



CAIET DE SARCINI

privind achiziția publică de servicii pentru
Actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Siret, județul Suceava
Proiect finanțat prin PNRR

I. INFORMAȚII GENERALE

Autoritate contractantă

I.1. UAT Orasul Siret, str.28 Noiembrie, nr.1, email: primariasiret@siretromania.ro, CUI 4440985

I.2. Denumirea investiei:

Actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Siret, județul Suceava

I.3. Clasificare CPV:

79311100-8 - Servicii de elaborare de studii

I.4. Sursa de finanțare: Planul Național de Redresare și Reziliență

II. OBIECTIVUL GENERAL AL PROIECTULUI/ SCOPUL PROIECTULUI

UAT Orașul Siret a semnat contractul de finanțare în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență pentru Actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Siret, județul Suceava. Indicatorul proiectului îl reprezintă Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Siret.

III. DATE GENERALE ALE OBIECTIVULUI DE INVESTITII

III.1. Necesitatea și oportunitatea realizării investiției

Scopul acestei achiziții este de asigurare a serviciilor de actualizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Siret, județul Suceava.

Planificarea eficientă și durabilă a mobilității urbane este necesară pentru a ne asigura că zonele urbane se dezvoltă pe o traiectorie sustenabilă și că obiectivele privind existența unui sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite.

Comisia Europeană sprijină orașele europene în încercarea acestora de a soluționa problemele de mobilitate urbană, recomandând elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă, care să conducă la o abordare integrată a mobilității.

Corespunzător legislației naționale, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare urbană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) sunt definite strategii, politici, proiecte și priorități pentru un transport durabil, având drept scop susținerea unei creșteri economice sustenabile, inclusiv din punct de vedere social și al protecției mediului, în toate zonele urbane.

Planul de mobilitate urbană este un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, având ca scop satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru a îmbunătăți calitatea vieții, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene privind protecția mediului și eficiența economică. Planul se bazează pe o

componentă analitică și pe un model de transport care simulează nivelul și caracteristicile mobilității actuale și a celei de perspectivă.

Prima versiune a Planului de mobilitate urbană durabilă al Orașului Siret a fost elaborată în anul 2015. Varianta consolidată a PMUD, care a stat la baza fundamentării proiectelor de mobilitate pe care Orașul Siret le are în implementare a fost aprobată în anul 2019.

Prin actualizarea Planului de Mobilitate Urbana Durabilă al Orașului Siret se vor stabili obiectivele pe termen scurt, mediu și lung, în vederea identificării principalelor direcții de dezvoltare, ca instrument strategic de planificare a dezvoltării în perioada programatică 2021-2027, cu analize și previziuni până în anul 2030. Este necesară canalizarea situației existente în contextul prezent, inclusiv ținând cont de dezvoltările periurbane, incluzând analiza stadiului de implementare a portofoliului de proiecte din planul actual și a impactului acestora și, totodată este necesară stabilirea obiectivelor strategice și a direcțiilor strategice de acțiune, astfel încât acestea să fie coerente cu noile direcții și politici stabilite la nivel european pentru perioada programatică 2021-2027, precum și cu nevoile de mobilitate actuale.

Ținând cont de cele de mai sus, precum și de prevederile aprobate prin „Memorandumul pe tema: Programele operaționale/naționale și arhitectura instituțională de gestionare a fondurilor europene aferente Politicii de Coeziune 2021-2027”, este evidentă necesitatea elaborării unui document strategic care să asigure continuarea dezvoltării urbane durabile a Orașului Siret și creșterea calității vieții cetățenilor săi, prin stabilirea unor planuri de acțiune coerente, precum și prin identificarea tuturor surselor de finanțare care să asigure implementarea cu succes a măsurilor și proiectelor propuse, în conformitate cu nevoile de dezvoltare actuale.

IV. OBIECTUL CONTRACTULUI DE SERVICII

IV.1. Obiectul contractului

Obiectul contractului este servicii de actualizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Siret, județul Suceava.

Planul de mobilitate urbana durabila va fi bazat pe un model de transport urban, pe suport GIS, utilizând o platformă software dedicată.

Planul de mobilitate care face obiectul contractului își propune să creeze un sistem de transport urban durabil, abordând, cel puțin, următoarele obiective:

- asigurarea faptului că sistemul de transport este disponibil și accesibil tuturor, astfel încât facilitățile publice urbane, inclusiv transportul public, să poată oferi servicii pe baza de incluziune;
- îmbunătățirea siguranței și securității în toate modurile de transport și reducerea numărului de accidente;
- reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) și a consumului de energie;
- îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane, inclusiv a surselor definite de finanțare și finanțare de bază pentru astfel de activități;
- contribuirea la îmbunătățirea atractivității și a calității mediului urban și a designului urban;
- elaborarea unui set general și specific de indicatori, cu privire la mobilitatea, dezvoltarea socio-economică și urbană a orașului, care va fi monitorizat în evaluarea eficacității Planului asociat obiectivelor stabilite;
- dezvoltarea modurilor nemotorizate și a rețelelor de transport intermodal;
- stabilirea principalelor direcții de acțiune și a proiectelor pentru perioada 2023-2030.

IV.2. Descrierea serviciilor solicitate

Analiza situației existente

În vederea întocmirii analizei situației existente și pentru realizarea modelului la nivelul anului 2023, elaboratorul va realiza cel puțin următoarele colectări de date din teren:

- recensăminte de circulație în intersecțiile principale și la intrările în oraș (contorizarea traficului se va realiza pe categorii de vehicule conform normativului AND 584/2012). În urma acestor

măsurători se vor determina atât orele ele vârf de trafic de dimineață și după-amiaza, cât și evoluția traficului;

- interviuri/chestionare privind mobilitatea populației pe un eșantion de minim 1% din totalul populației;
- anchete privind originea/destinația deplasărilor în trafic la principalele intrări în oraș;
- măsurători ale vitezelor de deplasare pe rețeaua din Orașul Siret - pentru deplasări auto.

Analiza situației existente va include cel puțin:

Cadrul general - Revizuirea studiilor anterioare, strategiilor, planurilor, propunerilor și progreselor realizate.

Cadrul instituțional - Revizuirea cadrului juridic și instituțional, luând în considerare:

- părțile implicate în planificarea dezvoltării urbane;
- părțile implicate în construcția și întreținerea infrastructurii de transport și finanțarea acestora;
- părțile ce vor fi implicate în organizațiile de transport public, autoritățile de transport, procedurile de licențiere / contractare, statutul juridic și organizarea operatorilor (atât publice cât și private), infrastructura de transport public și proprietatea flotei;
- responsabilități pentru politica de transport, planificarea și operațiunile rețelei, determinarea tarifelor, vânzarea biletelor, colectarea tarifelor;

Infrastructura de transport

Evaluarea rețelei de infrastructură rutieră: principalele statistici, starea, proiectele de dezvoltare. Analiza infrastructurii rutiere ar trebui să includă modul în care se propune gestionarea traficului și a parcarilor:

- capacitatea arterelor principale de circulație;
- evaluarea stării drumului, pentru toate străzile din Orașul Siret și prezentarea problemelor identificate;
- evaluarea posibilității de construire a unor trasee de piste pentru biciclete.

Serviciile de transport

- evaluarea organizării zonelor pietonale și de agrement din punct de vedere al calității și cantității serviciilor oferite;
- evaluarea calității și cantității stațiilor de transport public (adăposturi și platforme, sisteme de informare), modalități de finanțare a furnizării, instalării și întreținerii acestora;
- estimarea tendințelor la nivel de motorizare în zona urbană și o zonă de influență a unui efect este bazată pe PIB și o altă factură socio-economică și comportamentală;
- evaluarea cerințelor de transport în funcție de zonă specifică (comercială, industrială, educațională, locuințe, turism/recreere etc.);
- evaluarea instituțională și legală a resurselor implicate în gestionarea traficului și a transportului public în oraș.

Elementele de mai sus se identifică în scopul dezvoltării unei imagini cuprinzătoare a situației actuale, identificând impactul actual al mobilității, lacunele, oportunitățile și potențialele sinergii.

Modelul de transport

Modelul de transport întocmit se va utiliza ca bază pentru evaluarea atât a proiectelor propuse individual, cât și pentru evaluarea întregului plan director de mobilitate. Modelul va fi calibrat și validat pentru anul de bază, utilizând datele culese din teren.

Modelul de transport:

- va fi un model multimodal de simulare macro în patru etape, calibrat și validat la standardele internaționale acceptate (poate fi necesară o anumită micro-simulare - de exemplu în evaluarea eficienței sistemelor unidirecționale, a intersecțiilor sau a interacțiunii între diferite moduri de transport, astfel încât modelarea, metodologia și software-ul utilizat vor trebui, de asemenea, să faciliteze acest lucru);

- se va utiliza un software standard de modelare a traficului acceptat la nivel internațional (pachetul software trebuie să aibă multimodalitate și capacitate intermodală, integrare completă cu pachete de micro-simulare pentru a permite analize mai detaliate, interfața GIS și orice altă caracteristică care este necesară pentru integrarea datelor aferente situației existente și livrarea unui model de transport urban); Consultantul trebuie să facă dovada prin documentele depuse în cadrul ofertei tehnice că deține în proprietate un software de modelare a traficului care îndeplinește aceste cerințe și care poate prelua și integra datele puse la dispoziție de Orașul Siret;
- consultantul va realiza o matrice de 24 de ore și o matrice de model pentru ora de vârf de trafic;
- va reprezenta modelele de călătorie în anul de bază - 2023 și în anul prognozat - 2030.

Dezvoltarea opțiunilor

Pe baza analizei și a modelului de transport întocmit, Consultantul va:

- identifica și prioritiza problemele de trafic pentru toate modurile de transport;
- adapta, după caz, viziunea de dezvoltare și obiectivele strategice;
- stabili metodologia de selectare a proiectelor;
- analiza dacă proiectele propuse în PMUD existent răspund problemelor identificate și propune păstrarea, eliminarea sau adaptarea acestora;
- propune noi proiecte/ acțiuni. Ori de câte ori este posibil, vor fi propuse investiții în infrastructură cu costuri reduse (de exemplu, deschiderea de secțiuni scurte în loc să construiască noi itinerarii continue în oraș, pentru a reduce congestia, în special pentru traficul greu, pe drumurile orașului existente);
- consultantul este obligat să facă și să prezinte propria sa evaluare profesională a deficiențelor de transport existente și viitoare și apoi să propună remedii adecvate pentru a identifica nevoile de transport și pentru a promova intermodalitatea;
- evaluarea fiecărui proiect / intervenție implementat, precum și a celor propuse în modelul de transport. Metodologiile de evaluare vor include: modelarea transportului și analiza multicriterială. Cadrul de prioritizare (bazat pe o analiză cu mai multe criterii) trebuie să se bazeze pe obiectivele stabilite și va stabili indicatori de rezultat;
- pe această bază se va realiza o listă prioritară de proiecte / intervenții până în 2030, inclusiv un plan de acțiune etapizat și măsuri conexe;
- lista de proiecte va include estimarea valorii proiectelor, a perioadei de derulare, a surselor de finanțare.

Definirea planului de acțiune

Pe baza listei de priorități de mai sus și a altor factori relevanți (politică, constrângeri, accesibilitate, mediu etc.), consultantul:

- va elabora un plan cuprinzător, care va include restructurarea rețelelor și gestionarea generală a traficului / dezvoltarea unei rețele de transport în comun, pietoni și biciclete;
- planul va acoperi în mod cuprinzător măsuri de infrastructură, operare, reglementare și politici publice;
- va prioritiza proiectele pe baza indicatorilor de rezultat stabiliți pentru analiza multicriterială.

Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vor acoperi toate modurile și formele de transport în întreaga aglomerație urbană, atât în plan public cât și privat, atât privind transportul de pasageri, cât și cel de bunuri, transport motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcare.

Planul de mobilitate urbană durabilă va trata următoarele subiecte:

- Abordări integrate privind modurile de transport: dezvoltarea de coridoare integrate de mobilitate, cu accent pe adresabilitatea tuturor modurilor de transport în ceea ce privește infrastructura modernizată, analiza și identificarea celor mai relevante coridoare de mobilitate la nivelul zonei urbane și a zonei funcționale urbane și transformarea acestora în corelare cu viziunea de dezvoltare, reconfigurare integrală și integrată a spațiilor urbane, regenerarea spațiilor urbane și valorificarea/revalorificarea spațiului urban construit. Deoarece Sistemele de Transport Inteligent (STI) sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători,

- cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.
- Infrastructura și tehnologie inteligentă: integrarea tehnologiei și a facilităților de tip „smart-city” în cadrul intervențiilor privind modernizarea infrastructurii clasice de transport. Reconfigurarea căilor de comunicație și transport și includerea elementelor de senzorială, tehnologie și transmisie de date.
 - Transportul în comun: planul de mobilitate urbană durabilă va furniza o strategie de creștere a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile.
 - MaaS, ride-sharing, X-sharing: Ținând cont de faptul că implementarea PMUD se va realiza pe termen lung, este necesar a trata în cadrul acestui plan și tematicile bazate pe inovarea tehnologică și de management precum: mobilitatea ca serviciu (Mobility as a Service), planificarea mobilității comune, implementarea sistemelor „sharing” pentru diferite moduri de transport: auto, biciclete, micromobilitate, etc..
 - Electromobilitate: abordarea mobilității urbane durabile va ține cont de dezvoltarea infrastructurii pentru autovehiculele și vehiculele electrice, corelarea infrastructurii de mobilitate cu cea de alimentare cu energie electrică.
 - Transportul nemotorizat: planul de mobilitate urbană durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz, îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului. Măsurile care vizează infrastructura ar trebui completate de alte măsuri de ordin tehnic, politic și nelegislativ.
 - Intermodalitate: planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.
 - Siguranța rutieră urbană: Plan de mobilitate urbană durabilă trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniul și pe factorii de risc din zone urbane respectivă.
 - Transportul rutier (în mișcare și staționar): în cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii rutiere existente și îmbunătățirea situației, atât în punctele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.
 - Logistica urbană: planul de mobilitate urbană durabilă va prezenta măsuri de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane, inclusiv a serviciilor de livrare de marfă în orașe, vizând totodată reducerea externalităților conexe precum emisiile de GES, poluarea atmosferică și poluarea fonică.
 - Gestionarea mobilității: planul de mobilitate urbană durabilă va include măsuri de facilitare a unei tranziții către sisteme de mobilitate mai durabile. Ar trebui implicați cetățenii, angajatorii, școlile și alți actori relevanți.
 - Sisteme de transport inteligente: deoarece STI sunt aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă, ele pot sprijini formularea unei strategii, implementarea politicii și monitorizarea fiecărei măsuri concepute în cadrul planului de mobilitate urbană durabilă.

Monitorizare și evaluare

Elaboratorul, în colaborare cu Autoritatea Contractantă:

- va stabili acțiunile și responsabilitățile în procesul de implementare, monitorizare și evaluare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă;
- va defini procedurile de monitorizare a implementării portofoliului de proiecte, prin stabilirea structurilor responsabile, a periodicității realizării analizelor asupra stadiului implementării,

indicatori de rezultat/monitorizare care trebuie urmăriți, măsuri și intervenții pentru asigurarea indicatorilor și obținerii impactului așteptat.

Evaluarea strategică de mediu

Consultantul va realiza toate documentațiile necesare pentru realizarea tuturor etapelor aferente evaluării de mediu și obținerea avizului de mediu, în conformitate cu prevederile HG nr. 1076 din 8 iulie 2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.

De asemenea, consultantul:

- participă la întâlnirile grupurilor de lucru și pregătește documentele justificative necesare;
- evaluează comentariile și contribuțiile participanților grupului de lucru și include în Raportul de mediu, dacă este cazul;
- asistă beneficiarul în timpul dezbaterii publice și pregătește documentele justificative necesare pentru dezbaterile publice, evaluează comentariile publicului și furnizează contribuții aferente raportului de mediu.

IV.3. Structura cadru a Planului

Elaborarea în format digital va fi realizată cu respectarea tuturor cerințelor formulate în Ghidul specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 Fondul local.

Astfel, reținem cele mai importante condiții pe care documentația elaborată urmează să le îndeplinească pentru ca activitățile și cheltuielile proiectului să fie considerate eligibile:

- Planul de mobilitate urbană durabilă propriu-zis, care se va realiza în conformitate cu ghidul pentru elaborarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă. Ghidul va fi pus la dispoziție de către MDLPA.
- PMUD vor trebui validate de către structura de asistență tehnică pentru dezvoltarea PMUD ce va fi stabilită la nivelul MDLPA și este obligatoriu ca documentația să fie aprobată până la finalizarea proiectului de investiții.
- Transpunerea prevederilor documentațiilor în sistem GIS, utilizând simultan două categorii de informații care fundamentează deciziile, respectiv:
 - a. date de tip vectorial prin care sunt reprezentate entități spațiale ce sunt reglementate urbanistic, precum limite administrative, limite ale unităților teritoriale de referință, limite ale parcelelor, limite ale unor zone de protecție, zone funcționale, clădiri, drumuri, rețele și altele asemenea;
 - b. date de tip atribut prin care sunt gestionate informațiile specifice asociate referitoare la fiecare dintre entitățile spațiale reglementate.
- Redactarea documentațiilor se va realiza în conformitate cu dispozițiile jalonului 288 (Intrarea în vigoare a legislației în domeniul mobilității urbane durabile, trimestrul IV, 2022) și ale jalonului 315 (codul ATUC, ce va fi aprobat până în trimestrul I, 2023).
- Documentația trebuie întocmită conform prevederilor:
 - Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, cu modificările și completările ulterioare,
 - Ordinului nr. 233 din 26.02.2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001, cu modificările și completările ulterioare și - ghidurilor ce vor fi prezentate de către MDLPA în perioada următoare (***Precizări pentru elaborarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și a celor de urbanism pentru transpunerea în format compatibil GIS, respectiv Ghid pentru elaborarea PMUD care va actualiza conținutul prevăzut de Ordinul nr.233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare la Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, și care va fi elaborat conform ghidului SUMP produs și publicat cu girul Comisiei Europene care se găsește la adresa https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf***).
 - Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) vor asigura corelarea cu documentațiile de urbanism actualizate și vor cuprinde măsuri pentru tranziția verde și pentru siguranța

rutieră. După aprobare, toate documentațiile vor fi transmise către MDLPA pentru publicare în platforma de date digitale urbane interoperabile (componentă a Observatorului teritorial), aferentă jalonului 316 din componenta 10 – Fondul Local.

În elaborarea documentației se va ține seama de conformarea la principiul „Do No Significant Harm” („A nu prejudicia în mod semnificativ”) - DNSH, astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, pe toată perioada de implementare a proiectului.

Structura detaliată a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă se solicita a fi în conformitate cu prevederile art. 16 al Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016. Cerințele de mai jos corespund totodată Ghidului de finanțare din cadrul POR 2014-2020. Prestatorul va avea în vedere că, dacă va fi cazul, va trebui să adapteze structura planului în funcție de cerințelor Ghidurilor pentru programele operaționale pentru perioada 2021-2027.

În toate etapele de elaborare a PMUD (strategică, operațională și de monitorizare a implementării) se va urmări ca prin măsurile / proiectele / propunerile și criteriilor utilizate la prioritizarea acestora în PMUD să se asigure un nivel cât mai mare de siguranță rutieră; impactul măsurilor / proiectele / propunerile cuprinse în PMUD asupra mediului vor fi cât mai reduse; la prioritizarea acestora, un criteriu fundamental urmărit va fi reducerea poluării și a emisiilor de dioxid de carbon ca urmare a implementării măsurii / proiectului / propunerii respective.

Secțiunea	Subsecțiunea	Descrierea orientativă
(I) P.M.U.D. – Componenta strategică (corespunzătoare etapei I)		
1. Introducere:	1.1 Scopul și rolul documentației:	Evidențiați aria de acoperire geografică a P.M.U.D. Justificați de ce aria selectată este cea mai potrivită din punct de vedere al transportului, al utilizării terenului și al considerentelor de ordin economic. Explicați care sunt scopul și obiectivele Planului.
	1.2 Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială:	Prezentați modul în care P.M.U.D. se va corela cu alte documente de planificare spațială relevante, de la nivel local, regional și național. Descrieți modul în care P.M.U.D. susține politicile adoptate de la nivel regional și național, țintele stabilite și cerințele legale.
	1.3 Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale:	Descrieți alte documente strategice sectoriale, care sunt în vigoare în aria geografică a P.M.U.D. și care fundamentează politicile referitoare la: planificarea utilizării terenului, sănătate, economie, locuire și mediu. Prezentați o analiză a modului în care P.M.U.D. susține aceste politici.
	1.4 Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor:	Descrieți viziunea generală pentru dezvoltarea economică, socială și de mediu a U.A.T.-urilor și explicați modul în care P.M.U.D. va susține această viziune.
2. Analiza situației existente:	2.1 Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice:	Prezentați următoarele aspecte, cu respectarea, după caz, a prevederilor art. 15, alin. 9 din Normele metodologice (Ord. nr. 233/2016): populația existentă, distribuția populației, tendințele demografice, structura populației pe grupe de vârstă, densitatea populației; se pot utiliza mijloace

		<p>vizuale (tabele, grafice) și se va specifica sursa datelor de referință.</p> <p>Prezentați informații referitoare la structura ocupațională la nivelul întregii populații, pe sectoare de activitate, pe categorii de vârstă și distribuția locurilor de muncă.</p> <p>Descrieți nivelul populației active din punct de vedere economic, modelul de dezvoltare al orașului, cauzele șomajului etc.</p>
	<p>2.2. Rețeaua stradală:</p>	<p>Prezentați date și descrieri/reprezentări grafice referitoare la rețeaua stradală, precum: informații referitoare la traseele principale, ierarhia străzilor, starea fizică a acestora, o analiză a condițiilor de siguranță rutieră (prin ilustrarea datelor agregate și prin indicarea zonelor cu frecvență mare a accidentelor și a cauzelor pentru producerea acestora), areale unde se înregistrează congestii/întârzieri semnificative/gâtuiuri în rețelele de transport, informații cheie privind durata călătoriei.</p> <p>Faceți referire la datele colectate prin sondaje și măsurători (raportate în secțiunea 3.2), pentru a susține cele prezentate în această subsecțiune.</p> <p>Furnizați o analiză a locurilor de parcare existente, arătând care este proporția locurilor de parcare disponibile pe străzi și în afara acestora, o evaluare a gradului de ocupare/a capacității/a cererii, a calității parcarilor existente, precum și problemele asociate cu acestea. Aceste date privind locurile de parcare pot fi prezentate grafic, pentru anumite zone din oraș, identificate/definite de către elaboratorul P.M.U.D.</p>
	<p>2.3 Transport public:</p>	<p>Prezentați date și descrieri grafice despre rețeaua și serviciile de transport public.</p> <p>Prezentați informații despre modurile de transport public, inclusiv localizarea acestora, frecvența în cadrul rețelei, programului de transport, aspecte privind eliberarea biletelor și tarifele practicate, caracterul adecvat al traseelor, starea fizică a infrastructurii și a vehiculelor, analiza condițiilor de siguranță, areale unde se înregistrează congestii/întârzieri semnificative/ gâtuiuri în rețelele de transport public, informații cheie privind durata călătoriei.</p> <p>Se vor prezenta informații asupra modului de organizare existent al serviciilor de transport public, operatorul de transport, contractul de servicii publice și procedura utilizată pentru contractarea/încredințarea acestor servicii.</p> <p>Furnizați o analiză suplimentară pentru a arăta cererea de transport public, gradul de ocupare al coridoarelor principale și al serviciilor de transport public în cadrul rețelei. Faceți referire la datele colectate prin sondaje și măsurători (raportate în</p>

		<p>secțiunea 3.2) pentru a susține cele prezentate în această subsecțiune.</p> <p>Întreprindeți o analiză a accesibilității la nivel local și la nivelul rețelei de transport public.</p>
	2.4 Transport de marfă:	<p>Descrieți și explicați volumul/nivelul circulației transportului de marfă prin rețeaua de transport (rețeaua de drumuri, căile ferate sau căile navigabile, după caz) și volumul transferului intermodal, precum și localizarea acestor fluxuri.</p> <p>Evidențiați arealele principale care atrag/generează transport de marfă în interiorul ariei PMUD și explicați cum este organizată/asigurată în prezent această activitate de transport.</p> <p>Descrieți problemele principale care apar ca urmare a desfășurării transportului de marfă (de ex. problemele întâmpinate de către companiile de transport de marfă și de către ceilalți utilizatori ai rețelei de transport, în principal a celei rutiere) și localizarea acestora.</p>
	2.5 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și deplasarea persoanelor cu mobilitate redusă):	<p>Descrieți facilitățile existente pentru cicliști, pietoni și persoane cu mobilitate redusă. Pentru fiecare din aceste moduri de transport, descrieți infrastructura existentă, calitatea acesteia, cota modală, nivelul de serviciu (bun/rezonabil/satisfacator) furnizat pentru cicliști/pietoni, probleme frecvente de siguranță și accesibilitate.</p>
	2.6 Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport, signalistică, structuri de management existente la nivelul autorității planificatoare):	<p>Furnizați o descriere a utilizării prezente a Sistemelor Inteligente de Transport (tehnologia pentru controlul/managementul traficului), disponibilitatea în timp real a datelor, structurile instituționale/ organizaționale, precum și responsabilitățile aferente pentru organizarea traficului și a transportului în aria P.M.U.D. Se pot menționa eventualele decalaje în aceste responsabilități, care reduc siguranța, eficiența și eficacitatea rețelei de transport.</p>
	2.7 Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);	<p>Definiți zonele specifice din cadrul ariei P.M.U.D., unde sunt identificate aspecte complexe ce țin de transportul multi și intermodal. Acestea includ zonele istorice urbane, zonele unde vehiculele de marfă și de bunuri sunt predominante, cum ar fi zonele comerciale/logistice, zonele cu atracții turistice, zonele intermodale (cum ar fi gările, autogările, aeroporturile), unde există o mare concentrare a fluxurilor de transport. Explicați caracteristicile principale asociate cu fiecare dintre aceste locații, cuantificați traficul/cererea de transport existentă și descrieți problemele existente de transport/mobilitate.</p>

<p>3. Model de transport</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pentru orașele de rang 0 și I este obligatorie utilizarea unui model de transport multi-modal sau a unui model de alocare între moduri; • Pentru orașele de rang II și III, modelul de transport poate fi prezentat sub forma unui model simplu, care să indice fluxurile existente și viitoare de transport, sub forma unei foi de calcul; 	<p>3.1. Prezentare generală și definirea domeniului</p>	<p>Cu referire la Documentul Jaspers pentru Modelarea în transporturi, prezentați informații de bază cu privire la modelul de transport, incluzând:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tipul modelului ce urmează a fi dezvoltat (multi-modal, model de alocare între moduri sau un model simplu); - Acoperirea spațială a modelului (aria de studiu); - Anul de bază al modelului și anii de prognoză selectați; - Informația care va fi furnizată de model, e.g. fluxurile de călători/km, volumele de marfă în vehicule/km, timpul total agregat, distanțele de călătorie, emisiile de GES din rețea, totalul fluxurilor de origine și destinație, cote modale, întârzieri etc); -Softul care va fi utilizat pentru dezvoltarea modelului (de exemplu, CUBE, VISUM, TRANSCAD, EXCEL, VISSIM, PARAMICS, SATURN, EMME);
	<p>3.2. Colectarea de date:</p>	<p>Cu referire la Documentul JASPERS pentru Modelarea în transporturi, prezentați datele colectate.</p> <p>Prezentarea ar trebui să includă locația pentru fiecare sondaj/ măsurătoare, mărimea eșantionului, perioada de timp în care s-a efectuat colectarea datelor, intervalele de timp zilnice, metodele de colectare a datelor (inclusiv dacă modul de colectare a fost automat sau manual și cu ce mijloace s-a efectuat), specificarea tipurilor de date colectate (de exemplu, clase de vehicule, destinația călătoriilor, durata călătoriilor, gradul de ocupare al mijloacelor de transport public, gradul de ocupare al locurilor de parcare) etc.</p>
	<p>3.3. Dezvoltarea rețelei de transport:</p>	<p>Descrieți acoperirea spațială a modelului de transport și indicați structura rețelei rutiere din acea arie, structura rețelei de transport public și intersecțiile. Explicați care sunt categoriile de drumuri, cum sunt definite și modelate capacitățile aferente, de exemplu, capacitățile pe categorii/tronsoane de drum, sau capacitățile la intersecții. De asemenea, explicați modul în care modelul de transport se integrează cu cererea externă din, de exemplu, modelele naționale (de ex. Modelul Național de Transport) sau regionale.</p>
	<p>3.4. Cererea de transport:</p>	<p>Prezentați zonele de modelare identificate (în care este împărțită aria de studiu a modelului de transport) și ilustrați cererea pe rețeaua de transport. De asemenea, stabiliți modurile de transport și destinația călătoriilor, care au stat la baza construcției matricelor de deplasări. Explicați cum au fost construite matricele pentru anul de bază al modelului, prin utilizarea unor date și</p>

	informații din modelele existente (cum ar fi Modelul Național de Transport).
3.5. Calibrarea și validarea datelor:	<p>Prezentați calibrarea și validarea modelului, realizată în concordanță cu documentul Jaspers privind Modelarea în transporturi. Demonstrați că prin validarea finală se confirmă că modelul este considerat adecvat scopului.</p> <p>Calibrarea reprezintă procesul de ajustare în mod repetat a elementelor aferente modelului de transport pentru anul de referință, astfel încât modelul va asigura o reproducere fidelă a condițiilor/datelor observate din anul de referință.</p> <p>Validarea reprezintă procesul de comparare a modelului de transport calibrat pentru anul de referință cu datele independente observate (de ex. din alte locații decât cele utilizate pentru calibrare), cu scopul de a verifica modelul calibrat pentru anul de referință (dacă reflectă, în mod suficient, realitatea).</p>
3.6 Prognoze:	<p>Prezentați pentru anul/anii de prognoză, dezvoltarea matricei cererii și rețeaua de transport corespunzătoare scenariului “a face minimum”¹ (scenariul de referință). Arătați datele și previziuni utilizate pentru dezvoltarea matricei cererii și a rețelei de transport pentru anul/anii de prognoză.</p> <p>Prezentați rezultatele aferente rulării modelului pentru anul/anii de prognoză în vederea ilustrării schimbărilor în cererea de transport, a schimbărilor în congestia/întârzierile din trafic, a schimbărilor în utilizarea modurilor de transport – ilustrați această informație utilizând reprezentări grafice și argumentând problemele suplimentare de transport și de mobilitate care se vor ivi pe perioada P.M.U.D. în cazul scenariului “A face minimum”.</p>
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	<p>Prezentați rezultatele modelului de transport pentru scenariul “A nu face nimic” aferent anului/anilor de prognoză, evidențiind cum activitatea de transport, implicit performanța sistemului de transport, va fi afectată în absența oricăror acțiuni. Rezultatul ar trebui să fie prezentat utilizând ieșirile cantitative din modelul de transport, care să susțină argumentarea.</p> <p>Scenariul “A nu face nimic” surprinde situația corespunzătoare anului de bază și este creat utilizând date complete/precise referitoare la populație, date de natură economică, de mediu etc., iar în ceea ce privește transportul, acest scenariu cuprinde doar sistemul de transport existent (și nicio altă infrastructură nouă sau schimbări în operarea existentă a transportului). În situația în care acest scenariu “A nu face nimic” este utilizat pentru a reflecta o situație viitoare (servind ca baza</p>

		de comparație), acesta va lua în calcul și creșterea preconizată în cererea de transport.
4. Evaluarea impactului actual al mobilității:	4.1 Eficiență economică:	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință).</p> <p>Ținând seama de Scenariul “A nu face nimic” și de prognozele din P.M.U.D cu privire la tendințele demografice/economice/de transport etc., se construiește scenariul “A face minimum” (sau se mai numește „Scenariul de referință”/ Scenariul „Continuarea activității curente-Business as usual”), ce reprezintă situația viitoare, în care se consideră că doar proiectele “angajate” se vor realiza/implementa cu certitudine, înainte de anul de prognoză. Se consideră că proiectele incluse în acest scenariu vor fi implementate cu certitudine, în circumstanțele actuale, întrucât acestea se află deja în construcție sau fac parte dintr-un program ferm și urmează a fi construite, existând astfel un angajament clar de finanțare. Pentru toate proiectele incluse în „Scenariul de referință” se presupune că este asigurată întreaga finanțare pentru finalizarea acestora, toate avizele necesare fiind obținute și implementarea va fi finalizată înainte de anul de prognoză. „Scenariul de referință”(“A face minimum”) reprezintă situația viitoare față de care vor fi comparate scenariile „A face ceva” din P.M.U.D , precum și proiectele individuale.</p> <p>Prezentați analiza problemelor care constrâng eficiența economică a sistemului de transport. Aceasta poate include analiza congestiei, a întârzierilor și a factorilor care cresc costurile construirii și operării sistemelor de transport. Analiza ar trebui să ia în considerare performanța/eficiența infrastructurii, organizarea transportului și aspectele operaționale ale sistemului de transport. De asemenea, ar trebui realizată o analiză financiară a operării serviciilor de transport public, precum și o analiză comparativă adecvată în vederea ilustrării punctelor slabe ale acestui sistem.</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme ar putea fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Eficiența economică.</p>
	4.2 Impactul asupra mediului:	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor care determină creșterea impactului activității de transport asupra mediului. Ar putea fi examinate aspecte precum: congestiile/întârzierile din trafic, flota de vehicule (transportul public și privat de</p>

		<p>călători, precum și cel de marfă), impactul asupra zonelor sensibile din punct de vedere ecologic, zgomotul, efectele poluării în anumite zone cheie, emisiile agregate de GES, separarea comunităților (posibilul efect de bariere fizice al căilor ferate, autostrăzilor, altor categorii de drumuri cu trafic și viteze ridicate).</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme ar putea fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Impactul asupra mediului.</p>
	<p>4.3. Accesibilitatea:</p>	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor care limitează accesibilitatea sistemului de transport. Această analiză ar trebui să acopere accesibilitatea rețelei de transport (capacitatea de a călători către/de la anumite puncte-cheie, cum ar fi școlile, spitalele, zonele comerciale, infrastructura socială), precum și accesibilitatea locală (accesul la stațiile de autobuz/tramvai, mobilitatea persoanelor cu mobilitate redusă (PMR), distanța până la serviciile de transport public local). Punctele-cheie sau cele cu accesibilitate redusă ar trebui menționate.</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Accesibilitatea.</p>
	<p>4.4. Siguranța:</p>	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați analiza problemelor legate de siguranță, incluzând zonele cu frecvență mare a accidentelor (“zone negre”), zonele cu accidente grave/fatale multiple, tipurile de accidente individuale care se produc în aria de studiu, zonele în care se produc accidente frecvente ce implica vehicule de marfă sau accidente legate de transportul public. Prezentați concluziile referitoare la structurile organizaționale existente cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor, dar și în identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.</p>

		<p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Siguranța.</p>
	<p>4.5. Calitatea vieții:</p>	<p>Examinați atât condițiile existente, cât și condițiile aferente scenariului “A face minimum” (scenariul de referință) și prezentați o analiză a problemelor care limitează calitatea vieții în aria studiată. Această analiză ar trebui să includă detalierea impactului transportului asupra calității vieții luând în considerare problema parcarilor, zgomotul, necesitatea asigurării unor spații publice de calitate, degradarea zonelor istorice etc.</p> <p>Se va realiza un rezumat al problemelor prezentate, pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate, iar aceste probleme pot fi prioritizate.</p> <p>Selectați indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al criteriului privind Calitatea vieții.</p>
<p>5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane:</p>	<p>5.1 Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale (stabilite în subsecțiunea 6.4):</p>	<p>Prezentați Viziunea pentru Mobilitatea Urbană-aceasta ar trebui să exprime ceea ce se intenționează să se obțină, prin implementarea P.M.U.D., la finalul perioadei stabilite. Viziunea poate fi structurată la scară metropolitană/arie funcțională, la scara localității și la scară detaliată (la nivel de cartier/intersecție/zone cu nivel ridicat de complexitate) și prezentată pe termen scurt, mediu și lung.</p>
	<p>5.2 Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor:</p>	<p>Acest cadru ar trebui să se bazeze pe cele 5 criterii prezentate în subsecțiunile 4.1-4.5 și pe o metodologie pentru măsurarea îndeplinirii fiecăruia dintre aceste criterii. Astfel, ar trebui prezentat și detaliat câte un indicator care să fie utilizat la definirea fiecărui criteriu (de exemplu, preluat din datele de ieșire ale modelului) și cum este folosit acel indicator pentru a stabili dacă rezultatul estimat este bun/rău. Acest cadru ar trebui să stabilească cum vor fi combinați toți indicatorii aferenți criteriilor, astfel încât să se stabilească un scor final sau un “nivel de prioritate” pentru proiecte. Suplimentar față de cele 5 criterii, în această secțiune ar putea să se detalieze cum au fost luate în calcul posibilele riscuri identificate și aspectele legate de încadrarea proiectelor în anvelopa bugetară a orașului.</p>
<p>6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane:</p>	<p>6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport:</p>	<p>Prezentați proiectele ce vizează investiții de capital și care au fost selectate ca urmare a prioritizării bazate pe cadrul și metodologia de selectare de la punctul 5.2. Arătați cum fiecare proiect ce vizează investiții de capital a fost evaluat utilizând cadrul și metodologia de selectare de mai sus, incluzând indicatorii de rezultat și de realizare estimați, precum și scorul final obținut de acel proiect. De asemenea, indicați proiectele care nu vor fi continuate/implementate, urmare a aplicării</p>

		<p>cadrului de selectare a proiectelor de la subsecțiunea 5.2.</p> <p>În acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (de exemplu, pentru municipiile de rang 0 și 1), toate acele scenarii au fost prezentate împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.</p> <p>Scenariul „Do something”-“A face ceva” reprezintă o situație viitoare, care cuprinde scenariul “A face minimum”, la care se adaugă un proiect/proiecte/pachete de proiecte definite de către beneficiar, care urmează să fie evaluate și care vor fi implementate în orizonturile viitoare de timp (de ex. 2020/2025/2030, după caz). Pentru municipiile de rang 0 și 1, în cadrul P.M.U.D se va dezvolta mai mult de un scenariu alternativ “A face ceva” la nivel de pachete de proiecte propuse.</p> <p>În situația în care în cadrul P.M.U.D, se va dezvolta mai mult de un scenariu alternativ “A face ceva”, se va selecta dintre acestea un Scenariul “A face ceva” optim, prin testarea și compararea scenariilor alternative „A face ceva”, față de „Scenariul de referință” („A face minimum”), în anul/ anii de prognoză stabiliți în plan și prin utilizarea analizei multi-criteriale pentru compararea rezultatelor scenariilor alternative. Scenariul selectat (optim) include proiecte/măsuri propuse a fi finanțate din diverse programe operaționale/programe naționale/buget local, grupate ca proiecte/măsuri pe termen scurt/mediu/lung, cât și ca proiecte prioritare și de rezervă.</p> <p>Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări.</p>
	<p>6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale:</p>	<p>Evidențiați măsurile/proiectele operaționale care sunt selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. Aceste măsuri ar trebui prezentate în detaliu, evidențiindu-se problemele/ aspectele relevante ce ar trebui abordate, un rezumat al intervenției propuse (de ex. reorganizarea serviciilor de transport, contractarea serviciilor publice de transport, de ex. în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, un nou model de finanțare a transportului public), instituțiile/organizațiile relevante implicate și legătura cu alte tipuri de măsuri, dacă este relevant.</p> <p>În acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate, împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.</p>

		Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări.
	6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale:	<p>Evidențiați măsurile/ proiectele organizaționale care sunt selectate pentru a fi incluse în P.M.U.D. Aceste măsuri ar trebui prezentate în detaliu, evidențiindu-se problemele/ aspectele relevante ce ar trebui abordate, un rezumat al intervenției propuse (de ex. înființarea unei noi entități/ instituții/ departament sau stabilirea unor noi responsabilități în cadrul unei instituții existente), instituțiile/organizațiile relevante implicate și legătura cu alte tipuri de măsuri, dacă este relevant.</p> <p>În acele P.M.U.D, în care a fost dezvoltat mai mult de 1 scenariu alternativ “A face ceva” (de exemplu, pentru municipiile de rang 1), toate acele scenarii au fost prezentate, împreună cu motivul și raționamentul dezvoltării fiecăruia și au fost testate cu modelul de transport.</p> <p>Pot fi avute în vedere exemplele de bune practici implementate cu succes de alte orașe din România și din alte țări.</p>
	6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale: 6.4.1. La scară periurbană/metropolitană; 6.4.2. La scara localităților de referință; 6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate	<p>Luați listele finale de măsuri și proiecte de mai sus (subsecțiunile 6.1, 6.2 și 6.3) și regrupați-le pe cele trei nivele teritoriale (subsecțiunile 6.4.1, 6.4.2 și 6.4.3).</p> <p>Când o măsură/proiect acoperă mai mult de un nivel teritorial, se va include în toate nivelele teritoriale relevante.</p>
7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale:	7.1. Eficiență economică:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Eficiența economică, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.1. Utilizați indicatorii de rezultat din model și indicatorii aferenți Analizei Cost-Beneficiu, după caz.
	7.2. Impactul asupra mediului:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul) /proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Impactul asupra mediului, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.2. Utilizați indicatorii de rezultat din model, după caz.
	7.3. Accesibilitate:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Accesibilitatea, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.3.
	7.4. Siguranță:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul) /proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Siguranța, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.4.

	7.5. Calitatea vieții:	Cuantificați impactul scenariilor “A face ceva” (dacă e cazul)/proiectelor/măsurilor asupra obiectivului strategic privind Calitatea vieții, utilizând indicatorii stabiliți în secțiunea 4.5.
(2) P.M.U.D. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)		
1 Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung:	1.1. Cadrul de prioritzare:	În cazul P.M.U.D în care sunt dezvoltate mai multe scenarii “A face ceva”, comparați impactul fiecărui scenariu și prezentați cum este selectat scenariul preferat pe baza criteriilor de evaluare. Descrieți măsurile și proiectele care vor fi implementate pe termen scurt, mediu și lung din scenariul selectat. Definiți perioada relevantă aferentă (în ani) pentru termenul scurt, mediu și lung. Justificați cum au fost selectate proiectele și măsurile pentru fiecare perioadă și explicați de ce prioritizarea aleasă este cea mai potrivită.
	1.2. Prioritățile stabilite:	Prezentați/reiterați prioritățile principale propuse a fi implementate pe termen scurt și relația acestora cu măsurile/proiectele prioritizate. Includeți o verificare a impactului întregii strategii în cazul în care nu se implementează fiecare proiect/măsură și un plan de rezervă, dacă este necesar.
2. Planul de acțiune:	2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale:	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie. Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.2. Transport public:	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie. Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.3. Transport de marfă:	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.
	2.4. Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă):	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie. Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.5. Managementul traficului (staționarea, siguranța în trafic, sisteme inteligente de transport,	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.

	signalistică, protecția împotriva zgomotului/sonoră):	Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate (zone centrale protejate, zone logistice, poli ocazionali de atracție/generare de trafic, zone intermodale - gări, aerogări etc.);:	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie. Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.7. Structura intermodală și operațiunile urbanistice necesare;	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie. Argumentați/ justificați impactul proiectelor propuse pentru a fi finanțate din Prioritatea de Investiții 4e (mobilitate urbană durabilă) a POR 2014-2020, din punct de vedere al mobilității și al încadrării în obiectivul specific al acestei Priorități de Investiții.
	2.8. Aspecte instituționale	Prezentați măsurile și proiectele prioritizate, care se încadrează în această categorie.
(3) Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)		
1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D:		Prezentați și detaliați mecanismele de monitorizare și evaluare a succesului P.M.U.D. Prezentați strategia de monitorizare și evaluare a P.M.U.D., incluzând selecția indicatorilor de performanță/ criteriilor de evaluare a schimbărilor care se vor produce în diferitele moduri de transport, prin implementarea Planului.
2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea:		Prezentați actorii care vor fi responsabili cu monitorizarea și evaluarea P.M.U.D. Prezentați responsabilitățile și atribuțiile fiecărui actor în parte.

IV.4. Documente solicitate de la contractant

Consultantul va furniza următoarele livrabile:

Livrabil solicitat	Momentul transmiterii
Raport intermediar – PMUD draft, care va fi supus consultării publice apoi va fi depus împreună cu documentația necesară pentru obținerea avizului de mediu	In termen de 8 luni de la data de începere a Contractului
Raport final - PMUD	In termen de 10 luni de la data de începere a Contractului

Raportul intermediar va fi aprobat de către Beneficiar. Beneficiarul are obligația de a trimite observații pe rapoartele primite în maxim 10 zile lucrătoare de la data primirii acestora. Prestatorul are obligația de a revizui rapoartele în concordanță cu observațiile primite.

Predarea / primirea livrabilelor se va face pe bază de proces verbal de predare-primire.

Termenul de prestare a serviciilor poate fi prelungit funcție de obținerea avizului de mediu și de coriditionalitățile acestuia.

Prestatorul va livra Beneficiarului PMUD varianta finală în 3 exemplare originale, pe suport hârtie și în format electronic (CD/ DVD, stick).

Variantele intermediare/ draft vor fi livrate pe suport de hârtie (1 exemplar) și în format electronic.

IV.5. Planul de lucru pentru activitățile/ serviciile solicitate

Activitățile din Contract vor fi desfășurate în conformitate cu planul de lucru pentru activități, inclus în propunerea tehnică a Ofertantului devenit Prestator de servicii.

Planul de lucru pentru activitățile din Contract va fi actualizat imediat după semnarea acestuia și va fi inclus în Raportul inițial. Pe baza acestuia se vor stabili datele ședințelor de monitorizare a progresului activităților pe perioada desfășurării contractului. Planul de lucru pentru activități acceptat în ultima ședință de progres devine punctul de referință pentru progresul activităților din următoarea perioadă.

V. SARCINI ȘI RESPONSABILITĂȚI ALE PĂRȚILOR

Consultantul va fi responsabil de îndeplinirea următoarelor sarcini:

- executarea activităților din contract în conformitate cu instrucțiunile rezonabile ale clientului;
- realizarea tuturor planurilor de lucru în vederea executării activităților din contract în conformitate cu cerințele din Caietul de sarcini;
- punerea la dispoziția Autorității contractante, în timp util, a tuturor documentelor definite în Caietul de sarcini;
- asigurarea unui nivel adecvat de colectare date și identificarea, după caz, a unor surse de date alternative, astfel încât analiza situației actuale să fie concludentă și cuprinzătoare pentru dimensionarea și justificarea propunerilor;
- transmiterea documentelor solicitate Autorității contractante spre analiză și aprobare; Orice modificare adusă acestora trebuie, de asemenea, aprobată de Autoritatea contractantă; Consultantul va realiza modificările/ completările solicitate de autoritatea contractantă, în termen de maxim 10 zile lucrătoare de la primirea observațiilor. În funcție de complexitatea modificărilor necesare, autoritatea contractantă poate stabili un termen mai lung.
- executarea serviciilor cu personal autorizat calificat, în conformitate cu oferta tehnică;

Consultantul va întocmi documentația în așa fel încât să poată furniza la orice moment, atât Autorității contractante, cât și factorilor implicați, analize aferente deciziilor luate, pe baza informațiilor și analizelor realizate.

Responsabilitățile Autorității contractante:

- punerea la dispoziție a informațiilor existente privind Contractul în vederea obținerii rezultatelor preconizate;
- acordarea sprijinului în implicarea principalilor factori interesați, pentru consultări eficiente, conform Raportului inițial;
- stabilirea unui loc sau punerea la dispoziție a unui spațiu pentru desfășurarea ședințelor de lucru și a ședințelor de analiză a progreselor efectuate în cadrul Contractului;
- desemnarea și comunicarea echipei/persoanei responsabile de interacțiunea cu și de asistența oferită Consultantului;
- plata serviciilor prestate de Contractant pe baza facturii emise de acesta din urmă, conform contractului;
- documentarea în scris a potențalelor motive în baza cărora s-au respins rezultatele înaintate ele Prestatorul de servicii conform Contractului, cu referire la prevederile legale, normele tehnice în vigoare și cerințele din prezentul Caiet de sarcini, după caz.

VI. IPOTEZE ȘI RISCURI

În pregătirea Ofertei, Ofertanții trebuie să aibă în vedere; cel puțin ipotezele și riscurile descrise exemplificativ în continuare și să estimeze posibilele efecte ale acestora. În acest sens, la întocmirea ofertei, Ofertantul trebuie să ia în considerare resursele necesare (de timp, financiare și de orice altă natură), pentru implementarea strategiilor de risc propuse.

Ipotezele la momentul începerii procedurii de achiziție pot face referire la:

- conținutul serviciilor solicitate este descris în mod explicit în Caietul de Sarcini;
- corelația dintre resursele necesare și rezultatele așteptate este realistă;
- nu se prevăd schimbări ale cadrului instituțional și legal care să afecteze major implementarea și desfășurarea în bune condiții a Contractului;
- toate informațiile, datele și documentațiile relevante și disponibile pentru prestarea/ realizarea serviciilor în legătură cu obiectivul de investiții vor fi puse la dispoziția Ofertantului, în măsura în care sunt la dispoziția Autorității Contractante;
- buna cooperare între toate părțile implicate: Autoritate Contractantă, Ofertant, autorități competente și orice alți factori relevanți implicați;
- Consultantul va semna un acord de confidențialitate la momentul furnizării de către Autoritatea contractantă a unor informații/ dlocumente confidențiale, după caz, și va respecta toate instrucțiunile privind utilizarea informațiilor confidențiale (după cum este aplicabil).

În pregătirea ofertei, ofertanții trebuie să aibă în vedere cel puțin riscurile descrise în continuare.

Riscurile cu cea mai mare probabilitate de apariție pe perioada derulării Contractului, identificate de Autoritatea Contractantă în etapa de pregătire a documentației de atribuire, sunt următoarele:

Riscurile alocate în sarcina autorității contractante, constau în:

- întârzierea la plata facturilor;
- apariția unor eventuale dificultăți de colaborare și comunicare între diferiți factori interesați și anume: Consultant, autoritățile competente, Autoritate Contractantă;
- datele și informațiile necesare desfășurării serviciilor comunicate de către Autoritatea Contractantă nu sunt suficiente pentru îndeplinirea cerințelor solicitate prin Caietul de Sarcini;
- adăugarea de activități/ solicitări de informații noi, în funcție de progresul activităților;
- neîncadrarea în termenul stabilit pentru finalizarea serviciilor prin Contractul ce rezultă din această procedură;
- lipsa de personal pentru asigurarea asistenței tehnice a proiectului;

Măsuri de gestionare a riscurilor:

Pentru preîntâmpinarea riscurilor ce pot apărea:

- în contract sunt alocate obligații (de a efectua plata facturii în termen) și sancțiuni, aflate în sarcina autorității contractante, cu scop de prevenire și gestionare a riscurilor specifice achiziției;
- responsabilii desemnați de către Autoritatea Contractantă pentru urmărirea derulării contractului, vor monitoriza și controla buna executare a contractului;
- responsabilii desemnați de către autoritatea contractantă vor urmări încadrarea în termenul de plată și facturii;
- responsabilii desemnați de către autoritatea contractantă vor furniza la solicitarea proiectantului datele și elementele necesare pentru întocmirea documentațiilor.

VII. RESURSELE UMANE ȘI LOGISTICE NECESARE

VII.1. Număr de zile/experti per categorie

Se va stabili și se va evalua în funcție de metodologia Prestatorului de servicii.

VII.2. Resurse umane

Experti cheie

Prestatorul de servicii poartă întreaga responsabilitate pentru îndeplinirea corectă și legală a activităților asumate prin acest Contract. În cazul în care, în vederea îndeplinirii activităților din Contract, prestatorul

va avea nevoie, pe perioada de desfășurare a Contactului, de personal suplimentar față de cel specificat mai jos, acesta va fi responsabil pentru asigurarea resurselor, fără costuri suplimentare pentru autoritatea contractantă.

În cazul înlocuirii unui membru din echipa consultantului, înlocuitorul trebuie să aibă cel puțin aceeași experiență și același nivel de calificare solicitate în Caietul de sarcini pentru respectivul membru al echipei (în cazurile în care sunt precizate în Caietul de sarcini).

În cazul în care autoritatea contractantă consideră că un angajat este inefficient sau că nu își îndeplinește sarcinile în conformitate cu cerințele, va avea dreptul să solicite înlocuirea expertului pe perioada contractuală, în baza unei solicitări scrise motivate și justificate.

Toate costurile ce decurg din înlocuirea personalului cheie sunt în sarcina exclusivă a Prestatorului de servicii.

Din echipa de implementare vor face parte cel puțin următorii experți cheie:

1. Manager de proiect

Calificări și abilități

- Studii superioare finalizate cu diplomă de licență sau echivalent, emisă de autorități competente din România sau din țara de origine.
- Deținere certificat de manager de proiect recunoscut de Ministerul Muncii și Solidarității Sociale/ Ministerul Educației din România sau echivalent de organisme de resort din țara de origine.
- Experiență profesională specifică: minim 3 proiecte / contracte similare, având ca obiect elaborarea de documentații la nivel de UAT – planuri de mobilitate urbană durabilă, în care a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care le va îndeplini în prezentul contract (management de proiect).
- Justificare: Având în vedere complexitatea documentației care se va realiza prin contract, pentru obținerea rezultatelor așteptate, procesul de elaborare al PMUD va trebui să fie coordonat de o persoană cu competente și experiența în management de proiect pentru contracte similare, care va avea următoarele atribuții:
 - coordonarea derulării tuturor activităților specifice conform contractului și în acord cu Etapele de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă stabilite prin Caietul de sarcini;
 - participarea la toate activitățile specifice conform contractului și în acord cu Etapele de elaborare a PMUD stabilite prin Caietul de sarcini;
 - coordonarea grupului de experți;
 - monitorizarea performanțelor obiectivelor specifice ale proiectului și obiectivului general, în conformitate cu prevederile Caietului de sarcini, bunele practici europene, JASPERS, Ghid pentru Planuri de Mobilitate și legislația națională și europeană, Ghidul specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 - Fondul local;
 - urmărirea obținerii rezultatelor așteptate, conform celor solicitate prin Caietul de sarcini;
 - asigurarea fluxului de comunicare cu Autoritatea contractantă, cu autoritățile locale și grupurile interesate, atât pentru colectarea datelor necesare și în termenul de consultare publică, care se organizează în cadrul proiectului, pentru a asigura integrarea observațiilor în rezultatele finale ale Proiectului;
 - definirea grupului țintă și organizarea și desfășurarea întâlnirilor cu factorii locali interesați și cu reprezentanții Beneficiarului;
 - organizarea și asigurarea desfășurării consultărilor publice;
 - acordarea de sprijin pentru municipalitate, la cerere, pentru prezentarea rezultatelor, în fața organelor de aprobare la nivel de oraș.

2. Expert urbanism și planificare strategică participativă

Calificări și abilități

- Studii superioare în specializarea urbanism, certificate prin diplomă de licență sau echivalent, emisă de autorități competente din România sau din țara de origine.

- Deținere competențe în elaborarea planurilor urbanistice generale ale orașelor și regulamentelor locale aferente acestora dovedite prin deținere de Certificat RUR simbol "D3" pentru drept de semnătură documentații sau echivalent emis de autorități competente din țara de origine.
- Experiență profesională specifică: minim 3 proiecte / contracte similare, având ca obiect elaborarea de documentații la nivel de UAT - planuri de mobilitate urbană durabilă, în care a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care le va îndeplini în prezentul contract (planificare urbană și planificare strategică participativă).
- Justificare: Având în vedere că PMUD este un document elaborat în baza Legii 350/2001 cu modificările și actualizările ulterioare, în colectivul de elaborare se include specialist cu drept de semnătură pentru documentații aferente orașelor. Acesta va avea următoarele responsabilități:
 - analiza teritorială a mobilității;
 - colectarea tuturor datelor necesare pentru tratarea tuturor elementelor din cadrul planului de mobilitate actual al orașului (analiza situației actuale, modelul de transport, probleme și oportunități, viziune de dezvoltare și obiective strategice, planul de acțiune, etc);
 - analiza studiilor existente, precum și a planurilor suplimentare ale rețelelor de transport, ale managementului traficului și ale studiilor de mobilitate și orice studiu privind impactul asupra problemelor de mobilitate și transport;
 - definirea ariei geografice țintă;
 - determinarea direcțiilor strategice ale mobilității
 - coordonarea relațiilor cu teritoriul;
 - analiza situației actuale pentru modurile de transport nemotorizate;
 - propunerea de proiecte/ măsuri pentru dezvoltarea mobilității pentru modurile de transport nemotorizate;
 - coordonarea procesului participativ;

3. Expert mobilitate urbană

Calificări și abilități

- Studii superioare în specializarea ingineria transporturilor, certificate prin diplomă de licență sau echivalent, emisă de autorități competente din România sau din țara de origine;
- Deținere competențe în elaborarea de strategii smart city dovedite prin diplomă de studii/ certificat de absolvire recunoscute de Ministerul Muncii și Solidarității Sociale/ Ministerul Educației din România sau echivalent de organisme de resort din țara de origine.
- Experiență profesională specifică: minim 3 proiecte / contracte similare, având ca obiect elaborarea de documentații la nivel de UAT - planuri de mobilitate urbană durabilă, în care a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care le va îndeplini în prezentul contract (activități de analiză și planificare a mobilității urbane).
- Justificare: Având în vedere specificul PMUD, pentru analiza integrată a componentei de mobilitate asigurând corelarea cu principiile smart city este necesară implicarea unui expert care să dețină calificări și competențe specifice domeniului. Acesta va avea următoarele responsabilități:
 - analiza integrată a mobilității la nivelul arealului de studiu;
 - participare la elaborarea modelului de transport;
 - participare la identificarea datelor necesare și la procesul de culegere și analiză a acestora;
 - participare la realizarea activităților necesare elaborării PMUD, inclusiv portofoliul de proiecte prin integrarea de soluții smart city;
 - analiza serviciului de transport public și propunerea de soluții pentru optimizarea acestuia;
 - cunoaște Ghidul solicitantului și aplică prevederile acestuia în activitatea pe care o desfășoară, legată de contract;
 - alte sarcini specifice domeniului său de activitate, în corelare cu cerințele caietului de sarcini.

4. Expert infrastructură de transport urban

Calificări și abilități

- Studii superioare în specializarea cai ferate, drumuri și poduri, certificate prin diplomă de licență sau echivalent, emisă de autorități competente din România sau din țara de origine.
- Deținere Certificat RUR simbol "G7" pentru drept de semnătură sau echivalent emis de autorități competente din țara de origine.
- Experiență profesională specifică: minim 3 proiecte / contracte similare, având ca obiect elaborarea de documentații la nivel de UAT - planuri de mobilitate urbană durabilă, în care a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care le va îndeplini în prezentul contract (furnizarea de expertiză tehnică la elaborarea documentațiilor de planificare și dezvoltare urbană).
- Justificare: Având în vedere că PMUD este un document elaborat în baza Legii 350/2001 cu modificările și actualizările ulterioare, în colectivul de elaborare se include specialist cu drept de semnătură pentru domeniul cai de comunicații și transporturi. Acesta va avea următoarele responsabilități:
 - analiza stării tehnice a infrastructurii rutiere;
 - colaborarea cu echipa de colectare de date de trafic;
 - determinarea capacității de transport a elementelor rețelei rutiere;
 - determinarea stării tehnice a infrastructurii aferente sistemului de transport public;
 - inventarierea parcărilor;
 - analiza capacității de parcare;
 - propunerea de proiecte/ măsuri pentru îmbunătățire a infrastructurii rutiere;

5. Expert modelarea transporturilor

Calificări și abilități

- Studii superioare în specializarea ingineria transporturilor, certificate prin diplomă de licență sau echivalent, emisă de autorități competente din România sau din țara de origine.
- Deținere competențe în evaluarea poluării asociate traficului urban, dovedite cu diplomă de studii/ certificat de absolvire recunoscute de Ministerul Muncii și Solidarității Sociale/ Ministerul Educației din România sau echivalent de organisme de resort din țara de origine.
- Deținere competențe în siguranță rutieră, dovedite cu stestat de auditor de siguranță rutieră emis de autoritatea competentă din România - Ministerul Transporturilor - ARR sau echivalent emis de autorități competente din țara de origine.
- Experiență profesională specifică: minim 3 proiecte / contracte similare, având ca obiect elaborarea de documentații la nivel de UAT - planuri de mobilitate urbană durabilă, în care a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care le va îndeplini în prezentul contract (modelarea transporturilor).
- Justificare: Având în vedere că PMUD are la baza un model de transport care va fi dezvoltat și calibrat pentru arealul de studiu și care va sta la baza determinării impactului măsurilor propuse, se impune ca în colectivul de elaborare să se includă personal specializat care să preia următoarele responsabilități:
 - colaborarea cu echipa de colectare de date de trafic;
 - elaborarea modelului de transport, în acord cu cerințele din caietul de sarcini;
 - asigură integrarea modelului de transport cu cererea externă din, de exemplu, modelele naționale (de ex. Modelul Național de Transport) sau regionale;
 - calibrarea și validarea datelor pentru a confirma că modelul este considerat adecvat scopului;
 - dezvoltarea matricei cererii și rețelei de transport;
 - rularea modelului pentru anul/ani de prognoză în vederea ilustrării schimbărilor în cererea de transport, a schimbărilor în congestia/ întârzierile din trafic, a schimbărilor în utilizarea modurilor de transport;
 - testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz;
 - participarea la dezvoltarea opțiunilor în acord cu cerințele din caietul de sarcini;
 - evaluarea efectelor externe ale transporturilor asociate siguranței circulației și integrarea în modelul de transport;
 - propunerea de acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniul și pe factorii de risc din zone urbană respectivă;

- evaluarea emisiilor de substante poluante și de GES asociate pentru fiecare scenariu analizat și determinarea impactului măsurilor propuse.

6. Expert analiză socio-demografică

Calificări și abilități

- Studii superioare în specializarea sociologie, certificate prin diplomă de licență sau echivalent, emisă de autorități competente din România sau din țara de origine.
- Experiență profesională specifică: minim 3 proiecte / contracte similare, având ca obiect elaborarea de documentații la nivel de UAT - planuri de mobilitate urbană durabilă, în care a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care le va îndeplini în prezentul contract (realizarea de analize socio-demografice).
- Justificare: Având în vedere cerințele de analiza a cererii de transport și a comportamentului de mobilitate pentru situația prezentă, cât și pentru diferite orizonturi și scenarii de prognoza (pe termen scurt, mediu și lung), în colectivul de elaborare se include specialist în domeniul analizelor socio-demografice. Acesta va avea următoarele responsabilități:
 - analiza socio-demografică a teritoriului;
 - coordonarea anchetelor privind mobilitatea populației;
 - determinarea tendințelor de evoluție a numărului și structurii populației;
 - determinarea tendințelor de evoluție a activităților sociale;
 - determinarea caracteristicilor principale ale comportamentului de mobilitate al populației, atât pentru situația de bază, cât și pentru orizonturile de prognoza analizate;

Un expert cheie nu poate ocupa mai multe poziții în cadrul contractului.

Pentru experții cheie se vor prezenta documente justificative privind studiile și experiența specifică, respectiv: CV-uri; diplome, certificate; documente prin care să se poată demonstra experiența acestora, respectiv din care să reiasă calitatea serviciilor prestate de expert, faptul că acestea au fost finalizate și duse la bun sfârșit, respectiv expertul/specialistul a participat în cadrul respectivului contract și a îndeplinit activități similare ca cele pe care urmează să le îndeplinească în prezentul Contract.

Pentru personalul nerezident este permisă prezentarea certificărilor autorizărilor corespunzătoare emise în țara de rezidență, alături de traducerea autorizată a acestora în limba română.

Modalitatea de îndeplinire a cerințelor tehnice pentru echipa de experți cheie

- CV cuprinzând concret informațiile relevante cu privire la calificarea, experiența generală și specifică a expertului cheie în domeniul solicitat;
- Diplome și documente suport relevante care atestă experiența specifică: documente prin care să se poată demonstra experiența acestora, respectiv din care să reiasă calitatea serviciilor prestate de expert, faptul că acestea au fost finalizate și duse la bun sfârșit, respectiv expertul/specialistul a participat în cadrul respectivului contract și a îndeplinit activități similare ca cele pe care urmează să le îndeplinească în prezentul Contract;
- Declarații de disponibilitate ale experților cheie propuși.

Experți non-cheie

În afara experților cheie cu rol principal în realizarea activităților, Prestatorul va asigura și alți experți (non-cheie) în conformitate cu specificul activităților și/sau informațiilor stabilite prin prezentul caiet de sarcini. În cadrul echipei trebuie să se regăsească cel puțin următorii experți non-cheie:

Specialist GIS

- Studii superioare, certificate prin diplomă de licență sau echivalent, emisă de autorități competente din România sau din țara de origine.
- Deținere competențe în geografia transporturilor dovedite prin diplomă de studii/ certificat de absolvire recunoscute de Ministerul Muncii și Solidarității Sociale/ Ministerul Educației din România sau echivalent de organisme de resort din țara de origine.

- Experiență profesională specifică: minim 3 proiecte / contracte similare, având ca obiect elaborarea de documentații la nivel de UAT - planuri de mobilitate urbană durabilă în care a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care le va îndeplini în prezentul contract (asigurare suport GIS).
- Responsabilitati: va asigura suportul GIS pentru modelul de transport.

Specialist analiză economică cost-beneficiu

- Studii superioare, certificate prin diplomă de licență sau echivalent, emisă de autorități competente din România sau din țara de origine.
- Experiență profesională specifică: minim 3 proiecte / contracte similare, având ca obiect elaborarea de documentații la nivel de UAT - planuri de mobilitate urbană durabilă, în care a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care le va îndeplini în prezentul contract (realizarea de analize economice cost-beneficiu).
- Responsabilități: analiza economica a teritoriului; analiza eficienței sistemului de transport public; analiza cost-beneficiu a scenariilor analizate; stabilirea criteriilor de priorizare a scenariilor analizate; determinarea impactului economic al proiectelor/ măsurilor propuse;

Un expert non-cheie nu poate ocupa mai multe poziții în cadrul contractului.

Pentru experții non-cheie se vor prezenta documente justificative privind competențele și experiența specifică, respectiv: CV-uri; diplome de studii emise de institutii de invatamant din care sa reiasa deținerea competentelor solicitate; documente prin care sa se poata demonstra experianta acestora, respectiv din care sa reiasa calitatea serviciilor prestate de expert, faptul ca acestea au fost finalizate si duse la bun sfarsit, respectiv expertul/specialistul a participat in cadrul respectivului contract și a îndeplinit activitati similare ca cele pe care urmeaza sa le indepleasca in prezentul Contract.

Pentru experții non-cheie se vor prezenta declarații de disponibilitate.

Pentru personalul nerezident este permisă prezentarea certificărilor autorizărilor corespunzătoare emise în țara de rezidență, alături de traducerea autorizată a acestora în limba română.

Toți experții trebuie să fie independenți și nu trebuie să întâmpine conflicte de interese în derularea activităților.

Luând în considerare faptul că Autoritatea Contractanta a solicitat o echipă minimală de proiect, fiecare Ofertant este liber să propună experți non-cheie suplimentari.

Pentru fiecare expert non-cheie suplimentar, Ofertantul va indica în mod explicit poziția lui în cadrul contractului.

Prestatorul de servicii va asigura și va urmări îndeaproape ca fiecare dintre experți să cunoască foarte bine și să înțeleagă cerințele, scopurile și obiectivele din Contract, legislația aplicabilă și normele tehnice, particularitățile activităților ce se vor desfășura în temeiul contractului, precum și toate responsabilitățile ce decurg din acestea.

VII.3. Resurse logistice

Ofertanții trebuie să facă dovada prin documentele depuse la ofertă că dispun pe întreaga durată de desfășurare a contractului de un pachet software licențiat și recunoscut la nivel internațional de modelare a traficului. Ofertantul va prezenta în propunerea tehnică dovada deținerii de licență comercială pentru soft de modelarea și simularea traficului.

Pachetul software trebuie să aibă multimodalitate și capacitate intermodală, integrare completă cu pachete de micro-simulare pentru a permite analize mai detaliate, interfață GIS și orice altă caracteristică care este necesară pentru livrarea unui model de transport urban. De asemenea, trebuie să aibă capacitatea de integrare și prelucrare a datelor aferente modelului de transport care va fi dezvoltat pentru PMUD pentru Orașul Siret.

Pachetul software trebuie să permită spre analiză exportul în format video a simulărilor realizate spre a fi prezentate beneficiarului în vederea demonstrării indicatorilor de mobilitate propuși.

Ofertantul devenit prestator de servicii se va asigura că personalul ce lucrează în temeiul Contractului beneficiază de sprijinul material și de infrastructura necesară pentru a se putea concentra pe îndeplinirea activităților din Contract.

Cel puțin 2 experți propuși în echipa de experți principali/cheie trebuie să dețină competențe în modelarea transporturilor dovedite prin prezentarea de diplome de studii/ certificate de absolvire emise de producătorul software-ului de modelarea transporturilor utilizat de ofertant pentru prestarea serviciilor în cadrul contractului, pentru care este prezentată licență de utilizare în cadrul ofertei tehnice.

Infrastructura prezentată de ofertant în propunerea tehnică trebuie să fie adecvată scopului Contractului și să îndeplinească toate cerințele privind funcționalitățile și utilizarea (inclusiv aspectele de protecția mediului) conform legislației în vigoare, indiferent de forma de posesie.

VIII. DURATA CONTRACTULUI

Elaborarea planului de mobilitate va avea o durată de maxim 10 luni de la data începerii contractului. Termenul de prestare a serviciilor poate fi prelungit funcție de obținerea avizului de mediu și de condiționalitățile acestuia.

Documentația se va întocmi și preda către autoritatea contractantă în 3 (trei) exemplare originale, redactate în limba română, precum și pe suport magnetic (CD/DVD/memory stick, etc).

IX. CONȚINUTUL PROPUNERII TEHNICE

Ofertantul va elabora propunerea tehnică în conformitate cu cerințele prevăzute în prezentul caiet de sarcini. Informațiile din propunerea tehnică trebuie să permită identificarea cu ușurință a corespondenței cu specificațiile minime precum și cu toate cerințele impuse în Caietul de sarcini.

Oferta tehnică va conține și următoarele informații:

Metodologia și planul de lucru sunt componente-cheie și obligatorii ale ofertei tehnice. Oferta tehnică trebuie prezentată în următoarea structură:

- metodologia pentru realizarea serviciilor;
- personalul utilizat pentru realizarea serviciilor și organizarea acestuia.

X. CONȚINUTUL PROPUNERII FINANCIARE

Ofertantul va elabora propunerea financiară astfel încât să furnizeze toate informațiile cu privire la prețul contractului de achiziție publică. Ofertei financiare va fi exprimată în lei, cu evidențierea separată a TVA și nu va depăși valoarea estimată a achiziției.

Propunerea financiară va conține Formularul de ofertă.

Propunerea financiară va conține următoarele:

- prețul total pentru realizarea serviciilor;
- perioada de valabilitate a ofertei;

Prețul va include toate cheltuielile și comisioanele care vor în vederea asigurării serviciilor solicitate prin prezența documentației.

Notă: Propunerea financiară are caracter ferm și obligatoriu, din punctul de vedere al conținutului pe toată perioada de valabilitate și va fi exprimată în lei, fără TVA.

XI. CRITERII DE ATRIBUIRE

Criteriul de atribuire al contractului este “prețul cel mai scăzut”.

Valoarea estimată fără TVA: 266.748.50 lei

XII. RECEPȚIA SERVICIILOR SI PLATA CONTRACTULUI

Plata facturii serviciilor prestate și recepționate se va face în termen de 30 de zile de la dată înregistrării procesului-verbal de recepție la Registratură Primăriei Orașului Siret.

Autoritatea Contractantă are obligația de a efectua plata către Prestator pe baza facturii, însoțita de procesul verbal de recepție a serviciilor pentru care s-a emis factură.

În cazul în care sunteți interesați de contractul mai sus menționat așteptăm oferta dvs conținând următoarele documente:

- Documente de calificare
- Propunerea tehnică
- Formularul de oferta financiară

Documente de calificare solicitate:

- DECLARAȚIE privind neîncadrarea în prevederile art. 164 al Legii nr. 98/2016;
- DECLARAȚIE privind neîncadrarea în prevederile art. 165 din Legea nr. 98/2016;
- DECLARAȚIE privind neîncadrarea în prevederile art. 167 din Legea nr. 98/2016;
- DECLARAȚIE privind neîncadrarea în prevederile art. 59 - 60 al Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice (evitarea conflictului de interese).

Oferta se va depune la adresa de e-mail: primariasiret@siretromania.ro

Data limită pentru depunerea ofertei: 18.05.2023, ora 12:00.

Întocmit,



**Declarația privind aplicarea principiului
DNSH („Do no significant harm” - „A nu aduce prejudicii asupra mediului”)**

Acest model se va completa de către reprezentantul legal al solicitantului

Declar că fiecare componentă inclusă în cererea de finanțare respectă obligațiile prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH - „Do No Significant Harm”), prevăzute în Comunicarea Comisiei Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C 58/01).

În sensul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență, principiul DNSH trebuie interpretat în sensul articolului 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, prin crearea unui sistem de clasificare (sau „taxonomie”) pentru activitățile economice durabile din punctul de vedere al mediului. Respectivul articol definește noțiunea de „prejudiciere în mod semnificativ” pentru cele șase obiective de mediu vizate de Regulamentul privind taxonomia:

1. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ atenuarea schimbărilor climatice în cazul în care activitatea respectivă generează emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES);
2. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ adaptarea la schimbările climatice în cazul în care activitatea respectivă duce la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor (6);
3. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine;
4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului;
5. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ prevenirea și controlul poluării în cazul în care activitatea respectivă duce la o creștere semnificativă a emisiilor de poluanți în aer, apă sau sol;
6. Se consideră că o activitate economică prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

Solicitantul va justifica integrarea considerentelor DNSH și a măsurilor de atenuare care se impun a fi adoptate în vederea asigurării conformității atât în cadrul procedurilor de licitație și de achiziție, prin includerea în cerințele documentațiilor de achiziție/de proiectare din caietul de sarcini pentru realizarea proiectului tehnic, a măsurilor privind respectarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH), cât și în etapa de execuție a lucrărilor.

Solicitantul va justifica modul în care măsurile realizate în cadrul proiectelor sunt conforme cu articolul 17 („Prejudicierea în mod semnificativ a obiectivelor de mediu”) din Regulamentul privind taxonomia, prin completarea *Listei de verificare DNSH din prezentul document*.

1. Anexa E1 Lista de verificare DNSH Material rulant
2. Anexa E2 Lista de verificare DNSH _alte infrastructuri TIC
3. Anexa E3 Lista de verificare DNSH Puncte reîncărcare
4. Anexa E4 Lista de verificare DNSH Piste biciclete
5. Anexa E5 Lista de verificare DNSH Construirea de locuințe nZEB plus
6. Anexa E6 Lista de verificare DNSH Reabilitare clădiri publice
7. Anexa E7 Lista de verificare DNSH Documentații de amenajarea teritoriului

Lista de verificare a respectării principiilor DNSH pentru I.4. Elaborarea / actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajarea teritoriului și de urbanism și a planurilor de mobilitate urbană

	<i>Obiectiv de mediu evaluat conform principiului DNSH</i>	<i>Evaluare simplificată</i>	<i>Evaluare de fond</i>	<i>Justificarea respectării principiului DNSH pentru obiectivul de mediu relevant</i>
1	Atenuarea efectelor schimbărilor climatice	X		Investiția propusă vizează elaborarea /actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajarea teritoriului, de urbanism și a planurilor de mobilitate urbană durabilă, de tip PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ destinate localității SIRET
2	Adaptarea la efectele schimbărilor climatice	X		<p>Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.</p> <p>În elaborarea sau actualizarea în format GIS a planurilor de amenajare a teritoriului și a planurilor urbanistice generale vor fi promovate printre altele transportul durabil, infrastructura verde, albastră, soluții eficiente energetic și vor fi integrate aspectele privind necesitățile de adaptare sau nivelul de reziliență la riscurile fizice legate de climă în concordanță cu eforturile de adaptare la nivel local.</p> <p>Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.</p>
3	Protecția și utilizarea sustenabilă a resurselor de apă	X		Activitățile asociate acestei investiții nu vor avea impact asupra utilizării durabile și protejării resurselor de apă și a celor marine.
4	Economia circulară, prevenirea generării	X		Activitățile asociate acestei investiții nu vor avea efecte privind prevenirea generării deșeurilor și economia circulară.

	deșeurilor și reciclarea			
5	Prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului	X		Prin activitățile specifice investiției nu va exista impact direct sau indirect semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului.
6	Protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor	X		<p>Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.</p> <p>Documentațiile vor integra suprafețele cu regim special de protecție, zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).</p>

Adrian Popoiu Digitally signed
by Adrian
Popoiu
Date: 2022.05.16
08:25:31 +03'00'