**STUDIU DE TRAFIC**

**-model orientativ-**

(se va adapta în funcţie de dimensiunea municipiului, complexitatea şi natura proiectului)

1. **Aspecte generale**

Proiectele finanțate prin Obiectivul Specific 3.2 al POR 2014-2020 trebuie să răspundă unei/unor priorităţi definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, respectiv să se încadreze în nevoile şi în soluţiile identificate în acesta, dar în acelaşi timp obiectivele și activitățile proiectului trebuie să fie aliniate cu cele sprijinite prin Programul Operaţional Regional 2014-2020. Astfel, proiectul va conţine un pachet de măsuri (privind infrastructura, mijloacele de transport/operaționale/organizaționale) care vor contribui la promovarea şi îmbunătăţirea transportului public de călători şi a modurilor nemotorizate de transport, implicit la încurajarea şi facilitarea transferului de la transportul individual cu autoturisme.

Obiectivul general al proiectelor finanțate prin O.S. 3.2 poate fi, după caz, acela de a asigura un serviciu eficient de transport public de călători şi/sau de a îmbunătăți condiţiile pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) şi reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

Dintre obiectivele specifice posibile ale acestor proiecte, enumerăm următoarele:

* îmbunătăţirea calităţii călătoriilor cu transportul public şi modurile nemotorizate, prin creşterea standardelor de calitate şi siguranţă în utilizarea acestor moduri de transport;
* scurtarea timpului de călătorie pentru transportul public, **fără a înrăutăţi condiţiile de trafic;**
* creșterea frecvenței transportul public, **fără a înrăutăţi condiţiile de trafic;**
* reducerea congestiei din traficul rutier, a accidentelor şi a impactului negativ asupra mediului prin scăderea cotei modale[[1]](#footnote-1) a transportului individual cu autoturismul **etc;**

După cum s-a menţionat şi în cuprinsul ghidului specific, evaluarea proiectelor în ceea ce privește încadrarea în Obiectivul specific 3.2 se va realiza inclusiv pe baza datelor, analizelor, ipotezelor şi prognozelor ce rezultă din **studiul de trafic** **realizat la nivelul ariei de studiu a proiectului**. Din acest studiu trebuie să rezulte în primul rând impactul măsurilor propuse prin proiect privind transferul unei părţi din cota modală a transportului individual către transportul public şi modurile nemotorizate de transport.

Impactul transferului de la transportul cu autoturisme către transportul public şi modurile nemotorizate de transport se va traduce în reducerea emisiilor de echivalent CO2 din trafic.

1. **Aria de studiu a proiectului**

În studiul de trafic se va stabili și justifica extinderea **ariei de studiu a proiectului**, **în cadrul căreia se estimează că măsurile/activităţile din proiect vor avea un impact semnificativ**, în primul rând, din punct de vedere al transportului, dar și al efectelor acestuia asupra mediului. În acest sens, elaboratorul studiului de trafic se va asigura că aria de studiu este suficient de cuprinzătoare, astfel încât impactul proiectului să poată fi suprins. Pentru anumite proiecte, aria de studiu poate coincide cu locaţia proiectului, pentru alte proiecte această arie poate fi mai extinsă decât locaţia efectivă a proiectului sau, în cazul localităţilor urbane de mai mici dimensiuni şi a proiectelor cu o localizare mai extinsă, această arie poate fi stabilită la nivelul întregii localități urbane.

Traseele/rutele pe care este deviat o parte din traficul iniţial, urmare a măsurilor/activităţilor din proiect, dacă este cazul (de ex. în cazul activităților/proiectelor privind crearea zonelor pietonale), vor fi incluse în aria de studiu a proiectului şi se va demonstra în acest studiu că proiectul prin măsurile/activităţile sale determină reducerea traficului, nu conduce la înrăutăţirea condiţiilor de trafic în aria de studiu a proiectului, dar nici în afara ariei de studiu.

Se vor face precizări privind populația care locuieşte în aria de studiu a proiectului (număr, procent din populația UAT municipiu/oraș/comună, structura pe grupe de vârstă) , precum şi, pe scurt, prognozele privind evoluţia acesteia, conform analizelor din P.M.U.D., cu influenţă asupra transportului.

Se vor prezenta pe scurt particularităţile/probleme înregistrate privind transportul privat de călători/transportul public de călători/transportul nemotorizat, după caz, în aria de studiu a proiectului.

1. **Colectarea datelor de trafic privind situaţia existentă**

Pentru a se permite o estimare cât mai precisă a reducerii emisiilor de echivalent de CO2, este necesară colectarea datelor din aria de studiu a proiectului, pe cât posibil, pe categorii pe vehicule, tip de combustibil, norme tehnice privind emisiile etc. ținând seama de datele de intrare necesare pentru Anexa 3.2.4 *Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor* sau pentrumodulul de calculare GES din modelul de transport, după caz.

Se pot realiza măsurători în locaţiile specifice ale proiectului privind:

* numărul, tipul, viteza medie a vehiculelor;
* numărul, viteza medie şi frecvenţa mijloacelor de transport public de călători;
* fluxurile de pasageri care utilizează transportul în comun;
* fluxurile de pietoni şi de persoane care utilizează bicicleta;
* nivelul de congestie/întârziere în trafic;

În funcţie de complexitatea şi natura proiectului şi a studiului, dintre metodele de colectare a datelor privind caracteristicile actuale ale mobilităţii în aria de studiu a proiectului, se poate recurge la: efectuarea interviurilor privind mobilitatea populaţiei, realizarea recensămintelor de circulaţie, realizarea anchetelor privind originea/destinaţia deplasărilor etc.

1. **Prognozele de trafic pentru scenariile “fără proiect” și “cu proiect”**

**Scenariul contrafactual “fără proiect”** (“A face minimum” sau “Business as usual”) este scenariul de referinţă faţă de care este comparată opţiunea (opţiunile, dacă este cazul) scenariului “cu proiect”. Scenariul de referinţă presupune continuarea situaţiei existente, dar poate include şi alte investiţii care sunt aşteptate să se realizeze înainte de anii stabiliți/avuți în vedere, aflate în implementare sau doar cu avizele luate, dar având finanţarea asigurată.

**Scenariul contrafactual “cu proiect”** (“A face ceva”) reprezintă situaţia viitoare care are la baza scenariul “fără proiect” descris mai sus, dar care include și opțiunea de realizare a proiectului în cauză.

În cadrul studiului de trafic trebuie să se realizeze evaluarea cererii de transport prezente şi viitoare, iar prognoza cererii se va realiza în acord cu previziunile privind variaţia cererii (evoluţia, tendinţele generale) estimate în cadrul P.M.U.D. ( de ex, în cadrul sub-capitolului 3.6 Prognoze).

De exemplu: rata de creştere a traficului din studiul de trafic, raportat la cea din P.M.U.D.

*Anii de prognoză*

Prognozele de trafic se realizează pentru scenariul “fără proiect” şi pentru scenariul “cu proiect”, pentru minimum primul an de implementare a proiectului (anul de bază, fără proiect), primul an de după finalizarea implementării proiectului (în care proiectul va fi operaţional), ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare. S-au ales aceşti ani de prognoză pentru a se analiza situaţia după stabilizarea traficului şi transferul modal de după finalizarea proiectului. Pentru anii din intervalele vizate de studiu se pot folosi interpolari lineare pentru a prevedea evoluția traficului.

*Ipoteze și prognoze*

Plecând de la situația existentă, având în vedere proiectele/măsurile care sunt în curs de implementare/cu avizele şi finanţarea asigurate, precum şi pe baza ipotezelor referitoare la continuarea situaţiei existente în ceea ce priveşte transportul în aria de studiu, se va contura scenariului “fără proiect”.

“Scenariul cu proiect” se va contura pe baza ipotezelor referitoare la influenţa măsurilor/activităților din opțiunea selectată a proiectului asupra transportului, inclusiv asupra cererii și ofertei de transport[[2]](#footnote-2).

Se vor menţiona ipotezele avute în vedere, corelate cu ipotezele P.M.U.D. şi rezultatele preconizate pentru fiecare scenariu în parte.

Prognozele se vor realiza, de principiu, cu referire la aceleaşi elemente măsurate în etapa de stabilire a situaţiei existente (a se vedea punctul 3 din acest model).

De exemplu, pentru scenariul „fără proiect”, viteza medie a autobuzelor este de ... km/h, iar viteza medie a autoturismelor este de ... km/h, iar în scenariul „cu proiect” viteza medie a autobuzelor este de ... km/h, iar viteza medie a autoturismelor este de/rămâne de ... km/h (bazat pe ipotezele că în cazul scenariului „cu proiect” ... [*se vor enumera]*).

*Cererea de transport*

Ca exemplu, datele privind cererea de transport pentru scenariul „cu proiect” şi „fără proiect” pot fi sumarizate conform tabelului de mai jos, la nivelul fiecărui an indicat în tabel.

Pe baza analizei distribuţiei modale (dacă este posibil, pe baza unui modul de distribuţie modală din modelul de transport), în cadrul tabelului se va evidenţia eventuala creştere a numărului de deplasări cu transportul public sau cu mijloace alternative de transport, urmare a implementării proiectului.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Primul an de implementare a proiectului (anul de bază)** | **Primul an de după finalizarea implementării proiectului** | **Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare** |
| **Scenariul “fără proiect”** | | | |
| **Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele** | | | |
| Transport public[[3]](#footnote-3) | % sau nr. |  |  |
| Transport nemotorizat |  |  |  |
| Transport privat |  |  |  |
| **Scenariul “cu proiect”** | | | |
| **Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele** | | | |
| Transport public |  |  |  |
| Transport nemotorizat |  |  |  |
| Transport privat |  |  |  |

Se vor explicita toate rezultatele din tabel, atât în ceea ce priveşte numărul de deplasări cu transportul public/cu mijloace alternative de transport/transport privat şi evoluţia cotelor modale aferente acestor moduri de transport.

**De exemplu,** în cazul **transportului public,** se poate explicita cererea pentru fiecare an de prognoză, ce poate fi compusă din *cererea existentă* (de ex. pasagerii care deja utilizau transportul public în scenariul “fără proiect” în procent/valoare de … %/…), *realocată* (pasagerii atraşi de la transportul individual la transportul public în procent/valoare de … %/…) etc.

Pentru **transportul privat,** se poate prezenta sub forma tabelară mai detaliată situaţia “fără proiect” şi “cu proiect” (situaţia sumarizată în tabelul de mai sus), în ceea ce priveşte tipurile de vehicule etc, în vederea calcularii emisiilor de CO2 evitate.

*Oferta de transport (opţional)*

Pot fi realizate estimări privind oferta de transport, în scenariul “fără proiect”/”cu proiect” cu referire la cele trei moduri de transport din tabelul de mai sus. Informaţiile sunt exprimate în km parcurşi de vehicule pe an, care reprezintă produsul dintre numărul de vehicule care parcurg o anumită distanţă şi distanța respectivă.

În cazul transportului public, datele sunt corelate cu valorile, clauzele din contractul de servicii publice, încheiat cu operatorul de transport.

**5. Concluzii**

Pentru a facilita evaluarea proiectului, se vor prezenta pe scurt următoarele informaţii raportate la aria de studiu și la anii de referință:

-numărul populaţiei deservite de proiect;

-estimarea scăderii deplasărilor aferente transportului privat cu autoturisme în aria de studiu a proiectului (valoare şi procent), în beneficiul transportului public/nemotorizat;

-estimarea creşterii numărului de pasageri din transportul public în aria de studiu a proiectului (valoare şi procent);

-estimarea creşterii numărului de persoane care utilizează bicicleta şi/sau de pietoni în aria de studiu a proiectului (valoare şi procent);

1. Repartiţia procentuală a modului de utilizare a tipurilor de transport; [↑](#footnote-ref-1)
2. Se pot avea în vedere şi măsurile/activităţile proiectelor complementare, conform secţiunii 1.4 din ghidul specific; [↑](#footnote-ref-2)
3. Datele pot fi separate pe mai multe sub-sisteme de transport, după caz. [↑](#footnote-ref-3)