

BEI JASPERS
CONSOLIDAREA CAPACITĂȚII DE ELABORARE A PLANURILOR DE MOBILITATE URBANĂ
DURABILĂ

NOȚIUNI DE BAZĂ ALE METODOLOGIEI ȘI PRACTICII PMUD

23-24 Septembrie 2024

Declinare a răspunderii: versiunea în limba română este o traducere a originalului în limba engleză doar în scop informativ. În cazul unei discrepante, originalul în limba engleză va prevala.



Acest modul este conceput pentru specialiștii care posedă deja cunoștințe de bază cu privire la ciclul PMUD și sunt familiarizați cu aplicarea procesului de elaborare a PMUD.

SCHEMA CATEGORIILOR

- Ciclul PMUD și gruparea pe categorii a componentelor acestuia
- Activități necesare în toate etapele de interacțiune
- Provocările categoriei: probleme și soluții
 - Categoria 1: Pregătire
 - Categoria 2: Diagnoză
 - Categoria 3: Elaborarea viziunii și strategiei
 - Categoria 4: Generarea și selectare măsurilor
 - Categoria 5: Gestionarea planului
 - Categoria 6: Monitorizare și revizuire
- Interdependențe între categorii
 - Congruențe între etape și categorii
 - Probleme, indicatori și evaluare
 - Fonduri și finanțare
- Sinteză și descriere generală Ce înseamnă un PMUD de calitate?



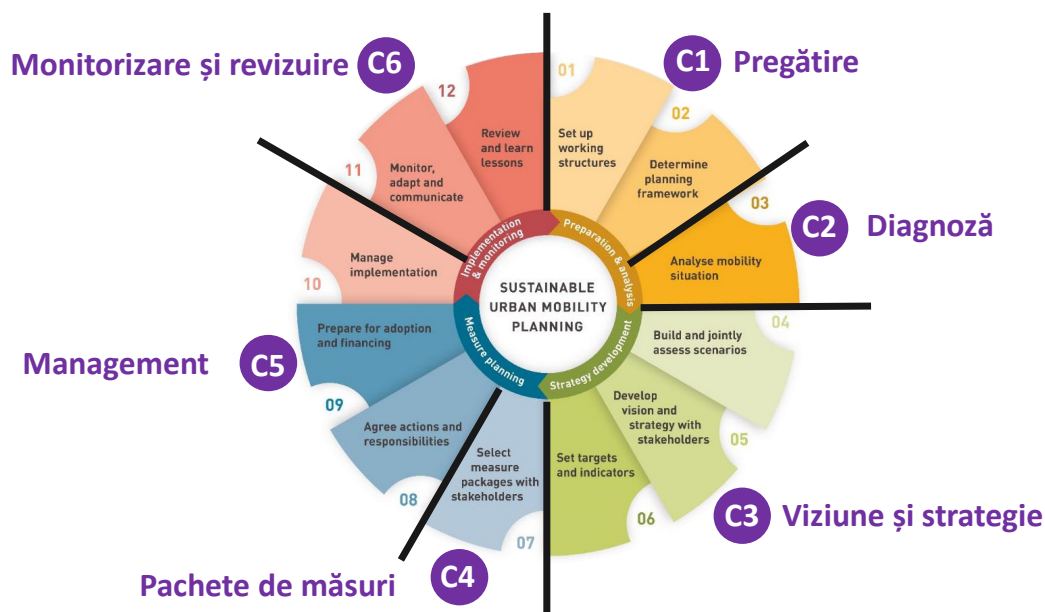
Această prezentare nu reprezintă în mod necesar punctul de vedere al Băncii Europene de Investiții (BEI), al Comisiei Europene (CE) sau al altor instituții și organisme ale Uniunii Europene (UE). Opiniile exprimate în prezentarea de față, inclusiv interpretarea (interpretările) regulamentelor, reflectă opiniile actuale ale autorului (autorilor), care nu corespund în mod necesar cu opiniile BEI, ale CE sau ale altor instituții și organisme ale UE. Opiniile exprimate aici pot diferi de opiniile prezentate în alte documente, inclusiv în studii similare, publicate de BEI, de CE sau de alte instituții și organisme ale UE. Conținutul acestei prezentări, inclusiv opiniile exprimate, este valabil la data publicării prezentei, dată menționată mai sus, iar acestea se pot modifica fără o notificare prealabilă. Nicio declarație sau garanție, expresă sau implicită, nu este sau nu va fi formulată și nicio răspundere sau responsabilitate nu este sau nu va fi acceptată de BEI, de CE sau de alte instituții și organisme ale UE în ceea ce privește acuratețea sau caracterul complet al informațiilor conținute în prezentarea de față și orice astfel de răspundere este exclusă în mod explicit. Niciun element din prezentarea de față nu poate fi asimilat unei forme de consultanță în materie de investiții, juridică sau fiscală și nici nu poate fi folosit ca reprezentând o astfel de consultanță. Consultanța profesională specifică trebuie întotdeauna solicitată separat înainte de a întreprinde orice acțiune bazată pe această prezentare. Reproducerea, publicarea și retipărirea se pot realiza numai cu permisiunea prealabil exprimată în scris din partea BEI.

Versiunea în română este o traducere a originalului în limba engleză doar în scop informativ. În cazul unei discrepanțe, originalul în limba engleză va prevala.

CICLUL PMUD



CICLUL PMUD: GRUPAREA ETAPELOR



4

Funded by the European Union

După ce am analizat aspectele practice ale procesului de elaborare a PMUD, observăm că unele etape sunt grupate în mod natural, iar altele trebuie „despachetate” în componente. Pe această bază, am identificat 6 grupuri de etape și activități, după cum se prezintă pe diapozitiv:

1. Pregătirea acoperă etapele 1 și 2 și include toate aspectele, de la stabilirea modalităților interne de lucru, până la instituțiile/persoanele cu care trebuie menținută legătura și la revizuirea documentelor relevante de planificare și politici
2. Etapa de diagnoză necesită o anumită detaliere; acesta include centralizarea datelor existente, posibila colectare de noi date și o strânsă colaborare cu o gamă largă de comunități de părți interesate
3. Viziune și strategie. Acestea presupun un set de sarcini care pot fi efectuate într-o ordine sau într-un mod diferit în contexte diferite, dar al căror rezultat final constă în ajungerea la un acord asupra unei viziuni pentru un viitor PMUD la nivel zonal, explorarea de scenarii alternative și stabilirea unui set de obiective cantitative, sub formă de indicatori care să implice niveluri și/sau cifre țintă – care pot fi utilizate pentru a evalua pachetele de măsuri și pentru a aprecia gradul de succes atins pe durata procesului de monitorizare
4. Pachetele de măsuri trebuie, la rândul lor, să fie analizate individual. Aceasta presupune identificarea unor măsuri de politici adecvate care să permită obținerea rezultatelor finale dorite, gruparea acestora în pachete de măsuri și evaluarea lor (de exemplu, cu utilizarea analizei cost-beneficiu) pentru a selecta cel mai bun pachet

pentru PMUD zonal

5. Management. Aceasta se desfășoară în două etape și include un set larg de activități, mergând de la pregătirea pentru implementare deplină (inclusiv asigurarea finanțării și a mecanismelor adecvate de livrare a rezultatelor), până la finalizarea cu succes, pe teren a celor propuse
6. Monitorizare și revizuire. Bazându-se pe munca depusă în cadrul mănunchiurilor de activități anterioare, aceasta evaluează eficacitatea pachetului de măsuri de politici în atingerea obiectivelor propuse, identifică dacă sunt necesare ajustări și contribuie la pregătirea următorului ciclu de elaborare a PMUD.

Credem că această abordare ar putea ajuta planificatorii și factorii de decizie politică nu doar să identifice cu ușurință dificultățile și recomandările de urmat, ci și să privească ciclul din perspectiva sinergiilor și a provocărilor comune care survin între etape și, astfel, între mănunchiuri de activități.

INTERACȚIUNEA ÎN FIECARE ETAPĂ ESTE ESENȚIALĂ PENTRU SUCCESUL PMUD



- ✓ **Etapa 1:** întocmirea planului de interacțiune și instituirea procesului de punere în aplicare
- ✓ **Etapa 2:** definirea rolurilor părților interesate
- ✓ **Etapa 3:** informații necesare pentru evaluarea situației privind mobilitatea (date, percepții...)
- ✓ **Etapa 4:** elaborarea scenariilor, proces colaborativ
- ✓ **Etapa 5:** definirea viziunii, proces colaborativ
- ✓ **Etapa 6:** stabilirea principalilor indicatori și a țintelor
- ✓ **Etapa 7:** informații necesare pentru generarea și selectarea pachetelor de măsuri
- ✓ **Etapa 8:** stabilirea aranjamentelor de implementare
- ✓ **Etapa 9:** contribuții la asigurarea fondurilor/finanțare (inclusiv sectorul privat)
- ✓ **Etapa 10:** colaborare cu toate părțile interesate pentru punerea în aplicare a măsurilor
- ✓ **Etapa 11:** informații necesare pentru monitorizare și ajustări
- ✓ **Etapa 12:** feedback de la toate părțile interesate

La începutul modulului, acest diapozitiv subliniază importanța unei anumite forme de implicare a părților interesate în fiecare etapă a ciclului. Grupurile implicate și forma de implicare vor varia de-a lungul procesului. Acest aspect este analizat în detaliu în modulul 7.

What do you see as the hardest cluster?



- C1 - Preparation
- C2 - Diagnosis
- C3 - Vision and Strategy
- C4 - Measure packages
- C5 - Management
- C6 - Monitoring and review

[Login to edit this Mentimeter](#)



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Basics of SUMP Methodology and Practice

6



Funded by
the European Union

C1

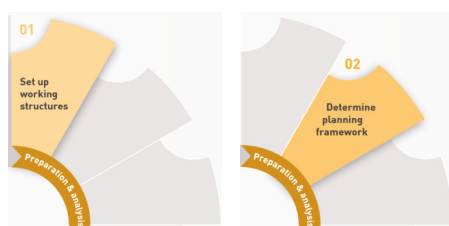
Pregătire - Principalele provocări

- 1. SUFICIENTE RESURSE ȘI COMPETENȚE PENTRU ELABORAREA PMUD ȘI ASIGURAREA ASUMĂRII ACESTUIA LA NIVEL INTERN**
- 2. PROBLEME ȘI CONSENS LA NIVEL POLITIC**
- 3. ASIGURAREA ECHILIBRULUI CORESPUNZĂTOR ÎNTRE DEMERSURILE AFERENTE INTERACȚIUNII ȘI COMUNICĂRII**

ETAPELE

01

02



1. Asigurați resurse și competențe suficiente pentru elaborarea PMUD pentru a vă asigura că există continuitate/asumare la nivel intern
2. Identificați un „promotor” din punct de vedere politic, verificați gradul de convergență/divergență politică față de obiectivele de mobilitate/dezvoltare durabilă și gradul de aliniere cu programul politic asumat de prima
3. Sugestii cu privire la modalitate de planificare adecvată a activităților de creștere a nivelului de implicare și comunicare pentru a asigura „un echilibru just” și a evita încetinirea/inversarea sensului proceselor

C1

Pregătire: suficiente resurse și competențe

- a) **Problema proporționalității:** apreciați în mod obiectiv ce puteți realiza cu fondurile și timpul de care dispuneți - nu vă propuneți prea mult!
- b) Dacă aveți un buget redus, concentrați-vă asupra problemelor reale, fără a pierde perspectiva asupra procesului PMUD și a principalelor etape ale acestuia
- c) Este important să lucrați la nivel de ZUF, însă **ambitiile pentru ZUF** trebuie să fie concordante cu resursele și cu integrarea instituțională - realiste
- d) Nu limitați la angajarea unor consultanți externi pentru întocmirea planului sau, dacă luați această decizie, asigurați-vă că aceștia dezvoltă capacitățile necesare în cadrul organizației dumneavoastră, ca o componentă a acestei activități
- e) **Consolidarea echipei interdepartamentale și colaborarea** trebuie să constituie elementele centrale ale PMUD

Realizați o auto-evaluare foarte sinceră și luați în considerare un buget și un calendar corect și realist pentru elaborarea planului: resursele limitate și caracterul presant al anumitor chestiuni (de exemplu, necesitatea de a solicita finanțare sau de a respecta un anumit termen) influențează în mare măsură calitatea PMUD

În cazul în care bugetul este redus, încercați să vă concentrați asupra problemelor reale - astfel cum au fost acestea exprimate și validate de cetățeni și de părțile interesate și care provin dintr-o analiză/diagnoză echilibrată, cu respectarea simultană a activităților esențiale din cadrul PMUD - obiective, munca în colaborare, stabilirea de ținte și indicatori-cheie, precum și abordarea frontală a măsurilor pe care le veți selecta

ZUF (zona urbană funcțională) constă dintr-un oraș și împrejurimile sale. În cadrul PMUD-urilor, o astfel de abordare regională este foarte importantă pentru o organizare mai bună și mai durabilă a fluxurilor de transport interurban de călători și marfă.

Evaluați într-o etapă preliminară nivelul posibil de integrare între diferitele limite administrative ale unităților teritoriale pentru a putea stabili în mod corespunzător nivelul de ambiție al PMUD dintr-o perspectivă de ZUF: de exemplu, o strategie stabilită pentru UAT central însoțită doar de câteva măsuri „adresate navetiștilor” care să facă legătură cu municipalitățile învecinate vs. set complet de măsuri pentru fiecare localitate implicată; cadrul organizațional și calendarul pentru aprobarea PMUD. Această abordare ar putea conduce la resurse suplimentare, însă ar crește complexitatea

Nu externalizați pur și simplu planul către consultanți externi (care, la rândul lor, pot asigura competențe adecvate), ci păstrați nivelul de responsabilitate și

gestionari/orientari intregul proces > cerinta minima este ca cel putin un responsabil institutional activ pentru acest proces sa gestioneze relatia cu consultantul si sa asigure comunicarea corecta in cadrul institutiilor relevante. Ideal ar fi ca un grup de lucru tehnic sa controleze consultantul si sa comunice mai departe cu nivelul politic. Planurile create in intregime de consultantii rareori conduc la rezultate palpabile.

Construiti in permanenta o echipa interdepartamentala si - daca acest lucru nu are loc spontan/nu constituie deja o practica obisnuita - programati intalniri si sedinte oficiale (inclusiv cu reprezentantii ZUF). Colaborarea poate fi facilitata prin intermediul diverselor grupuri tehnice de lucru si a celor formate din parti interesate > acest aspect este fundamental pentru a crea o mostenire institutionala in ceea ce priveste PMUD

C1 Pregătire: probleme politice

- a) Nu considerați că **sprijinul politic este de la sine înțeles**; încercați în mod activ să vi-l asigurați - la modul ideal, în întregul spectru politic
- b) Încercați să identificați un **promotor cu influență**:
- c) **Aflați cât mai multe din media**
 - Există un consens cu privire la necesitatea unei abordări durabile privind mobilitatea?
 - Dacă nu, procedați cu mare atenție, asigurându-vă că politicile sunt fundamentate pe dovezi solide și pe o comunicare puternică
- d) Asigurați-vă că **nivelul politic este implicat** pe tot parcursul procesului PMUD
- e) Aliniați dezvoltarea PMUD la **ciclul de politici** și la **oportunitățile în domeniu**

Există suficient consens între politicieni cu privire la principiile PMUD în contextul dumneavoastră?

Sprijinul politic este adesea considerat ca fiind de la sine înțeles, însă forțele politice (fie cele aflate în majoritate, fie din opoziție) profită frecvent de slăbiciunea indusă de măsurile care sunt în mod fundamental contestate/discutate de (o parte a) publicului/părților interesate și de mass-media

Încercați să înțelegeți (din întreaga dezbatere politică și publică) dacă există un nivel suficient de conștientizare și consens în ceea ce privește obiectivele de mobilitate (dezvoltare) durabilă; în caz contrar, PMUD-ul dvs. trebuie să prezinte dovezi solide cu privire la problemele-cheie și să ilustreze/explice dinamica actuală, propunând o colectare adecvată a datelor și un plan foarte solid de comunicare și implicare pentru a evita încetinirea și inversarea sensului proceselor deja demarate.

Poate fi utilă obținerea de sprijin din partea mass-media în ceea ce privește strategia de comunicare și acțiunile necesare pe măsură ce se dezvoltă PMUD. De asemenea, acest lucru va contribui la mai buna prezentare și promovare a PMUD în fața unui public mai larg.

Este important ca nivelul politic să fie implicat în întregul proces de elaborare a PMUD, de exemplu prin intermediul unui grup de lucru politic sau al unei persoane de contact politice cu care să țină legătura managerul tehnic de proiect. În acest fel, se poate obține aprobarea pentru demararea activităților grupate în cadrul PMUD. Încercați să identificați un susținător cu influență politică, o persoană care să aibă atât o vizibilitate mare, cât și capacitatea de a supraveghea gestionarea eficientă a proiectului

Examinați programul politic al administrației locale și evaluați sincronizarea diferitelor

etape din perspectiva alegerilor locale/regionale: organizați activitățile și discuțiile finale în vederea adoptării cu cel puțin 8 luni înainte de alegeri. La începutul ciclului politic și la momentul în care administrația centrală comunică informații cu privire la viitorul buget

C1**Pregătire: Asigurarea echilibrului corespunzător între demersurile aferente interacțiunii și comunicării**

- a) Încercați să atingeți un **echilibru bun** în ceea ce privește **reprezentativitatea**
- b) Identificați **temele controversate** pentru a selecta „oponenții necesari” pe care ar trebui să îi implicați în procesul dumneavoastră
- c) Implicați **asociațiile comerciale/profesionale**, precum și **grupurile cetățenești** pentru a contribui la obținerea reprezentativității
- d) **Grupurile formate pe rețelele de socializare și sondajele de opinie** pot ajunge la cei care în mod normal nu participă
- e) Încă de la bun început, planul de comunicare este esențial și este important să se asigure transparența procesului

Încercați să obțineți un echilibru adecvat între „susținători” și „opozanți” în cursul elaborării planului de implicare: primul grup menționat se conturează spontan/cu ușurință și dorește să joace un rol la fiecare etapă, dar absența opozanților reprezintă un risc major – aceștia vor deveni oricum mult mai fervenți într-o etapă ulterioară..

Identificați temele controversate (de exemplu, eliminarea parcării pe stradă, creșterea tarifelor, introducerea permiselor de acces în anumite zone etc.) și identificați „opozanții potențiali și necesari” pe care ar trebui să îi implicați în procesul de elaborare PMUD: este mai bine să rezolvați conflictele pe durata procesului și nu atunci când PMUD a fost deja elaborat sau mai târziu, în timpul implementării

Asociațiile comerciale/profesionale sau, de asemenea, grupurile din stradă/cetățenii (sau grupurile de discuții de pe rețelele de socializare) contribuie la obținerea reprezentativității; de asemenea, acestea exprimă interese și puncte de vedere diferite în cadrul procesului.

Uneori, postările rapide pe grupuri și sondajele pe rețelele de socializare (pe lângă instrumentele oficiale de pe site-urile web dedicate și sondajele online/datele generate de cetățeni pe hărți și platforme) pot mări audiența, permițând colectarea de opinii/contribuții mixte și diverse. Desigur, contribuțiile elaborate/argumentate, obținute personal și de o manieră continuă sunt cele pe care ar trebui să le aveți în vedere.

Fiți clar și oferiți informații complete cu privire la instrumentele și modalitățile pe care le veți utiliza pentru a comunica cu privire la procesul și activitățile PMUD. Planul de comunicare este esențial pentru că oferă transparență și permite cu atât mai mult ca

informația să pătrundă până la publicul larg (inclusiv la opozanții care ar putea să fie vizibili sau să nu dorească să fie implicați). O soluție foarte simplă este un site dedicat (sau un mini-site încorporat în altul) pe care să fie publicate toate materialele. Nu uitați să nu utilizați astfel de instrumente doar pentru a promova evenimente, ci includeți întotdeauna rezultatele/procese verbale ale întâlnirilor și, din nou, fiți transparenți în ceea ce privește utilizarea acestor contribuții

În modulul 7 vor fi analizate și alte elemente suplimentare.

Your challenges in C1 - Preparation

0 responses

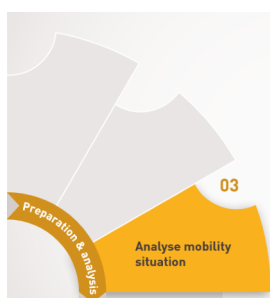
[Login to edit this Menti](#)

C2

Diagnoză - Principalele provocări

1. RESURSE ȘI PARTICIPARE PENTRU UN DIAGNOSTIC EFICIENT
2. STRATEGIA PENTRU COLECTAREA DATELOR

ETAPA 03



Aici ne concentrăm asupra unei singure etape a procesului (astfel încât să nu fie o grupare propriu-zis): analiza situației și activitățile conexe de colectare/agregare a datelor.

1. Din nou, resursele și participarea sunt principalele elemente prin care această etapă poate fi eficientă și semnificativă.
2. În al doilea rând, în această etapă este important să se pună în aplicare o strategie de colectare a datelor, o strategie care să permită recuperarea/colectarea/integrarea datelor referitoare la problemele exprimate de public și de părțile interesate în timpul angajamentului lor inițial.

C2

Diagnoză - resurse și participare pentru un diagnostic eficient

- a) **Proportionalitatea** este (din nou) criteriul util în cadrul acestei etape: analizați resursele și timpul de care dispuneți pentru a efectua diagnosticul și
- b) Apariția **problemelor/aspectelor principale** poate fi în mare măsură facilitată de public/părțile interesate: trebuie implicat/e imediat și permanent!
- c) O **analiză SWOT preliminară** poate constitui o metodă bună atât pentru a îndruma și confirma analizei situației, cât și pentru a defini cu ușurință obiectivele
- d) Utilizați previziuni privind „scenariul de statu quo” (dacă există un model disponibil) pentru a fundamenta diagnosticul și tiparele cererii

Analiza situației ar putea lua multe resurse și mult timp - colectarea datelor este un proces consumator de timp, iar unele elemente ar putea să nu fie disponibile (de exemplu, un studiu actualizat privind mobilitatea) - însă un diagnostic bun și complet nu poate fi lăsat deoparte, astfel încât, din nou, principiul de bază ar fi să efectuați o autoevaluare onestă a ceea ce puteți face cu resursele (fie bugetul pentru colectarea datelor, fie datele/materialele/studiile deja disponibile) și timpul pe care îl le aveți la dispoziție sau le-ați planificat pentru a realiza diagnosticul.

Desigur, dacă o problemă nu este detectată, descrisă și reprezentată în întregime (prin fotografii, date sau hărți) și discutată/analizată în cadrul unor sesiuni cu adevărat participative, este dificil să se justifice anumite obiective și măsuri politice. O regulă de aur o reprezintă implicarea imediată a publicului/părților interesate: dacă ați planificat corect partea de implicare (de exemplu, combinând în mod adecvat persoane cu diferite percepții/roluri/cunoștințe despre/care provind din oraș/ZUF), nu trebuie să așteptați până la sfârșitul activităților de cercetare documentară pentru a prezenta rezultatele, ci vă puteți concentra imediat asupra problemelor ridicate.

O activitate paralelă cu un puternic caracter colaborativ (de exemplu, înființarea de grupuri de lucru pentru fiecare domeniu de mobilitate, organizarea de evenimente pentru discuții preliminare, hărți și formulare online pentru a identifica problemele și locațiile din oraș/ZUF) ar putea sprijini/alimenta sau reorienta analiza situației curente. Problemele ridicate de publicul larg și de părțile interesate trebuie să fie investigate și confirmate prin analiză. În unele cazuri, acest lucru poate duce la o formulare diferită a

problemelor și a principalelor motive pentru situația existentă. Părțile interesate/actorii cheie vor putea, de asemenea, să contribuie la diagnoză (de exemplu, prin accesul la date valoroase) pentru a sprijini întregul proces.

O listă folosită în comun și prioritarizată de probleme și oportunități este ceea ce ar trebui integrați în PMUD ca etapă finală pentru acest pas. O analiză SWOT preliminară poate reprezenta o metodă bună de a ajuta/orienta analiza (și colectarea datelor). Formatul SWOT poate chiar să consolideze și să organizeze diferitele contribuții din partea publicului și părților interesate. Analiza SWOT efectuată va fi completată/confirmată după analiza situației actuale.

O greșeală frecventă o reprezintă, de fapt, validarea pur și simplu a unei analize SWOT susținute de o multitudine de date/dovezi colectate (cerând oamenilor să vină pur și simplu cu propriile contribuții după o prezentare nesfârșită). Încercați să evitați acest lucru.

În cazul în care există un model existent, acesta ar trebui să stea la baza fazei de analiză, incluzând previziunile pentru scenariul de tip BaU („business as usual” - „ne continuăm activitățile fără nici o modificare față de prezent”). În cazul în care nu există un model, în mod ideal acesta ar urma să fie dezvoltat (dacă sunt disponibile resurse și un calendar adecvat) și utilizat în acest mănunchi de activități pentru a analiza modelele, potențialul și problemele la nivel de cerere de servicii. În cel mai rău caz, acesta ar urma să fie disponibil doar pentru evaluarea planului (gruparea 4 de activități).

C2

Diagnoză - strategia pentru colectarea datelor

- a) Utilizați **datele, studiile, materialele și sondajele disponibile** pentru a direcționa/limita colectarea datelor
- b) Examinați obiectivele strategice și un **set primar de indicatori** pentru a înțelege mai bine de ce aveți nevoie
- c) Adoptați o atitudine flexibilă și nu uitați să **colectați date referitoare la problemele/consecințele evidențiate de public/părțile interesate**
- d) Colectați o **gamă amplă de date cantitative și calitative**, ca etapă pregătitoare pentru analiza problemei, dar și pentru evaluarea și utilizarea optimă a noilor tehnologii și a instrumentelor disponibile

O strategie adecvată de colectare a datelor ar trebui să se bazeze pe o cunoaștere detaliată a datelor, studiilor, materialelor și sondajelor disponibile care sunt relevante pentru PMUD, prin utilizarea optimă a acestora. Investiți perioada de început pentru a colecta și evalua ceea ce este disponibil (este și mai bine dacă lucrurile sunt deja bine organizate și cunoscute).

Știm că indicatorii sunt corelați cu obiectivele strategice și specifice; acestea din urmă se bazează pe analiză, desigur. Cele strategice există deja în mare parte (de exemplu, derivă din politicile UE sau la nivel național/regional) și ajută la orientarea demersului de colectare a datelor și la demararea imediată a căutării de surse și date disponibile. Acest efort trebuie să realizeze în concordanță cu etapa 6.

Colectarea datelor trebuie să fie suficient de flexibilă pentru a încorpora date referitoare la problemele exprimate de public și de părțile interesate la momentul implicării lor inițiale. Luarea în considerare a costurilor și a calendarului este, desigur, importantă, astfel încât concentrarea pe probleme reale atunci urmează să fie colectate date se va dovedi pentru obținerea unui PMUD de calitate.

O strategie adecvată de colectare a datelor ar trebui, de asemenea, să analizeze și să ia în considerare în mod corespunzător elemente precum costul, termenele de implementare, dificultatea, aspectele legate de protecția datelor etc.

În plus față de exemplele oferite în orientările privind elaborarea PMUD, există noi modalități și tehnologii pentru a investi în obținerea de date și dovezi corespunzătoare

- Studii realizate cu ajutorul dronelor (de exemplu, imagini care pot fi ușor re-procesate)

în culori pentru a demonstra/calcula gradul de utilizare a tramei stradale)

- Utilizarea camerelor de supraveghere deja instalate, ANPR sau a celor noi/temporare pentru numărarea valorilor de trafic, utilizarea parcărilor etc., de cele mai multe ori simpla utilizare a înregistrărilor video cu ajutorul unui software adecvat
- Utilizarea de instrumente și senzori științifici pentru amatori/care presupun costuri reduse pentru a măsura zgomotul, poluarea aerului
- Tablete și smartphone-uri instalate pe autovehicule sau vehiculele transportului public pentru a măsura timpi de călătorie, viteza comercială etc.
- Straturi GIS actualizate (inclusiv utilizarea, verificarea și actualizarea OpenStreetMap)
- Studiu privind mobilitatea agreat/pus la dispoziție în cadrul ZUF/regiunii pentru a permite comparații de-a lungul anilor și cu alte zone urbane



C3

Viziune și strategii – Principalele provocări

1. FORMULAREA UNEI VIZIUNI COMUNE PRIVIND MOBILITATEA ÎN VIITOR
2. STABILIREA OBIECTIVELOR, INDICATORILOR ȘI ȚINTELOR

ETAPELE

04
05
06



Aceste trei etape trebuie privite ca elemente ale unui proces care ar putea fi desfășurat în mod diferit în PMUD-uri diferite. În mod tradițional, această grupare de activități a demarat prin realizarea de previziuni privind cererea viitoare la nivel de transport (în special trafic rutier) și s-a concentrat pe modul în care aceste nevoi viitoare ar putea fi satisfăcute – „să fie capabil să prezică și să furnizeze”; acesta este obiectivul din orientările privind elaborarea PMUD. Însă, din ce în ce mai mult, obiectivul nu este acela de a satisface cererea prognozată, ci de a conveni asupra unei viziuni pentru regiune în viitor și de a conveni asupra unui pachet de măsuri (gruparea 4 de activități) care să ducă la atingerea acestui rezultat - „viziune și validare”; validare în sensul eficienței, al acceptării politice și publice și al măsurii în care este realizabilă. În acest modul ne concentrăm asupra acestei din urmă abordări.

C3

Viziune și strategii – formularea unei viziuni comune privind mobilitatea în viitor

- a) Organizați un **exercițiu de formulare a viziunii** pentru a examina toate perspectivele privind politica vizată și pentru a conveni asupra unei ambiții realiste
- b) Generați un **nor de cuvinte și grupați termenii** pentru a ajunge la o formulare agreată și originală a viziunii
- c) **Utilizați metode și instrumente simplificate** pentru a prezenta/discuta scenarii privind posibilele evoluții viitoare/priorități la nivel de politici - este preferabil să explorați mai multe opțiuni decât să investiți toate resursele de modelare în una sau două
- d) Validați astfel de scenarii cu părțile interesate și **conveniți asupra celui dezirabil/preconizat**

În contextul PMUD, viziunea constă într-o descriere calitativă a viitorului dorit al mobilității urbane, care servește la orientarea elaborării planului (în special la stabilirea obiectivelor și a măsurilor adecvate) - Aceasta trebuie să plaseze transportul și mobilitatea în contextul mai larg al dezvoltării urbane și societale și să ia în considerare toate perspectivele de politici vizate.

Există diverse tehnici care pot fi utilizate pentru a dezvolta o viziune la nivel de oraș, dar cel mai bine acest lucru se realizează în cadrul unei sesiuni de tip atelier de lucru: cetățenii și părțile interesate sunt invitați să reflecteze și să elaboreze o declarație privind viziunea împărtășită.

O declarație privind viziunea sintetizează obiectivele, subiectele și caracteristicile ridicate în discuție în timpul diagnozei (C2) și al dezbaterii pe marginea viitorului dorit. Încercați să nu fiți banali (de exemplu, doar copiind/postând declarații des întâlnite): gruparea în mănunchiuri potrivite de cuvinte pentru a ajunge la declarația finală se poate dovedi un exercițiu foarte captivant (în cadrul echipei și cu părțile interesate/cetățenii).

De exemplu:

Este posibil să existe deja o viziune generală pentru oraș, iar aceasta va sta la baza viziunii PMUD (legate de mobilitate); o viziune nu ar trebui să impună soluții foarte specifice sau tehnologice pentru oraș;

Fiți conștienți de faptul că, în Orientările UE, dezbaterile scenariilor nu se referă la măsurile de mobilitate (în scopul evaluării pachetului de măsuri), ci mai degrabă la prezentarea, discutarea și evaluarea „viitorului potențial” al mobilității. Orientările

corelează această evaluare a scenariilor de „prioritățile politice și impactul acestora la nivel strategic”. De asemenea, li s-a cerut să elaboreze cel puțin trei scenarii: 1 BaU + 2 scenarii alternative.

Încercați să utilizați modelul dvs. (așa cum am spus pentru BaU în cadrul diagnozei) sau modele mai simplificate/strategice (de exemplu, Foaia de parcurs a UE privind transportul urban), dar dacă acestea nu sunt disponibile și nici ușor de utilizat/adaptat, fiți creativi și descrieți pur și simplu astfel de potențiale evoluții în viitor, luând în considerare nu numai modul în care v-ați dori să arate acest viitor (în funcție de ambiția/rolul orașului în regiune/la nivel național), ci și impactul aspectelor nedorite (de exemplu, valuri de căldură/inundații, gentrificare, turism excesiv, depopulare, îmbătrânire etc.) sau alți potențiali factori externi (de exemplu, tehnologie, electrificare)

Discutați/analizați modul în care macrotendențele/caracteristicile dorite/nedorite ale diferitelor scenarii/forme de viitor ar putea afecta cererea/comportamentele de mobilitate. Colaborați cu publicul/părțile interesate pentru a selecta un scenariu dorit/așteptat.

Pentru a elabora o viziune a PMUD, trebuie avute în vedere obiectivele strategice (selectate din prioritățile de politici la nivelul Uniunii, la nivel național și local) precum și unele obiective specifice.

Pentru mai multe detalii privind elaborarea scenariilor în cadrul PMUD, vă rugăm să consultați modulul 5 PMUD.

C3

Exemplu de viziune: Cambridge (UK)

„Un singur Cambridge - Echitabil pentru toți”

Consiliul local are o viziune clară despre un **oraș unit** în care dinamismul economic și prosperitatea se îmbină cu **egalitatea socială și justiția de mediu**. Un oraș cosmopolit, antreprenorial, divers și primitiv, un loc minunat în care să locuiești, să muncești și să înveți, care își protejează cei mai vulnerabili cetățeni.

Un oraș în care **transportul public de înaltă calitate, precum și infrastructura pentru bicicliști și pietoni** fac din transportul durabil opțiunea optimă de deplasare



Sursa: <https://www.cambridge.gov.uk/our-vision>

C3

Viziune și strategii -stabilirea obiectivelor, indicatorilor și ȳintelor

- a) Examinați **obiectivele strategice** din alte planuri și de la alte paliere ale politicilor pentru a verifica dacă sunt concordante cu viziunea rezultată privind mobilitatea pentru viitor (dacă nu s-a verificat deja)
- b) Transpuneți toate problemele/provocările identificate și validate ȳn **obiective specifice** și grupați-le pentru a obȳine o listă finală succintă și coerentă
- c) Concentrați-vă asupra **rezultatelor pe termen lung**, nu asupra rezultatelor imediate!
- d) Analizați indicatorii nodurilor urbane TEN-T (și modulul 6) și **ȳncercați să ȳmbuntȳți practicile aplicate pentru colectarea datelor și M&E**
- e) **Calculați** valorile reale ale **indicatorilor** și măsurați tendinȳele anterioare, precum și pe cele recente, pentru a fundamenta **obiective realiste** și a stabili elemente de cuantificare ȳn procesul planificării

Pentru a operaȳionaliza viziunea, trebuie conturat un set de obiective la nivel de rezultat final, care să abordeze problemele actuale și pe cele anticipate și să acopere toate modurile de transport. După cum am menȳionat anterior, adesea obiectivele strategice sunt deja stabilite de o serie de planuri și niveluri de politici (la nivelul UE, naȳional, regional, dar și obiective strategice la nivel de localitate). ȳncercați să ȳnȳelegeți dacă astfel de obiective strategice se ȳncadreaz ȳn rezultatele etapelor participative pe care le-ați ȳntreprins și dacă există un nivel suficient de consens/un acord cu privire la aceste obiective.

Uneori, exerciȳiul de corelare a unei probleme/unui subiect declarate/ridicate ȳn discuȳie și convenite cu obiectivul său specific (o simplă transpunere ȳn termeni pozitivi) este trecut cu vederea. Aceasta poate genera o serie de obiective specifice unice, dar ȳn final trebuie să le grupăm ȳn mod corespunzător și să ajungem la o listă finală care nu ar trebui să fie extrem de lungă. Reduceți lista de obiective pentru a o păstra compactă și coerentă.

Rezultatele finale sunt cele relevante, nu neapărat cele intermediare.

Indicatorii necesită seturi de date și parametri care ar putea să nu fie disponibili sau să fie dificil de colectat sau de calculat - de exemplu ȳn cadrul indicatorilor de mobilitate urbană durabilă, unii dintre aceștia se bazează pe v/km sau pe date dezagregate privind parcul auto, ceea ce a dus la utilizarea unor valori aproximative; ȳn plus, indicatorii GIS s-au dovedit a fi dificil de calculat de către orașe... Puteți verifica și urma metodologia armonizată sugerată de CE pentru nodurile urbane (care se regăsește acum ȳn

Regulamentul TEN-T revizuit), dar încercați să îmbunătățiți colectarea datelor și practicile de M&E în orice caz: dacă prin intermediul OpenStreetMap sau al unor instrumente similare unele informații sunt ușor de actualizat, nu există niciun motiv pentru a nu investi într-un set adecvat de indicatori (de exemplu, unii bazați pe GIS). Modulul nostru 6 vă va oferi mai multe detalii în acest sens.

Mențineți transparența acestora (de exemplu, prin organizarea unui site web sau a unor info-grafice cu valori și tendințe reale), deoarece sunt fundamentali pentru orientarea obiectivelor care, din nou, ar trebui să fie realiste!

C3

Exemplu de obiective: Zona metropolitană Barcelona (SP)

Pla metropolită de mobilitat urbana 2019-2024.  

	1. Mobilitate sănătoasă	1.1 Reducerea accidentelor asociate cu mobilitatea și transportul. 1.2 Reducerea impactului mobilității asupra poluării atmosferice la nivel local. 1.3 Reducerea impactului mobilității asupra poluării fonice. 1.4 Încurajarea mobilității active și a activităților fizice.
	2. Mobilitate durabilă	2.1 Reducerea consumului de energie și a emisiilor de gaze cu efect de seră generate de mobilitate. 2.2 Promovarea transferului modal către moduri de transport durabile. 2.3 Încurajarea trecerii la vehicule cu emisii reduse. 2.4 Reducerea impactului sistemului de transport asupra funcționalității ecologice a peisajului și promovarea infrastructurilor ecologice pentru mobilitatea activă. 2.5. Optarea pentru un model urban care promovează mobilitatea durabilă.
	3. Mobilitate eficientă	3.1 Decongestionarea traficului și îmbunătățirea eficienței sistemului de transport de călători. 3.2 Îmbunătățirea calității serviciilor de transport public, în general. 3.3 Promovarea unei distribuții mai eficiente a bunurilor
	4. Mobilitate echitabilă	3.4 Garantarea accesibilității transportului public. 3.5 Garantarea accesibilității din punct de vedere financiar a transportului public.

PMMU 2019-2024 este cadrul de referință pentru planurile de mobilitate urbană durabilă ale celor 36 de municipalități metropolitane. Este un plan strategic și de acțiune privind mobilitatea în zona metropolitană, pe care AMB trebuie să îl pună în aplicare și să îl promoveze în următorii ani. Mai jos regăsiți obiectivele organizate:
YouTube video <https://youtu.be/VAS-r9Z7jig?si=KtNYIba4uJqyN-Ar>

C3

Exemple de indicatori și ținte Zona metropolitană Barcelona (SP)

Pla metropolită de mobilitat urbana 2019-2024.  

Sursa AMB Barcelona

Obiectiv strategic	Set de 23 de indicatori	2016	Ținta 2024
Mobilitate sănătoasă	1.1 Victime în urma accidentelor rutiere (persoane rănite și decedate)	18.989	-50%
	1.2 Populația expusă la o calitate necorespunzătoare aerului în ceea ce privește NO2	51,3%	0,50%
	1.3 Populația expusă la niveluri de zgomot Lden 65dB (A)	44,2%	-50%
	1.4 Deplasări pe jos, cu bicicleta și VMP în zilele lucrătoare	4,8 milioane	+10%
Mobilitate durabilă	2.1 Consumul de energie pentru transport	0,87 M. toe/an	?
	2.2 Emisii de CO2 provenite din transport (x 1.000)	2.538 t CO ₂ /an	-5%
	2.3 Cota modală pentru deplasările cu vehicule personale în zilele lucrătoare în zona metropolitană	29,8%	27%
	2.4 Distanța medie a deplasărilor interurbane cu vehicule personale	5,3 km	?
	2.5 Penetrarea vehiculelor cu emisii reduse în parcul auto utilizat pentru recensământ	0,3%	5%
	2.6 Rețea pentru bicicliști (piste pentru biciclete, drumuri neaglomerate, rute ecologice)	1.496 km	2.000 km
	2.7 Limitări la nivel municipal în zone cu lucrări	70,4%	?
Mobilitate eficientă	3.1 Nivelul mediu de ocupare a vehiculelor (persoane/vehicul)	1,16	+5%
	3.2 Viteza comercială a rețelei de autobuze TB	12,08 km/h	+10%
	3.3 Viteza comercială a rețelei de autobuze gestionate indirect de AMB (Serviciu integrat în timpul zilei)	13,97 km/h	+10%
	3.4 Punctualitatea serviciilor feroviare locale	94%	98%
	3.5 Nivelul de satisfacție față de transportul public [evaluare de la 0 la 10]	7,2	7,5
	3.6 Cota feroviară pentru accesul și ieșirea mărfurilor din portul Barcelona	7,5%	12%
	3.7 Zonă acoperită de servicii pentru microplatforme DUM	7,8 km ²	30 km ²
Mobilitate echitabilă	4.1 Populație cu niveluri înalte de servicii de transport public colectiv	67%	75%
	4.2 Stații de autobuz adaptate la zona AMB (primul cerc).	35,6%	60%
	4.3 Gări adaptate la zona AMB [%].	90%	98%
	4.4 Raportul dintre variația interanuală a ratei medii ponderate și CPI.	-0,9	1



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Basics of SUMP Methodology and Practice

21



Funded by the European Union

Setul de 23 de indicatori

<https://www.amb.cat/s/en/web/mobilitat/pla-metropolita-de-mobilitat-urbana-amb/seguiment.html>

Acesta oferă un exemplu practic de transpunere a celor 4 obiective strategice prezentate în diapozitivul anterior în 23 de indicatori împreună cu rezultatele anticipate aferente.

Your challenges in C3 - Vision and strategy

0 responses

[Login to edit this Menti](#)

C4

Pachete de măsuri - Principalele provocări

1. SELECTAREA ȘI COMBINAREA MĂSURILOR
2. FORMULAREA ȘI EVALUAREA OPȚIUNILOR PRIVIND PMUD

ETAPA 07



Acesta este pasul esențial în dezvoltarea unui PMUD și conține o serie de elemente. Am identificat două provocări principale: selectarea și combinarea măsurilor și modul în care sunt elaborate și evaluate opțiunile în cadrul PMUD (adică diferitele combinații de măsuri)

Acest grup de activități este tratat mult mai detaliat în modulul 2 (Legătura dintre planurile strategice, programare, finanțare și pregătirea proiectelor) și modulul 5 (Dezvoltarea scenariilor pentru planificarea multimodală). Vom analiza pe scurt aceste două provocări, dar vă rugăm să fiți conștienți că vom avea mai mult timp la dispoziție pentru a discuta și a ne concentra și asupra altora.

C4

Pachete de măsuri - selectarea și combinarea măsurilor

- a) Măsurile trebuie să fie concordante cu problemele care urmează să fie abordate/obiectivele care urmează să fie vizate și, cel mai important, trebuie să fie **realiste și potrivite în context**
- b) Identificați dacă orașul dvs. are nevoie de schimbări majore și **identificați o ierarhie a unor astfel de factori** (principali/complementari)
- c) Asigurați un **mix adecvat** de măsuri de infrastructură/capital, reglementare/operationale și organizaționale
- d) Începeți **sistematizarea măsurilor** puse în aplicare în prezent și a celor din scenariul de referință și **verificați-le** în raport cu obiectivele și țintele; apoi adăugați altele noi pentru a completa un pachet de politici adecvat
- e) Nu vă limitați selecția din cauza **criteriilor de eligibilitate pentru finanțare**

Lista de măsuri trebuie să fie consecventă cu problemele de depășit/obiectivele vizate și, mai presus de toate, una realistă: dacă nu există suficiente resurse, capacități sau voință politică, este suficient ca unele dintre acestea să fie evitate (sau să fie amânate pentru un ciclu PMUD ulterior). Această abordare poate servi la orientarea selecției. Nu este vorba doar de ideea de a începe cu o listă lungă și de a tăia din ele într-un proces unidimensional.

Pot exista situații foarte diferite de la un oraș la altul: zonele urbane cu probleme critice persistente (de exemplu, aglomerație, poluare, dependență/grad mare de ocupare de/cu autovehicule) au nevoie de „scoatere din paradigmă”, adică de măsuri/concepte solide care pot debloca rezolvarea problemelor persistente și pot caracteriza PMUD-ul și povestea din spatele acestuia (de exemplu, „superblocuri”, scheme de circulație la nivel de sector, coridoare verzi, cartiere fără mașini, străzi sănătoase, orașul cu limitare la 30 km/h, orașul în care ajungi în orice colț în 15 min etc.). În timp ce orașele care au pornit deja pe drumul propriu către asigurarea mobilității durabile și care au mai multă experiență în ceea ce privește punerea în aplicare a măsurilor, au ocazia de a lucra iterativ/pot reflecta la ceea ce fac deja. De asemenea, abordarea zonelor urbane de dimensiuni mai mici diferă de cea a orașelor/aglomerărilor urbane mari – care au un orizont politic și un proces diferit pentru realizarea sarcinilor în cadrul PMUD. Acest aspect va fi tratat în detaliu în modulul 8.

Este important să subliniem natura ierarhică a sistemului de transport urban și diferitele măsuri disponibile atunci când se proiectează seturile de măsuri. Un pachet de măsuri

PMUD poate fi construit în jurul unei schimbări fundamentale a coloanei vertebrale a transportului public de călători (de exemplu, o nouă linie de metrou), cu măsuri complementare pentru îmbunătățirea accesului pietonal la stații și măsuri de gestionare a cererii pentru restricționarea transportului cu autovehicule personale.

De asemenea, ierarhia nevoilor orașului poate depinde de anumite obligații sau angajamente de a face schimbări semnificative pentru a îndeplini obiective/standarde (de exemplu, calitatea aerului) care ar putea influența amplasarea acțiunilor necesare.

Enumerați măsurile implementate în prezent plus cele din scenariul de referință și verificați-le în raport cu obiectivele și țintele (din punct de vedere cantitativ și calitativ, în funcție de datele anterioare, de contextul urban similar sau de evaluarea dvs. privind fezabilitatea/eficacitatea acestora). Apoi adăugați altele noi pentru a completa o politică adecvată și încercați să descrieți măsuri cu diferite niveluri de ambiție sau scheme operaționale (de exemplu, transformarea unei străzi în zonă pietonală, introducerea restricțiilor de acces într-o zonă cu emisii scăzute sau doar a unor măsuri de calmare a traficului).

Nu vă limitați alegerile la măsurile care se încadrează în anumite criterii de eligibilitate pentru finanțare: includeți tot ceea ce poate fi cu adevărat necesar în contextul respectiv (de exemplu, o stradă nouă, dacă se previzionează că acest lucru ar fi relevant pentru rezolvarea anumitor probleme)

C4

Pachete de măsuri - formularea și evaluarea opțiunilor privind PMUD

- a) Opțiunea/scenariul planificării pentru un PMUD ar trebui să includă **diferite elemente**
- b) „Pachetele” parțiale de măsuri pot face parte dintr-un scenariu, dar nu alcătuiesc în mod necesar unul
- c) **Limitați numărul de opțiuni** la strictul necesar: dacă nu există alternative semnificative, îmbunătățiți/perfecționați sistemul actual
- d) Utilizați **metode și instrumente** (de exemplu, modelul de transport, modelul strategic, MCA) în funcție de calendarul și resursele necesare pentru elaborarea PMUD
- e) Identificați **tendențele și impactul probabil**, fără a vă axa prea mult pe cifrele previzionate

Aspect practic: cine deține licența pentru softul de modelare și evaluare?

Aceste aspecte sunt abordate mai detaliat în modulele 5 și 9.

O opțiune/scenariu de planificare pentru un PMUD ar trebui în mod normal:

- Să se bazeze pe o alternativă operațională la nivel de sistem, care să îndeplinească principalele obiective ale PMUD, cu abordarea nevoilor identificate;
- Să acopere întregul sistem urban și suburban și toate nevoile asociate, ținând seama în același timp de nevoile strategice (de nivel superior) de transport;
- Să aibă caracteristici operaționale, organizatorice și de infrastructură, care vor sta la baza măsurilor în PMUD și, în cele din urmă, a proiectelor (investițiilor);
- Să se concentreze asupra aspectelor operaționale la nivel de sistem (ierarhie și funcționalități, integrare, ofertă, capacitate etc.) și să evite detaliile tehnice excesive (ca regulă generală, sunt de evitat alegerile tehnologice la nivel de proiect / prea detaliate);
- Să integreze măsurilor anterioare PMUD, în cazul în care acestea se dovedesc a fi coerente cu alternativa operațională propusă și/sau necesare pentru îndeplinirea obiectivelor PMUD (inclusiv așa numitele măsuri „fără cale de întoarcere”). În cazul în care analiza o demonstrează, este posibil ca opțiunea de planificare preferată să excludă sau să modifice măsurile planificate (însă neangajate, încă). De exemplu: în funcție de rezultatele analizei cererii și a capacității, ar putea fi propuse alte locații pentru transferul de călători decât cele planificate inițial;
- Să ia în considerare atât nevoile pe termen mediu, cât și pe termen lung, integrând aspectele sectoriale și de amenajare a teritoriului;

- Atunci când comparați opțiunile, concentrați-vă asupra capacității acestora de a îndeplini obiectivele PMUD – nu doar să beneficieze un nivel ridicat de sprijin public, ci să fie eficiente sau adecvate; iar
- Măsurile selectate pentru PMUD trebui să fie alese pe baza capacității lor de a îndeplini obiectivele și rezultatele convenite și nu justificate prin alte criterii – acestea ar trebui să se bazeze pe probleme care caută soluții, nu pe o soluție care caută o problemă pentru a-și justifica implementarea.

Rețineți că rezultatul final acestui proces trebuie să genereze alternative care să aibă sens pentru sistemul de transport și să permită selectarea celor mai performante dintre acestea. Numărul de opțiuni trebuie să fie limitat la strictul necesar. În unele cazuri, este posibil să nu existe alternative semnificative majore la sistemul actual, caz în care este bine ca analiza opțiunilor să se concentreze doar pe îmbunătățirea / perfecționarea sistemului de transport actual. Evitați scenariile iraționale menite doar să servească la a face o comparație și includeți întotdeauna scenariul de tip BaU (Business as Usual - menținerea situației actuale).

Utilizarea modelelor și a instrumentelor de evaluare: posibilitatea de a utiliza modele strategice/simplificate (suficiente pentru a evalua impactul la nivel de sistem) vs. modele personalizate în 4 stadii/multimodale (în funcție de utilizarea lor, de exemplu, pentru implementare, pentru faza de proiectare); cine deține și utilizează instrumentul software? Personalul intern sau consultanții externi?

Your challenges in C4 - Measure packages

 Mentimeter

0 responses

[Login to edit this Mentimeter](#)



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Basics of SUMP Methodology and Practice

26



Funded by
the European Union

Categoriile 3 și 4 – care sunt problemele cu care v-ați confruntat; ce ne puteți povesti despre ce ați învățat din asta



C5

Management – Principalele provocări

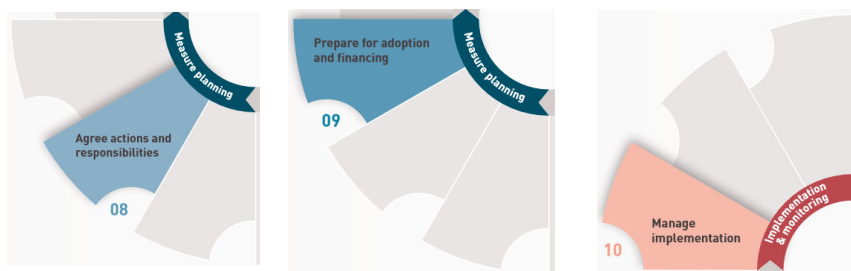
1. ELABORAREA UNUI PLAN SOLID DE IMPLEMENTARE
2. ORGANIZAREA ȘI GESTIONAREA PERSONALULUI ȘI PARTENERIATELOR
3. FINALIZAREA ȘI COMUNICAREA CORESPUNZĂTOARE A PLANULUI

ETAPELE

08

09

10



Am identificat trei dificultăți:

- 1) necesitatea de a elabora un plan solid de implementare/livrare a rezultatelor;
- 2) activitățile organizatorice de mobilizare a personalului implicat și a partenerilor în cadrul PMUD (de exemplu, un operator de transport public);
- 3) ultimele eforturi „de redactare” și de comunicare care trebuie întreprinse atât pentru a permite planului cât și conținutului/mesajelor sale să ajungă la diferitele categorii de public țintă, precum și pentru a comunica în mod corespunzător gradul de implementare.

C5

Management – un plan solid de implementare

- a) **Operaționalizarea planului** prin defalcarea pachetului de măsuri în acțiuni pe termen scurt/mediu/lung, în funcție de priorități, ținte și finanțare. Elemente de cuantificare TREBUIE corelate cu obiectivele PMUD
- b) Puteți face acest lucru întocmind fișe în care sunt specificate entitățile/persoanele responsabile, costurile, opțiunile/fluxurile de finanțare, riscurile și țintele posibile care urmează să fie monitorizate
- c) **Definiți portofoliul în mod realist**, ținând cont de toate fluxurile de finanțare
- d) **Implicați palierul politic și cele mai afectate părți interesate** pentru a ajunge la un acord cu privire la conținutul concret și practic al planului

În urma acordului obținut pe marginea „pachetelor de măsuri”, planificarea operațională trebuie să detalieze pachetele în sarcini specifice (sau „acțiuni”) pentru departamentele și instituțiile responsabile de punerea lor în aplicare.

Fișele informative (precum și tabelele Excel) ajută la păstrarea coerenței tuturor acestor elemente. În plus, acțiunile se pot referi la etape de implementare (eșalonată) sau pot genera sub-măsuri distincte.

Din nou, este o chestiune care ține de realism: dacă ați selectat o anumită măsură, ar trebui să fi luat deja în considerare fezabilitatea acesteia: concentrarea pe acțiuni/ sarcini ajută la definirea fluxului de proiecte. S-ar putea să existe și alte opțiuni de asigurare a finanțării externe pentru a sprijini punerea în aplicare... nu ar trebui să limitați partea de implementare la bugetele autorităților locale; opțiunile de finanțare includ PFI/contribuțiile sectorului privat, precum și alte mecanisme (de exemplu, capitalizarea veniturilor, cum ar fi cele din taxele de parcare).

În această etapă, este, de asemenea, esențial să se comunice conținutul concret („realizabil”) celor mai afectate părți interesate (care este adesea reprezentat de publicul larg) și factorilor de decizie politică.

Toate aceste verificări pot genera un proces iterativ prin care se definește planul de implementare.

Vă rugăm să consultați și modulele 2 și 5 pentru recomandări suplimentare.

C5**Management – organizarea și gestionarea personalului și parteneriatelor**

- a) Finalizați **procesul de identificare a tuturor actorilor** implicați și **evaluați** (din nou) **competențele și capacitățile** din cadrul organizației dvs. pentru punerea în aplicare
- b) **Identificați - în cadrul entităților din ZUF - principalii responsabili** de punerea în aplicare a măsurilor
- c) **Sincronizați acțiunile** cu planurile de punere în aplicare și cu investițiile altor parteneri

Am discutat deja despre „provocarea legată de resurse și asigurarea continuității” în C1. Dacă ați efectuat corect această etapă pregătitoare, acum este momentul să o actualizați și să puneți toți actorii și personalul implicat în lumina gestionării PMUD. Selectarea și descrierea/acordul privind măsurile și acțiunile din PMUD necesită o nouă rundă de evaluare a competențelor și capacităților necesare pentru punerea în aplicare.

Acest lucru ar trebui făcut mai întâi la nivel intern (sugerând, dacăp este cazul, schimbări de ordin organizatoric sau recrutarea de personal nou, contractarea de servicii de consultanță), dar dacă PMUD rezultă dintr-o participare largă a mai multor actori din cadrul ZUF, atribuirea responsabilităților nu ar trebui să fie o problemă și va asigura (din nou) continuitatea planului.

Este important să se ia în considerare proiectele/inițiatiile în care sunt implicate parteneriate - de exemplu, cu operatorii de linii de autobuz etc. și să se analizeze gradul de sincronizare a investițiilor (operator/oraș) pentru a obține produse/rezultate clare reciproc avantajoase. În cazul în care sunt implicate mai multe agenții, trebuie convenite modalități de repartizare a costurilor.

C5

Management – finalizarea și comunicarea planului

- a) Structurați planul în diferite „**produse de comunicare**” pentru a facilita înțelegerea adecvată, adoptarea și implementarea: rapoarte PMUD complete, sinteze, planuri de acțiune, hărți și infografice
- b) **Prezentați versiunea finală** înainte de adoptarea oficială și de consultarea legală pentru a permite părților interesate să aducă îmbunătățiri/completări
- c) Pe parcursul implementării măsurilor, asigurați-vă că informați mediul de afaceri și publicul larg în legătură cu progresele înregistrate și, în special, cu orice perturbări temporare în timpul lucrărilor de construcție.

Există mai multe produse de comunicare care trebuie să fie pregătite mai mult sau mai puțin în comun. În afară de raportarea oficială și completă – inclusiv analiza bazei de dovezi/stării curente - este important să concepeți și să publicați/încărcați note informative/versiuni rezumate care pot ajuta la concentrarea imediată asupra mesajelor-cheie și a conținutului PMUD.

De asemenea, este important să se facă distincția între comunicarea strategiilor și planurile de acțiune/de realizare, deoarece detaliile pot apărea ulterior sau pot fi descrise în profunzime în documentele corespunzătoare. Nu uitați că hărțile și infograficele ajută în mare măsură la transmiterea mesajelor și a conținutului PMUD către diferite grupuri țintă, inclusiv către politicieni.

Nu împachetați pur și simplu totul și apoi treceți la adoptarea oficială: profitați de încă o ocazie pentru a ajusta PMUD împreună cu publicul

Lucrările de construcție (de exemplu, a unui sistem de tramvai ușor) pot cauza perturbări semnificative ale activității, companiilor etc. Asigurați-vă că sunt depuse toate eforturile pentru a permite accesul clienților și al mărfurilor și luați în considerare oferirea de compensații. Subliniați beneficiile pe termen lung.

Your challenges in C5 - Management

0 responses

 Mentimeter

[Login to edit this Mentimeter](#)



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Basics of SUMP Methodology and Practice

32



Funded by
the European Union

C6

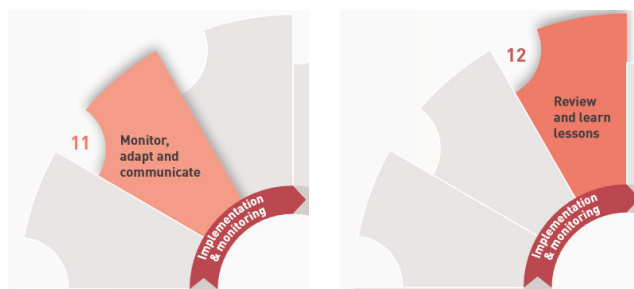
Monitorizare și revizuire - Principalele provocări

1. ASIGURAREA CONTINUITĂȚII ȘI ASUMĂRII RĂSPUNDERII
2. ADOPTAREA MĂSURILOR DE CORECȚIE

ETAPELE

11

12



Acest grup presupune două dificultăți principale:

- 1) Asigurarea continuității și gradului de responsabilizare pentru realizarea planului (care să asigure o monitorizare adecvată)
- 2) Luați măsuri corective pentru ciclul PMUD actual, precum și pentru următorul

C6

Monitorizare și revizuire - asigurarea continuității și asumării răspunderii

- a) Țineți evidența/înregistrați toate „evenimentele” esențiale, în funcție de fază (ideație, proiectare, implementare/înființare, funcționare) și de tema transversală
- b) Organizați **actualizări trimestriale**, cel puțin
- c) Utilizați **șabloane simple și instrumente de vizualizare** pentru a monitoriza progresele în raport cu abaterile

Progresele trebuie să fie monitorizate și evaluate pentru fiecare măsură de politică, pe trei niveluri: **evaluarea procesului** (de exemplu, implementarea se conformează cu calendarul și cu bugetul?); **evaluarea rezultatelor intermediare** (de exemplu, câți kilometri de piste pentru biciclete au fost realizați?); și **evaluarea rezultatelor finale** (de exemplu, care a fost creșterea numărului de utilizatori de biciclete? A fost realizată transferul modal din perspectiva autovehiculelor așa cum era preconizat?)

Aici dorim să ne concentrăm mai mult pe evaluarea procesului și pe „responsabilizarea” SUMP: utilizați instrumente simple, cum ar fi Timelines, care enumeră în ordine cronologică toate evenimentele-cheie relevante în funcție de etapă (ideație, proiectare, implementare/înființare, funcționare) și de tema transversală (de exemplu, guvernanta și finanțare, nevoile utilizatorilor și gradul de acceptare publică etc.)

Un sistem simplu de tip „semafor”, care să reprezinte progresele realizate în raport cu cele preconizate, poate oferi o imagine de ansamblu utilă a situației, dar nu uitați să faceți acest lucru în mod ritmic, cel puțin o dată la trei luni. Un tabel care enumeră actualizările și deciziile luate/etapele depășite la fiecare trimestru este un model simplu pe care îl puteți utiliza.

C6

Monitorizare și revizuire - adoptarea măsurilor de corecție

- a) Procedați în mod **transparent** cu orice schimbare relevantă, **informați publicul** cu privire la motive și **recunoașteți/explicați eșecurile**
- b) Încercați să anticipați posibilele eșecuri prin **adaptări prompte**
- c) **Implicați părțile interesate** și cetățenii în eforturile de **înțelegere** a abaterilor/rezultatelor neprevăzute și **elaborați împreună soluții**

Este important să se evalueze gradul în care măsurile de politică au reușit să obțină rezultatele dorite și, în cazul în care au apărut probleme, să se diagnosticheze problemele și să se identifice posibile soluții. Această abordare va contribui la pregătirea următorului PMUD și va permite elaborarea unor argumente mai solide pentru rundele viitoare.

Dar acest lucru poate fi, de asemenea, relevant pe durata ciclului PMUD actual pentru a putea întreprinde măsuri corective.

Transparența este fundamentală, deoarece eșecul măsurilor poate fi cauzate de elemente care nu au fost analizate anterior. Este important să documentați/justificați orice schimbare relevantă de pe parcursul implementării (care ar fi putut cauza eșecul/abaterea) și să admiteți și să explicați de ce lucrurile merg într-o direcție diferită. Uneori, anticiparea acțiunilor corective este o modalitate de a evita eșecurile. Acest efort poate fi întreprins împreună cu părțile interesate și cu cetățenii.

Your challenges in C6 - Monitoring and review

 Mentimeter

0 responses

[Login to edit this Mentimeter](#)



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Basics of SUMP Methodology and Practice

36



Funded by
the European Union

CONGRUENȚE ÎNTRE CATEGORII



Etapele trebuie să fie coerente:

- **C1** (resurse și cadrul de planificare) stabilește limite la adresa elaborării PMUD - până la **C6**
- Rezultatele intermediare din **C2** constituie baza pentru evaluarea scenariilor (**C3**)
- Dezvoltarea viziunii (**C3**) ar trebui să ducă la selectarea măsurilor (**C4**)
- **C6** evaluează ceea ce s-a realizat – în concordanță cu **C3** (obiective) – adaptează și trage învățăminte

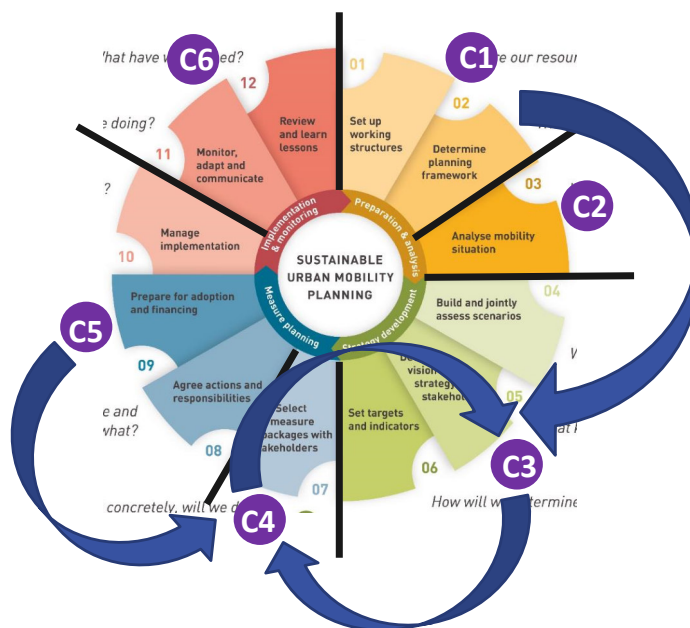
INTERCONEXIUNI: PROBLEME, INDICATORI ȘI EVALUARE



Problemele, indicatorii și evaluarea sunt interconectate:

- Definirea problemelor (**C2**) depinde de obiectivele și prioritățile politice și de modul în care deficiențele existente sunt măsurate prin indicatori (**C3**)
- Selectarea măsurilor (**C4**) se bazează pe evaluarea modului în care acestea contribuie la atingerea Țintelor cuprinse în indicatori (**C3**)
- Monitorizarea și evaluarea (**C6**) se bazează pe setul de indicatori (**C3**)

INTERCONEXIUNI: FONDURI ȘI FINANȚARE



Finanțarea și fondurile disponibile trebuie luate în considerare încă de la începutul proiectului, deoarece sumele disponibile influențează scara la care se conturează ambiția exprimată prin viziune și tipurile de măsuri care pot fi luate în considerare:

- O estimare a valorii probabile a fondurilor ar trebui să facă parte din considerentele Cadrului de planificare **(C1)** și ar trebui să influențeze amplitudinea ambițiilor cuprinse în Viziune și strategie **(C3)**
- Pachetele de măsuri selectate **(C4)** pentru a transpune în realitate viziunea **(C3)** ar trebui să ia în considerare, de asemenea, amplitudinea fondurilor și opțiunile de finanțare **(C5)**

SINTEZA PRINCIPALELOR PROVOCĂRI

C1

1. SUFICIENTE RESURSE ȘI COMPETENȚE PENTRU ELABORAREA PMUD ȘI ASIGURAREA ASUMĂRII ACESTUIA LA NIVEL INTERN
2. PROBLEME ȘI CONSENS LA NIVEL POLITIC
3. ASIGURAREA ECHILIBRULUI CORESPUNZĂTOR ÎNTRE DEMERSURILE AFERENTE INTERACȚIUNII ȘI COMUNICĂRII

C2

1. RESURSE ȘI PARTICIPARE PENTRU UN DIAGNOSTIC EFICIENT
2. STRATEGIA PENTRU COLECTAREA DATELOR

C3

1. FORMULAREA UNEI VIZIUNI COMUNE PRIVIND MOBILITATEA ÎN VIITOR
2. STABILIREA OBIECTIVELOR, INDICATORILOR ȘI ȚINTELOR

C4

1. SELECTAREA ȘI COMBINAREA MĂSURILOR
2. FORMULAREA ȘI EVALUAREA OPȚIUNILOR PRIVIND PMUD

C5

1. ELABORAREA UNUI PLAN SOLID DE IMPLEMENTARE
2. ORGANIZAREA ȘI GESTIONAREA PERSONALULUI ȘI PARTENERIATELOR
3. FINALIZAREA ȘI COMUNICAREA CORESPUNZĂTOARE A PLANULUI

C6

1. ASIGURAREA CONTINUITĂȚII ȘI ASUMĂRII RĂSPUNDERII
2. ADOPTAREA MĂSURILOR DE CORECȚIE

Aici vedem toate provocările pe care le-am discutat pentru fiecare grupare de activități în parte. Sunt 14 în total, însă, desigur, ar putea fi mai multe. Vom adapta această listă pe parcursul sesiunii de formare pentru a încorpora sugestiile dvs. și discuțiile purtate pe seama fiecărui grup de activități în parte.

CE ÎNSEAMNĂ UN PMUD DE CALITATE?

- Înființați un grup de experți externi, pentru a asigura competențe tehnice de nivel înalt
- Interacționați cu o gamă largă de categorii de părți interesate pe tot parcursul procesului și oferiți părților interesate și principalilor factori decizionali informații cu privire la progresele înregistrate - pentru a vă atrage o bază de sprijin cât mai largă posibil
- PMUD va fi mai solid dacă generează politici bazate pe dovezi, mai degrabă decât dacă identifică dovezi bazate pe politici - pentru a susține un anumit punct de vedere
- Elaborarea unui PMUD este un maraton, nu un sprint, prin urmare, asigurați-vă că există resurse adecvate, la momentul oportun, pentru a parcurge integral toate cele douăsprezece etape
- Consecvența internă este esențială: colectarea/colacționarea datelor și analizele trebuie să corelate cu identificarea problemei, dezvoltarea scenariului, stabilirea obiectivelor și selectarea măsurilor
- Punerea în aplicare este tot ce contează - asigurați-vă că procesele de implementare a proiectului sunt instituite cu mult înainte de convenirea pachetului de măsuri în materie de politici

Reflecții de final?

MATERIALE SUPLIMENTARE

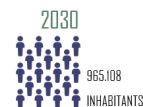
MATERIALE SUPLIMENTARE - SE VOR UTILIZA ÎN FUNCȚIE DE CUM CONSIDERĂ EXPERTUL ȘI DE TIMPUL DISPONIBIL

Analiza situației în Tirana: vizualizarea datelor

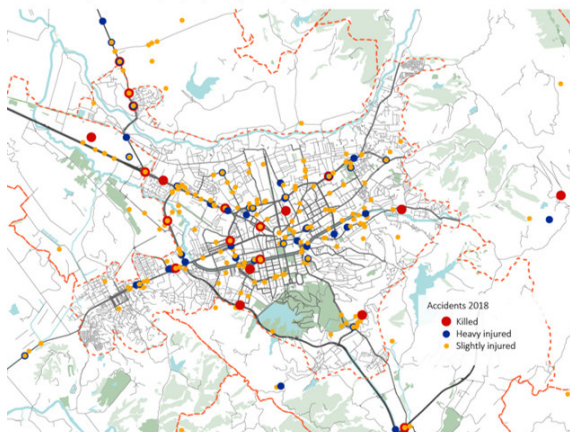
The Tirana 2030 General Local Territorial Plan (GLTP) estimation

1.32% Yearly population growth index

26.4% Population growth in 20 years



Road safety 2018 - Slightly Injured, Heavy Injured and Killed



Sursa: PMUD pentru Tirana



BASHKIA TIRANË
OPEN DATA

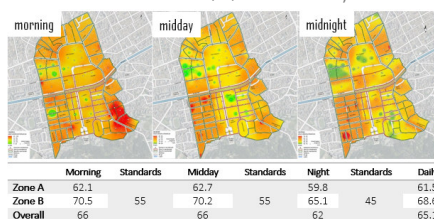
PM2.5 concentration (mg/m³)



DOCUMENTAREA CONDIȚIILOR RUTIERE ÎNTR-O GALERIE FOTO



POLUAREA FONICĂ (DB) ÎN CENTRUL ORĂȘULUI TIRANA



Imagini: Tirana © Cosimo Chiffi



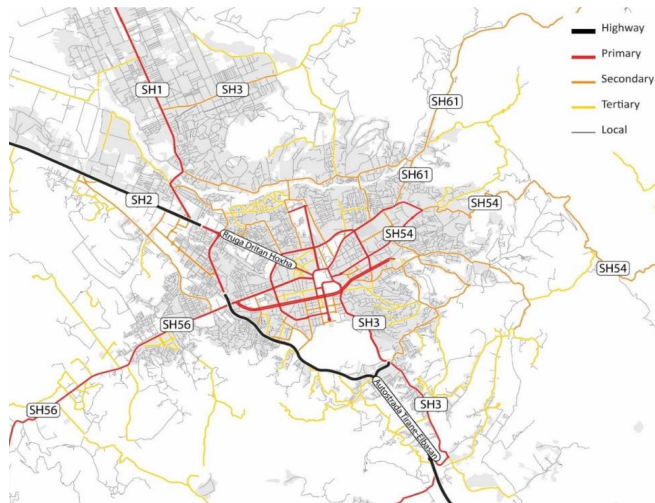
Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Basics of SUMP Methodology and Practice

43

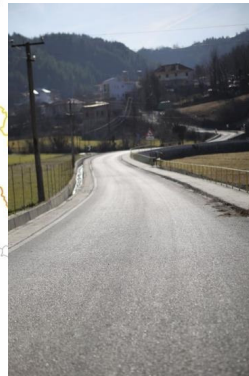


Funded by
the European Union

Analiza situației: reprezentarea și documentarea ierarhizării și condițiilor drumurilor



Sursa: Orașul Tirana, conform studiului strategic privind transport din Tirana, 2019



Imagini: Tirana © Cosimo Chiffi



Viziune: Primarul Londrei

„să facem posibil ca toți londonezii să aibă șansa de a reuși în viață, de a-și împlini potențialul, nu doar de a supraviețui, ci de a prospera”

- prin asigurarea unui sistem transport mai accesibil financiar, mai bun și mai ecologic
- prin combaterea poluării atmosferice, pentru ca aerul pe care îl respirăm să fie mai sigur pentru toată lumea
- prin încurajarea diferitelor comunități din Londra să își unească eforturile.

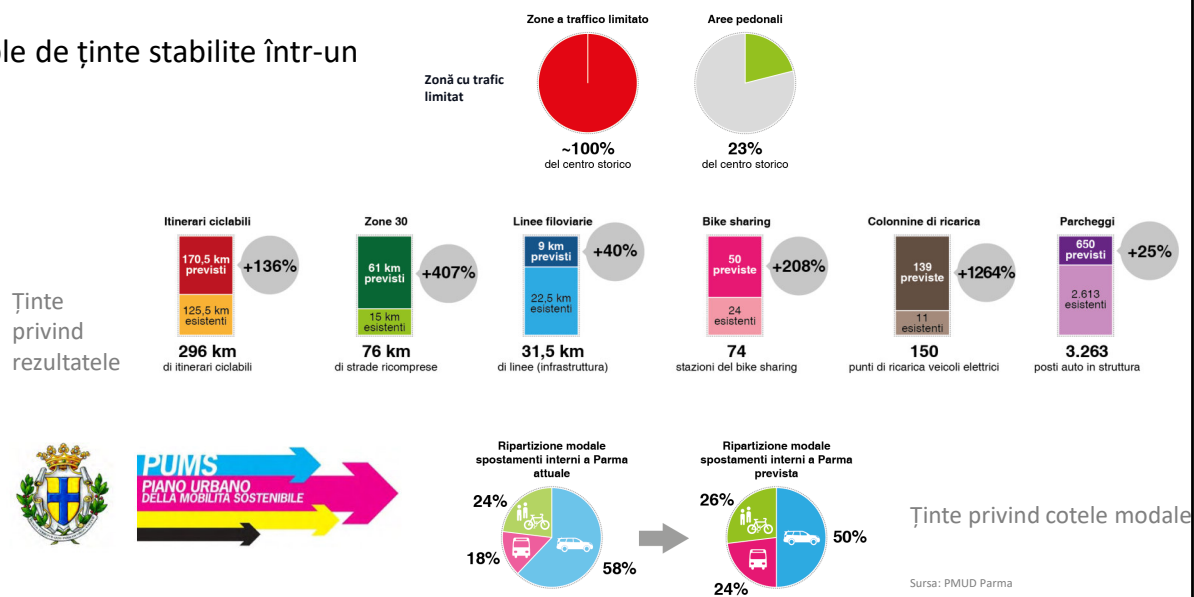
Sursa: <https://www.london.gov.uk/who-we-are/what-mayor-does/priorities-london>



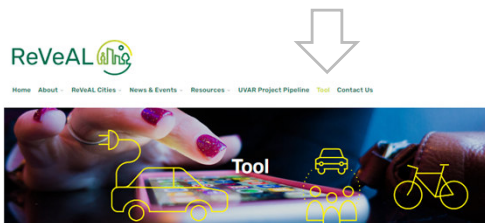
Imagine: London © Mayor of London

Ținte: Parma (Italia) PMUD 2015-2025

Exemple de ținte stabilite într-un PMUD



Instrumente pentru generarea unei liste lungi de măsuri



The ReVeAL Tool is here!

AccessRegulationsForYourCity is a tool to help cities that are considering putting urban vehicle access regulation (UVAR) measures in place. Such measures can help make cities more accessible, safer, quieter, greener, more livable, less polluted, and lower emitting. Measures may be aimed at the entire city or a single part of it, such as the central business district or a certain neighbourhood.

AccessRegulationsForYourCity consists of **14 questions** that can be answered in roughly 5 minutes by a city representative who knows their local mobility context and goals well.

The tool uses the responses to filter the **33 UVAR building blocks** identified in the ReVeAL project to suggest the ones that are likely to suit the local context.

The output of the tool is a short list of suggested UVAR building blocks that may be worth considering for the input town or city. For each suggested UVAR building block, the respondent will be redirected to a fact sheet that includes enforcement options, considerations on timing, phasing and scaling, gender and equity issues to keep in mind, and a selection of other building blocks that may combine well with it and a case example.

AccessRegulationsForYourCity offers guidance on the process of developing packages of UVAR measures to support other critical thinking around effective and equitable UVAR packages.

The tool can be used as many times as the respondent wishes, allowing to change parameters to see different results.

[Click here to AccessRegulationsForYourCity](#)

civitas-reveal.eu/tool/

ReVeAL
Regulating Vehicle Access
for improved Livability

AccessRegulationsForYourCity

AccessRegulationsForYourCity is a decision support tool to help cities that are considering putting urban vehicle access regulation (UVAR) measures in place. Measures may be aimed at the entire city or a single part of it.
You will be asked 14 questions that can be answered in roughly 10 minutes. Before starting, please indicate your country, your city and its population. If you are thinking about a specific part of your city, such as the central business district or a certain neighbourhood, please indicate its name.



your country	your city	Get
What's the population of your city? and, if you are thinking about a specific part of your city... (optional)		
Choose one option at the top Name of the area or neighbourhood		



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 101019719

[Data repository](#)



AccessRegulationsForYourCity.eu/tool/



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Basics of SUMP Methodology and Practice

47



Funded by
the European Union

Acesta este un exemplu de instrument care poate fi utilizat pentru a genera lista lungă de măsuri. Acesta a fost realizat în cadrul proiectului ReVeAL și se aplică în mod specific reglementărilor privind accesul vehiculelor urbane, dar include și o varietate de măsuri care pot fi combinate între ele. Aici puteți găsi link-urile reprezentate și prin intermediul codului QR. Înainte de a avea lista de măsuri, trebuie să răspundeți la un set de întrebări care abordează contextul și problemele dumneavoastră, astfel încât rezultatele să fie în conformitate cu aceste elemente. Există și alte instrumente care pot fi utilizate pentru alte moduri de transport.

Descrierea acțiunilor dintr-un PMUD: Tirana

- Prezintă detaliile acțiunii/schemei

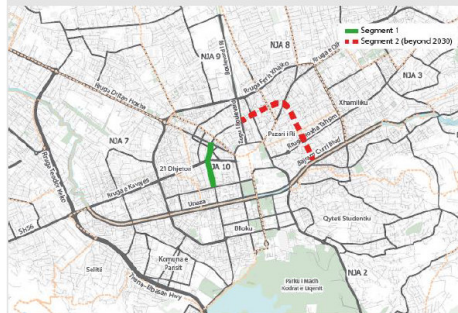


MEASURE NR. 12

CONSTRUCTION OF THE 2nd RING ROAD

Type: investment/infrastructure

Field of intervention: Road transport



Budget (Lekës): Detailed design: 4.9 million (MoT) – Construction: 3,831.3 million (JICA study)

Responsible authority: MoT – Dept. of Transport

Priority: Low

Source: TR030; measure of the RS as revised by the SUMP

Description

This measure intends to build a new ring road (also called second or Intermediate Ring Road) between the Inner Ring Road and the Middle Ring Road. The ring will be composed by the Boulevard along Lana River in the southern part and Rruga Fortuzi in the northwest. Two significant segments need to be built from scratch: the first western one from Rruga Myslym Shyri to Rruga e Kavajës and further on up to Rruga e Durrësit; and the second one on the east from Rruga Fortuzi and Bulevardi Zogu to Rruga e Dibrës and continuing to Bulevardi Zhan D'Ark. For this measure, the SUMP has postponed the construction of the second segment beyond 2030.

Process and time frame

SUB-MEASURES	SHORT TERM (2y, 2022)	MEDIUM TERM (5y, 2025)	LONG TERM (10y, 2030)
I2-1. Detailed design of segment 1 from Rruga Myslym Shyri to Rruga e Durrësit			
I2-2. Construction of segment 1- from Rruga Myslym Shyri to Rruga e Kavajës and further on up to Rruga e Durrësit			
I2-3. Construction of segment 2 – from Rruga Fortuzi and Bulevardi Zogu to Rruga e Dibrës and continuing to Bulevardi Zhan D'Ark - Postponed beyond 2030	BEYOND 2030		

Sources of funding

MoT

Risks

The need to expropriate private properties may encounter complications and significantly rise financial costs.

Benefits

The construction of this intermediate ring road could help to streamline traffic and reduce pressure in the inner road.



Capacity Building for Sustainable Urban Mobility Plans – Basics of SUMP Methodology and Practice

48



Funded by the European Union

Acest exemplu prezintă o fișă în care sunt prezentate mai multe informații: tipul măsurii, domeniul de intervenție, costul bugetat, persoana responsabilă de măsură, nivelul de prioritate și, desigur, o descriere (sub formă de hartă și text), calendarul de implementare, sursa de finanțare, precum și riscurile și beneficiile. Poate fi foarte simplu să furnizați informații complexe, dar utile.

Costuri estimate ale intervențiilor din cadrul PMUD: Parma

- Corelați costul acțiunilor cu posibile surse de finanțar



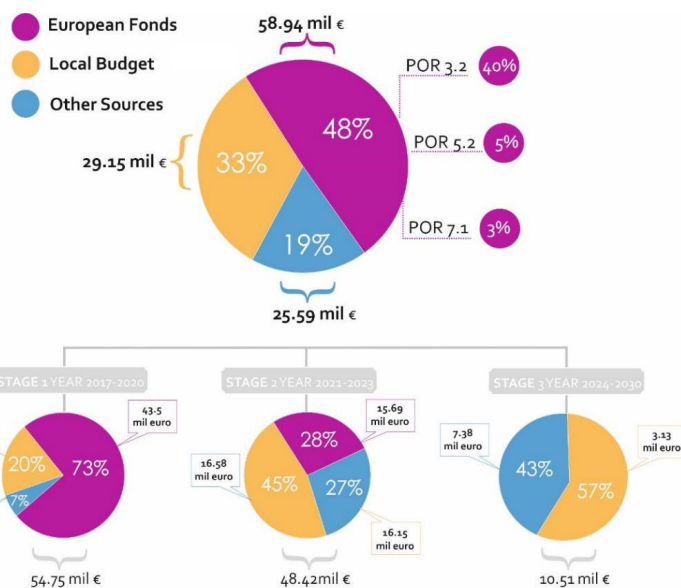
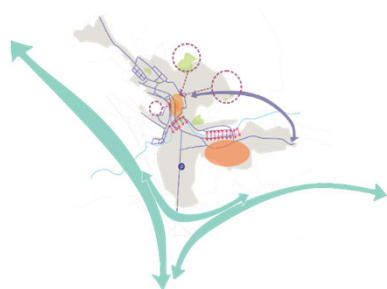
Regolamentazione e moderazione del traffico

Cod.	Intervento	Costo unitario (€)	Unità di misura	Quantità	Costo totale (€)	Quota a carico AC	Costo AC SP2 (€)
Zone a Traffico Limitato							
L01	Semplificazione regolamentazione delle ZTL	non ril.	non ril.	1,0	non ril.	1,00	non ril.
L02	Estensione ZTL in centro storico	100.000 km		2,5	250.000	1,00	250.000
L03	Revisione pass per residenti e non residenti	non ril.	non ril.	1,0	non ril.	1,00	non ril.
Aree pedonali							
A03	Estensione AP in centro storico ("Parma Romana")	600.000 km		0,9	540.000	1,00	540.000
A04	Progetto "Il pedone al centro" - via Mazzini - str. Repubblica (eccetto TPL)	1.200.000 km		1,0	1.200.000	1,00	1.200.000
Zone / Strade 30 km/h							
Z06	Pablo (Osacca Ovest, Gramsci, Buffalora)	80.000 km		5,5	440.000	1,00	440.000
Z07	Montanara (Nord, Sud)	80.000 km		10,5	840.000	1,00	840.000
Z08	S. Leonardo (Europa, Pasubio, Venezia)	80.000 km		11,0	880.000	1,00	880.000
Z09	Moinetto (Isola)	80.000 km		3,0	240.000	1,00	240.000
Z10	Cittadella (Montebello, Frank)	80.000 km		6,0	480.000	1,00	480.000
Z11	Cittadella (Volta)	80.000 km		2,0	160.000	1,00	160.000
Z12	Corcagnano	80.000 km		3,0	240.000	1,00	240.000
Z13	Q.re Calcetti	80.000 km		0,6	48.000	1,00	48.000
Z14	Vigatto	80.000 km		1,4	112.000	1,00	112.000
Z15	Bottegino e Pilastrello	80.000 km		2,6	208.000	1,00	208.000
Z16	Baganzola	80.000 km		1,4	112.000	1,00	112.000
Z17	S. Prospero	80.000 km		1,0	80.000	1,00	80.000
Z18	Carignano	80.000 km		0,7	56.000	1,00	56.000
Z19	Zone / strade 30 nelle vicinanze delle polarità sensibili (scuole, centri sportivi)	80.000 km		15,0	1.200.000	1,00	1.200.000
Z20	Strade 30 nell'area ricompresa dal sito "Rete Natura 2000"	non ril.	non ril.	1,0	non ril.	1,00	non ril.
							7.088.000

Pentru fiecare măsură ar trebui furnizată o estimare a costurilor, inclusiv CAPEX și OPEX.

Strategie financiară: Turda (România)

- Aspectul finanțării inclus în strategie, cu acces la resursele FEDR validat la nivel național



https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/turda-winner-6th-sump-award_en
https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/turda-sump-ambitious-yet-accurate-first-sump-mid-sized-eastern-european-city_en

Turda este un oraș situat în Transilvania, regiunea de nord-vest a României. Populația sa actuală este de 55.000 de locuitori. Primul PMUD al orașului Turda este bine structurat, cu o viziune clară de planificare și prezintă măsuri concrete care urmează să fie puse în aplicare pe termen scurt. Acesta include obiective, instrumente (inclusiv planuri de finanțare) și ținte măsurabile.