



Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă

Dacă planifici orașele pentru mașini și trafic, vei obține mașini și trafic. Dacă planifici pentru oameni și locuri, vei obține oameni și locuri

Un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare.

Scopul

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă vizează crearea unui sistem de transport urban durabil prin:

- Facilitarea accesului tuturor la locurile de muncă și la servicii;
- Îmbunătățirea siguranței și securității;
- Reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- Creșterea eficienței și a eficacității costurilor pentru transportul de persoane și mărfuri;
- Creșterea atractivității și a calității mediului urban.

Contextul european

Strategia Europa 2020 pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii a subliniat importanța unui sistem de transport european durabil și modernizat pentru dezvoltarea viitoare a Uniunii și a evidențiat necesitatea de a aduce în discuție dimensiunea urbană a transporturilor.

Comunicare Comisiei din decembrie 2013, COM(2013) 913 solicita ca țările membre să participe la realizarea unei mobilități urbane competitive care utilizează eficient resursele¹.

Comunicarea urmărește să solidifice sprijinul care se acordă orașelor europene în încercarea lor de a soluționa problemele de mobilitate urbană. Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite.

Conceptul de plan de mobilitate urbană durabilă ia în calcul zonele urbane funcționale și propune ca măsurile privind mobilitatea urbană să se înscrie într-o strategie urbană și teritorială mai amplă. Prin urmare, aceste planuri ar trebui să fie elaborate în cooperare în diferite domenii și sectoare de

¹ [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913_ro.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913_ro.pdf)

politică (transporturi, utilizarea terenurilor și amenajarea teritoriului, mediu, dezvoltare economică, politică socială, sănătate, siguranță rutieră etc.), la diferite niveluri guvernamentale și ale administrației, precum și cu participarea autorităților din zonele învecinate, atât în zonele urbane, cât și cele rurale.

Comisia Europeană, la rândul său, a înființat în 2014, o platformă europeană a planurilor de mobilitate urbană durabilă care să coordoneze cooperarea la nivelul UE în ceea ce privește dezvoltarea conceptului și a instrumentelor relevante în continuare, să înființeze un ghișeu unic și să extindă actualul website www.mobilityplans.eu, transformându-l într-un centru virtual de cunoștințe și de competență. De asemenea, vor fi sprijinite autoritățile naționale, regionale și locale la elaborarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, inclusiv prin instrumente de finanțare.

Tehnologiile inteligente și, în special, sistemele de transport inteligente (STI) sunt elemente cheie pentru planificarea mobilității urbane. Ele sprijină factorii de decizie la realizarea obiectivelor de politică și la gestionarea operațiunilor de trafic concrete, ajutând totodată utilizatorii finali prin prezentarea unor opțiuni documentate în ceea ce privește mobilitatea.

Măsurile pentru mobilitatea urbană pot fi sprijinite de fondurile europene, dacă acestea contribuie la scăderea emisiilor de carbon. Măsurile de mobilitate urbană pot fi finanțate în cadrul unei strategii de dezvoltare urbană integrate și durabile, care abordează problemele economice, de mediu, climatice, sociale și demografice care afectează zona urbană respectivă

Comisia recomandă să se adopte un set concret de măsuri la diferite niveluri, care să trateze mai multe chestiuni relevante precum logistica urbană, reglementarea accesului urban, implementarea de soluțiilor pentru STI în mediul urban și siguranța rutieră, urmând să monitorizeze cu atenție acțiunile subsecvente.

Anexa la Comunicarea Comisiei COM(2013) 913 prezintă conceptul Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă².

În ianuarie 2014, Comisia Europeană a publicat **Ghidul pentru pregătirea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă**³.

Conform ghidului, politicile și măsurile definite într-un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie să se adreseze tuturor modurilor și formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, incluzând transportul public și privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau oprit. El se clădește pe și extinde planurile existente.

În legislația națională, conform **Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul**, actualizată în iulie 2013, Planul de mobilitate urbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.

² [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913-annex_ro.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913-annex_ro.pdf)

³ http://www.mobilityplans.eu/docs/file/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf
http://oer.ro/wp-content/uploads/bump-guidelines_ro.pdf

Conform Art. 46. - Planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire la:

- a) diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluției istorice, precum și a previziunilor economice și demografice, precizând nevoile identificate în materie de dezvoltare economică, socială și culturală, de amenajare a spațiului, de mediu, locuire, transport, spații și echipamente publice și servicii;
- b) strategia de dezvoltare spațială a localității;
- c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;
- d) planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice.
- e) planul de mobilitate urbană.**

Planul va trata următoarele subiecte:

Transportul în comun: planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.

Transportul nemotorizat: planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.

Intermodalitate: planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

Siguranța rutieră urbană: Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniul și pe factorii de risc din zone urbană respectivă.

Transportul rutier (în mișcare și staționar): În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.

Logistica urbană: planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.

Gestionarea mobilității: planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziții către tipare de mobilitate mai durabile. Ar trebui implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți actori relevanți.

Sisteme de transport inteligente: Deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.

În contextul **Acordului dintre Guvernul României și Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare, privind sprijinirea procesului de pregătire a instrumentelor structurale ale UE**, s-a pregătit cadrul pentru a se începe realizarea a 8 Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă, pentru cei 7 poli de creștere stabiliți conform HG 998/2008 : **Brașov, Cluj-Napoca, Constanța, Craiova, Iași, Ploiești și Timișoara la care se adaugă aglomerația București - Ilfov.**

Un contract de asistență a fost încheiat între **Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației publice și BERD în data de 2 aprilie 2014.**

Pregătirea celor 8 **Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă urmează** a se derula pe o perioadă de 1 an, până la sfârșitul lunii iulie 2015, și va include următoarele etape:

1. Analiza planurilor și studiilor existente
2. Realizarea modelului de transport inteligent pentru prioritizarea activităților
3. Dezvoltarea opțiunilor de planificare
4. Realizarea de planuri alternative
5. Dezvoltarea planului integrat
6. Asigurarea măsurilor de siguranță în circulație și protecție în cadrul planului
7. Aplicarea procedurii de evaluare a impactului strategic asupra mediului
8. Propuneri privind finanțarea planului
9. Propuneri privind continuarea, întreținerea și funcționarea modelului inteligent de transport.

Cele 8 orașe au fost împartite în 4 loturi și fiecare lot va avea o echipă de experți care va lucra sub coordonarea și îndrumarea BERD, oferind astfel asistență tehnică orașelor respective și MDRAP.

- Lot 1 – Brașov și Constanța**
- Lot 2 – Craiova, Iași, Ploiești**
- Lot 3 – Cluj- Napoca, Timișoara**
- Lot 4 – București- Ilfov**



Procesul de dezvoltare a planurilor de mobilitate și de realizare a cadrului național de planificare în acest domeniu va beneficia și de expertiza JASPERS.

Firmele selectate pentru realizarea celor 8 planuri sunt următoarele :

Brasov, Constanta

WSP / United Kingdom,
WSP Romania SRL / Romania, Panteia / Netherlands,
Rupprecht Consult Forschung & Beratung GmbH / Germany,
AV Transport Planning SRL / Romania

Craiova, Iasi, Ploiesti

PTV Transport Consult GmbH – Germany
Transport Technologie-Consult Karlsruhe GmbH (TKK) – Germany
PTV Planung Transport Verkehr AG – Germany
SEARCH CORPORATION SRL - Romania

Cluj-Napoca, Timisoara

Ove Arup and Partners Ltd / United Kingdom,
Studi e Pianificazione del Territorio (SPT) S.r.l. / Italy

Bucharest – Ilfov

ROM Transportation Engineering Ltd (Israel)
Avensa Consulting Ltd (Romania)
Subcontracting - GDZ Suez (Romania, Tractebel)

Conform proiectului de norme de aplicare a **Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul**, actualizată în iulie 2013 :

Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate urbană.

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

Teritoriul aferent P.M.U. cuprinde teritoriul administrativ al localității urbane care a generat P.M.U., și teritoriul aflat în zona periurbană sau metropolitană, ce poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate. În cazul în care localitatea urbană face parte dintr-o asociație de dezvoltare intercomunitară (ADI)/zonă metropolitană, teritoriul supus studiului va cuprinde cel puțin teritoriul administrativ al unităților administrativ teritoriale ce fac parte din ADI/zona metropolitană.

Documentul se elaborează în format tipărit și în format GIS (rezultatele simularilor cu ajutorul modelului de transport urban), fiind corelat în mod direct cu propunerile de dezvoltare spațială ale unităților administrativ teritoriale din zona de studiu, de către echipe de lucru pluridisciplinare ce vor cuprinde specialiști în domeniul urbanismului, mobilității, traficului și în domenii conexe dezvoltării urbane.

Planul de mobilitate urbană va include și Modelul de Transport Urban multimodal și baza de date aferentă acestuia.

Planul de mobilitate urbană se avizează de către Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism și de către Comisia de circulații/ comisia de siguranța rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor și consiliilor județene și se aprobă de către consiliile locale.

Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul P.U.G. și P.M.U., acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat, în acest sens, autoritățile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune.

Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea datelor de la ultimul recensământ și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ teritorială și de la nivel de unitate teritorială de referință, și prin:

- Efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1.5% din total populație);
- Realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;
- Realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.

P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă, în toate etapele de elaborare a P.M.U. vor fi consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și agenți economici din teritoriul studiat care au potențial major de atragere și generare a traficului.

PMU are rolul de modelare și control a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul orașului, pe principiul reducerii nevoii de deplasare motorizată, orientării către servicii de transport public și asigurării unui nivel optim de accesibilitate și eficientizare a consumului energetic prin:

- Crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;
- Promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;
- Redimensionarea arterelor majore de circulație în raport cu cerințele de trafic;
- Organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;
- Organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;
- Stabilirea zonelor cu restricții de circulație;
- Reabilitarea zonelor centrale istorice și a zonelor gărilor, autogărilor și aerogărilor;
- Dezvoltarea rețelelor de transport public structurante și nepoluante;
- Valorificarea, utilizarea și integrarea infrastructurilor de transport abandonate și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport de la nivelul orașelor și a zonelor periurbane (trasee feroviare dezafectate, zone logistice) pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan.

P.M.U. este structurat după cum urmează:

Partea 1

1. Introducere

- 1.1. Scopul și rolul documentației;
- 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială;
- 1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale;
- 1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT

2. Analiza situației existente

- 2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice
- 2.2. Rețeaua majoră de circulații

- 2.3. Transport public
 - 2.4. Transport de marfă
 - 2.5. Mijloace alternative de mobilitate (Deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)
 - 2.6. Managementul traficului (Staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)
 - 2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc.)
- 3. Evaluarea impactului actual a mobilității**
- 3.1. Impactul asupra elementelor de mediu
 - 3.2. Siguranța în trafic și impactul asupra cadrului social
 - 3.3. Nivel de accesibilitate și tendințe de dezvoltare
 - 3.4. Capacitate de transport
- 4. Dezvoltarea și calibrarea modelului de transport urban multimodal**
- 4.1. Generare și atragere deplasări
 - 4.2. Distribuție între zone
 - 4.3. Distribuție între modurile de transport
 - 4.4. Afectare pe rețea
- 5. Evaluarea impactului actual a mobilității**
- 5.1. Impactul asupra elementelor de mediu
 - 5.2. Siguranța în trafic și impactul asupra cadrului social
 - 5.3. Nivel de accesibilitate și tendințe de dezvoltare
 - 5.4. Capacitate de transport

Partea 2

- 6. Obiective și direcții de acțiune**
- 6.1. La scara periurbană/metropolitană
 - 6.2. La scara localităților
 - 6.3. La nivelul cartierelor /zonelor cu nivel ridicat de complexitate
- 7. Scenarii de mobilitate pe baza modelului de trafic**
- 7.1. Scenariu de mobilitate la scara periurbană/metropolitană
 - 7.2. Scenariu de mobilitate la scara localității
 - 7.3. Scenariu de mobilitate la nivelul cartierelor /ariilor cu nivel ridicat de complexitate

Partea 3

- 8. Planul de acțiune**
- a) Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
 - b) Transport public
 - c) Transport de marfă
 - d) Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)
 - e) Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)
 - f) Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc.)
 - g) Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare
- 9. Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană**

Proiectul coordonat de BERD privind elaborarea planurilor de mobilitate urbană pentru cei 7 poli de creștere și regiunea București–Ilfov, va cuprinde următoarele rapoarte:

- **Inception Report / Raport de Început** – decembrie 2014 – care în principal cuprinde metodologia utilizată, colectarea datelor, chestionarele și sondajele propuse, primele concluzii preliminare.
- **Interim Report 1 / Raport 1** – aprilie 2015 – Revizuirea studiilor și a planurilor existente, a cadrului instituțional, a infrastructurii de transport, a serviciilor de transport, tranzit, etc. – conform componentei 1 a termenilor de referință.
- **Interim Report 2 / Raport 2** – mai 2015 – Modelul de transport și prioritizarea măsurilor – conform componentei 2 a termenilor de referință.
- **Interim Report 3 / Raport 3** – iunie 2015 – Prezentarea opțiunilor de mobilitate bazate pe concluziile preliminare ale primelor două componente
- **Interim Report 4 / Raport 4** – iulie 2015 – Prezentarea alternativei selectate de plan de mobilitate, pregătirea procedurii SEA
- **Draft Final Report / Raport final draft** – august 2015 – Dezvoltarea planului de mobilitate pe baza procesului de consultare
- **Final Report and Action Plan / Raportul final și planul de acțiune** –septembrie 2015 – Soluții de finanțare a planului de mobilitate, prezentarea unui plan de acțiune pe termen scurt, mediu și lung, până în 2030, soluții pentru operarea modelului de transport.

Detalii suplimentare: Aura Raducu - BERD raducua@ebrd.ro