

GHIDUL DE ELABORARE A PLANURILOR DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

CAPITOLUL I. DISPOZIȚII GENERALE

Art. 1. Prezenta metodologie stabilește conținutul cadru și procesul de elaborare, monitorizare, evaluare, avizare și actualizare a planului de mobilitate urbană durabilă, numit în continuare PMUD.

Art. 2. În conformitate cu Legea nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, PMUD reprezintă 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 al persoanelor și mărfurilor pentru asigurarea unor condiții de viață mai bune, prin integrarea cu instrumentele existente și utilizând principiul transparenței și a evaluării continue.

Art. 3. PMUD reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și Planului Urbanistic General (PUG).

Art. 4. PMUD este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițitoare și, după caz, pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană, teritoriul metropolitan. Unde este constituită asociație de dezvoltare intercomunitară sau zonă metropolitană, după caz, PMUD se realizează de către asociație sau de către municipiu/oraș polarizator, în baza mandatului primit, pe teritoriul aferent unităților administrativ-teritoriale ce fac parte din asociație.

Art. 5. PMUD se elaborează de către echipe multidisciplinare din care să facă parte cel puțin un urbanist și un inginer de transporturi.

Art. 6. (1) PMUD se elaborează în format analog și digital (piese scrise și desenate) pe suport topografic realizat în sistem de proiecție stereografică 1970, actualizat pe baza ortofotoplanurilor cele mai recente.

(2) PMUD conține obligatoriu componenta în sistem informațional geografic (SIG/GIS), în conformitate cu specificațiile tehnice prezentate în Anexa nr. 2 la prezentul ghid, care cuprinde simultan două categorii de informații care fundamentează deciziile, respectiv:

- a) date de tip vectorial, prin care sunt reprezentate entități spațiale ce sunt reglementate urbanistic, precum limite administrative, limite ale unităților teritoriale de referință, limite ale parcelor, limite ale unor zone de protecție, zone funcționale, clădiri, drumuri, rețele și altele asemenea;
- b) date de tip atribut prin care sunt gestionate informațiile specifice.

CAPITOLUL II. OBIECTIVELE ȘI PRINCIPIILE DEMERSULUI DE ELABORARE A PMUD

Art. 7. Demersul de elaborare a PMUD are ca obiective:

- a) stabilirea unui cadru strategic privind mobilitatea urbană care să asigure îmbunătățirea accesibilității și identificarea măsurilor de operaționalizare;
- b) corelarea planificării mobilității urbane cu planificarea urbană;
- c) coordonarea cu domeniile sectoriale ce impactează mobilitatea urbană;
- d) fundamentarea măsurilor și acțiunilor autorității publice locale sau zonei metropolitane sau asociației de dezvoltare intercomunitară, după caz.

Art. 8. Procesul de elaborare a PMUD se fundamentează pe următoarele principii:

- a) principiul participării - se referă la procesele de consultare în elaborarea PMUD, ce implică autorități ale administrației publice locale, structuri asociative, organizații neguvernamentale, parteneri sociali, asociații profesionale, reprezentanți ai sectorului privat, după caz;
- b) principiul colaborării - reprezintă corelarea și coordonarea cu urbanismul și cu domeniile sectoriale care impactează mobilitatea urbană;
- c) principiul responsabilității - reprezintă asumarea de către inițiatori a unui set explicit de rezultate în cadrul unei alocări bugetare definite într-o perioadă de timp specificată;
- d) principiul fundamentării - reprezintă utilizarea de date concrete, factuale în procesul de documentare și analiză care precede elaborarea PMUD și în procesul de actualizare a PMUD;
- e) principiul sustenabilității - reprezintă ansamblul acțiunilor și deciziilor inițiatorilor privind politicile publice care contribuie la îndeplinirea obiectivelor Agendei 2030 pentru dezvoltare durabilă;
- f) principiul predictibilității - reprezintă ansamblul acțiunilor și deciziilor inițiatorilor privind PMUD și alocările de resurse care contribuie la implementarea obiectivelor strategice și la obținerea rezultatelor asumate;
- g) principiul transparenței - reprezintă informarea prealabilă a cetățenilor asupra problemelor care sunt de interes public, în consultarea acestora cu privire la proiectele de PMUD care vizează interesul public, precum și participarea lor activă la procesul de luare a deciziilor, la elaborarea de documente, precum și asigurarea accesului acestora la informațiile relevante privind alocarea și cheltuirea resurselor publice pentru realizarea rezultatelor planificate, conform dispozițiilor Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările ulterioare.

Art. 9. Principalele direcții de acțiune care se vor avea în vedere la elaborarea PMUD sunt următoarele:

- a) dezvoltarea unui sistem de transport durabil, accesibil tuturor utilizatorilor;
- b) creșterea siguranței tuturor participanților la trafic;
- c) promovarea mijloacelor de transport alternative și integrarea lor cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;
- d) redistribuirea spațiului străzii prin împărțirea echitabilă a acestuia între transportul individual motorizat, transportul public și transportul nemotorizat;
- e) mobilitatea cu emisii zero în transportul rutier;
- f) încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor;
- g) asigurarea accesului facil și nediscriminatoriu la infrastructura și serviciile de transport, mai ales pentru persoanele cu venituri reduse sau persoanele cu nevoi speciale;
- h) asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri, inclusiv a unui program predictibil la orele de vârf și a prioritizării transportului public, inclusiv în intersecții;
- i) asigurarea unei rețele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile pentru pietoni și persoanele care se deplasează cu bicicleta către stații de cale ferată, noduri intermodale și stații de transport public, precum și către dotările și echipamentele publice din teritoriu;
- j) dezvoltarea zonelor pietonale;
- k) dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta;
- l) coordonarea conectivității la nivel urban și metropolitan, corelarea cu transportul public județean și interjudețean, realizarea unei integrări tarifare și monitorizarea integrală a transportului public;
- m) dezvoltarea nodurilor intermodale și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;
- n) promovarea transportului logistic ecologic;
- o) minimizarea efectului de segregare și a impactului asupra țesutului urban și periurban a coridoarelor de cale ferată;

- p) creșterea numărului de utilizatori/călători pentru modurile de transport prietenoase cu mediul în detrimentul celor poluante, prin reducerea spațiilor de parcare/staționare destinate acestora;
- q) utilizarea tehnologiei și a sistemelor de transport inteligente în gestionarea mobilității urbane;
- r) culegerea anuală de date statistice relevante despre obiceiurile de deplasare ale locuitorilor care să sprijine serviciile de planificare în luarea unor decizii;
- s) prioritizarea transportului public la nivelul infrastructurii rutiere prin introducerea sau alocarea de benzi dedicate transportului public de călători, în vederea reducerii timpilor de deplasare;
- t) mobilitatea ca serviciu, care, printr-un canal digital comun, permite utilizatorilor să se informeze, să planifice, să rezerve și să plătească pentru mai multe tipuri de servicii de mobilitate;
- u) realizarea bazelor de date deschise de mobilitate;
- v) alte măsuri relevante care decurg din gradul de complexitate a specificului local.

CAPITOLUL III. ETAPELE PENTRU ELABORAREA PMUD ȘI CONȚINUTUL PMUD

Art. 10. PMUD cuprinde două secțiuni:

- a) secțiunea strategică;
- b) secțiunea operațională - planul de acțiune.

Art. 11. Elaborarea PMUD include șase etape:

- a) pregătirea procesului de elaborare care presupune stabilirea structurii responsabile cu realizarea PMUD; delimitarea teritoriului în cazul în care PMUD se elaborează pentru zona urbană funcțională; identificarea instituțiilor relevante și crearea Comitetului consultativ; colectarea documentațiilor de urbanism, a strategiilor de dezvoltare urbană integrată, a strategiilor sectoriale; colectarea datelor necesare.
- b) analiza situației existente care include: încadrarea în documentațiile existente; consultarea cetățenilor și a altor factori interesați; descrierea contextului socio-economic; prezentarea rețelei stradale, a transportului public de persoane, a transportului de marfă; a mijloacelor alternative de mobilitate; managementul traficului și identificarea unor zone cu nivel ridicat de complexitate la nivelul zonelor urbane analizate. În cazul în care este vizată actualizarea PMUD, se elaborează o analiză a documentației ce va fi înlocuită, cu menționarea elementelor implementate și identificarea aspectelor ce trebuie revizuite.
- c) elaborarea strategiei de mobilitate urbană durabilă cuprinde: informații despre modelul de transport și procesul de realizare sau actualizare a acestuia, după caz, viziunea și obiectivele, direcțiile de acțiune, scenariile previzionate și evaluarea impactului pe care acestea îl au asupra teritoriului vizat de PMUD.
- d) elaborarea componentei operaționale - planul de acțiune care include: prezentarea cadrului pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung și descrierea acțiunilor concrete necesare operaționalizării componentei strategice;
- e) avizarea și aprobarea PMUD;
- f) implementarea, monitorizarea întreținerea și actualizarea PMUD.

Pregătirea procesului de elaborare a PMUD

Art. 12. În etapa de pregătire autoritatea publică locală sau zona metropolitană sau asociația de dezvoltare intercomunitară, după caz, decide nevoia realizării sau actualizării PMUD. În acest sens, pe baza unui referat elaborat de structura de specialitate privind amenajarea teritoriului și urbanismului, sau altă structură responsabilă, după caz, consiliul local sau comitetul director al zonei metropolitane sau asociației de dezvoltare intercomunitară, după caz, aprobă inițierea demersului de elaborare sau actualizare a PMUD, desemnarea structurii responsabile și, pe baza de nominalizări, formează

comitetul consultativ cu reprezentanți ai principalilor factori locali, zonali sau regionali, interesați care activează în domeniul mobilității în teritoriul vizat de PMUD, denumit în continuare Comitetul Consultativ local pentru Mobilitatea Urbană Durabilă.

Art. 13. Comitetul Consultativ local pentru Mobilitatea Urbană Durabilă menționat la art. 12 poate cuprinde reprezentanți ai instituțiilor deconcentrate cu activitate/atribuții în domeniu; ai administrației publice locale - direcțiile din primărie sau asociații de dezvoltare intercomunitară care au activitate în domeniul mobilității urbane și urbanism; furnizorilor de servicii de mobilitate: operatori de transport public local, metropolitan, județean, interjudețean sau regional rutier sau feroviar, companii care administrează parcuri, companii de curierat, furnizori de servicii de mobilitate partajată; ai societății civile - asociații de bicicliști, asociații pentru persoane cu dizabilități, grupuri de inițiativă civică și alte asociații care au activitate în domeniul mobilității urbane și urbanism și ai mediului academic relevant pentru domeniul mobilității.

Art. 14. (1) Consultarea cetățenilor și a altor factori relevanți pentru domeniul mobilității urbane este inițiată pentru înțelegerea comportamentului de mobilitate și a nevoilor comunității, diagnosticarea sistemului de transport și pentru dezvoltarea viziunii și a portofoliului de proiecte.

(2) Consultarea cetățenilor și a altor factori interesați se poate realiza prin utilizarea următoarelor metode și instrumente, dar fără a se limita la acestea: sondaje cu eșantion reprezentativ pentru înțelegerea comportamentului de mobilitate, sondaje cu eșantion reprezentativ pentru evaluarea calității serviciilor de transport, sondaje cu privire la principalele probleme legate de sistemul de transport, platforme pentru identificarea/localizarea problemelor legate de sistemul de transport, interviuri, dezvoltarea de profile de utilizatori, grupuri de lucru tematice, dezbateri publice deschise, bugetare participativă.

Analiza situației existente

Art. 15. Analiza situației existente cuprinde următoarele 10 componente, fără a se limita la acestea:

- a) contextul strategic;
- b) contextul socio-economic;
- c) rețeaua stradală;
- d) parcajele;
- e) transportul public;
- f) transportul de mărfuri;
- g) mijloace alternative de mobilitate;
- h) mobilitate verde;
- i) zone cu nivel ridicat de complexitate;
- j) managementul traficului.

Art. 16. Analiza fiecărei componente cuprinde, după caz, o descriere succintă cu informații cantitative, comparații ale indicatorilor cheie/indicatorilor de performanță cu alte orașe similare din România sau Europa, identificarea principalelor probleme și nevoi și distribuția spațială a acestora, prezentarea de exemple de bună practică.

Art. 17. (1) Contextul strategic cuprinde:

- a) încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială și a strategiilor integrate de dezvoltare urbană presupune corelarea la nivel strategic - obiective, direcții de acțiune sau direcții de dezvoltare și ținte - cu documente de planificare spațială și preluarea proiectelor majore de investiție în ceea ce privește infrastructura, vehiculele și serviciile de transport;

- b) încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale se referă la cele elaborate la nivel național, regional, județean sau local care abordează fie teme conexe domeniului - mediu, sănătate publică, digitalizare etc. - sau subcomponente ale sistemului de transport - politică de parcare, masterplan velo, plan pentru dezvoltarea de zone pietonale, studii de optimizare a sistemului de transport public etc;
- c) în cazul în care se inițiază actualizarea PMUD se face o analiză a implementării documentației ce va fi înlocuită, cu precizarea aspectelor ce necesită a fi modificate/actualizate, după caz.
- (2) Rezultatul analizei contextului strategic constă într-o listă sau un tabel cu măsuri și proiecte preluate din alte documente strategice viabile și o listă cu ținte la care PMUD poate contribui prin intermediul portofoliului de proiecte.
- (3) Componenta privind contextul socio-economic include estimarea densităților de populație și a activităților economice pentru a evalua cererea de transport abordează aspecte socio-demografice, economice, tendințe de dezvoltare urbană și identifică principalii generatori de trafic - acele zone sau obiective care generează volume ridicate de trafic și suprasolicită în consecință adesea trama stradală și serviciile de transport.
- (4) Componenta privind rețeaua stradală identifică principalele probleme de conectivitate, calitate și capacitate a rețelei stradale în corelare directă cu principalii generatori de trafic și cu parcul de vehicule.
- (5) Componenta privind parcajele evidențiază problemele cu privire la gestiunea stocului de parări accentuând zonele de presiune în care există discrepanțe mari între cerere și ofertă.
- (6) Componenta privind transportul public evidențiază funcționalitatea și competitivitatea sistemului de transport public pe cale ferată, județean pe cale rutieră și local /metropolitan în relație cu celelalte moduri de transport, mai ales cu autoturismul personal.
- (7) Componenta privind transportul de marfă identifică principalele probleme vizate de alimentarea orașului cu produse dar și zonele de stocare și transbordare a mărfurilor.
- (8) Componenta privind mijloace alternative de mobilitate va analiza problemele privind deplasările pietonale, mersul cu bicicleta/trotineta, nivelul de accesibilizare a infrastructurii și serviciilor de transport.
- (9) Componenta privind mobilitatea verde va cuprinde aspecte privind mobilitatea electrică sau tranziția către o mobilitate cu un nivel scăzut de emisii.
- (10) Componenta privind identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.) presupune o analiză integrată și detaliată subliniind modul în care diversele moduri de transport sunt armonizate.
- (11) Componenta privind managementul traficului va evidenția principalele zone cu probleme în ceea ce privește siguranța traficului alături de cauzele cele mai frecvente care stau la baza acestor incidente; zonele cu acces limitat pentru diferite categorii de vehicule și fundamentarea zonelor cu nivel scăzut de emisii; precum și modul în care e gestionat sistemul de transport de la nivel de planificare până la nivel de proiectare, implementare și monitorizare. Componenta abordează și sistemele inteligente de transport.

Elaborarea strategiei de mobilitate urbană durabilă

Art. 18. (1) Pentru municipiile cu mai mult de 100.000 de locuitori, PMUD include și modelul de transport ce se actualizează permanent.

(2) Actualizarea modelului de transport constă în actualizarea anuală a cererii de mobilitate, a rețelei stradale și a serviciilor de transport public de persoane, respectiv la maxim 5 ani recalibrarea parametrilor modelului de transport în funcție de dinamica dezvoltării socio-economice.

Art. 19. Modelul de transport este un instrument de planificare care oferă un cadru analitic pentru evaluarea cererii de transport existente; prognozează evoluția cererii de transport pentru a putea testa impactul scenariilor de analiză; furnizează indicatori de performanță cheie, utilizați în evaluarea economică a scenariilor analizate și fundamentează luarea deciziilor. Modelul de transport multimodal va trebui și să evidențieze orele de vârf și să reprezinte cu un grad de acuratețe ridicat timpii de deplasare cu transportul privat și transportul public de persoane.

Art. 20. Domeniile ce trebuie luate în considerare în evaluarea impactului actual al mobilității includ eficiența economică, factorii de mediu, sănătatea populației, siguranța și calitatea vieții.

Art. 21. (1) Viziunea unui PMUD ilustrează situația generală a sistemului de transport într-un viitor dezirabil, peste 10-15 ani de la implementarea principalelor proiecte și măsuri din PMUD, incluzând și elemente specifice teritoriului vizat.

(2) Viziunea este operaționalizată printr-un set de obiective specifice, măsurabile, realizabile și încadrate în timp.

(3) Măsurile stabilite pentru implementarea obiectivelor abordează componentele precizate la art. 15, lit. c)-j) și sunt structurate pe cele trei niveluri teritoriale, după caz: nivelul metropolitan/zona urbane funcționale/periurban, nivelul municipiului/orașului, nivelul cartierului.

Elaborarea componentei operaționale - planul de acțiune

Art. 22. (1) Fiecare PMUD prezintă, pentru asigurarea implementării, un scenariu de referință și încă un scenariu de intervenție, care sunt formate din pachete de măsuri și proiecte cu abordări diferite pentru a îndeplini obiectivele viziunii.

(2) O abordare simplificată a scenariilor se bazează pe un mix între capacitatea administrativă și financiară a administrației publice locale.

(3) Rezultatele așteptate ale scenariilor de mobilitate trebuie să vizeze bugetul estimat pentru implementare, respectiv: creșterea cotei modale a transportului public și a celui nemotorizat; creșterea siguranței rutiere; creșterea accesibilității sistemului de transport; reducerea emisiilor de GES; reducerea nivelului de zgomot și creșterea calității vieții.

Art. 23. Planul de acțiune cuprinde lista de proiecte stabilite pentru fiecare componentă precizată la art. 15, lit. c)-j), cu indicarea entității responsabile cu implementarea, bugetul necesar, sursa de finanțare și perioada estimată pentru realizare, conform art.2 din anexa nr.1 la prezentul ghid.

Avizarea și aprobarea PMUD

Art. 24. PMUD se avizează de către MDLPA, în baza grilei stabilită la Anexa nr. 3 din prezentul ghid.

Art. 25. PMUD se aprobă de către unitatea administrativ-teritorială pentru care a fost elaborat, sau de asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau de zona metropolitană în cazul planurilor de mobilitate urbană elaborate pe teritoriul a două sau mai multe unități administrativ-teritoriale, membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, conform legii nr. 155/2023 privind mobilitatea urbană durabilă, în baza avizului prealabil emis de către toate unitățile administrativ-teritoriale membre ale asociației de dezvoltare intercomunitară sau zonei metropolitane, după caz.

Art. 26. În maxim 30 de zile după aprobarea PMUD, entitatea care l-a aprobat are obligativitatea de a transmite către MDLPA, în format electronic, o copie a Hotărârii de aprobare a PMUD, documentația PMUD și componenta GIS a PMUD pentru ca documentația să fie încărcată în Observatorul Teritorial.

Art. 27. Pentru informarea cetățenilor, autoritățile administrației publice locale sunt obligate să publice pe pagina de internet a instituției autorităților locale sau a asociațiilor de dezvoltare intercomunitară PMUD-ul în vigoare în termen de 30 de zile de la data aprobării.

Implementarea, monitorizarea, evaluarea și actualizarea PMUD

Art.28. Structurile responsabile din cadrul autorităților publice locale sau din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, sau din cadrul zonelor metropolitane, după caz, asigură implementarea obiectivelor, măsurilor și proiectelor aferente PMUD.

Art. 29. (1) Monitorizarea și evaluarea PMUD permit urmărirea modului de implementare a proiectelor și măsurarea impactului acestora și se bazează pe furnizarea periodică a unor date relevante de către instituțiile și organizațiile implicate.

(2) PMUD trebuie să includă cadrul organizațional și procedural general pentru activitatea de monitorizare și evaluare, instituții responsabile, periodicitatea raportării, indicatori de rezultat și de impact și sursa datelor.

(3) Rezultatele monitorizării și evaluării PMUD stau la baza revizuirii periodice sau de câte ori este necesar a PMUD, pe baza indicatorilor de la Anexa nr. 4 din prezentul ghid.

Art. 30. (1) PMUD poate fi actualizat în integralitate sau, după caz, entitățile competente de la nivel local pot actualiza doar planul de acțiune aferent acestuia.

(2) În situația actualizării integrale, PMUD va fi avizat conform prevederilor art. 24 și art. 25.

(3) 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 la aprobare.

CAPITOLUL IV. DISPOZIȚII FINALE

Art. 31. PMUD se publică, după aprobare, în Observatorul Teritorial.

Art.32. Anexele 1-4 fac parte integrantă din prezentul ghid.

Anexa nr. 1. la Ghid

Conținutul cadru al PMUD

Art. 1. PMUD cuprinde următorul conținut la secțiunea strategică:

1. Introducere

1.1. Scopul și rolul documentației;

1.2. Descrierea procesului de elaborare PMUD;

1.3. Descrierea demersului de monitorizare și evaluare a implementării PMUD;

1.4. Analiza implementării PMUD existent, după caz.

2. Analiza situației existente

2.1. Contextul strategic:

2.1.1. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;

2.1.2. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;

2.2. Contextul socioeconomic;

2.3. Rețeaua stradală;

2.4. Parcajele;

2.5. Transportul public;

2.6. Transportul de mărfuri;

2.7. Mijloacele alternative de mobilitate;

2.8. Mobilitatea verde;

2.9. Zonele cu nivel ridicat de complexitate;

2.10. Managementul traficului.

3. Diagnostic cu evaluarea impactului actual al mobilității

3.1. Eficiența economică;

3.2. Impactul asupra mediului;

3.3. Accesibilitatea;

3.4. Siguranța în trafic;

3.5. Calitatea vieții.

4. Elaborarea strategiei de mobilitate urbană durabilă

4.1. Modelul de transport (obligatoriu pentru municipiile de peste 100.000 de locuitori);

4.1.1. Prezentare generală;

4.1.2. Colectarea de date;

4.1.3. Cererea de transport;

4.1.4. Calibrarea și validarea datelor;

4.1.5. Prognoze;

4.1.6. Testarea modelului de transport.

4.2. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

4.3. Măsurile și direcțiile de acțiune structurate pe cele trei niveluri teritoriale, după caz: nivelul metropolitan/zonei urbane funcționale/periurban, nivelul municipiului/orașului, nivelul cartierului

4.3.1. Rețeaua stradală;

4.3.2. Parcajele;

4.3.3. Transportul public;

4.3.4. Transportul de mărfuri;

4.3.5. Mijloacele alternative de mobilitate;

4.3.6. Mobilitatea verde;

4.3.7. Zonele cu nivel ridicat de complexitate;

4.3.8. Managementul traficului.

Art. 2. PMUD cuprinde următorul conținut la secțiunea operațională:

1. Prezentare scenarii cu evaluarea impactului pentru mobilitatea urbană

1.1. Eficiența economică;

1.2. Impactul asupra mediului;

1.3. Accesibilitatea;

1.4. Siguranța în trafic;

- 1.5. Calitatea vieții.
2. **Planul de acțiune ce cuprinde proiectele de dezvoltare a mobilității urbane**
 - 2.1. Rețeaua stradală;
 - 2.2. Parcajele;
 - 2.3. Transportul public;
 - 2.4. Transportul de mărfuri;
 - 2.5. Mijloacele alternative de mobilitate;
 - 2.6. Mobilitatea verde;
 - 2.7. Zonele cu nivel ridicat de complexitate;
 - 2.8. Managementul traficului.

Anexa nr. 2 la Ghid

Specificațiile tehnice pentru elaborarea PMUD în sistem informațional geografic (SIG/GIS)

Art. 1. PMUD include o bază de date geospațială realizată în format GIS, pe straturi tematice, denumite seturile de date spațiale PMUD.

Art. 2. Seturile de date spațiale pentru PMUD se corelează cu temele de date spațiale prevăzute în Anexa nr. 3 - Teme de date spațiale III, pct. III.4. Utilizarea terenului la Ordonanța Guvernului nr. 4/2010 privind instituirea Infrastructurii naționale pentru informații spațiale în România, republicată.

Art. 3. Seturile de date spațiale PMUD vor fi realizate în format Geopackage (GPKG), cu respectarea specificațiilor tehnice realizate de Open Geospatial Consortium în varianta 1.3.1 sau într-o versiune superioară.

Art. 4. Seturile de date spațiale PMUD se realizează în Sistemul național de proiecție Stereografic 1970, având codul SRID (identificatorul sistemului de referință spațială) 3844 în cadrul registrului EPSG (European Petroleum Survey Group).

Art. 5. Toate elementele grafice conținute în PMUD, precum și atributele acestora vor fi transpuse într-un set de date spațiale, alcătuit cel puțin din clasele de obiecte spațiale (feature class) și nonspațiale indicate în tabelul nr. 2.

Art. 6. Toate obiectele de tip vector vor fi exclusiv de tip poligon simplu, linie sau punct, conform specificațiilor Open Geospatial Consortium, detaliate în standardul ISO 19125-1:2004 Geographic information - Simple feature access - Part 1: Common architecture.

Art. 7. În cazul obiectelor spațiale de tip poligon nu vor exista suprapuneri spațiale între geometriile care fac parte din aceeași clasă de obiecte.

Art. 8. În cazul obiectelor spațiale de tip linie nu vor exista suprapuneri spațiale între geometriile care fac parte din același obiect spațial (nu vor exista două segmente de linii suprapuse decât în situația în care pe teren nu sunt la același nivel).

Art. 9. Obiectele spațiale de tip punct nu pot să se suprapună.

Art. 10. (1) În funcție de necesitățile identificate, elaboratorul PMUD poate adăuga obiecte spațiale suplimentare și/sau atribute suplimentare pentru obiectele spațiale obligatorii menționate în tabelul nr. 1, fără diacritice.

(2) Tabelul nr. 1 - Setul minim de date spațiale PMUD - Obiecte spațiale

Nr. Crt.	Denumire obiect spațial	Geometrie	Descriere	Atribute minime	Valori admise
1	Limita_national_p*	poligon	Limita teritoriului național	Denumire	-
2	Limita_judet_p*	poligon	Limita teritoriului județean	Denumire	-
				Judet	
				SIRUTA	
3	Intravilan	poligon	Limita intravilanului localităților	Denumire	Conform nomenclatorului național SIRUTA
				SIRUTA	
4	Cai_rutiere	linie	Rețeaua de căi rutiere	Indicativ	-
				Categorie	Autostradă, drum expres, drum național, drum județean, drum comunal sau altă categorie de drum
				Situație	Existent sau Propus
5	Cai_feroviare*	linie	Rețeaua de cai ferate	Indicativ	-
				Electrificare	DA sau NU

				Ecartament	Normal sau Ingust
				Latime	Simpla sau Dubla
				Transport persoane	DA sau NU
				Transport marfa	DA sau NU
				Situatie	Existent sau Propus
6	Statii_CF	punct	Statii de cale ferata	Denumire	-
				Categorie	Principal sau Secundar
7	TP	linie	Transport de persoane	Denumire	-
				Categorie	Public sau privat
8	Benzi_TP	Linie	Benzi dedicate pentru transport public	Latime	Număr benzi dedicate
9	Statii_TP	Punct	Stații de transport public	Denumire	
				Categorie	Tramvai, Autobuz/Troleibuz, Microbuz, mixt
10	Noduri_intermodale	Poligon	Noduri intermodale	Denumire	
				Acces_CF	Da sau Nu
				Acces_Tramvai	Da sau Nu
				Acces_Bus	Da sau Nu
				Acces_parcare	Da sau Nu
				Acces_velo	Da sau Nu
11	MA	linie sau punct	Mijloace alternative de mobilitate	Denumire	-
				Categorie	Public sau privat
12	Piste		Piste biciclete	Latime	
13	ZNRC	poligon	Zone cu nivel ridicat de complexitate (de ex. zone care generează trafic/zone care au servituți ce afectează mobilitatea - zone cu emisii scăzute sau zone linistite stabilite conform	Denumire	-
				Obiective	Enumerarea acronimelor obiectivelor din PMUD
				Măsuri	Enumerarea acronimelor măsurilor din PMUD
				Proiecte	Enumerarea acronimelor proiectelor din PMUD

			prevederilor legii nr. 121/2019 privind evaluarea si gestionarea zgomotului ambiant, cu modificarile si completarile ulterioare)		
14	Proiecte_PMUD	punct	Lista de proiecte din PMUD	Denumire	-
				Sursa de finanțare	Buget local, Bugetul de stat, Fonduri europene sau Mixt
				Valoarea proiectului	Valoarea proiectului exprimată în euro fără TVA
				Obiective	Enumerarea acronimelor obiectivelor corespondente proiectului
				Măsuri	Enumerarea acronimelor măsurilor corespondente proiectului

*se aplică după caz

Anexa nr. 3 la Ghid

Grila de evaluare a PMUD

Art. 1. (1) Grila de evaluare este instrumentul de validare a PMUD, de către membrii Grupului Național Suport din cadrul MDLPA, denumit în continuare GNS - PMUD, din punct de vedere calitativ.

(2) Fiecare PMUD este verificat și notat de către fiecare membru GNS_PMUD, astfel:

- În cazul în care PMUD primește calificativul nesatisfăcător, rezoluția va fi „Respins”;
- În cazul în care livrabilul primește calificativul satisfăcător, rezoluția va fi „Restituirea documentației spre completare sau modificare”;
- În cazul în care livrabilul primește calificativul bine, rezoluția „Avizat cu condiții”;
- În cazul în care livrabilul primește calificativul foarte bine, rezoluția va fi „Avizat”.

(3) Calificativul „nesatisfăcător” se acordă în situația în care mai mult de 5 criterii nu sunt îndeplinite, fiind notate cu sintagma „NU”.

- (4) Calificativul „satisfăcător” se acordă în situația în care patru sau cinci criterii nu sunt îndeplinite, fiind notate cu sintagma „NU”.
- (5) Calificativul „bine” se acordă în situația în care cel mult trei criterii nu sunt îndeplinite, fiind notate cu sintagma „NU”.
- (6) Calificativul „foarte bine” se acordă în situația în care toate criteriile sunt îndeplinite.

Art. 2. Membrii GNS - PMUD vor verifica PMUD, vor prezenta fișa de analiză și grila de evaluare, aferent fiecărui document, în cadrul fiecărei întruniri pentru a fi centralizate de către secretarul GNS - PMUD.

Art. 3. Tabelul nr. 1 - Grila de evaluare

Nr. Crt.	Criterii de evaluare	Calificativ
		<i>se va nota cu DA sau NU</i>
1	PMUD respectă structura prezentată în Anexa nr. 2	
2	Obiectivele generale și specifice din PMUD sunt corelate cu obiectivele din documentațiile de planificare spațială	
3	PMUD preia prevederile documentelor strategice sectoriale	
4	Obiectivele generale și specifice din PMUD sunt corelate cu obiectivele din documentele strategice sectoriale	
5	PMUD este structurat în secțiunea strategică și secțiunea operațională	
6	PMUD cuprinde prevederi aferente celor 6 etape stabilite la art. 11 din Anexa nr. 1	
7	PMUD prezintă pregătirea procesului de elaborare - cu stabilirea structurii responsabile și formarea Comitetului Consultativ local pentru Mobilitatea Urbană Durabilă	
8	Analiza situației existente cuprinde cele 10 componente stabilite la art. 15 din Anexa nr. 1	
9	PMUD cuprinde evaluarea impactului existent al mobilității urbane structurat pe cele 5 paliere	
10	Contextul strategic cuprinde direcții de acțiune/măsuri pe cele 10 componente stabilite la art. 15 din Anexa nr. 1	
11	În PMUD este prezentat și detaliat modelul de transport pentru municipiile cu mai mult de 100.000 de locuitori	
12	În PMUD este prezentată și detaliată viziunea de dezvoltare a mobilității urbane pe termen de 10-15 ani	
13	PMUD cuprinde scenarii de intervenții cu selectarea scenariului de referință	
14	PMUD cuprinde evaluarea impactului măsurilor propuse pentru dezvoltarea mobilității urbane structurat pe cele 5 paliere	
15	În PMUD măsurile de implementare sunt structurate pe cele 3 niveluri teritoriale (nivelul metropolitan/zona urbană funcțională/periurban, nivelul municipiului/orașului, nivelul cartierului)	
16	În PMUD sunt prezentate și detaliate măsurile și proiectele de dezvoltare a mobilității urbane	
17	În PMUD este prezentă și detaliată monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană durabilă	
18	PMUD cuprinde elementele specificate la Anexa nr. 3 pentru reprezentarea în GIS	

19	A fost efectuată consultarea populației în fiecare etapă	
20	Autoritatea competentă pentru protecția mediului a emis punctul de vedere/actul de reglementare conform prevederilor Hotărârii Guvernului nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe	

Anexa nr. 4 la Ghid

Model privind setul de indicatori pentru monitorizarea PMUD

denumire indicator	tip indicator	unitate de măsură
Repartiția modală a deplasărilor pe mijloace de transport (inclusiv mersul pe jos) din totalul deplasărilor realizate	Cheie	% pentru fiecare mijloc de transport
SISTEMUL RUTIER		
Indice de motorizare	Principal	Nr. autoturisme / 1.000 locuitori
Ponderea deplasărilor auto pe o distanță de 5km ¹	Principal	% din deplasările cu autovehiculul

¹ Valoarea poate fi scalată și adaptată la oraș în funcție de obiectivele PMUD. Se recomandă 5-8km.

Indice de congestie rutieră	Secundar	% față de durata efectuată în trafic necongestionat
Viteza medie de deplasare auto	Principal	Km/h
Intensitatea traficului în zona centrală/zona de interes	Secundar	Nr. veh. / h
Număr km străzi modernizate	Secundar	Km modernizați <i>sau</i> % din totalul străzilor
Număr km străzi noi	Secundar	Km noi
Proporția copiilor cu vârsta cuprinsă între 6-14 ani care sunt duși/aduși zilnic la școală cu autoturismul personal	Secundar	% din nr. total de copii între 6-14 ani
SISTEMUL FERROVIAR PERIURBAN/METROPOLITAN		
Bilet integrat pentru sistemul de transport feroviar periurban	Secundar	DA/NU
Gara/haltă dotată cu facilități de schimb intermodal (sistem electronic de achiziționare bilete - preferabil integrate, parcare de biciclete, parcare de autovehicule, unități comerciale de mică dimensiune, etc.)	Secundar	DA/NU
Nr. călători care folosesc transportul periurban/metropolitan	Principal	Nr. călători
TRANSPORTUL PUBLIC		
Utilizarea transportului public	Principal	Nr. pasageri / nr. locuitori
Nr. kilometri de trasee pentru transportul public	Principal	Km
Nr. culoare de transport dedicate pentru transportul public	Principal	Km <i>sau</i> % din totalul de trasee
Viteza comercială a transportului public	Principal	Km/h
Nr. vehicule de transport public modernizate (euro 6/electrice/hibride), pe tipuri de vehicul	Principal	Nr. vehicule <i>sau</i> % din totalul parcului de vehicule
Nr. vehicule de transport public cu podea joasă, pe tipuri de vehicul	Principal	Nr. vehicule <i>sau</i> % din totalul parcului de vehicule
Procentul de deservire a transportului public	Principal	% din suprafața intravilan <i>sau</i>

		% din populație
Sistem de tarificare integrat între toate modurile de transport	Principal	DA/NU
Lungime rețea de tramvai/troleibuz modernizată	Principal	Nr. km <i>sau</i> % din nr. total km
Costuri anuale de operare a transportului public	Secundar	Lei / EURO
TRANSPORTUL DE MARFĂ		
Rute alternative de ocolire pentru traficul greu	Principal	Nr. rute <i>sau</i> Km aferenți
Zone cu restricții pentru transportul de marfă în funcție de capacitate	Secundar	N/A
Puncte de livrare securizate a coletelor la hectar	Secundar	Nr. pct. livrare / ha.
Zone de încărcare/descărcare specifice transportului de marfă	Secundar	Număr de zone speciale <i>sau</i> Nr. de zone speciale / ha. Unități comerciale
MIJLOACE ALTERNATIVE DE DEPLASARE (DEPLASĂRI NEMOTORIZATE)		
Nr. kilometri de benzi/piste dedicate (dimensionate corespunzător) pentru deplasarea cu bicicleta	Principal	Km
Nr. kilometri de benzi/piste dedicate pentru deplasarea cu bicicleta raportat la 1.000 de locuitori	Secundar	Km / 1.000 locuitori
Suprafața stradală/Kilometri destinați traficului nemotorizat (pietonal)	Principal	% din suprafața străzilor <i>sau</i> Km
Zona de deservire/Populație deservită a sistemelor de bike-sharing	Principal	% din suprafața localității <i>sau</i> % din populație
Indice sistem de bike-sharing	Secundar	Nr. biciclete partajate / 1.000 locuitori
Indice pentru posesia de biciclete	Secundar	Nr. biciclete private / 1.000 locuitori
Indice pentru biciclete de tip cargo	Secundar	Nr. biciclete cargo / 1.000 locuitori
Capacitatea locurilor de parcare pentru biciclete [în	Principal	Nr. locuri parcare biciclete

adăposturi/rastele/total] pentru biciclete		
Rata de ocupare a parcărilor stradale/securizate/în rastele pentru biciclete	Secundar	% ocupare
Proporția copiilor cu vârstă cuprinsă între 6 și 14 ani care merg pe jos până la școală	Secundar	% din nr. total de copii între 6-14 ani
Număr de deplasări pietonale zilnice la 1.000 locuitori	Secundar	Nr. deplasări pietonale / 1.000 locuitori
MANAGEMENTUL TRAFICULUI ȘI ITS		
Instalații de semaforizare inteligentă	Principal	% din totalul instalațiilor <i>sau</i> număr de unități
Stații de transport public cu semnalizare inteligentă (sistem de afișare în timp real/sistem sonor de anunțare a mijloacelor de transport în comun/etc.)	Principal	Nr. stații <i>sau</i> % din totalul stațiilor
Nr. de utilizatori ce folosesc aplicații online de planificare a călătoriilor, de informare, sau de achiziționare a билетelor de călătorie	Secundar	% din utilizatori
Viteza de răspuns a sistemului în situații de criză prin informarea rapidă a locuitorilor	Secundar	% din pasageri informați
Nr. de locuri de parcare [total/la stradă/în zona centrală/ parcare supraetajate/etc.]	Principal	Nr. locuri parcare
Nr. de locuri de parcare pentru vehicule electrice	Principal	Nr. locuri parcare <i>sau</i> Nr. stații de încărcare
Rata de ocupare a parcărilor [total/la stradă/în zona centrală/ parcare supraetajate/etc.]	Secundar	% de ocupare
Durata de ocupare a parcărilor [total/la stradă/în zona centrală/ parcare supraetajate/etc.]	Secundar	minute
Nr. de locuri de parcare cu plată [total/la stradă/în zona centrală/ parcare supraetajate/etc.]	Principal	Nr. locuri cu plată <i>sau</i> % din nr. total de locuri
Zone 30 (km/h) sau zone rezidențiale (20 km/h)	Principal	Nr. zone
Zona de deservire/Populație deservită a instalațiilor de partajare a autoturismelor	Secundar	% din suprafața intravilan <i>sau</i> % din populație
INTERMODALITATE		
Nr. de locuri de parcare în construcții de tip Park&Ride	Principal	Nr. locuri de parcare P&R

Nr. de locuri de parcare în construcții de tip Park&Bike	Secundar	Nr. locuri de parcare P&B
Grad de ocupare P&R sau P&B	Secundar	% de ocupare
Timp de așteptare mediu la schimbul între diferite moduri de transport	Secundar	minute
SIGURANȚA ÎN DEPLASARE		
Nr. de accidente fatale la 1.000.000 de locuitori	Principal	Nr. fatalități / 1.000.000 locuitori
Pondere nr. de bicicliști/pietoni/copii implicați în accidente rutiere	Principal	Nr. de accidente cu bicicliști/pietoni/copii și % din totalul accidentelor
Nr. de treceri de pietoni supraînălțate ca metoda de calmare a traficului	Secundar	Nr. treceri supraînălțate
SĂNĂTATEA POPULAȚIEI ȘI GESTIUNEA GES		
Poluarea fonică	Principal	Valori dB și (% din populație afectată sau % din suprafață afectată sau nr. zone afectate)
Calitatea aerului în localitate și reducerea emisiilor de poluanți locali	Principal	Mii tone echivalente CO2/an
Încurajarea utilizării modurilor alternative de transport pentru a permite locuitorilor aglomerației să realizeze cele 30 de minute de activitate fizică zilnică recomandată de OMS.	Secundar	% din populație care efectuează cele 30 minute
Număr spații de verzi în localitate	Principal	% din suprafața intravilan sau nr. mp/1 locuitor
Suprafața zonei cu stabilite pentru emisii scăzute	Principal	Mp % din suprafața intravilan
SATISFAȚIA POPULAȚIEI		
Pondere locuitorilor care cred că localitatea este un oraș pentru [mijlocul de transport analizat (ex.: transport public, deplasări cu bicicleta, etc.)]	Secundar	% din populație
Pondere locuitorilor care sesizează perturbarea calității vieții din cauza traficului în cartiere	Secundar	% din populație
Îmbunătățirea condițiilor de deplasare pentru	Principal	% de satisfacere din populația

persoane cu dizabilități și mobilitate redusă		țintă
ASPECTE ECONOMICE		
Investiții în eco-mobilitate	Secundar	% din bugetul operațional al localității