



APDP – FILIALA BANAT

ASOCIAȚIA PROFESIONALĂ DE DRUMURI ȘI PODURI DIN ROMANIA – FILIALA BANAT

Observatiile APDP pentru propunerea de Ghid de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabila

Nr. crt.	Nr. articol	Textul propus de autoritatea inițitoare	Conținut propunere/sugestie/opinie	Argumentarea propunerii/sugestiei/opinie
1	Art. 4	<i>Art.4 PMUD este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițitoare și, după caz, pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană, teritoriul metropolitan. Unde este constituită asociație de dezvoltare intercomunitară sau zonă metropolitană, după caz, PMUD se realizează <u>de către</u> asociație sau de către municipiu/oraș polarizator.....</i>	Propunere: <i>...[...]...Unde este constituită asociație de dezvoltare intercomunitară sau zonă metropolitană, după caz, PMUD se poate realiza <u>prin grija</u> asociației sau de către municipiu/oraș polarizator.....</i>	- Sintagma “de catre” propusa in forma actuala in corelare cu formularea prea succinta/lacunara (fara o explicatie clarificatoare necesara) poate conduce la interpretari restrictive – gen drepturi absolute pentru Asociatiile de dezvoltare sau Primarii de a realiza strict si exclusiv <u>prin resurse proprii</u> PMUD-uri. - In mod realist si obiectiv din acest punct de vedere intervin 3 aspecte majore: restrictia arbitrara impusa privind accesul liber si deplin a operatorilor economici pe piata de elaborare a PMUD; capacitatea realista si experienta redusa a Asociatiilor?UAT-urilor in a realiza prin resurse interne PMUD-uri; practica internationala care in extrem de mica masura incurajeaza realizarea “in-house” a PMUD-urilor (tocmai datorita absentei, din cadrul

				aparatelor proprii a Asociatiilor de dezvoltare si/sau Primariilor a resursei umane inalt specializate necesare realizarii atat a acestui demers in sine de elaborare a PMUD cat si de realizare la un nivel corespunzator a tuturor analizelor si studiilor de fundamentare necesare elaborarii unui PMUD) - Astfel consideram necesara inlocuirea sintagmei restrictive “de catre” fie cu o exprimare mai potrivita fie sa fie insotita de clarificari/detalieri absolut necesare - Ca si detaliu nu consideram potrivita nici inglobarea in aceeași fraza/paragraf a 2 aspecte distincte adica: cui este destinat un PMUD = pentru cine/”destinatarul” respectiv al doilea aspect = cine realizeaza/elaboreaza se ocupa de pregatirea/elaborarea/realizarea unui PMUD. Recomandam separarea celor 2 aspecte
2	Art. 5	<i>Art.5 PMUD se elaborează de către echipe multidisciplinare din care să facă parte cel puțin <u>un urbanist și un inginer de transporturi.</u></i>	Propunere: <i>PMUD se elaborează de către echipe multidisciplinare. Avand in vedere problematicile complexe, interdisciplinare si complementare din sfera larga a mobilitatii durabile ce se dezvolta la nivelul comunitatilor/arealelor care detin deja dimensiunea ce impune necesitatea elaborarii unui PMUD, din cadrul echipelor multidisciplinare este</i>	- Sustinem ca benefic aspectul ca in cadrul unui ghid tehnic sa fie definite cerinte minimale, in formarea echipei de elaborare a unui PMUD, insa (inclusiv avand in vedere ca o buna parte din prevederile legislative sunt preluate de multe ori cuvant cu cuvant in viitoare Caiete de sarcini la nivelul UAT/ADI-uri - mai ales in cazul unor achizitii pentru care autoritatile locale detin o experienta extrem de limitata - pentru a nu se ajunge la probleme/contestatii/etc in procesele de achizitii/licitatii de servicii de elaborare a PMUD) consideram ca este necesara o atentie suplimentara in definirea specialistilor in acord cu COR, <u>sau alternativ</u>

necesar sa faca parte minim specialisti in domeniile:

- *specialist in urbanism,*
- *specialist in modelare in transporturi*
- *specialist in cai de comunicatii /infrastructura de transport rutier/aerian/ naval/cale ferata,*
- *specialist in inginerie de trafic*
- *alte domenii dupa caz.*

Dupa caz, specialistii pot detine/ cumula una sau mai multe arii de expertiza din domeniile mentionate anterior.

Pentru categoriile de specialisti din domeniile indicate mai sus este necesar ca specialistii respectivi, sa dispuna de experienta si expertiza solida, demonstrabila si verificabila, in elaborarea PMUD-urilor (si/sau inclusiv a studiilor de fundamentare specifice PUG/ PMUD-urilor)

acolo unde acest lucru nu este posibil cel putin o clarificare suplimentara a sintagmelor utilizate – de ex. Ce inseamna “inginer de transporturi”?

COR 2025 Clasificarea ocupatiilor din Romania

9 grupe majore

Inginer transporturi

Inginer transporturi - 7 elemente gasite

Inginer-sef transporturi	132406
Inginer electronist transporturi, telecomunicatii	215204
Subinginer electronist transporturi, telecomunicatii	215210
Inginer de cercetare in telecomenzi si electronica in transporturi	215233
Tehnicienii in transporturi, posta si telecomunicatii	3522
Inginer transporturi rutiere de măruri	214144
Inginer transporturi rutiere de persoane	214145

- Ne exprimam speranta ca intentia legiuitorului prin utilizarea sintagmei “inginer de transporturi” nu se refera **in mod restrictiv** la nici una (sau doar/numai la una) din alternativele prezentate in COR, tocmai de aceea este necesara o clarificare a cerintelor/formularilor.
- Totodata, avand in vedere specificitatea tipologica a PMUD ce se diferentiaza de alte tipuri de strategii tocmai prin generarea/construirea unor instrumente tehnice foarte specializate de lucru si analiza (ex: model de transport) si **pentru a asigura un nivel de calitate corespunzator unei strategii de mobilitate urbana durabila care se adreseaza pentru o perioada de timp intinsa unui areal in general considerabil**, consideram indicat ca

				respectivele clarificari sa faca vorbire si despre o experienta <u>minimala relevanta</u> in domeniul respectiv (simpla detinere de catre o persoana a unei diplome de “urbanist” sau “inginer transporturi” nu reprezinta un element care sa garanteze o pricepere/minima competenta in elaborarea acestor tipologii de strategii=PMUD) - <u>Astfel in concluzie</u> sugeram ca in locul sintagmelor ce fac trimitere la categorii ocupationale sa fie utilizata o formulare care sa uzeze de domeniile respective completata totodata cu formulari care sa conduca clar la necesitatea existentei si demonstrarii unei expertize chiar si minimale in domeniu elaborarii PMUD sau a studiilor de fundamentare (in elaborarea acestei tipologii de strategii nivelul de expertiza si experienta specifica necesara este mult mai importanta decat tipul diplomei detinute/ocupatia oficiala)
3	Art. 7	<i>Art.7 Demersul de elaborare a PMUD are ca obiective:</i> <i>a) stabilirea unui cadru strategic privind mobilitatea urbană care să asigure îmbunătățirea accesibilității și identificarea măsurilor de operaționalizare;</i>	Este necesara o completare si acordare/corelare cu prevederile deja incluse in L155/2023	Consideram ca art. 7 este incomplet prezentand doar o parte din obiective sau obiective trunchiate (ex. referinta doar la imbunatatirea accesibilitatii, “uitand” celelalte necesitati: cresterea conectivitatii, intermodalitate, diversificare, sustenabilitate economica si de mediu, etc) si are nevoie de completari pentru a acoperi mai bine obiectivele care se urmaresc in demersul de elaborare a unui PMUD si punere in acord cu prevederile deja incluse in L 155/2023 (Legea Mobilitatii Urbane Durabile. In acest sens sugeram, binenteles sub o forma dezvoltata/formulata/agregata corespunzator,

		b) corelarea planificării mobilității urbane cu planificarea urbană; c) coordonarea cu domeniile sectoriale ce impactează mobilitatea urbană; d) fundamentarea măsurilor și acțiunilor autorității publice locale sau zonei metropolitane sau asociației de dezvoltare intercomunitară, după caz.		inclusiunea la art. 7 a cel puțin următoarelor prevederi regasite în L155/2023 – Cap.3 Art. 9, în special alineatul 3 dar și alineatele 2 și 4, care considerăm ca aduc o completare binevenită, respectiv: <i>“(2) Planul de mobilitate urbană durabilă, denumit în continuare PMUD, constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a teritoriului metropolitan al acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor pentru asigurarea unor condiții de viață mai bune, prin integrarea cu instrumentele existente și utilizând <u>principiul</u> transparenței și <u>evaluării continue</u>.</i> <i>(3) PMUD are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a <u>conectivității</u> între acestea, <u>dezvoltarea și diversificarea</u> unei oferte de transport (aerian, fluvial și maritim, feroviar, rutier, pe cablu, nemotorizat, pietonal) bine <u>integrate intermodal</u> și <u>sustenabilă</u> din punct de vedere social, economic și de mediu.</i> <i>(4) PMUD se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.”</i>
4	Art.8	Art. 8 Procesul de elaborare a PMUD se fundamentează pe următoarele principii: a)	Propunere: Completare cu ...[...]. <i>h) principiul evaluării continue – reprezintă ansamblul acțiunilor dedicate</i>	Conform L155/2023 – Cap 3, art. 9, alineatul 2 prin care Legea mobilității urbane propune “o definiție” a PMUD și se enunță cu claritate inclusiv principiul evaluării continue nu doar principiul transparenței – a se vedea mai jos:

		...[...]/... g)	<i>monitorizării implementării și a progreselor, a adaptărilor și completărilor necesare inclusiv din perspectiva noilor provocări ce pot apărea ulterior elaborării în prima etapă a unui PMUD</i>	<i>“(2) Planul de mobilitate urbană durabilă, denumit în continuare PMUD, constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a teritoriului metropolitan al acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor pentru asigurarea unor condiții de viață mai bune, prin integrarea cu instrumentele existente și utilizând principiul transparenței și evaluării continue.</i> De altfel inclusiv în materialul binecunoscut la nivel european “Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” disponibil pe platforma europeană de mobilitate Eltis (https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en) material tradus oficial și disponibil inclusiv în limba română, material ce reprezintă Liniile directoare la nivel European pentru dezvoltarea PMUD-urilor, în care a fost recunoscută importanța și implicit au fost introduse în dezvoltarea unui PMUD etapele aferente monitorizării -evaluării continue – revizuirii Astfel sugerez completarea principiilor enunțate la art. 8 cu <u>principiul evaluării continue</u>
5	Art. 9	Art. 9. Principalele direcții de acțiune care se vor avea în vedere la elaborarea PMUD sunt următoarele: ...[...]/...	Propunere de reformulare: p) <i>îmbunătățirea funcționalității sistemului de transport public și aplicarea unor politici tarifare relative la parcare în anumite areale\parti ale rețelelor</i>	Prevederea inițială este o propunere de tipologie “IMPOTRIVA a ceva” ce presupune introducerea unor constrângeri arbitrare asupra unui mod de transport, constrângeri care în speta reprezintă și vor fi percepute de utilizatori ca o discriminare și o

		p) creșterea numărului de utilizatori/călătorii pentru modurile de transport prietenoase cu mediul în detrimentul celor poluante, prin reducerea spațiilor de parcare/staționare destinate acestora	<i>congestionate în vederea creșterii numărului de utilizatori/călătorii pentru modurile de transport prietenoase cu mediul în detrimentul celor poluante.</i>	restrângere a libertăților individuale în alegerea modului de transport dorit. La același deziderat trebuie să se poate ajunge printr-o altă cale – de ex. cea de aplicare a unor politici tarifare corespunzătoare, etc. - și nu prin constrângeri și interziceri arbitrare
6	Art. 10	<u>CAPITOLUL III.</u> <u>ETAPELE PENTRU ELABORAREA PMUD</u> <u>ȘI CONȚINUTUL PMUD</u> Art. 10. PMUD cuprinde două secțiuni: a) secțiunea strategică; b) secțiunea operațională - planul de acțiune.	<i>Procesul de elaborare a PMUD va fi structurat în trei etape distincte:</i> a) <i>etapa 1 - analitică;</i> b) <i>etapa 2 - operațională;</i> c) <i>etapa 3 - de monitorizare.</i>	1. Articolul 10, în forma propusă este incomplet sub aspect tehnic. Astfel sugerez păstrarea formulării anterioare (din Normele de aplicare ale Legii 350 – Art.15 alineatul 6 propuse spre abrogare) – formulare pe care o considerăm în primul rând completă/acurată tehnic și mai indicată din punct de vedere al terminologiei utilizate. În al doilea rând în susținerea propunerii transmise facem trimitere directă la Figura 2 – Pași Planificării Mobilității Urbane Durabile (ediția a 2-a – pag 17 din editarea în limba română) și bineînțeles la capitolele detaliate aferente din materialul binecunoscut la nivel european “Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” disponibil pe platforma europeană de mobilitate Eltis (https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en) material ce reprezintă Liniile directoare la nivel European pentru dezvoltarea PMUD-urilor, în care a fost

				recunoscuta importanta si implicit au fost introduse in dezvoltarea unui PMUD etapele aferente monitorizarii implementarii. De altfel aceasta completare cu etapa monitorizarii implementarii - evaluarii continue-revizuirii a fost una din principalele completari realizate in editia a 2-a a acestui document de referinta fata de editia 1 initiala. 2. Crearea unei cvasi-echivalente putin fortate “<i>secțiunea operațională - planul de acțiune</i>” este neindicata avand in vedere ca din punct de vedere tehnic aceasta echivalenta nu este corecta intrucat sectiunea/componenta operationala include totalitatea scenariilor si a pachetelor de masuri/proiecte iar pe de alta parte Planul de actiune este doar o imagine finala a proiectelor selectate intr-un scenariu alternativ optimizat selectat/dezvoltat prin comasare, eliminare, re-analizare a totalitatii scenariilor si masurilor/proiectelor imparate anterior.
7	Art .11			
7	Art .11	<i>Art. 11. Elaborarea PMUD include șase etape</i>	Propunere generala: Reanalizarea completa si integrala a Art. 11 si a tuturor “etapelor”/pasilor/activitatilor principale. Reformularea, completarea tehnica, separarea tehnico-temporala logica, inclusiv corelare/acord cu Ghidul de referinta agreat la nivel	Este necesara punerea in corelare/acord cu Ghidul de referinta agreat la nivel European (“<i>Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan</i>” – second edition) inclusiv pentru evitarea confuziilor si neclaritatilor la nivelul Consultanților si elaboratorilor care utilizeaza deja de mult timp acest ghid European de referinta.

			European (“Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” – second edition) inclusiv pentru evitarea confuziilor si neclaritatilor la nivelul Beneficiarilor si Consultantilor si elaboratorilor care utilizeaza deja de mult timp acest ghid European de referinta	Din punct de vedere terminologic sugeram eliminarea folosirii sintagmei “elaborarea strategiei de mobilitate” si folosirea sintagmei “elaborarea Planului de Mobilitate”; de principiu nu exista o “strategie de mobilitate” putand exista politici de mobilitate care sa fie luate in considerare la elaborarea Planului de mobilitate. Pastrarea termenului de “strategie” creaza o confuzie in unele cazuri cu “Strategia de Dezvoltare Urbana Durabila” care este un document strategic total distinct inclusiv ca domeniu, instrumente, etc.
8	Art.15	<i>Art. 15. Analiza situației existente cuprinde următoarele 10 componente, fără a se limita la acestea:</i> a) <i>contextul strategic;</i> b) <i>contextul socio-economic;</i> c) <i>rețeaua stradală;</i> d) <i>parcagele;</i> e) <i>transportul public;</i> f) <i>transportul de mărfuri;</i> g) <i>mijloace alternative de mobilitate;</i> h) <i>mobilitate verde;</i> i) <i>zone cu nivel ridicat de complexitate;</i> j) <i>managementul traficului</i>	Propuneri: Completare cu minim 1 aspect extrem de important: k) <i>contextul/componenta Cadrul institutional si politicile publice</i> In acord cu eventuala introducerea a acestei componente - atragem atentia asupra necesitatii completarii in corelare la Art. 23 (prin adaugarea punctului corespunzator – litera k) si a Anexelor (Anexa 1 – Cadru continut si respective Anexa 3 Grila de evaluare – criteriul 8) cu cateva	Completare cu minim 1 aspect extrem de important care consideram ca trebuie mentionat si nu incadrat la ...”si altele” sau in categoria “fara a se limita la acestea”. Atragem atentia asupra importante deosebite a includerii in cadrul PMUD a analizelor suficient dezvoltate (deci grup/problematica de sine statatoare) pentru palierul Institutional si Politici publice - situatie actuala, structura si capacitate institutionala existenta, cadru legislativ actual, etc. Evaluarea acestor aspecte corelata cu restul directiilor de actiune indicate intr-un PMUD trebuie sa fie o analiza distincta care sa conduca obligatoriu in mod real la generarea unor directii de actiune/proiecte inclusiv in zona Institutional si de Politici publice – de ex. reforme, infiintarea/dezvoltarea unor entitati/structuri/servicii, cresterea competentelor, colaborare inter-institutionala, imbunatatire cadru legal local de politici publice - toate acestea urmand sa contribuie decisiv la etapele/pasii aferenti implementarii + monitorizarii + ajustarii/adaptarii/

			formulari/ajustari componentei institutional si publice”	aferente “Cadrul Politici	revizuirii unui PMUD, pasi care ei in sine sunt componenta importanta intr-un PMUD
9	Art. 17	1) La Art 17 se descriu succint componentele mentionate la art.15 (de mai sus) fiind necesara completare cu descrierea pentru “Cadru Institutional si de Politici publice” 2) Alineatul (11) Componenta privind managementul traficului va evidenta principalele zone cu probleme în ceea ce priveşte siguranţa traficului alături de cauzele cele mai frecvente care stau la baza acestor incidente; zonele cu acces limitat pentru diferite categorii de vehicule şi fundamentarea zonelor cu nivel scăzut de emisii;	Propuneri: 1) “Componenta Cadrul Institutional si de Politici publice. Tratarea contextului Institutional si de Politici publice presupune analize dezvoltate pentru aceste paliere-situatie actuala, structura si capacitate institutionala existenta, functionalitate existenta, cadru legislativ actual, etc. Analizele dezvoltate trebuie sa conduca in mod real la generarea unor directii de actiune/proiecte in Planul de actiune inclusiv in zona Institutional si de Politici publice – de ex. reforme, infiintarea/dezvoltarea unor entitati/structuri/servicii, cresterea competentelor, colaborare inter-institutionala la nivel local si/sau regional, imbunatatire cadru legal local de politici publice - toate acestea urmand sa contribuie decisiv la etapele/pasii aferenti implementarii +monitorizarii +		1) Completare cu descrierea aferenta componentei “context institutional si politici publice” 2) In formularea actuala sunt amestecate activitati improprii etapei (analitic\strategic) - de ex. Proiectare, monitorizare, etc.

		precum și modul în care e gestionat sistemul de transport de la nivel de planificare până la nivel de proiectare, implementare și monitorizare. Componenta abordează și sistemele inteligente de transport	ajustării/adaptării/ revizuirea unui PMUD” 2) Componenta privind managementul traficului va analiza si evidentia modul în care este gestionat sistemul de transport la nivelul ariei de analiza, disfunctionalitati, siguranta circulatiei, solutii ITS implementate, etc.	
10	Supra-titul art 18	“Elaborarea strategiei de mobilitate urbana durabila	Propunere: “Elaborarea Planului de mobilitate urbana durabila”	A mai fost motivata si anterior sugestia renuntarii la utilizarea termenului “strategie” cand de fapt si de drept discutam despre un ghid aplicat pentru realizarea Planurilor de mobilitate
11	Art. 18	(1) Pentru municipiile cu mai mult de 100.000 de locuitori, PMUD include și modelul de transport ce se actualizează permanent.	Pentru municipiile <u>sau dupa caz zonele urbane functionale/metropolitane analizate/avute in vedere</u> cu mai mult de 100.000 de locuitori, PMUD include și modelul de transport multimodal in patru pasi ce se actualizează permanent conform programului/ planului de monitorizare Se recomanda ca aceasta exigenta/cerinta a sa se aplice si in cazul municipiilor resedinta de judet.	- Avand in vedere ca PMUD se poate elabora si pentru o zona urbană funcțională, este necesara completarea/revizuirea formularii pentru a acoperi si aceasta situatie. In cazul in care nu se realizeaza aceasta completare/precizare se poate ajunge la situatii ciudate si neconforme tehnic - de ex. o situatie foarte frecventa atat in prezent cat mai ales inclusiv in viitor - o localitate/oras/municipiu cu o populatie de 80 000 - 90 000 locuitori impreuna cu o zona periurbana (2-3-4 localitati) cu 40 000 - 50 000 locuitori (cumulat cele 3-4 localitati din periurban) formeaza o zona urbana functionala cu aprox 140 000 – 150 000 locuitori pentru care se elaboreaza un PMUDdar nu se realizeaza un model de transport ...pentru ca “municipiul” nu are peste 100 000 locuitori...???

			<i>Pentru celelalte orase/zone functionale cu o populatie sub 50000 locuitori se poate utiliza un model de transport in trei pasi (generare/distributie spatiala/ afectare pe retea)</i>	- In prezent in anul 2025 (data elaborarii acestor norme/ghid) nimeni nu mai utilizeza/calibreaza un Model de transport multimodal fara a se folosi de un pachet software licentiat recunoscut international, iar in Romania s-au achizitionat in timp peste 100 licente pentru PTV-Visum cel mai raspandit software pe plan mondial-produs european parte dintre gama extinsa de module/programe software din domeniul modelarii in transporturi si de inginerie a traficului, managementului traficului in timp real, etc. Deci este bine ca sa solicitam ca modelul de transport sa fie calibrat si validat utilizand un software licentiat recunoscut international si sa se lase deschisa optiunea de a face un model in trei pasi folosind si in acest caz instrumente software adecvate doar acolo unde nu avem si nu se intrevece existenta unui sistem de transport public permanent cu frecvente regulate. Desigur ca in tot procesul de elaborare a modelului de transport se vor respecta recomandarile din ghidul Jaspers
12	Art. 19	<i>Art. 19 Modelul de transport este un instrument de planificare care oferă un cadru analitic pentru evaluarea cererii de transport existente; prognozează</i>	Propunere: 1) ...[...]... Modelul de transport multimodal va trebui sa fie dezvoltat si calibrat atat pentru traficul din orele de varf cat si	1) Avand in vedere ca pentru analize privind congestia retelei si respective functionalitatea/nivelul de serviciu al intersectiilor se folosesc date si valori de traffic relative la ora de varf este necesar ca modelul sa fie elaborate si dezvoltat pentru traficul din orele de varf, dar deoarece trebuie facuta

		evoluția cererii de transport pentru a putea testa impactul scenariilor de analiză; furnizează indicatori de performanță cheie, utilizați în evaluarea economică a scenariilor analizate și fundamentează luarea deciziilor. Modelul de transport multimodal va trebui și să evidențieze orele de vârf și să reprezinte cu un grad de acuratețe ridicat timpii de deplasare cu transportul privat și transportul public de persoane.	pentru traficul MZA ...[...] <i>Se introduce un alineat nou supolimentar</i> <i>2) La elaborarea, calibrarea, validarea modelului de transport se vor respecta prevederile tehnice din ghidul “JASPERS Appraisal Guidance (Transport) – The use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal”</i>	analiza de eficiența economică la nivelul fiecărui scenariu propus, aceasta se face metodologic utilizând valorile de trafic MZA (vezi inclusiv art. 20) 2) Având în vedere că odată cu aplicarea noului Ghid pentru elaborarea PMUD se propune abrogarea art. 15 și 16 din Ordinul 233/2016 care includeau la nivel minimal o serie de exigente privind modelul de transport (fără a pune absolut nimic în loc – aspect inacceptabil tehnic) care erau preluate din ghidul Jaspers, este necesară introducerea unei trimeri clare și fără echivoc la respectarea unor serii de pași și cerințe tehnice care dacă nu ar fi îndeplinite, aplicate și respectate ar conduce la compromiterea calității unui model de transport. În acest sens ghidul elaborat de JASPERS (instituție arhicunoscută și cu activitate bogată inclusiv în România în calitate de consultant pentru diverse ministere) pentru realizarea unui Model de transport deja a devenit un document de capată în domeniu și trebuie amintit și luat în considerare ca atare
13		Art. 22. (3) Rezultatele așteptate ale scenariilor de mobilitate trebuie să vizeze bugetul estimat pentru implementare, respectiv: creșterea cotei modale a transportului public și a celui nemotorizat; creșterea siguranței rutiere;	Propunere: <i>(3) Rezultatele așteptate ale scenariilor de mobilitate ce include proiecte acoperite de anvelopa bugetară trebuie să vizeze: creșterea cotei modale a transportului public și a celui nemotorizat; creșterea siguranței rutiere; creșterea accesibilității sistemului de</i>	Atenție!- Creșterea cotei modale a transportului public atrage de regulă și creșterea “subvenției” ce trebuie alocată pentru transportul public, care la rândul ei reprezintă una dintre componentele de cheltuieli din cele mai mari ale bugetelor locale. Deci din punct de vedere economic va conduce la capacitatea de susținere a proiectelor – rezultă că este nevoie de foarte mare atenție în calibrarea anvelopei bugetare.

		<i>creșterea accesibilității sistemului de transport; reducerea emisiilor de GES; reducerea nivelului de zgomot și creșterea calității vieții.</i>	<i>transport; reducerea emisiilor de GES; reducerea nivelului de zgomot și creșterea calității vieții.</i>	
14	Art. 23	<i>Art. 23. Planul de acțiune cuprinde lista de proiecte stabilite pentru fiecare componentă precizată la art. 15, lit. c)-j), cu indicarea entității responsabile cu implementarea, bugetul necesar, sursa de finanțare și perioada estimată pentru realizare, conform art.2 din anexa nr.1 la prezentul ghid.</i>	Propunere: <i>Planul de acțiune cuprinde lista de proiecte stabilite pentru fiecare componentă (ierarhizate prin Analiza Comparativa Multicriteriala) precizată la art. 15, lit. c)-j), cu indicarea entității responsabile cu implementarea, bugetul necesar, sursa de finanțare și perioada estimată pentru realizare, conform art.2 din anexa nr.1 la prezentul ghid</i>	self-explanatory
15	Art. 24	<i>Art. 24. PMUD se avizează de către MDLPA, în baza grilei stabilită la Anexa nr. 3 din prezentul ghid.</i>	Se impune reformulare - Este necesara detalierea/ completarea cu aspectele legate de procedura si calea de atac in situatia in care Autoritatea locala nu este de acord cu Avizul emis	Tine de principii de drept prevederea inclusiv a aspectelor procedurale si a cailor de atac
16	Art. 29	<i>Art. 29. (1) Monitorizarea și evaluarea PMUD permit urmărirea modului de implementare a proiectelor și măsurarea impactului acestora și se bazează pe furnizarea</i>	Propunere: <i>Art. 29. (1) Monitorizarea și evaluarea PMUD <u>are drept scop</u> urmărirea modului de implementare a proiectelor și măsurarea impactului acestora și se bazează pe furnizarea periodică a unor date relevante</i>	self-explanatory

		periodică a unor date relevante de către instituțiile și organizațiile implicate.	de către instituțiile și organizațiile implicate.	
17	Art. 30	Art. 30. (1) PMUD poate fi actualizat în integralitate sau, după caz, entitățile competente de la nivel local pot actualiza doar planul de acțiune aferent acestuia. (2) În situația actualizării integrale, PMUD va fi avizat conform prevederilor art. 24 și art. 25. (3) În situația actualizării planului de acțiune, entitățile competente de la nivel local notifică autoritatea publică de la nivel central responsabilă cu mobilitatea urbană în termen de 30 de zile de la aprobare.	Propunere: Se introduce alineatul (3): <i>“În situația actualizării doar a planului de acțiune, este obligatorie verificarea și validarea proiectelor de investiții nou propuse sau a proiectelor modificate ori eliminate prin rularea lor în Modelul de transport în vederea confirmării beneficiilor și prezentarea unui Raport tehnic aferent ce va fi asumat și aprobat la nivelul UAT/fiecarui UAT în cazul unui PMUD pentru o zona urbana functionala. Raportul tehnic asumat va include obligatoriu detaliile si rezultatele privind rularea/ verificarea proiectelor prin Modelul de transport, prezentarea impactului pozitiv sau negativ real masurabil si cuantificabil la nivelul mobilitatii urbane si evidentierea beneficiilor rezultate, a indicatorilor imbunatatiti.</i>	Ne exprimam speranta ca intentia legiuitorului prin Art. 9 alin 11-12 din L155 - preluata ca si formulare si in acest Ghid la Art.30 <u>fara nici o detalieri care ar fi fost utila si necesara</u> - nu a fost aceea de a permite eludarea validarii prin modelul de transport a proiectelor/sau chiar a unor pachete de proiecte, insa formularea incompleta din Lege ar putea in viitor si chiar da si in prezent nastere unor situatii speculative la nivelul administratiilor locale. <u>Deja</u> realitatea neplacuta este ca o astfel de abordare speculativa de genul “imbogatirii”, din pix fara <u>nici un fel de analiza si validare, peste noapte sau dupa 1-2 ani a Planului de actiune, rezultat dintr-un PMUD corect si profesionist intocmit, cu diferite “proiectele”/”viziuni” personale ale diversilor alesi locali schimbati din 4 in 4 ani deja este vizibila la nivelul mai multor administratii/ localitati, incepe sa capete un caracter chiar repetitiv in multe cazuri</u> (inmultindu-se situatiile reale in care acelasi Plan de actiune este “completat din pix” de 4 ori in 3 ani) si din pacate castiga teren in dauna profesionalismului ducand in ridicol intreg procesul si rezultatul scontat al unei strategii atat de importante cum este PMUD! O alta situatie care apare in practica este aceea in care in cazul unui PMUD pentru o zona functionala, “municipiul”, din diferite considerente (lipsa de viziune administrativa, “economii”, etc) modifica major sau anuleaza

		Actualul alineat (3) devine alineatul (4) si se completeaza la final cu precizarea: <i>“ Raportul tehnic asumat cu prezentarea impactului pozitiv sau negativ real masurabil si cuantificabil la nivelul mobilitatii urbane si evidentierea beneficiilor rezultate, a indicatorilor imbunatatiti, impreuna cu aprobarile acestuia la nivel de UAT-uri, se inainteaza catre autoritatea publică de la nivel central responsabilă cu mobilitatea urbană in vederea verificarii si validarii</i> Se introduce alineatul (5): <i>Autoritatea publica de la nivel central responsabila cu Mobilitatea urbana verifica Raportul tehnic primit privind indeplinirea conditiilor de verificare/validare a proiectelor prin rularea/verificarea prin intermediul Modelului de transport. Autoritatea publica de la nivel central responsabila cu Mobilitatea urbana va emite punctul sau de vedere privind “conformitatea” sau neconformitatea” din punct de</i>	unilateral proiecte cu impact inclusiv in afara teritoriului administrativ propriu, impactind astfel negativ dezvoltarea si proiectele comunitatilor periurbane mai mici a caror sansa reala de promovare si realizare a unor investitii erau tocmai acele proiecte! In concluzie, este imperios necesar ca prin acest Ghid sa se “inchida” posibilele portite speculate si in prezent de catre administratiile locale pentru a eluda componentele aferente realizarii si mentinerii in viata a modelului de transport, si mai ales eludarea validarii prin simularile specifice integrarii in modelul de transport a “ideilor” administrative nascute peste noapte si introduse “din pix” direct in Planul de actiune la o data ulterioara aprobarii PMUD.
--	--	--	--

		<i>vedere al respectarii prezentelor norme tehnice (Ghid) a procedurilor de modificare a Planului de actiune derulate de catre autoritatea/ autoritatile locale</i> Se introduce alineatul (6) <i>In cazul modificarii Planului de actiune din cadrul PMUD-urilor realizate pentru localitati pentru care nu este impusa legal elaborarea unui Model de transport, Raportul tehnic asumat cu va include doar prezentarea impactului pozitiv sau negativ real masurabil si cuantificabil la nivelul mobilitatii urbane si evidentierea beneficiilor rezultate, a indicatorilor imbunatatiti prin utilizarea unui model de transport in trei pasi ce a fost calibratsi validat odata cu elaborarea PMUD pentru care se actualizeaza doar planul de actiune.</i>	
18	Anexe	1) Formularile relative la continutul cadru al PMUD - Anexa 1, dar si Anexa 3 si celelalte Anexe dupa caz vor fi conformate cu observatiile facute si acceptate la nivelul articolelor de mai sus 2) In cadrul Anexei 4 – Indicatori – propunem inlocuirea sintagmei “system rutier” cu “infrastructura stradala	In terminologia tehnica acceptata si uzitata in Romania si nu numai, prin “sistem rutier” se intelege modul de alcatuire a suprastructurii drumurilor (stratificatie, grosimi, componenta, materiale, etc) deci nu este adecvat pentru indicii alocati in tabel

Intocmit,

Ing. David Suciu, Membru Comitetul Director APDP Filiala Banat,

Expertiza profesionala in elaborare PMUD-uri si Modele de Transport

Manager SC. TRAFFIC&URBAN MOBILITY CONSULTING srl.

e-mail dvd_suciu@yahoo.com tel 0723243344