



Aprobat,
p. Primar
Viceprimar desemnat

Dragos Chitic

CAIET DE SARCINI

1. Informatii relevante despre Autoritatea Contractanta

MUNICIPIUL PIATRA NEAMT cu sediul in Piatra Neamt str.Stefan cel Mare nr.6-8, CUI 2612790 reprezentant legal primar (viceprimar delegat conform HCL nr.403 din 16.12.2014) Dragos Chitic

2. Obiectul contractului de lucrări

Intocmirea **PLANULUI DE MOBILITATE URBANA DURABILA** pentru municipiul Piatra Neamt

3. Informatii despre proiect

Municipiul Piatra Neamt doreste crearea unei retele axata pe conceptul de Planificare a Mobilitatii Urbane Durabile, care se va realiza prin intermediul proiectului european ENDURANCE (www.epomm.eu/endurance) si GHID JASPERS, finantat prin programul Intelligent Energy Europe al Comisiei Europene.

Data fiind dezvoltarea socio-economica a municipiului Piatra Neamt, aglomeratia, poluarea, nivelul scazut de securitate au devenit o constanta in viata nemtenilor, cu impact direct asupra sanatatii lor si cu efecte negative asupra calitatii mediului inconjurator.

I. Context general:

I.1. Cadru legislativ

Necesitatea realizarii planurilor de mobilitate urbana este stipulata in:

LEGEA nr. 350 din 6 iunie 2001 (*actualizata*)/ extras - privind amenajarea teritoriului si urbanismul
ART. 1

(3) In vederea asigurarii **dezvoltarii echilibrate, coerente si durabile** a teritoriului national, **autoritatile administratiei publice locale isi armonizeaza deciziile de utilizare a teritoriului**, in temeiul principiilor descentralizarii, autonomiei locale si deconcentrarii serviciilor publice.

ART. 1

(5) **Gestionarea spatiala a teritoriului urmareste sa asigure indivizilor si colectivitatilor dreptul de folosire echitabila si responsabilitatea pentru o utilizare eficienta a teritoriului**, conditii de locuire adecvate, calitatea arhitecturii, protejarea identitatii arhitecturale, urbanistice si culturale a localitatilor urbane si rurale, conditii de munca, de servicii **si de transport ce raspund diversitatii nevoilor si resurselor populatiei, reducerea consumurilor de energie, asigurarea protectiei peisajelor naturale si construite, conservarea biodiversitatii si crearea de continuitati ecologice, securitatea si salubritatea publica, rationalizarea cererii de deplasari.**

ART. 46¹

Planul urbanistic general cuprinde piese scrise si desenate cu privire la:

- diagnoza prospectiva, pe baza analizei evolutiei istorice si prognoze economice si demografice, precizand nevoile identificate in domeniile economic, social si cultural, dezvoltare spatiala, de mediu, locuinte, transport, facilitatile publice si serviciile de echipamente;
- strategia de dezvoltare spatiala a orasului;
- regulamentele de urbanism locale asociate cu acesta;
- plan de actiune pentru punerea in aplicare si programul de investitii publice;
- planul de mobilitate urbana.**

ANEXA 2

DEFINIREA TERMENILOR UTILIZATI IN LEGE

Plan de mobilitate urbana - instrumentul de planificare strategica teritoriala prin care sunt corelate dezvoltarea teritoriala a localitatilor din zona periurbana/metropolitana cu nevoile de mobilitate si transport al persoanelor, bunurilor si marfurilor.

Definitia "Plan de mobilitate urbana" a fost introdusa de pct. 46 al art. 1 din LEGEA nr. 190 din 26 iunie 2013

I.2. Cadru procedural

POR 2014-2020 varianta finala mai 2015 (extras)

La nivel european, prin *Strategia Tematica a Calitatii Aerului* se atrage atentia cu privire la impactul transportului asupra calitatii aerului din orase si necesitatea schimbarii comportamentului zilnic al cetatenilor. Scopul esential al promovarii planurilor de mobilitate urbana durabila si implicit al dezvoltarii transportului public urban durabil si nemotorizat este acela de a imbunatati conditiile de mediu si calitatea vietii in principalele aglomerari urbane ale tarii. Operatiunile vor viza crearea unui transport public mai eficient si mai rapid, cu un consum de energie scazut, constructia infrastructurii dedicate retelelor de transport public si introducerea de vehicule prietenoase mediului in transportul public. Combinarea acestor tipuri de masuri cu cele dedicate traficului nemotorizat (pietonal si ciclist) si cu proiectele ce vizeaza reimpadurirea urbana cu arbori selectati va asigura impartirea echilibrata intre modurile de transport (cu o reducere a transportului auto individual) si va reduce impactul asupra mediului.

Concentrarea eforturilor pe instituirea unui sistem rapid, atractiv, accesibil, ecologic si confortabil de transport urban va duce la reducerea blocajelor in trafic si la diminuarea consecintelor negative ale acestora. Toate investitiile legate de transportul public urban si de infrastructura aferenta vor fi bazate pe PMUD.

Optimizarea mobilitatii urbane prin investitii in infrastructura de transport, bazata pe actiunile prioritare reiesite din Planul de Mobilitate Urbana Durabila al fiecarui oras/municipiu va contribui la reducerea emisiilor de CO₂ prin reducerea timpilor de deplasare pentru vehicule.

Concentrarea eforturilor pe instituirea unui sistem rapid, atractiv, accesibil, ecologic si confortabil de transport urban va duce la reducerea blocajelor in trafic si la diminuarea consecintelor negative ale acestora. Toate investitiile legate de transportul public urban si de infrastructura aferenta vor fi bazate pe PMUD.

De asemenea, va fi sprijinita realizarea de planuri de mobilitate urbana durabila, altele decat cele pentru polii de crestere si aglomerarea Bucuresti – Ilfov, care sa asigure planificarea infrastructurii rutiere pe termen mediu (pana in anul 2020), instituind o strategie coerenta pentru gestionarea si punerea la dispozitie de drumuri si infrastructuri conforme cu politica de mobilitate durabila si cererea de deplasare, in corelare cu strategiile de dezvoltare urbana, siguranta rutiera si planurile de amenajarea teritoriului si urbanism.

Utilizarea asistentei tehnice pentru sprijinirea autoritatilor publice locale va consta si in furnizarea de modele si ghiduri pentru realizarea planurilor de mobilitate urbana durabila si a contractelor de servicii publice in transportul public urban de calatori.

Pentru a raspunde provocarilor legate de Strategia Europa 2020, precum si pentru a subsuma investitiile in transportul public urban Obiectivului Tematic 4, la nivelul celor 7 poli de crestere din Romania sunt in curs de realizare planuri de mobilitate urbana durabila pentru a limita emisiile gazelor cu efect de sera cauzate de transportul motorizat, planuri ce vor fi sustinute financiar prin mai multe tipuri de actiuni. Investitiile preconizate vor viza si celelalte municipii resedinta de judet, care vor dispune atat de un plan de mobilitate urbana durabila, cat si de un contract de servicii publice, conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport (in cazul in care doresc achizitii sau modernizari ale materialului rulant/flotei de vehicule/EEV).

Concentrarea eforturilor pe instituirea unui sistem rapid, atractiv, accesibil, ecologic si confortabil de transport urban va duce la reducerea blocajelor in trafic si la diminuarea consecintelor negative ale acestora. Toate investitiile legate de transportul public urban si de infrastructura aferenta vor fi bazate pe PMUD.

I.3. Definirea zonelor urbane. Principii de categorizare. Metoda de categorizare.

Domeniul de aplicare si continutul unui plan de mobilitate urbana depinde de tipul orasului. Orasele care sunt mai mari vor avea sisteme de transport mai complexe cu mai multe moduri de calatorie, iar modificari ale sistemului care survin intr-o zona pot avea impact notabil asupra intregului sistem. Pentru orase mai mici, retea poate fi mult mai simpla, transportul public poate fi limitat, iar efectele oricaror investitii pot fi mai concentrate.

Tabelul de mai jos prezinta unele concepte care vor permite clasificarea oraselor in trei categorii, in functie de marimea lor, complexitatea si natura sistemului de transport.

Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Populatie >100,000 locuitori	Populatie 40,000 - 100,000 locuitori	Populatie <40,000 locuitori
Transport Public	Transport Public	Transport Public
Retea complexa cu trasee care se intersecteaza si mai multe moduri de transport (tramvai, autobuz, troleibuz, maxi-taxi)	Retea moderata de servicii de transport public care pot include mai multe moduri de transport si unele oportunitati de schimb	Foarte putine rute de transport public, sau absenta acestor servicii.
Trama stradala	Trama stradala	Trama stradala
Retea densa de drumuri cu o zona urbana mare, numeroase optiuni de rutare pentru mai multe calatorii, precum si gestionarea traficului care apare in perioadele tipice din zi.	Centru urban Compact alimentat de un numar definit de drumuri, si cu diferite optiuni de rutare pentru traficul in / prin zona urbana.	Reteaua de drumuri simpla, cuprinzand un numar mic de drumuri principale care trec prin zona, si cu posibilitati limitate de a alege cai alternative

In plus fata de categoriile de mai sus, se poate defini, de asemenea, o categorie aparte - "alte zone functionale", care descriu mediul rural sau zone semi-urbane, care ar putea cuprinde mai multe localitati urbane.

II. Context local:

II.1. Descriere generala localitate

Municipiul Piatra Neamt, resedinta administrativa a judetului Neamt are urmatoarele caracteristici generale

- suprafata totala: 77,4 km²
- Populatie: 85.055 locuitori (recensamant 2011)
- Densitate: 1.099 locuitori/km²
- Altitudine medie: 345 m

II.2 Elemente generale privind transportul in comun

Municipiul Piatra Neamt este unul din asociatii care au constituit Asociatia de Dezvoltare Intercomunitara "URBTRANS" care are ca scop organizarea in comun a furnizarii serviciului de transport publicde persoana pe raza UAT membre ale ADI.

Transportul in comun: Contract servicii publice cu SC Troleibuzul SA

Contracte cu transportatori privati

Trasee existente:

Trasee troleibuz: 7

Trasee autobuz: 7

Trasee microbuze: 11

Trasee limitrofe (autobuz si microbuz): 9

III. Realizarea PMUD

III.1 Activitati propuse pentru realizare PMUD

Elaborarea unui plan de mobilitate urbana urmeaza o succesiune de etape care descriu procesul general. Fiecare pas descrie o activitate care contribuie la planul de ansamblu si reprezinta o componenta importanta in dezvoltarea sa. Este esential ca fiecare etapa a acestui proces sa fie efectuata integral si rezultatele obtinute sa fie utilizate in abordarea urmatoarelor etape.

1. Inital	1.1 Stabilirea Echipei Tehnice 1.2 Identificarea Managerului de Proiect 1.3 Definirea Grupului de Coordonare 1.4 Stabilirea Actorilor / Stakeholder-ilor
2. Instrumente de analiză	2.1 Exercițiu de Explorare 2.2 Colectarea datelor 2.3 Model de Transport pentru anul de bază 2.4 Model de Transport pentru anul următor
3. Probleme și obiective	3.1 Adunarea Informațiilor 3.2 Analiză Datelor 3.3 Condiții viitoare 3.4 Identificarea Problemelor și a Slăbiciunilor 3.5 Definirea Obiectivelor
4. Identificarea și Testarea Măsurilor	4.1 Definirea Listei Lungi 4.2 Screening-ul în raport cu Obiectivele 4.3 Preselectarea (unde e cazul) 4.4 Evaluarea preliminară 4.5 Definirea Listei/lor Finale 4.6 Evaluarea Strategică de Mediu (SEA)
5. Pregătirea Planului	5.1 Incorporarea rezultatelor SEA 5.2 Evaluarea în raport cu Obiectivele 5.3 Analiză Cost Beneficiu 5.4 Planul de Fazare 5.5 Strategia de Finanțare
6. Implementarea Planului	

Varianta finala a activitatilor necesare pentru realizarea si implementarea PMUD va si stabilita impreuna cu prestatorul de servicii tinand cont de evolutia POR 2014-2020 (lansare ghiduri specifice, termene de depunere proiecte in cadrul PI 4.1)

III.2 Descrierea orientativa a etapelor (Sursa: Ghidul Jaspers februarie 2015 – Pregatirea Planurilor de Mobilitate urbana Durabila – Ghid Orientativ)

Etapa 1: Raportul initial

Aceasta etapa descrie inceputul procesului si este axata pe stabilirea principalelor structuri care vor fi necesare pentru a pregati planul de mobilitate. Activitatile sunt urmatoarele:

- 1.1 **Stabilirea echipei tehnice** care va pregati Planul de mobilitate. Echipa tehnica va fi formata din echipa de consultanta si experti interni. Echipa tehnica va fi responsabila pentru activitatile curente in pregatirea planului de mobilitate urbana si va raporta Grupului de coordonare.
- 1.2 **Identificarea unui Manager de Proiect** pentru a gestiona comunicarea intre Autoritatea Contractanta si echipa tehnica. Managerul de proiect trebuie sa fie familiarizat cu transportul si planurile de mobilitate urbana si va relationa pozitiv cu echipa tehnica.
- 1.3 **Definirea Grupul de coordonare**, care va oferi asistenta echipei tehnice. Grupul de coordonare ar trebui sa cuprinda reprezentanti ai principalilor beneficiari ai planului.
- 1.4 **Stabilirea listei actorilor relevanti care ar trebui sa fie consultati in timpul pregatirii planului.** Acest lucru ar putea include grupari de rezidenti, grupuri de afaceri, ONG-uri, grupuri de utilizatori de transport. In cele din urma, actorii implicati ar trebui sa fie identificati pentru a permite colectarea unei game largi de opinii in timpul pregatirii planului.

Subliniem faptul ca un raport initial bine elaborat va sprijini dezvoltarea eficienta a unui Plan de Mobilitate de buna calitate.

Etapa 2: Pregatirea instrumentelor de analiza

Analiza instrumentelor este necesara pentru urmatoarele demersuri:

- intelegerea conditiilor existente si a problemelor curente (vezi etapa 3);
- intelegerea modului in care cererea de transport va creste si se va modifica pe parcursul perioadei de implementare a Planului de mobilitate.

Complexitatea si sfera de aplicare a unui model de transport va depinde in cele din urma de complexitatea retelei de transport care este in curs de evaluare, precum si, de asemenea, de natura masurilor care vor fi luate in considerare in Planul de mobilitate urbana.

Principalele actiuni avute in vedere sunt:

- 2.1 **Efectuarea unui exercitiu de definire a zonei de studiu**, nivelul de detaliere in cadrul modelului, cum este reprezentata cererea de calatorie si perioada de timp reprezentata prin model. Definirea domeniului de interventie presupune realizarea unei analize referitoare la solutiile care pot fi avute in vedere, astfel incat impactul lor preconizat sa poata fi evaluat in modelul care va fi elaborat.
- 2.2 **Realizarea procesului de colectare a datelor**, caracteristic etapei de definire a domeniului. Acesta poate include colectarea de informatii privind fluxurile de trafic, cererea de transport public, aspectul si starea retelei de transport si modele de transport existente, in cazul in care acestea sunt disponibile. Aceste date pot include, de asemenea, previziunile economice si demografice pentru zona.
- 2.3 **Elaborarea si calibrarea modelului de transport pentru anul de baza** acolo unde este cazul. Acesta utilizeaza datele colectate pentru a oferi o imagine de ansamblu a conditiilor actuale de pe reseaua de transport si reprezinta, prin urmare, un input pentru urmatoarea etapa - probleme si obiective (etapa 3).
- 2.4 **Pregatirea modelului de transport pentru anul tinta**, prin aplicarea previziunilor demografice si economice care au fost generate pentru zona de studiu. Acest lucru va permite identificarea problemelor de transport prin intermediul modelelor de transport.

Etapa 3: Probleme si Obiective

Aceasta etapa este destinata stabilirii cadrului pentru Planul de mobilitate urbana, prin definirea a ceea ce este necesar pentru realizarea sa. O parte semnificativa a proiectului se adreseaza analizei problemelor si definirii obiectivelor, deoarece acest lucru va asigura ca planul este axat in mod corespunzator pe acele domenii care necesita investitii.

Este esential ca definirea problemei sa fie bazata pe analize si date de buna calitate. Acesta este motivul pentru care colectarea datelor este o parte necesara a pregatirii planului. Mai mult decat atat, un model de trafic poate fi o contributie utila la aceasta etapa a analizei, putand contribui la intelegerea problemelor care vor aparea in viitor, fie ca urmare a cresterii cererii de transport, fie ca urmare a influentei exercitate de o noua infrastructura de transport care nu a fost finalizata in totalitate.

Principalele actiuni avute in vedere sunt:

- 3.1 Aceasta etapa ar trebui sa inceapa cu **strangerea de informatii**. Aceste informatii ar trebui sa ia in considerare toate cunostintele, rapoarte si date relevante privind organizarea (operatiuni si infrastructura) fiecarui sistem de transport. Datele reale care trebuie colectate se completeaza cu cele colectate in scopul elaborarii modelului de transport si pot fi identificate printr-o evaluare initiala a informatiilor relevante.

- 3.2 **Analiza datelor va fi elaborata pentru diferite subiecte relevante ale Planului de mobilitate urbana.**

Exemplele include:

- analiza organizationala,
- analiza cererii,
- analiza accesibilitatii,
- evaluarea calitatii infrastructurii,
- evaluarea capacitatii de transport,
- integrarea sistemelor de transport,
- planificare evaluarii,
- analiza constrangerilor operationale,
- analiza intarzierilor,
- analiza punctelor negre (zone cu accidente frecvente),
- analiza de mediu.

Analiza va necesita prelucrarea datelor intr-un format care permite o reprezentare completa a sistemului de transport. Acest lucru poate fi efectuat sub forma de modele de transport, precum si alte reprezentari la nivel macro a datelor, care vor permite identificarea problemelor de transport.

- 3.3 **Analiza datelor ar trebui sa includa, de asemenea, o revizuire a conditiilor viitoare, care pot aparea.** Acest lucru va necesita o analiza a prognozei demografice si schimbarilor economice asupra cererii de transport, impreuna cu alte proiecte sau politici de transport care sunt deja in implementare sau intr-un stadiu avansat de implementare.

- 3.4 Prin utilizarea rezultatelor obtinute din analiza datelor sunt **identificate o serie de probleme sau puncte slabe**. Aceasta poate include probleme legate de eficienta transportului, siguranta, mediu, accesibilitate sau de integrare a transportului. Definitia problemelor trebuie sa descrie in mod clar natura problemei, in cazul in care apare problema, si consecintele sale.

- 3.5 Aceste probleme sunt apoi convertite intr-o **serie de obiective care stabilesc cerintele Planului de mobilitate urbana**. Obiectivele ar putea fi legate de accesibilitate, conectivitate, eficienta etc. si ar trebui sa fie cuantificate pe cat posibil, avand in vedere nivelul de cunostinte si natura obiectivului. Orice obiective cuantificate ar putea fi revizuite ulterior astfel incat solutiile sa fie dezvoltate mai in detaliu, pe baza unor considerente de fezabilitate, cost-eficacitate, etc.

Etapa 4: Identificarea si testarea masurilor

Identificarea si testarea masurilor are rolul de a defini setul optim de solutii pentru obiectivele care au fost identificate in Etapa 3. Pentru fiecare obiectiv, o serie de solutii posibile sunt luate in considerare si testate folosind instrumentele de analiza, sau alti indicatori, dupa caz.

Masurile care ar trebui sa fie luate in considerare vizeaza:

- *Infrastructura*, care necesita de obicei investitii de capital in lucrari fizice;
- *Masuri operationale*, care descriu acele actiuni pentru imbunatatirea functionarii transportului, cum ar fi informatii de calatorie, monitorizare, rezervarea calatoriei, ticketing, gestionarea traficului sau a altor sisteme inteligente de transport
- *Masuri organizatorice*, care implica modificari ale structurilor care supravegheaza punerea in aplicare a solutiilor de transport, si care pot fi puse in aplicare la nivel institutional sau in autoritati / agentii specifice.

Testarea masurilor are ca scop final identificarea celei mai rentabile solutii pentru a aborda intreaga gama de obiective. Cele mai relevante aspecte se refera la:

- elaborarea unei liste complexe de masuri care urmeaza sa fie luate in considerare. Acestea pot fi verificate printr-un proces initial care cauta sa elimine acele masuri care nu sprijina obiectivele, sau pe cele care intra in conflict puternic cu unele obiective. Acest lucru reduce nivelul de lucru necesar pentru a analiza lista de proiecte.
- efortul ar trebui sa fie canalizat pentru a identifica masuri individuale care pot aborda numeroase obiective, deoarece acestea sunt susceptibile a fi solutiile cele mai eficiente de cost si au, prin urmare, mai multe sanse de a fi adoptate in Planul final.
- Identificarea masurilor ar trebui sa ia in considerare toate interventiile posibile, si nu ar trebui sa excluda solutii cu costuri reduse. In plus, ar trebui sa aiba in vedere faptul ca sistemele de transport urban sunt complexe si locatia problemei nu se identifica intotdeauna cu locul in care sunt observate problemele.

Abordarea generala privind identificarea si testarea masurilor este prezentata mai jos.

4.1 *Identificarea unei liste lungi de idei de proiecte*, care cuprind solutii:

- de infrastructura,
- masuri organizatorice
- masuri operationale.

Fiecare masura trebuie sa fie inteleasa in termeni de realizari si efecte cele mai probabile.

4.2 *Realizarea unei analize in care fiecare masura din lista lunga este comparata in raport cu obiectivele*. In cazul in care o masura nu sprijina obiectivele, sau in cazul in care este in conflict puternic cu unele obiective, atunci acesta poate fi eliminata din lista.

4.3 *Realizarea unei evaluari preliminare*. Masurile ramase sunt elaborate in detaliu pentru a intelege costurile si impactul acestora. Costurile pot fi estimate prin aplicarea unor rate unitare sau cunoastere a preturilor pietei. Beneficiile proiectului pot fi evaluate prin cercetari empirice sau prin modelul de trafic. Acest lucru este transformat intr-o analiza cost - beneficiu si va constitui un real sprijin pentru analiza Multi-criteriala. Pe baza evaluarii preliminare, masurile suplimentare sunt eliminate de pe lista unde acestea sunt considerate irelevante.

4.4 *Definirea listei finale a masurilor care sunt luate inainte de pregatirea planului*. Acolo unde este cazul, aceasta poate fi, de asemenea, utilizata pentru a pregati un numar de liste finale alternative care pot fi evaluate pentru a gasi solutia optima. Prin urmare, este necesara o noua runda de evaluare pentru a identifica setul optim de masuri care urmeaza sa fie incluse in Planul final.

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

Lista finala a masurilor este bazata pe abordarea de mai sus si formeaza baza pentru elaborarea Planului final.

Etapa 5: Pregatirea Planului

Folosind lista finala a masurilor identificate in Etapa 4, un numar de scenarii alternative pot fi definite, formate din pachete din lista finala de masuri. Aceste pachete de masuri ar trebui sa fie apoi evaluate integral, pentru a intelege impactul net al scenariului.

Aceasta evaluare ar putea fi intreprinsa dupa cum urmeaza:

- 5.1 **Integrarea oricarei modificari care decurge din procesul SEA.**
- 5.2 **Evaluarea in raport cu Obiectivele**
- 5.3 **Elaborarea analizei cost-beneficiu si analizei multi-criteriala (criterii multiple) pentru a intelege beneficiul net al scenariului.**
- 5.4 **Dezvoltarea unui plan de etapizare progresiva** pentru a sublinia modul in care masurile ar trebui sa fie evaluate si puse in aplicare pe parcursul perioadei de implementare a Planului.
- 5.5 **Elaborarea unei strategii de finantare** pentru a demonstra cum pot fi finantate diferite masuri, precum si identificare surselor de finantare (fonduri UE, fonduri nationale sau locale, imprumuturi sau finantare privata).

Raportul final ar trebui sa evidentieze in detaliu elaborarea Planului si propunerile finale continute in acesta. De asemenea, acesta ar trebui sa stabileasca modul in care au fost definite obiectivele, cum au fost selectate alternativele si modul in care sunt prioritizate propunerile rezultate.

Raportul final ar trebui sa se ocupe de urmatoarele aspecte:

Partea 1: Intelegerea contextului

- 1.1 *Introducere*
- 1.2 *Analiza situatiei actuale*
- 1.3 *Evaluarea impactului referitor la mobilitatea existenta (actuala)*
- 1.4 *Modelul de Transport*

Partea a 2-a : Definirea masurilor

- 2.1 *Obiective si Activitati / Actiuni*

Partea 3: Implementarea Planului

- 3.1 *Planul de actiune*
- 3.2 *Punerea in aplicare*

Etapa 6: Implementarea Planului

Punerea in aplicare a Planului de mobilitate urbana are loc pe o perioada lunga de 5 ani. Implementarea cu succes este intarita de un plan bine pregatit, care comunica in mod clar obiectivele principale si calendarul de masuri. Punerea in aplicare depinde, de asemenea, de masurile organizatorice si operationale necesare, care sunt necesare pentru a sprijini activitatile de livrare a proiectului.

III.3 Structura PMUD (Conform Anexa 1 la Ghid Jaspers)

Nr.crt.	STRUCTURA PLAN (Conform Ghid Jaspers)
1.	Introducere
1.1	Scopul si rolul documentatiei;
1.2	Incadrarea in prevederile documentelor de planificare spatiala;
1.3	Incadrarea in prevederile documentelor strategice sectoriale;
1.4	Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economica, sociala si de cadru natural din documentele de planificare ale UAT
2.	Analiza situatiei existente. In cadrul acestei etape se vor stabili o serie de indicatori adecvati pentru descrierea starii actuale, indicatori care sa permita si masurarea progresului obtinut ca urmare a implementarii planului.
2.1	Contextul socio-economic cu identificarea densitatilor de populatie si a activitatilor economice
2.2	Reteaua majora de circulatii
2.3	Transport public
2.4	Transport de marfa
2.5	Mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa)
2.6	Managementul traficului (stationarea, siguranta in trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica)
2.7	Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atractie/generare de trafic, zone intermodale-gari, aerogari, etc)
3.	Evaluarea impactului actual al mobilitatii
3.1	Impactul asupra elementelor de mediu
3.2	Siguranta in trafic si impactul asupra cadrului social
3.3	Nivel de accesibilitate si tendinte de dezvoltare
3.4	Capacitate de transport
4.	Dezvoltarea si calibrarea modelului de transport urban multimodal
4.1	Generare si atragere deplasari
4.2	Distributie intre zone
4.3	Distributie intre modurile de transport
4.4	Afectare pe retea
5.	Obiective si directii de actiune – trebuie avut in vedere un plan pe termen scurt , 3-5 ani
5.1	La scara periurbana/metropolitana
5.2	La scara localitatii
5.3	La nivelul cartierelor /zonelor cu nivel ridicat de complexitate
6.	Scenarii de mobilitate pe baza modelului de trafic
6.1	Scenariu de mobilitate la scara periurbana/metropolitana
6.2	Scenariu de mobilitate la scara localitatii
6.3	Scenariu de mobilitate la nivelul cartierelor /ariilor cu nivel ridicat de complexitate
7.	Planul de actiune
a.	Interventii majore asupra infrastructurii de circulatie
b.	Transport public
c.	Transport de marfa
d.	Mijloace alternative de mobilitate (deplasari cu bicicleta, mersul pe jos si persoane cu mobilitate redusa)
e.	Managementul traficului (stationarea, siguranta in trafic, sisteme inteligente de transport, signalistica)
f.	Zonile cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atractie/generare de trafic, zone intermodale-gari, aerogari, etc)
g.	Structura intermodala si operatiuni urbanistice necesare
8.	Monitorizarea implementarii Planului de Mobilitate Urbana Durabila

III.4 Durata serviciilor

Serviciile se vor derula in doua etape, etapizarea fiind conditionata de evolutia POR 2014-2020, avand in vedere ca pentru depunerea de proiecte care se constituie ca masuri pentru implementarea PMUD este o conditie obligatorie ca PMUD sa fie deus la OI/AMPOR.

Etapa 1

Termen de finalizare: 6 luni

Obiective generale

- definirea de masuri/proiecte care se contribuie la transformarea dintr-un oras pentru masini intr-un oras pentru cetateni, masuri/proiecte finantabile prin POR 2014-2020

Obiective specifice:

- documentare privind ponderea modalitatii de deplasare si suprafetele alocate
- existenta unui PMUD care sa prevada masuri pe termen scurt (5 ani)
- definirea masurilor (proiectelor) tinand cont ca principala sursa de finantare va fi POR 2014-2020, PI 4.1 si plecand de la portofoliul de proiecte definit de beneficiar si strategia de dezvoltare durabila a municipiului
- crearea unui mecanism care sa asigure actualizarea si implementarea PMUD (echipa tehnica, manager proiect, parteneri, resurse financiare, etc)

IV. Prezentarea propunerii tehnice

Propunerea tehnica va contine:

- Metodologia de lucru propusa
 - actiunile/activitatile propuse de prestator pentru realizarea PMUD si atingerea obiectivelor (prezentare bazata pe structura descrisa in prezentul document)
 - resursele necesare pentru indeplinirea contractului
 - resurse umane (echipa care va fi mobilizata, nivel de pregatire, experienta, domenii acoperite in cadrul echipei)
 - logistica
 - mobilizarea resurselor locale (umane si logistice)
 - etapele de evaluare a progresului inregistrat in derularea serviciilor
- Grafic de realizare a activitatilor
- Alte elemente care pot oferi informatii privind modalitatea de realizare a obiectivelor

V. Prezentarea propunerii financiare

Pe structura graficului de realizare a activitatilor va prezentata o evaluare financiara a etapelor parcurse. Propunerea Autoritatii contractante este ca oferta financiara sa cuantifice minim urmatoarele etape

Nr. crt.	Denumire etapa	Valoare estimate (valori fara TVA)
1	Prezentare Raport initial	Maxim 10%
2	Prezentare Modelului de transport	Maxim 20%
3	Definirea obiectivelor	Maxim 10%
4	Definirea listei finale	Maxim 10%
5	Finalizarea etapei 5 Pregatirea Planului	Maxim 30%
6	Prezentarea Raportului final	
	Total	

VI. Intalnire de clarificari

Municipiul Piatra Neamt va organizeaza o intalnire cu potentialii ofertanti pentru:

- prezentarea modelelor de lucru care au stat la baza cerintelor din caietului de sarcini,
- detalierea rezultatelor ce trebuie atinse de prestatorul de servicii,
- clarificarea unor aspecte pe baza solicitarilor facute de potentialii ofertanti

Arhitect șef,
Ioan-Domițian Nedeianu

Șef serviciu,
Doina Balusescu