**ANEXA 6 - Structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă**

**(model orientativ)**

Ȋn cadrul acestei anexe este prezentată structura detaliată **orientativă** a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, pe baza conținutului-cadru al P.M.U.D. preluat din art. 16 al Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul şi de elaborare şi actualizare a documentaţiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Secţiunea** | **Subsecţiunea** | **Descrierea orientativă** |
| 1. ***P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)*** | | |
| **1. Introducere:** | 1.1 Scopul şi rolul documentaţiei: | Evidenţiaţi aria de acoperire geografică a P.M.U.D. Justificaţi de ce aria selectată este cea mai potrivită din punct de vedere al transportului, al utilizării terenului şi al considerentelor de ordin economic. Explicaţi care sunt scopul şi obiectivele Planului. |
| 1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spaţială: | Prezentaţi modul în care P.M.U.D. se va corela cu alte documente de planificare spaţială relevante, de la nivel local, regional şi naţional. Descrieţi modul în care P.M.U.D susţine politicile adoptate de la nivel regional şi naţional, ţintele stabilite şi cerinţele legale. |
| 1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale: | Descrieţi alte documente strategice sectoriale, care sunt în vigoare în aria geografică a P.M.U.D. şi care fundamentează politicile referitoare la: planificarea utilizării terenului, sănatate, economie, locuire şi mediu. Prezentaţi o analiză a modului în care P.M.U.D. susţine aceste politici. |
| 1.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială şi de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor: | Descrieţi viziunea generală pentru dezvoltarea economică, socială şi de mediu a U.A.T.-urilor şi explicaţi modul în care P.M.U.D. va susţine această viziune. |
| **2.** **Analiza situaţiei existente:** | 2.1 Contextul socio-economic cu identificarea densităţilor de populaţie şi a activităţilor economice: | Prezentaţi următoarele aspecte, cu respectarea, după caz, a prevederilor art. 15, alin. 9 din Normele metodologie (Ord. nr. 233/2016): populaţia existentă, distribuţia populaţiei, tendinţele demografice, structura populaţiei pe grupe de vârstă, densitatea populaţiei; se pot utiliza mijloace vizuale (tabele, grafice) şi se va specifica sursa datelor de referinţă.  Prezentaţi informaţii referitoare la structura ocupaţională la nivelul întregii populaţii, pe sectoare de activitate, pe categorii de vârstă şi distribuţia locurilor de muncă.  Descrieţi nivelul populaţiei active din punct de vedere economic, modelul de dezvoltare al oraşului, cauzele şomajului etc. |
| 2.2. Reţeaua stradală: | Prezentaţi date şi descrieri/reprezentări grafice referitoare la reţeaua stradală, precum: informaţii referitoare la traseele principale, ierarhia străzilor, starea fizică a acestora, o analiză a condiţiilor de siguranţă rutieră (prin ilustrarea datelor agregate şi prin indicarea zonelor cu frecvenţă mare a accidentelor şi a cauzelor pentru producerea acestora), areale unde se înregistrează congestii/întârzieri semnificative/gâtuiri în reţelele de transport, informaţii cheie privind durata călătoriei.  Faceţi referire la datele colectate prin sondaje şi măsurători (raportate în secţiunea 3.2), pentru a susţine cele prezentate în această subsecţiune.  Furnizaţi o analiză a locurilor de parcare existente, arătând care este proporţia locurilor de parcare disponibile pe străzi şi în afara acestora, o evaluare a gradului de ocupare/a capacităţii/a cererii, a calităţii parcărilor existente, precum şi problemele asociate cu acestea. Aceste date privind locurile de parcare pot fi prezentate grafic, pentru anumite zone din oraş, identificate/definite de către elaboratorul P.M.U.D. |
| 2.3 Transport public: | Prezentaţi date şi descrieri grafice despre reţeaua şi serviciile de transport public.  Prezentaţi informaţii despre modurile de transport public, inclusiv localizarea acestora, frecvenţa în cadrul reţelei, programului de transport, aspecte privind eliberarea biletelor și tarifele practicate, caracterul adecvat al traseelor, starea fizică a infrastructurii şi a vehiculelor, analiza condiţiilor de siguranţă, areale unde se înregistrează congestii/ întârzieri semnificative/ gâtuiri în reţelele de transport public, informaţii cheie privind durata călătoriei.  Se vor prezenta informaţii asupra modului de organizare existent al serviciilor de transport public, operatorul de transport, contractul de servicii publice şi procedura utilizată pentru contractarea/încredinţarea acestor servicii.  Furnizaţi o analiză suplimentară pentru a arăta cererea de transport public, gradul de ocupare al coridoarelor principale şi al serviciilor de transport public în cadrul reţelei. Faceţi referire la datele colectate prin sondaje şi măsurători (raportate în secţiunea 3.2) pentru a susţine cele prezentate în această subsecţiune.  Întreprindeţi o analiză a accesibilităţii la nivel local și la nivelul reţelei de transport public. |
| 2.4 Transport de marfă: | Descrieţi şi explicaţi volumul/nivelul circulaţiei transportului de marfă prin reţeaua de transport (reţeaua de drumuri, căile ferate sau căile navigabile, după caz) şi volumul transferului intermodal, precum şi localizarea acestor fluxuri.  Evidenţiaţi arealele principale care atrag/generează transport de marfă în interiorul ariei PMUD şi explicaţi cum este organizată/asigurată în prezent această activitate de transport.  Descrieţi problemele principale care apar ca urmare a desfăşurării transportului de marfă (de ex. problemele întâmpinate de către companiile de transport de marfă şi de către ceilalţi utilizatori ai reţelei de transport, în principal a celei rutiere) şi localizarea acestora. |
| 2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă): | Descrieţi facilităţile existente pentru ciclişti, pietoni şi persoane cu mobilitate redusă. Pentru fiecare din aceste moduri de transport, descrieţi infrastructura existentă, calitatea acesteia, cota modală, nivelul de serviciu (bun/rezonabil/satisfacator) furnizat pentru ciclişti/pietoni, probleme frecvente de siguranţă şi accesibilitate. |
| 2.6 Managementul traficului (staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorităţii planificatoare): | Furnizaţi o descriere a utilizării prezente a Sistemelor Inteligente de Transport (tehnologia pentru controlul/managementul traficului), disponibilitatea în timp real a datelor, structurile instituţionale/ organizaţionale, precum şi responsabilităţile aferente pentru organizarea traficului şi a transportului în aria P.M.U.D. Se pot menționa eventualele decalaje în aceste responsabilități, care reduc siguranța, eficiența și eficacitatea rețelei de transport. |
| 2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracţie/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.); | Definiţi zonele specifice din cadrul ariei P.M.U.D., unde sunt identificate aspecte complexe ce ţin de transportul multi şi intermodal. Acestea includ zonele istorice urbane, zonele unde vehiculele de marfă şi de bunuri sunt predominante, cum ar fi zonele comerciale/logistice, zonele cu atracţii turistice, zonele intermodale (cum ar fi gările, autogările, aeroporturile), unde există o mare concentrare a fluxurilor de transport. Explicaţi caracteristicile principale asociate cu fiecare dintre aceste locaţii, cuantificaţi traficul/cererea de transport existentă şi descrieţi problemele existente de transport/mobilitate. |
| **3. Model de transport**   * Pentru oraşele de rang 0 şi I este obligatorie utilizarea unui model de transport multi-modal sau a unui model de alocare între moduri; * Pentru oraşele de rang II şi III, modelul de transport poate fi prezentat sub forma unui model simplu, care sa indice fluxurile existente şi viitoare de transport, sub forma unei foi de calcul; | 3.1. Prezentare generală şi definirea domeniului | Cu referire la Documentul Jaspers[[1]](#footnote-1) pentru Modelarea în transporturi, prezentaţi informaţii de bază cu privire la modelul de transport, incluzând:  - Tipul modelului ce urmează a fi dezvoltat (multi-modal, model de alocare între moduri sau un model simplu);  - Acoperirea spaţială a modelului (aria de studiu);  - Anul de bază al modelului şi anii de prognoză selectaţi;  - Informaţia care va fi furnizată de model, e.g. fluxurile de călători/km, volumele de marfă în vehicule/km, timpul total agregat, distanţele de călătorie, emisiile de GES din reţea, totalul fluxurilor de origine şi destinaţie, cote modale, întârzieri etc);  -Softul care va fi utilizat pentru dezvoltarea modelului (de exemplu, CUBE, VISUM, TRANSCAD, EXCEL, VISSIM, PARAMICS, SATURN, EMME); |
| 3.2. Colectarea de date: | Cu referire la Documentul JASPERS pentru Modelarea în transporturi, prezentaţi datele colectate.  Prezentarea ar trebui să includă locaţia pentru fiecare sondaj/ măsurătoare, mărimea eşantionului, perioada de timp în care s-a efectuat colectarea datelor, intervalele de timp zilnice, metodele de colectare a datelor (inclusiv dacă modul de colectare a fost automatic sau manual şi cu ce mijloace s-a efectuat), specificarea tipurilor de date colectate (de exemplu, clase de vehicule, destinaţia călătoriilor, durata călătoriilor, gradul de ocupare al mijloacelor de transport public, gradul de ocupare al locurilor de parcare) etc. |
| 3.3. Dezvoltarea reţelei de transport: | Descrieţi acoperirea spaţială a modelului de transport şi indicaţi structura reţelei rutiere din acea arie, structura reţelei de transport public şi intersecţiile. Explicaţi care sunt categoriile de drumuri, cum sunt definite şi modelate capacităţile aferente, de exemplu, capacităţile pe categorii/tronsoane de drum, sau capacităţile la intersecţii. De asemenea, explicaţi modul în care modelul de transport se integrează cu cererea externă din, de exemplu, modelele naţionale (de ex. Modelul Național de Transport) sau regionale. |
| 3.4. Cererea de transport: | Prezentaţi zonele de modelare identificate (în care este împărţită aria de studiu a modelului de transport) şi ilustraţi cererea pe reţeaua de transport. De asemenea, stabiliţi modurile de transport şi destinaţia călătoriilor, care au stat la baza construcţiei matricelor de deplasări. Explicaţi cum au fost construite matricele pentru anul de bază al modelului, prin utilizarea unor date şi informaţii din modelele existente (cum ar fi Modelul Național de Transport). |
| 3.5. Calibrarea şi validarea datelor: | Prezentaţi calibrarea şi validarea modelului, realizată în concordanţă cu documentul Jaspers privind Modelarea în transporturi. Demonstraţi că prin validarea finală se confirmă că modelul este considerat adecvat scopului.  **Calibrarea** reprezinta procesul de ajustare în mod repetat a elementelor aferente modelului de transport pentru anul de referinţă, astfel încât modelul va asigura o reproducere fidelă a condițiilor/datelor observate din anul de referință.  **Validarea** reprezintă procesul de comparare a modelului de transport calibrat pentru anul de referinţă cu datele independente observate (de ex. din alte locaţii decât cele utilizate pentru calibrare), cu scopul de a verifica modelul calibrat pentru anul de referință (dacă reflectă, în mod suficient, realitatea). |
| 3.6 Prognoze: | Prezentaţi pentru anul/anii de prognoză, dezvoltarea matricei cererii şi reţeaua de transport corespunzătoare scenariului “a face minimum”[[2]](#footnote-2) (scenariul de referință). Aratăţi datele şi previziuni utilizate pentru dezvoltarea matricei cererii şi a reţelei de transport pentru anul/anii de prognoză.  Prezentaţi rezultatele aferente rulării modelului pentru anul/anii de prognoză în vederea ilustrării schimbărilor în cererea de transport, a schimbărilor în congestia/întârzierile din trafic, a schimbărilor în utilizarea modurilor de transport – ilustraţi această informaţie utilizând reprezentări grafice şi argumentând problemele suplimentare de transport şi de mobilitate care se vor ivi pe periada P.M.U.D. în cazul scenariului “A face minimum”. |
| 3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz | Prezentați rezultatele modelului de transport pentru scenariul “A nu face nimic” aferent anului/anilor de prognoză, evidențiind cum activitatea de transport, implicit performanța sistemului de transport, va fi afectată în absența oricăror acțiuni. Rezultatul ar trebui sa fie prezentat utilizând ieșirile cantitative din modelul de transport, care să susțină argumentarea.  **Scenariul “A nu face nimic”** surprinde situaţia corespunzătoare anului de bază și este creat utilizând date complete/precise referitoare la populație, date de natură economică, de mediu etc., iar în ceea ce privește transportul, acest scenariu cuprinde doar sistemul de transport existent (şi nicio altă infrastructură nouă sau schimbări în operarea existentă a transportului). Ȋn situația în care acest scenariu “A nu face nimic” este utilizat pentru a reflecta o situație viitoare (servind ca baza de comparație), acesta va lua în calcul și creşterea preconizată în cererea de transport. |
| **4. Evaluarea impactului actual al mobilităţii:** | 4.1 Eficienţă economică: | Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință).  Ținând seama de Scenariul “A nu face nimic” și de prognozele din P.M.U.D cu privire la tendințele demografice/economice/de transport etc., se construieste **scenariul “A face minimum” (sau se mai numeşte „Scenariul de referință”/ Scenariul „Continuarea activității curente-Business as usual”)**, ce reprezintă situaţia viitoare, în care se consideră că doar proiectele “angajate” se vor realiza/implementa cu certitudine, înainte de anul de prognoză. Se consideră că proiectele incluse în acest scenariu vor fi implementate cu certitudine, în circumstanţele actuale, întrucât acestea se află deja în construcţie sau fac parte dintr-un program ferm şi urmează a fi construite, existând astfel un angajament clar de finanţare. Pentru toate proiectele incluse în „Scenariul de referinţă” se presupune că este asigurată întreaga finanţare pentru finalizarea acestora, toate avizele necesare fiind obţinute şi implementarea va fi finalizată înainte de anul de prognoză. „Scenariul de referinţă”(“A face minimum”) reprezintă situaţia viitoare faţă de care vor fi comparate scenariile „A face ceva” din P.M.U.D , precum și proiectele individuale.  Prezentați analiza problemelor care constrâng eficiența economică a sistemului de transport. Aceasta poate include analiza congestiei, a întârzierilor și a factorilor care cresc costurile construirii și operării sistemelor de transport. Analiza ar trebui să ia în considerare performanța/ eficiența infrastructurii, organizarea transportului și aspectele operaționale ale sistemului de transport. De asemenea, ar trebui realizată o analiză financiară a operării serviciilor de transport public, precum și o analiză comparativă adecvată în vederea ilustrării punctelor slabe ale acestui sistem.  Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme ar putea fi prioritizate.  Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al criteriului privind Eficienţa economică. |
| 4.2 Impactul asupra mediului: | Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor care determină creșterea impactului activității de transport asupra mediului. Ar putea fi examinate aspecte precum: congestiile/întârzierile din trafic, flota de vehicule (transportul public și privat de călători, precum și cel de marfă), impactul asupra zonelor sensibile din punct de vedere ecologic, zgomotul, efectele poluării în anumite zone cheie, emisiile agregate de GES, separarea comunităților (posibilul efect de bariere fizice al căilor ferate, autostrăzilor, altor categorii de drumuri cu trafic și viteze ridicate).  Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme ar putea fi prioritizate.  Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al criteriului privind Impactul asupra mediului. |
| 4.3. Accesibilitatea: | Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor care limitează accesibilitatea sistemului de transport. Această analiză ar trebui să acopere accesibilitatea rețelei de transport (capacitatea de a călători către/de la anumite puncte-cheie, cum ar fi școlile, spitalele, zonele comerciale, infrastructura socială), precum și accesibilitatea locală (accesul la stațiile de autobuz/tramvai, mobilitatea persoanelor cu mobilitate redusă (PMR), distanța până la serviciile de transport public local). Punctele-cheie sau cele cu accesibilitate redusă ar trebui menționate.  Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.  Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al criteriului privind Accesibilitatea. |
| 4.4. Siguranța: | Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor legate de siguranță, incluzând zonele cu frecvență mare a accidentelor (“zone negre”), zonele cu accidente grave/fatale multiple, tipurile de accidente individuale care se produc în aria de studiu, zonele în care se produc accidente frecvente ce implica vehicule de marfă sau accidente legate de transportul public. Prezentați concluziile referitoare la structurile organizaționale existente cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor, dar și în identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.  Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.  Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al criteriului privind Siguranța. |
| 4.5. Calitatea vieţii: | Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați o analiză a problemelor care limitează calitatea vieții în aria studiată. Această analiză ar trebui să includă detalierea impactului transportului asupra calității vieții luând în considerare problema parcărilor, zgomotul, necesitatea asigurării unor spații publice de calitate, degradarea zonelor istorice etc.  Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.  Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilităţii din punct de vedere al criteriului privind Calitatea vieţii. |
| **5.** **Viziunea de dezvoltare a mobilităţii urbane:** | 5.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale (stabilite în sub-secțiunea 6.4): | Prezentați Viziunea pentru Mobilitatea Urbană-aceasta ar trebui să exprime ceea ce se intenționează să se obțină, prin implementarea P.M.U.D., la finalul perioadei stabilite. Viziunea poate fi structurată la scară metropolitană/arie funcțională, la scara localității și la scară detaliată (la nivel de cartier/intersecție/zone cu nivel ridicat de complexitate) și prezentată pe termen scurt, mediu și lung. |
| 5.2 Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor: | Acest cadru ar trebui să se bazeze pe cele 5 criterii prezentate în subsecțiunile 4.1-4.5 și pe o metodologie pentru măsurarea îndeplinirii fiecăruia dintre aceste criterii. Astfel, ar trebui prezentat și detaliat câte un indicator care să fie utilizat la definirea fiecarui criteriu (de exemplu, preluat din datele de ieșire ale modelului) şi cum este folosit acel indicator pentru a stabili dacă rezultatul estimat este bun/rău. Acest cadru ar trebui să stabileasca cum vor fi combinați toți indicatorii aferenți criteriilor, astfel încât să se stabilească un scor final sau un “nivel de prioritate” pentru proiecte. Suplimentar față de cele 5 criterii, în această secțiune ar putea să se detalieze cum au fost luate în calcul posibilele riscuri identificate și aspectele legate de încadrarea proiectelor în anvelopa bugetară a orașului. |
| **6. Direcţii de acţiune şi proiecte de dezvoltare a mobilităţii urbane:** | 6.1. Direcţii de acţiune şi proiecte pentru infrastructura de transport: | Prezentați proiectele ce vizează investiții de capital și care au fost selectate ca urmare a prioritizării bazate pe cadrul și metodologia de selectare de la punctul 5.2. Aratați cum fiecare proiect ce vizează investiții de capital a fost evaluat utilizând cadrul și metodologia de selectare de mai sus, incluzând indicatorii de rezultat și de realizare estimați, precum și scorul final obținut de acel proiect. De asemenea, indicați proiectele care nu vor fi continuate/implementate, urmare a aplicării cadrului de selectare a proiectelor de la subsecţiunea 5.2.  Ȋn acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva”[[3]](#footnote-3) (de exemplu, pentru municipiile de rang 0 şi 1), toate acele scenarii au fost prezentate împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.  **Scenariul „Do something”-“A face ceva”** reprezintă o situaţie viitoare, care cuprinde scenariul “A face minimum”, la care se adaugă un proiect/proiecte/pachete de proiecte definite de către beneficiar, care urmează să fie evaluate și care vor fi implementate în orizonturile viitoare de timp (de ex. 2020/2025/2030, după caz). Pentru municipiile de rang 0 și 1, în cadrul P.M.U.D se va dezvolta mai mult de un scenariu alternativ “A face ceva” la nivel de pachete de proiecte propuse.  Ȋn situația în care în cadrul P.M.U.D, se va dezvolta mai mult de un scenariu alternativ “A face ceva”, se va selecta dintre acestea un **Scenariul “A face ceva” optim**, prin testarea și compararea scenariilor alternative „A face ceva”, față de „Scenariul de referință” („A face minimum”), în anul/ anii de prognoză stabiliți în plan și prin utilizarea analizei multi-criteriale pentru compararea rezultatelor scenariilor alternative. Scenariul selectat (optim) include proiecte/măsuri propuse a fi finanțate din diverse programe operaționale/programe naționale/buget local, grupate ca proiecte/măsuri pe termen scurt/mediu/lung, cât și ca proiecte prioritare și de rezervă.  Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu success de alte orașe din România și din alte țări. |
| 6.2. Direcţii de acţiune şi proiecte operaţionale: | Evidențiați măsurile/proiectele operaționale care sunt selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. Aceste măsuri ar trebui prezentate în detaliu, evidențiindu-se problemele/ aspectele relevante ce ar trebui abordate, un rezumat al intervenției propuse (de ex. reorganizarea serviciilor de transport, contractarea serviciilor publice de transport, de ex. în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, un nou model de finanțare a transportului public), instituțiile/organizațiile relevante implicate și legătura cu alte tipuri de măsuri, dacă este relevant.  Ȋn acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate, împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.  Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu success de alte orașe din România și din alte țări. |
| 6.3. Direcţii de acţiune şi proiecte organizaţionale: | Evidențiați măsurile/ proiectele organizaţionale care sunt selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. Aceste măsuri ar trebui prezentate în detaliu, evidențiindu-se problemele/ aspectele relevante ce ar trebui abordate, un rezumat al intervenției propuse (de ex. înființarea unei noi entități/ instituții/ departament sau stabilirea unor noi responsabilități în cadrul unei instituții existente), instituțiile/organizațiile relevante implicate și legătura cu alte tipuri de măsuri, dacă este relevant.  Ȋn acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (de exemplu, pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate, împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.  Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări. |
| 6.4. Direcţii de acţiune şi proiecte partajate pe nivele teritoriale:  6.4.1. La scară periurbană/metropolitană;  6.4.2. La scara localităţilor de referinţă;  6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate | Luați listele finale de măsuri și proiecte de mai sus (subsecțiunile 6.1, 6.2 și 6.3) și regrupați-le pe cele trei nivele teritoriale (subsecțiunile 6.4.1, 6.4.2 și 6.4.3).  Când o măsură/proiect acoperă mai mult de un nivel teritorial, se va include în toate nivelele teritoriale relevante. |
| **7.** **Evaluarea impactului mobilităţii pentru cele 3 nivele teritoriale:** | 7.1. Eficienţă economică: | Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Eficienţa economică, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.1. Utilizați indicatorii de rezultat din model și indicatorii aferenți Analizei Cost-Beneficiu, după caz. |
| 7.2. Impactul asupra mediului: | Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul) /proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Impactul asupra mediului, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.2. Utilizați indicatorii de rezultat din model, după caz. |
| 7.3.Accesibilitate: | Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Accesibilitatea, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.3. |
| 7.4. Siguranţă: | Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul) /proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Siguranţa, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.4. |
| 7.5. Calitatea vieţii: | Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Calitatea vieţii, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.5. |
| ***(2) P.M.U.D. - componenta de nivel operaţional (corespunzătoare etapei II)*** | | |
| **1 Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu şi lung:** | 1.1. Cadrul de prioritizare: | În cazul P.M.U.D în care sunt dezvoltate mai multe scenarii “A face ceva”, comparaţi impactul fiecărui scenariu şi prezentaţi cum este selectat scenariul preferat pe baza criteriilor de evaluare.  Descrieți măsurile și proiectele care vor fi implementate pe termen scurt, mediu și lung din scenariul selectat. Definiți perioada relevantă aferentă (în ani) pentru termenul scurt, mediu și lung. Justificați cum au fost selectate proiectele și măsurile pentru fiecare perioadă și explicați de ce prioritizarea aleasă este cea mai potrivită. |
| 1.2. Priorităţile stabilite: | Prezentați/reiteraţi prioritățile principale propuse a fi implementate pe termen scurt și relația acestora cu măsurile/proiectele prioritizate. Includeți o verificare a impactului întregii strategii în cazul în care nu se implementează fiecare proiect/măsură și un plan de rezervă, dacă este necesar. |
| **2. Planul de acţiune:** | 2.1. Intervenţii majore asupra reţelei stradale: | Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentaţi/ justificaţi impactul proiectelor propuse pentru a fi finanţate din Prioritatea de Investiţii 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilităţii şi al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții. |
| 2.2. Transport public: | Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentaţi/ justificaţi impactul proiectelor propuse pentru a fi finanţate din Prioritatea de Investiţii 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilităţii şi al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții. |
| 2.3. Transport de marfă: | Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie. |
| 2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos şi persoane cu mobilitate redusă): | Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentaţi/ justificaţi impactul proiectelor propuse pentru a fi finanţate din Prioritatea de Investiţii 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilităţii şi al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții. |
| 2.5. Managementul traficului (staţionarea, siguranţa în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecţia împotriva zgomotului/sonoră): | Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentaţi/ justificaţi impactul proiectelor propuse pentru a fi finanţate din Prioritatea de Investiţii 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilităţii şi al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții. |
| 2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracţie/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);: | Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentaţi/ justificaţi impactul proiectelor propuse pentru a fi finanţate din Prioritatea de Investiţii 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilităţii şi al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții. |
| 2.7. Structura intermodală şi operaţiuni urbanistice necesare; | Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentaţi/ justificaţi impactul proiectelor propuse pentru a fi finanţate din Prioritatea de Investiţii 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilităţii şi al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții. |
| 2.8. Aspecte instituţionale | Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie. |
| ***(3) Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)*** | | |
| **1.** **Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:** | | Prezentați și detaliați mecanismele de monitorizare și evaluare a succesului P.M.U.D.  Prezentați strategia de monitorizare și evaluare a P.M.U.D., incluzând selecția indicatorilor de performanță/ criteriilor de evaluare a schimbărilor care se vor produce în diferitele moduri de transport, prin implementarea Planului. |
| **2.** **Stabilire actori responsabili cu monitorizarea:** | | Prezentați actorii care vor fi responsabili cu monitorizarea și evaluarea P.M.U.D. Prezentați responsabilitățile și atribuțiile fiecărui actor în parte. |

1. The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014. www.jaspersnetwork.org [↑](#footnote-ref-1)
2. Scenariul “A face minimum” mai este denumit şi „Scenariului de referinţă” sau “Continuarea activității obișnuite”(“Business as usual”) [↑](#footnote-ref-2)
3. Scenariul “A face ceva” („Do-something”) reprezintă o situaţie viitoare, care cuprinde scenariul “A face minimum”, la care se adaugă un proiect/pachet de proiecte definite de către beneficiar, care urmează să fie evaluat. [↑](#footnote-ref-3)