

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUTAȚILOR

SENAT

LEGE

privind mobilitatea urbană durabilă

Parlamentul României adoptă prezenta lege.

Capitolul I

Dispoziții generale

Art. 1. – Prezenta lege stabilește cadrul general pentru promovarea și gestionarea mobilității urbane durabile la nivel național.

Art. 2. – Scopul prezentei legi este de a stabili condițiile necesare pentru un sistem de mobilitate durabil, echitabil, eficient și incluziv pentru realizarea unor condiții mai bune de mobilitate în zonele urbane și rurale, reducerea gazelor cu efect de seră din transporturi și pentru creșterea siguranței rutiere în zonele urbane, utilizând soluții verzi și digitale.

Art. 3. – Mobilitatea urbană durabilă reprezintă domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea dintre planificarea și dezvoltarea urbană și transportul de persoane și de mărfuri la nivelul cartierului, orașului și la nivelul teritoriului metropolitan.

Art. 4. – Mobilitatea urbană durabilă are la bază următoarele principii:

- a) planificarea orașelor pentru oameni;
- b) implicarea cetățenilor și a altor părți interesate;
- c) coordonarea și colaborarea multi-nivel între administrațiile publice locale

și centrale;



- d) planificarea de la nivel de teritoriu metropolitan până la nivel de cartier;
- e) dezvoltarea orientată spre transport public - corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană;
- f) încurajarea utilizării transportului alternativ în detrimentul autovehiculelor personale;
- g) asigurarea accesului la serviciile de transport public a tuturor cetățenilor, inclusiv accesorierea tuturor modurilor de transport în mod funcțional și incluziv, în concordanță cu nevoile diferiților participanți la trafic;
- h) dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră echitabilă, integrată și interoperabilă cu accent pe modurile de transport nepoluante;
- i) managementul parcării, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat;
- j) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru managementul mobilității, inclusiv managementul traficului, al parcărilor și al transportului public;
- k) managementul transportului de mărfuri;
- l) monitorizarea și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile.

Capitolul II

Cadrul instituțional pentru mobilitatea urbană durabilă

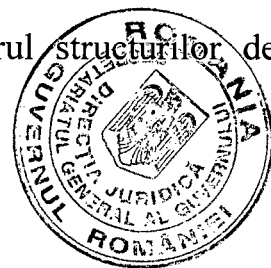
Art. 5. – (1) Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației este autoritatea de la nivel central responsabilă cu domeniul mobilității urbane durabile, numit în continuare *ministerul de resort*.

(2) În definirea și implementarea politicii de mobilitate urbană durabilă, ministerul de resort colaborează cu Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor, cu Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene și cu alte autorități și instituții publice cu atribuții conexe.

Art. 6. – În procesul de gestionare a domeniului mobilității urbane durabile, ministerul de resort are următoarele atribuții:



- a) elaborează strategii, politici și programe specifice mobilității urbane durabile;
- b) coordonează din punct de vedere tehnic acțiunile de sprijin guvernamental referitoare la mobilitatea urbană durabilă;
- c) elaborează și aprobă prin ordin de ministru ghidul de elaborare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, în acord cu prevederile Strategiei pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului - Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – 789/2020;
- d) avizează planurile de mobilitate urbană în baza consultării Grupului național suport pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România;
- e) asigură monitorizarea domeniului mobilității urbane durabile și elaborează registrul planurilor de mobilitate urbană durabilă și introducerea acestora în Observatorul teritorial național menționat în Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, art. 48¹ alin. (4);
- f) integrează serii de date în profil teritorial privind mobilitatea urbană;
- g) elaborează ghiduri și metodologii care să sprijine autoritățile publice locale în realizarea planificării investițiilor aferente mobilității urbane;
- h) asigură pregătirea funcționarilor din Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, organizată conform Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, și din Comisia de circulații/Comisia de siguranță rutieră și fluidizare a traficului, organizată conform Ordinului ministrului dezvoltării regionale și administrației publice nr. 233/2016 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism, pentru a înțelege și aplica principiile dezvoltării durabile a mobilității urbane;
- i) asigură reprezentarea la nivel internațional în cadrul structurilor de cooperare informală privind mobilitatea urbană durabilă.



Art. 7. – (1) În vederea sprijinirii autorităților publice locale în procesul de elaborare sau actualizare a planurilor de mobilitate urbană durabilă, la nivelul ministerului de resort se înființează Grupul național suport pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România, format din reprezentanți ai administrației publice centrale, structurilor asociative ale autorităților publice locale, mediului universitar, mediului privat, organizațiilor neguvernamentale, alți experți în domeniu.

(2) Ministerul de resort asigură secretariatul Grupului național suport pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România.

(3) Componenta și Regulamentul de organizare și funcționare ale Grupului național pentru optimizarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în România se aprobă și se modifică, după caz, prin ordin al ministrului de resort care gestionează domeniul mobilității urbane durabile.

Art. 8. – (1) Autoritățile administrației publice locale din municipii și orașe, precum și asociațiile de dezvoltare intercomunitară sau zonele metropolitane mandatate de acestea, după caz, sunt responsabile de gestionarea mobilității urbane la nivel local într-un mod durabil.

(2) Autoritățile administrației publice locale sau zonele metropolitane mandatate de către acestea, după caz, sunt responsabile cu inițierea, elaborarea, implementarea și monitorizarea Planului de mobilitate urbană durabilă.

(3) Autoritățile administrației publice locale sau zonele metropolitane, după caz, care au aprobat Planul de mobilitate urbană durabilă au obligația de a transmite ministerului de resort Planurile de mobilitate urbană durabilă în format vectorial, în cel mult 30 de zile de la aprobare, pentru a fi introduse în Observatorul teritorial național.

(4) Autoritățile administrației publice locale sau zonele metropolitane, după caz, au obligația de a transmite anual către ministerul de resort date privind mobilitatea urbană de la nivel local.

(5) Setul de date privind mobilitatea urbană de la nivel local menționat la alin. (4) va fi stabilit prin ordin comun al ministrului de resort care coordonează domeniul mobilității urbane și al ministrului transporturilor și infrastructurii, având în vedere



prevederile Ordonanței Guvernului nr. 7/2012 privind implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru realizarea interfețelor cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 221/2012.

(6) Entitățile de la alin. (1) au obligația de a transmite anual ministerului de resort lista cu datele statice privind infrastructura de reîncărcare a vehiculelor electrice sau hibride destinate publicului și stațiile de realimentare pentru tipuri de combustibili alternativi, în formatul specificat în Regulamentul delegat (UE) 2017/1926 al Comisiei din 31 mai 2017 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale și Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 2 februarie 2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic.

(7) Pentru asigurarea unei evidențe unitare la nivel național, ministerul de resort asigură publicarea metadatelor aferente infrastructurii de reîncărcare a vehiculelor electrice sau hibride destinate publicului și stațiilor de realimentare pentru tipuri de combustibili alternativi în cadrul Punctului Național de Acces creat prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 1/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și adoptarea unor măsuri necesare pentru înființarea punctului național de acces, conform regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, aprobată prin Legea nr. 142/2021.

Capitolul III

Planificarea mobilității urbane durabile

Planificarea mobilității și transportului public

Art. 9. – (1) Planificarea strategică și operațională a mobilității se face prin Planul de mobilitate urbană durabilă.



(2) Planul de mobilitate urbană durabilă, denumit în continuare *PMUD*, constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a teritoriului metropolitan al acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor pentru asigurarea unor condiții de viață mai bune, prin integrarea cu instrumentele existente și utilizând principiul transparenței și evaluării continue.

(3) *PMUD* are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a conectivității între acestea, dezvoltarea și diversificarea unei oferte de transport (aerian, fluvial și maritim, feroviar, rutier, pe cablu, pietonal) bine integrată intermodal și sustenabilă din punct de vedere social, economic și de mediu.

(4) *PMUD* se adresează tuturor formelor de mobilitate și transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

(5) Începând cu 1 ianuarie 2026 *PMUD* este obligatoriu pentru toate municipiile din România.

(6) *PMUD* este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițiatoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană, teritoriul metropolitan, după caz.

(7) *PMUD* se aprobă de către unitatea administrativ-teritorială pentru care a fost elaborat, sau de zona metropolitană mandatate de către aceasta în cazul planurilor de mobilitate urbană elaborate pe teritoriul a două sau mai multe unități administrativ-teritoriale, membre ale asociațiilor de dezvoltare intercomunitară.

(8) Reglementările privind modul de utilizare a terenurilor stabilite prin documentațiile de urbanism, alături de prioritățile de dezvoltare urbană stabilite prin strategiile integrate de dezvoltare urbană și măsurile de îmbunătățire a mobilității urbane stabilite prin *PMUD* vor fi abordate într-un mod integrat pentru a se asigura corelarea și coordonarea propunerilor de dezvoltare de la nivel local.

(9) Deținerea *PMUD* reprezintă condiție prealabilă pentru investițiile aferente mobilității urbane finanțate din fonduri de la bugetul de stat sau din fonduri europene.

(10) *PMUD* cuprinde două secțiuni:



a) componenta strategică;

b) planul de acțiune.

(11) PMUD poate fi actualizat în integralitate sau entitățile competente de la nivel local pot actualiza doar planul de acțiune aferent acestuia, după caz.

(12) În situația actualizării integrale, PMUD va fi avizat conform prevederilor art. 6 alin. d), în situația actualizării planului de acțiune entitățile competente de la nivel local notifică autoritatea publică de la nivel central responsabilă cu mobilitatea urbană în termen de 30 de zile de aprobare.

(13) Pentru informarea cetățenilor, autoritățile publice locale au obligația de a posta pe pagina de internet a instituției PMUD în vigoare în termen de 30 zile de la data aprobării.

(14) PMUD se elaborează într-un mod transparent prin consultarea și implicarea tuturor instituțiilor și organizațiilor relevante de la etapa de inițiere a documentației.

Art. 10. – Principalele direcții de acțiune care se vor avea în vedere la elaborarea PMUD sunt următoarele:

a) creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a celor vulnerabili;

b) promovarea mijloacelor de transport alternative și integrarea lor cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;

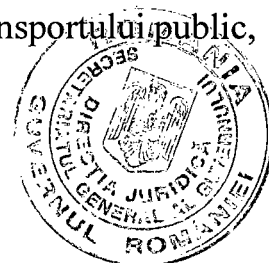
c) redistribuirea spațiului străzii prin împărțirea echitabilă a acestuia între transportul individual motorizat, transportul public și transportul nemotorizat;

d) mobilitatea cu emisii zero în transportul rutier;

e) încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor;

f) asigurarea accesului facil și nediscriminatoriu la infrastructura și serviciile de transport, mai ales pentru persoanele cu venituri reduse sau persoanele cu nevoi speciale;

g) asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri, inclusiv a unui program predictibil la orele de vârf și a prioritizării transportului public, inclusiv în intersecții;



h) asigurarea unei rețele de trasee accesibile, sigure, directe, coezive, atractive și confortabile pentru pietoni și persoanele care se deplasează cu bicicleta către stații de cale ferată, noduri intermodale și stații de transport public, precum și către dotările și echipamentele publice din teritoriu;

i) dezvoltarea zonelor pietonale;

j) dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta;

k) coordonarea conectivității la nivel urban și metropolitan;

l) dezvoltarea nodurilor intermodale și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;

m) promovarea transportului logistic ecologic;

n) minimizarea efectului de segregare și a impactului asupra țesutului urban și periurban a coridoarelor de cale ferată;

o) creșterea numărului de utilizatori pentru modurile de transport prietenoase cu mediul în detrimentul celor poluante, prin reducerea spațiilor de parcare/staționare destinate acestora;

p) utilizarea tehnologiei și a sistemelor de transport inteligente în gestionarea mobilității urbane;

q) culegerea anuală de date statistice relevante despre obiceiurile de deplasare ale locuitorilor care să sprijine serviciile de planificare în luarea unor decizii;

r) prioritizarea transportului public la nivelul infrastructurii rutiere prin introducerea sau alocarea de benzi dedicate transportului public de călători, în vederea reducerii timpilor de deplasare;

s) mobilitatea ca serviciu, care, printr-un canal digital comun, permite utilizatorilor să planifice, să rezerve și să plătească pentru mai multe tipuri de servicii de mobilitate;

t) alte măsuri relevante.

Art. 11. – Planificarea și proiectarea pentru mobilitate urbană durabilă vor avea în vedere următorii factori:

a) satisfacerea nevoilor cetățenilor și a mediului de afaceri;



- b) creșterea siguranței circulației pe drumurile publice;
- c) îmbunătățirea calității aerului;
- d) creșterea confortului călătoriei;
- e) reducerea timpilor de deplasare pentru transportul public de persoane;
- f) accesibilizarea spațiului public;
- g) prioritizarea transportului public;
- h) creșterea calității serviciului de transport public de persoane;
- i) diminuarea zgomotului/poluării fonice;
- j) creșterea calității spațiului public;
- k) repartiția modală a deplasărilor;
- l) îmbunătățirea infrastructurii pentru pietoni din punct de vedere al capacității, confortului, siguranței și continuității;
- m) îmbunătățirea infrastructurii rutiere pentru utilizatorii de biciclete și alte mijloace alternative de transport din punct de vedere al fluenței, confortului, siguranței, atractivității și continuității;
- n) scăderea numărului de autovehicule la 1000 de locuitori;
- o) disponibilitatea și gestiunea digitală a locurilor de parcare;
- p) micșorarea distanței și duratei călătoriilor.

Art. 12. – În sensul prezentei legi, prin *dezvoltare orientată spre transportul public*, denumită în continuare *DOT*, se înțelege proiectarea și realizarea spațiilor urbane și periurbane pentru a integra comunități, activități, clădiri și spațiul public, cu asigurarea unor conexiuni facile prin mersul pe jos și cu bicicleta, precum și prin asigurarea unor conexiuni și servicii de transport public eficiente către restul orașului.

Art. 13. – Obiectivul *DOT* este să asigure acces incluziv la oportunitățile și resursele orașului pentru toți locuitorii prin combinarea celor mai eficiente și sănătoase moduri de deplasare, cu cele mai mici costuri financiare și de mediu și cu reziliență adecvată la evenimente perturbatoare.

Art. 14. – *DOT* are la bază următoarele principii:

- a) asigurarea mobilității de bază pentru toți locuitorii prin asigurarea de trasee accesibilizate;



b) proiectarea unor spații publice dinamice, cu mobilier stradal integrat în peisaj, elemente de semnalizare/iluminare corespunzătoare, elemente de peisagistică și fațade active ale clădirilor;

c) proiectarea străzilor astfel încât să fie asigurată deplasarea în condiții de siguranță a utilizatorilor de biciclete, prin realizarea de amenajări rutiere specifice, precum benzi, piste, drumuri și alte asemenea, destinate circulației bicicletelor, ori prin reducerea limitelor de viteză stabilite pentru autovehicule pe anumite sectoare de drum, precum și asigurarea unei rețele cicliste complete, cu elemente de umbrire adecvate, suprafețe netede și parcare securizată;

d) îmbunătățirea accesului la bunuri, servicii și transport public printr-o rețea densă de rute pietonale și rute pentru biciclete care să creeze conexiuni scurte, variate și directe;

e) reducerea dependenței de autovehicule personale prin transport public accesibil, rapid, predictibil, sigur și cu frecvență și capacitate adecvată;

f) stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta prin introducerea unor taxe de parcare și reducerea volumului de parcări pentru autovehicule;

g) concentrarea dezvoltării urbane în jurul stațiilor de transport public de mare capacitate pentru a asigura accesul tuturor rezidenților și angajaților la transport public de calitate;

h) reducerea necesarului de deplasare și activarea spațiilor publice pe tot parcursul zilei prin promovarea unui mix de utilizări rezidențiale și nerezidențiale;

i) reutilizarea terenurilor urbane existente pentru a încuraja locuirea în apropierea locurilor de muncă, a școlilor, a serviciilor și a altor destinații, în scopul reducerii timpilor de deplasare și a emisiilor.

Capitolul IV

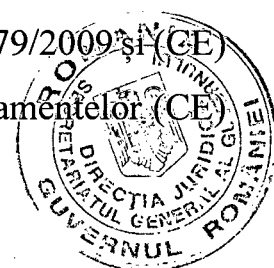
Măsuri pentru stimularea înnoirii parcului auto nepoluant destinat transportului public urban



Art. 15. – Municipiile reședință de județ trebuie să asigure că o cotă din stocul total de vehicule din categoriile M1, M2 și M3, așa cum sunt definite prin Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2018 privind omologarea și supravegherea pieței autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și ale sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 715/2007 și (CE) nr. 595/2009 și de abrogare a Directivei 2007/46/CE, ce sunt în proprietatea acestora și/sau care sunt utilizate la transportul public de persoane să fie reprezentată de vehicule cu emisii 0, în următoarele procente și termene:

- a) până la data de 31 decembrie 2025 cel puțin 5%;
- b) până la data de 31 decembrie 2028 cel puțin 10%;
- c) până la data de 31 decembrie 2031 cel puțin 20%;
- d) până la data de 31 decembrie 2034 cel puțin 30%;
- e) până la data de 31 decembrie 2037 cel puțin 40%;
- f) până la data de 31 decembrie 2040 cel puțin 50%.

Art. 16. – Vehiculele aferente categoriilor M1, M2 și M3 ce vor fi achiziționate, având în vedere prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 71/2021 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante, în sprijinul unei mobilități cu emisii scăzute, pentru abrogarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 40/2011 privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic și a Legii nr. 37/2018 privind promovarea transportului ecologic, aprobată prin Legea nr. 123/2022, trebuie să fie conforme cu prevederile Regulamentului (UE) 2019/2144 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 noiembrie 2019 privind cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate unor astfel de vehicule, în ceea ce privește siguranța generală a acestora și protecția ocupanților vehiculului și a utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, de modificare a Regulamentului (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 78/2009, (CE) nr. 79/2009 și (CE) nr. 661/2009 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentelor (CE)



nr. 631/2009, (UE) nr. 406/2010, (UE) nr. 672/2010, (UE) nr. 1003/2010, (UE) nr. 1005/2010, (UE) nr. 1008/2010, (UE) nr. 1009/2010, (UE) nr. 19/2011, (UE) nr. 109/2011, (UE) nr. 458/2011, (UE) nr. 65/2012, (UE) nr. 130/2012, (UE) nr. 347/2012, (UE) nr. 351/2012, (UE) nr. 1230/2012 și (UE) 2015/166 ale Comisiei.

Capitolul V

Măsuri pentru asigurarea accesului și a standardelor minime de calitate pentru transportului public urban

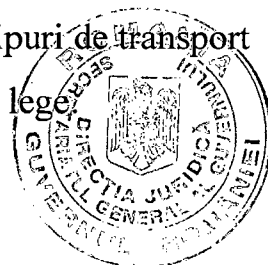
Art. 17. – În conformitate cu prevederile art. 9 alin. (8), pentru asigurarea condițiilor de mobilitate durabilă, inclusiv a unor rețele de transport durabil, în cadrul planurilor de urbanism general sau zonal prin care se propun noi extinderi este obligatoriu să fie prevăzute viitoarele servicii de transport public și infrastructurile aferente, inclusiv stații de încărcare rapidă și/sau stații de redresare, în vederea extinderii liniilor de troleibuz.

Art. 18. – În cadrul acțiunii de parcelare pentru noile extinderi urbane, prin intermediul planurilor de urbanism elaborate conform Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul cu modificările și completările ulterioare, se vor identifica și asigura rute pentru transportul public și acces direct și facil pentru pietoni și utilizatori de bicicletă la serviciile de transport public.

Art. 19. – Atât în zonele propuse spre urbanizare, cât și în zonele deja urbanizate propuse spre regenerare, modurile de transport vor fi prioritizate încă de la faza de proiectare în această ordine: mers pe jos, mers cu bicicleta, transport public, autoturism personal. Tot din faza de proiectare vor fi prevăzute și benzile dedicate transportului public de călători.

Art. 20. – (1) Pentru a asigura condițiile care să susțină eficiența serviciilor publice urbane, inclusiv transportul public, se va urmări asigurarea unei densități rezidențiale minime de 40 locuitori/hectar.

(2) Valorile orientative ale zonelor de deservire pentru diferite tipuri de transport public sunt prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta lege.



(3) Prin *zonă de deservire* se înțelege perimetrul din care sunt atrași potențialii utilizatori ai serviciilor de transport public.

Art. 21. – Planificarea și proiectarea rutelor de transport public în municipiul București și în municipiile de rangul I trebuie să urmărească îndeplinirea următoarelor ținte până la data de 31 decembrie 2030:

a) 90% dintre terenurile cu utilizare rezidențială din zonele deja urbanizate sau propuse spre urbanizare să aibă acces pietonal la rețeaua de transport public conform prevederilor din anexă;

b) instituțiile de învățământ, medicale, de îngrijire a vârstnicilor și comunitare să fie situate pe o rază de 300 de metri față de o stație de autobuz, de troleibuz, de tramvai, de tren ori metrou, existentă sau propusă;

c) stațiile de autobuz, troleibuz și tramvai din interiorul localităților să fie amplasate în zone atractive, la distanță de cel mult 400 m una față de alta sau conform determinărilor autorităților contractante a serviciilor de transport public local de călători și luând în considerare specificul geografic și de densitate;

d) cel puțin 60% din populație se află la mai puțin de 500 de metri distanță de o linie de transport public unde frecvența maximă este de 20 de minute. Frecvența va fi stabilită în funcție de numărul de călători.

Capitolul VI

Măsuri pentru creșterea atractivității mobilității active și a transportului public

Secțiunea 1

Instituirea zonelor cu emisii scăzute

Art. 22. (1) În vederea limitării emisiilor provenite din transportul rutier și a îmbunătățirii calității aerului și sănătății populației se stabilesc zone cu nivel scăzut de emisie, denumite în continuare *ZNSE*.



(2) Prin *ZNSE* se înțelege zona delimitată de către autoritatea publică locală în cadrul căreia se instituie restricții pentru accesul autovehiculelor în vederea îmbunătățirii calității aerului.

(3) *ZNSE* sunt stabilite de către autoritățile administrației publice locale și sunt aprobate prin hotărâri ale consiliilor locale, hotărâre a Consiliului General al Municipiului București, respectiv prin hotărâri ale consiliilor județene, după caz.

(4) Stabilirea și aprobarea *ZNSE* se realizează după cum urmează:

a) pentru aglomerările prevăzute în anexa nr. 2 din Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificările ulterioare, în termen de maxim 2 ani de la intrarea în vigoare a prezentei legi.

b) pentru orice alte zone și aglomerări, așa cum sunt acestea definite în Legea nr. 104/2011, cu modificările ulterioare, altele decât cele prevăzute la lit a), în termen de maximum 2 ani de la încadrarea în regimul I de gestionare a calității aerului înconjurător în conformitate cu art. 42 alin. (1) din Legea nr. 104/2011, cu modificările ulterioare.

(5) Pentru orice alte unități administrativ teritoriale, altele decât cele prevăzute la alin. (3), autoritățile administrației publice locale pot să stabilească *ZNSE*.

Art. 23. (1) *ZNSE* se marchează cu indicatoare de către autoritățile administrației publice locale care pot să stabilească regulile și tarifele de acces ale vehiculelor în interiorul acestora.

(2) *ZNSE* pot fi de două tipuri:

a) *ZNSE* pentru care se stabilesc tarife de acces, caz în care autoritatea administrației publice locale care instituie aceste *ZNSE* trebuie să implementeze mecanisme care să asigure accesul în mod controlat în interiorul *ZNSE*;

b) *ZNSE* pentru care nu se stabilesc tarife de acces, ci doar reguli de acces, caz în care autoritatea administrației publice locale care instituie aceste zone nu trebuie să implementeze mecanisme care să asigure accesul în mod controlat în interiorul acestor zone, ca de exemplu bariere de acces, dar trebuie să asigure controlul aleatoriu al accesului în aceste zone prin intermediul poliției locale.



(3) Autoritățile administrației publice locale sunt obligate să evidențieze ZNSE în planurile de mobilitate urbană durabilă și/sau în planurile de urbanism.

(4) Tarifele de acces prevăzute la alin. (2) lit. a) se constituie venituri la bugetul local al autorităților administrației publice locale care au instituit respectivele ZNSE.

(5) Sumele anuale constituite venituri la bugetul local al autorităților administrației publice locale ca urmare a veniturilor obținute în urma aplicării ZNSE prevăzut la alin. (2) lit. a) se raportează la autoritatea centrală pentru protecția mediului, până la data de 31 martie a anului următor, pentru anul precedent.

(6) Autoritățile administrației publice locale au obligația să aloce în fiecare an fonduri pentru investiții în proiecte pentru protecția mediului, în special pentru îmbunătățirea calității aerului, în sumă totală de cel puțin 75% din totalul veniturilor obținute în anul precedent din aplicarea tarifelor de acces prevăzute la alin. (2) lit. a).

Art. 24. – (1) În interiorul perimetrului ZNSE este permis accesul doar pentru autovehiculele care îndeplinesc cel puțin una dintre următoarele condiții:

- a) respectă standardele de emisii ale zonei;
- b) achită tariful aferent zonei, dacă este cazul;
- c) sunt exceptate sau beneficiază de reducere de până la 100% de la plata taxei.

(2) Prevederile alin. (1) nu se aplică vehiculelor aparținând sistemului național de apărare, ordine publică și securitate națională, precum și vehiculelor aferente serviciilor publice de intervenție, respectiv vehiculelor care asigură serviciu public de transport de persoane.

Art. 25. – În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei legi ministerul de resort, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii elaborează Metodologia de elaborare a regulilor de acces, a modului de aplicare a tarifelor, precum și excepțiile aferente ZNSE, care se aprobă prin hotărâre a Guvernului.

Art. 26. – Accesul în funcție de emisii, taxele și excepțiile aferente zonelor cu emisii scăzute se stabilesc de către autoritățile administrației publice locale



Art. 27. – (1) Municipiul București și municipiile de rangul I au obligația să implementeze până la data de 31 decembrie 2027 sisteme de transport inteligente, precum:

- a) sisteme de management al traficului care să prioritizeze circulația transportului public;
- b) sisteme de management al transportului public;
- c) sisteme de planificare a călătoriilor;
- d) sisteme de informare a călătorilor;
- e) sistemele de constatare a abaterilor;
- f) sisteme de bilete electronice;
- g) sisteme de management al parcărilor;
- h) centre de date urbane/egionale de mobilitate în format deschis, neproprietar.

(2) În cazul existenței unei asociații de dezvoltare intercomunitară pentru serviciile de transport public sau a unei zone metropolitane ce deține mandatul pentru serviciile de transport public, prevederile alin. (1) sunt aplicabile tuturor unităților administrative care constituie asociația respectivă.

Secțiunea a 2-a

Amenajarea benzilor dedicate anumitor moduri de transport

Art. 28. – Municipiile reședință de județ au obligația să instituie până la data de 31 decembrie 2025 benzi dedicate transportului în comun, în baza prevederilor planului de mobilitate urbană durabilă pentru liniile de transport public cu o viteză medie de deplasare mai mică de 15 km/h.

Art. 29. – Prin bandă dedicată se înțelege banda de circulație destinată anumitor moduri de transport, având rolul de a le separa de alte moduri de transport, astfel permițându-le să se deplaseze prin zone aglomerate mai rapid și mai eficient.



Secțiunea a 3-a

Măsuri pentru implementarea terminalelor intermodale în zonele urbane

Art. 30. – Prin nod urban se înțelege o zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport, cum ar fi porturi, inclusiv terminale pentru călători, aeroporturi, gări feroviare, platforme și terminale de mărfuri amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local.

Art. 31. – În contextul dezvoltării rețelei transeuropene de transport în noduri urbane, pentru a asigura funcționarea eficientă și fără sincope a întregii rețele, municipiile desemnate noduri urbane:

a) asigură disponibilitatea infrastructurii de reîncărcare și realimentare pentru combustibili alternativi;

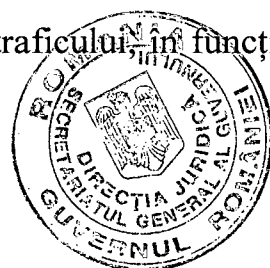
b) au obligația până la data de 31 decembrie 2030 de a dezvolta terminale multimodale de călători pentru a facilita conexiunile pe primul și ultimul kilometru echipate cu cel puțin o stație de reîncărcare dedicată deservirii autobuzelor și autocarelor;

c) asigură, până la data de 31 decembrie 2040, dezvoltarea a cel puțin unui terminal multimodal de marfă, dacă acesta nu există deja, care să permită o capacitate suficientă de transbordare în interiorul nodului urban sau în apropierea acestuia. Un terminal intermodal de marfă poate deservi mai multe noduri urbane.

Capitolul VII

Măsuri pentru creșterea gradului de siguranță și fluentă a circulației rutiere în zonele urbane

Art. 32. – Pentru a asigura cerințele de siguranță în zonele urbane, autoritățile administrației publice locale vor lua măsuri pentru calmarea traficului, în funcție de contextul urban.



Art. 33. – Prin calmarea traficului se înțelege ansamblul de măsuri, în principal fizice, adoptate în vederea determinării conducătorilor de autovehicule să-și schimbe maniera de conducere și implicit să reducă viteza de deplasare pe sectoarele de drum unde nu este respectată limita maximă de viteză admisă.

Art. 34. – (1) În scopul îmbunătățirii siguranței utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor, autoritățile administrației publice locale din municipiile reședință de județ au obligația să implementeze, prin planul de mobilitate urbană durabilă, măsuri pentru calmarea traficului, ca modalitate de control a vitezei de deplasare acolo unde aceasta este excesivă sau inadecvată pentru tipul și utilizarea drumului.

(2) Se recomandă ca pe anumite segmente de drum public din interiorul localităților să se stabilească o viteză de deplasare de cel mult 50 km/h pe prima banda de circulație.

Art. 35. – În sensul prezentei legi, prin utilizatori vulnerabili ai drumurilor publice se înțelege pietoni, utilizatori de biciclete sau vehicule motorizate prevăzute cu două sau trei roți.

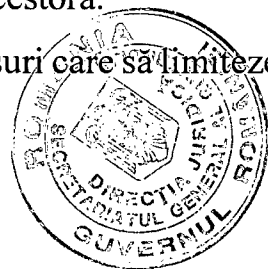
Art. 36. – Eficiența măsurilor de calmare a traficului asupra activității stradale și asupra mediului va fi fundamentat prin studii ex-ante și monitorizat ex-post.

Art. 37. – Pentru municipiile cu mai mult de 100.000 de locuitori, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă include și modelul de transport ce se actualizează permanent.

Art. 38. (1) Pentru a asigura cerințele de fluentă în zonele urbane, autoritățile administrației publice locale vor lua măsuri pentru stabilirea unor intervale orare de deplasare a vehiculelor de transport marfă pe categorii de vehicule și prin raportare la domeniul de activitate pentru care se desfășoară transportul, în funcție de contextul urban.

(2) Pentru creșterea gradului de fluentă, în zona unităților de învățământ vor fi amenajate spații pentru îmbarcare/debarcare, sau vor fi stabilite alte măsuri eficiente care să descurajeze oprirea/staționarea neregulamentară din zona acestora.

Art. 39. – Autoritățile administrației publice locale vor lua măsuri care să limiteze utilizarea autovehiculelor personale în orașe.



Art. 40. – (1) În proiectarea străzilor stabilite conform Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare, în special a celor din zonele rezidențiale, se vor amenaja locuri de parcare și pentru biciclete și vehicule motorizate prevăzute cu două sau trei roți.

(2) Planul de mobilitate urbană durabilă va cuprinde o secțiune dedicată parcajelor, care să fundamenteze proiectarea, implementarea și monitorizarea politicilor de parcare și staționare la nivel local.

Capitolul VIII

Dispoziții finale și tranzitorii

Art. 41. – În termen de 180 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, ministerul de resort elaborează ghidul privind măsuri de calmare a traficului în vederea creșterii siguranței cetățenilor, aprobat prin ordin al ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației.

Art. 42. – În termen de 180 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi, ministerul de resort elaborează ghidul privind elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, aprobat prin ordin al ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației.

Art. 43. – Amenajările și semnalizarea rutieră implementate pe drumurile publice în cadrul proiectelor de mobilitate urbană vor fi realizate cu respectarea legislației speciale din domeniul drumurilor și a circulației pe drumurile publice.

Art. 44. – Pentru planurile de mobilitate urbană durabilă pentru care s-au inițiat procedurile de aprobare sau de actualizare până la data intrării în vigoare a prezentei legi, se aplică prevederile în vigoare la data inițierii acestor proceduri.



Valori orientative ale zonelor de deservire pentru diferite
tipuri de transport public

| | Microbuz/ minibus | Autobuz/ troleibuz | Autobuz ghidat | Tramvai/ Metrou ușor | Navă transport persoane | Tren |
|--|----------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------------|-------------------------------|--------------------|
| Interval de oprire | 200 m | 200 m | 300 m | 600 m | 395-1040 m | >1.000 m |
| Lățimea coridorului/zona deservită | 800 m | 800 m | 800 m | 1.000 m | 800 m | >2.000 m |
| Deservire per stație | 320-640 persoane | 480-1.760 persoane | 1.680- 3.120 persoane | 4.800-9.000 persoane | 350 persoane | 24.000 persoane |



