



## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

**DECIZIA**  
**nr. din .12.2017**  
**DRAFT**

Ca urmare a notificării adresate de **PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BEIUȘ**, cu sediul în Beiuș, Piața Samuil Vulcan, nr. 14-16, jud. Bihor, privind „*Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru Municipiul Beiuș*”, amplasat în Beiuș, județul Bihor, solicitare înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Bihor cu nr. 16417/10.11.2017, în baza:

- HG nr. 1000/2012 privind reorganizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Protecția Mediului și a instituțiilor publice aflate în subordinea acesteia, cu modificările și completările ulterioare;
- OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare;
- HG 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. 995/2006 pentru aprobarea listei planurilor și programelor care intră sub incidența Hotărârii Guvernului nr. 1.076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe;
- OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul 19/2010 pentru aprobarea Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată a efectelor potențiale ale planurilor sau proiectelor asupra ariilor naturale protejate de interes comunitar;
- Ordinul nr. 2.387/2011 pentru modificarea Ordinului Ministrului Mediului și Dezvoltării Durabile nr. 1.964/2007 privind instituirea regimului de arie naturală protejată a siturilor de importanță comunitară, ca parte integrantă a rețelei ecologice europene Natura 2000 în România.

### **Agenția pentru Protecția Mediului Bihor:**

- Ca urmare a consultării autorităților publice participante în cadrul Comitetului Special Constituit din data de 29.11.2017, organizată la sediul APM Bihor,
- În urma parcurgerii etapei de încadrare conform HG 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe,
- În conformitate cu prevederile art. 5, al. 3, lit. a) și a Anexei 1 – Criterii pentru determinarea efectelor semnificative potențiale asupra mediului din HG





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe,

- A informării publicului prin anunțuri repetate și în lipsa oricărui comentariu din partea publicului,

**decide că:**

**„Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru Municipiul Beiuș”, amplasat în Beiuș, județul Bihor, titular: PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BEIUȘ, jud. Bihor, nu necesită evaluare de mediu și nu necesită evaluare adecvată și se va supune adoptării fără aviz de mediu.**

Motivele care au stat la baza luării deciziei etapei de încadrare:

### ***I. Caracteristicile planurilor și programelor cu privire, în special, la:***

*a) gradul în care planul sau programul creează un cadru pentru proiecte și alte activități viitoare fie în ceea ce privește amplasamentul, natura, mărimea și condițiile de funcționare, fie în privința alocării resurselor;*

Planul de mobilitate urbana durabilă se referă la Municipiul Beiuș, jud. Bihor cu o populație de 11.363 locuitori, la o suprafață de 137,38 km<sup>2</sup>, conform documentației depuse la APM Bihor, și acoperă perioada 2017-2030.

**Viziunea** privind Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este definită ca fiind *“Realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și care să asigure o bună calitate a vieții n arealul Municipiului Beiuș”*.

PMUD este și un mijloc de integrare a celorlalte documente realizate la scară teritorială și locală. Astfel, acesta preia elementele de mobilitate prezente în Planul de Amenajare a Teritoriului Național, Planul Urbanistic General. De asemenea, se ține cont de Master Planul General de Transport și de documentele de planificare națională, regională și județeană. Planul de mobilitate urbană durabilă preia, de asemenea elementele de mobilitate urbană incluse în documentul de planificare strategică de la nivelul municipiului, și anume Strategia de dezvoltare a Municipiului Beiuș 2014 – 2020.

Conform documentației depuse la APM Bihor, **scopul** Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru Municipiul Beiuș constă în creșterea eficienței și rentabilității sistemului de transport, astfel încât să asigure cetățenilor acces rapid, confortabil și în siguranță la toate punctele de interes ale acestora, în condiții de reducere a consumului de energie, de reducere a emisiilor gazelor cu efect de seră și a poluării fonice și a aerului.

Scopul principal al planului de mobilitate urbană durabilă îl reprezintă promovarea dezvoltării urbane având la bază dezvoltarea transportului sustenabil.





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

Potrivit documentelor strategice de la nivel European, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă constituie un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici specifice, care are la bază un model de transport dezvoltat cu ajutorul unui software de modelare a traficului, având ca scop rezolvarea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor din oraș și din zonele învecinate, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene în termeni de eficiență energetică și protecție a mediului.

**Obiectivele principale** ale PMUD pentru Municipiul Beiuș sunt:

- ✓ îmbunătățirea infrastructurii de transport;
- ✓ reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;
- ✓ asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/periurbane;
- ✓ asigurarea unui mediu sigur pentru populație;
- ✓ reducerea impactului infrastructurii și activitatilor de transport asupra mediului urban.

La nivel urban, prin implementarea PMUD se urmaresc urmatoarele obiective operationale care sa conduca la atingerea obiectivelor principale:

- ✓ reducerea congestiei;
- ✓ introducerea transportului public;
- ✓ conectivitate crescuta intre cartiere;
- ✓ dezvoltarea modurilor alternative de transport;
- ✓ reducerea nevoii de deplasare;
- ✓ reducerea impactului negativ asupra mediului;
- ✓ imbunatatirea sigurantei si securitatii rutiere;
- ✓ asigurarea condițiilor pentru o intermodalitate superioară a serviciilor de transport prin care se efectuează prestația pe teritoriul orașului.

La nivel peri-urban, prin implementarea PMUD se urmaresc urmatoarele obiective operationale care sa conduca la atingerea obiectivelor principale:

- ✓ extinderea transportului public urban catre localitatile din zona periurbana;
- ✓ conectivitate sporita intre localitatile limitrofe si Municipiul Beiuș;
- ✓ dezvoltarea modurilor alternative de transport;
- ✓ reducerea impactului negativ asupra mediului.

La nivelul cartierelor, prin implementarea PMUD se urmaresc urmatoarele obiective operationale care sa conduca la atingerea obiectivelor principale:

- ✓ reducerea congestiei;
- ✓ dezvoltarea modurilor alternative de transport;
- ✓ reducerea nevoii de deplasare;
- ✓ reducerea impactului negativ asupra mediului.





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

Reanalizând obiectivele principale ale viziunii, echipa de cercetare care a realizat PMUD al Municipiului Beiuș, a concluzionat că pot fi încadrate între OBIECTIVELE OPERATIONALE următoarele 12 domenii:

- I. Consolidarea capacității instituționale;
- II. Transport rutier – utilizarea eficientă a spațiului de drum;
- III. ITS (Intelligent Transport Systems);
- IV. dezvoltarea formelor de transport durabil (mai puțin poluante) - mersul pe jos / cu bicicleta pentru crearea unui mediu urban de calitate;
- V. Managementul mobilității;
- VI. Îmbunătățirea integrării dintre transport și planificarea urbană;
- VII. Inovarea managementului parcarilor;
- VIII. Îmbunătățirea siguranței rutiere cu accent pe utilizatorii vulnerabili ai drumurilor;
- IX. Îmbunătățirea infrastructurii rutiere a orașului;
- X. Dezvoltarea unui sistem local de transport public;
- XI. Logistica urbană;
- XII. Asigurarea condițiilor pentru o intermodalitate superioară a serviciilor de transport prin care se efectuează prestația pe teritoriul orașului (respectiv interoperabilitatea cu transportul județean).

În urma analizării situației existente la nivelul Municipiului Beiuș și a ariei sale de influență și a identificării problemelor legate de mobilitate cu care se confruntă, au fost definite măsurile și proiectele ce vor fi testate cu ajutorul modelului de transport pentru a se construi scenariile de dezvoltare ale orașului. Măsurile fezabile pentru municipiul Beiuș au rezultat în urma analizei situației actuale și răspund problemelor identificate.

Aceste măsuri, în corelare cu obiectivele operaționale, pentru Municipiul Beiuș, sunt prezentate în continuare:

### **I. Consolidarea capacității instituționale**

I.1 = măsuri de educare sistematică în școli – în ideea formării unei culturi a dezvoltării durabile.

I.2 = inovări în domeniul administrativ care să reducă numărul necesar de deplasări ale cetățeanului la instituția respectivă = introducerea semnăturii electronice ca formă de reprezentare simbolică a cetățeanului fără a fi necesară prezența fizică.

I.3 = înființarea unei structuri organizaționale și de planificare a activității de transport pentru municipiul Beiuș – Transport Public Beiuș.

I.4 = modificarea orelor de începere a activității agenților economici de pe o aceeași arteră sau același punct – marginal – de destinație = este o măsură legată de progresul economic înregistrat de zonele industriale ale orașului.





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

I.5 = crearea cadrului pentru dezvoltarea de teleactivități și telelucru, inclusiv găsirea de modalități de reducere a fiscalității pentru firmele care practică teleactivitățile și telelucrul.

I.6 = Înființarea în cadrul Primăriei Beiuș a unui departament de administrare a parcarilor.

### II. Transport rutier – utilizarea eficientă a spațiului de drum

II.1 = proceduri de creștere a densității urbane;

### III. ITS (Intelligent Transport Systems)

III.1 = Introducerea unui sistem de informare în timp real cu privire la serviciile de transport cu autobuzul în stațiile utilizate de transportul public județean

III.2 = realizarea unui website cu informații referitoare la traficul din oraș.

### IV. Dezvoltarea formelor de transport durabil (mai puțin poluante) - mersul pe jos / cu bicicleta pentru crearea unui mediu urban de calitate

IV.1 = realizarea unei rețele de piste pentru biciclete – o propunere de rețea de piste pentru biciclete este prezentată mai jos (9 km).

IV.2 = crearea de puncte pentru închirierea bicicletelor = o dată cu definitivarea rețelei de piste pentru biciclete se pot prevedea în punctele importante cum ar fi: Parcul Samuil Vulcan, Stadion, Piața Centrală, str. V. Lucăciu etc.

IV.3 = construirea de parcuri pentru biciclete = la principalele instituții și zone de interes

IV.4 = campanii promoționale pentru utilizarea bicicletei = organizarea de concursuri de ciclism la nivel municipal – eventual cu premii – de genul „sunt cel mai rapid” sau „sunt cel mai rezistent” pe grupe de vârste (3...80 ani)

IV.5 = extinderea rețelei de piste pentru biciclete către comunele din zona periurbană – o propunere în acest sens poate fi (26 km)

IV.6 = înființarea de zone pietonale = prelungirea zonei pietonale de pe Al. Motilor până la Parcul S. Vulcan, construirea unei alei pietonale între al. Policlinicii și str. Romana. În funcție de realizarea prelungirii str. Florilor până la str. L. Blaga se poate interzice traficul auto pe str. Piața M. Eminescu și transformarea în zonă exclusiv pietonală care să facă legătura între Lic. Pedagogic N. Bolcas și Parcul M. Eminescu.

IV.7 = instalarea unor pasaje supra sau construirea unor pasaje subterane pentru pietoni pe arterele intens încărcate de trafic – în locul trecerilor de pietoni – acolo unde fluxurile combinate vehicule-pietoni sunt semnificative. Aceste pasaje trebuie să fie dotate fie cu scări rulante, fie cu lifturi (sau ambele) pentru a permite accesul





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

ușor și persoanelor cu dizabilități. În acest sens, se propune realizarea a 2 pasaje subterane pe Calea Bihorului.

### V. Managementul mobilității

V.1 = corelarea instalațiilor de semaforizare existente într-un sistem de “unda verde”;

V.2 = derularea unor acțiuni de popularizare referitoare la sistemele de utilizare a autoturismelor proprietate personală: car-sharing și car-pooling.

V.3 = analizarea periodică a secțiunilor de artere pe care se poate crește viteza de deplasare, respectiv dimpotrivă pe care trebuie redusă (efectiv redusă prin dispozitive de calmare a traficului);

V.4 = introducerea în municipiu a „zilei fără autoturisme” (lunar);

V.5 = reamplasarea trecerilor de pietoni din intersecțiile amenajate prin sensuri giratorii la o distanță mai mare față de intersecție.

### VI. Îmbunătățirea integrării dintre transport și planificarea urbană

VI.1 = întocmirea de hărți de răspândire a utilităților de primă necesitate (următoarele implanturi se vor face numai pe principiul egalei răspândiri în teritoriu) = este necesar să se completeze PUG cu prevederi de acest tip;

VI.2 = proiecte coroborate de asigurare a utilităților pentru fiecare cartier în parte

VI.3 = obligativitatea constituirii unui tandem construcție - infrastructură pentru acces motorizat, nemotorizat și spațiu verde (pentru orice nouă construcție);

VI.4 = sistem de stimulente pentru amplasarea noilor școli, centre de sănătate, centre comerciale, etc. în interiorul sau aproape de cartierele rezidențiale = este necesar să se întocmească hărți amănunțite ale fiecărui cartier, urmărindu-se stăruiitor ca densitatea utilităților care conduc – dacă amplasarea este neuniformă – la călătorii suplimentare nenecesare, să fie uniformă pe întreaga suprafață a orașului.

### VII. Inovarea managementului parcarilor

VII.1 = municipalitatea ar trebui să elaboreze o hotărâre referitoare la reducerea posibilității de parcare pe partea carosabilă;

VII.2 = introducerea sistemului de taxare a parcarii (inclusiv prin introducerea unui tip de plată progresivă pe măsura trecerii timpului, diferențiat pe ore de vârf și în afara orelor de vârf și chiar pe grupuri țintă – de exemplu pentru vehicule de mic litraj taxa poate fi mai redusă).

VII.3 = construirea de parcări de mare capacitate (supra și subterane) = aceste parcări de mare capacitate trebuie să fie amplasate în zonele cu potențial ridicat de atragere a călătoriilor, cum ar fi:

- parcare subterană Piața Samuil Vulcan;





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

- parcare supraterană cartier Samuil Vulcan;
- parcare supraterană Piata Centrala;
- parcare supraterana multi-level in zona centrala (str. A. Saguna, fostul cinematograf).

### **VIII. Îmbunătățirea siguranței rutiere cu accent pe utilizatorii vulnerabili ai drumurilor**

VIII.1 = eliminarea punctelor negre – pietoni = se propune găsirea de soluții pentru eliminarea a minim 3 puncte negre din interiorul orașului (zone cu potențial ridicat de producere a accidentelor) în care sunt implicați pietoni.

VIII.2 = eliminarea punctelor negre – vehicule = se propune găsirea de soluții pentru eliminarea a minim 3 puncte negre din interiorul orașului (zone cu potențial ridicat de producere a accidentelor) în care sunt implicate vehicule.

VIII.3 = reabilitarea marcajelor și a semnalizării pentru pietoni;

VIII.4 = amplasarea marcajelor tactile pentru persoanele cu dizabilități de vedere la trecerile pentru pietoni;

VIII.5 = introducerea semafoarelor cu avertizare sonoră pentru pietoni.

### **IX. Îmbunătățirea infrastructurii rutiere a orașului**

IX.1 = construirea centurii ocolitoare a orașului;

IX.2 = construirea a doua artere de legătură între str. Romana și str. Ariesului = circulația va fi organizată în sistem de sensuri unice;

IX.3 = trecerea unor străzi la categorii superioare pentru creșterea “frontului” de lucru pentru traficul general;

• trecere la categorie superioară (lărgiri de străzi):

- str. A. Saguna – largire la 10 m, cu creare de parcuri pe ambele părți ale carosabilului;

- str. A. Vlaicu – largire la 8 m, cu creare de parcuri pe o parte a drumului;

- str. Gh. Crisan – largire la 8 m, cu creare de parcuri în spic

- str. I. Ciordas – largire la 10 m, cu creare de parcuri pe ambele părți ale carosabilului;

- str. Garofitei – largire la 5,5 m, inclusiv trecerea peste calea ferată

IX.4 = reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere:

- str. V. Lucaciu

- str. M-sal I. Antonescu

- str. Devei

- str. N. Bolcas

- str. C. Boliac

- str. Parangului, inclusiv largirea trecerii peste calea ferată





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

- str. Liliacului
- strazile din cartierul Habitat

IX.5 = reamenajarea intersecțiilor cu nivel de serviciu scazut:

- Horia cu 22 Decembrie
- Horia cu Crisan
- Horia cu L. Blaga
- Horia cu N. Bolcas
- Horia cu S. Vulcan

IX.6 = introducerea de sensuri unice:

- Piata S. Vulcan spre str. Horia, cu interzicerea virajului la stanga
- str. I. Ciordas (pe segmentul dintre str. N. Bolcas si Piata S. Vulcan) spre Piata S. Vulcan
- noile artere dintre str. Romana si str. Ariesului
- strazile din jurul parcului M. Eminescu
- str. Florilor intre str. A. Saguna si str. L. Blaga (dupa realizarea strapungerii) spre str. L. Blaga corelat cu str. Codrului spre str. Narciselor

IX.7 = prelungirea str. Florilor pana in str. L. Blaga - cresterea penetrabilitatii si permisivitatii cartierului Eminescu-Pedagogic

IX.8 = construirea unui drum de legatura intre DJ764 si DN 76 - pentru devierea traficului greu si a celui de tranzit pe directia Oradea – Delani

IX.9 = construirea unui drum de legatura intre str. 1 Decembrie 1918 si DN 76 – pentru cresterea penetrabilitatii si permisivitatii cartierului Pandurilor-1 Decembrie

IX.10 = construirea unui drum de legatura intre str. 1 Decembrie 1918 si str. N. Papp – pentru cresterea penetrabilitatii si permisivitatii cartierului FSN

### **X. Dezvoltarea sistemului local de transport public**

X.1 = introducerea sistemului de transport public local

X.2 = construirea de stații pentru îmbarcarea-debarcarea calatorilor (și uniformizarea-personalizarea acestor puncte de contact între operator și public);

X.3 = achizitionarea de mijloace de transport in comun (autobuze) cu combustibili alternativi pentru serviciul de transport public, inclusiv dotarea cu statie de alimentare cu combustibili alternativi si construirea unei autobaze.

X.4 = impunerea de condiții calitative superioare operatorilor de transport care participă la licitațiile pentru relațiile periurbane;

X.5 = pregătirea unui program circulație pentru zona periurbana (în special spre localitatile Finis, Tarcaia si Pocola);

X.6 = trebuie introdusă o taxă – contribuție a operatorilor de transport ne-local în vederea acoperirii disfuncționalităților pe care le produce traficul prin autobuzele







## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

interurbane, infrastructurii municipiului (în special pentru întreținerea stațiilor de transport public);

### XI. Logistica urbană

XI.1 = traficul – rutier – de marfă în interiorul orașului trebuie să fie limitat spațial și temporal;

XI.2 = constituirea unui grup de lucru alcătuit din instituții municipale și operatori de transport marfă în vederea eșalonării pe zile și cartiere a activității de transport de marfă pe teritoriul municipiului;

### XII. Asigurarea condițiilor pentru o intermodalitate superioară a serviciilor de transport prin care se efectuează prestația pe teritoriul orașului (respectiv interoperabilitatea cu transportul județean și cel feroviar)

XII.1 = Centru intermodal de transport destinat interconectării transportului în comun feroviar, interurban și urban = construirea unui terminal intermodal în zona Gării astfel încât trecerea de la sistemul feroviar la cel rutier să constituie o acțiune de formare a unui nod intermodal de maximă importanță.

XII.2 = organizarea programului de circulație susținut de operatorul de transport urban în concordanță cu programul transportului feroviar;

XII.3 = modernizarea stațiilor de transport public existente, inclusiv prin dotarea cu panouri de informare a călătorilor și crearea de alveole.

Pentru selectarea și prioritizarea proiectelor și măsurilor propuse în cadrul PMUD, s-a avut în vedere analiza cost-beneficiu și o analiză multicriterială.

Structura analizei multicriteriale folosită la priorizarea proiectelor, respectiv a intervențiilor din cadrul PMUD, a avut în vedere și următoarele **obiective strategice**:

➤ **Accesibilitate** = asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;

➤ **Impactul asupra mediului** = reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;

➤ **Eficiența economică** = îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;

➤ **Siguranța și securitatea** = îmbunătățirea siguranței și securității participanților la trafic, dar și a comunității în general;

➤ **Calitatea mediului urban** = creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

Precum și următoarele orizonturi de timp:

- termen scurt = 2019





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

- termen mediu = 2023
- termen lung = 2030

b) gradul în care planul sau programul influențează alte planuri și programe, inclusiv pe cele în care se integrează sau care derivă din ele;

Planul de mobilitate urbană, conform Anexei 2 la Legea 350 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, este definit ca fiind un instrument de planificare strategică teritorială care corelează dezvoltarea spațială a localităților din suburbii/ zone metropolitane, mobilitatea și transportul persoanelor, bunurilor și mărfurilor.

Fiind vorba despre un document strategic, acesta se bazează pe practici de planificare existente, luând în considerare principiile precum integrare, participare și evaluare.

În elaborarea PMUD Beiuș s-au avut în vedere atât prevederile comunitare, ale Parlamentului European referitoare la un plan de acțiune privind mobilitatea urbană, cât și prevederile documentelor strategice sectoriale la nivel național, județean și local.

Elaborarea PMUD pentru Municipiul Beiuș s-a realizat prin corelarea cu o serie de documente strategice și/sau legislative, conform documentației depuse la APM Bihor, printre care:

Documente strategice	Obiective, activități, observații
<b>Planul Operațional Regional 2014-2020:</b> <b>Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon,</b>	Ministerul dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP) a definit în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020 oportunitatea realizării de Planuri de Mobilitate Urbană Sustenabile având în vedere creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor, sporirea adaptabilității populației la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional/local precum și favorizarea unei creșteri economice sustenabile din punct de vedere social și al mediului înconjurător, prin asigurarea unui transport urban și periurban sustenabil. <i>Prioritatea de investiție 3.2.</i> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor <b>Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane</b>





**Agenția pentru Protecția Mediului Bihor**

	bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă prin: investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban, investiții destinate transportului electric și nemotorizat, alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană
<b><i>Axa Prioritară 4 – Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile</i></b>	<b><i>Prioritatea de investiție 4.1.</i></b> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă
<b><i>Masterplanul General De Transport al României, 2015</i></b>	Îmbunătățirea mobilității populației și a traficului aferent transportului de mărfuri în cadrul rețelei TEN-T de bază și a rețelei extinse, prin construcția unei rețele de autostrăzi și drumuri expres; Asigurarea accesului pentru populație și pentru mediul de afaceri la rețeaua TEN-T de bază și la rețeaua extinsă, prin construcția coridoarelor de legătură naționale; Asigurarea unei rețele de transport rutier sigure și operaționale, care să contribuie la reducerea numărului de accidente rutiere, precum și la reducerea timpilor de călătorie; Asigurarea accesului internațional prin intermediul legăturilor cu țările vecine; Asigurarea unei rețele de transport propice mediului înconjurător, prin implementarea proiectelor de variantă de ocolire. Includerea în cadrul elaborării PMUD a prognozelor și datelor socio-economice, fluxurilor de trafic.
<b><i>Strategia pentru Transport Durabil pe perioada 2007-2013 și 2020, 2030 (din 2007)</i></b>	Domeniul transporturilor este considerat prioritar în contextul planurilor de dezvoltare ale României, date fiind relațiile sale de interdependență cu celelalte ramuri ale economiei naționale, valoarea serviciilor oferite pentru populație și impactul considerabil





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

	<p>asupra mediului. Dezvoltarea transporturilor are în vedere facilitarea includerii sistemelor urbane din România în mediul european prin îmbunătățirea serviciilor rutiere, feroviare, maritime, fluviale și aeriene având destinațiile principale în Europa. Se vor îmbunătăți legăturile între orașe prin stimularea serviciilor de transport public interurban și de coordonare a gestiunii și se va garanta o accesibilitate generală minimă a serviciilor publice pentru toți cetățenii, acordându-se o atenție specială grupurilor vulnerabile (copii, bătrâni, persoane cu mobilitate redusă). Accesibilitatea transportului public la zonele cu densitate mică a populației și nuclee dispersate se va asigura la nivele minime stabilite.</p> <p>Condițiile de siguranță vor crește, estimându-se o reducere cu 50% a numărului de decese în urma accidentelor din transporturi în perspectiva anului 2030 față de anul 1998.</p> <p>În domeniul protecției infrastructurii de transport se va dezvolta o politică de „risc zero”, iar riscurile existente vor fi reevaluate continuu la toate modurile de transport.</p> <p>Accelerarea înnoirii parcului de vehicule prin scoaterea din exploatare a mijloacelor de transport cu uzură fizică și morală avansată și înlocuirea acestora cu mijloace moderne, corespunzătoare normelor tehnice și de exploatare ale UE și cu eficiență economică, socială și ecologică ridicată. Se va extinde sistemul coordonat de gestionare a traficului și vor fi introduse sisteme noi de tarife pentru folosirea infrastructurii de către diferite grupuri de utilizatori.</p>
<b>Strategia Europa 2020</b>	Strategia Europa 2020 își propune să asigure o creștere economică: inteligentă, prin investiții mai eficiente în educație, cercetare și inovare; durabilă, prin orientarea decisivă către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon; și favorabilă <u>incluziunii, prin punerea accentului pe crearea de</u>





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

	<p>locuri de muncă și pe reducerea sărăciei. Strategia se concentrează pe cinci obiective ambițioase privind ocuparea forței de muncă, inovarea, educația, reducerea sărăciei și energia/clima. Unul din principalele obiective de care PMUD va tine cont, îl reprezintă schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei, prin care se urmărește:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• - reducerea cu 20% a emisiilor de gaze cu efect de seră (sau chiar cu 30%, în condiții favorabile) față de nivelurile înregistrate în 1990</li><li>• creșterea ponderii surselor de energie regenerabile până la 20%</li><li>• creșterea cu 20% a eficienței energetice</li></ul>
<i>Acordul de parteneriat România 2014-2020</i>	Demersuri pentru asigurarea convergenței cu strategia europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, precum și cu scopul specific al fiecărui fond în conformitate cu obiectivele tratatului, inclusiv în ceea ce privește coeziunea economică, socială și teritorială. În elaborarea PMUD s-a ținut cont de obiectivele programelor operaționale regionale și ale axelor de dezvoltare ale acestora.
<i>Strategia Națională de Dezvoltare Regională 2014-2020 (SNDR)</i>	Reprezintă viziunea Guvernului României privind dezvoltarea regională, prin care se stabilesc prioritățile de dezvoltare ale regiunilor, precum și relațiile instituționale care să faciliteze corelarea cu strategiile sectoriale. Acest document de programare reprezintă baza strategică pentru fundamentarea programelor de finanțare din fonduri externe/comunitare, naționale, regionale și/sau locale care au ca scop dezvoltarea regională.
<i>Planul de Dezvoltare Națională Regională 2014-2020</i>	Obiectivul general al acestui plan este creșterea economiei regionale prin dezvoltare multidimensională și integrate pentru diminuarea disparităților intra- și inter-regionale și creșterea standardului de viață regional. Are 4 priorități de investiție și acțiuni orientative: P1 – Creșterea





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

	competitivității economice a regiunii și stimularea cercetării și inovării; P2 – Creșterea accesibilității regiunii, a mobilității locuitorilor, mărfurilor și a informațiilor; P3 – Creșterea calității vieții locuitorilor din regiune; P4 – Protecția mediului natural și antropic, utilizarea eficientă a resurselor și reducerea emisiilor poluante. La prioritatea 2, prima prioritate de investiții este dezvoltarea unui sistem de transport durabil și sustenabil. Pentru municipiul Beiuș este prevăzută construirea unui parc industrial, investiție finanțată prin POR.
<b>Strategia de Dezvoltare Durabilă a județului Bihor 2014-2020</b>	Obiective: creșterea accesibilității județului prin îmbunătățirea infrastructurii județene și regionale ca suport pentru susținerea activităților economice și sociale. Priorități: Dezvoltarea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport și comunicații. Dezvoltarea durabilă și regenerarea mediului urban. S-au luat în considerare programele de investiții în infrastructură: reabilitare și modernizare DJ764 Beiuș-Roșia, DJ 764F Uileacu de Beiuș
<b>Strategia de Dezvoltare a Municipiului Beiuș 2014-2020</b>	Document strategic în care este stipulată rezolvarea problemelor de infrastructură cu menționarea investițiilor ce vor îmbunătăți accesibilitatea și interconectivitatea spre DN76. Priorități: Asfaltare/ amenajare/ intretinere drumuri municipale; Construirea de 4 podete și repararea drumurilor aferente în comunitatea de romi; Realizarea de parcuri în municipiu.

Documentele de planificare spațială avute în vedere în elaborarea PMUD pentru Municipiul Beiuș sunt:

- Strategia de Dezvoltare Teritorială a României - SDTR
- Planul de amenajare a teritoriului național – PATN
- Planul de amenajare a teritoriului zonal – PATZ
- Planul de amenajare a teritoriului județean – PATJ
- Planul urbanistic general – PUG





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

- Planuri urbanistice zonale – PUZ
- Planuri urbanistice de detaliu – PUD

PMUD pentru Municipiul Beiuș tine cont de toate documentele de planificare spațială prezentate mai sus prin corelarea politicilor și măsurilor prevăzute în acestea cu cele rezultate în urma analizei situației actuale și a modelului de transport ce urmează a fi elaborat.

*c) relevanța planului sau programului în/pentru integrarea considerațiilor de mediu, mai ales din perspectiva promovării dezvoltării durabile;*

Planul de mobilitate urbană durabilă este un document strategic care are la bază principiile unei dezvoltări durabile, atât prin prisma obiectivelor generale, cât și din punct de vedere al orizonturilor de timp pe care planul le-a avut în vedere.

Scopul Planului de mobilitate urbană durabilă este crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile de mobilitate ale locuitorilor din teritoriul studiat, având ca și obiective strategice:

- *Accesibilitate* = asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale;
- *Siguranța și securitatea* = îmbunătățirea siguranței și securității participanților la trafic (atât în transportul public, cât și în cel privat), dar și a comunității în general;
- *Mediul* = reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
- *Eficiența economică* = îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
- *Calitatea mediului urban* = creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

*d) problemele de mediu relevante pentru plan sau program;*

Principalele probleme de mediu prezentate în cadrul planului se referă la:

- utilizarea combustibililor fosili, respectiv consumul de energie;
- nivelul de zgomot;
- poluanții atmosferici, calitatea aerului, având în vedere că transportul generează gaze cu efect de seră, care produc schimbări climatice și încălzire globală.

Un rezumat al problemelor identificate în cadrul analizei situației actuale, la nivelul Municipiului Beiuș, în ordinea importanței acestora, este prezentat în tabelul următor:





**Ministerul Mediului**  
**Agenția Națională pentru Protecția Mediului**



**Agenția pentru Protecția Mediului Bihor**

<b>Problema identificată</b>	<b>Soluție</b>
Circulație excesiv direcționată de-a lungul principalelor artere.	Oferirea de rute alternative prin reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere.
Capacitate de circulație depășită în intersecții situate de-a lungul principalelor artere.	Soluții punctuale pentru creșterea capacității de circulație
Lipsa spațiilor de parcare amenajate, atât a celor de reședință cât și a celor de destinație	Amenajare de parcuri de reședință și de destinație.
Traficul de tranzit pe direcția est – vest se desfășoară prin zona centrală	Construirea de rute alternative, cu ocolirea zonei centrale.
Capacitate de circulație redusă prin alocarea unor părți din carosabil staționarilor.	Eliminarea parcarilor de pe partea carosabilă, în special pe arterele pe care se desfășoară și activitatea de transport public.
Lipsa taxării spațiilor de parcare care să descurajeze deplasarea către centrul orașului cu automobilul propriu.	Introducerea taxelor de parcare, inclusiv a sistemului de taxare progresivă.
În aproape toate intersecțiile importante este permisă manevra la stânga.	Studierea posibilităților punctuale de reamenajare a intersecțiilor.
Traficul de tranzit (inclusiv cel de marfă grea) se suprapune pe unele artere de penetrație cu traficul interior.	Construirea de rute alternative.
Instalațiile de semaforizare existente nu sunt corelate.	Necesitatea adaptării programelor de funcționare a instalațiilor de semaforizare la valorile în timp real ale traficului și corelarea lor într-un sistem de “unda verde”.
Lipsa serviciului de transport public	Introducerea serviciului de transport public local.
Transportul de aprovizionare cu marfuri se face în timpul zilei.	Re-echiparea aprovizionării cu marfuri pe intervale orare sau pe timpul nopții.

Prin implementarea planului se vor respecta prevederile legale în vigoare astfel încât impactul negativ asupra factorilor de mediu să fie unul redus.

Planul identifică disfuncționalitățile actuale, care sunt în relație direct cu factorii de mediu, iar prin măsurile pe care le propune se urmărește îmbunătățirea calității mediului prin decongestionarea și fluidizarea traficului, încurajarea transportului public în detrimentul celui personal, folosirea unor mijloace de transport nepoluante (bicicleta, mersul pe jos), etc.

*e) relevanța planului sau programului pentru implementarea legislației naționale și comunitare de mediu (de exemplu, planurile și programele legate de gospodărirea deșeurilor sau de gospodărirea apelor).*

Planul respectă prevederile legislației naționale și comunitare de mediu.



**AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI BIHOR**

B-dul Dacia nr.25/A, Oradea, Cod 410464

E-mail: office@apmbh.anpm.ro; Tel. 0259.444.590; Fax. 0259.406.588





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

### **II. Caracteristicile efectelor și ale zonei posibil a fi afectate cu privire, în special, la:**

a) *probabilitatea, durata, frecvența și reversibilitatea efectelor;*

Planul nu are efecte semnificative negative asupra factorilor de mediu, cu condiția respectării legislației în vigoare.

b) *natura cumulativă a efectelor;*

Prin etapizarea derulării măsurilor/acțiunilor, propuse prin plan, atât ca și perioadă de timp cât și ca amplasare, impactul cumulativ va fi unul redus.

c) *natura transfrontieră a efectelor;* - Nu este cazul.

d) *riscul pentru sănătatea umană sau pentru mediu (de exemplu, datorită accidentelor);*

Prin implementarea PMUD riscul unor posibile efecte negative pentru sănătatea populației și pentru mediu, va fi unul redus, cu condiția respectării caracteristicilor planului și a legislației de mediu în vigoare

e) *mărimea și spațialitatea efectelor (zona geografică și mărimea populației potențial afectate);*

Planul se implementează la nivelul Municipiului Beiuș, cu o populație de 11.363 locuitori, la o suprafață de 137,38 km<sup>2</sup>.

f) *valoarea și vulnerabilitatea arealului posibil a fi afectat, date de:*

(i) *caracteristicile naturale speciale sau patrimoniul cultural;* - Nu este cazul.

(ii) *depășirea standardelor sau a valorilor limită de calitate a mediului;* - Nu este cazul.

(iii) *folosirea terenului în mod intensiv;* - Nu este cazul.

g) *efectele asupra zonelor sau peisajelor care au un statut de protejare recunoscut pe plan național, comunitar sau internațional.* – Nu este cazul, teritoriul administrativ al municipiului Beiuș nu se suprapune cu situri Natura 2000.

### **Obligațiile titularului:**

✓ Titularul are obligația de a respecta legislația de mediu în vigoare.

✓ Titularul are obligația de a menține și de a nu periclita starea de conservare favorabilă a speciilor și habitatelor naturale și de a sigura integritatea rețelei ecologice Natura 2000.

✓ În vederea realizării acțiunilor/proiectelor propuse prin PMUD, titularul va notifica APM Bihor și va solicita actele de reglementare, conform legislației de mediu în vigoare.

✓ Titularul planului este obligat să depună la APM Bihor, rezultatele programului de monitorizare, anual, până la sfârșitul primului trimestru al anului ulterior realizării monitorizării, conform prevederilor art. 27 din HG 1076/2004





## Agenția pentru Protecția Mediului Bihor

privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.

✓ Titularul planului/programului are obligația de a notifica autoritatea competentă pentru protecția mediului despre orice modificare a planului/programului, înainte de realizarea modificării.

✓ Răspunderea pentru corectitudinea informațiilor puse la dispoziție autorității competente pentru protecția mediului și a publicului revine în totalitate titularului planului.

### **Informarea și participarea publicului la procedura de evaluare de mediu:**

✓ Anunțuri publice pentru declanșarea etapei de încadrarea a planului, publicate în cotidianul "Bihoreanul" din datele de 6-12.11.2017 și 13-19.11.2017.

✓ Anunț public privind decizia etapei de incadrare publicat pe sit-ul APM Bihor în data de 04.12.2017.

✓ Anunț public privind decizia etapei de incadrare publicat în cotidianul Jurnalul "Bihoreanul" din data de 11-17.12.2017.

Prezenta decizie poate face obiectul unei acțiuni în justiție în baza Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificari si completari ulterioare.

**Prezenta decizie este valabilă pe toată durata implementării planului, dacă nu intervin modificări ale acestuia.**

Prezenta decizie se poate utiliza numai în vederea adoptării planului de către autoritatea administrației publice competente.

Pentru obținerea autorizației de construire se va urma procedura de reglementare conform Ordinului MMP nr.135/2010 pentru aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private.

**DIRECTOR EXECUTIV  
Ing. ADRIANA CALAPOD**

**Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații  
Timea MARE**

**Întocmit,  
Biolog Adela LÉGER**



Redactat în 3 ex., 18 pag.