politici Durabile Ecopolis (Aerlive.ro)

Caravana cu Medici

Dăruiește Viață

Greenpeace

Bankwatch România





Poluarea aerului din marile orașe ale României a devenit o problemă majoră de sănătate publică.

Curățenia aerului pe care îl respirăm este parte a datoriei primarilor față de cetățenii lor. Datele ne arată că impactul asupra sănătății fiecăruia dintre noi și, mai grav, asupra sănătății copiilor noștri, este tot mai nociv.

Organizații neguvernamentale de sănătate și mediu solicită candidaților la primăriile orașelor și municipiilor românești să își asume 9 măsuri urgente pentru aer curat. Îi vom monitoriza și îi vom evalua public.

Dacă își fac datoria, îi felicităm. Dacă nu își fac datoria, îi penalizăm. Calitatea aerului este una dintre cele mai presante probleme cu care ne confruntăm, în prezent, în orașele din România.

Conform unui studiu al Observatorului Român de Sănătate, niciuna dintre primăriile celor mai mari 10 orașe din România nu face suficient pentru reducerea poluării¹.

Implementarea măsurilor pentru aer curat va crește speranța de viață pentru 23.400 de români care anual **mor prematur** din cauza poluării aerului.

Traficul auto este unul dintre principalii **responsabili** pentru aerul toxic pe care îl respiră românii.

În 2019 au fost înregistrate **900 de depășiri zilnice ale valorii limită pentru sănătatea umană** pentru particulele în suspensie PM10 la 54 de stații din țară .

România nu a respectat valorile-limită pentru dioxidul de azot (NO₂) în București, Brașov, Iași, Cluj-Napoca și Timișoara, **riscând o nouă procedură de infringement.**

**Cerem candidaților la
primărie din marile
orașe ale României
să își asume
următoarele **măsuri
urgente de reducere
a poluării** pentru
mandatul de 4 ani.**

Curățarea aerului: **prioritate pentru primărie**

Locuitorii orașelor mari din România sunt cei mai afectați de poluare.

Primarul trebuie să aibă obiectiv prioritar asigurarea unui aer curat.

Transparentă. Monitorizarea sistematică a calității aerului este un prim pas critic pentru a înțelege sursele de poluare și a îmbunătăți aerul pe care îl respirăm. Primarul va susține eforturile de monitorizare a calității aerului și de afișare transparentă a indicilor de poluare în timp real, prin internet și panouri stradale electronice.

Rețea de monitorizare eficientă. Pentru a identifica măsurile anti-poluare cele mai potrivite pentru fiecare zonă a orașului este necesară o **rețea densă de senzori pentru măsurarea calității aerului.**

Responsabilitate. Primarul va asigura **înființarea unui departament responsabil pentru calitatea aerului în cadrul municipalității.** Va urmări implementarea Planurilor Integrate pentru Calitatea Aerului, se va consulta cu cetățenii în privința măsurilor necesare, va informa asupra necesității și efectelor măsurilor implementate și va raporta anual situația.

Asigurarea a **50 metri pătrați** de **spațiu verde** pentru fiecare locuitor din oraș.

Existența spațiilor verzi în centrele urbane îmbunătățește sănătatea mentală² a locuitorilor și scade incidența de accident vascular cerebral, hipertensiune arterială, astm și boli coronariene³. Spațiile verzi ajută la eliminarea poluării și combat fenomenul de insulă de căldură urbană.

Dezvoltarea de parcuri și alte spații verzi pentru a atinge recomandarea⁴ de 50 mp de spațiu verde per cap de locuitor.

Eliminarea costurilor de acces în spațiile verzi existente (parcuri, grădini botanice).

Încurajarea construcției de **pereți și acoperișuri verzi prin subvenții** și reduceri de impozite. Dezvoltarea **centurilor verzi** ale orașelor prin plantarea de păduri la periferie.



Siguranță pentru bicicliști

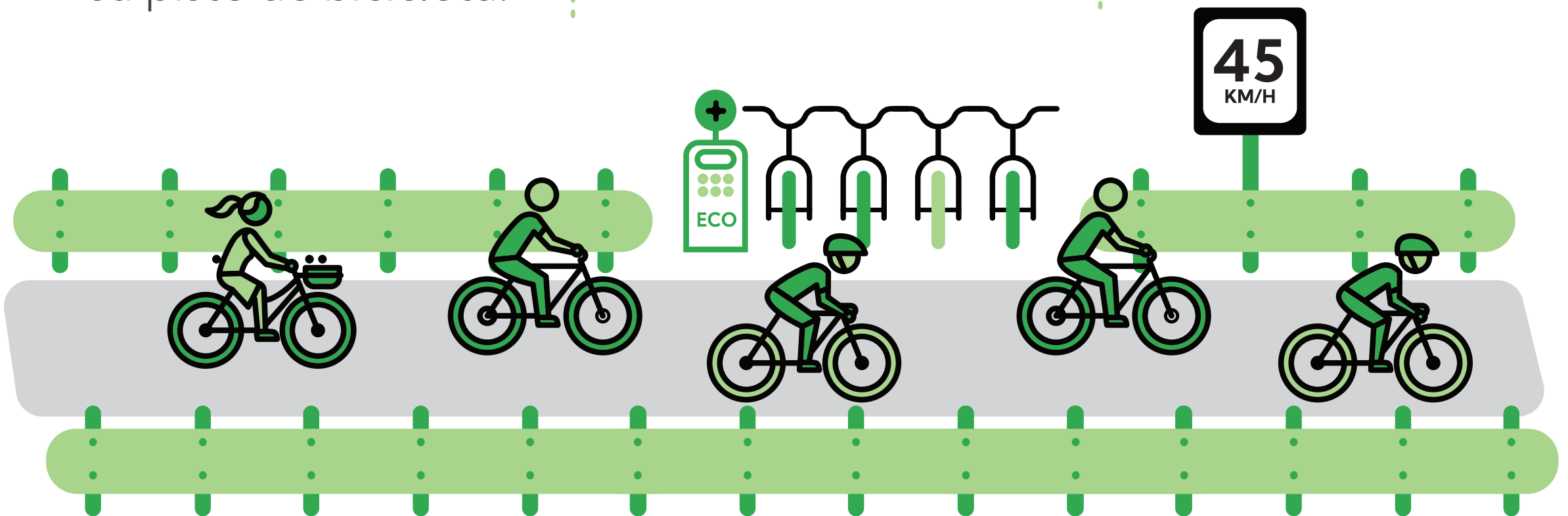
Drumurile scurte cu mașina pot fi înlocuite cu transportul cu bicicleta, ducând la o scădere cu până la 25% a poluării din oraș⁵. Investițiile în infrastructura de transport cu bicicleta pot duce la schimbări pe termen lung în alegerile de transport pe care le fac locuitorii orașelor.

Vor fi create **piste de bicicletă protejate cu separatoare de drum,** pentru a asigura siguranța bicicliștilor.

Se va **reduce viteza**
maximă pe străzile
cu piste de bicicletă.

Vor fi implementate **programe de bike sharing gratuit** sau subvenționat⁶, populare deja în peste 1000 de orașe din întreaga lume.

Se va stimula
**utilizarea de
biciclete electrice**
prin bike sharing și
programe locale de
subvenționare a
achiziționării de
biciclete electrice.

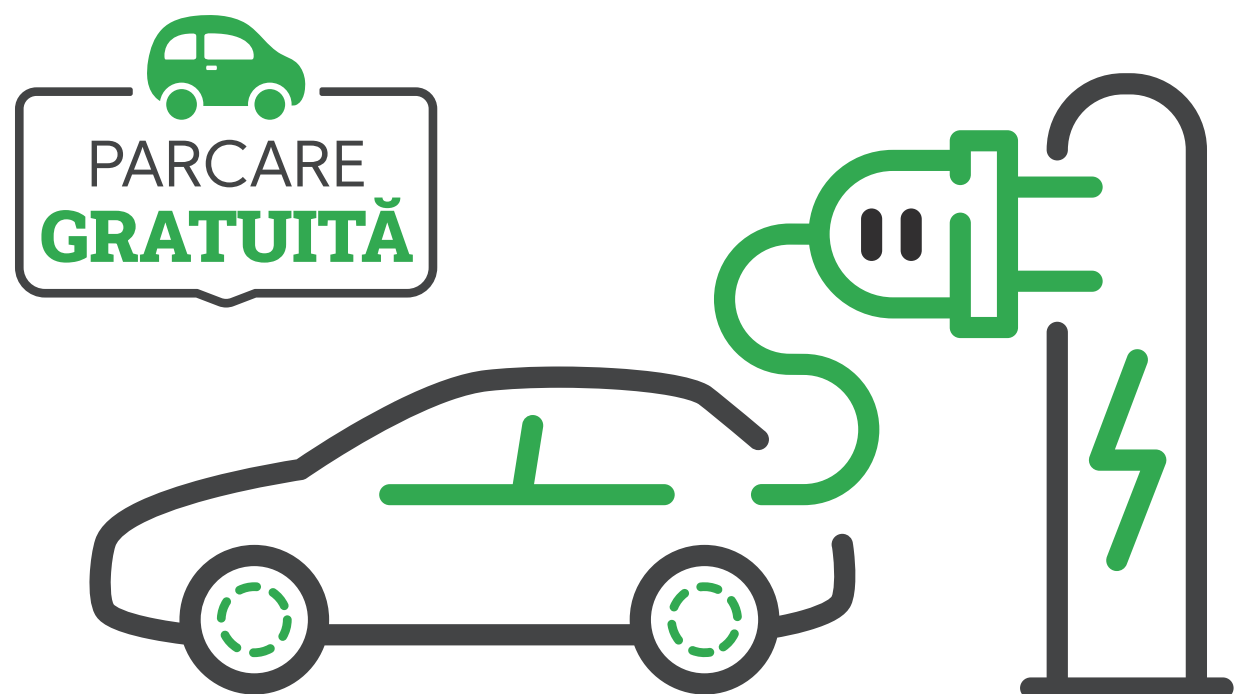


Program local de încurajare a achiziției de vehicule hibrid și electrice.

Mașinile vechi, în special cele diesel, pot fi de 10 ori mai toxice pentru aer decât un autobuz⁷. De aceea, **7 din 10 europeni spun că este puțin sau deloc probabil⁸ că următoarea lor mașină va fi diesel**. Programe locale tip RABLA PLUS pot încuraja înlocuirea vehiculelor vechi și poluante.

RABLA locală. Primăriile vor oferi ajutor financiar prin subvenții sau stimulente fiscale pentru achiziționarea de vehicule mai curate. Din surplusul bugetar local va fi suplimentată prima **RABLA PLUS pentru achiziționarea mașinilor electrice/hibrid**.

Parcare Gratuită pentru vehicule electrice sau plug-in hybrid și instalarea și instalarea de stații de încărcare pentru vehicule electrice în parcurile publice.



Reducerea traficului în jurul școlilor

Poluarea din trafic are **cel mai grav impact în cazul copiilor**⁹. Atunci când merg spre școală, copiii sunt expuși la niveluri considerabil mai ridicate de poluare¹⁰.

Pentru a reduce poluarea din apropierea școlilor, **pe o rază de 30 de metri** în jurul intrării în școli **va fi interzisă parcare mașinilor**. Pe cât posibil, în imediata apropiere a școlii traficul va fi permis doar pentru pietoni și biciclete. Un bun exemplu de pietonizare a străzilor din jurul școlilor este în Paris¹¹.

Municipalitatea va încuraja transportul public școlar, va monitoriza calitatea aerului în jurul școlilor și va realiza audituri cu privire la sursele de poluare în cazul școlilor unde poluarea NO_2 depășește $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$.



Scăderea limitei de viteză în toate zonele rezidențiale



Reducerea limitei de viteză de la 50km/h la 30 km/h în centru și în zonele rezidențiale poate duce la scăderea cu 25% a poluării¹², existând reduceri mari în emisiile de CO₂ (15%), NO_x (40%) și monoxid de carbon (45%). Limita de 30 de kilometri pe oră fluidizează traficul, crește calitatea aerului și scade considerabil numărul morților în accidente rutiere¹³. Multe orașe europene din țări precum Germania, Finlanda, Franța sau Spania au implementat limitarea de viteză de 30 km/h¹⁴.

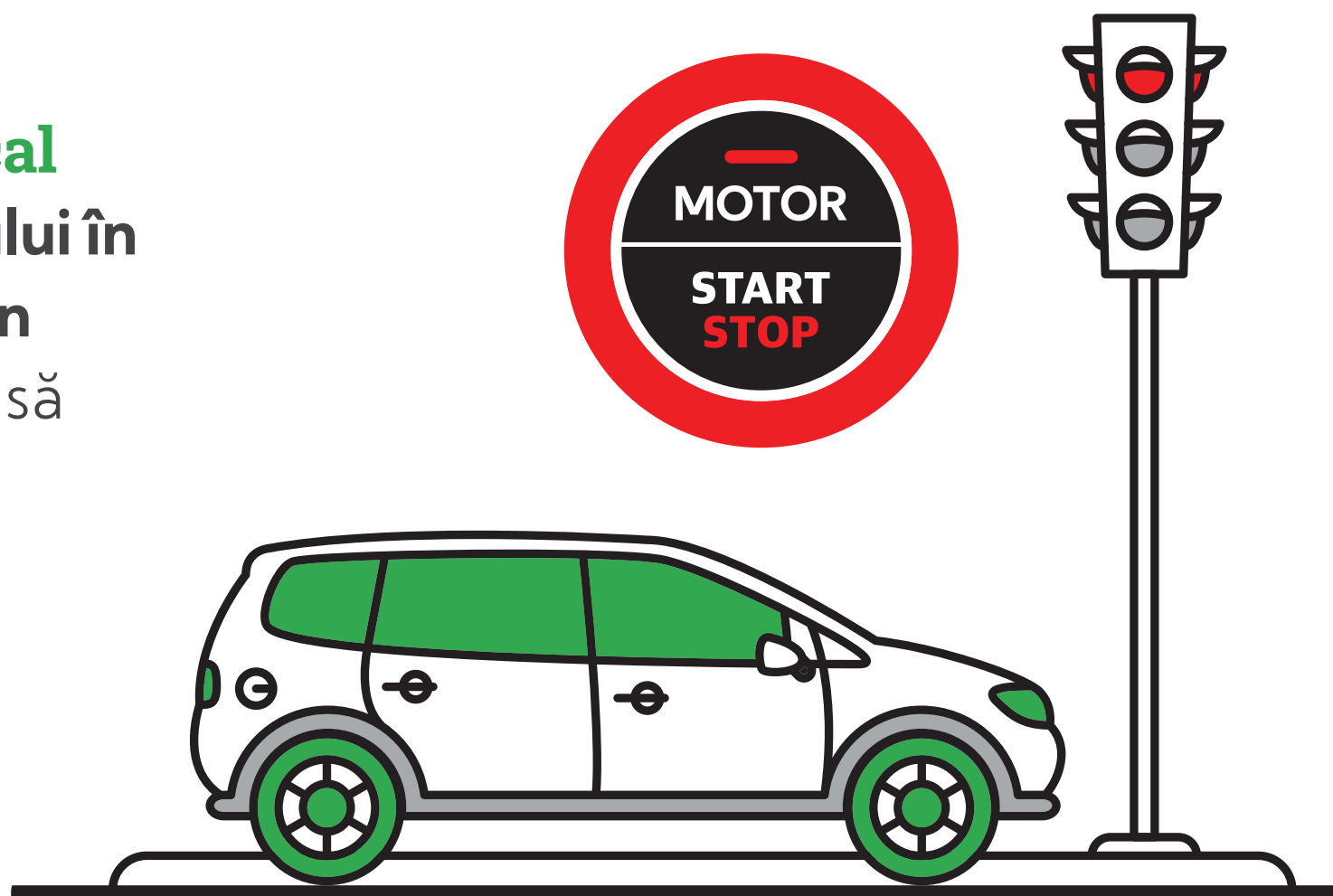
ZONA 30 : introducerea
limitei de 30 km/oră în
centrul orașului și în
zonele rezidențiale.

Obligativitatea **opririi motorului** în timpul opririi de peste 1 minut

Menținerea motorului pornit în ambuteiaje, la semafor sau când așteptăm pe cineva pe contribuie la creșterea poluării aerului¹⁵. **Școlile, spitalele și stațiile de autobuz sunt printre cele mai expuse zone, cei mai afectați fiind copiii și persoanele în vârstă¹⁶.**

Pentru sănătatea locuitorilor, multe orașe au adoptat legi ce obligă șoferii să stopeze motorul atunci când opresc¹⁷. Spre exemplu, în New York nu este permisă funcționarea motorului mai mult de trei minute, iar în jurul școlilor restricțiile sunt mai stricte, limita fiind doar de un minut.

Hotărâre de consiliu local pentru stoparea motorului în timpul opririi de peste un minut. Șoferii vor trebui să oprească motorul în ambuteiaje, la semafor sau când așteaptă.



Interzicerea circulației mașinilor puternic poluante

Doi din trei cetățeni europeni susțin interzicerea mașinilor puternic poluante din orașe¹⁸. Dovezile științifice arată că introducerea zonelor cu emisii reduse în orașe are un efect pozitiv¹⁹ asupra calității aerului. Zonele cu emisii reduse (LEZ) sunt o măsură populară în Europa, fiind implementate în peste 200 de orașe europene. Orașe precum Atena, Bruxelles²⁰, Milano, Paris, Roma, Madrid vor interzice vehiculele diesel începând cu 2025–2030, deoarece emisiile diesel sunt clasificate carcinogen de maxim risc²¹ de Organizația Mondială a Sănătății și sunt responsabile pentru 70% din costurile poluării din trafic în România.

Vor fi interzise din circulație autovehiculele puternic poluante (non-euro, Euro 1 și Euro 2) pe toată raza orașului, cu excepția zonelor de centură și a zonelor de acces multimodal. În centrul orașului vor fi introduse măsuri suplimentare pentru reducerea emisiilor poluante provenite din trafic.



Se vor realiza informări și dezbateri cu locuitorii orașului, societatea civilă și mediul privat înainte de implementarea zonei cu emisii reduse, pentru ca măsura să fie înțeleasă și asumată de locuitori.

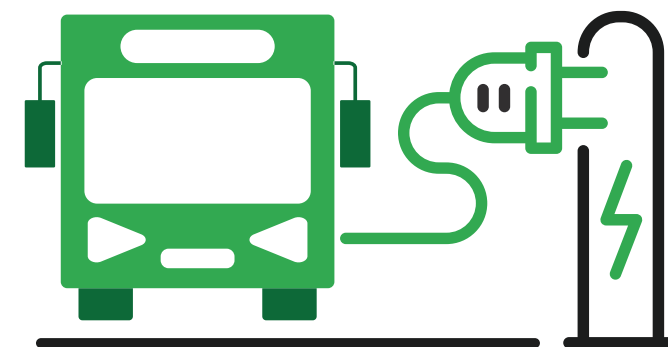
Transport public **eco sau subvenționat**

Majoritatea autobuzelor sunt alimentate cu motorină, care contribuie semnificativ la emisiile de NOx și PM2.5. Electrificarea transportului public este esențială pentru reducerea emisiilor legate de transportul rutier. În plus, orașele trebuie gândite astfel încât deținerea unei mașini să nu mai fie necesară pentru viața de zi cu zi. Pentru a scădea dependența de mașini, avem nevoie de transport public rapid, sigur și cât mai accesibil²². Spre exemplu, **pentru a reduce poluarea germanii²³ plănuiesc să ofere acces la transport public pentru numai 1 euro / zi.**

Transportul public în oraș va fi subvenționat pentru anumite categorii de locuitori (elevi, studenți, vârstnici, grupuri vulnerabile). Se vor încuraja măsuri precum benzi dedicate pentru autobuze și transport special pentru elevi.

Autobuzele achiziționate vor fi electrice. Nu se vor mai achiziționa autobuze ce folosesc combustibili fosili (inclusiv CNG²⁴) și, unde este posibil, vor fi deschise linii noi de tramvai.

Înlocuirea autobuzelor poluante în termen de 4 ani și implementarea programelor de retrofit hibrid pentru camioanele și autobuzele vechi²⁵ din administrarea primăriei.



note de subsol

- 1] https://health-observatory.ro/wp-content/uploads/2018/11/raport_ORSPoluare_27nov.pdf
- 2] https://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0005/321971/Urban-green-spaces-and-health-review-evidence.pdf
- 3] <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935118303323>
- 4] <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6209905/>
- 5] <https://ehp.niehs.nih.gov/doi/10.1289/ehp.120-a34b>
- 6] <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412017321566>
- 7] <https://www.theguardian.com/environment/2017/jan/06/diesel-cars-are-10-times-more-toxic-than-trucks-and-buses-data-shows>
- 8] <https://www.transportenvironment.org/news/first-european-diesel-summit-puts-dirty-fleet-high-agenda>
- 9] https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Abgasalarm/180828_PM_Sommermessungen_2018/2018-08-27_Ergebnisse_Kinderhohenmessung_fertige_Auswahl.pdf
- 10] <https://downloads.unicef.org.uk/wp-content/uploads/2018/09/UUK-research-briefing-The-toxic-school-run-September-2018.pdf>
- 11] <https://www.respire-asso.org/100-ecoles-a-pietonniser-a-paris/>
- 12] https://www.researchgate.net/publication/224857527_Assessment_of_the_impact_of_speed_limit_reduction_and_traffic_signal_coordination_on_vehicle_emissions_using_an_integrated_approach
- 13] <https://www.transportenvironment.org/docs/Fact-sheets,%20responses,%20etc/11-00%20Lower%20%20urban%20speed%20limits.htm>
- 14] <https://transportpolicymatters.org/2020/02/17/30kmh-speed-limit-in-cities/>
- 15] <https://www.ncsl.org/research/environment-and-natural-resources/putting-the-brakes-on-idling-vehicles.aspx>
- 16] https://www.edf.org/sites/default/files/9236_Idling_Nowhere_2009.pdf
- 17] https://www.eng.mcmaster.ca/sites/default/files/uploads/rea_inquiry.pdf
- 18] <https://www.transportenvironment.org/press/two-thirds-eu-citizens-support-city-bans-tackle-air-pollution---poll>
- 19] <https://www.semanticscholar.org/paper/Can-traffic-management-strategies-improve-urban-air-Bigazzi-Rouleau/713ca220174ea9431e4fb1a9f3f4707207d7e825>
- 20] <https://lez.brussels/mytax/en/practical?tab=Agenda>
- 21] <https://www.iarc.fr/news-events/iarc-diesel-engine-exhaust-carcinogenic/>
- 22] https://www.c40knowledgehub.org/s/article/How-to-make-public-transport-an-attractive-option-in-your-city?language=en_US
- 23] <https://www.telegraph.co.uk/news/2019/09/06/cost-public-transport-germany-could-slashed-1-day-fight-climate/>
- 24] https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2018_10_TE_CNG_and_LNG_for_vehicles_and_ships_the_facts_EN.pdf
- 25] <https://www.urban-transport-magazine.com/en/retrofitting-instead-of-new-built-conversion-from-diesel-to-electric-buses>