

PARLAMENTUL ROMÂNIEI



CAMERA  
DEPUTAȚILOR

SENATUL

**LEGE**

**privind mobilitatea urbană durabilă**

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

**Capitolul I**  
**Dispoziții generale**

**Art. 1.** – Prezenta lege stabilește cadrul general pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile la nivel național.

**Art. 2.** – Scopul prezentei legi este de a stabili condițiile necesare pentru un sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv ca instrument de realizare a unei mai bune coeziuni sociale și teritoriale, care contribuie la o dezvoltare economică rezilientă, la creșterea siguranței în trafic și la îndeplinirea obiectivelor privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

**Art. 3.** – Mobilitatea urbană durabilă reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea dintre planificarea și dezvoltarea urbană și transportul de persoane și de mărfuri la nivelul cartierului, orașului și, respectiv la nivelul teritoriului metropolitan.

**Art. 4.** – Mobilitatea urbană durabilă are la bază următoarele principii:

- a) planificarea la nivel de zona metropolitană;
- b) dezvoltarea orientată spre tranzit;
- c) coordonarea și colaborarea multi-nivel între administrațiile publice locale și centrale;
- d) implicarea cetățenilor și a părților interesate;
- e) dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră integrată și interoperabilă cu accent pe modurile de transport nepoluante;
- f) asigurarea accesului la serviciile de transport public a tuturor cetățenilor;
- g) asigurarea unui nivel minim de calitate pentru transportul public;
- h) corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană, dezvoltarea urbană orientată spre transportul public;
- i) descurajarea utilizării autoturismelor personale;
- j) managementul parcării, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat;
- k) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public;

- l) asigurarea monitorizării și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile.

## **Capitolul II**

### **Cadrul instituțional pentru mobilitatea urbană durabilă**

**Art. 5.** – (1) Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației este autoritatea de la nivel central responsabilă cu domeniul mobilității urbane durabile, numit în continuare ministerul de resort.

(2) În definirea și implementarea politicii de mobilitate urbana durabilă, MDLPA colaborează cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor și cu alte autorități și instituții publice cu atribuții conexe.

**Art. 6.** – În procesul de gestionare a domeniului mobilității urbane durabile, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației are următoarele atribuții:

- a) elaborează strategii, politici și programe specifice mobilității urbane durabile;
- b) coordonează din punct de vedere tehnic acțiunile de sprijin guvernamental referitoare la mobilitatea urbană durabilă;
- c) elaborează și aprobă prin ordin de ministru ghidul de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă;
- d) avizează planurile de mobilitate urbană în baza consultării Grupului național pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România;
- e) asigură monitorizarea domeniului mobilității urbane durabile și elaborează registrul planurilor de mobilitate urbană durabilă și introducerea acestora în Observatorul teritorial național;
- f) elaborează ghiduri și metodologii care să sprijine autoritățile publice locale în realizarea planificării investițiilor aferente mobilității urbane.

**Art. 7.** – (1) În vederea sprijinirii autorităților publice locale în procesul de elaborare sau actualizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, la nivelul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației se înființează Grupul național pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România, format din reprezentanți ai administrației publice centrale, structurilor asociative ale autorităților publice locale, mediului universitar, mediului privat, organizațiilor neguvernamentale, alți experți în domeniu.

(2) Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației asigură secretariatul Grupului național pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România.

(3) Componenta și Regulamentul de organizare și funcționare a Grupului național pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România se aprobă prin ordin al ministrului de resort.

**Art. 8.** – (1) Municipiile, orașele, asociațiile de dezvoltare intercomunitară, zonele metropolitane, după caz, sunt responsabile de gestionarea mobilității urbane la nivel local într-un mod durabil.

(2) Autoritățile publice de la nivel local sau asociațiile de dezvoltare intercomunitară ale acestora, zonele metropolitane, după caz, sunt responsabile cu inițierea, elaborarea, implementarea și monitorizarea Planului de mobilitate urbană durabilă.

(3) Autoritățile publice de la nivel local sau asociațiile de dezvoltare intercomunitară ale acestora, zonele metropolitane, după caz, care au aprobat Planul de mobilitate urbană durabilă au obligația de a transmite Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației Planurile de mobilitate urbană durabilă în format vectorial, în cel mult 30 de zile de la aprobare, pentru a fi introduse în Observatorul teritorial național.

(4) Autoritățile publice de la nivel local sau asociațiile de dezvoltare intercomunitară ale acestora, zonele metropolitane, după caz, au obligația de a transmite anual către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației date privind mobilitatea urbană de la nivel local.

(5) Setul de indicatori privind mobilitatea urbană de la nivel local menționat la alin. (4) va fi stabilit prin Ordin comun al ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației și al ministrului transporturilor, corelat cu prevederile Directivei 2010/40 și actele sale delegate relevante de completare, cu modificările și completările ulterioare.

(6) Entitățile de la alin (1) au obligația de a transmite anual Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației lista cu datele privind infrastructura de reîncărcare a vehiculelor electrice sau hibride destinate publicului, în format digital, care poate fi citit imediat, conform prevederilor Actului delegate relevant de completare a Directivei 2010/40.

(7) Pentru asigurarea unei evidențe unitare la nivel național, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației asigură publicarea datelor menționate la alin. (6) în cadrul Punctului Național de Acces creat prin OUG 1/2021.

### **Capitolul III Planificarea mobilității urbane durabile**

#### **Planificarea dezvoltării și transportul public**

**Art. 9.** – (1) Planificarea strategică și operațională a mobilității se face prin Planul de mobilitate urbană durabilă.

(2) Planul de mobilitate urbană durabilă, denumit în continuare PMUD, constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a teritoriului metropolitan al acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

(3) Planul de mobilitate urbană durabilă are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, fluvial și maritim, feroviar, rutier, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

(4) Planul de mobilitate urbană durabilă se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

(5) Planul de mobilitate urbană durabilă este obligatoriu pentru toate municipiile din România.

(6) Planul de mobilitate urbană durabilă este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițitoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau zona metropolitană, după caz.

(7) Planul de mobilitate urbană durabilă se aprobă de către unitatea administrativ-teritorială pentru care a fost elaborat, sau de asociația de dezvoltare intercomunitară în cazul planurilor de mobilitate urbană elaborate pe teritoriul a două sau mai multe UAT, membre ale ADI.

(8) Reglementările privind modul de utilizare a terenurilor stabilite prin documentațiile de urbanism și măsurile de îmbunătățire a mobilității urbane stabilite prin planul de mobilitate

urbană durabilă vor fi abordate într-un mod integrat pentru a se asigura corelarea și coordonarea propunerilor de dezvoltare de la nivel local.

(9) Deținerea Planului de mobilitate urbană durabilă reprezintă condiție prealabilă pentru investițiile aferente mobilității urbane finanțate de la nivelul Guvernului sau din fonduri europene.

(10) Planul de mobilitate urbană durabilă cuprinde două secțiuni:

a) componenta strategică;

b) planul de acțiune.

(11) Planul de mobilitate urbană durabilă poate fi actualizat în integralitate sau entitățile competente de la nivel local pot actualiza doar planul de acțiune aferent acestuia, după caz.

(12) În situația actualizării integrale, Planul de mobilitate urbană durabilă va fi avizat conform prevederilor art. 6, alin. d), în situația actualizării planului de acțiune entitățile competente de la nivel local notifică autoritatea publică de la nivel central responsabilă cu mobilitatea urbană în termen de 30 de zile de aprobare.

(13) Pentru informarea cetățenilor, autoritățile publice locale au obligația de a posta pe pagina de internet a instituției Planul de mobilitate urbană durabilă în vigoare.

**Art. 10.** – Principalele direcții de acțiune ce pot fi preluate în Planul de mobilitate urbană durabilă sunt următoarele:

- a) creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a călătorilor vulnerabili;
- b) promovarea mijloacelor de transport alternative și integrate cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;
- c) creșterea repartiției modale în favoarea transportul public integrat și nemotorizat;
- d) mobilitatea cu emisii zero în transportul rutier;
- e) încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor;
- f) asigurarea accesului facil și nediscriminatoriu la infrastructura și serviciile de transport, mai ales pentru personale cu venituri reduse sau persoanele cu deficiențe de vedere / auz sau locomotorii;
- g) asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri;
- h) asigurarea unui acces sigur, atractiv și direct pentru pietoni și bicicliști către gări, noduri intermodale și stații de transport public;
- i) dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru pietoni;
- j) dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta;
- k) coordonarea conectivității la nivel urban și metropolitan;
- l) dezvoltarea nodurilor intermodale și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;
- m) promovarea transportului logistic ecologic;
- n) minimizarea efectului de segregare și a impactului asupra țesutului urban a coridoarelor de cale ferată;
- o) creșterea gradului de utilizare a infrastructurii rutiere pentru moduri de transport prietenoase cu mediul în detrimentul staționării și parcării autoturismelor;
- p) utilizarea tehnologiei în gestionarea mobilității urbane.

**Art. 11.** – Planificarea și proiectarea pentru mobilitate urbană durabilă vor avea în vedere următorii factori:

- a) siguranța;
- b) calitatea aerului;
- c) confortul călătoriei;
- d) viteza de deplasare a mijloacelor de transport public;
- e) accesibilizarea spațiului public;

- f) prioritizarea transportului public;
- g) calitatea serviciului de transport public;
- h) zgomotul/poluarea fonică;
- i) calitatea spațiului public;
- j) repartiția modală a deplasărilor;
- k) calitatea infrastructurii pietonale (capacitate, confort, siguranță și continuitate);
- l) calitatea infrastructurii și dotărilor pentru mersul cu bicicleta (conectivitate, coerență, siguranță, atractivitate, confort);
- m) indicele de motorizare;
- n) disponibilitatea și gestiunea locurilor de parcare.

**Art. 12.** – În sensul prezentei legi, prin dezvoltare orientată spre tranzit, denumită în continuare DOT, se înțelege proiectarea și realizarea spațiilor urbane pentru a integra comunități, activități, clădiri și spațiul public, cu asigurarea unor conexiuni facile prin mersul pe jos și cu bicicleta, precum și asigurarea unor servicii de transport public eficiente către restul orașului.

**Art. 13.** – Obiectivul DOT este să asigure acces incluziv la oportunitățile și resursele orașului pentru toți locuitorii prin combinarea celor mai eficiente și sănătoase moduri de mobilitate, cu cele mai mici costuri financiare și de mediu și cu reziliență adecvată la evenimente perturbatoare.

**Art. 14.** – Dezvoltarea orientată spre tranzit are la bază următoarele principii:

- a) asigurarea mobilității de bază pentru toți locuitorii prin trotuare de calitate și neobstrucționate;
- b) proiectarea unor spații publice dinamice, cu mobilier stradal, elemente de peisagistică și fațade active ale clădirilor;
- c) proiectarea străzilor pentru siguranța bicicliștilor prin reducerea vitezei proiectate sau crearea de benzi ciclabile separate, precum și asigurarea unei rețele ciclabile complete, cu elemente de umbrire adecvate, suprafețe netede și parcare securizată;
- d) îmbunătățirea accesului la bunuri, servicii și transport public printr-o rețea densă de rute pietonale și ciclabile care să creeze conexiuni scurte, variate și directe;
- e) reducerea dependenței de autovehicule personale prin transport public frecvent, rapid, predictibil și de mare capacitate;
- f) stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta prin introducerea unor taxe de parcare și reducerea volumului de parcări disponibile;
- g) intensificarea utilizărilor rezidențiale și comerciale în jurul stațiilor de transport public de mare capacitate pentru a asigura accesul tuturor rezidenților și angajaților la transport public de calitate;
- h) reducerea necesarului de deplasare și activarea spațiilor publice pe tot parcursul zilei prin promovarea unui mix de utilizări rezidențiale și nerezidențiale;
- i) reducerea timpilor de deplasare și a emisiilor prin reutilizarea terenurilor urbane existente pentru a încuraja locuirea în apropierea locurilor de muncă, a școlilor, a serviciilor și a altor destinații.

#### **Capitolul IV**

##### **Măsuri pentru stimularea înnoirii parcului auto nepoluant destinat transportului public urban**

**Art. 15.** – La reînnoirea anuală a parcului de autovehicule, autoritățile administrației publice centrale, autoritățile administrației publice locale și organismele prestatoare de servicii publice și de utilitate publică, trebuie să prevadă ca la înlocuirea autovehiculelor din categoriile

M1, M2 și M3 o cotă să fie reprezentată de vehicule cu emisii 0, în următoarele procente și termene:

- a) până la 31 decembrie 2025 cel puțin 5%;
- b) până la 31 decembrie 2028 cel puțin 10%;
- c) până la 31 decembrie 2031 cel puțin 20%;
- d) până la 31 decembrie 2034 cel puțin 30%;
- e) până la 31 decembrie 2037 cel puțin 40%;
- f) până la 31 decembrie 2040 cel puțin 50%.

**Art. 16.** – Vehiculele aferente categoriilor M1, M2 și M3 ce vor fi achiziționate, în coroborare cu prevederile Ordonanței de Urgență nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, vor respecta prevederile Regulamentului General European de Siguranță (GSR) (2019/2144), care a intrat în vigoare la 6 iulie 2022.

## **Capitolul V**

### **Măsuri pentru asigurarea accesului și a standardelor minime de calitate pentru transportului public urban**

#### **Planificarea dezvoltării și transportul public**

**Art. 17.** – În conformitate cu prevederile art. 9, alin. (8), pentru asigurarea condițiilor de mobilitate durabilă, inclusiv a unor rețele de transport durabil, la aprobarea planurilor de urbanism general sau zonal prin care se propun noi extinderi este obligatoriu să fie cuprinse viitoarele servicii de transport public și a infrastructurilor aferente.

**Art. 18.** – În cadrul acțiunii de parcelare pentru noile extinderi urbane, prin intermediul planurilor de urbanism elaborate în condițiile legii, se vor identifica și asigura rute pentru transportul public și acces direct și facil pentru pietoni și bicicliști la serviciile de transport public.

**Art. 19.** – Atât în zonele propuse spre urbanizare, cât și în zonele deja urbanizate propuse spre regenerare, modurile de transport vor fi prioritizate încă de la faza de proiectare după cum urmează: mers pe jos, mers cu bicicleta, transport public, autoturism personal.

**Art. 20.** – (1) Pentru a asigura condițiile care să susțină eficiența serviciilor publice urbane, inclusiv transportul public, se recomandă o minimă densitate rezidențială.

(2) Valorile orientative ale zonelor de deservire pentru diferite tipuri de transport public sunt prevăzute în anexa nr. 2 care face parte integrantă din prezenta lege.

(3) Prin zonă de captare se înțelege perimetrul din care sunt atrași potențialii utilizatori ai serviciilor de transport public.

#### **Transportul public și utilizarea terenurilor**

**Art. 21.** – Planificarea și proiectarea rutelor de transport public în municipiul București și în municipiile de rangul I trebuie să urmărească îndeplinirea următoarelor ținte până la 31 decembrie 2030:

- a) 90% dintre terenurile cu utilizare rezidențială din zonele deja urbanizate sau propuse spre urbanizare să aibă acces pietonal la rețeaua de transport public conform prevederilor anexei nr. 2;
- b) instituțiile de învățământ, medicale, de îngrijire a vârstnicilor și comunitare să fie situate pe o rază de 200 de metri față de o stație de autobuz, de troleibuz, de tramvai, de tren ori metrou, existentă sau propusă;
- c) stațiile de autobuz, troleibuz și tramvai din interiorul localităților să fie amplasate în zone atractive, la distanță de cel mult 300 m una față de alta, conform determinărilor autorităților contractante a serviciilor de transport public local de călători și coroborat cu specificul geografic și de densitate;
- d) cel puțin 60% din populație se află la mai puțin de 500 de metri distanță de o linie de transport public unde frecvența maximă este de 20 de minute.

## **Capitolul VI**

### **Măsuri pentru creșterea atractivității mobilității active și a transportului public**

#### **Instituirea zonelor cu emisii 0 sau a zonelor cu emisii scăzute**

**Art. 22.** – Municipiile cu rang 0, respectiv 1 au obligația să instituie până la 31 decembrie 2025 zone cu emisii zero, stabilite în baza planului de mobilitate urbană durabilă.

**Art. 23.** – Municipiile reședință de județ, altele decât cele de rang 1, au obligația să instituie până la 31 decembrie 2025, acolo unde este cazul, zone cu emisii scăzute, stabilite în baza planului de mobilitate urbană durabilă.

**Art. 24.** – Municipiile, altele decât cele prevăzute la art. 24, și orașele pot să instituie, prin planul de mobilitate urbană durabilă, zone cu emisii scăzute.

**Art. 25.** – (1) În interiorul perimetrului zonelor cu emisii zero, respectiv cu emisii scăzute este permis accesul doar pentru autovehiculele care îndeplinesc cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) respectă standardele de emisii ale zonei;
  - b) achită taxa aferentă zonei;
  - c) sunt exceptate sau beneficiază de reducere de până la 100% de la plata taxei.
- (2) Prevederile alin. (1) nu se aplică vehiculelor aferente serviciilor publice de intervenție, respective vehiculelor care asigură serviciu public de transport de persoane.

**Art. 26.** – Standardele de emisii, taxele și excepțiile aferente zonelor cu emisii zero, respectiv emisii scăzute se stabilesc de către autoritățile administrației publice locale.

**Art. 27.** – În sensul prezentei legi, prin autovehicul cu emisii zero se înțelege acel autovehicul definit la pct. e), art. 3 din OUG nr. 71/2021.

**Art. 28.** – În sensul prezentei legi, prin autovehicul cu emisii reduse se înțelege acel autovehicul care emite niveluri relativ scăzute de gaze de eșapament sau alți poluanți din sursa de energie utilizată pentru propulsie.

**Art. 29.** – Standardele de emisii, taxele și excepțiile aferente zonelor cu emisii scăzute se stabilesc de către autoritățile administrației publice locale.

**Art. 30.** – (1) Municipiul București împreună cu sectoarele municipiului București, precum și municipiile de rangul I au obligația să implementeze până la 31 decembrie 2027 sisteme de transport inteligente, precum:

- a) sisteme de management al traficului;
- b) sisteme de management al transportului public;
- c) sisteme de planificare a călătoriilor;
- d) sisteme de informare a călătoriilor;
- e) sistemele de constatare a abaterilor;
- f) sisteme de bilete electronice;
- g) sisteme de management al parcărilor;
- h) centre de date urbane/egionale de mobilitate în format deschis, neproprietar.

(2) În cazul existenței unui ADI pentru transport public sau a unei zone metropolitane ce deține mandatul pentru serviciile de transport public, prevederile alin. (1) sunt aplicabile tuturor unităților administrative care constituie asociația respectivă.

### **Amenajarea benzilor dedicate transportului în comun**

**Art. 31.** – Municipiile reședință de județ au obligația să instituie până la 31 decembrie 2025 benzi dedicate transportului în comun, în baza prevederilor planului de mobilitate urbană durabilă pentru liniile de transport public cu o viteză medie de deplasare mai mică de 15km/h.

**Art. 32.** – Prin bandă dedicată se înțelege banda de circulație desemnată pentru a acorda prioritate vehiculelor de transport public, separându-le de alte moduri de trafic și permițându-le să se deplaseze prin zone aglomerate mai rapid și mai eficient.

## **Capitolul VII**

### **Măsuri pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane**

**Art. 33.** – Pentru a asigura cerințele de siguranță în zonele urbane, autoritățile administrației publice locale vor lua măsuri pentru calmarea traficului, în funcție de contextul urban.

**Art. 34.** – Prin calmarea traficului se înțelege o combinație de măsuri, în principal fizice, care reduc efectele negative ale utilizării autovehiculelor, modifică comportamentul șoferilor și îmbunătățesc condițiile de deplasare pentru utilizatorii stradali nemotorizați.

**Art. 35.** – În scopul îmbunătățirii siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, municipiile reședință de județ au obligația să implementeze, prin planul de mobilitate urbană durabilă, măsuri pentru calmarea traficului, ca modalitate de control a vitezei de deplasare acolo unde aceasta este excesivă sau inadecvată pentru tipul și utilizarea drumului.

**Art. 36.** – În sensul prezentei legi, prin utilizatori vulnerabili ai drumurilor se înțelege pietoni, persoane cu dizabilități, bicicliști și motocicliști.

**Art. 37.** – Impactul măsurilor de calmare a traficului asupra activității stradale și asupra mediului va fi fundamentat prin studii ex-ante și monitorizat ex-post.

**Art. 38.** – În termen de 180 de zile de la publicarea legii în Monitorul Oficial, MDLPA elaborează ghidul ce se adresează autorităților publice locale prin care sunt exemplificate măsuri de calmare a traficului în vederea creșterii siguranței cetățenilor.

### **Asigurarea locurilor de parcare și staționare pentru diferite moduri de transport**

**Art. 39.** – Autoritățile administrației publice locale vor lua măsuri care să limiteze utilizarea autovehiculelor personale în orașe.

**Art. 40.** – (1) În proiectarea străzilor de categoria III și IV stabilite în Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, în special a celor din zonele rezidențiale, se vor amenaja locuri de parcare pentru biciclete și motociclete.



(2) Planul de mobilitate urbană durabilă va cuprinde o secțiune dedicată parcajelor, care să fundamenteze proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare și staționare la nivel local.

## **Capitolul VIII** **Măsuri pentru implementarea nodurilor intermodale** **în zonele metropolitane**

**Art. 41.** – Prin nod urban se înțelege o zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport, cum ar fi porturi, inclusiv terminale pentru călători, aeroporturi, gări feroviare, platforme și terminale de mărfuri amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local.

**Art. 42.** – Municipiile din România nominalizate drept nod urban al rețelei transeuropene de transport sunt prevăzute în anexa nr. 1 care face parte integrantă din prezenta lege.

**Art. 43.** – În contextul dezvoltării rețelei transeuropene de transport în noduri urbane, pentru a asigura funcționarea eficientă și fără sincope a întregii rețele, nodurile urbane:

- a) asigură disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi;
- b) au obligația, până la 31 decembrie 2027:
  - I. de a adopta unui plan de mobilitate urbană durabilă, care include în special măsuri de integrare a diverselor moduri de transport, de promovare a unei mobilități eficiente cu emisii zero și zone cu emisii scăzute, inclusiv a unei logistici urbane durabile și cu emisii zero, de reducere a poluării atmosferice și fonice și care are în vedere fluxurile transeuropene de transport pe distanțe lungi;
  - II. de a colecta și transmite către Comisia Europeană prin intermediul ministerului de resort, datele privind mobilitatea urbană pentru fiecare nod urban în parte, care să vizeze cel puțin emisiile de gaze cu efect de seră, congestionarea traficului, accidentele și vătămările corporale, ponderea modală și accesul la serviciile de mobilitate, precum și date privind poluarea atmosferică și fonică. Ulterior, aceste date se transmit la interval de trei ani;
- c) au obligația până la 31 decembrie 2030:
  - I. de a asigura pentru transportul de călători interconectarea durabilă, fără sincope și sigură a infrastructurilor feroviare, rutiere, a modurilor active de transport și, după caz, a infrastructurilor de transport pe căi navigabile interioare și maritime, respectiv aeriene;
  - II. de a garanta posibilitatea călătorilor de a avea acces la servicii de informare, servicii care ofera posibilitatea rezervării sau cu funcții de achiziționare a biletelor pentru mai mulți operatori de transport în cadrul aceluiaș mod de transport, prin intermediul serviciilor de mobilitate digitală multimodală;
  - III. de a asigura pentru transportul de marfă interconectarea durabilă, fără sincope și sigură a infrastructurilor feroviare, rutiere și, după caz, a infrastructurilor de transport pe căi navigabile interioare, aeriene și maritime, precum și conexiunile adecvate cu platformele și instalațiile logistice;

- IV. de a dezvolta noduri multimodale de călători pentru a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru echipate cu cel puțin o stație de reîncărcare dedicată deservirii autobuzelor și autocarelor;
- d) asigură, până la 31 decembrie 2040, dezvoltarea a cel puțin unui terminal multimodal de marfă care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul nodului urban sau în apropierea acestuia.

## **Capitolul IX** **Dispoziții finale și tranzitorii**

**Art. 44.** – În termen de 180 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației va iniția modificarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul nr. 233/2016, în privința conținutului planului de mobilitate urbana durabila.

**Art. 45.** – Prevederile prezentei legi se aplică Planurilor de mobilitate urbană durabilă inițiate sau actualizate începând cu 1 ianuarie 2024.

**Art. 46.** – Autoritățile publice locale care nu respectă prevederile prezentei legi nu vor beneficia de finanțare din programele cu fonduri europene sau fonduri naționale gestionate de autoritățile publice de la nivel central.

**Art. 47.** – Prezenta lege intră în vigoare în termen de 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PREȘEDINTELE  
CAMEREI DEPUTAȚILOR

Ion-Marcel CIOLACU

PREȘEDINTELE  
SENATULUI

Alina-Ștefania GORGHIU

Anexa nr. 1

### LISTA orașelor românești din centrul fiecărui nod urban al rețelei transeuropene de transport

conform Anexei II a Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului (UE) 2021/153 și a Regulamentului (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013

**VALORI ORIENTATIVE**  
ale zonelor de deservire pentru transportul public

	<b>Microbuz</b>	<b>Autobuz/troleibuz</b>	<b>Autobuz ghidat</b>	<b>Tramvai/Metrou ușor</b>	<b>Tren</b>
<b>Interval de oprire</b>	200 m	200 m	300 m	600 m	>1.000 m
<b>Lățimea coridorului/zona deservită</b>	800 m	800 m	800 m	1,000 m	>2.000 m
<b>Deservire per stație</b>	320-640 persoane	480-1.760 persoane	1.680-3.120 persoane	4.800-9.000 persoane	24.000 persoane