

Pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

*Ghid orientativ pentru Autoritățile Contractante
din România*

Traducere AM POR a Ghidului Jaspers (februarie 2015)

Cuprins

1. Introducere.....	3
1.1. Carta Albă a Transporturilor.....	3
1.2. Ghid pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)	4
1.3. Cerințe naționale.....	4
1.4. Corelarea cu cerințele naționale.....	5
2. Definierea zonelor urbane.....	6
2.1. Principii de categorizare.....	6
2.2. Metoda de categorizare	6
3. Procedura de pregătire a unui Plan de Mobilitate Urbană.....	8
3.1. Prezentare generală.....	8
3.2. Metodologie	8
4. Componente cheie.....	19
4.1. Aspecte generale.....	19
4.2. Modelul de transport	19
4.3. Contractele de servicii publice	20
4.4. Probleme administrative	22
4.5. Ajutorul de stat.....	24
4.6. Mobilitatea redusă.....	25
4.7. Consultarea	26
4.9. Analiza cost-beneficiu	27
4.10. Evaluarea riscurilor PMUD.....	29
4.11. Evaluarea strategică de mediu (SEA)	30
5. Ghid de achiziții publice al Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.....	30
5.1. Introducere.....	30
5.2. Termeni de referință.....	31
5.3. Metode de ofertare.....	32
6. Anexe.....	35
6.1. Anexa I – Structura Planului de mobilitate urbana durabilă	35
(conform unei variante preliminare a Normelor ce urmează a fi aprobate pentru aplicarea Legii 350)	35
6.2. Anexa II - Model Termeni de referinta	37
Va fi pusă la dispoziție în primul trimestru al anului 2015.....	37

1. Introducere

1.1. Carta Albă a Transporturilor

În 2011, Comisia Europeană a adoptat Carta Albă privind transporturile. Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a reduce dependența Europei de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050. Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ:

- dispariția progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviației; reducerea cu cel puțin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere;
- Toate acestea vor contribui la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbana.

Sub titlul de "mobilitate urbană integrată", Carta Albă stabilește următorul obiectiv: *Stabilirea unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar la nivel european, pentru pregătirea Auditorilor pentru mobilitate urbană, precum și a planurilor de mobilitate urbană, înființarea unui Grafic European de Performanță a Mobilității Urbane, bazat pe obiective comune. Examinarea posibilității unei abordări obligatorii pentru orașele de o anumită mărime, în conformitate cu standardele naționale bazate pe orientările UE.*

Obiectivul recunoaște influența Transportului Urban în asigurarea sustenabilității transportului la nivel național, iar acest lucru asigură o legătură puternică între Carta Albă a transporturilor și pregătirea planurilor de mobilitate urbană.

1.2. Ghid pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)

Ghidurile pentru *Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă*¹ au fost publicate în ianuarie 2014 de către Comisia Europeană. Acestea au rolul de a oferi sprijin și îndrumare pentru transportul urban părți interesate în dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă.

Orientările definesc un plan de mobilitate urbană durabilă ca un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din orașele și împrejurimile lor, pentru o mai bună calitate a vieții. Acestea subliniază că un PMUD se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principii precum integrare, participare și evaluare. Orientările sugerează că PMUD ar trebui să ia în considerare următoarele obiective principale:

- asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;
- îmbunătățirea siguranței și securității;
- reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

1.3. Cerințe naționale

Necesitatea realizării planurilor de mobilitate urbană este stipulată în articolul 46 din Legea Nr. 350 din 6 iulie 2001 (cu modificările și completările ulterioare), privind amenajarea teritoriului și urbanismul, unde se precizează că un Plan Urbanistic General (PUG) trebuie să includă:

¹ *Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan: European Commission: Jan 2014*

<http://www.eltis.org/ro/content/orientari>

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

<http://www.sump-challenges.eu/>

- a) diagnoză prospectivă, pe baza analizei evoluției istorice și prognoze economice și demografice, precizând nevoile identificate în domeniile economic, social și cultural, dezvoltare spațială, de mediu, locuințe, transport, facilitățile publice și serviciile de echipamente;
- b) strategia de dezvoltare spațială a orașului;
- c) regulamentele de urbanism locale asociate cu acesta;
- d) plan de acțiune pentru punerea în aplicare și programul de investiții publice; și
- e) un plan de mobilitate urbană.

Anexa 2 la Legea 350 definește un plan de mobilitate urbană ca un instrument de planificare strategică teritorială care corelează dezvoltarea spațială a localităților din suburbii / zone metropolitane, mobilitatea și transportul persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Aceasta reflectă definiția prezentată în documentul de orientare a UE.

1.4. Corelarea cu cerințele naționale

O trăsătură notabilă a planurilor de mobilitate urbană este impactul acestora asupra influențării planificării și activității de dezvoltare în oraș sau municipiu. Un plan cu adevărat integrat va încerca să se concentreze către acele zone în care creșterea economică viitoare va avea loc, inclusiv în activitatea de dezvoltare rezidențială sau comercială (și altele) și va încerca să ofere soluții de transport durabile pentru aceste zone. De asemenea, aceasta intenția este ca planificarea viitoare (la nivel de dezvoltare urbană) să fie întreprinsă într-un mod care se va alinia cu furnizarea de servicii de transport, pentru a obține o soluție integrată cu adevărat.

Pentru municipii și orașele mai mari, aceasta aliniere/corelare între planificarea dezvoltării urbane și serviciile de transport este de așteptat să fie mai puternică. Ca atare, este necesar să existe o relație strânsă între PMUD și Planul de Urbanism General (PUG). Pentru orașe mai mici, nivelul activității de planificare va fi mai mic, și, prin urmare este probabil să se concentreze mai mult pe sprijinirea cu servicii de transport a activității economice/sociale și rezidențiale existente (desigur, nu în toate cazurile).

2. Definirea zonelor urbane

2.1. Principii de categorizare

Domeniul de aplicare și conținutul unui plan de mobilitate urbană va depinde, în cele din urmă, de tipul orașului. Orașele care sunt mai mari vor avea sisteme de transport mai complexe cu mai multe moduri de călătorie, iar modificări ale sistemului care survin într-o zonă pot avea impact notabil asupra întregului sistem. Pentru orașe mai mici, rețeaua poate fi mult mai simplă, transportul public poate fi limitat, iar efectele oricăror investiții pot fi mai concentrate.

Actualul ghid are în vedere abordarea cerințelor pentru toate localitățile în care este necesară elaborarea unui plan de mobilitate. În timp ce abordarea de bază și structura planului vor fi consecvente pentru toate localitățile, este necesar să se creeze o diferențiere, astfel încât un nivel proporțional de detaliu să poată fi aplicat unor localități relevante.

2.2. Metoda de categorizare

Tabelul de mai jos prezintă unele concepte care vor permite clasificarea orașelor în trei categorii, în funcție de mărimea lor, complexitatea și natura sistemului de transport. În unele cazuri, anumite orașe se pot încadra cu ușurință într-una din aceste categorii. În cazul în care un oraș se poate încadra în două categorii diferite, alegerea celei mai potrivite categorii se va realiza de către autoritățile publice locale pe baza pe priceperea și hotărârea autorităților de a decide cu privire la un nivel adecvat pentru acea zonă.

Tabel 1: Nivelul orașelor pentru analize funcționale regionale

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Populație	Populație	Populație
>100,000 locuitori	40,000 - 100,000 locuitori	<40,000 locuitori
Transport Public	Transport Public	Transport Public
Rețea complexa cu trasee care se intersectează și mai multe moduri de transport (tramvai, autobuz, troleibuz, maxi-taxi)	Rețea moderată de servicii de transport public care pot include mai multe moduri de transport și unele oportunități de schimb	Foarte puține rute de transport public, sau absența acestor servicii.
Trama stradală	Trama stradală	Trama stradală
Rețea densă de drumuri cu o zonă urbană mare, numeroase opțiuni de rutare pentru mai multe călătorii, precum și congestionarea traficului care apare în perioadele tipice din zi.	Centru urban Compact alimentat de un număr definit de drumuri, și cu diferite opțiuni de rutare pentru traficul în / prin zona urbană.	Rețeaua de drumuri simplă, cuprinzând un număr mic de drumuri principale care trec prin zona, și cu posibilități limitate de a alege căi alternative

În plus față de categoriile de mai sus, se poate defini, de asemenea, o categorie aparte - "alte zone funcționale", care descriu mediul rural sau zone semi-urbane, care ar putea cuprinde mai multe localități urbane. Cerințele pentru aceste regiuni vor varia și, prin urmare, ar trebui să facă obiectul unui exercițiu de definire specific înainte de a începe orice analiză.

3. Procedura de pregătire a unui Plan de Mobilitate Urbană

3.1. Prezentare generală

Elaborarea unui plan de mobilitate urbană urmează o succesiune de etape care descriu procesul general. Fiecare pas descrie o activitate care contribuie la planul de ansamblu și reprezintă o componentă importantă în dezvoltarea sa. Este esențial ca fiecare etapă a acestui proces să fie efectuată integral și rezultatele obținute să fie utilizate în abordarea următoarelor etape. Această secțiune a Ghidului prezintă procedura care trebuie urmată în elaborarea planului, care ar trebui să ia în considerare orientările detaliate prevăzute în celelalte secțiuni ale acestui ghid.

3.2. Metodologie



Metodologia se bazează pe bunele practici internaționale în pregătirea planurilor de mobilitate și este în concordanță cu orientările prevăzute în ghidul UE în acest domeniu.

Etapele care urmează a fi întreprinse de către echipa tehnică la pregătirea planului de mobilitate sunt următoarele:

Etapa 1: Raportul inițial

Această etapă descrie începutul procesului și este axată pe stabilirea principalelor structuri care vor fi necesare pentru a pregăti planul de mobilitate. Activitățile sunt următoarele:

- 1.1 **Stabilirea echipei tehnice** care va pregăti Planul de mobilitate. Echipa tehnică poate fi formată dintr-o echipă de consultanță, experți interni în cazul în care aceștia pot fi disponibili, sau printr-o combinație a celor două variante. Echipa tehnică va fi responsabilă pentru activitățile curente în pregătirea planului de mobilitate urbană și va raporta Grupului de coordonare. În cazul în care un consultant trebuie cooptat în echipa tehnică, acest proces ar trebui să înceapă imediat.
- 1.2 **Identificarea unui Manager de Proiect** pentru a gestiona comunicarea între Autoritatea Contractantă și echipa tehnică. Managerul de proiect trebuie să fie familiarizat cu transportul și planurile de mobilitate urbană și ar trebui să poată relaționa pozitiv cu echipa tehnică.
- 1.3 **Definirea Grupul de coordonare**, care va oferi asistență echipei tehnice. Grupul de coordonare ar trebui să cuprindă reprezentanți ai principalilor beneficiari ai planului, inclusiv Autoritatea Contractantă, Autoritatea de planificare și operatorii majori de transport.
- 1.4 **Stabilirea listei actorilor relevanți care ar trebui să fie consultați în timpul pregătirii planului.** Acest lucru ar putea include grupări de rezidenți, grupuri de afaceri, ONG-uri, grupuri de utilizatori de transport. În cele din urmă, actorii implicați ar trebui să fie identificați pentru a permite colectarea unei game largi de opinii în timpul pregătirii planului.

Este important de subliniat faptul că un raport inițial bine elaborat va sprijini dezvoltarea eficientă a unui Plan de Mobilitate de bună calitate.

Etapa 2: Pregătirea instrumentelor de analiză

Analiza instrumentelor este necesară pentru următoarele demersuri:

- înțelegerea condițiilor existente și a problemelor curente (vezi etapa 3);
- înțelegerea modului în care cererea de transport va crește și se va modifica pe parcursul perioadei de Planul de mobilitate.

Complexitatea și sfera de aplicare a unui model de transport va depinde în cele din urmă de complexitatea rețelei de transport care este în curs de evaluare, precum și, de asemenea, de natura măsurilor care vor fi luate în considerare în Planul de mobilitate urbană.

Principalele acțiuni avute în vedere sunt:

- 2.1 **Efectuarea unui exercițiu de definiere a zonei de studiu**, nivelul de detaliere în cadrul modelului, cum este reprezentată cererea de călătorie și perioada de timp reprezentată prin model. Definierea domeniului de intervenție presupune realizarea unei analize referitoare la soluțiile care pot fi avute în vedere, astfel încât impactul lor preconizat să poată fi evaluat în modelul care va fi elaborat.
- 2.2 **Realizarea procesului de colectare a datelor**, caracteristic etapei de definiere a domeniului. Acesta poate include colectarea de informații privind fluxurile de trafic, cererea de transport public, aspectul și starea rețelei de transport și modele de transport existente, în cazul în care acestea sunt disponibile. Aceste date pot include, de asemenea, previziunile economice și demografice pentru zona.
- 2.3 **Elaborarea și calibrarea modelului de transport pentru anul de bază** acolo unde este cazul. Acesta utilizează datele colectate pentru a oferi o imagine de ansamblu a condițiilor actuale de pe rețeaua de transport și reprezintă, prin urmare, un input pentru următoarea etapă - probleme și obiective (etapa 3).
- 2.4 **Pregătirea modelului de transport pentru anul țintă**, prin aplicarea previziunilor demografice și economice care au fost generate pentru zona de studiu. Acest lucru va permite identificarea problemelor de transport prin intermediul modelelor de transport.

Este important ca specialiștii să fie angajați pentru a oferi asistență în dezvoltarea instrumentelor de analiză, pentru a se asigura că produsul final este potrivit pentru scopul său și că poate fi evitată elaborarea unor modele de transport neutilizabile.

Etapa 3: Probleme și Obiective

Această etapă este destinată stabilirii cadrului pentru Planul de mobilitate urbană, prin definirea a ceea ce este necesar pentru realizarea sa. O parte semnificativă a proiectului se adresează analizei problemelor și definirii obiectivelor, deoarece acest lucru va asigura că planul este axat în mod corespunzător pe acele domenii care necesită investiții.

Este esențial ca definirea problemei să fie bazată pe analize și date de bună calitate. Acesta este motivul pentru care colectarea datelor este o parte necesară a pregătirii planului. Mai mult decât atât, un model de trafic poate fi o contribuție utilă la această etapă a analizei, putând contribui la înțelegerea problemelor care vor apărea în viitor, fie ca urmare a creșterii cererii de transport, fie ca urmare a influenței exercitate de o nouă infrastructură de transport care nu a fost finalizată în totalitate.

Principalele acțiuni avute în vedere sunt:

- 3.1 Această etapă ar trebui să înceapă cu ***strângerea de informații***. Aceste informații ar trebui să ia în considerare toate cunoștințele, rapoarte și date relevante privind organizarea, operațiunile și infrastructura fiecărui sistem de transport. Datele reale care trebuie colectate se completează cu cele colectate în scopul elaborării modelului de transport și pot fi identificate printr-o evaluare inițială a informațiilor relevante.
- 3.2 ***Analiza datelor va fi elaborată pentru diferite subiecte relevante ale Planului de mobilitate urbană***. Exemplele includ analiza organizațională, analiza cererii, analiza accesibilității, de evaluare a calității infrastructurii, evaluarea capacității, integrarea sistemelor de transport, planificare evaluării, analiză constrângerilor operaționale, analiza întârzierilor, analiza punctelor negre (zone cu accidente frecvente), analiza de mediu. Analiza va necesita prelucrarea datelor într-un format care permite o

reprezentare completă a sistemului de transport. Acest lucru poate fi efectuat sub formă de modele de transport, precum și alte reprezentări la nivel macro a datelor, care vor permite identificarea problemelor de transport.

- 3.3 **Analiza datelor ar trebui să includă, de asemenea, o revizuire a condițiilor viitoare, care pot apărea.** Acest lucru va necesita o analiză a prognozei demografice și schimbărilor economice asupra cererii de transport, împreună cu alte proiecte sau politici de transport care sunt deja în implementare sau într-un stadiu avansat de implementare.
- 3.4 Prin utilizarea rezultatelor obținute din analiza datelor sunt **identificate o serie de probleme sau puncte slabe.** Aceasta poate include probleme legate de eficiența transportului, siguranță, mediu, accesibilitate sau de integrare a transportului. Definiția problemelor trebuie să descrie în mod clar natura problemei, în cazul în care apare problema, și consecințele sale.
- 3.5 Aceste probleme sunt apoi convertite într-o **serie de obiective care stabilesc cerințele Planului de mobilitate urbană.** Obiectivele ar putea fi legate de accesibilitate, conectivitate, eficiență etc. și ar trebui să fie cuantificate pe cât posibil, având în vedere nivelul de cunoștințe și natura obiectivului. Orice obiective cuantificate ar putea fi revizuite ulterior astfel încât soluțiile să fie dezvoltate mai în detaliu, pe baza unor considerente de fezabilitate, cost-eficacitate, etc.

Etapa 4: Identificarea și testarea măsurilor

Identificarea și testarea măsurilor are rolul de a defini setul optim de soluții pentru obiectivele care au fost identificate în Etapa 3. Pentru fiecare obiectiv, o serie de soluții posibile sunt luate în considerare și testate folosind instrumentele de analiză, sau alți indicatori, după caz.

Măsurile care ar trebui să fie luate în considerare vizează:

- *Infrastructură*, care necesită de obicei investiții de capital în lucrări fizice;
- *Măsurile operaționale*, care descriu acțiunile pentru îmbunătățirea funcționării transportului, cum ar fi informații de călătorie, monitorizare,

rezervarea călătoriei, ticketing, gestionarea traficului sau a altor sisteme inteligente de transport

- *Măsurile organizatorice*, care implică modificări ale structurilor care supraveghează punerea în aplicare a soluțiilor de transport, și care pot fi puse în aplicare la nivel instituțional sau în autorități / agenții specifice.

Testarea măsurilor are ca scop final identificarea celei mai rentabile soluții pentru a aborda întreaga gamă de obiective. Cele mai relevante aspecte se referă la:

- elaborarea unei liste complexe de măsuri care urmează să fie luate în considerare. Acestea pot fi verificate printr-un proces inițial care caută să elimine acele măsuri care nu sprijină obiectivele, sau pe cele care intră în conflict puternic cu unele obiective. Acest lucru reduce nivelul de lucru necesar pentru a analiza lista de proiecte.
- efortul ar trebui să fie canalizat pentru a identifica măsuri individuale care pot aborda numeroase obiective, deoarece acestea sunt susceptibile a fi soluțiile cele mai eficiente de cost și au, prin urmare, mai multe șanse de a fi adoptate în Planul final.
- Identificarea măsurilor ar trebui să ia în considerare toate intervențiile posibile, și nu ar trebui să excludă soluții cu costuri reduse. În plus, ar trebui să aibă în vedere faptul că sistemele de transport urban sunt complexe și locația problemei nu se identifică întotdeauna cu locul în care sunt observate problemele.

Abordarea generală privind identificarea și testarea măsurilor este prezentată mai jos.

- 4.1 ***Identificarea unei liste lungi de idei de proiecte***, care cuprind soluții de infrastructura, măsuri organizatorice și măsuri operaționale. Fiecare măsură trebuie să fie înțeleasă în termeni de realizări și efecte cele mai probabile.
- 4.2 ***Realizarea unei analize în care fiecare măsură din lista lungă este comparată în raport cu obiectivele***. În cazul în care o măsură nu sprijină obiectivele, sau în cazul în care este în conflict puternic cu unele obiective, atunci acesta poate fi eliminată din lista.
- 4.3 ***Realizarea unei evaluări preliminare***. Măsurile rămase sunt elaborate în detaliu pentru a înțelege costurile și impactul acestora. Costurile pot fi estimate prin aplicarea unor rate unitare sau cunoaștere a prețurilor

pieței. Beneficiile proiectului pot fi evaluate prin cercetări empirice sau prin modelul de trafic. Acest lucru este transformat într-o analiză cost - beneficiu și va constitui un real sprijin pentru analiza Multi-criterială. Pe baza evaluării preliminare, măsurile suplimentare sunt eliminate de pe lista unde acestea sunt considerate irelevante.

4.4 **Definirea listei finale a măsurilor care sunt luate înainte de pregătirea planului.** Acolo unde este cazul, aceasta poate fi, de asemenea, utilizată pentru a pregăti un număr de liste finale alternative care pot fi evaluate pentru a găsi soluția optimă. Prin urmare, este necesară o nouă rundă de evaluare pentru a identifica setul optim de măsuri care urmează să fie incluse în Planul final.

4.5 **Demararea procesului SEA** (evaluarea strategică de mediu), în cazul în care un prim proiect al setului de propuneri finale se eliberează pentru echipa SEA.

Lista finală a măsurilor este bazată pe abordarea de mai sus și formează baza pentru elaborarea Planului final.

Etapa 5: Pregătirea Planului

Folosind lista finală a măsurilor identificate în Etapa 4, un număr de scenarii alternative pot fi definite, formate din pachete din lista finală de măsuri. Aceste pachete de măsuri ar trebui să fie apoi evaluate integral, pentru a înțelege impactul net al scenariului.

Această evaluare ar putea fi întreprinsă după cum urmează:

5.1 **Integrarea oricărei modificări care decurge din procesul SEA.**

5.2 **Evaluarea în raport cu Obiectivele,** pentru a înțelege modul în care scenariul sprijină obiectivele care au fost definite în Etapa 3. Orice lacune în cadrul obiectivelor ar trebui să fie abordate prin măsuri suplimentare sau prin modificarea domeniului de aplicare a măsurilor. De asemenea, orice conflicte ar trebui să fie atenuate prin modificarea domeniului de aplicare a măsurilor.

5.3 **Elaborarea analizei cost-beneficiu și analizei multi-criterială (criterii multiple) pentru a înțelege beneficiul net al scenariului.**

5.4 **Dezvoltarea unui plan de etapizare progresivă** pentru a sublinia modul în care măsurile ar trebui să fie evaluate și puse în aplicare pe parcursul perioadei de implementare a Planului.

5.5 **Elaborarea unei strategii de finanțare** pentru a demonstra cum pot fi finanțate diferite măsuri, precum și identificare surselor de finanțare (fonduri UE, fonduri naționale sau locale, împrumuturi sau finanțare privată).

Raportul final ar trebui să evidențieze în detaliu elaborarea Planului și propunerile finale conținute în acesta. De asemenea, acesta ar trebui să stabilească modul în care au fost definite obiectivele, cum au fost selectate alternativele și modul în care sunt prioritizate propunerile rezultate. Raportul asupra Planului de Mobilitate Urbană este prevăzut la articolul 16 din Normele privind realizarea planurilor de mobilitate urbană.

Raportul final ar trebui să se ocupe de următoarele aspecte:

Partea 1: Înțelegerea contextului

1.1 Introducere

Prezentarea contextului pentru Planul de mobilitate, stabilind informațiile cu privire la diferitele politici și documente pe care este de așteptat ca Planul de mobilitate să le reflecte. Aceasta ar trebui să includă o descriere amplă cu privire la toate documentele și politicile relevante la nivel național, regional și local, care să acopere toate sectoarele relevante.

1.2 Analiza situației actuale

Această secțiune ar trebui să prezinte o analiză clară și aprofundată a situației existente în toate temele/domeniile referitoare la mobilitatea urbană. Analiza ar trebui să examineze infrastructura, organizarea și funcționarea transportului urban, planificarea, elaborarea de politici și reglementări. Analiza trebuie să arate modul în care au fost utilizate sursele de date existente pentru a ajuta la elaborarea temelor discutate, și ar trebui să prezinte atât analiza cât și concluziile. Aceasta ar trebui să includă o altă analiză cu privire la modul în care a avut loc consultarea precum și principalele constatări provenite de la aceasta. Analiza ar

trebui să caute întotdeauna să găsească cauzele profunde ale problemelor în loc de simptome (efecte ușor observabile), și poate fi prezentată ca o serie de rubrici care definesc diferitele sectoare. Această analiză ar trebui, de asemenea, să fie orientată spre viitor, cu ajutorul previziunilor de creștere, pentru a înțelege modul în care situația existentă se va schimba în viitor - aceasta va forma linia de bază a planului de mobilitate urbană și măsurile aferente.

1.3 Evaluarea impactului referitor la mobilitatea existentă (actuală)

Evaluarea impactului trebuie să privească în special efectele secundare ale problemelor legate de mobilitate. Aceasta include problemele legate de mediu, sociale, economice, accesibilitatea redusă și dificultățile de integrare. Evaluarea ar trebui să folosească datele culese pentru a descrie aceste probleme, cu o analiză care să susțină (în cazul în care acest lucru este necesar) descrierea detaliată a oricărei probleme relevante.

1.4 Modelul de Transport

Aici va fi descrisă dezvoltarea modelului de transport, inclusiv specificațiile, colectarea de date, calibrarea construirii modelului, și prognoza anului viitor. Această secțiune ar trebui să stabilească rezultatele scenariului modelului de bază, care descrie indicatorii de rețea (viteza medie, cota parte a fiecărui mod de transport, timpul de călătorie în rețeaua de transport și distanțele parcurse) pentru anul în curs și pentru anul viitor. Modelul ar trebui să fie, de asemenea, utilizat pentru a sprijini o analiză privind orice probleme legate de rețea care pot apărea în anul viitor, ca urmare a creșterii așteptate.

Partea a 2-a : Definirea măsurilor

2.1 Obiective și Activități/Acțiuni

Stabilirea obiectivelor trebuie să se bazeze pe rezultatele Părții întâi (1) pentru a defini principalele nevoi ale zonei studiate pe parcursul perioadei de realizare a Planului de mobilitate urbană durabilă. Aceste nevoi trebuie să se bazeze pe dovezi clare prezentate/rezultate în Partea întâia (1) și ar trebui să acopere transportul, mediul și nevoile sociale. Aici trebuie să fie prezentată conversia acestor nevoi identificate într-o serie de obiective operaționale.

Partea 3: Implementarea Planului

3.1 Planul de acțiune

În această secțiune trebuie prezentat cadrul de evaluare. Analiza ar trebui să arate apoi lista lungă (de măsuri propuse), rezultatele screening-ului, și aprecierea/evaluarea preliminară. Aceste lucruri ar trebui să fie prezentate separat pentru fiecare categorie de obiective operaționale (de exemplu, gestionarea traficului, transportul public, planificarea și politicile publice, , intermodalitatea pentru transportul de marfă).

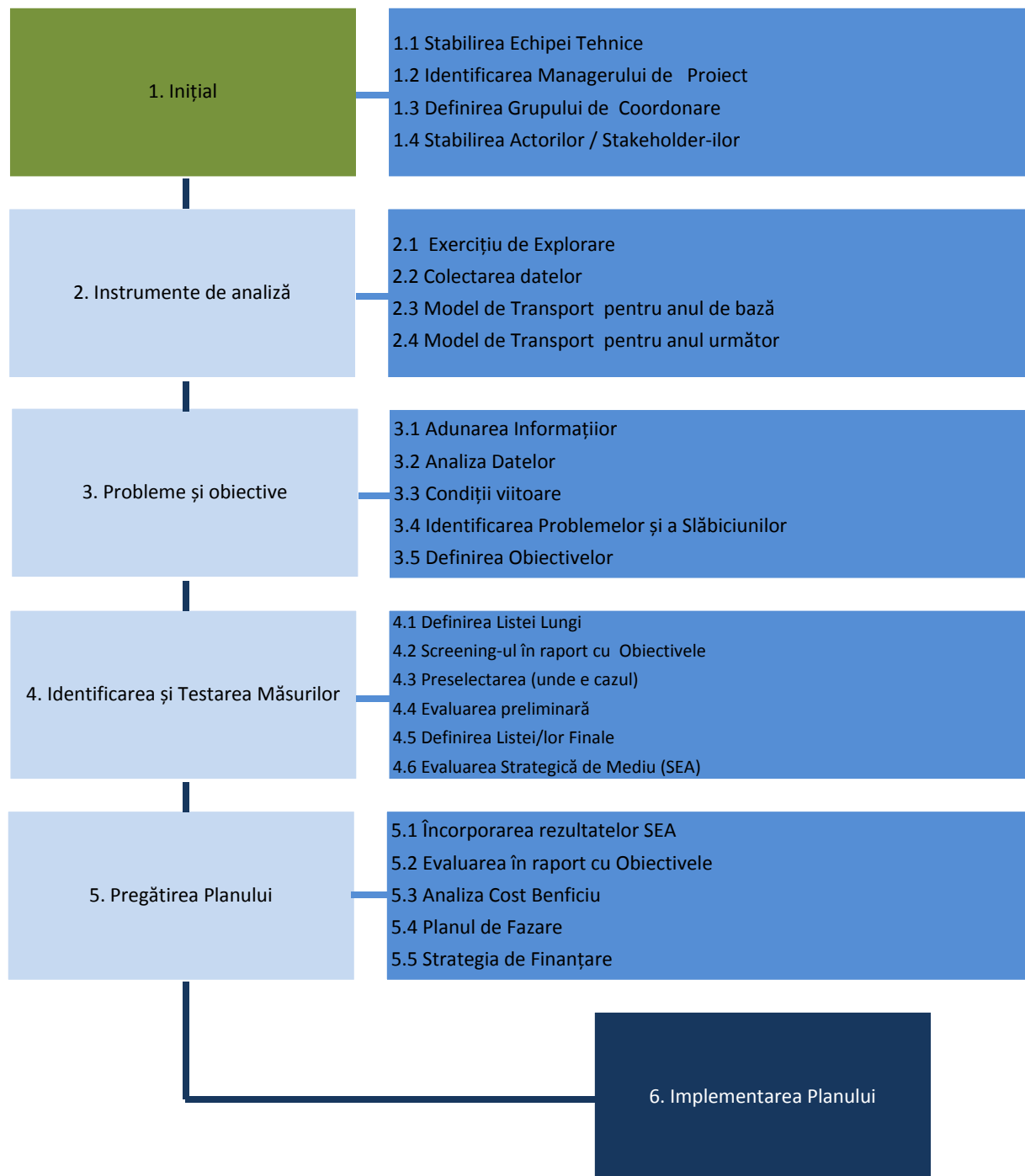
3.2 Punerea în aplicare

Trebuie prezentate măsurile care sunt propuse pentru a derula etapele de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Acest sub-capitol ar trebui să includă activitățile previzionate de monitorizare, noi structuri instituționale propuse , și acțiuni/măsuri legale care urmează a fi implementate.

Structura Planului de mobilitate urbana durabilă (conform unei variante preliminare a Normelor ce urmează a fi aprobate pentru aplicarea Legii 350) este inclusă în Anexa 1

Etapa 6: Implementarea Planului

Punerea în aplicare a Planului de mobilitate urbană are loc pe o perioadă lungă de, probabil, 5 sau 6 ani. Implementarea cu succes este întărită de un plan bine pregătit, care comunică în mod clar obiectivele principale și calendarul de măsuri. Punerea în aplicare depinde, de asemenea, de măsurile organizatorice și operaționale necesare, care sunt necesare pentru a sprijini activitățile de livrare a proiectului.



4. Componente cheie

4.1. Aspecte generale

În cadrul procedurii evidențiate în Secțiunea 3, există fără îndoială necesitatea de a aborda aspecte variate mai în detaliu în paralel cu elaborarea Planului. Această secțiune a ghidului propune o serie de subiecte-cheie care ar trebui să fie abordate în Planul de Mobilitate și care ar trebui avute în vedere încă de la început. Recomandări orientative sunt prezentate mai jos referitor la modul în care trebuie abordat fiecare aspect la niveluri diferite de detaliu pentru cele 3 categorii diferite de arii urbane, conform prezentării din Secțiunea 2.

4.2. Modelul de transport

Recomandări detaliate referitoare la pregătirea modelelor de transport sunt oferite în cadrul Ghidului Jaspers privind modelarea sistemelor de transport și subliniază aspecte variate care trebuie avute în vedere în etapele de definire și dezvoltare a modelului de transport. Așa cum a fost menționat, punctele tari ale unui model de transport depind de calitatea exercițiului de definire, precum și de felul în care este elaborat modelul în sine.

Principalul obiectiv se referă la dezvoltarea unui instrument de analiză potrivit funcției pentru care este solicitat. Aceasta necesită ca dezvoltarea acestui instrument să se facă pe baza unor date cantitative și calitative adecvate și să aibă capacitatea de a evalua impactul estimat al transportului și intervențiilor planificate.

Referitor la Ghidul Jaspers privind modelarea sistemelor de transport, estimările cu privire la modelarea transportului pentru diferite categorii de arii urbane sunt prezentate mai jos. Aceasta reprezintă o evidențiere primară a cerințelor specifice care ar trebui elaborate integral în cadrul unui exercițiu de definire.

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Modelul cu cerere variabila	Modelul atribuit	Modelul simplu
Include: Rețeaua de străzi	Include: Rețeaua de străzi	Include: Rețeaua de transport privat
Rețeaua de transport public		Legături și fluxuri pe străzi
Servicii de transport		Modele pentru intersecții
Modelul de generare a calatoriei	Modelul de generare a calatoriei	
Matrici de cerere	Matrici de cerere	
Modelul de atribuire	Modelul de atribuire	
Modelul complex de distribuire	Modelul simplu de distribuire	Modelul simplu de distribuire

4.3. Contractele de servicii publice

Când serviciile de transport public sunt furnizate în orice zonă care face obiectul unui plan de mobilitate, este o cerință obligatorie ca relația dintre Autoritatea de Transport și Operator să fie definită într-un Contract de Servicii Publice (CSP).

CSP, indiferent de forma juridică și natura, definește domeniul de aplicare al serviciului, calitatea cerută și măsurile sale de control, nivelul plăților (compensatorii / subvenții) pentru servicii, precum și alocarea de drepturi, obligații și partajarea riscurilor între părți. CSP asigură o stabilitate pe termen lung și predictibilitate a serviciului de transport în comun. Un CSP este esențial pentru a asigura o utilizare corectă a investițiilor mobile și imobile co-finanțate cu fonduri UE, prin urmare, o condiție precontractuală pentru finanțarea UE.

Dispozițiile contractelor de servicii publice trebuie să respecte legislația națională, precum și dreptul comunitar (în special regulamentul 1370/2007), precum și standardele fiscale și contabile naționale.

Atribuirea unui CSP și acordarea unor drepturi exclusive în conformitate cu obligațiile de serviciu public ar trebui să urmeze regulile definite în Regulamentul 1370/2007 (în special art 5), precizând, în esență, că:

- în cazul „operatorului intern” (astfel cum este definit în Regulament), CSP pot fi încredințate direct, fără licitație competitivă; cu toate acestea, chiar CSP-urile atribuite direct sunt obligate la o mai mare transparență;
- în cazul terților, alții decât un operator intern, atribuirea de CSP se supune regulilor licitației publice
- durata CSP se limitează în mod normal la maximum 10 ani pentru autocar și autobuz și 15 ani pentru tramvai sau alte moduri de transport pe șine;

Conținutul obligatoriu al CSP (definit la art 4 din R 1370/2007) include:

- ✓ natura și domeniul de aplicare geografic al obligației de serviciu public;
- ✓ definirea transparentă a parametrilor de compensare și de orice drepturi exclusive acordate, care nu vor duce la supracompensare a Operatorului;
- ✓ definirea regulilor de identificare și stabilire a costurilor legate de obligația de serviciu public;
- ✓ reguli de alocare a veniturilor tarifare;
- ✓ durata contractului;
- ✓ definirea standardelor de calitate a serviciilor;

În plus, o bună practică internațională impune o serie de elemente suplimentare care sunt importante pentru stabilitatea CSP. Domeniile cheie care sunt recomandate de JASPERS a fi abordate sunt:

- măsuri pentru a elimina riscul de supracompensare, cum ar fi formule clar definite pentru calcularea compensației, audituri periodice ale nivelului de compensare, precum și procedurile de reducere a compensărilor/subvențiilor excesive;
- măsuri pentru a limita riscul de compensare insuficientă, cum ar fi asigurarea capacității de a regla compensarea acolo unde este cazul; de exemplu, în caz de creștere neașteptată a costurilor, în cazul în care sancțiunile pentru performanță nesatisfăcătoare ar plasa operatorul în

- dificultăți financiare (nivelul sancțiunilor ar trebui să rămână totuși la un nivel care motivează Operatorul), etc;
- controlul variației volumului de transport (vehicule-kilometri) în timpul anului și între ani de contract;
 - declarație indicativă privind modificările în domeniul de aplicare și volumul serviciilor de transport în urma implementării unui proiect finanțat de UE (dacă este cazul);
 - corespondență clară între standardele de performanță definite și sistemul de compensare / penalizare aplicate pentru a asigura un control eficient al performanței de serviciu (cerințe de calitate care, în cazul în care nu sunt îndeplinite, nu generează în nici un fel sancțiuni pentru Operator nu sunt de fapt eficace);
 - normele detaliate de alocare a costurilor, veniturilor și altor fluxuri financiare pentru activitatea de serviciu public.

Stabilirea unor contracte de servicii publice conforme este o condiție prealabilă pentru finanțarea UE pentru investiții în domeniul transportului public urban (în special în ce privește vehiculele/materialul rulant), și, prin urmare acest lucru trebuie considerat ca o măsură prioritară în cadrul Planului de mobilitate urbană durabilă, în cazul în care un astfel de contract nu există în prezent.

Cerințe pentru PSC pentru zonele urbane

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3
CSP este cerut	CSP este cerut dacă există TPU	CSP este cerut dacă TPU este furnizat sau finanțat din fonduri publice

4.4. Probleme administrative

Este la fel de important ca problemele administrative să fie tratate în mod corespunzător în procesul de identificarea măsurilor din cadrul PMUD. Problemele administrative intră la categoria "Organizațional" unde sunt luate în considerare măsurile de bază non-infrastructură.

Problemele administrative sunt deosebit de relevante în cazul furnizării de transport public. Operațiunile în domeniul transportului public sunt supuse legislației comunitare, în special Regulamentul (CE) nr 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind serviciile de transport public de călători. Pentru a se asigura că un proiect depus pentru finanțare UE contribuie la aceste obiective, cadrul instituțional și contractual trebuie să fie solid și transparent înainte de stadiul deciziei de finanțare.

Punctele principale sunt după cum urmează:

- Primul pas cheie în stabilirea cadrului instituțional este de a identifica în mod clar organismul care acționează în calitate de Autoritate de Transport (Autoritate de Autorizare). Acest organism ar trebui să fie responsabil pentru punerea în aplicare a politicii de transport urban (de multe ori aceasta este o unitate dedicată în cadrul municipalității) și pentru planificarea și organizarea unui transport public eficient.
- Un alt organism, Operatorul/Operatorii, este cel responsabil pentru furnizarea efectivă a serviciului de transport zi cu zi, operând transportul cu tramvaie, autobuze, troleibuze, etc. Există posibilitatea de a exista mai mult de un operator în municipiu/oraș.
- Indiferent de forma juridică și statutul organismelor care acoperă funcțiile de Autoritate de Transport și Operator este în general recomandat a se crea un mediu de separare instituțională a acestor două roluri, în scopul de a pune în aplicare un sistem de management transparent de transport.

În cazul în care acum sunt necesare noi forme de input administrativ (de exemplu, gestionarea dinamică a traficului, sisteme de informare a pasagerilor sau măsuri fiscale) pentru măsurile propuse în PMUD, acestea ar trebui să fie luate în considerare pe deplin în PMUD și incluse în măsura corespunzătoare.

Cerințe administrative pentru zonele urbane

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3
Autoritatea de transport separată care acoperă limitele urbane multiple, dacă este necesar.	Autoritatea de transport separată poate fi justificată dar poate fi efectuată și în cadrul unui serviciu municipal	Funcția de Autoritate de Transport (dacă este cazul) poate fi efectuată în cadrul unui serviciu municipal
Cerințele administrative trebuie luate în considerare pentru orice noi măsuri organizatorice sau operaționale care sunt propuse în cadrul PMUD	Cerințele administrative trebuie luate în considerare pentru orice noi măsuri organizatorice sau operaționale care sunt propuse în cadrul PMUD	Cerințele administrative trebuie luate în considerare pentru orice noi măsuri organizatorice sau operaționale care sunt propuse în cadrul PMUD

4.5. Ajutorul de stat

Este o cerință ca în momentul depunerii cererilor de finanțare pentru fonduri UE, ajutorul de stat să fie pe deplin înțeles. Prin urmare, este oportun la nivelul Planului de mobilitate urbană ca potențialele investiții ce pot fi considerate ajutor de stat să fie analizate de-a lungul procesului. Finanțarea este considerată în mod normal a fi ajutor de stat în cazul în care sunt îndeplinite următoarele criterii cumulative:

- Ajutorul este acordat de către un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat;
- Acest ajutor trebuie să confere un avantaj economic unei întreprinderi/entități economice;
- Avantajul trebuie să favorizeze anumite întreprinderi (selecționate) sau activități economice; și
- Ajutorul denaturează concurența pe piața comună și să afecteze comerțul între statele membre.

Nu toate ajutoarele de stat sunt incompatibile cu piața internă. Este recunoscut faptul că ajutorul de stat poate fi necesar în anumite circumstanțe pentru o

economie care funcționează bine și este condusă corect: există, prin urmare, o serie de derogări recunoscute de la interdicție. Sprijinul unui expert în acest domeniu este recomandată de-a lungul identificării și testării măsurilor.

Cerințe privind ajutorul de stat în zonele urbane

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3
căutare de contribuții/input-uri pe perioada identificării și testării măsurilor.		

4.6. Mobilitatea redusă

Una dintre principalele caracteristici ale planurilor de mobilitate urbană este nevoia de a asigura și proteja spațiile publice pentru locuitorii unui oraș sau municipiu. În îndeplinirea acestei cerințe, nevoile specifice ale persoanelor de mobilitate redusă (PMR), este o cerință necesară. Asigurarea condițiilor pentru PMR îndeplinește obiectivul PMUD privind furnizarea unei soluții durabile pentru toți locuitorii unui oraș, asigurând incluziunea socială în activitățile citadine. PMR acoperă o gamă relativ largă de populație, inclusiv a celor cu deficiente senzoriale (auz / vedere), deficiențe fizice, precum și cei pentru care mobilitatea este redusă din cauza transportului de bagaje sau în cazul în care sunt însoțite de copii.

Planul de Acțiune pentru persoanele cu handicap 2006-2015 al Consiliului Europei sugerează că principiile Design Universal sunt vitale pentru punerea în aplicare a acțiunilor listate. Concret, statelor membre li se recomandă să pună în aplicare Design Universal² în proiectare pentru noile evoluții în domeniul TIC, transport, mediul construit și cercetarea de produse.

Cerințe PMR (Persoane cu mobilitate redusă) pentru zonele urbane

² Designul universal este acel design (proiectare) al produselor și mediului construit, care poate fi utilizat de un maxim posibil de populație urbană fără a fi necesară refacerea sau adaptarea pentru persoane cu nevoi speciale.

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3
Material Rulant/Vehicule de TPU	Material Rulant/Vehicule de TPU	Vehicule de TPU (dacă este cazul)
Statii/refugii de tramvai/autobuz Statii de metrou/tren	Statii/refugii de tramvai/autobuz	Statii autobuz
Aleii pietonale/trotuare și intersecții	Aleii pietonale/trotuare și intersecții	Aleii pietonale/trotuare și intersecții
Informatii de calatorie/deplasare accesibile	Informatii de calatorie/deplasare accesibile	Informatii de calatorie/deplasare accesibile

4.7. Consultarea

De obicei pot exista un număr mare de părți interesate să se implice în pregătirea unui plan de mobilitate urbană. Consultarea se realizează cel mai bine prin intermediul unui plan de consultare publică bine pregătit, care poate recunoaște contribuția diferitelor părți interesate și problemele probabil a rezulta/a fi ridicate. Un bun plan de consultare va încerca să integreze cât mai multe opinii cu privire la problemele existente, ceea ce va duce la o mai bună înțelegere a problemelor curente, permițând ca aspecte necunoscute să fie evidențiate, iar contribuțiile să fie cu adevărat utile în evaluarea problemelor estimate pentru viitor.

Metodele de consultare includ:

- forumuri deschise, în cazul în care toate persoanele sunt invitate să prezinte punctele de vedere, fie prin scrisoare / e-mail, sau prin intermediul unor sesiuni de informare (zile deschise) sau expoziții;
- Workshop-uri care se angajează cu reprezentanți ai, pentru exemplu:, grupuri de rezidenți/locuitori ai unei zone/cartier, entități comerciale, școli, operatori de transport și alte organizații non-guvernamentale relevante; și
- întâlniri individuale cu reprezentanți ai părților interesate (mai mici), în cazul în care apar probleme-cheie.

Pentru municipii și orașele mai mari, numărul de consultări este probabil să fie mult mai mare și, prin urmare, este necesar un plan de consultare mai detaliat.

Indiferent de dimensiunea zonei de studiu, consultarea părților interesate este în general recomandată în etapele cheie ale planului, după cum urmează:

- consultare largă pentru a informa despre *Definirea problemei și obiective* (etapa 2);
- consultări concentrate/focusate în timpul *Identificării și testării măsurilor* (Etapa 4); și
- consultare largă la finalizarea unui *proiect de Plan de mobilitate urbană durabilă* (Etapa 5)

Cerințe pentru consultare pentru zonele urbane

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3
Consultarea trebuie să includă toate părțile interesate relevante în etapele definite pe durata realizării PMUD, cu metode și management de consultare prevăzute într-un plan de consultare		

4.8. Analiza cost-beneficiu

În cadrul Etapei 4 al PMUD (Identificarea și testarea măsurilor), este necesar să se dezvolte unele mijloace de evaluarea a potențialelor măsuri/intervenții/investiții astfel încât setul optim de soluții să poată fi găsite și incluse în Plan. Pentru proiectele care sunt relativ mature, informații privind costurile și beneficiile pot fi deja disponibile la un nivel detaliat. Pentru măsurile/acțiunile/investițiile proaspăt definite, sunt necesare unele mijloace de estimare a acestor indicatori și, prin urmare, aprecierea valorii relative a proiectului.

Estimarea costurilor și a beneficiilor trebuie să țină cont de faptul că acuratețea acestora ar trebui să fie proporțională cu stadiul de analiză. Acesta a fost deja prezentată în activitățile 4.1-4.3: faptul că o analiză secvențială este adecvată în cazul în care există nevoia consolidării mai multor opțiuni într-un Plan final.

Acest proces etapizat este subliniat mai jos, și este rezumată după cum urmează:

- ❖ O **etapă de screening** inițial în cazul în care măsurile sunt comparate în raport cu obiectivele PMUD pentru a înțelege dacă efectele anticipate susțin obiectivele la un cost rezonabil. În cazul în care costurile sunt necunoscute, ar trebui să fie utilizate o gamă-model de cheltuieli, pentru a permite o înțelegere a nivelului de incertitudine. În cazul în care măsurile nu susțin obiectivele asumate, sau în cazul în care oferă un sprijin limitat la un cost prea ridicat, și există alte opțiuni cu costuri mai mici care ating același (sau mai mult) nivel de sprijin, atunci aceste măsuri cu costuri ridicate ar putea fi eliminate în această etapă;
- ❖ Pentru municipii și orașele mai mari, o **etapă suplimentară pentru selecția interimară** (realizarea listei scurte de proiecte) ar putea fi necesară. Această etapă ar putea apărea în cazul în care există două măsuri concurente referitoare la același obiectiv specific, fiecare oferind o scală diferită de beneficii la un cost diferit. În acest caz, unele analize mai aprofundate pot fi necesare asupra propunerilor concurente pentru a înțelege care este cea mai performantă în raport cu obiectivele și măsurată prin analiza cost-beneficiu și analiza multicriterială. În cazul în care măsurile pot fi preselectate în continuare folosind această abordare, este o metodă utilă pentru a se ajunge la o listă finală de măsuri pentru includerea în Plan;
- ❖ Etapa finală este **aprecierea/evaluarea preliminară**, în care costurile și beneficiile sunt calculate în ceea ce privește designul probabil al proiectului, și cu impactul evaluat prin modelul de trafic sau alte instrumente, după caz. Aceasta produce evaluarea finală a fiecărei măsuri și formează selecția finală a măsurilor care urmează să fie incluse în Plan.

Cerințele tehnice pentru Analiza cost-beneficiu sunt prevăzute în Ghidul CE privind Analiza cost-beneficiu³ și în liniile directe ACB⁴ din România. Aceste documente specifică procedura care trebuie adoptată în evaluarea proiectelor și valorile parametrilor care trebuie utilizați. Aplicarea unei abordări coerente este obligatorie pentru toate proiectele pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru compararea rezultatelor din diferite moduri de călătorie și zone studiate.

Solicitari pentru CBA pentru zone urbane

³ *Guide to Cost Benefit Analysis of Investment Projects: European Commission: July 2008 (update pending)*

⁴ *National Guide for Transport Project Evaluation: Guidance Economic and Financial Cost Benefit Analysis and Risk Analysis (Draft): AECOM: 2014*

Nivelul 1	Nivelul 2	Nivelul 3
Screening, listarea scurta si Evaluare preliminara	Screening si evaluare preliminara	Screening si evaluare preliminara
In mod curent se asteapta 3 scenarii finale diferite agregate pentru a fi evaluate in momentul finalizarii PMUD.	In mod curent se asteapta un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat in momentul finalizarii PMUD.	In mod curent se asteapta un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat in momentul finalizarii PMUD.

4.9. Evaluarea riscurilor PMUD

In momentul redactării listei finale de măsuri propuse pentru a fi incluse in PMUD, este necesara luarea în considerare a riscurilor colaterale ale Planului care pot avea impact asupra posibilitatii de implementare a Planului. Nivelurile de risc ale planurilor reprezintă riscurile care pot apărea în timpul implementării și care pot amenința viabilitatea întregului Plan și care pot apărea:

- unde multe dintre măsurile conținute in Plan sunt relaționate de o singură masură centrală. Acolo unde masura principală nu poate fi îndeplinită (datorita unei întreruperi a finanțării, unor bariere organizaționale sau a unor dificultăți de planificare) va fi limitată posibilitatea implementarii măsurilor de sprijinire. De aceea este important să se asigure că există un surplus de măsuri in cadrul Planului în cazul în care unele dintre acestea nu pot fi indeplinite în cel mai scurt timp.
- unde măsurile individuale nu au fost pe deplin înțelese (ca si complexitate) în cadrul perioadei de pregatire a Planului și care poate mări substanțial perioada de timp necesara furnizarii lor. Aceasta poate include lipsa intelegerii costurilor reale, a beneficiilor sau a masurilor cu impact social/de mediu.
- când Planul nu a putut fi dezvoltat pe baza unor consultari suficiente. Aceasta poate conduce la dezvoltarea unor obstacole in timpul perioadei de implementare a proiectelor.

O evaluare a riscurilor este o parte importantă a oricărui PMUD indiferent de nivelul zonelor urbane. Complexitatea evaluării riscurilor va crește totuși, pe măsură ce tot mai multe măsuri vor fi luate in considerare, iar lista de beneficiari se va largi.

4.10. Evaluarea strategică de mediu (SEA)

În conformitate cu Directiva Generala 1076/2004 (care transpune Directiva 2001/42/CE asupra evaluării efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului) Planurile de Mobilitate Urbană vor fi supuse procedurilor de evaluare a mediului, SEA. Acest proces se va derula pe întreaga perioadă de pregătire a PMUD și va începe atunci când prima variantă a planului va fi validată în cadrul Etapei 4.

Raportul de mediu (SEA) identifică, descrie și evaluează efectele semnificative de mediu ale implementării PMUD, la fel și pentru oricare alte alternative rezonabile la PMUD, luând în considerare obiectivele și suprafața sa geografică.

Raportul va include, de asemenea, informații referitoare la alte evaluări adecvate și la impactul transfrontalier, dacă este relevant. Problematika schimbărilor climatice va fi de asemenea cuprinsă în raportul SEA, centrată asupra obiectivelor existente privind schimbările climatice și asupra sarcinilor care trebuie integrate în PMUD. Raportul va lua în considerare, de asemenea, impactul pe care schimbările climatice previzionate îl poate avea asupra Planului.

În conformitate cu solicitările legale, raportul asupra mediului trebuie întocmit de o persoană fizică sau juridică care îndeplinește condițiile art.1 sau ale art.10(2) din ordinul Ministrului 1026/2009 emis de Ministerul Mediului referitor la condițiile de desfășurare a studiilor de protecție a mediului.

5. Ghid de achiziții publice al Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

5.1. Introducere

Achiziția publică privind Consultantul (echipa tehnică) este prevăzută în cadrul *Etapei 1.1. Secțiunea 2* a acestei Note de Indrumare.

În cadrul stabilirii *Echipei tehnice*, vor trebui luate în considerare următoarele:

- *Echipa tehnică* este, în general, contractată de către consultanții externi care au expertiza tehnică necesară pentru a prevedea sarcinile echipei tehnice. Cu atât mai mult, se va cauta să se includă în cadrul *Echipei Tehnice*

personal aparținând *Autorității Contractante* pentru a se asigura transferul de cunoștințe. Aceasta poate fi îndeplinită prin alocarea de personal *Echipei Tehnice*, ulterior instruirea și atribuirea sarcinilor pentru acest personal va deveni responsabilitatea *Consultantului* pentru o perioadă bine definită de timp.

- Contractarea Consultantului (*echipei tehnice*) poate lua ceva timp până când procesul de achiziție va fi completat în întregime. Este de așteptat să dureze, de la lansarea procedurii de achiziție publică o perioadă între 6 și 12 luni pentru ca o echipă tehnică să fie pe deplin organizată, pentru municipii cel puțin.
- *Echipa tehnică* solicită un sprijin susținut din partea *Grupului de Coordonare* respectiv a *Responsabilului de Proiect* din partea *Autorității Contractante*. Fără o îndrumare clară din partea *Grupului de Coordonare*, de la un feedback constructiv de la planificarea acțiunilor până la realizarea Planului, nu este posibil ca echipa tehnică să reușească să dezvolte un PMUD robust.

5.2. Termeni de referință

Scopul PMUD pentru selectarea echipei tehnice este elaborat în cadrul termenilor de referință. Termenii de referință vor trebui să stabilească următoarele informații:

- Istoricul studiului și originea nevoii de redactarea a unui *Plan de mobilitate*;
- Îndrumări relevante și standarde de urmat în redactarea Planului;
- Toate informațiile/studiile existente valabile și care pot fi consultate;
- Îndatoririle de serviciu ale *echipei tehnice*;
- Îndatoririle care vor fi întreprinse de către *Grupul de Coordonare* respectiv de către *Responsabilul de Proiect* al *Autorității Contractante*;
- Solicitățile privind consultarea publică care vor fi realizate de către *Echipa tehnică*;
- Programarea raportărilor și procedurile privind aprobarea rezultatelor;
- O programare în timp continuând datele de început și de sfârșit ale contractului
- Instrucțiuni de ofertă.

Un model de *Termeni de referinta* va fi inclus în Anexa 2 la acest Ghid orientativ. Acești *Termeni de referință* vor fi modificați după cum se consideră necesar de către *Autoritatea contractantă* pentru a reflecta nevoile specifice ale Zonei de studiu.

Asistenta tehnică ar fi util să fie asigurată pentru ca *Termenii de Referință* să transmită cât mai exact posibil, solicitările, pentru a permite ofertanților să înțeleagă în mod clar atât volumul cât și scopul activităților necesare.

Trebuie evitați termenii vagi sau nedefiniți, deoarece pot introduce un risc mare pentru oferte sau pentru cuantificarea, cu precizie, a pretului – ceea ce poate conduce la o subevaluare sau poate crește riscul unei achiziții incomplete sau de o calitate scăzută.

5.3. Metode de ofertare

Pentru orașe sau localități mari, se obișnuiește atribuirea unei singure zone de studiu către *Echipa Tehnică*. **Pentru zonele de studiu mai mici, pot fi incluse într-un singur contract mai multe orașe mici. Aceasta poate fi o metodă relativ de succes, în mod special pentru municipiile/orașele relationate strâns și poate îmbunătăți atât consistența cât și eficiența studiului.** Nu este mai puțin important ca această metodă să solicite o mai atentă analizare a ofertelor pentru a asigura ca echipele sunt calificate și beneficiază de suficiente resurse.

Pentru ofertare, sunt valabile două abordări:

- **O procedură deschisă**, în care termenii de referință sunt emiși către orice organizație/companie care dorește să se prezinte ca ofertant. Avantajul acestei proceduri deschise este, în mod normal, un echilibru pret-calitate.

Sau

- **O procedură restrânsă/selectivă**. Prin această procedură, o solicitare inițială de oferte este emisă iar prezentările conțin informațiile de bază pentru companii/organizații. Aceste informații vor micșora lista ofertanților către aceia care îndeplinesc criteriile minime și, prin urmare, vor fi luate în

considerare cele care au pregătirea corectă și nivelul de resurse (*Lista Restrânsă*). *Termenii de Referință* vor fi transmiși, prin urmare, către ofertanții din lista restrânsă. Pentru *Procedura Restrânsă*, avantajul este, în mod obișnuit, obținerea celui mai mic cost de ofertă în măsura în care toți ofertanții se consideră că îndeplinesc condițiile de pregătire și dispun de resursele necesare.

Procedura deschisă solicită o perioadă globală de ofertare mai scurtă. Cu atât mai mult, este extrem de important ca procedura deschisă să nu aibă ca element de departajare cel mai scăzut cost al ofertei. Planificarea studiilor poate fi greu de enunțat în-*extenso* în cadrul documentelor *Termenilor de referință* sau a celor de *Ofertă*, și prin urmare este de multe ori necesar să se bazeze pe competențele și experiența Consultantului. Cel mai scăzut preț este un criteriu care este posibil să conducă la rezultate slabe ale muncii depuse de către experți de calitate redusă.

În cazul *Procedurilor Restrânse*, acolo unde avantajul este dat de conformizarea ofertanților, se solicită o procedură foarte elaborată a *Termenilor de referință*, pentru a asigura că întregul scop al muncii poate fi înțeles și, în mod adecvat, apreciat financiar de către ofertanți.

În ambele cazuri se recomandă ca procesul de ofertare să solicite o planificare a resurselor care să cuprindă perioada de timp necesară consultantului, pentru fiecare sarcină, precum și modul în care resursele zilnice vor fi utilizate pentru generarea sumei finale.

În acest mod orice neînțelegere de către ofertant (ex. pot fi alocate 2 zile pentru o sarcină la care sunt de așteptat în mod normal 20 de zile) a sarcinii poate fi identificată.

De asemenea, aceasta poate permite ca orice preturi neobișnuit de scăzute, anormale, să fie identificate. (și care pot de asemenea ridica probleme referitoare la calitatea asemănătoare cu prețul a livrabilelor – preț redus-calitate redusă).

Termenii de referință care vor fi cuprinși în Anexă se vor referi la Procedura de Licitare Deschisă. Termenii stabilesc un număr minim de criterii care ar trebui

indepliniti de catre Expertii cheie si de catre consultanții care prezinta oferte. Acolo unde aceste criterii sunt indeplinite, avantajul este realizat prin evaluarea preț/calitate.

Se remarca faptul ca evaluarea ofertelor folosind aceasta evaluare preț/calitate poate fi mai dificila. Astfel, se observa uneori cazul in care o Autoritate Contractanta poate solicita sprijin extern pentru evaluarea ofertelor. Acest sprijin poate veni din partea altor Autoritati/Ministere sau din partea unor consultanti externi care nu sunt implicati in procesul de ofertare. Acest efort aditional este o bună investitie si poate imbunatati munca subsecventa din cadrul contractului.

Procedurile de atribuire trebuie să respecte legislația națională in domeniul achizițiilor publice și trebuie să reducă criteriile restrictive care pot afecta selectia transparentă a consultanților.

6. Anexe

6.1. Anexa I – Structura Planului de mobilitate urbana durabilă

(conform unei variante preliminare a Normelor ce urmează a fi aprobate pentru aplicarea Legii 350)

P.M.U.D. este structurat dupa 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 al 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

Partea 2

5. Obiective si directii de actiune

- 5.1. La scara periurbană/metropolitană
- 5.2. La scara localităților
- 5.3. La nivelul cartierelor /zonelor cu nivel ridicat de complexitate

6. Scenarii de mobilitate pe baza modelului de trafic

- 6.1. Scenariu de mobilitate la scara periurbană/metropolitană
- 6.2. Scenariu de mobilitate la scara localității
- 6.3. Scenariu de mobilitate la nivelul cartierelor /ariilor cu nivel ridicat de complexitate

Partea 3

7. Planul de actiune

- a) Interventii 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

8. Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

6.2. Anexa II - Model Termeni de referinta

Va fi pusă la dispoziție în primul semestru al anului 2015.