

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

**COMUNA PRUNDENI
JUDEȚUL VÂLCEA**

CUPRINS

Partea 1

1 Introducere

- 1.1 Scopul și rolul documentației
- 1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială
- 1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

2 Analiza situației existente

- 2.1 Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice
- 2.2 Rețeaua majoră de circulații
- 2.3 Transport public
- 2.4 Transport de marfă
- 2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)
- 2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)
- 2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, etc)

3 Evaluarea impactului actual al mobilității

- 3.1 Impactul asupra elementelor de mediu
- 3.2 Siguranța în trafic și impactul asupra cadrului social
- 3.3 Nivel de accesibilitate și tendințe de dezvoltare
- 3.4 Capacitate de transport

Partea 2

4 Obiective și direcții de acțiune

- 4.1 La scara periurbană
- 4.2 La scara localității

5 Scenarii de mobilitate pe baza modelului de trafic

- 5.1 Scenariu de mobilitate la scara periurbană
- 5.2 Scenariu de mobilitate la scara localității

Partea 3

6 Planul de acțiune

- 6.1 Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații
- 6.2 Transport public
- 6.3 Transport de marfă
- 6.4 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)
- 6.5 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)
- 6.6 Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc)
- 6.7 Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

7 Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Partea 1

1 Introducere

1.1 Scopul și rolul documentației

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă își propune să fie un punct de plecare pentru îndeplinirea unor deziderate privind corelarea dezvoltării teritoriale a localității cu nevoile de mobilitate și transport a persoanelor, a bunurilor și a mărfurilor. PMUD propune obiective și ținte de atins pe termen mediu și lung, lăsând posibilitatea îmbunătățirii și adaptării la viitoarele cerințe ale generațiilor viitoare, plecând de la analiza situației actuale și luând în considerare perspectiva evoluției viitoare a societății.

În contextul actual problematica mobilității este prioritară din perspectiva integrării planurilor spațiale și a strategiei de dezvoltare a localității.

Mobilitatea urbană are ca prim scop îmbunătățirea calității vieții prin scurtarea distanțelor parcurse până la destinație a conducătorilor de autovehicule și a pietonilor.

1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Comunicarea Comisiei Europene pe tema Politicii de Coeziune și a orașelor (COM (2006) – 385/13.07.2006) oferă 50 de recomandări concrete pentru actorii implicați în dezvoltarea urbană, grupate în următoarele priorități:

- creșterea atractivității orașelor în ceea ce privește transportul, serviciile, calitatea mediului înconjurător și cultura;
- promovarea unei dezvoltări echilibrate a orașelor și întărirea relației lor cu mediul rural și zonele periurbane;
- îmbunătățirea guvernantei orașelor, prin implicarea tuturor actorilor interesați în procesul decizional și prin eficiența planificării.

Carta Albă intitulată "Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor", prezintă 40 de inițiative concrete privind infrastructura și serviciile de transport de implementat în următorul deceniu. Inițiativele sunt corelate cu următoarele obiective de atins până în anul 2050:

- Eliminarea autoturismelor cu combustibili convenționali din orașe;
- Trecerea a 50% dintre pasagerii și mărfurile de pe relațiile interurbane de distanță medie de pe modul rutier pe modul feroviar și naval.
- Reducerea în ansamblu cu 60% a emisiilor generate de activitatea de transport.

Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020 are ca obiectiv global dezvoltarea infrastructurii de transport, mediu, energie și prevenirea riscurilor la standarde europene, în vederea creării premiselor unei creșteri economice sustenabile, în condiții de siguranță și utilizare eficientă a resurselor naturale. POIM adresează nevoile de dezvoltare din

patru sectoare: infrastructura de transport, protecția mediului, managementul riscurilor și adaptarea la schimbările climatice, energie și eficiență energetică, contribuind la Strategia Uniunii pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, prin finanțarea a 4 din cele 11 obiective tematice din Regulamentul nr. 1303/2013:

- OT7, prin sprijinirea investițiilor în infrastructura pentru toate modurile de transport, precum și transportul de energie.

Planul Național de Amenajare a Teritoriului (PATN) este suportul dezvoltării complexe și durabile inclusiv al dezvoltării regionale a teritoriului și reprezintă contribuția specifică a țării noastre la dezvoltarea spațiului european și premiza înscrierii în dinamica dezvoltării economicosociale europene. Acesta are următoarele roluri:

- stabilește principiile fundamentale ce stau la baza dezvoltării și structurării rețelei de localități, criteriile de definire a localităților urbane și rurale precum și cele pe baza cărora se poate atribui statutul de municipiu sau oraș;
- ierarhizează localitățile existente pe ranguri (0 - III, pentru localitățile urbane și IV – V pentru localitățile rurale) definite ca expresie a importanței actuale și în perspectiva imediată a fiecărei localități în cadrul rețelei din punct de vedere administrativ, social, economic, cultural etc. în raport cu dimensiunile ariei de influență polarizate și cu nivelul de decizie pe care îl implică în alocarea de resurse;
- reglementează posibilitatea de promovare a acestor localități în rangurile ierarhiei funcționale, stimulându-se competitivitatea între localități, prin crearea posibilităților de trecere a unor localități de la statutul rural la cel urban, de la oraș la municipiu, precum și de la un rang inferior la unul superior, în condițiile satisfacerii indicatorilor stabiliți;
- instituie obligativitatea pentru Guvern și autoritățile publice centrale și locale de a acționa prioritar pentru crearea de dotări cu rol de servire teritorială în zonele lipsite de orașe, pentru sprijinirea și revitalizarea unor zone rurale în care s-au produs scăderi accentuate de populație în perioada 1966 - 1997 și pentru stimularea dezvoltării unor localități din zone care prezintă disfuncționalități de ordin economic, social și de mediu;
- oferă cadrul legal de înființare a zonelor metropolitane constituite prin asociere pe baza parteneriatului voluntar între marile centre urbane (capitala României și municipiile de rangul I) și localitățile urbane și rurale aflate în zona imediată la distanța de până la 30 km între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri, în vederea stimulării cooperării intercomunale și a dezvoltării armonioase și echilibrate a acestor teritorii;
- legiferează obligativitatea ca planurile de dezvoltare națională, regionale inclusiv cele transfrontaliere și de dezvoltare pentru integrare în spațiul european, precum și cele sectoriale să fie elaborate pe baza prevederilor secțiunilor Planului de Amenajare a Teritoriului Național.

Planul de Amenajare a Județului Vâlcea (PATJ) identifică municipiul Drăgășani ca pol subregional de dezvoltare economico-socială, fiind cuprins în aria extinsă de restructurare industrială Craiova – Slatina.

1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Master Planul General de Transport al României (MPGT) are ca obiectiv general asigurarea, pentru perioada 2014-2030, condițiilor pentru a realiza un sistem de transport eficient, durabil, flexibil, sigur, echilibrat între modurile de transport, în armonie cu mediul și în conectivitate cu rețelele transeuropene de transport - precondiții esențiale pentru dezvoltarea economică a țării.

Obiectivele strategice ale MPGT sunt:

- Îmbunătățirea mobilității populației și a mediului de afaceri de-a lungul rețelei de transport TEN-T, a coridoarelor de conectivitate națională, precum și a coridoarelor de conectivitate regională definite în MPGT;
- Creșterea accesibilității polilor de dezvoltare urbană, a zonelor cu potențial de dezvoltare economică precum și accesibilității zonelor de pe teritoriul României care au acces indirect la rețeaua de autostrăzi/drumuri naționale;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță în transport și reducerea riscului de accidente în zonele cu potențial de accidente determinate de blocajele rutiere, întârzierile în trafic și condițiilor de dificil trafic;
- Promovarea formelor de transport rutier, naval, feroviar și aerian care protejează biodiversitatea și care au un impact favorabil asupra emisiilor de noxe în atmosferă.

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României – România policentrică 2035 propune integrarea principiilor cooperării, concentrării și conectivității, susținută pe patru piloni:

- Accesibilitate și mobilitate;
- Zone funcționale urbane;
- Resurse naturale și culturale;
- Cooperare teritorială.

Strategia propune 5 obiective generale:

- Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;
- Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilatară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;
- Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane.

Studiul regional Strategia de Dezvoltare Teritorială Integrată a Microregiunii „Oltenia de sub munte” propune un set de obiective principale care vizează promovarea și dezvoltarea activităților turistice, îmbunătățirea accesibilității (căi rutiere-străzi locale, județene sau centuri ocolitoare, transport public, piste de biciclete, etc.), dezvoltare economică, dezvoltarea sporturilor de iarnă, conservarea mediului și biodiversității etc.

Strategia integrată de dezvoltare durabilă a județului Vâlcea pentru perioada 2015-2022 propune:

- susținerea investițiilor prevăzute în Master Planul General de Transport al României, a celor ce vizează legătura cu viitoarea autostradă Pitești – Sibiu, dar și a celor de modernizare a drumurilor existente, fie de importanță națională, județeană sau locală;
- dezvoltarea și promovarea unui sistem de transport durabil și inteligent la nivel județean prin:
 - asigurarea conectării rețelei de drumuri județene la rețeaua TEN-T;
 - modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri județene;
 - dezvoltarea și reabilitarea infrastructurii feroviare;
 - investiții pentru eliminarea blocajelor și fluidizarea traficului;
 - îmbunătățirea siguranței traficului și securității transporturilor pentru toate căile de transport.

Planul de Acțiune pentru Mediu a județului Vâlcea 2006-2018 identifică ca zone critice sub aspectul poluării atmosferice drumurile naționale cu trafic intens și prevede ca măsuri pentru reducerea impactului traficului rutier asupra calității aerului și reducerea nivelului de zgomot în zonele rezidențiale construirea de șosele de centură pentru devierea traficului greu.

2 Analiza situației existente

2.1 Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

Total populație la 01.07.2014 (sursa INS): 4.196 locuitori, din care:

- bărbați: 2.024

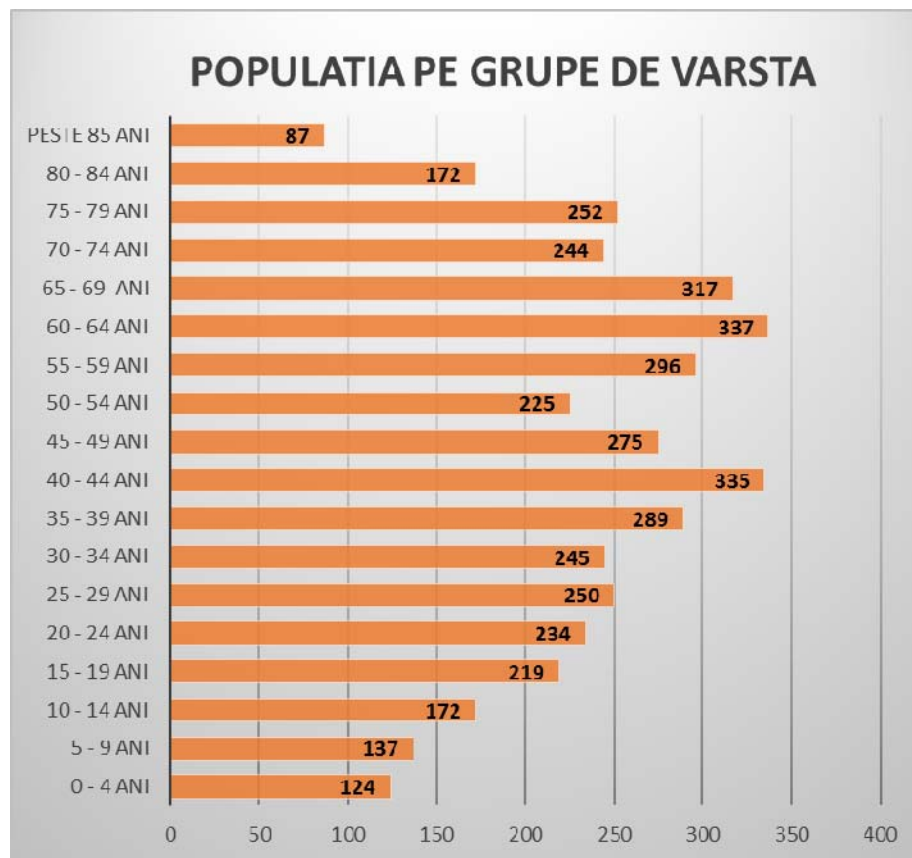
- femei: 2.172.

Fișa localității pentru anul 2013, sursa INS, va fi utilizată în analiza situației existente deoarece cuprinde mai multe date.

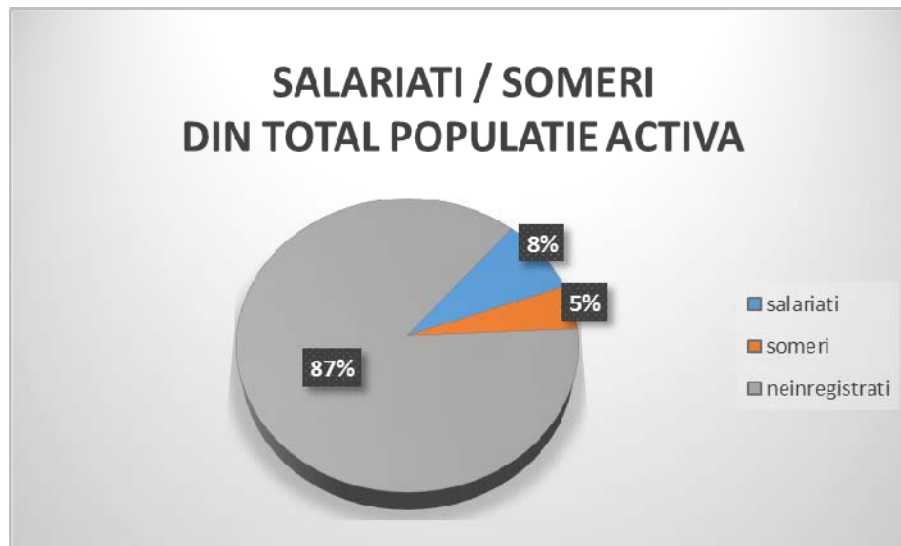
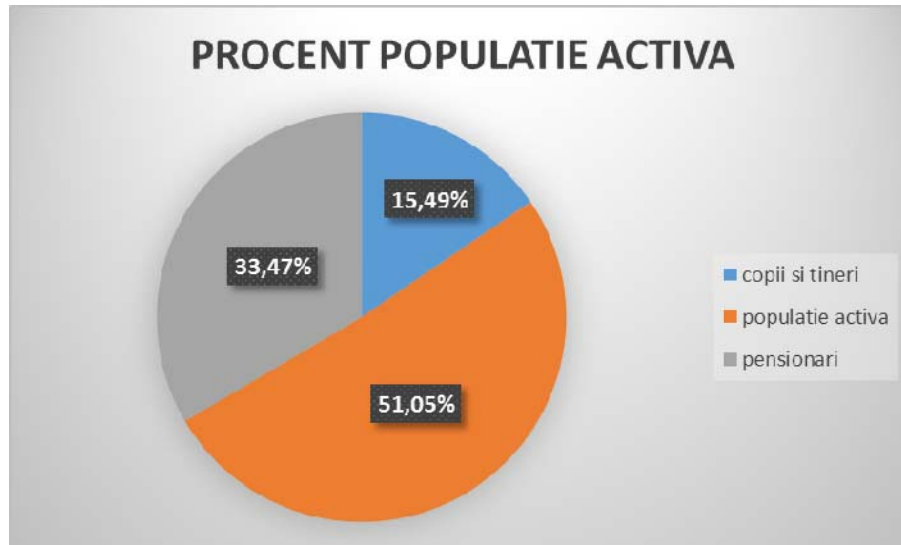
Total populație la 01.07.2013 (sursa INS): 4.210 locuitori, din care:

- bărbați: 2.022

- femei: 2.188.



În prezent populația stabilă este îmbătrânită, fiind în procent de peste 50% populație cu vârsta peste 60 de ani. Copiii și tinerii sunt în procent de 15,5%, iar populația activă, persoane cu vârstă cuprinsă între 20 și 59, ani sunt în procent de până la 34%.



Din total populație activă, un procent considerabil, de 87%, sunt persoane neînregistrate ca salariați sau șomeri.

„Lipsa de oportunități ocupaționale în mediul rural a dus la o severă excluziune de pe piața muncii a locuitorilor din mediul rural. Dependența față de agricultura de subsistență reprezintă un punct slab al forței de muncă din România, activitățile independente fiind mai degrabă asociate cu subsistența în agricultură decât cu antreprenoriatul

Mediul rural românesc se caracterizează printr-o puternică eterogenitate din punct de vedere social și economic între diferitele zone ale țării, ce se reflectă și la nivelul evoluției demografice. Localitățile rurale situate în zone periurbane sau turistice înregistrează evoluții

demografice pozitive, determinate în special de mișcarea migratorie urban-rural. De cealaltă parte, în localitățile izolate, dar și în cele aflate la distanțe mai mari de centre urbane, se înregistrează evoluții demografice negative. Se poate considera că, în linii mari, evoluția populației rurale urmărește evoluția socioeconomică a comunităților rurale.

Conform analizelor privind prognozele demografice publicate de către Comisia Națională de Prognoză, populația rurală se va diminua numeric, semnalându-se o scădere moderată până în 2015, urmată de un declin accentuat în perioada 2015-2050, generată de deficitul nașterilor în raport cu numărul deceselor (spor natural negativ) la care se va adăuga soldul cumulat al migrației interne și externe.

Din punct de vedere al statutului profesional al populației rurale ocupate, evoluția de după 1990 a ruralului este marcată de reducerea semnificativă a numărului salariaților cauzată de tranziția economică postdecembristă, care a avut ca efect major și reducerea dramatică a activității din industrie.

Lipsa de oportunități ocupaționale în mediul rural a dus la o severă excluziune de pe piața muncii a locuitorilor din rural. Dependența față de agricultura de subsistență reprezintă un punct slab al forței de muncă din România, activitățile independente fiind mai degrabă asociate cu subsistența în agricultură decât cu antreprenoriatul, așadar numărul persoanelor care desfășoară activități independente atinge 2,1 milioane persoane (25% din totalul locurilor de muncă).”

(Sursa: Strategia de dezvoltare teritorială a României)

Datorită apropierii comunei Prundeni de municipiul Drăgășani, al doilea pol de dezvoltare a județului Vâlcea, se preconizează ca depopularea să fie diminuată față de alte localități rurale și se preconizează o creștere a numărului de salariați până în 2030.

Numărul total de contribuabili agenți economici: 90 (sursa Serviciul Impozite și Taxe Locale din Primăria Comunei Prundeni)., din care marii contribuabili:

LUCI și IULIA SRL PRUNDENI – transport, panificație, comerț

EUROPRUND SRL PRUNDENI – transport

NEUTRAL CONSULTING SRL BUCUREȘTI – viticultură

SOLVEDA SRL PRUNDENI – comerț

UZINA MECANICĂ RM. VÂLCEA – activitate de balastieră

MUSA PRODUCTION PITEȘTI – viticultură

URAL SRL PRUNDENI – panificație, comerț

AGRICOLA ȘTIRBEY DRĂGĂȘANI – viticultură

BRĂTIANU SRL DRĂGĂȘANI – viticultură

MTM TRANSPORT PUNDENI – transport.

Ramurile de activitate care sunt dezvoltate pe raza comunei sunt: viticultura, transporturile și comerțul.

Viticultura lucrează cu personal angajat temporar, în perioadele de campanie, rezultând un procent foarte scăzut al salariaților pe raza comunei.

2.2 Rețeaua majoră de circulații

Rețeaua majoră de circulații este compusă din:

- DN 64 – Caracal – Drăgășani – Râmnicu Vâlcea;
- DJ 645 – Zăvideni – Scundu – Peșceana.

Restul circulațiilor din comună sunt drumuri comunale sau străzi și drumuri de exploatare agricolă.

Teritoriul administrativ al comunei Prundeni este străbătut de cale ferată, un singur fir neelectrificat, Podu Olt - Râmnicu Vâlcea – Drăgășani – Piatra Olt. Aceasta face legătura între Transilvania și Oltenia.

Rețelele existente de transport (rutier și feroviar) nu beneficiază în prezent de un sistem de conectivitate. În teritoriul administrativ al comunei există o gară în Zăvideni și o haltă în Călina.

2.3 Transport public

Conform adresei nr. 11663 din 15.07.2015 a Consiliului Județean Vâlcea:

Comuna Prundeni este străbătută pe direcția nord-sud de Dn 64, drum care leagă cele două municipii ale județului: Râmnicu Vâlcea și Drăgășani.

Porțiunea din Dn 64 ce tranzitează comuna este acoperită de 3 trasee ale serviciului de transport public județean de persoane prin curse regulate, deservite de către 2 operatori de transport.

1. MATDAN Service SRL un număr de 48 de curse pe traseul Râmnicu Vâlcea – Drăgășani în timpul săptămânii și un număr de 32 curse în zilele de sâmbătă și duminică. De asemenea efectuează un număr de 5 curse zilnic în cele 5 zile lucrătoare ale săptămânii pe traseul Drăgășani – Scundu.
2. Auto Narci SRL tranzitează comuna cu 2 curse zilnic pe traseul Râmnicu Vâlcea – Galicea – Drăgășani.

Cei 2 operatori asigură o capacitate minimă de transport, pe sens, de 680 locuri în zilele lucrătoare și de 470 locuri în celelalte zile.

Frecvența mijloacelor de transport este, în medie, unul la 20 minute, între orele 5:00-23:20.

Pe raza comunei sunt înregistrate 558 autoturisme.

Pe calea ferată există un număr de 7 trenuri/zi pe ruta Râmnicu Vâlcea – Piatra Olt și un număr de 5 trenuri/zi pe ruta Piatra Olt – Râmnicu Vâlcea care au puncte de oprire și în Gara Zăvideni și în halta Călina .

2.4 Transport de marfă

Transportul de marfă se realizează cu mașinile proprii ale unităților economice existente pe raza comunei sau cu mașini închiriate.

Pe raza comunei sunt înregistrate 17 autovehicule de transport marfă, 82 remorci cu capacitate diferită și 91 autovehicule cu masa mai mică de 3,5 to.

2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)

În momentul actual nu există organizate piste de bicicletă. Trotuarele pentru deplasările pe jos sunt organizate parțial, fiind insuficiente și fără legătură spre toate locuințele din comună. Nu există facilități pentru persoane cu mobilitate redusă.

2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)

Staționarea autovehiculelor de transport persoane se face în locuri neorganizate conform cu normele actuale privind siguranța călătorilor. Nu sunt prevăzute alveole de retragere a autovehiculelor, spații acoperite pentru siguranța călătorilor și afișaj privind orarul mijloacelor de transport.

Pentru siguranța în trafic sunt semne de circulație auto, marcaje pentru trecerile de pietoni, însă acestea sunt insuficiente și nu țin cont de regimul preponderent rezidențial al traseului străbătut de drumul național DN64.

2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, etc)

Pe raza comunei Prundeni nu există zone centrale protejate și nici zone intermodale.

Zonele care generează trafic ocazional:

- administrația publică – Primăria, în zilele lucrătoare;
- bisericile, în zilele de sărbătoare;
- târguri

3 Evaluarea impactului actual al mobilității

3.1 Impactul asupra elementelor de mediu

DN 64 este calea principală, cea mai scurtă, care leagă cele două municipii ale județului: Râmnicu Vâlcea și Drăgășani. DN64 este și artera principală de legătură între municipiul Râmnicu Vâlcea și municipiile Slatina și Craiova. Traficul desfășurat pe DN 64 care se suprapune peste strada principală a comunei generează zgomot și poluare cu noxe.

Nu există concentrații de noxe în anumite zone ale comunei, nefiind intersecții aglomerate, însă de-a lungul străzii principale se presupune a fi degajări de noxe generate de traficul existent: trafic greu – transport marfă cu autovehicole de gabarit mare, transport persoane cu autobuze și microbuze și trafic autoturisme. Nu sunt efectuate măsurători privind nivelul de poluare.

Zgomotul generat de traficul auto este deranjant ținând cont că zona traversată de DN 64 este zonă preponderent rezidențială.

3.2 Siguranța în trafic și impactul asupra cadrului social

În comuna Prundeni nu există trotuare adiacente tuturor străzilor, fiind pus în pericol fiecare pieton care se deplasează de-a lungul străzilor și în special de-a lungul celor două artere principale DN 64 și DJ 645.

Pe raza comunei nu există piste pentru biciclete și nici facilități pentru persoane cu mobilitate redusă.

Transportul de persoane nu are asigurate condiții pentru siguranța călătorilor și pentru siguranța în trafic, neexistând spații acoperite pentru călători și alveole de retragere a autovehiculelor.

Siguranța în trafic este asigurată momentan numai prin semne de circulație și marcaje.

În aceste condiții deplasarea pentru persoanele vârstnice, pentru copii și pentru persoane cu mobilitate redusă este supusă riscului și astfel accesul la facilități: pentru educație, pentru sănătate și socio-culturale este limitat.

3.3 Nivel de accesibilitate și tendințe de dezvoltare

În contextul unei preconizate dezvoltări economice a municipiului Drăgășani deplasările generate de locurile de muncă disponibile vor crește cererea de transport a persoanelor și de asemenea va crește traficul pentru transport marfă pe DN 64.

Accesibilitatea către servicii de educație, sănătate și socio-culturale este momentan restrânsă de condițiile existente.

3.4 Capacitate de transport

Capacitatea de transport actuală acoperă necesitățile de moment ale populației în ceea ce privește transportul de persoane și transportul de marfă.

Pentru următoarea perioadă 2015 – 2035, în contextul dezvoltării economice preconizate, capacitatea de transport trebuie să fie majorată, conform cu cererea de deplasare a persoanelor și cu total tone marfă transportată.

Partea 2

4 Obiective și direcții de acțiune

4.1 La scara periurbană

Obiectiv:

Gestionarea și reglementarea transportului de marfă și a transportului multimodal

4.2 La scara localității

Obiectiv:

Ameliorarea siguranței rutiere și a siguranței tuturor participanților la trafic

Obiectiv:

Dezvoltarea transportului public și a altor forme de transport durabil mai puțin poluant, în principal mersul pe jos și ciclismul

Direcții de acțiune:

1. Dezvoltarea arterelor de circulație
2. Reglementarea și implementarea transportului multimodal
3. Dezvoltarea serviciilor și facilităților aferente transportului public și a traficului nemotorizat
4. Investiții în creșterea calității vieții, reducerea poluării, asigurarea accesibilității tuturor cetățenilor către locul de muncă, servicii de sănătate, educație și socio-culturale.

5 Scenarii de mobilitate

5.1 Scenariu de mobilitate la scara periurbană

1. Decongestionarea traficului din zona străzii principale care străbate comuna și care se suprapune peste DN64.
2. Transport multimodal.

5.2 Scenariu de mobilitate la scara localității

1. Incurajarea utilizării transportului în comun, rutier și feroviar, pentru deplasări pe distanțe lungi.
2. Incurajarea transportului nepoluant (mers pe jos și cu bicicleta) pentru deplasări pe distanțe scurte.

Partea 3

6 Planul de acțiune

6.1 Intervenții majore asupra infrastructurii de circulații

Obiectiv	Proiect / descriere	Termen de implementare
<i>Gestionarea și reglementarea transportului de marfă și a transportului multimodal</i>	Crearea unei șosele de ocolire a comunei – stradă proiectată pentru trafic greu, lățime carosabil 7 m, lungime aproximativă 9 km	2020

6.2 Transport public

Obiectiv	Proiect / descriere	Termen de implementare
<i>Dezvoltarea transportului public și a altor forme de transport durabil mai puțin poluant, în principal mersul pe jos și ciclismul</i>	Extinderea traseelor autovehiculelor de transport persoane până la gara Zăvideni și halta Călina	2035
	Realizarea de parcuri în zona gării și a haltei, inclusiv parcuri pentru biciclete	2035

6.3 Transport de marfă

Obiectiv	Proiect / descriere	Termen de implementare
<i>Gestionarea și reglementarea transportului de marfă și a transportului multimodal</i>	Restricționarea transportului de marfă în zona rezidențială, prin hotărâri ale Consiliului Local	2035

6.4 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă)

Obiectiv	Proiect / descriere	Termen de implementare
<i>Dezvoltarea transportului public și a altor forme de transport durabil mai puțin poluant, în principal mersul pe jos și ciclismul</i>	Realizarea trotuarelor de-a lungul tuturor străzilor, cu facilități pentru persoane cu mobilitate redusă	2025
	Realizarea de piste de biciclete	2035

6.5 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică)

Obiectiv	Proiect / descriere	Termen de implementare
Ameliorarea siguranței rutiere și a siguranței tuturor participanților la trafic	Amenajare alveole de retragere pentru autovehicolele de transport persoane	2020
	Realizarea spațiilor acoperite pentru călători	2020
	Afișaj pentru programul autovehicolelor de transport	2020

6.6 Zonele cu nivel ridicat de complexitate (poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale-gări, aerogări, etc)

Obiectiv	Proiect / descriere	Termen de implementare
Ameliorarea siguranței rutiere și a siguranței tuturor participanților la trafic	Realizarea parcărilor în zone care generează aglomerări ocazionale (zona administrației, zona bisericilor)	2025

6.7 Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Obiectiv	Proiect / descriere	Termen de implementare
Gestionarea și reglementarea transportului de marfă și a transportului multimodal	Realizarea de facilități pentru transport intermodal – program de transport coordonat între transportul rutier și cel feroviar	2035

7 Monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Monitorizarea și evaluarea procesului de planificare și a implementării măsurilor sunt în sarcina managerului de proiect.

Evaluarea ex-post analizează planificarea de mobilitate urbană durabilă și etapele de implementare și rezultatele generale ale procesului decizional. Evaluarea va include:

- ✓ Rezultate (acțiuni) privind infrastructură nouă construită;
- ✓ Rezultate (impactul acțiunii) privind îmbunătățirea reală și măsurabilă în calitatea vieții, calitatea serviciilor de transport.
- ✓ Procesul de planificare a implementării măsurii – utilizarea eficientă a resurselor ca investiție în măsuri; procesul de implementare (calendarul de implementare).

Indicatorii pentru evaluare vor cuprinde:

- ⇒ km lungime stradă; km lungime pistă biciclete; km lungime trotuare;
- ⇒ numărul de deplasări cu bicicleta, numărul de participanți la evenimente socio-culturale; numărul de deplasări către alte facilități (sănătate, educație); etc.;
- ⇒ reducerea noxelor prin măsurători ale parametrilor de noxe și zgomot;

Managementul proiectului se referă la planificarea generală și coordonarea proiectului, de la început până la finalizare. Orice proiect generat de PMUD va trebui să includă scenarii (minim două) evaluate financiar și o analiză tehnică pentru fiecare opțiune.

Decizia oficială de realizare a proiectelor va fi luată de organisme responsabile luând în considerare concluziile etapei de evaluare a opțiunilor, măsuri pentru când va fi implementat proiectul și de către cine și alocarea de resurse.

Datele cu privire la performanța proiectelor implementate sunt adunate și analizate pentru a stabili dacă s-au atins obiectivele. Asta poate duce la ameliorări ale viitoarelor proiecte și poate contribui la evaluarea strategiei din care este parte.

Rezultatele evaluării trebuie să fie introduse în proces în mod regulat pentru a optimiza procesul și implementarea. Este necesară o anumită flexibilitate pentru actualizarea planului de mobilitate urbană durabilă pentru a garanta că noile evoluții și perspective sunt luate în considerare.