

PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU REGIUNEA BUCUREȘTI - ILFOV

[R08] Raport de viziune



Proiect PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
PENTRU REGIUNEA BUCUREȘTI – ILFOV

Contract 797 (TTL-075.S) / 11.10.2023

Livrabil [R08] Raport de viziune

Cod Livrabil TTL.075-PMUD.RBI-R08

Revizia Rev. 1

Data 21 decembrie 2023

Beneficiar Municipiul București



Elaborator

Asocierea

TTL PLANNING S.R.L.
CIVITTA Strategy & Consulting S.A
Bogazici Proje Mühendislik A.Ş.,



Rev.	Data	Elaborat de	Verificat de
01	21.12.2023	Ana-Maria Baston Ionut Mitroi Yücel Erdem Dişli Florin Ruscă Ruxandra Salavastru Ana-Maria Petrescu Egidius Sknodenis	Ionut Mitroi

Cuprins

1.	Structura PMUD București-Ilfov	4
2.	Introducere.....	5
2.1.	Scopul și rolul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.....	5
2.2.	Context strategic regional, european și global	6
2.3.	Schimbarea de paradigmă în relația cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă	6
3.	Valorile de referință pentru dezvoltarea viziunii PMUD București-Ilfov.....	7
3.1.	Diagnoza sistemului de transport.....	8
3.1.1.	Dezvoltare urbană.....	8
3.1.2.	Mobilitate activă.....	9
3.1.3.	Transport public	9
3.1.4.	Managementul mobilității	10
3.1.5.	Conectivitate	11
3.2.	Exemple internaționale de bună practică	11
3.2.1.	PMUD Viena STEP 2025, Austria.....	11
3.2.2.	PMUD regiunea Bruxelles Good Move, Belgia	13
4.	Viziunea pentru dezvoltarea unui plan de mobilitate durabilă.....	17
4.1.	Prezentarea generală a procesului de vizionare	17
4.2.	Metodologia de vizionare	17
4.2.1.	Pasul 1 în definirea viziunii: alinierea și corelarea cu politicile locale și regionale	18
4.2.2.	Pasul 2 în definirea viziunii: colectarea și evaluarea de bune practici europene ...	19
4.2.3.	Pasul 3 în definirea viziunii: întrebări fundamentale inițiale	19
4.2.4.	Pasul 4 în definirea viziunii: formularea și validarea viziunii ca un proces condus de părțile interesate	20
4.2.5.	Pasul 5 în definirea viziunii: elaborarea viziunii consolidate privind mobilitatea pentru regiunea București-Ilfov	21
4.3.	Componente ale viziunii PMUD București-Ilfov: priorități și direcții de acțiune.....	21
5.	Concluzii.....	22
6.	Anexe	23
6.1.	Bune practici europene	23

1. Structura PMUD București-Ilfov

Structura propusă pentru PMUD București-Ilfov urmează modelul recentelor PMUD-uri din România pentru care există un ghid JASPERS, precum și prevederile cadrului legislativ în vigoare în special Legea nr. 155 din 30 mai 2023 privind mobilitatea urbană durabilă. Structura la care ne referim a fost deja aplicată pe un număr foarte mare de PDL-uri din România și a fost îmbunătățită continuu pentru a integra cele mai recente tendințe europene în materie de mobilitate urbană durabilă.

Faza 1 PMUD – partea strategică	
Secțiunea	Subsecțiunea
1. Introducere	1.1.Scopul și rolul SUMP
	1.2.Corelarea cu cadrul strategic național
	1.3.Corelarea cu strategiile, politicile și studiile integrate sau relevante la nivel local
	1.4.Corelarea cu documentele locale de planificare urbană
2. Analiza condițiilor existente	2.1. Dezvoltarea socio-economică și cererea de deplasare bazată pe utilizarea terenurilor
	2.2.Rețeaua de drumuri și străzi
	2.3.Managementul parcărilor
	2.4.Logistică
	2.5.Transport public
	2.6.Mobilitate activă
	2.7.Moduri noi de mobilitate
	2.8.Siguranța rutieră
	2.9.Transport intermodal și multimodal
	2.10. Guvernanța sistemului de transport
3. Model de transport	3.1.Prezentare generală și definiție
	3.2.Colectarea datelor
	3.3.Dezvoltarea rețelei de transport
	3.4.Cererea de transport
	3.5.Calibrarea și validarea datelor
	3.6.Previziuni
	3.7.Testarea modelului de transport - studiu de caz
4. Evaluarea impactului real al mobilității	4.1.Eficiența economică
	4.2.Impactul asupra mediului
	4.3.Accesibilitate
	4.4.Siguranță
	4.5.Calitatea vieții (se va decide dacă o păstrăm)

5. Provocări și oportunități	5.1.Diagnosticarea sistemului de transport 5.2.Benchmarking 5.3.Cele mai bune practici pentru dezvoltare
6. Viziune	6.1.Viziune
	6.2.Obiective principale
	6.3.Acțiuni de dirijare
7. Evaluări de scenarii	7.1.Dezvoltarea scenariilor
	7.2.Evaluarea scenariilor: eficiență economică
	7.3.Evaluarea scenariului: impactul asupra mediului
	7.4.Evaluarea scenariului: accesibilitate
	7.5.Evaluarea scenariului: siguranță
	7.6.Evaluarea scenariului: <i>calitatea vieții</i>
	7.7.Scenariul selectat

Faza 2 PMUD - Partea operațională	
Secțiunea	Subsecțiunea
1. Stabilirea priorităților proiectelor	1.1.Cadrul metodologic pentru stabilirea priorităților proiectelor
	1.2.Priorități stabilite
2. Planul de acțiune	2.1.Utilizarea terenurilor
	2.2.Rețeaua de drumuri și străzi
	2.3.Managementul parcarilor
	2.4.Logistică
	2.5.Transport public
	2.6.Mobilitate activă
	2.7.Mobilitate nouă
	2.8.Siguranța rutieră
	2.9.Transport intermodal și multimodal
	2.10. 2.10. Guvernanța sistemului de transport
3. Monitorizare	3.1 Implementarea SUMP
	3.2 Monitorizarea SUMP.

2. Introducere

2.1. Scopul și rolul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Actualizarea și elaborarea noului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru perioada 2022-2040 al Regiunii București – Ilfov are în vedere contextul strategic existent la nivel global și european, precum și preocupările ce vizează mobilitatea urbană și transportul identificate pe

plan național, regional și local. Mobilitatea și transportul reprezintă factori esențiali pentru mediu, economie și pentru o calitate a vieții crescută, fiind abordate în multiple documente strategice, în special din punct de vedere al obiectivelor de reducere a emisiilor de carbon, acestea ocupând un loc din ce în ce mai important pe agendele instituțiilor europene.

PMUD-ul este o abordare strategică care se concentrează pe furnizarea de soluții cuprinzătoare de mobilitate care să conducă la calitatea vieții pe termen lung pentru toate grupurile sociale, la creștere economică și, în același timp, protejează mediul și se adaptează la schimbările climatice. Un PMUD este o strategie de transport integrată, pe termen lung, cu obiective și ținte clare, care vizează o mai bună accesibilitate și calitate a vieții pentru oraș și zona sa urbană funcțională.

- Durabil: nevoile de mobilitate ale generațiilor prezente și viitoare sunt satisfăcute la nivel municipal și regional.
- Strategic: există un proces, nu doar un plan.
- Integrat: planificarea mobilității a stabilit o varietate de legături (spațiale, sectoriale, temporale).

Rolul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Regiunea București-Ilfov este acela de a facilita crearea și dezvoltarea unui sistem de transport durabil, care să corespundă așteptărilor și nevoilor de mobilitate și accesibilitate ale cetățenilor și mărfurilor, în cadrul unui mediu urban atractiv, sănătos și prietenos cu mediul.

Viziunea și portofoliul de proiecte pentru PMUD Regiunea București-Ilfov sunt configurate pe un orizont de timp lung (2040), pentru a putea asigura un cadru de planificare cât mai clar. Cu toate acestea, actualizarea planului și a modelului de transport este necesară cel puțin o dată la 7 ani (preferabil 5 ani) pentru a putea:

- adapta proiectele la noile tendințe socio-economice, dezvoltarea urbană și desigur la noile inovații în domeniul transportului;
- reorienta prioritățile în cazul în care țintele și indicatorii de rezultat nu au fost atinși;
- adapta planul și prioritățile în funcție de noi priorități stabilite la nivel global / UE dar și la noi oportunități de finanțare.

2.2. Context strategic regional, european și global

2.3. Schimbarea de paradigmă în relația cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă

Așa cum a fost în detaliu prezentat în raportul analizei situației existente, secțiunea 1.1.2, planificarea modului de deplasare a populației în teritoriu a cunoscut în ultimele decade o schimbare de paradigmă, urmărind trecerea de la planificarea tradițională a transportului, axată pe trafic, la planificarea **mobilității urbane durabile** și, ulterior către conceptul de **mobilitate ca un serviciu**, cel din urmă implicând **aspecte tehnologice** menite să îmbunătățească procesul de planificare al mobilității. Noua abordare a fost sintetizată prin efortul Comisiei Europene și implicând o serie de experți de prestigiu la nivel european în Ghidul de mobilitate urbană durabilă, publicat în 2013 și actualizat în 2019¹. Ghidul a fost actualizat pornind de la experiența acumulată din realizarea planurilor de mobilitate sustenabilă din ultimii 7 ani, precum și pe expertiza specialiștilor consultați în cadrul evenimentelor de implicare a părților interesate în

¹ https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en

procesul de elaborare a ghidului. Ghidul actualizat este disponibil și în limba română. Acest ghid reprezintă documentul referință pentru orașele europene în elaborarea acestor strategii de mobilitate urbană durabilă. Între timp, ghidul a fost adaptat nevoilor guvernelor Statelor Membre ale Uniunii Europene pentru a răspunde nevoilor specifice orașelor și pentru a detalia anumite aspecte care sunt relevante municipalităților respective.

Această schimbare de paradigmă se bazează pe o serie de principii care sunt prezentate mai jos:

1. Planificare pentru mobilitate urbană durabilă la nivelul zonei urbane funcționale;
2. Cooperare între diferitele niveluri instituționale;
3. Implicarea cetățenilor și a părților interesate (stakeholderi);
4. Evaluarea performanței actuale și viitoare;
5. Definirea unei viziuni pe termen lung și a unui plan clar de implementare;
6. Dezvoltarea tuturor mijloacelor de transport într-o manieră integrată;
7. Organizarea aranjamentelor necesare pentru monitorizare și evaluare;
8. Asigurarea calității.

Ghidul este relevant pentru dezvoltarea orașelor întrucât reprezintă un cadrul metodologic, bazat pe experiența acumulată din implementarea planurilor de mobilitate urbană sustenabilă în diferite contexte la nivel european. Această versiune actualizată a ghidului asigură pentru Regiunea București-Ilfov un cadru actual pe care să poată fi dezvoltate noile planuri de mobilitate. Poate cele mai relevante completări sunt cele care țin de micromobilitate, mobilitatea ca un serviciu, dar și posibilitatea de a adapta mai bine setul de măsuri și proiecte la nevoile locale (dimensiunea / complexitatea orașului sau specificul economic).

3. Valorile de referință pentru dezvoltarea viziunii PMUD București-Ilfov

Mobilitatea este o condiție prealabilă esențială pentru participarea la viața socială și contribuie în mod semnificativ la o calitate ridicată a vieții și a locației. În același timp, traficul urban de pasageri și de mărfuri, care în prezent este dominat în mare măsură de traficul de autovehicule, este o cauză majoră a impactului asupra mediului, cum ar fi poluarea aerului și zgomotul, precum și a consecințelor economice și sociale asociate, inclusiv boli și asistență medicală. Acesta ocupă o mare parte din terenul din oraș, reducând calitatea vieții. Urbanizarea în creștere va exacerba aceste provocări în anii următori.

Elaborarea unei viziuni și a unor obiective comune reprezintă fundația procesului de planificare a mobilității urbane durabile. O viziune este o descriere calitativă importantă a viitorului dorit pentru oraș și pentru mobilitatea acestuia, care este apoi specificată prin obiective care indică tipul de schimbare urmărit. Cele două oferă baza pentru toate etapele ulterioare de definire a indicatorilor și obiectivelor strategice și de selectare a măsurilor. În timp ce îmbunătățirile infrastructurii sunt necesare și vitale pentru a asigura funcționarea sistemului de transport la niveluri acceptabile de servicii, viitorul transportului în zona metropolitană a Chișinăului este de a implementa treptat o strategie durabilă care să cuprindă lumea transportului public, managementul cererii și controlul traficului urban, cu rezultatul de a îmbunătăți semnificativ calitatea vieții și a mediului.

3.1. Diagnoza sistemului de transport

Analizarea și diagnoza sistemului de transport din regiunea București-Ilfov se referă la evaluarea detaliată și analitică a întregului sistem de transport la nivel de regiune și de municipiu. Această diagnoză are scopul de a identifica punctele tari, punctele slabe, oportunitățile și amenințările sistemului de transport (analiza SWOT) pentru a sta la baza dezvoltării unei strategii de mobilitate urbană durabilă și eficientă.

În analizarea situației existente s-a realizat o analizare detaliată a sistemului de transport pe principalele paliere ale mobilității:

1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice
2. Transportul aerian
3. Rețeaua stradală
4. Transportul public
5. Transportul de marfă
6. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă)
7. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare)
8. Electromobilitatea
9. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate
10. Aspecte instituționale

Analizarea situației existente s-a bazat pe analiza datelor colectate până în momentul actual, pe analiza strategiilor în vigoare și a anumitor studii relevante, pe cercetare proprie, precum și pe rezultatele consultării publice organizate în data de 11 noiembrie 2023. Principalele concluzii trasate în urma unui scurt chestionar online din cadrul acestui eveniment sunt sintetizate mai jos:

Cele mai mari trei probleme ale sistemului de transport în municipiul București:

1. Congestia auto
2. Infrastructura și servicii de transport public insuficiente
3. Lipsa punctelor de park and ride la intrările majore în oraș

Cele mai mari trei probleme ale sistemului de transport la nivelul regiunii București-Ilfov:

1. Insuficiente legături feroviare la nivel metropolitan
2. Infrastructură și servicii de transport public insuficiente
3. Lipsa punctelor de park and ride la intrările majore în oraș

În urma discuțiilor în grup în care s-a intrat în detaliu cu analiza pe tematici principale ale mobilității, s-au identificat și priorizat următoarele probleme importante:

3.1.1. Dezvoltare urbană

Concluzii trase în urma analizei situației existente

- Județul Ilfov - regiunea NUTS3 cu cea mai accentuată creștere a populației din UE -> presiune imensă pe sistemul de transport al Capitalei. Noile dezvoltări din periurban sunt concepute de la început în jurul autoturismului.
- IF - Tendință de dezvoltare pe rezidențial în sud (și nord a doua coroană de localități) și birouri / comerț în nord se creează fluxuri N-S care blochează sistemul de transport în orele de vârf (vezi M2).

- Rezervele de teren de la periferia Capitalei sunt dezvoltate nesustenabil (ex. Policolor / Valea Cascadelor) - locuințe colective pe o tramă stradală subdezvoltată (străzi categoria IV)

3.1.2. Mobilitate activă

Municipiu

1. Infrastructură pietonală deficitară + acces precar pentru persoanele cu mobilitate redusă
2. Lipsa unei rețele integrate de piste de biciclete
3. Lipsa campaniilor de promovare și educare, dar și a inițiativelor
4. Starea infrastructurii pietonale
5. Lipsa infrastructurii pietonale
6. Lipsa educației rutiere cu privire la deplasările velo + trotinete electrice
7. Nu există parcări suficiente rezervate pentru biciclete

Regiune

1. Piste biciclete (sport bike&ride)
2. Amenajare infrastructură pietonală
3. Lipsă coridoare verzi pentru infrastructură velo cu rol de agrement / recreațional
4. Infrastructură pietonală / accesibilitate stații TP
5. Deplasări nemotorizate nesigure
6. Lipsă infrastructură pietonală
7. Soluții (promovare, încurajare, sprijin financiar)
8. Creștere accesibilitate pentru traversările pietonale ale DN1 (ex: Otopeni și similare)
9. Conectivitate pietonală cu stațiile CF și principalele stații de TP

Concluzii trase în urma analizei situației existente

- Succesul pietonalizării centrului istoric nu a fost valorificat sub forma de noi extinderi.
- Infrastructură velo concentrată în partea de nord a Capitalei, doar 14.5 km de piste omologate de Brigada Rutieră. Cele omologate au un nivel de serviciu de sub 50/100.
- Nu există o rețea de parcări pentru biciclete (rastele sau parcări de lungă durată) - doar amenajări punctuale în jurul unor instituții publice și
- Sistemul de bike-sharing subdimensionat pentru nevoile Capitalei dar adaptat la rețeaua de piste.

3.1.3. Transport public

Municipiu

1. Lipsa benzilor dedicate, ce duce la blocarea transportului public în trafic
2. Delimitarea benzilor dedicate nu este respectată
3. Prioritizarea transportului public și benzi dedicate
4. Transport public în conflict cu traficul auto
5. Optimizarea liniilor de transport public (ex. Pantelimon corelare orar), probleme de transbordare, stații depărtate fără posibilitatea de schimb, acces deficitar
6. Nu există un singur punct de informare cu privire la mobilitate
7. Lipsă accesibilitate pentru persoanele cu dizabilități și cu mobilitate redusă

Regiune

1. Hub-uri intermodale / noduri de schimb tratate ca poli de activități
2. Acoperire limitată/deficitară cu TP a zonei periurbane

3. Creșterea accesibilității TP
4. Lipsă tren metropolitan
5. Lipsa unor radiale CF
6. Adaptarea capacității mijloacelor de TP și a frecvenței de funcționare la cerere
7. Lipsa unor politici & măsuri de încurajare a utilizării TP
8. Servicii locale pentru alimentarea magistralelor de transport
9. Servicii de transport feroviar

Concluzii trase în urma analizei situației existente

- Un sistem de transport public metropolitan destul de bine optimizat (frecvențe bune) și bine integrat (mai ales dpdv tarifar).
- Rețea de transport public de mare capacitate fragmentată și insuficient adaptată la dezvoltările recente.
- Zona de sud-vest și nord-est nedeservite de metrou (doar 65% din populație la 10 min de metrou)
- Mare parte din liniile de transport public de suprafață - viteză comercială sub 15 km/h. Benzile dedicate nu își dovedesc eficiența - încă* limitate din cauza semaforizării, materialului rulant învechit și a șinelor degradate (tramvai) sau nu sunt configurate ca coridoare.

3.1.4. Managementul mobilității

Municipiu

1. Lipsă sistem ITS funcțional, BTMS (semaforizare)
2. Lipsa unei politici de parcare
3. Lipsa coordonării între autoritățile locale (ex. ASB cu Poliția Locală - trasarea marcajelor trebuie însoțită de enforcement)
4. Lipsă ITS (senzori tramvai, senzori poluare, senzori trafic)
5. Cooperare instituțională deficitară
6. Nu există un management al traficului
7. Politica de parcare nu este definită, parcărilor existente fiind necorespunzătoare (incorect dimensionate), parcări ilegale

Regiune

1. Aplicație integrată pentru transportul public pentru toată regiunea
2. Colaborare instituțională deficitară/limitată
3. Integrarea datelor / bază de date urbană pentru servicii și infrastructură care să includă și date de mobilitate
4. Lipsa centralizării datelor
5. Lipsa unor politici & măsuri de încurajare a utilizării TP
6. Reglementări locale ale UAT-urilor cu privire la amplasarea marilor centre logistice / Reglementarea transportului de mărfuri
7. Creșterea capacității instituționale în vederea promovării / dezvoltării de proiecte (ex: consultare prealabilă JASPERS & World Bank)
8. Lipsa unui sistem de informare a călătorilor
9. Politici de descurajare deplasării cu autoturismul privat

Concluzii trase în urma analizei situației existente

- Gestiune încă ineficientă a parcarilor, o varietate prea mare de entități implicate în proces.
- Se vede un progres în eliberarea trotuarelor, totuși >30% din străzi din centrul istoric sunt cu parcări neregulate.
- Sub 5% din parcările publice sunt în structuri multietajate.
- Peste 2.7 persoane decedate în accidente rutiere (Berlin 1.7, Stockholm 0.7, Paris 2.1, Cluj-Napoca 1.8) - preponderent pietoni și bicicliști.

3.1.5. Conectivitate

Municipiu

1. Bottlenecks - nu există axe suficiente, probleme de capacitate
2. Noduri intermodale, probleme de transbordare
3. Lipsa unui tren metropolitan
4. Calitate defectuoasă a infrastructurii (rutier, cale tramvai)
5. Planificare urbană corelată cu dezvoltarea transportului public, dezvoltare urbană haotică, lipsa infrastructurii și a facilităților urbane (școli, grădinițe, servicii)
6. Noi dezvoltări fără transport public
7. Lipsa unor pasaje peste CF (ex. Peticani)

Regiune

1. Lipsa unor proiecte integrate dpdv instituțional și al modurilor de transport (transport terestru & transport naval ex: zona Glina)
2. Lipsa polilor de schimb intermodal/multimodal
3. Necesitatea investițiilor în infrastructura feroviară
4. Puncte staționare TP corelate cu noile dezvoltări urbane
5. Necesitatea investițiilor în infrastructura feroviară
6. Creșterea conectivității între DN-uri și DJ-uri și/sau inele rutiere/densificare rețea de drumuri A0
7. Modernizare infrastructură feroviară
8. Extindere rețea metrou la nivel periurban
9. Poli de schimb

Concluzii:

- Peste 700 de autoturisme / 1000 de locuitori (valoare mult peste media capitalelor din EU - 300-500) => o presiune imensă pe sistemul de transport și pe spațiul public - parcuri
- Inele rutiere (central, median) care nu sunt închise și o centură subdimensionată*

Problemele identificate au stat la baza creării unei viziuni printr-un exercițiu de grup realizat în cadrul unui atelier de lucru organizat cu părțile interesate în data de 13 decembrie 2023.

3.2. Exemple internaționale de bună practică

Procesul de elaborare a unei strategii poate scoate oamenii din zona lor de confort, din cauza lipsei de puncte de referință. Pentru a preveni acest lucru, echipa de proiect a pregătit un set de exemple de bune practici pentru dezvoltarea strategiei PMUD, provenite din alte orașe europene. Mai jos, prezentăm trei dintre aceste exemple din Europa Centrală și de Est.

3.2.1. PMUD Viena STEP 2025, Austria

La Viena, procesul de elaborare a strategiei pentru cel mai recent PMUD a reunit nu numai părțile interesate locale și regionale, ci și părțile interesate din regiunile adiacente, pentru a asigura o perspectivă extinsă a strategiei de mobilitate. Elementele cheie ale procesului de dezvoltare a strategiei PMUD includ:

- Guvernanță cu participarea părților interesate

În centrul procesului a fost creată o echipă de mobilitate desemnată. Echipa a reunit angajați din toate departamentele administrației municipale care lucrează cu probleme de mobilitate. A fost înființat un forum al districtelor, în cadrul căruia au fost organizate două runde de discuții cu cele 23 de districte din Viena cu privire la conținutul planului de mobilitate. O strategie regională a fost elaborată împreună cu Austria Inferioară și Burgenland. Accentul a fost pus pe identificarea obiectivelor, măsurilor și proiectelor care se suprapun, dar și pe sincronizarea adoptării documentelor strategice în toate cele trei provincii.

- Participarea publicului

Contribuția publicului a fost generată de un Consiliu al Cetățenilor, cu participanți aleși aleatoriu și invitați să participe la elaborarea Planului de mobilitate urbană.

A fost efectuată o verificare a factorului incluziune socială cu grupurile țintă și experții pentru a lua în considerare interesele grupurilor cu nevoi speciale.

- Instrumente și metodologii

Dezbaterile din cadrul forumurilor au fost utilizate ca instrument de consolidare a participării publice. A fost utilizată o abordare bazată pe diversitate, pentru a facilita o metodă intersubiectivă și discursivă cu experți din domeniile integrării dimensiunii de gen, transporturilor, drepturilor omului, dizabilităților, implicării cetățenilor.

Viziunea stabilită pentru PMUD Viena este: "Până în 2025, mobilitatea în Viena ar trebui să fie echitabilă, sănătoasă, compactă, ecologică, robustă și eficientă.". Cele cinci cuvinte cheie din viziune susțin o serie de obiective generale care acoperă nouă domenii de acțiune.

Viziunea și obiectivele PMUD Viena au fost folosite pentru a exemplifica etapele procesului de dezvoltare a strategiei utilizate pentru Chișinău. Fig. 2 de mai jos arată cum s-a procedat.

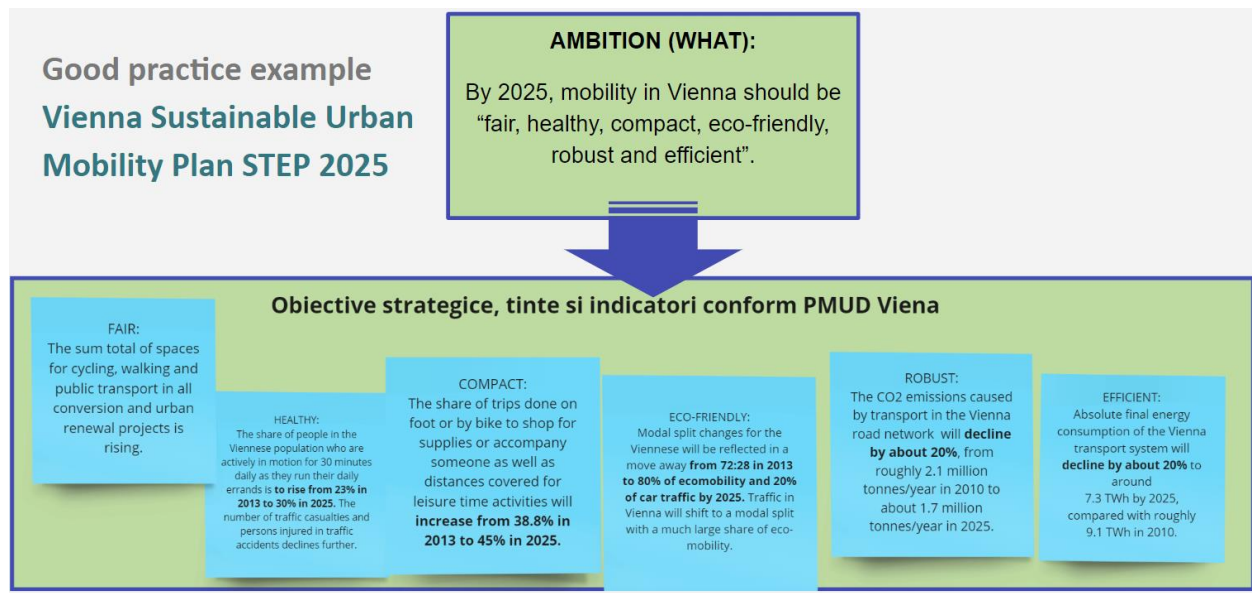


FIGURE 1 EXEMPLU DE BUNE PRACTICI PMUD VIENA

Viziunea Vienei este construită pe mai multe paliere strategice:

ORAȘUL ECHITABIL - Spațiul stradal este alocat în mod echitabil unei varietăți de utilizatori, iar mobilitatea durabilă trebuie să rămână accesibilă pentru toți.

ORAȘUL SĂNĂTOS - Ponderea mobilității active în viața de zi cu zi crește; vătămările corporale cauzate de accidente scad. Viziunea Zero - mobilitatea în Viena va deveni și mai sigură pentru toată lumea, în special pentru cei mai vulnerabili utilizatori ai străzilor, adică copiii.

ORAȘUL COMPACT - Distanțele parcurse între locul de muncă, domiciliu, comisiunile și activitățile de petrecere a timpului liber sunt la fel de scurte cât mai scurte posibil.

ORAȘUL ECOLOGIC - Mobilitatea cauzează cât mai puțină poluare posibil, iar ponderea mobilității durabile în deplasările efectuate în Viena și împrejurimile sale este în creștere. Variația relativă a transferului modal va fi cea mai mare în ceea ce privește traficul cu bicicleta.

În cifre absolute, cea mai mare creștere a numărului de călătorii va fi atribuită transportului public.

ORAȘUL REZILIENT - Mobilitatea este cât se poate de fiabilă și rezistentă la crize. Mobilitatea ar trebui să fie posibilă fără a deține neapărat un mijloc de transport propriu.

ORAȘUL EFICIENT - Resursele sunt utilizate într-un mod mai eficient, cu ajutorul tehnologiilor și al proceselor inovatoare.



FIGURE 2 PRINCIPALELE MESAJE ALE SOCIETĂȚII CIVILE CU PRIVIRE LA PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ

3.2.2. PMUD regiunea Bruxelles Good Move, Belgia

Good Move este planul regional de mobilitate pentru Regiunea Bruxelles-Capitală. Aprobabil în 2020 de către Guvernul de la Bruxelles, acesta definește principalele orientări politice în domeniul mobilității. Acest plan are ca obiectiv îmbunătățirea mediului de viață al locuitorilor din Bruxelles, sprijinind în același timp dezvoltarea demografică și economică a Regiunii Bruxelles-Capitală. Acesta este rezultatul unui vast proces participativ care a implicat toate părțile interesate din Bruxelles: partenerii de mobilitate și instituționali, municipalitățile, lumea economică și asociativă, precum și cetățenii. Acest proces participativ s-a desfășurat pe o perioadă de patru ani.

Planul Good Move adoptă o abordare transversală a mobilității - un beneficiu al procesului de co-construcție - și are ca scop îmbunătățirea nivelului de trai al locuitorilor din regiune și încurajarea tuturor să își schimbe obiceiurile de deplasare în funcție de nevoile și constrângerile lor.

Viziunea regiunii Bruxelles: **Asigurarea mobilității persoanelor și a mărfurilor în întreaga regiune în sprijinul dezvoltării regionale durabile.** Conform acesteia, politica de mobilitate regională trebuie să răspundă provocărilor urbane ale unei metropole în creștere, nevoilor locale ale locuitorilor și ale ambițiilor autorităților regionale. Strategia *Good Move* identifică șapte provocări majore care sunt unite într-o viziune strategică a mobilității.



FIGURE 3 CELE 7 PROVOCĂRI MAJORE ALE MOBILITĂȚII IN REGIUNEA BRUXELLES

Viziunea propune o evoluție ghidată a sistemului de mobilitate la scară metropolitană, care se bazează pe:

- **O îmbunătățire semnificativă a nivelului de trai și a siguranței locuitorilor orașului**
- **Un sistem integrat de mobilitate axat pe nevoile utilizatorilor**
- **Un sistem de guvernare consolidată și transparentă.**

Politica de mobilitate elaborată în cadrul viziunii privind mobilitatea abordează provocarea dezvoltării durabile a orașului. Aceasta propune o viziune transdisciplinară care oferă un răspuns coerent la problemele ridicate în viziunea orașului și reconciliază provocările de mediu, sociale, economice și bugetare, precum și cele legate de siguranță, sănătate și calitatea vieții.

Pentru a aborda aceste aspecte critice, viziunea privind mobilitatea stabilește șase ambiții de îmbunătățire a accesibilității, menținând în același timp atractivitatea pentru rezidenți, vizitatori și întreprinderi:

1. Influențarea cererii generale de deplasare printr-o dezvoltare urbană densă și o mai bună distribuție a călătoriilor în timpul zilei;
2. Reducerea nevoii de a folosi mașina personală prin oferirea unui set de posibilități atractive care să răspundă diferitelor nevoi de călătorie;
3. Îmbunătățirea mobilității serviciilor, printr-o ofertă clară și accesibilă tuturor, pentru toate serviciile de mobilitate (car-sharing, servicii de taxi, car-pooling etc.), în special prin dezvoltarea MaaS (Mobility as a Service);
4. Garantarea unor rețele de transport structurate și eficiente, care să asigure locul fiecăruia în spațiul public;
5. Sprijinirea inițiativelor de distribuție urbană prin organizarea circulației vehiculelor și prin asistarea persoanelor care fac livrări;
6. Ameliorarea politicii de parcare și a viziunii regionale în materie de mobilitate: prin acordarea de prioritate parcarilor în afara străzilor, prin modularea tarifelor în funcție de diferitele sectoare, prin reducerea numărului de locuri în spațiul public, prin încurajarea utilizării vehiculelor hibride, a modurilor active și a noilor soluții de mobilitate etc.

Aceste obiective sunt reflectate în graficul de mai jos:

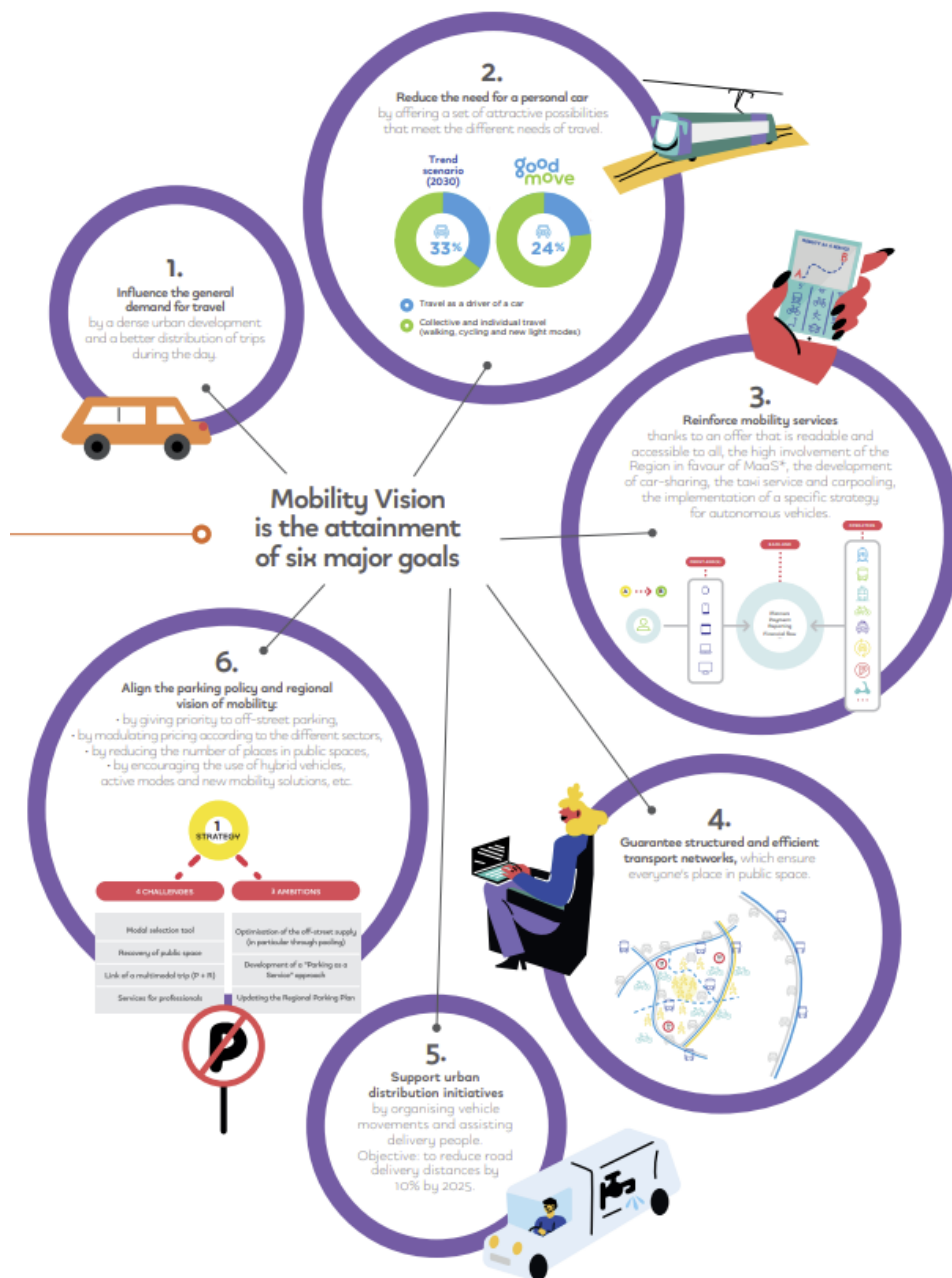


FIGURE 4 OBIECTIVELE SPECIFICE PMUD BRUXELLES GOOD MOVE

Planul Good Move propune un nou mod de a se deplasa și de a trăi în Bruxelles. Pentru a-și atinge obiectivele, Regiunea a adoptat un cadru de reglementare și un plan de acțiune ambițios. Acesta este împărțit în șase axe transversale:

1. Cartier: pentru a gestiona mobilitatea în cartiere și a îmbunătăți calitatea vieții locuitorilor;
2. Rețea: organizarea rețelelor de transport și asigurarea unui serviciu eficient;
3. Servicii: pentru a oferi locuitorilor și utilizatorilor din regiune o gamă de servicii integrate;
4. Opțiuni: pentru a ghida alegerile individuale și colective fără a compromite libertatea individuală;
5. Parteneriate: să asigure governanța partenerială a planului de mobilitate;
6. Cunoaștere: actualizarea datelor privind mobilitatea și evaluarea periodică a planului Good Move.

4. Viziunea pentru dezvoltarea unui plan de mobilitate durabilă

4.1. Prezentarea generală a procesului de vizionare

Impactul negativ al circulației autovehiculelor asupra sănătății umane, calității vieții în mediul urban, mediului și climei reprezintă provocări semnificative pentru zona București-Ilfov. Este necesar ca transportul să devină mai sustenabil, mai ecologic și mai eficient, fără a limita mobilitatea locuitorilor și a întreprinderilor. În acest sens, consultantul a dezvoltat o metodologie pentru elaborarea unei viziuni de mobilitate durabilă pentru zona București-Ilfov în noiembrie 2023. Metodologia pleacă de la principiul fundamental al planificării mobilității urbane durabile, și anume "Planificarea cu focus pe oameni". Viitoarea planificare a orașelor noastre trebuie să acorde atenție deosebită cetățenilor, care, indiferent de rolul lor în cadrul sistemului urban (călători, oameni de afaceri, consumatori, clienți etc.), ar trebui să fie implicați în soluțiile propuse.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru zona București-Ilfov va fi fundamentat pe o perspectivă pe termen lung cu scopul de a îmbunătăți aspectele legate de transport și mobilitate în întreaga arie urbană. Acesta va aborda toate modalitățile și tipurile de transport: atât public, cât și privat, destinate pasagerilor sau mărfurilor, cu sau fără motor, pentru deplasare sau parcare. Viziunea PMUD București-Ilfov oferă o descriere calitativă a viitorului urban dorit și contribuie la ghidarea dezvoltării unor măsuri de planificare adecvate.

Viziunea prezentată în cadrul acestui raport va fi validată / completată ca urmare a consultării publice din luna ianuarie 2024 la care vor participa toți stakeholderi din regiune și va fi introdusă în cadrul Raportului final al PMUD, cap. 5 (cf. ord. 233/2016)

4.2. Metodologia de vizionare

O serie de diverși factori de impact au fost considerați în procesul de elaborare a viziunii Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru zona București-Ilfov. Metodologia adoptată pentru conturarea viziunii se bazează pe o abordare treptată a formulării acesteia, care include:

- Stabilirea ariilor cheie de dezvoltare (Etapa 1)
- Elaborarea obiectivelor de nivel înalt (Etapa 2)
- Dezvoltarea scopurilor strategice și a țintelor (Etapa 3).

Prima etapă a fost inițiată în luna decembrie în cadrul celei de-a doua sesiuni de consultare publică, iar celelalte două etape sunt programate să fie implementate în lunile viitoare.

Procesul de elaborare a viziunii pentru PMUD București-Ilfov se bazează pe considerentele următoare:

- Integrarea perspectivelor de sustenabilitate urbană care depășesc domeniul transportului și mobilității, inclusiv aspecte precum sănătatea, calitatea vieții și utilizarea terenurilor.
- Consolidarea identității locale și asumarea colectivă a viziunii.
- Implicarea părților interesate într-un proces de co-creare pentru definirea viziunii.
- Stabilirea priorităților și orientarea procesului decizional ulterior.

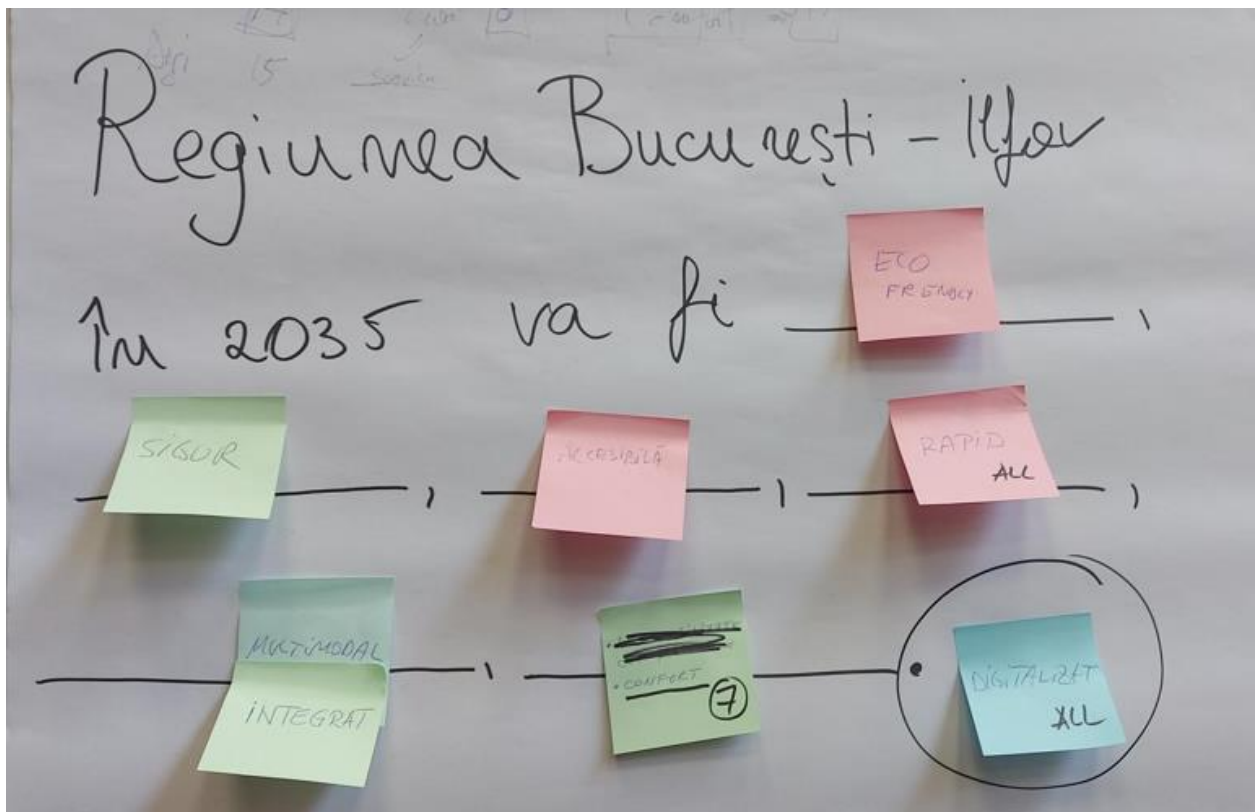
Ca un ghid pentru stabilirea priorităților și selecția măsurilor care urmează să fie incluse în planul de acțiuni al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), și pentru a orienta pe termen lung acțiunile politice și administrative în domeniul transportului și mobilității, a fost dezvoltată o strategie de viziune generală. Această strategie este susținută de o serie de

obiective directe care, pentru a putea genera schimbările scontate, au nevoie de sprijin din partea factorilor politici de decizie din regiunea București-Ilfov.

Obiectivele directe vor fi conturate în Etapa 2 a procesului și vor servi ca baza pentru elaborarea strategiilor de acțiune. În esență, declarația de misiune, împreună cu viziunea și strategiile sale, aduc claritate și indică direcția pentru schimbările planificate în sistemul de transport urban până în anul 2035, reprezentând un orizont de termen lung.

După elaborarea viziunii și a obiectivelor aferente susținute de ținte, vor fi formulate și o serie de măsuri care să susțină atingerea obiectivelor de nivel înalt. Aceste măsuri vor forma un plan de acțiune, format din proiecte, indicatorii cheie de performanță, etc. În cadrul acestui proces, indicatorii servesc la asigurarea unei monitorizări continue a îndeplinirii obiectivelor formulate și a strategiilor generale pe parcursul implementării.

Viziunea definită până la acest moment este prezentată în Fig. 1. La baza elaborării ei se află, pe lângă expertiza în domeniul planificării mobilității, atelierul de lucru care a avut loc cu persoanele cheie de la nivel local și regional și cu experți internaționali. Opinia publică va fi captată cu ocazia unei consultări publice planificate pentru luna ianuarie 2024. (mai multe detalii legate de procesul de consultare sunt disponibile în paragrafele de mai jos).



4.2.1. Pasul 1 în definirea viziunii: alinierea și corelarea cu politicile locale și regionale

Viziunea privind mobilitatea pentru regiunea București-Ilfov a integrat transportul și mobilitatea într-un context mai amplu al dezvoltării urbane și societale. Aceasta trebuie să abordeze toate perspectivele politice implicate, planificarea urbană și spațială, dezvoltarea economică, mediul, incluziunea socială, echitatea de gen, sănătatea și siguranța. Procesul se bazează pe analiza situației curente a mobilității realizată în cadrul PMUD. Acesta explorează problemele identificate în actuala situație a mobilității și evidențiază oportunitățile percepute.

4.2.2. Pasul 2 în definirea viziunii: colectarea și evaluarea de bune practici europene

Această etapă este esențială pentru fundamentarea viziunii, îmbogățind perspectiva locală prin integrarea unor soluții eficiente și inovatoare testate la nivel european. Colectarea și evaluarea de bune practici europene presupune analiza atentă a experiențelor reușite în elaborarea de viziuni unificate pentru PMUD în alte regiuni metropolitane cu caracteristici similare. Această etapă oferă oportunitatea de a identifica modele de succes și de a adapta cele mai relevante concepte la specificul București-Ilfov, luând în calcul caracteristicile socio-economice și de mobilitate ale regiunii. Astfel, explorarea exemplelor de buna-practica și prezentarea lor către grupul țintă reprezintă un pas semnificativ în construirea unei viziuni robuste și inovatoare pentru viitorul mobilității în regiunea București-Ilfov.

Viena și Bruxelles au fost alese ca regiuni metropolitane reprezentative pe baza următoarelor criterii:

1. Similitudini în ceea ce privește condițiile existente
2. Dimensiunea și geografia
3. Acoperirea europeană
4. Aspecte culturale.

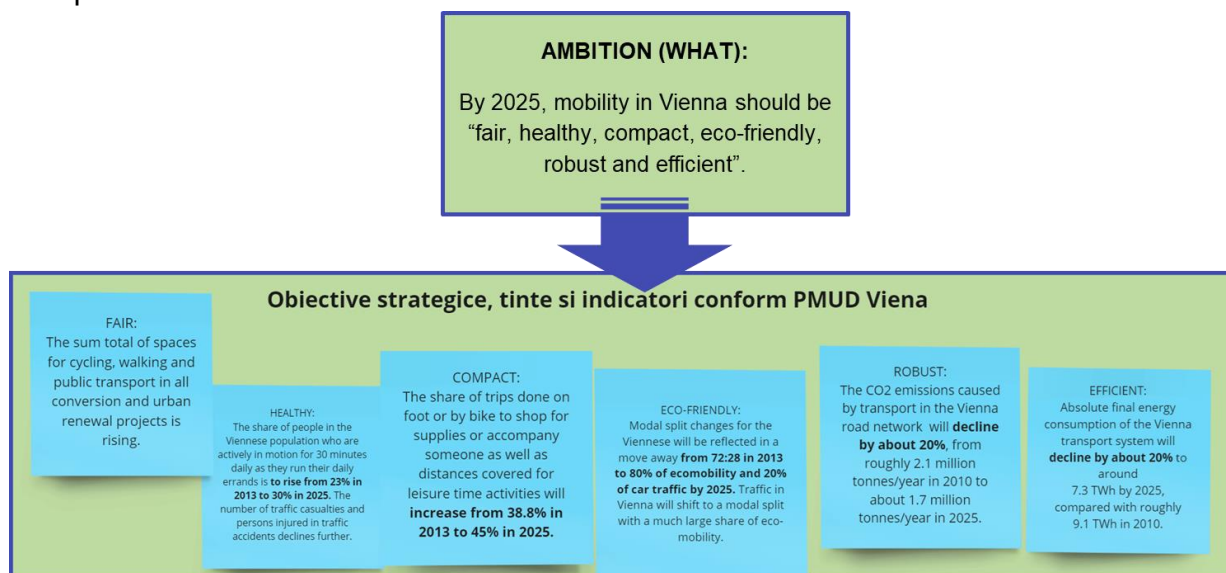


Figura 6 prezintă viziunile PMUD pentru Viena și Bruxelles, cu termenii cheie aleși de fiecare din cele două capitale și explicația care susține legătura dintre termenul cheie și viziunea de dezvoltare pe termen lung a mobilității urbane. O descriere mai detaliată a exemplului de buna practică pentru Viena poate fi consultată și în [Anexa 8.1](#).

Aceste două exemple au fost utilizate în exercițiul desfășurat împreună cu grupul țintă pe 13 decembrie 2023, pentru a le arăta participanților direcția în care se poate îndrepta viziunea PMUD.

4.2.3. Pasul 3 în definirea viziunii: întrebări fundamentale inițiale

Viziunea privind mobilitatea reprezintă o imagine descriptivă a viitorului urban dorit și funcționează ca un ghid pentru elaborarea unor măsuri de planificare adecvate. Procesul de definire a acesteia a evoluat în etapa a treia, odată cu formularea răspunsurilor la trei întrebări esențiale:

- În ce fel de oraș dorim să locuim?

- Cum putem să asigurăm accesul echitabil la serviciile de mobilitate pentru toți locuitorii orașului?
- Cum se vor deplasa oamenii în regiunea București-Ilfov peste 10 ani?

Aceste întrebări fundamentale reprezintă punctul central al unui exercițiu de viziune care implică toate părțile interesate necesare. Ele se concentrează pe modul în care regiunea București-Ilfov își va atinge obiectivele minime stabilite de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă:

- Asigurarea că toți cetățenii au opțiuni de transport care să le permită accesul la destinații și servicii cheie.
- Îmbunătățirea siguranței și securității.
- Reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie.
- Îmbunătățirea eficienței și a rentabilității transportului de persoane și mărfuri.
- Contribuția la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu.

Aceste obiective reprezintă pilonii esențiali ai viziunii de mobilitate pentru regiunea București-Ilfov și vor ghida direcția dezvoltării pentru a atinge o mobilitate urbană sustenabilă și eficientă.

4.2.4. Pasul 4 în definirea viziunii: formularea și validarea viziunii ca un proces condus de părțile interesate

Participarea cetățenilor denotă, de obicei, implicarea indivizilor în procedurile de planificare și luare a deciziilor. În timp ce părțile interesate întruchipează, în cele mai multe cazuri, perspectivele grupurilor organizate și împărtășesc un interes comun, cetățenii sunt membri solitari ai publicului larg care participă în mod independent la procesul de implicare. Cu toate acestea, granițele dintre părțile interesate și cetățeni nu sunt rigide, deoarece cetățenii pot fi, de asemenea, priviți ca un subset substanțial al părților interesate. Cetățenii pot aparține unor subcategorii diverse de părți interesate, iar un reprezentant al părților interesate este în același timp cetățean.

Un element critic al oricărei viziuni urbane e reprezentat de acceptarea sa pe scară largă de către toate părțile interesate (e.g., mediul politic, mediul privat, societatea civilă, cetățeni). Procesul participativ și consultările publice joacă un rol esențial în asigurarea că viziunea PMUD este reprezentativă și acceptată în comunitate. Prin integrarea acestor aspecte, viziunea PMUD devine un instrument de orientare strategică pentru dezvoltarea durabilă a mobilității urbane. Autoritățile de planificare sunt încurajate să evite abordarea tradițională „decizi-anunți-aperi” și în schimb să promoveze discuții deschise pentru dezvoltarea mobilității urbane. Un proces participativ bazat pe dialog este considerat esențial pentru analiza în colaborare a provocărilor locale de mobilitate, stabilirea obiectivelor comune, identificarea strategiilor eficiente de mobilitate și selectarea măsurilor acceptate pe scară largă. Această abordare asigură o acceptare largă și sprijin pe parcursul întregului proces de dezvoltare a PMUD.

Pentru a asigura angajamentul publicului în conturarea viziunii PMUD București-Ilfov, consultantul a planificat organizarea unui pachet de consultări. Inițial, s-au purtat discuții cu reprezentanți ai grupului local de lucru, implicați activ în fiecare fază a formulării strategiei PMUD, împreună cu reprezentanți ai părților interesate de la nivel local și regional (primarii, consilii, operatori de transport, etc.). Pentru pasul următor este planificată o consultare deschisă cu implicarea societății civile și participarea extinsă a membrilor grupului local de lucru și a altor beneficiari direcți. Această metodologie asigură includerea diferitelor niveluri ale părților interesate, garantând că discuțiile sunt aliniate cu așteptările diferitelor tipuri de grupuri țintă și ca mesajele sunt adaptate în mod corespunzător fiecărei categorii de actori.

În acest sens, pe 13 decembrie 2023, între orele 09:00 - 12:00, a fost organizată la București, în cadrul Universității Politehnice, prima consultare din seria de consultări propuse în cadrul

acestui proiect. Consultarea a adus împreună reprezentanții cheie ai autorităților locale și regionale, ai autorităților de transport, ai urbanștilor și ai inginerilor de transport legați în mod direct de dezvoltarea regiunii București-Ilfov. Scopul principal al întâlnirii a fost de a prezenta foaia de parcurs necesară în procesul de dezvoltare a strategiei și de a discuta idei preliminare pentru o viziune de mobilitate urbană durabilă a PMUD București - Ilfov.

Întâlnirea a fost structurată în două părți: în prima parte a fost prezentată o imagine de ansamblu cuprinzătoare a situației actuale a mobilității, pentru a atinge baza în legătură cu principalele obiective și scopuri legate de viziune. În plus, a fost prezentată și o perspectivă asupra procesului de elaborare a viziunii și asupra construirii scenariului de referință; în a doua parte participanții au lucrat împreună la formularea primei versiunii ai viziunii PMUD București-Ilfov, versiune care urmează să fie dezvoltată și adoptată în etapele următoare ale procesului. Prima contribuție a fost colectată cu ajutorul instrumentului interactiv mentimeter. În a doua fază, participanții au fost împărțiți în grupuri de focus pentru a avea discuții structurate în format de joc de rol, pentru definirea termenilor cheie ai viziunii.

Prin acest proces, se garantează acceptarea viziunii consolidate în diverse contexte:

- ✓ în cadrul autorității responsabile de elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și în interiorul diverselor departamente și unități
- ✓ între diverși actori instituționali și părți interesate implicate
- ✓ în rândul publicului larg - utilizatorii finali ai sistemului de mobilitate.

O descriere detaliată a evenimentelor de consultare organizate în 13 decembrie 2023 în cadrul definirii viziunii poate fi consultată în [C02] Raport de Consultare Publica.

Viziunea PMUD București-Ilfov reieșita din primul eveniment de consultare este:

„In 2035 București-Ilfov va fi o regiune cu mobilitate durabila, sigura, accesibila, rapida, multimodala in sistem integrat, confortabila si digitalizata.”

Validarea viziunii reieșite se va face în cadrul ultimei consultări la care vor participa atât grupul local de lucru cât și părțile interesate la nivel regional, inclusiv reprezentanți ai societății civile.

4.2.5. Pasul 5 în definirea viziunii: elaborarea viziunii consolidate privind mobilitatea pentru regiunea București-Ilfov

Ariile de intervenție ale viziunii de mobilitate pentru regiunea București-Ilfov vor fi formulate de către consultant la sfârșitul lunii ianuarie în baza rezultatelor consultărilor cu părțile interesate. Dezvoltarea unui PMUD care îndeplinește această viziune va lua în considerare atât aspectele locale legate de mobilitate din zona București-Ilfov, cât și aspecte strategice legate de problemele de transport identificate în raportul de analiză a condițiilor existente și în discuțiile și consultările desfășurate de la elaborarea raportului.

4.3. Componente ale viziunii PMUD București-Ilfov: priorități și direcții de acțiune

Pentru a susține Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru București-Ilfov, este esențial să se adopte o abordare cuprinzătoare și integrată care să adreseze nevoile identificate atât în analizele și procesele anterioare, cum ar fi PIDU Zona Centrală București și PMUD Regiunea București-Ilfov 2016-2030, și să contribuie la realizarea viziunii propuse pentru 2035. Unele din problemele identificate ca fiind recurente sunt problemele de trafic, a lipsei de spații de parcare, a necesității de trasee alternative pentru pietoni și cicliști, precum și a dificultăților

de accesibilitate. Pentru a rezolva aceste probleme se pot propune mai multe arii de dezvoltare și măsuri concrete.

În primul rând, pentru a aborda problema traficului, se pot lua în considerare investiții în extinderea rețelei de transport public, inclusiv creșterea capacității și eficienței sistemului de metrou, dezvoltarea rețelei de autobuze și promovarea mijloacelor de transport alternative, precum bicicletele și vehiculele electrice. De asemenea, investițiile în eficientizarea infrastructurii de transport în general (rețea stradală, rute ocolitoare) sunt prioritare ca direcții de acțiune. Acestea ar contribui la atingerea viziunii de mobilitate "rapidă".

În ceea ce privește problema spațiilor de parcare, se pot lua în considerare inițiativele de dezvoltare a parcarilor subterane și supraetajate, inclusiv integrarea lor în strategii de utilizare eficientă a terenurilor și urbanism. Aceste acțiuni ar contribui la atingerea viziunii de mobilitate "durabilă și multimodală în sistem integrat".

Crearea de trasee alternative pentru pietoni și cicliști poate fi susținută prin dezvoltarea de piste de biciclete dedicate, trotuare lărgite și zone pietonale, precum și prin integrarea acestora în planificarea urbană și în dezvoltarea spațiilor verzi. Aceste acțiuni ar contribui la atingerea viziunii de mobilitate "durabilă și sigură".

Reconectarea și îmbunătățirea accesibilității pot fi abordate prin investiții în infrastructură inteligentă, precum și prin proiecte de reabilitare a infrastructurii existente pentru a facilita fluxul de trafic și accesul la diverse zone ale orașului. Aceste acțiuni ar contribui la atingerea viziunii de mobilitate "accesibilă".

În ceea ce privește digitalizarea, integrarea tehnologiilor smart poate contribui la monitorizarea și gestionarea traficului, oferind informații în timp real pentru a facilita planificarea călătoriilor și a optimiza utilizarea resurselor de transport.

Prin implementarea acestor arii de dezvoltare și măsuri concrete, PMUD pentru București-Ilfov poate să contribuie la transformarea regiunii într-un mediu urban cu mobilitate durabilă, sigură, accesibilă, rapidă, multimodală în sistem integrat, confortabilă și digitalizată, conform viziunii stabilite pentru 2035. Aceste acțiuni ar contribui la atingerea viziunii de mobilitate "digitalizată".

5. Concluzii

Procesul de vizionare în cadrul elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru București-Ilfov reprezintă o etapă crucială pentru conturarea unei viziuni integrate și sustenabile asupra mobilității în această regiune. Acest proces s-a desfășurat în contextul complex al dezvoltării PMUD, reprezentând un punct de plecare pentru stabilirea direcției și a priorităților în cadrul acestui proiect semnificativ.

Fundamentat pe o analiză atentă a situației actuale a mobilității în zonă, procesul de vizionare contribuie semnificativ la continuarea elaborării PMUD prin furnizarea unei perspective coerente și viabile asupra nevoilor de transport și mobilitate ale comunității. Implicarea activă a participanților, inclusiv a cetățenilor și a părților interesate, va asigura o reprezentare amplă a diverselor perspective și aspirații în cadrul viziunii.

Viziunea rezultată din acest proces se va integra strâns cu obiectivele strategice ale PMUD, creând astfel o legătură sinergică între direcțiile de dezvoltare și acțiunile concrete propuse. Acest aspect este esențial pentru asigurarea coerenței și relevanței viziunii în contextul planificării strategice a mobilității urbane.

Un alt element important este legătura dintre viziunea elaborată și setul ulterior de măsuri propuse pentru implementare, inspirat de modelul aplicat în alte orașe, cum ar fi Chișinău sau Viena. Această interconectare între viziune, obiective strategice și măsuri concrete oferă o abordare holistică și coerentă pentru transformarea durabilă a mobilității în București-Ilfov.

De asemenea, este crucial să se sublinieze că Bucureștiul nu începe acest proces de vizionare de la zero, având în vedere strategiile anterioare, inclusiv fostul PMUD. Această continuitate oferă o bază solidă pentru construirea viziunii curente, capitalizând asupra experiențelor anterioare și aliniindu-se cu evoluțiile și nevoile actuale ale comunității.

În concluzie, procesul de vizionare reprezintă un pilon esențial în elaborarea PMUD pentru București-Ilfov, furnizând nu doar o direcție clară, ci și o platformă participativă și integrată pentru dezvoltarea durabilă a mobilității urbane în această importantă regiune metropolitană.

6. Anexe

6.1. Bune practici europene

Vienna, Austria



Context

Populație: 1.897 milioane locuitori.

Distribuție modală (2019): transport public 38%, mașini 27%, mers pe jos 28%, ciclism 7%.

Transport public disponibil: tren, metrou, tramvai, autobuz.

Ultimul PMUD aprobat: 2014.

Condiții de mobilitate: Peste 65% din suprafețele străzilor sunt folosite pentru fluxul de trafic motorizat și parcare, chiar dacă doar 28% din toate deplasările sunt efectuate cu mașina.

Condiții externe

PMUD 2014 reflectă implementarea consecventă a Planului de Dezvoltare Urbană STEP 2025.

Urmărește planul general de transport din 2003.

Scopul SUMP

Ambiție: Până în 2025, mobilitatea în Viena ar trebui să aibă o proporție de „80:20”. Aceasta înseamnă că transportul public, mersul cu bicicleta și mersul pe jos ar trebui să acopere 80% din călătoriile necesare, în timp ce transportul cu mașina ar trebui să scadă de la 28% la 20%.

Strategia PMUD

Procesul de dezvoltare a strategiei:

• Guvernare multi-stakeholder - Echipa de mobilitate în centrul procesului. Echipa a reunit angajați din toate departamentele Administrației Locale care lucrează cu probleme de mobilitate.

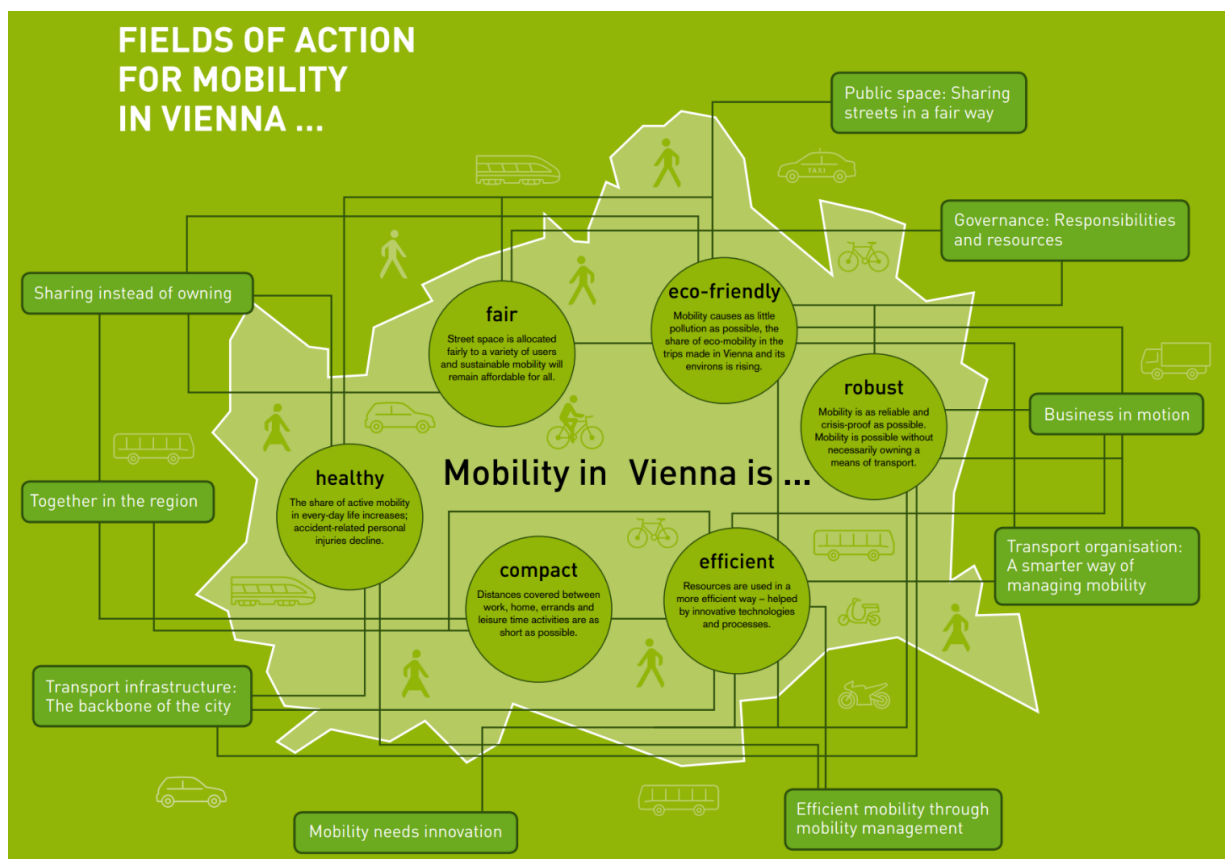
- Forumuri la nivel de district – două runde de discuții cu privire la conținutul planului de mobilitate cu cele 23 de districte din Viena.
- Integrarea într-o strategie regională împreună cu Austria Inferioară și Burgenland, pentru a identifica obiectivele, măsurile și proiectele care se suprapun, dar și pentru a sincroniza adoptarea documentelor strategice în toate cele trei provincii.
- Participarea publicului - Aport generat de un Consiliu Cetățean cu participanți aleși la întâmplare și invitați să participe la elaborarea Planului de Mobilitate Urbană.
- Verificarea echității cu grupurile țintă și experții pentru a lua în considerare interesele grupurilor cu nevoi speciale.

Instrumente și metodologii:

- Diversity net - Metodă inter-subiectivă și discursivă cu experți din domeniile de gender mainstreaming, transport, drepturile omului, dizabilități, implicare cetățean.
- Discuții în de tip forum.

Viziune: Până în 2025, mobilitatea în Viena ar trebui să fie „corectă, sănătoasă, compactă, ecologică, robustă și eficientă”.

Obiective:



MASURI PMUD

No.	Categoria măsurii	Numele măsurii
1	Mobilitate activa	<p>Concentrare pe coexistența în trafic</p> <p>Deschiderea temporară a străzilor pentru mobilitate activă</p> <p>Importanța ridicată a eco-mobilității în noile spații stradale</p> <p>Mai multe resurse pentru mobilitate activă</p>

		<p>Dezvoltarea în continuare a sistemelor de partajare a bicicletelor</p> <p>Așteptări mai scurte pentru pietoni și bicicliști</p> <p>Scurtarea distanțelor pentru bicicliști</p> <p>Extinderea locurilor de parcare pentru biciclete pe teren privat și public</p> <p>Mai mult confort pentru pietoni: „Rețeaua de trasee urbane din Viena”</p> <p>Dezvoltarea de promenade de plimbare</p> <p>Îmbunătățirea disponibilității și calității infrastructurii de ciclism</p> <p>Dezvoltarea traseelor de ciclism pe distanțe lungi</p>
2	Transport Public	<p>Planuri locale de mobilitate</p> <p>Instrumente și procese de planificare pentru viitorul transportului public</p> <p>Accelerarea marilor linii de transport public</p> <p>Stații multimodale – mai mult decât simple stații de transport public</p> <p>Servicii optime de transport public pentru noile zone de dezvoltare urbană</p> <p>Bilete atractive pentru transportul transfrontalier de pasageri</p>
3	Managementul Traficului	<p>Crearea unui sistem de partajare a datelor privind mobilitatea</p> <p>Sistem de informare a traficului multimodal transfrontalier</p>
4	Benzi Dedicat pentru transportul public	Drept de trecere: benzi de autobuz dedicate separate de traficul privat 5% (REF)
5	Park & Ride	Zece garaje P+R conectate la rețeaua de metrou și tren, cu tarife zilnice accesibile. (REF)
6	Managementul parcarilor	Experiență în managementul parcarilor începând cu 1959 (REF)

Adrese web relevante:

Vienna Mobility Plan:

(eng., short version) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008444.pdf>

(deu., long version) <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008379a.pdf>

Strazi cu spatii partajate:

<https://thecityateyelevel.com/stories/europes-longest-shared-space/>

Park and ride:

<https://www.wien.info/en/travel-info/to-and-around/park-ride-354906>

Parking management:

[https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General PM and Policy/](https://park4sump.eu/sites/default/files/GoodPracticesExamplesCaseStudies/General_PM_and_Policy/)

Impact:

Gestionarea spațiului de parcare a generat o schimbare vizibilă a distribuției modale dinspre mașină la autobuz și tren. Facilitățile park-and-ride din Viena și din provincia Austria de Jos sunt din ce în ce mai utilizate.

Extinderea managementului locurilor de parcare a redus numărul deplasărilor cu mașina cu aproximativ 8.000 de călătorii pe zi lucrătoare. La punctul de numărare Pressbaum al Autostrăzii de Vest, traficul către Viena a scăzut cu 7,45 la sută sau 1.000 de vehicule pe zi în lunile ianuarie-august 2013, comparativ cu aceeași perioadă a anului precedent.

Mariahilfer Strasse este o stradă lungă de 1,6 km din Viena, care a fost reproiectată ca un spațiu comun continuu. În principiu spațiului partajat, mașinile, bicicletele și pietonii folosesc toți același spațiu, iar strada este considerată un loc de a fi, mai degrabă decât un loc de trecere. În timpul unui referendum public inițial, 53% au votat în favoarea transformării. La jumătate de an de la finalizare, oamenii au declarat că, dacă referendumul ar avea loc acum, 71% dintre respondenți ar fi în favoarea noului aranjament. De asemenea, comercianții au fost relativ pozitivi, 38% spunând că afacerile s-au îmbunătățit prin renovare.

