



CAIET DE SARCINI
privind elaborarea documentației:
“PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
AL MUNICIPIULUI TÎRGU MUREȘ”

I. DATE GENERALE

1. Denumirea studiului:

PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
AL MUNICIPIULUI TÎRGU MUREȘ

2. Ordonator principal de credite: Municipiul Tîrgu Mureș

3. Autoritatea contractantă: Municipiul Tîrgu Mureș

II. SCOPUL CAIETULUI DE SARCINI

Prezentul caiet de sarcini este destinat organizării procedurii de achiziție pentru elaborarea studiului *“Planul de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Tîrgu Mureș”*. Lucrarea se încadrează la Codul CPV 71311200-3 – Servicii de consultanță în domeniul sistemelor de transport.

III. NECESITATE ȘI OPORTUNITATE

În 2011, Comisia Europeană a adoptat Carta Albă privind transporturile. Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020, care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile vizează reducerea dependenței de importurile de petrol și reducerea emisiilor de carbon în transport cu 60% până în 2050 la nivel european. Astfel, țintele principale de atins până în 2050 includ:

- dispariția progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviației; reducerea cu cel puțin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere;
- Toate acestea vor contribui la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să



dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbana.

Un pachet mai elaborat dedicat mobilității urbane a apărut la finalul anului 2013. Acesta cuprinde o Comunicare a Comisiei Europene (Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele), însoțită de o anexă care definește conceptul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și îl recomandă ca pe un instrument deosebit de important în îmbunătățirea accesibilității zonelor urbane și furnizarea de servicii de mobilitate și transport durabile către, prin și în zona urbană respectivă. Patru documente de lucru fac parte de asemenea din acest pachet, dedicate logisticii urbane, dezvoltării sistemelor ITS, siguranței și circulației rutiere în zonele urbane. Recunoscând importanța majoră a orașelor în atingerea obiectivelor strategice ale Uniunii Europene (găzduiesc peste 70% din populația UE și reprezintă aproximativ 85% din PIB-ul Uniunii), acest pachet marchează o intensificare a preocupărilor Comisiei Europene în problemele mobilității urbane.

La nivel național, Art. 43¹ art. 4 din *Legea 350/2001 privind Amenajarea Teritoriului și Urbanismul, cu modificările și completările ulterioare* introduce obligativitatea elaborării planului de mobilitate urbană pentru localitățile de rang 1 și 2, inițierea acestuia făcându-se de către Consiliul Județean sau orașul – centru polarizator.

Conform *Ghidului solicitantului POR 2014-2020: Condiții generale de implementare a dezvoltării durabile – Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile*, ”condiția de bază pentru finanțarea investițiilor legate de transportul public urban și de infrastructura aferentă, activități care sunt eligibile prin intermediul priorității 4.1 – planuri de mobilitate urbană durabilă din cadrul axei prioritare 4 *Sprijinirea dezvoltării urbane durabile* o constituie fundamentarea acestora în cadrul unor Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) dezvoltate la nivelul municipiilor reședință de județ.”

La nivel local, Municipiul Tîrgu Mureș a aderat la *Pactul Primarilor pentru reducerea emisiilor de CO₂* din cadrul Convenției Primarilor pentru Energii Regenerabile. Protrivut politicii UE în domeniul utilizării energiei pentru activități umane, instituirea Pactului Primarilor este considerată o prioritate în « Planul de acțiune al Uniunii Europene privind eficiența energetică », parte integrantă a pachetului « Energie pentru o lume în schimbare » prin care UE se angajează să reducă emisiile de bioxid de carbon cu 20% până în anul 2020, prin creșterea cu 20% a eficienței energetice și prin atingerea unui procent de 20% energie obținută din surse regenerabile în mixul energetic. Aderarea la Pactul Primarilor pentru reducerea emisiilor de CO₂ are efecte și asupra sistemelor de transport public și de marfă, necesitând reformarea acestora. În acest sens, Municipiul Tîrgu Mureș are o Strategie energetică a Municipiului Tîrgu Mureș pentru perioada 2012-2025 aprobată prin HCL nr. 59/29 martie 2012 și un *Plan de Acțiune pentru Energie Durabilă PAED – al Municipiului Tîrgu Mureș* pentru perioada 2013-2020 aprobat prin HCL nr. 156/20 decembrie 2012 care cuprind și propuneri privind infrastructura și serviciile de transport public.



Posibilități de finanțare

La nivel European s-au stabilit mecanisme de finanțare pentru implementarea planurilor de mobilitate urbană. Astfel, în perioada de programare 2014-2020, cel puțin 5% din sumele alocate la nivel național din Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR) pentru *Obiectivul de Investiții pentru creștere economică și locuri de muncă* sunt dedicate **dezvoltării urbane durabile** (art. 7 al Regulamentului FEDR). Statele membre pot implementa dezvoltarea urbană durabilă, fie prin intermediul Investițiilor Teritoriale Integrate (ITI), fie prin intermediul unui program operațional specific, dedicat sau al unei axe prioritare dedicate, dezvoltarea urbană durabilă fiind un concept care acoperă și domeniul mobilității urbane.

Prin **Axa prioritară 4 a POR 2014-2020, "Sprijinirea dezvoltării urbane durabile"** se pot face investiții în transportul urban: căi de rulare, piste de bicicliști, achiziția de mijloace de transport ecologice/ electrice etc. Axa 4 combină prioritățile de investiții aferente obiectivelor tematice (OT): I OT 4 - economii cu emisii scăzute de carbon; I OT 6 - protecția mediului și promovarea utilizării eficiente a resurselor; I OT 9 – promovarea incluziunii sociale și combaterea sărăciei și I OT 10 - investițiile în educație, competențe și învățare pe tot parcursul vieții.

Modul de alocare a finanțării: până la sfârșitul anului 2018, fondurile vor fi alocate în mod egal între municipiile reședință de județ, pe baza alocărilor regionale. Din anul 2019, sumele rămase disponibile în cadrul fiecărei priorități de investiție a axei prioritare 4 – dezvoltare urbană durabilă vor fi alocate printr-un apel competitiv de proiecte.

Finanțarea proiectelor de dezvoltare urbană se va face în baza unor Strategii Integrate de Dezvoltare Urbană și, specific pentru proiectele de mobilitate urbană (transport public etc.), pe baza unor Planuri de Mobilitate Urbană Durabilă elaborate de autoritățile publice locale.

Alte finanțări nerambursabile ale Uniunii Europene sunt:

Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) – Axa Prioritară 2 vizează dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient.

Programul Operațional Competitivitate (POC) – Axa 1 vizează Cercetare, dezvoltare tehnologică și inovare în sprijinul competitivității economice și dezvoltării afacerilor; Axa 2 – urmărește investiții în Tehnologi Informației și Comunicației (TIC) pentru o economie digitală competitivă

Programul Operațional Asistență Tehnică (POAT) vizează asigurarea unui proces de implementare eficientă și eficace a Fondurilor Europene Structurale și de Investiții în România.

În plus față de fondurile nerambursabile UE, investițiile în infrastructură și serviciile de transport pot fi finanțate din următoarele surse, fără a limita posibilitățile de finanțare la acestea:

- Finanțări nerambursabile furnizate de alte state
- Finanțări rambursabile instituționale
- Parteneriate Public-Privat



IV. CONSULTAREA PUBLICĂ

Elaboratorul va elabora un plan de consultare publică, care va cuprinde diferitele părți necesar a fi implicate, numărul de întâlniri propuse, tipul atelierelor de lucru propuse și un calendar. Acest plan va fi supus consultării Grupului de Coordonare.

Grupul de Coordonare, conform recomandărilor Ghidului PMUD Japsers, va oferi asistență echipei tehnice. Grupul de coordonare va cuprinde reprezentanți ai beneficiarului planului, inclusiv Autoritatea Contractantă, Autoritatea de planificare și operatorii majori de transport.

Metodele de informare și consultare pot fi:

- ▲ Afișare pe pagina de internet a beneficiarului și publicații în presă
- ▲ Întâlniri publice
- ▲ Ateliere de lucru;
- ▲ Posibilitatea de a transmite observații, opinii prin poștă sau poșta electronică

Indiferent de dimensiunea zonei de studiu, consultarea părților interesate este în general recomandată în etapele cheie ale planului, după cum urmează:

- ▲ consultare largă pentru a informa despre *Definirea problemei și obiective*;
- ▲ consultări concentrate în timpul elaborării, după *definirea propunerilor și măsurilor concrete* ;
- ▲ consultare largă la finalizarea unui *proiect de Plan de mobilitate urbană durabilă*.

Elaboratorul va furniza, în cursul și după sfârșitul misiunii, toate informațiile, datele și materialele necesare în scop de comunicare și de consultare publică și le prezenta /susține în cadrul întâlnirilor.

Elaboratorul va întocmi minutele în care sunt consemnate concluziile rezultate din întâlnirile publice, atelierelor de lucru organizate.

Elaboratorul are obligația să analizeze, să modifice și să completeze documentația cu condiții rezultate din concluziile consultării publice, după caz. Beneficiarul va avea responsabilitatea de a organiza evenimentele de comunicare și consultare public.

În toate etapele de elaborare a planului vor fi consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și operatori economici din teritoriul studiat care au potențial major de atragere și generare a traficului.

V. ECHIPA DE EXPERTI

Echipa elaboratoare va cuprinde experții necesari întocmirii lucrării în conformitate cu solicitările din caietul de sarcini.

VI. DURATA DE EXECUȚIE ȘI ETAPELE DE PREDARE

Termenul de execuție a lucrării nu va fi mai mare de 90 de zile calendaristice.

Termenul de predare de 90 de zile calendaristice se consideră de la data semnării contractului.



Lucrarea va fi elaborată în 3 etape:

ETAPA 1 – etapa de execuție a lucrării în forma solicitată prin elementele de temă pentru elaborarea studiului, în baza căreia se va definitiva consultarea publică; va cuprinde componenta de nivel strategic, componenta de nivel operațional și componenta de nivel operațional, conform Legii 233/2016

Termen : 60 zile calendaristice de la data semnării contractului

Documentația solicitată pentru etapa 1 se va întocmi și preda către autoritatea contractantă în 1 (un) exemplar original, în format tipărit, redactat în limba română, precum și pe suport magnetic.

ETAPA 2 – consultare publică – 20 de zile calendaristice

ETAPA 3 - etapa de finalizare a documentației în forma completă solicitată prin elementele de temă pentru elaborarea studiului, în care au fost introduse condițiile rezultate din concluziile consultării publice.

Termen : 10 zile calendaristice de la data finalizării etapei de consultare publică.

VII. ALTE OBLIGAȚII ALE ELABORATORULUI ȘI MODUL DE RELAȚIONARE CU BENEFICIARUL

Planul de mobilitate va fi aprobat de Comisia pentru Circulație a Municipiului Tîrgu Mureș, cu avizul Administrației Domeniului Public.

Culegerea de date se va realiza în conformitate cu prevederile *Normelor metodologice de aplicare a Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism și cu Ghidul orientativ pentru Autoritățile Contractante din România (Ghidul Jaspers)*

Pe tot parcursul lucrării se va asigura conlucrarea între beneficiar și proiectant, prin intermediul Grupului de Coordonare. Echipa tehnică va raporta Grupului de Coordonare.

- Documentația se va preda în formatul prevăzut de *Normele metodologice de aplicare a Legii nr.350/2001*
- Elaboratorul va utiliza propriile echipamente necesare pentru elaborarea planului, va asigura softurile necesare
- Elaboratorul își va asigura serviciile necesare privind transportul, cazarea, comunicarea, materialele necesare pentru pregătirea documentației
- Toate documentele vor fi proprietatea Beneficiarului după aprobarea planului. Elaboratorul nu va publica, utiliza sau oferi unei terțe persoane niciun document fără acordul scris al Beneficiarului
- Întreținerea și operarea modelului de transport (softul) va fi responsabilitatea Beneficiarului după aprobarea Planului.

Documentația finală se va întocmi și preda către autoritatea contractantă în 7 (șapte) exemplare originale tipărite, redactate în limba română, precum și pe suport magnetic (CD), atât în format editabil cât și pdf. Rezultatele simulărilor cu ajutorul modelului de transport urban va fi elaborat și în format GIS.

Întocmirea documentațiilor necesare obținerii avizelor și/sau acordurilor, necesare se vor elabora prin grija elaboratorului, inclusiv obținerea acestora. Beneficiarul lucrării va achita



contravaloarea avizelor/autorizațiilor necesare, însă acestea vor fi obținute de către prestator în numele beneficiarului.

VIII. DATE PRIVIND ZONA DE STUDIU, SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI PRINCIPALELE OBIECTIVE

Zona de studiu: teritoriul municipiului Tîrgu Mureș și zona sa de influență care cuprinde Zona Metropolitană Tîrgu Mureș și alte areale din vecinătatea municipiului care generează fluxuri semnificative de circulație către și dinspre oraș, cum ar fi axa Aeroportul Transilvania – Tîrgu Mureș - Reghin. Aceste areale vor fi identificate de către elaborator și discutate cu Grupul de Coordonare.

Grupul de Coordonare, conform recomandărilor Ghidului PMUD Japsers, va oferi asistență echipei tehnice. Grupul de coordonare va cuprinde reprezentanți ai beneficiarului planului, inclusiv Autoritatea Contractantă, Autoritatea de planificare și operatorii majori de transport.

Municipiul Tîrgu Mureș este reședința de județ a județului Mureș și polarizează din punct de vedere economic și social o rețea formată din alte 3 municipii (Sighișoara, Reghin și Tîrnăveni), 7 orașe și 487 de sate. Municipiul Tîrgu Mureș reprezintă un pol de atracție pentru forța de munca județeană întrucât, conform datelor statistice din 2008, asigură 50% din totalul locurilor de munca (63% împreună cu zona periurbana). Poziția predominantă a municipiului Tîrgu Mureș în plan județean este potențată și de rolul său de centru coordonator al întregului sistem de așezări, întrucât aici se concentrează cele mai importante instituții ale administrației centrale și locale. Însă relația municipiului cu zona sa de influență este mai complexă de atât, fiind intensificată de atracția exercitată de prezența unor mari unități comerciale și de alte unități de servicii: de educație, inclusiv universități de prestigiu, servicii medicale, culturale, financiar-bancare, servicii de agrement și sport, justiție, servicii de transport etc.

Influența în teritoriu a Tîrgu Mureșului s-a difuzat preferențial în lungul a două axe de dezvoltare economică care se intersectează în centrul orașului: pe direcția Nord-Est – Sud-Vest pe cursul Mureșului (localitățile Ungheni, Ernei, Sîngiorgiu de Mureș, Cristești și Sînpaul) și pe direcția Sud-Est – Nord-Vest (localitățile Ceuașu de Cîmpie, Corunca și Acățari).

Prima dintre aceste axe s-a dezvoltat mai puternic, ca o aglomerație sub forma unui culoar urban, creșterea fiind favorizată de coridorul Mureșului. De-a lungul acestei axe există două căi de comunicație, rutieră și feroviară. Calea rutieră este suprasolicitată, generând efecte negative asupra mediului și siguranței transportului, în timp ce potențialul căii feroviare este insuficient exploatat.

Dintre atuurile majore ale municipiului Tîrgu Mureș, care totodată reprezintă și elemente generatoare de trafic, amintim: Aeroportul Transilvania la aproximativ 15 km de centrul orașului care face legătura cu Europa, existența unei tradiții medicale puternice care atrage pacienți și studenți din celelalte județe ale țării (Spitalul Clinic Județean de Urgență Tg. Mureș, Institutul de Boli Cardiovasculare și Transplant Tîrgu Mureș și alte unități medicale publice și private de prestigiu, Universitatea de Medicină și Farmacie Tîrgu Mureș, SMURD care a fost inițial implementat ca program pilot la Tîrgu Mureș). Conducerea aeroportului intenționează dezvoltarea potențialului acestuia prin proiecte ca: Airport Business Centre, Zonă Cargo, Platformă multimodală, Extindere pistă, cale și platformă de parcare aeronave la



categoria maximă cerută de capacitatea aeronavelor ce vor opera pe Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș.

Orașul se află în prezent într-un proces de trecere de la o economie bazată în mare parte pe activități din sectorul secundar la o economie bazată pe servicii. Cu toate acestea, anumite subramuri ale industriei chimice au înregistrat creșteri economice, conform Studiului de Fundamentare privind dezvoltarea economica aferent PUG actualizat. Este vorba de industria produselor farmaceutice care deținea la un moment dat 15,8% din cifra de afaceri a producătorilor din industria municipiului. În industria chimică și din întregul sector industrial, cea mai mare întreprindere este SC Azomures SA – lider pe piața de îngrășăminte din România.

În privința evoluției intravilanului, acesta a crescut de la 3210 ha în 2002 la cca. 3268 ha în prezent.

Zonificare funcțională

Municipiul Tîrgu Mureș, fiind un oraș cu puternică tradiție industrială, deține în prezent o suprafață semnificativă dedicată funcției industriale, zona fiind parțial dezafectată. Cea mai mare parte din această zonă se concentrează în SV-ul orașului, de o parte și de alta a căii ferate și a străzii Gh. Doja (ieșirea spre Cluj- Napoca) care se prelungește cu DN15- E60. Zona este deservită de Gara Tg. Mureș Sud.

Cea mai mare parte a serviciilor medicale împreună cu locațiile Universității de Medicină și Farmacie Tîrgu Mureș se concentrează în NE-ul orașului, întinzându-se parțial și în zona centrală. În această zonă se află Spitalul Clinic Județean de Urgență Tîrgu Mureș, Spitalul Clinic Județean Mureș și Institutul de Urgență pentru Boli Cardiovasculare și Transplant Mureș, accesibile din alte zone ale municipiului prin centrul orașului. Dat fiind faptul ca trama stradală a centrului datează din perioada veche, transportul în această arie este dificil.

Centrul Municipiului Tîrgu Mureș, suprapus în mare parte peste centrul istoric al orașului, cumulează, într-o concentrație mare, următoarele tipuri de funcțiuni: administrație (unități de interes județean și regional), ordine publică, justiție, poștă și telecomunicații, bănci, cultură (muzee, teatre, biblioteci) și un bogat patrimoniu cultural, educație (universități, licee, școli gimnaziale, grădinițe), turism, sport și agrement, locuire, servicii și comerț, unități de alimentație publică, învățământ, sănătate. Totodată piața centrală (P-ța Trandafirilor) și Cetatea Medievală sunt adesea gazda unor diverse manifestări culturale sau târguri. Această concentrație de funcțiuni generează un trafic intens.

Cele mai mari zone comerciale ale orașului (care concentrează hiper magazine ca Auchan, Merlin Leroy, Dedeman, Selgross etc.) sunt situate în zonele de ieșire din oraș (ieșirea spre Cluj, spre Sighișoara și spre Reghin), fie pe teritoriul municipiului, fie pe teritoriul comunelor învecinate. De curand s-a dezvoltat un amplu centru comercial mai aproape de zona centrală, în vecinătatea Gării Centrale. Dat fiind faptul ca Municipiul Tîrgu Mureș nu beneficiază de centuri ocolitoare (cu excepția Căii Sighișorei care joacă rol de centură pe latura de sud a orașului), rezultă că, pentru a ajunge la centrul comercial dorit, este necesară traversarea orașului prin centru.

Față de centrul orașului, cele două gări ale orașului (Gara Tg. Mureș Gara Centrală și Gara Tg. Mureș Nord) se poziționează la limitele zonei centrale, aspect avantajos în perspectiva utilizării căii ferate pentru un tren metropolitan.

Orașul dispune de mai multe autogări, dintre care cele mai importante sunt: Autogara Transport Local Siletina și Autogara Voiajor, ambele amplasate în partea de SV a orașului (se pot vizualiza pe harta Tîrgu Mureș de pe site-ul tirgumures.ro)



Direcțiile prioritare de parcurgere a orașului se pot vedea în planșa „Diagrama traficului de penetrație - 2010” din Studiul de Circulație PUG etapa I. Acestea sunt: direcția Cluj- Reghin, Cluj- Sighișoara, Sighișoara – Reghin.

În privința pistelor de biciclete, există două inițiative ale primăriei. Una privește înființarea de trasee majore la nivelul întregului oraș, iar alta reunește posibile trasee ale studenților, legând zonele căminelor, locațiile de predare cursuri, spitale și clinici unde aceștia fac practică. Ambele proiecte necesită fundamentare din punct de vedere al disponibilității efective a spațiului în vederea realizării lor. (A se vedea planșa nr. 10 „Piste de biciclete” din Studiul de Circulație PUG etapa I.)

În privința politicii pentru parcări, intenția Municipiului Tîrgu Mureș - materializată parțial prin mai multe studii - este de a reduce numărul parcărilor la bordură și de a realiza parcări supraetajate subterane și supraterrane, cu avantajul eliberării unor coridoare pentru circulații alternative și al creșterii vizibilității ansamblurilor urbane cu valoarea architectural - istorică existente în zonă.

Obiectivele principale ale planului:

La stabilirea principalelor obiective ale planului se va ține cont de obiectivele stabilite în *Normelor metodologice de aplicare a Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism*, precum și cele din Ghidul Jaspers, disponibil pe site-ul www.inforegio.ro.

A. DOMENII DE UTILIZARE:

- Fundamentarea deciziilor consiliului local al Municipiului Tîrgu Mureș și eventual ale celor din zona sa învecinată în ceea ce privește organizarea circulației, a transportului public de persoane și a unor aspecte legate de transportul de marfă
- Fundamentarea studiilor și proiectelor ulterioare de organizare a circulației, a transportului public de persoane și a unor aspecte legate de transportul de marfă
- Fundamentarea deciziilor de reorganizare a transportului public pentru operatorii de transport din zonă

B. EFECTE SOCIALE ȘI ECONOMICE SCONTATE:

Planul de mobilitate urbană va lua în considerare asigurarea accesului la transport public a tuturor categoriilor sociale, inclusiv a celor vulnerabile (bătrâni, elevi și studenți, persoane cu dizabilități, mame cu copii mici, persoane cu venituri mici, etc.) .

Implementarea prevederilor planului de mobilitate urbană va rezulta în creșterea atractivității orașului și zonei învecinate.

C. CONȚINUTUL, ETAPELE ȘI TERMENELE DE REALIZARE A LUCRĂRII



Conținutul lucrării va fi în conformitate cu prevederile *Normelor metodologice de aplicare a Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism*, precum și cu cele ale *Ghidului orientativ pentru Autoritățile Contractante din România (după Ghidul Jaspers)*. De asemenea, planul se va acorda și cu *Documentul cadrul de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile*.

CERINȚE SPECIFICE

1. Definirea zonei de studiu

Zona de studiu va fi teritoriul municipiului Tîrgu Mureș și zona sa de influență care cuprinde Zona Metropolitană Tîrgu Mureș și alte areale din vecinătatea municipiului care generează fluxuri semnificative de circulație către și dinspre oraș, cum ar fi axa Aeroportul Transilvania – Tîrgu Mureș - Reghin. Aceste areale voi fi identificate de către elaborator și discutate cu Grupul de Coordonare.

2. Identificarea grupurilor țintă

Elaboratorul va propune lista persoanelor/ entităților consultate și a planului de informare/consultare care va fi discutată în Grupul de Coordonare.

Lista va include următoarele entități:

- Autorități locale
- Operatori publici și privați de transport
- ONG-uri relevante
- Alți actori afectați direct sau indirect

3. Analiza studiilor și planurilor existente

Elaboratorul va trece în revistă studiile existente, incluzând orice documentație cu impact asupra mobilității și transportului.

Situația existentă va fi evaluată prin consultare cu actorii implicați și va include:

Analiza generală

- Analiza studiilor strategiilor, planurilor existente – propuneri și progres înregistrat în domeniul mobilității
- Prognoza populației și a ocupării forței de muncă pe zone, până în 2030
- Alte date demografice și socio-economice (ex. număr locuințe, nr. autovehicule, PIB, date despre transportul de mărfuri)
- Analiza propunerilor de extindere intravilan, creșterea densității – conform Reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului

Pentru partea de propuneri se vor lua în considerare studiile, strategiile, proiectele existente, astfel:



- analizarea celor două studii de bază ale Municipiului Tîrgu Mureș privind transportul în comun, respectiv „*Studiul de oportunitate privind investiții în sisteme de transport public de mare capacitate în Tîrgu Mureș*” și „*Studiul de oportunitate a delegării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Tîrgu Mureș*”, selectând și integrând propunerile acestora în planul de mobilitate urbană, în funcție de cât de eficiente sunt considerate acestea pentru scopul planului.
- Analizarea și preluarea propunerilor din Studiul privind piste de biciclete, în măsura în care elaboratorul le consideră relevante pentru Plan
- Analizarea celorlalte studii, strategii, proiecte existente la nivelul municipiului Tîrgu Mureș și preluarea propunerilor acestora, în măsura în care elaboratorul le consideră relevante pentru Plan
- Analiza modului în care dezvoltarea economică, socială și spațială condiționează nevoile de mobilitate a persoanelor și bunurilor în rețeaua rutieră

Analiza cadrului instituțional

- Analiza fundamentului instituțional și legal existent: entități implicate în planificarea de urbanism; entități implicate în construcția și întreținerea infrastructurii de transport, finanțarea acestor activități; entități implicate în organizarea transportului public, autorități de transport, proceduri de contractare/ obținere licență transport; infrastructura de transport public și proprietatea asupra parcului de mașini; responsabili privind politica de transport, planificarea rețelei și a activității de transport public, responsabili cu stabilirea taxelor, cu vânzarea билетelor, cu colectarea taxelor; sistem de finanțare a investițiilor și activității de transport public, incluzând compensările oferite de Municipiu pentru acest serviciu public
- Recomandări asupra cadrului instituțional, incluzând orice posibile schimbări legale necesare pentru implementarea unei strategii eficiente de mobilitate. Acestea ar putea include un nou serviciu/departament care să coordoneze studiile și investițiile majore în infrastructura de transport, organizarea rețelei de transport public, definirea obligațiilor serviciilor publice și contractarea de servicii de transport public.

Infrastructura de transport

Analiza rețelei de străzi: indicatori și indici specifici, stare, proiecte de dezvoltare (proiecte de infrastructură rutieră nou prevăzute a se construi înainte de 2030), propuneri făcute asupra desfășurării traficului și rezolvării problemelor de parcare. Analiza situației căilor ferate care traversează municipiul – amplasament față de zone importante din oraș, oportunități de utilizare pentru transport urban, suburban, regional.



Serviciile de transport

- Evaluarea organizării zonelor de circulație pietonală și a zonelor de agrement în privința calității și cantității serviciilor oferite;
- Evaluarea nevoii actuale și viitoare de spații de staționare și a ofertei existente
- Evaluarea organizării transportului public (incluzând serviciile de taxi) în privința calității și cantității serviciilor oferite, inclusiv evaluarea rolului operatorilor publici și privați; analizarea existenței sau nu a unui nivel adecvat de competiție între operatori;
- Evaluarea calității și a numărului de stații de transport (acoperite sau platforme, măsura în care oferă sau nu protecție în fața arșiței și precipitațiilor, sisteme de informare și taxare, existența sau nu a unor locuri de ședere), modalități de finanțare pentru implementarea, instalarea și mentenanța a unor sisteme de informare/taxare;
- Evaluarea calității și cantității infrastructurii de transport în spații publice (străzi, trotuare, piețe, zone pietonale, poduri, pasarele sub/supraterane, loturi de parcare, etc.), incluzând existența utilităților publice pentru transport public (iluminare, amenajări pentru scurgerea apelor și elemente de protecție față de furtuni, conexiune la internet)
- Evaluarea operatorilor de transport public (pe cale ferată și rutieră): infrastructură, depouri/ garaje, parc de mașini / parc de material rulant CF, activitate (rute, frecvență), trafic (călători, călători-km), situația financiară și management, costuri de operare (per vehicul-km, per călător-km), cheltuieli de capital, taxare, venituri din vanzarea biletelor de transport (venituri cu și fără compensare), sustenabilitate financiară, dinamica resurselor dinamice, frecvența incidentelor/ accidentelor, evaluarea accesibilității pentru persoane cu dizabilități, bicicliști, eficiență energetică, creșterea siguranței;
- Evaluarea operatorilor privați (autobuze) și companii de taxi: parc de mașini (număr, tip, vârstă, stare, nivel de confort), costuri per km, locația stațiilor
- Evaluarea centrelor de închiriere biciclete, dacă există: număr centre de închiriere, număr biciclete, număr utilizatori, tarife (dacă există), rute frecvență, nivel de siguranță și număr accidente, lungimea și starea traseelor, propuneri de extinderi venite din comunitate, etc.
- Estimarea tendințelor în nivelul motorizării în zona urbană și în zona de influență (corelarea cu tendința în cumpărarea mașinilor și evoluția mobilității din 1990 până în 2030 –estimarea creșterii) pe baza proiecțiilor PIB și a altor factori socio-economici și de comportament;
- Evaluarea cerințelor de transport pe zone specifice (comerciale, industriale, educație, locuire, zone de agrement)



Tranzit

- Calcularea ratelor de saturație în perioadele de vârf la interecții problematice și / sau măsurarea vitezei vehiculelor
- Evaluarea instituțională și juridică a resurselor implicate în managementul traficului și transportului public în oraș, finanțarea transportului public și fezabilitatea creării unei Autorități pentru Organizarea Transportului în Oraș.

Planul va conține un model de transport și prioritizarea măsurilor.

Modelul urban de transport

Planul de mobilitate va avea la bază un Model de Transport Urban (pe suport GIS) care va folosi o platformă software. Modelul de Transport va fi baza pentru evaluarea atât a proiectelor individuale propuse, cât și a întregului plan de mobilitate.

Modelul de Transport urban va avea următoarele caracteristici:

- Va fi un model multimodal de macrosimulare în patru etape, calibrat și validat în conformitate cu standardele internaționale acceptate. Metoda de modelare și soft-ul utilizate trebuie să faciliteze, de asemenea, și posibilitatea de microsimulare – de exemplu pentru evaluarea eficienței sistemelor de străzi cu sens unic, intersecțiilor sau a interacțiunii dintre diferite moduri de transport;
- Va utiliza un soft de modelare a traficului la standarde internaționale (pachetul soft trebuie să permită modelare multimodală și intermodală, o integrare deplină cu pachetele de microsimulare pentru a permite o analiză mai detaliată, interfață GIS și orice altă caracteristică care va fi cerută pentru realizarea unui model de transport urban; alegerea softului va fi agreată de beneficiar la momentul demarării proiectului);
- Va acoperi următoarele modalități de a călători: pietonal (pietonii și bicicliștii separat, zone pietonale și trasee pentru biciclete), transport rutier (să poată fi produse matrici separate pentru mașini mici, trafic greu, transport public de persoane), transport pe șine (pentru transport ușor – gen tramvai, tren ușor și pentru transport pe cale ferată);
- Elaboratorul va elabora un model de matrice pentru orele de vârf și o matrice pentru 24 de ore
- va prezenta modele de călătorie pentru anul de bază 2016 și anii 2023, 2030

Modelul va fi acceptat de beneficiar.

4. Dezvoltarea mai multor variante de plan pe baza concluziilor de la punctul anterior

În baza analizei și a modelului de transport propus, elaboratorul va îndeplini următoarele sarcini:

- Va identifica și prioritiza problemele de trafic pentru toate modurile de transport



- Va identifica soluții posibile pentru aceste probleme (proiecte/intervenții) și va estima costul lor. Oricâte ori este fezabil, se vor propune investiții în infrastructură cu cost redus (de exemplu, pentru a reduce congestionarea traficului, în special pentru traficul greu, se vor deschide noi porțiuni scurte de drum în loc de crearea unui itinerariu nou continuu prin oraș).
- Va evalua fiecare proiect/ intervenție care se implementează în prezent în oraș, precum și pe cele propuse în cadrul modelului de transport creat. Metodologia de evaluare va include: transport modeling și analiză multi-criterială. Prioritizarea proiectelor/ intervențiilor (bazată pe o analiza multi-criterială) va fi structurată în concordanță cu setul de obiective, fiind agreată de beneficiar.
- În baza celor menționate mai sus va prezenta o lista de proiecte/ intervenții prioritare până în anii 2020, 2023, 2030, incluzând un Plan de Acțiune și măsurile aferente.

În baza listei de priorități și a altor factori relevanți (politică, constrângeri, mediu, etc.) elaboratorul va îndeplini următoarele:

- Va dezvolta **minim trei variante de Plan**, având la bază strategii distincte, și va evalua plusurile și minusurile acestora. Respectivele alternative vor include propuneri de restructurare a rețelelor și a managementului general al traficului pentru transportul public, rețele de trasee pietonale și pentru biciclete, car sharing, scheme car club. Rețelele de trasee pietonale și pentru biciclete vor fi corelate cu diversele zone funcționale din oraș.
- Va lua în considerare alternative la autovehiculele tradiționale diesel, cum ar fi troleibuze, tramvaie, autobuze pe baza de bio-combustibil, autobuze electrice etc.;
- Va analiza impactul asupra mediului a propunerilor de infrastructură alternativă și a planului de trafic (Evaluarea Strategică de Mediu). Conținutul unei astfel de evaluări este descris în Anexa I a Directivei Parlamentului și Consiliului European 2001/42/EC din 27 Iunie 2001. Variantele intermediare ale documentelor vor fi puse la dispoziția autorităților competente și publicului în timp util pentru a-și exprima părerea înainte de adoptarea acestora.
- Va prezenta fiecare din aceste alternative Grupului de Coordonare în vederea selectării variantei preferate, împreună cu recomandări pentru varianta apreciată de elaborator.

5. Dezvoltarea variantei de plan selectat

Planul va acoperi domeniile: infrastructură, acțiuni, măsuri de reglementare și politici. În acest scop elaboratorul va îndeplini următoarele:

- Va dezvolta varianta de plan selectată, incluzând o ierarhizare a străzilor, sisteme de străzi unice, trasee pentru trafic greu, zone de circulație destinate exclusiv pentru transport public, pietoni și bicicliști, regenerare stradală, rearanjarea intersecțiilor, echipament luminos de semnalizare nou sau modificat, implementarea controlului de trafic incluzând priorități pentru transportul public în cadrul semafoarelor, reglementări privind parcările la bordură, sugestii privind



diferite Sisteme de Management al Traficului (TMS), precum și componente ITS (Sisteme de Transport Inteligent). O atenție sporită se va acorda zonelor de atracție pietonală cum ar fi zona universitară, a unităților medicale sau de intensă activitate comercială, zona cu aglomerare de unități administrative, zone de agrement. Planul va lua în considerare și mobilitatea școlărilor și studenților, propunând servicii dedicate acestora; planul va include, de asemenea, propuneri pentru facilitarea mobilității pentru femei, persoane în vârstă sau cu dizabilități.

- Va identifica necesitatea de înlocuire a materialului rulant;
- Va face propuneri pentru investiții . TMS și ITS în vederea maximizării capacității rețelei și managerierea în timp real a informației – PIS (Sisteme de Informare a pasagerilor în vehicule și stații), ticheting electronic, bilete integrate între diferite moduri de transport și alte servicii
- Dezvoltarea Strategiei pentru Relații Publice, Informare și Comunicare
- Pregătirea Raportului pentru analiza de mediu a Planului (SEA)

6. Elaborarea Planului – un proces integrator și participativ

Planul va include:

a) Organizare instituțională

- Descrierea structurii instituționale propuse, investigarea oportunității unei Autorități de Transport la nivelul zonei funcționale sau întărirea capacității Orașului în privința planificării transportului și supravegherea operatorilor de transport
- Definierea rolului, statutului legal și relației contractual între actorii cheie
- Identificarea constrângerilor impuse de cadrul juridic și instituțional actual, atât pentru mobilitatea generală cât și pentru transportul public și propunerea de soluții sau modificări la acesta

b) Sistemul de transport public

- Propuneri de modificare și extindere a rețelei de transport public
- Achiziții de material rulant
- Estimarea și programarea costurilor de investiții pentru a atinge nivelul dorit în oferirea de servicii de transport public
- Estimarea costurilor de investiții și de operare pentru diverse activități asociate cu restructurarea rețelei de transport public și achiziția de material rulant
- Recomandări privind utilizarea spațiilor din vehiculele de transport și stații pentru publicitate, incluzând posibilitatea ca stațiile să fie asigurate și întreținute de companii independente contra unor venituri obținute din publicitate
- Recomandări privind marketingul și strategia de comunicare prin care să se promoveze utilizarea transportului public și creșterea bunei imagini în rândul populației
- se vor oferi soluții de îmbunătățire a eficienței și eficacității costurilor în privința serviciului de transport public de persoane, incluzând surse de finanțare pentru această



activitate. Această măsură se referă atât la operatorii de transport publici, cât și cei privați.

- Se vor face propuneri de conectare eficientă a zonelor importante ale orașului, cum ar fi zona central –administrativă, zona cu servicii medicale, zonele de agrement, zona universitară, etc.
- Se vor propune stații intermodale care să asigure schimbul eficient al mijloacelor de transport în comun, luându-se în considerare și propunerea de parcuri în apropiere pentru biciclete și pentru mașini mici
- Accesibilitatea la serviciile de transport public va crește în așa fel încât distanța maximă de mers până la o stație de transport public se va încadra în izocronde de maxim 10-15 minute, incluzând sistemul de informare pentru călători amplasat atât în stații cât și în mijloacele de transport public
- Se vor identifica direcțiile majore de circulație în interiorul orașului, zonei metropolitane și zonei de influență și se vor prioritiza intensitățile de circulație a transportului public în funcție de acestea și de orele de trafic intens.
- Traficul se va planifica pe principii de calmare a traficului și de înlocuire a infrastructurii de circulație existentă cu o infrastructură diferențiată pe tipuri de transport;
- Se va lua în considerare valorificarea căii ferate pentru servicii de transport persoane la nivel urban, suburban și regional

c) Rețele pietonale și pentru biciclete

- O dezvoltare coerentă a zonelor pietonale. Aceasta va fi înglobată într-o perspectivă mai largă de promovare a patrimoniului cultural și istoric și îmbunătățirea calității vieții în mediul urban
- Restructurarea / dezvoltarea de rute pietonale (în măsura în care este posibil, protejate de traficul de mașini și de parcuri)
- Dezvoltarea unei rețele coerente și neprimejdioase de piste de biciclete în concordanță cu bunele practici internaționale
- Identificarea punctelor nodale importante unde se poate face schimbul între diferite moduri de transport – de exemplu facilități Bike & Ride
- Estimarea investițiilor și costurilor de întreținere pentru diverse activități asociate cu restructurarea rețelelor de trasee pietonale și piste de biciclete
- Se vor dezvolta rețele de trasee pietonale și pentru biciclete la nivelul întregului oraș, precum și conectarea orașului prin piste de biciclete cu zona metropolitană; o atenție sporită se va acorda rutelor către școli, zonelor de agrement, zonei central-istorice și administrative, etc.

d) Sistemul de străzi

- Îmbunătățiri în infrastructura de iluminat public ce pot contribui la ameliorarea traficului în zonă, în special prin îndepărtarea unor puncte negre ale traficului de mașini și transport public



- Descrierea detaliată a TMS propus (hardware, software – comparație între sisteme TMS majore existente în Europa) și estimarea costurilor
- Se va face propuneri de eliminare a traficului greu din interiorul orașului
- Se vor face propuneri privind eliminarea parțială sau totală a parcărilor pe străzile din zona centrală și pe arterele intens circulate din restul orașului; corelarea noilor zone de parcare cu stațiile intermodale propuse
- Se vor stabili politici comprehensive de parcare pe stadii de implementare, incluzând reglementări privind parcare în termeni de facilități, taxe, etc. ; se vor promova sistemele Park&Ride pentru a facilita transferul de la transportul privat la cel public și se vor identifica posibilele amplasamente pentru acestea
- Se va analiza necesitatea realizării unui sistem de management al traficului pentru fluidizarea traficului, precum și dezvoltarea de mijloace de alarmare/ alertare de urgență la apariția poleiului și se vor face propuneri în conformitate cu rezultatul analizei

e) Analiza rolurilor sectoarelor public și privat în asigurarea serviciului

- Se va face o analiză asupra diverselor entități din cadrul celor două sectoare, cum ar fi operatorii sau cei care asigură diverse servicii care pot juca un rol în transportul public. Aceasta trebuie să includă o evaluare a implicării și evaluarea problemelor și soluțiilor potențiale ale sectorului privat în: activități de transport public urban, sisteme de management a parcărilor, sisteme de ticheting integrat, managementul traficului și iluminare stradală, reabilitarea străzilor și întreținerea lor să fie îndeplinită prin contracte performante, comercializarea prin contractare a terminalelor de autobuze deținute de operator public și subcontractarea serviciilor de curățenie și siguranța parcului de mașini deținute de un operator public

Alte componente ale planului:

- Serviciul de transport public - Propunere pentru o mai bună interconectare a orașului cu Aeroportul Transilvania; aceasta va cuprinde specificări privind tipul de vehicule utilizate, frecvență și identificarea zonei unde se va amplasa stația principală în interiorul orașului
- Serviciul de transport public - o mai bună conectare în interiorul zonei centrale (între stațiile din P-ța Bulgarilor – P-ța Trandafirilor – P-ța Teatrului – P-ța Victoriei)
- Specificarea cerințelor pentru depouri, stații de interschimb, a stațiilor, incluzând protecția față de intemperii (arșiță, precipitații) și afișajul electronic, și evaluarea costurilor lor

7. **Traficul rutier și siguranța publică**

Elaboratorul se va asigura ca planul încorporează toate măsurile de siguranță rutieră în conformitate cu standardele de bună practică.

Componenta de trafic rutier va fi evaluată de verificatori cu competență în domeniu și orice modificare adusă de aceștia va fi inclusă în proiect.



- Toate componentele planului (sistemul de transport, designul străzilor, zonele pietonale, rutele de transport și de biciclete, etc.) se vor acorda cu principiile Directivei Eu Road Safety Directive (RSA), standard ISO 39001:2012 Road traffic safety (RTS) management systems, legislația națională și alte standarde și practici internaționale recunoscute.

Elaboratorul va evalua capacitatea administrației publice locale de a asigura integrarea adecvată a principiilor de siguranță în trafic și a cerințelor planului în acest sens.

8. Evaluarea strategică de mediu (SEA)

În cazul în care este necesară evaluarea strategică de mediu, elaboratorul:

- Va asista beneficiarul în timpul etapelor procedurale ale SEA
- Va pregăti documentația inițială
- Va pregăti Raportul de Mediu în care va fi solicitat de autoritatea de mediu
- Va participa la întâlnirile grupului de lucru și va pregăti documentele necesare la aceste întâlniri
- Va analiza observațiile grupului de lucru și le va include, după caz, în Raportul de Mediu
- Va asista beneficiarul în cadrul dezbaterii publice și va pregăti documentația necesară, va analiza observațiile și le va introduce, după caz, în Raportul de mediu

9. Finanțarea planului

Se va evalua costul implementării planului și se va întocmi un program multianual de plăți care va conține și surse de finanțare, pe etape, capitole și activități. În acest sens elaboratorul va investiga resursele prezente și viitoare disponibile la nivel guvernamental și municipal pentru investiția în sectorul transporturilor. Va analiza, de asemenea, sursele externe de finanțare.

Elaboratorul va evalua solvența Orașului pentru a testa abilitatea acestuia de a cofinanța parte din cheltuielile de capital sau obține împrumuturi.

Se va realiza o analiză cost-beneficiu pentru propunerile planului.

10. Strategie de marketing

Elaboratorul va propune politici de informare și promovare a soluțiilor de mobilitate propuse de Plan la nivelul municipiului și zonei sale de influență.

11. Implicarea actorilor relevanți și a populației

Elaboratorul va propune un calendar al informării și consultării actorilor relevanți pentru proiect și a populației în conformitate cu reglementările Legii 350/2001. Calendarul și modalitățile de informare/consultare vor fi prezentate și discutate în Grupul de Coordonare.

IX. MODUL DE ELABORARE A LUCRĂRII:

PMU va fi elaborat în strânsă legătură cu Strategia de Dezvoltare Urbană Durabilă și cu prevederile proiectului de *Reactualizare a Planului Urbanistic General al municipiului Tîrgu Mureș* cu privire la organizarea teritorială a circulației sub toate aspectele ei, de la propunerile



privind reorganizarea tramei stradale (care se referă inclusiv la centuri ocolitoare, trasee rapide în interiorul orașului, propuneri privind valorificarea căii ferate pentru transport urban, suburban și regional) până la culoare de circulație alternative.

În ceea ce privește propunerile de ameliorare a transportului public de persoane în municipiul Tîrgu Mureș, se vor analiza cele doua studii de bază privind transportul în comun ale Municipiului Tîrgu Mureș, respectiv „*Studiu de oportunitate privind investiții în sisteme de transport public de mare capacitate în Tîrgu Mureș*” și „*Studiul de oportunitate a delegării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în municipiul Tîrgu Mureș*”, selectând și integrând propunerile acestora în planul de mobilitate urbană, în funcție de cât de eficiente sunt considerate acestea pentru scopul planului. De asemenea, se vor lua analiza, selecta și integra în PMUD propunerile Studiului privind piste de biciclete. În plus, se vor face propuneri pentru extinderea pistelor de biciclete la nivelul zonei metropolitane.

Propunerile la nivelul zonei metropolitane și la nivelul zonei de influență vor fi incluse în anexe separate la proiect, acestea nefăcând obiectul aprobării Consiliului Local al Municipiului Tîrgu Mureș.

X. DOCUMENTE SI ALTE INFORMATII PUSE LA DISPOZITIE DE BENEFICIAR :

PUG în vigoare și Reactualizarea Planului Urbanistic General al municipiului Tîrgu Mureș care cuprinde și un Studiu de Trafic, aflat în ultima etapă de elaborare

Studiu de oportunitate privind investiții în sisteme de transport public de mare capacitate în Tîrgu Mureș

Studiul de oportunitate a delegării serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate în Municipiul Tîrgu Mureș

Strategia Energetică a Municipiului Tîrgu Mureș pentru perioada 2012 – 2025 și Planul de Acțiune pentru energie durabilă – PAED – al municipiului Tîrgu Mureș 2013-2020

Lucrare: Reamplasarea liniei CF și a stației CF Tîrgu Mureș în afara localității de la km 275+625 la km 288+395

Strategia Digital Mures

Studiu Piste de biciclete

Planul Integrat de Dezvoltare Urbană al Tîrgu Mureș

Harta de zgomot a municipiului Tîrgu Mureș

Studii fezabilitate pentru amenajare parcuri

În curs de elaborare: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană



ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
MUNICIPIUL TÎRGU MUREȘ
DIRECȚIA ARHITECT ȘEF

Tîrgu Mureș, 540026, Piața Victoriei, nr. 3
tel: +40 265 268330, fax: +40 365 801857
e-mail: urbanism@tirgumures.ro
www.tirgumures.ro

Diverse studii și proiecte realizate de Municipiul Tîrgu Mureș cu relevanță pentru plan

XI. DISPOZIȚII FINALE

Planul de mobilitate se analizează în cadrul unei ședințe comune a Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului și Urbanism și Comisiei pentru Circulații ale Municipiului Tîrgu Mureș, pe baza referatului elaborat de Grupul Coordonator și se aprobă de către Consiliul Local al municipiului.

Pe perioada derulării contractului de elaborare a planului de mobilitate, ofertantul declarat câștigător este pe deplin responsabil de respectarea normelor de securitate și sănătate în muncă, a celor privind protecția mediului precum și a celor privind situațiile de urgență.

Ofertantul declarat câștigător va lectura Ghidurile de finanțare aferente Programului Operațional Regional și alte documente specifice pentru o bună elaborare a Planului de mobilitate în conformitate cu cerințele acestora, în vederea obținerii finanțării. Ofertantul declarat câștigător va avea obligația să revizuiască Planul de mobilitate elaborat în funcție de modificările legislative apărute, precum și a modificărilor/cerințelor din Ghidurile de finanțare.

Toate documentele cuprinse în ofertă, precum și cele ce vor fi întocmite în cadrul contractului vor fi prezentate în limba română.

Nu se acceptă oferte alternative.

