



# LINII DIRECTOARE PENTRU DEZVOLTAREA ȘI IMPLEMENTAREA UNUI PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

EDIȚIA A DOUA



# Imprint

---

**Despre:** Acest document a fost elaborat în cadrul proiectului SUMPs-Up, finanțat în cadrul programului Horizon 2020 Research and Innovation Action al Uniunii Europene, în baza acordului de finanțare nr. 690669. Proiectul SUMPs-Up a fost coordonat de Ana Drăguțescu (ICLEI European secretariat).

**Referință:** Rupprecht Consult (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019.

**Autori:** Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Părțile acestui document se bazează pe: Rupprecht Consult, Linii directoare. Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă (2013), reprezentând dreptul de autor al Comisiei Europene.

**Autori care au contribuit:** Anthony Colclough, EURO CITIES (Capitolul 1.2); Ana Dragutescu, Elma Meskovic și Marko Horvat, ICLEI (Capitolul 1.4, Activitate 10.2); Thomas Durlin, Cerema (Capitolul 1.5); Stefan Werland și Frederic Rudolph, Institutul Wuppertal (Activitățile 8.2 și 9.1); Sasank Vemuri, GIZ și MobiliseYourCity (Activitățile 8.2 și 9.1); Dirk Lauwers, Universitatea din Ghent (Măsurarea accesibilității prin „abordarea Mobiscore” flamandă); TRT Trasporti e Territorio (Instrumente de modelare în procesul PMUD), BEI / JASPERS (Proiecte importante de infrastructură în planificarea mobilității urbane durabile; Evaluarea strategică de mediu (SEA) și planificarea mobilității urbane durabile) Els Vandenbroeck și Evelien Bossuyt, Mobiel21 (Legarea PMUD cu politicile de incluziune socială). Exemple de coordonare a bunelor practici: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (EURO CITIES); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC Sustainable Cities Commission); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Dragutescu, Marko Horvat (ICLEI); toți autorii exemplelor de bune practici sunt enumerați în Anexa C.

**Revizuire:** Prof. Peter Jones, Profesor de transport și dezvoltare durabilă, University College London; Prof. Anthony D May OBE FEng, Profesor emerit de inginerie a transporturilor, Institutul de studii în transport, Universitatea din Leeds; Frank Wefering, Director de ustenabilitate (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

**Mulțumiri pentru contribuția valoroasă:** Această publicație este posibilă datorită contribuțiilor valoroase ale participanților la diverse ateliere de consultare (a se consulta Anexa E) și a organizațiilor și persoanelor implicate în Platforma de Coordonare PMUD. Următorii experți au oferit comentarii ample: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburgh Napier University; precum și reprezentanți ai Comisiei Europene (Directorates-General for Mobility and Transport, for Regional and Urban Policy, and for Environment), Innovation and Networks Executive Agency (INEA) și Banca Europeană de Investiții / Programul Jaspers.

**Verificare lingvistică finală:** Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult). **Limba română:** Ana Drăguțescu (ICLEI)

**Editare DTP:** Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Germania | [www.rebekkadold.de](http://www.rebekkadold.de)  
**Editare variantă limba română:** Ana Drăguțescu

**Imagini copertă:**  
[www.istock.com](http://www.istock.com)

**Precizări legale:** Opiniile exprimate în această publicație sunt responsabilitatea exclusivă a autorilor numiți și nu reflectă neapărat opiniile Comisiei Europene. Aceste Linii directoare au fost realizate pentru prima dată în limba engleză, iar acuratețea traducerilor în alte limbi este responsabilitatea traducătorilor.

**Drept de autor:** Această publicație reprezintă dreptul de autor al Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Toate imaginile și elementele de text din această publicație, pentru care este furnizată o sursă, reprezintă proprietatea organizațiilor sau a persoanelor fizice.

Autorii ar dori să încurajeze utilizarea pe scară largă a acestor Linii directoare. Acest document poate fi utilizat gratuit, copiat și redistribuit prin intermediul oricărui suport, cu condiția ca (a) sursa să fie recunoscută prin citarea de mai sus și (b) utilizarea materialului redistribuit să fie gratuită. Utilizarea comercială a acestui document, precum și modificările conținutului acestuia sunt autorizate numai cu permisiunea expresă a titularilor drepturilor de autor.

În termeni legali, utilizarea acestui document este reglementată de licența Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 (Attribution NonCommercial-NoDerivates 4.0 International). Textul juridic al licenței este disponibil la: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



**Contact:**

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH  
Clever Str. 13-15, 50668 Cologne/Germany  
[www.rupprecht-consult.eu](http://www.rupprecht-consult.eu)  
Tel. +49.221.6060550  
[info@rupprecht-consult.eu](mailto:info@rupprecht-consult.eu)

# Cuprins

Cuvânt înainte .....	05
Ghid pentru cititor .....	06
Introducere .....	07

## SECȚIUNEA 1 - CONCEPTUL DE PLANURI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ .....

09

1.1 Ce este un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă? .....	09
1.2 Care sunt beneficiile Planificării Mobilității Urbane Durabile? .....	13
1.3 Care sunt principalele elemente ale Planificării Mobilității Urbane Durabile? .....	17
1.4 Cum funcționează în practică Planificarea Mobilității Urbane Durabile? .....	20
1.5 Cum pot susține entitățile de la nivel național și regional Planificarea Mobilității Urbane Durabile? .....	25

## SECȚIUNEA 2 - Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă .....

30

### Faza 1: Pregătire și analiză .....

32

<b>Punct de plecare: Decizia de a pregăti un PMUD</b> .....	32
<b>Etapa 1: Stabiliți structurile de lucru</b> .....	34
<b>Activitatea 1.1:</b> Evaluați competențele și resursele .....	34
<b>Activitatea 1.2:</b> Creați o echipă de bază interdepartamentală .....	38
<b>Activitatea 1.3:</b> Asigurați asumarea politică și instituțională .....	40
<b>Activitatea 1.4:</b> Planificați implicarea părților interesate și a cetățenilor .....	44
<b>Etapa 2: Stabiliți structura planificării</b> .....	51
<b>Activitatea 2.1:</b> Evaluați cerințele de planificare și definiți aria geografică ("zona urbană funcțională") .....	51
<b>Activitatea 2.2:</b> Stabiliți legături cu alte procese de planificare .....	56
<b>Activitatea 2.3:</b> Conveniți asupra calendarului și planului de lucru .....	61
<b>Activitatea 2.4:</b> Aveți în vedere utilizarea de consultanță externă .....	64
<b>Etapa 3: Analizați situația existentă a mobilității</b> .....	67
<b>Activitatea 3.1:</b> Identificați sursele de informații și conlucrați cu proprietarii datelor .....	67
<b>Activitatea 3.2:</b> Analizați problemele și oportunitățile tuturor modurilor de transport .....	74
<b>Punct de referință: Analiza problemelor și a oportunităților încheiată</b> .....	78

### Faza 2: Dezvoltarea strategiei .....

79

<b>Etapa 4: Definiți și evaluați de comun acord scenariile</b> .....	81
<b>Activitatea 4.1:</b> Definiți posibilele scenarii viitoare .....	81
<b>Activitatea 4.2:</b> Discutați scenariile cu cetățenii și părțile interesate .....	84
<b>Etapa 5: Definiți viziunea și strategia împreună cu părțile interesate</b> .....	87
<b>Activitatea 5.1:</b> Co-creați o viziune comună cu cetățenii și părțile interesate .....	87
<b>Activitatea 5.2:</b> Conveniți asupra obiectivelor care se adresează problemelor cheie și tuturor modurilor de transport .....	92
<b>Etapa 6: Definiți ținte și indicatori</b> .....	95
<b>Activitatea 6.1:</b> Identificați indicatori pentru toate obiectivele .....	95
<b>Activitatea 6.2:</b> Conveniți asupra țintelor măsurabile .....	99
<b>Punct de referință: Viziunea, obiectivele și țintele agreeate</b> .....	102

**Faza 3: Planificarea măsurilor ..... 103**

<b>Etapa 7: Selectați pachetele de măsuri împreună cu părțile interesate</b> .....	<b>105</b>
<b>Activitatea 7.1:</b> Elaborati și evaluați o listă lungă de măsuri cu ajutorul părților interesate.....	<b>105</b>
<b>Activitatea 7.2:</b> Definiți pachete integrate de măsuri .....	<b>113</b>
<b>Activitatea 7.3:</b> Planificați monitorizarea și evaluarea măsurilor .....	<b>121</b>
<b>Etapa 8: Conveniți asupra acțiunilor și a responsabilităților</b> .....	<b>125</b>
<b>Activitatea 8.1:</b> Descrieți toate acțiunile.....	<b>125</b>
<b>Activitatea 8.2:</b> Identificați surse de finanțare și evaluați capacitatea financiară .....	<b>129</b>
<b>Activitatea 8.3:</b> Conveniți asupra priorităților, responsabilităților și a calendarului .....	<b>133</b>
<b>Activitatea 8.4:</b> Garantați sprijin politic și public .....	<b>136</b>
<b>Etapa 9: Pregătiți adoptarea și finanțarea planului</b> .....	<b>139</b>
<b>Activitatea 9.1:</b> Elaborati planuri financiare și conveniți asupra modului de distribuție a costurilor.....	<b>139</b>
<b>Activitatea 9.2:</b> Finalizați și asigurați calitatea documentului „Plan de Mobilitate Urbană Durabilă” .....	<b>142</b>
<b>Punct de referință: Plan de Mobilitate Urbană Durabilă adoptat</b> .....	<b>144</b>

**Faza 4: Implementare și monitorizare ..... 145**

<b>Etapa 10: Gestionați implementarea</b> .....	<b>146</b>
<b>Activitatea 10.1:</b> Coordonați implementarea acțiunilor .....	<b>146</b>
<b>Activitatea 10.2:</b> Achiziționați bunuri și servicii.....	<b>149</b>
<b>Etapa 11: Monitorizați, adaptați și comunicați</b> .....	<b>153</b>
<b>Activitatea 11.1:</b> Monitorizați progresul și adaptați planul .....	<b>153</b>
<b>Activitatea 11.2:</b> Informați și implicați cetățenii și părțile interesate .....	<b>156</b>
<b>Etapa 12: Revizuiți și învățați</b> .....	<b>159</b>
<b>Activitatea 12.1:</b> Analizați reușitele și eșecurile.....	<b>159</b>
<b>Activitatea 12.2:</b> Împărtășiți rezultatele și lecțiile învățate .....	<b>161</b>
<b>Activitatea 12.3:</b> Considerați noile provocări și soluțiile lor .....	<b>162</b>
<b>Punct de referință: Implementarea măsurilor evaluată</b> .....	<b>165</b>



# Planificarea Mobilității Urbane Durabile în Europa

Într-o lume aflată în continuă schimbare, mă bucur să constat o implicare tot mai mare a autorităților locale și a părților interesate pentru a transforma mobilitatea urbană într-una mai curată și mai durabilă. Reducerea poluării aerului și a zgomotului provenit din trafic, precum și a numărului de accidente, realizate simultan cu creșterea calității vieții în orașele noastre reprezintă în prezent prioritatea multora dintre primari. Astăzi, mai mult ca niciodată, avem cu toții nevoie de condiții mai bune de mers pe jos și de mers cu bicicleta, de transport public eficient, de noduri multimodale și de multe altele - toate fiind sprijinite de soluții digitale inteligente. Și cel mai bun mod de a face acest lucru este să combini idei extraordinare și măsuri inovatoare cu sprijinul politic și implicarea oamenilor prin intermediul unei planificări cuprinzătoare a mobilității.

Prin urmare, sunt foarte mândru că în ultimul deceniu, Comisia Europeană a sprijinit activ Planificarea Mobilității Urbane Durabile (PMUD). De la introducerea conceptului de PMUD în 2009 și publicarea liniilor directoare PMUD în 2013, Comisia a ajutat sute de orașe din Europa să asigure o dezvoltare echilibrată și integrată a modurilor de transport durabile. Acest lucru este ilustrat de o un nivel impresionant și prolific de implementare a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în Europa. Este important să urmărim o abordare participativă atentă la nevoile oamenilor ca piesă centrală a procesului.



Imagine © European Commission

Planificarea cuprinzătoare privind mobilitatea urbană durabilă s-a dovedit a fi un mod eficient de a aborda provocările climatice, energetice și de mediu cu care se confruntă orașele în legătură cu transportul.

Știu că multe persoane și părți interesate apreciază foarte mult conceptul și îndrumarea europeană PMUD și îmi doresc ca acesta să fie utilizat și util în cea mai mare măsură posibilă. Prin urmare, Comisia a inițiat în 2018 procesul de actualizare a liniilor directoare a PMUD pentru a se asigura că reflectă mai bine tendințele cele mai recente în materie de mobilitate, tehnologie și societate, toate afectând peisajul schimbării mobilității. Mulți oameni dedicați din comunitatea PMUD au lucrat din greu într-un sistem de co-creare în ultimul an și jumătate pentru a atinge acest deziderat. Ediția revizuită a Liniilor Directoare PMUD este un rezultat cu adevărat impresionant al acestui proces pe care îl susțin pe deplin!

Încurajez cu tărie toate autoritățile locale să exploateze pe deplin acest instrument de planificare și să utilizeze, pe cât posibil, îndrumarea bogată pusă la dispoziție. Fiecare oraș, indiferent de mărimea sa, poate - și trebuie - să elaboreze un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă de înaltă calitate, care să ajute la combaterea provocărilor principale create de mobilitatea urbană, precum și la îmbunătățirea calității vieții cetățenilor săi.

Henrik Hololei  
Director-General al DG MOVE (European Commission)

# Ghid pentru cititor

Publicarea acestei a doua ediții a Liniilor Directoare Europene pentru Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)<sup>1</sup> marchează o etapă importantă în adoptarea unei noi culturi de planificare în Europa. Această revizuire cuprinzătoare a primei ediții din 2013 utilizată la scară largă, are ca scop integrarea dezvoltărilor dinamice în multe domenii ale mobilității urbane și a unei bogate experiențe a ultimilor ani în implementarea conceptului de Planificare a Mobilității Urbane Durabile.

**Secțiunea 1** introduce conceptul PMUD pentru cititorii care nu sunt neapărat planificatori profesioniști, dar doresc să înțeleagă principiile și elementele de bază (a se consulta Capitolul 1.1 - Ce este un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă?). Persoanele responsabil în luarea deciziilor, pot fi în special interesate să studieze dovezi ale modului în care Planificarea Mobilității Urbane Durabile este benefică orașelor și rezidenților acestora, precum și înțelegerea impactului pe termen lung în diferite orașe europene (a se consulta Capitolul 1.2 - Care sunt avantajele Planificării Mobilității Urbane Durabile?).

Pentru elaborarea acestor Linii Directoare, s-au depus toate eforturile pentru a oferi îndrumare adaptată nevoilor practice ale planificatorilor și ale persoanelor responsabile în luarea deciziilor din toată Europa (a se consulta Capitolul 1.3 - Care sunt elementele principale ale Planificării Mobilității Urbane Durabile?). Cu toate acestea, este un concept idealizat pentru un domeniu de politică urbană în care se întâlnesc multe cereri și interese. Flexibilitatea în adaptarea acestor linii directoare la realitățile urbane concrete este, prin urmare, esențială pentru a realiza progrese în dezvoltarea unor orașe și zone urbane mai durabile. Acest lucru se discută, în continuare, în Capitolul 1.4 - Cum funcționează în practică Planificarea Mobilității Urbane Durabile?).

Orașele reprezintă nivelul de guvernare cel mai apropiat de oameni, de aceea sarcina de a planifica și asigura mobilitatea pentru rezidenții săi le revine în majoritatea țărilor europene. Cu toate acestea, guvernele naționale și regionale joacă un rol important în elaborarea unui cadru care să ofere orașelor competențe legale, să faciliteze cooperarea și să ofere sprijin financiar. Capitolul 1.5 rezumă modul în care nivelul guvernamental național, cât și cel regional pot susține dezvoltarea PMUD-urilor.

**Secțiunea 2** reprezintă o descriere detaliată pas cu pas a procesului PMUD. Deși cititorii săi pot fi în primul rând practicieni în planificare și participanți activi la procesul de planificare, este scris într-un stil care poate fi înțeles și de ceilalți. Această secțiune urmărește structura noului ciclu de Planificare a Mobilității Urbane Durabile: patru faze, fiecare cu trei etape și un total de 32 de activități. Fiecare fază și etapă este introdusă printr-o scurtă privire de ansamblu. Pentru toate activitățile, cititorilor li se oferă o motivație rațională, obiective, descrieri detaliate ale sarcinilor, informații despre sincronizare și coordonare cu alte sarcini, o listă de verificare, precum și exemple de bune practici și instrumente utile pentru realizarea lucrărilor. Deși poate fi citit de la prima pagină până la ultima, majoritatea cititorilor vor folosi Secțiunea 2 ca ghid, pe tot parcursul procesului de planificare, ale cărui capitole pot fi consultate pentru inspirație ori de câte ori intră într-o nouă etapă de planificare.

Mai multe **Anexe** completează Liniile Directoare. Anexa A oferă un glosar cu termenii importanți pentru a facilita o înțelegere comună între diferite limbi și culturi de planificare. Anexa B descrie o listă de verificare a planificării pentru procesul PMUD. Anexa C include descrieri mai detaliate ale tuturor exemplelor de bune practici. Anexa D face legătura cu compendiul de ghiduri și informații complementare care se bazează, de asemenea, pe conceptul PMUD, dar care elaborează mai detaliat anumite aspecte de planificare, oferă îndrumări pentru contexte specifice sau se concentrează pe domenii importante de politică. Nu în ultimul rând, Anexa E prezintă lista experților consultați pentru elaborarea acestei a doua ediții a Liniilor Directoare PMUD.

<sup>1</sup> În acest document, termenul „Planificare Mobilității Urbane Durabile” se referă la procesul de planificare, în timp ce „Planul de Mobilitate Urbană durabilă” (sau PMUD) este rezultatul esențial (dar nu singurul) al procesului de planificare. Abrevierea „PMUD” este utilizată pentru planul în sine, termeni precum „concept PMUD” sau „proces PMUD” sunt folosiți pentru diferențiere. Ambele pronunții sunt utilizate: „sump” (/ s&amp; /), precum și „S.U.M.P.”



Imagine © funky-data on istock.com

## Introducere

Atunci când prima versiune a acestor Lini Directoare pentru planificarea durabilă a mobilității urbane a fost publicată la sfârșitul anului 2013, 1168 de practicanți în planificare și alți experți din toată Europa au contribuit la un proces de consultare cuprinzător pentru definirea acestui nou concept de planificare.<sup>3</sup> În paralel, Comisia Europeană și-a dezvoltat în mod sistematic politica de mobilitate urbană și a publicat-o în Pachetul de Mobilitate Urbană<sup>4</sup> care a inclus definiția conceptului de „Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă” (a se consulta Capitolul 1.1 de mai jos).

### Ce s-a realizat de la prima ediție a Liniilor Directoare a PMUD?

Multe orașe din Europa și din întreaga lume au elaborat și implementat PMUD-uri, în timp ce numeroase proiecte și programe finanțate de Uniunea Europeană au contribuit cu valoroase cunoștințe care au ajutat orașele să dezvolte această nouă generație de planuri de mobilitate.

În jurul Planificării Mobilității Urbane Durabile s-a format o întreagă comunitate de practici. Practicanții împărtășesc o multitudine de bune practici; numeroase instrumente și know-how (în majoritate) gratuite sunt disponibile pe platforma Eltis ([www.eltis.eu](http://www.eltis.eu)); o platformă

de coordonare a principalelor părți interesate și a proiectelor a fost creată; conferințe PMUD de mare succes au avut loc, anual, începând cu anul 2014.

În cele din urmă, a avea un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă de ultimă generație este din ce în ce mai mult privit ca o necesitate pentru orașele cu perspectivă și ca o cerință pentru a atrage finanțarea pentru investiții în transportul urban (de exemplu, Fondurile Structurale și de Investiții ale UE).

Conceptul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă este în mod clar o poveste de succes europeană la care au contribuit multe părți interesate și de pe urma căreia au beneficiat multe orașe (și cetățenii lor). Succesul său se bazează pe o coordonare și sprijin puternic a politicii europene, pe linii directoare practice ce au la bază consultarea sistematică cu practicienii și pe o comunitate de practicieni activi.

<sup>2</sup> Rupperecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>3</sup> Originea PMUD se întoarce la Strategia Tematică privind Mediul Urban (a se consulta COM(2005) 718) care a propus pregătirea Liniilor Directoare pentru Planurile de Transport Urban Durabil; a se consulta, de asemenea, primul îndrumar al proiectului PILOT (2007), [www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupperecht/Pilot\\_EN\\_WEB.pdf](http://www.rupperecht-consult.eu/uploads/tx_rupperecht/Pilot_EN_WEB.pdf).

<sup>4</sup> COM(2013) 91.





Imagine © Rupprecht Consult

## De ce a fost necesară o actualizare a Liniilor Directoare PMUD?

În ultimii ani, am observat noi evoluții majore în multe domenii ale mobilității urbane. Datorită noilor tehnologii, vehiculele electrice fără șoferi ar putea fi curând utilizate la scară largă, noile modele de afaceri oferă „Mobilitatea ca Serviciu” și, în același timp, schimbarea comportamentului în rândul călătorilor are drept consecință o creștere a mobilității partajate și a mersului pe bicicletă. Aceste câteva exemple indică faptul că se produc schimbări importante pe diferite niveluri ale sistemului de mobilitate, ceea ce a făcut necesară regândirea și actualizarea Liniilor Directoare PMUD inițiale. În plus, s-au colectat numeroase experiențe de implementare a PMUD, care trebuiau puse la dispoziție drept inspirație pentru practicienii din toată Europa. În cele din urmă, mai multe proiecte și inițiative au fost pe cale să dezvolte îndrumări suplimentare pe teme specifice de planificare; acestea trebuiau integrate pentru a iniția formarea unei baze structurale de cunoștințe.

Prin urmare, procesul de actualizare a liniilor directoare PMUD a început în 2018. A inclus pregătirea acestei a doua ediții a Liniilor Directoare PMUD, precum și dezvoltarea unei serii de ghiduri complementare cuprinzând informații despre aspecte specifice ale conceptului PMUD. Aceste documente detaiază anumite aspecte de planificare (de exemplu, cooperarea

instituțională), aplică Planificarea Mobilității Urbane Durabile în contexte specifice (de exemplu, regiuni metropolitane) sau oferă îndrumări pentru domenii politice concrete (cum ar fi automatizarea rutieră sau siguranța).

## Cum a fost organizată această actualizare?

Această a doua ediție a Liniilor directoare PMUD este rezultatul unui proces intens de implicare a părților interesate pe durata unui an. A fost dezvoltată și validată în strânsă cooperare cu comunitatea PMUD. Începând cu un sondaj vast și o sesiune dedicată la Conferința PMUD 2018, au fost organizate o serie de ateliere de lucru cu practicieni și alți experți din toată Europa. Prin implicarea mai multor rețele de orașe importante în actualizare, s-a dorit în mod special includerea feedback-ului de la toate tipurile provenind de la orașe și regiuni<sup>5</sup>. În total, peste 300 de planificatori de transport și mediu urban, alți practicieni, persoane responsabile în luarea deciziilor și cercetători au contribuit la actualizare. Anexa E include o listă a experților consultați.

În plus, actualizarea a fost inspirată de o revizuire detaliată a literaturii existente, incluzând ghiduri de planificare națională din mai multe țări, cu tradiție puternică în planificarea strategică a mobilității.<sup>6</sup> Împreună cu prima ediție a Liniilor Directoare, ca o bază solidă, analiza literaturii, recenziile detaliate ale unei variante avansate a documentului<sup>7</sup>, două sesiuni de revizuire dedicate exclusiv acestui document, precum și un sondaj de feedback implementat în timpul Conferinței PMUD 2019 au oferit siguranța că documentul include o îndrumare de înaltă calitate dovedită de succes.

<sup>5</sup> Atelierele au fost organizate de Rupprecht Consult, precum și de celelalte rețele de orașe, parteneri ai proiectului SUMP-UP (ICLEI, EUROCITIES, Polis, Union of Baltic Cities), Asociația Internațională a Transporturilor Publice (UITP) și parteneri din alte proiecte legate de PMUD (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

<sup>6</sup> Îndrumări pentru Planurile de Transport Local din Marea Britanie, Planurile franceze de Déplacements Urbains, Verkehrsentwicklungspläne germane, planurile TRAST suedeze și Pianul italian Urbano della Mobilità.

<sup>7</sup> Recenzii formale au fost oferite de prof. Peter Jones, profesor de transport și dezvoltare durabilă, University College London (Marea Britanie); Prof. Anthony D May OBE FREng, profesor emerit în ingineria transporturilor, Institutul pentru Studii în Transport, Universitatea din Leeds (Marea Britanie); Frank Wefering, director de sustenabilitate (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (SUA). În plus, reprezentanții organizațiilor europene au oferit observații valoroase pe parcursul procesului de pregătire: precum și reprezentanți ai Comisiei Europene (Directorates-General for Mobility and Transport, for Regional and Urban Policy, and for Environment), Innovation and Networks Executive Agency (INEA) și Banca Europeană de Investiții / Programul Jaspers, organizațiile și persoanele implicate în Platforma de Coordonare PMUD.

Mulțumiri speciale sunt adresate și lui Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, de la Universitatea Napier din Edinburgh, care au oferit observații ample la proiectele de versiuni ale acestui document.



# SECȚIUNEA 1: Conceptul de Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă

Această secțiune este o introducere în Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă. Este destinată tuturor cititorilor interesați de mobilitatea urbană, inclusiv persoanelor responsabile în luarea deciziilor și altor părți interesate în mobilitate care nu sunt experți în planificare.

## 1.1 Ce este un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă?

### Contextul pentru elaborarea politicii

Planificarea Mobilității Urbane Durabile este conceptul de planificare a transportului urban, de facto, în Europa. Politica pentru facilitarea înființării sale a fost dezvoltată în mod sistematic de către factorii de decizie europeni din 2005.<sup>8</sup> Cea mai importantă etapă a acesteia a fost publicarea Pachetului de Mobilitate Urbană la sfârșitul anului 2013,<sup>9</sup> în care Comisia Europeană a definit într-o Anexă conceptul de Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă. În același timp, a fost lansată prima versiune a Liniilor Directoare.<sup>10</sup> Pachetul pentru Mobilitatea Urbană pledează pentru „o schimbare etapizată a abordării mobilității urbane ... pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o cale mai durabilă și că obiectivele UE pentru un sistem de transport european competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite.”<sup>11</sup> Conturează principiile directoare ale procesului de planificare și subiectele care trebuie abordate într-un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Etapele concrete care trebuie urmate, îndrumările practice și bunele practici sunt incluse în Liniile Directoare. De la publicarea Pachetului de Mobilitate Urbană, conceptul de Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă a fost adoptat pe scară largă în Europa și la nivel internațional. Cu toate acestea, deși conceptul s-a dovedit a fi solid și continuă să fie valabil, Liniile Directoare aveau tot mai multă nevoie de o actualizare. Prin urmare, această nouă versiune a Liniilor Directoare PMUD se bazează încă pe conceptul inițial (descriș în capitolul următor), dar recomandările pentru pregătirea unui PMUD au fost actualizate considerabil.

### Definiție

Următoarea definiție a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă a fost acceptată pe scară largă în Europa și pe plan internațional:

*„Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate ale oamenilor și afacerilor lor din orașe și împrejurimi pentru o calitate mai bună a vieții. Se bazează pe practicile de planificare existente și ia în considerare principiile integrării, participării și evaluării.”*

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă se bazează pe următoarele principii, care sunt descrise detaliat mai jos:

- 1 **Planificați pentru mobilitate durabilă în „zona urbană funcțională”**
- 2 **Cooperati dincolo de granițele instituționale**
- 3 **Implicați cetățenii și părțile interesate**
- 4 **Evaluați performanțele actuale și viitoare**
- 5 **Definiți o viziune pe termen lung și a un plan clar de implementare**
- 6 **Dezvoltați toate modurile de transport într-o manieră integrată**
- 7 **Pregătiți monitorizarea și evaluarea**
- 8 **Asigurați calitatea planului**

<sup>8</sup> Bazându-se pe Strategia Tematică privind Mediul Urban (2005) și pe Carta Verde a Mobilității Urbane (2007), Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană (2009) a propus „douăzeci de măsuri pentru a încuraja și ajuta autoritățile locale, regionale și naționale în realizarea obiectivelor lor pentru mobilitatea urbană durabilă”. Prima acțiune a fost „Accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă”. Carta Albă a Transporturilor a formulat obiective concrete pentru transportul urban pentru a contribui la obiectivele strategice globale și politice europene.

<sup>9</sup> COM(2013) 913.

<sup>10</sup> Rupperecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans).

<sup>11</sup> COM(2013) 913, p. 2.

Planificarea mobilității urbane durabile este o abordare strategică și integrată pentru tratarea eficientă a complexităților transportului urban. Scopul său principal îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității și a calității vieții prin realizarea unei tranziții către o mobilitate durabilă. PMUD pledează pentru luarea deciziilor bazate pe fapte ghidate de o viziune pe termen lung pentru mobilitatea durabilă. Considerate componente cheie, acesta necesită o evaluare minuțioasă a situației actuale și a tendințelor viitoare, o viziune comună susținută pe scară largă cu obiective strategice și un set integrat de măsuri reglementatoare, de promovare, financiare, tehnice și de infrastructură pentru realizarea obiectivelor - a căror implementare ar trebui să fie însoțită de monitorizare și evaluare sistematică.

Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare, PMUD pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (în special transporturi, utilizarea terenurilor,

mediu, dezvoltare economică, politică socială, sănătate, siguranță și energie) și pe cooperarea vastă în diferite niveluri de guvernare și actori privați. Conceptul subliniază, de asemenea, necesitatea de a acoperi toate aspectele mobilității (atât persoane, cât și bunuri), moduri și servicii într-o manieră integrată și de a planifica întreaga „zonă urbană funcțională”, spre deosebire de o singură municipalitate în limitele sale administrative.

**Care este diferența dintre planificarea tradițională a transportului și Planificarea Mobilității Urbane Durabile?**

În ultimii ani, abordarea planificării transporturilor s-a schimbat considerabil în mediul academic și în practicile de planificare. Principalele diferențe dintre abordările tradiționale și Planificarea Mobilității Urbane Durabile sunt rezumate în această imagine de ansamblu:

**Figura 1:** Diferențe între planificarea tradițională a transportului și Planificarea Mobilității Urbane Durabile

Planificarea transportului tradițional		Planificarea Mobilității Urbane Durabile
Accent pe trafic	→	Accent pe <b>oameni</b>
Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic	→	Obiective primare: <b>Accesibilitatea și calitatea vieții</b> , inclusiv echitatea socială, sănătatea și calitatea mediului, precum și viabilitatea economică
Accent asupra modului de transport	→	<b>Dezvoltarea integrată a tuturor modurilor de transport</b> și trecerea la o mobilitate durabilă
Infrastructura ca subiect principal	→	<b>Combinăție</b> între infrastructură, piață, reglementare, informare și promovare
Document de planificare sectorială	→	Document de planificare <b>în concordanță cu domeniile conexe de politică</b>
Plan de livrare pe termen scurt și mediu	→	Plan de livrare pe termen scurt și mediu încorporat <b>într-o viziune și strategie pe termen lung</b>
Acoperirea unei zone administrative	→	Acoperă o <b>zonă urbană funcțională</b> bazată pe fluxuri de călătorie către locul de muncă
Domeniul inginerilor de trafic	→	Echipe de planificare <b>interdisciplinară</b>
Planificare efectuată de către experți	→	Planificarea cu <b>implicarea părților interesate și a cetățenilor</b> folosind o abordare transparentă și participativă
Evaluare limitată a impactului	→	<b>Evaluarea</b> sistematică a impactului pentru a facilita învățarea și perfecționarea

## Cele opt principii

Conceptul de Planificare a Mobilității Urbane Durabile, așa cum este el definit în Pachetul de Mobilitate Urbană, se bazează pe opt principii directoare acceptate în mod frecvent.<sup>12</sup>



### 1 Planificați pentru mobilitate durabilă în „zona urbană funcțională”

Orașele sunt conectate cu împrejurimile lor prin fluxuri zilnice de oameni și bunuri, ceea ce înseamnă că aria geografică a unui PMUD trebuie să se bazeze pe această „zonă urbană funcțională”. În funcție de contextul local, aceasta ar putea fi un oraș și zona sa periurbană înconjurătoare, o întreagă regiune policentrică sau o altă constelație de municipalități. Planificarea ce are la bază fluxurile efective de oameni și bunuri este un criteriu important pentru a elabora un plan relevant și cuprinzător, chiar dacă limitele municipale pot urma o logică diferită și pot face acest lucru dificil de realizat.

Definiția unei zone urbane funcționale a fost agreată de OCDE, biroul de statistică al Comisiei Europene (Eurostat) și Direcția Generală pentru Politică Regională și Urbană. Se bazează pe „densitatea populației pentru a identifica nucleele urbane și pe fluxurile de călătorie către locul de muncă pentru a identifica zonele interioare a căror piață a muncii este extrem de integrată cu nucleele.”<sup>13</sup>

Un PMUD trebuie să urmărească obiectivul general de a îmbunătăți accesibilitatea și de a oferi o mobilitate durabilă și de înaltă calitate întregii zone urbane funcționale. Un sistem de transport durabil:

- Este accesibil și satisface nevoile de mobilitate de bază ale tuturor utilizatorilor;
- Echilibrează și răspunde cererilor diverse de mobilitate și servicii de transport ale rezidenților, afacerilor și industriei;
- Susține o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Respectă cerințele durabilității, echilibrând nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului;
- Optimizează eficacitatea și eficiența costurilor;

- Utilizează eficient spațiul urban, infrastructura și serviciile de transport existente;
- Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, a calității vieții și a sănătății publice;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea rutieră;
- Reduce poluarea aerului și a zgomotului, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie; și,
- Contribuie la îmbunătățirea performanței generale a rețelei de transport transeuropene și a sistemului de transport european în ansamblu.

Aceste criterii de bază ale PMUD-urilor sunt detaliate și prioritizate în timpul procesului de planificare.



### 2 Cooperati dincolo de granițele instituționale

Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie să se bazeze pe un nivel ridicat de cooperare, coordonare și consultare pe diferite niveluri de guvernare și între instituții (și departamentele acestora) din zona de planificare.

Planificarea Mobilității Urbane Durabile ar trebui să se bazeze pe:

- Cooperare pentru a asigura coerența și complementaritatea PMUD cu politicile și planurile din sectoarele legate de transport (de ex. utilizarea terenurilor și amenajarea teritoriului, servicii sociale, sănătate, energie, educație, poliția).
- Schimb strâns cu autoritățile relevante de la alte niveluri de guvernare (de exemplu districtul, municipalitatea, aglomerația, regiunea și statul).
- Coordonare cu furnizorii de servicii de transport din sectorul public și privat.

<sup>12</sup> Această secțiune se bazează puternic pe Anexa 1 a Pachetului de Mobilitate Urbană (COM (2013) 913).

<sup>13</sup> OCDE, Definiția Zonelor Urbane Funcționale (FUA) pentru baza de date metropolitană OCDE, 2013, p. 2. [www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf](http://www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf).



Imagine © City of Bremen



**3 Implicați cetățenii și părțile interesate**

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă se axează pe satisfacerea nevoilor de mobilitate ale persoanelor din zona urbană funcțională, atât a rezidenților, cât și a vizitatorilor, precum și a instituțiilor și afacerilor cu sediul în acea zonă. Urmează o abordare transparentă și participativă, implicând activ cetățenii și alte părți interesate de-a lungul dezvoltării și implementării planului. Planificarea participativă este o condiție prealabilă pentru ca oamenii să poată beneficia de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și de politicile pe care le promovează. Implicarea precoce și activă face mai probabilă asumarea planului și sprijinul public, reducând astfel riscurile politice și facilitând implementarea.



**4 Evaluați performanțele actuale și viitoare**

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă se bazează pe o evaluare detaliată a performanței actuale și viitoare a sistemului de transport în zona urbană funcțională. Acesta oferă o revizuire cuprinzătoare a situației existente și stabilește o bază de referință față de care se poate măsura progresul. Pentru a face acest lucru, procesul de Planificare a Mobilității Urbane Durabile identifică obiective și ținte ambițioase, dar realiste, care sunt în concordanță cu viziunea stabilită, apoi definește indicatori de performanță pentru fiecare dintre acestea. Acestea sunt apoi utilizate pentru a evalua condițiile actuale și viitoare. Această analiză a stării include, de asemenea, o revizuire a capacităților și resurselor actuale și a structurii instituționale pentru planificare și implementare.



**5 Definiți o viziune pe termen lung și a un plan clar de implementare**

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă se bazează pe o viziune pe termen lung pentru dezvoltarea transportului și a mobilității pentru întreaga zonă urbană funcțională și acoperă toate modurile și formele de transport: publice și private; pasageri și mărfuri; motorizate și nemotorizate; în mișcare și staționare. Include de asemenea infrastructură și servicii. Un PMUD conține un plan pentru implementarea pe termen scurt a obiectivelor și țăintelor prin intermediul pachetelor de măsuri. Acesta conține un calendar de execuție și un buget, precum și o alocare clară a responsabilităților și o prezentare a resurselor necesare.



**6 Dezvoltați toate modurile de transport într-o manieră integrată**

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă încurajează dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport relevante, în timp ce prioritizează soluțiile de mobilitate durabilă. PMUD propune un set integrat de măsuri pentru îmbunătățirea calității, securității, siguranței, accesibilității și eficienței costurilor sistemului general de mobilitate. Un PMUD include măsuri de infrastructură, tehnice, de reglementare, de promovare și financiare. Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă abordează toate formele de mobilitate colectivă (transportul public tradițional, precum și noi servicii bazate pe partajare, inclusiv noi modele de afaceri); mobilitate activă (mersul pe jos și pe bicicletă); intermodalitate și mobilitate de tip "din ușă în ușă"; siguranță rutieră; vehicule în mișcare și staționare; livrare marfă și servicii; logistică; managementul mobilității; și Sisteme Inteligente de Transport (ITS).



Imagine © funky-data on istock.com





## 7 Pregătiți monitorizarea și evaluarea

Punerea în aplicare a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie monitorizată îndeaproape. Progresul în atingerea obiectivelor planului și îndeplinirea obiectivelor sunt evaluate periodic, pe baza indicatorilor de performanță aleși. Este necesară o acțiune adecvată pentru a asigura accesul în timp util la datele și statisticile relevante. Monitorizarea și evaluarea continuă a implementării măsurilor pot sugera revizuirii ale țintelor și, dacă este necesar, acțiuni corective în ceea ce privește implementarea. Un raport de monitorizare care este prezentat și comunicat cetățenilor și părților interesate informează despre progresele în elaborarea și implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.



## 8 Asigurați calitatea planului

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este un document cheie pentru dezvoltarea unei zone urbane. Disponibilitatea unor mecanisme pentru a asigura calitatea profesională generală a PMUD și pentru a valida conformitatea cu cerințele conceptului Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (cu acest document) este un efort demn de făcut. Asigurarea calității datelor și gestionarea riscurilor în timpul implementării necesită o atenție specifică. Aceste sarcini pot fi delegate revizuitorilor externi de calitate sau altei instituții guvernamentale (de exemplu, la nivel regional sau național), în timp ce pot fi facilitate prin utilizarea unor instrumente precum Schema de Autoevaluare PMUD.

## 1.2 Care sunt beneficiile Planificării Mobilității Urbane Durabile?

De ce este utilă Planificarea Mobilității Urbane Durabile pentru un oraș? Ce povești de succes au apărut din orașele care și-au transformat Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă în politici reale? Continuați lectura pentru o scurtă selecție a câtorva dintre posibilele avantaje ale dezvoltării și implementării unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.

### Cooperând pentru o sănătate mai bună a cetățenilor

Poluarea aerului duce la peste 400.000 de decese premature pe an în UE,<sup>14</sup> făcând evidente avantajele sociale și economice ale îmbunătățirii calității aerului. În plus, este recunoscută în mod universal necesitatea reducerii emisiilor pentru a face față crizei climatice, iar transportul rutier este a doua cea mai mare sursă de emisii de CO<sub>2</sub> din UE.<sup>15</sup> În ciuda tuturor acestor lucruri, multe orașe europene depășesc standardele europene de calitate a aerului.

Capitala spaniolă Madrid a înregistrat o reducere cu 15% a poluării cu dioxid de azot în doar trei luni de la stabilirea zonelor cu emisii reduse prin PMUD, în noiembrie 2018.<sup>16</sup> Cu cel mai recent PMUD de la Toulouse (PDU în franceză), orașul își propune să reducă numărul de persoane expuse concentrației crescute de emisii de NO<sub>x</sub>, de la 8.000-18.000 (2013) la mai puțin de 300 în 2030.<sup>17</sup> Aceste reduceri sunt obținute cel mai eficient prin implicarea mai multor departamente guvernamentale și niveluri diferite de guvernare - ceea ce împreună cu planificarea devine posibil.



Imagine © deberarr on istock.com

<sup>14</sup> Agenția Europeană de Mediu, 2018. Calitatea aerului în Europa - raport 2018, [www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018](http://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018).

<sup>15</sup> Agenția Europeană de Mediu, 2019. Emisiile principalilor poluanți atmosferici din Europa. Fig. 2: Emisiile principalilor poluanți atmosferici pe grupe de sector din SEE-33, [www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4](http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4).

<sup>16</sup> Sergio Fernández Balaguer, Compania Municipală de Transport din Madrid interviul autorilor, 04 martie 2019.

<sup>17</sup> Le projet Mobilités 2020/2025/2023 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

## Beneficiile asupra sănătății și siguranței

Sănătatea publică și siguranța rutieră beneficiază de asemenea, de pe urma încurajării modurilor de transport active. Un studiu britanic a descoperit că riscul de cancer a fost cu 45% mai mic în rândul persoanelor care merg regulat cu bicicleta la muncă. Prin investiții în infrastructură publică, Tartu, al doilea oraș ca mărime al Estoniei, a reușit să dubleze distribuția modală a mersului pe bicicletă de la 4% la 8% în doar cinci ani.<sup>18</sup> Planificarea Mobilității Urbane Durabile vizează consecvența politicilor urbane, ținând în același timp legătura dintre transport și sănătate. Chiar dacă există multe motive pentru care orașele elaborează politici de sănătate publică bune, probabil nu este întâmplător faptul că opt din cele zece orașe cele mai sănătoase ale UE au un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.<sup>19</sup>

9.600 de persoane au fost ucise în 2017 pe drumurile urbane din UE, reprezentând 38% din totalul de 25.047 de decese rutiere. 70% dintre cei uciși pe drumurile urbane au fost așa-numiții utilizatori vulnerabili ai drumului - 39% pietoni, 12% bicicliști și 19% vehicule pe două roți.<sup>20</sup> Măsurile de mobilitate durabilă pot contribui în mod eficient la rezolvarea problemelor de siguranță rutieră ale unui oraș și pot contribui la atingerea țintei UE de a înregistra cu 50% mai puțin decese rutiere și vătămări grave până în 2030.<sup>21</sup> În încercarea de a asigura schimbarea modelelor de mobilitate urbană, siguranța rutieră ar trebui considerată o provocare critică. Nivelul de siguranță real și perceput are un efect profund asupra alegerii modului de transport, în special pentru cele mai durabile moduri de călătorie: mersul pe jos, mersul cu bicicleta și accesul la transportul public. Este important să recunoaștem că drumurile durabile sunt și drumuri mai sigure. Politicile integrate, de exemplu infrastructura de ciclism îmbunătățită, trotuarele mai largi și limitele de viteză reglementate, îmbunătățesc siguranța rutieră a unui oraș. De când Varșovia a început să își dezvolte PMUD la jumătatea anului 2000, accidentele rutiere au scăzut cu 21%, iar decesele rutiere cu 60%.<sup>22</sup>

## Accesarea destinațiilor cu ușurință utilizând mai puține mașini

Când infrastructura de călătorie și de transport este bine gândită - și mai ales atunci când departamentele de mobilitate și urbanism se coordonează - există o concurență mai mică între diferitele forme de transport pentru spațiul public. PMUD-urile ajută la crearea unei complementarități care să se potrivească nevoilor individuale de mobilitate ale oamenilor. Măsurile PMUD-ului din Milano din 2016 au contribuit la reducerea numărului de rezidenți care folosesc autoturismul, la 50% deja, cu mult sub media italiană. Orașul este pe cale să își atingă obiectivele.<sup>23</sup>

PMUD-urile ajută la inversarea tendințelor negative de mobilitate. Datorită promovării PMUD-urilor din Franța, în anii 90, aproape toate orașele importante au cunoscut o inversare în tendința creșterii nivelului de utilizare a automobilelor. Creșterile cu procente ce ajung chiar și la 22% în cele două decenii precedente au fost oprite și înlocuite cu scăderi ce ating chiar limita de 8%.<sup>24</sup> În Szeged, al treilea oraș ca mărime al Ungariei, PMUD a ajutat la înghetarea unei scăderi rapide a utilizării transportului public.<sup>25</sup>

## Atragerea sprijinului public

Aceste rezultate au fost și pot fi obținute doar prin implicarea activă a rezidenților locali, care este esențială pentru Planificarea Mobilității Urbane Durabile. Prin intermediul PMUD - care a ținut cont de contribuțiile provenind din partea a 755 de cetățeni - Milano a introdus o zonă cu emisii reduse care restricționează utilizarea autoturismelor în aproximativ 70% din oraș. Dezbaterile publice intense ce a implicat părțile interesate și cetățenii a contribuit la reducerea opoziției.<sup>26</sup>

Budapesta a adunat peste 1.000 de comentarii publice pe durata unui proces similar, majoritatea precizând că oamenii doresc măsuri mai ecologice; această implicare publică a ajutat, de asemenea, la crearea de acțiuni politice.<sup>27</sup> În afară de a ajuta la convingerea oamenilor, Budapesta a constatat că această cooperare în planificarea unui PMUD, atât pe plan intern, cât și cu publicul, poate oferi informații semnificative și idei noi.<sup>28</sup>

<sup>18</sup> Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring, [www.tartu.ee/sites/default/files/research\\_import/2018-12/Tartu\\_LU\\_aruanne.pdf](http://www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf).

<sup>19</sup> Spotahome, 2019. Cele mai sănătoase orașe din lume. Ce orașe sunt cele mai bune pentru o viață sănătoasă?, [www.spotahome.com/healthiest-cities-world](http://www.spotahome.com/healthiest-cities-world).

<sup>20</sup> Raport PIN ETSC (2019) Drumuri mai sigure, orașe mai sigure: cum să îmbunătățești siguranța rutieră urbană în UE.

<sup>21</sup> Comisia Europeană (2019) Cadru politic al UE privind siguranța rutieră 2021-2030 Următorii pași către „Vision Zero”

<sup>22</sup> Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, [https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1\\_1528982930.pdf](https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf).

<sup>23</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interviu cu autorii 8 martie 2019.

<sup>24</sup> CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>25</sup> Sándor Nagy, vice mayor of Szeged, interview by the authors, 11 March, 2019.

<sup>26</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interviu cu autorii, 08 March, 2019.

<sup>27</sup> Budapest Mobility Plan 2014-2030, Vol. 1 Objectives and Measures, pp 12-15.

<sup>28</sup> Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interviu cu autorii, 05 April, 2019.

Cetățenii sunt pregătiți pentru schimbările realizate de liderii lor locali. În Nantes, Franța, 50% dintre persoanele chestionate în timpul unei călătorii cu autobuzul au precizat că au ales transportul public, chiar dacă aveau un autoturism acasă.<sup>29</sup> Prin consultarea și colaborarea cu publicul cu privire la măsurile de mobilitate urbană durabilă, Stockholm a sporit sprijinul public pentru taxele de congestie de la 33% la 67% pe parcursul a cinci ani.<sup>30</sup> În afară de orice altceva, implicarea cetățenilor și a părților interesate este un instrument pentru factorii de decizie de a convinge cetățenii și alte părți interesate despre măsurile ambițioase, să înțeleagă ce ar putea fi acceptabil și să reducă riscurile politice asociate neacceptării.

### Calitatea vieții, un câștig dublu pentru oameni și afaceri

Modurile de transport durabile pot fi adesea mai convenabile decât călătoriile cu autoturismul privat. Rețeaua de mobilitate partajată înființată ca parte a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Milano include mașini electrice, scutere și biciclete și și-a demonstrat utilitatea prin atragerea a aproape jumătate de milion de abonați.<sup>31</sup>

Crearea unor străzi sigure pentru toată lumea, indiferent de modul de călătorie, crește accesibilitatea urbană și contribuie la o calitate mai bună a vieții. Chiar dacă intră în joc mulți factori, nu este o coincidență faptul că șapte din primele zece orașe cu cea mai bună calitate a vieții din UE sunt orașe cu Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă.<sup>32</sup> Scăderea nivelului de utilizare a autoturismelor face ca străzile să fie mai atractive, transformându-le din artere principale în locuri ale vieții urbane și ale coeziunii sociale.

Consolidarea sentimentului locului prin diferite moduri de mobilitate îmbunătățește imaginea unui oraș, ajută magazinele locale și încurajează turismul, regenerarea locală și investițiile internaționale. În Copenhaga, pietonalizarea unei străzi a dus la o creștere de 30% a vânzărilor într-un singur an.<sup>33</sup>

În mod similar, după restricționarea temporară a autoturismelor pe arterele principale din Madrid, în perioada Crăciunului 2018, s-a înregistrat o creștere de 9,5% a sumelor cheltuite la comercianți comparat cu anul 2017.<sup>34</sup> În timp ce astfel de măsuri pot reduce temporar cifra de afaceri și pot naște opoziție pe termen scurt, este de obicei nevoie de aproximativ un an pentru evidențierea câștigurilor.

Când angajații au mai multe opțiuni de mobilitate, afacerile beneficiază, de asemenea, de un grup sporit de candidați și de mai puțin timp pierdut în trafic. Este mult mai probabil ca persoanele cu calificare înaltă să caute locuri de muncă în orașele atractive, iar grupurile vulnerabile - inclusiv cei cu deficiențe locomotorii sau defavorizați din punct de vedere economic - vor găsi de lucru mai ușor atunci când barierele din călătorie sunt eliminate. Aceasta înseamnă că mobilitatea îmbunătățită duce la o echitate socială mai mare prin creșterea standardelor pentru toată lumea, în loc de a crea beneficii pentru un grup, în defavoarea altuia. Analiza cost-beneficiu pe care orașul Arad a efectuat-o în procesul de listare a măsurilor pentru PMUD a indicat că se vor câștiga 2,2 milioane EUR pentru fiecare milion de euro investit.<sup>35</sup> Stockholm și-a calculat excedentul socio-economic anual ca urmare a măsurilor de mobilitate la 60 de milioane EUR.<sup>36</sup>



Imagine © olaser on istock.com

<sup>29</sup> CERTU, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, [www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304\\_Fiche30ansPDU\\_EN\\_cle6c8317.pdf](http://www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf).

<sup>30</sup> Centre for Transport Studies, 2017. The Swedish Congestion Charges: Ten Years On, p 21, [www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf).

<sup>31</sup> Dr. Paolo Campus, Area Pianificazione Mobilità Milano, interview by the authors, 08 March, 2019.

<sup>32</sup> The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018 [www.eiu.com/public/thankyou\\_download.aspx?Activity=download&campaignid=liveability2018](http://www.eiu.com/public/thankyou_download.aspx?Activity=download&campaignid=liveability2018).

<sup>33</sup> Mattias Kärrholm, 2012. Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, p 44.

<sup>34</sup> Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid Central, <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

<sup>35</sup> Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, pp 288-289.

<sup>36</sup> Eliasson, J., 2014. The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm, p. 34, [www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf](http://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf).



Imagine © BKK Centre for Budapest Transport

### Puterea din unitate

Cu cât opțiunile de mobilitate durabilă sunt mai diverse și mai integrate, cu atât este mai mare eficiența și rezistența sistemului de transport în ansamblu. De la punerea în aplicare a celui mai recent Plan de Mobilitate Urbană Durabilă în 2017, orașul Gent, din Belgia, a înregistrat o creștere cu 25% a mersului pe bicicletă în centrul orașului și o creștere de 35% în afara centrului.<sup>37</sup> De la punerea în aplicare a PMUD, care a fost actualizat în 2015, orașul Anvers a înregistrat o scădere cu 25% a călătoriilor cu autoturismul (cu aproximativ 14.000 mai puțin) în oraș, într-o zi normală a săptămânii.<sup>38</sup>

Caracterul pe termen lung și integrat al unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este cel mai eficient mod de a realiza multe dintre potențialele beneficii. Deoarece implică un angajament pe termen lung și obiective agreeate la scară largă, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă ajută la gestionarea incertitudinii și la definirea unor măsuri clare de lucru, pas cu pas, către atingerea țintelor. Întrucât un PMUD necesită cooperare între departamente și niveluri de guvernare, ajută la crearea unei viziuni partajate și servește drept o modalitate de a reuni instituții care nu sunt (încă) obișnuite să coopereze. Acest lucru creează un impuls enorm în eficacitatea elaborării de politici.

Budapesta a menționat elaborarea Planului său de Mobilitate Urbană Durabilă ca o cheie a gândirii armonizate între diferite părți interesate, de la departamentele municipale și actorii de stat până la companiile de transport.<sup>39</sup> O astfel de coordonare asigură sprijinul reciproc și urmărirea necesară pentru aceste măsuri. Reglementările în trafic sunt inutile dacă poliția nu le pune în aplicare. Pietonalizarea nu are succes decât atunci când este încorporată într-o strategie mai largă de mobilitate urbană. Orașul Anvers urmează să elaboreze un Plan comun de Mobilitate Regională Durabilă cu 33 de municipalități din jur și administrația flamandă.<sup>40</sup>

### Pe locuri, fiți gata, PMUD!

Prin realizarea explicită a conexiunilor necesare între prioritățile politice, de exemplu mobilitatea și ocuparea forței de muncă, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă asigură o mai largă înțelegere a modului în care mobilitatea contribuie la obiectivele politice la nivel înalt. Consultarea și implicarea părților interesate din guvern și din afara acestuia, inclusiv societatea civilă și industria privată, sporesc sprijinul pentru acțiuni de mobilitate. Acest lucru îmbunătățește probabilitatea de succes și de implicare politică. Planificarea Mobilității Urbane Durabile este un instrument util în gestionarea eficientă a schimbărilor și în conturarea unor noi moduri de gândire.

<sup>37</sup> Transport & Mobility Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, [https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent\\_0.pdf](https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf).

<sup>38</sup> Marjolein Salens, City of Antwerp, interview with the authors, 13 March 2019

<sup>39</sup> Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interview by the authors, 05 April, 2019

<sup>40</sup> Marjolein Salens, City of Antwerp, interview with the authors, 13 March 2019



## 1.3 Care sunt principalele elemente ale Planificării Mobilității Urbane Durabile?

Acest capitol oferă o imagine de ansamblu asupra elementelor și procesului de Planificare a Mobilității Urbane Durabile. Acesta introduce cele douăsprezece etape ale „ciclului PMUD” cu accent pe rolul factorilor de decizie, în timp ce detaliile pentru planificatori pot fi găsite în Secțiunea 2.

### Prezentare generală

De la publicarea conceptului PMUD în 2013, procesul de elaborare și implementare a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă a fost aplicat în multe zone urbane din Europa (și din întreaga lume). „Ciclul PMUD” îl reprezintă folosind metafora vizuală a unui ceas (a se consulta Figura 2). Aceasta este, desigur, o reprezentare idealizată și simplificată a unui proces complex de planificare. În unele cazuri, etapele pot fi executate aproape în paralel (sau chiar revizuite), ordinea sarcinilor poate fi adaptată ocazional la nevoile specifice sau o activitate poate fi parțial omisă, deoarece rezultatele acestora sunt disponibile dintr-un alt exercițiu de planificare.

Această nevoie de flexibilitate este pe deplin înțeleasă, iar planificatorii sunt încurajați să inițieze adaptări rezonabile, dacă este necesar, în funcție de situația lor specifică - atâta timp cât sunt respectate principiile generale ale Planificării Mobilității Urbane Durabile. Capitolul 1.4 discută aceste puncte mai detaliat. Figura 2 prezintă cele patru faze ale planificării mobilității urbane durabile, fiecare începând și terminându-se cu un punct de referință și fiecare dintre ele fiind subdivizată în trei etape (pentru un total de douăsprezece pași din ciclul de planificare). Această figură prezintă o imagine de ansamblu pentru factorii de decizie, în timp ce Figura 9 oferă o descriere mai detaliată pentru planificatori.

**Figura 2:** Cei 12 Pași ale Planificării Mobilității Urbane Durabile (ediția a II-a) - Prezentare generală pentru factorii de decizie



## Faza 1: Pregătire și analiză

Prima etapă, și punctul de plecare pentru procesul PMUD, îl reprezintă decizia explicită a persoanelor responsabile în luarea deciziilor de a pregăti un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. În prima fază, temelia procesului de planificare se așterne răspunzând la următoarele întrebări:

### Care sunt resursele noastre?

Pentru a începe, analizați toate resursele disponibile (umane, instituționale, financiare) pentru planificarea și configurarea structurilor de lucru, precum și pe cele de participare. În această etapă, factorii de decizie trebuie să se asigure că instituțiile și persoanele cheie sprijină dezvoltarea PMUD și contribuie la crearea unei echipe de planificare de bază.

### Care este contextul nostru de planificare?

Identificați factorii care vor avea un impact asupra procesului de planificare, cum ar fi planurile deja existente sau cerințele legale. Analizați fluxurile de trafic pentru a determina aria geografică a planului și asigurați-vă că autoritățile și părțile interesate învecinate sunt „la bord”. Conveniți asupra calendarului de planificare și recrutați suport extern, după caz. Activitățile din această etapă, cât și din cea anterioară sunt strâns legate și deseori se desfășoară în paralel. O sarcină cheie pentru factorii de decizie în acest moment este să se asigure că „zona urbană funcțională” servește ca zonă de planificare pentru PMUD. Aceasta este adesea o decizie complexă din punct de vedere instituțional și politic.

### Care sunt principalele noastre probleme și oportunități?

Analizați situația existentă a mobilității din perspectiva tuturor modurilor de transport și a aspectelor de sustenabilitate relevante, utilizând un set adecvat de surse de date actualizate. Obiectivul final al primei faze îl reprezintă o analiză completă a problemelor și oportunităților majore legate de mobilitate din întreaga zonă urbană funcțională.

## Faza 2: Dezvoltarea strategiei

Scopul celei de-a doua faze este de a defini direcția strategică a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă în cooperare cu cetățenii și părțile interesate. Întrebările cheie din această fază sunt:

### Care sunt opțiunile noastre pentru viitor?

Analizați schimbările probabile ale factorilor externi importanți pentru mobilitatea urbană (de exemplu, demografia, tehnologia informației, clima) și dezvoltați scenarii care explorează direcții strategice alternative. Scenariile încearcă să surprindă incertitudinea care vine, „privind spre viitor”, pentru a avea o bază concretă mai bună pentru deciziile strategice.

### Ce fel de oraș ne dorim?

Utilizați exerciții de elaborare a viziunii împreună cu părțile interesate și cu cetățenii pentru a dezvolta o înțelegere comună a viitorului, bazat pe rezultatele analizei mobilității și a impactului pe care îl are scenariul. O viziune și obiective comune sunt punctele de referință ale fiecărui PMUD. O viziune este o descriere calitativă a viitorului mobilității dorit pentru oraș, specificat ulterior prin obiective concrete care indică tipul de schimbare vizat. Asigurați-vă că obiectivele dumneavoastră se adresează problemelor importante și că acestea acoperă toate modurile de transport din zona urbană funcțională. Persoanele responsabile în luarea deciziilor trebuie să se implice activ în această etapă, deoarece este decisă direcția strategică pentru următorii ani.

### Cum vom determina succesul?

Definiți un set de indicatori și ținte strategice care vă vor permite să monitorizați progresul tuturor obiectivelor, fără a necesita cantități nerealiste de colectare de date noi. Persoanele responsabile în luarea deciziilor ar trebui să se asigure că țintele sunt ambițioase, fezabile, consecvente, susținute la scară largă de părțile interesate și aliniate cu alte domenii din politică.

La sfârșitul celei de-a doua faze, ați ajuns la punctul de referință al unei viziuni, obiective și ținte susținute la scară largă. Dacă este posibil, factorii de decizie ar trebui să adopte aceste priorități strategice pentru a asigura un cadru de ghidare stabil pentru faza de elaborare a măsurilor.

## Faza 3: Planificarea măsurilor

Cu a treia fază, procesul de planificare trece de la nivelul strategic la cel operațional. Această fază se concentrează pe măsuri pentru atingerea obiectivelor și țintelor convenite. În acest caz, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este finalizat, iar implementarea acestuia este pregătită răspunzând la următoarele întrebări cheie:

### Ce vom face în mod concret?

Creați o listă lungă de măsuri și evaluați eficacitatea și fezabilitatea acestora pentru a le selecta pe cele care contribuie cel mai bine la îndeplinirea obiectivelor și țăintelor dumneavoastră. Includeți măsurile în pachete integrate, discutați-le cu cetățenii și părțile interesate și evaluați-le în detaliu pentru a vă valida selecția. Planificați monitorizarea și evaluarea pentru fiecare măsură.

### Ce va presupune acest lucru și cine va face ce?

Distribuiți pachetele de măsuri în sarcini (sau „acțiuni”) și descrieți-le în detaliu, inclusiv costurile estimate, interdependențele și riscurile. Identificați instrumentele de finanțare internă și externă, precum și sursele de finanțare pentru toate acțiunile. Pe această bază, conveniți asupra unor responsabilități clare, priorități de implementare și termene pentru fiecare acțiune. În această etapă este esențial să comunicați acțiunile cu politicienii și publicul. De exemplu, proiectele concrete de construcții pot fi controversate chiar dacă obiectivele și măsurile aferente sunt susținute de marea majoritate. În acest moment, factorii de decizie trebuie să recruteze sprijin politic și public pentru măsurile și acțiunile PMUD, realizând în mod ideal un acord formal privind responsabilitățile și calendarul între factorii de decizie și părțile cheie interesate.

### Suntem pregătiți să pornim?

Este posibil ca mulți autori să fi contribuit la diferitele părți ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Acum este timpul să finalizați documentul și să verificați calitatea acestuia. Pe baza convențiilor organizației dumneavoastră, o schemă financiară detaliată poate fi inclusă în planul propriu-zis sau poate face parte dintr-un proces separat. În ambele cazuri, ar trebui să agreeți un buget pentru fiecare acțiune prioritară și să stabiliți aranjamente pe termen lung pentru distribuirea costurilor și a veniturilor între toate organizațiile implicate înainte de adoptarea PMUD. Cel mai important punct de referință încheie faza de planificare a măsurilor: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este adoptat de către factorii de decizie ai organului politic competent.

## Faza 4: Implementare și monitorizare

A patra fază se concentrează pe implementarea măsurilor și acțiunilor conexe definite în PMUD, însoțite de monitorizare, evaluare și comunicare sistematică. În această fază, acțiunile sunt puse în practică răspunzând următoarelor întrebări cheie:

### Cum putem gestiona corect?

Departamentele și organizațiile responsabile ar trebui să planifice detaliile tehnice ale acțiunilor lor, să realizeze implementarea și să procure bunuri și servicii, dacă este necesar. Întrucât aceasta implică adesea multe părți, coordonarea generală a procesului de implementare necesită o atenție deosebită.

### Cum ne descurcăm?

Monitorizarea sistematică va clarifica dacă lucrurile se desfășoară în concordanță cu planul, permițând luarea de măsuri corective, dacă este necesar. Schemele de mobilitate inovatoare pot reprezenta o mare perturbare (precum și un beneficiu la fel de mare) pentru călătorii zilnici. Înțelegerea opiniei publice, bazată pe un dialog activ în dublu sensuri, este crucială pentru un proces de implementare de succes.

### Ce am învățat?

Ultima etapă a ciclului PMUD constă în revizuirea succeselor și eșecurilor, precum și în comunicarea acestor rezultate părților interesate și publicului. Acest proces de revizuire privește, de asemenea, spre viitor și ia în considerare noi provocări și soluții. În mod ideal, factorii de decizie vor avea un interes activ în a înțelege ce a funcționat (și ce nu), astfel încât aceste lecții să fie luate în considerare în următoarea actualizare a PMUD.

Punctul de referință privind „Implementarea măsurilor evaluate” încheie ciclul PMUD.

## Rezumat

- O decizie politică inițiază procesul PMUD și oferă îndrumări generale;
- O analiză solidă informează elaborarea scenariilor și sprijină luarea deciziilor;
- O viziune, obiective și ținte discutate la scară largă stabilesc direcția strategică;
- Sunt definite pachete de măsuri integrate care pot ajuta la atingerea obiectivelor și țăintelor;
- Pachetele de măsuri sunt împărțite în acțiuni a căror operaționalizare este în continuare descrisă, incluzând responsabilitățile și finanțarea;
- Pe baza tuturor deciziilor anterioare, a fost adoptat un PMUD care combină o viziune pe termen lung și un plan clar de implementare;
- Coordonarea generală a măsurilor și monitorizarea periodică asigură o implementare eficientă și adaptabilă;
- Evaluarea sistematică a implementării oferă o bază solidă pentru următorul ciclu de planificare.

O descriere tehnică a ciclului de planificare și a celor 32 de activități specifice care trebuie desfășurate în cadrul celor 12 pași este prezentată în figura 9 și descrisă în detaliu în Secțiunea 2.

## 1.4 Cum funcționează în practică Planificarea Mobilității Urbane Durabile?

Planificarea Mobilității Urbane Durabile nu este un concept teoretic. A fost dezvoltat folosind o abordare de tip "de jos în sus", bazată pe experiența multor practicieni în planificare și a altor experți. Principiile, precum și pașii și activitățile recomandate în această a doua ediție a Liniilor Directoare PMUD se bazează pe experiența unei game largi de orașe din Europa și nu numai. Prin urmare, este destinat să devină mai mult decât un simplu material de inspirație. Dar este la fel de clar că structurile de planificare și finanțare naționale specifice, contextele urbane variate, constelațiile puterii politice și influența părților interesate vor necesita o serie de compromisuri creative care vor conduce la adaptarea conceptului cerințelor locale.

Luarea deciziilor politice necesită, de asemenea, pragmatism și capacitatea de a lucra cu ceea ce există. Cu toate acestea, persoanele responsabile de luarea deciziilor politice înțelepte gândesc dincolo de un ciclu electoral și de majoritatea politică din prezent.

Planificarea Mobilității Urbane Durabile ajută, de asemenea, la crearea unei baze mai bune pentru gestionarea cererilor viitoare. Dintr-o perspectivă politică strategică, un PMUD este un instrument pentru gestionarea durabilă și inovatoare a schimbărilor. Aceasta înseamnă că ciclul de planificare PMUD (prezentat în capitolul 1.3) ar trebui să fie privit mai degrabă ca o spirală: atunci când un ciclu de planificare este finalizat, un alt ciclu ar trebui să înceapă în curând, creând un proces continuu de îmbunătățire.

Acest capitol analizează modul în care Planificarea Mobilității Urbane Durabile se încadrează în realitățile operaționale ale planificării; modul în care se raportează la contextul mai larg al elaborării politicilor urbane; modul de integrare cu alte activități de planificare într-un oraș; modul de adaptare a conceptului PMUD la contextul specific al unei zone urbane; și modul în care răspunde provocării planificării în perioade de incertitudine și schimbare.





### Latura operațională a planificării

Ciclul celor doisprezece pași poate părea să sugereze că etapele ar trebui să fie executate una după alta, iar structura clară a sarcinilor și a listelor de verificare poate părea să recomande respectarea Liniilor Directoare cuvânt cu cuvânt, dar nu este cazul. Planificarea Mobilității Urbane Durabile nu este o carte de rețete, ci o metodă. Toată lumea știe cât de diferite sunt orașele și cât de complexă poate fi luarea deciziilor într-o zonă urbană. Provocarea implementării unui PMUD constă în adaptarea PMUD la un context local dat, rămânând ambițios și evitând compromisurile necorespunzătoare.

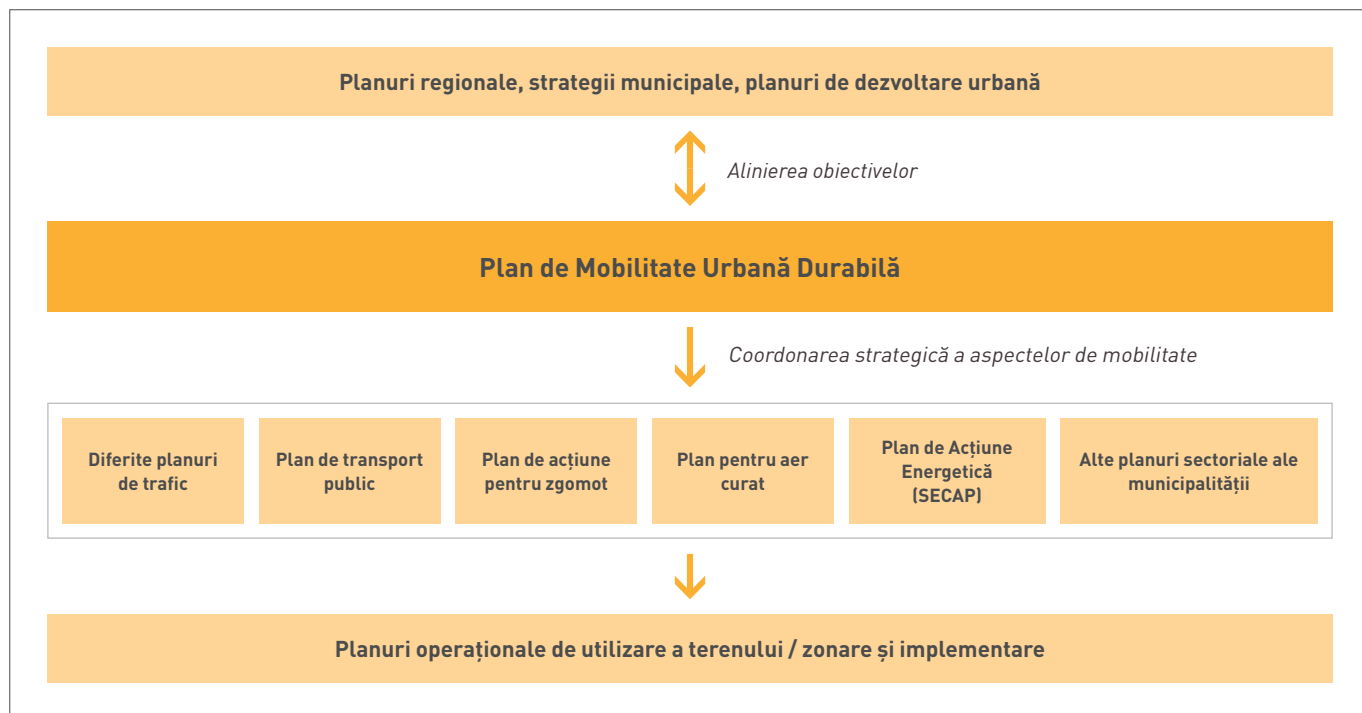
Ciclul PMUD (introdus în Capitolul 1.1 și descris mai detaliat în Secțiunea 2) este conceput ca un instrument de comunicare pentru a descrie într-o formă ușor de înțeles ce presupune planificarea mobilității urbane. În realitate, în practica de planificare poate fi dificil să se stabilească ce pași și activități sunt prioritare, deoarece unele activități trebuie să se desfășoare în paralel. De exemplu, configurarea structurilor de lucru (a se consulta Etapa 1) și determinarea structurii de planificare (a se consulta Etapa 2) se suprapun considerabil în ceea ce privește calendarul și persoanele implicate.

Uneori, o sarcină care părea completă trebuie revizuită, deoarece unele rezultate nu sunt pe deplin satisfăcătoare. O reprezentare vizuală a ciclului PMUD care indică timpul relativ petrecut pentru fiecare pas și potențialele bucle de reacție și săgeți de întoarcere poate fi consultată în Figura 17.

### Cerințe de planificare

Planificarea este un aspect important în multe domenii politice, precum și la toate nivelurile de guvernare. Planificatorii locali trebuie să fie conștienți de cerințele care influențează PMUD (de exemplu, planificarea utilizării terenurilor, educația, ocuparea forței de muncă) și să înțeleagă cum se divid responsabilitățile pentru ca aceste instituții să poată fi incluse în PMUD. La nivel european, majoritatea recomandărilor de planificare sunt voluntare. Printre acestea se numără Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă (SECAP), care este aliniat la obiectivele Convenției Primarilor privind țintele climatice și de energie.<sup>41</sup> La nivel național, planificarea investițiilor în infrastructură este comună, în timp ce planificarea globală a mediului și a utilizării terenurilor sunt adesea o responsabilitate regională.

**Figura 3:** Structura relațiilor dintre PMUD și alte planuri (adaptare din Ahrens și colab., FGSV 2015, Recommendations for Mobility Master Planning, p.8)



<sup>41</sup> A se consulta Ghidul "How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan" dezvoltat de către Centrul comun de cercetare; [www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/](http://www.empowering-project.eu/en/new-guidebook-on-how-to-develop-a-sustainable-energy-and-climate-action-plan-secap/)

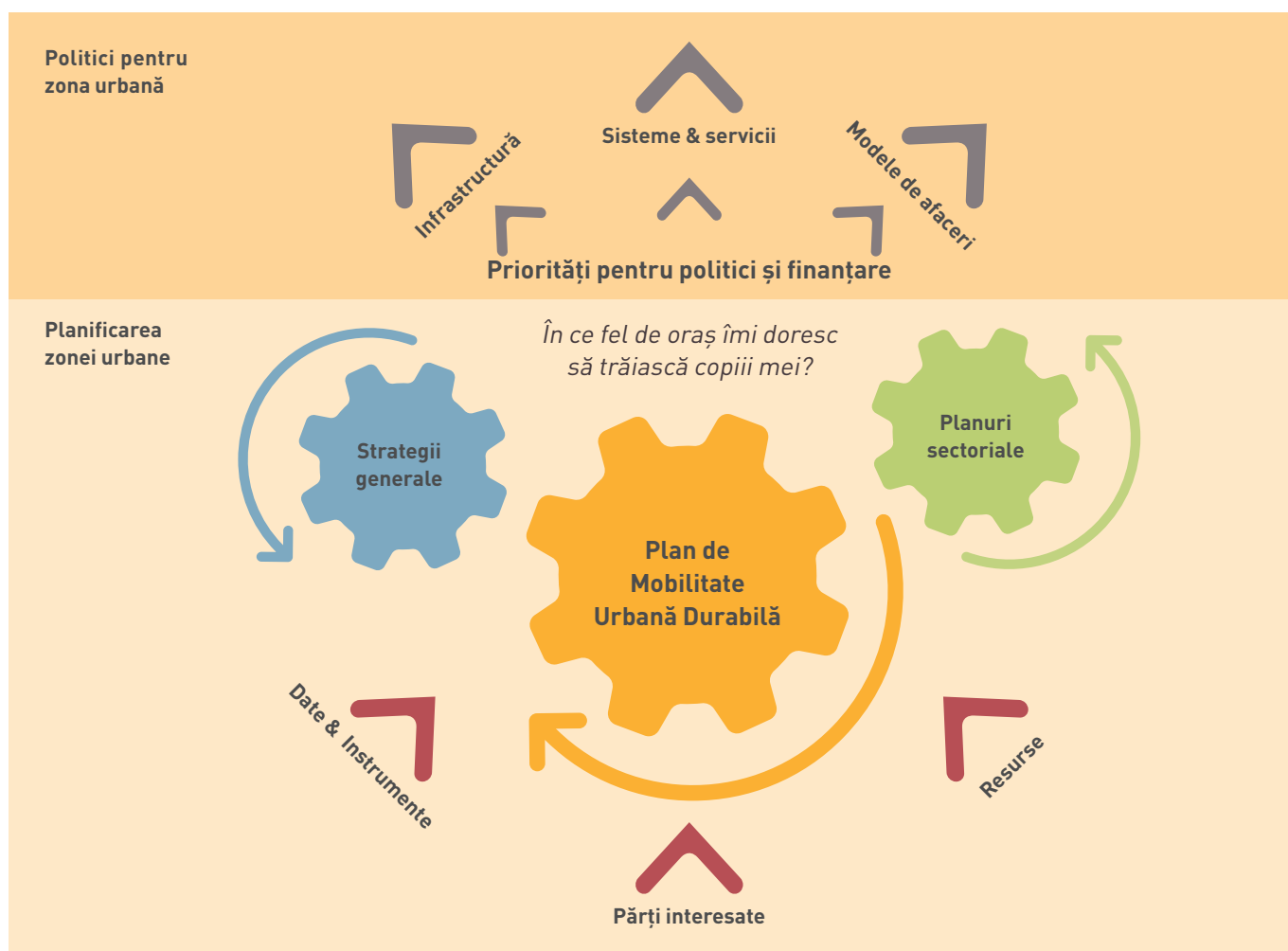
### PMUD ca un proces integrativ

Indiferent de ce ar putea include portofoliul de planificare specific al unei autorități locale, procesele de planificare folosesc deseori aceleași date și instrumente, necesită participarea acelorași părți interesate și sunt uneori chiar realizate de aceleași persoane care utilizează aceleași resurse financiare. Cu toate acestea, aceste procese tind să aibă cerințe diferite în ceea ce privește calendarul, planificarea și raportarea, precum și o arie geografică diferită sau o autoritate responsabilă. Cu toate acestea, planificarea este întotdeauna un proces de selecție între diferite opțiuni pentru viitor. Întrebările fundamentale precum „În ce fel de oraș îmi doresc să trăiască copiii mei?” sunt adesea în centrul planificării urbane, indiferent de domeniul specific.

PMUD poate fi văzut ca o roată dintr-o mașină de planificare mai mare (a se consulta Figura 4).

Adesea este dificil să se stabilească cine conduce și cine este condus, deoarece acest lucru depinde mai ales de orizontul de timp considerat. O strategie generală de dezvoltare urbană poate stabili obiectivele generale pentru mobilitate, ceea ce reprezintă o contribuție importantă într-un PMUD, care, la rândul său, conduce la dezvoltarea unei strategii sectoriale detaliate. În practică, calendarul poate fi complet diferit, dar este necesară coordonarea politicilor pentru a asigura coerența și coordonarea calendarului, a domeniului spațial de aplicare și a implementării proceselor și politicilor de planificare aferente. Dincolo de economisirea resurselor prin sinergii și evitarea ineficiențelor - sau chiar a conflictelor - între politici, o astfel de coordonare reduce și perturbarea creată de construcția infrastructurii și introducerea necoordonată a noilor sisteme. Este important de subliniat că reduce și starea de oboseală a părților interesate.

Figura 4: PMUD ca proces de integrare



### Adaptarea îndrumărilor PMUD la contextul local

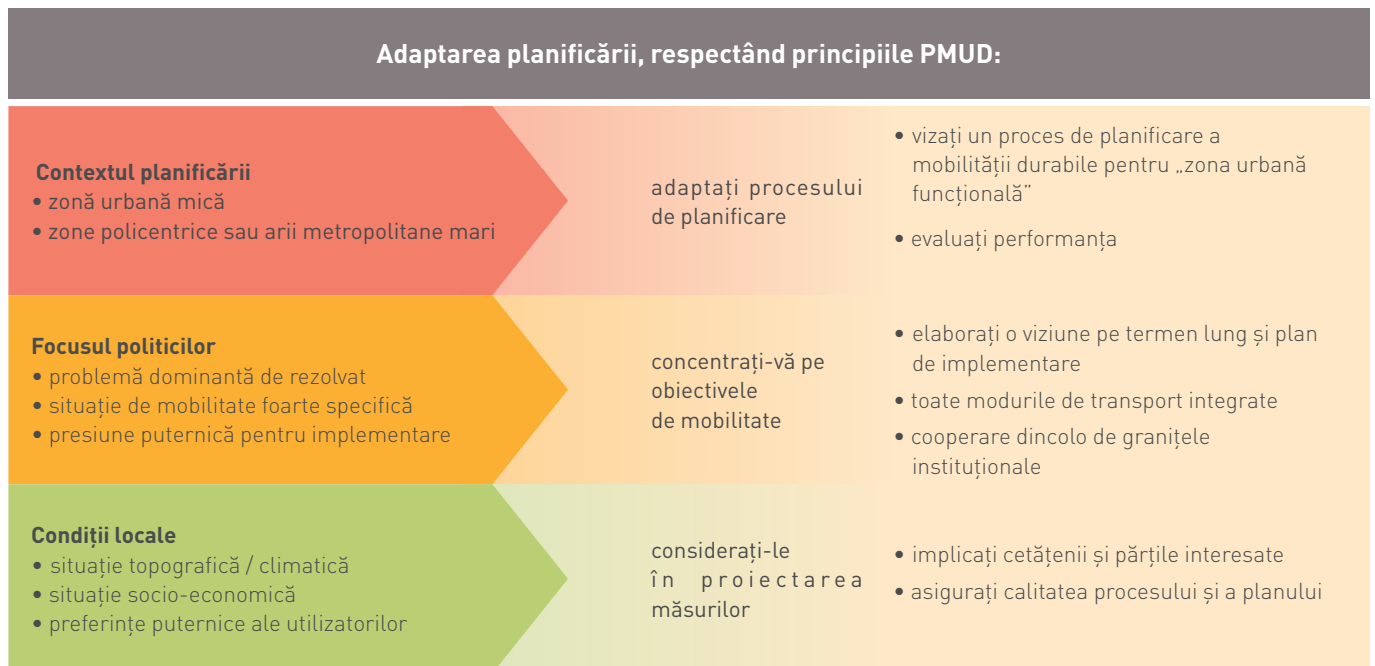
Metoda PMUD trebuie adaptată contextului și cerințelor specifice fiecărei zone urbane în care este aplicată, păstrând un nivel înalt de ambiții. Cele opt principii PMUD disting un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă de un plan de transport convențional. Cu toate acestea, „adaptarea” nu înseamnă omiterea niciunui dintre principii; mai degrabă intensitatea poate fi adaptată, de exemplu, la capacitatea unui oraș mic care își dezvoltă primul PMUD, menținând ambiții ridicate pe termen lung.

Adaptarea la nevoile locale poate lua diferite forme. Nevoia de adaptare ar putea să apară dacă o zonă urbană are o funcție foarte specifică, de exemplu, un terminal portuar național care creează trafic intens. Sau un oraș se poate afla pe o insulă cu modele de transport sezoniere. În astfel de situații specifice, este evident foarte important să concentrați PMUD-ul pe elaborarea unui set de obiective și ținte care urmăresc să abordeze problemele specifice de mobilitate, urmând totuși metodologia PMUD pentru a evita producerea unui plan de trafic convențional (a se consulta și Figura 5).

În timp ce Liniile directoare PMUD oferă spațiu pentru flexibilitate și adaptare la contextul local, trebuie îndeplinite câteva cerințe minime:

- Punctele de referință cheie trebuie să fie produse într-un mod factual și participativ. Aceste repere sunt: o analiză concisă a problemelor și oportunităților zonei urbane funcționale; o viziune, obiective și ținte agreate cu părțile interesate; și o descriere a acțiunilor, inclusiv evaluarea și finanțarea acestora.
- Procesul de implementare trebuie monitorizat îndeaproape, iar implementarea trebuie adaptată după caz, cetățenii și părțile interesate fiind informați în mod activ cu privire la progresul procesului.

Figura 5: Identificarea nevoilor de adaptare a procesului de planificare (exemple)





Imagine © oChesky\_W on istock.com

### Planificarea în perioade marcate de schimbări rapide

Trăim în perioade supuse unor schimbări rapide în care ne confruntăm cu imense provocări globale precum climă, economie și securitate, numind doar câteva, și efectele acestora. Mai mult, obiceiurile, valorile și așteptările oamenilor evoluează constant și apar noi opțiuni în timp ce tehnologia avansează. Dar există o mare incertitudine dacă cetățenii vor folosi aceste noi tehnologii, despre cum se vor dezvolta culturile de mobilitate și despre cum se vor dezvolta finanțele municipale în lumina provocărilor macroeconomice și demografice.

Un grup de experți CIVITAS a identificat o listă de astfel de factori care, în timp, vor exercita cel mai mare impact asupra mobilității urbane și ar trebui, prin urmare, să fie considerați „revoluționari” ai mobilității urbane.<sup>42</sup> În timp ce impactul lor poate varia în funcție de zone, pot totuși „schimba fundamental jocul mobilității urbane”. Este clar că un document strategic precum un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie să ia în considerare asemenea (și alte) schimbări pe termen lung:

- Electrificare: electrificarea tuturor modurilor, utilizarea inovatoare a infrastructurii electrice și legătura acestora cu chestiuni legate de energie (de exemplu, producția locală de energie regenerabilă).
- Automatizare și sisteme de transport inteligente conectate (C-ITS): aplicarea tehnologiei în noile servicii de mobilitate și impactul acestora asupra formei și funcției urbane.
- Economia datelor: date ca motor al noilor afaceri și politici, platforme de integrare care oferă produse noi din ofertele de mobilitate existente și noi, precum și aspecte fundamentale, cum ar fi algoritmi care determină din ce în ce mai multe reguli și reglementări.
- Noi concepte de afaceri pentru transportul de mărfuri și pasageri: platforme de integrare care oferă produse de mobilitate noi bazate pe servicii de mobilitate existente și noi (de ex. Mobilitatea ca Serviciu și platforme pentru schimbul de mărfuri).
- Mobilitate partajată: toate aspectele (non-tehnice) ale mobilității partajate, de ex. partajarea autoturismelor (în special sisteme de tip “free- floating” gratuite) și partajarea bicicletelor.
- Mobilitate activă: atât intensificarea mersului pe jos și a mersului pe bicicletă, cât și introducerea de noi concepte de micro-mobilitate.
- Schimbarea modurilor de gândire și a modelelor de comportament: noi modele de mobilitate în rândul tinerilor, creșterea așteptărilor pentru serviciul de livrare “în aceeași zi”, cererea de servicii de mobilitate ușor de utilizat (simplificare) și producție descentralizată (de exemplu, imprimare 3D).
- Managementul integrat al spațiului: abordări noi și integrate pentru utilizarea și gestionarea spațiului urban, de ex. placemaking, reglementarea accesului vehiculelor urbane, gestionarea terenurilor și mobilitatea aeriană urbană (de exemplu, drone)

Conceptul PMUD propune analiza scenariului și elaborarea viziunii, bazate pe o analiză detaliată a situației existente a mobilității, ca pași esențiali în dezvoltarea PMUD (a se consulta Etapele 3, 4 și 5).

<sup>42</sup> A se consulta document ce urmează a fi publicat de CIVITAS SATELLITE despre „revoluționari (game changers)”.



## 1.5 Cum pot susține entitățile de la nivel național și regional Planificarea Mobilității Urbane Durabile?

Mobilitatea urbană este strâns legată de alte politici, precum cele de mediu, siguranță rutieră, sănătate, amenajare a spațiului și energie. Asemenea politici sunt deseori elaborate la nivel local, regional și național. Prin urmare, multe orașe europene au nevoie de sprijinul entităților de la nivelurile superioare de guvernare, în special în domeniile guvernancei, legislației, finanțării, monitorizării și evaluării, orientării și metodologiei, educației și schimbului de cunoștințe. În majoritatea statelor membre UE, guvernul național oferă un astfel de sprijin, în timp ce în unele țări regiunile au mai multe competențe, iar nivelul național joacă un rol limitat.

### Beneficii pentru nivelul național și regional

Deși planificarea mobilității urbane este în mare parte o competență locală, orașele nu pot atinge singure obiectivele ambițioase ale mobilității urbane durabile. În același timp, nivelurile guvernamentale naționale și regionale au multe de câștigat de la o planificare eficientă a mobilității urbane durabile, deoarece îmbunătățirile la nivel local contribuie, de asemenea, la atingerea obiectivelor regionale și naționale. Mai jos, sunt prezentate mai multe stimulente pentru actorii naționali și regionali pentru a sprijini dezvoltarea PMUD.

#### Coerență îmbunătățită între diferite politici sectoriale și niveluri de guvernare:

Mobilitatea urbană este strâns legată de politicile sectoriale din alte niveluri de guvernare, însă aceste politici sunt adesea dezvoltate de o gamă largă de actori politici și instituționali atât la nivel local, cât și la nivel regional, național sau chiar european. Dacă nu sunt coordonate, aceste politici sunt incluse în diverse documente de planificare, ce reflectă diferențele de guvernare și cadre legale, procese de elaborare și obiective specifice. Riscul inerent de incoerență și redundanță dintre abordările și rezultatele planificării trebuie abordat. Cele mai proeminente exemple se referă la reglementarea utilizării terenurilor și impozitarea acestora, la capacitatea persoanelor defavorizate de a accesa servicii de bază și la dezvoltarea infrastructurii.

#### Eliminarea barierelor în elaborarea și implementarea PMUD:

Unele obstacole sunt de natură pur locală și trebuie depășite de autoritățile locale, în timp ce altele rezultă adesea din cadre naționale ineficiente care duc la următoarele bariere.<sup>43</sup>

- Lipsa cooperării între oraș, nivel regional și nivel național;
- Coordonare limitată la nivel național între ministere, ceea ce duce la inconsecvența dintre politicile departamentelor guvernamentale naționale;
- Nivel scăzut de conștientizare, voință politică și angajament al factorilor de decizie;
- Lipsa finanțării susținute și coordonate la nivel național, regional și local;
- Cultura slabă a monitorizării și evaluării, cu un control de calitate limitat sau inexistent; și
- Asistență profesională insuficientă (inclusiv linii directe), instruire și profesioniști care sunt capabili să transmită competențele cerute.

#### Optimizarea și coordonarea fluxurilor de finanțare europene, naționale și locale:

Pârghia financiară este o componentă esențială în transpunerea viziunilor politice în operațiuni concrete. Diverse instituții europene și naționale oferă finanțare pentru mobilitatea urbană. Crearea unui cadru de finanțare național sau regional coordonat, bazat pe o înțelegere comună a aspectelor juridice și tehnice, ar putea susține mobilitatea urbană durabilă. Cel mai important, orice cadru pentru finanțarea sistemelor de infrastructură ar trebui să promoveze evitarea transportului individual și să sprijine modurile durabile.

<sup>43</sup> A se consulta 'SUMPs-Up status report (2018)' pentru o descriere mai detaliată a barierelor și nevoilor.

### Promovarea inovației și a noilor piețe:

Crearea unei strategii naționale sau regionale pentru mobilitate poate cuprinde stabilirea priorităților clar definite pentru soluții de mobilitate, inclusiv tehnologii inovatoare. De exemplu, Directiva privind Vehiculele Nepoluante<sup>44</sup> impune ca organismele publice să achiziționeze o anumită parte minimă de vehicule nepoluante, facilitând astfel introducerea treptată a vehiculelor cu emisii reduse și cu emisii zero. Aceste priorități specificate oferă sectorului privat și autorităților locale un semnal clar și stabil care poate facilita investițiile pe termen lung.

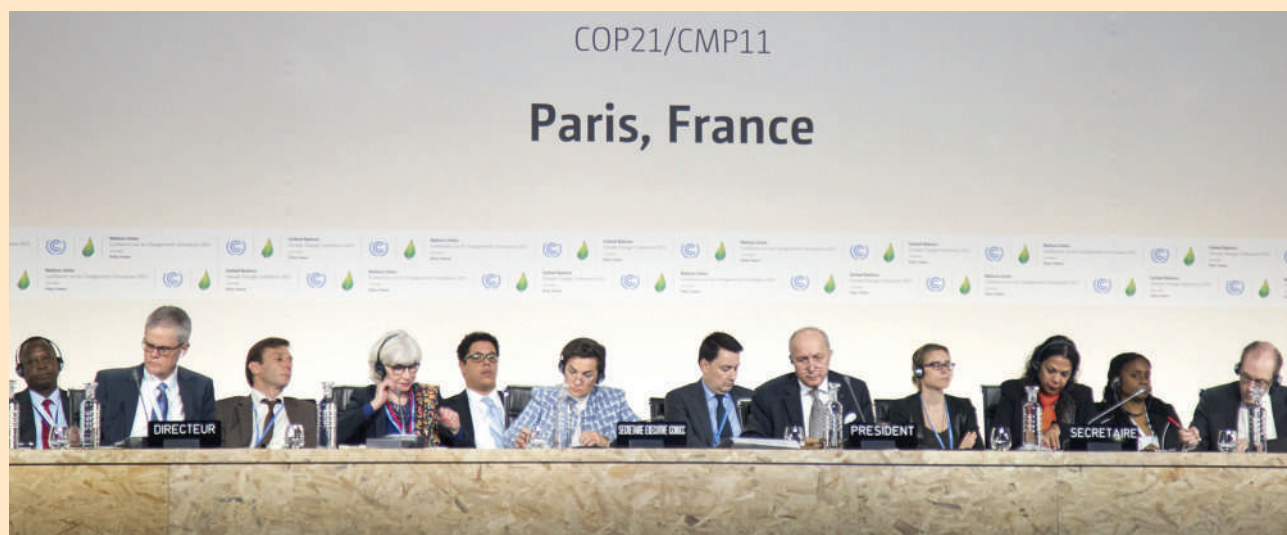
#### Dezvoltarea unui cadru național sau regional: o situație de tip win-win!

Orașele pot fi potențiali catalizatori ai schimbării în punerea în aplicare a recentelor acorduri internaționale, cum ar fi Acordul de la Paris și Noua Agendă Urbană. Într-adevăr, Conferința părților UNFCCC de la Paris din 2015 (COP 21) a recunoscut rolul critic pe care trebuie să-l joace orașele într-o acțiune climatică eficientă. De exemplu, o strategie crucială pentru a îndepărta oamenii de consumul de autoturisme private este impozitarea: departamentele guvernamentale naționale pot institui taxe de achiziție și circulație, în timp ce acțiunile locale pot facilita stilul de viață independent de mașină.

Cu toate acestea, resursele și competențele orașelor sunt limitate pentru a realiza în mod independent trecerea la o mobilitate durabilă. Sprijinul național sau regional pentru PMUD poate declanșa o scădere a emisiilor de gaze cu efect de seră legate de transport prin crearea unui cadru politic, financiar și tehnic care să crească gradul de conștientizare a părților interesate - de la nivel local la nivel național și în cadrul sectoarelor publice și private. În acest fel, o politică națională sau regională care sprijină PMUD-urile reprezintă o contribuție directă la contribuțiile determinate la nivel național (CND).

Acest lucru este valabil și pentru cerințele europene privind calitatea aerului. Legislația europeană stabilește limitele de emisie și standardele de calitate a aerului pentru protecția sănătății umane. În 2016, șase state membre au depășit limitele a cel puțin unuia dintre plafoanele lor de emisii. În general, doar patru țări din UE au respectat toate standardele de calitate a aerului, în timp ce zece state au depășit limitele tuturor standardelor de calitate a aerului. Mobilitatea urbană este un domeniu esențial de acțiune pentru reducerea emisiilor și îmbunătățirea calității aerului. Un cadru național sau regional care susține PMUD ar permite planurilor locale să fie mai concentrate și să funcționeze, contribuind la capacitatea orașelor de a respecta cerințele privind calitatea aerului.

Pe scurt, guvernele naționale și regionale nu își vor atinge obiectivele legate de climă, nu vor îndeplini cerințele europene privind calitatea aerului sau nu își vor păstra angajamentele internaționale fără contribuția orașelor. Iar orașele au nevoie de guverne regionale și naționale pentru a le sprijini în realizarea unei mobilități mai durabile. O situație de tip win-win!



Imagine: UNclimatechange on flickr.com

<sup>44</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en).

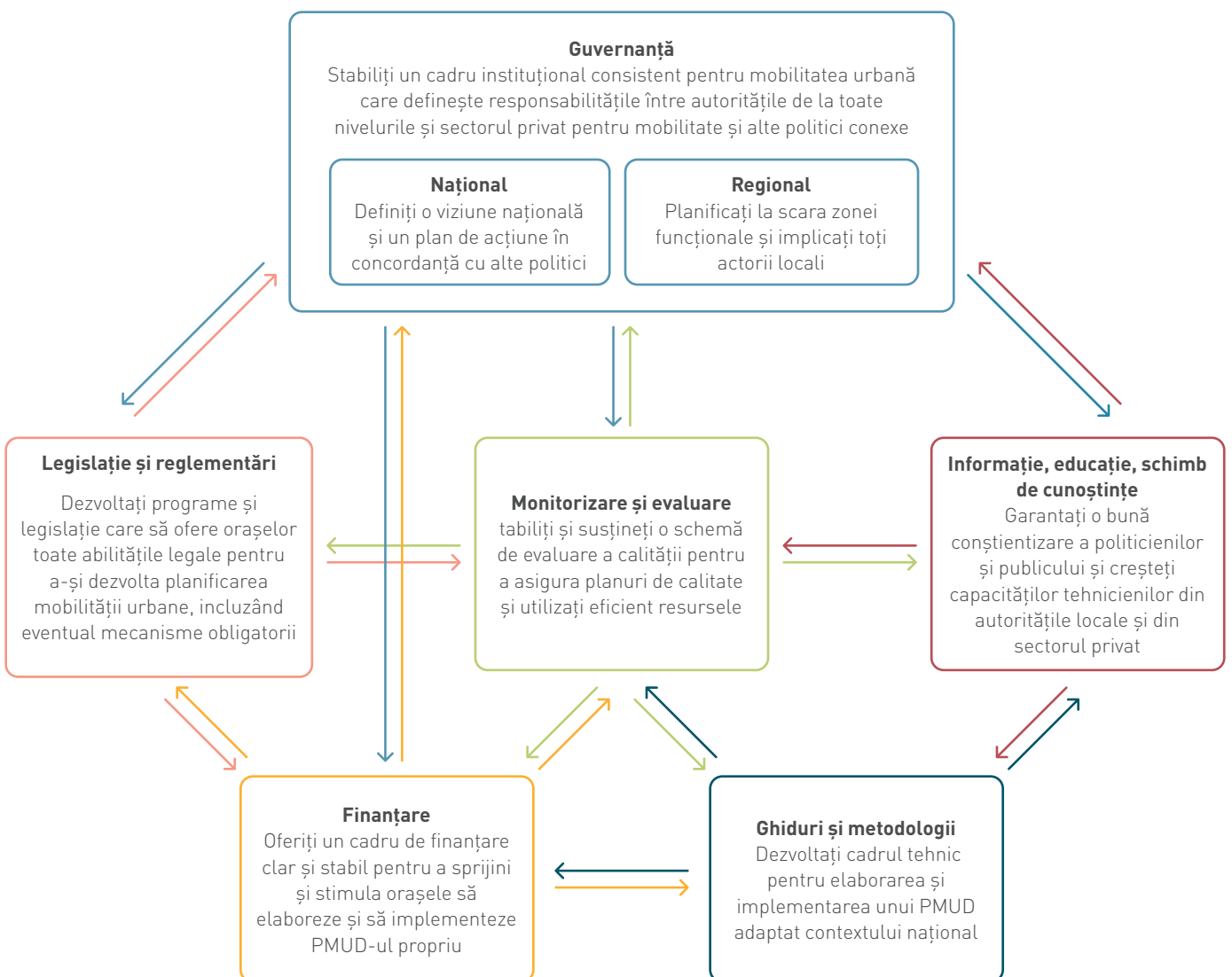
## Măsuri și instrumente pentru a favoriza adoptarea PMUD-urilor

Actorii naționali pot sprijini dezvoltarea PMUD-urilor cu o gamă variată de acțiuni la acest nivel. Figura 6 prezintă principalele măsuri naționale referitoare la guvernare, legislație și reglementări, finanțare, monitorizare și evaluare, orientări și metodologie, educație și schimb de cunoștințe.

Există un nivel ridicat de interacțiune între acțiuni. De exemplu, dezvoltarea unei subvenții naționale pentru a sprijini elaborarea PMUD de calitate [Finanțare] implică definirea PMUD-ului și, eventual, modul de elaborare a unuia [Legislație și reglementări, Ghiduri și metodologie].

Procesul de finanțare trebuie să fie coordonat cu alte părți interesate naționale [Guvernanță] și monitorizat pe toată durata sa [Monitorizare și evaluare]. Beneficiile sale trebuie comunicate în momentele cheie (de exemplu, lansarea finanțării), iar feedback-ul ar trebui să fie colectat de la părțile interesate pe tot parcursul procesului [Guvernanță, informații, schimb de cunoștințe]. Astfel, factorii de decizie naționali sunt încurajați să elaboreze un program național cuprinzător. Acest lucru îmbunătățește coerența, creează sinergii și crește vizibilitatea tuturor părților interesate, în special a autorităților locale care elaborează PMUD.

Figura 6: Măsuri adoptate la nivel național pentru a favoriza adoptarea PMUD și principalele relaționări ale acestora



Guvernele pot favoriza adoptarea conceptului PMUD prin patru niveluri de intervenție, toate interrelaționate:

**1. Informație:** Guvernul național oferă informații detaliate despre conceptul de PMUD (și beneficiile acestuia) în context național. O platformă națională poate facilita schimbul între orașe în ceea ce privește conceptul de PMUD, poate oferi exemple de bune practici și poate informa despre oportunitățile de finanțare (naționale).

**2. Stimulente:** A avea un PMUD este o condiție necesară pentru ca orașele să primească finanțare națională pentru proiecte de mobilitate urbană. Această abordare este urmată în anumite Programe Operaționale ale Fondurilor Structurale și de Investiții Europene.

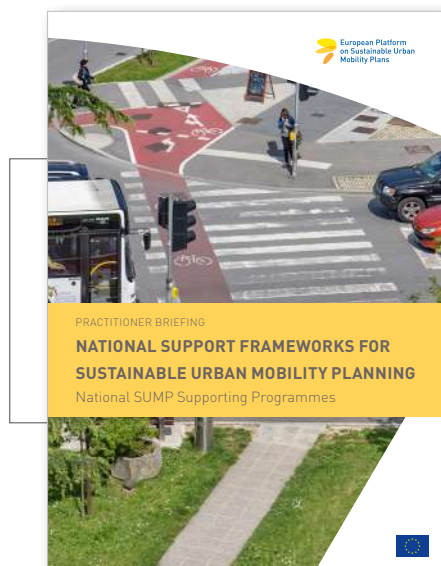
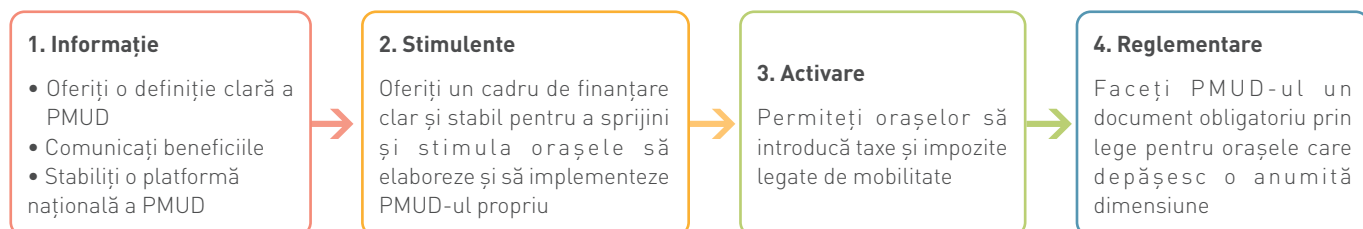
**3. Activarea** orașelor și a regiunilor: Guvernul național acordă orașelor puterea legală de a introduce taxe și sisteme de taxare sau introduce clauze de experimentare în legislația relevantă pentru a permite orașelor să testeze noi abordări ale mobilității durabile.

**4. Reglementare:** Un PMUD este obligatoriu prin lege, pentru toate orașele sau pentru unele orașe pe baza unor criterii date, de ex. populația sau categoria autorității locale.



Imagine © inakiantonana on istock.com

Figura 7: Patru niveluri de intervenție



**Programele naționale de susținere a PMUD** sunt programe derulate la nivel național sau regional pentru a încuraja, sprijini, solicita și/sau oferi stimulente pentru implementarea PMUD-urilor. Îndrumări detaliate pot fi consultate în Ghidul specific privind **Cadrelor naționale de asistență pentru Planificarea Mobilității Urbane Durabile.**



După cum a subliniat o analiză recentă a cadrelor naționale pentru Planificarea Mobilității Urbane Durabile în Europa, există o nevoie reală de programe PMUD la nivel național și/sau regional, eficiente și coerente, pentru a sprijini dezvoltarea și implementarea locală a PMUD. Au fost identificate nevoi detaliate pentru diferite profiluri de țară.<sup>45</sup>

**Figura 8:** Nevoile de programe PMUD naționale sau regionale eficiente și coerente pentru dezvoltarea și implementarea locală a PMUD

Țări și regiuni fără un program național PMUD sau care încep să dezvolte unul		Țări și regiuni cu un program național PMUD existent	
Nevoi	Arii principale	Nevoi	Arii principale
Angajament și disponibilității la nivel național (minister) privind gestionarea centrală a PMUD-urilor și stabilirea unei viziuni comune pentru planificarea mobilității	Guvernanta	Îmbunătățirea constantă a programelor naționale PMUD și a elementelor acestora	Guvernanta Legislație și reglementări
Sprijin instituțional, legislativ și financiar pentru PMUD și măsurile PMUD	Guvernanta Legislație și reglementări Finanțare	Asigurarea sau restructurarea finanțării naționale continue pentru dezvoltarea și implementarea PMUD	Finanțare
Adoptarea Liniilor Directoare Naționale ale PMUD	Ghiduri și metodologii	Extinderea domeniului de aplicare a PMUD către zone funcționale cu PMUD inter-municipal sau regional	Ghiduri și metodologii Guvernanta Legislație și reglementări
Introducerea activităților de monitorizare și evaluare și stimularea colectării regulate a datelor de mobilitate	Monitorizare și evaluare	mbunătățirea activităților de monitorizare și evaluare, a factorilor de decizie mai puternici și a sprijinului politic pentru punerea în aplicare a acestor activități	Monitorizare și evaluare
Consolidarea capacităților (training-uri, ateliere pentru personalul municipal și profesioniști) pentru a sprijini elaborarea PMUD, expertiză în consultanță, controlul calității și instruirea supraveghetorilor naționali	Informație, educație, schimb de cunoștințe	Cooperarea cu universitățile pentru integrarea PMUD în programele de învățământ relevante	Informație, educație, schimb de cunoștințe
Creșterea nivelului de conștientizare a efectelor pozitive ale PMUD și a mobilității urbane, în general, la nivel național, pentru politicienii locali, părțile interesate și public	Informație, educație, schimb de cunoștințe	Campanii de comunicare și promovare continuă care prezintă impactul pozitiv al implementării PMUD, cu accent special pe factorii de decizie și publicul larg	Informație, educație, schimb de cunoștințe

<sup>45</sup> Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. The Status of SUMP in EU member states, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

## SECȚIUNEA 2: Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă

Aceste Linii Directoare se adresează practicienilor din transport urban și mobilitate, precum și altor părți interesate care sunt implicate în elaborarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Liniile Directoare descriu procesul de pregătire și implementare a unui PMUD. Acest proces este format din 4 faze cu 12 pași principală care sunt defalcate în continuare în 32 de activități. Toate cele patru faze ale ciclului încep și se termină cu un punct de referință. Punctele de referință sunt legate de o decizie sau de un rezultat necesar pentru următoarea fază și fiecare marchează finalizarea etapei anterioare. Fiecare pas, împreună cu activitățile asociate, sunt prezentate în detaliu în acest ghid, incluzând informații despre:

- Motivul care a stat la baza activității, problemele care trebuie abordate și întrebările la care este nevoie de răspunsuri;
- Obiective specifice activității care urmează să fie realizată;
- Principalele sarcini care trebuie finalizate în cadrul activității;
- Activități care depășesc cerințele esențiale, pentru ca orașele și regiunile care au ambiția (și resursele) să depășească sarcinile de bază;
- Cerințe pentru calendarul și coordonarea cu alte activități; precum și
- Lista de verificare a etapelor de urmat.

Trebuie subliniat faptul că ordinea activităților este mai degrabă logică decât secvențială.<sup>46</sup> În practică, activitățile se pot derula parțial în paralel sau pot include bucle de feedback. Secțiunea despre sincronizare și coordonare pentru fiecare activitate evidențiază aspecte cruciale în această privință. Următoarea pagină oferă o imagine de ansamblu grafică a ciclului de planificare, care este apoi urmată de o descriere detaliată a tuturor etapelor și activităților pentru dezvoltarea și implementarea unui PMUD. Liniile directoare includ exemple de bune practici, definiții ale glosarului, instrumente și referințe pentru sprijinirea utilizatorilor în elaborarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.

Exemple de bune practici sunt preluate de la PMUD-uri din toată Europa. Unele pot să nu îndeplinească în mod necesar toate cerințele, dar sunt utile pentru a ilustra activitățile care fac parte din procesul de elaborare și implementare a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Scopul este de a oferi un portofoliu de exemple din diferite regiuni europene, pentru a arăta că sunt posibile abordări bune de planificare în diferite contexte. Multe dintre exemple ilustrează, de asemenea, activități de planificare anticipată.

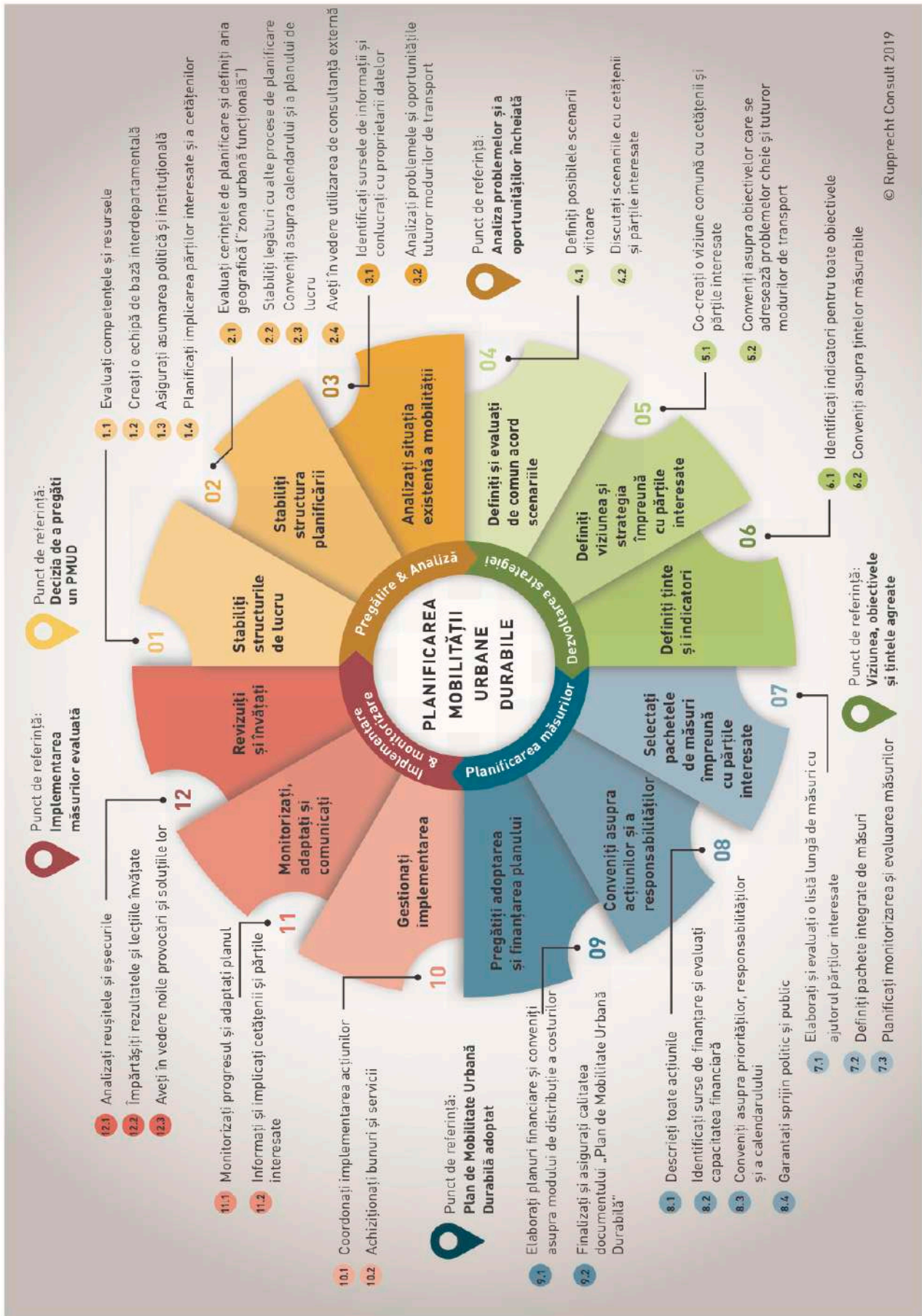
Exemple suplimentare pot fi consultate la adresa: [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

### Ciclul PMUD

Ciclul PMUD este format din patru faze cu douăsprezece pași principali care sunt defalcați, în continuare, în 32 de activități. Toate cele patru faze ale ciclului încep și se termină cu un punct de referință. Punctele de referință sunt legate de o decizie sau de un rezultat necesar pentru următoarea fază și marchează finalizarea fazei anterioare. Toți pașii și activitățile trebuie făcute ca parte a unui ciclu de planificare regulat în sensul unui proces de îmbunătățire continuă.

<sup>46</sup> Acest aspect este descris în detaliu în capitolul 1.4 Planificarea durabilă a mobilității urbane în practică.

Figura 9: Cei 12 Pași ai Planificării Mobilității Urbane Durabile (Ediția a 2-a) – O imagine de ansamblu pentru planificatori



# FAZA 1: Pregătire și analiză



Punct de referință:  
**Decizia de a întocmi un PMUD**

## Punct de plecare: Decizia de a pregăti un PMUD

Punctul de plecare pentru elaborarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă ar trebui să fie o decizie de a îmbunătăți situația actuală de mobilitate și este necesară o convingere puternică cu privire la necesitatea unei schimbări către o mai mare durabilitate. Ar trebui să fie clar de la bun început că transportul urban sau mobilitatea nu reprezintă un scop în sine, ci ar trebui să contribuie la obiective mai ample, cum ar fi îmbunătățirea calității vieții și a bunăstării cetățenilor. Decizia de a pregăti un PMUD înseamnă întotdeauna un angajament față de obiectivele sale generale de:

- îmbunătățire a accesibilității pentru toți, indiferent de venituri și statut social;
- îmbunătățire a calității vieții și a atractivității mediului urban;
- îmbunătățire a siguranței rutiere și a sănătății publice;
- reducere a poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- viabilitate economică, echitate socială și calitate a mediului.

În funcție de contextul național și local, o obligație legală la nivel național, o decizie oficială a unui organ politic local (cum ar fi consiliul local) sau un angajament al administrației locale pot reprezenta motorul dezvoltării unui PMUD. În orice caz, este nevoie de un angajament real pentru a face un plan cu adevărat durabil și eficient. Dacă nu există un campion politic la nivel local, convingerea altor politicieni să devină susținători poate fi o misiune dificilă. Aceasta necesită argumente persuasive prezentate de cineva care este respectat de factorii de decizie. Un proiect sau o măsură pot fi ele însele declanșatorul în inițierea procesului PMUD. Odată cu decizia elaborării unui proiect de infrastructură mare (de exemplu, o nouă linie de tramvai) sau o inovație urbană mare (de exemplu, o Zonă cu Emisii Scăzute), această măsură trebuie să fie încorporată într-un cadru de planificare mai amplu.

Un PMUD poate oferi o abordare integrată pentru un proiect de anvergură, cu măsuri complementare, obiective pe termen lung și o abordare participativă. În special pentru proiectele mari și inovatoare cu impact mare, un PMUD oferă strategii de participare cuprinzătoare care sunt necesare pentru a obține sprijin public pentru măsuri. Un proiect de infrastructură mare poate iniția o planificare globală a mobilității pentru o zonă urbană funcțională, susținută de o strategie mai vastă de planificare.

O abordare utilă este aceea de a prezenta provocările și problemele cu care se va confrunta orașul dacă nu se schimbă nimic, de a sublinia beneficiile generate de elaborarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă și de a sublinia faptul că alegătorii vor răsplăti rezultatele bune. Pentru a sublinia urgența, poate fi eficientă simularea consecințelor negative ale dezvoltării de tip "business as usual" (de exemplu, în termeni de congestie viitoare și pierderi economice rezultate, sau în termeni de indicatori precum decesele rutiere sau anii de viață pierduți din cauza poluării aerului) și prezențările oferite politicienilor cu ajutorul hărților și cifrelor. Schimbările rapide actuale determinate de tehnologiile digitale evidențiază urgența dezvoltării unei abordări strategice coerente pentru mobilitatea durabilă viitoare. Atunci când comunicați beneficiile, de multe ori este util să vă referiți la problemele actuale cu prioritate înaltă din orașul dumneavoastră - cum ar fi calitatea aerului, traficul, siguranța rutieră, accesibilitatea locuințelor sau creșterea economică - explicând modul în care un PMUD ajută la rezolvarea lor. De asemenea, poate fi convingător să indicăm alte orașe care au realizat cu succes planificarea mobilității urbane durabile (a se consulta Capitolul 1.2).

Angajamentul politic poate fi deosebit de dificil de obținut, deoarece beneficiile complete ale unui PMUD devin vizibile numai după o perioadă de timp mai lungă decât ciclul electoral. Poate fi util să evidențiați opțiunea de a include măsuri la scară mai mică, cu vizibilitate ridicată în PMUD, care pot genera sprijin public pe termen scurt și pot declanșa o primă decizie pentru dezvoltarea unui PMUD. De exemplu, transformarea temporară a spațiilor publice cu soluții „ușoare și ieftine” poate ajuta oamenii să vizualizeze schimbările pozitive dorite (de exemplu, o închidere a străzii pe timpul verii, un traseu temporar de biciclete, separat, cu zone de flori, piețe în loc de locuri de parcare; a se consulta, de asemenea, căsuța de plasare a pozițiilor în Activitatea 7.2).





Primul punct de referință și punctul de plecare pentru faza inițială reprezintă decizii explicite ale factorilor de decizie politici, în scopul de a pregăti un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Bazele procesului de planificare sunt stabilite răspunzând la următoarele întrebări:

### Care sunt resursele noastre?

Analizați toate resursele disponibile (umane, instituționale, financiare) pentru planificarea și configurarea structurilor de lucru și de participare adecvate pentru a inițierea procesului. Asigurați-vă că instituțiile și părțile interesate cheie susțin dezvoltarea PMUD.

### Care este contextul nostru de planificare?

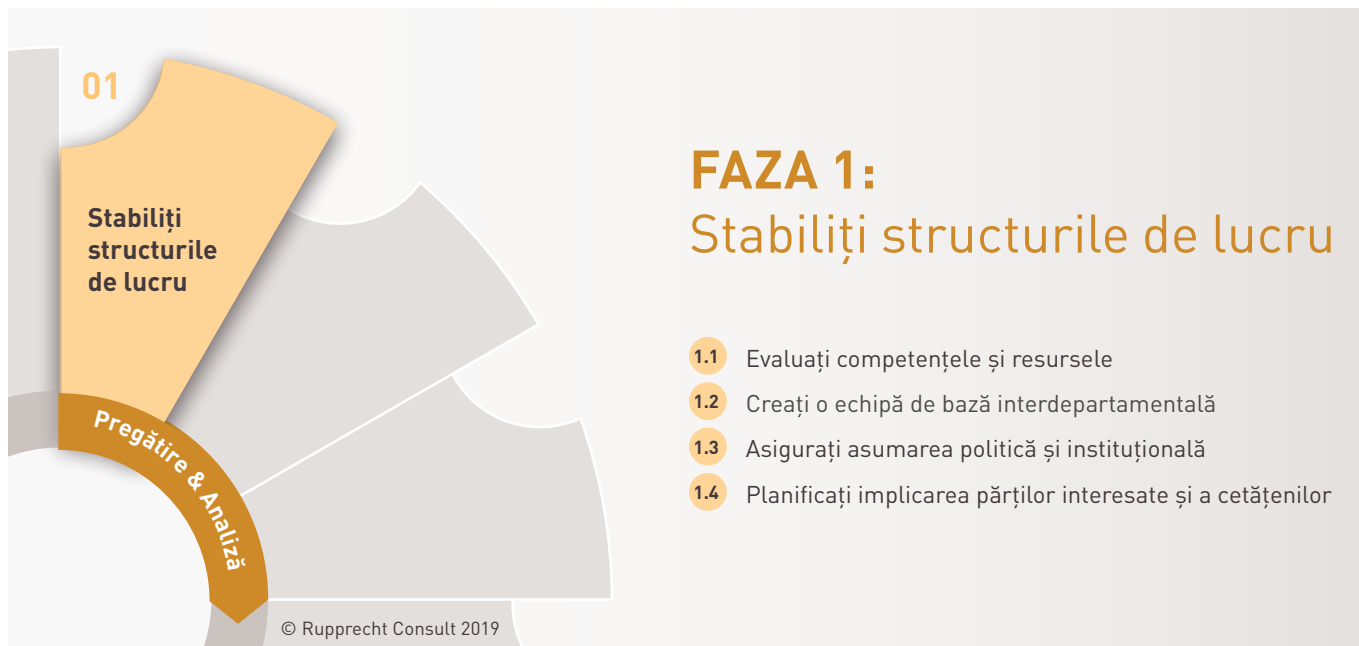
Identificați factorii care vor avea impact asupra procesului de planificare, cum ar fi planurile existente sau cerințele legale. Analizați fluxurile de trafic pentru a determina aria geografică a planului și asigurați-vă că autoritățile și părțile interesate învecinate sunt „la bord”. Conveniți asupra calendarului de planificare și recrutați suport extern, după caz.

Activitățile din această etapă și din etapa anterioară sunt strâns legate și deseori se desfășoară în paralel. De exemplu, aria geografică trebuie definită din timp pentru a fi luată în considerare la configurarea structurilor de lucru.

### Care sunt principalele noastre probleme și oportunități?

Analizați situația existentă a mobilității din perspectiva tuturor modurilor de transport și a aspectelor relevante ale durabilității, utilizând un set adecvat de surse de date actualizate.

Obiectivul final al primei faze este reprezentat de o analiză completă a problemelor și oportunităților majore legate de mobilitate din întreaga zonă urbană funcțională.



La începutul procesului de Planificare a Mobilității Urbane Durabile, este necesar să se analizeze capacitățile și resursele disponibile pentru a stabili structuri de lucru eficiente. Pentru a realiza un proces de planificare cu adevărat integrat, echipa de bază responsabilă pentru dezvoltarea PMUD ar trebui să fie bine conectată la toate domeniile relevante ale administrației. Activitățile dedicate ar trebui să fie implementate încă de la început pentru a asigura asumarea politică, iar implicarea părților interesate și a cetățenilor ar trebui să fie planificate din timp. Scopul primei etape este de a realiza atât structuri de lucru eficiente, cât și sprijin amplu pentru acest proces.

Activitățile acestei etape și ale următoarei etape sunt strâns legate și uneori se desfășoară în paralel. De exemplu, aria geografică trebuie definită din timp pentru a fi luată în considerare la configurarea structurilor de lucru și de participare.

## ACTIVITATEA 1.1: Evaluati competențele și resursele

### Context

La început este necesară o auto-evaluare a practicilor, a capacităților și a resurselor de planificare pentru a adapta procesul contextului local. Acest lucru va ajuta la identificarea punctelor forte și punctelor slabe, precum și a barierelor și ale factorilor care pot influența dezvoltarea unui Plan de succes al Mobilității Urbane Durabile. O evaluare a practicilor actuale de planificare va determina cât de strâns se aliniază principiilor enunțate în acest document de orientare. În strânsă legătură cu aceasta se află capacitatea și resursele disponibile pentru elaborarea și implementarea planului. Aceasta include resursele umane (adică personalul disponibil și abilitățile), precum și resursele financiare. Fără resurse suficiente, va fi dificil să îndepliniți un plan de succes.

### Obiective

- Definiți o imagine onestă și clară a punctelor forte, a punctelor slabe și a oportunităților practicilor actuale de planificare în ceea ce privește dezvoltarea unui PMUD în contextul dumneavoastră local (de ex., cadrul politic, instituțional și legal).
- Asigurați-vă că în cadrul autorității locale și în rândul părților interesate, este disponibilă capacitatea necesară (pe scară largă) pentru gestionarea și conducerea procesului de Planificare a Mobilității Urbane Durabile.
- Evaluați resursele financiare confirmate și potențiale pentru derularea procesului de planificare și pentru implementarea măsurilor.

## Activități

### Practici de planificare

- Analizați activitățile curente de planificare a transportului. Se recomandă utilizarea Schemei de Autoevaluare PMUD online (a se consulta secțiunea instrumente) pentru a verifica în ce măsură procesele dumneavoastră încorporează deja principiile Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (sunt pe deplin considerate procesele, într-un grad limitat, sau deloc?). Astfel puteți identifica lacunele care ar trebui rezolvate în noul proces de dezvoltare a PMUD.
- Identificați și analizați forțele motrice și barierele procesului de dezvoltare a planului în aglomerația dumneavoastră urbană, cum ar fi:
  - Forțele motrice care pot susține dezvoltarea și implementarea unui PMUD (de exemplu campioni politici, nevoi exprimate clar pentru o mai bună coordonare a activităților municipale, sinergii cu alte procese de planificare care abia încep);
  - Bariere instituționale, de acceptabilitate, juridice, reglementative și financiare care afectează întregul proces de planificare. (De exemplu, compania de autobuze este privată sau este controlată de un alt nivel de guvernare? Veniturile din mobilitate pot fi utilizate pentru finanțarea măsurilor de mobilitate? Sunteți capabili să influențați furnizorii terți (cum ar fi companii de "ride-hailing")? Există, în principiu, voință politică și sprijin public?);
  - Barierele legate de proces care pot apărea în cursul planificării (de exemplu, gestionarea sau comunicarea între diferite departamente sau alegeri locale).

- Efectuați o autoevaluare onestă, ca punct de plecare, pentru îmbunătățirea proceselor și a politicilor de planificare. Rezultatul nu trebuie neapărat făcut public.

### Competențe

- Evaluați competențele disponibile în cadrul organizației (organizațiilor) care conduc procesul și în rândul părților interesate. Asigurați-vă că sunt luate în considerare toate competențele de bază pentru Planificarea Mobilității Urbane Durabile (consultați lista din secțiunea instrumente).
- Dezvoltați o strategie pentru a acoperi lipsurile de competență (de exemplu, prin formare, cooperare, recrutare sau subcontractare). Acest lucru ar trebui făcut de către cineva care este familiarizat cu procesul de Planificare a Mobilității Urbane Durabile (dacă este cazul, în cooperare cu managerul dumneavoastră de resurse umane).

### Resurse

- Definiți bugetul necesar pentru procesul de dezvoltare a PMUD și asigurați aprobarea politică.
- Evaluați cadrul bugetar probabil pentru implementarea măsurilor. Luați în considerare oportunitățile de finanțare locale, regionale, naționale, UE și externe. Probabil că aceasta va fi o estimare brută în această etapă, dar vă va ajuta să rămâneți realiști.



Imagine © Wlilbrasil21 on istock.com

**Activități dincolo de cerințele esențiale**

- Aplicați o metodă de revizuire cu experți externi, pentru a evalua practicile de planificare.
- Cooperați cu alte departamente sau implicați parteneri externi (de exemplu, consultanți, universități) pentru a completa golurile de calificare (pentru mai multe detalii a se consulta Activitatea 2.4)

**Calendar și coordonare**

- Această activitate este necesară la început, rezultatele fiind luate în considerare pentru crearea unor structuri de lucru eficiente, în special pentru a forma echipa de bază (a se consulta Activitățile 1.2, 1.3 și 1.4).
- Introducere esențială pentru proiectarea unui proces de Planificare a Mobilității Urbane Durabile, adaptat local și pentru a decide dacă este nevoie sau nu de sprijin extern (a se consulta Activitățile 2.1, 2.2, 2.3 și 2.4)
- Bariere care trebuie luate în considerare în a treia fază de planificare a măsurilor.

**Listă de verificare**

- ✓ Puncte forte, puncte slabe și bariere în dezvoltarea unui PMUD identificate,
- ✓ Rezultatele autoevaluării ca punct de plecare pentru optimizarea proceselor locale de planificare sunt rezumate.
- ✓ Competențele necesare și resursele financiare pentru procesul de planificare sunt analizate.
- ✓ Strategie pentru acoperirea competențelor dezvoltată.
- ✓ Buget pentru procesul PMUD aprobat politic.
- ✓ Cadrul financiar probabil pentru implementarea măsurilor evaluat.

**Metode de evaluare a practicilor de planificare****Întâlnire internă și revizuire utilizând Scema de Autoevaluare PMUD**

O autoevaluare poate fi la fel de simplă ca o activitate prin care un grup de oameni implicați în procesul de planificare sunt așezați împreună pentru a discuta punctele tari și punctele slabe ale proceselor actuale și modalitățile prin care acestea pot fi îmbunătățite. Pentru a îndruma discuția, se recomandă utilizarea Schemei de Autoevaluare PMUD online, disponibilă pe platforma Eltis. După finalizarea autoevaluării PMUD, o pagină de rezultate va prezenta cât de bine îndeplinesc activitățile dumneavoastră de planificare deja principiile PMUD și vă va oferi sfaturi adaptate pentru o îmbunătățire ulterioară. Dacă toți participanții la întâlnire completează individual întrebările, apoi discută asemănările și diferențele în răspunsuri ca grup, se pot obține informații extrem de relevante.

Link pentru autoevaluarea PMUD: [www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

**Revizuire**

Un alt mod de evaluare a mediului de planificare pentru un PMUD este prin intermediul revizuirilor realizate cu experți (de tip "peer-review"). Aceasta înseamnă că unul sau mai mulți planificatori cu experiență sau alți experți în domeniu sunt invitați să analizeze situația din orașul dumneavoastră. Evaluatorul poate lua în considerare calitatea procesului de planificare actual și a selecției organizaționale, evaluându-o, de asemenea, în raport cu „cei mai buni din clasă”. Acești experți pot contribui cu o perspectivă externă utilă și pot oferi feedback cu privire la modul cel mai bun de organizare a dezvoltării unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă.

Sursa: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Edinburgh Napier University





**Figura 10:** Cerințe privind aptitudinile de Planificare a Mobilității Urbane Durabile**Abilități de management pentru coordonarea proiectelor**

- Managementul proiectului (construirea echipei, dezvoltarea proceselor, moderare și documentare)
- Management financiar (planificare bugetară)
- Managementul de personal (inclusiv gestionarea echipelor multidisciplinare formate din personal intern și extern)

**Technical skills of the team members**

- Planificare urbană și planificare a transporturilor, inclusiv cadrul de reglementare
- Expertiză în politici sectoriale importante (economice, sociale, de mediu)
- Moderare, mediere
- Metode de colectare a datelor și analize empirice (sondaje, interviuri și modelare)
- Cunoașterea măsurilor de mobilitate și evaluarea impactului
- Abilități de scriere și proiectare a relațiilor publice
- Analiza economică, expertiza finanțării și a investițiilor
- Expertiză juridică în domeniul achizițiilor

**Cerințe bugetare pentru dezvoltarea PMUD**

Costurile dezvoltării unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă diferă mult în funcție de sfera de aplicare, disponibilitatea planurilor și studiilor existente și de asistența externă necesară. Elementele cele mai costisitoare sunt colectarea datelor și modelul de transport, de aceea, înainte de a solicita aprobarea pentru un buget, este important a fi hotărâtă cantitatea datelor și nivelul de complexitate necesar în cazul dumneavoastră.

Orașele mai mici decid de multe ori să nu folosească un model de transport din cauza costurilor ridicate și a complexității limitate a deciziilor în contextul lor, concentrându-se pe măsuri care s-au dovedit de succes în contexte similare (a se consulta Activitatea 4.1 pentru instrucțiuni privind utilizarea unui model). Alte aspecte care tind să fie scumpe, dar foarte utile, sunt procesele de participare cuprinzătoare, precum și designul și comunicarea profesională.

**EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ****Koprivnica, Croația: Asistență externă pentru echipa PMUD încă de la început**

În 2014, orașul Koprivnica a decis să dezvolte un PMUD. Ca parte a primei faze a procesului de dezvoltare a PMUD, orașul a cercetat care sunt pașii pe care ar trebui să le urmeaze, precum și resursele necesare pentru a întocmi un astfel de document. Pe baza acestei cercetări, echipa PMUD Koprivnica a constatat că nu există suficiente resurse umane și, prin urmare, a fost necesară implicarea experților în mobilitate externă. Echipa PMUD a căutat în Croația experți în mobilitate, cu suficientă expertiză pentru a îndruma echipa în procesul de planificare. Cu ajutorul acestor experți, orașul a efectuat o analiză a situației existente și un studiu de trafic de referință.

Autor: Nebojsa Kalanj, colectat de ICLEI  
Imagine City of Koprivnica



## ACTIVITATEA 1.2: Creați o echipă de bază interdepartamentală

### Context

Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este un proces complex care necesită lucrul dincolo de granițele orașului și dincolo de sectoare, precum și coordonarea între politicile și organizațiile conexe (de exemplu, coordonarea cu planificarea utilizării terenurilor, protecția mediului, incluziunea socială, egalitatea dintre sexe, dezvoltarea economică, siguranța, sănătatea educația, tehnologii informaționale). Pentru a coordona și gestiona acest proces, este necesar un titular clar al proiectului, cu suficiente competențe și resurse, precum și autoritate în cadrul organizațiilor, pentru a conduce procesul.

### Obiective

- Stabilirea unor structuri de lucru eficiente pentru un proces de planificare care să utilizeze la maxim resursele disponibile.
- Obținerea unui PMUD integrat care ia în considerare legăturile dintre diferitele moduri de transport, fără a le aborda izolat și care recunoaște interacțiunile dintre structurile urbane (utilizarea terenului, densitatea, funcțiile, tiparele socio-economice, ecosistemele) și mobilitate. Stabilirea planificării mobilității și transportului ca domeniu de politică comună și nu ca scop în sine.
- Asigurarea că principiile de durabilitate de bază sunt luate în considerare pe parcursul întregului proces de planificare.

### Activități

- Numirea unui coordonator de proiect cu responsabilitatea, mandatul și resursele necesare pentru a facilita și a conduce procesul de planificare. În unele orașe s-a dovedit un succes numirea a doi coordonatori care pot face schimb de idei și pot alterna absențele lor (cum ar fi concediile) pentru a menține procesul în desfășurare, în orice moment.
- De asemenea, numirea unui administrator senior de proiect, de ex. șeful departamentului dumneavoastră, care oferă asistența necesară la nivel înalt, pentru a asigura cooperarea - și care este necesar pentru procesul PMUD la nivel de direcție, dacă este necesar.

- Stabilirea unei echipe de bază ca titular de proiect care este implicată în proces în mod regulat pe întreaga dezvoltare a PMUD.
- Asigurați-vă că membrii echipei au împreună toate abilitățile de management necesare pentru a coordona procesul de planificare. Acestea includ abilități pentru managementul de proiect, politic, tehnic, financiar și de personal (a se consulta, de asemenea, secțiunea cu instrumente din Activitatea 1.1).
  - De obicei, coordonatorul de proiect acoperă majoritatea acestor abilități de management, dar în funcție de situația locală, alți membri ai echipei pot prelua anumite sarcini de management.
  - Legătura cu sfera politică pe parcursul întregului proces de planificare este importantă. Prin urmare, poate fi benefic să aveți membri ai echipei cu legături bune cu primarii, alți politicieni de vârf și actori cheie din autoritatea dumneavoastră de planificare. (Pentru mai multe detalii despre modul în care se asigură asumarea politică și instituțională, consultați Activitatea 1.3.)
- Asigurați-vă că echipa întrunește toate abilitățile tehnice și de politici publice necesare pentru a lua decizia de planificare solide pe tot parcursul procesului. Cele mai importante competențe sunt transportul și urbanismul, însă cunoașterea domeniilor de planificare conexe, cum ar fi politicile economice, sociale și de mediu, sunt de asemenea cruciale pentru a realiza un proces de planificare cu adevărat integrat, ale cărui rezultate sunt integrate în alte sectoare. De exemplu, dacă PMUD este dezvoltat în principal de un singur departament, echipa ar trebui să includă membri din alte câteva departamente sau unități.
- Luați în considerare abilitățile operaționale necesare pentru etape particulare de planificare atunci când alegeți membrii echipei, dar mențineți echipa la o dimensiune viabilă. Nu toate aceste abilități trebuie să fie disponibile în cadrul echipei de bază, deoarece alți colegi din organizația dumneavoastră pot fi aduse pentru etapele de planificare respective. Pentru majoritatea autorităților publice, aceste abilități specifice pot depăși capacitățile personalului lor, caz în care ar trebui să se obțină expertiză externă pentru anumite sarcini tehnice (a se vedea, de asemenea, Activitatea 2.4).

- Discutați rezultatele autoevaluării practicilor de planificare sau coordonați-le în mod optim împreună cu echipa, pentru a dezvolta o înțelegere comună a ceea ce înseamnă mobilitatea urbană durabilă (a se consulta Activitatea 1.1). Accentuați legăturile dintre diferitele moduri de transport, precum și între structurile urbane (densitate, funcții, tipare socio-economice, ecosisteme) și mobilitate. Extindeți ideea dincolo de transport și mobilitate, către diferitele nevoi ale societății - economice, sociale, de mediu - pe care trebuie să le deservească.
- Cooperați cu alte departamente sau implicați parteneri externi (de exemplu, consultanți, universități) pentru a completa golurile de calificare (pentru mai multe detalii a se consulta Activitatea 2.4)
- Pentru sarcini specifice (de exemplu, marketing), luați în considerare angajarea persoanelor care nu au legătură cu transportul. Acest lucru ajută la aducerea unei perspective noi, care este o parte cheie a planificării mobilității urbane durabile. De asemenea, luați în considerare combinarea resurselor diferitor părți interesate pentru a finanța personalul.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Încurajați departamentele să trimită personal senior ca membri ai echipei de bază, pentru a-și arăta angajamentul și a sublinia importanța PMUD. Adesea pot exista doi (sau mai mulți) membri ai echipei de bază din fiecare departament, personalul senior participând doar la întâlniri de importanță strategică, pentru a menține volumul de muncă gestionabil pentru ei. În mod alternativ, luați în considerare crearea unui grup de control separat din factori de decizie la nivel înalt din departamentele dumneavoastră și din alte departamente, cum ar fi șefii de departament. Pe durata dezvoltării PMUD, grupul de control va sprijini echipa de bază în luarea deciziilor importante.

### Calendar și coordonare

- Pe parcursul întregului proces, demarați și ajustați continuu structurile de lucru la nevoile și circumstanțele în schimbare.
- Luați în considerare cerințele de planificare și sfera geografică a PMUD-ului dumneavoastră. (Activitatea 2.1).

### Listă de verificare

- ✓ Coordonatorul procesului de planificare determinat.
- ✓ Echipa de bază cu toate abilitățile necesare înființate care include autoritățile cheie din întreaga zonă de planificare.
- ✓ Înțelegere comună a mobilității urbane durabile (planificare) dezvoltată în echipă.

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Edinburgh, Marea Britanie: Echipa multidisciplinară de Politică Spațială

PMUD-ul orașului Edinburgh este produs de Echipa de Politică Spațială a Consiliului. Echipa de bază cuprinde planificatorii de transport și mobilitate, profesioniști în calitatea aerului, precum și planificatori urbani și spațiali și peisagiști. Echipa mai amplă care poate contribui de la caz la caz se bazează pe abilitățile și cunoștințele specialiștilor dintr-o serie de echipe de transport (călătorii active, transport public, inginerie pentru siguranța rutieră), planificatori în utilizarea terenurilor, ofițeri de dezvoltare durabilă, economiști și experți în comunicare. Echipa lucrează și coordonează trei proiecte majore interrelaționate: Planul de Mobilitate al orașului (PMUD), o strategie de transformare a centrului orașului și introducerea unei zone cu emisii reduse în Edinburgh..

**Autor:** City of Edinburgh Council, colectat de Wuppertal Institute  
**Imagine** City of Edinburgh Council



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Bielefeld, Germania:** Echipa de bază inter-departamentală susținută de un grup larg de experți și părți interesate

În Bielefeld, echipa de bază a PMUD formată din cinci persoane a inclus reprezentanți ai birourilor de mobilitate, urbanism și mediu, precum și ai biroului șefului de departament pentru planificarea urbană și a mobilității și a furnizorului local de transport public. Alegerea membrilor seniori ai echipei care au fost, de asemenea, implicați în procesele de planificare paralelă relevante a asigurat o bună coordonare și o legătură puternică cu factorii de decizie politici. Echipa a fost susținută de un expert extern cu experiență care a realizat analiza mobilității, a moderat și a documentat procesul de participare și a dezvoltat viziunea și obiectivele bazate pe mai multe ateliere cu un grup de conducere al părților interesate. Toate rezultatele au fost dezvoltate în strânsă coordonare cu echipa de bază, care s-a întâlnit periodic pentru a gestiona procesul și a lua decizii.

Autor: Olaf Lewald, City of Bielefeld, colectat de Polis  
Imagine Grafikbüro Wilk

**ACTIVITATEA 1.3:** Asigurați asumarea politică și instituțională**Context**

Identificarea părților interesate cheie și asigurarea faptului că se simt responsabile pentru proces este crucială pentru succesul pe termen lung al Planificării Mobilității Urbane Durabile. O analiză bună a părților interesate poate ajuta la identificarea posibilelor conflicte și coaliții și la modul în care acestea, la rândul lor, pot afecta procesul de planificare în ceea ce privește acoperirea geografică, integrarea politicilor, disponibilitatea resurselor și legitimitatea generală. Implicarea timpurie a părților interesate politice și instituționale le ajută să se simtă responsabile și crește probabilitatea sprijinirii rezultatelor provenite din acest proces de planificare.

**Obiective**

- Creați o bază solidă pentru o cooperare durabilă între toate grupurile de părți interesate.
- Identificați posibilele sinergii sau conflicte între părțile interesate
- Consolidați capacitatea de conducere și acceptarea în dezvoltarea și implementarea PMUD-ului dumneavoastră.

**Activități**

- Identificați toate părțile interesate relevante, precum și obiectivele, puterea, capacitatea și resursele de planificare ale acestora (de exemplu, utilizând un instrument de mapare a părților interesate, consultați tabelul de competențe și matricea de influență-interes din secțiunea de instrumente de mai jos).
- Realizați o coaliție vastă care să sprijine PMUD-ul dumneavoastră, care să își asume procesul. Obținerea sprijinului nu numai al partidului de guvernare, ci și al opoziției ajută la asigurarea continuității. Evitați conflictele substanțiale cu unul sau mai mulți actori puternici, dar rămâneți fideli principiilor de bază ale mobilității durabile. Elaborati o strategie simplă de coordonare a părților interesate pentru a îndruma această sarcină.
- Întâlniți-vă personal cu politicienii și practicienii cheie încă dintr-o etapă timpurie pentru a discuta opiniile și implicarea acestora.
- Promovați ideea de Planificare a Mobilității Urbane Durabile pentru politicienii și colegii din toate departamentele relevante, de exemplu prin organizarea de seminarii de sensibilizare sau o vizită într-un oraș model pentru mobilitate durabilă.



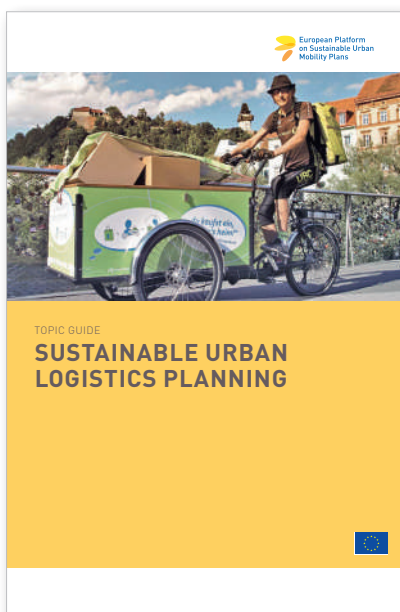
- Adoptați de la început o abordare deschisă și transparentă în sfera cooperării cu actorii (inclusiv cu organizații dincolo de granițele municipale), asigurând implicarea actorilor din diferite domenii de politică (de exemplu, diferite departamente administrative).

### Calendar și coordonare

- De la început - identificarea și analiza părților interesate.
- Reevaluați periodic dacă apar schimbări în coalițiile părților interesate.
- Începeți din timp activitățile de creșterea a nivelului de conștientizare
- Sprijinul și implicarea politică sunt necesare constant, a se consulta figura 2 pentru o imagine de ansamblu a calendarului și a coordonării deciziilor politice.

### Listă de verificare

- ✓ Grupuri de părți interesate identificate.
- ✓ Analiza constelațiilor desfășurată cu actorii.
- ✓ Dezvoltarea abordării de baza coordonării părților interesate.
- ✓ Stabilirea susținerii politice
- ✓ Realizarea angajamentului general față de principiile durabilității din partea părților interesate cheie.



În funcție de domeniul de acțiune, diferite tipuri de părți interesate ar trebui implicate în planificarea mobilității urbane durabile. În ceea ce privește logistica urbană, este afectat un set variat de părți interesate. Prin urmare, Ghidul **Planificare a Logisticii Urbane Durabile** recomandă crearea unei platforme cu mai multe părți interesate pentru planificarea logisticii urbane. Trei grupuri principale ar trebui să fie implicate direct în proces, prin intermediul platformei:

- Părțile interesate din lanțul de aprovizionare (de exemplu, expeditori de marfă, operatori de transport, expeditori, lanțuri principale de vânzare cu amănuntul, proprietari de magazine)
- Autoritățile publice (de exemplu, guvernul local, regional sau național)
- Alți părți interesate (de exemplu, asociații industriale și comerciale, asociații de consumatori, cercetare și mediul academic)
- Experți

Mai multe informații despre platformă și modul de integrare a logisticii urbane în Planificarea Mobilității Urbane Durabile pot fi găsite în acest Ghid.



### Identificarea părților interesate relevante

Tabelul de mai jos vă ajută să implicați părțile interesate care dețin toate aptitudinile și cunoștințele necesare pentru Planificarea Mobilității Urbane Durabile. Vă permite să vă verificați ideile cu privire la cei pe care să îi implicați și să identificați (noi) organizații sau persoane care aduc competențe sau cunoștințe lipsă. Conceptul afirmă că PMUD-urile au succes doar în cazurile în care partenerii implicați au patru aptitudini funcționale:

1. Capacitate de a câștiga sprijin politic
2. Competențe în rețelele și serviciile de transport
3. Excelență tehnică în dezvoltarea PMUD
4. Capacitatea de a câștiga sprijin public sau de a înțelege urgențele și nevoile publicului

**Figura 11:** The Kingdon Model applied to SUMP: functionalities and corresponding relevance, stakeholders and assets (based on Cré, I., Mourey, T., Ryder, A., Heckley, S., Balant, M., 2016. CH4LLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans, p. 24, [www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit/](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit/)).

Funcționalitate	Relevanță	Care părți interesate?	Rezultate cheie
<b>Susținere politică</b>	Cine poate asigura susținere și resurse politice, în sectorul transporturilor și nu numai?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Primarii orașelor care planifică un PMUD și consilierii orașului (majoritatea și opoziția)</li> <li>• Primarii și reprezentanții orașelor vecine</li> <li>• Conducătorii zonelor metropolitane, provincii, județe, regiuni</li> <li>• Reprezentanții primăriilor raionale</li> <li>• Partide politice</li> <li>• Politicieni din diferite autorități locale din cadrul parteneriatului SUMP</li> </ul>	Viziune, Conducere, Putere, Resurse
<b>Competența în rețeaua de transport</b>	Cine gestionează rețelele de transport respective?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Companii de transport public (autobuze municipale, tramvaie și metrou, precum și autobuze și trenuri regionale)</li> <li>• Proprietarii infrastructurii de transport (drumuri, parcuri, stații de schimb etc.)</li> <li>• Companii naționale de căi ferate</li> <li>• Autoritățile portuare (dacă este cazul)</li> <li>• Autoritățile aeroportului (când este cazul)</li> <li>• Furnizori de noi servicii de mobilitate (de exemplu, partajarea bicicletelor, schimbul auto)</li> </ul>	Fezabilitate tehnică
<b>Expertiză tehnică</b>	Cine are datele și abilitățile relevante pentru a furniza un plan tehnic adecvat?	<p>Experți tehnici din diferite organizații:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Direcțiile orașului sau ale administrației publice (transport și amenajarea teritoriului, dezvoltare economică, mediu, sănătate, turism etc.)</li> <li>• Universități și alte centre de cercetare</li> <li>• Companii calificate</li> <li>• Agenții specializate</li> <li>• Organizații și asociații neguvernamentale calificate</li> </ul>	Planificare tehnică solidă
<b>Susținere publicului</b>	Cine înțelege opinia publică și a părților interesate?	<p>Organisme guvernamentale care oferă acces cetățenilor, altor părți interesate și mass-mediei. În cadrul serviciilor orașului, acestea pot fi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Departamentul de comunicare</li> <li>• Forțe de poliție</li> <li>• Departamentul pentru dezvoltare economică, consilieri de carieră</li> <li>• Funcționarul însărcinat cu sondarea opiniei publice/mediatorul orașului</li> <li>• Departamentul educațional</li> <li>• Moderatori ai consiliilor consultative din diferite domenii politice (transport și amenajarea teritoriului, dezvoltare economică, consiliul municipal pentru tineret etc.)</li> </ul>	Valori, Simț al urgenței



### Analiza constelațiilor de actori

După identificarea părților interesate, ar trebui analizate constelațiile dintre acești actori. Această analiză ar trebui să se bazeze pe o listă de criterii sau atribute diferite care sunt relevante pentru cazul respectiv, de ex., interesul, puterea, influența reciprocă, coalițiile etc. În acest fel puteți afla care sunt obiectivele fiecărei persoane interesate, care sunt agendele lor ascunse și dacă se consideră „câștigători” sau „pierzători” în cazul în care un proiect dat este implementat.

Obiectivul unei analize sistematice a constelațiilor actorilor este de a obține o imagine clară a conflictelor de interese sau a potențialelor coaliții și de a putea determina mai bine grupuri de părți interesate care pot prezenta diferite niveluri de interes, capacități și cunoștințe în problema respectivă. Acest lucru se poate realiza, de exemplu, prin dezvoltarea unei „Matrice de influență-interes”, care grupează părțile interesate în funcție de nivelul lor de influență/importanță:

**Figura 12:** Matricea influență-interes (bazată pe UN-Habitat, 2001). Tools to Support Urban Decision Making, Nairobi, p. 24)

	Influență scăzută	Influență ridicată
Miză redusă	grup de persoane interesate cu nivel de prioritate cel mai scăzut	util pentru formularea deciziilor și a opiniilor, intermediere
Miză ridicată	un grup important de părți interesate, probabil cu nevoia de a avea putere	cel mai critic grup de părți interesate

În timpul procesului de identificare a părților interesate, luați în considerare identificarea rolului „campionilor locali” existenți. Acestea sunt personalități cheie din rețeaua locală care sunt bine recunoscute datorită abilităților personale, contactelor și rolului lor semnificativ pentru mobilizarea resurselor, crearea de alianțe etc. În contextul PMUD, luați în considerare o evaluare strategică timpurie a rolului lor - astfel de persoane pot avea o influență extraordinară asupra procesului și puteți dori ca acestea să fie alături de dumneavoastră.

### EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Budapesta, Ungaria: Întâlniri la masa rotundă a factorilor de decizie

Pentru a sprijini o nouă formă de luare a deciziilor instituționale în scopul planificării măsurilor PMUD, Centrul BKK de Transport din Budapesta a înființat un „Comitet PMUD”. Cu întâlniri periodice la masa rotundă, acest lucru servește drept forum pentru a vorbi despre planurile de măsuri și proiecte și pentru a le coordona. De asemenea, comitetul poate face propuneri consiliului municipal privind noile măsuri PMUD. Cuprinde 21 de membri din principalele instituții interesate, cum ar fi municipalitatea, ministerele și instituțiile guvernamentale de planificare a transporturilor, compania feroviară națională, consiliul regional, principalii operatori și experți din universități. Contactele personale și organizarea profesională a evenimentelor sunt necesare pentru formarea unui comitet eficient.



**Autor:** BKK Centre for Budapest Transport, colectat de UBC  
Imagine BKK Centre for Budapest Transport

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Londra, Bruxelles, Dresda, Groningen, Ljubljana: Primari puternici pentru PMUD

În ultima perioadă, câțiva politicieni la nivel înalt, din orașele europene, au oferit un sprijin puternic mobilității durabile și PMUD-ului acestora. Primarii se concentrează adesea pe măsuri, obiective sau viziuni specifice. Primarul Londrei (Marea Britanie), Sadiq Kahn, și-a concentrat strategia pe accesibilitate și calitatea aerului. În regiunea Bruxelles (BE), fostul ministru pentru mobilitate, Pascal Smet, a susținut trecerea de la un oraș orientat pe deplasarea cu mașini, la un oraș destinat oamenilor. În Dresda (DE), consilierul Raoul Schmidt-Lamontain promovează cu mândrie brandul „MOBI”, care se aplică modurilor și serviciilor de mobilitate durabilă. Groningen's (NL), viceprimarul pentru mobilitate, Paul de Rook, urmărește îndelungata tradiție a orașului pentru deplasarea cu bicicleta. Viceprimarul din Ljubljana (SI), Dejan Crnek, are un rol de promovare european, în timp ce prezidează Comitetul Consultativ Politic (PAC) CIVITAS. El a dezvoltat puternic multimodalitatea în orașul său.

colectat de Polis  
Imagine Polis



## ACTIVITATEA 1.4: Planificați implicarea părților interesate și a cetățenilor

### Context

O tranziție către o mobilitate durabilă necesită sprijin activ din partea părților interesate și a publicului larg. Lucrul cu părțile interesate este, în general, considerat o practică comună - dar deseori doar anumite grupuri au un cuvânt de spus în ceea ce privește planificarea. Este crucial să se implice toate părțile interesate relevante pe parcursul procesului de planificare, abordând cerințele specifice ale acestora. Acest lucru ajută la legitimarea PMUD și la îmbunătățirea calității acestuia. Doar un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă care a fost elaborat în cooperare cu părțile interesate importante și publicul va fi acceptat și eficient din punct de vedere practic și financiar. Prin urmare, implicarea cetățenilor și a părților interesate reprezintă un element fundamental al PMUD.

O strategie dedicată este necesară pentru implicarea părților interesate, bazându-se pe diferite formate și tehnici atunci când interacționează cu autoritățile, întreprinderile private, organizațiile societății civile sau toate împreună. Implicarea publică este fundamentală pentru a asigura legitimitatea și calitatea luării deciziilor și este, de asemenea, prevăzută și de convențiile UE și internaționale.

### Obiective

- Asigurați o implicare bine structurată a tuturor părților interesate relevante în etapele cheie ale procesului de planificare.
- Creați o cultură de planificare transparentă bazată pe dialog, pe comunicare și consultare periodică.
- Încurajați și permiteți cetățenilor să se angajeze și să se înscrie în dezbateri, în special în fazele inițiale de planificare, când procesele sunt încă deschise și flexibile.
- Proiectați abordări durabile și susținute pentru procesul de implicare care urmărește îmbunătățirea calității vieții pentru rezidenți și crearea unei asumări publice la scară largă a procesului de planificare.
- Consolidați vitalitatea societății civile și a culturii politice locale.
- Îmbunătățiți calitatea, eficacitatea, eficiența (costurilor), transparența, acceptarea și legitimitatea Planificării Mobilității Urbane Durabile





### Ce reprezintă „Cetățenii” și „Părțile interesate”?

**Cetățeni** se referă la toate persoanele care trăiesc și/sau care lucrează în zona urbană funcțională pentru care se pregătește PMUD. În acest document, termenul este utilizat în mare măsură în mod interschimbabil cu termenii oameni, rezidenți și public.

**Părțile interesate** sunt toate persoanele, grupurile sau organizațiile afectate de PMUD și/sau care pot influența PMUD. Deși cetățenii sunt incluși în acest grup, în prezentul document termenul de părți interesate se referă, în principal, la părțile interesate instituționale, precum autoritățile publice, partidele politice, grupurile cetățenești și comunitare, organizațiile de afaceri, operatorii de transport și instituțiile de cercetare.

Părțile interesate cheie sunt de obicei mai strâns implicate în procesul PMUD decât publicul larg. Prin urmare, trebuie să se asigure că interesele tuturor părților afectate ale societății, inclusiv grupurile „greu de atins”, subreprezentate, sunt reprezentate în mod corespunzător în rândul grupurilor interesate implicate.

### Activități

- Stabiliți activități de implicare ca parte a practicilor de planificare standard. Identificați pașii de planificare în care vor fi implicate părțile interesate și cetățenii (a se consulta recomandările din Figura 13 despre implicarea cetățenilor pe durata procesului PMUD) și metodele de participare adecvate fiecăruia dintre acestea (a se consulta Figura 14 despre metodele și instrumentele de angajare). Examinați atât online, cât și personal instrumentele de implicare și selecțai-le pe cele mai utile.
- Înființați un „grup director” permanent format din politicieni importanți și alte părți interesate cheie. Acest grup oferă îndrumări și contribuții cu privire la deciziile strategice pe parcursul întregului proces de planificare. Utilizați harta părților interesate realizată în Activitatea 1.3 pentru a defini care sunt părțile interesate. Implicați în mod regulat „grupul director” în ședințe sau informații și solicitați feedback pentru a stabili cadrul pentru deciziile cheie.
- Dezvoltați o strategie și o linie de comunicare și de implicare, inclusiv o strategie generală pentru activități de PR (cum ar fi implicarea mass-media).
- Faceți eforturi pentru o implicare cât mai interactivă posibilă (consultați secțiunea de mai jos „Activități care depășesc cerințele esențiale”), dar includeți în strategia dumneavoastră un număr de informații proactive pentru public (adică vă veți apropia de oameni și nu invers).
- Asigurați-vă că implicați toate părțile afectate ale societății, incluzând persoane cu dizabilități, tineri și vârstnici, minorități etnice, persoane mai puțin înstărite, părinți singuri și alte grupuri „greu accesibile”. Nu-i considerați doar beneficiari, ci implicați-i în procesul de planificare. Fiți atent la grupurile de lobby care pot bloca procesul.
- Planificați comunicate de presă pentru a informa că va fi dezvoltat un nou PMUD și că toate grupurile de cetățeni și părți interesate au posibilitatea de a se implica. Luați în considerare utilizarea unei combinații de instrumente, inclusiv formate convenționale, cum ar fi publicitate tipărită în ziare, anunțuri de pe site-uri web, buletine informative sau scrisori trimise cetățenilor acasă, dar și formate mai noi, cum ar fi social media, videoclipuri scurte, un centru de consiliere sau un site web dedicat. Consultați Figura 14 pentru mai multe informații.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Pe durata întregului proces, planificați implicarea mai activă a părților interesate și a cetățenilor cu o gamă mai largă de instrumente de participare (de exemplu, vizite de studiu, evenimente ale părților interesate, un forum pe internet, panouri pentru cetățeni).
- Extindeți sfera de implicare a părților interesate către mai multe grupuri, inclusiv grupurile de interes și lobby (dar asigurați-vă că discuțiile critice sunt bine moderate).
- Pe parcursul procesului de planificare, asigurați transparență maximă și permiteți luarea de decizii mai democratice și participative (convenția Aarhus).
- Pentru orașe avansate: implicați părțile interesate în luarea deciziilor și gestionarea dezvoltării PMUD.



### Details on the Activități

#### Întrebări care trebuie adresate printr-o strategie de implicare

Există patru întrebări principale despre procesul care trebuie luat în considerare la pregătirea unei strategii de implicare a părților interesate.

- **De ce?** De ce se întreprinde procesul de implicare? Cum va influența strategia/schema?
- **Cine?** Cine ar trebui să fie implicat în procesul de luare a deciziilor? Cum pot fi identificate astfel de persoane?
- **Cum?** Cum se va asuma angajamentul? Ce instrumente și tehnici ar trebui utilizate?
- **Când?** Când ar trebui să se desfășoare diferite activități? Când nu este potrivit să se angajeze?

### Calendar și coordonare

- Terminați planificarea principalelor activități de implicare înainte de a începe procesul de planificare.
- Configurați „grupul director” al politicienilor și al altor actori-cheie împreună cu grupul de bază (nou înființat) (a se consulta Activitatea 1.2), ținând cont de cerințele de planificare și aria geografică a PMUD-ului dumneavoastră. (a se consulta Activitatea 2.1).
- Implicați părțile interesate pe parcursul întregului proces de planificare.
- Asigurați-vă că implicați cetățenii în decizii importante ale etapelor selectate. Implicarea cetățenilor în activitățile selectate ar putea avea mai mult succes atunci când acest lucru se realizează corespunzător, în loc să încercați să îi implicați în prea multe activități și, prin urmare, să riscați intervenirea epuizării pe durata participării. Figura de mai jos recomandă pași utili pentru implicarea cetățenilor.

Figura 13: Implicarea cetățenilor în procesul PMUD





Imagine © Orbon Aljia on istock.com

### Implicarea cetățenilor în procesul PMUD - realizați corect acest pas!

Implicarea cetățenilor ar trebui să aibă loc pe tot parcursul ciclului PMUD, dar nu în fiecare dintre cei 12 pași. Figura 13 recomandă unde să se pună accentul. Aceasta sugerează pașii și activitățile pe durata cărora trebuie luate decizii importante, iar procesul de planificare ar beneficia de ideile, viziunile și angajamentul rezidenților.

Se răspândește implicarea cetățenilor din start. Deja când se ia decizia de a pregăti un PMUD, aceștia pot fi informați, iar un grup de cetățeni interesați se vor mobiliza. Însă cei mai importanți patru pași de planificare pentru implicarea cetățenilor sunt discuțiile despre scenarii (Activitatea 4.2), definirea viziunii (Activitatea 5.1), selectarea și validarea pachetelor de măsuri (Activitatea 7.2) și implementarea (Activitatea 11.2). În plus, PMUD- ul dumneavoastră beneficiază de implicarea cetățenilor atunci când efectuați analiza problemelor privind situația mobilității (Activitatea 3.2), asigurarea unei asumări publice ample pentru acțiunile planificate (Activitatea 8.4) și atunci când evaluați succesele și eșecurile (a se consulta Activitatea 12.1).

Pe lângă aceste activități, punctele de referință sunt un moment bun pentru a comunica publicului rezultatele etapei finalizate. În special, al treilea punct de referință oferă o oportunitate de validare a direcției strategice cu cetățenii, iar al patrulea beneficiază de sărbătorirea împreună cu cetățenii, a adoptării PMUD. Ori de câte ori planificați evenimente sau alte metode pentru implicarea cetățenilor, fiți atenți la aceste câteva reguli:

- Fiți creativ, dar și autocritic cu privire la instrumentele și formatele de implicare sugerate. De exemplu, aplicațiile și sondajele online ar putea să nu ajungă la toate grupurile țintă (de exemplu, persoanele în vârstă, persoanele fără acces la un computer). Prin urmare, furnizați întotdeauna un format offline, pe lângă cel online.
- Este esențial să comunicați modul în care rezultatele implicării cetățenilor sunt utilizate în proces, subliniind că acestea nu vor fi abandonate într-un sertar. Promiteți-le participanților că fiecare contribuție va fi luată în considerare și că li se va oferi feedback dacă se ia în considerare ceva pentru PMUD.
- Gândiți-vă asupra limbii de comunicare. S-ar putea să excludeți oamenii dintr-un context de emigranți dacă utilizați limba locală. De asemenea, aveți grijă să nu folosiți jargonul tehnic.
- Pentru orice întâlnire publică alegeți locația cu atenție și asigurați-vă că este ușor accesibilă, fără bariere, accesibilă cu transportul public și că oferă echipamente adecvate, precum și o cameră bine luminată, cu o bună acustică. Planificați aranjamentele de ședere și luați în considerare diferitele concepte de locuri care nu implică ierarhii de putere.
- Aveți în vedere diferitele orare ale oamenilor și planificați evenimentul, de preferință pentru seara. Un eveniment de după-amiază poate exclude angajații, în timp ce evenimentele de seară pot fi dificile pentru părinți.
- Asigurați o moderare profesională și respectuoasă.

### Listă de verificare

- ✓ Calendarul, metodele și grupurile de cetățeni implicați au fost identificate și decise.
- ✓ Implicarea și abordarea comunicării au fost finalizate.
- ✓ Grupul director cu părțile interesate cheie au fost stabilite.



**Figura 14:** Instrumente și metode recomandate pentru dezvoltarea PMUD, bazate pe cele patru faze PMUD și clasificate în funcție de nivelul de implicare (de la cel mai scăzut nivel de implicare „Informați”, la „Consultați”, „Colaborați” și la cel mai ridicat nivel „Împuterniciți”)

	Pregătire și Analiză	Dezvoltarea strategiei	Planificarea măsurilor	Implementare și monitorizare
Informați	<p><b>Față în față:</b> Eveniment informativ, conferință de presă, cabină de informare în spațiile publice, expoziție în spații publice, campanie de informare cu o „celebritate locală”, cetățeni locali/părți interesate, în calitate de comunicatori și multiplicatori pentru comunitate</p> <p><b>Imprimare:</b> postere, fluturași, broșuri</p> <p><b>Online:</b> Postări în social media, site web, aplicație informațională, difuzare / podcast-uri, canal video, newsletter</p>			
Consultați	<p><b>Social Media (sondaje)</b>, formular de feedback pe site-ul web, formulare de sondaj/feedback prin aplicație</p>			
	<p><b>Chestionare și sondaje, interviuri</b> (telefon, persoane cheie, ...)</p> <p><b>Date de crowdsourcing</b> Sondaj online bazat pe hartă sau raportarea problemei prin aplicații; jurnal de (călătorie), Inspecție pt. a stabili calitatea mersului pe jos</p>	<p>Sondaj Delphi asupra tendințelor viitoare</p>	<p>Sondajul pentru selectarea măsurilor, date de Crowdsourcing</p>	<p><b>Chestionare și sondaje de evaluare, interviuri de evaluare</b> (telefon, persoane cheie), <b>date privind crowdsourcing</b>, jurnal de (călătorie), Blind walk</p>
Colaborați	<p><b>Focus group pentru anumite discuții</b>, Worldcafé, evenimente de actualitate, masa rotundă a părților interesate, discuții publice</p>			
	<p><b>Atelier de analiză a problemelor</b>, Brainstorming/ Brainwalking, Blind walk</p>	<p>Atelier de scenariu, Eveniment de definire a viziunii, <b>Atelier de înțelegere a viitorului</b>, Geodesign participativ</p>	<p>Hackathon, <b>Atelier de planificare a măsurilor</b>, <b>Planificare pentru viața reală</b></p>	<p>Excursie pe teren până la locul de implementare, co-întreținere (Programe de adoptare, Living Labs)</p>
Împuterniciți	<p>Juriu format din cetățeni/<b>Comitet consultativ al cetățenilor</b>, Votare</p>			
	<p>Bugetare participativă</p>			<p><b>Co-întreținere / Co-implementare</b> (Programe de adoptare)</p>

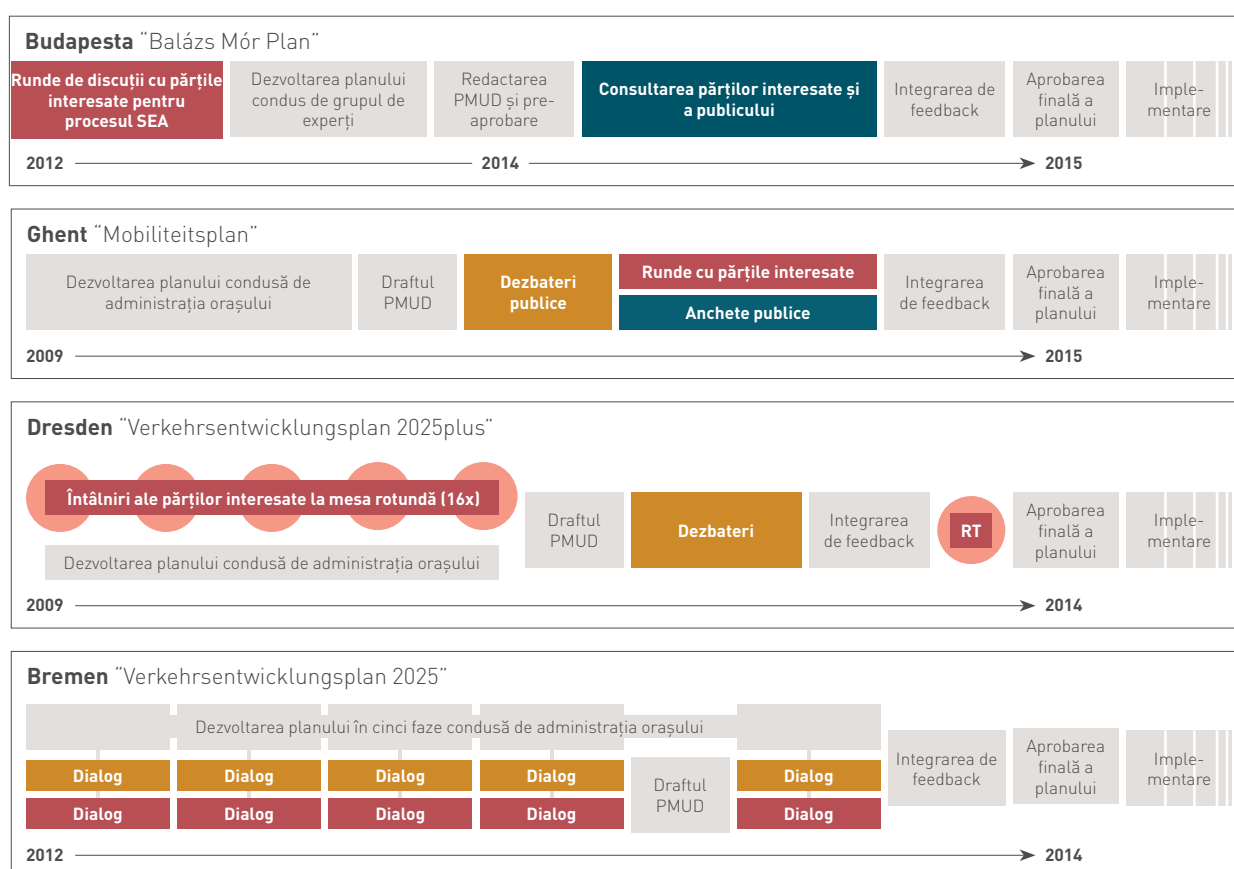




## Exemple practice de implicare a cetățenilor și a părților interesate în procesul PMUD

Orașele Budapesta, Gent, Dresda și Bremen au dezvoltat abordări individuale pentru a integra implicarea cetățenilor în procesul PMUD - în funcție de contextul lor local, de planificare a expertizei, resurselor și capacităților. Au fost aplicate formate mixte (de exemplu, Budapesta, Ghent), precum și implicarea separată, dar concomitentă a părților interesate și a cetățenilor (de exemplu, Bremen, Gent) și implicarea în etape (Dresda). Vă rugăm să luați în considerare că această figură prezintă exemple de cazuri selectate pentru a prezenta marea varietate de abordări posibile. Există, desigur, diferite alte modalități de implicare a părților interesate și a cetățenilor, în funcție de contextul individual de planificare al orașului.

**Figura 15:** PExemple de implicare a cetățenilor și a părților interesate în procesul PMUD, Rupprecht Consult, 2016 (bazat pe Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. Manual de participare CH4LLENGE: Implicarea activă a cetățenilor și a părților interesate în dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă, p. 17). [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).



Notă: Acest grafic nu reflectă durata fazelor de planificare individuală.  
© Rupprecht Consult 2019

Implicarea ■ cetățenilor ■ a părților interesate ■ a cetățenilor și a părților interesate

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Brno, Republica Cehă: Strategie de implicare a cetățenilor, combinând formate tradiționale și online

Orașul Brno a dezvoltat o strategie de implicare a PMUD în cooperare cu o consultanță specializată în comunicare și participare care a ajutat orașul să conducă un proces de participare profesional și semnificativ. Strategia a inclus metode tradiționale, cum ar fi discuțiile publice, mesele rotunde și comunicarea prin intermediul unui site web dedicat, dar și abordări noi, precum „Mobilitatea în Brno - Viziune 2050 - Atelier de experți”. În procesul de implicare din 2015 până în 2018, au fost analizate peste 2500 de comentarii ale cetățenilor, peste 500 de persoane au fost implicate în aproximativ 30 de evenimente și au fost organizate mai multe ateliere cu cetățeni, experți, raioane și municipalități, precum și politicieni.

**Autor:** Iva Rorečková (Machalová) and Lukáš Bača, City of Brno, colectat de EURO CITIES | **Imagine** Marie Schmerková (Brno City Municipality)



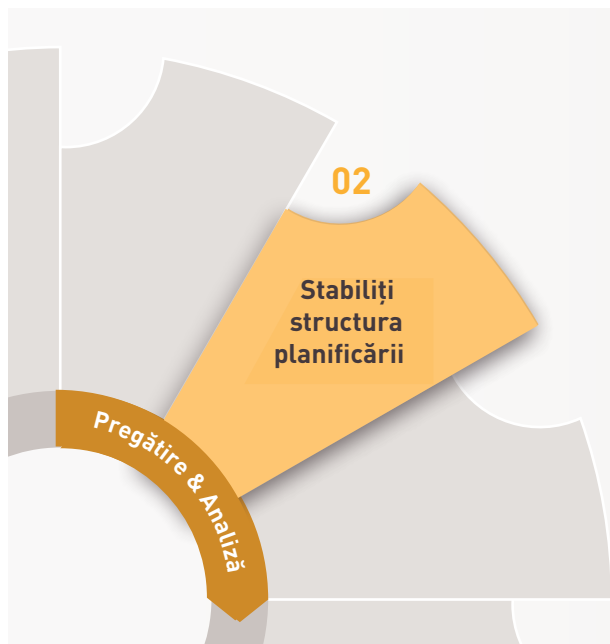
## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Vilnius, Lituania: Un angajament cuprinzător, realizând asumare la scară largă a PMUD

Primul pas al procesului PMUD de la Vilnius a fost să pregătească o planificare pentru managementul de proiect, care să identifice strategii privind modul de lucru cu părțile interesate și cu cetățenii. Au fost definite patru obiective clare: clarificarea așteptărilor; informații constante despre proces; comunicarea către grupurile țintă specifice și organizarea evenimentelor de sensibilizare. Vilnius a colaborat cu experți în comportament și cu sociologi pentru a identifica cele mai eficiente modalități de comunicare cu diferite grupuri țintă (politicieni, părți interesate, cetățeni). O persoană dedicată care coordonează activitățile, care asigură buget suficient, obiective clare și IPC a ajutat la derularea unei campanii de succes și la dezbateră PMUD în rândul comunității locale, mass-media și politicieni.



**Autor:** Kristina Gaučė, colectat de UBC  
**Imagine** Saulius Žiūra



## PASUL 2: Stabiliți structura planificării

- 2.1 Evaluați cerințele de planificare și definiți aria geografică („zona urbană funcțională”)
- 2.2 Stabiliți legături cu alte procese de planificare
- 2.3 Conveniți asupra calendarului și a planului de lucru
- 2.4 Aveți în vedere utilizarea de consultanță externă

Dimpreună cu configurarea structurilor de lucru, structura de planificare trebuie să fie definită astfel încât să adapteze dezvoltarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă situației locale. Acest lucru presupune includerea definiției ariei geografice, care ar trebui să acopere în mod ideal „zona urbană funcțională”. Alte aspecte importante sunt respectarea cerințelor legale de planificare și conectarea cu procesele de planificare din domeniile conexe. Rezultatele tuturor activităților anterioare sunt apoi rezumate într-un calendar și un plan de lucru agreat, care ar trebui aprobat politic pentru a crea stabilitate în rândul actorilor implicați. Dacă lipsa capacității a fost anterior identificată, sunt necesare aranjamente adecvate pentru a obține sprijin extern în ceea ce privește dezvoltarea PMUD.

## ACTIVITATEA 2.1: Evaluați cerințele de planificare și definiți aria geografică („zona urbană funcțională”)

### Context

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este încorporat într-un cadru de planificare regional și național mai larg. Acesta include, de exemplu, reglementări, fluxuri de finanțare sau strategii de nivel superior pentru dezvoltarea spațială și de transport (de exemplu, un plan național de transport, acolo unde există deja unul). Este crucial să evaluați impactul cadrului de planificare regional și național pentru a exploata oportunitățile și a evita conflictele cu autoritățile de nivel superior într-un moment ulterior.

Un PMUD ar trebui să acopere zona urbană funcțională (adică zona traseului parcurs până la locul de muncă), care în cele mai multe cazuri depășește limitele administrative ale unei municipalități.

Dacă nu există reglementări regionale sau naționale pentru aria geografică a unui PMUD, cea mai potrivită acoperire spațială trebuie să fie agreată de părțile interesate în cauză și aprobată de organismul politic. Pe de o parte, aceasta depinde de zona pentru care sunt responsabile autoritățile locale sau regionale. Pe de altă parte, trebuie să urmeze cât mai mult posibil modelele reale de mobilitate. Un plan care acoperă întreaga aglomerație urbană va fi mult mai eficient decât unul care acoperă doar părți din aceasta.

## Sarcini

- Asigurați-vă că sunt identificate cerințele legale regionale, naționale și europene relevante pentru PMUD.
- Obțineți o perspectivă clară asupra modului în care cadrul regional, național și european vor influența procesul de planificare.
- Definiți domeniul geografic al planului dumneavoastră, de obicei acoperind zona urbană funcțională a modelelor reale de mobilitate (de exemplu, zona traseului parcurs până la locul de muncă).
- Identificați organismul/organismele adecvate pentru a prelua conducerea în procesul de planificare.
- Obțineți o decizie politică de a aproba sfera geografică și organizația conducătoare.
- Asigurați-vă că este luată în considerare conexiunea cu coridoarele de transport pe distanțe lungi .

## Obiective

### Cerințe de planificare

- Identificați, documentați și evaluați:
  - Reglementările legale și îndrumări privind modul de dezvoltare a unui PMUD, inclusiv cerințele potențiale pentru aria geografică sau responsabilitățile diferitelor tipuri de autorități de planificare (dacă există).
  - Criteriile de finanțare regionale și naționale relevante.
  - Planuri, strategii și obiective la nivel superior care ar putea influența PMUD. De exemplu, planurile unei Autorități Rutiere Naționale pentru drumuri noi sau extinse ar putea funcționa contrar cu obiectivele unui PMUD, prin încurajarea utilizării autoturismelor în oraș.
- Creați un rezumat al cadrului regional și național cu sugestii despre cum să îl abordați în cadrul unui PMUD.

### Sfera geografică

- Analizați modelele de transport și limitele administrative. Definiți zona dumneavoastră urbană funcțională (consultați secțiunea instrumentelor de mai jos). Includeți și legături către coridoarele de transport pe distanțe lungi (precum rețeaua transeuropeană de transport, TEN-T, rețeaua feroviară națională)

- Implicați părțile interesate și autoritățile cheie din zona de planificare definită și încercați să ajungeți la acorduri formale cu privire la sfera geografică a activităților de planificare.
- Adoptați o abordare deschisă și transparentă, asigurând implicarea autorităților în cauză. Asigurați comunicarea și schimbul periodic între autoritățile relevante.
- Negociați responsabilitatea generală pentru plan.
- Dacă nu este posibilă definirea unei zone de planificare care să fie pe deplin în concordanță cu zona de mobilitate urbană funcțională, cel puțin depuneți eforturi pentru o bună cooperare cu actorii în ceea ce privește provocările care pot fi abordate doar la nivel de aglomerare. Acest lucru se poate baza pe cooperarea deja existentă sau poate implica noi practici (de exemplu, proceduri formale, cum ar fi planuri comune de utilizare a terenurilor sau proceduri informale, precum grupurile de lucru).
- Asigurați reprezentarea părților interesate din întreaga zonă de planificare din grupul director.
- Asigurați implicarea cetățenilor din întreaga zonă de planificare în activitățile de participare.

### **Activități care depășesc cerințele esențiale**

- Asigurați acoperirea zonelor marcate de impactul socio-economic și al transporturilor asupra mediului.

### **Calendar și coordonare**

- Identificați reglementările și cerințele relevante de planificare de la început și luați în considerare aceste aspecte pe parcursul întregului proces.
- Țineți cont de acestea în special atunci când definiți implicarea părților interesate și a cetățenilor (a se consulta Activitatea 1.4), sfera geografică (această activitate), legăturile cu alte procese de planificare (a se consulta Activitatea 2.2), precum și calendarul și planul de lucru (a se consulta Activitatea 2.3).
- Definiți din timp sfera geografică, astfel încât să se ia în considerare la configurarea structurilor de lucru și de participare (a se consulta Etapa 1) - este necesar un acord clar înainte de inițierea procesului oficial de planificare a mobilității urbane durabile (a se consulta Activitatea 2.3) .



### Listă de verificare

- ✓ Documentele relevante la nivel național și regional revizuite și rezumate.
- ✓ Oportunități și impacturi identificate care ar putea rezulta din cadrul regional și național
- ✓ Sfere geografice definite (dacă este posibil, zona urbană funcțională).
- ✓ Acord politic asupra sferei geografice, asupra rolurilor de bază și asupra responsabilităților autorităților și politicienilor atins
- ✓ Autoritățile cheie din zona de planificare incluse în echipa de bază și / sau grupul director.
- ✓ Acord politic semnat și adoptat de consiliile municipale.



### Zonele urbane funcționale din statele membre ale UE

OCDE și Comisia Europeană au dezvoltat în comun o metodologie de definire a zonelor urbane funcționale (FUA) într-un mod consecvent între țări. Folosind densitatea populației și fluxurile de călători către locul de muncă ca informații cheie, FUA constă dintr-un oraș dens locuit și dintr-o zonă înconjurătoare (zona de naveta) a cărei piață a muncii este extrem de integrată cu orașul.

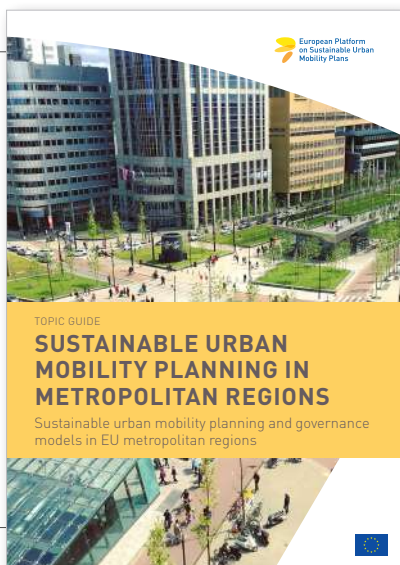
- Nucleul urban constă dintr-un grup de populație cu o densitate de cel puțin 1.500 locuitori pe km<sup>2</sup>.
- O municipalitate face parte din nucleul urban dacă cel puțin 50% din populație locuiește în grup.
- „Landul urban” este identificat ca „zona de captare a lucrătorilor” de pe piața muncii urbane, în afara nucleului dens locuit. Toate municipalitățile cu cel puțin 15% din rezidenții angajați care își desfășoară activitatea într-un anumit nucleu urban sunt definite ca făcând parte din landul urban.

Scopul final al abordării OCDE-UE a zonelor urbane funcționale este de a crea o definiție armonizată a orașelor și a zonelor lor de influență pentru comparații internaționale, precum și pentru analiza politicii pe teme legate de dezvoltarea urbană.

OCDE oferă profiluri ale zonelor urbane funcționale din fiecare țară UE. Acestea includ o hartă a țării cu toate zonele urbane funcționale (disponibile și sub formă de fișier gratuit), o listă a zonelor urbane funcționale în funcție de dimensiunea populației și a populației care trăiește în acele zone urbane funcționale. Pentru a accesa profilurile, accesați [www.oecd.org](http://www.oecd.org) și căutați „zona urbană funcțională”.

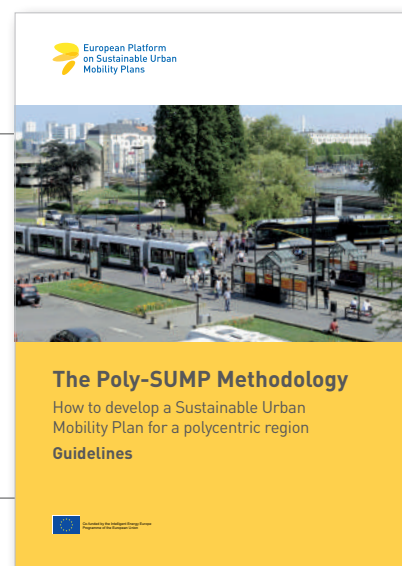
Sursa: OCDE 2019



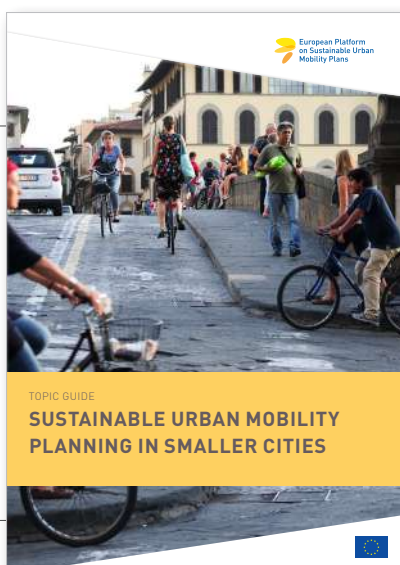


Pe baza metodologiei comune OCDE-UE, regiunile metropolitane sunt definite ca zone urbane funcționale adiacente, dense și construite cu cel puțin 250.000 de locuitori. Acestea tind să aibă o atractivitate economică ridicată, fluxuri mari de navetiști și sisteme complexe de transport multimodale, deși sunt, de obicei, noduri de transport de importanță națională și europeană. Regiunile metropolitane pot fi deosebit de provocatoare pentru Planificarea Mobilității Urbane Durabile, din cauza numeroaselor municipalități afectate și a altor instituții implicate.

Ghidul **Planificarea Mobilității Urbane Durabile în Regiunile Metropolitane** oferă îndrumări pentru PMUD-uri la scară metropolitană. Identifică patru tipuri de guvernare metropolitană (coordonare informală / soft; autorități inter-municipale; autorități supra-municipale; orașe metropolitane cu statut special) și recomandă exemple și principii de planificare pentru diferitele cadruri instituționale.



Există diferite tipuri de zone urbane funcționale cu nevoi diferite de dezvoltare a PMUD. Metodologia Poli-PMUD oferă îndrumări pentru regiunile policentrice cu mai multe municipalități sau orașe care sunt strâns dependente unele de altele. Aceasta oferă recomandări privind inițierea sau dezvoltarea cooperării regionale în domeniul transporturilor în astfel de zone complexe. Pe baza terminologiei **Ghidului PMUD pentru zone policentrice**, regiunile policentrice prezintă un oraș capitală cu o populație relativ mică (mai puțin de 200.000 într-o regiune mai mare sau mai puțin de 100.000 de locuitori într-o regiune mai mică) și un număr de poli intermediari, mai mici decât capitala, dar mai mari de 5.000 de locuitori.



Planificarea mobilității urbane durabile poate fi la fel de eficientă pentru orașele mici ca și pentru regiunile metropolitane, însă orașele mici prezintă nevoi diferite față de cele mai mari și de obicei au capacități foarte limitate de planificare strategică. **Ghidul privind Planificarea Mobilității Urbane Durabile în orașele mai mici** adaptează procesul PMUD la realitățile de planificare a orașelor mai mici. Oferă îndrumare atât pentru orașele care doresc să dezvolte propriul PMUD, cât și pentru cei care doresc să facă parte dintr-un PMUD regional inițiat de un oraș mai mare din apropiere. Pe lângă instrumentele de planificare și metodele de participare care s-au dovedit a funcționa bine în contextul lor, ghidul se axează, în special, pe măsuri care se potrivesc orașelor mai mici, cu dependență puternică de mașină și transport public deficitar.



## Statutul reglementărilor PMUD în statele membre ale UE

Pentru mai multe informații despre reglementările regionale și naționale cu privire la modul de elaborare a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă în statele membre ale UE consultați documentul elaborat de CIVITAS SUMP-UP și CIVITAS PROSPERITY: STATUTUL PMUD ÎN STATELE MEMBRE ALE UE

[http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_\\_\\_PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf)

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Basel, Elveția: Cooperare privind planificarea transfrontalieră pentru o aglomerație trinațională

PMUD al Cantonului Basel-Oraș conține diverse măsuri transfrontaliere (în întreaga Elveție, în Franța și Germania) cu scopul de a reduce traficul autovehiculelor și de a limita congestiunea în orele de vârf. De exemplu, „Pendlerfonds” este un fond care colectează veniturile din administrarea parcarilor din Canton. Acest fond este utilizat pentru a finanța proiecte care au un efect pozitiv dovedit asupra traficului navetiștilor către și din Basel. Majoritatea proiectelor finanțate sunt facilități de tip Bike & Ride și Park & Ride localizate în stațiile cheie ale rețelei feroviare regionale. De la înființarea fondului în 2012, un număr de 394 de spații de parcare pentru biciclete și 966 pentru autoturisme au fost co-finanțate în zona diferitelor gări.

Autor: Martin Dollesche, Cantonul Basel-Oraș, colectat de EUROCIITIES | Imagine: EUROCIITIES

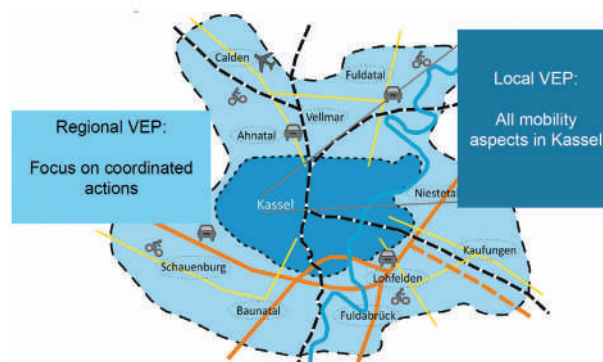


## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Kassel, Germania: Dezvoltarea sincronizată a PMUD-ului municipal și regional

Datorită întrepătrunderii dense a rețelei de transport regionale din Kassel și a zonei înconjurătoare, „PMUD Kassel 2030” a fost completat cu un plan regional de dezvoltare a mobilității. În timp ce PMUD pune accent pe transportul din interiorul orașului și pe fluxurile de trafic, planul regional de dezvoltare a mobilității se concentrează pe transportul regional și accesibilitate. Ambele planuri au fost sincronizate în ceea ce privește conținutul și dimensiunile spațiale și s-a stabilit un model de trafic regional ca bază pentru ambele planuri. Setul comun de ținte ghidează dezvoltarea de măsuri și acțiuni în ambele planuri și stabilește standardele pentru evaluarea ulterioară. Ambele concepte de acțiune integrată conțin un program coordonat de măsuri pentru implementare.

Autor: Simone Fedderke, Centrul de competență pentru mobilitate urbană durabilă – Statul Hessen și orașul Kassel, colectat de Rupprecht Consult  
Imagine: City of Kassel



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Grand Nancy, Franța: Plan urban metropolitan inter-municipal pentru locuințe și dezvoltare

Grand Nancy elaborează un PMUD metropolitan, care va integra mai multe planuri sectoriale într-unul singur. Prin punerea în comun a resurselor și a competențelor la nivel de aglomerare, acest document unic are drept scop armonizarea politicilor publice privind planificarea urbană, locuințele, mobilitatea, dezvoltarea economică și comercială și mediul pentru realizarea unui proiect teritorial comun, coerent și unit. Elaborarea planului este realizată de o echipă tehnică interdisciplinară, care reunește personal din departamentele de planificare urbană, locuințe, dezvoltare economică, dezvoltare durabilă și mobilitate a autorității metropolitane Grand Nancy și este sprijinită de agenția regională pentru dezvoltare și planificare urbană

**Autor:** Aurélie Dore-Speisser, Metropola Grand Nancy, colectat de EUROCIITIES  
**Imagine:** Métropole du Grand Nancy



## ACTIVITATEA 2.2: Stabiliți legături cu alte procese de planificare

### Context

O principală deficiență a planificării transportului urban este, în prezent, lipsa coordonării între alte politici și organizații, în afară de integrarea modurilor de transport. Abordarea acestui deficit reprezintă o provocare majoră (de exemplu, coordonarea cu planificarea utilizării terenurilor, protecția mediului, incluziunea socială, echitatea de gen, dezvoltarea economică, siguranța, sănătatea, educația, tehnologiile informaționale, energia, locuințele) pentru planificarea durabilă a mobilității urbane, dar este, de asemenea, o sursă principală pentru inovație și îmbunătățire.

Legarea de alte procese de planificare, precum și coordonarea țăintelor și obiectivelor întărește Planul dumneavoastră de Mobilitate Urbană Durabilă - precum și planurile cu care vă conectați.

### Obiective

- Ridicați gradul de conștientizare cu privire la interacțiunile dintre schimbările structurilor urbane (densitate, funcții, tipare socio-economice, ecosisteme) și mobilitatea în departamentele și autoritățile municipale relevante.

- Definiți modul în care pot fi integrate Planificarea Mobilității Urbane Durabile și alte politici la nivel local și regional.
- Depuneți eforturi pentru armonizarea calendarului PMUD cu diferite procese tehnice și politice de luare a deciziilor (de exemplu, strategii generale, planuri sectoriale, alegeri).
- Stabiliți planificarea mobilității și transportului ca domenii de politică comună.

### Activități

- Identificați strategiile sectoriale locale pentru transport și mobilitate (de exemplu, strategii pentru diferite moduri de transport), precum și planuri locale din alte domenii de politici care pot avea impact asupra mobilității urbane (de exemplu, utilizarea terenului, energie, mediu, dezvoltare economică, incluziune socială, sănătate și siguranță). Identificați, de asemenea, planurile relevante ale operatorilor de transport locali, furnizorilor de servicii și ale altor municipalități din zona de planificare.



- Verificați dacă obiectivele planurilor susțin sau sunt în conflict cu obiectivele mobilității urbane durabile. De exemplu, o politică de utilizare a terenurilor care folosește terenurile dezafectate este favorabilă, în timp ce aceea care promovează extinderea urbană este în conflict cu principiile planului. Un alt conflict ar putea viza îmbunătățirea unui plan al sănătății ce accentuează activitatea fizică doar prin sportul organizat, spre deosebire de mersul pe jos și mersul cu bicicleta pentru călătoriile zilnice sau dacă o politică de educație încurajează și călătoriile mai lungi către școală.
- Identificați cerințele de coordonare pe domenii de politică relevante. Un exemplu este relația dintre planificarea utilizării terenurilor și transport. Impactul transporturilor trebuie luat în considerare în procesul de planificare a utilizării teritoriului pentru a maximiza utilizarea călătoriilor durabile către noile dezvoltări.
- Realizați legături cu acele corporații regionale consacrate (de exemplu, o organizație metropolitană). Aceasta include, de asemenea, coridoarele de transport pe distanțe lungi, precum rețelele transeuropene de transport - TEN-T.
- Luați în considerare cerințele specifice ale evaluării impactului asupra mediului, SEA.
- Dezvoltați acțiuni comune în cooperare cu actori din domeniile politice relevante. Depuneți eforturi pentru o modificare a politicilor și practicilor sectoriale și/ sau crearea de noi domenii de activitate interdepartamentale.
- Asigurați comunicarea și schimbul periodic între autoritățile relevante (și în cadrul autorităților, de exemplu, prin întâlniri periodice între planificatorii de transport și de utilizare a terenurilor). Luați în considerare includerea unui planificator de utilizare a terenurilor în echipa de bază sau grupul de direcție și acordați-le un rol clar în procesul de planificare pentru a crea asumarea planului.

Un exemplu de conectare a diferitelor procese de planificare este armonizarea planificării mobilității urbane durabile cu planurile de energie durabilă și acțiuni climatice (SECAP). Aceasta abordează necesitatea reunirii planificării strategice a mobilității durabile, a adaptării climatice și a energiei și are ca rezultat două planuri armonizate cu faze de implementare și monitorizare bine adaptate. Îndrumări detaliate pot fi consultate în **Ghidul privind Armonizarea energiei și Planificarea Mobilității Urbane Durabile**.

- Depuneți eforturi pentru a include pe deplin Planificarea Mobilității Urbane Durabile în programul de dezvoltare și implementare a altor politici și strategii existente

### Activități care depășesc cerințele esențiale

- Depuneți eforturi pentru integrarea cu strategii mai largi pe termen lung. Unele orașe și regiuni au o strategie sau viziune de dezvoltare locală pe termen lung, cu o perspectivă de 20-30 de ani. Dacă o astfel de strategie este disponibilă, poate oferi îndrumare pentru PMUD, pentru definirea obiectivelor generale.

### Calendar și coordonare

- Încă de la început, desfășurați o activitate continuă. Revizuirea inițială a cerințelor de coordonare și a potențialului care trebuie completat înainte de definirea cronologiei (a se consulta Activitatea 2.3).

### Listă de verificare

- ✓ Legăturile relevante cu politicile (sinergii și conflicte) sunt identificate
- ✓ Opțiunile inițiale pentru integrarea politicilor evaluate.
- ✓ Dialogul cu actorii în cauză despre posibilitățile de integrare este stabilit.
- ✓ Prioritizarea inițială a opțiunilor de integrare este decisă.





## Evaluarea Strategică de Mediu (SEA) și Planificarea Mobilității Urbane Durabile

Pentru unele măsuri este obligatorie efectuarea unei Evaluări Strategice de Sedi (SEA). Deoarece SEA și PMUD împărtășesc elemente comune, se recomandă conectarea celor două procese. Efectuarea unui SE la nivelul PMUD oferă un cadru coerent și holistic pentru luarea deciziilor. Includerea informațiilor și considerațiilor de mediu relevante în stadiul de planificare contribuie la soluții mai durabile și eficiente. SEA nu trebuie abordat ca un exercițiu separat, ci ca o parte integrantă a dezvoltării PMUD, efectuat în etape distincte care alimentează cu și din plan:

- Colectarea informațiilor de bază cu privire la mediu;
- Scopuri și obiective SEA;
- Evaluarea măsurilor;
- Predicția și evaluarea efectelor și impacturilor;
- Propunere de măsuri de atenuare și monitorizare.

Toate cele de mai sus trebuie să fie strâns legate de diferitele etape ale PMUD. Pilonii de bază pentru luarea eficientă a deciziilor în contextul SEA pentru PMUD sunt claritatea responsabilităților între autorități, informarea publică eficientă și consultarea și analizarea opiniilor exprimate înainte de adoptarea planului.

Autor: BEI/JASPERS

**Figura 16:** Activități corespunzătoare în PMUD și SEA (EIB/JASPERS)

PMUD		Evaluarea Strategică de Mediu
Activitate 3.1: Identificați sursele de informații și colaborați cu proprietarii datelor  Activitatea 3.2: Analizați problemele și oportunitățile (toate modurile de transport)		Metodologie Identificarea altor planuri, programe, obiective de protecție a mediului Colectarea datelor Analiza / identificarea problemelor de mediu
Activitatea 5.2: Conveniți asupra obiectivelor care răspund problemelor cheie și implică toate modurile de transport	Referință/ armonizare încrucișată	Obiective SEA
Etapa 7: Selectați pachetele de măsuri împreună cu părțile interesate (inclusiv evaluarea măsurilor, selecția măsurilor, pachetul de măsuri)	coordonare	Evaluarea măsurilor / grupurilor de măsuri (alternative) față de obiectivele SEA Consultare publică (foarte recomandat)
Activitatea 9.2: Finalizați și asigurați calitatea documentului „Plan de Mobilitate Urbană Durabilă”		Previziuni și evaluarea efectelor / impactului Planului Măsuri de atenuare Măsuri de monitorizare
Implicarea publicului (de ex. Activitatea 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Dezvoltare pe cât posibil împreună	Raport de mediu (SEA) Consultare publică privind SEA

## Realizarea unei legături între PMUD și politicile de incluziune socială

În mai multe orașe belgiene, dezvoltarea unui PMUD este completată de politici care asigură incluziunea socială în domeniul mobilității. În ceea ce privește accesul la transportul public, peste 140 de municipalități și orașe flamande au un acord de plată terț cu furnizorul de transport public pentru călătoriile cu autobuzul. Aceasta înseamnă că cetățenii pot beneficia de transportul public cu taxă redusă, adesea cu reduceri suplimentare pentru copii, studenți și/sau vârstnici. Mai mult, pentru persoanele care nu sunt în măsură să conducă o mașină și care au un venit redus, 16 municipalități și orașe au o taxă socială pentru călătoriile cu taxiul și multe alte municipalități au un sistem de transport la cerere, cu voluntari. În plus, orașele și municipalitățile oferă din ce în ce mai multe traininguri pentru grupurile vulnerabile: Orașul Anvers și Leuven au propria lor școală de ciclism pentru adulți, iar orașul Oostende îi ajută pe noii veniți să obțină permisul de conducere.

Autori: Els Vandenbroeck and Evelien Bossuyt, Mobiel 21



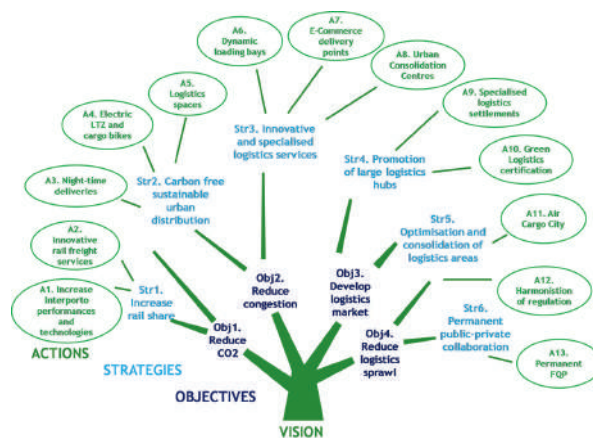
Imagine © RomanBabakin on istock.com

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Bologna, Italy: PMUD metropolitan care stabilește legătura între planificarea teritorială, mobilitate și logistică

Bologna a adoptat o abordare inovatoare prin elaborarea unui plan de mobilitate integrat atât la nivel teritorial, cât și tematic: PMUD-ul său a fost dezvoltat pentru întreaga zonă metropolitană și coordonat strâns cu planurile sectoriale de logistică urbană și ciclism. Pentru a realiza un proces de planificare comun, echipa Biroului de planificare a mobilității a planificat din start să le reunească. Rezultatul cheie în cazul Bologna este că implicarea părților interesate este un aspect crucial al oricărui proces de luare a deciziilor într-o zonă metropolitană. Principala provocare a reprezentat-o identificarea unor căi fezabile și eficiente pentru factorii de decizie în direcția logisticii urbane, care este o piață dominată de întreprinderile private cu deseori puțină experiență în planificare municipală.

Autor: Catia Chiusaroli, Metropolitan City of Bologna, colectat de Polis  
Imagine: Metropolitan City of Bologna



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Monzón, Spania:** Dezvoltarea armonizată a PMUD și PAEDC

Pe baza ghidului de armonizare PMUD-SECAP, Monzón a dezvoltat în mod integrat PMUD, preum și Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă (PAEDC). Principalele activități au inclus (1) crearea unei echipe de armonizare însărcinată cu dezvoltarea atât a planurilor, cât și a exploatarii sinergiilor; (2) distribuirea inventarului emisiilor de transport între ambele planuri; (3) utilizarea aceluiași an de referință pentru inventarul emisiilor; (4) efectuarea unui studiu pentru identificarea măsurilor care pot fi incluse în ambele planuri; (5) prioritizarea măsurilor PMUD în funcție de „impactul lor asupra criteriilor PAEDC”; și (6) implicarea tuturor departamentelor municipale care ar putea fi afectate de implementarea PMUD și PAEDC în ședințele comune.

**Autor:** Andrea Conserva, Circe Foundation, colectat de EUROCITIES

**Imagine:** Linii directoare pentru armonizarea energiei și a Planificării Mobilității Urbane Durabile 2018



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Lahti, Finlanda:** Integrarea utilizării terenurilor și a planificării mobilității

Lahti a dezvoltat un proces strategic integrat, „direcția Lahti”, pentru planificarea combinată a utilizării terenurilor și a mobilității. Scopul noii abordări, care a fost implementat pentru prima dată în 2019, este de a construi împreună cu cetățenii, părțile interesate și factorii de decizie, un oraș durabil. Procesul este continuu și ciclic, iar strategia va fi actualizată la fiecare patru ani sau la fiecare mandat al consiliului. Aceasta include planul orașului, PMUD, programul de mediu și programul rețelei de servicii. Abordarea integrată s-a dovedit a funcționa bine până acum. Îmbunătățește cooperarea între utilizatorii terenurilor și planificatorii de mobilitate, dar și implicarea cetățenilor în procesul de planificare a mobilității.

**Autor:** Anna Huttunen, Orașul Lahti, colectat de UBC

**Imagine:** Lassi Häkkinen, Orașul Lahti



## ACTIVITATEA 2.3: Conveniți asupra calendarului și a planului de lucru

### Context

Asigurarea unui calendar adecvat și a unui plan de lucru clar sunt cheia succesului. Activitățile de elaborare a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă depind parțial unele de altele - interdependențele trebuie traduse cu atenție într-o secvență logică armonizată cu condițiile locale. Atunci când se stabilește calendarul, este crucial să se ia în considerare activitățile de planificare și de elaborare a politicilor care pot afecta procesul, cum ar fi alegerile, procesele legislative și alte activități de planificare.

Dezvoltarea și implementarea unui PMUD este, de asemenea, un proces complex instituțional. De obicei, necesită revizuirea practicilor de planificare și conlucrarea dincolo de granițe. Aceste aranjamente de management au nevoie de un mandat politic pentru a le face acceptate pe scară largă. Un plan de lucru care indică toate reperele și definește clar ce și când fac actorii implicați ar trebui aprobat.

### Obiective

- Dezvoltați un proces de planificare adaptat, care să corespundă contextului local și să coordoneze bine activitățile.
- Depuneți eforturi pentru armonizarea calendarului cu diferite procese tehnice și politice de luare a deciziilor (de exemplu, strategii generale, planuri sectoriale, alegeri). Identificați ferestrele de timp pentru coordonare.
- Clarificați și formalizați rolurile tuturor actorilor și contribuțiile lor cu resurse.
- Creați stabilitate și transparență pentru procesul de planificare.
- Facilitați un proces de planificare eficient care să ia în considerare interdependențele temporale între activități, să reducă la minimum riscurile legate de calendar și să utilizeze în mod optim resursele.

### Activități

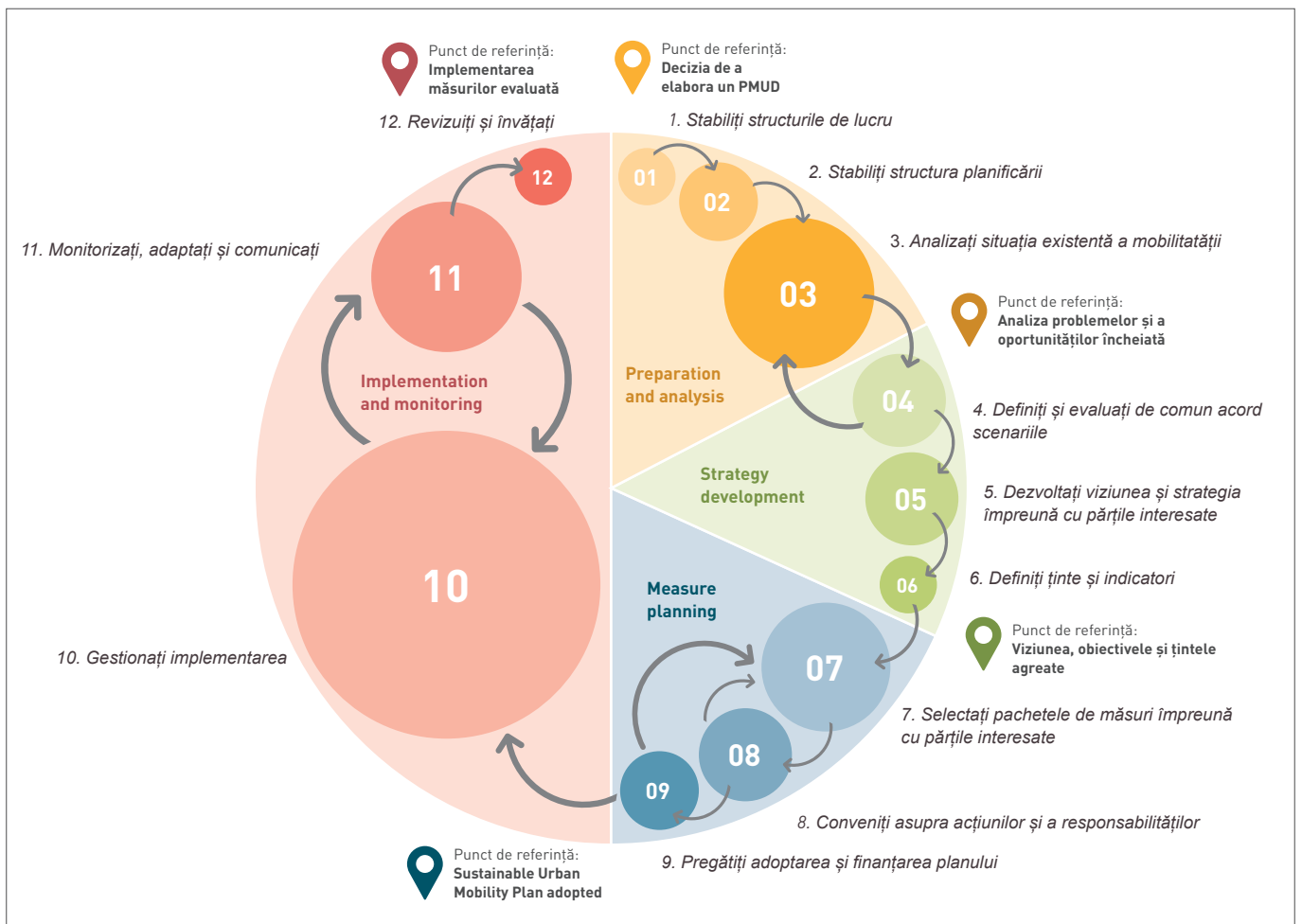
#### Calendar:

- Luați-vă suficient timp pentru a pregăti bine procesul de planificare. Timpul necesar pentru a lua decizia de a dezvolta un PMUD, de a stabili structuri de lucru și de a defini cadrul de planificare variază foarte mult între orașe. Acesta va depinde în mare măsură de experiența unui oraș în procese de planificare strategică, de structurile instituționale, contextul politic și „cultura planificării” locale.
- Definiți un interval de timp pentru dezvoltarea PMUD, incluzând fazele de analiză, elaborarea strategiei și planificarea măsurilor. Per total, orașele tind să necesite cel puțin un an de la începerea oficială a procesului de planificare până la adoptare, însă, de obicei, durează mai mult.
  - Analiza durează, de obicei, de la două până la șase luni, dar poate fi și mai lungă dacă trebuie colectate o mulțime de date suplimentare;
  - Dezvoltarea strategiei (inclusiv viziunea, obiectivele și țintele) durează, de obicei, de la două până la cinci luni;
  - Planificarea măsurilor (de la identificarea inițială a potențialelor măsuri până la setul de pachete de măsuri agreeate, cu finanțare și responsabilități definite, care sunt incluse într-un document PMUD finalizat) durează, de obicei, de la trei până la opt luni. Dar acest lucru depinde foarte mult de nivelul de detaliu la care sunt pregătite măsurile în procesul PMUD.
  - De obicei, este nevoie de ceva timp suplimentar pentru ca PMUD să fie adoptat după ce este gata. Acest lucru depinde în mare măsură de circumstanțele politice, variind de la doar câteva săptămâni la o jumătate de an sau mai mult. O bună integrare a factorilor de decizie în procesul de planificare ajută la scăderea riscului de întâzieri în ceea ce privește adoptarea.
- Luați în considerare perioadele potențial provocatoare (de exemplu, alegeri sau perioade de planificare bugetară). În lunile anterioare alegerilor, poate fi dificil să se întănteze rapid. Acest lucru poate influența calendarul procesului de planificare.

- Calculați anumite perioade de lucru „liniștite” pentru a face planificarea generală mai flexibilă și pentru a evita întârzierile semnificative. În plus, nu uitați să includeți timpul necesar pentru comunicare, precum și implicarea părților interesate și a cetățenilor.
- Comunicați o cronologie provizorie, astfel încât actorii implicați să își poată programa la timp contribuțiile.
- Continuați să implementați măsuri cu vizibilitate ridicată în timpul pregătirii și elaborării PMUD. Acest lucru ajută la evitarea impresiei de inactivitate, care este deosebit de importantă pentru factorii de decizie.
- Alegeți un interval de timp preliminar pentru implementarea măsurilor, care va fi definit mai în detaliu în faza de planificare a măsurilor.
- Concentrați-vă asupra următorilor doi-trei ani în planificarea dumneavoastră detaliată, dar, faceți și o planificare în linii mari și pentru următorii 10 ani și conștientizați măsurile pe termen lung care vor interveni și vor continua după (de exemplu, proiecte majore, cum ar fi construcția unei linii de tramvai).
- Unele orașe preferă să-și definească intervalul de timp prin repere importante și nu utilizează calendare exacte. Un exemplu ar fi deschiderea unei noi linii de tranzit rapid cu autobuzul, precum și măsurile care vor fi implementate înainte și după deschidere. Acest lucru poate ajuta la păstrarea realistă a calendarului, făcându-l, astfel, mai ușor de urmărit pentru oraș și public.

**Figura 17:** Cerințe de timp relative pentru etapele PMUD.

Vizualizarea celor 12 pași prezintă perioada relativă de timp necesară pentru a finaliza o anumită etapă în raport cu toate celelalte etape dintr-un proces tipic PMUD. De exemplu, gestionarea procesului de implementare necesită de obicei cea mai mare parte a timpului în faza de implementare și monitorizare și este legată de etapa de monitorizare. Săgețile prezintă bucle de feedback tipice, de ex. dacă la Etapa 8 este evident că anumite măsuri necesită prea multă capacitate, pachetele de măsuri selectate ar putea fi reajustate la Etapa 7. (Această figură nu se bazează pe măsurători exacte, doar urmărește să reprezinte o îndrumare pentru planificatori.)





- Luați-vă timp pentru monitorizarea și actualizarea măsurilor după adoptarea PMUD (a se consulta, de asemenea, Activitatea 11.1). Frecvența revizuirii și actualizării depinde de situația dumneavoastră individuală, luând în considerare și cerințele legale și ciclurile electorale, dar acestea ar trebui efectuate cel puțin în al doilea an.
- Luați în considerare revizuirea și actualizarea completă a PMUD-ului la fiecare cinci-zece ani. După 10 ani, documentul este, de obicei, depășit, în timp ce măsurile ar trebui actualizate mult mai des.

#### Plan de lucru

- Consolidați mandatul politic pentru dezvoltarea unui PMUD. Asigurați-vă că responsabilii în luarea deciziilor sunt, în general, de acord cu faptul că principiile durabilității ar trebui să fie fundamentale pentru PMUD atunci când iau decizia oficială de a continua cu procesul de planificare. Aceasta înseamnă o concentrare pe beneficiile de mediu și sociale ale mobilității, nu doar pe un flux de trafic mai bun.
- Elaborați un plan de lucru general pentru procesul PMUD care indică toate etapele necesare. Mențineți o anumită flexibilitate pentru a modifica planul de lucru pe măsură ce munca progresează.

- Dezvoltați abordări pentru a depăși barierele și a exploata pe deplin factorii motori pentru planificarea mobilității urbane durabile (informați prin rezultatele autoevaluării din Activitatea 1.1).
- Conveniți asupra procedurilor și sarcinilor de management cu părțile interesate responsabile pentru planificarea sarcinilor (de asemenea, în cadrul propriei organizații).
- Evaluați riscurile și planificați situațiile de urgență relevante.
- Monitorizați progresul, aplicarea implementării planului de lucru și adaptarea la schimbări.

#### Activități care depășesc cerințele esențiale

- Luați în considerare definirea unei identități vizuale (de exemplu, denumirea, logo-ul) pentru procesul dumneavoastră de planificare pentru a obține vizibilitate profesională, recunoscută în toate comunicările și evenimentele publice de-a lungul procesului.



#### Detalii privind activitățile

Procesul de dezvoltare a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este de obicei instituit ca un proiect local, căruia i se oferă un titlu specific. Este rezonabil să folosiți terminologia în limba engleză. Cu toate acestea, acest lucru poate genera rezistență în rândul părților interesate și a publicului din țările care nu vorbesc limba engleză. Pentru a evita acest lucru, se recomandă selectarea unui termen (local) specific, care este confirmat de părțile interesate sau definit împreună. Utilizarea unui termen adecvat este, de asemenea, importantă pentru a încuraja participarea și procesul. De asemenea, este posibilă denumirea procesului direct ca produs final dacă a fost deja ales un titlu specific (consultați Activitatea 9.1 „Elaborarea unei identități vizuale pentru planul dumneavoastră”).

#### Calendar și coordonare

- Definirea calendarului după stabilirea structurilor de lucru și analizarea cerințelor de planificare, dar înainte de a începe analiza mobilității.
- Actualizarea continuă a calendarului pentru activități specifice (de ex. Comunicate de presă, calendarul ședințelor).
- Adoptarea planului de lucru ca punct de reper înainte de începerea dezvoltării oficiale a PMUD.

#### Listă de verificare

- ✓ Calendar de bază pregătit în mod realist pentru procesul de Planificare a Mobilității Urbane Durabile
- ✓ Mandat politic pentru dezvoltarea PMUD confirmat.
- ✓ Strategie pentru managementul riscului și managementul calității concepută.
- ✓ Calendar și plan de lucru elaborat și aprobat politic.

## ACTIVITATEA 2.4: Aveți în vedere utilizarea de consultanță externă

### Context

Pentru majoritatea autorităților publice, abilitățile specifice necesare derulării procesului Planului de Mobilitate Urbană Durabilă vor depăși capacitățile personalului lor. Scopul este de a acoperi cerințele de expertiză imediată prin contractarea de experți externi, dacă este necesar, dar și de a dezvolta și menține expertiza în Planificarea Mobilității Urbane Durabile, în cadrul propriei organizații.

### Obiective

- Echilibrați cerințele de calificare pe termen scurt și creșteți capacitatea în cadrul propriei organizații și în comunitatea profesională mai largă.
- Facilitați un proces de planificare eficient care să utilizeze cât mai bine resursele.
- Adăugați valoare PMUD prin cooperarea cu experți care contribuie la noi abordări sau noi perspective asupra problemelor cheie.

### Activități

- Pe baza strategiei dumneavoastră de a acoperi lipsa cunoștințelor (a se consulta Activitatea 1.1), decideți pentru ce sarcini este nevoie de sprijin extern, dacă nu pot fi acoperite eficient prin consolidarea capacității interne (sau prin recrutarea de personal nou).
- Luați în considerare obținerea unui sprijin extern pentru sarcini pentru care lipsa cunoștințelor în organizația dumneavoastră ar reduce calitatea sau ar prelungi considerabil procesul dacă se încearcă pe plan intern.
- Decideți dacă sarcinile pot fi scoase la licitație ca un pachet (în mod normal, sarcini care sunt strâns legate între ele, de exemplu, implicarea și comunicarea cu cetățenii) sau dacă necesită abilități foarte specifice și trebuie să fie licitate separat (de exemplu, colectarea datelor sau, mai exact, un sondaj al gospodăriilor sau o analiză a calității infrastructurii ciclismului).
- Licitați și contractați servicii externe pentru sarcinile selectate. Utilizați termeni de referință clari care descriu sarcinile cât mai precis posibil, inclusiv calendarul și rezultatele concrete pentru fiecare sarcină.

Utilizați criteriile adecvate pentru selectarea ofertelor, care trebuie specificate în termenii de referință. În plus față de preț, ar trebui să acordați o pondere adecvată criteriilor de conținut (de exemplu, calitatea conceptului și metodelor descrise și a expertizei personalului contractat). Experiența a demonstrat faptul că în ceea ce privește calitatea, aceasta este răsplătită, iar ofertele nerealistice reduse ca preț duc adesea la rezultate de o calitate scăzută sau la costuri de monitorizare mari pentru orașe.

- Când delegați activitățile de management de proiect unui consultant, mențineți coordonarea generală în cadrul autorității dumneavoastră de planificare. Pentru toate sarcinile delegate, prevedeți întotdeauna timp și resurse suficiente pentru gestionarea calității de către organizația dumneavoastră. Integrați activitățile de consolidare a capacității în termenii de referință ori de câte ori este posibil, astfel încât personalul dumneavoastră intern să poată dobândi competențele respective pentru următorul proces de planificare

### Calendar și coordonare

- Țineți cont de calendarul ofertelor planificate la elaborarea calendarului și a planului de lucru.
- Desfășurați licitații și contractări numai după primirea mandatului politic și aprobarea planului de lucru.

### Listă de verificare

- ✓ Decizie luată cu privire la sarcinile care urmează să primească sprijin extern, dacă este cazul.
- ✓ Servicii licitate și experții corespunzători care să înțeleagă abordarea PMUD-ului aleși



### Exemple de activități în vederea obținerii sprijinului extern

Activități	Detalii
Pregătirea, organizarea și facilitarea evenimentelor, precum și documentarea și analiza rezultatelor discuțiilor legate de implicarea părților interesate și a cetățenilor	Eforturile administrative necesare pentru realizarea proceselor în ceea ce privește participarea corespunzătoare nu trebuie subestimate. Revizuirea comentariilor se face de obicei manual, ceea ce necesită un timp considerabil. În special, implicarea online solicită autorităților de planificare să gestioneze un volum mare de răspunsuri (mai mult de 1000 de comentarii nu este un număr neobișnuit). Angajarea unui coordonator neutru poate ajuta, de asemenea, la evitarea conflictelor (vechi) și poate ajuta un grup să colaboreze într-o atmosferă constructivă.
Communicarea către public	Activități de comunicare, cum ar fi scrierea de știri atractive pentru tipărire și online, proiectarea de rapoarte publice (de exemplu, strategia de mobilitate și PMUD), facilitarea canalelor de social media (care pot primi volume mari de comentarii) și realizarea de fotografii profesionale în timpul evenimentelor.
Analiza situației existente a mobilității, inclusiv colectarea datelor.	Aceasta ar putea reprezenta întreaga analiză sau sub-sarcinile sau zonele tehnice specifice, care sunt de obicei ușor de separat (de exemplu, analiza calității infrastructurii de ciclism, colectarea datelor privind intensitatea traficului, analiza calității de deplasare, executarea unui sondaj gospodăresc, configurarea unui model de transport).
Instruire în activități specifice	Instruirea ar putea ajuta autoritățile locale să desfășoare părți mai mari ale procesului PMUD în interior. Acesta ar putea fi cazul, de ex., pentru modelare. Dacă se aplică un model de transport, ar fi, de asemenea, important ca orașul să dețină expertiza cu privire la modul de utilizare a modelului, chiar dacă un consultant rulează modelul.
Consultanță juridică	În țările în care există un cadru legal obligatoriu pentru atenuarea riscului de a avea un PMUD contestat în instanță.



Imagine © BKK Centre for Budapest Transport

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Cluj-Napoca, Romania:** Dezvoltarea PMUD condusă de consultanți externi

Planul de mobilitate urbană din Cluj-Napoca a fost dezvoltat prin intermediul unei consultanțe externe, sub coordonarea și îndrumarea JASPERS și BERD. Consultanții au coordonat organizarea și implementarea întregului proces, inclusiv colectarea datelor, analiza situației existente și elaborarea Planului de Acțiune a PMUD. Personalul intern a fost, de asemenea, strâns implicat în toate etapele, oferind cunoștințe valoroase despre contextul local și, prin aceasta, a sprijinit consultanții în dezvoltarea de soluții personalizate și a unui PMUD cuprinzător. În general, angajarea de consultanți externi a adus expertiză tehnică și gândire nouă și a contribuit la îmbunătățirea eficienței procesului de planificare.

**Autor:** Orașul Cluj-Napoca, colectat de ICLEI

**Imagine:** Orașul Cluj-Napoca



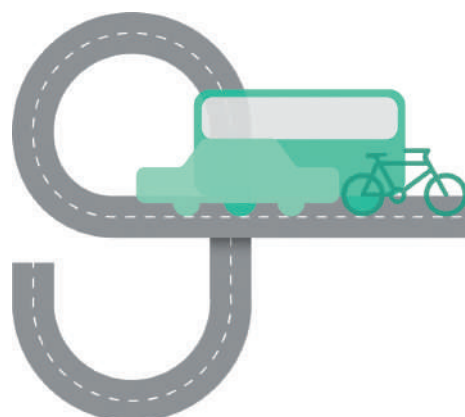
## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Salonic, Grecia:** Sprijin acordat de experți pentru înființarea unui centru de monitorizare a mobilității

Pentru dezvoltarea PMUD și pentru monitorizarea măsurilor, autoritățile locale din Salonic au analizat o gamă largă de date privind mobilitatea. Municipalitatea a semnat un acord de cooperare (2016 - în desfășurare) cu un institut de cercetare, beneficiind de abilitățile sale științifice în planificarea mobilității durabile, precum și în ITS, managementul datelor mari și modelarea transportului. Cooperarea a fost esențială pentru a garanta că implementarea PMUD-ului include o combinație bună de lucrări tehnice și științifice, crescând capacitatea și abilitățile personalului autorității locale în implicarea părților interesate și colectarea datelor.

**Autor:** Maria Zourna, Municipality Salonic, și Georgia Aifantopoulou & Maria Morfoulaki, CERTH/Institutul elen de transport, colectat de Polis

**Imagine:** Logo-ul PMUD-ului de la Salonic





Ultima etapă în pregătirea corespunzătoare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este analizarea situației existente a mobilității din orașul dumneavoastră. Aceasta este o etapă importantă care asigură baza pentru elaborarea rațională și transparentă a strategiei. Înainte de a efectua o analiză a problemelor și a oportunităților în domeniul mobilității urbane, precum și a includerii cetățenilor în analiză, trebuie identificate surse de informații și date și ar trebui instituită cooperarea cu proprietarii de date. Obiectivul este de a avea o colectare a datelor axată și orientată către ținte, care include toate modurile de transport și obiectivele, precum și tendințele importante legate de mobilitate pentru întreaga zonă urbană funcțională.

## ACTIVITATEA 3.1: Identificați sursele de informații și conlucrați cu proprietarii datelor

### Context

Înainte de a decide cu privire la politicile viitoare, este esențial să știți cu ce probleme vă confrunțați în prezent. În ceea ce privește transportul urban și mobilitatea, aceste cunoștințe sunt adesea foarte fragmentate și incomplete. Ca și piesele dintr-un puzzle, datele și informațiile trebuie reunite pentru a descrie situația actuală. Pentru a efectua o analiză bună, mai întâi trebuie să identificați ce date sunt necesare (pentru a analiza toate aspectele PMUD și, în special, prioritățile politice ale procesului dumneavoastră), ce informații sunt disponibile și ce mai lipsește. Orașele începătoare fără date disponibile sau cu prea puține date, nu trebuie descurajate ci, mai degrabă, se consideră o oportunitate de a îmbunătăți colectarea datelor ca parte a procesului PMUD. O provocare cu care se confruntă majoritatea orașelor este aceea că datele lor nu sunt armonizate din punct de vedere al calendarului sau al acoperirii spațiale, iar datele sunt deseori distribuite între diferiți proprietari de date, deținători sau sisteme de stocare.

Drept urmare, accesul la date poate deveni o problemă din cauza lipsei de informații din bazele de date existente și ca urmare a reticenței de a împărtăși informațiile - în special atunci când sunt implicați operatori comerciali, care ar putea solicita și sume foarte mari pentru datele lor sau pot cita confidențialitatea comercială. Un audit amănunțit al datelor, o comunicare excelentă cu proprietarii de date și schimbul reciproc de date cu aceștia pot ajuta la depășirea acestor bariere. Experiența a demonstrat că implicarea în proces într-o fază timpurie a proprietarilor de date interne și externe, precum și definirea unor acorduri clare pot contribui la o mai bună dorință de cooperare.



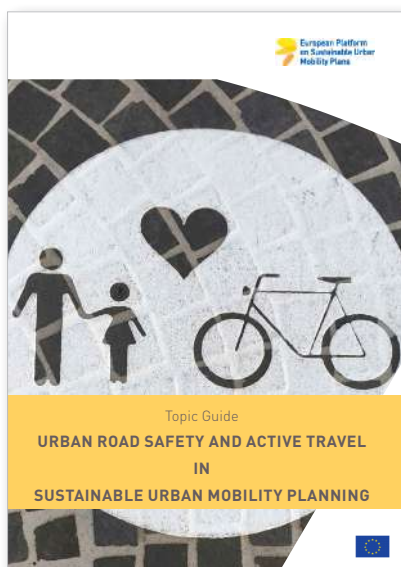
## Obiective

- Identificați nevoia de date în termeni de priorități politice și obiective probabile.
- Obțineți o imagine de ansamblu bună asupra datelor disponibile, inclusiv calitatea și accesibilitatea acestora.
- Identificați lipsurile de date și informații suplimentare necesare pentru analiza mobilității dumneavoastră.
- Cooperați cu organizații interne și externe pentru a vă completa setul de date, stabilind în mod ideal acorduri pe termen lung pentru a asigura o bună furnizare de date și în viitor.
- Asigurați-vă că lipsa datelor poate fi completată acolo unde este posibil.
- Prin combinarea datelor disponibile în diferite părți ale organizației dumneavoastră, în alte organizații și (dacă este necesar) prin colectarea de date noi, obțineți un set de informații despre mobilitatea urbană și zonele conexe care să permită o analiză a situației existente.

## Activități

- Efectuați un audit de date. Obțineți o imagine de ansamblu asupra nevoilor și surselor de date, identificați toate datele disponibile relevante pentru Planul dumneavoastră de Mobilitate Urbană Durabilă și evaluați calitatea și accesibilitatea acestora.
- Obțineți datele disponibile, sintetizați-le conținutul și identificați datele lipsă pentru principalele probleme de mobilitate. Selectați date adecvate care să descrie starea transportului și a mobilității în orașul dumneavoastră, axate pe obiectivele generale ale mobilității urbane durabile (a se consulta primul punct de referință) și prioritățile politice care au dus la decizia de a dezvolta un PMUD. De exemplu, dacă o prioritate politică vizează îmbunătățirea siguranței rutiere, atunci sunt necesare date despre decese. Datele dumneavoastră ar trebui să ofere informații despre starea și tendințele din:
  - toate modurile de transport utilizate în orașul dumneavoastră, inclusiv transportul de marfă și nivelul de integrare a modurilor (multimodalitate);
  - toate aspectele principale ale mobilității durabile relevante pentru orașul dumneavoastră (de exemplu, poluarea aerului, zgomotul traficului, siguranța rutieră, atractivitatea spațiilor publice, accesibilitatea echitabilă la servicii, ocuparea forței de muncă și educație).

- Mergeți dincolo de o descriere simplă a situației existente și urmăriți să înțelegeți motivele de bază. De exemplu, de ce majoritatea oamenilor conduc încă în centrul orașului și parchează acolo, în ciuda disponibilității bune de tip „Park&Ride”? Depuneți eforturi pentru a obține date care explică motivațiile comportamentului de mobilitate pe care doriți să le influențați, de exemplu, incluzând întrebări calitative legate de comportament în sondajele de mobilitate. Aceste informații vor ajuta la alegerea unor măsuri eficiente ulterior.
- Consultați părțile interesate și publicul larg cu privire la problemele și aspectele pe care ei consideră că ar trebui abordate în PMUD. Acest lucru îi face conștienți de procesul de planificare și se fac auziți, ducând la un sentiment de însușire a procesului de elaborare a PMUD. Impresia lor colectivă poate fi, de asemenea, o sursă valoroasă de informații care ajută la completarea datelor lipsă.
- Depuneți eforturi să aranjați schimbul de date cu proprietarii externi de date de care aveți nevoie pentru analiza dumneavoastră. Respectați confidențialitatea (respectând legislația europeană și națională), păstrați confidențialitatea informațiilor personale și gestionați cu atenție datele pentru a evita problemele de cooperare (luați în considerare configurarea unei strategii de securitate pentru gestionarea datelor dumneavoastră). Explicați în mod clar de ce datele sunt necesare, indicând avantajele pe care le generează utilizarea acestora și descrieți modul în care vor fi utilizate și păstrate datele de către organizația dumneavoastră. Conveniți împreună asupra procesului de colectare și partajare a datelor, astfel încât toți partenerii să se poată baza pe un singur set comun de informații (de exemplu, o platformă sigură de partajare a datelor).
- Pentru a completa lipsurile importante rămase în datele dumneavoastră, ar trebui să verificați disponibilitatea valorilor implicite, cum ar fi cele furnizate de ex., de la nivel național sau colectați date suplimentare care nu sunt accesibile, de la proprietarii de date interne sau externe. Datele pot fi colectate printr-o varietate de mijloace. De exemplu, numărul de pietoni poate fi determinat prin efectuarea de numărări manuale anual în punctele cheie din oraș, folosind instalarea mașinilor de numărare sau efectuarea unui sondaj al gospodăriilor. Alegerea metodei depinde de resursele disponibile, dimensiunea orașului și nivelul de încredere pe care îl creează aceste date. Se pot distinge următoarele tipuri generale de date:
  - Date cantitative provenite de la măsurători automate (de ex. mașini de numărare, senzori cu infraroșu și alte tipuri de senzori, camere foto, sateliți) sau date GPS (de exemplu, urmărirea vehiculului, locațiile telefonului mobil colectate prin aplicații sau de către furnizorii de telefonie mobilă).



Pentru colectarea datelor, este important să se genereze seturi de date precise, specifice și complete, dar și să se stabilească priorități și ținte clare în scopul datelor. Ghidul **Siguranța rutieră urbană și călătoriile active în Planificarea Mobilității Urbane Durabile** oferă o listă de priorități pentru colectarea datelor referitoare la siguranța rutieră:

- Identificarea principalelor tipuri de accidente ca bază pentru a defini grupurile țintă ce trebuie abordate și măsurile care trebuie adoptate;
- Identificarea punctelor periculoase din rețeaua multimodală;
- Stabilirea unor obiective realiste, dar ambițioase pentru politica de siguranță;
- Construirea conștientizării: cifrele corecte ale accidentelor pot ajuta la creșterea conștientizării;

De asemenea, definiți un set minim de date necesare pentru a analiza situația existentă privind siguranța rutieră din oraș. Cel mai important, analiza ar trebui să ia în considerare:

- Numărul total de victime și decese pe an, în oraș, pe o perioadă de cel puțin 3 ani;
- Numărul total de accidente fără vătămări, grupate în funcție de diferitele moduri de transport, pe o perioadă de cel puțin trei ani; și
- Locația și tipul de accidente în rețeaua (multimodală) a orașului

- Date cantitative și calitative din sondaje (din gospodăria, pe stradă, în vehicul) sau din observații de pe stradă (de exemplu, numărarea manuală a traficului, vizite pe sit),
- Date calitative din interviuri sau focus grupuri;
- Date calitative din jurnale, bloguri, social media,
- Modelarea datelor pentru a completa golurile de date.

### Activități, dincolo de cerințele esențiale

- Utilizați datele deschise cât mai mult posibil. Acest lucru va face procesul mai transparent, permițând cetățenilor și părților interesate să acceseze și să utilizeze datele, care, în schimb, pot beneficia de activitățile dumneavoastră de planificare (de exemplu, studenți universitari care analizează în profunzime o problemă de mobilitate sau care programează o aplicație de mobilitate pentru orașul dumneavoastră). Asigurați-vă că datele deschise utilizate sunt de înaltă calitate.
- Înființați un centru municipal de date care gestionează datele tuturor departamentelor. Acest lucru facilitează schimbul intern de date și planificarea integrată, ceea ce facilitează luarea în considerare a datelor și a aspectelor politice ale altor departamente.

### Calendar și coordonare

- Poate fi inițiat după ce echipa de bază este constituită, și aria geografică definită (a se consulta Activitățile 1.2 și 2.1), cel târziu după ce s-a convenit asupra calendarului și planului de lucru.
- Se integrează direct în analiza mobilității din Activitatea 3.2.
- Identificarea surselor și nevoilor de date este legată de definirea obiectivelor (Activitatea 5.2), de indicatorii strategici (Activitatea 6.1) și de procesul de monitorizare (Activitatea 11.1).

### Listă de verificare

- ✓ Nevoile de date specificate, ținând cont de prioritățile politice și obiectivele probabile.
- ✓ Datele disponibile sunt identificate și verificate în funcție de calitate.
- ✓ Date lipsă definite și surse de date suplimentare identificate.
- ✓ Managementul securizat al datelor este stabilit.
- ✓ Partajarea datelor cu proprietarii externi de date relevante este convenită.
- ✓ Date suplimentare colectate (dacă este nevoie).





## Instrumente pentru măsurarea calității spațiilor publice

Există o serie de instrumente disponibile care vă ajută să măsurați modul în care oamenii folosesc spațiile publice și să înțelegeți cum pot fi îmbunătățite pentru viața publică desfășurată în cadrul acestora. Fiind unul dintre precursorii acestui domeniu, Institutul Gehl oferă o selecție de astfel de instrumente:

- Doisprezece criterii de calitate (Twelve Quality Criteria) este un instrument de cercetare a modului în care spațiile publice sunt experimentate de utilizatorii acestora. Mai exact, este utilizat pentru a evalua dacă diferite caracteristici ale unui spațiu public oferă protecție, sunt confortabile și plăcute pentru oameni .
- Numărul persoanelor în mișcare (People Moving Count) măsoară numărul persoanelor care se deplasează printr-un spațiu și prin ce mijloace. Aceste informații vă oferă o imagine de ansamblu cu privire la cât de ocupat este un spațiu în diferite ore ale zilei și cât de accesibil este acesta prin diferite moduri de transport .
- Instrumentul de cartografiere a activității staționare (Stationary Activity Mapping) vă ajută să faceți o hartă cu ceea ce fac oamenii într-un spațiu la un moment dat, cum ar fi, statul pe o bancă, sport sau interpretează muzică live. Rezultatul este un „instantaneu” al activității din zona de sondaj. Evaluând ceea ce se întâmplă deja într-un loc, puteți începe să identificați potențialele îmbunătățiri ale vieții publice.
- Din ce în ce mai mult, aplicațiile sunt utilizate pentru analiza spațiului public, ușurând, astfel, colectarea datelor din teren pentru orașe, și mai târziu, organizarea și partajarea datelor într-o bază de date publică.

Pentru informații suplimentare, consultați: <https://gehlinsstitute.org/tools/>





### Ascultă și învață! - Sondaje online bazate pe hărți i pentru colectarea datelor<sup>47</sup>

Planificarea pentru oameni necesită implicare (din timp) a cetățenilor în acest proces - de exemplu, prin colectarea datelor cu GIS de Participare Publică (PPGIS / Sistem de Informații Geografice). Sondajele online bazate pe hărți, care leagă un sondaj online de o hartă interactivă, combină implicarea publică și colectarea de date pentru o planificare inteligentă care se bazează pe nevoile, percepțiile și ideile oamenilor. PPGIS permite colectarea de date de la un grup mare și divers de oameni, în timp ce îmbunătățește implicarea publicului, ajută la crearea proprietății pentru proces și, de asemenea, ocupă perspectiva cetățenilor. Pentru planificatori, datele colectate pot fi o sursă de informații, iar PPGIS poate fi folosit și pentru a oferi cetățenilor puterea decizională în cadrul acestui proces. De exemplu, prin definirea zonelor de intervenție cu cartografierea celor care au nevoie de îmbunătățiri (de exemplu, percepțiile serviciului de transport public, cartografierea zonelor nesigure, piste pentru bicicliști insuficiente etc.). În acest fel, orașul Helsinki și-a dezvoltat Masterplan-ul împreună cu cetățenii, iar orașul Stockholm a colectat idei pentru proiectarea unui nou cartier. În loc să înlocuiască metodele tradiționale, sondajele bazate pe hărți online le pot completa pentru a ajunge la un public mai larg și a crește calitatea datelor colectate. În special pentru zonele metropolitane, PPGIS poate fi un deschizător de uși pentru a ajunge la un public larg în întreaga regiune.

#### Ce fel de date puteți colecta cu sondaje online bazate pe hărți?

Colectarea de date direct de la și cu cetățenii vă poate oferi o perspectivă complet nouă asupra mediilor de viață ale oamenilor care pot fi utilizate de-a lungul procesului de planificare. Solicitând participanților să localizeze diverse locuri pe o hartă (de exemplu, locurile lor de activitate zilnică sau zonele pe care le preferă/le evită), să evalueze calitatea infrastructurii sau să își cartografieze ideile pentru dezvoltarea viitoare a orașului, Planificarea Mobilității Urbane Durabile poate obține o perspectivă mai apropiată de la cetățeni și să înțeleagă unde trebuie luate măsuri. Prin colectarea datelor spațiale, tiparele geografice pot fi asociate cu aspecte socio-demografice, atitudini și calitatea mediului.

Datele din sondajele online bazate pe hărți pot fi, de exemplu, utilizate pentru a înțelege mai multe despre :

- Comportamentul de mobilitate (de exemplu, prin cartografierea locurilor vizitate, rutelor, scopurilor călătoriei, frecvențelor vizitelor, alegerea modului de transport);
- Locuri de interes și spații de activitate;
- (In-) Satisfacția și percepțiile de ex. cartier, spațiu urban, accesibilitate, siguranță publică, spațiu verde, servicii de mobilitate, infrastructură etc.;
- Identificarea zonelor care necesită îmbunătățiri (de exemplu, un serviciu de transport public insuficient);
- Rezultate referitoare la sănătate și bunăstare legate de mobilitate; și
- Date demografice.

#### Ce instrumente online sunt disponibile?

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>



Imagine © City of Lahti

<sup>47</sup> Sursă și consultare ulterioară: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikuta, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). GIS de participare publică pentru planificarea mobilității urbane durabile: metode, aplicații și provocări. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35. 9-35.



## Măsurarea accesibilității - abordarea flamandă „Mobiscore”



Planificarea mobilității urbane ar trebui să se concentreze nu numai pe mobilitate în sens restrâns (adică ușurința de a vă deplasa în oraș), ci și pe scopul final al mobilității, care este accesibilitatea locurilor și activităților. Accesibilitatea descrie potențialul real de a participa la activități în afara casei. Una dintre barierele pe care trebuie să le depășiți pentru a crește nivelul de accesibilitate în mod clar într-un PMUD este reprezentată de dificultatea de a o măsura.

### Instrumentul flamand și utilizarea sa în Flandra

În mai 2019, Departamentul de Mediu, Natură și Energie (LNE) al administrației flamande a lansat un instrument web, „Mobiscore”, care atribuie un punctaj de accesibilitate unei anumite case sau loturi de teren. Domeniul de aplicare informează potențialii cumpărători sau chiriași ai unei case cu privire la cât de bine pot fi accesate într-un mod durabil diferitele facilități - cum ar fi gară, stație de autobuz, școală etc.; pe jos sau cu bicicleta. Odată cu dezvoltarea acestui instrument, Ministerul dorește să sensibilizeze cetățenii cu privire la impactul asupra mobilității care decurge din alegerea reședinței. Decizia de a cumpăra sau de a închiria este un moment influent care poate fi confiscat pentru a determina schimbarea comportamentului de mobilitate, de exemplu alegeri modale. Persoanele care doresc să se mute într-o casă nouă pot compara cu ușurință accesibilitatea diferitelor locații de pe site-ul Mobiscore ([www.mobiscore.be](http://www.mobiscore.be) - numai în neerlandeză). Instrumentul ar putea evolua și într-un instrument analitic util pentru planificarea mobilității urbane. Deoarece atribuie un scor de accesibilitate pentru fiecare hectar (100x100m), o hartă a punctajelor diferite dintr-o zonă urbană funcțională ar dezvălui zonele cu accesibilitate ridicată și scăzută. Acest lucru poate ajuta, de exemplu, la luarea deciziei unde se poate moderniza cel mai urgent transportul public sau conexiunile cu bicicleta. În plus, poate lega mai bine politica de dezvoltare urbană de planificarea mobilității, indicând unde să se dezvolte locuințe, școli etc., pentru a promova moduri de transport durabile.

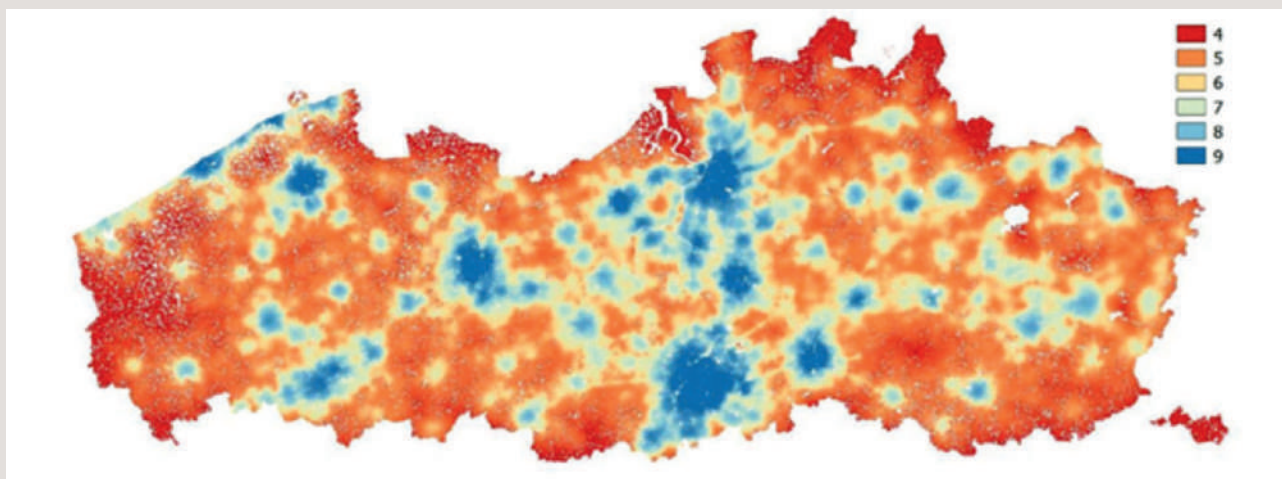
### Cum vă poate inspira abordarea flamandă propriul PMUD

Este puțin probabil să existe un instrument pregătit pentru măsurarea accesibilității la destinațiile comune zilnice. Cu toate acestea, în timpul Activității 3.1 (identificați sursele de informații și colaborați cu proprietarii datelor), ar trebui să consultați departamentul de amenajare spațială sau urbană sau institutele de cercetare din zona dumneavoastră pentru a vedea dacă datele GIS privind locația magazinelor, școlilor etc., sunt disponibile. Pe baza acestor densități, se poate elabora un scor de accesibilitate pentru diferite zone din oraș. În plus, poate fi analizată densitatea stațiilor de transport public sau identificarea zonelor aflate la distanța de mers a acestor stații (de exemplu, 400 de metri pentru stațiile de autobuz și 800 de metri pentru stațiile de tren). În a doua fază a PMUD privind elaborarea strategiei, planificarea indicatorilor de accesibilitate poate informa discuțiile cu furnizorii de transport public, cetățeni și alte părți interesate. Acest lucru este deosebit de util atunci când cooperați cu departamentele de dezvoltare urbană pentru a dezvolta o așa-numită strategie TOD (Transit Oriented Development), adică dezvoltarea urbană orientată către nodurile de transport public, descurajând totodată evoluțiile din zonele dependente de mașini, cu accesibilitate redusă în transportul public. La nivel de cartier, planificarea accesibilității poate încuraja dezvoltarea unor rute de mobilitate activă și ajuta la planificarea dezvoltărilor cu utilizare mixtă, inclusiv școli, magazine și servicii.

Pentru informații mai detaliate despre metodologia utilizată pentru indicatorul „scor de mobilitate” dezvoltat în Flandra, consultați: <https://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore> (numai în neerlandeză).

Autor: Dirk Lauwers, Centrul pentru Mobilitate și Amenajarea Spațiului, Universitatea din Gent

**Figura 18:** Distribuția geografică a Mobiscore în Flandra (punctaj pentru celule de 1 hectar; roșu (4) fiind cel mai puțin accesibil și albastru (9) cel mai accesibil; Transport și Mobilitate Leuven, 2019. Mobiscore, [www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore](http://www.tmlleuven.be/en/project/Mobiscore).)







### Mai multe instrumente de analiză

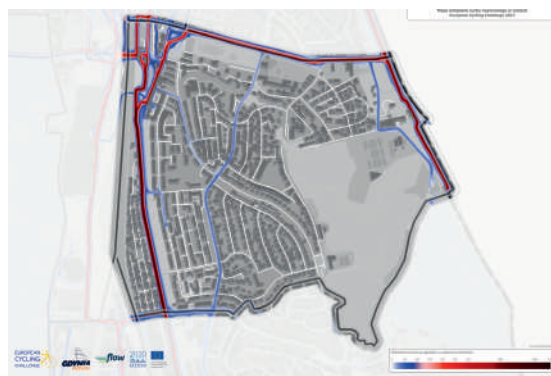
- Instrumentul de evaluare economică a sănătății (HEAT) pentru mersul pe jos și pe bicicletă (OMS/Europa) evaluează economic impactul asupra sănătății mersului pe jos și al mersului pe bicicletă dintr-un oraș, [www.heatwalkingcycling.org/#homepage](http://www.heatwalkingcycling.org/#homepage)
- AirQ + (OMS) efectuează calcule care permit cuantificarea efectelor asupra sănătății expunerii la poluarea aerului, inclusiv estimări ale reducerii speranței de viață, [www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-forhealth-risk-assessment-of-air-pollution](http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-forhealth-risk-assessment-of-air-pollution)
- Departamentul de Transport al Regatului Unit oferă îndrumări cu privire la planificarea rețelelor de ciclism și mers pe jos, inclusiv un instrument de audit pe ruta de mers pe jos, [www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technicalguidance-and-tools](http://www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technicalguidance-and-tools)
- Ca oraș, puteți încuraja cetățenii să raporteze probleme legate de siguranța rutieră și de infrastructură pe o platformă specifică. Unele orașe sau țări au propria lor platformă de raportare, exemple sunt Radkummerkasten pentru Viena, Austria ([www.Radkummerkasten.at](http://www.Radkummerkasten.at)) sau FixMyStreet pentru Marea Britanie ([www.fixmystreet.com](http://www.fixmystreet.com)).
- BYPAD (auditul politicilor pentru biciclete) vă ajută să evaluați politicile pentru biciclete ale unui oraș, [www.bypad.org/cms\\_site.phtml?id=552&sprache=en](http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=552&sprache=en)
- Pentru mai multe instrumente de colectare a datelor, consultați și Inventarul instrumentului de mobilitate urbană CIVITAS: [https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field\\_application\\_area%3A923](https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923)

### EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Gdynia, Polonia: Parteneriat pentru colectarea datelor între municipalitate și autoritatea de transport public

În ultimii ani, Gdynia a stabilit un parteneriat valoros cu diferiți actori pentru a colecta date pentru planificarea mobilității. Interviuri detaliate cu cetățenii cu privire la preferințele și comportamentele de mobilitate (efectuate de autoritatea transportului public), datele GPS colectate în diferite campanii și proiecte, observații despre trafic, precum și interviuri pe stradă cu pietonii, șoferii și proprietarii magazinelor furnizează date. Se folosesc i.a. pentru hărți de căldură, animații ale fluxurilor de ciclism și statistici de transport de marfă utile transporturilor și planificatorilor orașului. Dezvoltarea unei relații de încredere cu partenerii dvs. și a face din aceștia parte a întregului proces vă ajută să primiți atât date cât și să mențineți parteneriatul pentru viitor.

Sursa: Orașul Gdynia, colectat de UBC



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Bremen, Germania: Participarea online a cetățenilor, pentru evaluarea situației mobilității

Bremen a utilizat metode bazate pe aglomerare pentru a analiza problemele și oportunitățile dezvoltării mobilității din oraș. O strategie de participare proactivă și module inovatoare de participare online au permis cetățenilor să fie o sursă cheie de date. Cetățenii au adresat întrebări - „unde se desfășoară lucrurile necorespunzător?” Și „unde se desfășoară fără probleme?” – printr-o platformă online, care le-a permis utilizatorilor să marcheze în continuare locații specifice pe o hartă și intrări de coduri color în funcție de modul de transport. Portalul a primit peste 100.000 de vizualizări pe pagină, 4.000 de contribuții, 9.000 de comentarii și 100.000 de comentarii „like” sau „dislike”.

**Autor:** Michael Glotz-Richter, Orașul Bremen, colectat de ICLEI

**Imagine:** Orașul Bremen



## ACTIVITATEA 3.2: Analizați problemele și oportunitățile tuturor modurilor de transport

### Context

O analiză bună a mobilității este crucială pentru a ajuta la definirea politicilor adecvate și oferă baza necesară pentru a putea fi măsurate progresele. Analiza ar trebui să fie cât se poate de cuprinzătoare, dar trebuie să fie și gestionabilă, având în vedere resursele date. Trebuie să se asigure o analiză adecvată a tuturor rețelelor de transport, a modurilor și a aspectelor cheie ale mobilității urbane durabile, dar ar trebui să evitați să petreceți prea mult timp și energie pentru a analiza date complete, care sunt de o relevanță scăzută pentru problemele cheie din orașul dumneavoastră. Ori de câte ori este util, procesul de planificare ar trebui să se bazeze pe rezultatele planurilor și strategiilor deja existente.

### Obiective

- Oferiți o revizuire a stării actuale a evoluțiilor importante ale mobilității și transportului în întreaga zonă urbană funcțională, pe baza datelor și documentelor de planificare relevante atât pentru mobilitatea pasagerilor, cât și pentru transportul de marfă.

- Pregătiți o listă de probleme și oportunități legate de mobilitatea urbană (de exemplu, accesibilitatea la servicii, poluarea, inechitatea socială, siguranța rutieră, protecția climei, modelele de utilizare a terenului și rezistența rețelei).
- Identificați și prioritizați problemele cheie care trebuie abordate de PMUD.

### Activități

- Verificați documentele cheie de planificare, relevante pentru transportul urban pentru o analiză utilă a stării curente, a problemelor și strategiilor. Aceste documente pot include strategii și planuri sectoriale de mobilitate (de exemplu, mersul pe jos, ciclismul, transportul public, transportul rutier, parcare, transportul de marfă), precum și planurile și documentele din alte domenii de politică relevante (de exemplu, utilizarea terenului, energie, mediu, dezvoltare economică, incluziune socială, sănătate și siguranță), de la operatorii de transport local și din alte municipalități. (Se bazează pe Activitatea 2.2 în analiza dumneavoastră de documente de planificare).

- Îndreptați-vă atenția și către bugetul municipal. Cât a fost investit în diferitele moduri de transport și în măsuri care vizează diferitele aspecte ale durabilității? Este acest lucru în concordanță cu prioritățile orașului dumneavoastră sau există discrepanțe?
- Analizați datele (preluate în Activitatea 3.1). Asigurați-vă că utilizați, de asemenea, metode de analiză spațială, de exemplu prin cartografierea accidentelor rutiere, a poluării aerului și a nivelului de zgomot, a zonelor aflate departe de orice parcuri, a zonelor inaccesibile de transportul public sau a lipsurilor din rețeaua de piste de biciclete și de trotuare. Pe baza informațiilor existente și a evaluărilor experților, identificați din timp principalele probleme și strategii.
- Împreună cu părțile interesate și cetățenii, pregătiți o analiză de referință pentru a identifica și a prioritiza principalele probleme care trebuie abordate de PMUD. Pe cât posibil, încercați să cuantificați starea actuală a mobilității și a transportului și vizualizați-o pe hărți. Linia de bază trebuie să includă starea, tendințele și zonele cu probleme ale:
  - tuturor modurilor de transport utilizate în orașul dumneavoastră, inclusiv transportul de marfă și nivelul de integrare a modurilor (multimodalitate);
  - tuturor aspectelor principale ale mobilității durabile relevante pentru orașul dumneavoastră (de exemplu, poluarea aerului, zgomotul din trafic, siguranța rutieră, viabilitatea spațiilor publice, accesibilitatea echitabilă la servicii, ocuparea forței de muncă și educație).
- Implicați rezidenții în analiza problemelor și a oportunităților (de exemplu, oferind hărți online unde pot localiza zone negative și pozitive pentru moduri de transport specifice).
- Evaluați aspectele de excludere socială în cadrul politicilor de transport. Aceasta înseamnă că trebuie considerate nevoile întregii comunități, inclusiv ale grupurilor vulnerabile, cum sunt copiii, persoanele cu mobilitate redusă, persoanele în vârstă, gospodăriile cu venituri mici, grupurile minoritare etc. Aspectele ce țin de echitabilitatea de gen, ar trebui să fie, de asemenea, luate în considerare. Întrebările importante care se pun sunt:
  - Garantează sistemul de transport acces egal, accesibilitate și disponibilitate?
  - Măsurile de transport facilitează ocuparea forței de muncă și sprijină dezvoltarea unei piețe de muncă incluzive?

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Utilizați cunoștințele actorilor cheie pentru a obține o perspectivă asupra documentelor de politică sectorială (de exemplu, prin interviuri, întâlniri).
- Pe baza identificării preliminare a principalelor probleme și oportunități, luați în considerare să efectuați analize cuprinzătoare pentru a completa situația existentă. De exemplu, o analiză bazată pe ipoteze pentru a verifica o problemă specifică care a fost ridicată, o analiză condusă de diagnostic pentru a încerca să identifice probleme care nu au fost ridicate sau o analiză condusă de viziune pentru a explora în profunzime subiectele prioritare viitoare.

### Calendar și coordonare

- Se bazează direct pe colectarea datelor (a se consulta Activitatea 3.1) și, într-o măsură mai mică, pe autoevaluarea (a se consulta Activitatea 1.1) și pe evaluarea planurilor conexe (a se consulta Activitatea 2.2).
- Concluziile acestei activități sunt elemente importante pentru construirea scenariilor (a se consulta Activitatea 4.1) și întregul proces de planificare.

### Listă de verificare

- ✓ Problemele și oportunitățile discutate și analizate cu părțile interesate și cetățenii cheie.
- ✓ Evaluarea și analiza problemelor încheiate. Este descrisă starea tuturor modurilor de transport și a principalelor aspecte ale mobilității urbane durabile.
- ✓ Situația de bază față de care se poate măsura progresul este stabilită.
- ✓ Oportunitățile și problemele cheie care trebuie abordate de PMUD prioritizate.



**Figura 19:** Exemplu despre cum poate fi utilizat un tabel de analiză pentru a defini starea sistemului de transport (analiză de bază) (adaptat din Sundberg, R., 2018. Manual SUMP-Start-Up privind integrarea pachetelor de măsuri și măsuri - Start, p. 10).

FUNCTII / MODURI DE TRANSPORT	DISTRIBUȚIE MODALĂ	CALITATE INFRASTRUCTURĂ	SIGURANȚĂ ȘI ATRACTIVITATE	MEDIU ȘI SĂNĂTATE	ACCES ECHITABIL	STATUTUL IMPLEMENTĂRII MĂSURILOR	RECOMANDĂRI PRINCIPALE
Mers pe jos	12%	Scăzut	Multe accidente pe trecerile de pietoni, în apropierea școlilor	Din ce în ce mai puțini elevi care merg la școală pe jos	Unele zone nu au acces pietonal la parcuri și facilități sportive	Activitate scăzută Campanie nouă de mers pe jos la școală.	Sunt necesare măsuri pentru siguranța traficului
Mers pe bicicletă	7%	Mediu	Bicicliștii se simt adesea nesiguri pe pistele atractive pentru biciclete din parcuri	Utilizarea scăzută aduce beneficii puține	Puține piste pentru biciclete de-a lungu drumurilor principale	Eforturi pentru cartografierea rețelei de biciclete în desfășurare. Buget redus pentru noi măsuri.	Creșterea bugetului administrației orașului pentru măsuri ce încurajează mersul pe bicicletă
Transport public (autobuz, tramvai, metrou, tren, etc.)	16%	Bun	Unele stații de autobuz au nevoie de reparații, par a fi nesigure seara	Noua flotă de autobuze a fost instalată, impactul asupra calității aerului a scăzut	Tarif redus pentru șomeri, dar autobuze rare în periferiile sărace	Activitate intensă, strategie de transport public planificată.	Progres în direcția corectă, continuați
Partajarea vehiculelor (mașină, bicicletă, e-scuter, etc.)	0.5%	Mediu	Scutere electrice care blochează trotuarele	Utilizarea scăzută aduce beneficii puține	Ofertele de închiriere sunt disponibile doar în centru	Nici un fel de activitate. Un domeniu condus de privați.	Reglementări corespunzătoare și nevoia de cunoștințe
Transport motorizat privat (autoturism, motocicletă, etc.)	64.5%	Bun	Multe accidente care implică pietoni sau bicicliști	Utilizarea ridicată a autoturismelor are un impact puternic asupra calității aerului și a nivelului de zgomot	Rețelele rutiere acoperă bine toate părțile orașului	Activitate intensă, o noua ocolitoare este în construcție.	Introduceți măsuri de reducere a traficului auto în centrul orașului atunci când ocolitoare este finalizată
Multimodalitate (stații de tren, zone de schimb)	n/a	Bun	Noua gară este atractivă. Modificări nesigure în orele de încurajare stimulează utilizarea mașinii	Stația principală de autobuz se află la distanță mare de mers pe jos față de gara principală.	Nu există oferte de parcare tip Park & Ride la periferie. Lipsa parcare securizată pentru bicicletele electrice la principalele schimburi.	Activitate scăzută	Implicați locațiile pentru transferuri și echipamentele P+R și B+R în strategia de transport public
Transport de marfă	n/a	Bun	Traficul intens de camioane în centru determină riscuri de siguranță	Camioanele din provoacă poluarea aerului și zgomot în centru	Toate zonele industriale sunt bine conectate	Activitate scăzută	Dezvoltați strategia de deviere a traficului de mărfuri grele din centru
ANALIZĂ	Autoturismul este modul de transport dominant	Infrastructura pietonală și pentru biciclete necesită îmbunătățire	Siguranța în trafic trebuie prioritizată	Cea mai mare problemă este poluarea aerului de la mașini și camioane	Îmbunătățirea conexiunii cu autobuze către periferii	Capacitatea trebuie consolidată în mai multe domenii	



**„Nu-mi spuneți care sunt prioritățile dumneavoastră. Arătați-mi unde cheltuiți banii și vă voi spune eu care sunt.” (James W. Frick)**

Nivelul investițiilor susținute în infrastructura pentru biciclete este un test litmus al valorii dezvoltării mersului pe biciclete. Programul Națiunilor Unite pentru Mediu a recomandat ca cel puțin 20% din întregul buget al transportului să fie dedicat transportului nemotorizat. În Olanda, țara cea mai prietenoasă pentru deplasarea cu bicicleta, din Europa, aproximativ 35 € de persoană sunt investiți anual în dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete, cea mai mare pondere venind din partea autorităților locale. Pentru analiza mobilității, investiția făcută pentru diferitele moduri este un bun indicator pentru a respecta domeniile de acțiune prioritare ale unui oraș și pentru a descoperi potențialele lipsuri din investiții, cum ar fi în cele pentru biciclete.

Mai multă îndrumare despre cum să promovați cu succes utilizarea bicicletelor în Planificarea Mobilității Urbane Durabile puteți găsi în Rezumatul Practicantului - **Sprijinirea și Încurajarea Mersului pe Bicicletă în Planificarea Mobilității Urbane Durabile.**



**Figura 20:** Exemplu pentru modul în care să ilustrați compatibilitatea dintre prioritățile orașului (în ceea ce privește modurile de transport și țintele din acest exemplu) și în ce oraș să investiți, de fapt (adaptat de la Sundberg, R., 2018. Manual PMUD-Up privind integrarea măsurilor și pachete de măsuri - Step up, p. 11.)

Transport modes	Priority	Investments the last year	Investments the last five years
Walking		100	800
Cycling		200	1300
Public transport		5000	19000
Taxi / transport (e.g. special transport services)		200	1000
Car-sharing		100	200
Car		2000	15700
<b>Total</b>		<b>7600</b>	<b>38000</b>

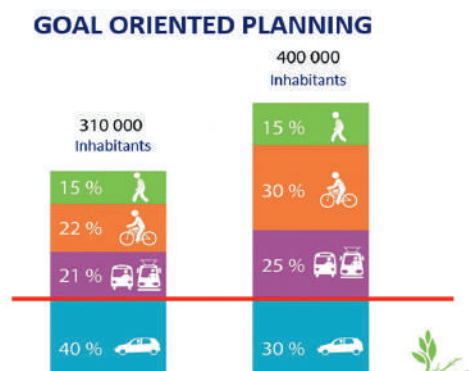
Targets	Priority	Investments the last year	Investments the last five years
Improve safety and security		1000	4000
Increase walking a cycling		200	1300
Increase quality and use of public transport		5000	19000
Effective freight system		1000	3000
Accessibility private cars		2000	15700
<b>Total</b>		<b>9200</b>	<b>43000</b>

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Malmö, Suedia: Abordare cuprinzătoare, inclusiv colectare manuală, mecanică și sondaj bazate pe aplicații

Orașul Malmö folosește un amestec de metode pentru a colecta date despre situația mobilității, precum și zgomotul și poluarea aerului. Aceasta include numărători de trafic manual și mecanice, de două ori pe an, precum și sondaje de călătorie, pentru a măsura modificările și factorii care influențează obiceiurile de călătorie la fiecare cinci ani. Pe lângă modul tradițional, ultimul sondaj a fost creat pentru a fi utilizat într-o aplicație online pentru telefoanele mobile. Factorul cheie de succes este conectarea datelor colectate la modelul de trafic și urmărirea investițiilor de infrastructură din oraș. Aceasta sprijină factorii de decizie în acțiunile lor pentru dezvoltarea orașului.

Autor: Andreas Nordin, Orașul Malmö, colectat UBC  
Imagine: Orașul Malmö





## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Deinze, Belgia: Proiecții de accesibilitate pentru copii și vârstnici

PMUD-ul orașului Deinze include proiecții de accesibilitate pentru spațiul public și proiectarea drumurilor care leagă diferite locuri de activitate din oraș. Proiecțiile de accesibilitate sunt un exemplu al modului în care orașul aplică principiile și obiectivele „modurilor de prioritizare (STOP [1])”, „atenție la grupurile țintă vulnerabile” și „apropiere”, astfel cum sunt definite în programul PMUD flamand, pornind de la analiză.

Autor: City of Deinze, colectat de Mobiel 21

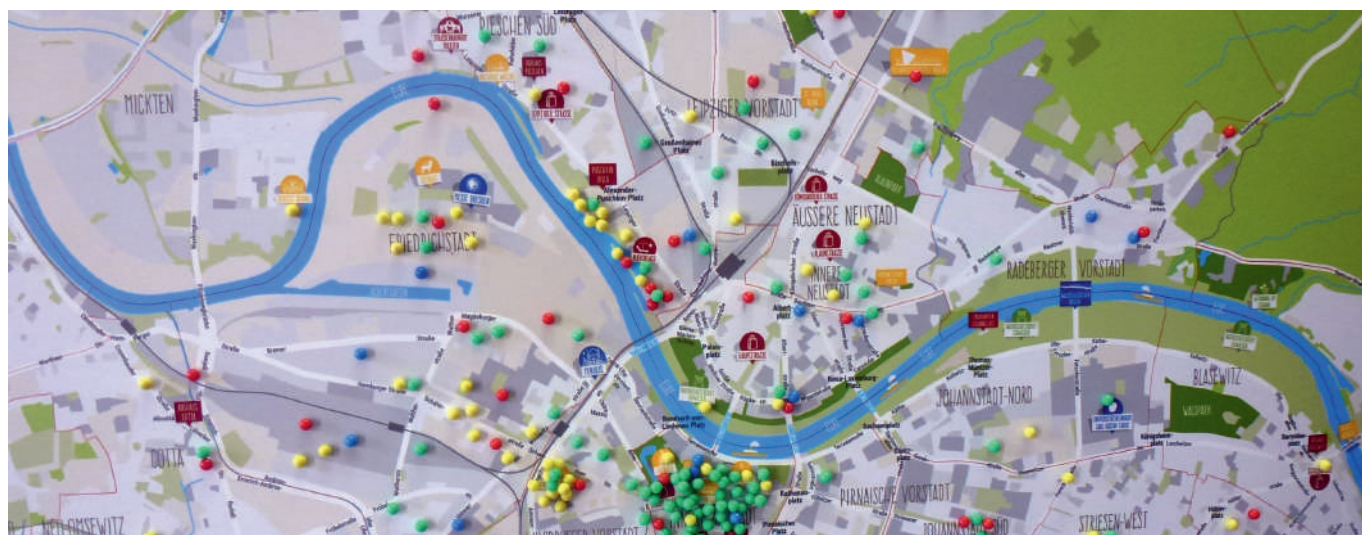
Imagine: City of Deinze

[1] Prescurtarea neerlandeză a modurilor cu prioritate - mersul pe jos, mersul pe bicicletă, PT, (partajarea) și doar în ultimul rând autoturismele private ca sens al planificării PMUD pentru toate orașele și municipalitățile flamande.



## Punct de referință: Analiza problemelor și a oportunităților încheiată

În acest moment al ciclului, ar fi trebuit să finalizați toate etapele de pregătire, precum și analiza situației existente. Aveți o imagine de ansamblu bună a situației mobilității și a cadrului de planificare, ați creat structuri de lucru eficiente și știți ce este important să aveți în vedere pentru dezvoltarea viziunii, obiectivelor, țintelor și măsurilor PMUD din orașul dumneavoastră. Ca o etapă fundamentală a Planificării Mobilității Urbane Durabile, împreună cu părțile interesate importante, ar fi trebuit să obțineți o înțelegere comună a principalelor probleme și oportunități. Este posibil să se implice din nou părțile interesate și politicienii locali pentru a încuraja acceptarea PMUD, pentru a face procesul responsabil și pentru a oferi o bază solidă pentru viitoarea strategie de dezvoltare. Ar trebui să împărtășiți rezultatele sintetizate ale analizei dumneavoastră, inclusiv toate problemele și oportunitățile și să vă asigurați sprijinul pentru o implicare suplimentară în planificarea mobilității urbane durabile. Pentru un proces mai ușor de împărtășire a rezultatelor dumneavoastră și de defalcare a principalele probleme și oportunități, în mod ideal, ați rezuma rezultatele cheie ale analizei într-un „raport al situației de bază”.



# FAZA 2: Dezvoltarea strategiei



Scopul celei de-a doua faze constă în definirea direcției strategice a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă în cooperare cu cetățenii și părțile interesate. Întrebările cheie sunt:

## Care sunt opțiunile dumneavoastră pentru viitor?

Analizați schimbările probabile ale factorilor externi importanți pentru mobilitatea urbană (de exemplu, demografie, tehnologia informației, climă) și dezvoltați scenarii care explorează direcții strategice alternative. Scenariile încearcă să surprindă incertitudinea care vine cu „privirea spre viitor” pentru a avea o bază factuală mai bună pentru deciziile strategice.

## Ce fel de oraș ne dorim?

Utilizați exerciții de definire a viziunii cu părțile interesate și cu cetățenii pentru a dezvolta o înțelegere comună a viitorului pe care îl doriți pentru orașul dumneavoastră. Bazați-vă pe rezultatele analizei mobilității și pe impactul scenariului. Viziunea și obiectivele comune sunt pietrele de temelie ale fiecărui PMUD.

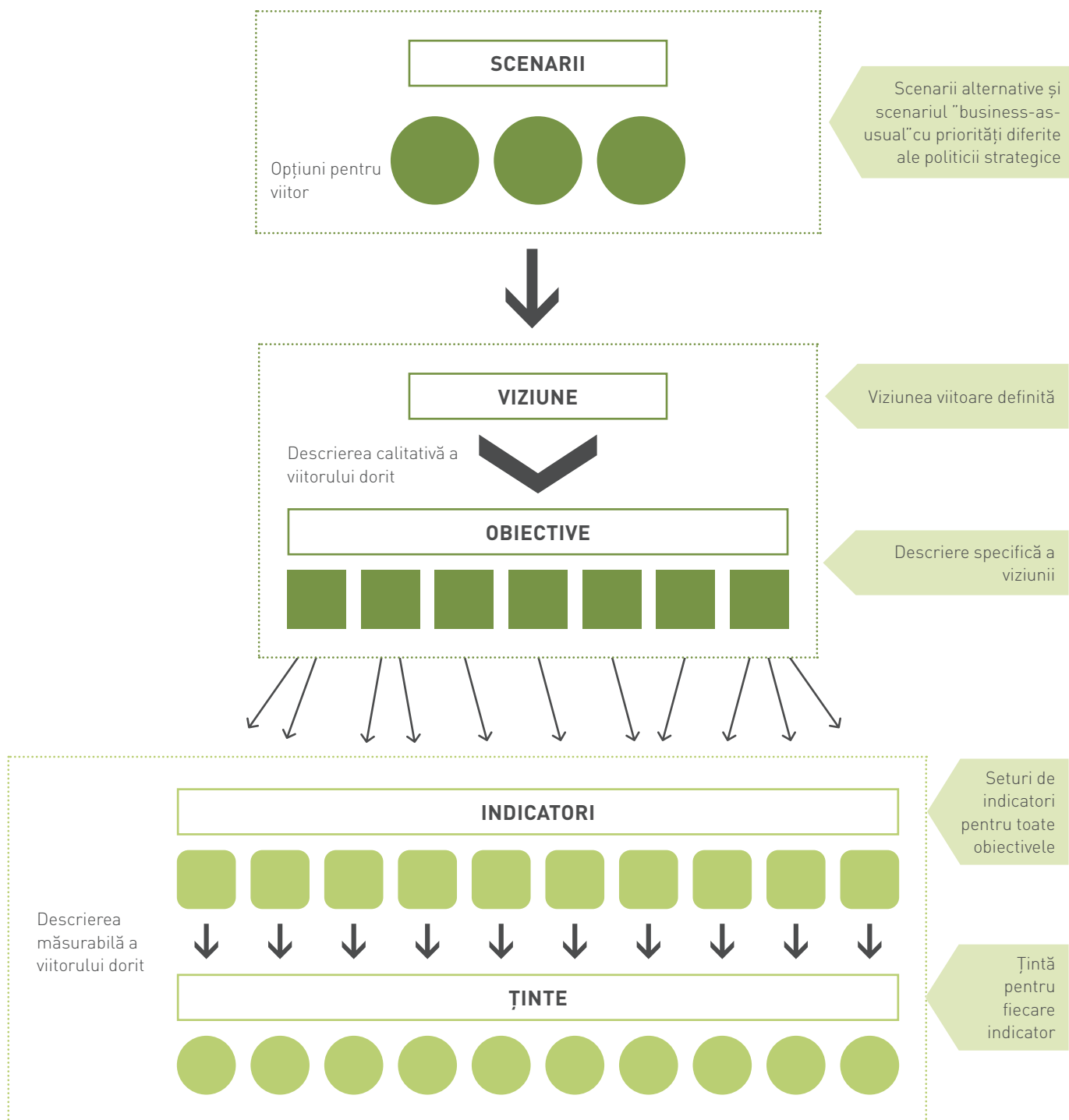
Asigurați-vă că obiectivele dumneavoastră abordează problemele importante și că acestea acoperă toate modurile de transport din zona urbană funcțională.

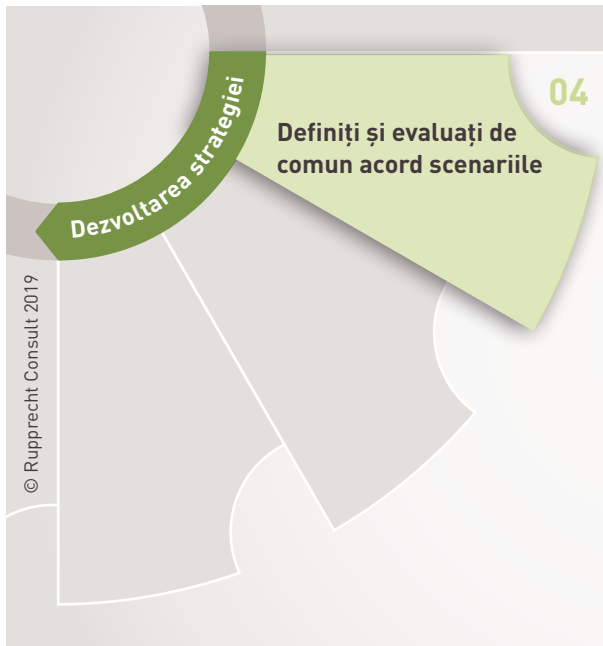
## Cum vom stabili dacă planul este de succes?

Definiți un set de indicatori și ținte strategice care vă permit să monitorizați progresul atins în realizarea tuturor obiectivelor, fără a necesita cantități nerealiste de colectare de date noi. Alegeți obiective ambițioase, dar fezabile, aliniate cu alte domenii de politică.

La sfârșitul celei de-a doua faze, ați atins o altă etapă cu privire la viziune, obiective și ținte susținute pe scară largă.

Figura 21: Prezentare generală a etapelor principale (scenarii, viziune, obiective, ținte) din Faza 2





## PASUL 4: Definiți și evaluați de comun acord scenariile

- 4.1 Definiți posibilele scenarii viitoare
- 4.2 Discutați scenariile cu cetățenii și părțile interesate

Pe baza analizei problemelor și oportunităților, ar trebui dezvoltate și discutate diferite scenarii cu cetățenii și părțile interesate. Aceste scenarii vă ajută să vă îmbunătățiți înțelegerea în ceea ce privește mobilitatea urbană din viitor, din orașul dumneavoastră. În acest fel, acestea pot informa și inspira dezvoltarea ulterioară a viziunii dumneavoastră.

### ACTIVITATEA 4.1: Definiți posibilele scenarii viitoare

#### Context

Scenariile ajută la o mai bună înțelegere a efectelor probabile ale factorilor externi care afectează mobilitatea urbană (cum ar fi schimbările climatice, tehnologia informației, finanțele și securitatea) în combinație cu abordări alternative pentru a reacționa la acestea. Prin ilustrarea diferitelor situații viitoare posibile, acestea permit planificatorilor să evalueze în mod independent consecințele tendințelor actuale, a potențialelor schimbări sociale și locale, precum și a priorităților alternative de politică strategică. Examinarea efectelor acestor diferite scenarii consolidează baza faptică a deciziilor strategice. Ele pot informa și inspira dezvoltarea viziunii și a obiectivelor (a se consulta Etapa 5) și vă ajută să stabiliți obiective realiste pentru indicatorii strategici (a se consulta Etapa 6).

#### Obiective

- Înțelegeți riscurile și oportunitățile legate de tendințele actuale și posibilele schimbări de circumstanțe.
- Dezvoltați scenarii alternative care informează despre impacturile posibile ale diferitelor direcții de politică strategică.

- Creați o bază faptică pentru dezvoltarea ulterioară a unei viziuni, obiective și ținte.

#### Activități

- Explorați posibile evoluții viitoare ale celor mai relevanți factori externi pentru mobilitatea urbană (adică factorii care nu se află sub controlul orașului, cum ar fi demografia, prețul petrolului, situația economică, criza climatică, schimbările tehnologice sau nivelul de sprijin politic pentru mobilitatea durabilă). Luați în considerare tendințele actuale și modificările probabile, așa cum sunt proiectate de rapoartele recente ale experților. Analizați tendințele din orașele campioane tipice și luați în considerare ce s-ar întâmpla dacă inovațiile de mobilitate digitală disponibile ar deveni disponibile și în orașul dumneavoastră. În plus, luați în considerare modificările mai puțin probabile, dar extrem de perturbatoare, care ar influența puternic mobilitatea în orașul dumneavoastră.

- Analizați impactul circumstanțelor externe viitoare asupra sistemului dumneavoastră de transport local. Acest lucru include efectele schimbărilor globale sau naționale (de exemplu, noile tehnologii care permit Mobilitatea ca Serviciu (MaaS), conducerea automată sau mobilitatea partajată de tip "free-floating" ), precum și tendințele locale (de exemplu, creșterea sau scăderea puternică a populației care afectează bugetul orașului și opțiunile de dezvoltare urbană). Evaluați ce oportunități și restricții ar aduce pentru orașul dumneavoastră. Deschid ele noi opțiuni? Sau îngreunează anumite politici durabile?
- Dezvoltați mai multe scenarii care descriu prioritățile politice alternative și impactul acestora la nivel strategic. Trebuie dezvoltate cel puțin trei scenarii:
  - Un scenariu de tip "business-as-usual" (unde nu se schimbă nimic față de situația existentă) care descrie dezvoltarea prognozată dacă direcția politicii actuale este continuată și dacă sunt implementate numai măsurile care au fost deja planificate.
  - Scenarii alternative care descriu evoluțiile prognozate rezultate din priorități de politică strategică diferite (de exemplu, concentrarea pe transportul public vs. axarea activă asupra mobilității și axarea asupra electromobilității). Astfel de scenarii arată contribuțiile diferitelor direcții de politică, ajutându-vă să definiți pe ce să puneți cel mai mult accent. Se recomandă să includeți doar direcții de politică durabile, deoarece scenariul existent permite deja compararea cu un scenariu mai puțin durabil.
- Folosiți tehnici adecvate de construire a scenariilor, cum ar fi modelarea, analiza pur calitativă (bazată pe judecata experților sau pe rezultatele anterioare ale strategiilor de politică din orașul dumneavoastră sau în contexte urbane similare) sau o combinație a ambelor. În cazul modelării, în acest stadiu sunt recomandate modele de planificare strategică și schițe, deoarece sunt ieftine, se procesează rapid și pot fi utilizate în mod interactiv. Modelele detaliate de transport sunt de obicei utilizate în această etapă numai dacă sunt disponibile cu ușurință fără costuri suplimentare mari.
- Evaluarea interdependențelor dintre evoluțiile din diferite sectoare: transport, utilizarea terenurilor, mediu, economie etc. Identificați sinergiile la nivel strategic, potențialul de integrare și efectele negative ale tendințelor sectoriale.
- Evaluați sensibilitatea scenariilor la factorii externi importanți, ținând cont de analiza anterioară a acestora. (Poate fi utilă căutarea specifică a circumstanțelor în care lucrurile ar putea merge

prost, scenariile cele mai pesimiste - pentru a identifica riscurile și limitările.) O astfel de evaluare vă ajută să fiți pregătiți pentru potențialele schimbări și efectele acestora și vă permite să înțelegeți care sunt cele mai multe probe viitoare. De asemenea, poate ajuta la identificarea limitelor și riscurilor situației actuale (scenariul "business-as-usual"), explicând de ce este nevoie de schimbări pentru pregătirea pentru viitor, chiar și în cazurile în care majoritatea oamenilor sunt mulțumiți în acest moment.

- Implicați părțile interesate în construirea scenariilor, de exemplu în discuțiile despre câte și care sunt scenariile care se vor dezvolta. Acest lucru îmbunătățește proprietatea și acceptarea procesului de dezvoltare a viziunii (a se consulta, de asemenea, Activitatea 4.2)



### Ce este un "Scenariu"?

Un scenariu este o descriere a unui set specific de evoluții în viitor, care sunt relevante pentru mobilitatea urbană, incluzând efectele probabile ale factorilor externi (precum circumstanțele demografice și economice), precum și ale priorităților strategice (cum ar fi o puternică mobilitate activă sau axare asupra electromobilității).<sup>48</sup>

Pentru mai multe informații despre acest subiect, consultați, de asemenea, cartea Ghid de planificare a scenariului din SUA FHWA: [www.fhwa.dot.gov/planning/scenario\\_and\\_visualization/scenario\\_planning](http://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning)

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Implicați deja părțile interesate în timpul construirii scenariilor, de exemplu în discuția despre câte și care sunt scenariile care trebuie dezvoltate. Acest lucru îmbunătățește sentimentul de însușire și acceptarea procesului de dezvoltare a strategiei.

<sup>48</sup> Pentru a evita confuziile, trebuie menționat faptul că unii planificatori folosesc scenarii ulterioare în procesul de planificare, în momentul definiției măsurilor sau al scenariilor de politică. Acest aspect, în care se evaluează diferite combinații de măsuri pentru a identifica cea mai bună modalitate de realizare a obiectivelor și țințelor, se numește evaluarea pachetului de măsuri în acest document (a se consulta Activitatea 7.2)



## Calendar și coordonare

- Urmărește analiza situației existente.
- Dezvoltarea scenariului însoțește dezvoltarea unei viziuni comune (a se consulta Activitatea 5.1), obiective (a se consulta Activitatea 5.2) și ținte (a se consulta Activitatea 5.2).



Atunci când se dezvoltă scenarii viitoare, trebuie luate în considerare tendințele posibile și direcțiile politicii. Fiind una dintre tendințele principale actuale, diverse concepte de mobilitate partajată sunt puse în aplicare în multe orașe campioane și se poate aștepta să se răspândească în continuare în anii următori. Opțiunile de mobilitate, cum ar fi închirierea publică de biciclete, partajarea scuterelor electrice și a motocicletelor electrice, partajarea autoturismelor electrice precum și mobilitatea partajată a mărilor ar putea face parte din direcția politică a unui scenariu. Mai multe informații despre diferitele forme de mobilitate partajată și modul de implementare a acestora în cadrul unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă puteți consulta în Ghidul **Integrarea Abordărilor de Mobilitate Partajată în Planificarea Mobilității Urbane Durabile**.

## Listă de verificare

- ✓ Efectele potențialelor schimbări ale factorilor externi examinate.
- ✓ Diferite scenarii alternative descrise, inclusiv un scenariu deja existent.
- ✓ Tehnici adecvate aplicate pentru a sprijini dezvoltarea și evaluarea scenariului.
- ✓ Sensibilitatea scenariilor la schimbarea circumstanțelor evaluată.

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Maia, Portugalia: Scenarii privind ambiții diferite în atingerea viziunii

Orașul Maia și-a dezvoltat primul PMUD în 2013. Pentru a se apropia de realizarea mobilității urbane care promovează moduri de transport durabile, Maia a definit trei scenarii diferite: un scenariu business-as-usual, unul intermediar și unul proactiv. Scenariul intermediar a inclus atât măsuri dezirabile, cât și fezabile, în timp ce măsurile din scenariul proactiv au fost mai ambițioase. În timp ce acesta din urmă a obținut un rezultat de evaluare mai mare datorită posibilităților restricții care nu au fost luate în considerare, un eveniment participativ cu părțile interesate cheie a condus orașul la scenariul intermediar, care ar putea fi realizat în mod realist. Procesul a evidențiat importanța implicării părților interesate atunci când se dezvoltă și convine asupra scenariilor viitoare.

**Autor:** Divizia de Energie și Mobilitate, Orașul Maia, colectat de ICLEI  
**Imagine:** Orașul Maia



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Leipzig, Germany: Construirea scenariului sprijinită de modelarea transportului

Orașul Leipzig a dezvoltat șase scenarii pentru diferite opțiuni viitoare într-un proces științific și deschis.

Cele șase scenarii au fost:

1. Continuarea strategiei actuale de mobilitate;
2. Continuarea strategiei actuale de mobilitate cu tarife constante;
3. Scenariul de sustenabilitate
4. Scenariul „Bicycle City”;
5. Scenariul ce prioritizează transportul public; și
6. Scenariul comunitar.

Scenariile au fost evaluate utilizând diferite criterii (atractivitate pentru utilizatori, atractivitate ecologică, atractivitate economică, atractivitate sistemică) și o evaluare calitativă. Evaluarea a avut ca prioritate 1. scenariul pentru biciclete, 2. scenariul de sustenabilitate și 3. scenariul PT.

**Autor:** City of Leipzig, colectat de Marlene Damerou, Rupperecht Consult  
**Imagine:** City of Leipzig



## ACTIVITATEA 4.2: Discutați scenariile cu cetățenii și părțile interesate

### Context

Discutarea diferitelor scenarii și a impactului acestora cu cetățenii și părțile interesate reprezintă primul pas către o viziune a mobilității larg acceptată. Prezentarea diferitelor potențiale aspecte viitoare și reflectarea asupra lor dimpreună cu părțile interesate, vor crea o înțelegere comună a opțiunilor pentru viitor. De asemenea, contribuie la crearea conștientizării interdependențelor și compromisurilor dintre diferitele politici și sectoare, complexitatea deciziilor strategice care trebuie luate și riscurile cu care se confruntă.

Scopul este de a discuta și de a lucra pentru o înțelegere comună a scenariilor sau elementelor de scenarii dorite. Implicarea cetățenilor și a părților interesate în această etapă vă va ajuta să creați o acceptare la scară largă a scenariilor, a obiectivelor și amăsurilor care vor fi selectate ulterior.

### Obiective

- Utilizați scenarii alternative ca bază pentru a discuta despre prioritățile și strategiile generale ale politicii pentru dezvoltarea viitoare.
- Creați acceptare la scară largă și însușirea procesului pentru a defini o viziune și obiective comune.

### Activități

- Prezentați scenariile și rezultatele lor părților interesate cheie. Inițiați o discuție despre alternativele de politică strategică și impactul acestora. Lucrul în grup și alte formate interactive vă pot ajuta să creați o atmosferă constructivă și antrenantă în cadrul întâlnirii. Asigurați-vă că toată lumea are șanse egale în a-și exprima opinia cu privire la întrebări precum:

- Ce nevoi de schimbare dezvăluie scenariul existent?
  - Care dintre prioritățile politice alternative sunt dorite?
  - Ce nivel de ambiție este necesar pentru realizarea unei mobilități durabile în viitor?
- Discutați și despre interdependențele dintre schimbările din sectorul transporturilor și din alte sectoare. Cum pot fi create sinergiile? Se pot evita efectele secundare negative? Luați în considerare rezistența sistemului dumneavoastră actual de transport și a diferitelor scenarii față de schimbările circumstanțelor externe.
  - Discutați scenariile cu o gamă largă de oameni din toate straturile societății. Scopul de a utiliza o varietate de metode de implicare care asigură discuțiile și cu grupuri subreprezentate în mod tipic, cum ar fi tinerii și vârstnicii, minoritățile etnice, persoanele cu venituri mici, părinții singuri și persoanele cu dizabilități. Astfel de metode pot include plasarea de căsuțe de informații și feedback sau de cabine în diferite părți ale orașului (de exemplu, în piețe și în centrele comerciale, de asemenea, în zone cu venituri mici), colectarea de feedback online și prin intermediul social media, în cooperare cu organizațiile care reprezintă aceste

grupuri (de exemplu, grădinițe, școli, universități, asociații culturale, centre de muncă), comunicarea în mai multe limbi și realizarea de sondaje reprezentative (a se consulta, de asemenea, Activitatea 1.4). Comparând compoziția demografică a întâlnirii dumneavoastră și participanții online cu populația generală din orașul dumneavoastră, puteți identifica grupuri subreprezentate la care ar trebui să încercați să ajungeți în mod activ.

- Când invitați părțile interesate și cetățenii, comunicați întotdeauna un proces și o agendă clară, astfel încât să înțeleagă ce se așteaptă de la ei și cât de mult efort și capacitate sunt necesare. Un bun argument pentru a-i convinge să participe este că, nevoile lor nu pot fi luate în considerare în procesul de planificare, fără aportul lor.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Organizați personal invitații oficiale în numele primarului (sau a președintelui organizației dumneavoastră), pentru a invita părți interesate de rang înalt (de exemplu, primarii autorităților locale vecine, consilierii locali sau directorii marilor organizații). Participarea lor poate ajuta la obținerea unui sprijin politic la nivel înalt pentru procesul PMUD.

### Calendar și coordonare

- Urmăriți sau însoțiți dezvoltarea scenariilor
- Discuția despre scenarii merge mână în mână cu dezvoltarea unei viziuni și a unei liste de obiective de comun acord (a se consulta Activitatea 5.1 și 5.2). Scenariile și viziunea sunt puternic legate, iar secvența dezvoltării acestora poate varia între orașe sau chiar se pot rula în paralel.

### Listă de verificare

- ✓ Nevoile de schimbare listate în scenariul business-as-usual, discutate cu părțile interesate și cetățenii.
- ✓ Scenariile sau elementele scenariilor dorite discutate cu părțile interesate și cu cetățenii.



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Praga, Republica Cehă: Construirea scenariului cu participare puternică a părților interesate și a cetățenilor

În 2015, Praga a proiectat trei scenarii posibile și a organizat un atelier pentru experți, precum și un sondaj sociologic pentru a selecta cel mai potrivit scenariu. 57 de experți selectați s-au adunat în grupuri și au discutat despre scenarii în cadrul unui atelier de jumătate de zi. Un sondaj sociologic a strâns opinii suplimentare de la 2.224 de cetățeni. Pe baza avizului combinat al părților interesate și al cetățenilor, Praga și-a dezvoltat strategia finală de transport. Proiectarea unui atelier de experți și a unui sondaj sociologic cu întrebări esențiale și ușoare este o soluție ușoară, ieftină și ilustrativă pentru selectarea scenariului. De asemenea, oferă o bază puternică în raport cu aprobarea politică, bazată pe opiniile experților largi și echilibrate.

**Autor:** Václav Novotný, Prague Institute of Planning and Development, colectat de EUROCITIES | **Imagine:** City of Prague



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Antwerp, Belgia: Integrare pe scară largă a cetățenilor, a factorilor de decizie și a experților în discuțiile cu privire la scenarii

Orașul Antwerp a introdus metode de guvernare inovatoare pentru a obține sprijin public larg pentru definirea viziunii lor asupra orașului. După ce a examinat posibilele scenarii, un grup de coordonare a ales unul care se potrivea cel mai bine ambiției din Antwerp și care a inclus, de asemenea, proiecte adecvate și relevante pentru regiune. Această abordare a condus către o ambiție convenită de a dezvolta idei inovatoare împreună cu cetățenii și părțile interesate. Au fost organizate în total 100 de sesiuni de lucru, la care au participat aproximativ 3500 de experți și responsabili de politici și aproximativ 3000 de cetățeni și organizații. S-a format o alianță și a dezvoltat o structură de guvernare pentru a gestiona procesul. Echipele multidisciplinare au folosit instrumente de participare și co-creare pentru a modela contribuțiile primite de la cetățeni.

**Autor:** Annelies Heijns, colectat de ICLEI  
**Imagine:** City of Antwerp







## PASUL 5: Definiți viziunea și strategia împreună cu părțile interesate

- 5.1 Co-creați o viziune comună cu cetățenii și părțile interesate
- 5.2 Conveniți asupra obiectivelor care se adresează problemelor cheie și tuturor modurilor de transport

Acum sunteți pregătit să inițiați etapele principale ale elaborării unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Dezvoltarea unei viziuni și ale obiectivelor de comun acord sunt pietrele de temelie ale fiecărui PMUD. Viziunea reprezintă descrierea calitativă importantă a viitorului dorit pentru oraș și a mobilității acestuia, specificată apoi prin obiective concrete care indică tipul de schimbare vizat. Cele două asigură baza tuturor etapelor ulterioare de definire a indicatorilor și țintelor strategice și selectarea măsurilor. Scenariile și viziunea sunt puternic legate, iar secvența dezvoltării acestora poate varia în contexte diferite sau poate chiar rula în paralel. Viziunea și obiectivele pot fi elemente de orientare numai dacă sunt acceptate pe scară largă de părțile interesate și cetățeni; prin urmare, este crucial să le co-creați și să stabiliți o acceptare comună a lor.

### ACTIVITATEA 5.1: Co-creați o viziune comună cu cetățenii și părțile interesate

#### Context

În ce fel de oraș ne dorim să trăim? Cum se va diferenția acesta de alte orașe? Acestea sunt întrebările principale la care trebuie să se răspundă printr-un exercițiu de definire a viziunii care să implice toate părțile interesate și cetățenii. O viziune oferă o descriere calitativă a viitorului dorit în ceea ce privește mobilitatea urbană și servește la îndrumarea dezvoltării măsurilor de planificare adecvate. Trebuie să plaseze transportul în contextul mai larg al dezvoltării sociale și urbane. Cu alte cuvinte, cum poate transportul să contribuie la un viitor pozitiv?

Viziunea ar trebui să fie pregătită ținând cont de toate perspectivele politice pe care încearcă să le abordeze, în special cele cu privire la viziunile generale existente ale orașului sau ale planurilor strategice, ale planificării urbane și spațiale, ale dezvoltării economice, de mediu, incluziunii sociale, egalității de gen, sănătății și siguranței.

Pentru a crea conștientizare și acceptare la scară largă, publicul ar trebui să se implice activ în procesul de construire a viziunii și a rezultatelor acesteia. Cetățenii ar trebui să se implice în dezvoltarea viziunii, de ex. printr-un atelier dedicat. Rezultatele Planificării Mobilității Urbane Durabile nu pot avea succes decât dacă cetățenii înțeleg viziunea și dacă îi susțin obiectivele ample.

#### Obiective

- Se convine asupra unei viziuni comune susținută la scară largă, care se bazează pe rezultatele discuțiilor din scenarii - un obiectiv pe termen lung pentru dezvoltarea mobilității servește drept ghid pentru procesul de planificare.

- Extindeți perspectiva privind dincolo de transport și mobilitate, de ex. către calitatea vieții, a sănătății și a utilizării terenului.
- Consolidați identitatea comunității locale și a proprietății colective în ceea ce privește viziunea asupra publicului.
- Accentuați valoarea politică a unui PMUD și asigurați-vă de angajamentul actorilor-cheie și al factorilor de decizie.

### Activități

- Creați un grup reprezentativ de părți interesate cheie care vor fi responsabile pentru dezvoltarea viziunii. Acesta ar putea fi „grupul de coordonare” PMUD creat în Activitatea 1.4.
- Pregătiți, mențineți și urmăriți întâlnirile părților interesate. Diferite formate pot fi utilizate pentru a realiza un dialog deschis, respectuos și rodnic (pentru o imagine de ansamblu a tipurilor de formate, a se consulta metodele de definire a viziunii de mai jos și Activitatea 1.4 ). În cadrul primei întâlniri, oferiți informații de bază părților interesate pentru a de asigura un nivel comun de cunoștințe. Acestea ar trebui să includă informații cu privire la viziunile existente, precum și rezultatele analizei situației existente a mobilității (Etapa 3) și scenariilor (Etapa 4). Utilizați hărți, vizualizări și exemple concrete din alte orașe pe cât posibil pentru a inspira discuțiile.
- Evitați secretele și corporatismul: utilizați audierile publice și luați notițe din întâlnirile părților interesate pentru a garanta transparența.
- Luați în considerare implicarea directă a cetățenilor în dezvoltarea viziunii, de ex. prin întâlniri sau ateliere similare cu întâlnirile părților interesate. Ar trebui să informați cetățenii în mod activ despre procesul de definire a viziunii (de ex. printr-o campanie) și să le oferiți posibilitatea de a oferi feedback versiunii în lucru a viziunii. Luați în seriozitate toate contribuțiile, dar fiți clar și deschis, în prealabil, deoarece nu toate sugestiile pot fi urmate și deciziile vor trebui luate pe baza unor opinii care adesea se contrazic.
- Elaborați o schiță preliminară a viziunii care acoperă întreaga aglomerație urbană, precum și toate aspectele relevante ale durabilității, cum ar fi siguranța rutieră, accesibilitatea, viabilitatea, zgomotul și calitatea aerului.

De asemenea, trebuie să țină seama de toate modurile și formele de transport, și anume public și privat; pasageri și mărfuri; motorizat și nemotorizat; în mișcare și staționar. Luați în considerare rezultatele și discuțiile scenariilor atunci când redactați viziunea, de ex. prin includerea scenariului sau a elementelor scenariilor care au evidențiat cele mai bune rezultate și au fost cel mai intens susținute.

- Mențineți factorii de decizie informați. Discutați schița draft a viziunii cu politicienii de seamă din toate partidele, lucru pe care îl puteți face și în întâlniri informale, pentru a obține o însoțire la scară largă a viziunii. Poate fi utilă realizarea unor sondaje de opinie simple cu publicul; tendințele pe care acestea le dezvăluie pot servi drept argumente pentru convingerea factorilor de decizie politici.
- Discutați cu părțile interesate schița viziunii și feedback-ul cetățenilor și al factorilor de decizie și conveniți asupra unei versiuni finale
- Publicați viziunea într-un format ușor de înțeles și utilizați vizualizări grafice pentru a o comunica. Diseminați documentul de viziune pe scară largă, inclusiv prin utilizarea mass-media (presă locală, radio, TV, social media).

### Calendar și coordonare

- Se bazează pe analiza situației existente a mobilității (Etapa 3) și scenariilor (Etapa 4).
- Scenariile și viziunile sunt puternic legate, iar secvența dezvoltării acestora poate varia între contexte diferite sau chiar pot rula în paralel.



#### Ce este o "Viziune"?

O viziune reprezintă o descriere calitativă a unui viitor urban dorit, care servește la îndrumarea dezvoltării obiectivelor, indicatorilor și țintelor strategice, precum și la selectarea măsurilor adecvate pe parcursul procesului PMUD. De obicei, are un orizont pe termen lung - care poate chiar să depășească perioada de timp a PMUD, luând în considerare situații pe 20-30 de ani.

## Listă de verificare

- ✓ Grupul de părți interesate pentru dezvoltarea viziunii stabilit.
- ✓ Cetățenii implicați activ în procesul de construire a viziunii.
- ✓ Primul proiect de viziune elaborat și discutat cu cetățenii și factorii de decizie.
- ✓ Acordul părților interesate privind proiectul final de viziune.
- ✓ Rezultatele viziunii susținute prin documente.

## Atelier de analiză a viitorului

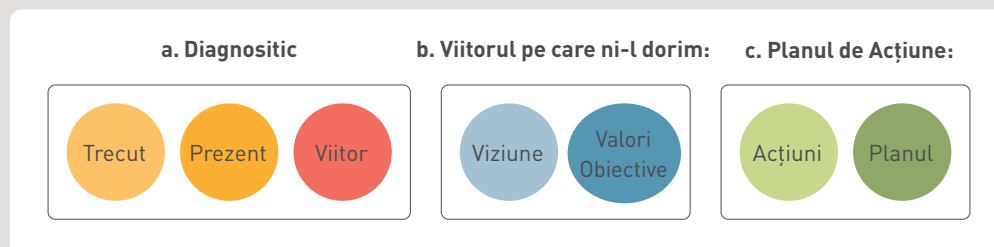


Există multe formate pentru implicarea părților interesate și a cetățenilor în procesul de viziune. Unul dintre acestea este un Atelier de analiză a viitorului. Atelierul de trei zile este conceput pentru a reuni toți actorii importanți pentru a crea un teren comun. Într-un proces condensat de 17 ore, participanții lucrează mai ales în grupuri mici pentru a co-crea o viziune. În mod ideal, ar trebui să adunați un grup variat, de aproximativ 50 până la 60 de părți interesate, inclusiv factorii de decizie, planificatorii, cercetătorii și reprezentanții tuturor grupurilor importante.

Un atelier de analiză a viitorului este de obicei construit în jurul a trei teme:

- a. Diagnostic:** Aruncați o privire înapoi în timp pentru a analiza cum s-a dezvoltat situația actuală de mobilitate. Apoi priviți spre viitor, explorând tendințele structurale care pot influența, în viitor, tiparele de mobilitate.
- b. Viitorul pe care ni-l dorim:** Definiți situația viitoare ideală și prezentați-o celorlalți participanți. Se caută teme comune și sunt prezentate principii ale acțiunilor pentru atingerea viitorului dorit. Orice diferențe și dezacorduri sunt, de asemenea, colectate.
- c. Planul de acțiune:** În ultima etapă a procesului, accentul este pus pe formularea de proiecte și acțiuni concrete, pe baza viziunilor dezvoltate în faza anterioară.

**Figura 22:** Cele trei teme ale unui Atelier de analiză a viitorului (Source: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *The Poly-SUMP Methodology*, p. 21)



Pentru mai multe informații, consultați Ghidul Poli-PMUD și Ghidul practic privind desfășurarea unui Atelier de analiză a viitorului: [www.poly-sump.eu/tools](http://www.poly-sump.eu/tools)

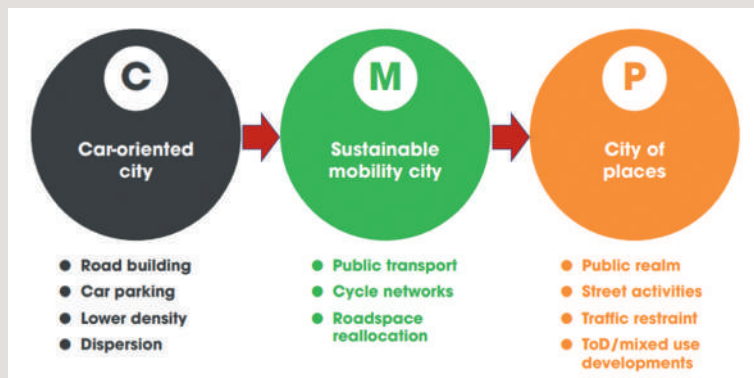


## Către orașe care creează locuri

Proiectul CREATE a studiat perspectivele politicilor autorităților orașului în ultimii 50 - 60 de ani. Din punct de vedere istoric, au identificat trei viziuni distincte. În majoritatea orașelor din vestul Europei, aceste perspective au urmat, în linii mari, un proces secvențial în trei etape: ceea ce începe ca un oraș orientat către mașini devine un oraș cu mobilitate durabilă și, apoi, mai târziu, un oraș al locurilor. În practică, schimbarea este mult mai puțin clară, cu suprapuneri și, uneori, inversări pe termen scurt ale politicii în urma alegerilor de călătorie. Cele trei etape coexistă, de asemenea, într-un oraș în același moment în timp, dar în diferite părți ale zonei urbane. Politicile orientate către dezvoltarea de spații urbane tind să înceapă în zonele centrale și apoi să se răspândească spre exterior în suburbii, unde perspectivele orientate spre mașini domină mai mult. Deși cronologia exactă poate fi complexă și variază de la oraș la oraș, este clar că există o tendință generală către viziunile bazate pe loc.



**Figura 23:** Viziunile privind mobilitatea urbană cu tipurile lor de măsuri politice



Obiectivele tipice ale viziunilor bazate pe dezvoltarea de spații urbane agreabile (“loc”) care pot inspira construirea viziunii din orașul dumneavoastră, reprezintă crearea de:

- servicii de mobilitate care permit tuturor să se deplaseze liber și în siguranță în zonă, fără întârzieri nejustificate, folosind în principal moduri de transport durabile.
- modele de utilizare a terenurilor care susțin servicii de transport public de înaltă frecvență și de înaltă calitate pe coridoarele principale și oferă o diversitate locală suficientă către care locuitorii o pot parcurge sau pot merge cu bicicleta pentru a accesa servicii care își îndeplinesc nevoile zilnice.
- orașe locuibile și care oferă locuri sigure și atractive (străzi, interschimbări etc.) în care oamenii pot participa la activități economice, sociale și comunitare.
- realizarea cu succes a obiectivelor de politică urbană mai largi, cum ar fi regenerarea, sănătatea publică bună și bunăstarea, precum și coeziunea comunității.
- aranjamente de guvernare care facilitează sau susțin schimbarea, precum cunoștințe și expertiză, mecanisme de aplicare, planificare integrată a transportului, modele de afaceri etc.

*Sursa:* Peter Jones et al., 2018, Rezumatul proiectului CREATE și recomandări pentru orașe: <http://nws.eurocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryRecommendations.pdf>

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Leuven, Belgia: Viziunea Climatică din Leuven acceptată la scară largă

Exprimând importanța de a lucra către neutralitatea climatică, prin semnarea Pactului Primarilor de către primarul din Leuven și prin inițierea unui proces de consultare, orașul Leuven a creat asociația Leuven Climate Neutral 2030 (sau Leuven 2030). Această asociație oferă cadrul pentru definirea unei viziuni generale pe termen lung pentru oraș. Calitatea de membru al asociației reprezintă toate sectoarele societății, municipalitatea fiind implicată puternic și în acest proces. Scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră este reflectat și în PMUD-ul local. Acesta stabilește obiective pentru dublarea ponderii modale a mersului pe bicicletă și a transportului public, precum și reducerea utilizării autoturismelor cu 20% până în 2030.

*Autor:* Tim Asperges, Orașul Leuven, colectat de Polis  
*Imagine:* KarlBruninx



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Göteborg, Suedia: O abordare de tip "Viziune Zero" pentru siguranța rutieră

Göteborg, un oraș de 570.000 de locuitori, a adoptat, împreună cu restul Suediei, o abordare „Viziune Zero” pe termen lung în ceea ce privește decesele rutiere și a rănilor grave. Obiectivele intermediare ale orașului sunt ca în perioada 2010-2020, să reducă numărul anual de decese rutiere de la 9 la 3 și numărul de vătămări grave și moderate, de la 227 la 75. În 1978, Göteborg avea un singur relantizor pentru reducerea vitezei. În 2019, există aproximativ 2500 de măsuri de calmare a traficului, iar cetățenii cer mai multe. Calmarea traficului, împreună cu separarea modurilor de transport active de traficul motorizat, au contribuit la situația în care 80% din vătămările suferite pe drumurile orașului nu implică un autoturism.

**Autor:** Dirk Engels, Transport și mobilitate Leuven, colectat de Rupprecht Consult  
**Imagine:** Orașul Göteborg, 2007

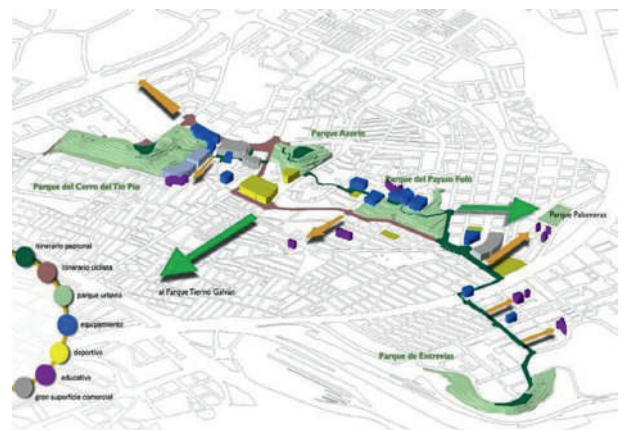


## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Madrid, Spania: Definirea obiectivelor pentru zonele periferice

Noul PMUD din Madrid se concentrează puternic pe regenerarea celor mai vulnerabile suburbii ale orașului. Obiectivele planului au fost definite pe baza unui set de activități la care au participat vecinii, pentru a colecta nevoi sau probleme în diferitele cartiere periferice. Mai mult, a fost organizată o zi completă de dialog structurat cu tehnicieni, experți, asociați și grupuri de cetățeni pentru a prezenta liniile strategice de lucru ale planului de mobilitate, a analiza problemele specifice și a propune abordări sau soluții posibile. Noul PMUD va dezvolta acțiuni pilot pentru a face vizibile liniile de acțiune ale planului în oraș, pentru a le evalua și replica cu ușurință în alte părți ale orașului.

**Autor:** Cristina Moliner Hormigos, Consiliul Orașului Madrid, colectat de EUROCITIES  
**Imagine:** Orașului Madrid





## ACTIVITATEA 5.2: Conveniți asupra obiectivelor care se adresează problemelor cheie și tuturor modurilor de transport

### Context

Pentru a oferi orientări strategice, o viziune trebuie definită de obiective concrete care indică tipul de schimbare dorită. Definirea obiectivelor înseamnă a specifica ce îmbunătățiri sociale, de mediu sau economice sunt vizate, precizând exact ceea ce trebuie „redus”, „crescut” sau „menținut”. Obiectivele sunt ținte la nivel superior al Planului de mobilitate urbană durabilă (de exemplu, reducerea congestiei), în timp ce măsurile (de exemplu, construirea unui tramvai) sunt mijloacele pentru realizarea lor. Această abordare orientată spre obiective contrastează cu o abordare de planificare care se concentrează pe furnizarea de scheme și infrastructură, fără a face referire la obiective de nivel superior. Continuarea implicării părților interesate este o necesitate pentru a asigura acceptarea priorităților identificate pentru mobilitate.

### Obiective

- Specificați ce ar trebui să dobândească PMUD, ținând cont de toate aspectele viziunii.
- Formulați obiective clare și priorități strategice care specifică direcțiile de îmbunătățire.

### Activități

- Construiți viziunea analizând ce îmbunătățiri conturează. În plus, luați în considerare rezultatele etapei de dezvoltare a scenariului, în special atunci când definiți prioritățile strategice și domeniile pe care vă veți concentra pentru a îmbunătăți situația.
- Țineți cont de obiectivele relevante la nivel regional, național și UE.
- Evaluați și definiți îmbunătățirile dorite împreună cu părțile interesate. Pregătiți și urmăriți organizând ateliere și întâlniri cu părțile interesate. Conveniți asupra unui set de obiective strategice pentru teme de ansamblu care reflectă nevoile părților interesate și ale cetățenilor din aglomerația urbană. Nu toate obiectivele pot fi ușor de atins și, prin urmare, poate fi necesară definirea celor mai importante obiective.

- Definiți obiective clare care ajută la îndrumarea selecției și proiectării măsurilor. Precizați ce ar trebui realizat și când. Obiectivele includ de obicei priorități strategice și domeniile pe care să se concentreze pentru a îmbunătăți situația. De exemplu, un oraș ar putea să nu-și stabilească doar obiectivul pentru îmbunătățirea calității aerului și a vieții, dar deja să decidă să reducă utilizarea mașinii sau să devină un „oraș al distanțelor scurte” pentru a realiza acest lucru. Aceste priorități oferă doar o direcție strategică (planificare orientată spre obiective) și nu ar trebui să fie prea detaliate, deoarece mijloacele exacte sunt definite doar în timpul planificării măsurilor (Activitatea 7.1 și următoarele). Obiectivele ar trebui să includă o abordare integrată a tuturor modurilor de transport, urmând totodată o schimbare către moduri mai durabile.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Discutați cu cetățenii proiectele privind obiectivele și luați în considerare feedback-ul lor atunci când definiți obiectivele finale.
- luați în considerare alinierea obiectivelor dumneavoastră la cele ale organismelor de finanțare externe pentru a le face atractive pentru finanțarea măsurilor incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă. De exemplu, agențiile naționale de mediu pot fi dispuse să finanțeze măsuri dacă se pune accentul pe economiile de energie sau reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.
- Pe parcursul dezvoltării viziunii și obiectivelor și pe parcursul întregului proces de planificare, țineți cont de situațiile de conflict atunci când găsiți acorduri comune. Dacă este necesar, luați în considerare acțiunile de prevenire a conflictelor pentru a reduce riscul de dispută și pentru a reduce tensiunile între diferite părți interesate.



#### Ce este un "Obiectiv"?

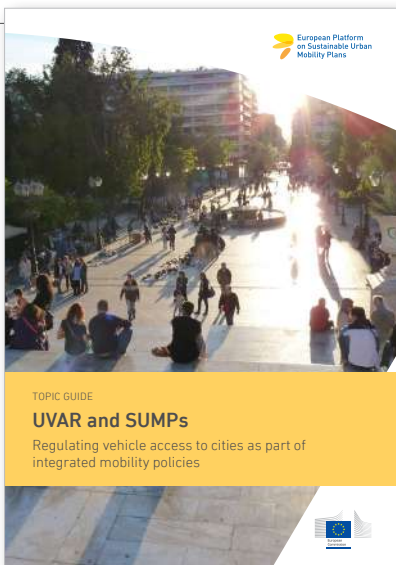
O declarație cuprinzătoare care descrie o îmbunătățire pe care o caută un oraș. Obiectivele specifică direcțiile de îmbunătățire și domeniile prioritare, dar nu și mijloacele pentru realizarea acestora.

## Calendar și coordonare

- Se bazează pe viziune (Activitatea 5.1) și duce la indicatori și ținte (Pasul 6).

## Listă de verificare

- ✓ Viziune revizuită pentru a ghida dezvoltarea obiectivelor.
- ✓ Schițele obiectivelor dezvoltate.
- ✓ Schițele obiectivelor discutate cu părțile cheie interesate.
- ✓ Setul obiectivelor finale selectat.



Reglementările privind Restrictionarea Accesului Vehiculelor în Zonele Urbane (UVAR) pot indica cel mai mare impact atunci când sunt integrate într-un plan de mobilitate. UVAR-urile combină adesea diverse măsuri (de exemplu, zona cu emisii reduse, taxarea congestiei, superblocuri) pentru a servi o combinație de obiective importante. Unele dintre obiective care pot fi atinse prin implementarea UVAR sunt:

- Îmbunătățirea calității aerului
- Reducerea congestiei
- Redistribuirea spațiului rutier
- Creșterea calității vieții și a atractivității spațiilor publice
- Conservarea centrelor istorice
- Reducerea zgomotului

Obiective suplimentare care pot fi atinse și măsurile UVAR aferente pot fi consultate în Ghidul - **Reglementări privind accesul vehiculelor în zonele urbane și Planificarea Mobilității Urbane Durabile.**

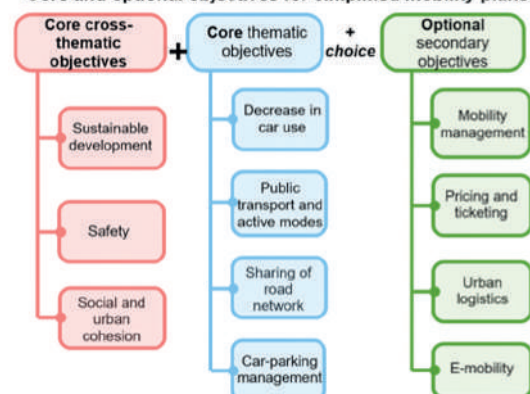
## EXEMPLE DE BUNĂ PRACTICĂ

### Franța: Obiective obligatorii adaptate orașelor de diferite dimensiuni

În Franța, PMUD-urile (PDU - Plan de Déplacements Urbains) sunt obligatorii pentru zonele urbane cu o populație de peste 100.000 de locuitori. Acestor PMUD-uri li se atribuie unsprezece obiective obligatorii. Multe dintre orașele mai mici dezvoltă voluntar fie un PDU complet, fie un plan simplificat. Prin urmare, au fost elaborate ghiduri dedicate pentru a face o distincție între obiectivele de bază, care trebuie să fie integrate de toate PMUD-urile (obligatorii sau voluntare) și obiectivele opționale, pe care un oraș mai mic ar putea alege să le integreze, în funcție de propria ambiție, atunci când se dezvoltă un plan simplificat. Discuțiile în curs de desfășurare în Franța vor duce probabil la o definiție legală, dar flexibilă, a planului de mobilitate simplificat după 2020.

**Autor:** Thomas Durlin, Cerema, colectat de Rupprecht Consult  
**Imagine:** Cerema

#### Core and optional objectives for simplified mobility plans



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Londra, Marea Britanie:** Obiective pentru străzi sănătoase

Abordarea „Străzi sănătoase” aduce oamenii și sănătatea lor în centrul luării deciziilor. Abordarea Străzi sănătoase folosește 10 indicatori bazați pe dovezi cu privire la ceea ce face ca străzile să reprezinte locuri atractive. Conlucrarea către acest scop va ajuta la crearea unui oraș mai sănătos, în care toți oamenii să fie incluși și să poată trăi bine eliminând inegalitățile. Pentru a garanta că abordarea are succes, este important să fie încorporată în strategii generale, bazate pe dovezi. De asemenea, este necesară implicarea comunităților și a părților interesate pentru a strânge sprijin politic, comunitar și organizațional.

**Autor:** Chris Billington, Transport pentru Londra, colectat de Walk 21  
**Imagine:** Transport pentru Londra



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Munchen, Germania:** Ateliere extinse ale părților interesate pentru modelarea obiectivelor

Pentru a evalua și a discuta Planul de dezvoltare a Transporturilor din Munchen, precum și obiectivele acestuia, părțile interesate au primit posibilitatea de a se implica în numeroase evenimente publice. Acesta a inclus un atelier de mobilitate care a atins aprox. 100 de participanți pentru a împărtăși idei despre mobilitatea viitoare. Ideile au fost încorporate în plan și au stabilit astfel direcția pentru planificarea transportului. De asemenea, a fost distribuit un document în format draft și a permis părților interesate să ofere sugestii și să evidențieze probleme. Implicarea părților interesate în acest proces nu numai că a permis Munchenului să găsească soluții de mobilitate pentru toți, dar să realizeze și ulterior aceste soluții. Orașul își propune să crească numărul de rute parcurse pe jos, cu bicicleta și cu transportul public și pentru a fluidiza traficul în cartierele rezidențiale din interiorul orașului.

**Autor:** : City of Munich, colectat de ICLEI  
**Imagine:** Evisco / LHM



© Rupprecht Consult 2019

## PASUL 6: Definiți ținte și indicatori

- 6.1 Identificați indicatori pentru toate obiectivele
- 6.2 Conveniți asupra țăintelor măsurabile

Viziunea și obiectivele oferă o descriere calitativă importantă a viitorului dorit și a tipului de schimbare dorit. Totuși, acest lucru nu este suficient. Pentru a face aceste modificări măsurabile, trebuie selectat un set adecvat de indicatori și ținte strategice. Scopul principal este definirea unui set care să fie fezabil, ambițios și consecvent reciproc, permițându-le celor implicați să monitorizeze progresul spre atingerea tuturor obiectivelor, fără a necesita cantități nerealiste de colectare de date noi.

### ACTIVITATEA 6.1: Identificați indicatori pentru toate obiectivele

#### Context

Selectarea și definirea indicatorilor strategici pentru toate obiectivele este un pas esențial pentru procesul suplimentar de stabilire a țăintelor și monitorizare a progresului. Este important să identificați mai întâi indicatorii pentru a vă asigura că vor fi selectate ținte pe care le puteți monitoriza cu un efort rezonabil. O abordare sistematică ajută la identificarea unui set gestionabil de indicatori de bază care reflectă bine obiectivele. Lucrul cu doar câțiva indicatori la nivel strategic se poate dovedi mai eficient, în special pentru „orașele începătoare” care au resurse, date sau experiență limitate atunci când elaborează un plan de mobilitate urbană durabilă. În timp ce indicatorii pentru măsurile de monitorizare vor fi dezvoltați mai târziu (a se consulta Activitatea 7.3), indicatorii strategici pentru măsurarea performanței generale a PMUD vor fi selectați aici, împreună cu metodele de măsurare respective și sursele de date corespunzătoare care au fost identificate în faza de pregătire (a se consulta Activitatea 3.1).

#### Obiective

- Definirea unui set de indicatori strategici care să permită monitorizarea progreselor înregistrate în atingerea fiecăruia dintre obiective.
- Selectarea indicatorilor ușor de măsurat și de înțeles, luând în considerare sursele de date existente (a se consulta Activitatea 3.1) și indicatorii standard.

#### Activități

- Specificați obiectivele și identificați care sunt aspectele principale care trebuie monitorizate.
- Dezvoltați un număr mic de indicatori „de bază” cantitativi și calitativi, ușor de măsurat, de înțeles și clar legați de fiecare dintre obiective.



i imagine © anyaberkut on istock.com

- Utilizați indicatori standard care sunt deja bine definiți și despre care aveți cunoștințe cum trebuie măsurați și analizați. Aceasta permite compararea cu alte orașe sau comparația cu statisticile naționale / internaționale.
- Concentrați-vă pe indicatorii de impact (numiți și indicatori de rezultat) care măsoară direct realizarea obiectivelor dumneavoastră de sustenabilitate. Luați în considerare și indicatori din domenii conexe, precum economie, mediu, sănătate și social, nu numai indicatori de transport.
- Includeți câțiva indicatori care sunt deosebit de utili pentru comunicarea cu factorii de decizie și cu publicul. Acești indicatori ar trebui să fie ușor de înțeles și interesanți pentru un public mai larg (de exemplu, numărul de persoane grav rănite sau ucise în trafic; numărul de locații care depășesc limitele de poluare a aerului sau locurile de muncă create).



### Ce este un 'Indicator'?

Un indicator este un set de date clar definit, utilizat pentru a monitoriza progresul în atingerea unui anumit obiectiv sau a unei ținte.

Indicatorii strategici permit măsurarea performanței generale a unui PMUD și, prin urmare, oferă o bază pentru evaluarea sa. La un nivel mai detaliat, indicatorii pentru evaluarea măsurilor permit monitorizarea performanței implementării măsurilor individuale.

- Evaluați datele deja disponibile și sursele de date identificate (a se consulta Activitățile 3.1 și 3.2), identificați lacunele pentru a putea măsura rezultatele preconizate și, dacă este necesar, dezvoltați sau identificați noi surse de date (de ex. Date din sondaje, date cantitative din măsurători automate).
- Înainte de a începe să dezvoltați propriii dumneavoastră indicatori strategici, discutați cu părțile interesate cheie și cu alte organizații din aria dumneavoastră, deoarece este posibil ca acestea să fi fost deja obținute. Progresul este mult mai ușor de monitorizat dacă sunt folosiți indicatori care au fost deja implementați și acceptați.
- Dezvoltați o definiție clară pentru fiecare indicator, formatul lui de raportare și o prezentare a modului în care datele sunt măsurate, precum și a indicatorului calculat din date.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Coordonați-vă cu părțile interesate locale și regionale cu privire la indicatorii regionali.
- Puneți la dispoziție datele, în mediu online, astfel încât persoanele externe să înțeleagă gravitatea problemelor.

### Calendar și coordonare

- Se bazează direct pe obiectivele definite în Activitatea 5.2, care determină stabilirea obiectivelor din Activitatea 6.2.
- Se potrivește perfect cu Etapa 3, în timpul căruia sunt identificate și analizate sursele de date și analize și se stabilește baza de referință pentru disponibilitatea datelor în vederea identificării indicatorilor.
- Dezvoltați un set de indicatori strategici și aranjamente de monitorizare care trebuie luate în considerare la planificarea monitorizării măsurilor individuale (a se consulta Activitatea 7.3).

### Listă de verificare

- ✓ Indicatori de rezultat cantitativi și calitativi identificați pentru toate obiectivele, inclusiv indicatorii folosiți de alte organizații din zona dumneavoastră.
- ✓ Surse de date existente și date noi evaluate.
- ✓ Un set de indicatori strategici definiți, inclusiv formatul de raportare și metoda de măsurare.





**Figura 24:** Prezentare generală a indicatorilor de impact strategici cuantificabili importanți, pe baza setului de indicatori europeni de mobilitate urbană durabilă (SUMI) și a standardului internațional (MobiliseYourCity)

Obiectiv	Indicator	Definiție
Siguranța drumurilor	Decese anuale în urma accidentelor de transport din zona urbană.	Număr de decese în termen de 30 de zile de la accidentul de circulație ca un corolar al evenimentului cauzat anual de transportul urban la 100.000 de locuitori din zona urbană.
Acces la serviciile de mobilitate	Ponderea populației cu acces adecvat la serviciile de mobilitate (transport public).	Procentul populației cu acces adecvat la transportul public (autobuz, tramvai, metrou, tren).
Emisii cu efect de seră(GHG)	Emisiile GES de la sursa de combustibili la vehicul ale tuturor modurilor de transport de pasageri și de marfă din zona urbană.	Emisie de gaze cu efect de seră [tone de CO2 (eq.)/cap. pe an].
Calitatea aerului	Emisiile de poluanți ale tuturor modurilor de transport de pasageri și de marfă (evacuare și non-evacuare pentru PM2.5) în zona urbană.	Indicele emisiilor (kg PM2,5 echivalent pe cap de locuitor pe an).

#### Indicatori suplimentari de mobilitate urbană:

- Accesibilitatea transportului public pentru cei cu venituri reduse
- Accesibilitate pentru grupuri cu deficiențe de mobilitate
- Blocarea zgomotului
- Congestie și întârzieri
- Eficiență energetică
- Oportunitate pentru mobilitate activă
- Integrare multimodală
- Satisfacția în ceea ce privește transportul în comun
- Securitatea traficului pentru modurile active

*Sursa:* Set european de indicatori de mobilitate urbană durabilă (SUMI)

[https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)

Puteți găsi mai multe instrumente care să vă sprijine în selectarea indicatorilor în Inventarul de Instrumente CIVITAS:

<https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Mai multe informații generale privind monitorizarea pot fi găsite în Manualul CH4LLENGE de Monitorizare și Evaluare:

<https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Milton Keynes, Marea Britanie: Set de indicatori strategici ușor de măsurat și disponibili

Pentru a evalua performanța generală a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, consiliul municipal a selectat o serie de indicatori, inclusiv de ex., starea rețelei rutiere, timpul mediu de călătorie, calitatea aerului și siguranța rutieră. Decizia de a selecta acești indicatori a fost luată astfel încât să permită o evaluare corectă a impactului PMUD și sunt ușor măsurabile, precum și disponibile sau ușor accesibile. Orașul Milton Keynes recomandă definirea unui set clar de obiective SMART (specifice, măsurabile, realizabile, relevante), pentru PMUD, care ajută la selectarea ulterioară a indicatorilor aliniați obiectivelor PMUD. Pe baza experienței, echipa PMUD sfătuiește să utilizeze noi tehnologii și metodologii cu privire la indicator, care au fost aplicate în alte orașe.

**Autor:** James Povey, Milton Keynes Council, colectat de Polis  
**Imagine:** Milton Keynes Council

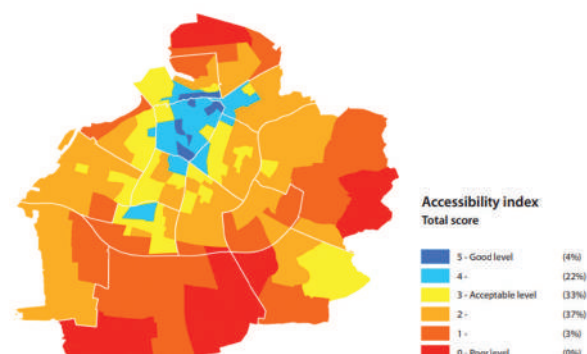


## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Malmö, Suedia: Indicele de Accesibilitate ca un exemplu de indicator

Malmö a elaborat, pe baza măsurărilor relevante, un indice normativ de accesibilitate care poate evalua impactul măsurilor întreprinse și nu utilizează hărți pentru a ilustra accesibilitatea durabilă. Indicele de accesibilitate poate funcționa ca suport pentru deciziile în planificarea și în cântărirea diferitelor investiții și acțiuni. De asemenea, permite efectuarea de comparații între diferite zone și grupuri de populație. Indicele de accesibilitate poate constitui un sprijin pentru urmărirea modului în care accesibilitatea în sistemul de transport se dezvoltă în timp și poate servi astfel ca unul dintre mai mulți indicatori pentru atingerea obiectivelor PMUD.

**Autor:** Andreas Nordin, City of Malmö, colectat de Rupprecht Consult  
**Imagine:** Sustainable Urban Mobility Plan Malmö



## ACTIVITATEA 6.2: Conveniți asupra țintelor măsurabile

### Context

Obiectivele reprezintă o formă concretă de angajament într-un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, care precizează ce doriți să obțineți și până când. Stabilirea unor obiective clare are două scopuri principale. În primul rând, oferă transparență și orientări clare cu privire la modul în care doriți să schimbați transportul și mobilitatea în oraș. În al doilea rând, permite orașelor să înțeleagă măsura în care obiectivele trebuie atinse. Dacă indicatorii și țintele de bază strategice sunt bine definite, factorii de decizie și publicul vor putea să le înțeleagă cu ușurință și pot fi un stimulent pentru a obține rezultate mai bune.

### Obiective

- Decideți asupra unui set de obiective măsurabile pentru fiecare dintre indicatorii strategici agreeți deja (a se consulta Activitatea 6.1), care acoperă toate obiectivele dumneavoastră.
- Asigurați-vă că obiectivele convenite pot evalua atingerea rezultatelor dorite.
- Exprimați obiective realizabile, dar ambițioase.
- Asigurați-vă că obiectivele sunt compatibile reciproc.



### Ținte SMART

- **Specifice** – descrise cu precizie folosind termeni cantitativi și/sau calitativi care sunt înțeleși de toți părțile interesate.
- **Măsurabile** – situația actuală a fost măsurată și este cunoscută. De asemenea, există resurse pentru a măsura schimbările (calitative și cantitative) care apar.
- **Realizabile** – bazate pe competențele tehnice, operaționale și financiare disponibile și pe acordurile/angajamentele decise de părților interesate.
- **Relevante** – subliniază importanța alegerii obiectivelor care contează, conduce mobilitatea urbană înainte și sprijină sau se aliniază cu alte ținte.
- **Limitate în timp** – datele cheie pentru realizarea țintei sunt clar definite.

### Activități

- Stabiliți ținte pentru fiecare dintre indicatorii de bază strategici (selecționați în Activitatea 6.1) pentru a permite monitorizarea progresului în atingerea obiectivelor. Țintele trebuie să fie SMART: specifice, măsurabile, realizabile, relevante și limitate în timp. Fiți ambițios, dar realist, evaluând ce se poate realiza.
  - Începeți prin a defini ținte pentru indicatorii strategici, care măsoară direct amploarea dorită a fiecăruia dintre obiectivele durabile (de exemplu, emisiile de gaze cu efect de seră din transport reduse cu 30% în 10 ani). În plus, includeți obiective intermediare care reprezintă repere pentru obiectivele pe termen lung (de exemplu, emisiile de gaze cu efect de seră din transport reduse cu 15% în 5 ani).
  - Apoi, stabiliți obiective pentru indicatorii de bază ai activității de transport, care evaluează măsura în care sistemul de transport s-a îmbunătățit (de exemplu, ponderea modurilor de transport durabile de peste 70% în 10 ani sau numărul de kilometri de benzi de autobuz de înaltă calitate implementate în următorii 10 ani).
- Scopul de a evita neconcordanțele între indicatori.
- Implicați factorii cheie în stabilirea țintelor, deoarece acest lucru va asigura că țintele sunt susținute pe scară largă și realiste. Cu toate acestea, aveți grijă să nu lăsați grupurile de lobby să blocheze schimbările ambițioase care servesc majoritatea oamenilor. Pregătiți, conduceți și urmăriți reuniunile grupului de lucru.
- Faceți ca țintele să facă parte din documentul PMUD pentru a le adopta formal (a se consulta Activitatea 9.1).



### Details on the Activități

#### Fiți ambițios, dar realist!

În multe orașe, obiectivele pentru transportul urban și mobilitate reflectă o gândire irealistă, mai degrabă decât ceea ce se poate realiza în mod realist. Acest lucru este contraproductiv. Deși este bine să fiți ambițioși, trebuie să evaluați cu sinceritate ce se poate realiza, luând în considerare resursele și expertiza oferite.



### Distribuție modală

**Definiție:** Distribuția modală poate fi definită ca ponderea persoanelor care utilizează un anumit mod de transport în cadrul utilizării generale a transportului dintr-o zonă urbană. Distribuția modală a fiecăruia dintre diferitele moduri de transport este afișată de obicei ca valoare procentuală. Poate fi calculat pentru transportul de pasageri și de marfă, pe baza diferitelor unități (de exemplu, numărul de călătorii, volum, greutate, km-pasageri sau tonă-km), dar poate fi calculat și pentru diferite zone geografice (de exemplu, zona urbană funcțională, centrul orașului, districtul).<sup>49</sup>

„Prezentați-mi distribuția modală - și vă voi cunoaște orașul tău” ar putea suna exagerat, dar în unele privințe ar putea fi adevărat. Orașele vor să știe cum se deplasează oamenii în jurul orașului, nu numai pentru a obține o imagine a sistemului de transport. Prin urmare, prima abordare este de a colecta date și apoi de a calcula și arunca o privire asupra distribuției modale. Este ceea ce fac numeroase orașe la nivel mondial, ceea ce face ca o țintă globală pentru distribuția modală să fie extrem de valoroasă pentru o schimbare către modurile durabile. Distribuția modală poate să nu fie clar definită sau măsurată în mod constant în fiecare oraș, dar acționează totuși ca o valoare de înțelegere globală, care are o semnificație ridicată. Pe de o parte, joacă un rol important în definirea liniei de bază a sistemului de transport al unui oraș. Pe de altă parte, distribuția modală sprijină stabilirea unor obiective ambițioase pentru o schimbare a valorii curente și, de asemenea, compararea acestora cu alte orașe. De exemplu, Londra și-a stabilit ținta ambițioasă ca până în 2041, să aibă 80% din totalul călătoriilor efectuate de către rezidenți, realizate utilizând moduri de transport durabile (mersul pe jos, ciclismul și transportul public).

În contextul Planificării Mobilității Urbane Durabile, distribuția modală poate fi o parte a analizei situației existente a mobilității, dar poate reprezenta, de asemenea, una dintre țintele majore utilizate pentru evaluarea progreselor înregistrate în direcția mobilității durabile. De exemplu, dacă observați o creștere a călătoriilor cu bicicleta, nu numai că v-ați apropiat de realizarea viziunii generale a unui oraș prietenos cu bicicletele, dar puteți măsura și progresul în atingerea obiectivului dvumeavoastră cu o cotă mai mare de biciclete cu 10%. Distribuția modală poate fi văzută ca o țintă generală care se recomandă a fi integrată în PMUD. Distribuția modală nu numai că vă permite să comparați schimbările în sistemul de transport în timp, dar vă permite, de asemenea, să măsurați scopuri specifice ale călătoriei sau chiar să vă concentrați pe diferite grupuri de cetățeni, permițându-vă astfel să observați un comportament de mobilitate în funcție de sex, vârstă etc.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Folosiți ținte localizate în cadrul aglomerației urbane (cum ar fi pentru centrul orașului, zone industriale sau comerciale, cartiere individuale etc.) pentru a ține cont de variații locale de comportamente de transport și de oportunități de călătorie.

### Calendar și coordonare

- Bazat direct pe indicatori strategici identificați în Activitatea 6.1.
- Țintele vă ajută să definiți și să atingeți performanța dorită a PMUD-ului (consultați Activitățile 11.1 și 12.1)

### Listă de verificare

- ✓ Parteneri cheie implicați în stabilirea țintei.
- ✓ Un set adecvat de obiective realizabile la nivel local dezvoltat.

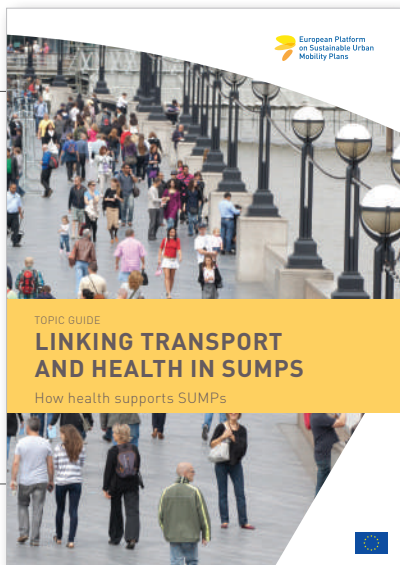


### Ce este o 'Țintă'?

Țintele sunt expresia unei valori orientate către un indicator strategic.

Mai precis, acestea definesc ce ar trebui obținut, în comparație cu situația actuală, până la un an specific. Țintele trebuie să fie „SMART” (specifice, măsurabile, realizabile, relevante, limitate în timp).

<sup>49</sup> Glosar Eltis SUMP, 2015, [www.eltis.org/glossary](http://www.eltis.org/glossary)



Un PMUD bun include adesea ținte legate de sănătatea publică, care pot fi strâns legate de ținte privind siguranța rutieră, poluarea aerului și zgomotului sau utilizarea sporită a modurilor de transport active. Un exemplu de ținte din domeniul sănătății provine de la PMUD din Viena (STEP2025):

„Proporția populației din Viena care desfășoară activități fizice timp de 30 de minute ca parte a călătoriei lor zilnice va crește de la 23% în 2013 la 30% în 2025”.

Mai multe informații despre modul în care sănătatea publică se potrivește cu Planificarea Mobilității Urbane Durabile pot fi consultate în Ghidul subiectului - Legătura dintre transport și sănătate în Planificarea Mobilității Urbane Durabile.

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Dresda, Germania: Obiective strategice elaborate printr-un proces intensiv la masa rotundă

Obiectivele pentru 2025 pentru mobilitatea și dezvoltarea transporturilor în Dresda au fost elaborate de părțile interesate într-un proces intensiv la masa rotundă. La masa rotundă privind PMUD s-a creat un document consensual al obiectivelor de dezvoltare a transportului, aprobat de toate părțile interesate și adoptat cu puține modificări de către Consiliul Local, în martie 2011. Țintele selectate au constituit baza pentru elaborarea PMUD. Atât pentru elaborarea, cât și implementarea PMUD, a fost esențială adaptarea unor obiective politice pentru a planifica cu certitudine și pentru a asigura un nivel ridicat de acceptare. Evaluarea inițială a PMUD din 2018 a arătat că pentru o îmbunătățire suplimentară pe viitor, PMUD ar trebui să includă mai multe ținte.

**Autor:** Kerstin Burggraf, City of Dresden, colectat de EUROCITIES  
**Imagine:** Joe Breuer, pixabay.com





## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Örebro, Suedia: Trei obiective cheie pentru dezvoltarea traficului

Pe parcursul procesului PMUD, Örebro a stabilit trei ținte pentru dezvoltarea traficului până în 2020: (1) să crească ponderea mersului pe bicicletă, a mersului pe jos și a transportului public la 60% din toate călătoriile (de la 44% în 2011), (2) să reducă numărul absolut de mașini cu combustibil fosil și (3) să îmbunătățească cota de timp de călătorie între mașină, autobuz și mersul cu bicicleta. În procesul de stabilire a țintelor, un pas important l-a reprezentat reflecția asupra modului de monitorizare a acestora. Örebro a luat în considerare indicatorii care măsoară și raportează deja în oraș și care indicatori ar putea fi furnizați de biroul național de statistică. Ca lecție învățată, factorul cheie de succes este alegerea țintelor care pot fi relativ ușor evaluate și/sau evaluate cu un anumit interval în funcție de monitorizarea obișnuită a indicatorilor de trafic.

**Autor:** : Lovisa Blomér, City of Örebro, colectat de UBC  
**Imagine:** Örebro Municipality

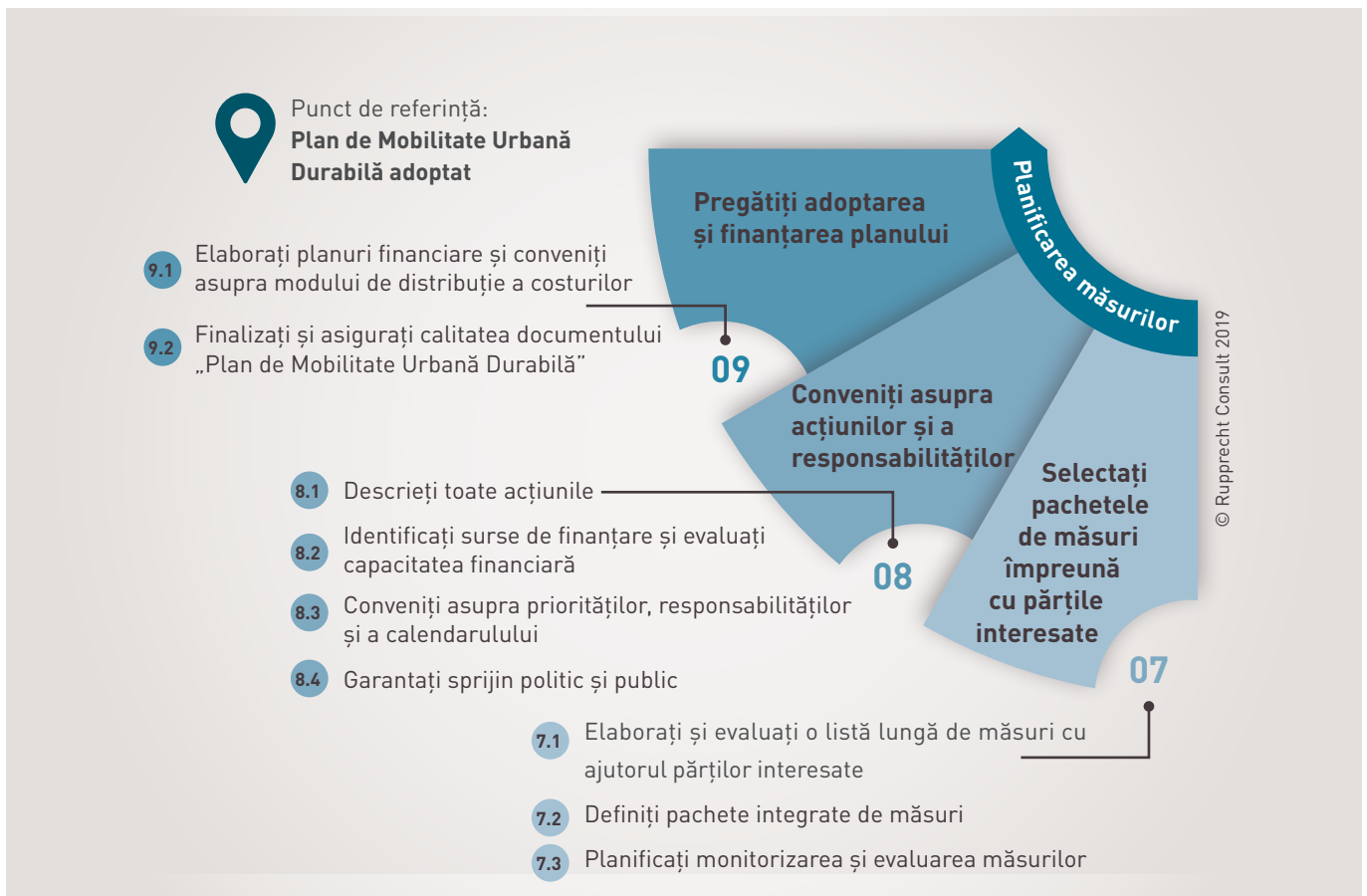


## Punct de referință: Viziunea, obiectivele și țintele agreeate

Odată ce ați ajuns la a treia etapă - la jumătatea ciclului de planificare - ați finalizat faza strategică a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Au fost luate multe decizii importante cu privire la viziunea viitoare, obiectivele orașului și indicatorii, precum și țintele strategice, care formează împreună prioritățile strategice ale PMUD. Aceste rezultate pot fi acum consolidate într-un document sumar, care va oferi un cadru de ghidare stabil pentru faza de planificare a măsurilor. Înainte de a intra în următoarea fază, ar trebui să luați în considerare obținerea feedback-ului din partea cetățenilor cu privire la prioritățile dumneavoastră strategice, care au furnizat deja contribuții importante în timpul discuției despre scenariu, crearea unei viziuni și, uneori, și definirea obiectivelor. Acest lucru validează prioritățile strategice și asigură sprijinul și acceptarea publicului. Dacă este posibil, ar trebui să obțineți, de asemenea, prioritățile strategice adoptate de factorii de decizie (de exemplu, în consiliile locale) pentru a stabili o bază și mai solidă pentru faza de definire a măsurilor.



# FAZA 3: Planificarea măsurilor



Cu a treia fază, procesul de planificare trece de la nivelul strategic la cel operațional. Această fază se concentrează pe definirea de măsuri pentru atingerea obiectivelor și țințelor convenite. Aici Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este finalizat, iar implementarea acestuia este pregătită răspunzând la următoarele întrebări:

## Ce vom face în mod concret?

Creați o listă lungă de măsuri și evaluați eficacitatea și fezabilitatea acestora pentru a le selecta pe cele care contribuie cel mai bine la îndeplinirea obiectivelor și a țințelor sale. Incorporați măsurile în pachete integrate, discutați-le cu cetățenii și părțile interesate și evaluați-le în detaliu pentru a vă valida selecția. Planificați monitorizarea și evaluarea pentru fiecare măsură.

## Cât va dura și cine ce va face?

Distribuiți pachetele de măsuri în activități acționabile (sau „acțiuni”) și descrieți-le în detaliu, inclusiv costurile estimate, interdependențele și riscurile. Identificați instrumentele de finanțare internă și externă, precum și sursele de finanțare pentru toate acțiunile. Pe această bază, acordați responsabilități clare, priorități de implementare și termene pentru fiecare acțiune.

În această etapă, este esențial să recrutăm sprijin politic și public pentru acțiuni, deoarece, de exemplu, proiectele de construcție pot fi controversate chiar dacă obiectivele și măsurile aferente sunt susținute de marea majoritate.

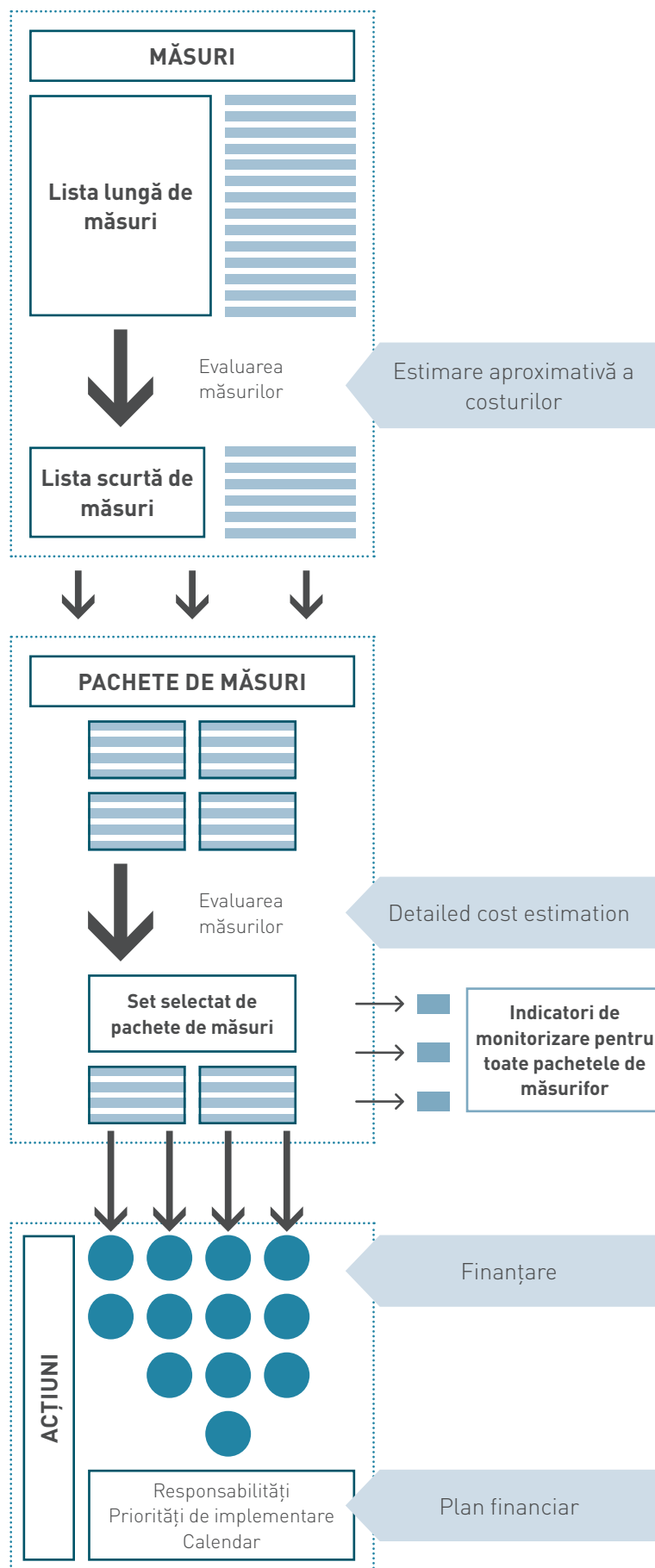
## Suntem gata să începem?

Este posibil ca mulți autori să fi contribuit la diferitele părți ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Acum este timpul să finalizați documentul și să verificați calitatea acestuia. Pe baza convențiilor organizației dumneavoastră, o schemă financiară detaliată poate fi inclusă în planul propriu-zis sau poate face parte dintr-un proces separat. În ambele cazuri, ar trebui să definiți un buget pentru fiecare acțiune prioritară și aranjamente pe termen lung pentru distribuirea costurilor și a veniturilor între toate organizațiile implicate înainte de adoptarea PMUD.

Cel mai important punct de referință al procesului de planificare încheie faza de planificare a măsurilor: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este adoptat de către factorii de decizie ai organului politic competent.

**Figura 25:**

Prezentare generală a etapelor principale (evaluarea măsurii, introducerea în pachet a măsurii, planificarea acțiunii) din faza 3



© Rupprecht Consult 2019

## PASUL 7: Selectați pachetele de măsuri împreună cu părțile interesate

- 7.1 Elaborați și evaluați o listă lungă de măsuri cu ajutorul părților interesate
- 7.2 Definiți pachete integrate de măsuri
- 7.3 Planificați monitorizarea și evaluarea măsurilor

planificarea măsurilor

**Selectați pachetele de măsuri împreună cu părțile interesate**

07

Dezvoltarea pachetelor de măsuri eficiente stă la baza Planificării Mobilității Urbane Durabile. Doar măsurile bine selectate vor asigura îndeplinirea obiectivelor și țintelor definite. Selecția ar trebui să se bazeze pe discuțiile cu părțile interesate cheie, să evalueze în mod transparent măsurile de fezabilitate și contribuția la obiective și să ia în considerare experiența din alte locuri cu politici similare. Pentru a maximiza sinergiile și a ajuta la depășirea barierelor, ar trebui definite pachete de măsuri integrate. Planificarea din timp a evaluării și monitorizării fiecărei măsuri (sau a pachetului de măsuri) oferă siguranța că sunt considerate atunci când se discută mai târziu responsabilitățile și bugetele.

### ACTIVITATEA 7.1: Elaborați și evaluați o listă lungă de măsuri cu ajutorul părților interesate

#### Context

Evaluarea și selecția măsurilor vizează identificarea celor mai potrivite și mai eficiente măsuri în ceea ce privește costurile pentru a vă atinge viziunea și obiectivele. Pentru a nu pierde din vedere opțiunile relevante, ar trebui creată o listă lungă cuprinzătoare pe baza cunoștințelor proprii ale experților, a ideilor părților interesate și a publicului, a experienței practicienilor din alte orașe și a bazelor de date cu măsuri și tipuri de măsuri. Pentru a realiza un set de măsuri eficiente care să se potrivească în mod realist resurselor disponibile și circumstanțelor locale, trebuie efectuată o evaluare transparentă a tuturor opțiunilor de pe lista lungă. Evaluarea va fi ghidată nu numai de eficiență în ceea ce privește contribuția la obiective, dar și de acceptabilitate și valoare pentru bani. În special, în perioadele cu bugete retrânse pentru transportul urban și mobilitate, este crucial să obțineți cel mai mare impact posibil asupra resurselor cheltuite.

#### Obiective

- Identificați o mare varietate de opțiuni de măsuri care ar contribui la viziunea, obiectivele și țintele dumneavoastră. Învățați de la orașele și practicienii cu experiență pentru a lua în considerare toate opțiunile relevante.
- Selectați cele mai promițătoare măsuri pentru contextul dumneavoastră local.
- Asigurați utilizarea eficientă a resurselor disponibile și evitați selectarea de măsuri nerealist financiar.
- Efectuați un proces transparent care să ofere dovezi convingătoare pentru eficacitatea și fezabilitatea măsurilor selectate.



### Ce este o 'Măsură'?

O măsură este un tip de acțiune extinsă care este pusă în aplicare pentru a contribui la realizarea unuia sau mai multor obiective politice într-un PMUD sau pentru a depăși una sau mai multe probleme identificate. Exemplele variază de la măsurile de utilizare a terenurilor, infrastructură, reglementare, gestionare și servicii până la măsurile de comportament, furnizare de informații și prețuri.

### Activități

#### Identificarea măsurilor (generarea de opțiuni)

- Produceți o imagine de ansamblu sistematică a măsurilor care sunt deja planificate sau implementate, bazate pe planuri sectoriale de mobilitate (de exemplu, mers pe jos, mers pe bicicletă, transport public, transport rutier, parcuri, transport de marfă), precum și planuri din alte domenii de politică relevante (de exemplu, utilizarea terenului, energie, mediu, dezvoltare economică, incluziune socială, sănătate și siguranță).
- Creați o listă lungă de noi măsuri potențiale care se conectează la obiectivele și viziunea dumneavoastră. Luați în considerare idei noi și inovatoare. Includeți și măsuri care ar putea fi implementate de sectorul privat. Utilizați baze de date cu măsuri și liste de tipuri de măsuri pentru a identifica lacunele de măsurare și pentru a vă inspira (a se consulta secțiunea Instrument, de mai jos).
- Implicați părțile interesate la întocmirea listei lungi de măsuri.
- Asigurați-vă că includeți o listă lungă de măsuri de investiții, operaționale și organizatorice pentru toate modurile de transport relevante. De asemenea, vizați un amestec de măsuri cu efecte pe termen scurt, mediu și lung.
- Aflați din experiența altora. Identificați măsurile care au fost deja implementate cu succes în altă parte și luați legătura cu planificatorii lor. Acest lucru evită „reinventarea roții” și evită greșelile costisitoare despre care alții ar fi putut afla deja.

### Baze de date ale măsurilor de mobilitate urbană

Există o gamă largă de măsuri posibile. Acest lucru înseamnă că identificarea celor mai potrivite măsuri pentru contextul dumneavoastră local va necesita o muncă de cercetare și discuții atât cu membrii echipei de proiect, cât și cu părțile interesate.

Poate doriți să consultați baze de date online și documente care oferă o imagine de ansamblu asupra măsurilor posibile care pot corespunde obiectivelor dumneavoastră:

- Manualele SUMP-urilor privind integrarea măsurilor și a pachetelor de măsuri într-un SUMP (trei versiuni pentru orașele începătoare, intermediare și avansate), incluzând o lungă listă de peste 100 de măsuri pentru 25 de categorii: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- Manual de selectare a măsurilor CH4ALLENGE - Selectarea celor mai eficiente pachete de măsuri pentru Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă: [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)
- Site-ul EPOMM pentru detalii despre managementul mobilității, e. g. MaxExplorer care vă ajută să identificați cele mai potrivite „măsuri soft”: [www.epomm.eu/index.php?id=2745](http://www.epomm.eu/index.php?id=2745)
- Set de instrumente produs de proiectul Vital Nodes - cu cadru de evaluare, cartografiere și design spațial, bune practici și amprentă digitală: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- Ghid complementar SUMP, anexa D: Ghidurile diferite includ o serie de măsuri recomandate pentru anumite subiecte sau contexte.

La nivel european, cele mai cuprinzătoare două resurse pentru implementarea măsurilor de mobilitate urbană (și pachete de măsuri) în orașele din toată Europa sunt secțiunile cu studii de caz Eltis ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)) - Portalul de Mobilitate Urbană al Comisiei Europene, precum și site-ul web al CE al inițiativei CiViTAS pentru un transport mai curat și mai bun în orașe ([www.civitas.eu](http://www.civitas.eu)).





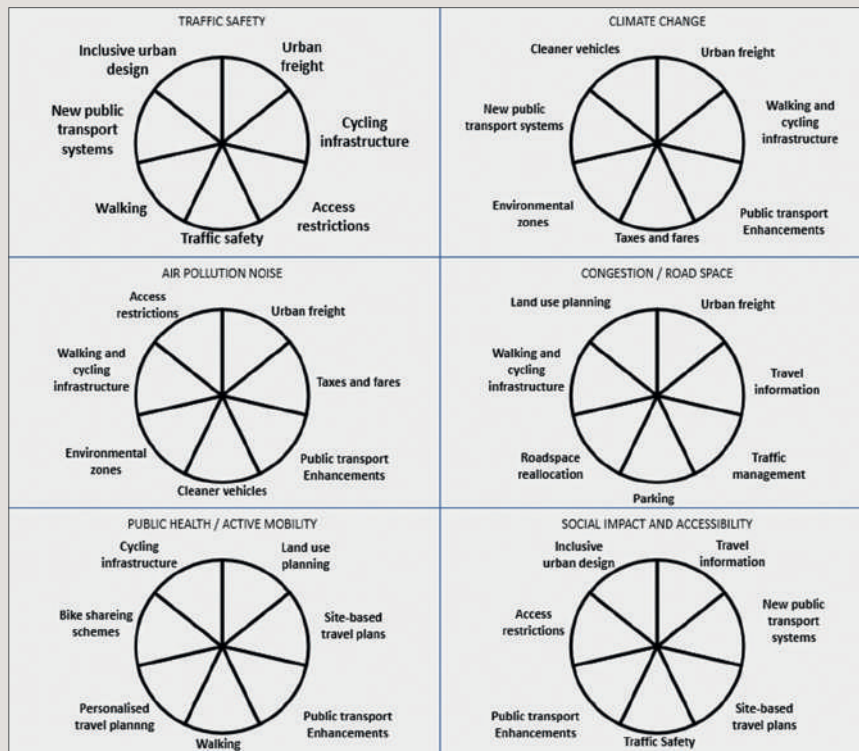


Imagine © Ralf Brand

### Instrumente pentru identificarea măsurilor



**Figura 26:** Exemple de domenii de măsuri pentru a răspunde diferitelor provocări generale comune în Planificarea Mobilității Urbane Durabile. O provocare poate fi rezolvată cu o gamă largă de diferite măsuri. Diferitele domenii de măsuri afișate în diagramele radiale pot fi utilizate ca un control pentru a vedea dacă un oraș folosește toate domeniile relevante pentru a rezolva o anumită provocare (Sundberg, R., 2018. Manual SUMP-Up privind integrarea măsurilor și pachetelor de măsuri). - Step up, p. 9).





**Figura 27:** Exemplu de structură pentru a obține o imagine de ansamblu a acoperirii diferitelor tipuri de măsuri PMUD și echilibrul măsurilor interne și externe [Sundberg, R., 2018. Manual SUMP-Up privind integrarea măsurilor și a pachetelor de măsuri - Step-up, p. 13.]

Target: <i>No casualties in traffic accidents</i>		
Target: <i>Increased quality public transport</i>		
Target: <i>Increased modal share bicycle</i>		
Measure types	Internal measures (inward the organisation)	External measures (outward to the citizens)
Strategic policy-related measures	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bicycle plan (measures, guidance, objectives)</i></li> <li>• ...</li> <li>• ...</li> </ul>	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bicycle plan (information)</i></li> <li>• ...</li> <li>• ...</li> </ul>
Communicative measures and mobility management	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Travel policy for the city</i></li> <li>• ...</li> </ul>	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Information campaign</i></li> <li>• ...</li> </ul>
Physical / Infrastructural measures including maintenance	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Allocate budget and responsibility for maintenance</i></li> <li>• ...</li> </ul>	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>New infrastructure for cycle traffic</i></li> <li>• ...</li> </ul>
Regulation, service provision and legislation including land-use planning	What has the city's administration realised? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Reallocation of collected parking fees</i></li> <li>• ...</li> </ul>	What has the city implemented? <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Low emission zone in city centre</i></li> <li>• ...</li> </ul>



### Instrumente online care susțin identificarea și evaluarea măsurilor

#### Foi de parcurs pentru transport urban

Instrumentul Urban Transport Roadmap (Foaie de Parcurs pentru Transportul Urban) permite utilizatorilor să exploreze și să identifice măsurile adecvate de politică durabilă de transport, precum și să quantifice impactul asupra transporturilor, mediului și economiei acestor măsuri: [www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu)

#### KonSULT Generator de opțiuni pentru alegerea măsurilor

Acest instrument disponibil online permite utilizatorilor să identifice rapid acele măsuri de politici care se potrivesc situației lor. Utilizatorii își enunță obiectivele sau problemele, iar generatorul de opțiuni oferă o listă clasificată cu 64 de măsuri, cu link-uri către descrieri detaliate ale măsurilor:: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)

## Evaluarea măsurilor (aprecierea opțiunilor)

- Realizați o evaluare a tuturor măsurilor din lista lungă pentru a le identifica pe cele mai potrivite și eficiente pentru PMUD-ul dumneavoastră.
- Luați în considerare impactul posibil al măsurilor asupra performanței sistemului de transport (prin schimbarea cererii de călătorie, prin modificarea ofertei de echipamente de transport sau prin modificarea costurilor de furnizare și funcționare a sistemului de transport).
- Evaluați pentru fiecare măsură, performanța în raport cu obiectivele fiecăruia (eficacitatea), probabilitatea de a fi aprobat (acceptabilitatea) și implicațiile pentru bugetul orașului (valoare pentru bani). Luați în considerare diferite metode de evaluare și decideți pe care le veți folosi. Alegerea depinde de experiența dumneavoastră și de resursele disponibile și poate include atât abordări calitative, cât și cantitative.
  - O abordare relativ rapidă utilizată de multe orașe utilizează evaluările experților pentru mai multe criterii (analiza simplificată cu mai multe criterii), de exemplu într-o serie de ateliere. Pentru a urma această abordare, ar trebui să se adune un grup de experți calificați (de exemplu, „grupul director” sau „echipa de bază” a PMUD). După prezentarea unei măsuri, fiecare expert evaluează individual, punctajele sunt discutate la nivel de grup, experții își pot modifica evaluările, dar nu trebuie să convină asupra unui punctaj comun, iar în final, mediile sunt calculate pentru a compara și a acorda prioritate măsurilor (a se consulta secțiunea Instrumente de mai jos pentru un exemplu despre modul de organizare a unei astfel de metode de evaluare). Pentru o medie mai calificată, poate fi utilă ponderea evaluărilor experților în funcție de domeniul lor de expertiză (de exemplu, experții în mediu obțin o pondere mai mare în evaluarea calității aerului, experții financiari în aproximarea costurilor etc.).
  - Instrumentele online care pot susține acest lucru includ, de exemplu, generatorul de opțiuni pentru măsuri KonSULT și instrumentul Urban Transport Roadmap, care pot informa evaluarea impactului, cu estimări imparțiale ale eficacității preconizate (a se consulta secțiunea Instrumente mai jos).
- Evaluați măsurile propuse cu privire la implementarea lor realistă și în timp util, cu resursele date (verificarea pre-fezabilității). Asigurați-vă că toate costurile și beneficiile - nu doar cele care pot fi măsurate sau evaluate cu ușurință - sunt luate în considerare.
- Pe baza rezultatelor evaluării dumneavoastră, reduceți lista lungă de măsuri la o listă scurtă, incluzând cele mai promițătoare măsuri.
  - Asigurați-vă că sunt luate în considerare fluxurile de transport de pasageri și de marfă.
  - Asigurați-vă că toate modurile sunt luate în considerare în mod egal și comparate la evaluarea costurilor și beneficiilor.
- Furnizați o specificație mai detaliată pentru măsurile din lista scurtă. Luați în considerare unde și când ar trebui să fie pusă în aplicare măsura și cine o va folosi sau va fi afectată.
- Pregătiți estimări de costuri detaliate ale măsurilor enumerate, care includ estimări pentru toate categoriile relevante: lucrări civile/construcții; sondaje, investigații, proiectare și cartografiere; dezvoltarea instituțională/dezvoltarea capacității; implicarea și comunicarea către părțile interesate; echipamente, vehicule și materiale; servicii de consultanță; operare și întreținere; achiziționarea de teren; costuri administrative suplimentare; capitalul de lucru inițial și; impozite și taxe. Estimările de costuri inadecvate sunt adesea considerate un risc semnificativ în evaluarea investițiilor în infrastructură.
- Implicați din timp alte departamente (inclusiv departamentul financiar) și oferiți beneficii pentru participare. Acest lucru vă va ajuta să definiți responsabilitățile și împărțirea costurilor ulterior (consultați Activitatea 8.3, 9.2).
- Identificați ce măsuri necesită suport tehnic suplimentar sau extern pentru studii de fezabilitate, tehnice sau de piață.



### Instrumente pentru evaluarea măsurilor

Tabel cu exemple care arată cum poate fi structurată evaluarea măsurilor enumerate. Evaluarea poate fi realizată, de exemplu, de către experții din oraș, într-un atelier:

**Figura 28:** Exemplu de evaluare a impactului măsurilor. Scara de evaluare a eficienței de la -2 la 2; -2 = măsura impune un risc clar asupra realizării obiectivului, 0 = măsura are un efect neutru, 2 = măsura contribuie în mod clar pozitiv. Scara de evaluare pentru acceptabilitate și valoare pentru bani de la 0 la 3 (bazată pe Mattson, C., 2018. SUMP-Us-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, p. 9).

MĂSURĂ / PACHET DE MĂSURI	VIZIUNEA ȘI ȚINTELE PMUD			NIVEL DE PRIORITATE (SUMARUL VIZIUNII PMUD)	REZULTAT PRECONIZAT	
	Creșterea siguranței rutiere	Creșterea ponderii de mers pe jos, pe bicicletă sau cu transport public	Scăderea nivelului de trafic auto		... dacă măsura este implementată	... dacă măsura nu este implementată
Piste de biciclete individuale	2	2	1	5 (2+2+1)	Infrastructură mai bună pentru bicicliști. Mai multe persoane care folosesc bicicleta pentru călătorii zilnice.	Nicio îmbunătățire pentru bicicliști. În cele mai bune scenarii, acest lucru înseamnă că nu există o scădere a numărului de utilizatori de bicicleta.
Elaborarea unui plan de management al mobilității	0	2	2	4 (0+2+2)	O schimbare către o utilizare mai mare a transportului durabil pentru călătoriile zilnice. Utilizarea crescută a infrastructurii existente pentru modurile durabile.	Business as usual în distribuția modală. Nu există nici o creștere a ponderii modurilor de transport durabil.
Îmbunătățirea trecerilor de pietoni pe rutele prioritare	2	2	0	4 (2+2+0)	Siguranță și securitate sporită pentru persoanele care merg pe jos pentru deplasările zilnice.	Status quo în numărul de vătămări în rândul pietonilor. Percepția de siguranță redusă poate duce la o reducere a oamenilor care se deplasează pe jos.
...						

### Activități dincolo de cerințele esențiale

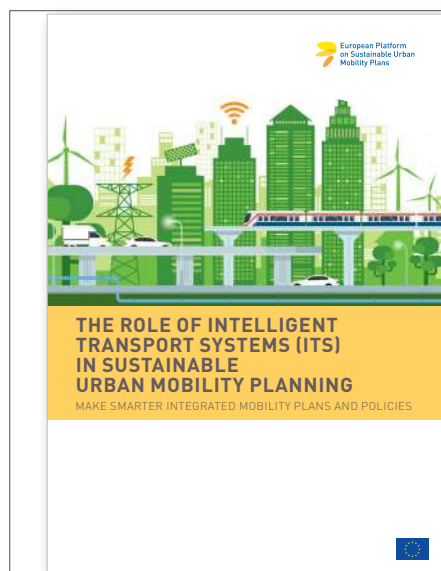
- Co-identificarea măsurilor cu părțile interesate cheie, implicându-le îndeaproape în generarea și evaluarea opțiunilor.
- Cereți publicului idei pentru măsuri, de exemplu într-un format online, pentru a vă inspira pentru lista lungă.
- Căutați exemple bune dincolo de propriul oraș și în afara țării.
- Invitați practicieni din alte locuri în orașul dumneavoastră, pentru a obține sfaturi.
- Duceți responsabilii în luarea deciziilor locali într-o vizită la fața locului, într-un oraș care a implementat cu succes una dintre măsurile cheie pentru a-i crește acceptabilitatea.

### Listă de verificare

- ✓ Măsurile implementate sau planificate au fost analizate.
- ✓ Lista lungă de potențiale măsuri creată .
- ✓ Schimb de experiență stabilit cu planificatorii care au implementat măsuri interesante în alte orașe sau regiuni.
- ✓ Măsuri adecvate evaluate cu privire la eficacitate (în ceea ce privește contribuția la obiective), acceptabilitate și valoare pentru bani.
- ✓ Cele mai promițătoare măsuri selectate pentru lista scurtă.
- ✓ Specificații detaliate și estimări ale costurilor pentru măsurile listate sunt disponibile.

### Calendar și coordonare

- După viziune, au fost definite obiectivele și țintele.
- În primul rând identificarea, apoi evaluarea măsurilor.



Sistemele Inteligente de Transport (ITS) oferă o serie de măsuri pentru PMUD. Cu toate acestea, punerea în aplicare a acestor tehnologii nu trebuie privită ca un obiectiv în sine, ci ca un mijloc de a contribui în mod clar la atingerea unuia sau a mai multor obiective ale PMUD. În multe cazuri, ITS este tehnologia care susține alte măsuri, ceea ce le face posibile sau mai eficiente (de exemplu, monitorizarea electronică a restricțiilor de acces pentru anumite vehicule, ca parte a implementării zonelor de trafic redus). Alte exemple de utilizare a ITS includ: sisteme care furnizează informații multimodale în timp real pentru a facilita deplasarea multimodală; controlul traficului și al intersecțiilor sau gestionarea coridoarelor (de exemplu, prioritatea transportului public în intersecții); plată și rezervare multimodală integrată și bilete electronice; încărcare pentru utilizatorii rutieri automatizați; gestionarea și informații inteligente ale parcarilor; gestionarea și controlul reactiv și predictiv al traficului, inclusiv utilizarea datelor vehiculelor aflate în mișcare; sisteme de gestionare a flotei.

**Mai multe informații despre legătura dintre ITS și PMUD pot fi consultate în Ghidul Practicantului Rolul Sistemelor Inteligente de Transport (ITS) în Planificarea Mobilității Urbane Durabile.**



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Porto, Portugalia: Clasificarea măsurilor pentru selectarea măsurilor în diferite municipalități

Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană Durabilă (PAMUS) pentru Zona Metropolitană din Porto (AMP) acoperă 17 municipalități. Pentru a decide ce măsuri să pună în aplicare în municipiile individuale și în zona metropolitană în ansamblu, măsurile au fost împărțite în nouă tipologii. Pentru a evalua lista lungă a măsurilor în funcție de tipologii, a fost realizată o analiză încrucișată a tipologiilor și obiectivelor. Întrucât Planul de Acțiune a fost elaborat într-o perioadă de șase luni, nu a existat timp pentru implicarea cetățenilor în selectarea măsurilor. Cu toate acestea, PAMUS a integrat contribuția unui grup de lucru format din politicieni și tehnicieni din municipalități. Acest grup de lucru a contribuit la reducerea listei lungi inițiale de măsuri..

**Autor:** City of Porto, colectat de Ana Dragutescu, ICLEI  
**Imagine:** PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Multi tipologia
1	///	✓	///	///	✓	✓	///	///
2	///	///	///	///	✓	✓	///	///
3		///	///	///	///	✓	///	///
4	///	///	✓	///	✓	✓	///	///
5	✓	///	///	///			///	✓
6		///	///	///			///	✓
7	✓			✓			✓	✓
8				✓		✓		✓
9		✓	///	✓	///	///		✓
10	✓		✓	✓	///	✓	///	✓
11		///	///	✓	///	✓	✓	✓
12	✓	///	///	✓	///	///	///	✓
13		///	✓	✓	///	✓	///	✓
14						///		
15	///	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Granollers, Spania: Evaluarea măsurilor în mod participativ având la bază evaluarea anterioară a PMUD

În momentul dezvoltării celui de-al doilea PMUD (PUMS), Granollers s-a axat pe implicarea părților interesate în reevaluarea și prioritizarea măsurilor de mobilitate. Acest lucru a fost realizat prin activități și dezbateri specifice. S-au organizat sesiuni cu consiliul de mobilitate și sănătate al orașului, agenții economici și sociali și personalul tehnic al consiliului municipal. Au fost organizate și alte sesiuni cu cetățenii și utilizatorii transportului public. În timpul acestor sesiuni, participanții au oferit feedback cu privire la propunerile tehnice și au prezentat sugestii cu privire la modul în care pot fi îmbunătățite elemente și măsuri specifice din PMUD.

**Autor:** Laura Llavina Jurado, City of Granollers, colectat de ICLEI  
**Imagine:** City of Granollers

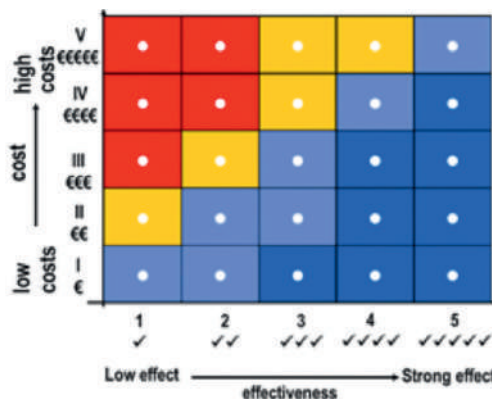


## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Bremen, Germania: Evaluare multicriterială în cadrul atelierelor structurate cu experți

Orașul Bremen a folosit mai multe instrumente pentru procesul de selectare a măsurii PMUD. O matrice cost-beneficiu a ajutat la determinarea nivelului de atingere a obiectivelor fiecărei măsuri. Metoda a inclus o evaluare efectuată de experți, a eficacității măsurilor în ceea ce privește țintele, folosind o scală calitativă pentru fiecare indicator, în scopul de a atinge țintele. În al doilea rând, a existat o evaluare a impactului spațial și, în final, un clasament al impactului. Clasificarea costului măsurilor s-a bazat pe cinci grupe de costuri. După clasificare și clasament, matricea cost-efect a fost finalizată, arătând proporția în care sunt atinse obiectivele cu fiecare măsură.

Autor: City of Bremen, colectat de EUROCIITIES  
Imagine: City of Bremen



## ACTIVITATEA 7.2: Definiți pachete integrate de măsuri

### Context

Experiența arată că măsurile izolate pot avea doar un impact limitat, în timp ce pachetele de măsuri se pot consolida reciproc și pot ajuta la depășirea barierelor de implementare. Un pachet de măsuri combină diferite măsuri pentru a contribui mai eficient la obiective și pentru a spori acceptabilitatea acestora. Pentru a identifica cele mai utile pachete de măsuri, ar trebui explorate și testate diferite modalități de grupare a acestora.

O evaluare detaliată a impactului principalelor măsuri și pachete de măsuri este necesară în această etapă pentru a evita proiectele nerealiste, pentru a confirma ideile inovatoare și pentru a asigura eficiența costurilor, utilizând adesea metode standardizate, cum ar fi Analiza Multi-Criterială (MCA) sau Analiza Cost-Beneficiu (CBA).

Pachetele finale selectate cu ajutorul cetățenilor și a părților interesate nu trebuie să maximizeze contribuția la atingerea obiectivelor, ci să depună eforturi pentru integrarea modurilor de transport (intermodalitate) cu planificarea utilizării teritoriului și a altor activități de planificare sectorială (de exemplu, măsuri de mediu, sănătate sau economice, a se consulta Activitatea 2.2).

### Obiective

- Folosirea pachetului de măsuri selectate pentru a ajuta la depășirea barierelor în implementarea măsurilor specifice și pentru exploatarea sinergiilor.
- Asigurarea integrării modurilor de transport (intermodalitate).
- Urmărirea integrării cu planificarea utilizării teritoriului și alte activități de planificare sectorială
- Asigurarea sentimentului de însușire și acceptare ridicată a pachetelor dumneavoastră de măsuri în rândul factorilor de decizie, cetățenilor și altor părți interesate.



### Ce este un 'Pachet de Măsuri'?

Un pachet de măsuri este o combinație de măsuri complementare, adesea din diferite categorii, care sunt bine coordonate pentru a aborda mai eficient dimensiunile specifice ale unei probleme decât ar face-o măsurile unice și pentru a depăși barierele în aplicarea lor. Un exemplu ar fi combinarea de măsuri pentru descurajarea utilizării autovehiculelor, cum ar fi controalele de parcare, cu măsuri pentru promovarea alternativelor, cum ar fi serviciile de autobuz îmbunătățite și benzile pentru biciclete.

Pachetele dumneavoastră de măsuri trebuie să sprijine și să încurajeze diferite domenii de acțiune, inclusiv mersul pe jos. Un pachet de măsuri pentru mersul pe jos ar putea fi, de exemplu, format în jurul unui proiect major sau al unei intervenții cheie, cum ar fi o zonă pietonală sau un „superbloc” (a se consulta, de asemenea, un exemplu de bune practici din Vitoria Gasteiz, mai jos). Un astfel de pachet de reproiectare a unei zone urbane într-o zonă pietonală ar trebui să includă diferite tipuri de măsuri care se susțin reciproc. Pe lângă măsura de bază a restricționării accesului auto și a reproiectării străzilor, cu accent pe atractivitate și accesibilitate (de exemplu, mai multe spații verzi și copaci, locuri și toalete, străzi curate și bine luminate), aceasta ar putea include::

- Pietonalizarea temporară în anumite zile de vară sau în zilele de duminică din lunile anterioare, combinată optim cu evenimente publice
- Construirea parcarilor de biciclete la margini și îmbunătățirea traseelor pentru biciclete pe străzile din apropiere
- Crearea de locuri de parcare în apropiere, în afara străzii (de exemplu, garaje cu taxe mici pentru rezidenți)
- Îmbunătățirea conexiunilor de autobuz din apropiere
- Soluții pentru livrarea mărfurilor în magazine (de exemplu, spații cu orare specificate pentru accesul vehiculului de livrare, dimineața/seara sau crearea unui micro-hub în apropiere cu biciclete de marfă, pentru ultima milă)
- Comunicare proactivă față de proprietarii magazinelor și public (de exemplu, folosind sondaje de satisfacție a clienților și statistici privind cifra de afaceri înainte și după pietonalizare)
- Reducerea limitelor de viteză și instalarea punctelor de trecere sigure pentru pietoni pe străzile din jur

Mai multe informații despre cum să creați comunități sănătoase, eficiente și durabile care merg pe jos, ca parte a Planificării Mobilității Urbane Durabile, puteți găsi în **Ghidul Practicantului - Susținerea și Încurajarea Mersului pe Jos în Planificarea Mobilității Urbane Durabile**.



### Activități

- Identificați opțiuni pentru elaborarea de pachete de măsuri. Există diferite metode pentru a grupa măsurile, de exemplu
  - în funcție de tipul măsurii (eforturi pentru combinarea utilizării terenurilor, infrastructură, reglementare, gestionare și servicii, comportament, furnizarea informațiilor și măsuri de stabilire a prețurilor într-un pachet),
  - în funcție de acceptabilitate (gruparea unor măsuri populare și mai puțin populare, dar eficiente în pachete, de exemplu, stimulente și restricții),
  - în funcție de obiectiv sau provocare (adăugarea de măsuri care contribuie la același obiectiv sau rezolvă aceeași problemă într-un pachet),
  - în funcție de geografie (combinarea măsurilor din aceeași zonă într-un singur pachet),
  - în funcție de costuri (combinarea unei măsuri cheie eficiente, dar costisitoare, cu măsuri care creează venituri pentru a realiza costuri nete mai mici),
  - prin grupare pentru finanțare externă (grupe de măsuri care au nevoie de finanțare externă care:
    - i) sprijină un obiectiv clar definit; ii) sunt implementate în aceeași zonă de impact; iii) împărtășește același proprietar de proiect; și iv) au perioade de implementare similare) sau
    - în jurul proiectelor mai mari (cum ar fi o nouă rețea de biciclete, care caută măsuri care să completeze și să consolideze acel proiect).
- Grupați măsuri în pachete pentru a beneficia de sinergie și pentru a crește eficacitatea acestora. Cheia pentru a decide ce măsuri se reunesc într-un pachet este de a identifica care vor lucra bine împreună sau pot fi necesare pentru a sprijini alte măsuri să devină viabile. Măsurile dintr-un pachet ar trebui să interacționeze în același timp, realizându-se mai mult împreună decât ar face-o separat (sinergie) sau să faciliteze alte măsuri din pachet, depășind barierele pentru punerea lor în aplicare.
- Asigurați-vă că intermodalitatea este luată în considerare. Aceasta poate include legături către rețelele de transport pe distanțe lungi, cum ar fi rețeaua TEN-T.

- Verificați măsurile propuse de transport și mobilitate în ceea ce privește integrarea cu planificarea utilizării terenului
- Integrați măsurile, dacă este posibil, cu activități suplimentare de planificare sectorială (de exemplu, măsuri de mediu, de sănătate sau economice).
- Asigurați-vă că vă adresați tuturor obiectivelor, inclusiv externalităților, cum ar fi emisiile de gaze cu efect de seră, zgomotul și poluarea aerului local.
- Asigurați un echilibru între măsurile pe termen scurt și pe termen lung.
- Asigurați-vă că aveți o combinație de măsuri de investiții, operaționale și organizaționale.
- Verificați dacă toate modurile de transport relevante sunt luate în considerare, inclusiv transportul de marfă.
- Testați și evaluați în detaliu pachetele alternative și măsurile lor cheie. Modificați-le în funcție de rezultate, pentru a evita proiectele nerealiste și pentru a asigura eficiența costurilor. De exemplu, dacă se dovedește în evaluarea detaliată a opțiunilor că anumite măsuri cheie riscă să nu fie fezabile, reveniți la Activitatea 7.1 și ajustați lista scurtă de măsuri pentru a vă asigura că își atinge în continuare obiectivele. Luați în considerare diferite metode de evaluare și decideți pe care să le utilizați pe baza experienței dumneavoastră, a resurselor disponibile și a tipurilor de măsuri de evaluat .
- Deoarece impactul măsurilor este complex și greu de prevăzut, modelele de trafic sunt adesea utilizate în acest scop. Modelele bine calibrate vă permit să testați măsuri, unice sau în pachete, pentru a prezice și compara impactul lor cu situația actuală și cu setul de măsuri deja planificate („menținerea situației existente - business-as-usual”). Un model de înaltă calitate este un instrument de planificare puternic, dar necesită date și capacități considerabile pentru a-l menține la zi. O altă limitare care are o relevanță deosebită pentru planificarea durabilă a mobilității urbane este incapacitatea multor modele de a reprezenta anumite tipuri de măsuri (în special transportul de marfă, mersul pe jos și ciclismul, intermodalitatea și unele măsuri comportamentale) și de a prezice modificări perturbatoare (a se consulta, de asemenea, prezentarea generală asupra instrumentelor de modelare de mai jos ).
- Analizele Cost-Beneficii (ACB) sunt utilizate pe scară largă pentru a evalua valoarea banilor în relație cu măsurile individuale mai mari, de obicei pentru proiecte de infrastructură, și pot lua în considerare, de asemenea, multe dintre impacturile sociale, economice și de mediu ale proiectelor. Cu toate acestea, ACB necesită, de regulă, date extinse, iar majoritatea orașelor nu au o abordare ACB standardizată pentru măsuri care nu au infrastructură.
- Pentru a acoperi criteriile care nu sunt monetizate, ACB sunt adesea completate cu Analize Multi-Criteriale (AMC), în special dacă monetizarea anumitor criterii este considerată prea complicată. AMC permit utilizatorilor să combine evaluări cantitative și calitative în funcție de disponibilitatea datelor pentru diferite criterii. ACB sau AMC standardizate sunt o cerință în multe țări pentru a primi finanțare pentru măsuri de infrastructură mai mari.
- În multe locuri, o Analiză completă Cost-Beneficiu sau un model de transport pentru a simula politicile poate fi prea costisitoare, în special pentru măsuri și orașe mai mici. În astfel de cazuri, se poate pune accentul pe cele mai importante măsuri, estimări și/sau „modelare a lumii reale” sub formă de experimentare.
- Efectuați o evaluare a riscurilor pentru pachetele de măsuri selectate. În forma sa cea mai simplă, acesta poate fi un exercițiu de gândire, care presupune eficiența măsurilor, de ce ar urma să se întâmple dacă acestea se schimbă și cum să diminueze aceste riscuri. Dacă este posibil, folosiți metode cantitative, de exemplu, executând teste de sensibilitate. Aceasta înseamnă că evaluarea (sau modelul) este reexecutată cu o serie de presupuneri. Dacă pachetul preferat funcționează bine în funcție de o serie de presupuneri, acesta a fost validat. Dacă performanța sa este variabilă, atunci este mai puțin robustă și merită urmărită mai puțin. Acest lucru poate sugera să încercați să-l reproiectați pentru a-i îmbunătăți performanțele.
- Discutați pachetele de măsuri selectate cu părțile interesate și implicați-le în procesul de selecție, de exemplu într-o ședință a „grupului director” cu privire la PMUD. Comunicați pachetele de măsuri într-un mod transparent și profesional.
- Implicați și obțineți feedback din partea cetățenilor cu privire la pachetele de măsuri și la măsuri. Aceștia ar trebui implicați în validarea și selectarea finală a pachetelor.
- Efectuați o selecție finală de măsuri și pachete de măsuri.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Cooperați cu alte organizații locale într-un model de transport comun. Acest lucru reduce costurile și ușurează menținerea modelului la zi. Organizațiile interesate de un model comun pot fi, de exemplu, universități locale, municipalități vecine sau operatori sau autorități de transport public (regional).

### Calendar și coordonare

- Odată elaborată o listă de măsuri.

### Listă de verificare

- ✓ Pachetele potențiale de măsuri care sunt de așteptat să realizeze sinergii și să depășească barierele de implementare identificate.
- ✓ Pachetele de măsuri pentru integrarea cu planificarea utilizării teritoriului și cu alte activități de planificare sectorială verificate.
- ✓ Pachetele preselecționate au fost testate și evaluate cu toate obiectivele pentru a identifica combinațiile cele mai rentabile.
- ✓ Pachetele selectate discutate și validate cu părțile interesate și cu publicul.
- ✓ Set final de pachete de măsuri selectate.

#### Placemaking

Un tip de măsură care a primit o atenție din ce în ce mai mare în ultimii ani este realizarea de spații (placemaking). Poate începe folosind soluții „ușoare și ieftine” și printr-o colaborare puternică cu rezidenții în scopul de a transforma străzile și spațiile publice pentru o atractivitate crescută și un atașament față de loc. Permițând orașelor să realizeze îmbunătățiri rapide, poate fi o componentă utilă în pachetele de măsuri, în scopul de a ilustra modificările dorite și pentru a obține suport suplimentar pentru alte măsuri ale PMUD.

Proiectul pentru Spații Publice oferă o gamă largă de resurse pe subiectul “placemaking”: [www.pps.org](http://www.pps.org)

Platforma online URB-I: URBAN IDEAS găzduiește o bază de date inspirată pentru proiecte de placemaking, inclusiv imagini care compară situația „Înainte și după”: [www.urb-i.com/before-after](http://www.urb-i.com/before-after)

Source: Project for Public Spaces

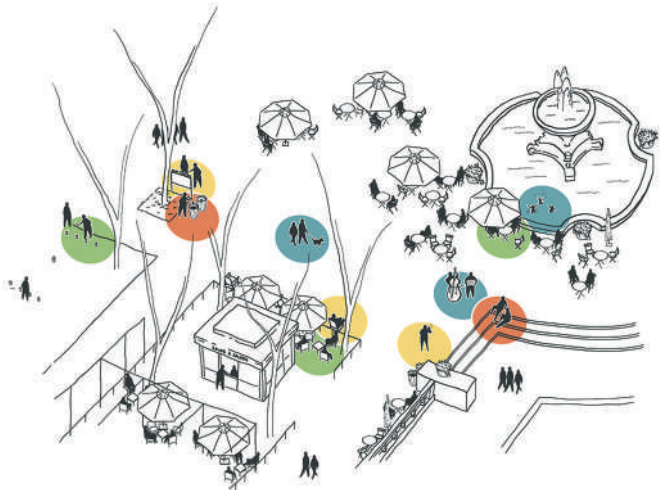


Figura 29: Placemaking





## Instrumente pentru elaborarea pachetelor de măsuri

O abordare dovedită pentru ambalarea sistematică și eficientă a măsurilor este principiul în patru etape. Această abordare este susținută de autoritățile naționale suedeze atât pentru Planificarea Mobilității Urbane Durabile în orașe, cât și pentru planificarea transporturilor la nivel național și regional. Etapele principiului în patru etape pot fi descriși după cum urmează:

- **Etapa 1: Regândiți!** Soluții care influențează cererea de călătorie și alegerea modului de transport (planificarea utilizării terenurilor, gestionarea cererii/gestionarea mobilității).
- **Etapa 2: Optimizați!** Soluții pentru o utilizare mai eficientă a sistemului de transport existent (infrastructură, vehicule etc.).
- **Etapa 3: Reconstruiți!** Reconstrucția infrastructurii existente.
- **Etapa 4: Construiți lucruri noi!** Investiții în infrastructură și reconstrucții mai mari.

Deși denumirea abordării implică o utilizare secvențială, abordarea ar trebui considerată mai corect ca fiind un „mod de gândire” în Planificarea Mobilității Urbane Durabile. Cercetarea din spatele principiului în patru etape subliniază importanța reducerii continue a dependenței de transportul motorizat, prioritizarea modurilor de transport mai durabile și utilizarea eficientă a sistemului de transport existent pentru a reduce necesitatea unor reconstrucții mari sau construirea unei noi infrastructuri rutiere. Principiul în patru etape asigură faptul că măsurile adecvate sunt combinate în pachete de măsuri pentru a crește eficiența costurilor în Planificarea Mobilității Urbane Durabile.

Sursa: Sundberg, R., 2018. SUMP-Up Manual privind integrarea pachetelor de măsuri și a măsurilor - Step up, p.15-16

**Figura 30:** Tipuri de măsuri în diferitele etape ale principiului în patru etape (Sursa: Swedish Transport Administration et al., 2014)



### Generator de pachete de măsurare KonSULT

Instrumentul online KonSULT poate ajuta și procesul de ambalare. Pe baza listei ordonate de măsuri care rezultă din etapa de generare a opțiunilor, instrumentul oferă sugestii ale căror măsuri se pot completa reciproc pe baza unei metodologii de combinații tipice eficiente: [www.konsult.leeds.ac.uk](http://www.konsult.leeds.ac.uk)



### Informații suplimentare privind ACB și AMC

- DG Regio, 2015. Ghid pentru Analiza Cost-Beneficiu a proiectelor de investiții; Instrument de evaluare economică pentru politica de coeziune 2014-2020, [https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba\\_guide.pdf](https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf)
- Proiectul Evidence, 2014. Discută provocarea în determinarea viabilității unui proiect; rolul evaluării proiectelor (cel mai frecvent ACB) în procesul decizional la nivel urban; și rolul jucat de PMUD în prioritizarea proiectelor, [www.eltis.org/sites/default/files/evidence\\_common-practice-reader-final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf)
- Proiectul TIDE, 2012. Ghid de proiect privind analizele cost-beneficiu și impactul în inovația transportului urban care oferă un instrument ușor de aplicat pentru evaluarea proiectelor de transport urban, incluzând elementele ACB și AMC, [www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide\\_d\\_5\\_1\\_final.pdf](http://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf)



### Instrumente de modelare în procesul PMUD

Un model de transport este o reprezentare simplificată a lumii reale care permite testarea și evaluarea scenariilor teoretice („ce-dacă?”). Rolul modelelor de transport este de a sprijini autoritățile publice în procesul de proiectare a viitoarei infrastructuri de transport (inclusiv noi instalații pietonale și pentru biciclete) și în concepte operaționale noi sau schimbate (de exemplu, sisteme inteligente de control al semnalelor). Sunt dezvoltate și ajustate continuu la tendințele actuale de mobilitate, schimbările sociodemografice și obiectivele de mediu durabile. Rezultatele tipice includ timpul total de călătorie pentru diferitele moduri de transport și grupuri de utilizatori, volumele din rețelele de transport privat și public, poluanții emiși ai aerului etc. Produsele modelelor de transport se calculează adesea în continuare sau sunt baza unor discuții politice, inclusiv implicarea publicului.

Un model de transport poate fi utilizat pentru a genera o contribuție fiabilă și consecventă la procesul PMUD, în special în anumite etape de planificare, cum ar fi dezvoltarea scenariului, evaluarea și selectarea măsurilor, precum și monitorizarea. Rezultatele modelării ajută la precizarea impactului diferitelor combinații de politici și măsuri, ținând cont de interacțiunile complexe și de efectele potențiale de întârziere sau recul, contribuind astfel la definirea celor mai eficiente pachete integrate. Dincolo de utilizarea lor pentru a defini scenariul de bază, acestea permit, de asemenea, monitorizarea periodică a modificărilor din sistemul de transport în faza de implementare pentru a evalua dacă sunteți pe cale sau dacă trebuie să reacționați și să vă adaptați acțiunile.

Decizia privind utilizarea sau nu a modelelor de transport pentru PMUD trebuie luată din timp în procesul PMUD. Acest lucru depinde de orizontul de timp al PMUD, precum și de natura măsurilor în discuție: cu atât mai mult se așteaptă ca aceste măsuri să afecteze cererea de transport (cum ar fi construirea unei noi linii de transport public, introducerea unui nou mod sau serviciu durabil etc.), cu atât se recomandă utilizarea modelelor de transport pentru a prezice acest impac. Bugetul disponibil, timpul, datele și amploarea întrebărilor determină ce model este utilizat.

Cele trei categorii de modele de transport sunt macroscopice, microscopice și mezoscopice, primele două fiind cele mai frecvent utilizate. Modelarea macroscopică este de obicei aplicată pentru planificarea strategică, în timp ce modelarea microscopică este de obicei aplicată pentru planificarea operațională. Modelele macroscopice se concentrează pe alegeri pentru suprafețe mari, cum ar fi destinația, modul de transport și alegerea traseului, în timp ce simulările microscopice se concentrează mai ales pe modelul fluxului de trafic. Astfel, trebuie selectat nivelul adecvat de modelare pentru a analiza diferitele impacturi ale măsurilor orașelor, deoarece acestea pot diferi în funcție de sfera lor de aplicare.

Până în ultimii ani, instrumentele disponibile de modelare nu au avut în vedere pe deplin mersul pe bicicletă și mersul pe jos. Proiectul CIVITAS FLOW, finanțat de UE (<http://h2020-flow.eu>) a lucrat la îmbunătățirea software-ului de modelare a transportului micro și macroscopic, astfel încât să poată modela mai precis infrastructura existentă pentru biciclete și mers pe jos, precum și comportamentul cu bicicleta și mersul pe jos. Evoluțiile includ extinderea modelului de cerere de călătorie macroscopică (inclusiv introducerea sistemelor de partajare a vehiculelor și alocarea stocastică îmbunătățită pentru alegerea traseului ciclic), precum și îmbunătățirea caracteristicilor software-ului de simulare a transportului microscopic (inclusiv modelarea îmbunătățită a interacțiunii dintre vehicule și pietoni).

Un alt tip de model sunt modelele integrate de transport și utilizare a terenurilor (Interacțiunea Transportului cu Utilizarea Terenului - LUTI), care au capacitatea de a simula o gamă largă de intervenții, de la proiecte de infrastructură, prețuri, reglementare, modalitate până la planificarea spațiului urban. Acestea pot include, de asemenea, impactul efectelor de „recul” cauzate de relocări sau cereri recent generate. Cu toate acestea, este important de subliniat faptul că modelele de transport integrat și de utilizare a terenurilor sunt complexe și au o foame de date: instalarea lor necesită un timp semnificativ de timp și efort, precum și expertiză tehnică.

Este important să conștientizați limitările modelelor în toate punctele procesului de planificare. Planificatorii și modelatorii trebuie să își folosească propria judecată deoarece modelarea transportului nu este o știință exactă și toate modelele au prejudecăți sistematice. Fiecare rulare a modelului se bazează pe multe ipoteze și calcule și fiecare dintre acestea crește incertitudinea. Incertitudinea este dificil de înțeles mai ales atunci când sunt prezentate cifre exacte pe o hartă bine concepută. Există, de asemenea, o tentație puternică de a crede prognozele chiar și atunci când acestea depășesc capacitățile modelului. De asemenea, incertitudinea crește cu cât intrați mai mult în detaliu. În acest scop, este esențial să vă calibrați modelul conform contextului local și să nu utilizați setările implicite.

Prin urmare, responsabilitățile planificatorilor pe parcursul întregului proces sunt:

- Să autorizeze testul de sensibilitate
- Să prezinte limitările împreună cu rezultatele
- Să utilizeze intervalele de ieșiri, precum și rezultatele calitative, nu estimări punctuale
- Să evite creșterea peste un nivel credibil

Modelele agregate numite modele de planificare a schițelor nu sunt modele de transport în sensul descris mai sus, dar ar putea fi o opțiune interesantă pentru screeningul inițial al politicilor în cadrul procesului PMUD. Acestea pot fi construite cu resurse semnificativ mai puține și permit utilizatorilor să exploreze și să identifice măsuri adecvate de politică durabilă de transport, cuantificând impactul lor într-un cadru consecvent și stabilind calea de implementare a scenariilor viitoare. Un exemplu tipic din această categorie este modelul Urban Roadmap 2030 [www.urban-transport-roadmaps.eu](http://www.urban-transport-roadmaps.eu) dezvoltat în numele DG MOVE]. Cu toate acestea, modelele agregate nu pot înlocui utilizarea modelelor mai dezagregate pentru evaluarea detaliată.

*Autor: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult*

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Cracovia, Polonia: Combinarea gestionării parcărilor cu limitarea traficului și măsuri de transport public

Orașul Cracovia consideră că politica de gestionare a parcărilor este un mijloc de a contribui la unele obiective mai largi - cum ar fi îmbunătățirea calității aerului și scăderea congestiei, mai degrabă decât să răspundă problemele legate de parcările auto. Municipality Cracovia combină punerea în aplicare a măsurilor de parcare (de exemplu, eliminarea locurilor de parcare), cu măsurile de limitare a traficului (de exemplu, zona de trafic limitată) și măsurile de transport public (de exemplu, integrarea serviciilor de transport public), reducând astfel numărul de vehicule și îmbunătățind calitatea aerului și fluxul de trafic, toate acestea simultan. Oferirea de alternative pentru mașini și adoptarea unei abordări pas cu pas ajută la obținerea acceptării publice a reglementărilor de parcare.

**Autor:** Tomasz Zwoliński, City of Krakow, colectat de Polis  
**Imagine:** Eltis, Harry Schiffer



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Tampere, Finlanda: Managementul mobilității profitând de oportunitatea unui proiect pentru tramvai

În 2016, Tampere a decis să-și construiască prima linie de tramvai. Anii de tulburări semnificative ale traficului auto din centrul orașului au fost un moment bun pentru a încuraja oamenii să își schimbe obiceiurile de mobilitate. Oamenii sunt deschiși să își modifice rutina, deoarece au nevoie să găsească noi moduri și rute pe durata șantierului. Tampere a introdus mai multe acțiuni de gestionare a mobilității, destinate în special șoferilor de mașini, inclusiv noile facilități de parcare tip Park & Ride, a promovat transportul public și mersul pe bicicletă și a oferit mai mult spațiu pentru mersul cu bicicleta și mersul pe jos. Investițiile mari în infrastructura de trafic nu ar trebui să aibă loc fără o gestionare inteligentă a mobilității și o comunicare extinsă cu cetățenii și părțile interesate.

**Autor:** Sanna Ovaska, City of Tampere, colectat de UBC  
**Imagine:** Veli-Matti Lahdenniemi



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Vitoria Gasteiz, Spania: Integration of mobility measures in the superblock model

Planul de Mobilitate Durabilă și Spațiu Public pentru Vitoria Gasteiz a fost conceput pentru a oferi spațiul public înapoi oamenilor, prin implementarea unei noi scheme numită modelul "superblocks". Un superbloc este un spațiu geografic care acoperă mai multe străzi cu blocuri care pot fi utilizate doar de pietoni, bicicliști, servicii și mașini ale rezidenților, în timp ce alte mașini private și transportul public au accesul limitat la străzile din jurul blocurilor. În afară de reprojectarea spațiului urban, integrarea măsurilor de mobilitate este necesară pentru îmbunătățirea calității generale a spațiului, cum ar fi o nouă rețea de transport public, reglarea semaforului, rețelele pentru pietoni / benzi de biciclete, logistica de marfă urbană sau extinderea spațiului de parcare reglementat.

**Autor:** Juan Carlos Escudero, City of Vitoria-Gasteiz, colectat de Rupprecht Consult  
**Imagine:** Agencia de Ecología Urbana



## ACTIVITATEA 7.3: Planificați monitorizarea și evaluarea măsurilor

### Context

Monitorizarea și evaluarea atât a procesului de planificare, cât și a punerii în aplicare a măsurii sunt cruciale pentru eficacitatea unui plan de mobilitate urbană durabilă.

Procesele de monitorizare și evaluare cuprinzătoare vă ajută să învățați sistematic din experiențele dumneavoastră, să ajustați și să îmbunătățiți activitățile de planificare. Monitorizarea periodică vă ajută să vă asigurați că faceți progresul necesar. Evaluarea după implementare contribuie la furnizarea de dovezi privind eficacitatea PMUD și a măsurilor sale, care este esențială pentru succesul pe termen lung, deoarece permite factorilor de decizie să justifice unde au fost cheltuiți banii și să evite greșelile în viitor. Raportarea transparentă ar trebui să se asigure că rezultatele evaluării revin în dezbateră publică.

Deși indicatorii și țintele strategice au fost deja definite anterior (Activitățile 6.1 și 6.2), aici sunt dezvoltate indicatorii la nivel de măsură, iar activitățile de monitorizare și evaluare sunt agreate în mod mai detaliat. Scopul definirii din timp a aranjamentelor de monitorizare este ca acestea să devină o parte integrată a implementării măsurilor.

### Obiective

- Definiți un set de indicatori care permit monitorizarea și evaluarea tuturor măsurilor principale cu efort rezonabil.
- Conveniți asupra aranjamentelor de monitorizare adecvate (inclusiv responsabilitățile și bugetul) pentru a evalua starea implementării măsurilor și realizarea țintei, permițând răspunsuri în timp util și eficiente.
- Faceți acordurile de monitorizare și evaluare să fie parte integrantă din procesul suplimentar.

### Activități

- Identificați ce informații sunt necesare pentru a vă monitoriza și evalua măsurile.

- **Rezultat:** Ce impact se așteaptă de la o măsură? Definiți un rezultat adecvat sau un indicator de activitate de transport pentru fiecare măsură principală sau pachet de măsuri pentru a putea evalua succesul acestuia. Indicatorii de rezultat strategic privind progresul general spre mobilitate durabilă au fost deja selectați în Activitatea 6.1. Aici sunt definiți indicatori specifici privind obiectivele pachetelor de măsuri individuale, de ex. emisiile provenite de la autobuze, camioane și mașini, numărul de accidente sau numărul de călătorii cu bicicleta într-o anumită zonă a orașului.
- **Ieșire:** Ce politică, infrastructură sau serviciu este pus în aplicare direct într-o măsură? Definiți un indicator de ieșire adecvat pentru fiecare măsură, pentru a putea monitoriza măsura în cadrul căreia a fost efectuat, de ex. km de benzi de autobuz noi sau numărul de autobuze noi în funcțiune.
- **Intrare:** Ce resurse cheltuiți? Monitorizați costurile de investiții și de întreținere (inclusiv costurile forței de muncă) ale fiecărei măsuri pentru a reacționa la timp în cazul în care costurile scapă de sub control și pentru a putea evalua valoarea pentru bani.
- Evaluați sursele de date existente, ținând cont de rezultatele auditurilor cu privire la datele anterioare (vezi Activitatea 3.1 și 6.1). Identificați lacunele și, dacă este necesar, dezvoltați sau identificați noi surse de date (de exemplu, datele sondajului, date cantitative din măsurători automate).
- Înainte de a începe să dezvoltați propriii dumneavoastră indicatori de măsură, discutați subiectul cu părțile interesate cheie și alte organizații din zona dumneavoastră, deoarece ar fi putut deja să adopte unii. Progresul este mult mai ușor de monitorizat dacă sunt folosiți indicatori deja implementați și acceptați
- Definiți un set de indicatori de măsură cantitativi și calitativi care oferă informații suficiente cu efort rezonabil. Luați în considerare datele disponibile și resursele limitate pentru colectarea de date noi atunci când selectați indicatori. Ori de câte ori este posibil, utilizați indicatori standard care sunt deja bine definiți și unde oamenii știu să le măsoare și să le analizeze.



- Dezvoltarea aranjamentelor de monitorizare și evaluare pentru toți indicatorii selectați, atât indicatori strategici, cât și de măsurare. Pentru fiecare dintre aceștia:
  - Dezvoltați o definiție clară, un format de raportare, modul în care sunt măsurate datele, cum se calculează valoarea indicatorului din date și cât de des acestea vor fi măsurate.
  - Stabiliți o valoare de bază, adică o valoare de pornire și o dezvoltare așteptată fără măsuri PMUD, precum și o valoare țintă a modificării dorite.
- Conveniți asupra unor responsabilități clare și un buget pentru monitorizare și evaluare. Membrii personalului bine calificat sau un partener extern ar trebui să fie responsabili - în mod ideal, un organism independent. În general, bugetul pentru monitorizare și evaluare ar trebui să fie de cel puțin 5% din totalul bugetului de dezvoltare PMUD.

**Activități dincolo de cerințele esențiale**

- Luați în considerare alinierea indicatorilor dumneavoastră cu cei ai organismelor de finanțare externe pentru a face măsurile atractive în vederea finanțării. De exemplu, măsurarea reducerilor emisiilor de CO<sup>2</sup> ar putea fi necesară pentru a obține finanțare de la agențiile naționale de mediu.
- Integrați o evaluare a costurilor și beneficiilor procesului de dezvoltare a PMUD.
- Planificați implicarea părților interesate în monitorizare și evaluare.
- Coordonați-vă cu părțile interesate locale și regionale relevante cu privire la indicatorii regionali.



**Detalii privind activitățile**

**Figura 31:** Categoriile de indicatori cu exemple (mai, T., 2016. Manual de selectare a măsurilor CH4LLENGE - Selectarea celor mai eficiente pachete de măsuri pentru planurile de mobilitate urbană durabile, p. 28.)

Element PMUD		Măsurat de	
	Exemplu →		Tip de indicator
<b>Obiectiv</b>	Reduceți poluarea aerului local din transport	Număr ulde zile în care se depășește nivelul critic de poluare a aerului	Indicator de rezultate
<b>Obiectiv de transport</b>	Creșteți utilizarea modurilor nemotorizate	Ponderea călătoriilor pe jos și cu bicicleta	Indicator privind activitatea de transport
<b>Măsuri</b>	Construiți piste de biciclete separate	Km de piste separate pentru biciclete	Indicator de ieșire
	Pietonalizați străzile centrale cu magazine	% de finalizare a pietonalizării din centrul orașului	
<b>Resurse</b>	Costuri de investiție și mentenanță	Costuri de investiții și de întreținere în transport pentru infrastructura nouă / îmbunătățită	Indicator de intrare

### Calendar și coordonare

- Definirea măsurilor și a pachetelor de măsuri.
- Pentru a fi actualizat atunci când s-a convenit asupra setului final de acțiuni (Activitatea 8.3), dacă este necesar.
- Realizați aranjamente de monitorizare și evaluare, inclusiv responsabilitățile și bugetul, parte a documentului PMUD (Activitatea 9.1), a se consulta și Figura 32 de mai jos.

### Listă de verificare

- ✓ Set corespunzător de indicatori selectați.
- ✓ Modalități de monitorizare și evaluare pentru toți indicatorii dezvoltați.
- ✓ Responsabilitățile și bugetul pentru monitorizare și evaluare agreeate.

Figura 32: Monitorizarea și evaluarea în procesul PMUD





**Figura 33:** Tabel de prezentare pentru planificarea activităților de monitorizare și evaluare, completate cu indicatori de exemplu

Indicatori PMUD	Definiție	Bază de referință	Țintă	Suprafața măsurată	Metoda de colectare a datelor	Frecvența măsurătorilor	Responsibilitate
Victime ale traficului (siguranță rutieră)	Numărul de decese în termen de 30 de zile de la accidentul de circulație ca un corolar al evenimentului cauzat/ pe an de către transportul urban la 100.000 de locuitori.	4	în scădere	Zona municipalității 1, # 2 și # 3 (care acoperă cea mai mare parte a zonei urbane funcționale)	Rapoartele despre accidente ale poliției	Continuă (valoarea indicatorului calculată din baza de date anuală a poliției)	Poliție
...							
Indicatori pentru măsuri	Definiție	Bază de referință	Țintă	Suprafața măsurată	Metoda de colectare a datelor	Frecvența măsurătorilor	Responsibilitate
Persoanele rănite în trafic aproape de școli (măsură: creați zone calme de trafic în fața școlilor)	Număr de persoane rănite în accidente de circulație pe o rază de 300 m față de școli pe an la 100.000 de locuitori.	25	în scădere	Pe o rază de 300 m a tuturor școlilor din municipalitățile nr. 1, # 2 și # 3	Rapoartele despre accidente ale poliției	Continuă (valoarea indicatorului calculată din baza de date anuală a poliției)	Poliție
...							

### EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Toulouse, Franța: Procesul ambițios de monitorizare condus de comisii interinstituționale

PMUD din Toulouse include un plan ambițios de monitorizare și evaluare. Mai multe comisii monitorizează în mod regulat PMUD și măsurile sale și se întâlnesc cel puțin o dată pe an. Comitetele sunt formate din diferite organizații instituționale, tehnice, societatea civilă și organizații de cercetare. Comisiile sunt prevăzute cu diferite instrumente:

- Un observator al PMUD (pentru fiecare măsură: obiectivele inițiale, resursele alocate, rezultatele așteptate și indicatorii care sunt actualizați prin sondaje periodice).
- Un instrument de cost pentru călătorie (per mod, atât pentru utilizatori cât și pentru societate)
- Un tablou de bord pentru mobilitate (urmărirea măsurilor individuale)

Implicarea partenerilor în activitățile de monitorizare este identificată ca factor de succes.

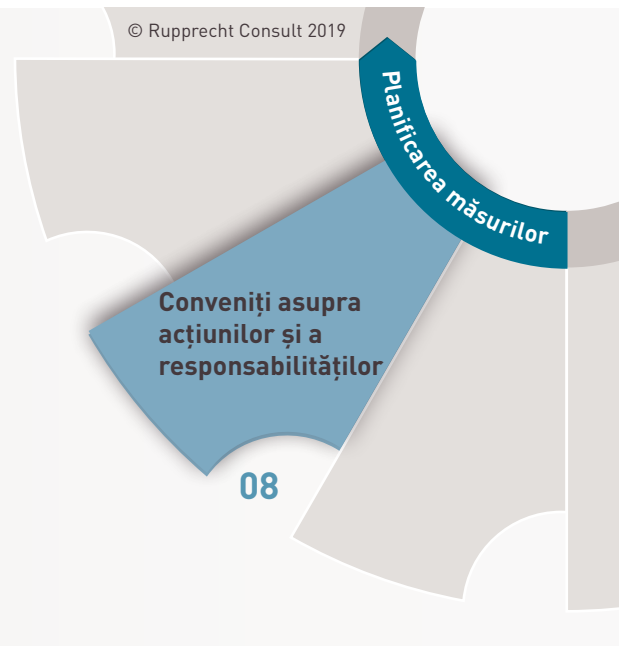
**Autor:** Mary Malicet and Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, colectat de Polis | **Imagine:** Tisséo Collectivités



© Rupprecht Consult 2019

## PASUL 8: Conveniți asupra acțiunilor și a responsabilităților

- 8.1 Descrieți toate acțiunile
- 8.2 Identificați surse de finanțare și evaluați capacitatea financiară
- 8.3 Conveniți asupra priorităților, responsabilităților și a calendarului
- 8.4 Garantați sprijin politic și public



În urma acordului privind „pachetele de măsuri”, planificarea operațională trebuie să împartă pachetele în sarcini (sau „acțiuni”) acționabile pentru departamentele și instituțiile responsabile de punerea în aplicare a acestora. Pe baza descrierilor detaliate ale acțiunilor și ale estimărilor costurilor, trebuie să se convină asupra responsabilităților clare, priorități de implementare și termenelor. În această etapă, este esențială și comunicarea concretă a conținutului („acționabil”) către părțile interesate cele mai afectate (adesea, publicul larg) și către factorii de decizie politici. Obiectivul principal al acestei etape este de a conveni asupra unui set susținut de acțiuni clar definite care ajută la atingerea viziunii și obiectivelor.

### ACTIVITATEA 8.1: Descrieți toate acțiunile

#### Context

Informațiile au fost deja colectate în etapa anterioară de selectare a măsurilor, unde măsurile și pachetele de măsuri au fost definite, selectate și descrise în termeni generali, discutate și validate cu cetățenii și părțile interesate (Activitatea 7.1 și 7.2). Acum este timpul să intrăm mai în detaliu și să descompunem măsurile în acțiuni. Definiți ce va fi efectuat cum, unde și când în faza de implementare.

Prin specificarea acțiunilor, definiți felul în care doriți să atingeți țintele stabilite. Descrierile detaliate ale acțiunilor pregătesc faza de implementare și vă ajută să identificați relațiile dintre acțiuni și apoi să decideți ordinea implementării lor.

#### Obiective

- Definiți măsurile PMUD-ului dumneavoastră în detaliu, prin defalcarea lor în acțiuni.
- Identificați legăturile dintre acțiuni și găsiți cea mai bună ordine de implementare.
- Luați în considerare și includeți riscuri importante de implementare.

#### Activități

- Defalcați măsurile în mai multe acțiuni, de ex., înainte de construirea unei autostrăzi pentru biciclete, un studiu ar trebui să identifice locațiile prin care se circulă în mod regulat și unde sunt necesare drumurile rutiere.

- Descrieți toate acțiunile în cât mai multe detalii. Aceste patru întrebări pot îndruma specificația:
  - Unde trebuie să funcționeze acțiunea?
  - Când trebuie să funcționeze acțiunea?
  - Cine o va utiliza?
  - Cât de intens ar trebui să fie utilizată? ex. km de benzi de autobuz noi sau numărul de autobuze noi în funcțiune.
- Identificați legăturile între diferite acțiuni pentru a configura cea mai eficientă ordine de implementare. Odată cu identificarea relațiilor dintre acțiuni, puteți afla, de asemenea, modul în care acestea se raportează una la cealaltă și cum pot beneficia reciproc de implementarea reală.
- Prezentați acțiunile într-un tabel de ansamblu (a se consulta tabelul de șabloane din Activitatea 8.3), incluzând descrierile detaliate ale acțiunilor, cerințele legale, contribuția preconizată la obiective, precum și prioritățile, responsabilitățile și cronologia sugerate. Tabelul poate fi actualizat în continuare cu estimări de costuri și surse de finanțare din Activitatea 8.2

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Pregătiți fișele de acțiune care furnizează toate informațiile cheie despre o acțiune într-un mod structurat (consultați fișa cu informații din secțiunea de instrumente de mai jos). Fișele tehnice pot facilita predarea și comunicarea cu unitățile de implementare în faza de implementare (a se consulta Activitatea 10.1).

### Calendar și coordonare

- Acțiunile se bazează pe măsuri definite și pachete de măsuri din Activitatea 7.2.
- Descrierea detaliată a acțiunilor oferă o bază esențială pentru acordul priorităților, responsabilităților și calendarului din Activitatea 8.3.
- Descrierea acțiunilor pregătește faza de implementare.

### Listă de verificare

- ✓ Toate acțiunile identificate, definite și descrise.
- ✓ Relațiile dintre acțiuni identificate



### Ce este o 'Acțiune'?

Acțiunile sunt sarcinile concrete care trebuie îndeplinite în implementarea măsurilor. Acestea includ informații despre priorități, calendar, responsabilități, bugete și surse de finanțare, riscuri și situații, precum și dependențe.

### Pentru mai multe informații

SUMPs-UP - Standards for developing a SUMP Action Plan, [http://sumps-up.eu/fileadmin/user\\_upload/Tools\\_and\\_Resources/Reports/SUMPs-Up\\_-\\_Standards\\_for\\_Developing\\_a\\_SUMP\\_Action\\_Plan.pdf](http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf)

CH4LLENGE Measure selection manual - Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, [www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit)







Figura 34: Exemplu de fișă pentru diferite acțiuni de măsură „Marcarea și extinderea traseelor ciclului”

Măsura: R 2		Marcarea și extinderea traseelor pentru biciclete		
<b>Acțiuni:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>R 2.1 Deschiderea zonelor pietonale și a străzilor unice pentru bicicliști</li> <li>R 2.2 Punerea în aplicare a semnalizării Strada nr. 1 - Strada nr. 10</li> <li>R 2.3 Temperarea traficului Strada nr. 1 - Strada nr. 10</li> <li>R 2.4 Rute suplimentare conform programului de ciclism (2018-2022)</li> </ul>				
<b>Tipuri de trafic implicat:</b> Trafic generat de mers pe bicicletă	<b>Statusul planificării:</b> Planificare / Implementare	<b>Prioritate:</b> foarte ridicată	<b>Perioada implementării:</b> de la termen scurt la mediu	
<b>Tipuri de trafic care beneficiază:</b> Trafic generat de mers pe bicicletă				
<b>Acțiuni:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Crearea unei rețele coerente de trasee pentru ciclsim în Orașul nr. 1</li> <li>Implementarea rutelor planificate în programul de ciclism pentru conectarea destinațiilor importante din oraș (zone rezidențiale, centrul orașului, centre comerciale, universități, școli, afaceri).</li> <li>Promovarea mersului pe bicicletă prin îmbunătățirea siguranței rutiere pentru bicicliști Creșterea percepției bicicliștilor ca utilizatori de drum egali</li> <li>Creșterea ponderii mersului pe bicicletă în Orașul nr. 1</li> </ul>				
<b>Eficiența măsurii</b>				
Contribuție la realizarea obiectivelor:		Foarte ridicată		
Contribuție la îmbunătățirea compatibilității mediului:		Foarte ridicată		
Contribuție la îmbunătățirea compatibilității mediului:		Scăzută		
<b>Costuri și finanțare</b>				
Costuri de investiții:		Mediu		
Costuri de urmărire anuală:		Scăzută		
Finanțator:		Bugetul Orașului nr. 1		
Eligibilitatea finanțării:		tbd		
<b>Implementarea măsurii</b>				
Dependență de alte măsuri:		R 1: program de trafic de biciclete și definirea responsabililor		
<b>Cerințe pentru alte măsuri:</b>				
Proprietar / responsabil / control		Departamentul pentru Locuințe și Economie Municipală, responsabil cu traficul de biciclete		
Planificare:		Companie de construcții		
Realizare:				
Terțe părți implicate		<ul style="list-style-type: none"> <li>Comisia pentru siguranța rutieră și mobilitatea durabilă</li> <li>ONG pentru ciclism</li> </ul>		

EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

# Birmingham, Marea Britanie: Program de acțiuni cu priorități clare

Planul de acțiune pentru mobilitate de la Birmingham stabilește o viziune pe 20 de ani pentru rețeaua de transport a orașului. Pe lângă aceasta, Birmingham Connected - PMUD-ul orașului - acționează ca o umbrelă pentru toate activitățile de planificare a transportului. Prezintă direcția dorită; inițiativele cheie pentru realizarea viziunii; și o strategie pe cinci ani. În transformarea viziunii sale în scheme și inițiative concrete, Birmingham urmează patru principii cheie: dezvoltarea diferitelor moduri de transport; crearea unui sistem de transport echitabil; utilizarea unei abordări care să echilibreze nevoile concurențiale; și coordonarea furnizării proiectului pentru a minimiza perturbările. Estimările arată că este nevoie de până la 4 miliarde lire sterline în următorii 20 de ani, pentru modificările prevăzute.



**Autor:** Helen Jenkins, City of Birmingham, colectat de Ana Dragutescu, ICLEI  
**Imagine:** Birmingham Connected White Paper

EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

# Torino, Italia: Fișe informative cuprinzătoare despre implementarea măsurilor

PMUD-ul din Torino este format din șapte principii directoare, împărțite în ținte și măsuri. Fiecare măsură este descrisă cu un grad ridicat de detalii, inclusiv acțiuni conexe; conectarea la principiile directoare; conexiunea cu ținta; tipul aspectului sustenabilității; descrierea generală și obiectivul măsurii; entitate responsabilă; modul de implementare; scopul măsurii și indicatorul corespunzător; perioada de implementare și resursele economice necesare. Fiecare măsură individuală este evaluată în termeni de sustenabilitate economică, socială și de mediu. Măsurile au fost definite în strânsă cooperare cu cele zece districte administrative, asociații profesionale și diferite părți interesate.

LINEA D'INDIRIZO 3.a.:		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile		
Misura operativa: 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4		
<b>Descrizione e obiettivo</b>	<b>Prodotti proposti</b>	
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (biciclette condotte a pedale automatizzate). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata /bicicletta e TPL /bicicletta. Il sistema prevede un'ampia offerta sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 300 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura, flessibilità evolutiva. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1200 biciclette nell'area urbana, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonché delle nuove proposte.	50 ciclo-stazioni	
<b>Ente/i attuatore/i</b>	<b>Tempi di attuazione</b>	
Divisione Ambiente	50 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'espansione del servizio negli anni successivi sarà subordinata a valutazione di sostenibilità tecnico - economica	
<b>Modalità di attuazione</b>	<b>Risorse economiche necessarie:</b>	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro. 292.500,00 Regione Piemonte)	

**Autor:** City of Turin, colectat de EUROCITIES  
**Imagine:** Comune di Torino

## ACTIVITATEA 8.2: Identificați surse de finanțare și evaluați capacitatea financiară

### Context

Este necesar un plan complet de finanțare pentru a vă asigura că măsurile și acțiunile identificate anterior sunt solide din punct de vedere economic și viabile din punct de vedere financiar. Acesta începe cu identificarea tuturor fluxurilor disponibile de subvenționare și finanțare, precum și prin evaluarea capacității organizațiilor implicate în PMUD-ul dumneavoastră de a le accesa sau captura. Este important să completați scanarea surselor de finanțare și de subvenționare cu o evaluare organizațională, deoarece angajamentele și capacitățile financiare ale diferitelor organizații variază și au drepturi și responsabilități legale diferite în ceea ce privește finanțarea.

În identificarea potențialelor surse de finanțare și subvenționare pentru măsuri de mobilitate, ar trebui evaluată o gamă largă de opțiuni. Alături de sursele disponibile - cum ar fi bugetele locale și impozitele, subvențiile naționale și UE, precum și fluxurile de venituri existente din vânzările de bilete, taxele de parcare și alte zone - ar trebui, de asemenea, să fie evaluate surse noi de finanțare, precum obligațiunile, captarea valorii de teren, taxe de dezvoltare și sectorul privat. Este important în această etapă să vă gândiți și la surse de finanțare pentru realizarea unor studii detaliate de fezabilitate și de piață pentru investiții mai mari.



### Finanțare și Subvenționare pentru implementarea PMUD - care este diferența?

**Finanțarea** se referă de obicei la banii necesari din surse externe pentru investiția inițială de la începutul proiectului, care în final trebuie să fie rambursată sau returnată. Instrumentele de finanțare se referă, în general, la împrumuturi sau capitaluri proprii sau la un mix al acestor produse. Contribuabilii pot contribui, de asemenea, indirect, la costurile inițiale prin subvenții și granturi pentru investiții.

**Subvenționarea** unui proiect se referă, în general, la cine plătește activul pe termen lung. Aceștia pot fi utilizatori direcți ai serviciilor (bilete, taxe de parcare, prețuri în centrul orașului), clienți ai serviciilor legate de mobilitate (publicitate) sau contribuabili prin bugete generale ale statului sau taxe speciale legate de transport.

Este util să ne amintim că implementarea unui PMUD financiar durabil are nevoie atât de finanțare, cât și de subvenționare. Utilizarea împrumuturilor pentru finanțarea infrastructurii de transport public, de exemplu, poate fi limitată de capacitatea surselor de finanțare de a rambursa astfel de împrumuturi.

### Obiective

- Identificați instrumentele potențiale de finanțare și sursele de subvenționare pentru toate acțiunile.
- Evaluați viabilitatea financiară a acțiunilor individuale în cadrul unor măsuri pentru a exclude acțiunile non-viabile și pentru a realiza proiecte de măsuri rentabile, luând în continuare în considerare, modul în care fluxurile de finanțare ar putea evolua în mod rezonabil în viitor.
- Evaluați capacitatea diferitelor organizații implicate în PMUD-ul tău de a accesa fluxurile de subvenționare.

### Activități

- Evaluați acțiunile specificate în Activitatea 8.1 anterioară în funcție de nevoile și veniturile lor de finanțare pe termen scurt, mediu și lung, inclusiv operarea, executarea și întreținerea și identificați eventualele deficiențe de finanțare (costul total de proprietate).
- Estimați veniturile financiare directe din acțiuni, de ex. de la tarife și abonamente pentru transportul public, concesiile, închiriere de spații publicitare, taxe pentru parcare sau alte servicii municipale și definiți gradul preconizat de recuperare a costurilor.
- Evaluați valoarea monetară suplimentară generată prin acțiuni (de exemplu, valoarea crescută a terenurilor și imobilelor în vecinătatea stațiilor de transport în comun noi) și a mecanismelor potențiale de captare a valorii.<sup>50</sup>
- Identificați instrumentele de finanțare și sursele de finanțare pentru acțiunile selectate. Evaluați toate opțiunile următoare pentru a le identifica pe cele mai potrivite. Explorați în special opțiuni dincolo de bugetul local.
  - Impozite locale: o taxă specială pe transportul local pentru transportul public, plătită de întreprinderi publice sau private, dezvoltatori;
  - Finanțarea veniturilor: bilete, taxe de parcare, prețuri în centrul orașului, taxare de congestione, reclame;

<sup>50</sup> Pentru mai multe informații, consultați, de exemplu, Transport pentru Londra, 2017. Land value capture, final report. [www.london.gov.uk/sites/default/files/land\\_value\\_capture\\_report\\_transport\\_for\\_london.pdf](http://www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf)

- Implicarea sectorului privat, de ex. prin acorduri de parteneriat public-privat;
- Activități de strângere de fonduri care implică sponsori adecvați (dar ia în considerare compatibilitatea cu strategia de marketing);
- Bugete locale: din diferite municipalități și domenii de politici diferite;
- Subvenții naționale / regionale și finanțare UE;
- Împrumuturi externe, obligațiuni municipale și verzi.
- Pentru măsurile care necesită finanțare externă, identificați entitatea care acordă împrumutul adecvată din punct de vedere legal și evaluați valoarea creditului.
- Identificați sursele de finanțare pentru realizarea unor studii detaliate de fezabilitate și de piață pentru investiții mai mari.

#### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Evaluați viabilitatea financiară și a veniturile acțiunilor cheie în diferite condiții de context (dezvoltarea populației, volumul de transport și cotele modale), astfel cum sunt definite în Activitatea 4.1.

#### Calendar și coordonare

- Se bazează pe acțiunile tuturor pachetelor de măsuri definite în Activitatea 8.1.
- Rezultatele vor informa discuțiile finale despre acțiunea din Activitatea 8.3 și vor contribui la dezvoltarea planurilor financiare din Activitatea 9.1.

#### Listă de verificare

- ✓ Previzuni semnificative pregătite pentru cheltuieli, venituri, fluxuri de numerar și alte elemente financiare.
- ✓ Analiza financiară și evaluarea posibilelor surse de finanțare efectuate.
- ✓ Evaluare preliminară disponibilă cu privire la ce organizații trebuie să obțină finanțare externă.
- ✓ Rezultate rezumate pentru discuții despre selecția finală de acțiuni.



#### Măsuri de stabilire a prețurilor

Măsurile de stabilire a prețurilor, precum tarifele, taxele de parcare și taxele rutiere fac parte din numeroasele pachete de măsuri. Modificarea structurilor de costuri pentru opțiunile de mobilitate poate fi atât o măsură a gestionării cererii, cât și generarea de venituri locale. Unele scheme de tarifare, cum ar fi gestionarea parcărilor, pot fi implementate relativ ușor, altele necesită tehnologii și investiții mai sofisticate și pot ridica probleme de acceptare sau de confidențialitate (de exemplu, un sistem de încărcare a congestiei bazat pe înmatriculările vehiculelor).

Înainte de a introduce măsuri de gestionare a cererii, trebuie avut în vedere cu atenție dacă venitul generat ar trebui să fie absorbit de bugetul general sau mai bine să fie îngădit pentru îmbunătățirea opțiunilor de mobilitate urbană durabilă. Regulamentele locale și naționale specifice trebuie analizate îndeaproape pentru a evalua opțiunile.

Explicarea faptului că veniturile vor fi utilizate pentru a crește nivelul serviciilor de transport public și pentru a sprijini alternative la utilizarea mașinii private, în general, îmbunătățește acceptabilitatea măsurilor de stabilire a prețurilor. Venitul suplimentar de închidere face, de asemenea, finanțarea transportului public mai rezistentă la cererile bugetare concurente din alte domenii de politică publică.



imagine © TkKurikawa on istock.com



Comisia Europeană oferă un număr mare de inițiative și programe care pot fi utilizate pentru (co-)finanțarea măsurilor de mobilitate durabilă. Programele de finanțare europene vor contribui în mare parte la investiții, dar rareori la costurile de operare ale infrastructurii și serviciilor. Printre acestea se numără:

- European Structural and Investment Funds (ESIF), including the European Regional Development Fund (ERDF) with 'Interreg'
- European Fund for Strategic Investments (EFSI)
- Connecting Europe Facility (CEF)
- LIFE Programme
- Horizon 2020/ Horizon Europe
- ELENA (part of Horizon 2020)
- Urban Innovative Actions
- URBACT
- Knowledge and Innovation Communities (KICs) on Climate and on Urban Mobility

Un rezumat al surselor europene actuale de finanțare pentru orașe este disponibil la adresa [https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_en)

Sfaturi suplimentare privind oportunitățile de finanțare europeană sunt furnizate de:

- European Investment Project Portal
- European Investment Advisory Hub
- JASPERS
- fi-compass

O selecție de surse de finanțare și instrumente de finanțare europene, precum și alte instrumente este descrisă în **Ghidul Subvenționarea și Finanțarea Măsurilor de Mobilitate Urbană Durabilă**.

### Major infrastructure projects in Sustainable Urban Mobility Planning

În mod ideal, orice investiție pentru îmbunătățirea mobilității urbane ar trebui să se bazeze pe preferințele stabilite în PMUD sau într-o strategie / plan precedent (amplu) de mobilitate urbană. Este esențial ca proiectul să nu fie definit ca urmare a unor strategii cu un singur mod (de exemplu, transport rutier sau public în izolare), ci să fie evaluat în contextul unui set mai larg de intervenții (atât pe sistemul de mobilitate / transport, cât și pe utilizarea terenului de referință). În multe cazuri, proiectele mari de infrastructură au o fază de pregătire foarte lungă și, prin urmare, sunt inexistente atunci când este lansat un nou plan global de transport urban - inclusiv alocarea bugetului pentru construcția lor. În realitate, aceasta este o situație frecventă cu care se confruntă mulți planificatori de transport. În funcție de starea de implementare a unor astfel de proiecte predefinite, PMUD poate fie să țină cont de noua realitate, fie să verifice analiza opțiunilor precedente - atât la nivel strategic, cât și la nivel tehnologic - și să încheie nivelul de risc implicat sau să investigheze proiectul ca fiind cel al măsurilor evaluate în procesul PMUD. Astfel de proiecte principale predefinite pot fi deja supuse analizei opțiunilor solide și / sau nu implică „niciun risc” din alte motive (de exemplu, dezvoltarea lor a fost prevăzută în contextul unui plan bine conceput de utilizare a terenului). PMUD poate fi apoi dezvoltat în paralel și poate contribui la reglarea fină a domeniului de aplicare și la conceperea proiectului (a se consulta exemplul de bune practici din Bratislava, mai jos). Identificarea măsurilor complementare, inclusiv a măsurilor „blânde” pentru limitarea utilizării mașinilor private, cum ar fi politica tarifelor de parcare etc., poate îmbunătăți în plus viabilitatea acestora. Când riscul este considerat mare - de ex. când primele analize efectuate în cadrul PMUD par să indice o viabilitate a proiectului - și dacă acesta nu a fost încă achiziționat sau demarat fizic, este necesar să încetați pregătirea suplimentară a proiectului până când PMUD confirmă proiectul sau indică eventualele ajustări necesare. Un proces PMUD părtinitor în favoarea proiectului riscant preselecționat ar fi defectuos în mod fundamental. Ar fi în contradicție cu obiectivele de bază ale unui PMUD și în contradicție cu prevederile acestor linii directoare.

Sursa: BEI/JASPERS



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Bratislava, Slovacia:** Dezvoltarea paralelă a proiectului de mari dimensiuni pentru tramvai și a PMUD

PMUD din Bratislava a fost pregătit și aprobat între 2014 și 2016. Acesta se bazează pe o legătură clară între analiză, obiective și măsuri. Aceasta a inclus pregătirea unui model validat de trafic în patru etape. Un accent puternic a fost pus pe modurile de transport durabile, zonele de organizare și operaționale, pe lângă problemele de infrastructură. În paralel cu dezvoltarea PMUD, principalul nou proiect de transport pentru oraș a fost, de asemenea, continuat - noul tip de tramvai către Petržalka, confirmată prin documente și studii strategice anterioare. Proiectul este implementat în mai multe faze, bazându-se în principal pe ESIF (fonduri structurale și de investiții europene). Noul PMUD a confirmat importanța strategică a noului tramvai și a aprobat că modernizarea și actualizarea sistemului de tramvai - inclusiv flota sa - este una dintre principalele măsuri pentru viitorul orașului.

**Autor:** Neri di Volo, EIB/JASPERS, colectat de Rupprecht Consult  
**Imagine:** Dopravný podnik Bratislava



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

**Viena, Austria:** Impozitul pe angajator pentru finanțarea metroului

Orice afacere cu cel puțin un angajat la Viena este obligată să plătească o „taxă de metrou” (Dienstgeberabgabe). Impozitul servește ca o acțiune financiară de susținere, pentru operarea și extinderea rețelei de metrou a orașului. Ea se ridică la 2 € pe angajat și per săptămână, cu scutiri acordate pentru anumite grupuri, cum ar fi angajații vârstnici, cu handicap sau cu normă part-time. În 2016, Viena a încasat aproape 67 de milioane de euro. Impozitul a fost introdus în 1970 pentru pregătirea planificării, construcției și implementării rețelei de metrou. Astăzi, veniturile se încadrează și în cofinanțarea biletelor de transport public anual (= 1 € pe zi).

**Autor:** Wuppertal Institute  
**Imagine:** Wiener Linien



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Birmingham, Marea Britanie: Captarea valorilor adăugate ale dezvoltării terenurilor prin negocieri sau taxe

Acordarea de autorizații de planificare pentru noile dezvoltări ridică de obicei valoarea terenurilor afectate, în timp ce crește presiunea asupra infrastructurii de transport. Cu condiția ca acestea să fie legal abilitate pentru acest lucru, orașele pot introduce instrumente de captare a valorii ale căror venituri sunt închise pentru îmbunătățirea rețelei de transport și a sistemului de mobilitate urbană. Birmingham a introdus o combinație de obligații de planificare care vizează atenuarea sau compensarea impactului local în vecinătatea noilor dezvoltări și o taxă pe infrastructură comunitară, care este utilizată în mare parte pentru finanțarea proiectelor de infrastructură strategică prezentate în Planul de dezvoltare al orașului.

**Autor:** Helen Jenkins, City of Birmingham, colectat de Wuppertal Institute  
**Imagine:** Birmingham City Council



## ACTIVITATEA 8.3: Convenții asupra priorităților, responsabilităților și a calendarului

### Context

Atunci când un set final de acțiuni a fost selectat și descris, este timpul să alocați responsabilități, priorități și un program de implementare. O imagine clară a acțiunilor și programelor prioritare și cine este responsabil de acestea reprezintă piatra de temelie a fiecărui plan de mobilitate urbană durabilă. Aceasta necesită o coordonare strânsă și discuții între toți actorii care vor avea un rol în dezvoltarea și implementarea acțiunilor.

### Obiective

- Identificați prioritățile și responsabilitățile adecvate pentru implementarea acțiunilor selectate.
- Asigurați-vă că toate acțiunile sunt clar prioritare și realizabile în mod realist.
- Asigurați alocarea eficientă și corespunzătoare a resurselor (om, cunoștințe, timp).
- Formalizați responsabilitățile tuturor actorilor și a contribuțiilor la resurse cu partenerii respectivi.
- Oferiți un orizont de timp clar pentru implementarea acțiunii.

- Obțineți un acord formal privind responsabilitățile și calendarul între factorii de decizie și părțile interesate cheie.

### Activități

- Discutați despre acțiunile propuse și prioritățile acestora cu părțile interesate care ar putea juca un rol în finanțarea, conceperea și implementarea acestora. Asigurați-vă că implicați alte departamente municipale în discuții.
- Identificați opțiunile pentru cine poate conduce implementarea unei acțiuni. Luați în considerare abilitățile, puterea și competențele părților interesate. Uneori, o parte care își asumă responsabilitatea pentru o sarcină poate fi o cale evidentă de urmat. În alte cazuri, lucrul în colaborare și interdisciplinar cu diferite părți interesate ar putea fi o soluție mai inteligentă.

- Conveniți asupra responsabilităților clare pentru fiecare acțiune din pachetele de măsuri. O acțiune fără o parte responsabilă este probabil să nu fie efectuată.
- Conveniți asupra unei cronologii generale pentru acțiuni, unde un început și o finalizare aproximativă a implementării acțiunii sunt definite. Concentrați-vă pe următorii 2-3 ani în planificarea dumneavoastră detaliată, dar, de asemenea, faceți planificarea conturului pentru următorii 10 ani și conștientizați acțiunile care necesită o implementare chiar mai lungă. (Planificarea detaliată a acțiunilor pentru următorii ani ar trebui revizuită și actualizată în mod regulat, cel puțin la fiecare 5 ani.)
- Luați în considerare acțiunile conexe care s-ar putea influența reciproc (Activitatea 8.1). De exemplu, o nouă linie de tranzit rapid de autobuz ar trebui să fie pusă în aplicare după finalizarea infrastructurii necesare (de exemplu, stații de autobuz, benzi de autobuz); și acțiuni controversate (de exemplu, taxa de congestie) ar trebui să fie puse în aplicare într-un pachet cu cele populare sau precedate de acestea (de exemplu, bilete de transport public mai ieftine) pentru a crește acceptabilitatea.
- Luați în considerare proiecte mari care pot avea impact asupra sistemului de mobilitate din oraș, de ex. o lucrare de construcție precum inaugurarea unei linii noi de tramvai sau punerea în aplicare a taxei de congestie. Astfel de proiecte au adesea un timp de implementare mai mare decât PMUD, ele leagă capacitățile de planificare, necesitând un proces complex de implementare, inclusiv evaluarea impactului strategic asupra mediului (SEA) și, prin urmare, influențează puternic toate celelalte activități. Chiar și proiecte pentru piste de biciclete „simple” pot petrece mulți ani în provocări și procese legale.
- Actualizați tabelul de acțiune și fișele tehnice (pregătite în Activitatea 8.1) cu informații nou convenite.
- Publicați calendarul, responsabilitățile și alocarea resurselor pentru a asigura transparența și informațiile pentru cetățeni.

#### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Alocați un manager de program responsabil pentru coordonarea implementării acțiunii, monitorizarea și evaluarea măsurilor și a pachetului general (care ar putea fi aceeași persoană cu respectivul coordonator

al PMUD sau o persoană suplimentară pentru creșterea capacității). Definirea unui coordonator pentru acțiuni ajută la adaptarea sau revizuirea acțiunilor și la dezvoltarea altor noi în faza de implementare. Coordonatorul are o abordare cuprinzătoare a acțiunilor implementate, a eficienței costurilor și a rezultatelor acestora, care oferă informații valoroase pentru dezvoltarea ulterioară a sistemului de mobilitate din orașul dumneavoastră.

#### Calendar și coordonare

- Se bazează pe acțiunile definite în Activitatea 8.1 și 8.2. Oferă baza tuturor activităților următoare și face parte din PMUD final.

#### Listă de verificare

- ✓ Implementatori cu rol de coordonare responsabili pentru toate acțiunile identificate.
- ✓ Calendar și priorități convenite cu părțile interesate.
- ✓ Acțiuni agreeate publicate pentru informarea publicului larg.





**Figura 35:** Exemplu de descriere a măsurilor și a pachetelor de măsuri într-un tabel de acțiune (based on Mattson, C., 2018. SUMP-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, p. 23.)

Măsură	Descrierea măsurii	Conexiune cu țintele PMUD	Responsabilitate	Acțiunile ce compun măsura	Perioadă de implementare	Resurse necesare	Costuri	Sursa de finanțare	Actori implicați
Facilități separate pentru bicicliști	Trasee și piste marcate de-a lungul străzilor urbane majore	Foarte ridicată (îmbunătățirea accesibilității, creșterea siguranței rutiere, promovarea deplasărilor active, reducerea poluării aerului și zgomotului)	Proprietarul drumului	Analiza pistelor de biciclete necesare	An 1: Ian-Mai	2 planificatori de trafic și planificatori urbani	30.000 € + 20% din timp complet de la planificatorul de trafic	Buget municipal	Asociații cicliste
				Dezvoltați un plan de rețea de biciclete	An 1: Mai-Dec	4 planificatori de trafic și planificatori urbani	40.000 €	Buget municipal	Asociații cicliste, municipalități învecinate
				Planificați și construiți benzi pentru biciclete	Ani 2-5	Planificatori, dezvoltatori	500€/m	Buget municipal + Finanțare națională	Companii de construcții
Elaborarea unui plan de management al mobilității	Planificați ce, când și cum să lucrați cu managementul mobilității	Ridicat (îmbunătățește accesibilitatea, promovează călătoriile active, promovează transportul în comun)	Administrația orașului	Elaborarea unui plan de management al mobilității	An 1: Apr-Oct	Expert în schimbarea comportamentului, planificator de trafic	30.000 €	Buget municipal + proiect de cercetare	Școli, universități, mari angajatori, operator de transport public
Îmbunătățirea trecerilor de pietoni pe rutele prioritare	...								

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Salonic, Grecia: A Mobility Forum to agree on responsibilities for actions

După adoptarea PMUD în 2014, părțile interesate implicate în implementare s-au întâlnit în cadrul Forumului Mobilității, care a acționat ca o adunare PMUD. Forumul Mobilității s-a întâlnit pentru prima dată în 2016, cu scopul de a prezenta progresul diferitelor măsuri și de a discuta și identifica calea de urmat cu toți participanții. Responsabilitățile au fost alocate, în primul rând în funcție de competența și prevederile legii și în al doilea rând, în funcție de competențele și capacitatea organizațiilor. Succesul acestui forum informal de mobilitate s-a bazat pe voința bună a participanților. Prin urmare, autoritățile de la Salonic recomandă utilizarea unui cadru mai obligatoriu pentru a susține deciziile pentru planificarea acțiunilor.

**Autor:** Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, colectat de Polis  
**Imagine:** Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com





## ACTIVITATEA 8.4: Garantați sprijin politic și public

### Context

Acțiunile sunt partea cea mai concretă a unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Acestea afectează direct rezidenții locali și, prin urmare, sunt de obicei cele mai controversate aspecte ale procesului. De exemplu, deși se poate conveni cu ușurință că o politică activă pentru mersul pe bicicletă este bună pentru oraș (adică la nivel strategic), iar o infrastructură pentru biciclete pe un anumit coridor este susținută de o majoritate (adică la nivel de măsură), acțiunile specifice planificate de departamentul responsabil de construcție (de exemplu, conversia parcării pe marginea drumului într-o anumită stradă pentru a crea o pistă pentru biciclete) pot crea controverse. Pentru a facilita implementarea eficientă a acțiunilor ulterioare, este important să se asigure un sprijin politic larg și sprijinul publicului pe toată durata planificării măsurilor și a acțiunilor - și cu mult înainte de adoptarea PMUD. După implicarea cetățenilor în elaborarea de pachete de măsuri și de măsuri (a se consulta Activitatea 7.1 și 7.2), acțiunile planificate ar trebui să fie comunicate public, oferind cetățenilor și părților interesate posibilitatea de a oferi feedback înainte de luarea deciziilor finale. În mod ideal, se implică activ în acordul de acțiuni și consideră că este „PMUD-ul” lor cu măsurile și acțiunile „lor” și înțeleg rolul său în îmbunătățirea mobilității și a calității vieții pentru toată lumea.

### Obiective

- Asigurarea însușirii procesului și nivelul ridicat de acceptarea a acțiunilor planificate de către factorii de decizie, cetățeni și alte părți interesate.
- Asigurarea transparenței în jurul acțiunilor planificate.
- Facilitarea adoptării PMUD și implementarea eficientă a acțiunilor.

### Activități

- Comunicați într-un mod transparent și profesional principalele elemente ale PMUD, în special acțiunile planificate.
- Informați activ și obțineți feedback de la factorii de decizie. Luați în considerare organizarea unei sesiuni de informare dedicate în consiliul local cu mult înaintea procesului oficial de adoptare a PMUD.

Conversații directe cu factorii de decizie cheie, cum ar fi primarii și șefii partidelor politice mai mari, vă pot oferi, de asemenea, informații importante despre modul de extindere a sprijinului politic și de a facilita adoptarea.

- Implicați și obțineți feedback din partea părților interesate importante, de exemplu într-o reuniune a „grupului director” al PMUD.
- Implicați și obțineți feedback din partea cetățenilor cu privire la acțiuni, de exemplu sub forma unei serii de dezbateri publice (a se consulta Figura 14 despre instrumente și metode de implicare a cetățenilor).
- Aduceți principalele elemente ale PMUD, inclusiv cele mai importante acțiuni ale sale, în atenția mass-mediei locale. Atunci când comunicați acțiunile, subliniați schimbarea pozitivă la care contribuie și rolul lor în PMUD. Dacă este posibil, utilizați dovezi cuantificabile ale beneficiilor așteptate și elemente vizuale atractive, cum ar fi imaginile înainte-după din alte orașe. Un risc obișnuit este acela că doar cei afectați negativ devin activi. Prin urmare, se recomandă eforturi specifice de comunicare pentru activarea celor care beneficiază în rândul publicului larg.
- Fiți clar în permanență despre ce poate face în mod realist o autoritate locală și ce nu poate (gestionarea așteptărilor).

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- În cazul confruntării cu obiecții politice puternice, de exemplu în cazul schimbărilor guvernamentale în timpul dezvoltării PMUD, se subliniază beneficiile și timpul, dar și resursele deja investite în PMUD. Analogia cu construirea unui pod poate ajuta la comunicarea acestui punct: La fel cum un pod început de un singur guvern este de obicei continuat de următorul, de asemenea, un PMUD ar trebui să fie, deoarece este un proiect costisitor pe termen lung care deservește orașul în ansamblu.





Imagine © Susanne Böhler

### Calendar și coordonare

- Cel puțin înainte de finalizarea și adoptarea PMUD, dar mai bine în paralel cu toate activitățile din Etapa 8.

### Listă de verificare

- ✓ Relații publice și activități de implicare planificate și desfășurate.
- ✓ Informații și oportunități de feedback oferite factorilor de decizie, cetățenilor și altor părți interesate și feedback oferit considerat pentru acordul asupra acțiunilor.

Pentru unele tipuri de acțiuni, obținerea unei acceptări largi din partea publicului poate fi deosebit de provocatoare. Gestionarea parcerii este un astfel de subiect, încât diverși participanți la trafic tind să aibă opinii puternice despre (de exemplu, rezidenți, vizitatori, companii de logistică). Provocarea pentru autoritățile locale este crescută, deoarece aceste grupuri de utilizatori nu împărtășesc aceleași așteptări și nevoi față de sistemul de parcare din punct de vedere al costurilor, disponibilității și capacității. Prin urmare, acceptarea publică este o provocare majoră și singurul mod posibil de a determina oamenii să accepte noi măsuri de gestionare a parcerii este să le arătați că „se va îmbunătăți”. Fiți foarte clar cu privire la modul în care funcționează măsurile și cât de mult - dacă este cazul - vor trebui oamenii să plătească și explicați la ce se vor folosi veniturile noi din parcare. Instrumente utile și îndrumări suplimentare pot fi găsite în **Ghidul Practicilor - Parcare și Planificarea Mobilității Urbane Durabile.**



## EXEMPLU DE BUNA PRACTICĂ

## Ghent, Belgia: Seri de dezbateri publice, reuniuni ale părților interesate și consultare publică

Ghent a aplicat trei formate de implicare diferite la PMUD-ului său: (1) seri de dezbateri publice în care cetățenii au discutat despre proiectul PMUD, coordonat de un facilitator; (2) o rundă de consultații extinsă cu părțile interesate; (3) un proces de anchetă publică de o lună care permite fiecărui cetățean și organizație să transmită comentarii cu privire la PMUD. Acesta a fost cel mai amplu proces de participare pe care Ghent l-a desfășurat în planificarea mobilității. Utilizarea mai multor formate de implicare a permis echipei PMUD să ajungă la oameni din diferite medii și vârste și a consolidat sprijinul public pentru planul și măsurile acestuia. Pentru informarea cetățenilor și conectarea acestora, orașul a creat și un ziar dedicat „de Wijze Gazet”.

**Autor:** Merijn Gouweloose, City of Ghent, colectat de EUROCIITIES  
**Imagine:** City of Ghent



## EXEMPLU DE BUNA PRACTICĂ

## Lille, Franța: Comitetul politic bianual pentru orientarea politicilor de parcare la nivel metropolitan

Métropole Européenne de Lille a înființat un comitet de parcare, astfel încât reprezentanții politici și tehnici ai nivelului metropolitan (adică MEL) și ai nivelului municipal (adică 95 de municipalități) să ajungă la un acord privind politicile de parcare. Obiectivul principal al acestui comitet este „să adopte o viziune comună asupra politicii de parcare, la scară metropolitană [...], astfel încât să controleze utilizarea autoturismelor și să redea spațiul public oamenilor.” Participarea tuturor autorităților publice la un cadru instituțional permite atingerea consensului politic. Transparența și neutralitatea cadrului reprezintă un factor major al succesului. Comitetul intenționează să producă o carte albă privind parcare, care să definească principiile pentru politica de parcare care să fie integrată în PMUD.

**Autor:** Ellie Deloffre and Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, colectat de by Polis  
**Imagine:** Alexandre Traisnel, MEL



## PASUL 9 : Pregătiți adoptarea și finanțarea planului

- 9.1 Elaborati planuri financiare și conveniți asupra modului de distribuție a costurilor
- 9.2 Finalizați și asigurați calitatea documentului „Plan de Mobilitate Urbană Durabilă”

Pregătiți adoptarea  
și finanțarea planului

09

Planificarea măsurilor

© Rupprecht Consult 2019

După o primă estimare a costurilor într-o fază anterioară, este momentul elaborării de planuri financiare concrete pentru toate acțiunile. Pe baza convențiilor organizației dumneavoastră, o schemă financiară detaliată poate fi inclusă în PMUD în sine sau face parte dintr-un proces separat. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă rezumă rezultatele tuturor activităților anterioare. După integrarea ajustărilor pe baza feedback-ului părților interesate și a cetățenilor și a unui control final de calitate, documentul trebuie să fie adoptat în mod oficial de către reprezentanții politici.

### ACTIVITATEA 9.1: Elaborati planuri financiare și conveniți asupra modului de distribuție a costurilor

#### Context

Implementarea acțiunilor de Mobilitate Urbană Durabilă necesită un plan financiar solid care definește modul de finanțare a acțiunilor PMUD, inclusiv estimările detaliate ale costurilor care au fost pregătite în Activitatea 7.2 și sursele de finanțare și de subvenție identificate în Activitatea 8.2. În ceea ce privește zona urbană funcțională a unui oraș, finanțarea și subvenționarea trebuie să provină din diferite surse municipale, regionale, naționale, private și multilaterale. Asigurarea sustenabilității pe termen lung a măsurilor PMUD necesită o potrivire strategică a nevoilor de finanțare ale măsurilor cu bugetele publice și o diversitate de instrumente de finanțare, împrumuturi municipale, împrumuturi de utilitate publică și, uneori, capitaluri din sectorul privat. Datorită orizontului de lungă durată a unui PMUD, este adesea utilă planificarea finanțării în faze, cu detalii suficiente pentru măsurile din prima fază, pentru a atrage finanțare și subvenționare din surse publice și private.

Etapa corespunzătoare a proiectelor este necesară pentru a trece efectiv la implementare și pentru a asigura sustenabilitatea finanțării pe termen lung. Când vă gândiți la potențialul de creștere a capitalului privat pentru investiții inițiale, este important să rețineți că sumele de bani sau rata dobânzii, care este plătită de obicei de sectorul privat este mai mare decât cel plătit de sectorul public. Aceasta înseamnă că sectorul privat va necesita fluxuri de revizuire mai mari (de exemplu, de la prețuri mai scumpe ale билетelor) pentru a compensa aceste costuri. Implicarea cu succes a sectorului privat necesită, de asemenea, ca sectorul public să-și asume în mod convingător și contractual riscurile adecvate, în special riscurile legate de politică. De asemenea, sectorul privat are în general un orizont de investiții mai scurt decât sectorul public și, în general, necesită un randament mai rapid al investițiilor.

**Obiective**

- Creați un plan de finanțare pentru toate măsurile PMUD, cu surse indicative de finanțare și subvenționare.
- Creați un plan de finanțare detaliat pentru acțiuni prioritare, care să conțină toate cheltuielile proiectate, inclusiv impozitele și contingentele, precum și veniturile, în funcție de o bază anuală, pe durata planului de finanțare.
- Asigurați viabilitatea financiară a acțiunilor, de asemenea, dincolo de perioada inițială de finanțare.
- Conveniți asupra distribuției costurilor și veniturilor între municipalități, autorități regionale, nivel național și operatori publici și privați.
- Pregătiți un plan detaliat de finanțare de către finanțator, pentru investițiile din prima fază.
- Planificați situațiile de urgență care să ajute la obținerea rezilienței împotriva modificărilor potențiale ale fluxurilor de venituri.
- Identificați oportunitățile de implicare a sectorului privat.
- Conveniți asupra distribuției costurilor și veniturilor între toate organizațiile implicate.

**Activități**

- Coordonați-vă cu alte municipalități, instituții regionale (acorduri de partajare a costurilor pentru serviciile de transport public transfrontalier) și la nivel național. Explorați posibilitățile de a finanța în comun măsuri.
- Evaluați potențialul implicării investitorilor din sectorul privat în capital, investiții, operațiuni sau într-o combinație a celor două.
- Pregătiți proiecțiile financiare pentru acțiuni din prima fază care includ cheltuieli de capital (investiții anticipate), precum și costuri de operare și întreținere și fluxuri de venituri aferente pe an.
- Discutați măsurile cu potențiali parteneri de finanțare și surse de finanțare pentru a vă asigura că măsurile selectate sunt bine pregătite.
- Alocați surse de finanțare și subvenționare pentru toate acțiunile, inclusiv potențialele modificări ale fluxurilor de venituri pe an; Luați în considerare angajamentul politic pentru soluționarea decalajelor de finanțare.

- Conveniți asupra acordurilor de recuperare a costurilor (raporturi, modalități) pentru sisteme și servicii partajate, cum ar fi, contribuția la costurile de operare ale serviciilor de transport public.
- Conveniți asupra distribuției costurilor și veniturilor între municipalități, autorități regionale, nivel național și operatori publici și privați.
- Pregătirea unui plan detaliat de finanțare de către finanțator, pentru investițiile din prima fază.
- Inițiați accesul la facilități de asistență tehnică, cum ar fi JASPERS/ELENA, pentru măsuri complexe care necesită studii de urmărire pentru a asigura viabilitatea și accesul la finanțe.

**Calendar și coordonare**

- După Activitatea 8.3, pornind de la acțiunile convenite cu responsabilitățile și calendarul lor.
- Se bazează pe și aprofundează costurile financiare directe estimate ale acțiunilor și surselor de finanțare identificate (Activitatea 8.2).

**Listă de verificare**

- ✓ Planuri financiare detaliate pregătite și agreate pentru acțiunile care necesită finanțare în prima fază a implementării PMUD
- ✓ Angajament obținut de la entitățile publice relevante pentru alocarea unui buget public suficient pentru a completa golurile de finanțare dobândite.
- ✓ Dacă este necesar, cererea inițială pentru surse de finanțare pentru fezabilitate, piață sau alte studii pentru pregătirea proiectului finalizat.
- ✓ Durabilitatea financiară a proiectelor asigurată.
- ✓ Divizarea costurilor și a beneficiilor între actorii relevanți agreată.



## EXEMPLU DE BUNA PRACTICĂ

## Barcelona, Spania: Finanțare și subvenționare europeană pentru reînnoirea transportului public din Barcelona

Municipalitatea și operatorul de transport public (TMB) din Barcelona se poate baza pe un plan solid de finanțare și subvenționare pentru reînnoirea parcului de autobuze. Operatorul local de transport a primit sprijinul financiar al ELENA (Asistență europeană pentru energie locală), care a oferit o subvenție de aproape 1,5 M € pentru acoperirea studiilor de pregătire (2011 - 2015), pentru o reamenajare la scară largă a dizelelor și autobuzelor CNG în hibridi. În 2019, Banca Europeană de Investiții (BEI) a acordat un împrumut de 73,5 M € către TMB pentru a achiziționa 254 de autobuze curate (complet electrice, hibride și CNG). Reînnoirea flotei de transport public contribuie la îmbunătățirea calității aerului din Barcelona.

**Autor:** Josep Maria Armengol Villa, TMB, colectat de PÓLIS  
**Imagine:** TMB

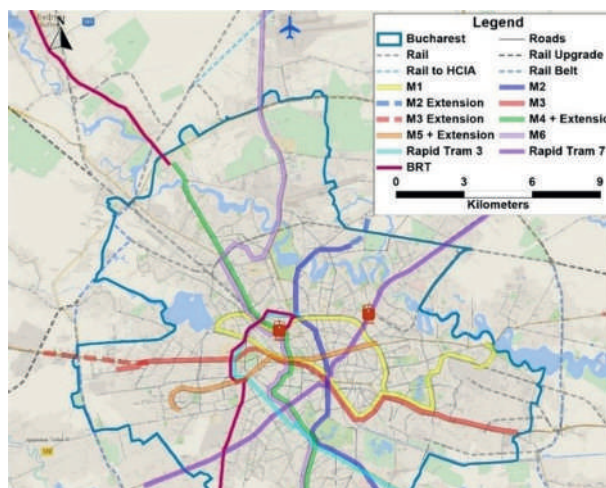


## EXEMPLU DE BUNA PRACTICĂ

## București/Ilfov, România: Implementarea PMUD bazată pe o planificare bugetară anuală completă

Pe baza datelor amănunțite și a analizei problemelor, a fost definită o listă de domenii prioritare pentru PMUD. Acest lucru a dus la o serie de măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură incluse în PMUD-ul final. A fost realizată o estimare a costurilor pentru fiecare măsură, identificând astfel scala investiției totale necesare punerii în aplicare a Planului, care trebuie pusă în raport cu sursele de finanțare disponibile. PMUD a servit drept instrument principal pentru a identifica prioritățile pentru programarea fondurilor UE până în 2030. Acestea trebuiau luate în considerare în paralel cu finanțarea de stat, cheltuielile de capital, de către administrația București și Ilfov, împrumuturile de la IFI (BEI/BERD) și veniturile suplimentare din strategia de parcare propusă. Între timp, a fost posibil să se definească bugetul necesar pentru subvențiile de exploatare a transportului public și, de asemenea, întreținerea rețelei în aceeași perioadă.

**Autor:** Alan O'Brien, EIB/JASPERS, colectat de Rupprecht Consult  
**Imagine:** Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI





## ACTIVITATEA 9.2: Finalizați și asigurați calitatea documentului „Plan de Mobilitate Urbană Durabilă”

### Context

Echipa de proiect va avea sarcina de a compune versiunea finală a documentului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Pentru a se asigura că acordurile anterioare sunt bine reflectate, proiectele dincluse în document trebuie revizuite intern și de către părțile interesate importante. Înainte de adoptarea și publicarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, accentul se pune pe asigurarea la o înaltă calitate și finalizarea documentului pentru implementarea și diseminarea sa ulterioară. În această etapă, ultimele rafinări și îmbunătățiri ar trebui să precede documentul final care urmează să fie publicat.

### Obiective

- Garantați calitatea înaltă a documentului PMUD.
- Asigurați-vă că opiniile părților interesate-cheie și ale publicului larg au fost luate în considerare suficient în document.
- Finalizați documentul PMUD, astfel încât să fie gata de adoptare de către organele politice și de eliberare a publicului.

### Activități

- Compilați o schiță a PMUD. Aspectele sugerate pentru a fi incluse în document sunt:
  - Fundament, context local și scurtă privire asupra procesului de dezvoltare (inclusiv implicarea părților interesate și a cetățenilor)
  - Rezultatele analizei situației existente a mobilității și exercițiul elaborării scenariului
  - Viziunea, obiectivele și țintele cheie
  - Pachetele de măsuri cu acțiunile lor (inclusiv calendarul, responsabilitățile și uneori finanțarea)
  - Schema de monitorizare și evaluare
- Priviți întregul document și verificați calitatea și potențialul pentru rezultate eficiente. Luați în considerare utilizarea auto-evaluării PMUD online (consultați Instrumentele de mai jos) sau o recenzie

internă cu colegii, pentru a asigura o bună calitate a planului.

- Verificați dacă opiniile și rezultatele procesului de implicare a părților interesate și a cetățenilor sunt integrate în întregul document.
- PMUD trebuie, de asemenea, să fie evaluat cu atenție la cerințele procedurale (de exemplu, dacă există la nivel național) și să obțină conformitatea cu directiva CE privind evaluarea strategică de mediu (SEA). În anumite țări, este necesară și o consultare publică în acest moment.
- Realizați modificările finale în cooperare cu părțile interesate cheie. Obțineți un document care primește sprijin politic și public larg, de exemplu prin adaptarea unor aspecte sensibile care ar împiedica factorii de decizie cheie să-l susțină. Dar aveți grijă să nu-l diluați prea mult, este esențial să fie suficient de ambițios pentru a-și atinge obiectivele de sustenabilitate.
- Finalizați documentul PMUD.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Includeți recenzori externi cu experiență în Planificarea Mobilității Urbane Durabile pentru a analiza calitatea documentului.
- Alocați o imagine PMUD-ului dumneavoastră pentru a comunica ideea de bază, pentru a crea o vizibilitate constantă și a ajuta cetățenii și părțile interesate să îl recunoască și să și-l amintească. Imaginea poate include un titlu captivant, dezvoltarea unei identități vizuale, a unei teme și a unei scheme de culori și proiectarea unui logo dedicat (a se consulta exemplele de mai jos).
- Dezvoltați o versiune scurtă a documentului.
- Adăugați orașul dumneavoastră în baza de date Eltis a orașelor cu planuri de mobilitate urbană durabile: [www.eltis.org/mobility-plans/city-database](http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database)

### Calendar și coordonare

- Analiza calității atunci când este disponibil draftul avansat al documentului PMUD.

### Listă de verificare

- ✓ Forma finală a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă redactată.
- ✓ Reexaminarea internă și a părților interesate finalizată.
- ✓ Evaluarea calității finalizată.
- ✓ Modificări finale finalizate.

### Schema de Auto-Evaluare PMUD



Pentru a analiza calitatea procesului de planificare în scopul de a vă dezvolta Planul final de Mobilitate Urbană Durabilă, se recomandă utilizarea instrumentului online de auto-evaluare PMUD. Instrumentul poate fi utilizat în toate etapele ciclului de planificare - atât pentru evaluarea și îmbunătățirea planificării mobilității în fazele de început, cât și în timpul procesului, precum și pentru evaluarea calității PMUD-ului înainte de finalizarea acestuia. Auto-evaluarea constă în seturi de întrebări adaptate, în funcție de contextul și interesele dumneavoastră de planificare. După completarea chestionarului, pagina cu rezultate vă va arăta cât de bine îndeplinește documentul dumneavoastră principiile unui PMUD, permițându-vă să identificați punctele tari și punctele slabe ale abordării dumneavoastră. Acesta vă va oferi sfaturi personalizate pentru îmbunătățiri suplimentare, exemple de bune practici și link-uri către îndrumări pentru situația dumneavoastră specifică. Pentru a asigura un feedback divers asupra documentului final, autoevaluarea PMUD ar trebui completată de mai multe persoane din echipa de bază a PMUD.

Link către auto-evaluarea PMUD:  
[www.eltis.org/mobility-plans](http://www.eltis.org/mobility-plans)

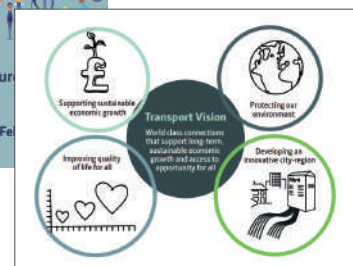
### EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Manchester, Malmö, Budapesta, Viena: PMUD-uri premiate cu un design remarcabil

Unul dintre PMUD-urile premiate, cu un design remarcabil, este Greater Manchester. Transport for Greater Manchester (TfGM) a utilizat o combinație de expertiză internă și suport extern pentru crearea de imagini atrăgătoare, păstrând totodată flexibilitate pentru a face rapid actualizările necesare. Materialul de sine stătător, inclusiv pagina de acoperire PMUD, a fost realizat de un consultant de proiectare. Pentru imaginile legate de evoluția conținutului PMUD, inclusiv hărți, infografii și imagini, a fost utilizată echipa de proiectare internă a TfGM. Acest lucru a permis TfGM să perfecționeze rapid conținutul și să continue adoptarea aceleiași formatare în toate actualizările, păstrând consecvența între documentele TfGM atunci când se referă la PMUD.

Informații despre abordările de proiectare ale Malmö, Budapesta și Viena pot fi consultate în anexă.

**Autor:** Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, colectat de Polis  
**Imagine:** Transport for Greater Manchester

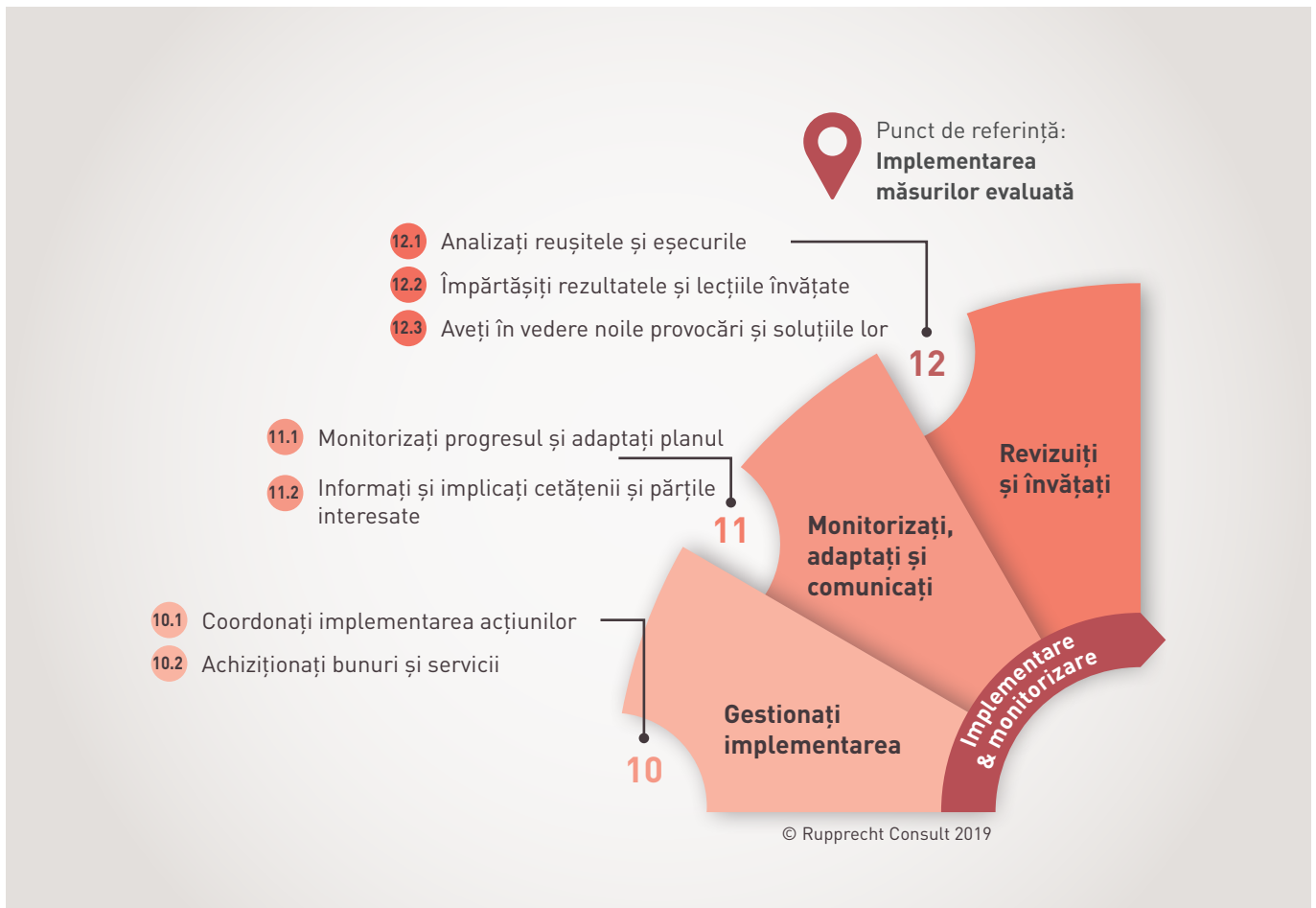


## Punct de referință: Plan de Mobilitate Urbană Durabilă adoptat

Cea mai importantă etapă a procesului de planificare este adoptarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă printr-o coaliție politică cât mai largă. PMUD trebuie să fie susținut de către reprezentanții politici aleși ai organismului/organismelor responsabile de dezvoltare (de exemplu, Consiliul Local, administrațiile vecine, Consiliul Regional). Acesta este un pas cheie în încurajarea acceptării, responsabilizarea acestora și furnizarea unui cadru agreat pentru implementarea măsurilor. Procesul de adoptare poate dura câteva luni și va depinde de cadrul de reglementare național și de structura administrativă. Odată adoptat, PMUD-ul final merită sărbătorit alături de comunitatea locală. Ați putea organiza un eveniment în care părțile interesate, publicul larg și mass-media (locale) să fie invitate și documentul final să fie prezentat public.



# FAZA 4: Implementare și Monitorizare



A patra fază se concentrează pe implementarea măsurilor și acțiunilor conexe definite în PMUD, însoțite de monitorizare, evaluare și comunicare sistematică. În cadrul acesteia, acțiunile sunt puse în practică răspunzând la următoarele întrebări:

## Cum putem gestiona corespunzător?

Departamentele și organizațiile responsabile planifică detaliile tehnice ale acțiunilor lor, conduc implementarea și achiziționează bunuri și servicii, dacă este nevoie. Întrucât acest lucru implică adesea un număr mare de actori, coordonarea generală a procesului de implementare necesită o atenție deosebită.

## Cum facem acest lucru?

Monitorizarea sistematică va clarifica dacă lucrurile merg conform planului, permițând luarea de măsuri corective dacă este necesar. Schemele de mobilitate inovatoare pot reprezenta o mare perturbare (precum și un beneficiu mare) pentru călătorii zilnici.

Înțelegerea opiniei publice, bazată pe un dialog activ în două sensuri, este crucială pentru un proces de implementare de succes.

## Ce am învățat?

Ultima etapă a ciclului PMUD constă în revizuirea succeselor și a eșecurilor, discutarea acestor rezultate cu părțile interesate și publicul, precum și analiza noilor provocări și soluții.

Punctul de referință „Implementarea măsurilor evaluată” încheie ciclul PMUD - oferind în același timp lecții pentru următorul proces PMUD.





## PASUL 10: Gestionarea implementării

- 10.1 Coordonați implementarea acțiunilor
- 10.2 Achiziționați bunuri și servicii

După adoptarea PMUD, începe etapa de implementare. Întrucât Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, acesta oferă un cadru solid pentru aceste activități, dar nu specifică în detaliu modul în care se va implementa fiecare acțiune și ce trebuie să se achiziționeze. Aceste sarcini de implementare, adesea complexe, nu sunt îndeplinite de obicei de „echipa PMUD”, ci de departamentele tehnice responsabile. Prin urmare, o bună predare către implementatorii tehnici și o coordonare eficientă a tuturor activităților de implementare de către echipa de bază este importantă pentru a asigura o abordare coerentă. De exemplu, în timp ce achiziția de bunuri și servicii este un proces standard în orice administrație publică, ofertarea de produse inovatoare sau „achiziții ecologice” necesită adesea atenția echipei principale pentru a asigura introducerea cu succes a acestor noi produse și abordări de achiziții.

### ACTIVITATEA 10.1: Coordonați implementarea acțiunilor

#### Context

Un Plan bun de Mobilitate Urbană Durabilă nu duce automat la rezultate bune, ci la implementarea cu succes a pachetelor și acțiunilor de măsuri identificate. Pentru a realiza obiectivele în mod eficient, trebuie aplicat un management adecvat pentru supravegherea implementării și gestionarea riscurilor. Acest lucru necesită acorduri cu toți actorii implicați în implementarea acțiunii, precum și predarea de către echipa principală a PMUD către personalul tehnic și comunicarea periodică cu aceștia, pe toată durata punerii în aplicare a acțiunilor.

#### Obiective

- Formalizarea rolurilor actorilor implicați în implementarea măsurilor.
- Asigurați o coordonare solidă între toate părțile implicate.

- Facilitarea unui proces și a unei secvențe de implementare eficiente și eficace.
- Abordarea potențierilor riscuri.
- Asigurarea transparenței punerii în aplicare.

#### Activități

- Rămâneți activ pentru ca echipa principală a PMUD să asigure continuitatea între dezvoltarea și implementarea procesului. Continuați să vă întâlniți în mod regulat (de exemplu, lunar) pe parcursul fazei de implementare, pentru a păstra o imagine de ansamblu bună în ceea ce privește progresele și planificați activitățile de urgență în cazul în care acțiunile nu sunt în curs..



- Predați fișele informative care descriu aspectele cheie ale fiecărei acțiuni departamentelor și instituțiilor responsabile de implementarea lor. Dacă nu au fost deja elaborate, pregătiți astfel de fișe tehnice. (Pentru informații despre ce trebuie inclus în astfel de fișe tehnice, consultați Activitatea 8.1 și 8.3, unde sunt de obicei elaborate.)
- Conveniți asupra procedurilor și responsabilităților de management. Fiecare acțiune ar trebui să aibă o singură persoană responsabilă de gestionarea implementării sale. Asigurați-vă că fiecare manager de acțiune rezumă acordurile într-un plan de lucru care deservește drept un cadru comun pentru toate părțile implicate în implementarea acțiunii..
- Evaluați riscurile și planificarea situațiilor de urgență (continuarea analizei în Activitatea 8.3). Ce acțiuni au efecte puternice asupra altor acțiuni, astfel încât întârzierile să reprezinte un risc pentru succesul întregului PMUD? Cum puteți reacționa dacă apar întârzieri?
- Mențineți un contact personal regulat cu managerii acțiunilor. Conveniți asupra unui format și stabiliți cât de des puteți obține actualizări asupra situației de la aceștia (de exemplu, apeluri telefonice scurte informale doar între coordonatorul PMUD și managerul de acțiune, pentru a evita supraîncărcarea birocratică). În caz de dificultăți, intensificați comunicarea, oferiți suportul necesar și folosiți backup-ul decidentului pentru a aplica implementarea acțiunilor.
- Organizați întâlniri periodice pentru a verifica starea generală a implementării acțiunii. Întâlnirile cu grupul tuturor managerilor de acțiune ar trebui să fie organizate anual.



Imagine © BKK Centre for Budapest Transport

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Legați gestionarea implementării acțiunii de sisteme de gestionare a performanței mai largi, din cadrul administrației.

### Calendar și coordonare

- Pe durata întregii faze de implementare.

### Listă de verificare

- ✓ Înmânarea fișelor tehnice de acțiune implementatorilor.
- ✓ Etapele de coordonare și implementare pentru fiecare acțiune agreeate.
- ✓ Riscuri evaluate și activități de urgență planificate.
- ✓ Procedurile de actualizare periodică a situației de către managerii de acțiune stabilite.

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## West Yorkshire, Marea Britanie: Managementul proiectelor pentru a asigura un dialog constant

În West Yorkshire (WYCA), structura pentru pregătirea și implementarea PMUD este definită într-o organigramă: Executivul pregătește PMUD, precum și programe de implementare. Deciziile sunt luate de politicieni. Un comitet pentru transport acționează ca un comitet de proiect; supraveghează pregătirea și implementarea PMUD. Un comitet separat de investiții ia decizii cu privire la finanțarea pentru implementarea proiectelor PMUD. Managerul de proiect (WYCA) este responsabil pentru implementarea pachetului de lucru tematic, responsabil de dezvoltarea elementelor PMUD. Coordonarea se face prin discuții lunare cu ofițerii și prin întâlniri bi-lunare cu consiliul politic și consultări cu publicul și părțile interesate.

**Autor:** Steve Heckley, WYCA, colectat de Polis  
**Imagine:** West Yorkshire Transport Strategy 2040



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Groningen, Olanda: Parteneriat public-privat regional pentru coordonarea și cooperarea acțiunilor

PMUDul din Groningen își are rădăcinile într-o lungă tradiție de planificare durabilă pentru oraș și regiune. Pentru coordonarea punerii în aplicare a acțiunilor, Groningen a înființat în mod oficial un organism abilitat numit Groningen Bereikbaar: un parteneriat public-privat pentru un Groningen durabil și accesibil. Organismul se asigură că toate părțile cooperează eficient și își coordonează activitatea în cadrul diferitelor proiecte legate de transport. Organismul a reușit să obțină sprijin politic, creșterea angajamentului și punerea în comun a celor mai bune cunoștințe disponibile din sectorul public și privat, mediul academic, cetățeni și diferite grupuri de părți interesate.

**Autor:** UBC, bazat pe GroningenBereikbaar.nl.  
**Imagine:** Jeroen van Kooten



**EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ****Brno, Republica Cehă: Instrument de monitorizare PMUD pentru implementarea acțiunilor**

Instrumentul de monitorizare PMUD este o aplicație de baze de date spațială (GIS), atât pentru experți, cât și pentru cetățeni. Conține informații despre toate investițiile din planul de acțiune (buget, anul realizării etc.) și permite analiza detaliată a acestor date. Experții (majoritatea părților interesate) folosesc instrumentul pentru gestionarea implementării PMUD. Instrumentul permite cooperarea simultană a tuturor părților interesate pe o singură platformă, astfel încât există o economie semnificativă de timp și o coordonare îmbunătățită a implementării. Cetățenii pot folosi aplicația ca sursă de informații despre implementarea PMUD. Utilizarea ca instrument de participare publică este în prezent în curs de dezvoltare.



**Autor:** : Lukáš Báča, City of Brno, colectat de Rupprecht Consult  
**Imagine:** Kateřina Nedvědová, City of Brno

**ACTIVITATEA 10.2: Achiziționați bunuri și servicii****Context**

O parte crucială a punerii în aplicare o reprezintă achiziționarea de bunuri și servicii necesare pentru măsurile și acțiunile PMUD. Achiziționarea este un proces standard în orice administrație publică, de obicei susținută de personal specializat, dar ofertarea de produse inovatoare sau „achiziții ecologice” necesită atenția echipei de bază a PMUD. Din pricina sumelor mari pe care orașele din Europa le cheltuiesc pentru aceasta, este o pârgie puternică în sine pentru a sprijini tranziția mobilității urbane. Puterea de cumpărare a orașelor și regiunilor poate crea o cerere critică pentru bunuri, servicii și modele de afaceri inovatoare și ecologice, precum vehicule cu emisii reduse sau soluții de mobilitate comună. Dacă sunt executate în mod corespunzător, achizițiile publice pot adăuga valoare atât prin minimizarea impactului negativ social și asupra mediului, cât și prin permiterea pătrunderii pe piață a produselor și serviciilor inovatoare.

**Obiective**

- Asigurați din timp achiziționarea eficientă a tuturor bunurilor și serviciilor necesare pentru implementarea acțiunilor.
- Reduceți la minimum impactul negativ social și de mediu al deciziilor de cumpărare.

- Facilitați diseminarea și promovarea noilor tehnologii și servicii durabile.

**Activități**

- Evaluați și definiți nevoile reale ale orașului, care ar trebui să fie punctul de plecare al oricărei achiziții. Achizitorii vor trebui să colaboreze strâns cu departamentele tehnice pentru a defini funcții care pot fi traduse corect într-un proces de achiziții eficient.
- Garantați cunoașterea aprofundată a cadrului legal național și european pentru achizițiile publice durabile, pentru a evita orice încălcare a legii care ar putea complica și întârzia procesul de implementare.
- Determinați metodele de achiziție și intervalul de timp pentru fiecare bun sau serviciu, definirea modului în care acesta trebuie derulat și tipul de contract necesar. Luați în considerare achizițiile comune cu alte autorități care pot duce la scăderea prețurilor din cauza economiilor de scară.

- Setarea specificațiilor tehnice, utilizând criterii bazate pe performanță care descriu funcția de care aveți nevoie în loc de produse specifice. Luați în considerare adăugarea aspectelor de durabilitate, fie ca cerințe minime, fie ca niște criterii de atribuire care vă ajută să obțineți un scor mai mare. Folosiți costul ciclului de viață, în loc de prețul de achiziție doar, ca un criteriu de cost. Acest lucru descrie mai bine costurile reale pentru dumneavoastră în calitate de cumpărător și, în același timp, favorizează adesea alegeri durabile, de ex. vehicule cu consum redus (și deci cu emisii reduse).
- Publicarea ofertei și trecerea prin procesul de selecție și excludere a ofertanților.
- Asigurarea transparenței procesului de achiziții publice pentru a spori sprijinul public și politic.

#### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Luați în considerare utilizarea metodelor de achiziție inovatoare pentru produse și servicii extrem de inovatoare care nu sunt ușor disponibile pe piață. Metodele adecvate includ:
  - Cerere de informații - o metodă de a colecta informații despre posibile soluții înainte de a începe un proces formal de achiziții.

- Achiziții pre-comerciale - care provoacă industria să dezvolte noi soluții care nu există încă pentru nevoile sectorului public.
- Achiziții publice de soluții inovatoare - unde orașul acționează ca un adoptator timpuriu de soluții inovatoare care nu sunt încă disponibile pe scară largă pentru a facilita răspândirea lor pe piața de masă.

#### Claendar și coordonare

- Achiziția publică este de obicei una dintre primele părți ale punerii în aplicare a acțiunii, dar relevantă pe parcursul întregii etape de implementare, în funcție de momentul diferitelor acțiuni.

#### Listă de verificare

- ✓ Nevoile de achiziții ale orașului sunt clar definite și agreate.
- ✓ Lista ce include personalul și expertiza acestora pentru a conduce procesul de achiziții este definită.
- ✓ Specificațiile pentru oferte sunt definite.
- ✓ Oferte lansate, depuneri evaluate și ofertanți selectați.



#### Modele de criterii pentru Achiziții Publice Ecologice

Criteriile APE pentru UE sunt elaborate pentru a facilita includerea cerințelor ecologice în documentele de licitație publică. În timp ce criteriile adoptate pentru APE vizează atingerea unui echilibru bun între performanța de mediu, considerațiile privind costurile, disponibilitatea pieței și ușurința verificării, autoritățile contractante pot alege, în funcție de nevoile și nivelul de ambiție ale acestora, să includă toate sau numai anumite cerințe în documentele de licitație.

Pentru mobilitatea urbană, există șabloane de criterii pentru următoarele domenii. Fiecare dintre ele constă din mai multe subcategorii, de ex. achiziția de autobuze, mașini, alte vehicule etc. în documentul privind transportul rutier. Sunt disponibile în toate limbile UE.

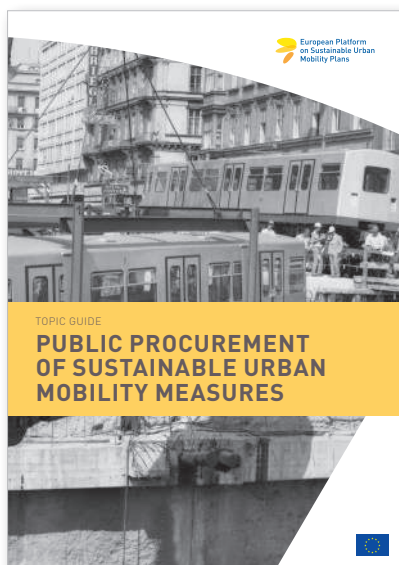
- Proiectare, construcție și întreținere de drumuri
- Iluminat rutier și semne de circulație
- Transport rutier

Pentru mai multe informații: [https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu\\_gpp\\_criteria\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm)

## Abordări cu privire la achizițiile publice durabile

**Figura 36:** Prezentare generală a abordărilor privind achizițiile publice durabile (Rudolph, F., Werland, S., 2019. Achiziții publice pentru măsuri de mobilitate urbană durabilă.)

Abordare	Obiectiv	Exemple	Comentarii
<b>Redirecționați investițiile către moduri de mobilitate durabilă</b>	Conversia sistemului de transport către moduri durabile	Axați investițiile pe transportul public și modurile active, mai degrabă decât pe mobilitatea individuală motorizată	Aceasta ar putea fi o decizie politică cu influență limitată sau fără influență din partea agenților de achiziții publice
<b>Achiziționați servicii în loc de produse (achiziții funcționale bazate pe rezultate)</b>	Reduceți costurile directe; economisiți spațiul urban scăzut	Folosiți flota pentru închirierea mașinilor în locul mașinilor proprii pentru administrația publică	Utilizați cerințe funcționale și legate de performanță pentru a descrie specificațiile
<b>Achiziționați produse și servicii mai durabile</b>	Creșteți eficiența produselor și preferați produsele ecologice	Utilizați emisiile de CO <sub>2</sub> , zgomotul, PM și NO <sub>x</sub> sub formă de criterii de atribuire Reconfigurați tramvaiele sau autobuzele existente pentru a crește eficiența energetică Folosiți materiale reciclate pentru construcția drumurilor și a traseelor pentru biciclete	Legislația europeană permite aplicarea unor criterii suplimentare de atribuire peste prețul cel mai mic
<b>Creșteți calitatea produselor și serviciilor</b>	Creșteți atractivitatea transportului public	Criterii de calitate pentru transportul public (vehicule silențioase, informații despre pasageri la bord, WiFi etc.)	
<b>Achiziționați produse și servicii inovatoare</b>	Introduceți inovațiile pe piață	Achiziționați de autobuze electrice Contractați furnizori pentru partajarea bicicletelor ca parte a sistemului de transport public	Municipalitățile au putere de piață în multe domenii, cum ar fi transportul în comun Achizițiile pot necesita gestionarea riscurilor



Îndrumare suplimentară și abordări pas cu pas pentru achiziții publice durabile pot fi consultate în Ghidul - **Achiziții Publice pentru Măsuri de Mobilitate Urbană Durabilă.**



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

# Regiunea Piedmont, Italia: Achiziție comună pentru 19 autobuze electrice urbane

Regiunea Piedmont a aplicat o abordare de achiziții comune pentru introducerea autobuzelor electrice în flotele operatorilor de transport regionali. Au fost urmați cinci pași:

- Propuneri de proiecte solicitate operatorilor de transport public;
- Studiu de piață pentru identificarea furnizorilor;
- Faza de precalificare cu apel pentru oferte de la furnizori;
- Selectarea furnizorilor;
- Propuneri solicitate de la furnizori selectați.

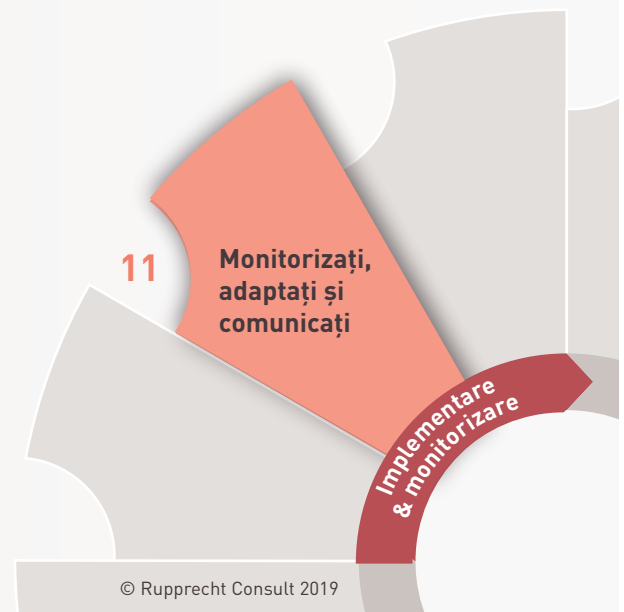
Licitația a fost acordată societății BYD EUROPE B.V., care a semnat contracte independente cu fiecare dintre companiile de transport public implicate. Regiunea a finanțat 90%, iar operatorii 10% din costul de achiziție a autobuzului. Economii preconizate ale Regiunii sunt de aprox. 50.000 EUR pe o perioadă de 10 ani și 769 tone CO<sub>2</sub> / an.

**Autor:** Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, colectat de ICLEI  
**Imagine:** The Piedmont Region



## PASUL 11: Monitorizați, adaptați și comunicați

- 11.1 Monitorizați progresul și adaptați planul
- 11.2 Informați și implicați cetățenii și părțile interesate



© Rupprecht Consult 2019

Monitorizarea continuă este o caracteristică principală a Planificării Mobilității Urbane Durabile, care crește eficiența procesului și contribuie la o calitate mai mare a implementării. Pentru a asigura o etapă de implementare reușită, trebuie să setați o valoare de bază înainte și să începeți cu monitorizarea timpurie pentru a putea reacționa corect la schimbări. Rezultatele monitorizării trebuie să contribuie la procesul de optimizare a implementării ulterioare și ar trebui comunicate cetățenilor și părților interesate. În timpul acestei etape, publicul larg este de obicei direct afectat de implementarea acțiunii pentru prima dată și, prin urmare, exprimă un interes ridicat pentru aceasta. În consecință, comunitatea locală are nevoie de angajare și informare periodică.

### ACTIVITATEA 11.1: Monitorizați progresul și adaptați planul

#### Context

Au fost definite aranjamente mai largi de monitorizare și evaluare, iar colectarea datelor a fost realizată înainte de adoptarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (Activitățile 3.1, 6.1 și 7.3). Odată cu punerea în aplicare a acțiunilor, este momentul să aplicați regulat instrumentele de monitorizare selectate și să verificați quantumul progreselor realizate în atingerea obiectivelor. Prin monitorizare și reflecție periodică, problemele pot fi identificate din timp și se pot face adaptări. Tipul de adaptare pe care să îl aplicați depinde de situația specifică și contextul local al fiecărui oraș și de PMUD-ul său. Flexibilitatea este necesară în timpul procesului PMUD pentru a garanta că sunt luate în considerare noile evoluții și perspective. Ar putea fi disponibile măsuri sau acțiuni noi și mai bune care ar putea aborda o provocare specifică a orașului sau noi cunoștințe ar putea face o măsură învechită.

Motivul pentru adaptarea punerii în aplicare a măsurilor ar putea include factori interni cu privire la planificare (de exemplu, timp sau buget) sau diverse tipuri de factori externi (de exemplu, dezacord public cu o acțiune, legislativ politic, procese de reglementare sau activități de planificare care pot influența procesul, noile tehnologii etc.).

#### Obiective

- Identificați problemele, blocajele și a alte provocări pentru implementarea la timp.
- Urmăriți progresul în realizarea obiectivelor.
- Adaptați la noile dezvoltări tehnologice, juridice, de finanțare sau politice.
- Adaptați și optimizați procesul de implementare.

## Activități

- Urmăriți activitățile de implementare printr-un contact personal regulat cu managerii de acțiune (a se consulta Activitatea 12.1).
- Măsurați regulat indicatorii dumneavoastră în funcție de metodele de colectare a datelor și frecvența definite în Activitatea 7.3. Utilizați indicatorii la nivel de măsură pentru a monitoriza progresul măsurilor individuale sau pachetele de măsuri pentru atingerea obiectivelor acestora (la fiecare 1-5 ani, în funcție de tipul de măsuri). Utilizați indicatorii strategici pentru a monitoriza progresul în direcția obiectivelor dumneavoastră generale ale PMUD (de obicei o dată la 1-2 ani). În ambele cazuri, comparați măsurătorile cu valorile de bază înainte de începerea implementării - luând în considerare și alți factori care contribuie - pentru a estima impactul măsurilor dumneavoastră.
- Țineți pasul cu noile evoluții, cum ar fi modificările din reglementările, tehnologiile, finanțarea sau politica locală națională. Gândiți-vă regulat la ce înseamnă tendințele actuale pentru activitățile dumneavoastră.
- Fiți flexibil în ceea ce privește actualizarea măsurilor și modificarea activităților de implementare. Este posibil să fie nevoie să le adaptați datorită:
  - Dificultăți în activitățile de implementare. Dacă, de exemplu, o măsură se confruntă cu o opoziție puternică, luați în considerare transformarea ei într-un experiment temporar care va fi evaluat în mod corespunzător după o anumită perioadă de timp (de exemplu, un an), apoi îl păstrați sau îl întrerupeți în funcție de rezultate. Adesea, opoziția scade odată ce oamenii se obișnuiesc cu schimbarea și văd care sunt avantajele (cum ar fi în cazul prețurilor rutiere la Stockholm).
  - Măsuri specifice sau întreg PMUD care nu ating obiectivele importante. Dacă măsuri individuale din întregul set de măsuri PMUD se dovedesc a fi mai puțin eficiente așa cum se presupune, investigați motivele și ajustați-le în timp. Dacă, de exemplu, pistele noi pentru biciclete, protejate, nu sunt utilizate atât cât au fost orientate, aflați dacă ceva nu este în regulă sau dacă legăturile importante care duc la ele lipsesc și reacționați în consecință. Dacă poluarea aerului din orașul dumneavoastră stagnează în ciuda eforturilor depuse, de exemplu, deoarece creșterea economică permite din ce în ce mai multor

persoane să dețină o mașină, luați în considerare consolidarea sau adăugarea de măsuri pentru îmbunătățirea calității aerului, precum taxe de parcare mai mari sau taxe de drum în combinație cu furnizarea de autobuze electrice moderne.

- Evoluții tehnologice, legale sau politice, care vă fac măsurile depășite sau fac posibile alte măsuri, mai eficiente. Noile tipuri de vehicule electrice, de exemplu, ar putea necesita o reproiectare a infrastructurii planificate sau alegerile locale ar putea face ca măsurile să redistribuie spațiul rutier care nu s-ar fi găsit cu o majoritate înainte.
- Adaptați unde este necesar, în cooperare cu managerii de acțiune. Aveți curajul de a opri o măsură dacă nu funcționează! Programul de implementare ar trebui modificat pe toată perioada de implementare, pe baza rezultatelor monitorizării.
- Enunțați clar modificările la măsurile PMUD-ului care rezultă din procesul de monitorizare și obțineți aprobarea oficială pentru cele mai importante schimbări la nivel politic.

## Activități dincolo de cerințele esențiale

- Includeți un „control sanitar” în monitorizarea implementării, ceea ce înseamnă că părțile interesate, publicul și posibii colegi din alte orașe oferă feedback cu privire la modul în care implementarea se realizează în comparație cu obiectivele și țintele PMUD-ului.
- Urmăriți monitorizarea și evaluarea într-un mod transparent, de preferință prin intermediul unei agenții independente, pentru a garanta neutralitatea și aplicând același set de indicatori care a fost utilizat în etapele anterioare. Dacă acest lucru pare nerealist (de exemplu, datorită restricțiilor bugetare), o auto-monitorizare și evaluare de către autorități este o alternativă valabilă.
- Diseminați rezultatele evaluării, în special cele ale unor măsuri noi, pentru ca alții să învețe din experiența dumneavoastră. (a se consulta Activitatea 12.2).

## Calendar și coordonare

- Proces paralel în faza de implementare.

### Listă de verificare

- ✓ Situația activităților de implementare monitorizată constant.
- ✓ Progresul în atingerea țintelor măsurilor și obiectivelor PMUD strategice evaluate la intervale regulate.
- ✓ Ajustări necesare în implementarea măsurilor identificate.
- ✓ Ajustări discutate și convenite cu actorii relevanți.

### EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Lund, Suedia: Rapoarte anuale de monitorizare care rezumă situația în atingerea țintei

Orașul Lund monitorizează îndeaproape acțiunile PMUD și le evaluează în raport cu țintele stabilite de politicieni în procesul de planificare. Numărul pietonilor, utilizarea bicicletelor, autovehiculelor și a transportului public sunt, prin urmare, măsurate anual. Un sondaj efectuat în rândul cetățenilor colectează informații despre atitudini și comportamente de mobilitate la fiecare patru ani. Când obiectivele nu sunt îndeplinite, acțiunile sunt intensificate sau sunt propuse modificări pentru anul următor.

Pentru a vizualiza și comunica rezultatele procesului de monitorizare, Lund folosește un sistem „semaforizat”: dacă acțiunile se desfășoară bine și ating obiectivele (verde), dacă au nevoie de ajustare (galben) sau dacă trebuie re-planificate/schimbate/inlocuite (roșu).

**Autor:** Anders Söderberg, City of Lund, colectat de UBC  
**Imagine:** City of Lund



### EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## San Sebastian, Spania: Platforma de monitorizare interactivă pentru PMUD

San Sebastian folosește o platformă de monitorizare a mobilității pentru a urmări progresul măsurilor PMUD. Instrumentul digital se bazează pe datele furnizate de sistemele de colectare a datelor existente, obținând estimări foarte precise și fiabile. Managerii și factorii de decizie pot obține o privire de ansamblu ușoară asupra stării generale, în timp ce aplicația le permite, de asemenea, să analizeze mai detaliat dacă sunt interesați. Progresul este vizualizat într-o formă simplă folosind culorile semaforului pentru a arăta dacă orașul se îndreaptă sau nu în direcția realizării obiectivelor PMUD-ului, sau chiar a altor strategii municipale, în zona respectivă.



**Autor:** Municipality of Donostia/San Sebastian, colectat de UBC  
**Imagine:** Municipality of Donostia/San Sebastian

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Funchal, Portugal: Monitorizarea sistematică a măsurilor pentru a spori acceptarea lor

Procesul de monitorizare a măsurilor legate de pietonalizare a inclus o evaluare teritorială axată pe accesibilitate, pentru a identifica zonele care ar putea beneficia de îmbunătățirea condițiilor pentru mersul pe jos. În plus, traficul a fost analizat pentru a identifica fluxurile de trafic și pentru a estima emisiile de poluanți atmosferici. De asemenea, s-a distribuit un chestionar pentru a evalua în continuare acceptarea măsurilor, precum și posibilul impact al acestora. Evaluarea și măsurarea măsurilor implementate au fost necesare pentru a adopta măsuri corective. Strategia s-a dovedit a fi de succes în a arăta beneficiile măsurilor și a spori acceptarea. Prin urmare, se recomandă să se utilizeze în alte locuri care ar putea beneficia de măsuri de pietonalizare.

**Autor:** Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, colectat de Polis  
**Imagine:** Municipality of Funchal; Mobility and Traffic Division



## ACTIVITATEA 11.2: Informați și implicați cetățenii și părțile interesate

### Context

Comunicarea și implicarea populației locale nu ar trebui să se încheie în etapa de planificare. Este un ingredient esențial în toate etapele procesului PMUD-ului. Pe măsură ce implementarea este realizată, este necesară comunicarea publică a progresului acțiunilor implementate, articulând contribuția la viziunea și obiectivele convenite. Cetățenii și părțile interesate care sunt direct afectate de anumite acțiuni ar trebui să fie abordate în special în acest proces. Astfel, cetățenii pot realiza conexiunea dintre aportul lor anterior la nivel strategic și detaliat și schimbările reale din orașul sau cartierul lor. Aceasta necesită o comunicare onestă, continuă și respectuoasă din partea administrației orașului către public - dar și invers: cetățenii, experții finali în îndeplinirea efectivă a măsurilor din viața reală, ar trebui încurajați și ar trebui să aibă oportunități convenabile de a împărtăși opinii constructive despre modalitățile de îmbunătățire și reglare a măsurilor. Luarea în considerare a acestor opinii în mod sincer și răspunderea la acestea favorizează un sentiment de încredere și oferă oportunități pentru îmbunătățirea procesului de implementare și a rezultatelor finale ale punerii în aplicare a măsurii.

### Obiective

- Utilizați eficient resurselor - profitând atât de expertiza profesioniștilor, cât și de cunoștințele din teren ale cetățenilor - pentru a obține cele mai bune rezultate posibile.
- Creșteți nivelul de însușire al măsurilor prin implicarea cetățenilor pe cât posibil în procesul de monitorizare și implementare
- Asigurați-vă că rezidenții sunt conștienți de implicațiile schimbărilor care vin în orașul lor, descriind beneficiile și oferind opțiuni în care vor fi posibile sau necesare modificări în obiceiurile de călătorie zilnice.

### Activități

- Discutați cu cetățenii sau părțile interesate care sunt direct afectate (pozitiv sau negativ) de o măsură planificată înainte de începerea implementării și răspundeți la îngrijorările lor. Rețineți că cei care se tem că vor fi afectați în mod natural vor face mai mult „zgomot” decât cei care beneficiază de o măsură - chiar dacă sunt în minoritate.



- Reduceți efectele negative care însoțesc implementarea (de exemplu, oferiți sprijin pentru întreprinderile afectate de construirea pe termen lung a unei noi rute de tramvai).
- Căutați modalități creative de implicare a părților interesate ori de câte ori este posibil (de exemplu, cu copiii să deseneze amprente pe pământ, marcând trasee sigure către școală).
- Informați corespunzător publicul larg cu privire la progresul implementării măsurilor. Prezentați rezultatele evaluării vizate cetățenilor și politicienilor. Prezentați un set de indicatori selectați (indicatori emoționali de bază - a se consulta Activitatea 6.1) sub formă de cifre de înaltă calitate, ușor de înțeles pentru non-experti. Oferiți o actualizare generală a stării de implementare consiliului local, la fiecare unu sau doi ani, pentru a menține PMUD-ul pe ordinea de zi (de exemplu, sub forma unui raport de stare sau a unei prezentări într-o ședință de consiliu).
- Evidențiați repere ale implementării măsurilor și sărbătoriți realizările cu comunitatea (de exemplu, un festival de stradă după pietonalizare).

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Luați în considerare opțiuni pentru „co-implementarea” măsurilor cu actori civici (de exemplu, rezidenți, întreprinderi, artiști, cluburi sportive, școli, vârstnici, școli comerciale, grupuri religioase, muzee etc.). În funcție de context, aceștia

ar putea să preia sarcini de întreținere, să ofere o muncă ușoară, să acorde acces la propriile canale de comunicare, să se angajeze în activități de instruire și îndrumare, să raporteze probleme, să prezinte evenimente, să ofere date, know-how și idei sau chiar să contribuie financiar. (crowdfunding/atragere de investiții). Consultați Ghidurile de co-implementare SUNRISE pentru mai multă inspirație și pentru o serie de exemple concrete (de exemplu, piste pentru biciclete construite de cetățeni, realizarea inițiativelor cu rezidenții, autobuzele cetățenilor, zile colective de curățare și multe altele).

### Calendar și coordonare

- Sunt necesare diferite forme de implicare a cetățenilor și a părților interesate pe întregul procesul PMUD, precum și în faza de implementare și monitorizare.

### Listă de verificare

- ✓ Cetățenii și părțile interesate care sunt direct afectate de implementarea măsurilor sunt implicați în procesul de implementare
- ✓ Soluțiile pentru atenuarea efectelor negative în timpul implementării au fost identificate și urmărite.
- ✓ Publicul general a fost informat despre progresul implementării măsurilor.

Succesul implementării măsurilor este strâns legat de o bună comunicare cu părțile interesate și cetățenii. Când vine vorba de măsuri de electrificare, cum ar fi infrastructura de taxare sau zonele cu emisii zero, rezidenții trebuie angajați și încurajați să facă parte din schimbări. Convingerea oamenilor de a-și înlocui autoturismele private cu alte opțiuni nu este simplă, întrucât nu poate fi controlată direct de autoritatea de planificare a mobilității, dar trebuie realizată cu o serie de măsuri și stimulente de comunicare. În campania dumneavoastră de comunicare, este recomandat să folosiți o marcă recunoscută și canale diferite pentru a viza diferite grupuri. Mesajele ar trebui să se axeze pe beneficiile directe pentru utilizatori (de exemplu, costurile ciclului de viață, accesul la infrastructura de încărcare etc.), mai degrabă decât pe beneficiile pentru societate. Ar trebui să faceți cunoscute pe larg toate avantajele și stimulentele existente, cum ar fi subvențiile financiare și avantajele practice oferite șoferilor de vehicule electrice (de exemplu, acces la zonele cu emisii zero, parcuri gratuite, încărcare gratuită etc.).

Mai multe informații despre cum să electrizați cu succes transportul în cadrul unui Plan de mobilitate urbană durabilă puteți găsi în Ghidul - **Electrificarea în Planificarea Mobilității Urbane Durabile**.





### Pentru informații suplimentare

**SUNRISE project, 2019.** Co-Implementation Guidelines, [www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx\\_rupprecht/SUN\\_D3.1\\_Co-implementation-Guidelines.pdf](http://www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf)

**CH4LLENGE project, 2016.** Participation manual - Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, [www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit](http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit)

**CiViTAS DYN@MO, 2016.** Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process - Experiences from the CIVITAS DYN@MO Project, [https://civitas.eu/sites/default/files/participation\\_2.0\\_in\\_the\\_sump\\_process\\_dynamo\\_web.pdf](https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf)

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Ljubljana, Slovenia: Închiderea temporară a străzii cu scopul de a reprojecța spațiului urban ca soluție permanentă

Orașul Ljubljana a profitat de Săptămâna Europeană a Mobilității din 2013 pentru a începe închiderea temporară timp de patru luni a străzii centrale Slovenska, pentru toate vehiculele motorizate. Acesta a fost un pas către transformarea spațiului urban într-o nouă stradă publică pietonală, care este accesibilă numai prin transportul public, cu bicicleta și pe jos. Acesta include mobilier urban nou și spațiu verde. Patru luni mai târziu, la sfârșitul lunii ianuarie 2014, nivelul de CO<sub>2</sub> a scăzut cu 70%, îmbunătățind calitatea vieții, calitatea aerului și nivelul de zgomot. Pe baza rezultatelor pozitive și a feedbackului publicului larg, Ljubljana a stabilit închiderea permanentă în septembrie 2015.



**Autor:** Matic Sopotnik, City of Ljubljana, colectat de EUROCITIES  
**Imagine:** City of Ljubljana

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Bologna, Italy: Novel and interactive engagement formats to involve citizens

Pe baza unei abordări pe mai multe niveluri, implicarea cetățenilor a fost principalul atu al dezvoltării unui PMUD pentru Bologna. În cadrul unui „Forum pentru mobilitate durabilă”, diverse părți interesate au fost invitate să lucreze la obiective, strategii, politici și acțiuni. În general, 55 de municipalități diferite și cetățenii lor au participat la întâlnirile publice de prezentare a PMUD; cele șase cartiere din Bologna s-au angajat în ateliere și puncte informative dedicate. Împreună cu dezvoltarea PMUD, „Proiectul PUMS Bologna Metropolitană” a urmărit implicarea tuturor actorilor și cetățenilor prin activități participative, informative și comunicative (co-implementare).



**Autor:** Catia Chiusaroli, Metropolitan City of Bologna, colectat de Polis  
**Imagine:** Metropolitan City of Bologna



Procesul PMUD reprezintă un ciclu, deoarece prezintă o dezvoltare continuă. Încheierea procesului reprezintă și începerea acestuia. Lumea - și orașul dumneavoastră - continuă să se schimbe și să se dezvolte. Chiar dacă finalizați ciclul, este important să analizați ce a mers bine și ce nu, să împărtășiți și să faceți schimb de experiențe cu cetățenii și să luați în considerare noile probleme și provocări care trebuie confruntate, precum și posibilele noi soluții pentru acesta. În această etapă, puteți afla ceea ce a mers bine și ce nu, și să preluați lecțiile învățate în planificarea mobilității urbane durabile.

## ACTIVITATEA 12.1: Analizați reușitele și eșecurile

### Context

Nu totul se dovedește exact așa cum a fost planificat - uneori este în rău, alteori în bine. Este important să vă uitați cu atenție pentru a vedea ce a mers bine și ce nu a mers bine, deoarece există ceva de învățat din fiecare experiență. Această evaluare include atât impactul eforturilor dumneavoastră asupra mobilității urbane și nu numai (nivelul de realizare a viziunii, obiectivele și țintele), precum și eficacitatea procesului de planificare în sine. Este posibil ca unul să meargă bine și celălalt să meargă greșit.

Pentru a identifica și înțelege aceste succese și eșecuri, trebuie să implicați cetățenii și să ascultați activ ceea ce spun despre proces și rezultatele acestuia. Aceste aspecte sunt esențiale pentru a învăța și îmbunătăți abilitățile și cunoștințele dumneavoastră, care, la rândul dumneavoastră, vă ajută să oferiți o bază solidă pentru următorul ciclu de planificare.

### Obiective

- Evaluați procesul de planificare, PMUD-ul și implementarea acestuia cu scopul de a înțelege ce a dus la succese și eșecuri.
- Îmbunătăți înțelegerea procesului de planificare a mobilității urbane durabilă și a impactului general asupra măsurii, cu ajutorul cetățenilor și a părților interesate.
- Adunați lecții pentru pregătirea viitoarei generații PMUD.

### Activități

- Evaluați succesele și eșecurile PMUD-ului, analizând punctele tari și punctele slabe ale tuturor fazelor și etapelor, precum și rezultatele finale ale acestora.

- Analizați procesul privind înapoi la întregul ciclu. Aceasta poate include, de exemplu, observația participativă, focus grupurile sau interviurile. Folosiți-le pentru a analiza în mod critic eficacitatea implicării părților interesate și a cetățenilor, pentru a spori activitățile de participare în etapele ulterioare și în planurile viitoare.
- Implicați activ părțile interesate și cetățenii pentru a identifica realizările și pașii improvizabili ai procesului din perspectiva lor. După ani de Planificare a Mobilității Urbane Durabile, oamenii care se află în afara procesului pot oferi o perspectivă cu totul diferită și s-ar putea să fi observat aspecte importante pe care nu le vedeți.
- Pentru evaluarea impactului, puteți începe să analizați mai larg impactul asupra măsurilor implementate, odată ce un număr suficient de rezultate sunt disponibile. Analizați ce a mers bine și ce a mers prost. Enumerați obiective și ținte strategice care nu au putut fi realizate, dar care sunt încă pe ordinea de zi
- Comunicați „lecțiile învățate” echipei de bază și părților interesate cheie (de exemplu „grupul de direcție”).
- Consolidați poveștile de succes și asigurați-vă că învățați din greșeli în următoarea rundă de planificare.

### Calendar și coordonare

- Revizuirea eficienței procesului de planificare și implicarea cetățenilor în faza de implementare.
- Verificarea impactului general (sunteți mai aproape de viziune?) după ce au fost implementate un număr suficient de măsuri.

### Listă de verificare

- ✓ Succesele și eșecurile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă evaluate
- ✓ Evaluarea implementării măsurii a fost încheiată.
- ✓ Părți interesate importante și cetățeni implicați, precum și perspective diferite obținute.
- ✓ Lecțiile învățate au fost împărtășite și comunicate.

## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

### Nantes, Franța: Evaluare cuprinzătoare a PMUD-ului precedent înainte de a începe elaborarea planului

Nantes a evaluat principalele succese și eșecuri ale planului anterior (2010-2015) pentru îmbunătățirea noului PMUD. Pentru această evaluare, regiunea metropolitană a efectuat sondaje calitative și cantitative (adresate la 20.000, respectiv 1.000 de persoane) pentru a înțelege cum s-a schimbat comportamentul de mobilitate și modul în care populația a experimentat și a observat diferitele măsuri de mobilitate implementate începând cu 2010. În plus, un grup de experți a efectuat o analiză calitativă și a tras concluzii și recomandări pentru următoarea dezvoltare PMUD. În acest proces, consultarea populației și participarea experților și a părților interesate au fost cruciale pentru buna pregătire a noului PMUD.

Autor: Lamia Rouleau-Tiraoui, Métropole de Nantes, colectat de Polis  
Imagine: Christine Blanchard





## ACTIVITATEA 12.2: Împărtășiți rezultatele și lecțiile învățate

### Context

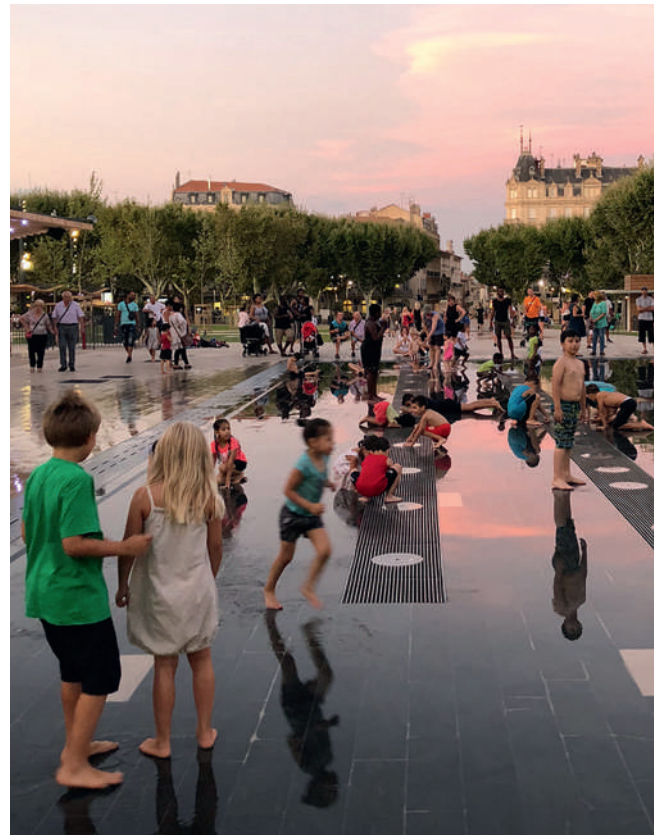
Toate orașele au punctele forte și punctele slabe și pot învăța de la alții și să-și învețe pe alții din diferite domenii și aspecte ale procesului PMUD. Împărtășirea cunoștințelor și experienței dumneavoastră ajută în primul rând orașele din Europa să avanseze și să se dezvolte împreună. În al doilea rând, vă oferă posibilitatea de a reflecta asupra experienței dumneavoastră și de a învăța de la ceilalți. Ceea ce alegeți să împărtășiți este, de asemenea, important. Oamenii sunt în general fericiți să își împărtășească succesele, dar majoritatea preferă să nu vorbească public despre eșecurile lor. Deși acest lucru este de înțeles, unele dintre cele mai bune lecții pot fi învățate din ceea ce nu a mers așa cum s-a planificat (fie în mod pozitiv sau negativ).

### Obiective

- Găsiți oportunități de a împărtăși lecțiile învățate cu alte orașe din țara, regiunea sau zona dumneavoastră lingvistică (și nu numai, dacă este posibil).
- Găsiți oportunități de a învăța din experiența altora din țara, regiunea sau zona dumneavoastră lingvistică (și nu numai, dacă este posibil). Aceasta s-ar putea baza pe conținutul, procesul sau măsurile PMUD.
- Arătați-vă disponibilitatea de a împărtăși în mod deschis experiențe mai puțin pozitive, precum și - important - ce ați învățat de la ei și cum veți face lucrurile diferit data viitoare.

### Activități

- Reflectați și documentați „lecțiile învățate”.
- Împărtășiți rezultatele analizei succeselor și eșecurilor, pentru ca alte orașe să învețe din experiența dumneavoastră.
- Accesați alte orașe din țara sau regiunea dumneavoastră cu care aveți deja relații și invitați-i să împărtășească și să facă schimb. Acest lucru ar putea fi sub forma unui simplu atelier de o jumătate de zi cu actori dintr-unul sau două orașe, invitați să împărtășească, să facă schimb și să reflecteze împreună.



imagine © Gehl

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Scrieți un studiu de caz despre un aspect din experiența PMUD a orașului dumneavoastră, pentru Eltis: <http://www.eltis.org/discover/case-studies>.
- Înscrieți-vă pe portalul CiViTAS pentru a împărtăși și a face schimb cu alții care lucrează la mobilitatea durabilă: <https://civitas.eu>

### Calendar și coordonare

- Începeți să împărtășiți din „lecțiile învățate” după ce ați avut timp să reflectați și să înțelegeți succesele și eșecurile.

### Listă de verificare

- ✓ Lecțiile învățate sunt documentate și puse la dispoziția celorlalți.



## EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Schimb de cunoștințe într-un program european de învățare pentru orașe

Programul de învățare PMUD SLP3 din cadrul CIVITAS SUMP-Up a permis orașelor mici și mijlocii să împărtășească cunoștințe și experiențe prin intermediul diferitelor activități. În urma schimburilor, Rivas-Vaciamadrid a aflat despre etapele cu privire la selectarea, prioritizarea și descrierea măsurilor și le-a urmat pentru reorganizarea sistemului său de transport public. Grupul de lucru PMUD din Kilkis a făcut trimitere la informații despre implicarea părților interesate, selectarea, monitorizarea și evaluarea măsurilor, pentru a dezvolta o metodologie de implementare eficientă. Ginosa intenționează să înființeze un grup de lucru PMUD, care să încorporeze învățătura din program în strategiile pe termen lung ale orașului și, prin urmare, să contribuie la promovarea unei regiuni Ginosa mai durabile.

**Autor:** Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, Ginosa Municipality, Eleftheria Spanou, Kilkis Municipality, colectat de ICLEI  
**Imagine:** Ana Dragutescu



## ACTIVITATEA 12.3: Aveți în vedere noile provocări și soluțiile lor

### Context

Înainte de a începe activitatea pentru următoarea generație a Planului dumneavoastră de Mobilitate Urbană Durabilă, ar trebui să luați în considerare noi provocări și soluții pentru transportul urban și mobilitatea din orașul dumneavoastră. Ați adaptat și revizuit deja procesul pe parcursul punerii în aplicare, acum aveți ocazia să vă retrageți și să vă formați o vedere mai strategică asupra modului în care s-au schimbat condițiile și așteptările - pentru a optimiza procesul de planificare și pentru a selecta măsurile pentru viitor.

După ce ați identificat locul în care vă aflați (Activitatea 12.1), trebuie să decideți acum unde doriți să mergeți și ce lecții, soluții și cunoștințe învățate doriți să preluați în ciclul următor. Experiența arată că fiecare ciclu de planificare ajută la îmbunătățirea expertizei și la creșterea eficienței următoarei etape de planificare. O primă analiză a provocărilor poate influența proiectarea noului proces de planificare și poate închide cercul dintre actualul și noul PMUD.

### Obiective

- Pregătiți-vă pentru următoarea rundă de planificare.
- Reflectați asupra experiențelor din ciclul actual de planificare, în vederea noilor provocări viitoare.

### Activități

- Luați în considerare noi provocări pentru viitor (societate, tehnologie, sistem de transport) care ar putea avea un impact asupra ciclului de planificare și a implementării PMUD. Mai ales noile dezvoltări ale tehnologiilor și utilizarea datelor ar putea duce la schimbări majore în viitorul apropiat (de ex. Mobilitatea ca serviciu, conducere automată, date mari, mobilitate partajată).
- Identificați modul în care politicile din alte domenii ar putea crea sinergii cu politica de mobilitate (utilizarea terenurilor, energie, mediu, dezvoltare economică, incluziune socială, sănătate și siguranță).
- Pregătiți-vă pentru a dezvolta următoarea generație a Planului dumneavoastră de Mobilitate Urbană Durabilă.

- Luați în considerare ce activități din Etapele 1 și 2 ale ciclului nu trebuie repetate.

### Activități dincolo de cerințele esențiale

- Identificați noile provocări care s-au dezvoltat în faza de implementare (de exemplu, prin discuții cu părțile interesate cheie, analiza datelor, eșecurile și succesele dumneavoastră identificate la 12.1).

### Calendar și coordonare

- Înainte de a începe dezvoltarea unui nou PMUD (încă din perioada de implementare a actualului).
- Luați în considerare revizuirea și actualizarea Planului complet de Mobilitate Urbană Durabilă la fiecare 5-10 ani. După 10 ani, întregul document ar putea fi depășit, în timp ce măsurile ar trebui monitorizate și actualizate mai frecvent pentru a crește probabilitatea ca cele mai adecvate măsuri să fie implementate.

### Listă de verificare

- ✓ Au fost identificate noi provocări pentru transportul urban și mobilitate.
- ✓ Lecțiile din ciclul actual de planificare, pregătite pentru a fi utilizate în procesele de planificare integrate următoare au fost învățate.
- ✓ Actualizarea PMUD a fost încheiată.



### Pentru mai multe informații

Manual de măsuri elaborat prin proiectul SUMPS-Up pentru orașele avansate, cu recomandări despre cum pot fi evaluate noile tehnologii, să încurajeze noi măsuri inovatoare și să creeze o strategie pentru inovare: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



Imagine © Gehl

Una dintre principalele provocări viitoare care vor veni în mintea majorității oamenilor este **Automatizarea**. Producătorii au început deja să introducă funcționalități din ce în ce mai conectate și automatizate în vehiculele lor. Dar, deși există progrese rapide către desfășurarea vehiculelor conectate și automate (CAV), succesul tranziției către CAV va fi în mare parte determinat de o bună integrare a acestei noi tehnologii în sistemul de mobilitate urbană existent, ca parte a proceselor PMUD. Există o necesitate clară de a lua în considerare conducerea conectată și automatizată din PMUD, dar scopul acestuia nu ar trebui să fie înțeleș greșit, pentru a aproba în mod necritic tehnologiile perturbatoare din jurul CAV-urilor și impactul acestora, ci pentru a împuternici autoritățile locale să analizeze în mod critic modificările tehnologice anticipate și să modeleze viitorul, în funcție de așteptările lor. Este vital ca orașele să joace un rol proactiv printr-o viziune clară și populară a orașului - asigurându-se că acestea sunt „alimentate de tehnologie” și nu „conduse de tehnologie”.

Informații suplimentare despre cum să abordați provocările viitoare ale CAV pot fi consultate în Rezumatul Practicienilor - **Automatizarea Vehiculelor Rutiere în Planificarea Mobilității Urbane Durabile**.





Pe lângă Automatizare, Mobilitatea ca Serviciu (MaaS) este recunoscută pe scară largă drept o tendință viitoare majoră. MaaS poate reuni diferitele noi opțiuni de mobilitate (sisteme de partajare, micromobilitate, automatizare) pentru a contribui la un sistem multimodal în transportul urban.

**Rezumatul Practicienilor - Mobilitatea ca Serviciu (MaaS) și Planificarea Mobilității Urbane Durabile** oferă elementele pentru a înțelege ce este MaaS, cu scopul de a evalua disponibilitatea unui oraș și de a explora posibile modele operaționale și de guvernare pentru MaaS în Planificarea Mobilității Urbane Durabile.

### EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ

## Manchester, Marea Britanie: Baza de dovezi online actualizată continuu

Strategia de transport a orașului Manchester 2040 și noul Plan de Livrare al orașului Manchester (2020-2025) sunt susținute de o bază de dovezi cuprinzătoare, structurată în jurul a șase tendințe sociale și probleme care determină cererea de transport în Greater Manchester.

Baza de dovezi este actualizată continuu pentru a surprinde provocările și tendințele viitoare, dar și pentru a se asigura că intențiile și aspirațiile prezentate în PMUD sunt fundamentate pe tendințe și date relevante la nivel local și de timp. Este important pentru un oraș să dispună de resurse suficiente pentru a asigura actualizări periodice, sistematice ale datelor/informațiilor și, astfel, semnificația durabilă a dovezilor colectate.

**Autor:** Ben Brisbourne, Traffic for Greater Manchester Authority, colectat de EUROCITIES | **Imagine:** Greater Manchester





## Punct de referință: Implementarea măsurilor evaluate

### Felicitări - ați ajuns cu succes la ultimul punct de referință al ciclului PMUD!

Acest punct al ciclului marchează finalizarea implementării măsurii și evaluarea acesteia, sfârșitul întregului ciclu și, în același timp, începerea unui nou proces PMUD. Această etapă prezintă un punct de reflecție în cadrul căreia priviți înapoi la măsurile pe care le-ați planificat și implementat, la cunoștințele și abilitățile pe care le-ați dobândit, precum și la provocările cu care v-ați confruntat. Pe această bază, îndrăzniți să aruncați o privire spre viitor. La ce vă puteți aștepta de la următorul ciclu de planificare și ce îmbunătățiri și idei doriți să abordați în viitor? Împărtășiți rezultatele evaluării și, dacă v-ați decis deja, comunicați decizia de a continua procesul și de a pregăti următorul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă. Acesta poate avea loc sub forma unui eveniment public, la care sunt invitați cetățeni, părți interesate și mass-media (locale).

Ciclul finalizat și succesele sale merită să fie sărbătorite împreună cu comunitatea locală. Puteți deveni creativ și puteți prezenta experiențele procesului de planificare în formate interactive și diverse (de exemplu, un tur al orașului pe jos, prezentarea înainte și după, etc.). Prezentați oamenilor ce ați obținut împreună, de ce vă puteți mândri și ce ar putea aduce viitorul, atunci când continuați o abordare de tip PMUD.



Imagine © Gehl







[www.eltis.org](http://www.eltis.org)