



European Bank
for Reconstruction and Development



Elaborarea Planului de mobilitate urbana durabila - regiunea Bucuresti – Ilfov si 7 poli de crestere

Proiect realizat in cadrul unui Memorandum de intelegere cu Guvernul Romaniei – finantat prin
Programul Operational Regional 2007-2013

Termen 30 noiembrie 2015



Planul de mobilitate urbana – conform Legii 350/2001 reactualizata in 2013



European Bank
for Reconstruction and Development

- **Planul de mobilitate urbană** reprezintă o **documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială** periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.
- Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală **îmbunătățirea accesibilității localităților** și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.
- Planul de mobilitate urbană **se adresează tuturor formelor de mobilitate** și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.



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)

Cele 8 planuri vor asigura:

Aplicarea conceptelor si politicilor europene de planificare si management pentru o mobilitate durabila adaptata conditiilor specifice oraselor din Romania

Identificarea nevoilor de investitii/masuri pe termen scurt, mediu si lung pina in 2030, care sa duca la realizarea unui sistem de transport urban durabil prin:

OBIECTIVE

1. **ACCESIBILITATEA** - Facilitarea accesului tuturor la locurile de muncă și la servicii;
2. **ÎMBUNĂTĂȚIREA SIGURANȚEI ȘI SECURITĂȚII;**
3. **PROTECTIA MEDIULUI** - Reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
4. **EFICIENTA ECONOMICA** - Creșterea eficienței și a eficacității costurilor pentru transportul de persoane și mărfuri;
5. **CALITATEA MEDIULUI URBAN**

Viziunea de dezvoltare a mobilitatii – **Realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil si sigur, care sa promoveze dezvoltarea economica, sociala si teritoriala si care sa asigure o buna calitate a vietii**

Planificarea tuturor formelor de transport motorizat si nemotorizat / de pasageri sau marfa, in miscare sau stationar

- **Transportul în comun:**
- **Transportul nemotorizat**
- **Intermodalitate**
- **Siguranța rutieră urbană**
- **Transportul rutier (în mișcare și staționar)**
- **Logistica urbana**
- **Gestionarea mobilității**
- **Sisteme de transport inteligente**



Elaborarea planurilor de mobilitate durabila trebuie sa se bazeze pe un proces de consultare cu specialisti, factori de decizie, administratie locala, mediul de afaceri, societatea civila si orice alta structura care poate contribui la realizarea unui plan de calitate

Exemple de bune practici poli de crestere /BI



European Bank
for Reconstruction and Development





European Bank
for Reconstruction and Development





Importanta planificarii - Citeva cifre despre Romania



European Bank
for Reconstruction and Development

- **Dublarea numarului de autoturisme in ultimii 10 ani la aprox 4 mil. (SDTR)**
- **Zonele urbane construite au crescut** de la 226.777 ha in 1993 la 305.308 ha 2000 si 435.050 ha 2011 (date MDRAP)
- **Extinderea strazilor modernizate doar cu 20%** - cea mai mare crestere – Judetul Ilfov – crestere 400% de la 86 km in 2002 la 354 km in 2011
- **Mai mult de o treime din străzi rămân nemodernizate.** La nivel de județ Mehedințiul se evidențiază ca având cea mai mare pondere a drumurilor modernizate (84%), urmat de Constanța (77%), Covasna (76%), Giurgiu (75%) și Gorj (76%).

http://sdtr.ro/upload/RAPOARTE%20SI%20ANALIZE/Transporturi/Raport%20de%20expertiza%20Transporturi_v2.pdf

- **Rata de accidente/ fatalitate - 91 in Romania fata de 51 media Uniunii Europene** (Bulgaria 90 si pe ultimul loc Letonia -105)
- http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf
- **Transportul public local de pasageri se află în continuă scădere începând cu anul 1990. Numărul localităților urbane cu transport public de pasageri a scăzut continuu** de la 115 în anul 2000 la 95 în anul 2007 si 68 in 2012 din care numai 17 au transport electric.
 - **Lungimea km linie simpla pentru infrastructura transportului public (tramvai și troleibuz) înregistrează aceeași tendință descendenta continuu în ultimul deceniu, lungimea liniei simple scăzând cu 10% în perioada 2000-2010 pentru tramvaie, respectiv 51% pentru troleibuze iar numărul vehiculelor în inventar tramvaie și troleibuze s-a redus constant (25% reducere în cazul tramvaielor în perioada 2000-2009);**

Citeva cifre despre Romania (cont.)

- Conform SDTR - Singura categorie de transport public care a cunoscut o creștere în cei 10 ani monitorizați este metroul, însă putem afirma că este o creștere modestă și într-un ritm extrem de lent. În rest, troleibuzele au avut cea mai mare restrângere de rute, fapt corelat cu scăderea numărului de vehicule de tip troleibuz.
- Singurele județe care au înregistrat creșteri ale lungimilor rutelor sunt:
 - până în 10% Prahova
 - până în 5% Arad, Bihor, Botoșani și București.
- Județele Iași și Brașov au avut cele mai dramatice scăderi ale lungimilor rutelor, peste 65%
- Implicațiile rețelei de transport asupra dezvoltării teritoriale sunt multiple. Astfel, la nivel intraregional, rețeaua de transport inadecvată împiedică dezvoltarea orașelor mici și mijlocii, a comunelor și a satelor. Multe zone nu dispun de rețele rutiere de transport suficiente între localități foarte slab dezvoltate (de exemplu, în Delta Dunării, Munții Apuseni, Carpații de Curbură, podișul Mehedinți), determinând chiar izolarea unor localități.
- Forța de muncă din zona rurală, care are o pondere de 45,2% în România, este dificil de valorificat dată fiind mobilitatea redusă care nu se poate îmbunătăți din cauza infrastructurii de transport deficitare.
- Adâncirea disparităților interregionale și intraregionale cu precădere în Regiunea Nord-Est, Sud, Sud-Vest și Sud-Est, unde deja sunt înregistrate riscuri de excluziune și sărăcie mai ridicate decât media națională ;
- Depopularea unor regiuni, în special zonele rurale, și zonele cu accesibilitate redusă.
- Intermodalitate: Conexiunile între gări, aeroporturi și șosele sunt deficitare

Concluzie: Sectorul transporturi

- (1). nu susține dezvoltarea economică prin asigurarea de locuri de muncă și contribuția în PIB,
- (2). nu contribuie la dezvoltarea policentrică a României și legarea rețelelor de orașe naționale de cele din UE, și
- (3). nu ajută la creșterea coeziunii teritoriale și reducerii disparităților existente

- ❑ Sustinerea dezvoltarii policentrice a teritoriului national;
- ❑ Sprijinirea dezvoltarii zonelor economice cu vocatie internationala;
- ❑ Asigurarea unei conectivitati crescute a oraselor mici si mijlocii cu orasele mari;
- ❑ Sustinerea dezvoltarii infrastructurii de baza prin asigurarea accesului tuturor localitatilor la servicii de interes general;
- ❑ Intarirea cooperarii intre autoritatile publice de la diferite niveluri administrative in scopul asigurarii unei dezvoltari armonioase a teritoriului national.

Metodologia de elaborare PMUD

**VIZIUNE DE
DEZVOLTARE A
MOBILITATII**

**OBIECTIVE
STRATEGICE**

**TINTE DE ATINS 2020;
2030**

**ANALIZE SI
COLECTARE DATE
(institutionale/ sondaje)**

**ELABORARE SI
CALIBRARE
MODEL IT
TRANSPORT**

**STABILIRE OBIECTIVE
OPERATIONALE pe
baza problemelor
identificate**

**ELABORARE
SCENARIU DE
REFERINTA 2020;
2030**

**ELABORARE PACHET
MINIMAL / OBLIGATORIU
DE MASURI / PROIECTE
(institutionale, legislative,
zone pietonale, facilitati
pentru persoane cu
dificultati de mobilitate,
piste de biciclete, calitate
servicii transport public,
politica de parcare**

**ELABORARE PACHET
DE MASURI / PROIECTE
pe baza de analize
alternative specifice
fiecarui pol de crestere
si buget estimativ**

Fise de proiecte

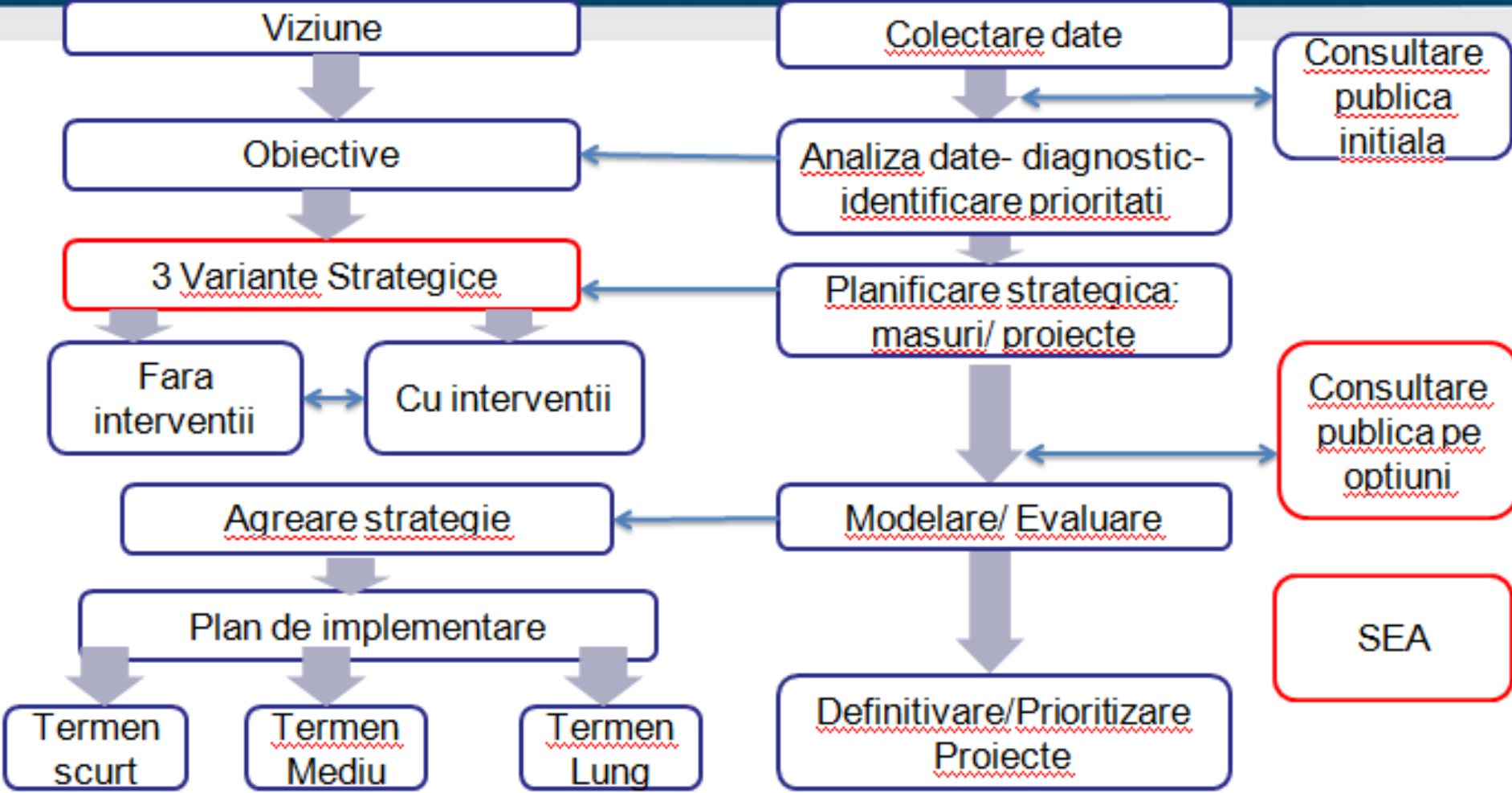
**ELABORARE
DOCUMENTATIE
PENTRU SEA/ aviz
de mediu**

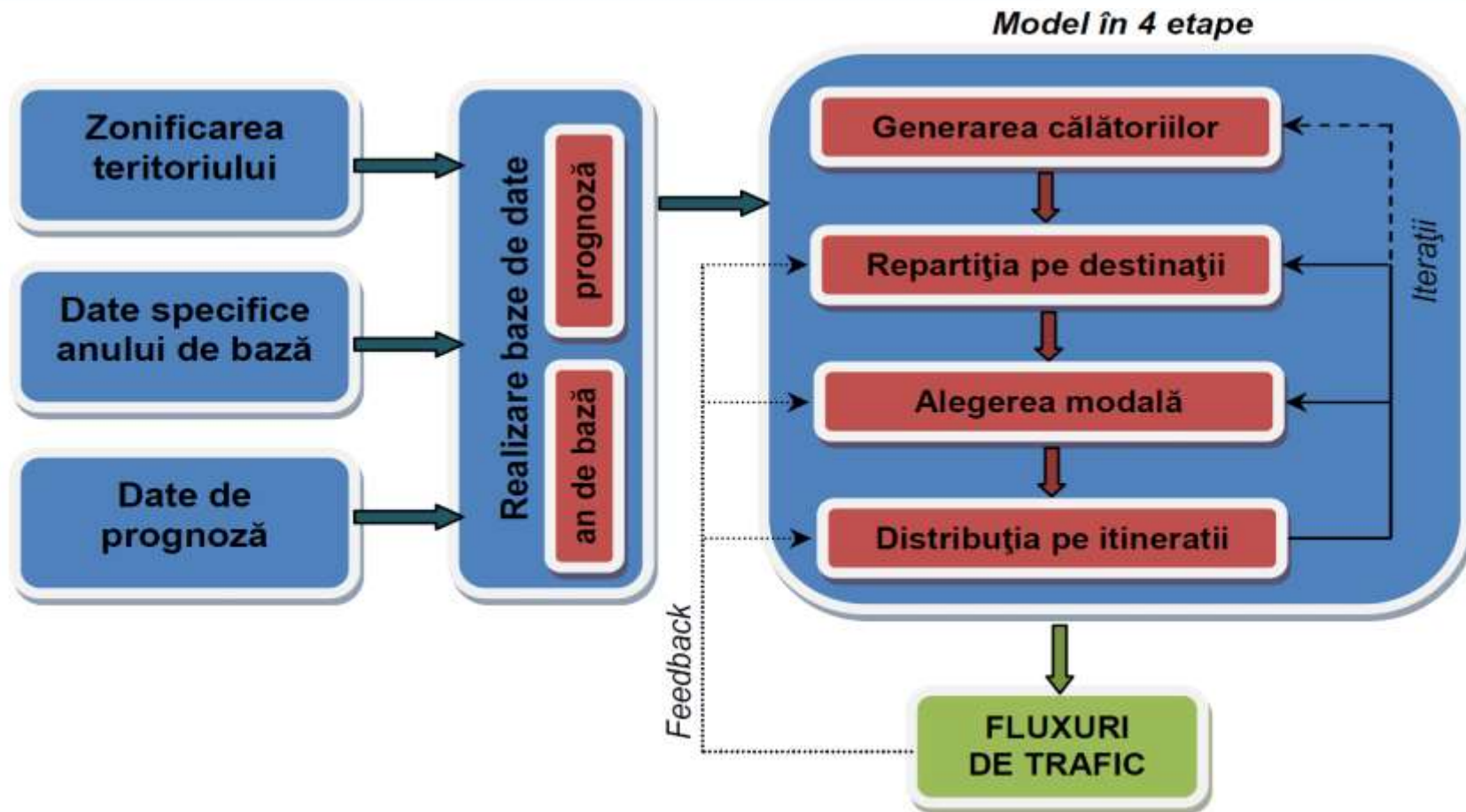
**FINALIZARE PMUD
TRANSFER
RESPONSABILITATI
IMPLEMENTARE**

**COMUNICARE
TRAINING**

**PREZENTARE PMUD IN
STRUCTURILE DE AVIZARE**

Schema logica a realizarii PMUD





- Date socio-economice
- Anchete in gospodarii
- Anchete de trafic

An de baza
Orizonturi de prognoza

1. Procesul de colectare a datelor se desfasura in general cu dificultate, in special colectarea datelor pe baza anchetelor in gospodarii.
2. Perioada de colectare a datelor trebuie sa reflecte situatia normala (lunile octombrie-noiembrie; februarie -mai)
3. Procesul SEA se initiaza in fazele de finalizare a planificarii PMUD (din faza de Draft a Planului de mobilitate si dureaza intre 3 si 6 luni)

Alocare de timp si resurse suficiente acestor procese

Proiectele propuse sa prevada implementarea solutiilor de reducere a consumurilor, de reducere a emisiilor si a solutiilor smart.

Atentie speciala acordata accesibilizarii spatiului public pentru toate categoriile de utilizatori (mobilitate redusa, exclusiune sociala, etc).

Atentie deosebita acordata procesului participativ, atat pentru realizare cat si pentru implementare

Pachetul de recomandari din partea structurilor UE (Carta Alba, Comunicarile Comisiei, Ghidul de elaborare PMUD, etc.)

REGULAMENTUL (CE) Nr 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar si rutier

Legea 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.

Programul Operational Regional 2014-2020 componenta dezvoltare urbana - PMUD – conditionalitate ; METROREX- finantare prin POIM; transport MAGURELE - proiect ELI

Planul de mobilitate urbana durabila se va corela cu planul national de transport, cu planul de urbanism general (PUG), cu strategiile locale si regionale de dezvoltare urbana cit si cu strategiile sectoriale de servicii sociale, sanatate, educatie, creerea de locuri de munca si dezvoltare economica.

Carta Alba a Transporturilor CE 2011

1. **Reducerea emisiilor de carbon în transporturi cu ... pînă în 2030.**
 2. **Cresterea numarului de calatori care utilizeaza transportul in comun cu ...%**
 3. **Cresterea infrastructurii de transport urban/periurban electric cukm**
 4. **Realizarea unei retele pentru circulatia pe bicicleta dekm**
 5. **Realizarea unui transport public integrat;**
- Reducerea emisiile de carbon în transporturi cu 60% pînă în 2050
 - 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 transport;
 - Transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere

- **Art.16 - Conținutul cadru al P.M.U. este:**
 1. Introducere
 2. Analiza situației existente
 3. Modelul de transport (obligatoriu pentru localitățile de rang 0 și 1)
 4. Evaluarea impactului actual al mobilității
 5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane
 6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane
 7. Evaluarea impactului mobilității în cazul celor 3 scenarii
 8. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung
 9. Planul de acțiune
 10. Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană

- Pe baza referatelor elaborate de către structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului și de către structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei ședințe comune la care participă **Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, 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.



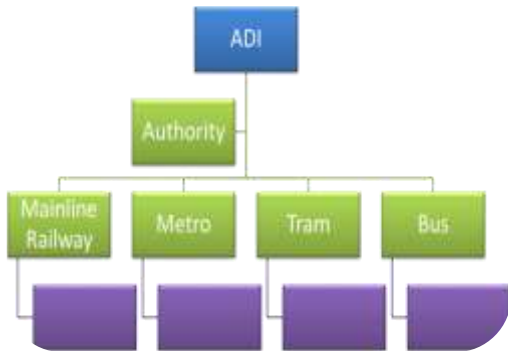
**Integrare
tarifară**



**Politică de
parcare**



**Rezolvarea lipsei de
întreținere
corespunzătoare**



**Restructurare
instituțională**



**Transportul
nemotorizat -
pietonal și cu
bicicleta**



**Siguranță
rutieră**

Aura Raducu

Principal Manager
Municipal and Environmental Infrastructure
European Bank for Reconstruction and Development
Metropolis Center 56-60, Iancu de Hunedoara Bd., 3rd
floor,
Sector 1, Bucharest, Romania
Tel: +40 21 202 7100
email – raducua@ebrd.com

Geanina Suditu

Project Manager-
Mobilitate urbana, contracte de servicii publice și
consultanță instituțională
METROUL SA- Consultanță și Proiectare
www.metroul.ro
Tel: +40 729.039.503
email – geanina.suditu@metroul.ro



The screenshot shows the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) website. The header includes the EBRD logo, navigation links (Home, About, News and Events, Working with Us, Research and Publications), a search bar for EBRD, and language options (English, Romanian). The main content area features a large image of a city street at night with the heading "What is the EBRD?" and a sub-heading "We work together with the private sector financing projects in 29 countries from central Europe to central Asia." To the right of this image is a "KEY FACTS" section with four bullet points: "We invest mainly in private enterprises", "We have a network of more than 1,000 clients across our region of operations", "We build financial stability, strong corporate growth and modern infrastructures", and "We promote sustainability, energy efficiency and low carbon economies." Below the main image is an "ABOUT US" section with a paragraph: "Since our establishment in 1991 we have become the largest financial investor in our region of operations which stretches from central Europe and the Western Balkans to central Asia. With the ability and willingness to bear risk on behalf of our clients, we help their countries in the region to become open, market economies. We are owned by 61 countries, the European Union and the European Investment Bank." At the bottom, there are four smaller sections: "What we do" (invest in projects, engage in policy dialogue), "Our history" (established following the fall of the Berlin Wall in 1991), "Where we are" (work in 29 countries across central and eastern Europe and central Asia), and "Governance and sustainability" (a clearly defined set of standards governs all our work).