

**ANEXA 6 - Structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă****(model orientativ)**

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

Secțiunea	Subsecțiunea	Descrierea orientativă
<b>(1) P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)</b>		
<b>1. Introducere:</b>	1.1 Scopul și rolul documentației:	Evidențiați aria de acoperire geografică a P.M.U.D. Justificați de ce aria selectată este cea mai potrivită din punct de vedere al transportului, al utilizării terenului și al considerentelor de ordin economic. Explicați care sunt scopul și obiectivele Planului.
	1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială:	Prezentați modul în care P.M.U.D. se va corela cu alte documente de planificare spațială relevante, de la nivel local, regional și național. Descrieți modul în care P.M.U.D. susține politicile adoptate de la nivel regional și național, țintele stabilite și cerințele legale.
	1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale:	Descrieți alte documente strategice sectoriale, care sunt în vigoare în aria geografică a P.M.U.D. și care fundamentează politicile referitoare la: planificarea utilizării terenului, sănătate, economie, locuire și mediu. Prezentați o analiză a modului în care P.M.U.D. susține aceste politici.
	1.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor:	Descrieți viziunea generală pentru dezvoltarea economică, socială și de mediu a U.A.T.-urilor și explicați modul în care P.M.U.D. va susține această viziune.
<b>2. Analiza situației existente:</b>	2.1 Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice:	Prezentați următoarele aspecte, cu respectarea, după caz, a prevederilor art. 15, alin. 9 din Normele metodologice (Ord. nr. 233/2016): populația existentă, distribuția populației, tendințele demografice, structura populației pe grupe de vârstă, densitatea populației; se pot utiliza mijloace vizuale (tabele, grafice) și se va specifica sursa datelor de referință.

		<p>Prezentați informații referitoare la structura ocupațională la nivelul întregii populații, pe sectoare de activitate, pe categorii de vârstă și distribuția locurilor de muncă.</p> <p>Descrieți nivelul populației active din punct de vedere economic, modelul de dezvoltare al orașului, cauzele șomajului etc.</p>
	2.2. Rețeaua stradală:	<p>Prezentați date și descrieri/reprezentări grafice referitoare la rețeaua stradală, precum: informații referitoare la traseele principale, ierarhia străzilor, starea fizică a acestora, o analiză a condițiilor de siguranță rutieră (prin ilustrarea datelor agregate și prin indicarea zonelor cu frecvență mare a accidentelor și a cauzelor pentru producerea acestora), areale unde se înregistrează congestii/întârzieri semnificative/gâtuiuri în rețelele de transport, informații cheie privind durata călătoriei.</p> <p>Faceți referire la datele colectate prin sondaje și măsurători (raportate în secțiunea 3.2), pentru a susține cele prezentate în această subsecțiune.</p> <p>Furnizați o analiză a locurilor de parcare existente, arătând care este proporția locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora, o evaluare a gradului de ocupare/a capacității/a cererii, a calității parcărilor existente, precum și problemele asociate cu acestea. Aceste date privind locurile de parcare pot fi prezentate grafic, pentru anumite zone din oraș, identificate/definite de către elaboratorul P.M.U.D.</p>
	2.3 Transport public:	<p>Prezentați date și descrieri grafice despre rețeaua și serviciile de transport public.</p> <p>Prezentați informații despre modurile de transport public, inclusiv localizarea acestora, frecvența în cadrul rețelei, programului de transport, aspecte privind eliberarea biletelor și tarifele practicate, caracterul adecvat al traseelor, starea fizică a infrastructurii și a vehiculelor, analiza condițiilor de siguranță,</p>

		<p>areale unde se înregistrează congestii/ întârzieri semnificative/ gâtuiuri în rețelele de transport public, informații cheie privind durata călătoriei.</p> <p>Se vor prezenta informații asupra modului de organizare existent al serviciilor de transport public, operatorul de transport, contractul de servicii publice și procedura utilizată pentru contractarea/încredințarea acestor servicii.</p> <p>Furnizați o analiză suplimentară pentru a arăta cererea de transport public, gradul de ocupare al coridoarelor principale și al serviciilor de transport public în cadrul rețelei. Faceți referire la datele colectate prin sondaje și măsurători (raportate în secțiunea 3.2) pentru a susține cele prezentate în această subsecțiune.</p> <p>Întreprindeți o analiză a accesibilității la nivel local și la nivelul rețelei de transport public.</p>
	2.4 Transport de marfă:	<p>Descrieți și explicați volumul/nivelul circulației transportului de marfă prin rețeaua de transport (rețeaua de drumuri, căile ferate sau căile navigabile, după caz) și volumul transferului intermodal, precum și localizarea acestor fluxuri.</p> <p>Evidențiați arealele principale care atrag/generează transport de marfă în interiorul ariei PMUD și explicați cum este organizată/asigurată în prezent această activitate de transport.</p> <p>Descrieți problemele principale care apar ca urmare a desfășurării transportului de marfă (de ex. problemele întâmpinate de către companiile de transport de marfă și de către ceilalți utilizatori ai rețelei de transport, în principal a celei rutiere) și localizarea acestora.</p>
	2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă):	<p>Descrieți facilitățile existente pentru cicliști, pietoni și persoane cu mobilitate redusă. Pentru fiecare din aceste moduri de transport, descrieți infrastructura existentă, calitatea acesteia, cota modală, nivelul de serviciu (bun/rezonabil/satisfacator) furnizat</p>

		pentru cicliști/pietoni, probleme frecvente de siguranță și accesibilitate.
	2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare):	Furnizați o descriere a utilizării prezente a Sistemelor Inteligente de Transport (tehnologia pentru controlul/managementul traficului), disponibilitatea în timp real a datelor, structurile instituționale/organizaționale, precum și responsabilitățile aferente pentru organizarea traficului și a transportului în aria P.M.U.D. Se pot menționa eventualele decalaje în aceste responsabilități, care reduc siguranța, eficiența și eficacitatea rețelei de transport.
	2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);	Definiți zonele specifice din cadrul ariei P.M.U.D., unde sunt identificate aspecte complexe ce țin de transportul multi și intermodal. Acestea includ zonele istorice urbane, zonele unde vehiculele de marfă și de bunuri sunt predominante, cum ar fi zonele comerciale/logistice, zonele cu atracții turistice, zonele intermodale (cum ar fi gările, autogările, aeroporturile), unde există o mare concentrare a fluxurilor de transport. Explicați caracteristicile principale asociate cu fiecare dintre aceste locații, cuantificați traficul/cererea de transport existentă și descrieți problemele existente de transport/mobilitate.
<b>3. Model de transport</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pentru orașele de rang 0 și I este obligatorie utilizarea unui model de transport multi-modal sau a unui model de alocare între moduri;</li> <li>Pentru orașele de</li> </ul>	3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	<p>Cu referire la Documentul Jaspers<sup>1</sup> pentru Modelarea în transporturi, prezentați informații de bază cu privire la modelul de transport, incluzând:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tipul modelului ce urmează a fi dezvoltat (multi-modal, model de alocare între moduri sau un model simplu);</li> <li>- Acoperirea spațială a modelului (aria de studiu);</li> <li>- Anul de bază al modelului și anii de prognoză selectați;</li> <li>- Informația care va fi furnizată de model,</li> </ul>

<sup>1</sup> The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014. [www.jaspersnetwork.org](http://www.jaspersnetwork.org)

<p>rang II și III, modelul de transport poate fi prezentat sub forma unui model simplu, care să indice fluxurile existente și viitoare de transport, sub forma unei foi de calcul;</p>		<p>e.g. fluxurile de călători/km, volumele de marfă în vehicule/km, timpul total agregat, distanțele de călătorie, emisiile de GES din rețea, totalul fluxurilor de origine și destinație, cote modale, întârzieri etc);</p> <p>-Softul care va fi utilizat pentru dezvoltarea modelului (de exemplu, CUBE, VISUM, TRANSCAD, EXCEL, VISSIM, PARAMICS, SATURN, EMME);</p>
	3.2. Colectarea de date:	<p>Cu referire la Documentul JASPERS pentru Modelarea în transporturi, prezentați datele colectate.</p> <p>Prezentarea ar trebui să includă locația pentru fiecare sondaj/ măsurătoare, mărimea eșantionului, perioada de timp în care s-a efectuat colectarea datelor, intervalele de timp zilnice, metodele de colectare a datelor (inclusiv dacă modul de colectare a fost automat sau manual și cu ce mijloace s-a efectuat), specificarea tipurilor de date colectate (de exemplu, clase de vehicule, destinația călătoriilor, durata călătoriilor, gradul de ocupare al mijloacelor de transport public, gradul de ocupare al locurilor de parcare) etc.</p>
	3.3. Dezvoltarea rețelei de transport:	<p>Descrieți acoperirea spațială a modelului de transport și indicați structura rețelei rutiere din acea arie, structura rețelei de transport public și intersecțiile. Explicați care sunt categoriile de drumuri, cum sunt definite și modelate capacitățile aferente, de exemplu, capacitățile pe categorii/tronsoane de drum, sau capacitățile la intersecții. De asemenea, explicați modul în care modelul de transport se integrează cu cererea externă din, de exemplu, modelele naționale (de ex. Modelul Național de Transport) sau regionale.</p>
	3.4. Cererea de transport:	<p>Prezentați zonele de modelare identificate (în care este împărțită aria de studiu a modelului de transport) și ilustrați cererea pe rețeaua de transport. De asemenea, stabiliți modurile de transport și destinația călătoriilor, care au stat la baza construcției</p>

		matricelor de deplasări. Explicați cum au fost construite matricele pentru anul de bază al modelului, prin utilizarea unor date și informații din modelele existente (cum ar fi Modelul Național de Transport).
	3.5. Calibrarea și validarea datelor:	<p>Prezentați calibrarea și validarea modelului, realizată în concordanță cu documentul Jaspers privind Modelarea în transporturi. Demonstrați că prin validarea finală se confirmă că modelul este considerat adecvat scopului.</p> <p><b>Calibrarea</b> reprezintă procesul de ajustare în mod repetat a elementelor aferente modelului de transport pentru anul de referință, astfel încât modelul va asigura o reproducere fidelă a condițiilor/datelor observate din anul de referință.</p> <p><b>Validarea</b> reprezintă procesul de comparare a modelului de transport calibrat pentru anul de referință cu datele independente observate (de ex. din alte locații decât cele utilizate pentru calibrare), cu scopul de a verifica modelul calibrat pentru anul de referință (dacă reflectă, în mod suficient, realitatea).</p>
	3.6 Prognoze:	<p>Prezentați pentru anul/anii de prognoză, dezvoltarea matricei cererii și rețeaua de transport corespunzătoare scenariului “a face minimum”<sup>2</sup> (scenariul de referință). Aratăți datele și previziuni utilizate pentru dezvoltarea matricei cererii și a rețelei de transport pentru anul/anii de prognoză.</p> <p>Prezentați rezultatele aferente rulării modelului pentru anul/anii de prognoză în vederea ilustrării schimbărilor în cererea de transport, a schimbărilor în congestia/întârzierile din trafic, a schimbărilor în utilizarea modurilor de transport – ilustrați această informație utilizând reprezentări grafice și argumentând</p>

<sup>2</sup> Scenariul “A face minimum” mai este denumit și „Scenariul de referință” sau “Continuarea activității obișnuite”(“Business as usual”)

		problemele suplimentare de transport și de mobilitate care se vor ivi pe perioada P.M.U.D. în cazul scenariului “A face minimum”.
	3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	<p>Prezentați rezultatele modelului de transport pentru scenariul “A nu face nimic” aferent anului/anilor de prognoză, evidențiind cum activitatea de transport, implicit performanța sistemului de transport, va fi afectată în absența oricăror acțiuni. Rezultatul ar trebui să fie prezentat utilizând ieșirile cantitative din modelul de transport, care să susțină argumentarea.</p> <p><b>Scenariul “A nu face nimic”</b> surprinde situația corespunzătoare anului de bază și este creat utilizând date complete/precise referitoare la populație, date de natură economică, de mediu etc., iar în ceea ce privește transportul, acest scenariu cuprinde doar sistemul de transport existent (și nicio altă infrastructură nouă sau schimbări în operarea existentă a transportului). În situația în care acest scenariu “A nu face nimic” este utilizat pentru a reflecta o situație viitoare (servind ca baza de comparație), acesta va lua în calcul și creșterea preconizată în cererea de transport.</p>
<b>4. Evaluarea impactului actual al mobilității:</b>	4.1 Eficiență economică:	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință).</p> <p>Ținând seama de Scenariul “A nu face nimic” și de prognozele din P.M.U.D cu privire la tendințele demografice/economice/de transport etc., se construiește <b>scenariul “A face minimum” (sau se mai numește „Scenariul de referință”/ Scenariul „Continuarea activității curente-Business as usual”)</b>, ce reprezintă situația viitoare, în care se consideră că doar proiectele “angajate” se vor realiza/implementa cu certitudine, înainte de anul de prognoză. Se consideră că proiectele incluse în acest scenariu vor fi implementate cu certitudine, în circumstanțele actuale, întrucât acestea se</p>

		<p>află deja în construcție sau fac parte dintr-un program ferm și urmează a fi construite, existând astfel un angajament clar de finanțare. Pentru toate proiectele incluse în „Scenariul de referință” se presupune că este asigurată întreaga finanțare pentru finalizarea acestora, toate avizele necesare fiind obținute și implementarea va fi finalizată înainte de anul de prognoză. „Scenariul de referință”(“A face minimum”) reprezintă situația viitoare față de care vor fi comparate scenariile „A face ceva” din P.M.U.D , precum și proiectele individuale.</p> <p>Prezentați analiza problemelor care constrâng eficiența economică a sistemului de transport. Aceasta poate include analiza congestiei, a întârzierilor și a factorilor care cresc costurile construirii și operării sistemelor de transport. Analiza ar trebui să ia în considerare performanța/ eficiența infrastructurii, organizarea transportului și aspectele operaționale ale sistemului de transport. De asemenea, ar trebui realizată o analiză financiară a operării serviciilor de transport public, precum și o analiză comparativă adecvată în vederea ilustrării punctelor slabe ale acestui sistem.</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme ar putea fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Eficiența economică.</p>
	4.2 Impactul asupra mediului:	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor care determină creșterea impactului activității de transport asupra mediului. Ar putea fi examinate aspecte precum: congestiile/întârzierile din trafic, flota de</p>



		<p>vehicule (transportul public și privat de călători, precum și cel de marfă), impactul asupra zonelor sensibile din punct de vedere ecologic, zgomotul, efectele poluării în anumite zone cheie, emisiile agregate de GES, separarea comunităților (posibilul efect de bariere fizice al căilor ferate, autostrăzilor, altor categorii de drumuri cu trafic și viteze ridicate).</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme ar putea fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Impactul asupra mediului.</p>
	4.3. Accesibilitatea:	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor care limitează accesibilitatea sistemului de transport. Această analiză ar trebui să acopere accesibilitatea rețelei de transport (capacitatea de a călători către/de la anumite puncte-cheie, cum ar fi școlile, spitalele, zonele comerciale, infrastructura socială), precum și accesibilitatea locală (accesul la stațiile de autobuz/tramvai, mobilitatea persoanelor cu mobilitate redusă (PMR), distanța până la serviciile de transport public local). Punctele-cheie sau cele cu accesibilitate redusă ar trebui menționate.</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Accesibilitatea.</p>
	4.4. Siguranța:	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face</p>

		<p>minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor legate de siguranță, incluzând zonele cu frecvență mare a accidentelor (“zone negre”), zonele cu accidente grave/fatale multiple, tipurile de accidente individuale care se produc în aria de studiu, zonele în care se produc accidente frecvente ce implica vehicule de marfă sau accidente legate de transportul public. Prezentați concluziile referitoare la structurile organizaționale existente cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor, dar și în identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Siguranța.</p>
	4.5. Calitatea vieții:	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați o analiză a problemelor care limitează calitatea vieții în aria studiată. Această analiză ar trebui să includă detalierea impactului transportului asupra calității vieții luând în considerare problema parcărilor, zgomotul, necesitatea asigurării unor spații publice de calitate, degradarea zonelor istorice etc.</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Calitatea vieții.</p>
<b>5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane:</b>	5.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale (stabilite în sub-secțiunea 6.4):	Prezentați Viziunea pentru Mobilitatea Urbană-aceasta ar trebui să exprime ceea ce se intenționează să se obțină, prin

		implementarea P.M.U.D., la finalul perioadei stabilite. Viziunea poate fi structurată la scară metropolitană/arie funcțională, la scară localității și la scară detaliată (la nivel de cartier/intersecție/zone cu nivel ridicat de complexitate) și prezentată pe termen scurt, mediu și lung.
	5.2 Cadru/metodologia de selectare a proiectelor:	Acest cadru ar trebui să se bazeze pe cele 5 criterii prezentate în subsecțiunile 4.1-4.5 și pe o metodologie pentru măsurarea îndeplinirii fiecăruia dintre aceste criterii. Astfel, ar trebui prezentat și detaliat câte un indicator care să fie utilizat la definirea fiecărui criteriu (de exemplu, preluat din datele de ieșire ale modelului) și cum este folosit acel indicator pentru a stabili dacă rezultatul estimat este bun/rău. Acest cadru ar trebui să stabilească cum vor fi combinați toți indicatorii aferenți criteriilor, astfel încât să se stabilească un scor final sau un “nivel de prioritate” pentru proiecte. Suplimentar față de cele 5 criterii, în această secțiune ar putea să se detalieze cum au fost luate în calcul posibilele riscuri identificate și aspectele legate de încadrarea proiectelor în anvelopa bugetară a orașului.
<b>6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane:</b>	6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport:	<p>Prezentați proiectele ce vizează investiții de capital și care au fost selectate ca urmare a prioritizării bazate pe cadrul și metodologia de selectare de la punctul 5.2. Aratați cum fiecare proiect ce vizează investiții de capital a fost evaluat utilizând cadrul și metodologia de selectare de mai sus, incluzând indicatorii de rezultat și de realizare estimați, precum și scorul final obținut de acel proiect. De asemenea, indicați proiectele care nu vor fi continuate/implementate, urmare a aplicării cadrului de selectare a proiectelor de la subsecțiunea 5.2.</p> <p>În acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva”<sup>3</sup></p>

<sup>3</sup> Scenariul “A face ceva” („Do-something”) reprezintă o situație viitoare, care cuprinde scenariul “A face minimum”, la care se adaugă un proiect/pachet de proiecte definite de către beneficiar, care urmează să fie evaluat.

		<p>(de exemplu, pentru municipiile de rang 0 și 1), toate acele scenarii au fost prezentate împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.</p> <p><b>Scenariul „Do something”-“A face ceva”</b> reprezintă o situație viitoare, care cuprinde scenariul “A face minimum”, la care se adaugă un proiect/proiecte/pachete de proiecte definite de către beneficiar, care urmează să fie evaluate și care vor fi implementate în orizonturile viitoare de timp (de ex. 2020/2025/2030, după caz). Pentru municipiile de rang 0 și 1, în cadrul P.M.U.D se va dezvolta mai mult de un scenariu alternativ “A face ceva” la nivel de pachete de proiecte propuse.</p> <p>În situația în care în cadrul P.M.U.D, se va dezvolta mai mult de un scenariu alternativ “A face ceva”, se va selecta dintre acestea un <b>Scenariul “A face ceva” optim</b>, prin testarea și compararea scenariilor alternative „A face ceva”, față de „Scenariul de referință” („A face minimum”), în anul/ anii de prognoză stabiliți în plan și prin utilizarea analizei multi-criteriale pentru compararea rezultatelor scenariilor alternative. Scenariul selectat (optim) include proiecte/măsuri propuse a fi finanțate din diverse programe operaționale/programe naționale/buget local, grupate ca proiecte/măsuri pe termen scurt/mediu/lung, cât și ca proiecte prioritare și de rezervă.</p> <p>Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări.</p>
	6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale:	<p>Evidențiați măsurile/proiectele operaționale care sunt selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. Aceste măsuri ar trebui prezentate în detaliu, evidențiindu-se problemele/aspectele relevante ce ar trebui abordate, un rezumat al intervenției propuse (de ex. reorganizarea serviciilor de transport,</p>

		<p>contractarea serviciilor publice de transport, de ex. în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, un nou model de finanțare a transportului public), instituțiile/organizațiile relevante implicate și legătura cu alte tipuri de măsuri, dacă este relevant.</p> <p>În acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate, împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.</p> <p>Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări.</p>
	6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale:	<p>Evidențiați măsurile/ proiectele organizaționale care sunt selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. Aceste măsuri ar trebui prezentate în detaliu, evidențiindu-se problemele/ aspectele relevante ce ar trebui abordate, un rezumat al intervenției propuse (de ex. înființarea unei noi entități/ instituții/ departament sau stabilirea unor noi responsabilități în cadrul unei instituții existente), instituțiile/organizațiile relevante implicate și legătura cu alte tipuri de măsuri, dacă este relevant.</p> <p>În acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (de exemplu, pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate, împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.</p> <p>Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări.</p>
	<p>6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale:</p> <p>6.4.1. La scară periurbană/metropolitană;</p> <p>6.4.2. La scara localităților de</p>	<p>Luați listele finale de măsuri și proiecte de mai sus (subsecțiunile 6.1, 6.2 și 6.3) și regrupați-le pe cele trei nivele teritoriale (subsecțiunile 6.4.1, 6.4.2 și 6.4.3).</p> <p>Când o măsură/proiect acoperă mai mult de un nivel teritorial, se va include în toate</p>

	referință; 6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate	nivelele teritoriale relevante.
<b>7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale:</b>	7.1. Eficiență economică:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Eficiența economică, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.1. Utilizați indicatorii de rezultat din model și indicatorii aferenți Analizei Cost-Beneficiu, după caz.
	7.2. Impactul asupra mediului:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul) /proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Impactul asupra mediului, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.2. Utilizați indicatorii de rezultat din model, după caz.
	7.3. Accesibilitate:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Accesibilitatea, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.3.
	7.4. Siguranță:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul) /proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Siguranța, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.4.
	7.5. Calitatea vieții:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Calitatea vieții, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.5.
<b>(2) P.M.U.D. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)</b>		
<b>1 Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung:</b>	1.1. Cadrul de prioritizare:	În cazul P.M.U.D în care sunt dezvoltate mai multe scenarii “A face ceva”, comparați impactul fiecărui scenariu și prezentați cum este selectat scenariul preferat pe baza criteriilor de evaluare.  Descrieți măsurile și proiectele care vor fi implementate pe termen scurt, mediu și lung din scenariul selectat. Definiți perioada relevantă aferentă (în ani) pentru termenul scurt, mediu și lung. Justificați cum au fost

		selectate proiectele și măsurile pentru fiecare perioadă și explicați de ce prioritizarea aleasă este cea mai potrivită.
	1.2. Prioritățile stabilite:	Prezentați/reiterați prioritățile principale propuse a fi implementate pe termen scurt și relația acestora cu măsurile/proiectele prioritizate. Includeți o verificare a impactului întregii strategii în cazul în care nu se implementează fiecare proiect/măsură și un plan de rezervă, dacă este necesar.
<b>2. Planul de acțiune:</b>	2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale:	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.2. Transport public:	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.3. Transport de marfă:	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.
	2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă):	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră):	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă)

		a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);:	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.  Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.8. Aspecte instituționale	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.
<b>(3) Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)</b>		
<b>1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:</b>		Prezentați și detaliați mecanismele de monitorizare și evaluare a succesului P.M.U.D.  Prezentați strategia de monitorizare și evaluare a P.M.U.D., incluzând selecția indicatorilor de performanță/ criteriilor de evaluare a schimbărilor care se vor produce în diferitele moduri de transport, prin implementarea Planului.
<b>2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea:</b>		Prezentați actorii care vor fi responsabili cu monitorizarea și evaluarea P.M.U.D. Prezentați responsabilitățile și atribuțiile fiecărui actor în parte.