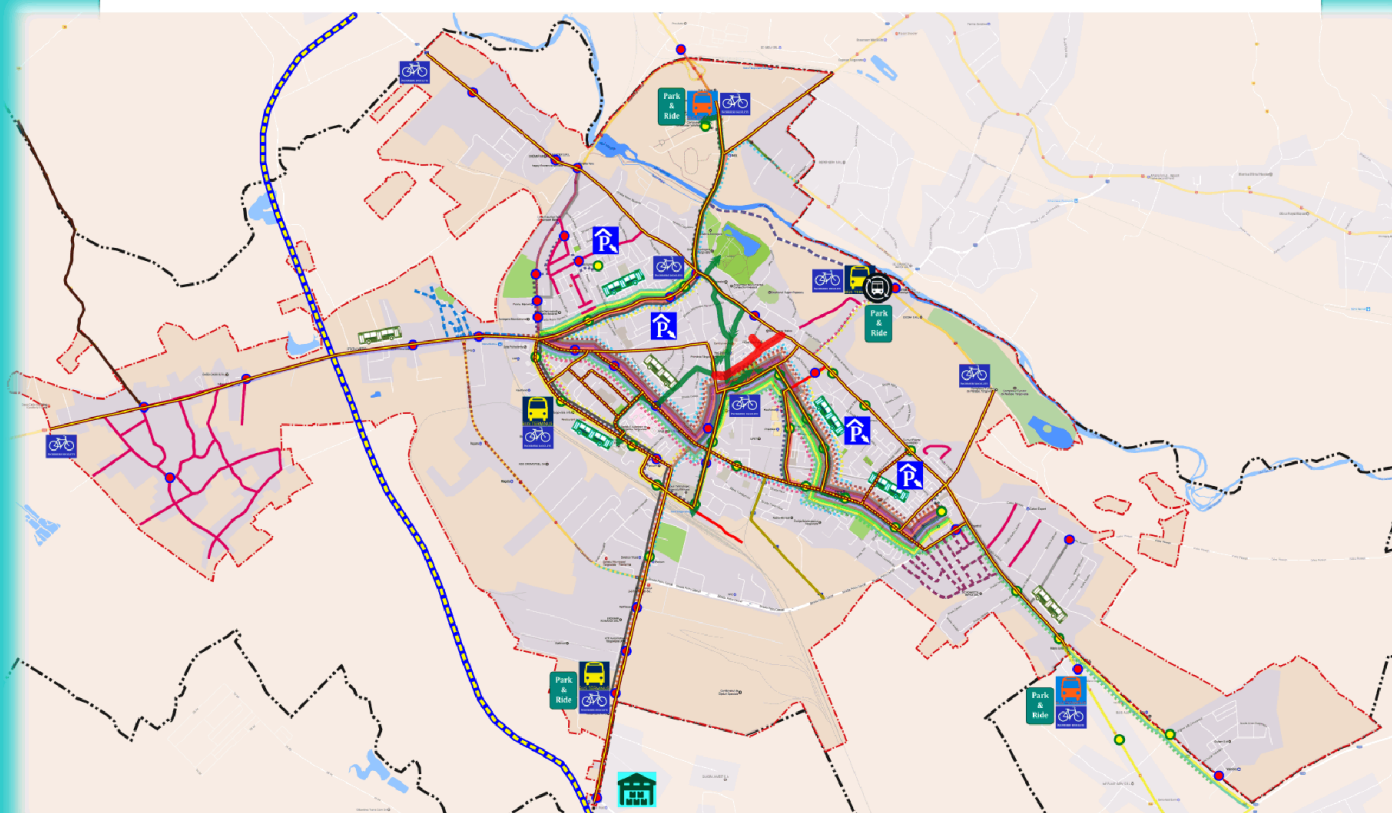


MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE

VARIANTA CONSOLIDATĂ



Beneficiar: MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Aprilie 2017

Beneficiar: MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE

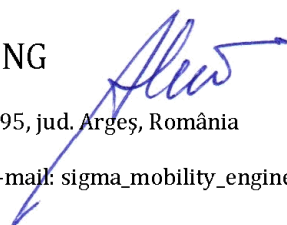
Str. Revoluției, Nr. 1-3, Târgoviște, jud. Dâmbovița, România

Tel.: 0245 611 222 Fax: 0245 217 951 E-mail: primarulmunicipiuluitargoviste@pmtgv.ro

Elaborator: SIGMA MOBILITY ENGINEERING

Bulevardul Republicii, Nr. 117A, Pitești – 110195, jud. Argeș, România

Tel.: 0722 655 228 Fax: 0348 459 078 E-mail: sigma_mobility_engineering@yahoo.com





CUPRINS

ETAPA I: P.M.U. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC	7
1. INTRODUCERE	8
1.1. Scopul și rolul documentației	8
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	14
1.2.1. Cadrul european	17
1.2.2. Cadrul național	23
1.2.3. Cadrul regional	29
1.2.4. Cadrul local	31
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	32
1.3.1. Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Târgoviște	32
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT	34
1.4.1. Planul Urbanistic General al Municipiului Târgoviște	34
1.4.2. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2014 – 2020	35
1.5. Metodologia de elaborare a PMUD pentru Municipiul Târgoviște	40
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	43
2.1. Contextul socio-economic	43
2.1.1. Date demografice	43
2.1.2. Activități economice	50
2.1.3. Indicele de motorizare	58
2.2. Rețeaua stradală	62
2.3. Transport public	79
2.3.1. Transport public local	80
2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate	93
2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate	96



2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi	96
2.3.5. Transport feroviar	99
2.4. Transport de marfă	103
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	106
2.6. Managementul traficului	114
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate	119
2.7.1. Zona centrală	119
2.7.2. Autogări	121
3. MODELUL DE TRANSPORT	125
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	125
3.2. Colectarea de date	127
3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare	128
3.2.2. Date privind volumele de trafic	132
3.2.3. Anchete Origine – Destinație	137
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport	139
3.4. Cererea de transport	142
3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor	144
3.4.2. Distribuția pe destinații	145
3.4.3. Alegerea modală	146
3.4.4. Distribuția pe itinerarii	147
3.5. Calibrarea și validarea datelor	160
3.6. Prognoze	163
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	184
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	189
4.1. Eficiența economică	190
4.2. Impactul asupra mediului	197
4.2.1. Emisii de substanțe poluante	199
4.2.2. Zgomot	201
4.2.3. Schimbările climatice. Emisiile de CO ₂	203
4.3. Accesibilitate	205
4.4. Siguranță	216
4.5. Calitatea vieții	223
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	226
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale	226
5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor	230



6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	240
6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	241
6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale	246
6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	248
6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale	249
6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană	249
6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității de referință	252
6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate	256
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	258
7.1. Eficiența economică	258
7.2. Impactul asupra mediului	260
7.3. Accesibilitate	261
7.4. Siguranță	271
7.5. Calitatea vieții	272
ETAPA a II-a: P.M.U. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL	
1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG	274
1.1. Cadrul de prioritzare	274
1.2. Prioritățile stabilite	275
2. PLANUL DE ACȚIUNE	281
2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	282
2.2. Transport public	293
2.3. Transport de marfă	304
2.4. Mijloace alternative de mobilitate	308
2.5. Managementul traficului	316
2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	323
2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	325
2.8. Aspecte instituționale	327



ETAPA a III-a: P.M.U. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.	329
--	------------

2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.	333
---	------------

ANEXE	325
--------------	------------

<i>Anexa 1. Lista cuprinzătoare de acțiuni de intervenție</i>	326
---	------------

<i>Anexa 2. Lista de proiecte P.O.R. 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1</i>	354
---	------------



ETAPA I

P.M.U. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC



1. INTRODUCERE

1.1. Scopul și rolul documentației

În ultima perioadă tot mai multe foruri de specialitate solicită aplicarea unor măsuri de utilizare eficientă a energiei în mediul urban, care să contribuie la combaterea schimbărilor climatice, solicitare întemeiată pe fapte obiective, dacă se ține cont de faptul că aproximativ 72% dintre cetățenii europeni locuiesc în mediul urban, unde se consumă 75% din energia totală și unde 98% dintre călătoriile urbane efectuate au o lungime mai mică de 5 km. Așadar, cu o densitate mare a populației și o pondere mare a călătoriilor pe distanțe scurte, orașele prezintă un mare potențial de orientare spre un transport cu emisii reduse de carbon, comparativ cu sistemul de transport în ansamblu (prin reorientarea către deplasările pietonale, cu bicicleta, folosind transportul în comun, precum și prin introducerea rapidă pe piață a vehiculelor propulsate cu combustibili alternativi).

Numărul accidentelor rutiere mortale în Uniunea Europeană rămâne foarte ridicat, situându-se la aproximativ 26000 evenimente în anul 2013. O pondere de 38% dintre accidentele rutiere mortale din Europa se concentrează în zonele urbane, unde participanții la trafic vulnerabili, precum pietonii, sunt expuși în mod special. În majoritatea accidentelor mortale sau grave din zonele urbane sunt implicați *participanți vulnerabili la trafic – pietoni și bicicliști*. În ultimul deceniu, numărul pietonilor decedați în urma accidentelor rutiere a scăzut cu numai 39% comparativ cu 49% în cazul conducătorilor auto, progresele în reducerea numărului de accidente rutiere în zonele urbane situându-se sub medie. Indicatorul exprimat prin numărul de victime raportat la un milion de locuitori, situează România pe primul loc în rândul statelor membre ale Uniunii Europene, cu o valoare de 92 victime la 1 milion de locuitori, în anul 2013, în condițiile în care valoarea medie la nivelul Uniunii Europene în același an a fost de 52 victime la 1 milion de locuitori. Prin urmare, sunt necesare eforturi suplimentare pentru a spori siguranța rutieră urbană și pentru a evita decesele și accidentele grave, în special în rândul participanților la trafic vulnerabili.



Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite. În acest sens, Comisia Europeană sprijină orașele europene în încercarea acestora de a soluționa problemele de mobilitate urbană, recomandând elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă.

Un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), așa cum este definit în documentul recunoscut de Comisia Europeană "*Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană Durabilă*", este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a cetățenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, în vederea creșterii calității vieții. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă are un profund caracter strategic, definește priorități, tipologii de acțiuni, prevede scenarii viitoare de evoluție și identifică măsuri necesare pentru atingerea obiectivelor în termenele specificate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște stabilește modul în care se vor pune în aplicare conceptele moderne de planificare și management al mobilității urbane durabile, așa cum au fost definite și implementate la nivel european. Aceste concepte sunt particularizate la specificul Municipiului Târgoviște, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen scurt (2018), mediu (2023) și lung (2030).

Totodată, planul stabilește mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă și revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea teritoriilor, mediu înconjurător, dezvoltare economică, politici sociale, sănătate, siguranță etc.), între diferitele niveluri de autoritate publică și între autoritățile învecinate.

Prezentul plan prezintă o viziune sustenabilă de dezvoltare pentru zona urbană a Municipiului Târgoviște și ține cont de costurile și beneficiile sociale, prin "internalizarea costurilor externe". Nu în ultimul rând, trebuie subliniat faptul că planificarea pentru viitorul orașului în cadrul PMUD este centrată pe cetățeni. Cetățenii Municipiului Târgoviște, în calitate de călători, oameni de afaceri, consumatori, clienți, sau orice rol ar putea avea ei, sunt parte a soluției, realizarea planului de mobilitate urbană durabilă însemnând "***Planificare pentru Oamenii din Municipiul Târgoviște***".

Scopul esențial al PMUD este definit de Legea nr. 350 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare în anul 2013. Potrivit acestui document legislativ, Planul de Urbanism General (PUG) trebuie să



include printre altele și un Plan de Mobilitate Urbană (Art. 46, lit. e, introdusă prin punctul 23 din Ordonanța de Urgență nr. 7/2011 începând cu 13.07.2013). Acesta reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și planului urbanistic general.

De asemenea, existența documentului strategic "*Plan de mobilitate urbană durabilă*" reprezintă criteriul fundamental pentru finanțarea proiectelor care vizează îmbunătățirea mobilității la nivel urban prin intermediul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Domeniul de Intervenție 4.1 "*Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor*". În cadrul PMUD pentru Municipiul Târgoviște se identifică și se precizează clar care sunt portofoliul de măsuri / acțiunile de intervenție finanțabile prin POR 2014-2020.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Târgoviște, reședința județului Dâmbovița, situat în Regiunea de Dezvoltare Sud-Muntenia a României (figura 1.1).

La alegerea arealului selectat al PMUD - teritoriul unității administrativ-teritoriale al Municipiului Târgoviște - s-a ținut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor (inclusiv a sistemului de transport public), considerente de utilizarea teritoriului. Zona funcțională urbană a Municipiului Târgoviște (care include localitățile Razvad, Aninoasa, Ulmi, Sotanga, Tatarani, Lucieni, Dragomirești, Glodeni, Vacaresti, Manesti, Comisani, Raci, Ocnita, Gura Ocniței, Pucheni, Doicesti, Pietrari, Barbuletu, Nucet, Branesti, Dragodana, Bucsani, Rau Alb, Malu Cu Flori, Vulcana-Pandele, Voinesti)¹ nu poate constitui arealul PMUD, deoarece există diferențe majore în ceea ce privește gradul de dezvoltare socio-economică a acestor UAT-uri în comparație cu municipiul. De asemenea, în aceste orașe și comune nu există sistem de transport public local, iar traseele din Municipiul Târgoviște nu ajung în toată zona funcțională urbană definită mai sus.

¹ Conform "Anexei 3 - Zone Funcționale Urbane. Propunere de delimitare a zonelor funcționale urbane conform studiului *Cadru metodologic pentru implementarea eficientă a activităților de dezvoltare urbană durabilă* (Banca Mondială, 2015)" a Documentului Cadru de Implementare a Dezvoltării Urbane Durabile - Axa Prioritară 4 Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile, ianuarie 2017.



Figura 1.1. Arealul PMUD pentru Municipiul Târgoviște.

PMUD al Municipiului Târgoviște este rezultatul unui proces structurat care cuprinde analiza stării inițiale, construirea viziunii, stabilirea obiectivelor și țințelor, alegerea politicilor și a măsurilor, comunicarea activă, monitorizarea și evaluarea, precum și identificarea lecțiilor învățate.

Scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște este de îmbunătățire a accesibilității în zonele urbane și asigurare a mobilității durabile, precum și a unor servicii de transport de calitate ridicată în interiorul zonelor urbane și pe arterele de penetrație către acestea, obiectiv realizabil cu ajutorul caracteristicilor descrise mai sus și reprezentate în figura 1.2.



Figura 1.2. Caracteristicile generale ale PMUD pentru Municipiul Târgoviște.

PMUD al Municipiului Târgoviște urmărește îndeplinirea următoarelor **obiective fundamentale**:

- **Accesibilitate** – sistemul de transport și mobilitate va facilita accesul către destinații în care se desfășoară activități esențiale pentru toate categoriile de utilizatori;
- **Eficiență economică** – sistemul de transport și mobilitate va sprijini în continuare desfășurarea activităților economice în Municipiul Târgoviște, în condiții de dezvoltare durabilă;
- **Siguranță** - sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea numărului de victime provenite din accidentele rutiere, cu precădere din rândul participanților la trafic vulnerabili;
- **Mediu** – sistemul de transport și mobilitate va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (emisii de poluanți, de gaze cu efect de seră, zgomot);
- **Calitatea vieții** – sistemul de transport și mobilitate va fi orientat către îndeplinirea obiectivelor fundamentale de mai sus, contribuind la dezvoltarea urbană durabilă și la creșterea calității vieții în Municipiul Târgoviște.



Pornind de la caracteristicile generale ale planurilor de mobilitate și ținând cont de obiectivele urmărite pentru Municipiul Târgoviște, se poate evidenția faptul că măsurile recomandate prin PMUD urmăresc dezvoltarea unui **sistem de transport urban care:**

- Este accesibil și răspunde nevoilor de bază ale tuturor utilizatorilor în ceea ce privește mobilitatea;
- Echilibrează și satisface diversitatea cererii de servicii de mobilitate și transport provenite de la cetățeni, întreprinderi și industrie;
- Trasează o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Întrunește cerințele de durabilitate, punând în balanță nevoia de viabilitate economică, echitate socială, sănătate și calitate a mediului înconjurător;
- Optimizează eficiența și eficacitatea costurilor;
- Utilizează mai bine spațiul urban, precum și infrastructura și serviciile de transport existente;
- Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, calitatea vieții și sănătatea publică;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea traficului;
- Reduce poluarea aerului și poluarea fonică, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;
- Contribuie la o performanță generală mai bună a rețelei transeuropene de transport și a sistemului european de transport ca întreg.

Mobilitatea persoanelor și a mărfurilor reprezintă rezultatul evoluției globale cu care ne confruntăm. Municipiul Târgoviște a cunoscut în ultimele decenii mari schimbări sociale, culturale și economice care au influențat în mod clar modelele de mobilitate. Factori precum creșterea veniturilor, dezvoltarea piețelor de consum, apariția locurilor de muncă, creșterea indicelui de motorizare, generează provocări continue pentru a satisface noile nevoi de mobilitate. Astfel, congestia a devenit endemică în orașe și îi sunt asociate externalități precum: poluarea atmosferică, poluarea sonoră, consumul de energie, impactul negativ asupra sănătății, deteriorarea spațiilor comune, costuri, pierderea de competitivitate, excludere socială, etc. Acest plan strategic este realizat pentru a construi o viziune de dezvoltare a Municipiului Târgoviște, care să îi asigure calitatea de oraș model din punct de vedere al durabilității. Acesta reprezintă un plan de lucru care urmărește schimbări ale comportamentului de deplasare al cetățenilor prin corectarea abaterilor, astfel încât aceștia să își recapete teritoriul urban dedicat în momentul actual în mare parte autovehiculelor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște reprezintă instrumentul de planificare și management pe care autoritățile publice îl pot folosi pentru a structura politicile de mobilitate în ceea ce privește atingerea obiectivelor generale de îmbunătățire a calității mediului, a competitivității și siguranței. Acesta încorporează tehnologii de informare și comunicare care conduc la sustenabilitatea sistemului urban.



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște cuprinde acțiuni grupate în planuri sectoriale privind următoarele tematici de mobilitate:

1. *Intervenții majore asupra rețelei stradale;*
2. *Transport public;*
3. *Transport de marfă;*
4. *Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate;*
5. *Managementul traficului;*
6. *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
7. *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;*
8. *Aspecte instituționale.*

Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu, denumit "A face ceva". Potrivit Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, orașul Târgoviște nu este municipiu de rang I și nu se impune dezvoltarea a mai mult de un scenariu.

Costurile totale necesare acoperirii în întregime a măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse în cadrul scenariului definit pentru perioada 2017-2030 sunt de 76.466.653 EUR.

În urma implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, locuitorii Municipiul Târgoviște se vor bucura de o viață mai sănătoasă și de un mediu urban mai atractiv, în care spațiul public va fi utilizat într-un mod mai eficient.

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

În legislația națională, conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizată în iulie 2013, Planul de Mobilitate Urbană (PMU) reprezintă instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană / metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Conform articolului 46, planul urbanistic general cuprinde piese scrise și desenate cu privire la:

- a) *diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluției istorice, precum și a previziunilor economice și demografice, precizând nevoile identificate în materie de dezvoltare economică, socială și culturală, de amenajare a spațiului, de mediu, locuire, transport, spații și echipamente publice și servicii;*
- b) *strategia de dezvoltare spațială a localității;*



- c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;
- d) planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice;
- e) **planul de mobilitate urbană.**

Conform Normelor de aplicare a Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizată în iulie 2013:

- Planul de mobilitate urbană are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, acvatic, feroviar, auto, velo, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport;
- Planul de mobilitate urbană se adresează tuturor formelor de transport, incluzând transportul public și privat, de marfă și pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare;
- P.M.U. este realizat pentru unitatea administrativ-teritorială inițiatoare și poate fi realizat și pentru teritoriul unităților administrativ-teritoriale aflate în zona periurbană sau metropolitană, care este deja instituită sau care poate fi delimitată printr-un studiu de specialitate;
- Pe baza referatelor elaborate de către structura de specialitate în domeniul amenajării teritoriului și urbanismului și de către structura de specialitate în domeniul transportului, P.M.U. se analizează în cadrul unei ședințe comune la care participă Comisia tehnică de amenajarea teritoriului și urbanism, Comisia de circulații/Comisia de siguranță rutieră și fluidizare a traficului, organizate conform legii la nivelul primăriilor sau consiliilor județene, și se aprobă de către consiliile locale. În situația în care P.M.U. a fost realizat pe teritoriul unei structuri asociative a unităților administrativ-teritoriale, documentația se avizează de către acestea și se aprobă de către structura asociativă, dacă are stabilită această competență în statut;
- Având în vedere complementaritatea prevederilor din cadrul PUG și PMU, acestea pot fi elaborate concomitent, bazându-se pe o viziune de dezvoltare integrată la nivelul teritoriului studiat. În acest sens, autoritățile publice locale pot organiza grupuri de lucru comune;
- Culegerea de date privind caracteristicile actuale ale mobilității pentru persoane și marfă se face prin preluarea/ integrarea/ analizarea datelor din toate sursele existente, inclusiv de la ultimul recensământ al populației și locuințelor și din P.U.G., la nivel de unitate administrativ-teritorială și la nivel de unitate teritorială de referință, necesare în vederea realizării prognozei distribuției în profil spațial a populației și locurilor de muncă, precum și prin:
 - efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației (eșantion minim 1,0 % din total populație);



- realizarea recensămintelor de circulație în intersecțiile principale și la intrările în localitate;
 - realizarea anchetelor privind originea/ destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localităților, la nivel de unitate teritorială de referință.
- P.M.U. se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă, în toate etapele de elaborare fiind consultați toți actorii relevanți, cetățeni și reprezentanți ai societății civile, operatori de transport public și agenți economici din teritoriul studiat, care au potențial major de atragere și generare a traficului;
- P.M.U. are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul unității administrativ-teritoriale și urmărește următoarele 5 obiective:
- îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport;
 - reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport;
 - asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul localității și în cadrul zonelor metropolitane/ periurbane;
 - asigurarea unui mediu sigur pentru populație;
 - asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru cele cu dizabilități.
- P.M.U. utilizează măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură pentru atingerea celor 5 obiective, luând în considerare următoarele arii de intervenție:
- corelarea modurilor de transport cu densitatea urbană;
 - crearea unor artere ocolitoare localităților și închiderea inelelor rutiere principale;
 - promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;
 - reorganizarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public, ale deplasărilor nemotorizate și cu exigențe de calitate a spațiului urban;
 - organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;
 - organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;
 - stabilirea zonelor cu restricții de circulație (limitări ale vitezei, limitări și/sau taxări ale accesului, restricționarea accesului vehiculelor poluante, prioritate acordată deplasărilor nemotorizate etc.);
 - restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona garilor, autogărilor și aerogărilor;
 - dezvoltarea rețelelor de transport public;



- valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee feroviare dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localităților și al zonelor periurbane ale acestora pentru asigurarea serviciilor de transport metropolitan;
- dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;
- îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor, organizarea transportului de mărfuri și a logisticii urbane;
- utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.

În cele ce urmează este prezentat modul în care PMUD al Municipiului Târgoviște se corelează cu alte documente de planificare spațială relevante, la nivelurile european, național, regional și local. Planul de mobilitate întocmit susține politicile adoptate la nivel regional și național, țintele stabilite și restricțiile legale.

1.2.1. Cadrul european

Cunoscându-se faptul că transportul urban este un important consumator de energie și emițător de gaze poluante și cu efect de seră, se poate sublinia că zonele urbane joacă un rol esențial în atingerea obiectivelor privind îmbunătățirea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră asumate de Comisia Europeană prin documentele publicate. Potrivit acestor documente, o abordare strategică presupune integrarea politicilor de planificare a transporturilor cu alte politici sectoriale, cum ar fi protecția mediului, amenajarea teritoriului, locuințe, aspectele sociale ale accesibilității și mobilității, precum și dezvoltarea economică. Documentele cheie care fac referire la planificarea mobilității urbane la nivel european sunt prezentate în ordine cronologică în tabelul 1.1.

Tabelul 1.1. Documente care fac referire la planificarea mobilității urbane – Comisia Europeană.

An	Document
2007	Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – “Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane”
2009	Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană
2010	Strategia Europa 2020 – “O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii”
2011	Cartea Albă – “Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor”
2013	Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – “Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele”
2014	Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă



1.2.1.1. Cartea Verde Europeană a Transportului Urban – “Spre o Nouă Cultură a Mobilității Urbane”

Potrivit acestui document, mobilitatea urbană trebuie să permită dezvoltarea economică a orașelor, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și protecția mediului din orașe. În acest sens, orașele europene se confruntă cu cinci provocări, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate:

- Orașe cu trafic fluid;
- Orașe mai puțin poluate;
- Transport urban mai inteligent;
- Transport urban accesibil;
- Transport urban în condiții de siguranță și securitate.

În contextul dezvoltării durabile, zonele urbane se confruntă cu o provocare imensă: aceea de a reconcilia dezvoltarea economică a orașelor și accesibilitatea, pe de o parte, cu ameliorarea calității vieții și cu protecția mediului, pe de altă parte. Astfel, crearea unei “noi culturi a mobilității urbane” se va putea realiza prin îmbunătățirea cunoștințelor referitoare la mobilitatea durabilă și îmbunătățirea procesului de colectare a datelor cu privire la mobilitate.

1.2.1.2. Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană

Acest document vine în completarea Cărții Verzi și a Comunicatului Comisiei Europene intitulat “Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat”, prin care se solicită o coordonare a acțiunilor la nivel local, regional și național.

Recomandările prevăzute în Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană reprezintă rezultatul feedback-ului primit de la părțile interesate pe parcursul consultărilor publice ale celor două documente care îl preced și oferă un pachet cuprinzător de sprijin pentru a ajuta autoritățile locale, regionale și naționale pentru atingerea obiectivelor de durabilitate mobilității urbane.

În cadrul acestui document se face referire la **planuri de mobilitate urbană durabilă**.

Pe lângă provocările generate de sectorul transporturilor, respectiv abordarea unui transport durabil din punct de vedere al protecției mediului (poluare atmosferică, emisii de CO₂ și zgomot) și al competitivității economice (prin reducerea nivelului congestiei), documentul recunoaște, de asemenea, ca priorități sănătatea cetățenilor, nevoile persoanelor vârstnice, ale celor cu handicap și ale familiilor acestora, precum și coeziunea socială, în general. Aceste provocări se regăsesc concentrate în următoarele obiective principale:



- promovarea de politici integrate pentru a face față complexității sistemelor de transport;
- optimizarea mobilității urbane pentru a încuraja integrarea efectivă între diferitele rețele de transport;
- diseminarea experiențelor și cunoștințelor.

În scopul atingerii obiectivelor prezentate, documentul recomandă 20 de acțiuni structurate în 6 teme principale, după cum urmează:

→ Tema 1 – Promovarea unei politici integrate

- *Acțiunea 1 - Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă*
- *Acțiunea 2 - Mobilitatea urbană sustenabilă și politica regională*
- *Acțiunea 3 - Transporturi pentru un mediu urban sănătos*

→ Tema 2 – Centrarea pe cetățeni

- *Acțiunea 4 - O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban*
- *Acțiunea 5 - Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă*
- *Acțiunea 6 - Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile*
- *Acțiunea 7 - Accesul în zonele verzi*
- *Acțiunea 8 - O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă*
- *Acțiunea 9 - Conducusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto*

→ Tema 3 – Transport urban mai ecologic

- *Acțiunea 10 - Proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero*
- *Acțiunea 11 - Un ghid on-line privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic*
- *Acțiunea 12 - Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe*
- *Acțiunea 13 - Schimburi de informații privind schemele tarifare urbane*

→ Tema 4 – Consolidarea finanțării

- *Acțiunea 14 - Optimizarea surselor de finanțare existente*
- *Acțiunea 15 - Analiza nevoilor de finanțare viitoare*

→ Tema 5 – Schimbul de experiență și de cunoștințe

- *Acțiunea 16 – Actualizarea datelor și a statisticilor*
- *Acțiunea 17 - Crearea unui observator al mobilității urbane*
- *Acțiunea 18 - Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații*



→ Tema 6 – Optimizarea mobilității urbane

→ Acțiunea 19 - Transportul urban de marfă

→ Acțiunea 20 - Sistemele inteligente de transport (ITS) pentru mobilitatea urbană

1.2.1.3. Strategia Europa 2020 – “O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii”

Strategia Europa 2020 subliniază importanța unui sistem de transport european durabil care să contribuie la dezvoltarea viitoare a Uniunii Europene și evidențiază necesitatea explicitării dimensiunii urbane a transporturilor. Strategia prevede cinci obiective principale formulate la nivelul Uniunii Europene și transpuse în obiective naționale, reflectându-se astfel nivelul contribuției fiecărui stat membru la îndeplinirea obiectivelor globale. Dintre acestea obiectivul privind **Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei** interacționează cu domeniul transporturilor. În tabelul 1.2 sunt prezentate valorile țintă prevăzute a fi atinse prin sub-obiectivele acestui obiectiv principal în anul 2020, la nivelul Uniunii Europene și la nivelul României.

Tabelul 1.2. Obiectivul privind Schimbările climatice și utilizarea durabilă a energiei – Europa 2020.

Obiectivele statelor membre/ UE	Reducerea emisiilor de CO ₂	Surse regenerabile de energie	Eficiență energetică – reducerea consumului de energie [Mtone]
Uniunea Europeană	Reducere cu 20%*	20%	Creștere cu 20%
România	Reducere cu 19%	24%	Creștere cu 10%

*comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990

1.2.1.4. Cartea Albă – “Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor”

Cartea Albă – “Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un Sistem de Transport Competitiv și Eficient din punct de vedere al Resurselor” reprezintă succesorul documentelor Cartea Albă - “Politica europeană în domeniul transporturilor pentru anul 2010: momentul deciziilor”, respectiv Comunicarea Comisiei Europene intitulată “Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat”. Cartea Albă completează, de asemenea, documentul intitulat “Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie cu emisii reduse de carbon în 2050”.

Cartea Albă publicată în anul 2011 solicită o reducere a emisiilor de CO₂ generate de sectorul transporturilor de cel puțin 60% până în 2050 (comparativ cu valorile înregistrate în anul 1990), în condițiile asigurării dezvoltării sistemului de transport global și satisfacerii nevoilor de mobilitate. Documentul punctează diverse obiective referitoare la rețelele de transport, inclusiv pentru cele din mediul urban, pentru care se propune modificarea substanțială a parcului de autovehicule, astfel:



- **Înjumătățirea** utilizării autovehiculelor "alimentate în mod convențional" în transportul urban până în **2030**; **dispariția** lor progresivă din orase până în **2050**;
- Implementarea unei **logistici urbane practic lipsite de CO₂** în marile aglomerări urbane până în **2030**;

Alte obiective includ stabilirea unui cadru pentru funcționarea unui sistem de transport multimodal la nivel european dotat cu facilități de informare, gestionare și plată precum și reducerea accidentelor rutiere și implicit a victimelor implicate, în proporție de 50% până în anul 2020, respective "zero decese" în transportul rutier până în 2050.

Cartea Albă identifică necesitatea existenței unor strategii de dezvoltare urbană complexe care să conducă la reducerea congestiei și a emisiilor de substanțe poluante și gaze cu efect de seră, strategii rezultate în urma unei abordări integrate, care implică amenajarea teritoriului, sisteme de tarifare, servicii de transport public mai eficiente, infrastructură pentru modurile de transport nepoluante (nemotorizate), facilități de încărcare / alimentare cu energie electrică / combustibil pentru autovehiculele ecologice.

Documentul prevede că orașele care depășesc o anumită dimensiune, ar trebui încurajate să dezvolte planuri de mobilitate urbană care aduc toate aceste elemente împreună. Aceste planuri trebuie să fie pe deplin aliniat cu planurile de dezvoltare urbană integrată.

Un aspect foarte important este faptul că acest document prevede stabilirea la nivel european a unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar destinate pregătirii de **Audituri privind mobilitatea urbană** și de **Planuri privind mobilitatea urbană** și instituirea unui Tablou de bord european al mobilității urbane (European Urban Mobility Scoreboard) bazat pe obiective comune. De asemenea, este propusă examinarea, în cazul orașelor cu o anumită dimensiune, a posibilității **impunerii unei abordări conforme cu standardele naționale și bazate pe orientările UE:**

«Condiționarea acordării fondurilor de dezvoltare regională și a fondurilor de coeziune de prezentarea de către orașe și regiuni a unui certificat de audit valabil, emis în mod independent, care să confirme performanța acestora în materie de mobilitate urbană și de sustenabilitate».

1.2.1.5. Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – "Împreună pentru o mobilitate urbană competitivă care utilizează eficient resursele"

Comunicarea emisă în decembrie 2013 a fost transmisă instituțiilor europene cu scopul de a încuraja statele membre să ia măsuri mai hotărâte și mai bine coordonate.

Anexa acestui document prezintă conceptul de Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), creionat în urma unui amplu proces de consultare între experți în mobilitate durabilă și factori interesați la nivelul Uniunii Europene. Conceptul reflectă un larg consens în privința



principalelor caracteristici ale unui plan de mobilitate urbană durabilă, recomandând adaptarea la circumstanțele individuale ale statelor membre și ale zonelor urbane.

«Este necesară o schimbare radicală:

- Prezenta comunicare urmărește să solidifice sprijinul care se acordă oraselor europene în încercarea lor de a soluționa problemele de mobilitate urbană. Este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane pentru a se asigura că zonele urbane ale Europei se dezvoltă pe o traiectorie mai sustenabilă și că obiectivele pentru un sistem european de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor sunt îndeplinite;
- Este de asemenea esențial să se depășească abordările fragmentate și să se dezvolte piața unică a soluțiilor inovatoare de mobilitate urbană prin abordarea unor problematice cum ar fi standardele și specificațiile comune sau achizițiile publice comune;
- Comunicarea stabilește modul în care Comisia își va consolida acțiunile privind mobilitatea urbană durabilă în domeniile în care există o valoare adăugată pentru UE. Comisia încurajează **totodată statele membre să adopte măsuri mai ferme și mai bine coordonate**».

1.2.1.6. Linii directoare pentru dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă

În cadrul proiectului ELTISplus - EACI/IEE/2009/05/S12.558822, finanțat de Comisia Europeană, a fost elaborat ghidul "Orientări. Dezvoltarea și implementarea unui plan sustenabil de mobilitate urbană".

Ghidul este destinat specialiștilor din domeniul transportului și mobilității urbane, precum și altor actori implicați în dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă. Acesta face referire la o bază de date solidă cu exemple de bune practici, ilustrând modul cum au fost abordate în practică activitățile de dezvoltare și implementare ale planului.

«Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor între sectoare, între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate».

Sintetizând cele prezentate mai sus, rezultă că în ultimii ani Comisia Europeană a promovat în mod activ conceptul de planificare a mobilității urbane durabile. Inițiative finanțate de Uniunea Europeană au reunit părți interesate și experți cu scopul de a analiza abordările actuale, de a discuta aspecte problematice și de a identifica practicile optime de planificare. Cu sprijinul Comisiei Europene, au fost elaborate orientările pentru dezvoltarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană durabilă, care oferă, de exemplu, autorităților locale propuneri concrete cu privire la modul în care să implementeze



strategii pentru mobilitatea urbană, care se bazează pe o analiză detaliată a situației actuale, precum și pe o perspectivă clară asupra dezvoltării durabile a zonei lor urbane. Există un consens larg în legătură cu faptul că planificarea mobilității urbane durabile contribuie la creșterea calității vieții și este o modalitate de abordare a problemelor de transport în orașe. În acord cu această abordare, un rol major în sistemele de transport urban viitoare trebuie să îl aibă modurile de transport durabile – transportul public, pietonal, cu bicicleta, transportul privat cu autovehicule mai puțin poluante, precum și transportul intermodal, motiv pentru care orașele ar trebui să aplice diferite măsuri pentru a promova utilizarea acestor moduri.

Astfel, Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă au câștigat importanță deosebită pe scena europeană, diferențierea între statele membre din acest punct de vedere fiind dată de gradul de implementare.

1.2.2. Cadrul național

La nivel național, în scopul definirii unei viziuni cu privire la domeniile în care ar trebui să se investească cu prioritate în perioada de programare 2014-2020 din fondurile acordate de Uniunea Europeană (reglementate de Cadrul Strategic Comun), recent au fost realizate strategii la nivel național și regional. Documentele din această categorie care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, de care s-a ținut cont în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște sunt specificate în tabelul 1.3.

Tabelul 1.3. Documente strategice sectoriale – nivel național.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2013	Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 - 2020	Ministerul Mediului și Schimbărilor Climatice
2013	Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 - 2020	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2014	Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020	Comisia Europeană
2014	Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2015	Programul Operational Regional 2014 - 2020	Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice
2016	Master Planul General de Transport al României	Ministerul Transporturilor



1.2.2.1. Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020

În anul 2013 Guvernul României a aprobat "Strategia națională privind schimbările climatice 2013 – 2020", care prevede atât componente de adaptare, cât și de atenuare. Măsurile de reducere sunt elaborate pentru următoarele sectoare economice: energie, transport, procese industriale; solvenți și utilizarea de alte produse; agricultură; folosința terenurilor, schimbarea folosinței terenurilor și silvicultură; managementul deșeurilor. Componenta de adaptare a Strategiei enumeră 13 sectoare prioritare pentru monitorizarea impacturilor schimbărilor climatice: industrie; agricultură și pescuit; turism; sănătate publică; infrastructură, construcții și planificare urbanistică; transport; resurse de apă; păduri; energie; biodiversitate; asigurări; activități recreative; educație. În cadrul acestei componente sunt identificate și măsurile de adaptare care să orienteze elaborarea de politici pentru sectoarele sus-menționate. Acestea includ:

- integrarea măsurilor de adaptare la efectele schimbărilor climatice în momentul implementării și modificarea legislației și politicilor actuale și viitoare;
- revizuirea tuturor strategiilor și programelor naționale astfel încât să includă cerințele de modificare a politicilor sectoriale;
- creșterea nivelului de conștientizare publică și dezvoltarea comunicării pentru implementarea măsurilor de adaptare la nivel local.

«Componenta de adaptare la efectele schimbărilor climatice din Strategia națională privind schimbările climatice 2013-2020 este menită să reprezinte o abordare generală și practică a adaptării la efectele schimbărilor climatice în România, furnizând direcția și orientările diferitelor sectoare pentru a stabili planuri specifice de acțiune care vor fi actualizate periodic, ținând seama de cele mai recente concluzii științifice privind scenariile climatice precum și de necesitățile sectoriale. Această abordare este o integrare a adaptării în toate sectoarele relevante și va lăsa fiecărui sector libertatea de a găsi cele mai bune soluții pentru adaptarea la nivel sectorial».

La elaborarea strategiei s-a avut în vedere procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în scopul atingerii obiectivelor naționale asumate și adaptarea la efectele schimbărilor climatice, ținând cont de politica Uniunii Europene în domeniul schimbărilor climatice și de documentele relevante elaborate la nivel european și menționate anterior, precum și de experiența și cunoștințele dobândite în cadrul unor acțiuni de colaborare cu parteneri din străinătate și instituții internaționale de prestigiu.

1.2.2.2. Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020

În anul 2013 a fost publicată versiunea draft a "Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională", potrivit căreia Regiunile de Dezvoltare reprezintă cadrul pentru elaborarea, implementarea, monitorizarea și evaluarea politicilor de dezvoltare regională, inclusiv a



strategiilor de dezvoltare regională și a programelor de coeziune economică și socială. La stabilirea obiectivelor acestei strategii s-a urmărit corelarea cu obiectivele europene privind creșterea competitivității regiunilor și promovarea echității prin prevenirea marginalizării zonelor cu probleme de dezvoltare economică și socială. Astfel, obiectivul general este:

«Îmbunătățirea continuă a calității vieții, prin asigurarea bunăstării, protecției mediului și coeziunii economice și sociale pentru comunități sustenabile capabile să gestioneze resursele în mod eficient și să valorifice potențialul de inovare și dezvoltare echilibrată economică și socială al regiunilor».

Pentru atingerea obiectivului general au fost propuse șapte obiective specifice, care sprijină dezvoltarea și integrarea economiilor regionale, prin susținerea orașelor și prin încurajarea tuturor inițiativelor de dezvoltare, menite să sprijine relațiile dintre județele învecinate:

- *Cresterea rolului si functiilor oraselor si municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investitii care să sprijine cresterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane si coeziunea socială;*
- *Cresterea eficientei energetice în sectorul public si/sau rezidential pentru a contribui la reducerea cu 20% a emisiilor de CO₂ în conformitate cu Strategia Europa 2020;*
- *Cresterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale si asigurarea serviciilor esentiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă si inclusivă;*
- *Regenerarea zonelor defavorizate si stimularea incluziunii sociale a comunităților marginalizate, prin crearea premiselor necesare pentru asigurarea serviciilor esentiale și conditiilor decente de trai;*
- *Cresterea economiilor regionale prin dezvoltarea infrastructurii specifice inovării si cercetării, precum si stimularea competitivității IMM-urilor;*
- *Stimularea dezvoltării competitive si durabile a turismului la nivel regional si local prin valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, cu potential turistic si crearea/modernizarea infrastructurii specifice de turism;*
- *Protectia si îmbunătățirea mediului prin cresterea calității serviciilor de apă, reabilitarea siturilor industriale poluate si abandonate si luarea unor măsuri de prevenire a riscurilor si crestere a capacității de interventie în situatii de urgentă.*

1.2.2.3. Acordul de Parteneriat cu România, 2014 - 2020

Pentru obținerea finanțării proiectelor de investiții din fondurile disponibile în perioada de programare 2014 – 2020, între România și Comisia Europeană a fost încheiat un acord de parteneriat în care sunt incluse cinci fonduri structurale și de investiții europene (fonduri ESI): (i) *Fondul european de dezvoltare regională (FEDR)*, (ii) *Fondul de coeziune (FC)*, (iii)



Fondul social european (FSE), (iv) Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și (v) Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime (EMFF).

Acordul de parteneriat vizează următoarele provocări și prioritățile aferente:

- Promovarea competitivității și a dezvoltării locale în vederea consolidării sustenabilității operatorilor economici și a îmbunătățirii atractivității regionale;
- Dezvoltarea capitalului uman prin creșterea ratei de ocupare a forței de muncă și a numărului de absolvenți din învățământul terțiar, oferind totodată soluții pentru provocările sociale severe și combaterea sărăciei, în special la nivelul comunităților defavorizate sau marginalizate ori din zonele rurale;
- Dezvoltarea infrastructurii fizice, atât în sectorul TIC, cât și în sectorul transporturilor, în vederea sporirii accesibilității regiunilor din România și a atractivității acestora pentru investitori;
- Încurajarea utilizării durabile și eficiente a resurselor naturale prin promovarea eficienței energetice, a unei economii cu emisii reduse de carbon, a protecției mediului și a adaptării la schimbările climatice;
- Consolidarea unei administrații publice moderne și profesioniste prin intermediul unei reforme sistematice, orientată către soluționarea erorilor structurale de guvernare.

O cotă semnificativă din fondurile ESI va fi alocată extinderii și modernizării infrastructurii de transport a României, în acord cu planul general pentru viitor care va creiona rețeaua existentă până în anul 2030.

1.2.2.4. Strategia de dezvoltare teritorială a României, România policentrică 2035, Coeziune și competitivitate teritorială, dezvoltare și șanse egale pentru oameni

Strategia de dezvoltare teritorială a României a fost inițiată de Guvernul României în anul 2012. Reprezintă documentul programatic pe termen lung prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României și direcțiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scara regională, interregională și națională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier și transnațional. La momentul aprobării, Strategia de Dezvoltare Teritorială a României va reprezenta viziunea asumată a Guvernului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035. Obiectivul principal al procesului de planificare strategică constă în:

«Crearea cadrului necesar pentru sprijinirea și ghidarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare al fiecărui teritoriu, ținând cont de prevederile principalelor documente strategice europene și naționale».

Procesul de elaborare a Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României este structurat pe două niveluri: tehnic și politic. Nivelul tehnic presupune elaborarea studiilor de fundamentare, care conduc la un proces de planificare strategică teritorială cu caracter



tehnico-științific, iar nivelul politic intervine în etapele ce privesc formularea de obiective strategice.

În cadrul studiilor de fundamentare se regăsește "Studiul 13. Căi de comunicații și transport", al cărui scop este pe de o parte, să prezinte sintetic o analiză-diagnostic a dezvoltării rețelelor de transport, cu evidențierea disfuncționalităților, și pe de altă parte, ținând cont de **oportunitățile, potențialul de dezvoltare teritorială și de obiectivele de amenajare echilibrată a teritoriului național**, racordate la obiectivele strategice ale spațiului comunitar, să identifice viziunea, obiectivele și prioritățile pentru dezvoltarea rețelelor de transport, pentru orizontul de planificare teritorială 2020-2035. Sunt sintetizate cercetări și studii realizate de centre și institute de cercetare și de departamente specializate din cadrul instituțiilor cu responsabilități în amenajarea teritoriului și urbanism, precum și documente strategice ale comunității europene din domeniul amenajării teritoriale și transporturilor.

1.2.2.5. Programul Operațional Regional 2014 - 2020

Programul Operațional Regional 2014-2020 își propune să asigure continuitatea viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, prin completarea și dezvoltarea direcțiilor și priorităților regionale conținute în PND și CSNR 2007-2013 și implementate prin POR 2007-2013, precum și prin alte programe naționale. Această abordare are la bază una dintre principalele recomandări ale Raportului de evaluare ex-ante POR 2007-2013, în care se afirmă că pe termen lung obiectivul global al politicii de dezvoltare regională va putea fi atins dacă se urmăresc în continuare prioritățile majore de dezvoltare stabilite în perioada 2007-2013. Totodată, programul propune o serie de priorități de investiții care asigură convergența cu Strategia Uniunii Europene pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii, precum și cu scopul specific al Fondului European de Dezvoltare Regională, în conformitate cu obiectivele Tratatului, în ceea ce privește coeziunea economică, socială și teritorială. Astfel, Programul Operațional Regional 2014-2020 își propune să abordeze toate provocările pentru dezvoltare identificate în Acordul de Parteneriat elaborat pentru România (și aprobat în data de 6 august 2014), adresând 9 din cele 11 Obiective tematice formulate în Strategia UE 2020.

Obiectivul general al Programul Operațional Regional 2014-2020 se corelează cu obiectivul european privind creșterea competitivității Regiunilor și promovarea echității sociale:

«Cresterea competitivității economice si îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale si regionale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale si a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potentialul lor de inovare si de asimilare a progresului tehnologic».

Analizele întreprinse cu privire la elementele determinante ale creșterii economice la nivel regional identifică o serie de factori critici de creștere economică, printre care se numără



infrastructura conectivă, capitalul uman, inovația și procesele de aglomerare/ economiile de aglomerare.

Îmbunătățirile în **infrastructura conectivă** la nivel regional nu conduc în mod automat la o mai intensă creștere economică, dar facilitează creșterea și dezvoltarea economică la nivel regional, asigurând în același timp accesul la servicii din zona educației și sănătății. Totodată, condițiile minime infrastructurale reprezintă o premiză esențială pentru calitatea vieții. Investițiile destinate infrastructurii de transport au ca scop, în primul rând, îmbunătățirea accesibilității înspre și dinspre regiuni și creșterea mobilității regionale, pentru a se putea valorifica cât mai bine oportunitățile oferite de TEN-T și sporirea contribuției acestor regiuni la creșterea comerțului intern și internațional.

Prin activitățile care se vor finanța se va avea în vedere realizarea unor intervenții concentrate și fundamentate care să se bazeze pe importanța accesibilității unui număr important de locuitori, pentru conectarea zonelor rurale și urbane cu oportunitățile oferite de centrele economice importante din regiune, asigurând și accesul spre zonele cu înalt potențial turistic, inclusiv extinderea către piețe internaționale, prin accesul la rețelele de transport internațional. Totodată, prin investițiile cofinanțate de POR va fi acordată o atenție deosebită realizării conexiunilor (prin modernizare și creștere a portanței drumurilor județene respective) rețelei de transport rutier secundar, direct sau prin intermediul rețelei de transport principal cu rețeaua TEN-T și creșterii siguranței rutiere. Axele prioritare aflate în strânsă relație cu dezvoltarea și implementarea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabilă sunt:

- *Axa prioritara 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon:*
 - Obiectiv specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă;*
 - Obiectiv specific 3.3: Creșterea calității vieții în zonele urbane;*
- *Axa prioritara 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile:*
 - Obiectiv specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă;*
 - Obiectiv specific 4.2: Creșterea calității vieții în zonele urbane.*

1.2.2.6. Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport al României, aprobat de Comisia Europeană, reprezintă un document strategic integrat care va sta la baza planificării investițiilor în domeniul transporturilor pentru perioada 2014 - 2030, a cărei existență condiționează accesarea fondurilor structurale aferente perioadei 2014 - 2020.

În cadrul planului sunt stabilite prioritățile pentru investiții în rețeaua TEN-T centrală și extinsă. Master Planul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil. Rezultatele estimate ale Master Planului sunt:



- **Rezultatul 1:** Un plan pe termen lung care va contribui la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil;
- **Rezultatul 2:** Utilizarea mai eficientă a resurselor financiare în sectorul transporturilor;
- **Rezultatul 3:** Conexiuni îmbunătățite și, astfel, un comerț îmbunătățit cu țările vecine;
- **Rezultatul 4:** O productivitate crescută pentru industria și serviciile din România și, implicit, o creștere economică mai pronunțată și un nivel de trai îmbunătățit;
- **Rezultatul 5:** Un sistem de transport durabil (sustenabil).

Propunerile de dezvoltare a rețelei majore de transport din zona de influență a PMUD al Municipiului Târgoviște se încadrează în prevederile strategice și în politica națională care se regăsesc în Master Planul General de Transport al României pentru orizontul de timp considerat.

În scenariul "A face minim" al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște au fost considerate proiectele de interes național, angajate prin Master Planul General de Transport, a căror finalizare este programată până în anul 2030:

- Realizare Drum Trans Regio / EUROTRANS A1 - Titu - Bâldana - Târgoviște - Sinaia;
- Realizare Drum Expres Găești - Ploiești.

1.2.3. Cadrul regional

Documentele existente la nivel regional care vizează domeniile conexe mobilității și transporturilor, ale căror politici și ținte sunt susținute de către Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște, sunt specificate în tabelul 1.4.

Tabelul 1.4. Documente strategice sectoriale – nivel regional.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2014	Planul de Dezvoltare Regională 2014 – 2020 al Regiunii Sud Muntenia	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud Muntenia
2015	Strategia de dezvoltare durabilă a Județului Dâmbovița 2012-2020	Consiliul Județean Dâmbovița

1.2.3.1. Planul de Dezvoltare Regională 2014 – 2020 al Regiunii Sud Muntenia

Planul de Dezvoltare Regională pentru perioada de programare 2014 – 2020 [1] este document fundamental privind necesarul de finanțare din fonduri europene și alte fonduri internaționale și naționale la nivel regional. Constituie instrumentul prin care regiunea își promovează prioritățile și interesele în domeniile economic și social, reprezentând în



același timp contribuția regiunii la elaborarea Planului Național de Dezvoltare. Elaborarea și fundamentarea acestui document s-au realizat în parteneriat, atât la nivel județean, cât și la nivel regional, cu autoritățile publice locale, instituții deconcentrate, mediul academic, mediul privat, patronate / sindicate și ONG-uri, constituite în Comitetul Regional pentru elaborarea planului, Grupuri tematice regionale și Grupuri de parteneriat local. Planul de Dezvoltare Regională 2014 – 2020 al Regiunii Sud Muntenia a fost aprobat în luna martie 2015.

Ca element de noutate, față de Planul de Dezvoltare Regională al Regiunii Sud Muntenia pentru perioada 2007 - 2013, noul plan propune trei noi domenii prioritare și anume **dezvoltarea urbană durabilă, protecția mediului și eficiența energetică** și susținerea sănătății și a incluziunii sociale, domenii ce au fost propuse atât în urma concluziilor analizei socio-economice a regiunii, dar și în concordanță cu propunerile noilor Regulamente europene și Recomandarea Consiliului Uniunii Europene privind Programul Național de Reformă al României pentru 2013.

Obiectivul strategic general al Planului de Dezvoltare Regională 2014 – 2020 constă în: *«Stimularea unui proces de creștere economică durabilă și echilibrată a Regiunii Sud Muntenia, bazată pe inovare și favorabilă incluziunii sociale, care să conducă la creșterea prosperității și calității vieții locuitorilor săi».*

Pe lângă cele șapte obiective strategice specifice (dintre care primul face referire la mobilitate: *"Creșterea atractivității și accesibilității regiunii Sud Muntenia prin dezvoltarea mobilității și conectivității populației, bunurilor și serviciilor conexe în vederea promovării dezvoltării durabile"*) care vor contribui la realizarea obiectivului general, sunt propuse și trei obiective orizontale privind:

- (i). *sustenabilitatea mediului;*
- (ii). *egalitatea de șanse;*
- (iii). *inovarea (societate informațională).*

1.2.3.2. Strategia de dezvoltare durabilă a Județului Dâmbovița 2012-2020

Analiza SWOT realizată în cadrul acestei strategii identifică următoarele puncte slabe în domeniul infrastructurii de transport:

- *sisteme de transport public local prin servicii regulate slab dezvoltate în orașele județului Dâmbovița;*
- *număr redus de mijloace de transport pentru sistemul de transport public;*
- *slaba dezvoltare a rețelei feroviare (prin prisma indicatorilor "densitatea liniilor în teritoriu" și "lungimea liniilor de cale ferată electrificată").*

Un alt punct slab menționat, care poate fi pus în corelație și cu sectorul transporturilor, este cel legat de insuficiența spațiilor verzi în municipii și orașe.



Principala amenințare o constituie creșterea nivelului de poluare generată de sporirea numărului de autovehicule, precum și diminuarea spațiilor verzi.

Pentru a contracara aspectele negative identificate, planul de acțiuni al acestui document strategic cuprinde printre altele și *Măsura 122. "Sporirea mobilității interne, pentru facilitarea circulației forței de muncă și a mărfurilor"*.

Proiectele propuse în cadrul măsurii cuprind:

- *Optimizarea conexiunilor între așezările urbane din județ, prin modernizarea și/sau extinderea drumurilor;*
- *Optimizarea conexiunilor dintre așezările urbane și rețeaua majoră de circulație rutieră;*
- *Optimizarea rutelor de transport public intern.*

Un alt obiectiv strategic care se corelează cu principiile mobilității durabile este cel de *"Creștere a accesibilității obiectivelor turistice ale județului"*, prin implementarea următoarelor măsuri:

- *Dezvoltarea infrastructurii rutiere de acces la principalele obiective turistice din județ;*
- *Înființarea de linii de transport în comun către/între principalele obiective turistice, pentru facilitarea mobilității turiștilor și preîntâmpinarea congestiei traficului.*

Acțiunile de intervenție cuprinse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște (cele referitoare la infrastructura rutieră și la transportul public) susțin și se corelează cu obiectivele și măsurile cuprinse în strategia de dezvoltare durabilă județeană, fiind orientate către aceleași obiective strategice: susținerea dezvoltării socio-economice de către sistemul de transport, în condiții de sustenabilitate și protejarea mediului, în scopul creșterii calității vieții oamenilor.

1.2.4. Cadrul local

Documentele existente la nivel local cu care a fost corelat Planul de Mobilitate Urbană Durabilă întocmit pentru Municipiul Târgoviște, sunt specificate în tabelul 1.5.

Tabelul 1.5. Documente strategice sectoriale – nivel local.

An	Document	Autoritatea publică emitentă
2016	Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Târgoviște (PAED)	Primăria Municipiului Târgoviște
2016	Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Municipiului Târgoviște 2014 – 2020 (SIDU)	Primăria Municipiului Târgoviște



Modurile în care PMUD al Municipiului Târgoviște a fost corelat cu aceste documente strategice sunt prezentate în cele ce urmează.

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Târgoviște

Documentul strategic sectorial de care s-a ținut cont la realizarea PMUD este **Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Târgoviște**, care a fost aprobat de către Consiliul Local al Municipiului Târgoviște în anul 2016. Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Târgoviște (PAED) reprezintă un document politic strategic prin care se asumă sprijinul politic pentru asigurarea succesului procesului de îmbunătățire a eficienței energetice în teritoriul de competență a autorității locale, în vederea depășirii țintelor propuse de Uniunea Europeană pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu mai mult de 20% față de emisiile generate în teritoriul administrativ în anul de referință 1990.

PAED conține printre altele și propuneri de investiții în infrastructura de transport a municipiului, mai ales în cea specifică modului rutier, dar sprijină și sistemele de transport alternative, de exemplu, cu bicicleta.

Propunerile planului de mobilitate se încadrează în prevederile PAED al Municipiului Târgoviște și sprijină atingerea unor priorități asumate prin acesta.

Planul de mobilitate a luat în considerare toate propunerile din PAED care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și pe acelea care au un important rol strategic.

În Tabelul 1.6 se prezintă modul de corelare a propunerilor din PMUD cu cele din PAED al Municipiului Târgoviște în domeniul transporturilor și mobilității.

Tabelul 1.6. Corelarea propunerilor PAED Târgoviște - PMUD Târgoviște.

Proiect propus în PAED	Intervenție similară propusă în PMUD sau care susține proiectul PAED
Realizarea de sisteme de monitorizare video bazate pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului	5.1. Implementare sisteme de management al traficului 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1



Proiect propus în PAED	Intervenție similară propusă în PMUD sau care susține proiectul PAED
Realizarea de sisteme de e-ticketing pentru călători și parcurile de vehicule	5.3. Achiziție sistem e-ticketing și management transport public 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Transport nepoluant prin realizarea de piste pentru biciclete și a infrastructurii aferente (puncte de închiriere și sisteme de parcaj pentru biciclete)	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Reparații capitale străzi	1.1. Reabilitare / modernizare străzi în Municipiul Targoviste 1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric 1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legatură Șotânga) 1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște 1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște 1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare 1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO ₂ și a poluării generate de traficul rutier
Construirea, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște	1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Transport public – Îmbunătățirea transportului public prin achiziționarea de vehicule ecologice și construirea infrastructurii necesară transportului electric, inclusiv spații de alimentare pentru automobile electrice	2.1. Achiziție autobuze electrice 2.2. Achiziție autobuze ecologice 2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele mijloacelor electrice de transport public 2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local 2.6. Construire depou vehiculele de transport public



Proiect propus în PAED	Intervenție similară propusă în PMUD sau care susține proiectul PAED
	2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public 2.9. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători
Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în zona urbană funcțională din jurul municipiului	1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric 1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legătură Șotânga) 1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște 1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște 1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1

1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT

1.4.1. Planul Urbanistic General al Municipiului Târgoviște

Planul Urbanistic General are atât caracter director, cât și de reglementare, și reprezintă principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare a unei localități. Acest document se elaborează în baza strategiei de dezvoltare a localității și se corelează cu bugetul și programele de investiții publice ale localității, în vederea implementării obiectivelor de utilitate publică.



Planul Urbanistic General al Municipiului Târgoviște (inclusiv Regulamentul Local de Urbanism) a fost aprobat prin Hotărâre a Consiliului Local în anul 1998, având valabilitate de 10 ani. În anul 2013 valabilitatea documentației de urbanism și amenajare a teritoriului a fost prelungită prin Hotărârea Consiliului Local Nr. 11/ 28.01.2013 până în luna decembrie 2015. În anul 2014 a fost demarat contractual de prestări servicii având ca obiectiv proiectul "Reactualizare Plan Urbanistic General și Regulament Local de Urbanism ale Municipiului Târgoviște", care nu a fost finalizat.

La data elaborării prezentului Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște se află în desfășurare procedura de achiziție publică a contractului "Reactualizare Plan Urbanistic General și Regulament Local de Urbanism Municipiul Târgoviște".

Având în vedere aspectele prezentate, preluarea în PMUD a prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT, se va raporta la "*Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2014 – 2020*", document recent aprobat prin H.C.L. nr. 198 / 18.08.2016.

1.4.2. Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2014 - 2020

La elaborarea PMUD pentru Municipiul Târgoviște s-a ținut seama de prevederile de dezvoltare economică, socială și de cadru natural care apar în documentele de planificare valabile la nivelul arealului de studiu.

Pe lângă *Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă al Municipiului Târgoviște*, s-a ținut cont și de prevederile *Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2014 - 2020 (SIDU)*, realizată în anul 2016.

În cadrul *Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște* se identifică nevoile de dezvoltare socio-economică și obiectivele strategice de dezvoltare, respectiv obiectivele specifice, care vor asigura o abordare unitară și multisectorială, care va determina îmbunătățirea sistemelor de planificare și dezvoltare, atragerea investițiilor, sprijinirea mediului economic și turistic, dezvoltarea resurselor umane, în vederea creșterii bunăstării și calității vieții, prin valorificarea resurselor locale existente și identificarea de resurse noi.

Viziunea de dezvoltare durabilă a Municipiului Târgoviște la orizontul anului 2020 se bazează pe trei obiective strategice, dintre care unul se referă la *Sprijinirea dezvoltării teritoriale durabile și armonioase*. Acest prim obiectiv strategic cuprinde obiectivul specific *Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport*, în cadrul căruia sunt propuse o serie de proiecte prin care să se elimine neajunsurile identificate în acest domeniu:



- starea tehnică necorespunzătoare a unor elemente de infrastructură stradală, inclusiv a unora pe care circulă mijloacele de transport public;
- lipsa sau starea necorespunzătoare a zonelor de deplasare pietonală;
- starea tehnică necorespunzătoare a unor drumuri județene care asigură legătura cu zonele periurbane;
- starea avansată de uzură fizică și morală a infrastructurilor de transport public;
- poluarea aerului din cauza ponderii crescute a deplasărilor motorizate (cu autoturismul personal);
- lipsa infrastructurilor pentru utilizarea vehiculelor ecologice și mijloacelor de transport alternative (biciclete);
- nivel ridicat de congestie a traficului rutier;
- lipsa unor sisteme de management eficient al traficului;
- starea tehnică necorespunzătoare infrastructurii feroviare;
- lipsa promovării transportului intermodal.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă susține viziunea de dezvoltare economică, socială și de mediu definită de Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, prin identificarea și propunerea de măsuri și acțiuni de intervenție similare, care vor conduce la dezvoltarea integrată și durabilă a Municipiului Târgoviște.

În Tabelul 1.7 se prezintă modul de corelare a propunerilor din PMUD cu cele din SIDU a Municipiului Târgoviște în domeniul transporturilor și mobilității.

Tabelul 1.7. Corelarea propunerilor SIDU Târgoviște - PMUD Târgoviște.

Proiect propus în SIDU	Intervenție similară propusă în PMUD sau care susține proiectul SIDU
Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului electric, inclusiv stații de alimentare a automobilelor electrice, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște	1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric
	2.1. Achiziție autobuze electrice
	2.2. Achiziție autobuze ecologice
	2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele mijloacelor electrice de transport public
	2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local
	2.6. Construire depou vehiculele de transport public
	2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
	2.9. Realizare terminale de transport public urban/ județean/



Proiect propus în SIDU	Intervenție similară propusă în PMUD sau care susține proiectul SIDU
	interjudetean 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1 8.2. Incheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători
Construirea, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște	1.1. Reabilitare / modernizare străzi în Municipiul Targoviste 1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric
Transport nepoluant prin realizarea de piste pentru biciclete și a structurii tehnice aferente (puncte de închiriere și sisteme de parcaj pentru biciclete)	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) 5.11. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști) 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Realizarea de sisteme de monitorizare video bazat pe instrumente inovative și eficiente de management al traficului	5.1. Implementare sisteme de management al traficului 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Realizarea de sisteme de e - ticketing pentru călători și parcări	5.3. Achiziție sistem e-ticketing si management transport public 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Reparații capitale străzi din Municipiul Târgoviște	1.1. Reabilitare / modernizare străzi în Municipiul Targoviste 1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric 1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legatură Șotânga) 1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște 1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște 1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare 1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier
Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște	1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște



Proiect propus în SIDU	Intervenție similară propusă în PMUD sau care susține proiectul SIDU
Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște	1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște
Reducerea impactului emisiilor din trafic asupra calității atmosferei prin construirea de trasee ocolitoare pentru autovehiculele de mare tonaj	1.5. Realizare de trasee ocolitoare perimetrare
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
Drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște	1.4. Realizare drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște
Crearea de locuri de parcare suficiente prin construirea de parcări multietajate	5.5. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)
	5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban
Construire parcaje subterane în proximitatea zonei centrale	5.5. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)
	5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban
Realizare parcări subterane în Municipiul Târgoviște	5.5. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)
	5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban
Realizarea unor parcări supraterane mecanizate și amplasarea acestora în zonele de locuit	5.5. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)
	5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban
Elaborarea unui masterplan de gestionare a locurilor de parcare din zona centrală a orașului	5.5. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)
	5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban
Studiu pentru realizarea în viitor a unui terminal de transport – nod intermodal în zona UPET pentru creșterea mobilității și îmbunătățirea relațiilor în teritoriu, destinat atât navetiștilor/rezidenților, cât și turiștilor	3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
Realizarea unui studiu velo pentru extinderea pistelor pentru bicicliști existente sau în curs de construire	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Creșterea ofertei și a calității transportului public	2.1. Achiziție autobuze electrice
	2.2. Achiziție autobuze ecologice
	2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele mijloacelor electrice de transport public
	2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele pe care nu circulă mijloacele electrice de transport public
	2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local



Proiect propus în SIDU	Intervenție similară propusă în PMUD sau care susține proiectul SIDU
	2.6. Construire depou vehiculele de transport public
	2.7. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour
	2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
	2.9. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Realizarea unui studiu privind impactul și efectele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă	8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște
Înființarea a 3 autogări în punctele de intrare în Municipiul Târgoviște	2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Înființarea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour	2.7. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour
Realizarea unor platforme tip Park & Ride și Bike & Ride în zonele periferice ale municipiului și conectarea acestora la mijloacele de transport în comun	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	5.4. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Reducerea vitezei maxime de deplasare pe unele artere de circulație	5.8. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
Fluidizarea traficului din localitate prin monitorizare, marcarea corespunzătoare și îmbunătățirea gradului de semnalizare	5.1. Implementare sisteme de management al traficului
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Instalarea unor stații de încărcare a autovehiculelor electrice	4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Dezvoltarea infrastructurii de alimentare a autovehiculelor cu energie electrică prin achiziția de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice și electrice hibrid plug-in în Municipiul Târgoviște	4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Înființarea unei flote de taxiuri electrice	4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în



Proiect propus în SIDU	Intervenție similară propusă în PMUD sau care susține proiectul SIDU
	cadrul furnizorilor de servicii de taxi
Realizarea unui sistem de supraveghere video a traficului și dotarea stațiilor de autobuz și a parcărilor cu sisteme de supraveghere video	5.1. Implementare sisteme de management al traficului
	5.3. Achiziție sistem e-ticketing și management transport public
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Realizarea unor trasee pietonale noi și modernizarea celor existente, includerea și promovarea acestora în media și hărți/broșuri turistice	4.1. Realizarea unor trasee pietonale
	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Reconfigurarea profilelor stradale pentru favorizarea deplasărilor pietonale	4.1. Realizarea unor trasee pietonale
	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Amenajarea de culoare speciale pentru mijloace de transport în comun și piste pentru biciclete	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Realizarea unor parcări pentru biciclete aflate în proximitatea stațiilor de transport în comun și a gărilor	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Realizarea unei rețele locale de închiriere biciclete pe teritoriul municipiului	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Organizare campanii de informare a cetățenilor privind avantajele utilizării mijloacelor de transport în comun	2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
Realizarea unui studiu privind distribuția mărfurilor în oraș	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare

1.5. Metodologia de elaborare a PMUD pentru Municipiul Târgoviște

Planul de mobilitate urbană durabilă reprezintă un document strategic care definește caracteristicile rețelelor de transport existente, obiectivele la nivel global și direcțiile de acțiune pentru atingerea obiectivelor, în concordanță cu studiile de specialitate elaborate la nivel zonal și sectorial. În acord cu cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și



internațional, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște este structurat în 3 părți principale, corespunzătoare următoarelor etape:

→ **Etapa I**, care cuprinde șapte capitole:

(1) *Introducere*

(2) *Analiza situației existente*

(3) *Modelul de transport*

(4) *Evaluarea impactului actual al mobilității*

(5) *Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane*

(6) *Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane*

(7) *Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale*

În capitolul introductiv sunt stabilite scopul și rolul documentației, urmărind încadrarea în cadrul strategic și normativ valabil la nivel național și internațional și în prevederile documentelor de planificare asumate la nivel local. În capitolele 2, 3 și 4 se realizează caracterizarea și diagnosticarea situației actuale. Caracteristicile socio-economice și demografice, respectiv caracteristicile sistemelor de transport existente reprezintă date de intrare în cadrul modelului de transport cu ajutorul căruia sunt evaluate efectele mobilității asupra societății (mediu, cadru social, dezvoltare urbană).

Dezvoltarea unui model de transport urban permite identificarea relației dintre cererea și oferta de transport pentru fiecare element al rețelei de transport analizate, facilitând astfel evidențierea disfuncționalităților. Odată calibrat și validat, modelul de transport oferă rezultate demne de încredere cu privire la impactul diferitelor măsuri propuse pentru atingerea obiectivelor planului de mobilitate în contextul scenariilor de dezvoltare testate. Urmărind reducerea disfuncționalităților cu privire la mobilitatea durabilă în zona de studiu și având în vedere contextul elaborării planului de mobilitate, sunt stabilite obiectivele acestuia. Acestea le sunt asociate direcții de acțiune și măsuri grupate în scenarii de evoluție, care sunt testate cu ajutorul modelului de transport validat, astfel fiind posibilă evaluarea fezabilității măsurilor propuse.

→ **Etapa a II-a**, care cuprinde două capitole:

(1) *Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung*

(2) *Planul de acțiune*

Prioritizarea și gruparea măsurilor propuse în funcție de contribuția pe care o aduc la desfășurarea unei mobilități durabile se constituie sub forma unui Plan de acțiune.

→ **Etapa a III-a**, care cuprinde două capitole:

- (1) Stabilirea procedurii de evaluare a implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
- (2) Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea

Implementarea planului de acțiune va fi monitorizată pe toată perioada alocată planului.

Procesul metodologic descris mai sus este reprezentat grafic în figura 1.3.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște este conceput pentru perioada 2017-2030, perioadă care coincide cu valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, național și european, dar și cu perioada de programare stabilită de Comisia Europeană.

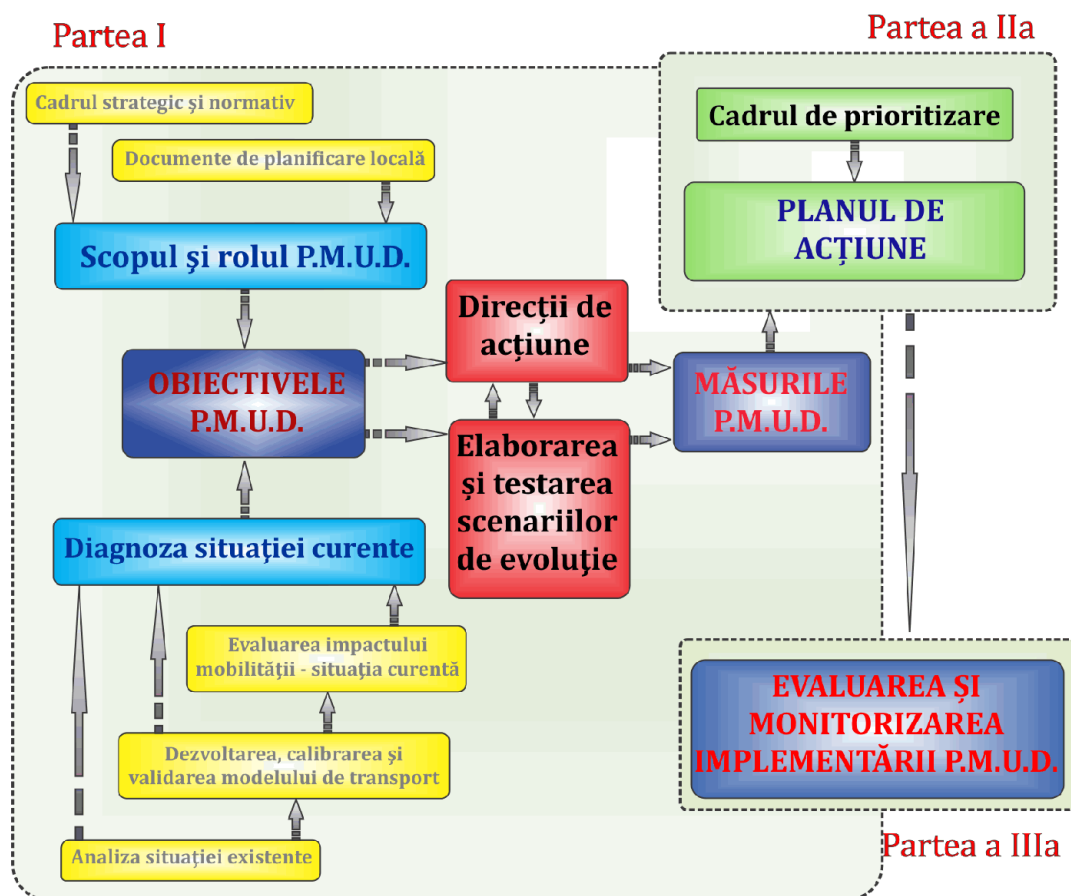


Figura 1.3. Schema metodologică de elaborare a PMUD al Municipiului Târgoviște.



2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

2.1.1. Date demografice

Variația demografică în profil teritorial înregistrată în ultimii 15 ani evidențiază reducerea cu 6,2% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Municipiul Târgoviște, tendință de variație similară cu cea înregistrată la nivel național (-2,1%) și județean (-3,3%), însă mult mai accentuată.

În figura 2.1 este reprezentată variația numărului de locuitori în perioada 2002 – 2016 pentru România, județul Dâmbovița și localitățile urbane din acest județ. În intervalul analizat toate zonele urbane s-au confruntat cu reduceri ale numărului de locuitori mai pronunțate decât valoarea medie județeană. Acestea sunt cuprinse între 6% în cazul orașului Titu și -9,4% în cazul Municipiul Moreni.

Datele privind numărul total de locuitori disponibile pentru anul 2016, sunt prezentate în tabelul 2.1.

Tabelul 2.1. Numărul de locuitori, anul 2016.

Localitatea	Număr de locuitori	Sursa
Municipiul Târgoviște	93.626	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	92.730	Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date, Ministerul Afacerilor Interne

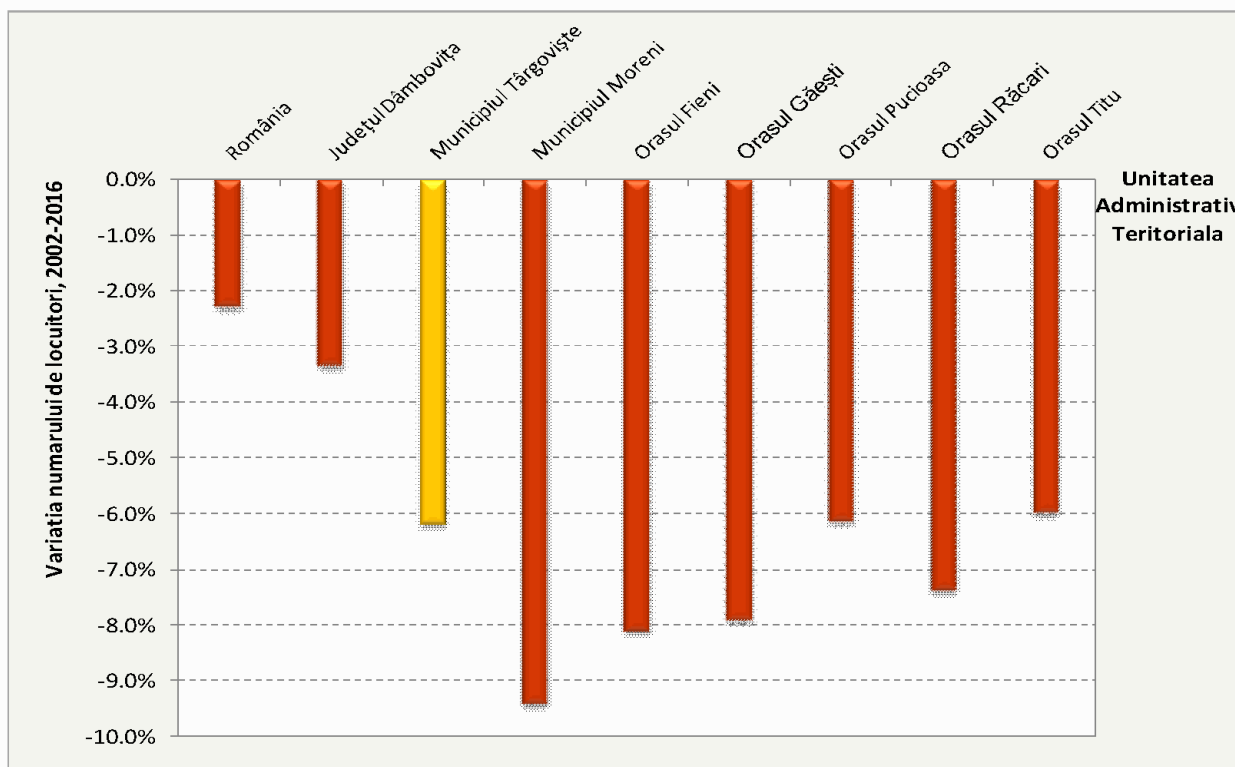


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2002 – 2016, zonele urbane din Jud. Dâmbovița.

În ce privește Municipiul Târgoviște, în figura 2.2 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori din Municipiul Târgoviște pentru fiecare an din intervalul 2002 - 2016. Valorile corespund datelor determinate prin metodologia publicată pe site-ul INS – Baza de date TEMPO, indicatorul "Populația după domiciliu".

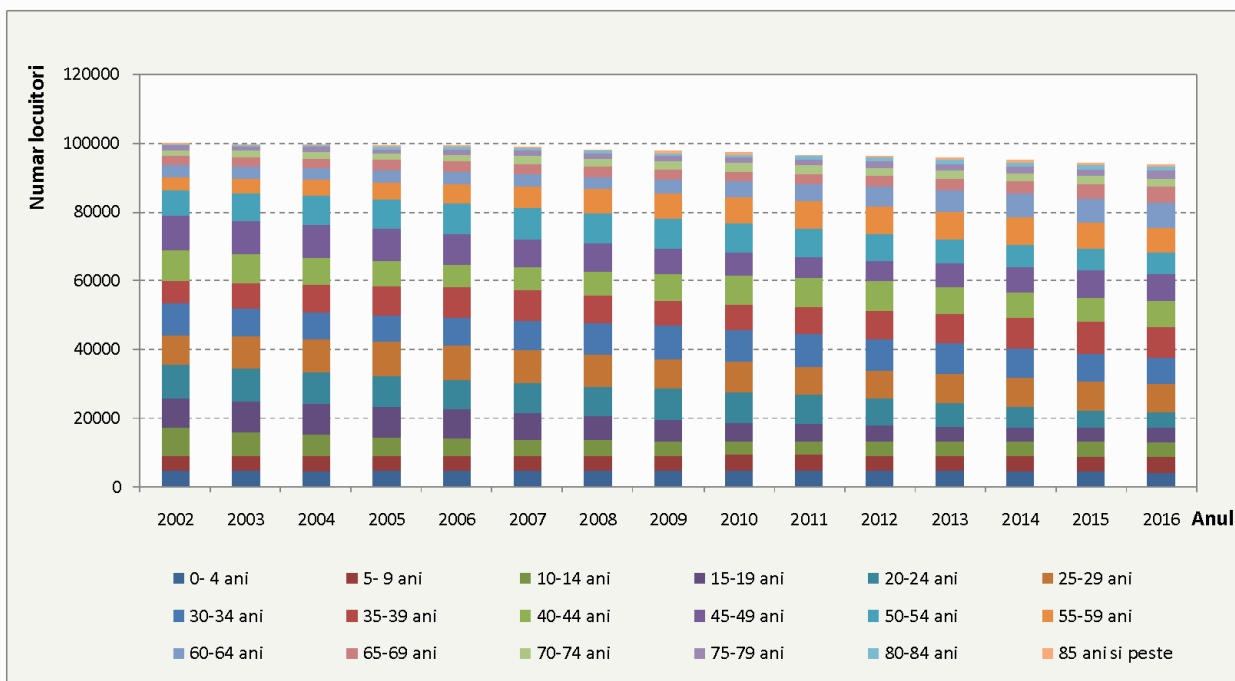


Figura 2.2. Distribuția populației pe grupe de vârstă în intervalul 2002 – 2016, Municipiul Târgoviște.



Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.3), relevă scăderea semnificativă (cu 48%) a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu majorarea accentuată a procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 69%), aspect care reflectă fenomenul de îmbătrânire demografică. În general, aceste persoane sunt caracterizate de mobilitate redusă, necesitând facilități în sensul creșterii accesibilității sistemului de transport.

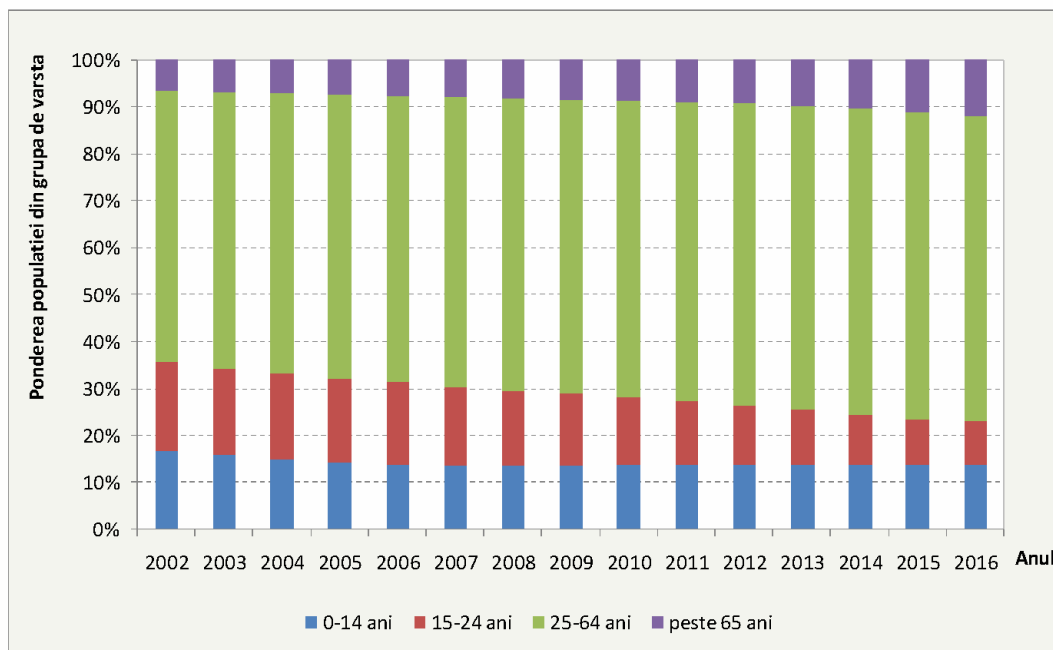


Figura 2.3. Pondere populatiei din principalele grupe de vârstă, perioada 2002-2016.

Ca urmare a solicitării Municipiului Târgoviște, Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date (D.E.P.A.B.D.) din cadrul Ministerului Afacerilor Interne a pus la dispoziție situația cu numărul total de locuitori cu domiciliul stabil și flotant în Municipiul Târgoviște înregistrați la sfârșitul anului 2016. Datele au fost defalcate la nivel de adresă (stradă, număr, bloc).

Întrucât la elaborarea modelului de transport (Capitolul 3), în etapa de generare a călătoriilor, este necesară distribuția populației pe zone de trafic¹, în continuare, vor fi luate în calcul valorile furnizate de Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date. Distribuția pe clase de vârstă a acestor date (figura 2.4) s-a făcut respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2016, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică.

¹ În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate (Capitolul 3), teritoriul a fost împărțit în 71 zone de trafic, 62 zone interne în Municipiul Târgoviște și 9 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile naționale și județene și comunale care penetrează acest teritoriu.

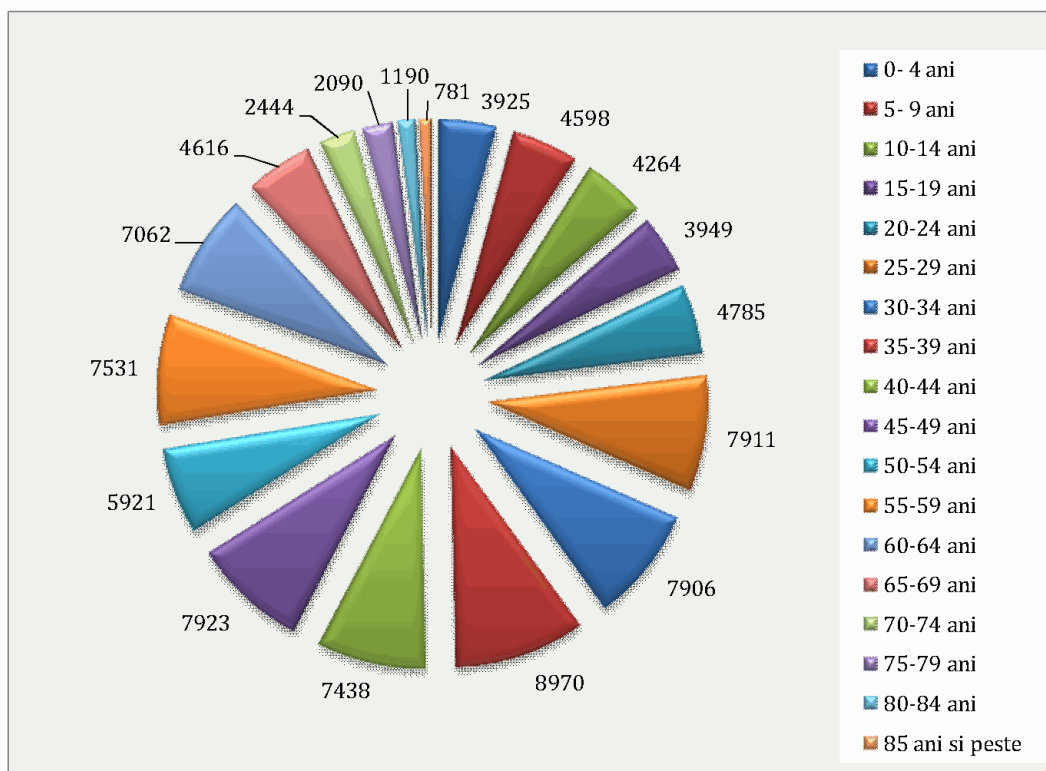


Figura 2.4. Distribuția populației înregistrate în anul 2016 pe grupe de vârstă, Municipiul Târgoviște.

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Municipiului Târgoviște este de 2116 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2016 este de 4425 persoane/km².

Distribuția spațială a numărului de locuitori constituie un factor cu impact semnificativ în domeniul mobilității urbane. În acest context, este esențială analiza datelor demografice prin prisma următorilor indicatori:

- populația totală;
- populația pe grupe de vârstă.
- densitatea populației.

În cadrul PMUD al Municipiului Târgoviște distribuția spațială a indicatorilor demografici (valorile pentru anul 2016) a fost realizată prin raportare la zonele de analiză a traficului din interiorul teritoriului intravilan (figurile 2.5-2.7). Se observă că valori ridicate ale numărului de locuitori sunt concentrate în cartierele Micro IV, V, VI, VIII, IX și XI. Acestea reprezintă zone cu potențial ridicat de generare/ atragere a călătoriilor, pentru care trebuie să se acorde atenție deosebită în ce privește oferta de transport public necesară pentru satisfacerea deplasărilor pe distanță medie și facilitățile pentru modurile de transport nemotorizate (pietonal, cu bicicleta) specifice deplasărilor pe distanță scurtă.

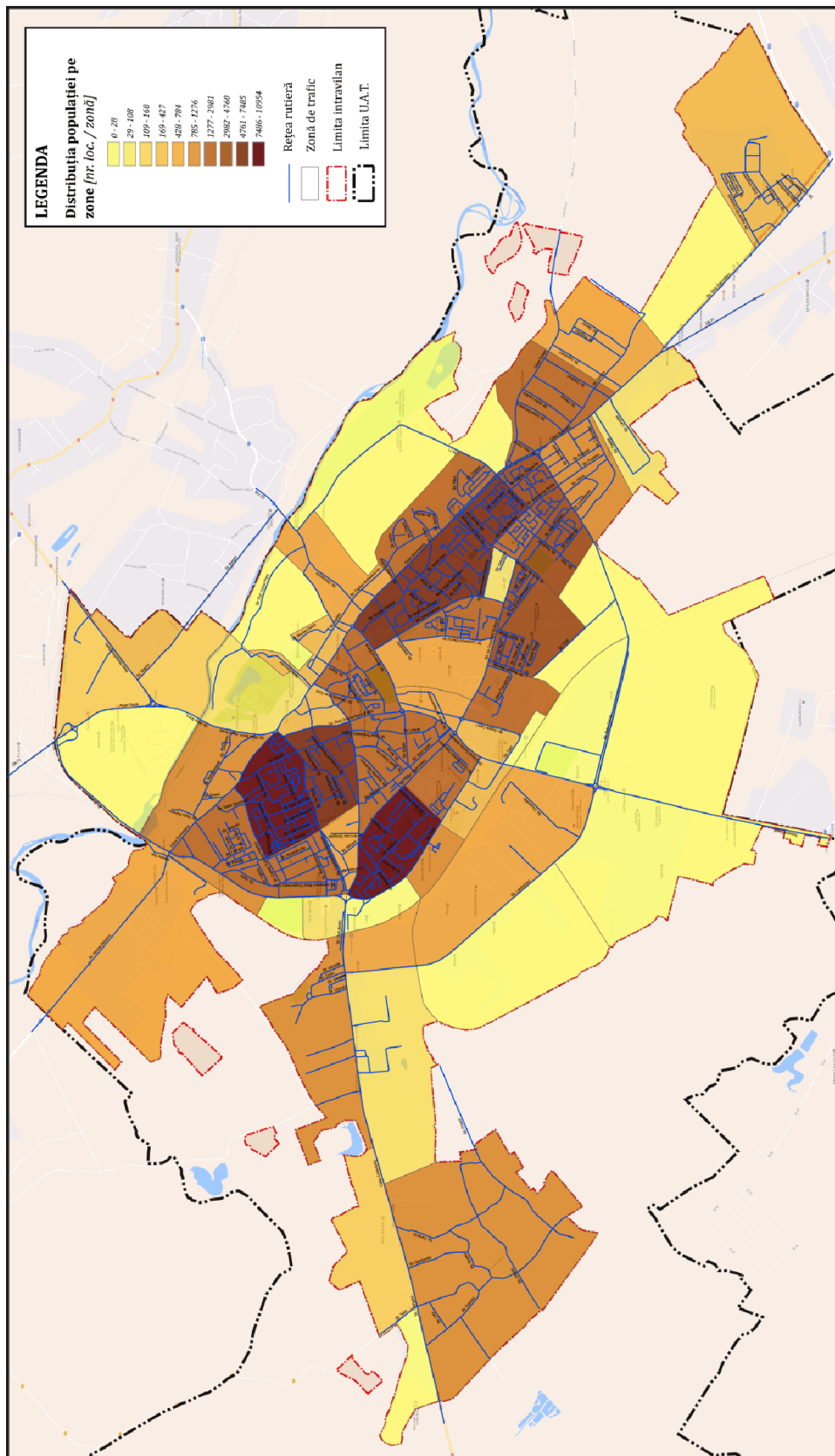


Figura 2.5. Distribuția teritorială a populației. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D. (Figură rotită cu 90°).

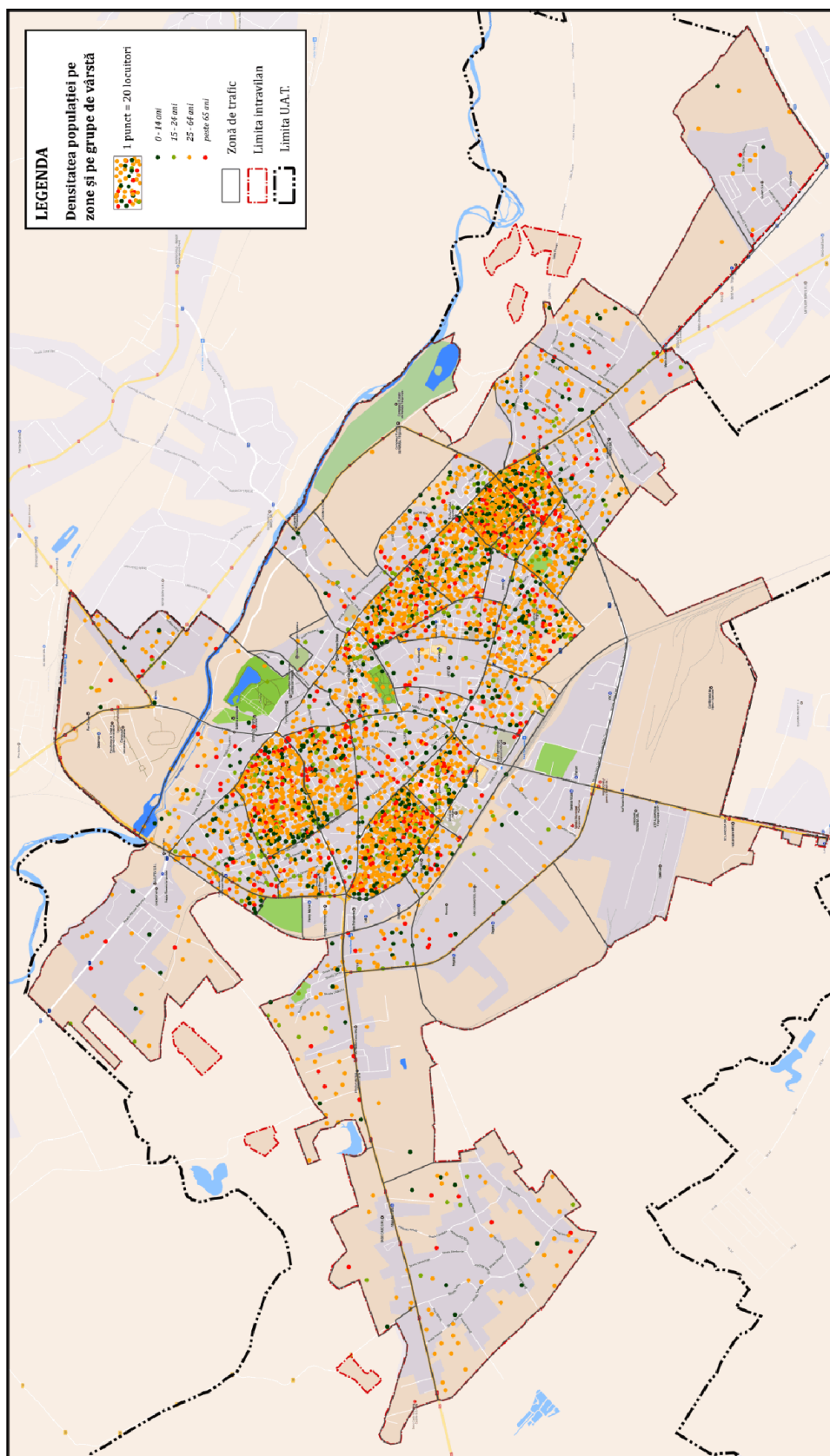


Figura 2.6. Distribuția teritorială a populației pe grupe de vârstă.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D. (Figură rotită cu 90°).

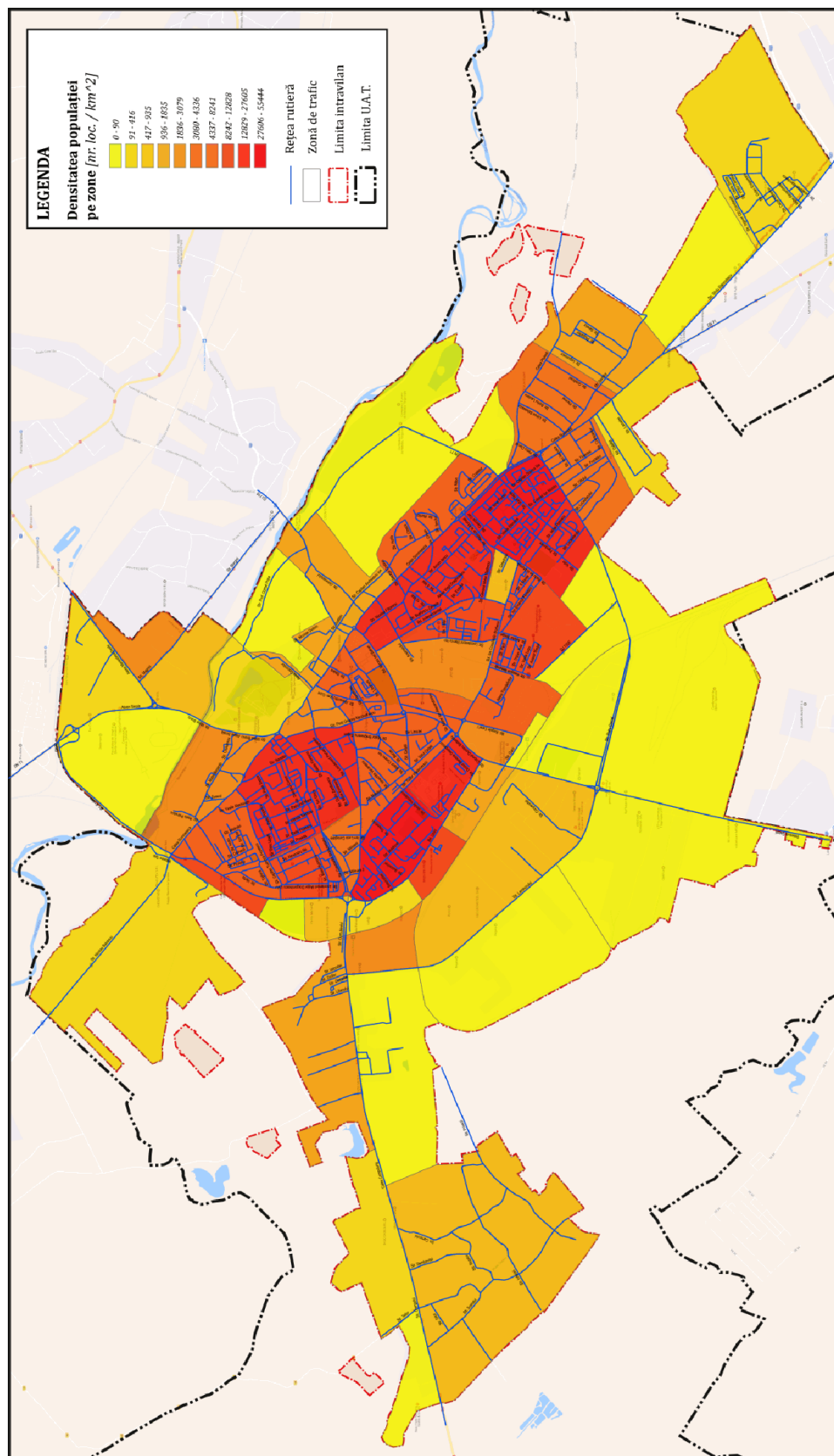


Figura 2.7. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D. (Figură rotită cu 90°).



2.1.2. Activități economice

Desfășurarea activităților economice implică o generare de călătorii cu pondere importantă atât în cazul transportului de persoane, cât și al celui de mărfuri (prin asigurarea fluxului de materii prime, materiale și produse finite).

Potrivit datelor furnizate de Inspectoratul Teritorial de Muncă Dâmbovița, în Municipiul Târgoviște sunt înregistrați 34.109 salariați activi, distribuiți celor 2.977 angajatori cu sediul în această localitate. Principalii angajatori, categorie în care sunt considerați cei cu peste 500 de salariați, concentrează 22,5% din numărul total de locuri de muncă ocupate la nivelul localității (tabelul 2.2). Se observă că Spitalul Județean de Urgență Târgoviște se detașează cu peste 2000 de salariați. Unitățile industriale (COS Târgoviște S.A., Otelinox, ASO CROMSTEEL) care sunt localizate pe teritorii învecinate, polarizează peste 2500 de călătorii atrase zilnic (asociate locurilor de muncă) în zona de Sud a localității. Distribuția în teritoriu a locurilor de muncă (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărțit teritoriul Municipiului Târgoviște) este prezentată în figura 2.8.

Tabelul 2.2. Principalii angajatori, anul 2016.

Angajator	Număr Salariați activi
Spitalul Județean de Urgență Târgoviște	2009
COS Târgoviște S.A.	1286
Universitatea Valahia din Târgoviște	638
Direcția de asistență socială	729
Otelinox	701
Compania de apa Târgoviște Dâmbovița	628
D.G.A.S.P.C. Dâmbovița	626
ASO CROMSTEEL	564

La nivelul teritoriului de analiză ponderea populației ocupate reprezintă 36% din totalul numărului de locuitori, în timp ce la nivel județean acest indicator are valoarea de numai 14% (tabelul 2.3).

Tabelul 2.3. Ponderea populației ocupate, anul 2016. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr Salariați	Număr de locuitori	Ponderea populației ocupate
Municipiul Târgoviște	34.109	93.626	36%
Județul Dâmbovița	72.435	528.791	14%

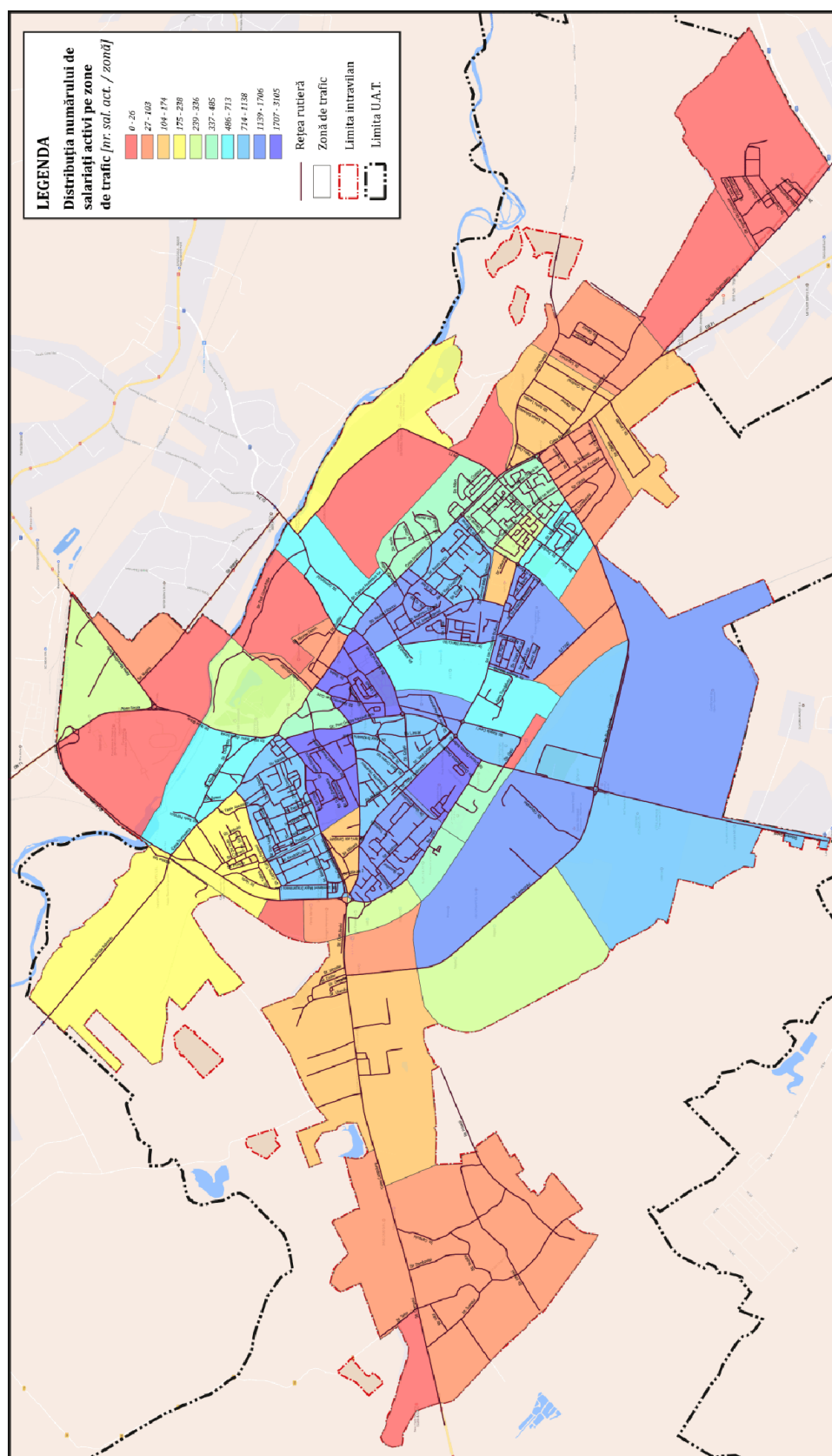


Figura 2.8. Distribuția locurilor de muncă pe teritoriul Municipiului Târgoviște, 2016.
(Figură rotită cu 90°).



Pe baza datelor statistice existe a fost studiată dimanica numărului de salariați la nivel local și județean în ultimii 15 ani (figura 2.9). Rezultatele indică o creșterea a ponderii numărului de salariați din Municipiul Târgoviște din totalul celor înregistrați la nivel județean, de la 50% în anul 2002, la 57% în anul 2015, ceea ce se traduce prin creșterea atractivității mediului urban analizat, și în consecință creșterea numărului de deplasări realizate în scopul de a merge la serviciu. Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Municipiului Târgoviște, rezultând că în cea de-a doua jumătate a perioadei analizate 2010-2016 (cea pentru care sunt publicate date statistice) s-a instalat o tendință descrescătoare a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.10). În ipoteza translatării acestor persoane în categoria salariaților, putem concluziona că în ultimii ani s-a produs creșterea deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

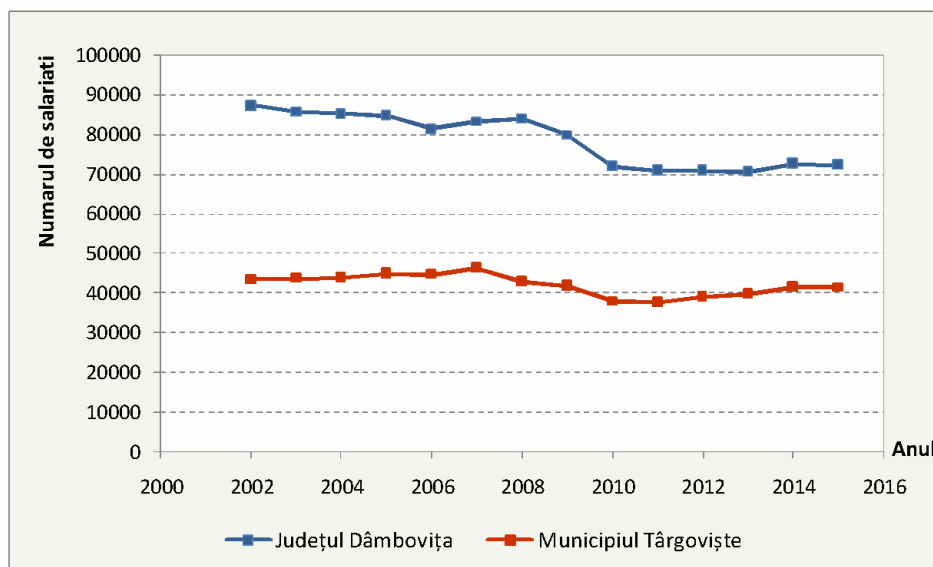


Figura 2.9. Variația numărului de salariați, perioada 2002-2015.

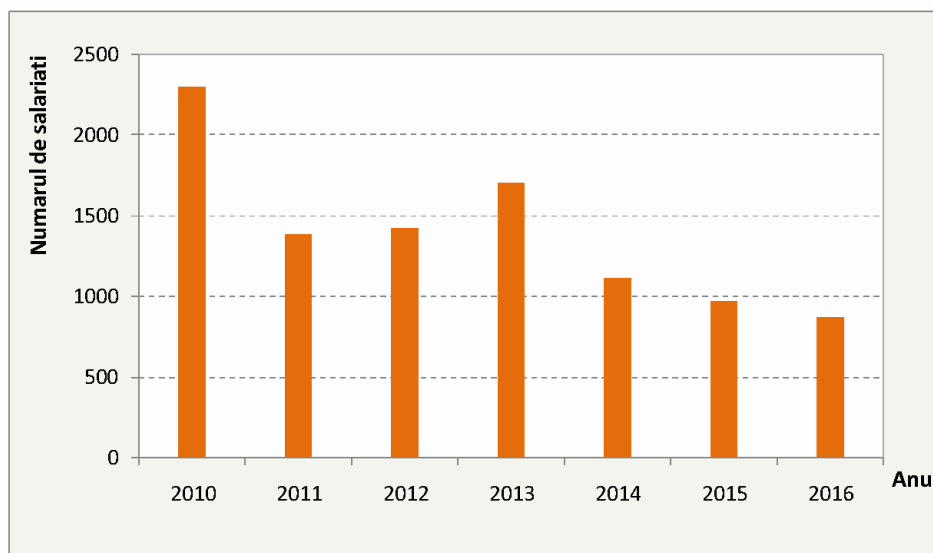


Figura 2.10. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2016.



Concentrarea locurilor de muncă în zone compacte implică probleme de mobilitate, în sensul constituirii unor poli de atragere și generare a călătoriilor.

Zonele în care se desfășoară activități comerciale reprezintă de asemenea poli de interes, în special pentru călătoriile locale. Centrele comerciale de tip supermarket sunt amplasate de-a lungul arterelor principale (figura 2.11). În zona centrală se evidențiază perimetrul delimitat de B-dul I.C. Brătianu, B-dul Mircea cel Bătrân, B-dul Independenței, în care sunt concentrate o serie de supermarket-uri și Piața agro-alimentară 1 Mai. Funcțiunea comercială a teritoriului amintit implică un grad ridicat de atractivitate a călătoriilor în centrul orașului, călătorii care se suprapun peste cele în scop administrativ, educațional (în acest areal sunt amplasate spații de învățământ ale Universității „Valahia” în care funcționează programe de studii cu peste 1000 de studenți), de recreere. Zone periferice în care se desfășoară activități comerciale sunt amplasate la extremitățile Bulevardului Unirii, Centrul comercial Pavcom, la intersecția cu Str. Gării și supermarket-urile Kaufland și Lidl, la intersecția cu Calea Câmpulung.

Unitățile de învățământ reprezintă poli de atragere / generare a călătoriilor la nivelul unei localități, cărora trebuie să li se acorde atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței circulației. În total, în Municipiul Târgoviște funcționează 51 unități de învățământ preuniversitar (liceal – 14, gimnazial – 11, preșcolar - 26) în care sunt înmatriculați 19.518 elevi și preșcolari. La nivel postliceal, desfășoară cursuri de zi 3 unități (Școala Postliceală Sanitară “Christiana”, Școala Postliceală Sanitară “Carol Davila”, Școala Postliceală FEG) la care sunt înscriși 788 cursanți.

La Universitatea „Valahia” din Târgoviște în anul universitar 2016-2017 sunt înmatriculați 4707 studenți. Desfășurarea activităților didactice este concentrată în două centre. Campusul universitar, care include clădirile destinate desfășurării activităților didactice (aproximativ 3317 studenți) și de cercetare (220 cadre didactice și de cercetare), dar și spațiile de cazare (aproximativ 800 locuri) este situat la periferia zonei urbane, fiind conectat la artera principală Aleea Sinaia/ DN 71 Nord (ieșirea spre Sinaia). O altă zonă în care se desfășoară activități didactice (1119 studenți) este amplasată pe Str. Locot. Stancu Ion, în vecinătatea zonei comerciale din centrul orașului.

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ centralizate în tabelul 2.4 se regăsește în figura 2.12.



Tabelul 2.4. Unități de învățământ. Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște.

Unitatea de învățământ	Număr preșcolari / elevi / studenți	Număr în figura 2.12
Învățământ preșcolar		
Grădinița cu program prelungit nr. 3 Târgoviște	167	1
Grădinița cu program prelungit nr. 2 Târgoviște	169	2
Grădinița cu program prelungit nr. 16 Târgoviște	255	3
Grădinița cu program prelungit nr. 15 Târgoviște	180	4
Grădinița cu program prelungit nr. 14 Târgoviște	174	5
Grădinița cu program prelungit nr. 13 Târgoviște	255	6
Grădinița cu program prelungit nr. 12 Târgoviște	21	7
Grădinița cu program prelungit nr. 1 Târgoviște	213	8
Grădinița cu program prelungit "Raza de soare" Târgoviște	342	9
Grădinița cu program prelungit "Dorothy" Târgoviște	53	10
Grădinița cu program prelungit "Alexandrina Simionescu Ghica" Târgoviște	153	11
Grădinița cu program normal nr. 7 Târgoviște	45	12
Grădinița cu program normal nr. 5 Târgoviște	41	13
Grădinița cu program normal nr. 4 Târgoviște	39	14
Grădinița cu program normal nr. 17 Târgoviște	37	15
Grădinița cu program normal nr. 11 Priseaca Târgoviște	18	16
Grădinița cu program normal "Sf. Francisc" Târgoviște	74	17
Grădinița cu program normal "Carmen Sylva" Târgoviște	85	18
Creșa nr. 2 "Voinicel" Târgoviște	120	19
Creșa nr. 8 "Prichindel" Târgoviște	80	20
Creșa nr. 16 "Buburuza" Târgoviște	64	21
Creșa nr. 13 "Pinochio" Târgoviște	75	22
Creșa nr. 14 "Neghiniță" Târgoviște	60	23
Creșa nr. 15 "Degețica" Târgoviște	50	24
Creșa "Spiriduș" Târgoviște	65	25
Creșa "Iepurilă" Târgoviște	15	26
Învățământ gimnazial		
Școala Gimnazială Specială Târgoviște	225	1
Școala Gimnazială "Vasile Cârlova" Târgoviște	648	2
Școala Gimnazială "Tudor Vladimirescu" Târgoviște	655	3
Școala Gimnazială "Smaranda Gheorghiu" Târgoviște	179	4



Unitatea de învățământ	Număr preșcolari / elevi / studenți	Număr în figura 2.12
Școala Gimnazială "Radu cel Mare" Târgoviște	431	5
Școala Gimnazială "Prof. Paul Bănică" Târgoviște	431	6
Școala Gimnazială "Mihai Viteazul" Târgoviște	867	7
Școala Gimnazială "Matei Basarab" Târgoviște	655	8
Școala Gimnazială "Ioan Alexandru Brătescu Voinești" Târgoviște	966	9
Școala Gimnazială "Grigore Alexandrescu" Târgoviște	261	10
Școala Gimnazială "Coresi" Târgoviște	1112	11
Învățământ liceal și postliceal		
Colegiul Național "Ienăchiță Văcărescu" Târgoviște	1023	1
Colegiul Național "Constantin Carabella" Târgoviște	800	2
Colegiul Național "Constantin Cantacuzino" Târgoviște	1268	3
Colegiul Economic "Ion Ghica" Târgoviște	1291	4
Seminarul Teologic Ortodox "Sf. Ioan Gură de Aur" Târgoviște	315	5
Liceul teoretic "Petru Cercel" Târgoviște	655	6
Liceul Teoretic "Ion Heliade Rădulescu" Târgoviște	707	7
Liceul Tehnologic de Transporturi Auto Târgoviște	388	8
Liceul Tehnologic "Spiru Haret" Târgoviște	487	9
Liceul Tehnologic "Nicolae Mihăescu" Târgoviște	362	10
Liceul Tehnologic "Nicolae Ciorănescu" Târgoviște	601	11
Liceul Tehnologic "Constantin Brâncoveanu" Târgoviște	685	12
Liceul de arte "Bălașa Doamna" Târgoviște	618	13
Liceul "Voievodul Mircea" Târgoviște	1038	14
Școala Postliceală Sanitară "Christiana" Târgoviște	159	15
Școala Postliceală Sanitară "Carol Davila" Târgoviște	288	16
Școala Postliceală Sanitară FEG Târgoviște	341	17
Învățământ universitar		
Universitatea "Valahia" din Târgoviște - Campus	3317	1
Universitatea "Valahia" din Târgoviște - Facultatea de Teologie Ortodoxă și Științele Educației, Facultatea de Științe Umaniste	1119	2
Universitatea "Valahia" din Târgoviște, Facultate de Științe și Arte	271	3

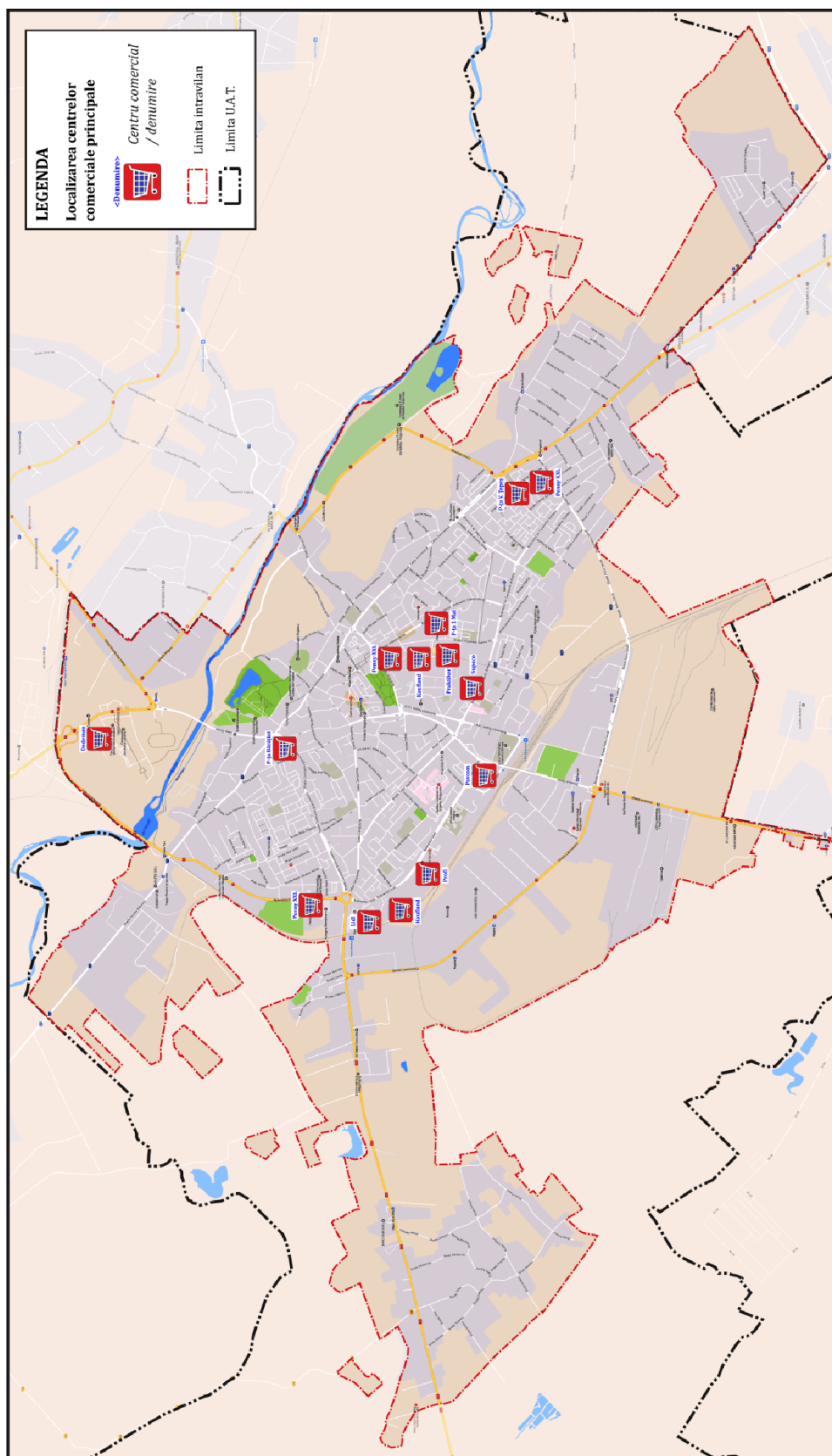


Figura 2.11. Localizarea celor mai importante zone comerciale din Municipiul Târgoviște.
(Figură rotită cu 90°).

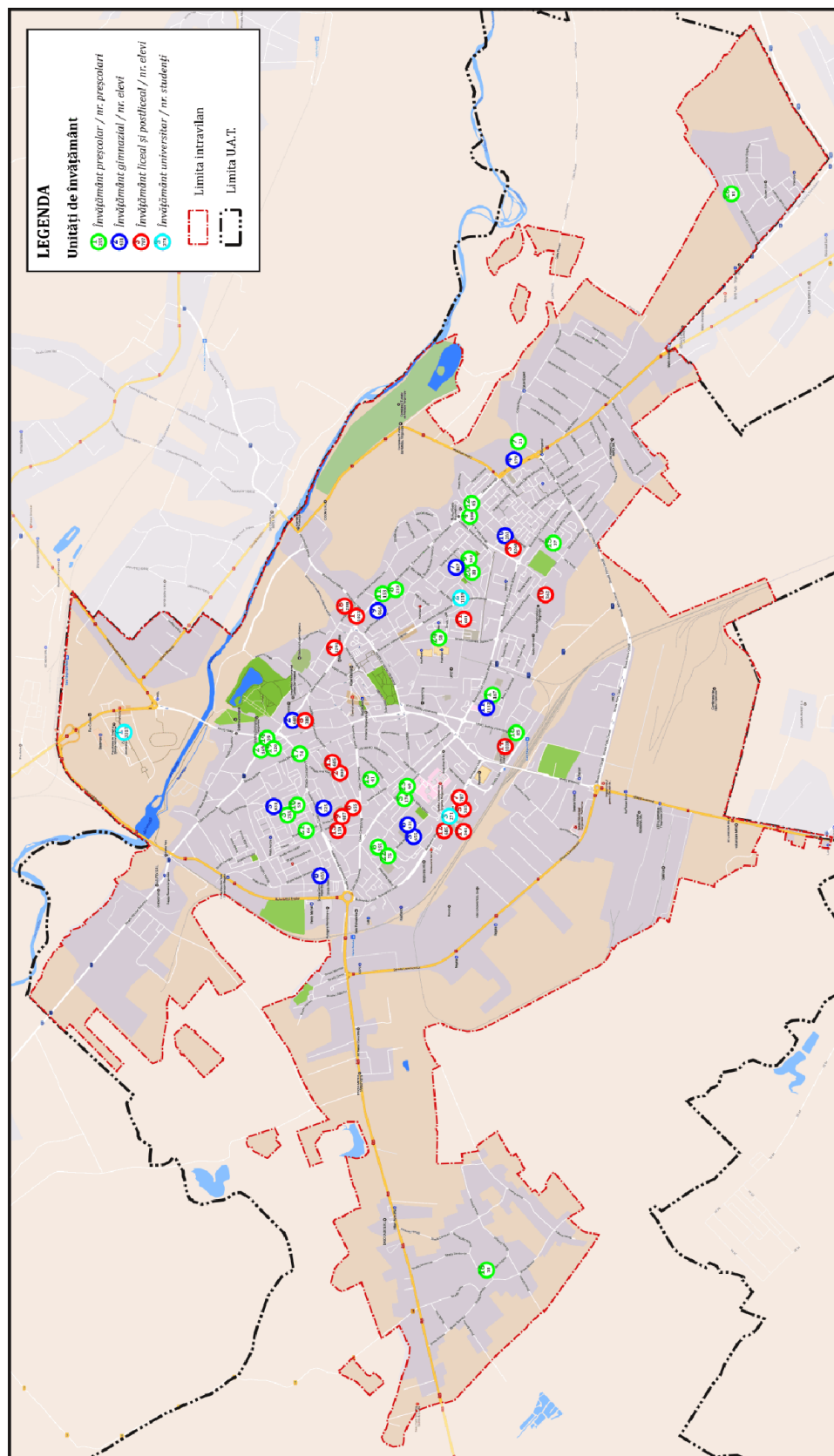


Figura 2.12. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Municipiului Târgoviște.
(Figură rotită cu 90°).

2.1.3. Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă un indicator utilizat în evaluarea dezvoltării economice a unei unități administrativ teritoriale. Valoarea acestuia exprimă numărul de autoturisme deținute de grupe de 1000 de locuitori. În figura 2.13 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2011 - 2016 înregistrată în Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița și la nivel național.

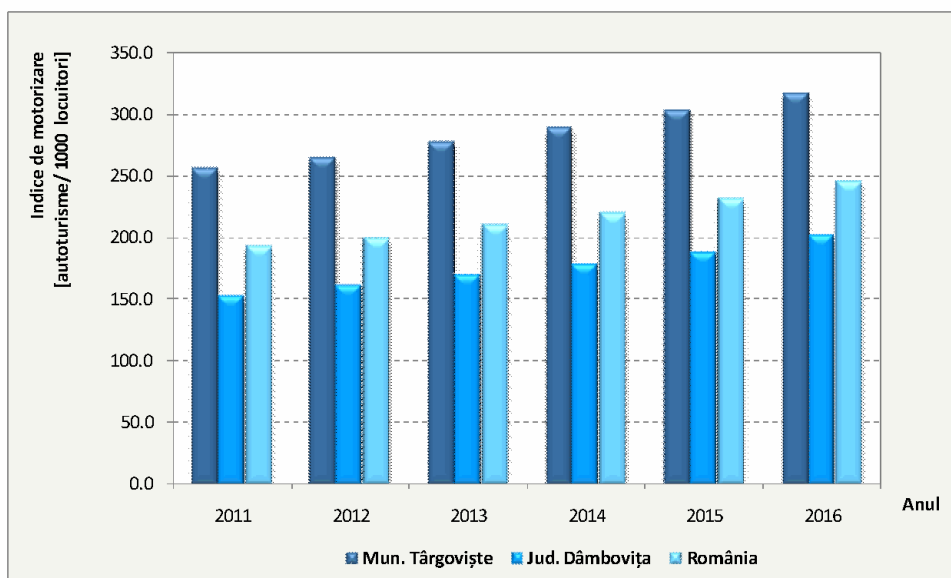


Figura 2.13. Variația indicelui de motorizare în intervalul 2011 – 2016.

Se observă că în perioada analizată, valorile acestui indicator specifice unităților administrativ-teritoriale considerate urmează aceeași tendință de evoluție. În anul 2016 numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Municipiului Târgoviște este cu 57% mai mare decât valoarea medie județeană, respectiv cu 29% mai mare decât valoarea medie națională. În ce privește detalierea analizei la nivelul Municipiului Târgoviște, au fost obținute date referitoare la deținerile de autovehicule, la nivelul fiecărei adrese, așa cum sunt înregistrate la serviciul Stabilire, Constatare, Urmărire, Încasare Impozite și Taxe Locale. Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi. În modelul de estimare a cererii de deplasare, acest parametru intervine în etapele de generare a deplasărilor, distribuție pe destinație și alegere modală (Capitolul 3). În figurile 2.14- 2.16 sunt reprezentate pentru fiecare zonă de analiză a traficului valorile înregistrate în anul 2016 pentru: numărul total de autovehicule, numărul de autoturisme și indicele de motorizare.

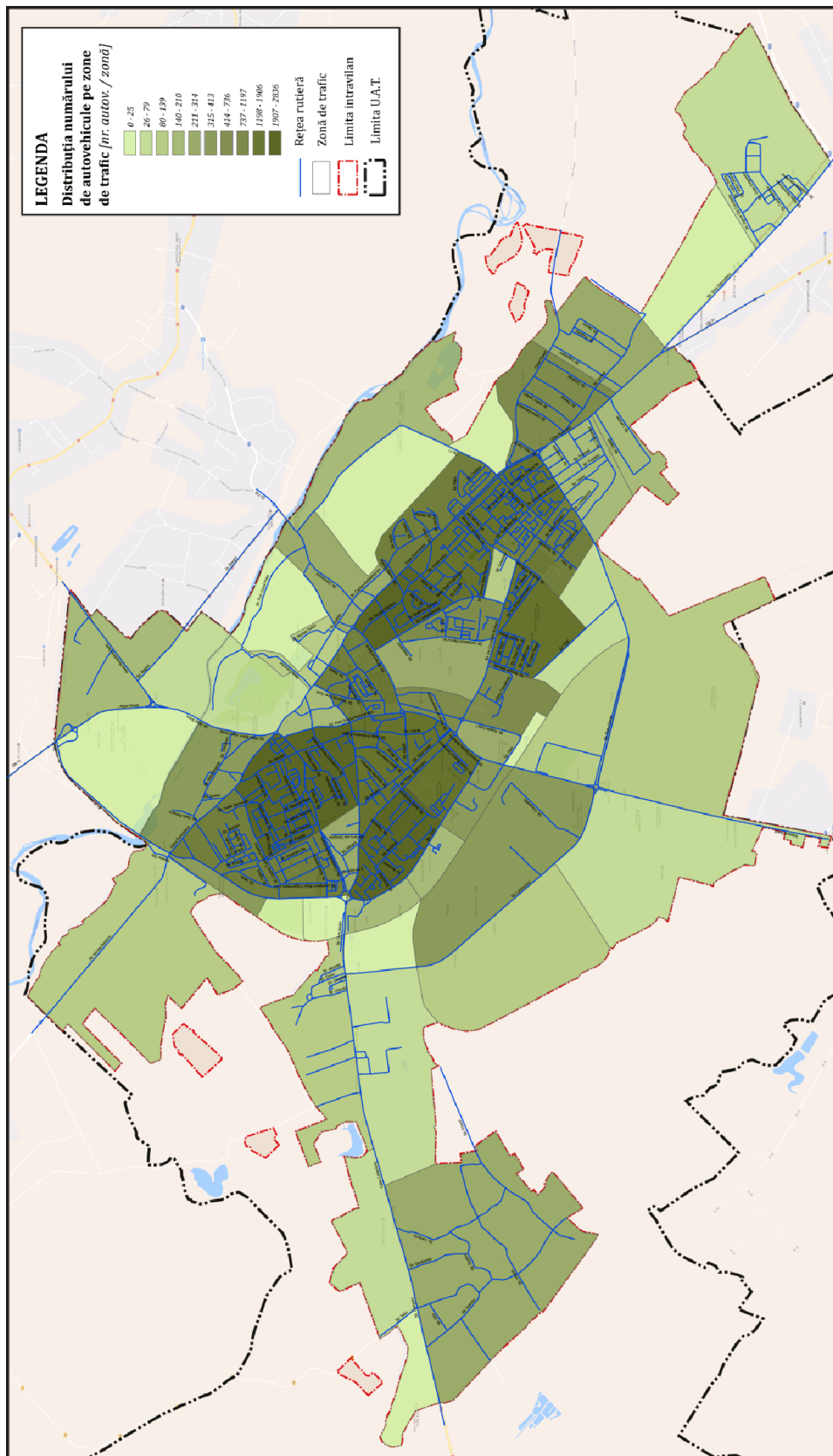


Figura 2.14. Distribuția autovehiculelor la nivelul zonelor de trafic, Municipiul Târgoviște.
Sursa datelor: Serviciul Stabilire Constatare, Urmărire, Încasare Impozite și Taxe Locale, Primăria Municipiului Târgoviște.
(Figură rotită cu 90°).

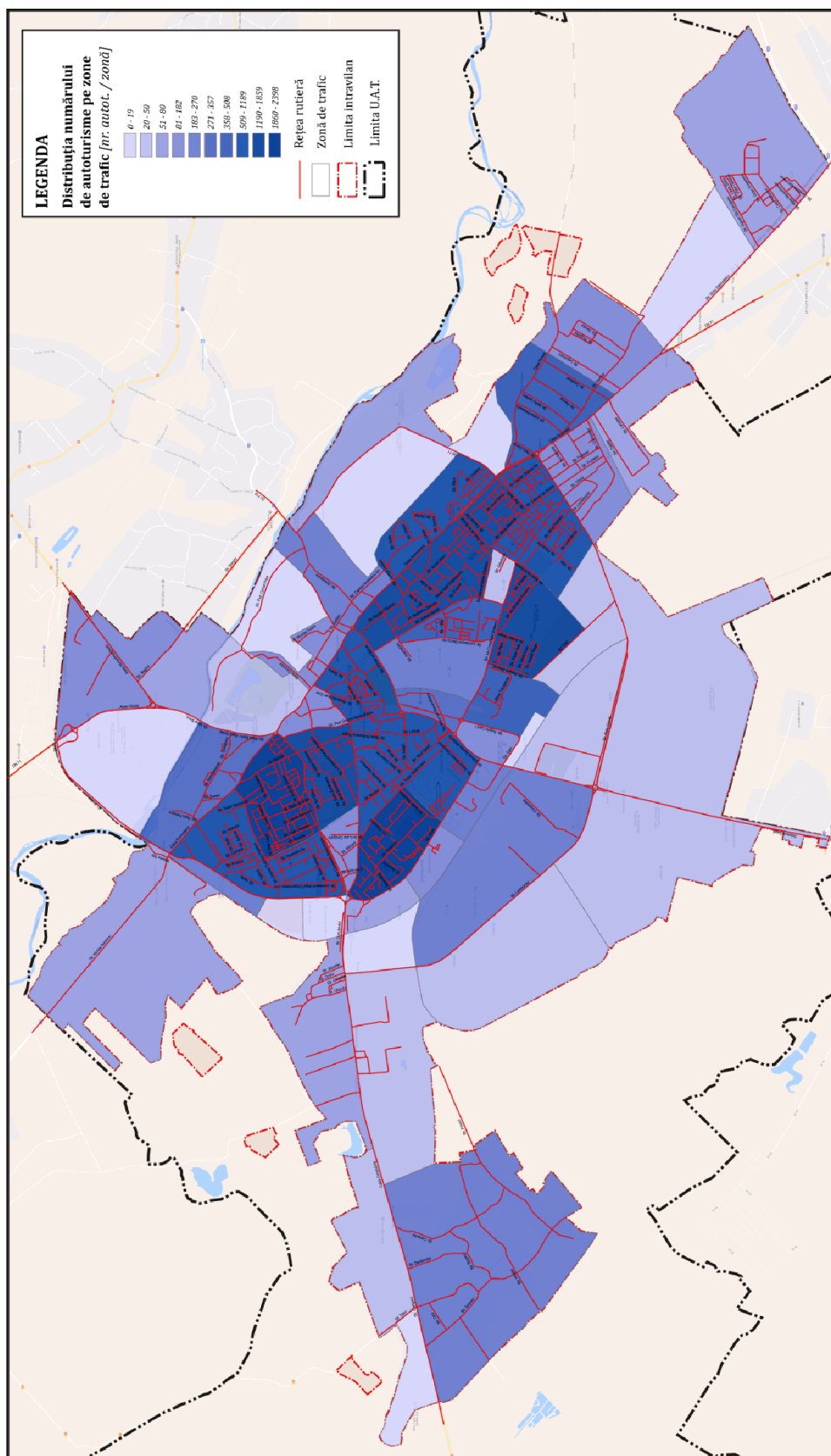


Figura 2.15. Distribuția autoturismelor la nivelul zonelor de trafic, Municipiul Târgoviște.

Sursa datelor: Serviciul Stabilire Constatare, Urmărire, Încasare Impozite și Taxe Locale, Primăria Municipiului Târgoviște.
(Figură rotită cu 90°).

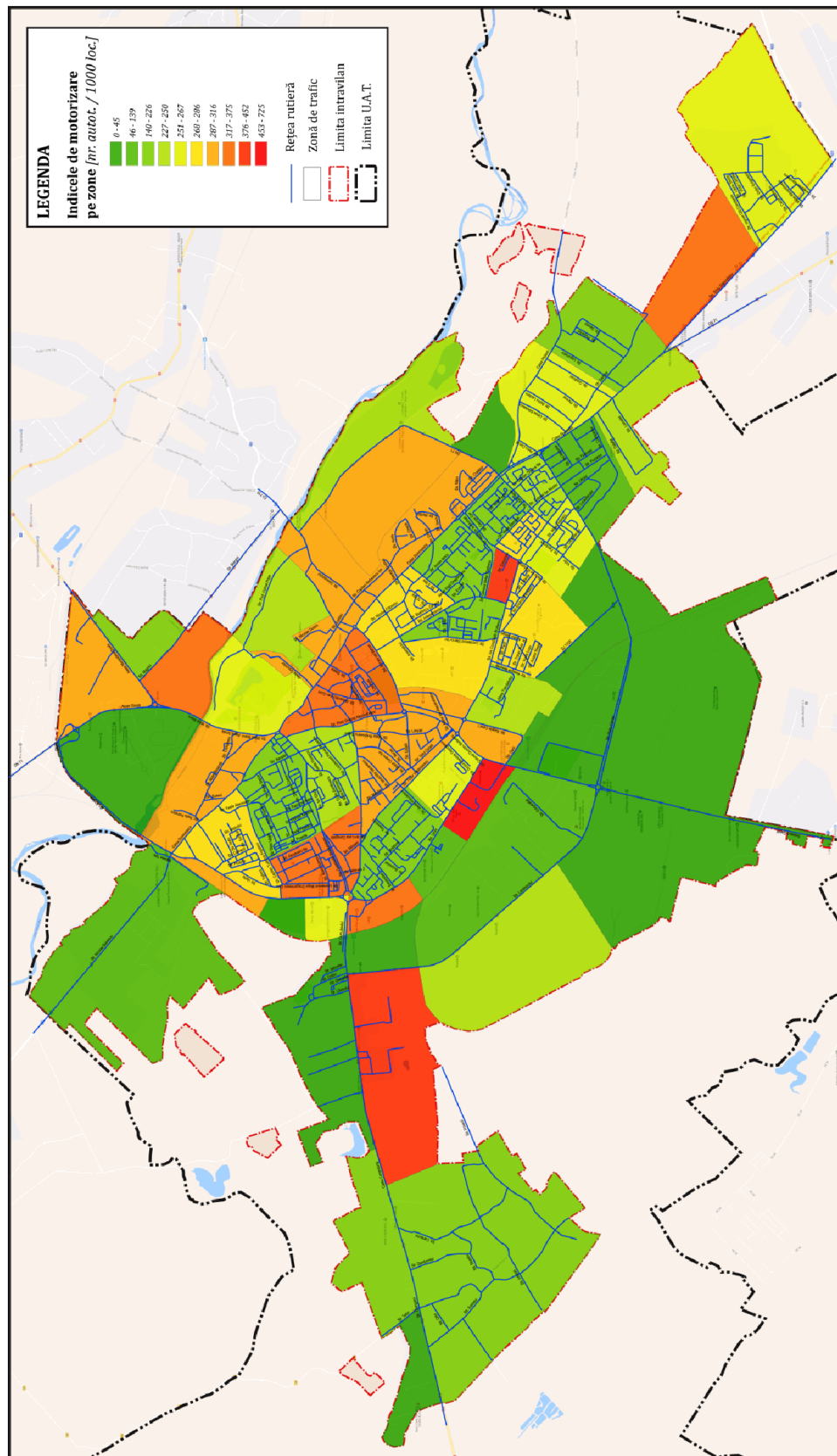


Figura 2.16. Distribuția indicelui motorizare la nivelul zonelor de trafic, Municipiul Târgoviște.
Sursa datelor: Serviciul Stabilire Constatare, Urmărire, Încasare Impozite și Taxe Locale, Primăria Municipiului Târgoviște / D.E.P.A.B.D. (Figură rotită cu 90°).



2.2. Rețeaua stradală

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este formată din traseele drumurilor naționale și județene care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat (figura 2.17, tabelul 2.5).

Tabelul 2.5. Rețeaua de drumuri care asigură relația cu teritoriul învecinat.

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 71	Km 0+000, DN 7 Bâldana	Km 109+905, Sinaia (DN 1)	Bâldana - Târgoviște - Pucioasa
DN 72	Km 0+000, Găești (DN 7)	Km 77+685, Ploiești (DN 1)	Târgoviște
DN 72A	Km 0+000, Târgoviște (DN 72)	Km 64+110, Valea Mare (DN 73)	Voinești
DJ 711	Km 0+000, Târgoviște (DN 71)	Km 44+100, Bujoreanca (DN 1A)	Băleni Români - Dobra - Bâlcuirești - Cojasca
DJ 712	Km 0+000, Târgoviște (DN 71)	Km 16+877, Pucioasa (DN 71)	Șotânga - Vulcana Pandele - Brănești
DJ 717	Km 0+000, Aninoasa (DN 71)	Km 5+320, DN 72	Viforâta
DJ 718	Km 0+000, Transformator (DN 71)	Km 2+800, Mănăstirea Viforâta	-
DJ 719	Km 0+000, Târgoviște (DN 71)	Km 2+000, DN 72	Valea Voievozilor
DJ 720B	Km 0+000, Ulmi (DN 71)	Km 5+766, Gura Ocniței	Nisipuri
DJ 721	Km 0+000, Târgoviște (DN 72)	Km 28+250 Costești Deal (DN 7)	Colanu - Văcărești - Perșinari - Gura Șutii - Cătunu - Broșteni - Produlești

Deficiența majoră a rețelei rutiere din zona Municipiului Târgoviște este generată de lipsa unei variante de ocolire, care să conducă la eliminarea din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând în acest fel externalitățile suportate de locuitori.

Cursul Râului Ialomița reprezintă o barieră naturală care traversează localitatea pe direcția NV-SE, limitând legăturile cu teritoriul pe latura de Est. Rețeaua stradală conține numai trei



structuri de traversare, amplasate de-a lungul elementelor de infrastructură rutieră majoră (DN 72 și DN 71).

Rețeaua feroviară divizează teritoriul intravilan al Municipiului Târgoviște pe latura de Vest, conducând la reducerea conectivității rețelei stradale urbane (numărul legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere) pe relațiile Est-Vest.

În figura 2.18 sunt reprezentate infrastructurile de traversare a Râului Ialomița și intersecțiile dintre rețeaua rutieră și cea feroviară.

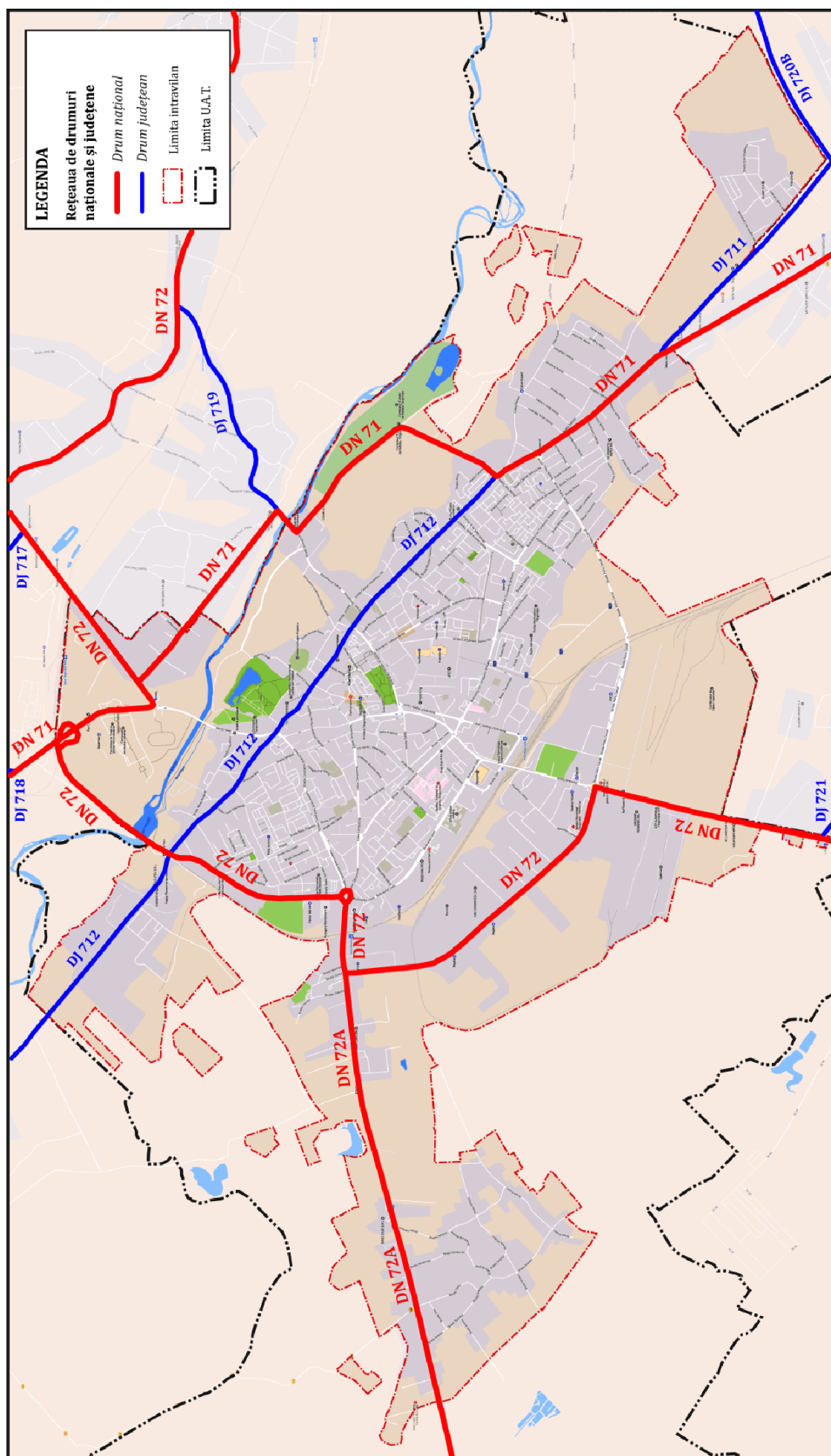


Figura 2.17. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu. (Figură rotită cu 90°).

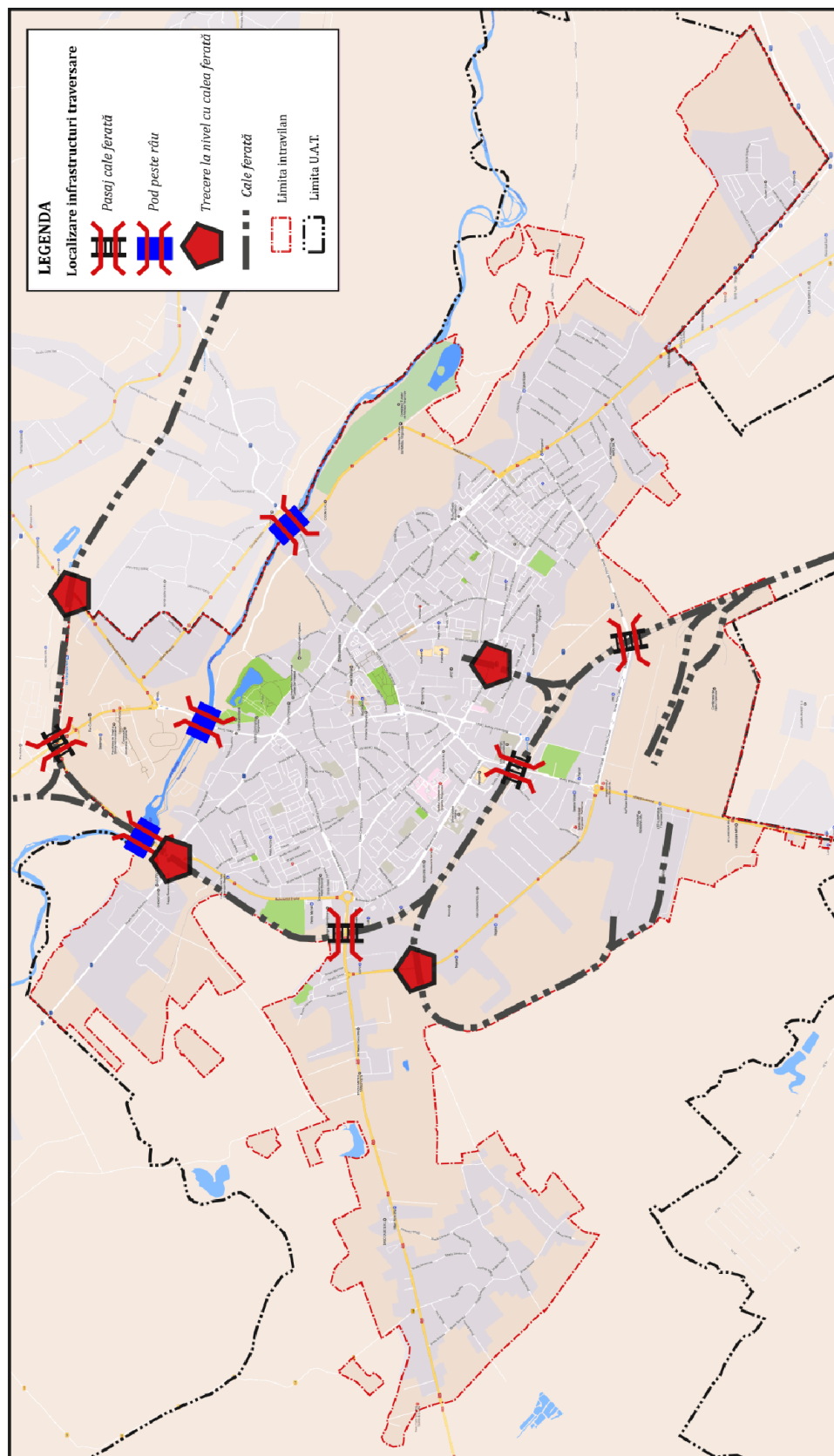


Figura 2.18. Traversări ale Râului Ialomița și ale căii ferate. (Figură rotită cu 90°).

Potrivit datelor furnizate de Beneficiar, Primăria Municipiului Târgoviște, rețeaua stradală are o lungime de aproximativ 96 km și este formată din străzi al căror sistem rutier are îmbrăcăminte din asfalt pentru 77,1% din lungimea totală a străzilor, restul fiind din beton sau balast (figura 2.19). Distribuția acestor străzi la nivelul rețelei globale este reprezentată în figura 2.20.

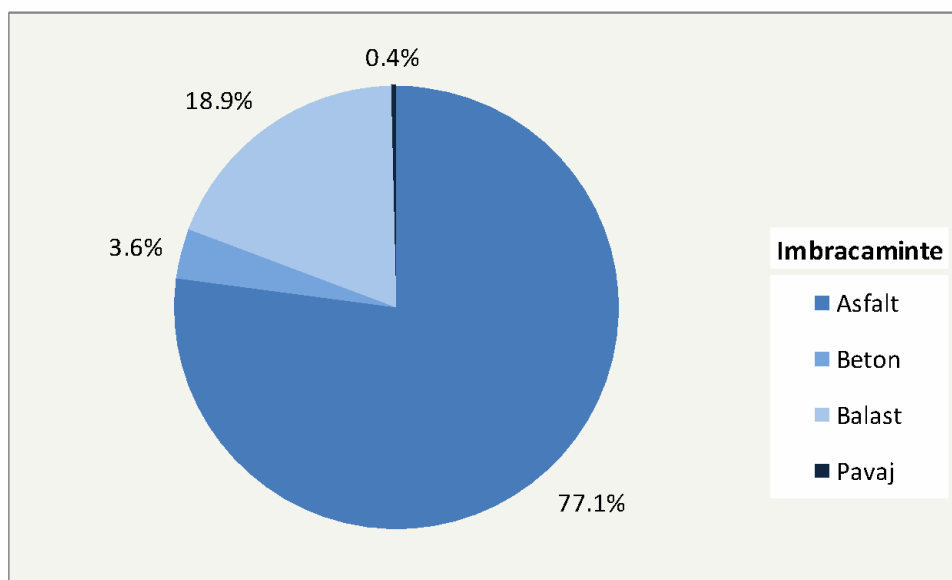


Figura 2.19. Ponderea străzilor în funcție de tipul îmbrăcăminții.

Faptul că aproximativ 19% din lungimea străzilor care compun rețeaua urbană sunt din balast, constituie disfuncție majoră din punct de vedere al calității mediului urban. Aceste străzi se regăsesc cu precădere în cartierul Priseaca și în zona de SE a teritoriului intravilan (cartierele amplasate de-a lungul Dn 71, DJ 711).

Reprezentarea grafică a străzilor modelate în graful rețelei pe care au fost efectuate intervenții de îmbunătățire a suprafeței de rulare (reabilitare, modernizare) în ultimii 5 ani se regăsește în figura 2.21.

Se observă că străzile reabilite/ modernizate reprezintă artere principale de circulație, axe de cartiere (care asigură conexiunea acestor unități teritoriale la rețeaua majoră de circulație) și străzi de folosință locală, amplasate în cartierele cu densitate ridicată de locuire. Lucrările de îmbunătățire a stării infrastructurii stradale au fost realizate în principal în cadrul proiectelor finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară 1:

- „Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane în zona „A” a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița”, cod SMIS 7887;
- „Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane în zona „B” a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița” cod SMIS 7888;

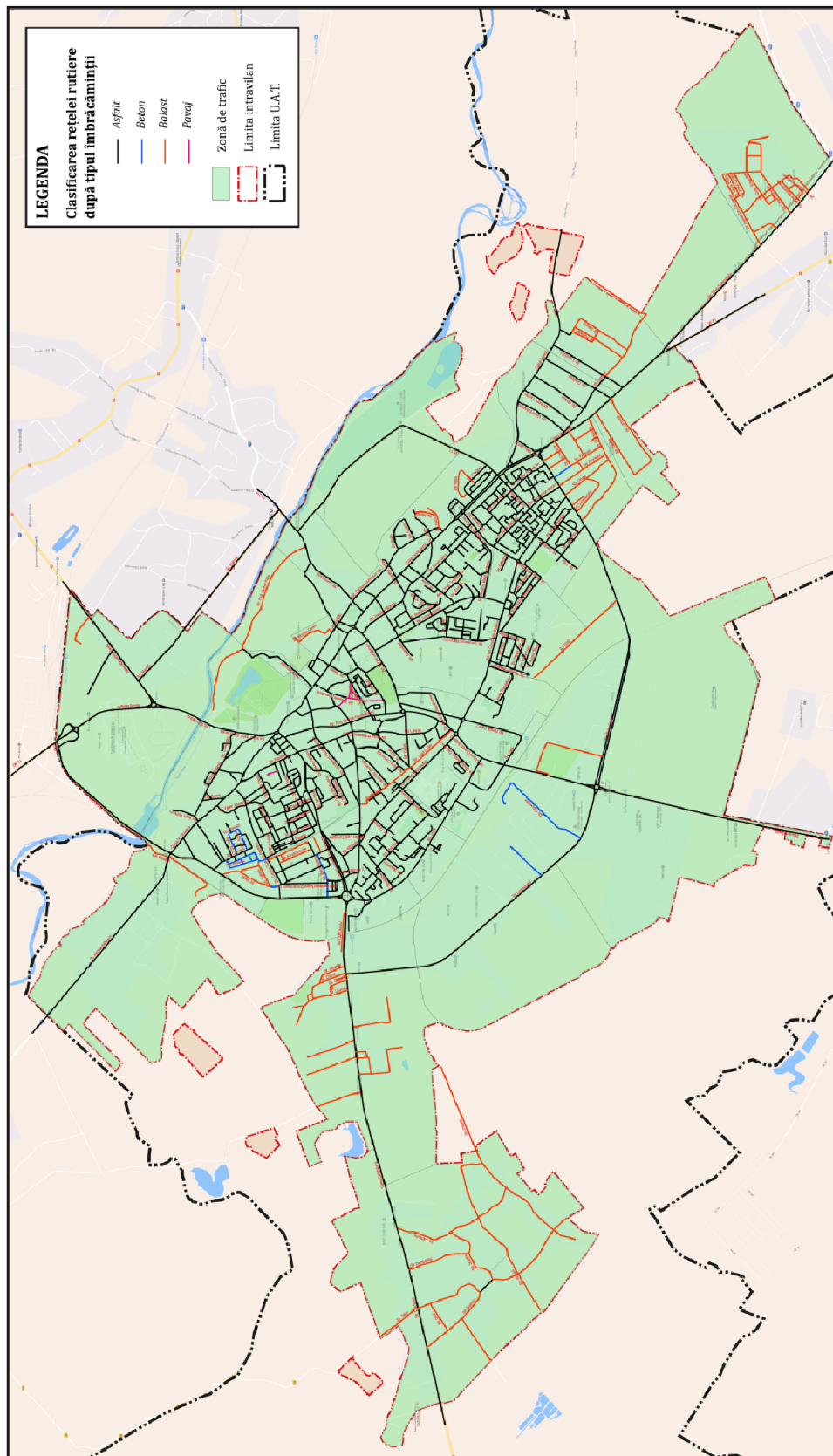


Figura 2.20. Distribuția străzilor în funcție de tipul îmbrăcăminții.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște. (Figură rotită cu 90°).

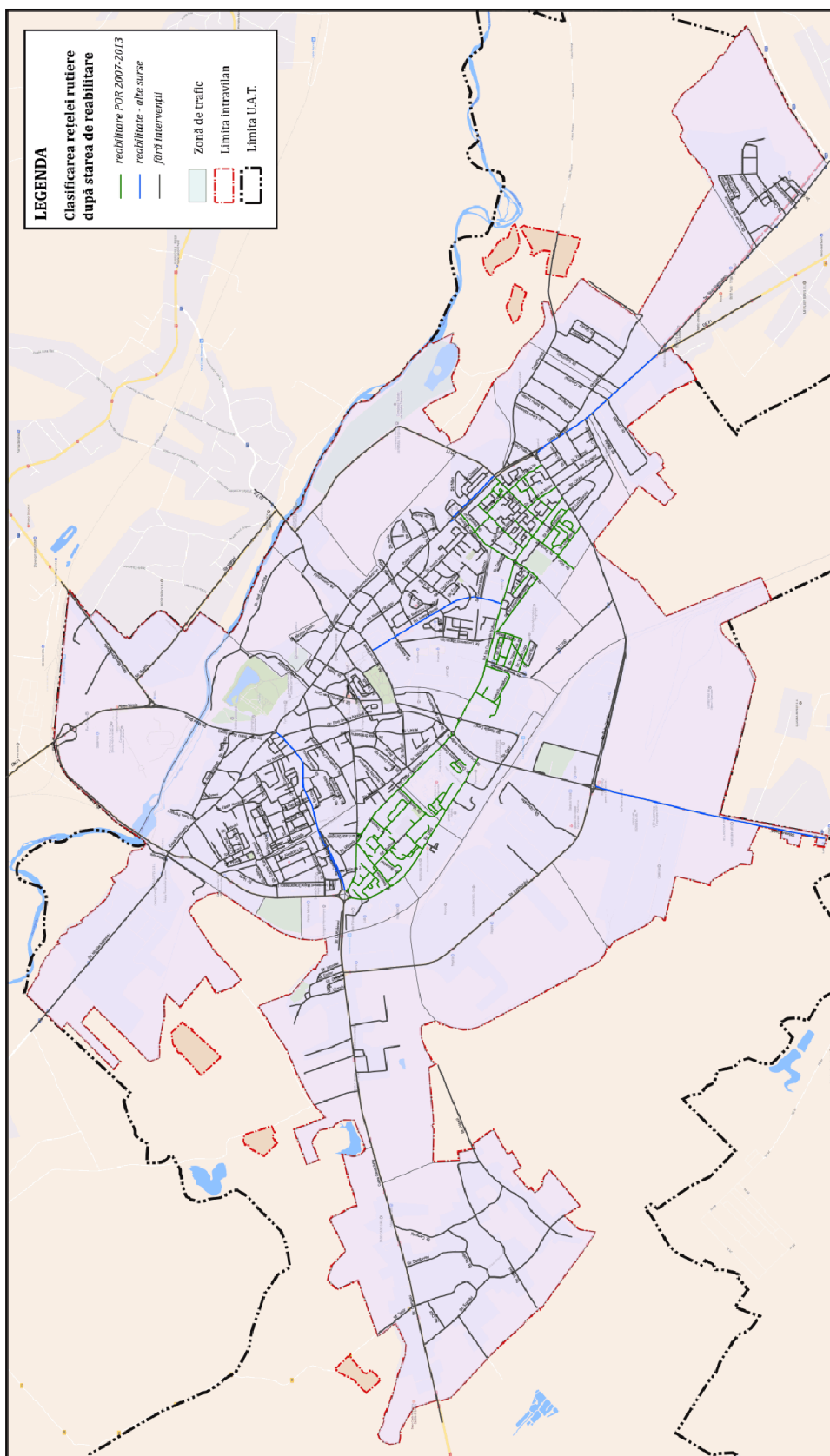


Figura 2.21. Străzile reabilite/ modernizate recent.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște. (Figură rotită cu 90°).



Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate la nivelul rețelei de transport în perioada 2010-2016, date existente în baza de date a Poliția Municipiului Târgoviște, obținute la solicitarea Municipiului Târgoviște. În perioada analizată se remarcă instalată o tendință generală de creștere a numărului de accidente, deși în anii 2013 și 2014 s-a produs o scădere față de valorile înregistrate în anul anterior. Variația anuală a numărului total de accidente se regăsește în figura 2.22.

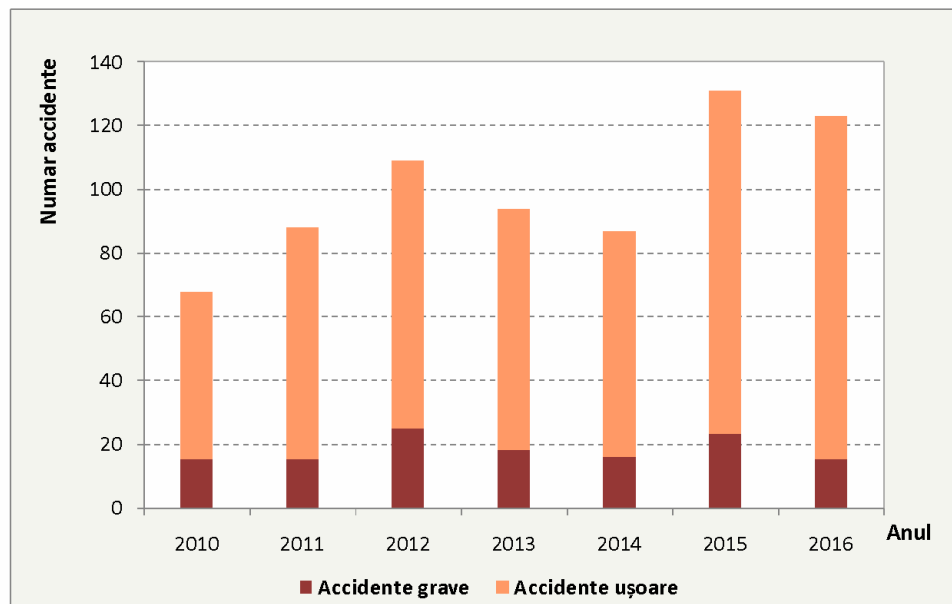


Figura 2.22. Variația numărului total de accidente, 2010-2016.
Sursa datelor: Poliția Municipiului Târgoviște.

Pe întreaga perioadă de analiză și-au pierdut viața în accidente de circulație 18 persoane, reprezentând o valoare medie de 2,5 decese anual, valorile extreme înregistrându-se în anul 2015, când nu au existat victime din această categorie și în anul 2010, când 5 persoane au decedat ca urmare a implicării în accidente de circulație. Comparativ cu situația întâlnită în anul 2010, la finele perioadei de analiză s-a produs o reducere de 60%. Acest lucru trebuie să motiveze realizarea de acțiuni care să conducă la menținerea tendinței descrescătoare a deceselor asociate circulației în mediul urban.

Alte categorii în care sunt încadrate victimele accidentelor, în funcție de gravitate, sunt cele ale răniților ușor și răniților grav. Variația anuală a celor două categorii de victime urmează tendința manifestată în variația numărului total de accidente, valoarea maximă ajungând în anul 2015 la 154 cazuri (figura 2.23).

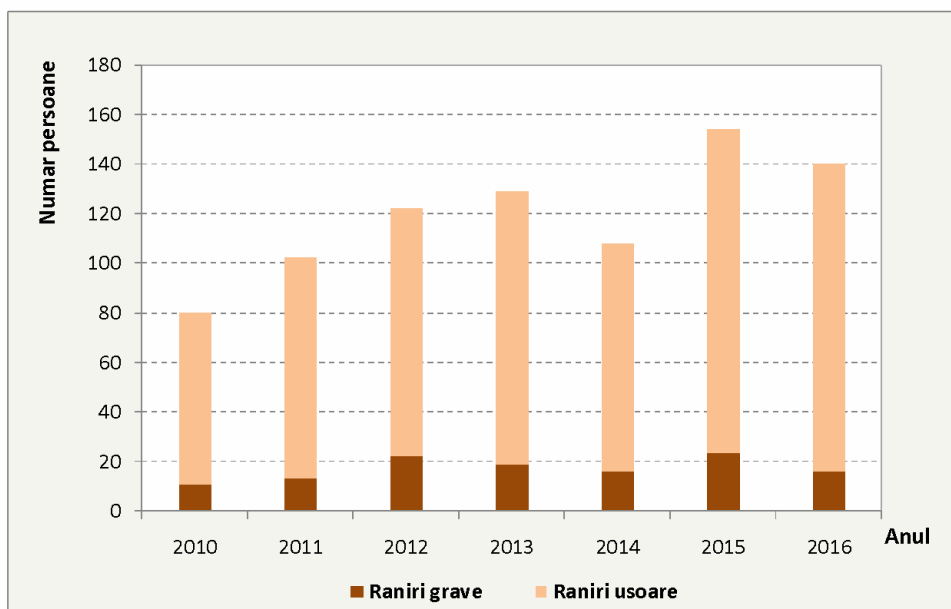


Figura 2.23. Variația numărului de victime, 2010-2016.

Sursa datelor: Poliția Municipiului Târgoviște.

Din totalul numărului de accidente, cele în care au fost implicați pietoni și bicicliști constituie pondere de 45%. Pietonii și bicicliștii reprezintă participanți la trafic cu vulnerabilitate ridicată cărora trebuie să li se acorde prioritate ridicată în propunerile de îmbunătățire a gradului de siguranță a circulației. Acestea accidente sunt generate preponderent de neacordarea de prioritate pietonilor de către conducătorii auto și de comportamentul imprudent al pietonilor și bicicliștilor. Statistica numărul de accidente anuale în funcție de cauzele producerii acestora este centralizată în tabelul 2.6.

Tabelul 2.6. Cauzele accidentelor în Municipiul Târgoviște, în perioada 2010-2016.

Sursa datelor: Poliția Municipiului Târgoviște.

Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri						
	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016
Neacordare prioritate pietoni	16	22	18	14	19	17	39
Neacordare prioritate vehicule	16	0	14	17	16	22	23
Traversare neregulamentară	14	19	31	14	15	17	15
Nerespectare distanță în mers	5	6	7	7	7	19	24
Viteză neadaptată	4	4	3	10	8	9	7
Abatere biciclist	3	6	11	7	3	0	8
Alte abateri	3	8	3	5	4	3	4
Neasigurare la schimbarea direcției de mers	3	5	13	8	8	4	6
Neasigurare mers înapoi	2	5	4	4	2	10	5



Cauza producerii accidentului	Numărul de cazuri						
	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015	Anul 2016
Abatere caruțași	1	0	2	0	1	0	0
Depășire neregulamentară	1	0	2	2	2	2	2
Abateri mopede	0	0	0	0	0	1	0
Abateri pietoni	0	0	0	0	0	7	0
Alte preocupări în timpul condusului	0	0	0	0	0	0	4
Conducere imprudentă	0	0	0	2	2	0	0
Consum de alcool	0	1	0	0	0	0	0
Întoarcere neregulamentara	0	0	0	3	4	0	3
Nerespectare semnalizare semafor	0	1	0	0	0	0	0
Pătrundere pe contrasens	0	0	1	0	1	1	1
Trecere neregulamentară cale ferata	0	0	0	1	0	0	0

Sectoarele rețelei stradale caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație (figura 2.24) sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic (Capitolul 3).

Axa Calea Domnească – Calea București, arteră de legatură la nivelul rețelei, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit și totodată preia traficul de tranzit de autoturisme și vehicule ușoare de marfă (cu masa totală maximă autorizată mai mică de 3,5 tone) de pe DN 71, reprezintă segmentul în care s-a înregistrat numărul maxim de accidente în perioada analizată. Acesta traversează zona cu densitate ridicată de locuire în partea de SE, zone cu unități de învățământ, zone cu potențial turistic din jurul, caracterizate de fluxuri importante de pietoni, situându-se pe primul loc și din punct de vedere al victimelor asociate accidentelor de circulație, inclusiv decese. O altă arteră cu probleme de siguranța circulației, este B-dul I. C. Brătianu, ce reprezintă axa pentru cartierele de locuințe colective dezvoltate în jurul său, unde se întâlnesc, de asemenea, valori ridicate ale fluxurilor de pietoni. Valori similare ale numărului de accidente și de victime sunt înregistrate pe B-dul Unirii, arteră care delimitează cartierul Micro VI, zone cu unități de învățământ, zone comerciale cu atractivitate ridicată pentru pietoni.

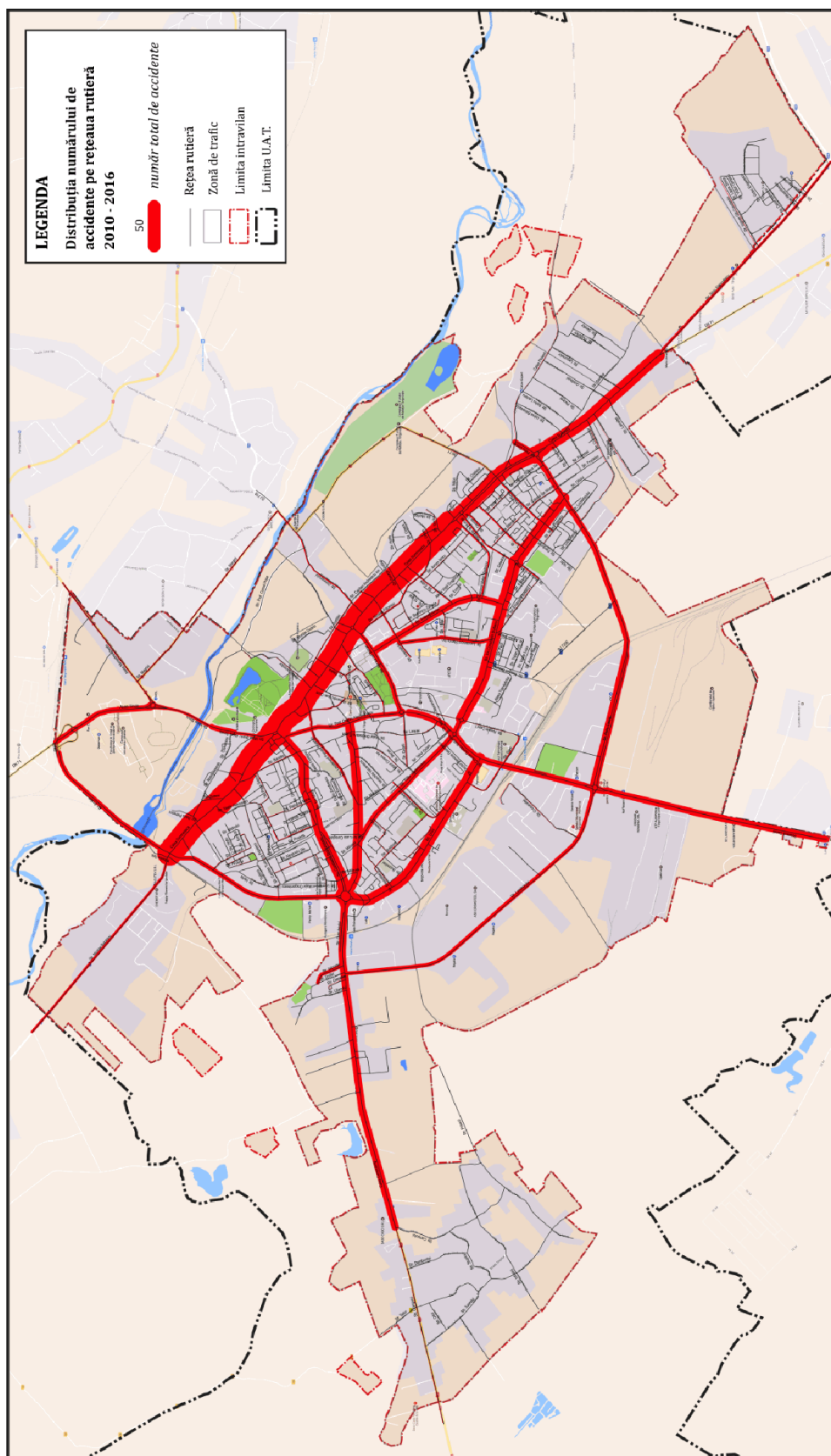


Figura 2.24. Distribuția spațială a accidentelor, 2010-2016.
Sursa datelor: Poliția Municipiului Târgoviște. (Figură rotită cu 90°).



Conform datelor de trafic măsurate arterele menționate mai sus ca fiind caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor sunt cele pe care se înregistrează valori ridicate ale fluxurilor de trafic, în orele de vârf de trafic adesea manifestându-se fenomenul de congestie.

Există elemente ale infrastructurii stradale (segmente de străzi sau intersecții) pe care în anumite intervale orare volumele fluxurilor de trafic ating capacitatea de circulație. O zonă în care se concentrează astfel de cazuri este intersecția dintre Calea Domnească, Str. Mihai Bravu, Str. Constantin Brâncoveanu. Brațul intersecției format din Str. Mihai Bravu – Aleea Sinaia (străzi de categoria a III²-a), care asigură legătura dintre centrul orașului și zona de nord, inclusiv conexiunea la rețeaua de drumuri naționale (DN 71 spre Sinaia, DN 72 spre Ploiești) este caracterizat de capacitate de circulație scăzută, generând o gâtuire a fluxurilor de trafic. Astfel, pentru traversarea intersecției amintite, la nivelul orelor de vârf de trafic se produc întârzieri medii de peste 50 secunde/ vehicul. O altă zonă a rețelei stradale în care condițiile de circulație sunt deficitare este cea dezvoltată în jurul axei de penetrație din Sudul localității, Str. Colonel Dumitru Băltărețu. Sectorul cuprins între B-dul Unirii și Str. Tudor Vladimirescu atrage valori ridicate ale fluxurilor de trafic, formate atât din trafic intern (între cartierele de locuințe colective din zonele de SV și SE), cât și din trafic de penetrație și tranzit cu origine/ destinația deservite pe trasee ce includ Șoseaua Găești. Amplasarea celor două intersecții (Str. Colonel Dumitru Băltărețu – B-dul Unirii, Str. Colonel Dumitru Băltărețu - Str. Tudor Vladimirescu) la distanță de numai 250 m conduce la reducerea semnificativă a capacității de circulație, cu efecte negative din punct de vedere al fluenței circulației. Intersecția Str. Colonel Dumitru Băltărețu - Str. Tudor Vladimirescu este parcursă de mijloacele de transport public care operează pe 8 linii de transport public, iar întârzierile asociate traversării acestei zone se propagă asupra întregii activități a sistemului de transport public (nerespectarea programului de circulație, reducerea vitezei comerciale, creșterea costurilor de operare).

Probleme de fluentă a circulației, exprimate prin înregistrarea unor viteze medii de deplasare la nivelul orelor de vârf de trafic de sub 20 km/h se întâlnesc și pe Str. Constantin Brâncoveanu (sectorul cuprins între Str. Bărăției și Str. Radu Popescu), arteră colectoare a fluxurilor de vehicule cu originea sau destinația în interiorul zonelor de locuințe aflate în vecinătatea acestuia (cartierele Micro III, Micro IV), respectiv de tranzit între DN 71 (Sinaia), DN 72 (Ploiești) și DN 72A Câmpulung Muscel. În această situație capacitatea de circulație a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia. Pe acest sector de infrastructură sunt prevăzute 6 linii de transport public, a căror viteză comercială este redusă ca urmare a tranzitării zonelor în care se manifestă fenomenul de congestie.

²Conform clasificării din Normă tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 138bis din 06/04/1998 „Străzile de categoria a III-a, colectoare - preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale, având 2 benzi de circulație;

Potrivit datelor furnizate de Direcția de Administrare a Patrimoniului Public și Privat, din cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște, parcările amenajate din Municipiul Târgoviște sunt în cea mai mare parte parcări de tip rezidențial, amplasate în cartierele cu locuințe colective.

Conform Regulamentului cu privire la parcare a vehiculelor, amenajarea, întreținerea și exploatarea locurilor de parcare situate pe raza Municipiului Târgoviște și inventarul parcărilor existente, aprobat prin H.C.L. 739/30.09.2009 parcările de reședință sunt acele spații destinate parcării autovehiculelor situate la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor utilizate de locatari (figura 2.25).



Figura 2.25. Parcare de reședință amenajată. (Exemplificare: Parcare Str. Boerescu Zaharia).

Tarifele aplicate pentru ocuparea acestor locuri de parcare pe parcursul unui an, cu plata integrală, variază în funcție apartenența locului de parcare la zonele supravegheate video (tabelul 2.7).

Tabelul 2.7. Tarif paracări de reședință.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște.

Client	Tarif [Lei]	
	Zonă supravegheată video	Zonă nesupravegheată video
Persoană fizică	200	120
Persoană juridică	825	660

În intervalul 08:00-17:00 din zilele lucrătoare parcările de reședință funcționează în regim de parcări publice cu plată, putând fi utilizate de alți cetățeni față de cei care au închiriat



locul de parcare. Tariful aplicat în acest caz variază în funcție de autovehicul și este stabilit la nivel orar (tabelul 2.8).

Tabelul 2.8. Tarif paracări publice cu plată.
Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște.

Autovehicul	Tarif [Lei/ oră]
Autoturism	1,5
Microbuz/ Autovehicul cu M.T.M.A. < 3,5 tone	3,0

M.T.M.A. – Masa Totală Maximă Autorizată

La nivelul întregii localități în situația actuală sunt amenajate 7389 locuri de parcare în parcarile de reședință. Dintre acestea, 5969 au fost realizate în cadrul proiectelor de amenajare urbană finanțate prin Programul Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară 1:

- „Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane în zona „A” a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița”, cod SMIS 7887 – 2.450 locuri;
- „Reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane în zona „B” a zonei de acțiune urbană din Municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița” cod SMIS 7888 – 3.520 locuri;

Distribuția spațială a locurilor de parcare la nivelul zonelor de trafic, în situația actuală este reprezentată în figura 2.26.

Coroborând datele cu privire la numărul locurilor de parcare cu valorile indicatorului "dețineri de autoturisme" la nivelul fiecărei zone, s-a calculat raportul dintre numărul de autoturisme deținute de locuitori și numărul locurilor de parcare disponibile (figura 2.27). Acest indicator este de mare importanță în analiza diagnostic a necesarului locurilor de parcare în vederea identificării zonelor cu deficit (indicatorul atinge valori supraunitare ridicate). Zonele în care nu sunt amenajate locuri de parcare sunt fie zone de locuințe colective (caz în care se consideră că vehiculele pot fi parcate în interiorul proprietății, nefiind necesare parcări publice), fie zone învecinate cu cele în care au fost amenajate locuri de parcare (de exemplu zonele amplasate la Vest de B-dul Unirii).

După cum se observă din figura de mai sus, probleme semnificative legate de insuficiența locurilor de parcare apar în zonele cu densitate ridicată de locuire, care nu au fost incluse în proiectele majore de *reabilitare și modernizare infrastructură utilități publice urbane, reabilitarea și modernizarea spațiilor publice urbane*, respectiv: cartierele Micro VII, IX, VIII, IV, III.

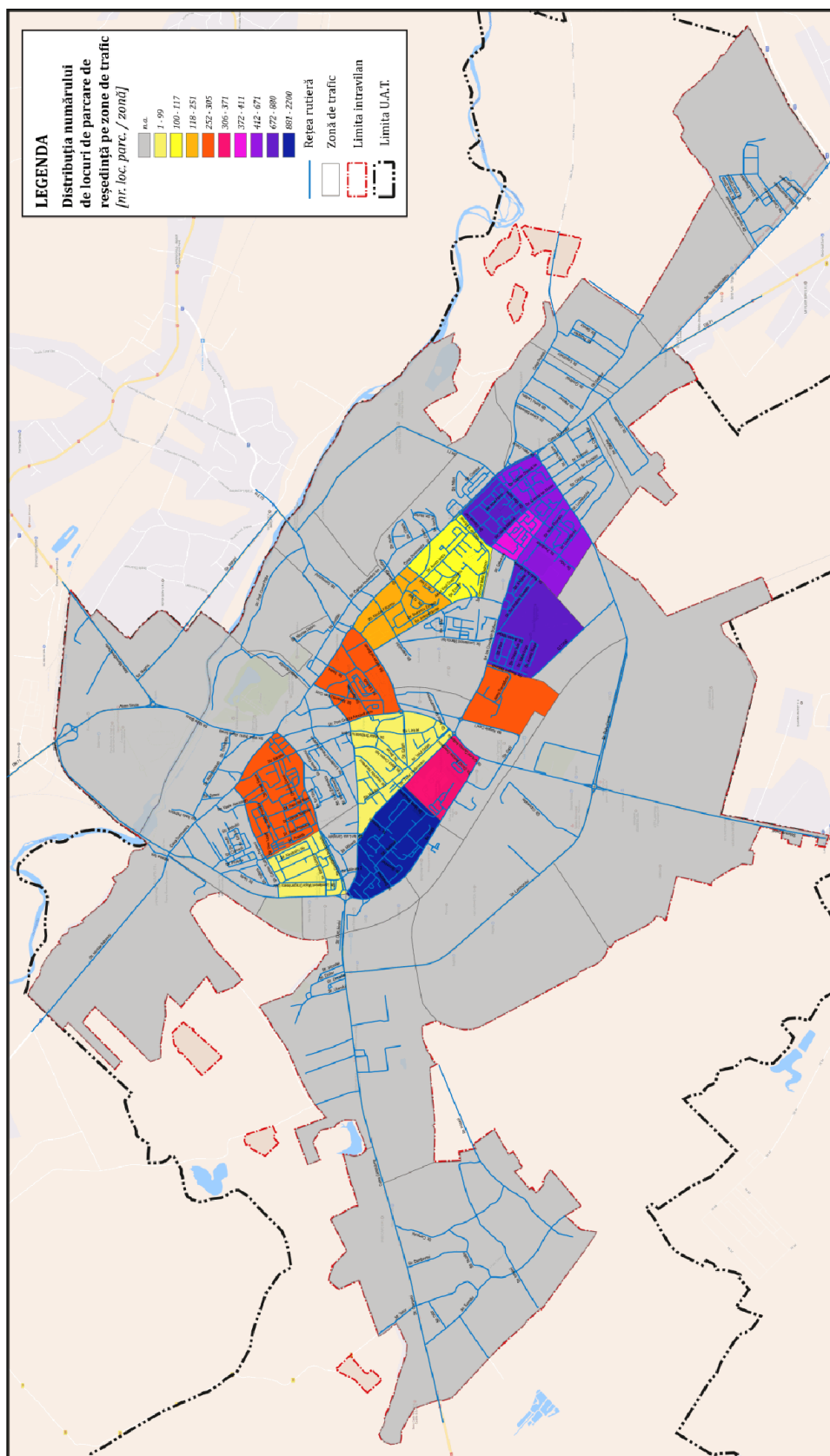


Figura 2.26. Distribuția locurilor de parcare la nivelul zonelor de trafic. (Figură rotită cu 90°).
Sursa datelor: Direcția de Administrare a Patrimoniului Public și Privat, Primăria Municipiului Târgoviște.

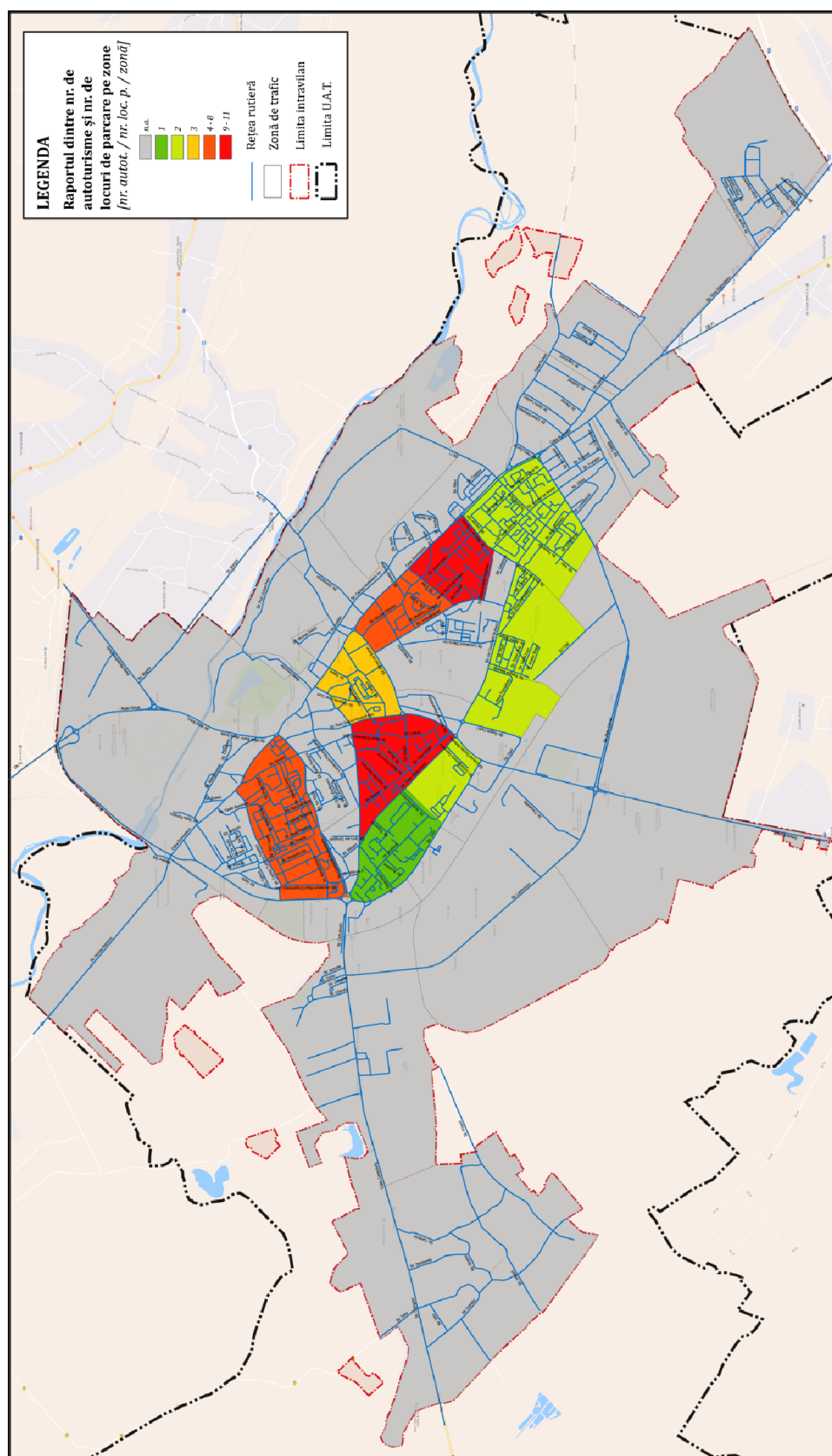


Figura 2.27. Raportul dintre numărul de autoturisme și numărul locurilor de parcare pe zone.
Sursa datelor: Direcția de Administrare a Patrimoniului Public și Privat, Primăria Municipiului Târgoviște.
(Figură rotită cu 90°).

Parcările publice amenajate pe stradă au capacitate de 1.756 locuri și sunt amplasate în zonele în care se desfășoară activități economico-administrative (tabelul 2.9). În decursul zilelor lucrătoare, în intervalul 8:00-16:00, în special în zona centrală locurile de parcare sunt utilizate în proporție de 100%.

Tabelul 2.9. Paracări publice stradale fără plată.

Sursa datelor: Primăria Municipiului Târgoviște.

Strada	Număr locuri
B-dul Unirii	90
Str. Gării	100
B-dul Mircea cel Bătrân	240
B-dul Independenței	200
Str. Poet Grigore Alexandrescu (Primărie)	69
B-dul I.C. Brătianu	160
Str. Libertății	137
Piața 1 Mai	200
Calea Domnească (zona Finanțe)	40
Centrul Vechi	340
Autogara	15
Str. Constantin Brâncoveanu	65
Zona Pavcom	100

Atât în parcările de reședință, cât și în cele publice cu plată amenajate pe stradă sunt prevăzute locuri pentru persoanele cu dizabilități (figura 2.28).



Figura 2.28. Semnalizare locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități.

(Exemplificare: B-dul Mircea cel Bătrân, Str. Str. Boerescu Zaharia).



Actuala politică tarifară a sistemului de parcare, potrivit căreia tariful orar în parcările publice este uniform de-a lungul întregii zile, inclusiv la nivelul orelor de vârf de trafic, în tot arealul de studiu, iar accesul în parcările publice amenajate pe stradă este gratuit, încurajează utilizarea autovehiculului personal pentru deplasări cu destinația în centrul orașului, contrar principiilor dezvoltării durabile. În consecință, în scopul susținerii mobilității durabile la nivelul localității se impune aplicarea unei politici de parcare care să diminueze prezența autoturismelor în zona centrală, oferind totodată cetățenilor alternative atractive prin îmbunătățirea calității sistemului de transport public și a ofertelor privind intermodalitatea (parcări de tip Park&Ride).

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei rețelei stradale sunt:

- ponderea însemnată a lungimii străzilor nemodernizate din totalul rețelei stradale (pe 19% din lungimea totală, străzile sunt din balast);
- afectarea conectivității rețelei stradale de către rețeaua de transport feroviar și cursul Râului Ialomița, număr redus al legăturilor posibile între nodurile rețelei rutiere;
- lipsa unei variante de ocolire reprezintă deficiența majoră a rețelei de circulații;
- insuficiența locurilor de parcare, în condițiile creșterii indicelui de motorizare, cu consecințe negative privind ocuparea spațiilor pietonale și siguranța circulației. Există cartiere în care 11 autoturisme sunt alocate unui loc de parcare amenajat;
- tendința de creștere a numărului de accidente în care sunt implicați pietoni conturată în ultimii ani;
- existența locurilor de parcare dedicate persoanelor cu mobilitate redusă (dizabilități) și gratuitatea acordată;
- lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală.

2.3. Transport public

În arealul de studiu transportul public de călători la nivel local, regional, național și internațional este asigurat de modurile de transport rutier și feroviar.

Sistemul de transport public urban este reprezentat de rețelele autobuze și microbuze aflate în gestiunea operatorului privat S.C. Asociația Investitorilor Transport Târgoviște S.R.L.

La nivel regional, serviciul de transport public este asigurat prin servicii regulate de transport public rutier județean și interjudețean, precum și prin servicii de transport feroviar. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Dâmbovița, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității



Rutiere Române. Rețeaua de transport feroviar este administrată de Compania Națională de Căi Ferate CFR – SA, reprezentată în teritoriu de Regionala CF București, iar operarea este asigurată de operatorul public CFR Călători și de operatorul privat Transferoviar Călători SA (pe relația Târgoviște – Pietroșița).

2.3.1. Transport public local

Sistemul de transport public local din Municipiul Târgoviște este format din infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare specifice modurilor de transport public de suprafață autobuz și microbuz.

În baza unui contract de Parteneriat Public Privat cu privire la delegarea gestiunii serviciului de transport public local (Act adițional Nr. 3 la Contractul de parteneriat public privat Nr. 265/ 2005), încheiat în anul 2009 între Consiliul Local Municipal Târgoviște și S.C. Asociația Investitorilor Transport Târgoviște S.R.L., operatorului de transport îi revine dreptul și obligația de a presta serviciul de transport public local, inclusiv dreptul și obligația de a administra și de a exploata infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului în aria Municipiului Târgoviște.

Contractul de Parteneriat Public Privat cu privire la delegarea gestiunii serviciului de transport public local are valabilitate până în anul 2054. Acest contract prevede ca operatorul să plătească o redevență anuală în valoare de 50% din profitul aferent anului respectiv. Redevența se virează de către operator într-un cont deschis de către delegatar special pentru îmbunătățirea activității de transport public local. Aceasta se va restitui de către delegatar delegatului ca aport al autorității publice la investițiile ce urmează a fi efectuate.

Prevederile contractului nu concordă în totalitate cu cele ale Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. În acest sens, se menționează faptul că, printre obligațiile delegatarului, Municipiul Târgoviște, nu se regăsesc cele referitoare la plata compensației, determinată ca diferență între cheltuielile de exploatare la care se adaugă un profit rezonabil și veniturile operatorului asociate obligației de serviciu public. De asemenea, acest contract nu prevede ca pentru fundamentarea decontărilor aferente diferențelor de tarif, Operatorul trebuie să facă dovada numărului de titluri de călătorie cu valoare redusă vândute și a numărului de călătorii efectuate de fiecare categorie de pasageri care beneficiază de gratuități, prin rapoarte lunare furnizate de un sistem electronic de taxare.

Oferta de transport este formată din 21 linii cu lungime totală de a traseelor (dus-întors) de 331 km (tabelul 2.10). Reprezentarea grafică a rețelei de transport public local este



realizată în figura 2.29. Se observă că există un grad de suprapunere ridicat al liniilor de transport public. În acest sens se evidențiază următoarele sectoare ale rețelei:

- B-dul I. C. Brătianu, între Str. Soldat Nae Ion și B-dul Independenței, caracterizat de suprapunerea a 10 linii ale rețelei;
- Str. Soldat Nae Ion, B-dul Independenței (între B-dul I.C. Brătianu și Str. Prof. Nicolae Radian), B-dul Mircea cel Bătrân (între B-dul Independenței și B-dul Regele Carol I), sectoare utilizate de 9 linii;
- Str. Constantin Băltărețu, este utilizat de 8 linii;
- Str. Tudor Vladimirescu, este utilizat de 7 linii;
- Str. Constantin Brâncoveanu, este utilizat de 6 linii;

Această situație prezintă avantaj pentru utilizatorii segmentelor rețelei caracterizate de concentrarea ofertei de transport public, în detrimentul potențialilor călători localizați în zone nedeservite de rețeaua de transport public.

În cadrul rețelei stradale urbane sectoarele menționate mai sus, pe care sunt concentrate liniile de transport public, sunt localizate în zone care în orele de vârf de trafic sunt caracterizate de apariția fenomenului de congestie (Capitolul 2.2). Acestea sunt afectate de întârzieri care conduc la reducerea vitezei comerciale a transportului public. Ca urmare a numărului mare al liniilor de transport public care traversează aceste zone cu gâtuiuri ale fluxurilor de trafic, este redusă performanța serviciului de transport public local la nivelul întregii localități. Reducerea acestor disfuncționalități poate fi realizată prin implementarea unui sistem de management al traficului care să prioritizeze accesul vehiculelor de transport public.

Tabelul 2.10. Traseele liniilor de transport public. Sursa datelor: Municipiul Târgoviște, 2017.

Nr. Linie	Traseu	Lungime [km]
1	Micro XI - Minion - Catedrala - Ialomita - Stancu Ion - Muntenia - Mitropolie - Col. Baltaretu - Spital - Directia Muncii - Calea Campulung - Micro III - Micro V - Piata 2 Brazi	13,0
1B	Micro XI - Minion - Catedrala - Ialomita - Stancu Ion - Muntenia - Mitropolie - Col. Baltaretu - Spital - Directia Muncii - Calea Campulung - Micro III - Micro V - Piata 2 Brazi - Class Park	16,0
1C	Micro XI - Minion - Catedrala - Ialomita - Stancu Ion - Muntenia - Mitropolie - Col. Baltaretu - Spital - Directia Muncii - Calea Campulung - Micro III - Micro V - Piata 2 Brazi - ILF - Transformator	15,6
2B	Micro XI - Minion - Catedrala - Caraiman - Muntenia - Mitropolie - Spital - Directia Muncii - Calea Campulung - Autogara - HaltaTeis - Fabrica de Sticla - U.M. Teis	16,0
3	Micro XI - Minion - Catedrala - Caraiman - Muntenia - Mitropolie - Col. Baltaretu - Spital - Directia Muncii - Calea Campulung - Romlux - Protectia Plantelor - Priseaca -	19,0



Nr. Linie	Traseu	Lungime [km]
	Priseaca Scoala – Priseaca Sat	
3B	Micro XI – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie - Col. Baltaretu – Spital – Directia Muncii – Calea Campulung – Romlux – Protectia Plantelor – Priseaca – Priseaca Scoala – Priseaca Iesire	17,0
4	Micro XI - Minion - Catedrala - Caraiman - Muntenia - Mitropolie - Col. Baltaretu - Vicas - COS P1 - Inox - COS P3	12,0
5	Micro XI - Minion - Catedrala - Caraiman - Muntenia - Mitropolie - Bd. Carol I - Gara - Pavcom – Universitatea Valahia - Garaj - Polivalenta - Micro III - Micro V - Piata 2 Brazi	15,0
6	Piata 2 Brazi – Micro IV – Micro III – Polivalenta – Garaj – Universitatea Valahia – PAVCOM – Gara – Bd. Carol – Mitropolie – Piata 1 Mai – Caraiman – Catedrala – Minion – Micro XI – Fabrica de Spirt – PECO – Oborul Vechi – Bretania – Cartierul ANL – Sagricom – Intrare Matraca – Intreare Ulmi – Biserica Ulmi	22,0
8	Piata 2 Brazi Micro IV - Micro III - Polivalenta - Garaj – Universitatea Valahia - Pavcom - Vicas - COS P1 - Inox - COS P3	14,0
9	Halta Teis - Micro II - Autogara – Calea Campulung – Directia Muncii - Spital - Col. Baltaretu - Mitropolie - Piata 1 Mai - Caraiman - Catedrala - Minion - Fabrica de Spirt - Peco - Str. Legumelor	18,0
10	Micro XI - Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie - Col. Baltaretu - Vicas – Cos P1 – Inox – Cos P3 - Vama	13,0
11	Micro XI – Tribunalul Nou - Arta Populara - I. Vacarescu - Stancu Ion - Dealu Mare - Bd. Carol I - Gara - Pavcom – Unversitatea Valahia - Garaj - Polivalenta - Autogara - Micro II – Toma Georgescu - Piata Aurora	22,0
13	Micro XI - Minion - Catedrala - Caraiman - Muntenia - Mitropolie - Spital – Directia Muncii – Calea Campulung - Romlux - Cromsteel	17,0
14	Piata 2 Brazi - Micro IV - Micro III - Polivalenta - Garaj – Universitatea Valahia - Pavcom - Dealu Mare - Caraiman - I. Vacarescu - APM Dambovita	14,0
16	Matraca Sat –Sagricom -Cartierul ANL – Bretania- Oborul Vechi – Peco – Fabrica de Spirt – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Col. Baltaretu – Spital – Directia Muncii – Calea Campulung – Micro III – Micro V – Piata 2 Brazi	22,0
16C	Sagricom – Cartierul ANL – Bretania- OborulVechi – Peco – Fabrica de Spirt – Minion – Catedrala – Caraiman – Muntenia – Mitropolie – Col. Baltaretu – Spital – Directia Muncii – Calea Campulung – Polivalenta - Autogara AITT	21,0
18B	Valea Sasului - Piata 2 Brazi - Micro IV - Micro III – Calea Campulung – Directia Muncii - Spital - Col. Baltaretu - Mitropolie - Piata 1 Mai - Caraiman - Catedrala - Ialomita - Dealu Mare - Vicas - Spit. Municipal	22,0
20B	Autogara AITT - Polivalenta - Campulung – Directia Muncii – Spitalul Judetean - Dealu Mare - Ialomita - Caraiman - Muntenia - APM Dambovita	12.4
25	Piata 2 Brazi - Campus Unviersitar	6,0
26	Micro XI - Complex Natație	4,0

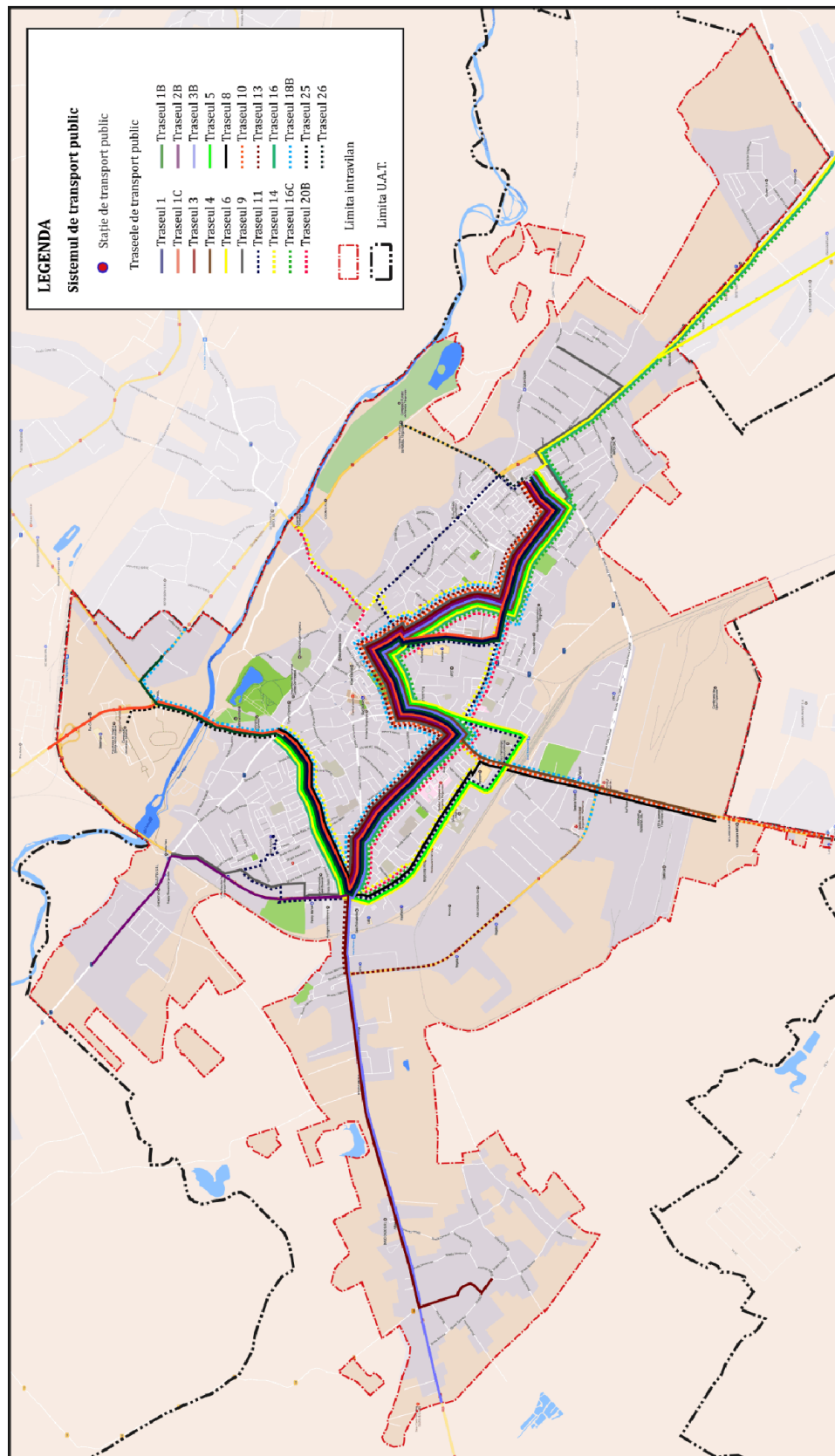


Figura 2.29. Traseele de transport public local. Sursa datelor: Municipiul Târgoviște, 2017.
(Figură rotită cu 90°).

Traseele de transport public urmează în general principalele artere de circulație ale municipiului Târgoviște, asigurând transportul pe direcția SE (cartierul Micro XI) - NV (cartierul Micro III). Preponderent, traseele liniilor de transport public utilizează infrastructura stradală recent reabilitată (figura 2.21).

O altă componentă a infrastructurii din cadrul sistemului de transport public este reprezentată de stații. Amenajarea acestora este foarte deficitară. Cu excepția unui număr redus de cazuri dotate cu adăposturi pentru călători (figura 2.30), restul stațiilor sunt reprezentate prin sisteme de semnalizare verticală și unele informații privind programul de circulație (figura 2.31).



Figura 2.30. Stație de transport public cu adăpost pentru călători.



Figura 2.31. Stație de transport public fără dotări pentru călători.

Elementele de infrastructură care să contribuie la îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stațiile de transport public lipsesc sau acolo unde există (alveole) sunt

utilizate în alte scopuri, precum parcare a autovehiculelor. În aceste situații, vehicule de transport public sunt constrânse să oprească pe partea carosabilă, punând în pericol călătorii care urcă/ coboară (figura 2.32).



Figura 2.32. Alveolă stație de transport public ocupată de autovehicule parcate (exemplificare).

Îmbunătățirea siguranței și securității călătorilor în stații poate fi realizată prin amenajarea acestora cu adăposturi, mobilier pentru locuri de așteptare, sistem de supraveghere video, etc., alveole destinate opririi mijloacelor de transport public și utilizate în acest scop ca urmare a implementării unei politici de parcare care să prevadă sancțiuni drastice pentru parcare a autovehiculelor în stațiile de transport public.

Operarea serviciului de transport public, în zilele lucrătoare este realizată în intervalul orar 05:00-24:00. Linia 3B este cea care oferă cea mai ridicată frecvență de circulație, de-a lungul întregii zile. În intervalele 06:00-07:00, 18:00-19:00 și 23:00-24:00 pe această linie, circulă 3 vehicule. Un alt caz în care întâlnim 3 vehicule la nivelul orelor de vârf (07:00-08:00 și 14:00-15:00) este linia 10. Pe linia 25, serviciul asigură frecvență uniformă, de 2 vehicule pe oră, de-a lungul intervalului 07:00-18:00, după care frecvența se reduce la 1 vehicul pe oră până la sfârșitul programului (20:00). La nivelul rețelei există linii care funcționează în regim navetă, prevăzute cu câte 1 cursă în orele de vârf de trafic de dimineață și de după-amiază. În această situație regăsim liniile 4, 8, 13, 14, 18B.

Variația orară a frecvenței de circulație a vehiculelor care deservește cele 21 linii de transport public este reprezentată în figura 2.33.

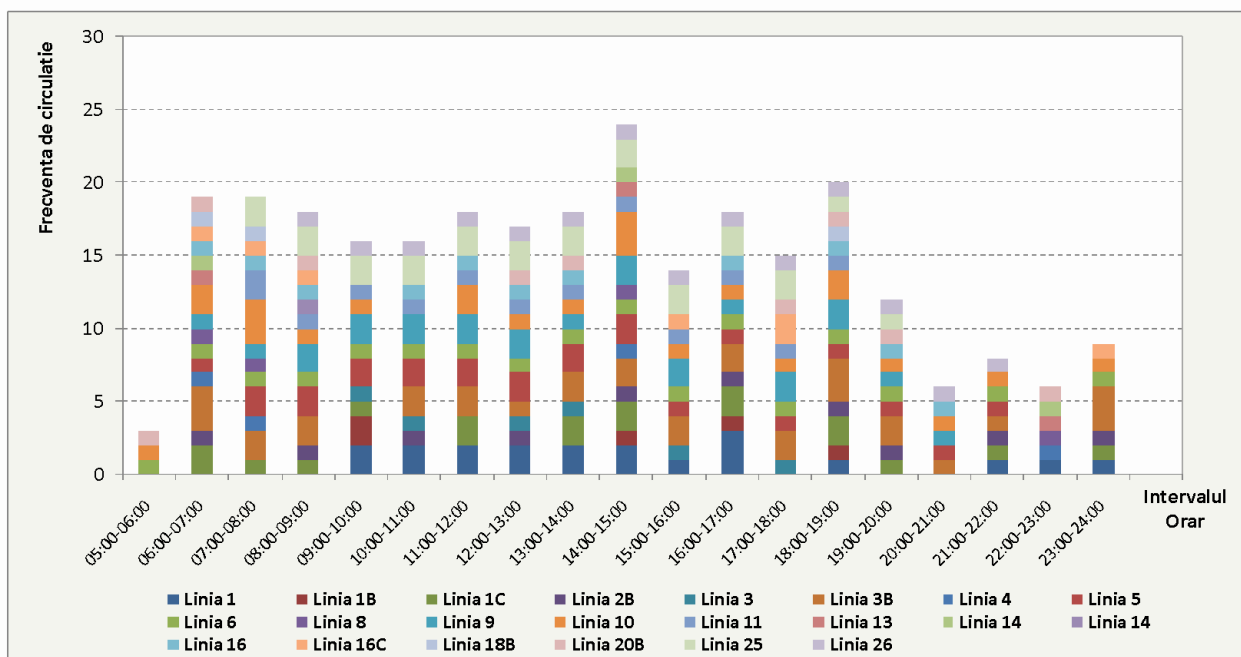


Figura 2.33. Frecvența de circulație orară a liniilor de autobuz.
(Sursa datelor: Municipiul Târgoviște, 2017).

Operarea serviciului de transport public de către S.C. Asociația Investitorilor Transport Târgoviște S.R.L, este realizată cu un parc format din 41 vehicule, cu capacități (atât locuri pe scaune, cât și în picioare) ce variază între 16 și 165 locuri (figura 2.34). Mijloacele de transport utilizate au vechime cuprinsă între 12 și 24, toate depășind durata normală de funcționare de 8 ani specifică unui astfel de vehicul³. Structura parcului de vehicule în funcție de vechime este prezentată în figura 2.35.

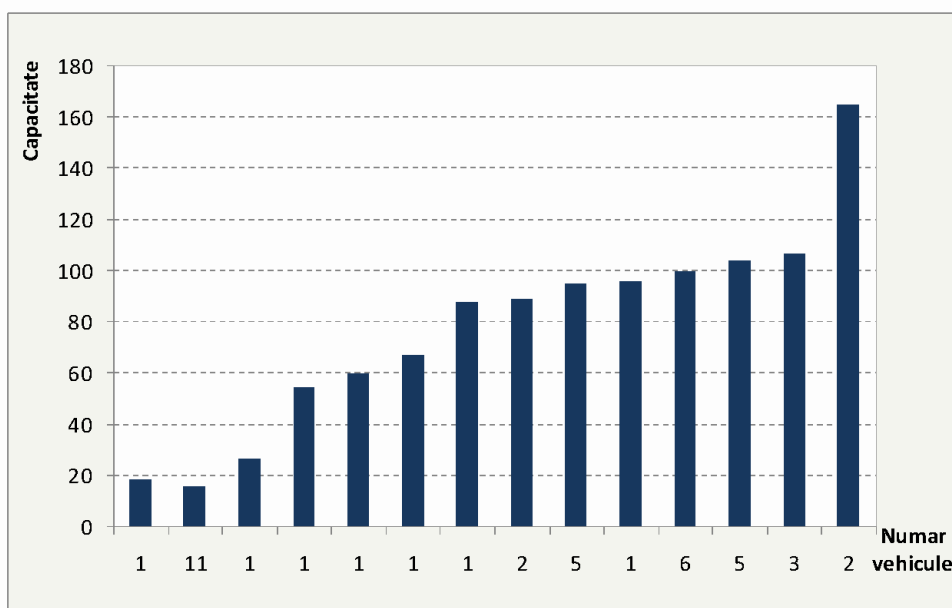


Figura 2.34. Structura parcului de vehicule după numărul de locuri.

³ Hotărârea Guvernului României Nr. 2139 din 30.11.2004, publicată în Monitorul Oficial Nr. 46 din 13 ianuarie 2005.

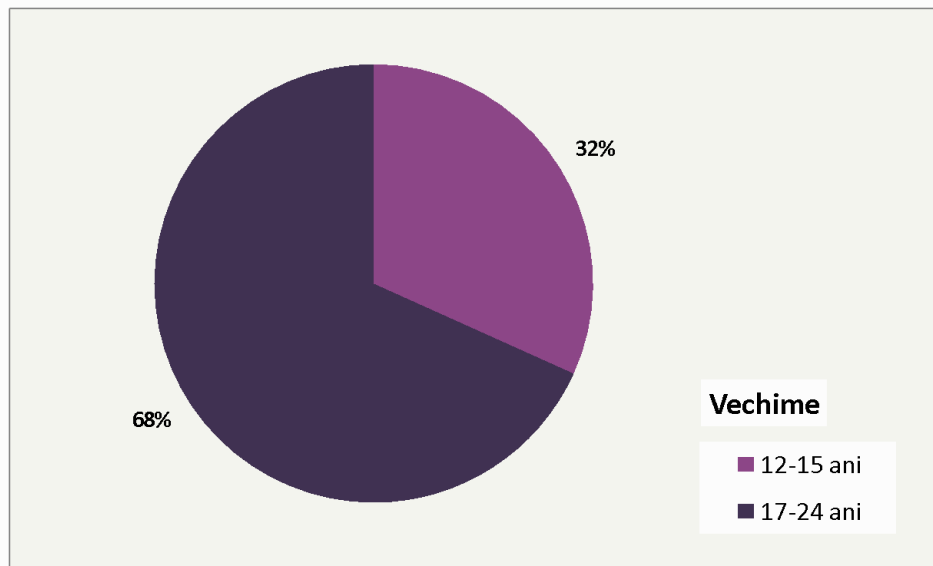


Figura 2.35. Structura parcului de vehicule după vechime.

Menținerea în circulație a mijloacelor de transport a căror vechime depășește durata normală de funcționare atrage după sine sporirea costurilor de mentenanță. Totodată, anul de fabricație are implicații asupra performanțelor privind impactul asupra mediului, exprimate prin norma de depoluare în care se încadrează vehiculul. Din totalul parcului de vehicule, autobuzele care reprezintă 68% se înscriu în norme de depoluare EURO 1 și EURO 2, iar microbuzele sunt echipate cu motoare a căror normă de depoluare este EURO 3 (figura 2.36).

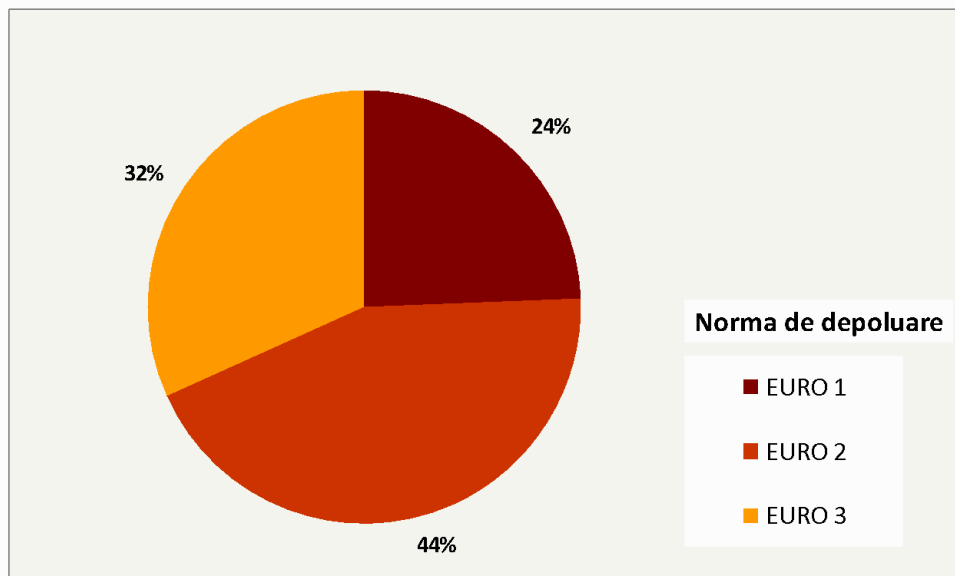


Figura 2.36. Structura parcului de vehicule după norma de depoluare.

Din analiza numărului de călătorii efectuate cu mijloacele de transport public în perioada 2011 – 2016 reiese că în ultimii ani s-a manifestat o tendință de reducere a numărului de utilizatori ai acestui mod de transport, valoarea maximă, de 1.529.684 călătorii fiind atinsă



În anul 2011, iar cea minimă, de 1.051.566 călătorii în anul 2015. În anul 2016 s-a produs modificarea acestei tendințe, fiind înregistrată o creștere de 10% a numărului de călătorii în raport cu anul anterior (figura 2.37).

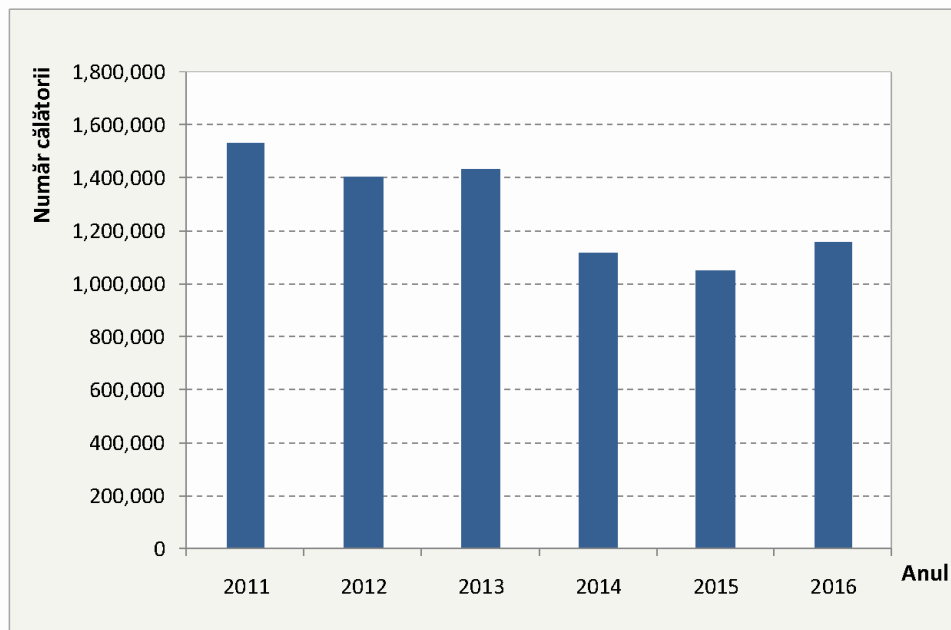


Figura 2.37. Variația anuală a numărului de călătorii, 2011-2016.

Cererea de transport cuantificată la nivelul anului 2016 este de 1.152.268 călătorii.

Distribuția acestora pe tipuri de legitimații (abonamente, bilete) vândute în fiecare lună este prezentată în figurile 2.38 - 2.39.

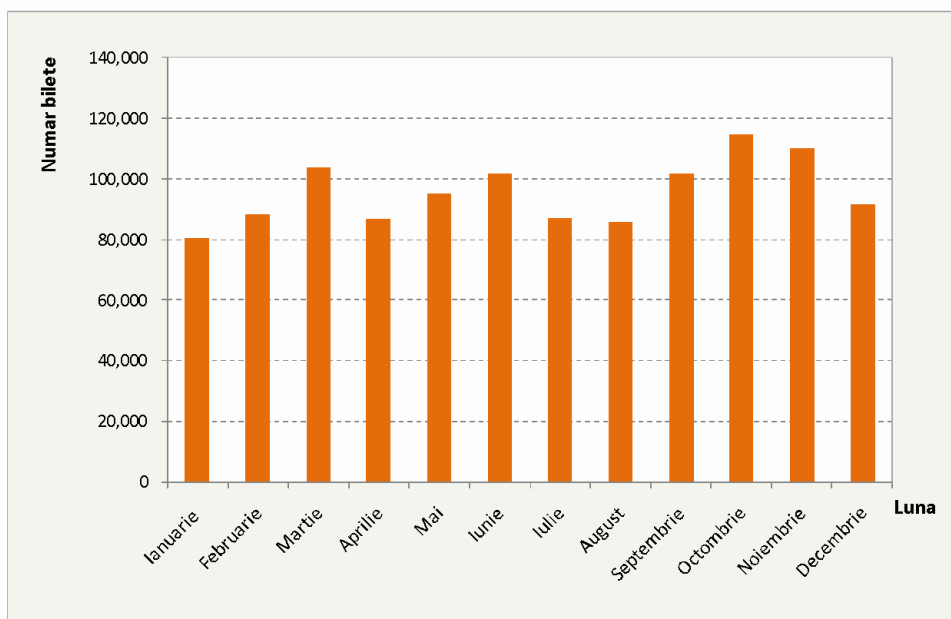


Figura 2.38. Variația lunară a numărului de bilete, 2016.

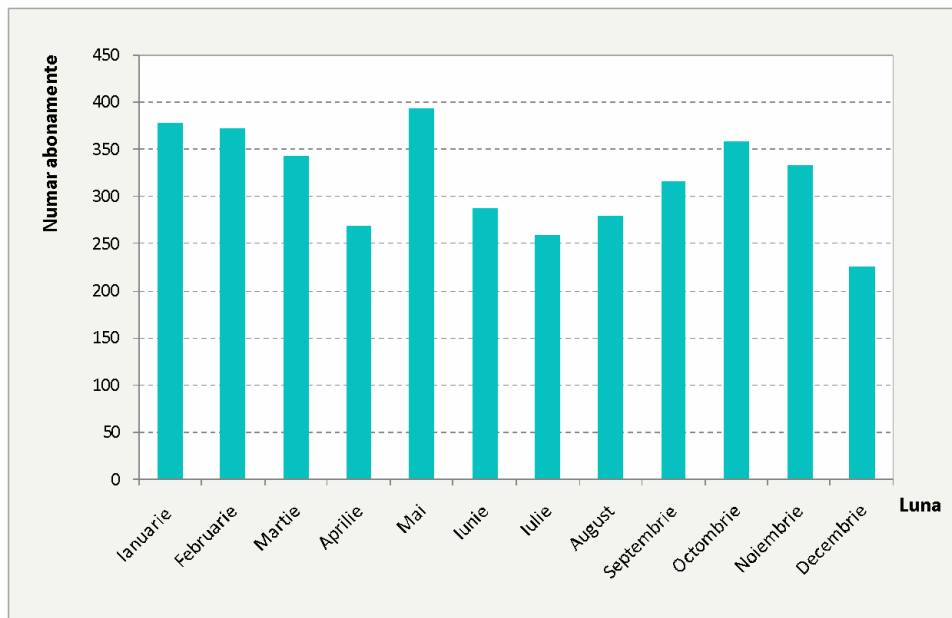


Figura 2.39. Variația lunară a numărului de abonamente, 2016.

Analizând valorile specifice celor două tipuri de legitimații de călătorie, se constată numărul redus al abonamentelor în raport cu cel al biletelor, fapt ce denotă o instabilitate a cererii de transport specifică modului de transport public. Pe lângă bilete și abonamente, începând cu luna octombrie 2016 au fost acordate facilități pentru diferite categorii de utilizatori tichete pentru pensionari, abonamente pentru elevi și studenți. Acestea sunt reglementate prin H.C.L. nr. 252/2016, care aduce completări și modificări H.C.L. nr. 203/2016, având următorul conținut:

- Art. 1 Începând cu data de 01.10.2016 se aprobă acordarea de facilități pentru mijloacele de transport public de călători, constând în tichete de călătorie cu două călătorii/ zi, pensionarilor cu domiciliul în municipiul Târgoviște cu pensia mai mică sau egală cu 800 lei.
- Art. 2 Începând cu data de 01.10.2016 se aprobă acordarea de facilități pentru mijloacele de transport public de călători, constând în abonamente lunare cu două călătorii/ zi, în cuantum de 78 lei/ lună - TVA inclus, elevilor din localitatea Priseaca și cartierul Sagricom, ce urmează învățământul preuniversitar, cu condiția ca aceștia să nu beneficieze de transportul școlar organizat de Primăria Municipiului Târgoviște.
- Art. 3 Începând cu data de 01.10.2016 se aprobă acordarea de facilități pentru mijloacele de transport public de călători, constând în 50% din prețul unui abonament lunar cu două călătorii/ zi, în cuantum de 78 lei/ lună - TVA inclus, studenților Universității „Valahia” Târgoviște, care locuiesc în municipiul Târgoviște. Începând cu data de 01.10.2016 Universitatea Valahia Târgoviște va acorda studenților, care locuiesc în municipiul Târgoviște, facilități pentru mijloacele de transport public de călători, constând în 50% din prețul unui abonament lunar cu două călătorii/ zi.



Variația lunară a numărului de călătorii înregistrate în fiecare an al perioadei de analiză relevă tendințe similare de variație, în care se detașează lunile de vârf de trafic martie (3), mai (5), octombrie (10), respectiv lunile de vară – iulie (7), august (8), asociate perioadei de concedii și vacanță școlară, în care s-au înregistrat valori minime ale cererii de transport (figura 2.40). Conform datelor primite de la operatorul de transport public, cele mai solicitate stații din punct de vedere al fluxului de călători urcați sau coborâți de pe traseul mijloacelor de transport în comun de la nivelul municipiului sunt: Dispecerat Micro XI, Minion, Catedrala, Caraiman, Muntenia, Mitropolie, Colonel Băltărețu, Pavcom, Gara, Universitatea Valahia, Garaj ATTI, Micro 3, Micro 4, Spitalul Județean, Calea Câmpulung, Autogara Mondotrans.

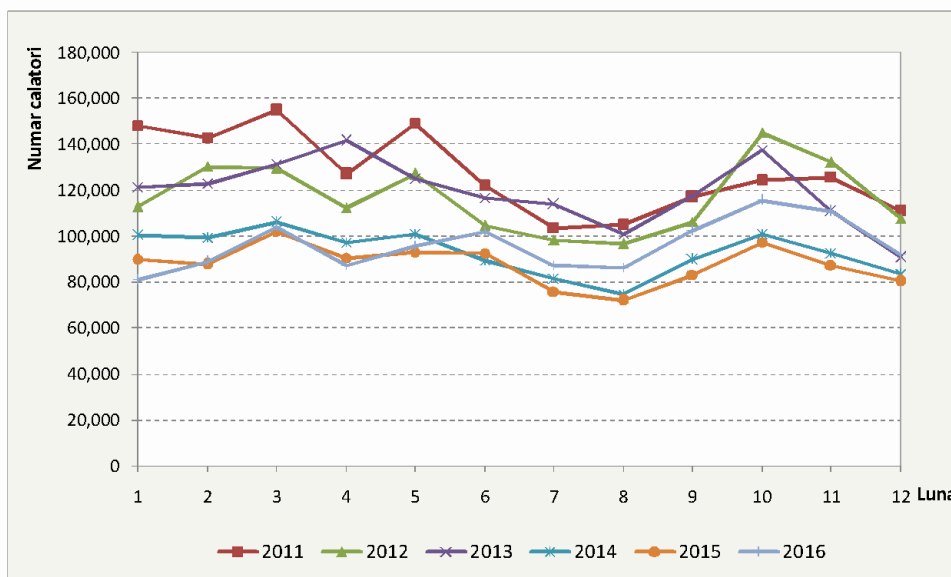


Figura 2.40. Variația lunară a numărului de călătorii, 2011-2016.

Pentru deservirea cererii evidențiate în figura de mai sus, vehiculele de transport public au efectuat un parcurs lunar conform reprezentării din figura 2.41.

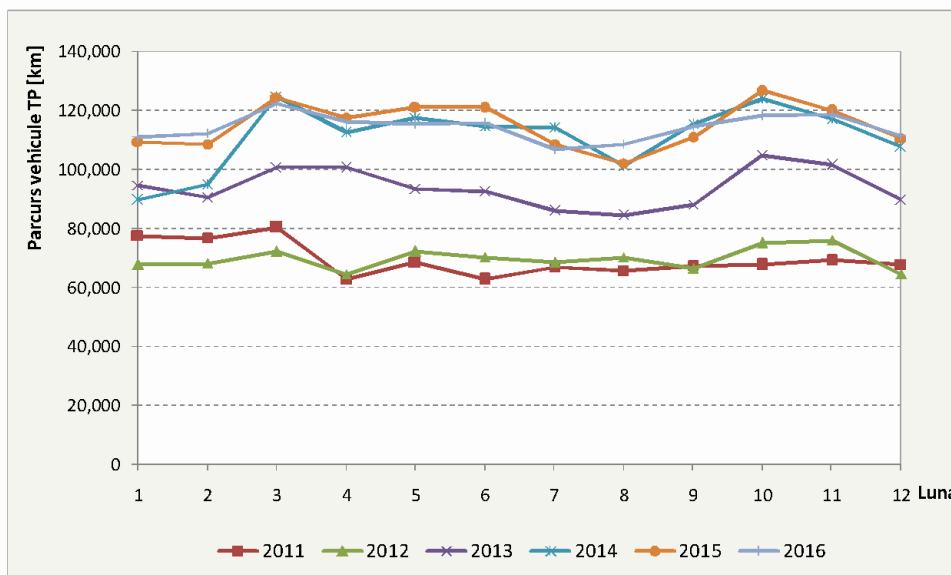


Figura 2.41. Variația lunară a parcursului vehiculelor de transport public, 2011-2016.

Se observă faptul că începând cu anul 2013 valorile acestui indicator sunt adaptate variației lunare a cererii de transport, aspect care conduce către eficientizarea serviciului de transport public.

Veniturile asociate realizării prestației din anul 2016 se ridică la valoarea totală de 2,16 milioane Lei, fiind obținute din vânzarea următoarelor tipuri de legitimații de călătorie:

- Abonamente: 10,3% din totalul încasărilor;
- Bilete: 89,7% din totalul încasărilor;

Variația lunară a veniturilor, distribuită pe cele două categorii de legitimații vândute, la care se adaugă gratuitățile este reprezentată în figura 2.42.

Se observă o variație a încasărilor de-a lungul anului corelată cu variația cererii de transport, care prezintă valori minime în lunile iulie și august, perioadă de concedii și vacanță școlară și valori de vârf în lunile martie și octombrie.

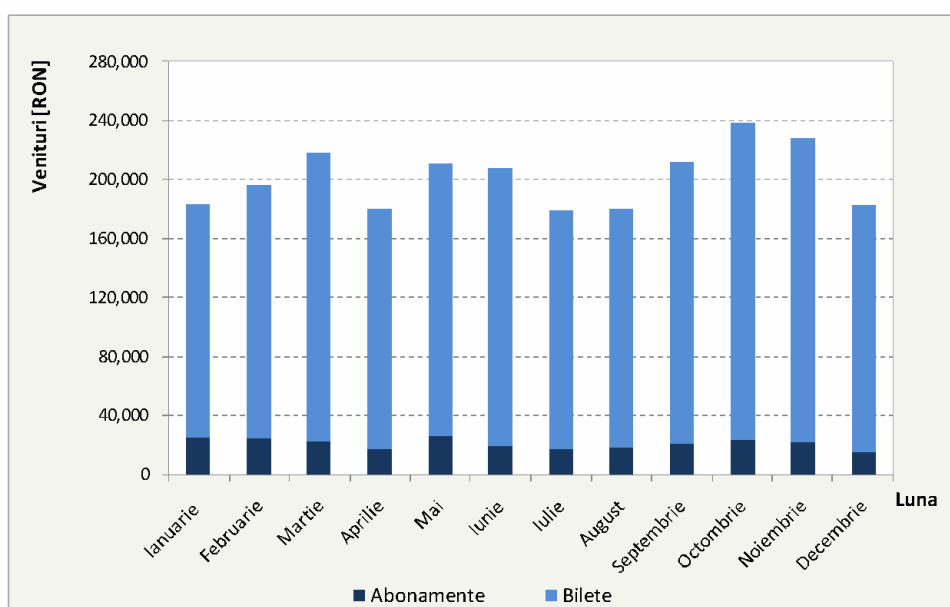


Figura 2.42. Distribuția veniturilor în funcție de tipul legitimației achiziționate.

Sistemul de tarificare prevede valabilitatea legitimației de călătorie numai pentru călătoria în cauză. Tipurile de legitimații utilizate în anul 2016 și caracteristicile acestora sunt prezentate în tabelul 2.11. În afara biletelor, sistemul de tarificare include legitimații de călătorie pentru o zi, pentru două săptămâni și lunare. Legitimațiile de călătorie care pot fi utilizate pe liniile de transport public sunt puse în vânzare astfel:

- vânzarea biletelor are loc în autobuz, la șoferi și taxatori; taxatorul este cel care eliberează biletele și verifică abonamentele;
- eliberarea abonamentelor se realizează la sediul AITT (B-dul Unirii, Nr.6) și la dispeceratul AITT – Piața Vlad Țepeș;

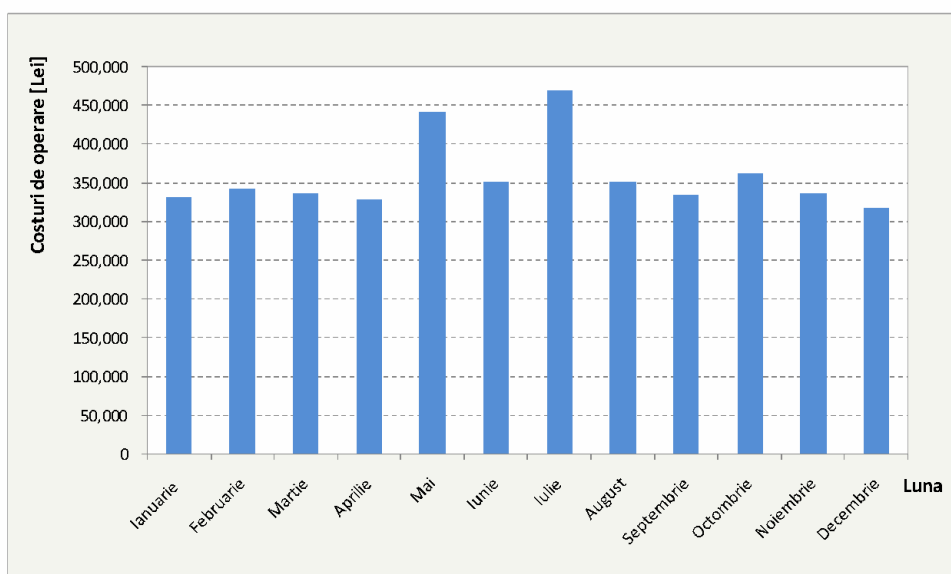
**Tabelul 2.11.** Legitimații de călătorie, conform HCL 336/ 2013.

Tip legitimație	Număr călătorii	Cost [Lei]
Bilet	1	2
Abonament lunar	2	78
Abonament lunar	nelimitat	100
Abonament pentru două săptămâni	2	39
Abonament pentru două săptămâni	nelimitat	50
Abonament pentru o zi	nelimitat	6

Activitatea de control a valabilității legitimațiilor de călătorie se realizează de către echipe de controlori, care verifică în autobuz biletele și abonamentele. Vehiculele sunt dotate cu camere video on-line. La nivelul întregii societăți, în situația actuală, sunt înregistrați 145 salariați:

- 55 șoferi;
- 30 taxatoare;
- 10 controlori;
- 12 personal tesa;
- 20 mecanici;
- 17 personal administrative.

Finanțarea operării este suportată din venituri proprii (încasări din vânzarea legitimațiilor și contravaloarea gratuităților acordate de autoritatea locală pentru diferite categorii de utilizatori). În anul 2016 costurile totale de exploatare s-au ridicat la valoarea de 4,30 milioane RON. Distribuția lunară a acestor costuri este reprezentată în figura 2.43. Acestea nu sunt corelate cu parcursul vehiculelor sau numărul de utilizatori (figurile 2.40-2.41).

**Figura 2.43.** Variația lunară a costurilor de exploatare - 2016.

**2.3.2. Transport public județean prin servicii regulate**

Sistemul de transport public județean prin servicii regulate se regăsește pe teritoriul de analiză operând curse care își au originea/ destinația în Municipiul Târgoviște sau care tranzitează această localitate. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Dâmbovița, având operatori privați.

Conform programului de transport publicat de Consiliul Județean Dâmbovița pentru intervalul 2014 - 2019, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deserveșc cererea de transport generată/ atrasă de Municipiul Târgoviște a este 623, acestea fiind distribuite pe 56 trasee (tabelul 2.12).

Tabelul 2.12. Trasee de transport public județean.

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/ sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1	001	Târgoviște	Văcărești	Pierșinari	21	2	23
2	002	Târgoviște	Văcărești	Speriețeni	27	13	23
3	003	Târgoviște	Văcărești	Gura Șuții	24	9	23
4	004	Târgoviște	Văcărești	Produlești	31	4	23
5	006	Târgoviște	Răzvad	Ochiuri	16	6	10
6	007	Târgoviște	Răzvad	Ocnița	22	16	23
7	008	Târgoviște	Răzvad	Moreni	20	41	10
8	009	Târgoviște	Răzvad	I.L. Caragiale	24	15	10
9	010	Târgoviște	Șuța Seacă	Siliștea	20	17	23
10	012	Târgoviște	Lucieni	Siliștea	20	9	23
11	013	Târgoviște	Viișoara	Picior de Munte	18	11	10
12	014	Târgoviște	Viișoara	Găești	31	45	10
13	015	Târgoviște	Viișoara	Corbii Mari	60	14	10
14	016	Târgoviște	Cobia	Găești	35	12	10
15	019	Târgoviște	Cojasca	Cornești	54	8	10
16	021	Târgoviște	Lazuri	Comișani	17	12	23
17	022	Târgoviște	Racovița	Băleni	23	7	10
18	023	Târgoviște	Comișani	Dobra	29	8	23
19	024	Târgoviște	Racovița	Bujoreanca	46	15	10
20	025	Târgoviște	Racovița	Niculești	55	4	23
21	026	Târgoviște	Racovița	Hăbeni	20	6	10
22	027	Târgoviște	Racovița	Bucșani	22	6	23
23	028	Târgoviște	Racovița	Finta	38	11	23



24	029	Târgoviște	Băleni	Finta	38	1	10
25	030	Târgoviște	Cazaci	Sălcioara	34	14	10
26	031	Târgoviște	Bolovani	Alunișu	41	5	10
27	032	Târgoviște	Ilfoveni	Titu	40	16	10
28	033	Târgoviște	Doicești	Glodeni	18	14	23
29	034	Târgoviște	Doicești	Bezdead	40	7	23
30	035	Târgoviște	Doicești	Runcu	36	15	10
31	040	Târgoviște	Ungureni	Căprioru	19	2	23
32	041	Târgoviște	Ungureni	Tătărani	21	1	10
33	042	Târgoviște	Ungureni	Priboiu	26	2	10
34	043	Târgoviște	Decindeni	Priboiu	28	11	23
35	046	Târgoviște	Ungureni	Cândești Deal	39	2	10
36	047	Târgoviște	Ungureni	Cândești Vale	34	19	10
37	048	Târgoviște	Gheboieni	Pietrari	29	1	23
38	049	Târgoviște	Gheboieni	Bărbulețu	36	11	23
39	050	Târgoviște	Gheboieni	Râul Alb	39	7	23
40	051	Târgoviște	Gheboieni	Malu cu Flori	40	8	10
41	052	Târgoviște	Gheboieni	Pucheni	44	10	23
42	053	Târgoviște	Gheboieni	Văleni Dâmbovița	42	9	23
43	054	Târgoviște	Potocel	Ludești	28	7	23
44	055	Târgoviște	Butoiu	Scheiu de Sus	39	5	23
45	056	Târgoviște	Teiș	Vulcana de Sus	24	9	23
46	057	Târgoviște	Gura Ocniței	Adâncă	20	5	23
47	075	Bucșani	Adâncă	Târgoviște	22	10	10
48	076	Măcești	Adâncă	Târgoviște	35	1	10
49	082	Pucioasa	Brănești	Târgoviște	25	7	10
50	098	Pucioasa	Doicești	Târgoviște	20	13	10
51	099	Fieni	Doicești	Târgoviște	28	21	10
52	100	Moroieni	Doicești	Târgoviște	40	30	10
53	125	Târgoviște	Șotânga	Pucioasa	22	24	10
54	126	Târgoviște	Văcărești	Titu	41	17	10
55	131	Târgoviște	Viișoara	Mătăсарu	38	14	10
56	132	Târgoviște	Viișoara	Crângurile	39	14	10

Din datele prezentate în tabelul de mai sus, se observă că traseele pe care se circulă cu frecvența cea mai ridicată sunt Târgoviște – Viișoara – Găești, Târgoviște – Răzvad – Moreni și Moroieni – Doicești - Târgoviște. Distribuția orară a ofertei de transport asigurată pe aceste trasee în zilele lucrătoare este prezentată grafic în figurile 2.44-2.46. Se observă ce frecvența cea mai ridicată este de 4 vehicule pe oră, ofertă care este înlăturată în 5 intervale



orare pe traseul Târgoviște – Vișoara – Găești (11:00 - 12:00, 12:00 - 13:00, 13:00 - 14:00, 14:00 - 15:00 și 15:00 - 16:00), respectiv în 3 intervale pe traseul Târgoviște – Răzvad – Moreni (07:00 - 08:00, 13:00 - 14:00 și 14:00 - 15:00). Pe traseul Moroieni – Doicești - Târgoviște, în intervalul 05:00 - 19:00 frecvența vehiculelor este constantă, fiind prevăzute 2 curse pe oră.

Stațiile de transport public județean autorizate la nivel local sunt: Str. Tudor Vladimirescu (Policlinica), Str. Col. Dumitru Băltărețu (Monument), Șos. Găești (COS poarta 1), Cartier Priseaca (Centru), Str. Petru Cercel (Pompieri COS, PECO), Calea Ialomiței (APM Dâmbovița), B-dul Eroilor (Halta Teiș), Aleea Sinaia (ILF DEDEMAN), Str. Laminorului (BIG -COS, SARO, ROMLUX).

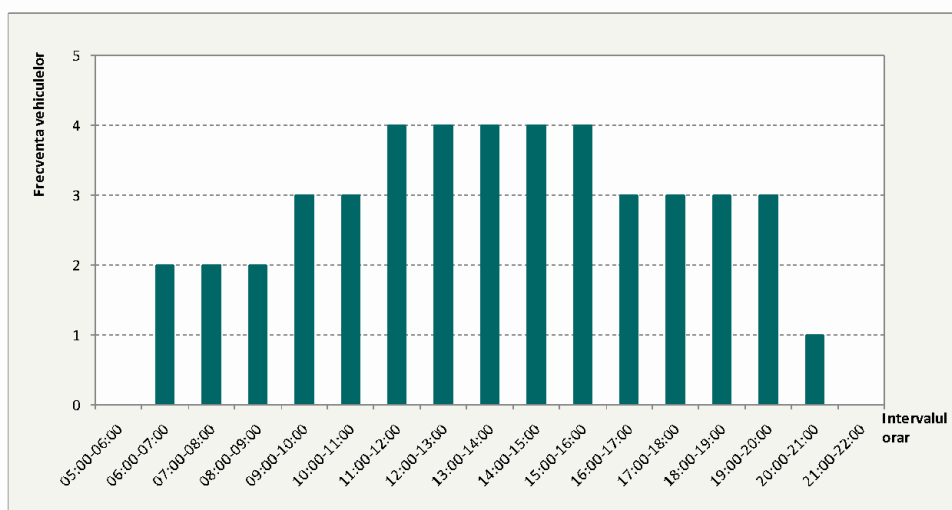


Figura 2.44. Numărul de curse pe oră, traseul Târgoviște – Vișoara – Găești.

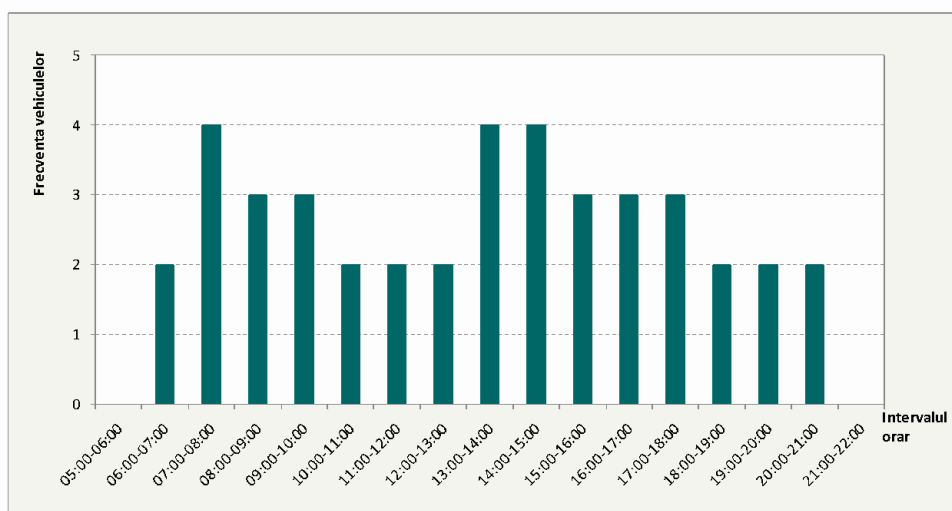


Figura 2.45. Numărul de curse pe oră, traseul Târgoviște – Răzvad – Moreni.

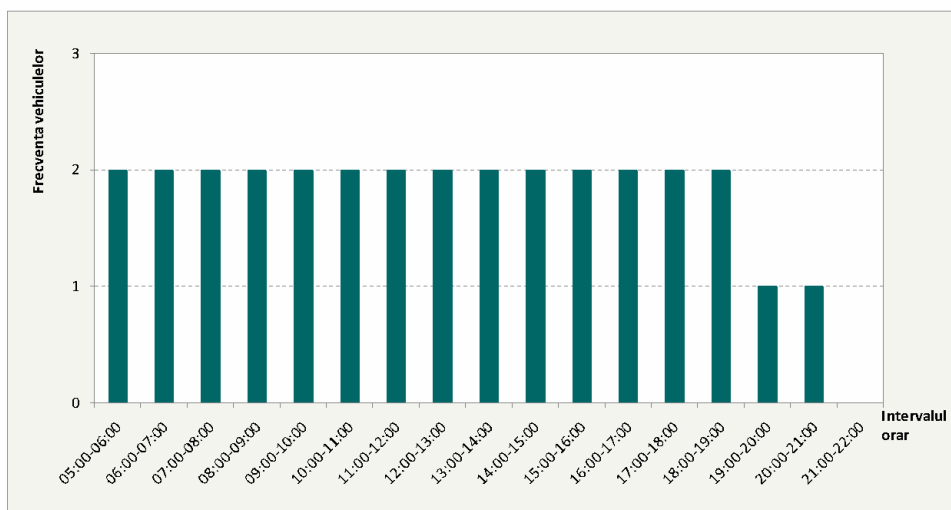


Figura 2.46. Numărul de curse pe oră, traseul Moroieni – Doicești - Târgoviște.

2.3.3. Transport public interjudețean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (ARR), având operatori privați. Conform programului de transport publicat de ARR, în Municipiul Târgoviște își au originea sau destinația 115 curse zilnic. Acestea au plecări/ sosiri/ stații intermediare autorizate în autogările Millenium Trans Impex, Grup ATYC (Str. T. Vladimirescu, Nr.86; Str. Gimnaziului, Nr. 2; Calea Campulung, Nr.126) și Mondotrans S.A..

2.3.4. Transport public auxiliar. Taxi

Transportul public în regim de taxi din Municipiul Târgoviște este gestionat de Compartimentul transport, Direcția de Administrare a Patrimoniului Public și Privat, care funcționează în cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște. Conform datelor furnizate de acest compartiment, pe raza Municipiului Târgoviște sunt autorizate să funcționeze 26 stații de taxi, cu o capacitate de 260 autovehicule (tabelul 2.13). Nu este permisă depășirea capacității niciuneia dintre stațiile de așteptare. Stațiile de taxi sunt semnalizate prin panouri verticale. La nivel urban există atât stații în care pe panourile de semnalizare este indicat numărul maxim de vehicule care se pot afla în așteptare, cât și cazuri în care capacitatea nu este specificată (figura 2.47). Cea din urmă situație constituie o disfuncție a sistemului, care poate genera o distribuție inechitabilă a ofertei la nivelul localității. Amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport poate fi observată în figura 2.48.



Figura 2.47. Stație taxi în Municipiul Târgoviște.

Tabelul 2.13. Stații de taxi în Municipiul Târgoviște.

Nr. Crt.	Stația	Reper	Nr. locuri
1.	Compex Comercial XXL	B-dul Independentei, langa magazin "Muntenia"	10
2.	Hotel "Valahia"	Str. Revoluției (langa BRD Dâmbovița)	15
3.	Gara Targoviste Sud	B-dul Regele Carol I	15
4.	SS Pavcom SA	Str. Gării	10
5.	Autogara Bucegi	B-dul Eroilor, zona ANL, Micro III	10
6.	Spitalul Județean	Str. Tudor Vladimirescu	10
7.	Catedrala Eroilor	B-dul Ion C. Brătianu, Micro XI	15
8.	Complex Comercial Caraiman	B-dul Independentei	15
9.	Piața Baratiei	Parcare zona "2 Brazi"	10
10.	Cofetaria Dieta	Str. Constantin Brancoveanu	15
11.	Halta Teis	B-dul Eroilor, zona Halta Teis	10
12.	Tribunalul Nou	Calea București	15
13.	Peco Ulmi	Calea București, zona cartier Matei Voievod, Sârbi	10
14.	Peco SC Vicas SA	Soseaua Gaesti	5
15.	Complex Comercial Interex	B-dul Ion C. Bratianu, zona Dealu Mare	10
16.	Piața "Vlad Tepeș"	Str. Soldat Nae Ion, Micro XI	10
17.	Manastirea Dealu	Parcare zona Mănăstire	5
18.	Peco Mol	Aleea Manastirea Dealu	5
19.	Școala nr. 2	Calea Domneasca	5
20.	ANL Micro II	Str. Cernăuți	5
21.	ANL Sagricom	Str. Silviu Stanculescu, zona blocurilor	10
22.	Complex Comercial Kaufland	Str. Lt. Stancu Ion	10
23.	Complex Comercial Dedeman	Aleea Sinaia	15
24.	Complex Comercial Plus	B-dul Unirii, zona Sălii Polivalente	10
25.	Complex Muzeistic Curtea Domneasca	Calea Domneasca, zona Turnu Chindia	5
26.	Complex Comercial Minimax	Str. Petru Cercel, Micro XI	5

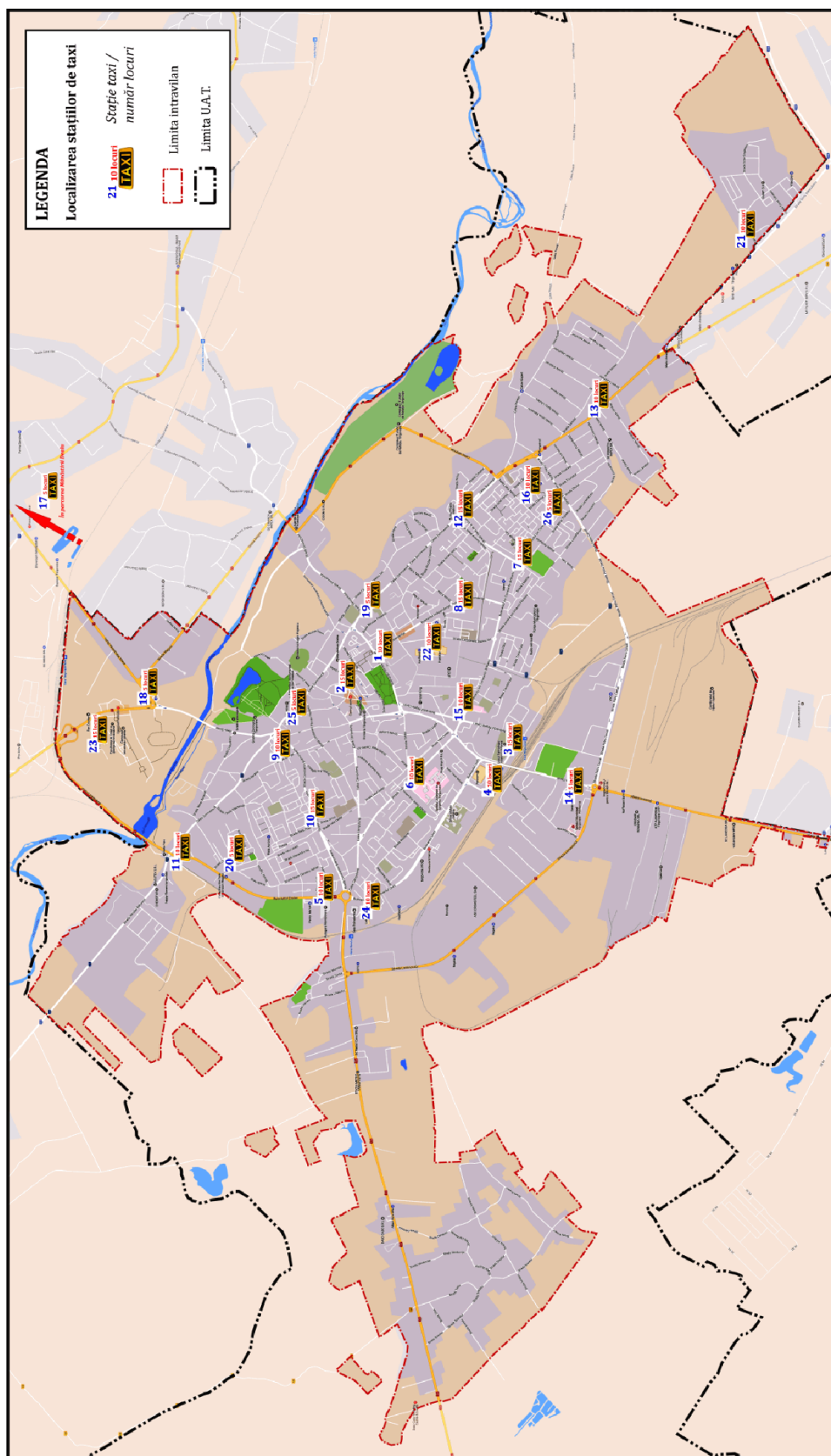


Figura 2.48. Amplasarea stațiilor de taxi în Municipiul Târgoviște. (Figură rotită cu 90°).

2.3.5. Transport feroviar

Localitatea Târgoviște este racordată la rețeaua națională de cale ferată prin liniile secundare 904: Titu – Târgoviște – Pietroșița (desprinsă din linia 901: București Nord – Pitești – Craiova) și 302: Ploiești – Târgoviște (desprinsă din linia magistrală 300: București Nord – Ploiești – Brașov – Oradea). Punctele de oprire pe teritoriul Municipiului Târgoviște sunt:

- Stația Târgoviște, amplasată pe linia 904;
- Halta Romlux, amplasată pe linia 904;
- Halta de mișcare Teiș, amplasată pe linia 904;
- Stația Târgoviște Nord, amplasată pe linia 302;

Distribuția spațială a punctelor de oprire la nivelul rețelei de transport a Municipiului Târgoviște este prezentată în figura 2.49.

Conform Documentului de Referință al Rețelei C.F.R., Anexa 9, versiunea 5.5 actualizată la data de 01 aprilie 2016, stația Târgoviște este stație de gradul I, amplasată pe secție de circulație interoperabilă, deschisă traficului de călători și mărfuri (figura 2.50). Aceasta este dotată cu casă de bilete/ servicii de informații în trafic local, sală de așteptare, post Poliție Transporturi Feroviare, stație taxi, stație de transport public local.



Figura 2.50. Stația Târgoviște.

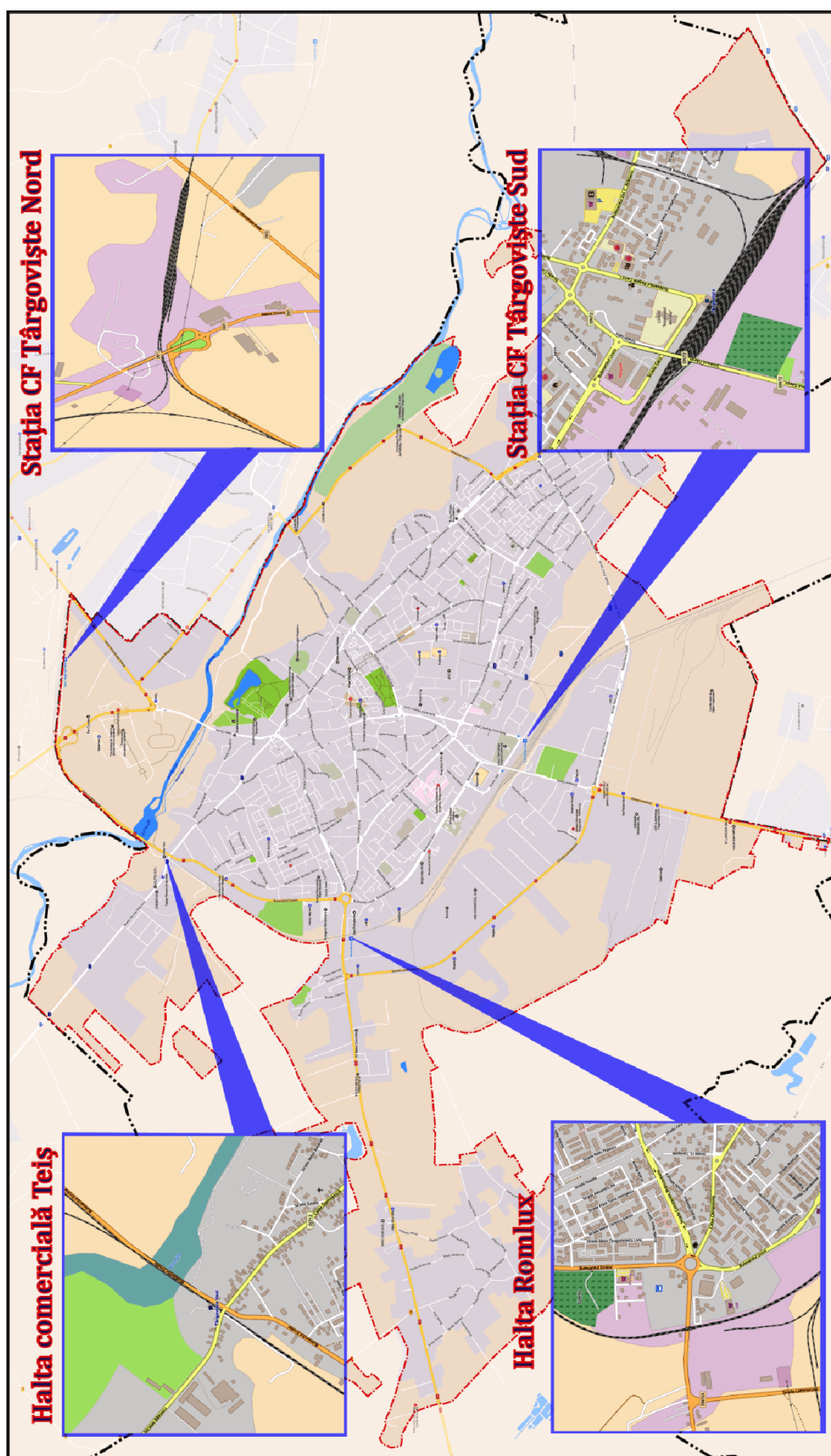


Figura 2.49. Localizarea stațiilor de cale ferată în Municipiul Târgoviște. (Figură rotită cu 90°).



În decursul unei zile lucrătoare, în intervalul orar 00:00 - 23:59, stația Târgoviște (principala stație din teritoriul de analiză) reprezintă punct de plecare/ sosire pentru 51 de trenuri operate de operatorul public - Societatea Națională de Transport Feroviar de Călători (SNTFC) și operatorul privat - Trans Feroviar Călători (TFC). Acestea sunt încadrate în rangurile Regio (R, 37 cazuri) și Interregio (IR, 14 cazuri). Variația orară a ofertei de transport în stația Târgoviște este prezentată în figura 2.51. Dimineata se detașează intervalele 06:00 - 07:00, în care oferta este reprezentată de 3 trenuri Regio și 1 Interregio, iar după-amiaza, intervalul orar 18:00 - 19:00 în care se înregistrează 4 trenuri de rang Regio și 1 de rang Interregio.

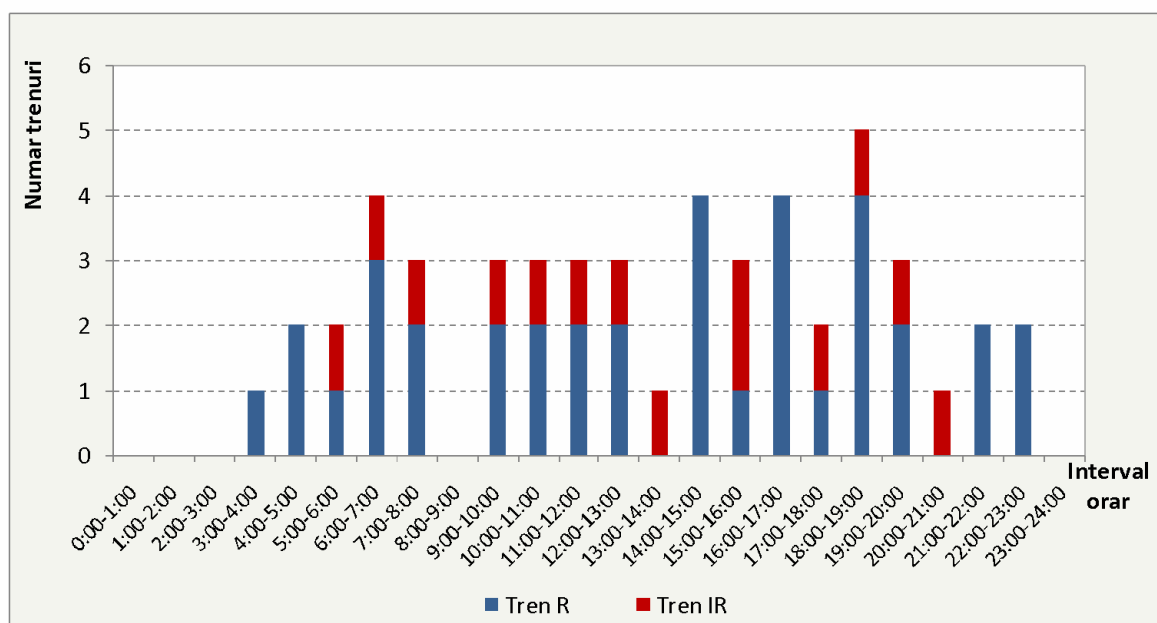


Figura 2.51. Distribuția ofertei de transport, stația Târgoviște.

Potrivit datelor puse la dispoziție de operatorul public de transport feroviar, SNTFC (principalul operator), numărul total de călători care au tranzitat stația Târgoviște (urcați/coborâți) în anul 2016 este 384.996. Numărul mediu lunar de călători este de 32.083, dintre care 15.181 au călătorit pe bază de legitimații cu preț întreg și facilități (Legi, Convenții etc.), iar 16.902 au călătorit pe bază de abonament.

Variația numărului mediu zilnic de călători înregistrați în stația Târgoviște la nivelul anilor 2014, 2015 și 2016 este reprezentată în figura 2.52. Se observă ca în anul 2016 s-a produs creșterea semnificativă a numărului mediu zilnic de călători (cu 92%) comparativ cu valoarea specifică anului anterior. Această situație pozitivă poate fi asociată sporirii ofertei de transport, ca urmare a reluării operării pe secția Târgoviște - Pietroșița și a introducerii unui număr suplimentar de trenuri pe relația București - Târgoviște.

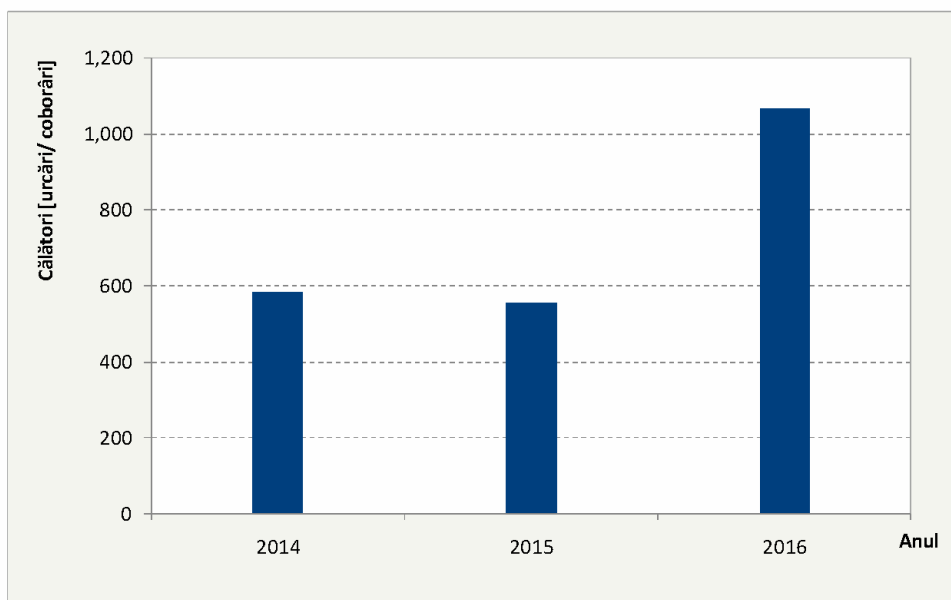


Figura 2.52. Variația anuală a numărului mediu zilnic de călători – stația Târgoviște.

La nivel local, stația Târgoviște prezintă conexiune bună cu rețeaua de transport public local, linii de transport public 5, 6 și 11 având punct de oprire în vecinătatea stației de cale ferată. Deficiențe din punct de vedere al intermodalității sunt date de slaba conexiune cu sistemele de transport public județean și interjudețean.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului public sunt:

- susținerea utilizării transportului public local de către municipalitate prin acordarea de facilități pentru diferite categorii de persoanele cu probleme sociale și pentru elevi și studenți;
- existența unui sistem de tarifare, care nu prezintă accesibilitate și atractivitate ridicate pentru utilizatori;
- delegarea serviciului de transport public în baza unui contract care nu prevede în totalitate aspectele menționate în Regulamentul (CE) nr. 1370/ 2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- vechimea mijloacelor de transport și încadrarea motoarelor acestora în norme de depoluare reduse - cu consecințe negative asupra confortului resimțit de călători și cu impact negativ asupra mediului;
- lipsa unor terminale de transport intermodal în care să se realizeze transferul între transport regional, interjudețean și intrajudețean și cel local în condiții de siguranță și confort pentru călători;
- amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport în concordanță cu cererea de transport.



2.4. Transport de marfă

Desfășurarea transportului de marfă pe rețeaua rutieră din localitatea Târgoviște este reglementată de Consiliul Local al Municipiului Târgoviște prin Hotărârea Nr. 305/26.09.2013, care aduce modificări și completări asupra Regulamentului de circulație a autovehiculelor destinate transportului de mărfuri și a utilajelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone în Municipiul Târgoviște aprobat prin H.C.L. Nr. 33/28.02.2013.

Potrivit acestui document, circulația pe străzile din Municipiu Târgoviște a autovehiculelor și ansamblurilor de vehicule a căror masă totală maximă autorizată (M.T.M.A.) depășește 3,5 tone, se face în baza autorizației, eliberată de Primăria Municipiului Târgoviște, Direcția de Admnistrare a Patrimoniului Public și Privat, prin Biroul Transport sau pe bază de tichete de liberă trecere cu valoare în funcție de categoria autovehiculului, ce sunt distribuite prin intermediul stațiilor de furnizare a carburanților situate la intrările în Municipiul Târgoviște. Autorizația sau tichetul de liberă trecere se emit în baza datelor înscrise în certificatul de înmatriculare și se prezintă la control însoțit de certificatul de înmatriculare al autovehiculului. Aceste documente nu sunt transmisibile.

Sumele încasate din eliberarea autorizațiilor/ tichetelor sunt destinate reparațiilor arterelor de circulație din Municipiul Târgoviște. Contravaloarea taxelor percepute pentru eliberarea autorizațiilor/ tichetelor variază în funcție de masă totală maximă autorizată a autovehiculului, de perioada de valabilitate (zi, lună) și de intervalul orar în care se circulă (tabelul 2.14).

Autovehiculele sau ansamblurile de vehicule cu M.T.M.A. mai mare de 3,5 tone pot circula fără autorizație numai pe arterele rutiere ce înconjoară orașul.

Traseele pe care este permis, în mod necondiționat, accesul vehiculelor de marfă cu M.T.M.A. mai mare de 3,5 tone sunt reprezentate în figura 2.53. Se observă că în lipsa unei variante de ocolire, care să preia traficul de tranzit de pe/ între DN 71, DN 72 și DN 72A, ne confruntăm cu situația în care vehiculele grele de marfă circulă prin zone cu densitate ridicată de locuitori (Str. Petru Cercel – cartier Micro XI, Calea București – cartier Micro XI, B-dul Eroilor – cartier Micro III), precum și zone în care sunt amplasate obiective socio-economice și de agrement cu atractivitate însemnată pentru populație – spitalul Municipal Târgoviște, Complexul Turistic de Natație Târgoviște, generând probleme de congestie (însoțite de efecte negative severe: poluare atmosferică și fonică, emisii de CO₂, creșteri ale duratelor de deplasare) și siguranța circulației.

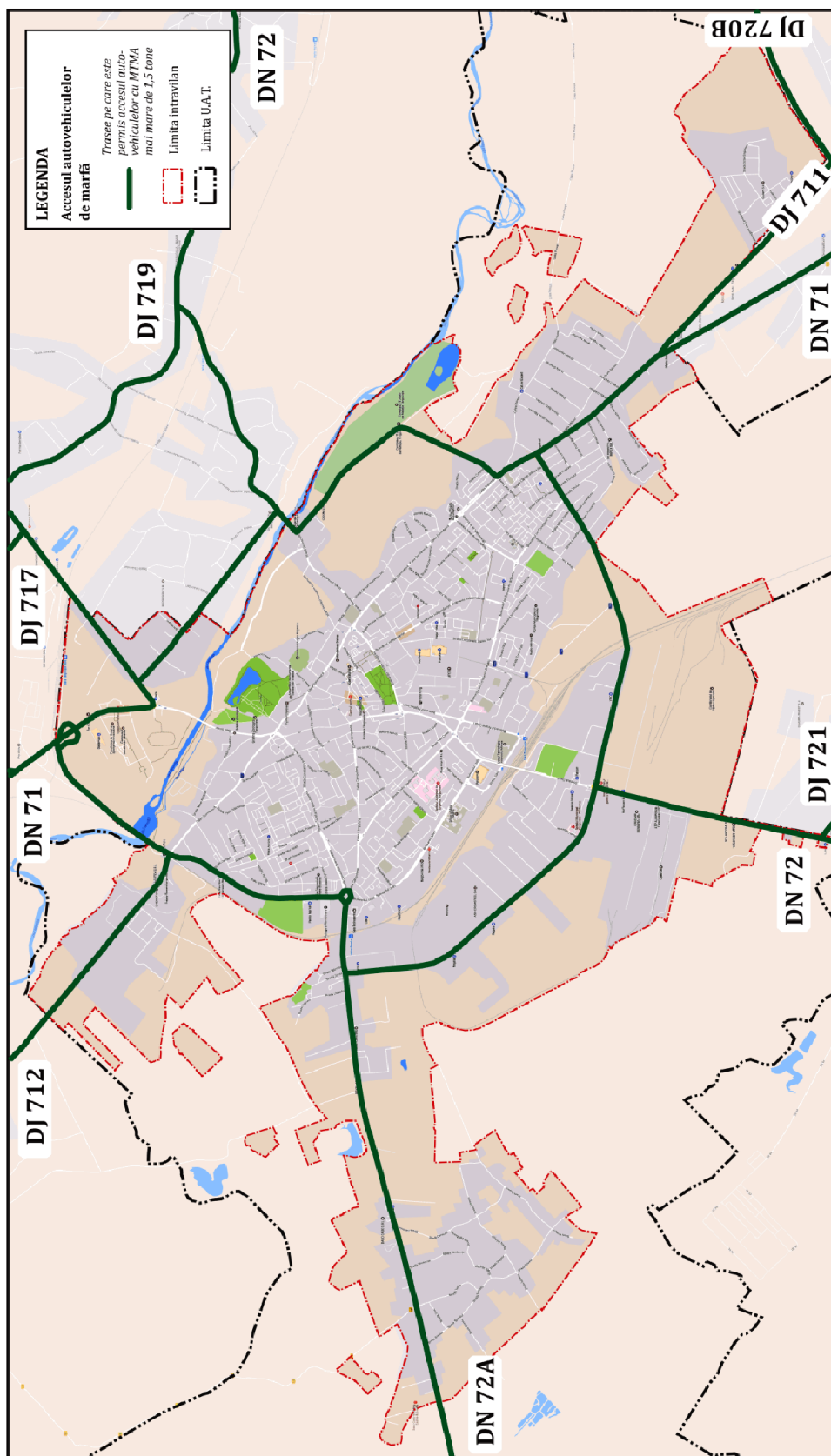


Figura 2.53. Trasee pe care este permis accesul vehiculelor cu M.T.M.A.>3,5 tone în Municipiul Târgoviște. (Figură rotită cu 90°).

**Tabelul 2.14.** Contravaloare taxe-eliberare autorizații/tichete liberă trecere în Municipiul Târgoviște.

Categorie Autovehicul	Periada de valabilitate	Interval orar de circulație	Contravaloare Taxa [Lei]
3,5 t<M.T.M.A.≤7,5 t	Zi	12:00 – 22:00	50
	Lună		500
	Zi	22:00 – 12:00	0
	Lună		0
7,5 t<M.T.M.A.≤16,0 t	Zi	12:00 – 22:00	150
	Lună		1500
	Zi	22:00 – 12:00	75
	Lună		750
M.T.M.A.>16,0 t	Zi	20:00/ 22:00 – 12:00	300
	Lună		3000

În ce privește logistica urbană, conform H.C.L. Nr. 305/ 26.09.2013, activitatea de aprovizionare cu mărfuri a societăților comerciale (magazine, supermarketuri etc) aflate în interiorul Municipiului se va face în următoarele condiții:

- în intervalul orar 22:00 – 12:00 este permis accesul și circulația pentru toate autovehiculele cu M.T.M.A. mai mare de 3,5 tone numai pe bază de autorizație;
- în intervalul orar 12:00 – 22:00 este permis accesul și circulația pentru autovehiculele cu M.T.M.A. cuprinsă între 3,5 tone și 16 tone numai pe bază de autorizație;
- în intervalul orar 12:00 – 22:00, perioada aprilie – octombrie, respectiv 12:00 – 20:00, perioada noiembrie – martie, autovehiculele cu M.T.M.A. mai mare de 16 tone au restricție de acces și circulație în Municipiul Târgoviște;

Această măsură este corectă, însă trebuie completată cu precizări privind oprirea, staționarea sau parcare autovehiculul care aprovizionează numai în parcări sau locuri special amenajate în acest sens, fără stânenirea traficului local de autovehicule și pietonii, iar în cazul în care acest lucru nu este posibil, activitatea de aprovizionare să se realizeze pe perioada nopții (de exemplu în intervalul orar 22:00 – 06:00). Pentru a obține rezultatele așteptate aceste măsuri trebuie să fie însoțită de un sistem de control și penalizare, care să contracareze situații precum cea ilustrată în figura 2.54, în care trotuarul din zone în care se întâlnește densitate ridicată de pietoni este ocupat cu vehicule staționate în scopul distribuției mărfurilor.



Figura 2.54. Pietoni stânjeniți de distribuția mărfurilor (Str. Tudor Vladimirescu, B-dul Unirii).

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei transportului de marfă sunt:

- sunt instituite restricții privind circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată depășește 3,5 tone pe străzile din zona urbană;
- lipsa unei variante de ocolire, care să preia fluxurile de autovehicule de marfă cu masa totală maximă autorizată mai mare de 7,5 tone aflate în tranzit, conduce la situații în care volume ridicate de vehicule grele de marfă tranzitează zone cu densitate mare de locuire, respectiv zone cu obiective socio-economice care atrag populație;
- există reglementări privind logistica urbană, însă trebuie aduse completări privind oprirea, staționarea sau parcare autovehiculului care aprovizionează astfel încât aceste activități să aibă impact cât mai redus asupra calității vieții cetățenilor.

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Măsura în care orașul ca un întreg este accesibil tuturor rezidenților săi, incluzând aici persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane cu venituri reduse sau care sunt însoțite de copii, caracterizează în mare măsură mobilitatea. Optimizarea mobilității este direct dependentă de amplasarea în teritoriu a diverselor funcțiuni (locuire, comerț, locuri de muncă, locuri de agrement etc.), de tipul și caracteristicile infrastructurii, de siguranța circulației. Astfel, ținând cont de cele menționate, locuitorii optează pentru modul de transport cu care își efectuează deplasările.



Orașele, în special cele în care se efectuează frecvent călătoriile pe distanțe scurte, reprezintă mediul propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilități durabile. În această perioadă de relocare modală a călătoriilor, în care se formează cultura cetățenilor către dezvoltarea durabilă, este esențială oferta privind utilizarea modurilor de transport nemotorizate care le este pusă la dispoziție. În acest sens, se impune amenajarea spațiului public într-o manieră care să atragă cetățenii către deplasarea pe jos sau cu bicicleta, asigurându-le:

- spații pietonale generoase;
- marcarea / indicarea traseelor pietonale către principalele puncte de interes;
- siguranța în deplasare (iluminat public stradal, semnalizarea trecerilor de pietoni, amenajarea pasajelor denivelate);
- accesibilitatea persoanelor cu dizabilități (borduri semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe de acces, marcaj tactil la trecerile de pietoni, semnale acustice la semafoare);
- amenajarea pistelor pentru biciclete care să asigure siguranța în deplasare;
- parcuri pentru biciclete în vecinătatea principalelor puncte de interes (stații de transport public extraurban, centre comerciale, instituții publice, școli, locuri de agrement).

Rețeaua de transport rutier a Municipiului Târgoviște este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală. În ultimii ani aceste elemente de infrastructură au primit o atenție deosebită, trotuarele de pe arterele principale, cele aferente axelor de cartiere și cele de pe străzile de folosință locală amplasate în cartierele cu densitate ridicată de locuire au fost reabilitate/ modernizate odată cu infrastructura carosabilă și spațiile destinate parcurilor de reședință (figura 2.21). Au fost realizate lucrări de reabilitare pe arterele principale de circulație, care traversează teritoriul urban pe direcția SE - NV: B-dul I.C. Brătianu, Str. Tudor Vladimirescu, Calea Câmpulung, B-dul Unirii. De asemenea, au fost reabilitate spațiile publice din interiorul cartierului delimitat de Str. Tudor Vladimirescu, Calea Câmpulung și B-dul Unirii, respectiv cele din cartierele dezvoltate în jurul Bulevardului B-dul I.C. Brătianu. În plus, în afară de această lucrare amplă de regenerare urbană, au fost reabilitate trotuarele aferente arterelor principale Str. Constantin Brâncoveanu, B-dul Independenței, Calea București. Lungimea totală a străzilor pe care trotuarele au fost reabilitate este de 27,75 km, ceea ce reprezintă aproximativ 29% din lungimea totală a rețelei stradale.

În situația actuală, în Municipiul Târgoviște întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare (figura 2.55), respectiv trotuare largi, cu îmbrăcăminte care asigură accesibilitate și siguranță pentru toate categoriile de cetățeni, inclusiv pentru cei cu probleme de mobilitate, dar și sectoare care prezintă un grad ridicat de deteriorare sau foarte înguste (figura 2.56).



Figura 2.55. Trotuare modernizate (Exemplificare: B-dul Independenței, B-dul Unirii).

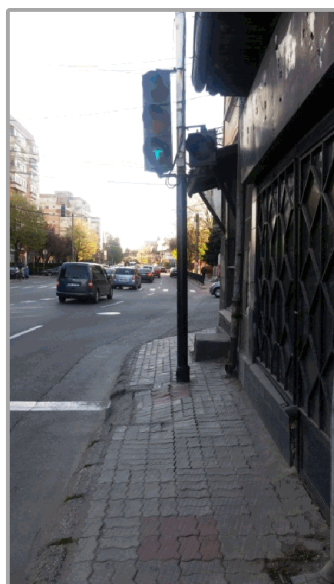


Figura 2.56. Trotuare înguste sau în stare necorespunzătoare
(Exemplificare: Calea Domnească, Str. Prof. Nicolae Radian).

Parcarea autovehiculelor pe trotuare reprezintă o problemă pentru deplasările pietonale, fiind afectate accesibilitatea și siguranța deplasărilor pietonale. Adesea, trotuarelor sunt utilizate pentru parcarea autovehiculelor, iar pietonii sunt nevoiți să se deplaseze pe carosabil. În figura de mai jos sunt exemplificate astfel de situații surprinse la nivelul rețelei pietonale.

Redarea spațiului public către cetățeni este posibilă prin aplicarea unor politici agresive de penalizare a abaterilor privind parcarea nereglementară, măsură fezabilă numai în situația oferirii unei alternative pentru cei care se deplasează în oraș cu autovehiculul personal – îmbunătățirea serviciilor de transport public (creșterea vitezei comerciale, respectarea programului de circulație, creșterea confortului în mijloace de transport și în stații).

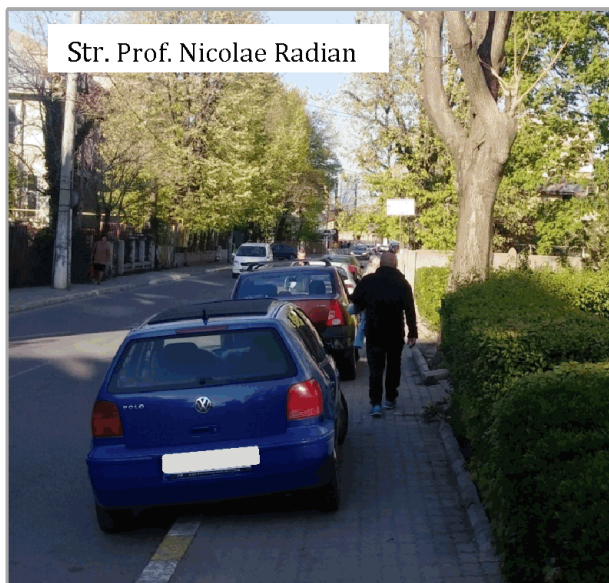


Figura 2.57. Trotuare acaparate de autovehicule parcate.

În ceea ce privește facilitarea deplasării persoanelor cu mobilitate redusă (persoane cu dizabilități, persoane vârstnice, persoane însoțite de copii, etc.), clădirile principalelor instituții din oraș sunt dotate cu rampe pentru accesul cărucioarelor, pentru această categorie de locuitori fiind asigurate în mai multe locuri din oraș facilități speciale, precum borduri îngropate sau semi-îngropate la trecerile de pietoni, rampe pentru cărucioare (figura 2.58). Respectarea normativelor privind realizarea de infrastructuri care să permită accesul persoanelor cu dizabilități în clădirile publice nu trebuie să îngreueze accesibilitate generală a pietonilor, ocupând spațiul pietonal și obligând pietonii să se deplaseze pe partea carosabilă printre vehiculele aflate în circulație. Un astfel de caz este întâlnit în zona centrală (Str. Plutonier Dițescu Stan) (figura 2.59).



Figura 2.58. Treceri de pietoni accesibilizate (Exemplificare: Str. Tudor Vladimirescu, B-dul Unirii).



Figura 2.59. Zone cu probleme de accesibilitate (Exemplificare: Str. Plutonier Dițescu Stan).

În situația actuală, există în continuare zone cu deficiențe de accesibilitate a spațiului urban, însă trebuie menționat aspectul pozitiv de demarare a acțiunilor de accesibilizare a zonelor cu densitate ridicată de pietoni și preocupările administrației de extindere a acestora. Continuarea intervențiilor de modernizare/ reabilitare a infrastructurii pietonale, inclusiv a zonele semi-pietonale și exclusiv pietonale este justificată de ponderea modală ridicată a deplasărilor efectuate pe jos, care reprezintă conform anchetelor privind mobilitatea populației (Capitolul 3) aproximativ 45% din numărul total de deplasări. Totodată, îmbunătățirea calității infrastructurii pietonale constituie un factor care contribuie la orientarea populației către acest mod de transport, în detrimentul utilizării autovehiculelor personale, în special pentru deplasările pe distanțe scurte. De asemenea,



spațiul public, care implică în primul rând infrastructura pietonală și cadrul aferent acesteia (mobiliu urban, spații verzi etc), reprezintă una dintre componentele infrastructurii de turism din mediul urban. În acest sens, pentru atingerea obiectivelor de dezvoltare a turismului în Municipiul Târgoviște (Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște 2014-2020 - SIDU, Obiectiv specific 3.2: Susținerea dezvoltării sectorului turistic), în care întâlnim un patrimoniu arhitectural și cultural semnificativ, este necesară dezvoltarea unei rețele pietonale de calitate, care să conecteze principalele obiective turistice, favorizând descoperirea/ cunoașterea orașului la pas, mergând pe jos.

Spații cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (de tip “shared-space”), sunt amenajate în centrul localității, în zone izolate, care formează un triunghi în ale cărui vârfuri sunt amplasate aceste zone - Centrul Vechi, Piața Revoluției, Piața Tricolorului. Omogenitatea spațiului public central din punct de vedere al accesibilității, respectiv creșterea atractivității acestuia pot fi realizate ca urmare a conectării celor trei zone prin prioritizarea deplasărilor pietonale. În acest sens, se pretează amenajarea de tip “shared-space” pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.

În cartierele rezidențiale, în special în cele marginalizate, lipsesc spațiile comunitare de calitate, amenajate exclusiv sau cu prioritate pentru pietoni. Pentru îmbunătățirea accesibilității și implicit reducerea segregării sociale a locuitorilor din aceste zone, se propune modernizarea infrastructurii stradale, inclusiv a trotuarelor în cartierele Cartierul Romlux și Prepeleac, care conform a Municipiului Târgoviște 2014-2020 reprezintă cartiere marginalizate.

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportare la cauzele propunerii accidentelor din ultimii 7 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că prime cauze (număr de cazuri) generatoare de accidente rutiere soldate cu victime vizează atât conducării auto - “neacordare prioritate pietoni”, care s-a înregistrat în 21% din cazuri, cât și pietonii - “traversare neregulamentară pietoni”, care prin angajarea în traversare prin locuri neamenajate sau fără să se asigure au contribuit la producerea a 19% din accidente. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).

Sistemul de transport dedicat ciclismului ocupă un loc prioritar în categoria sistemelor alternative de mobilitate, mijloacele de transport aferente acestuia prezentând accesibilitate ridicată în rândul populației comparativ cu mijloace de transport ecologice autopropulsate (autovehicule electrice). La nivelul Municipiului Târgoviște a fost demarată realizarea infrastructurii destinate utilizării bicicletelor. În situația actuală este funcțională o rețea de aproximativ 7,25 km de benzi delimitate pe trotuarele aferente arterelor principale de circulație. Acestea sunt reprezentate în figura 2.60.

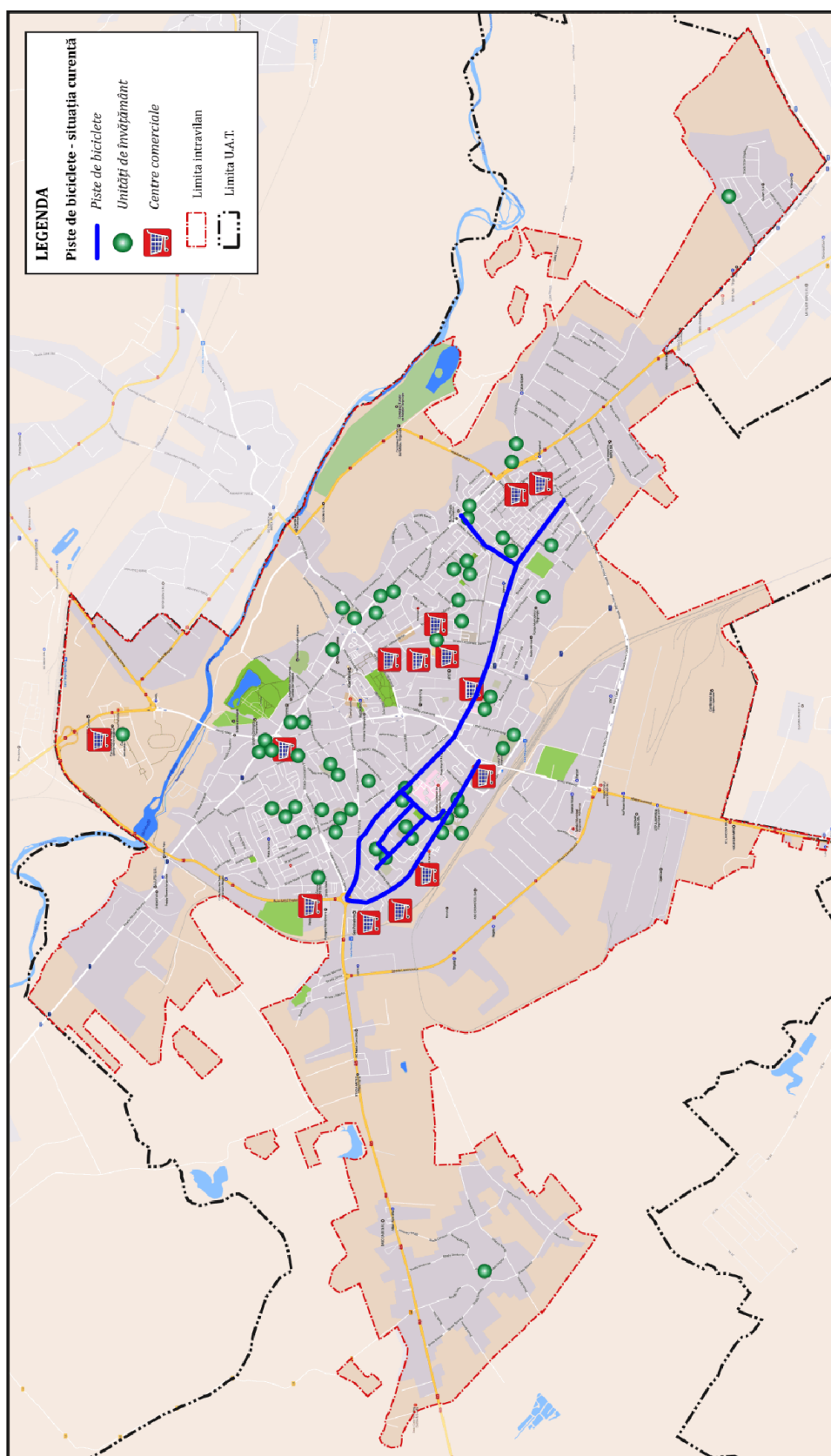


Figura 2.60. Infrastructură pentru circulația bicicletelor – situația actuală. (Figură rotită cu 90°).

Traseele ciclabile amplasate pe trotuare reabilitate au fost realizate prin traserea unui marcaj liniar alb despărțitor care separă zona pentru biciclete de cea pentru pietoni. Acestea sunt semnalizate prin indicatoare, însă pietonii încă nu și-au adaptat comportamentul în sensul utilizării numai a spațiului rămas în afara benzilor (figura 2.61). Benzile dedicate circulației bicicletelor constituie infrastructura din cadrul sistemului de transport în cauză, pentru întregirea acestuia fiind necesare mijloace de transport și tehnici de exploatare aferente. Astfel, pentru dezvoltarea acestui sistem de transport alternativ, pe lângă realizarea rețelei este necesară funcționarea unor centre de închiriere a bicicletelor și desfășurarea unor campanii de promovare a utilizării acestui mod de transport.

Siguranța circulației la nivelul rețelei urbane de benzi dedicate circulației bicicletelor a fost analizată prin raportare la cauzele propunerii accidentelor din ultimii 7 ani. Din analiza statistică realizată a rezultat că “abaterile bicicliștilor” constituie cea de șasea cauză de producere a accidentelor rutiere, numărul de cazuri constituind 5% din totalul celor considerate. Ca și în cazul pietonilor, pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă realizarea unui sistem integrat de management al traficului, se recomandă realizarea de campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (pietonal, bicicleta).



Figura 2.61. Piste pentru biciclete ocupate de pietoni (Exemplificare: B-dul Unirii).

Printre mijloacele alternative de mobilitate se înscriu și autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. Potrivit datelor furnizate de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, la finele anului 2016 în Municipiul Târgoviște erau înmatriculate 16 autoturisme cu propulsie hibridă (8 deținute de persoane fizice și 8 de persoane juridice). În situația actuală, la nivelul localității încă nu sunt funcționale facilități pentru aceste tipuri de vehicule.



În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei sistemelor alternative de mobilitate sunt:

- *existența unei rețele de trotuare aflate în stare bună (multe dintre acestea au fost reabilitate odată cu infrastructura rutieră, în special pe arterele importante – 27,75 km rețea stradală, care acoperă aproximativ o treime din lungimea totală a infrastructurii stradale);*
- *prezența redusă a spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip “shared-space”);*
- *existența unor soluții de sporire a accesibilității spațiilor pietonale (reducerea diferenței de nivel între trotuar și carosabil în zona trecerilor pentru pietoni, etc.);*
- *clădirile principalelor instituții sunt dotate cu rampe pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind “neacordare prioritate pietoni”, “traversare neregulamentară pietoni”, “abateri bicicliști”;*
- *existența preocupărilor pentru crearea unei rețele destinate circulației bicicletelor, prin delimitarea unor benzi pe trotuarele principalelor artere rutiere (lungime de aproximativ 7,25 km).*

2.6. Managementul traficului

Amenajarea intersecțiilor în mediul urban are consecințe directe asupra nivelului de calitate al serviciilor oferite de infrastructura de transport, condiționând fluența circulației și siguranța participanților la trafic – pietoni, bicicliști, conducători auto și pasageri în vehicule. Reglementările privind organizarea și controlul traficului în intersecțiile urbane se înscriu în două categorii principale: reglementări pe baza indicatoarelor de prioritate și reglementări prin semaforizare. În prezent, sistematizarea circulației la nivelul rețelei stradale a Municipiului Târgoviște este realizată prin sisteme încadrate în cele două categorii menționate mai sus.



Intersecțiile semaforizate identificate în teritoriu sunt amplasate la nivelul rețelei stradale conform figurii 2.62. Acestea nu prevăd cicluri de semaforizare pentru vehicule, coordonate în mod corelat într-un sistem inteligent de management al traficului, integrat, care să optimizeze funcționarea intersecțiilor în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor (vehicule de transport public, vehicule pentru situații de urgență – ambulanță, pompieri etc).

Viteza de deplasare a autovehiculelor reprezintă unul dintre factorii cu influență semnificativă asupra siguranței circulației, iar stabilirea valorilor limită în funcție de specificul zonei (funcțiune de utilizare a teritoriului, categoriile de persoane care frecventează teritoriul, caracteristicile tehnice ale infrastructurii rutiere) reprezintă aspecte care țin de managementul traficului. Studiile de specialitate demonstrează faptul că reducerea limitelor de viteză scade indicele de producere a accidentelor și a victimelor acestora. Pentru pietoni există șanse mai mari de supraviețuire în situația în care vin în interacțiune cu vehicule care se deplasează cu viteză de până la 30 km/h comparativ cu situațiile în care viteza de deplasare depășește această valoare. Astfel, se impune limitarea vitezei de deplasare pe tronsoanele de infrastructură unde se înregistrează număr important de pietoni și unde nu există amenajări speciale pentru pietoni. La nivelul rețelei stradale a Municipiului Târgoviște se întâlnesc astfel de zone, în care viteza maximă de circulație este limitată 30 km/h, în special în jurul unităților de învățământ (figura 2.63). În continuare se recomandă intensificarea implementării unor acestei soluții de siguranță a circulației, cu precădere în zonele rezidențiale și în cele cu valori ridicate ale fluxurilor de pietoni.



Figura 2.63. Reglementări privind viteza maximă admisă în zone vulnerabile (Exemplificare: Calea Domnească).

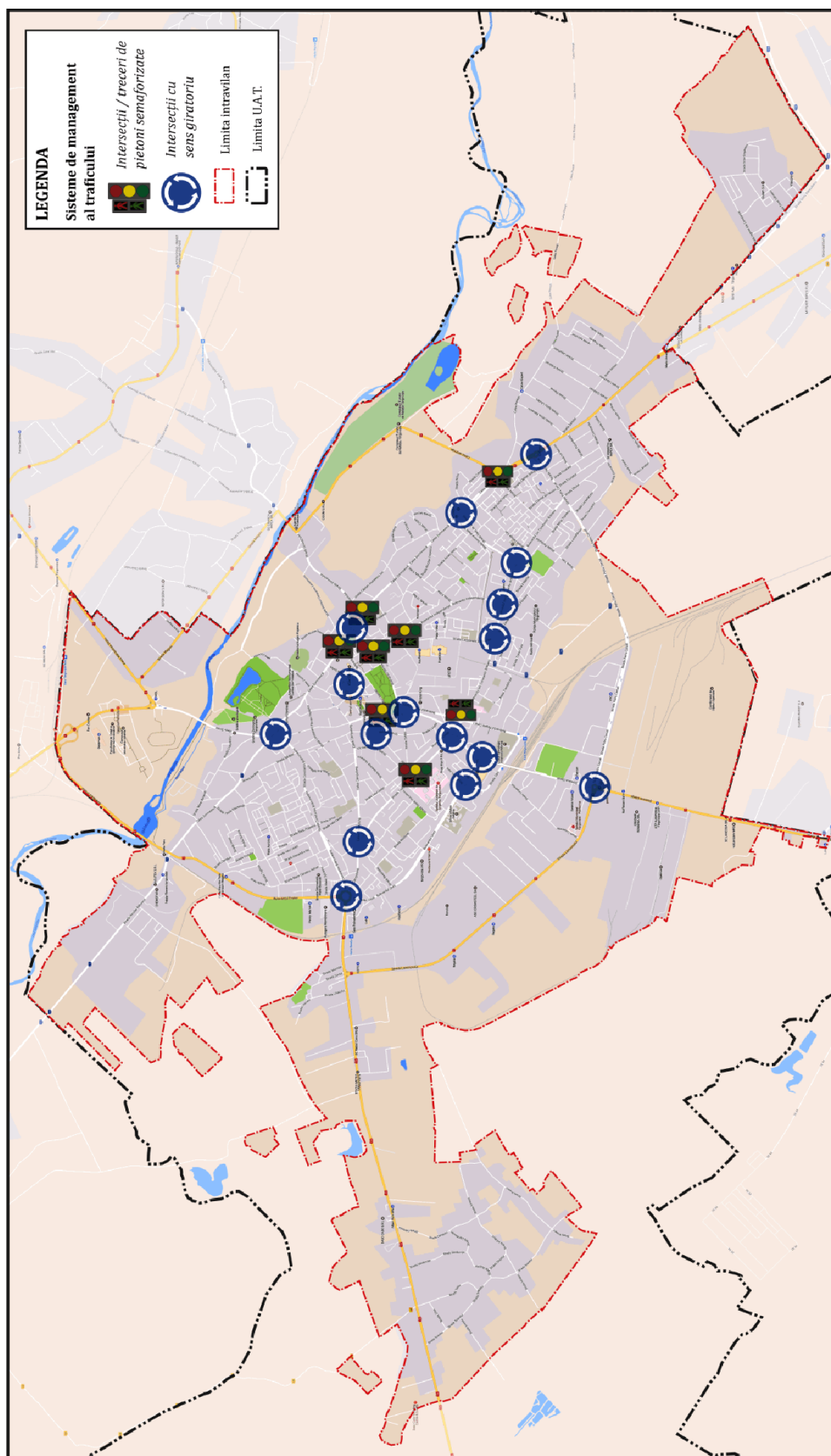


Figura 2.62. Sistemele de semaforizare – situația actuală. (Figură rotită cu 90°).



În ceea ce privește transportul public, în situația actuală nu sunt implementate funcțiuni privind managementul acestui mod de transport (de exemplu: monitorizarea vehiculelor, informarea în timp real a călătorilor în stații, e-ticketing etc).

La nivelul municipiului nu sunt folosite sisteme inteligente de gestionare a traficului, programele de semaforizare sunt fixe, iar datele de trafic nu pot fi înregistrate în mod automatizat în timp real. Nu există un centru de monitorizare și gestionare a traficului.

În cadrul proiectului „Dotare cu echipamente pentru creșterea siguranței și prevenirea criminalității în zona de acțiune urbană din municipiul Târgoviște, județul Dâmbovița” finanțat prin Programul Operațional Regional 2007-2013, la nivelul Municipiului Târgoviște a fost creat un sistem de supraveghere format din 33 camere video amplasate în zonele cartierelor cu densitate rezidențială ridicată, conform precizărilor din tabelul 2.15. Acest sistem nu permite monitorizarea fluxurilor de trafic prin contorizarea vehiculelor și înregistrarea vitezei de deplasare a acestora, însă constituie o infrastructură de bază, care ar putea fi extinsă în cadrul unui sistem complex, care să includă și componenta de management al traficului.

Tabelul 2.15. Sistem de monitorizare video în Municipiul Târgoviște.

Nr. Crt	Cod Cameră	Locație Cameră	Elemente surprinse
1	CV1	Intersecția Calea Câmpulung - Str. Constantin Brâncoveanu	Trafic pietonal și auto
2	CV2	Calea Câmpulung	Trafic pietonal și auto
3	CV3	Intersecția Str. Milioara - Str. Basarabiei	Trafic pietonal și auto
4	CV4	Str. T. Vladimirescu	Trafic pietonal și auto
5	CV5	Str. T. Vladimirescu	Trafic pietonal și auto
6	CV6	Str. T. Vladimirescu	Trafic pietonal și auto
7	CV7	Intersecția Str. T. Vladimirescu - Str. Col. Băltărețu	Trafic pietonal și auto
8	CV8	Intersecția B-dul Unirii - Str. Col. Băltărețu	Trafic pietonal și auto
9	CV9	B-dul Unirii	Trafic pietonal și auto
10	CV10	B-dul Unirii	Trafic pietonal și auto
11	CV11	B-dul Unirii	Trafic pietonal și auto
12	CV12	Intersecția Str. Moldovei - Str. Basarabiei	Trafic pietonal și auto
13	CV13	Intersecția Str. Moldovei - Str. Tineretului	Trafic pietonal și auto
14	CV14	Str. Dr. D. Oprescu	Trafic pietonal și auto
15	CV15	Intersecția B-dul Carol I - Str. I.C. Brătianu	Trafic pietonal și auto
16	CV16	Intersecția B-dul I.C. Brătianu - Aleea Trandafirilor	Trafic pietonal și auto



Nr. Crt	Cod Cameră	Locație Cameră	Elemente surprinse
17	CV17	Str. C. Porumbescu	Trafic pietonal și auto
18	CV18	B-dul I.C. Brătianu	Trafic pietonal și auto
19	CV19	Intersecția B-dul Independenței- Bdul I.C. Brătianu	Trafic pietonal și auto
20	CV20	B-dul. I. C. Brătianu	Trafic pietonal și auto
21	CV21	Intersecția Str. 8 Martie - Str. Radu de la Afumați	Trafic pietonal și auto
22	CV22	Intersecția B-dul I. C. Brătianu - George Cair	Trafic pietonal și auto
23	CV23	Intersecția Str. Pandurilor – Str. Mihai Popescu	Trafic pietonal și auto
24	CV24	Intersecția B-dul I. C. Brătianu - Str. Vlad Țepeș	Trafic pietonal și auto
25	CV25	Intersecția Str. Petru Cercel - Str. Luceafărul	Trafic pietonal și auto
26	CV26	Intersecția Str. Petru Cercel - Str. Col. Nicolin Ion	Trafic pietonal și auto
27	CV27	Intersecția Str. Petru Cercel - Calea București	Trafic pietonal și auto
28	CV28	Intersecția Str. Stranica Ilie - Str. Lazarica Petrescu	Trafic pietonal și auto
29	CV29	Intersecția Str. Stănică Ilie - Str. Vlad Țepeș	Trafic pietonal și auto
30	CV30	Intersecția Str. I Femic - Str. George Cair	Trafic pietonal și auto
31	CV31	Intersecția Calea București- Str. Crăițelor	Trafic pietonal și auto
32	CV32	Intersecția Str. Ion Cioranescu - Str. Radu de la Afumați	Trafic pietonal și auto
33	CV33	Intersecția Str. Vasile Blendea - Str. Radu de la Afumați	Trafic pietonal și auto

Din punct de vedere instituțional / organizațional, Consiliul Local al Municipiului Târgoviște are atribuții privind asigurarea, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, a cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică, printre care și cel de transport public local. Direcția de Administrare a Patrimoniului Public și Privat, Biroul Transport din cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște reprezintă structura responsabilă de organizarea și gestionarea infrastructurii stradale și a parcarilor.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei managementului traficului sunt:

- existență zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 30 km/h;
- inexistența unui sistem integrat care să optimizeze funcționarea în funcție de valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe brațele de pătrundere în intersecție și de caracteristicile de prioritate ale vehiculelor;



- lipsa unui sistem flexibil și accesibil de achiziție a legitimațiilor de călătorie pentru transportul public (e-ticketing);
- inexistența unei structuri adecvate pentru monitorizarea și controlul eficient al vehiculelor de transport public în timp real.

2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Complexitatea zonelor funcționale din punct de vedere al mobilității durabile a fost analizată urmărind aspecte precum: (i) cererea manifestată pentru modurile de transport public, (ii) densitatea pietonilor, (iii) parcarele autovehiculelor utilizate pentru deplasările specifice transportului privat, (iv) siguranța și securitatea cetățenilor în spațiul public.

2.7.1. Zona centrală

Zona centrală identificată ca având complexitate ridicată a mobilității este delimitată de B-dul Mircea cel Bătrân, Calea Domnească, Str. Alexandru Iona Cuza, Str. Doctor Marinoiu, Str. Poet Grigore Alexandrescu (figura 2.64).

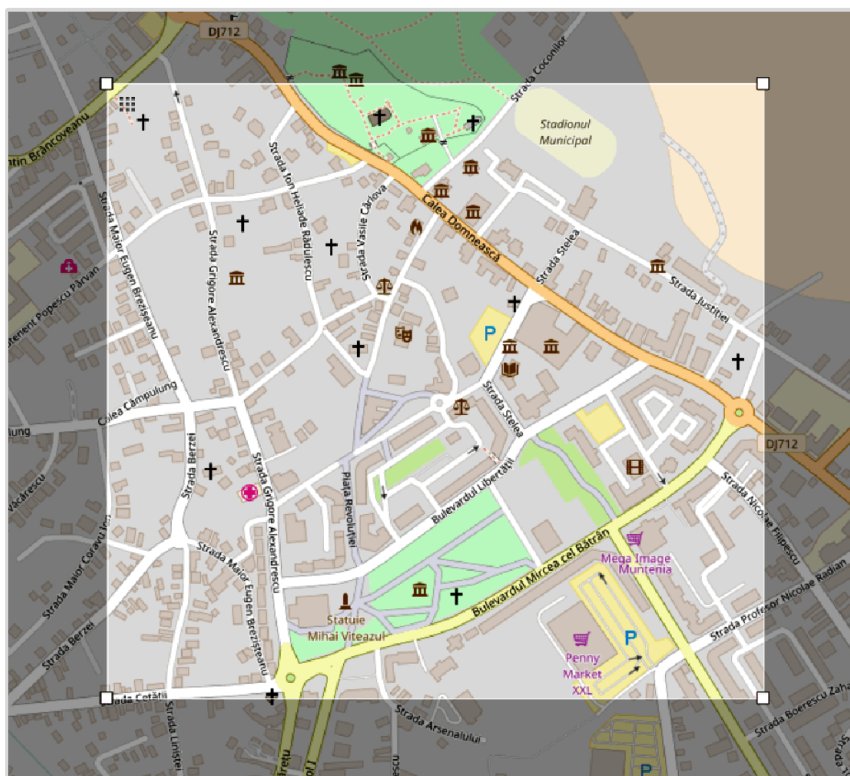


Figura 2.64. Zona centrală cu grad ridicat de complexitate.

Această zonă reprezintă polul socio-administrativ al orașului, cu un puternic accent istoric și cultural, situat în partea de Nord, unde este localizat Complexul Național Muzeal "Curtea Domnească" Târgoviște, cu componentele: Ansamblul Monumental "Curtea Domnească", Muzeul de Artă, Muzeul de Istorie, Muzeul Tiparului și al Cărții Românești Vechi, Muzeul Scriitorilor Dâmbovițeni, Muzeul "Vasile Blendea", Muzeul Evoluției Omului și Tehnologiei în Paleolitic (figura 2.65). Spațiul public aferent acestui obiectiv a fost recent restructurat, fiind puse în valoare monumentele istorice ce reprezintă obiective turistice de interes național.

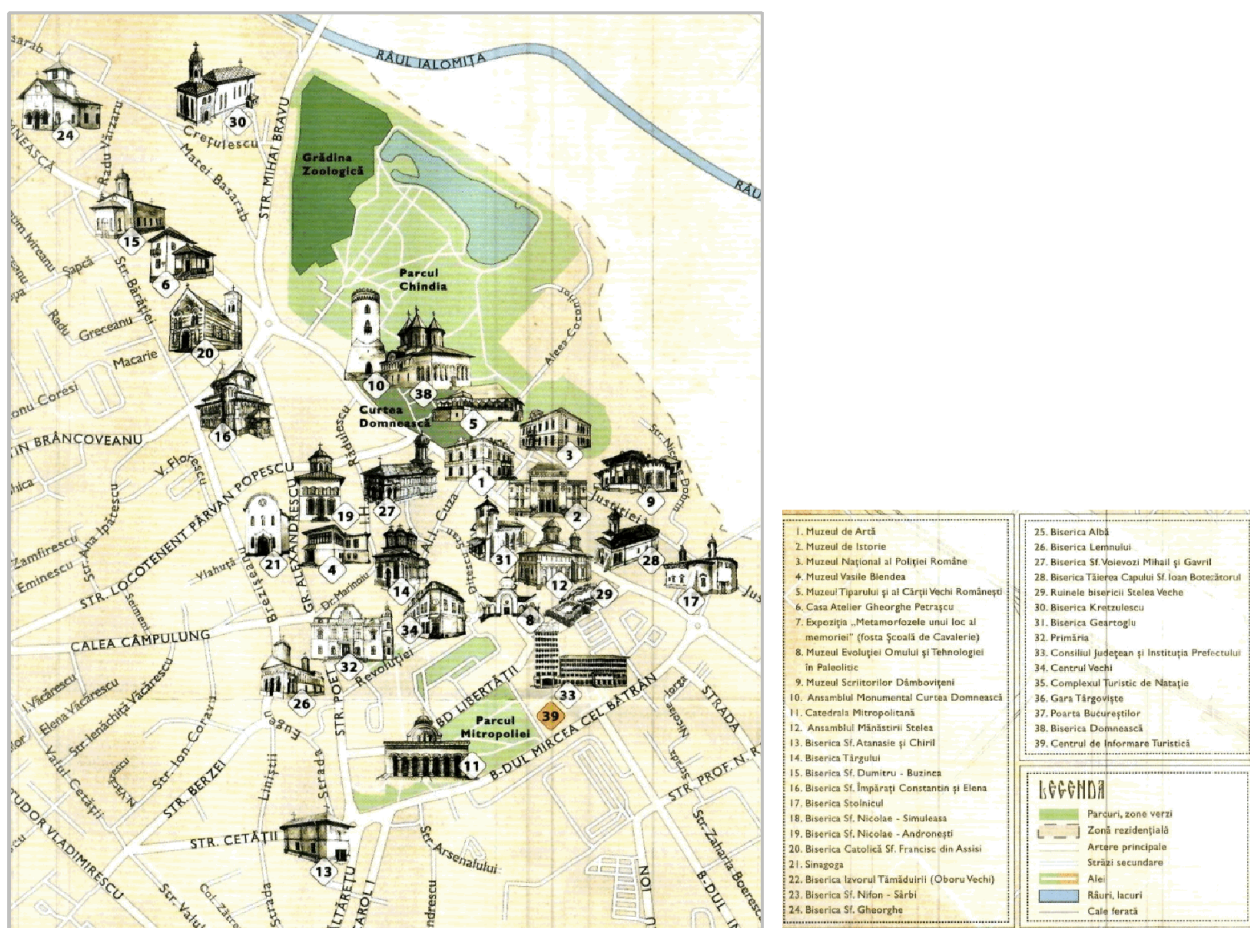


Figura 2.65. Obiective culturale - zona centrală cu grad ridicat de complexitate.

Partea de Sud reprezintă polul activităților administrative de interes local și județean, aici fiind localizate o serie de instituții publice. Această zonă este caracterizată de densitate ridicată a fluxului de pietoni (figura 2.66), aspect care reclamă acordarea unei atenții deosebite din punct de vedere al mobilității.

Conexiunea între cele două areale cu specific diferit este realizată prin centrul istoric, obiectiv care a fost reabilitat în cadrul proiectului "Reintroducerea în circuitul turistic a Cetății de Scaun Târgoviște - prima capitală politică și culturală a Regiunii istorice Țara Românească".



Figura 6.66. Traversare B-dul Mircea cel Bătrân – fluxuri de pietoni.

În viitor se recomandă realizarea unor transformări funcționale și amenajări care să confere mai multă eficiență și atractivitate – inclusiv din punct de vedere turistic – centrului Municipiului Târgoviște, în special pentru deplasările pietonale, al căror traseu să evite urmarea arterelor de circulație cu fluxuri importante de trafic și implicit cu nivel ridicat de poluare.

2.7.2. Autogări

Conform programelor de transport public prin servicii regulate valabile la nivel județean și interjudețean, în Municipiul Târgoviște sunt autorizate să funcționeze 6 autogări: Mondotrans, B-dul Eroilor; AITT, B-dul Unirii; Millenium, Str. Gării; Grup ATYC, Str. Tudor Vladimirescu, Str. Gimnaziului, Calea Câmpulung.

Amplasarea acestora în teritoriu este realizată în figura 6.67.

Cu excepția autogărilor Mondotrans și AITT, care sunt dotate cu facilități minimale pentru călători (sală de așteptare, toalete, peroane, panouri de informare) (figura 6.68), restul punctelor de transfer sunt deficitare (6.69).

În aceste autogări la nivelul orelor de vârf de trafic se întâlnește concentrarea unui număr ridicat de mijloace de transport și călători pentru care dotările actuale nu sunt dimensionate corespunzător.

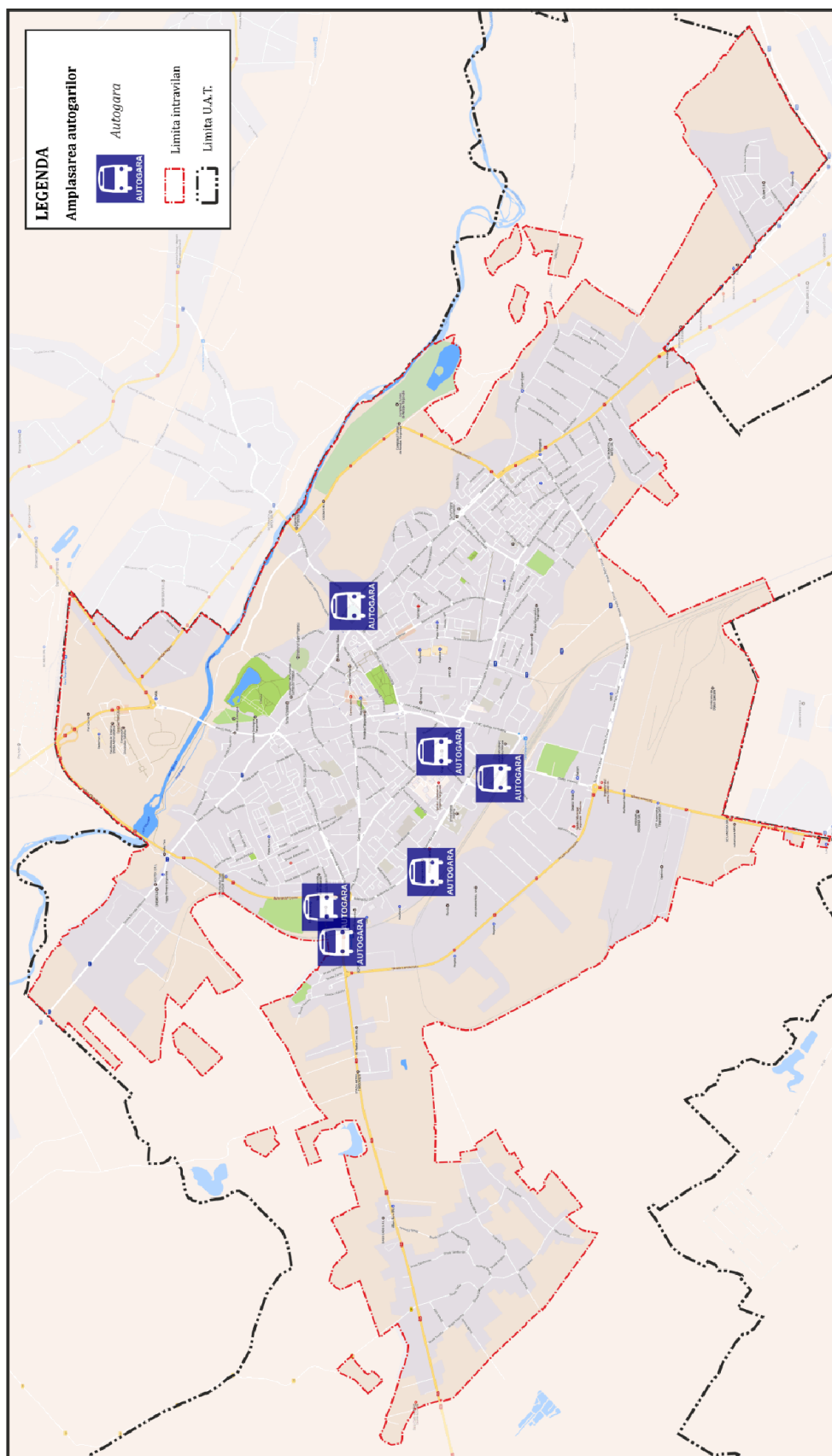


Figura 2.67. Autogări – situația actuală. (Figură rotită cu 90°).



Figura 2.68. Autogări cu spații pentru călători.



Autogara ATYC, Str. Tudor Vladimirescu



Autogara ATYC, Str. Gimnaziului



Autogara ATYC, Calea Câmpulung



Autogara Millenium, Str. Gării

**Figura 2.69.** Autogări cu fară facilități pentru călători.

În concluzie, principalele aspecte identificate în urma analizei zonei cu nivel ridicat de complexitate sunt:

- implementarea de curând a unui proiect de amenajare urbanistică, modernizare a zonei istorice;
- deficiențe în asigurarea circulației pietonale între puncte de interes din zona centrală;
- lipsa unor terminal de transport intermodal (transport local/ județean/ regional) moderne, dimensionate în acord cu cererea actuală, în condiții de accesibilitate, siguranță și securitate;



3. MODELUL DE TRANSPORT

Modelarea transporturilor constituie o reprezentare abstractizată a deplasării persoanelor și mărfurilor în cadrul sistemului de transport. Aceasta are rolul de a crea o imagine a modului în care cererea de transport va reacționa în timp la schimbări aduse la nivelul ofertei de transport, exprimată prin politici de transport, infrastructură și servicii de operare.

Aplicațiile din domeniul transporturilor sunt utilizate cu precădere pentru:

- *previzionarea fluxurilor de trafic;*
- *testarea diferitelor scenarii privind organizarea circulației, configurația rețelei de transport, dezvoltarea socio-economică a zonei, utilizarea teritoriului, politici de dezvoltare;*
- *planificarea proiectelor, propunerea traseelor pentru coridoarele de transport;*
- *reglementarea utilizării teritoriului;*
- *identificarea comportamentului utilizatorilor sistemelor de transport;*
- *luarea deciziilor la nivel local, regional, internațional privind politicile de transport;*
- *estimarea fluxurilor de trafic în absența unor date.*

În cadrul PMUD pentru Municipiul Târgoviște, s-a realizat un model de transport cu ajutorul căruia au fost testate scenariile de evoluție socio-economică, demografică, de amenajare a teritoriului și de configurare a rețelei de transport, la diferite orizonturi de analiză.

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism publicate prin Ordinul Ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 233/2016, specifică



faptul că elaborarea unui model de transport în cadrul planurilor de mobilitate urbană este obligatorie pentru localitățile de rang 0 și I. Potrivit *Legii nr. 351 din 6 iulie 2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități*, Municipiul Târgoviște este localitate de rang II.

Deși realizarea unui model de transport implică alocarea unor resurse substanțiale, iar dimensiunea zonei de studiu permite utilizarea unor metode calitative de analiză, ținând cont de faptul că testarea măsurilor propuse pe baza unui model de transport va genera răspunsuri mai viabile, care vor fundamenta obiectivele și direcțiile de acțiune ale planului de mobilitate, în cadrul PMUD pentru Municipiul Târgoviște s-a recurs la realizarea unui model de transport.

În funcție de capacitățile operaționale pe care le oferă, modelele de transport se înscriu în următoarele categorii principale:

- *Modele macroscopice unimodale*, în care este luat în considerare un singur mod de transport, iar prognoza cererii de transport este de natură exogenă;
- *Modele macroscopice multimodale*, în care sunt luate în considerare mai multe moduri de transport, iar prognoza cererii este de natură exogenă; interacțiunile modelate sunt limitate la competiția pentru utilizarea unei rețele comune;
- *Modele macroscopice în patru pași*, în care atât cererea de transport, cât și alegerea între modurile alternative este de natură endogenă. Modificărilor care apar în funcțiunile de utilizarea teritoriului le sunt asociate modele exogene;
- *Modele macroscopice integrate - transport și utilizarea teritoriului*, care, suplimentar față de modelele în patru pași, iau în considerare feedback-ul dintre sistemul de transport și utilizarea teritoriului. Modificările care apar în funcțiunile de utilizare a teritoriului sunt de natură exogenă;
- *Modele microscopice*, care permit simularea fiecărui vehicul, pe baza caracteristicilor infrastructurii de transport, a nivelului de congestie și a comportamentului psihologic al conducătorului auto.

Alegerea celui mai potrivit model de transport este influențată de aspecte precum obiectivele studiului, problematica abordată, dimensiunea arealului, gradul de acuratețe și nivelul de detaliere a rezultatelor așteptate, disponibilitatea datelor și a resurselor necesare, etc.

Modelul de transport din cadrul PMUD pentru Municipiul Târgoviște include o rețea plurimodală pentru transportul public și privat. Acesta formalizează alegerile utilizatorului referitoare la (patru pași):

- *decizia de a efectua sau nu deplasarea pentru un anumit motiv sau scop;*
- *destinația deplasării;*



- modul de transport folosit;
- itinerariul străbătut într-un interval de timp de referință.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște este conceput având anul de bază 2016, următoarele orizonturi de analiză fiind anul 2023 și 2030. Modelarea este realizată la nivel MZA (Media Zilnică Anulă) și la nivelul orei de vârf de trafic (determinată conform datelor înregistrate în teren) respectând recomandările ghidului publicat de JASPERS în acest domeniu „The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal: JASPERS: 2014”. Din punct de vedere geografic, modelul de transport este elaborat la nivelul teritoriului administrativ al Municipiului Târgoviște.

Rezultatele obținute prin modelare au fost folosite pentru cuantificarea indicatorilor privind performanțele sistemului de transport precum: intensitatea traficului de călători și mărfuri, durate de deplasare la nivelul rețelei, fluxuri de transport (relații origine-destinație), ponderea modală a deplasărilor, emsii de substanțe poluante, emisii de gaze cu efect de seră (CO₂) etc.

3.2. Colectarea de date

Cererea pentru serviciile de transport prezintă un înalt grad de calitate și diferențiere. Există o arie largă de tipuri de cereri de transport, diferențiate pe perioade ale zilei, pe zile din săptămână, în funcție de scopul călătoriei, tipul mărfurilor, importanța vitezei și frecvenței de deplasare și nu numai.

Cererea de transport este *derivată*, nefiind un scop în sine. Cu excepția deplasărilor efectuate pentru recreere, indivizii călătoresc cu scopul satisfacerii diferitelor nevoi (serviciu, școală, cumpărături, sănătate etc.).

Pentru a înțelege și evalua cererea de transport, este necesar a înțelege modul în care facilitățile utilizate pentru a satisface nevoile umane sau industriale sunt distribuite în spațiu, atât în context urban, cât și regional. Un sistem de transport performant mărește oportunitățile de satisfacere a acestor nevoi, un sistem cu puține conexiuni sau foarte congestionat reduce opțiunile și limitează dezvoltarea socio-economică a regiunii deservite.

Cererea de transport ocupă un loc în spațiu. Spațialitatea cererii conduce deseori la lipsa de coordonare, rezultând un puternic dezechilibru între cererea și oferta de transport.

Cererea și oferta de transport prezintă caracteristici dinamice. O pondere însemnată a cererii de transport este concentrată, în special, în zonele urbane, în perioadele de vârf de



trafic. Acest caracter variabil în timp al cererii de transport face mai dificilă analiza și previzionarea acesteia. Fiecare călătorie este rezultatul unei serii de alegeri multiple realizate de către individ. Cererea este determinată de alegerea de a face o deplasare pentru un anumit motiv, pe un anumit itinerariu și într-o anumită perioadă a zilei, în situația în care utilizatorul este dependent de automobil, iar pentru cel care nu posedă automobil, această alegere va conține și etapa opțiunii pentru un anumit mod de transport.

Având în vedere caracteristicile cererii de transport menționate, pentru a putea identifica particularitățile specifice arealului de studiu, este necesară cunoașterea unor seturi de date din categoriile descrise mai jos.

3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare

Comportamentul de deplasare al indivizilor este influențat de o serie de factori de natură socio-economică și demografică, precum: vârsta, venitul, deținerea permisului de conducere, deținerea de vehicule, etc.

Obținerea unor informații pe baza cărora să se creioneze comportamentul de deplasare este posibilă prin intermediul anchetelor în gospodării, în cadrul cărora se culeg informații cu privire la caracteristicile gospodăriilor și obiceiurile membrilor acestora cu privire la deplasările pe care le-au efectuat în ziua precedentă interviului. Interviul este structurat în trei părți principale referitoare la:

- *Informații generale privind mărimea gospodăriei, incluzând număr de persoane, autovehicule disponibile, nivelul veniturilor etc.;*
- *Informații caracteristice despre fiecare membru al gospodăriei, cum ar fi: vârsta, sexul, ocupația, deținerea permisului de conducere auto, locul de muncă sau de studiu etc.;*
- *Informații caracteristice privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei, în ziua precedentă, într-o perioadă de 24 de ore. Informațiile includ originea deplasării, destinația deplasării, ora de plecare și ora de sosire, modul de transport utilizat, scopul deplasării, etc.*

Cu ocazia acestui studiu au fost interviewate 815 persoane, reprezentând 1,1% din numărul total de locuitori înregistrați în Municipiul Târgoviște la Recensământul populației și al locuințelor din 2011 (Institutul Național de Statistică). Mărimea eșantionului depășește limita de 1% specificată în recomandările din Normele de Aplicare a Legii 350/ 2001 actualizată în anul 2013. Numărul gospodăriilor anchetate la nivelul fiecărui cartier din Municipiul Târgoviște a fost stabilit în funcție de densitatea rezidențială.



În urma prelucrării datelor, a rezultat că în medie o gospodărie este formată din 2,6 membri. Detalierea interviului cu privire la comportamentul de mobilitate în acord cu metodologia specifică acestui tip de anchetă sociologică, a avut ca subiecți persoanele cu vârsta de peste 5 ani care fac parte din gospodăriile selectate.

Potrivit datelor declarate, în medie, în decursul unei zile lucrătoare, un locuitor al Municipiului Târgoviște realizează 1,67 călătorii. Din totalul persoanelor anchetate, 62 nu au realizat nicio călătorie, iar 9% au realizat cel puțin 5 călătorii.

Disponibilitatea unui vehicul influențează semnificativ distribuția modală a călătoriilor. În setul de întrebări destinate clarificării situației socio-economice a gospodăriilor s-a regăsit și cea legată de numărul de autovehicule deținute la nivel de gospodărie. În urma prelucrării datelor culese, rezultă că în medie o gospodărie din Municipiul Târgoviște deține 0,91 autoturisme.

Pe lângă factorii analizați, decizia de efectuare a unei călătorii și modul de transport ales sunt influențate și de accesibilitatea sistemului de transport public. În cadrul anchetei efectuate s-a solicitat respondenților să estimeze durata deplasării de la reședință până la cea mai apropiată stație de transport public. Valoarea medie rezultată la nivelul întregului eșantion este de 5,4 minute, în timp ce valoarea maximă declarată a fost de 20 minute.

Pentru surprinderea comportamentului de deplasare al utilizatorilor au fost solicitate informații privind deplasările efectuate de către fiecare membru al gospodăriei, în ziua precedentă interviului, într-un interval de 24 de ore.

Distribuția orară a numărului total de călătorii inițiate este prezentată în figura 3.1. Se evidențiază intervalele de vârf ale călătoriilor generate: 7:00 - 8:00 și 16:00 - 17:00.

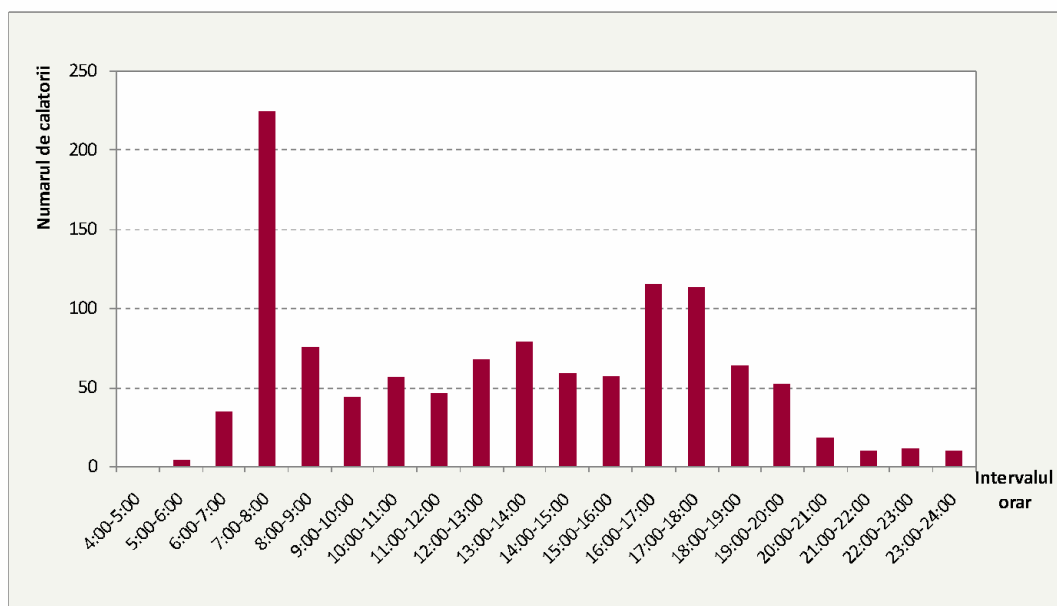


Figura 3.1. Distribuția orară a călătoriilor (după ora de inițiere).



Din totalul călătoriilor 76% au durate mai mici de 30 minute. Distribuția numărului de călătorii pe intervale ale duratei călătoriei este reprezentată în figura 3.2. Frecvența cea mai ridicată o au călătoriile a căror durată este cuprinsă între 20 și 30 minute. Acestea reprezintă 47% din totalul călătoriilor.

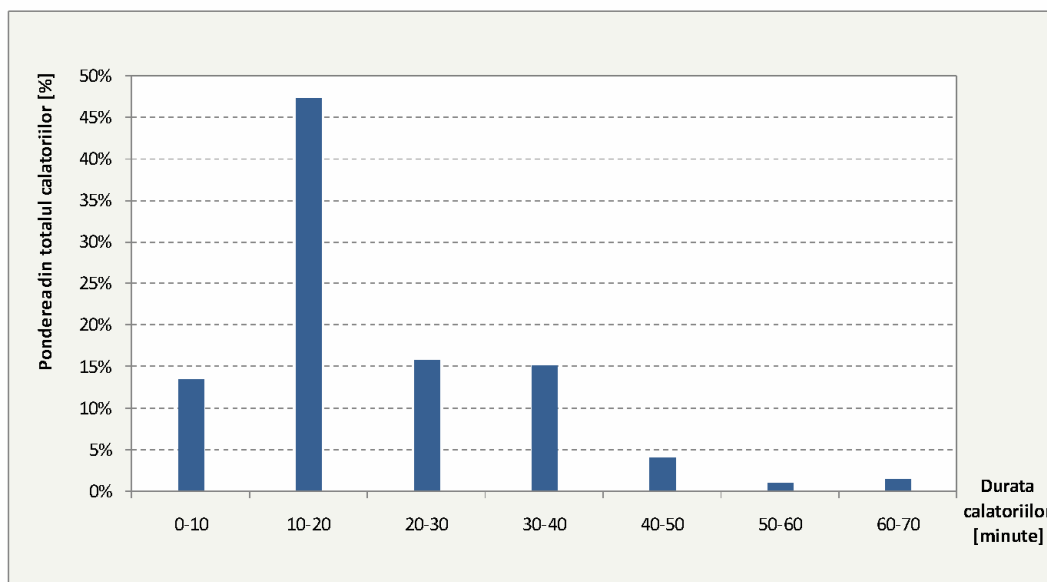


Figura 3.2. Distribuția călătoriilor după durată.

În cadrul anchetei au fost indicate 10 scopuri principale ale călătoriilor, completate de unul general pentru călătoriile în alt scop decât cele specificate, respectiv:

- Domiciliu;
- Serviciu;
- Afaceri în interes de serviciu;
- Educație / Formare;
- Cumpărături;
- Afaceri personale;
- Vizitarea prietenilor;
- Recreere;
- Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală;
- Casă de vacanță;
- Altul.

Proporția călătoriilor realizate în scopuri regăsite printre cele menționate este reprezentată în figura 3.3. Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările

efectuate pentru ajungerea la serviciu (35% din călătorii), urmate de cele pentru cumpărături (23% din călătorii) și de cele pentru recreere, care reprezintă 8% din totalul călătoriilor.

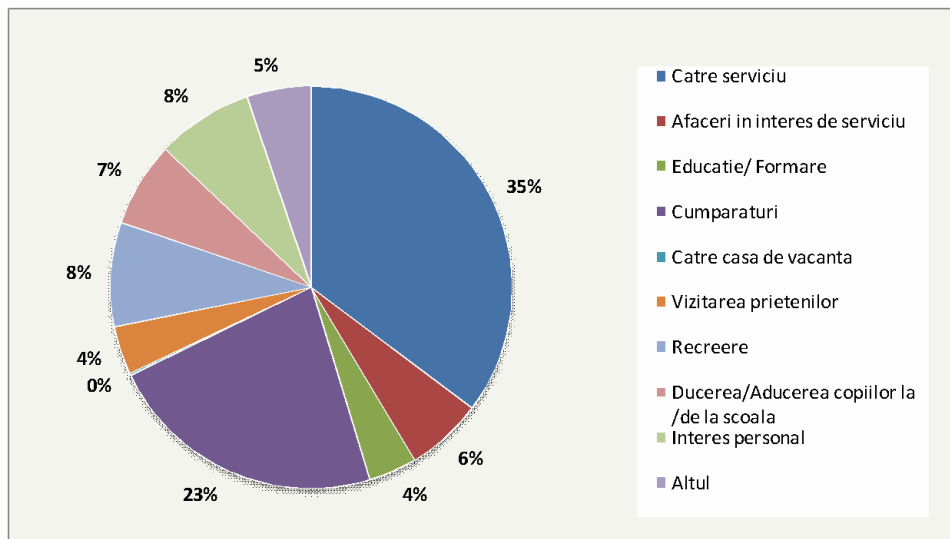


Figura 3.3. Distribuția călătoriilor după scop.

Un indicator care descrie comportamentul de mobilitate al cetățenilor la nivelul unei localități este distribuția modală a călătoriilor.

În cadrul anchetelor în gospodării au fost predefinite 5 moduri de transport specifice arealului de studiu din care respondentul le-a indicat pe cele utilizate pentru fiecare călătorie declarată. Acestea sunt: *Pietonal*; *Bicicleta*; *Autoturism*; *Taxi*; *Transport public local*.

Distribuția călătoriilor declarate pe moduri de transport este prezentată în diagrama din figura 3.4.

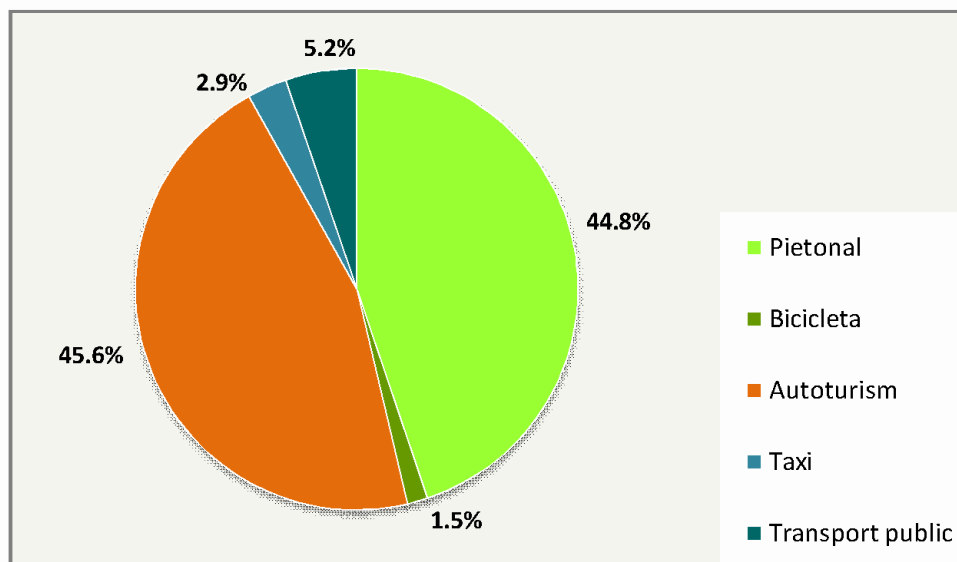


Figura 3.4. Distribuția modală a călătoriilor.



Autoturismul este principalul mod de transport (ca proporție din totalul deplasărilor) care apare în preferințele utilizatorilor. Este folosit pentru 45,6% din totalul deplasărilor realizate, fiind considerată atât situația în care se călătorește în calitate de conducător auto, cât și cea în care respondentul este pasager. La această pondere specifică utilizării autovehiculului personal se adaugă la categoria autoturism o pondere de 2,9% specifică deplasărilor cu taxi.

Amplasarea reședințelor în raport cu localizarea activităților socio-economice, administrative, comerciale și de recreere facilitează deplasările pietonale în interiorul zonelor principale în care este împărțit teritoriul intravilan al orașului, fapt care se demonstrează prin ponderea ridicată a utilizării acestui mod de transport, de 44,8%. La nivel urban, numai 5,2% din totalul deplasărilor zilnice sunt atrase de transportul public.

După deplasările realizate cu autovehiculul personal, pe jos sau cu transportul public, din datele înregistrate rezultă că deplasările pentru care se utilizează bicicleta reprezintă o pondere de 1,5% din totalul deplasărilor zilnice.

3.2.2. Date privind volumele de trafic

Volumele și structura fluxurilor de trafic specifice sistemului de transport care face obiectul studiului reprezintă elemente de ieșire în cadrul unui model de transport. Calibrarea și validarea unui astfel de model necesită cunoașterea unui set de date caracteristice cererii de transport *ex-post*, cu privire la acești parametri, cât mai reprezentative din punct de vedere al eșantionului considerat și al preciziei de înregistrare.

Există o gamă largă de metode de culegere a datelor de trafic în vederea estimării cererii *ex-post*. În funcție de amplasarea observatorilor față de calea de rulare, acestea pot fi clasificate în două categorii principale:

- *metode intruzive* – presupun amplasarea observatorului în contact cu calea de rulare;
- *metode neintruzive* – presupun utilizarea tehnicilor de observare de la distanță.

În cadrul prezentului studiu datele de trafic au fost culese prin metoda neintruzivă, care constă în contorizare manuală. Aceasta este o metodă tradițională care implică ca un observator uman să contorizeze numărul vehiculelor care tranzitează o anumită secțiune a rețelei.

În cazul clasic observatorii utilizează formulare de înregistrare în care notează numărul și tipul autovehiculelor (figura 3.5). Prin această metodă se poate realiza o monitorizare a traficului detaliată pe tipuri de vehicule și direcțiile de deplasare.



Figura 3.5. Anchetă de trafic în secțiune, Post 3 (exemplificare).

Anchetele de trafic s-au derulat în perioada februarie - martie 2017, pe durata de 8 ore, în intervalele orare 07:00 - 11:00 și 14:00 - 18:00, în 16 posturi (8 intersecții, I1-I8 și 8 secțiuni, S1-S8) amplasate în puncte cheie din cadrul rețelei stradale (figura 3.6). Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în 10 categorii principale (tabelul 3.1). În figurile 3.7 și 3.8 sunt prezentate pentru exemplificare, distribuțiile temporale ale volumelor de trafic, pe categorii, înregistrate în posturile de anchetă I1 (intersecție) și S1 (secțiune).

În scopul corelării cu valorile de trafic caracteristice rețelei majore de transport din zona periurbană a Municipiului Târgoviște, au fost utilizate valorile fluxurilor de trafic înregistrate pe sectoarele drumurilor naționale și județene învecinate Municipiului Târgoviște cu ocazia recensământului general de circulație realizat la nivel național de CESTRIN - CNAIR/ Consiliul Județean Dâmbovița în anul 2015. Datele structurate pe categoriile descrise în tabelul 3.1, au fost preluate din următoarele posturi de anchetă:









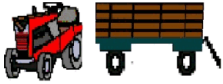

Drumuri naționale:

- Post 86, DN 71, km 43+620, sector Contesti - Municipiul Târgoviște;
- Post 87, DN 71, km 51+200, sector Municipiul Târgoviște - Pucioasa;
- Post 755, DN 72, km 23+000, sector DJ 702B - Municipiul Târgoviște;
- Post 89, DN 72, km 38+800, sector Municipiul Târgoviște - DJ 720A;
- Post 763, DN 72A, km 8+810, sector Municipiul Târgoviște - DJ712A.

Drumuri județene:

- Post 1120, DJ 711, km 14+000, sector Municipiul Târgoviște – DJ 701 (Dobra);
- Post 1130, DJ 712, km 5+500, sector Municipiul Târgoviște – DN 71 (Pucioasa);
- Post 4512, DJ 717, km 2+100, sector DN 71 – DN 72;
- Post 1132, DJ 719, km 1+600, sector DN 71 – DN 72;
- Post 1131, DJ 721, km 4+600, sector DN 71 – DJ 722;
- Post 1148, DJ 720B, km 1+500, sector DN 71 – DJ 720;

Tabelul 3.1. Categoriile de vehicule contorizate.

Nr. crt.	Categorie	
1./ 1'.	Biciclete / Motociclete, scutere, etc.	
2.	Autoturisme	
3.	Microbuze călători	
4.	Autocamionete și autospeciale cu MTMA <=3,5 tone	
5.	Autocamioane și derivate cu 2 axe	
6.	Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 axe	
7.	Vehicule articulate (tip TIR) și remorhere cu trailer, cu peste 4 axe	
8.	Autobuze și autocare	
9.	Tractoare cu/fără remorcă și vehicule speciale	
10.	Autocamioane cu 2, 3 sau 4 axe cu remorcă (tren rutier)	

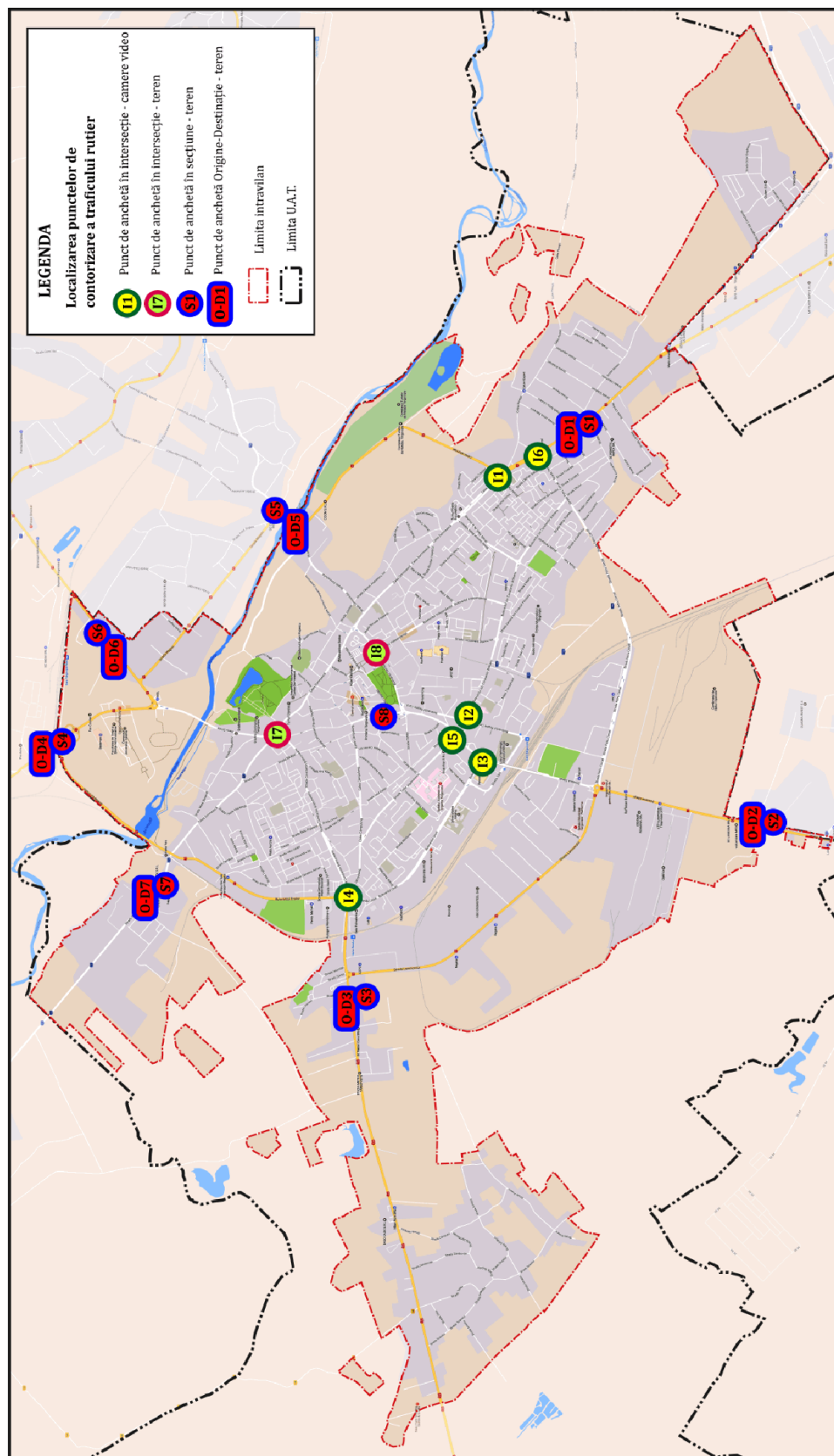


Figura 3.6. Amplasarea posturilor de anchetă. (Figură rotită cu 90°).



POST I7 – Intersecția Calea Domnească, Str. Mihai Bravu, Str. Constantin Brâncoveanu

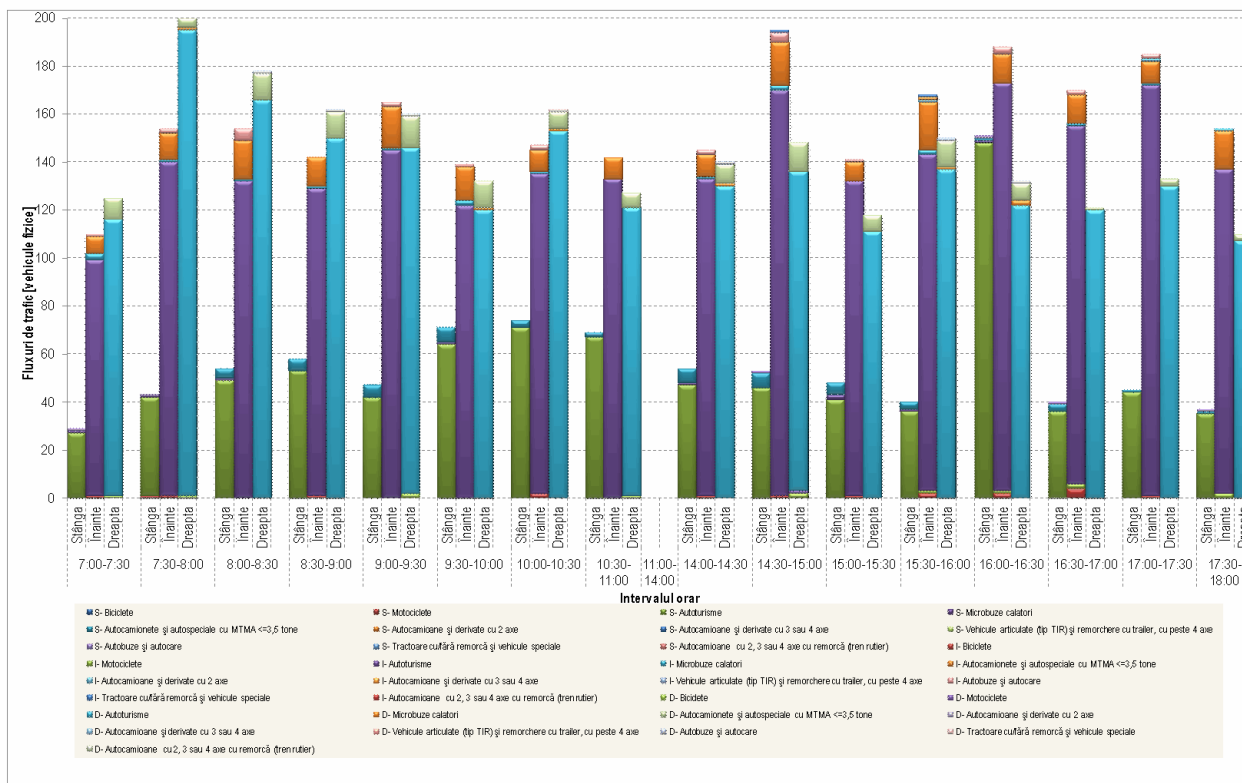


Figura 3.7. Distribuția volumelor de trafic. Postul I7_1, Braț - Str. Constantin Brâncoveanu.

POST S1 – Calea București (între Str. Sârbilor și Str. Petru Cerchel)

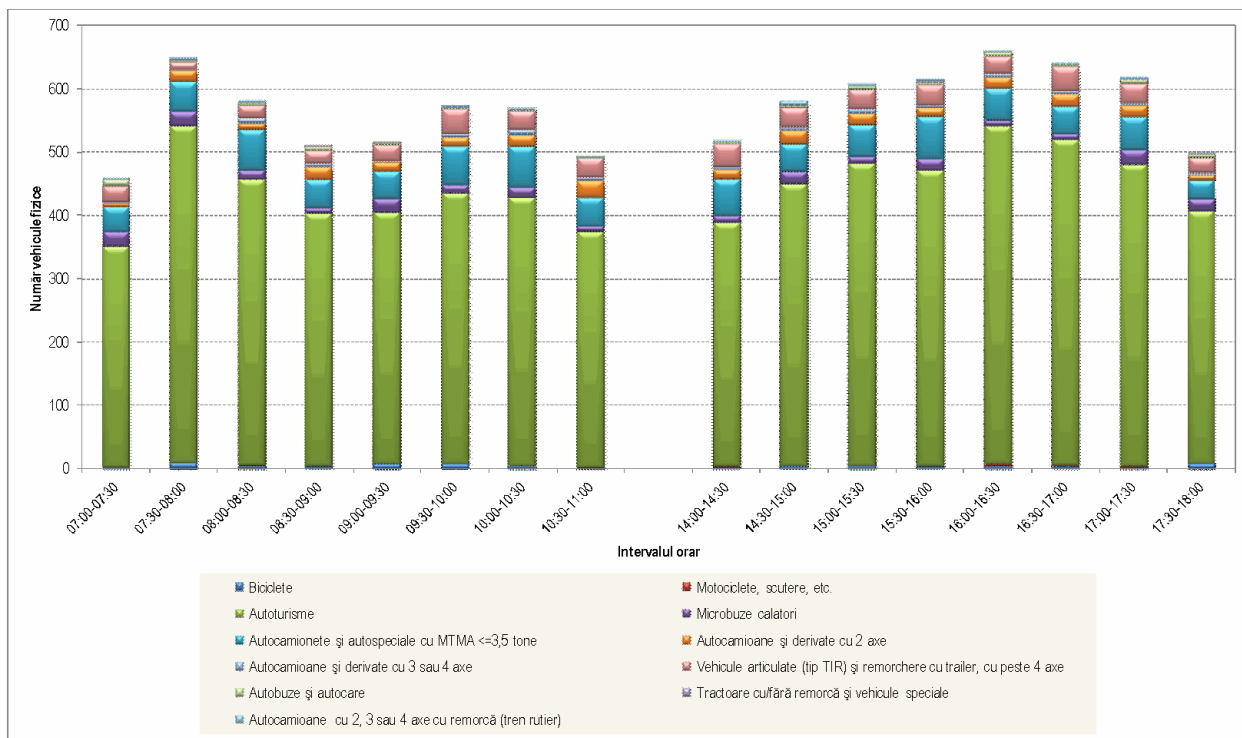


Figura 3.8. Distribuția orară a volumelor de trafic. Postul S1_1, sensul Spre Str. Petru Cerchel.

3.2.3. Anchete Origine - Destinație

În scopul colectării unor date relevante necesare pentru estimarea valorilor de trafic de tranzit, precum și pentru calibrarea și validarea modelului de transport, în paralel cu desfășurarea anchetelor de trafic prezentate anterior (în secțiuni și intersecții), în punctele de contorizare situate la intrarea și la ieșirea în/din Municipiul Târgoviște (figura 3.6), au fost desfășurate anchete privind originea și destinația deplasărilor (figura 3.9).



Figura 3.9. Desfășurarea anchetelor Origine - Destinație în Postul 5 (exemplificare).

Astfel, cu ajutorul autorităților locale îndrituite în acest sens, în aceste puncte au fost oprite unele dintre vehiculele din componența fluxului de trafic, iar operatorii de interviu au consemnat informații rezultate din observarea directă și din răspunsurile date de conducătorii intervievați, asupra următoarelor aspecte:

- *locul înmatriculării vehiculului (în România sau în străinătate);*
- *tipul vehiculului (conform categoriilor specificate în tabelul 3.1);*
- *gradul de încărcare al vehiculului (exprimat în procente din total masă utilă maximă autorizată - în cazul vehiculelor de marfă - și exprimat în număr călători din total locuri disponibile în vehicul, inclusiv conducătorul auto - în cazul autoturismelor și vehiculelor de transport persoane);*
- *originea călătoriei;*
- *destinația călătoriei;*
- *scopul călătoriei.*

Un aspect important din punct de vedere al mobilității urbane durabile este dat de gradul de încărcare al autoturismelor. Potrivit datelor culese cu ocazia desfășurării anchetelor Origine - Destinație, valoarea acestui indicator este mică (în 52% din autoturisme se deplasează numai conducătorul), ceea ce se traduce prin număr mare de vehicule regăsite în trafic și cerere ridicată pentru locuri de parcare, constituind o disfuncție a sistemului de mobilitate actual. Proporția autorismelor care se încadrează în fiecare din clasele de încărcare posibile (1-5) este prezentă în diagrama din figura 3.10.

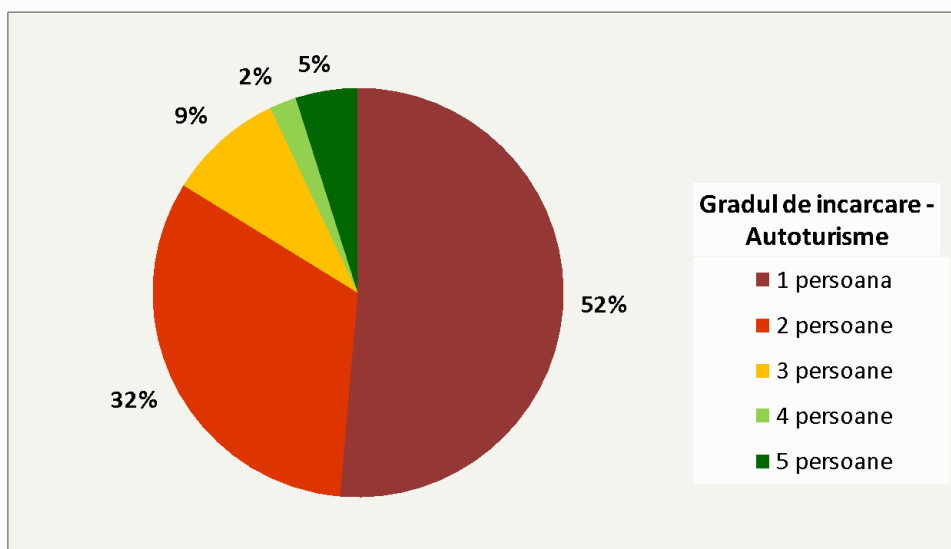


Figura 3.10. Gradul de încărcare al autoturismelor.

În decursul unei zile, autovehiculele sunt utilizate în proporție de 10% pentru deplasare la serviciu și în proporție de 33% în interes de serviciu (afaceri). Distribuția deplasărilor pe toate scopurile considerate este reprezentată în figura 3.11.

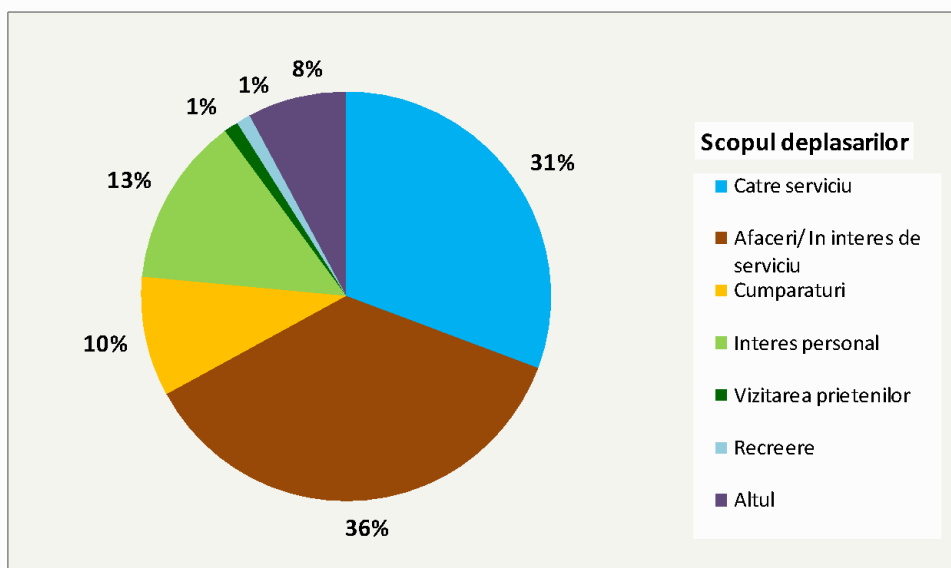


Figura 3.11. Scopurile călătoriilor.



Având disponibile informațiile referitoare la mărimea întregul flux de vehicule (ca număr și structură) și la mărimea eșantionului pe care s-au aplicat anchetele Origine – Destinație, a fost posibil a extrapola informațiile referitoare la originea, destinația și scopul călătoriilor la întreg fluxul de vehicule care a tranzitat cele patru puncte de anchetă.

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Una dintre etapele preliminare necesare pentru realizarea unui model de transport este formalizarea rețelei de transport considerate, prin intermediul teoriei grafurilor. Rețeaua de transport modelată la nivelul PMUD pentru Municipiul Târgoviște conține rețeaua de drumuri publice, configurația și tipul de control al intersecțiilor și rețeaua de transport public.

Modelarea rețelei majore de transport presupune un proces complex de analiză a parametrilor fizici ai fiecărei străzi, a funcționalității în rețea și a reglementărilor de circulație.

Rețeaua urbană cuprinde un nivel de detaliere adecvat unui model de determinare a cererii în 4 pași, fiind conectată la rețeaua majoră de transport formată din drumurile europene, naționale și județene care interacționează cu teritoriul de analiză (figura 2.17). În ceea ce privește rețeaua majoră de transport, s-a avut în vedere conexiunea cu elementele de infrastructură modelate în cadrul modelului național de transport dezvoltat în cadrul Master Planului General de Transport al României (sectoare reprezentate prin zone externe). Astfel, rețeaua modelată este alcătuită din elemente de infrastructură cu funcțiuni de artere majore (artere de penetrație, coridoare de tranzit) și elemente de infrastructură cu rol de colectare și distribuție spațială a traficului la nivelul cartierelor, respectiv de alimentare a coridoarelor majore de circulație. Rețeaua de transport public utilizează atât sectoare ale arterelor majore, cât și sectoare ale infrastructurii de cartier, cu rol colector.

Caracteristicile rețelei, precum capacitatea de circulație, numărul de benzi/ sens, viteza liberă, viteza maximă admisă, modurile de transport cărora le este permis accesul, existența parcarilor laterale, regimurile de circulație (sens unic, dublu sens), interdicțiile de virare, tipul de control al intersecțiilor au fost introduse pe fiecare element de infrastructură pe baza datelor culese din teren și a specificațiilor tehnice corespunzătoare categoriilor de străzi conform normativelor în vigoare.

Capacitatea de circulație reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita o secțiune a infrastructurii de transport (drum/ stradă/ bandă de circulație/ intersecție/



secție de circulație feroviară) într-o unitate de timp considerată. Capacitatea de circulație a străzilor este determinată în raport cu:

- viteza de proiectare;
- elementele geometrice ale străzii (profil longitudinal, profil transversal) stabilite în funcție de viteza de proiectare și de condițiile de relief;
- distanța dintre două intersecții consecutive;
- modul de organizare și dirijare a circulației;
- accesele laterale;
- existența parcărilor laterale (paralel sau în unghi).

În cadrul modelului de transport aferent Plan de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Târgoviște, capacitatea de circulație a elementelor rețelei de transport a fost stabilită în acord cu prevederile „STAS 10144/5-89 privind *Calculul capacității de circulație a străzilor*”. Variația capacității de circulație în raport cu distanța între intersecții/ accese laterale pentru străzi de categoriile I, II, III¹ în situațiile în care viteza medie de deplasare variază între 30 și 50 km/h, conform acestui document este reprezentată în figura 3.12.

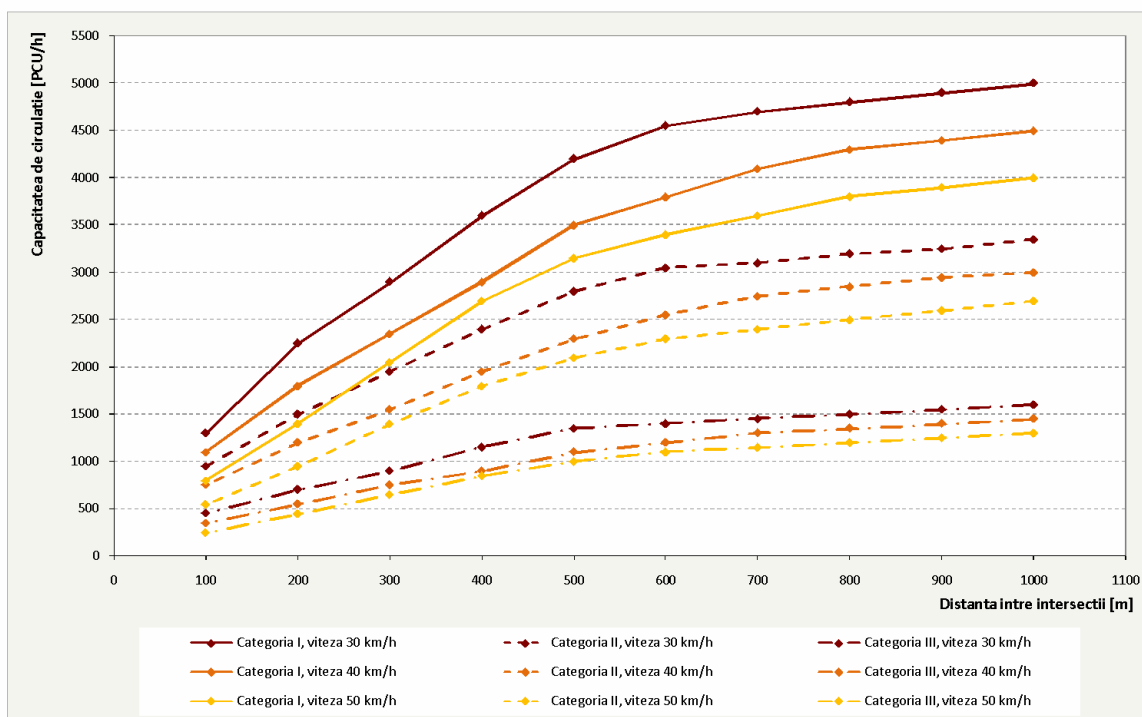


Figura 3.12. Variația capacității de circulație a străzilor.

Se observă reducerea substanțială a capacității unei străzi atunci când aceasta este fragmentată de intersecții successive aflate la distanță de până la 500 m.

¹ Ordinului Ministrului Transporturilor, Nr. 49 din 27.01.1998 referitor la "Normele tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane" publicat în Monitorul Oficial al României, Nr. 138 din 06.04.1998.

Graficul rețelei de transport, la elaborarea căruia s-a ținut cont de aspectele tehnice și funcționale menționate mai sus este prezentat în figura 3.13.

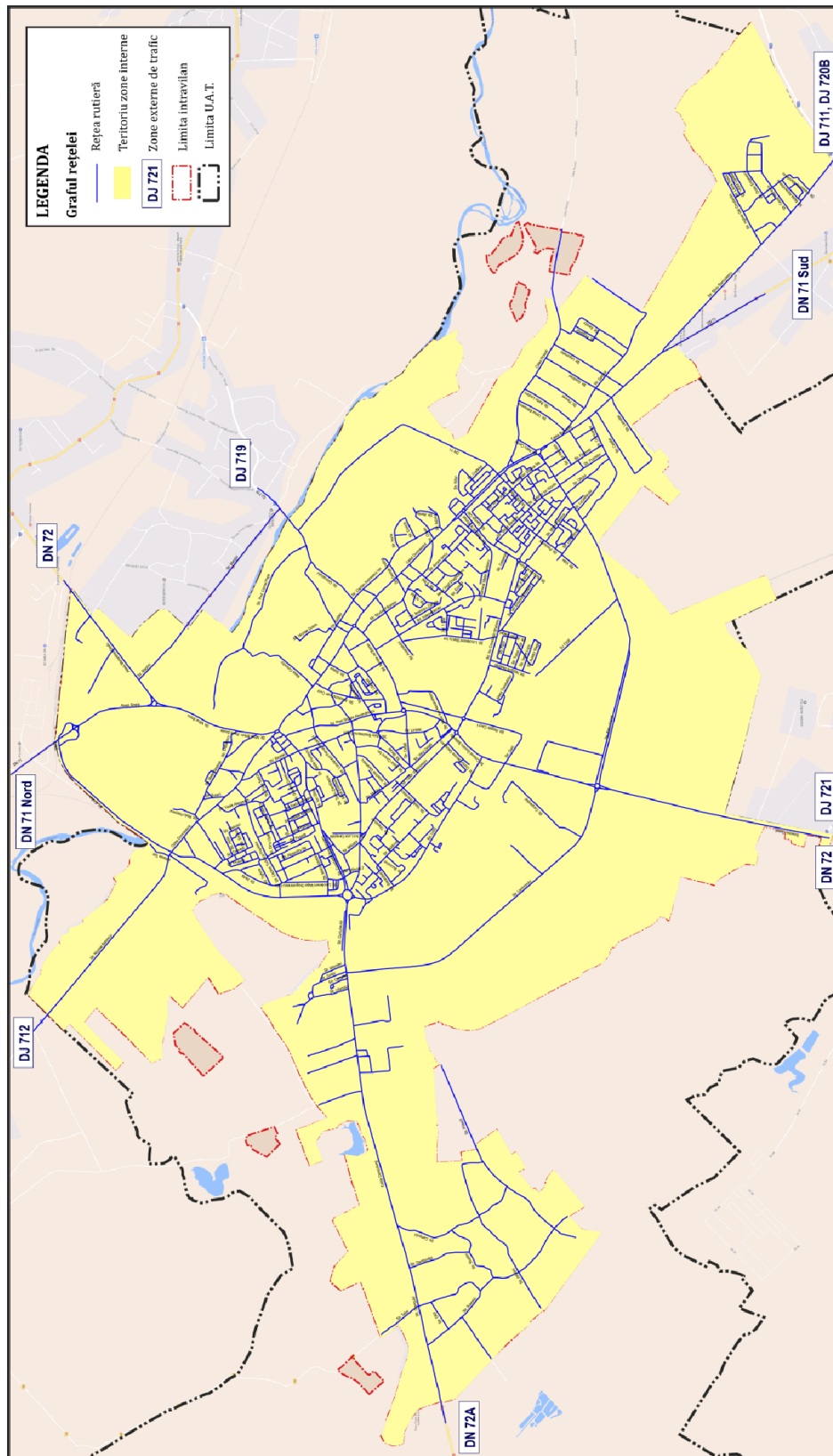


Figura 3.13. Graficul rețelei din zona de analiză. (Figură rotită cu 90°).



3.4. Cererea de transport

O etapă preliminară necesară pentru estimarea cererii de transport este constituirea zonelor de analiză a traficului. În cadrul procesului de zonificare a teritoriului s-a ținut seama de principiile generale recomandate de literatura de specialitate, având în vedere în același timp constrângerile generate de datele disponibile.

Astfel, în cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate, teritoriul a fost împărțit în 71 zone de trafic, 62 zone interne în Municipiul Târgoviște și 9 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile naționale și județene și comunale care penetrează acest teritoriu. Sistemul de zonificare aferent modelului de transport creat este prezentat în figura 3.14.

Fiecare zonă de trafic are asociat un punct de localizare numit centroid de zonă în care este concentrat întregul nivel de activitate al zonei pe care acesta o reprezintă. Centroidul de zonă poate fi identificat ca centrul de greutate al suprafeței asociate și prezintă următoarele particularități:

- *parametrii care caracterizează zonele sunt localizați în centroizi;*
- *distanța dintre două zone reprezintă distanța dintre centroizii asociați zonelor respective;*
- *în cazul conectării zonelor la o rețea de transport, centroizii au rolul de a reprezenta localizarea zonelor.*

La nivelul anului de bază matricele de cerere au fost constituite pentru fiecare mod de transport pe baza datelor culese din anchete și completate cu informații extrase din modelul național (Master Planul General de Transport al României). Călătoriile interne au fost reconstituite din anchetele în gospodării, prin extrapolarea acestora la populația totală a zonelor de trafic, fiind partajate pe principalele scopuri declarate. Călătoriile de penetrație și de tranzit au fost extrase din anchetele Origine-Destinație realizate la principalele intrări în oraș și din modelul național de transport. Din agregarea matricelor astfel obținute, au rezultat matricele modale, care au fost utilizate pentru calibrarea matricelor rezultate din aplicarea primelor 3 etape ale modelului "în patru pași".

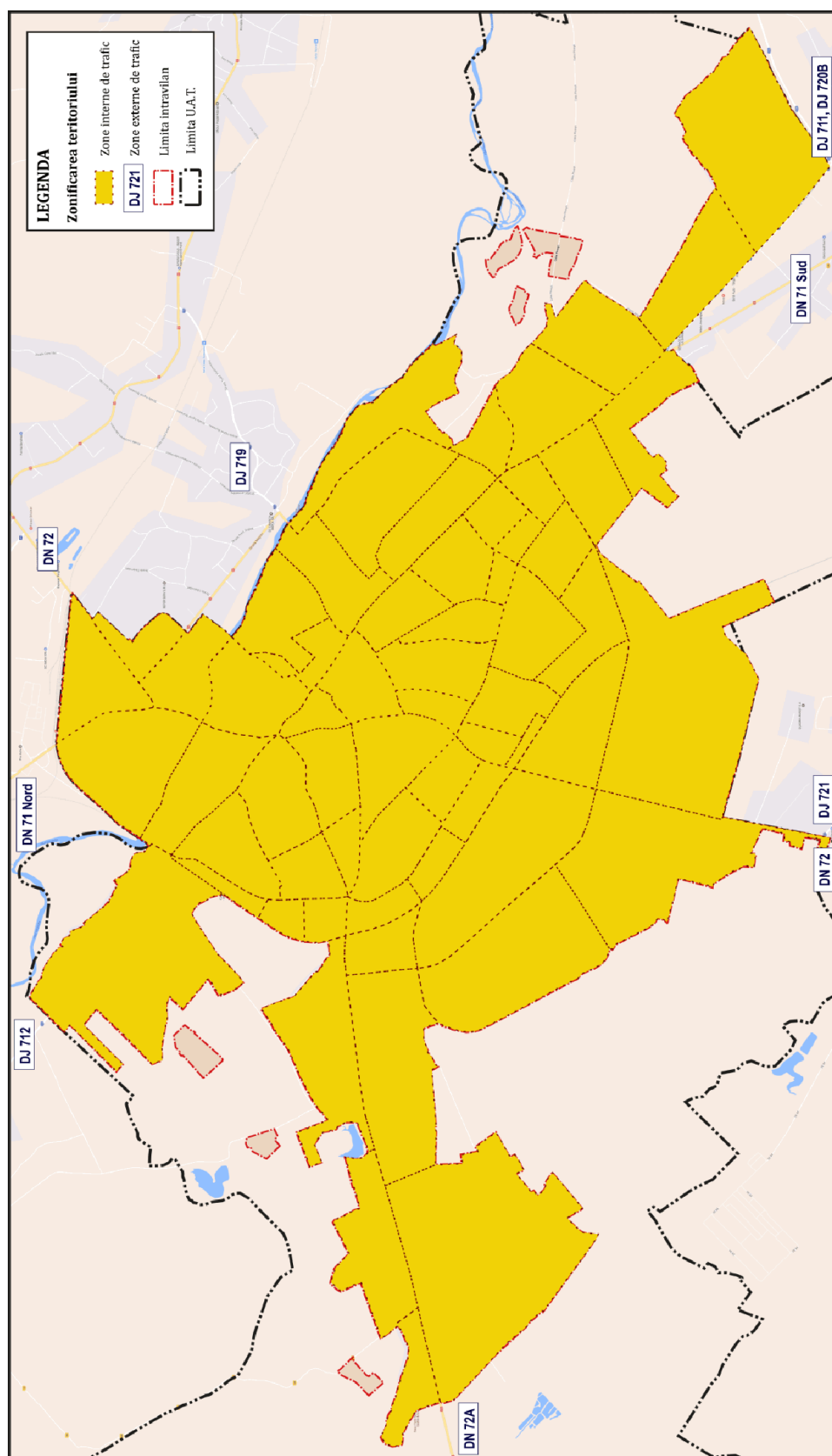


Figura 3.14. Zonele de trafic create în cadrul modelului de transport. (Figură rotită cu 90°).

3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor

Generarea deplasărilor reprezintă prima etapă a modelului de transport în patru pași de estimare a cererii de transport. În această etapă se estimează numărul de deplasări generate (O_i) și atrase (D_j) de fiecare zonă, într-un interval de referință dat.

Deplasările care au ca scop în origine sau în destinație reședința, deseori sunt desemnate ca deplasări cu *scop principal*, iar toate celelalte deplasări cu alte scopuri, în origine sau destinație, sunt numite *deplasări secundare*. Caracterizarea unei deplasări ca un cuplu de scopuri permite, în același timp, identificarea cu o precizie mai mare a variabilelor sistemului de activități la care se face referire. O mare parte a modelelor de generare utilizate în practică sunt descriptive, deoarece pentru deplasările așa-zis *sistematice* sau "în migrație alternantă" (domiciliu – loc de muncă și invers), efectuarea deplasării nu implică de fapt o alegere și deoarece. Pe de altă parte, pentru motivele (scopurile) pentru care există opțiuni, alegerea este influențată de multe alte variabile, dificil de cuantificat (figura 3.15).

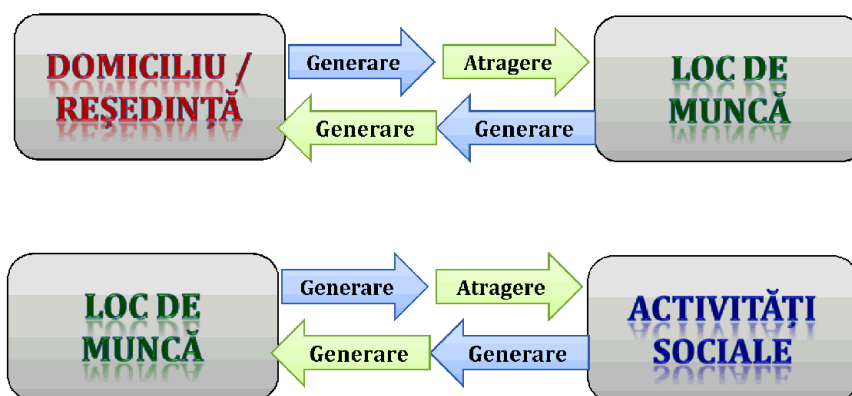


Figura 3.15. Deplasări generate - atrase.

În general, modelul pentru călătoriile produse într-o zonă, indiferent de destinația acestora, este influențat de următorii factori:

- **caracteristicile populației:** venit, structură familială, deținerea de autovehicule, etc.;
- **caracteristicile teritoriului:** modul de utilizare al zonelor, prețul terenurilor, densitatea rezidențială, rata de urbanizare, etc.;
- **accesibilitatea:** calitatea rețelei stradale și rutiere, densitatea rețelei stradale și rutiere, etc.

Pentru determinarea numărului de deplasări generate și atrase de fiecare zonă de trafic, a fost aplicat un model de regresie liniară multiplă în cadrul căruia variabilele independente sunt numărul de locuitori, deținerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele



comerciale, unitățile de învățământ etc. Forma funcțională a acestui model este dată în relația 3.1:

$$N_{\text{dep_generate/atrase}} = a_0 + \sum_i a_i \cdot X_i \text{ [deplasari/ora]} \quad (3.1)$$

în care:

- X_i reprezintă variabilele independente specifice unei zone (numărul de locuitori, deținerea de autovehicule, numărul locurilor de muncă, centrele comerciale, unitățile de învățământ);
- $a_0, a_1, a_2, \dots, a_i$ sunt coeficienții ai modelului.

Calibrarea numărului de deplasări generate și atrase de zonele de trafic a fost făcută utilizând date și informații rezultate din anchetele în gospodării.

3.4.2. Distribuția pe destinații

Modelele de repartiție pe destinații sunt utilizate pentru a estima alegerile pe care le fac călătorii în stabilirea destinațiilor, rezultând astfel matricea origine - destinație. Cel mai cunoscut model din această categorie este modelul gravitațional, generat prin analogie cu *Legea atracției gravitaționale a lui Newton*. Prin intermediul acestui model sunt estimate călătoriile pentru fiecare pereche de zone Origine - Destinație (celulă din matricea O-D) pe baza potențialelor de generare și atragere a călătoriilor specifice fiecărei zone e trafic.

Pentru repartiția pe destinații a deplasărilor estimate în etapa anterioară a fost utilizat modelul gravitațional a cărui expresie este de forma:

$$t_{ij} = g_i \cdot a_j \cdot f(d_{ij}) \quad (3.2)$$

unde:

- $g_i = \sum_j t_{ij}$ reprezintă volumul cererii "generate" de zona i ;
- $a_j = \sum_i t_{ij}$ reprezintă volumul cererii "atrase" de zona j ;
- $f(d_{ij})$ este funcția dificultăților întâmpinate la efectuarea deplasărilor între zonele i și j .

Funcția dificultăților întâmpinate la efectuarea deplasărilor între oricare două zone de trafic, întâlnită în literatura și sub denumirile de "funcție de impedanță" sau "funcție de



rezistență la deplasare” utilizată în această aplicație a fost o funcție putere cu exponent negativ al cărei argument reprezintă distanța dintre zonele de trafic. Calibrarea modelului de distribuție s-a făcut cu ajutorul informațiilor din cadrul anchetelor în gospodării (privind numărul de deplasări la nivel de O-D) în combinație cu distanța, timpul și costurile deplasării între zonele de Origine și Destinație.

3.4.3. Alegerea modală

Prin intermediul modelelor de alegere modală se obține proporția din totalul deplasărilor care, provenind dintr-o anumită zonă de origine se efectuează către o zonă de destinație, pentru un anumit motiv, când se utilizează un anumit mod de transport.

Modelele cele mai simple simulează o alegere binară, tipică, între mijloacele private – individuale și cele publice – colective. Cele complexe consideră deplasările efectuate pe jos, cu bicicleta, în automobil ca pasager, în automobil ca șofer, cu autobuzul sau o combinație de diferite mijloace.

Factorii care influențează alegerea modului de transport și constituie atribute ale alternativelor decidentului pentru modelarea acestei alegeri, pot fi împărțiți în trei grupe:

- **după caracteristicile utilizatorului:** posesia autoturismului; posesia permisului de conducere sau disponibilitatea unui conducător auto; caracteristicile și structura familiei; venitul familiei; constrângeri de natură exogenă (necesitatea de a folosi autoturismul pentru deplasările la locul de muncă depărtat sau pentru a duce copiii la școală); densitatea rezidențială a zonei de domiciliu;
- **după caracteristicile deplasărilor:** scopul călătoriei – pentru deplasarea la locul de muncă este mai facilă uneori folosirea transportului public cu cale exclusivă, datorită regularității serviciului, iar pentru alte scopuri, cum este cazul cumpărăturilor de la sfârșit de săptămână, folosirea autoturismului; perioada zilei în care se efectuează deplasarea – deplasările la ore târzii sunt efectuate mai dificil cu transportul public;
- **după caracteristicile alternativelor de transport și a utilităților fizice ale sistemului de transport; acestea pot fi divizate în următoarele categorii:** atribute cu exprimare cantitativă: durata deplasării (în vehicul, în așteptarea acestuia precum și deplasarea pentru accesul la stația de transport public sau la autoturism); costurile totale monetare (pentru combustibil sau biletul de călătorie); frecvența serviciului public și gradul de ocupare a vehiculelor; atribute evaluate calitativ: confortabilitate și comoditate; regularitate; securitate și siguranță a deplasării.

Ultima categorie de atribute influențează decisiv alegerea modală, cercetarea din domeniu dezvoltând numeroase metode de estimare care folosesc date de preferință declarată obținute din anchetele de trafic.



Modelul multinomial Logit estimează probabilitatea alegerii unui anumit mod de transport, probabilitate care se determină cu relația:

$$P_k = \frac{e^{-\beta C_{ij}^k}}{\sum_m e^{-\beta C_{ij}^m}} [\%] \quad (3.3)$$

$$\text{în care: } C_{ij}^k = \sum_p \varphi_{kp} \cdot x_{kp} \text{ [u.m.]} \quad (3.4)$$

unde:

- C_{ij}^k reprezintă costul generalizat pentru efectuarea deplasării utilizând modul de transport k ;
- φ_{kp} este parametrul de echivalare pentru variabilele de timp, cost monetar al deplasării;
- x_{kp} sunt componente ale costului generalizat al deplasării;
- k reprezintă autovehicul personal, mijlocul de transport în comun, etc.;
- β este coeficient al modelului.

Modelul a fost calibrat utilizând informațiile din cadrul anchetelor în gospodării. Modelul de transport tratează atât modurile de transport privat, cât și modul de transport public disponibil, cu autobuze. Pentru fiecare dintre modurile de transport disponibile, sunt introduse vehicule din toate clasele întâlnite în trafic:

- **Transport de persoane:** privat (autoturisme); public (autobuze);
- **Transport de marfă:** vehicule ușoare de marfă; vehicule grele de marfă.

3.4.4. Distribuția pe itinerarii

Ultimul pas din cadrul modelului de estimare a cererii de transport "în patru pași" presupune stabilirea unui echilibru între cererea și oferta de transport. Metodele de afectare distribuie valorile de trafic în funcție de un set de constrângeri care includ (figura 3.16): capacitatea de transport; timpul de călătorie; costul efectiv (sau generalizat) al călătoriei.

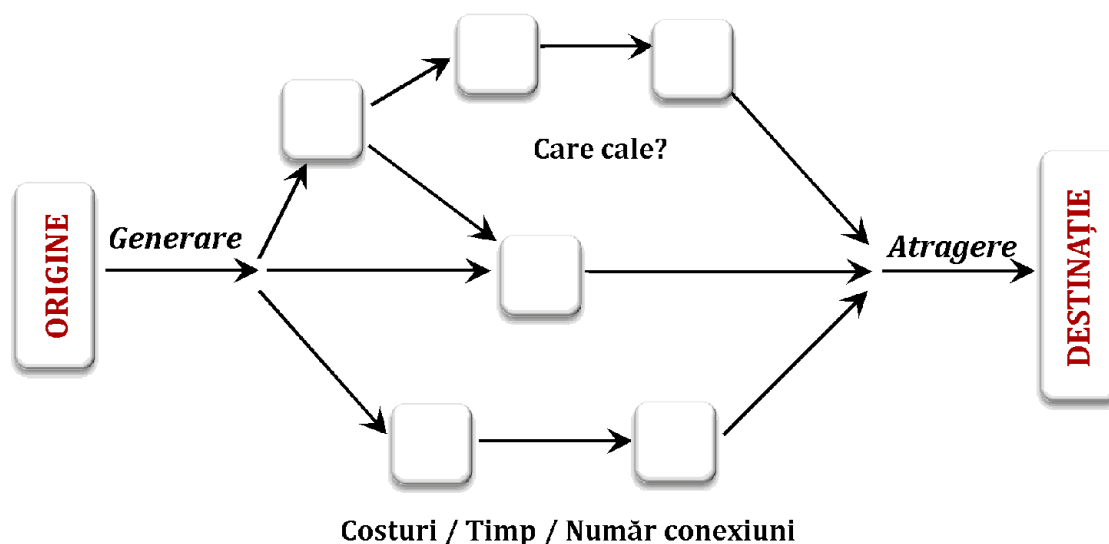


Figura 3.16. Principiul de afectare a călătorilor.

În cadrul acestei etape, pe lângă estimarea rutelor utilizate pentru fiecare relație din matricea modală O - D, se urmărește:

- analiza relațiilor de trafic care solicită un anumit segment al rețelei;
- estimarea raportului debit/capacitate la nivelul rețelelor modale și identificarea celor mai solicitate arce;
- estimarea costurilor generalizate pentru fiecare pereche O - D.

Afectarea cererii pe itinerarii necesită cunoașterea unui set minim de date de intrare:

- caracteristicile rețelei de transport, formalizată printr-un graf cu arce și noduri, specifice orizontului de timp pentru care sunt estimate matricele modale O - D;
- matricele modale O - D corespunzătoare intervalului de timp de referință pentru care se face afectarea;
- principiile de afectare a cererii de transport adoptate.

Alegerea rutei de transport este influențată de caracteristicile de natură socio-economică specifice arealului de analiză și de caracteristicile ofertei de transport: accesibilitate modală, viteze curente de deplasare, timpuri curenți de deplasare în rețea, distanțe, costuri monetare, durate de așteptare, durate pentru manevre necesare, tipul legăturilor asigurate în noduri, tehnici de reglementare a accesului la serviciul de transport, etc.

Calibrarea valorilor de trafic s-a realizat pe baza datelor de trafic descrise în Capitolul 3.2.

Prin afectarea cererii de transport, obținută prin procedeele descrise mai sus, pe rețeaua actuală de transport modelată, au fost obținute configurațiile fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, corespunzătoare situației curente.



În cele ce urmează sunt prezentate volumele de trafic înregistrate pe întreaga rețea modelată, pentru categoriile de vehicule:

- *autoturisme;*
- *vehicule ușoare de marfă;*
- *vehicule grele de marfă;*
- *vehicule etalon – autoturism;*
- *vehicule de transport public.*

atât la nivel de medie zilnică anuală (MZA) (figurile 3.17, 3.19, 3.21, 3.23), cât și la nivelul orei de vârf de trafic (figurile 3.18, 3.20, 3.22, 3.24). Fluxurile formate din vehiculele de transport public local sunt reprezentate în figurile 3.25 și 3.26.

Din analiza fluxurilor de trafic reprezentate în figurile de mai jos, se observă canalizarea acestora pe principalele artere de circulație. Străzile cu funcțiune locală, care alimentează cartierele de locuințe preiau volume de trafic substanțial reduse comparativ cu cele principale, motiv pentru care în reprezentarea grafică lățimea benzilor asociate acestora nu conferă vizibilitate.

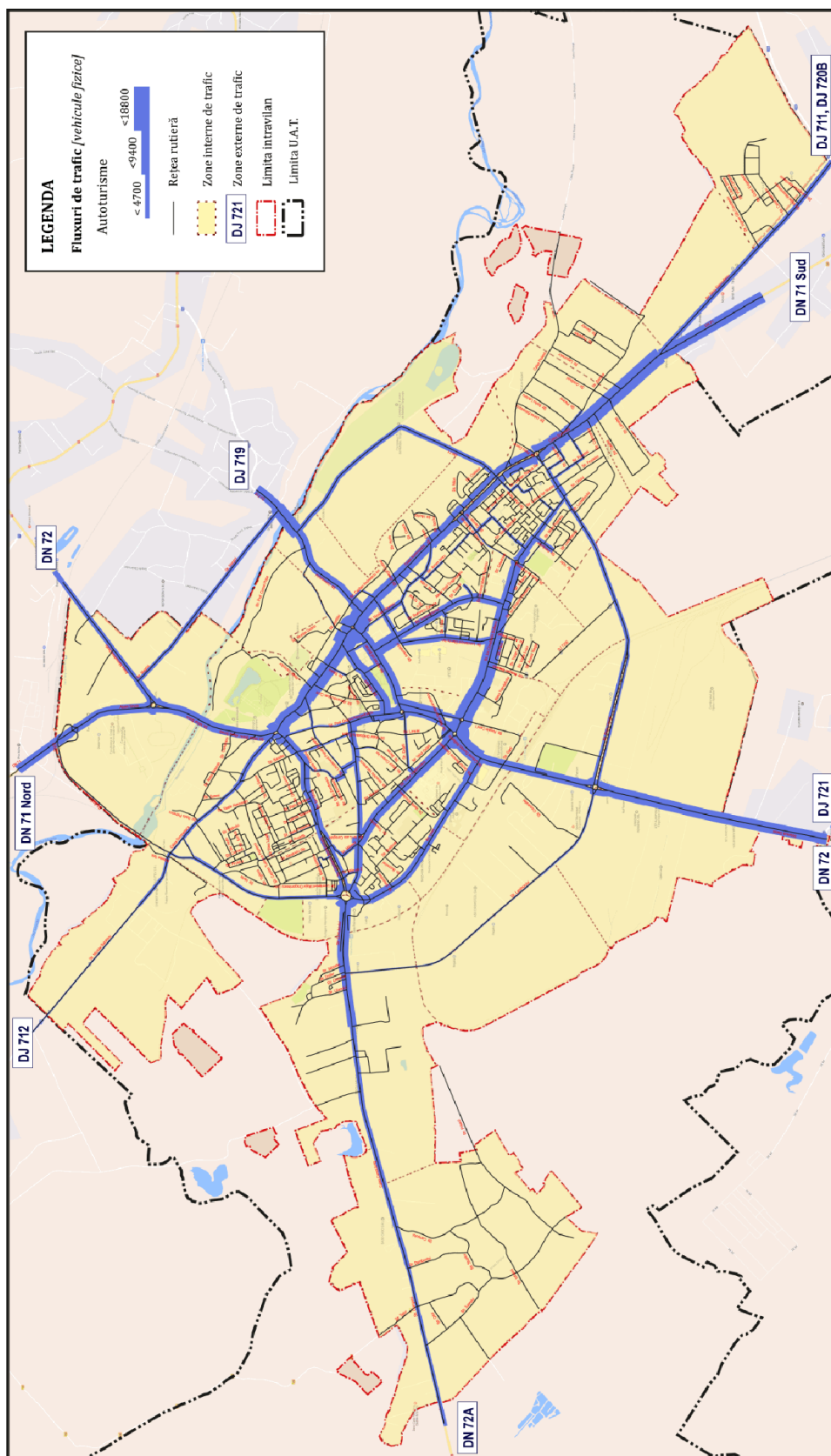


Figura 3.17. Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2016. (Figură rotită cu 90°).

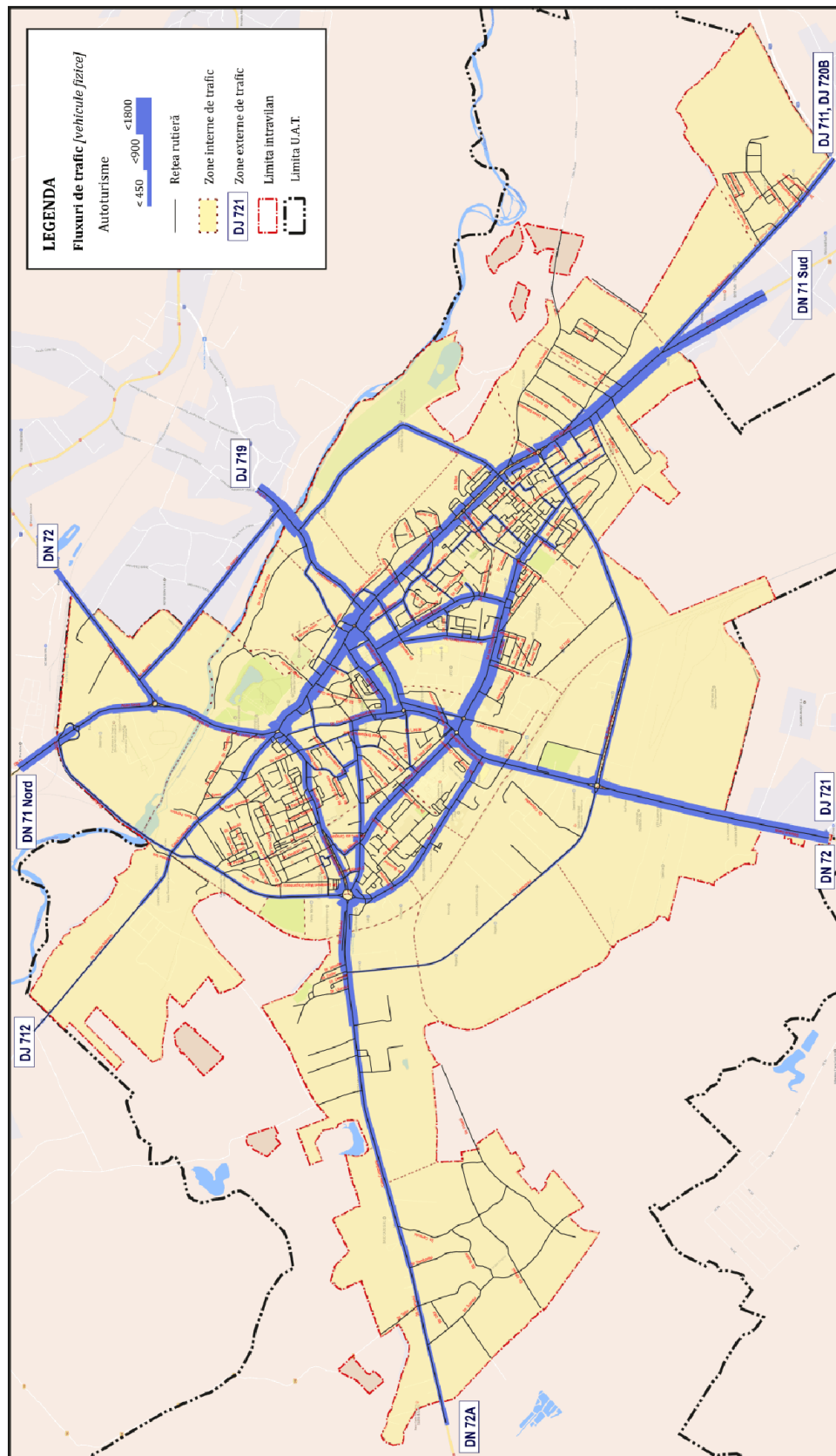


Figura 3.18. Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de vârf de trafic, 2016. (Figură rotită cu 90°).

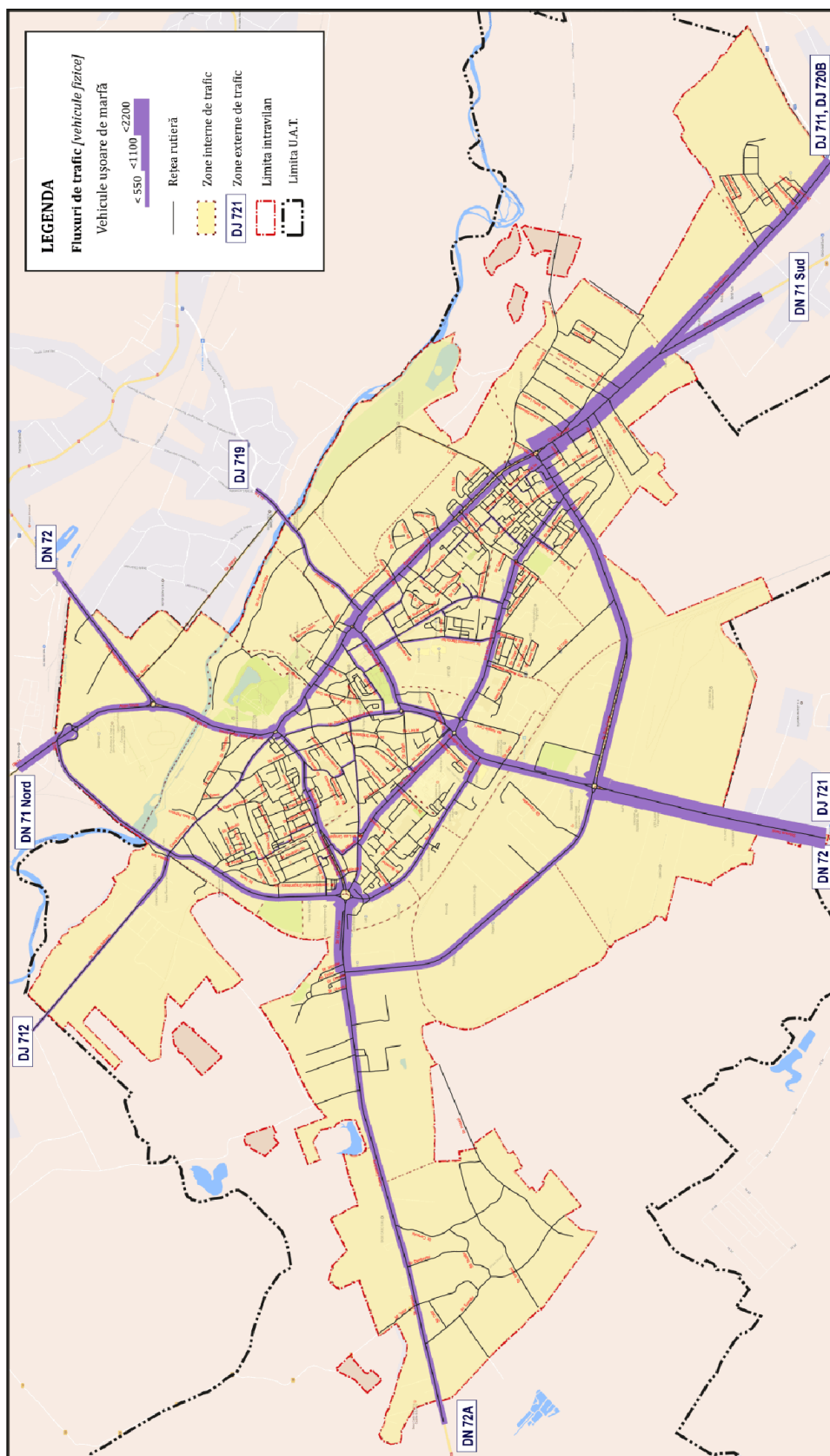


Figura 3.19. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, MZA, 2016. (Figură rotită cu 90°).

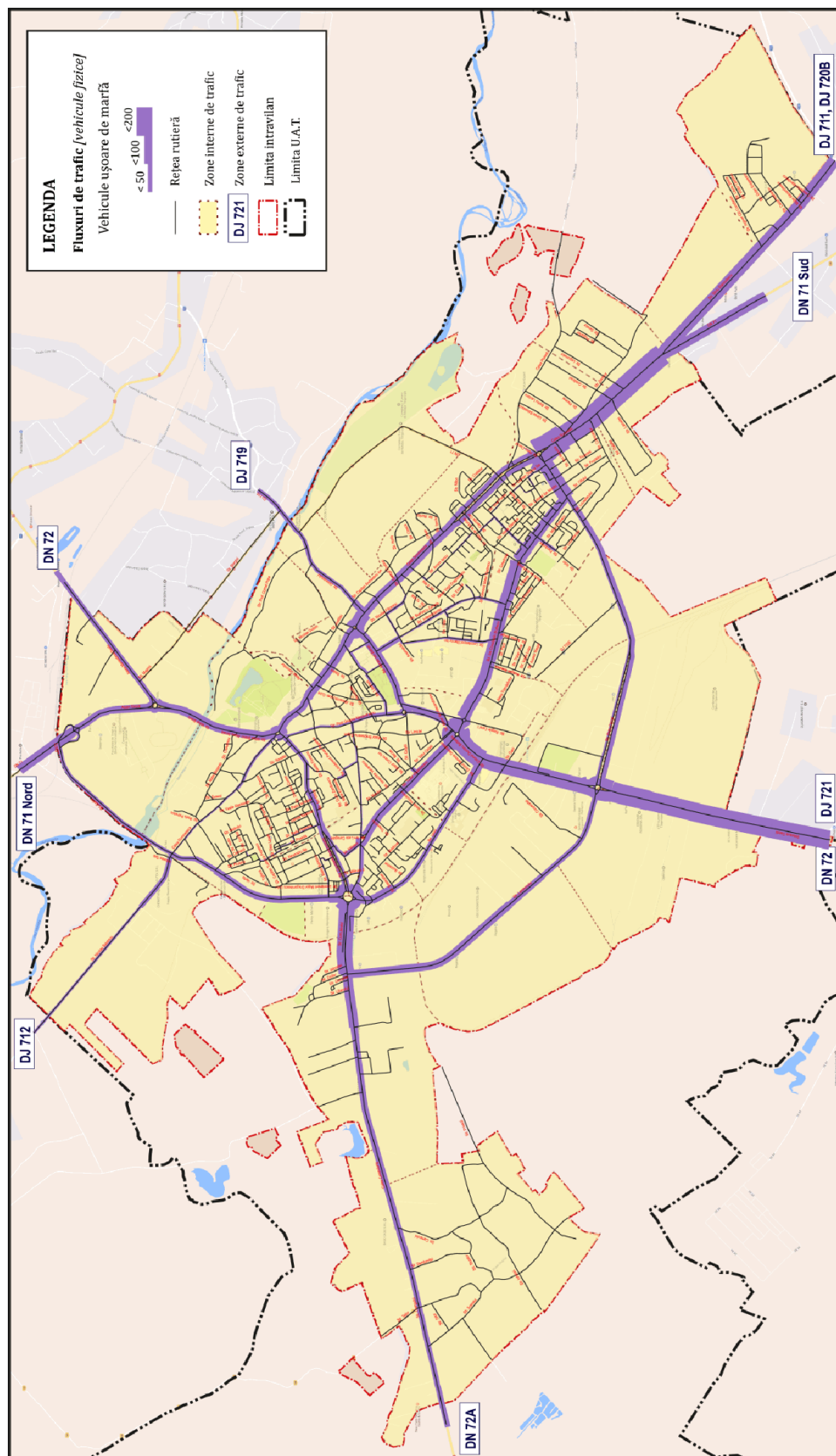


Figura 3.20. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, ora de vârf de trafic, 2016.
(Figură rotită cu 90°).

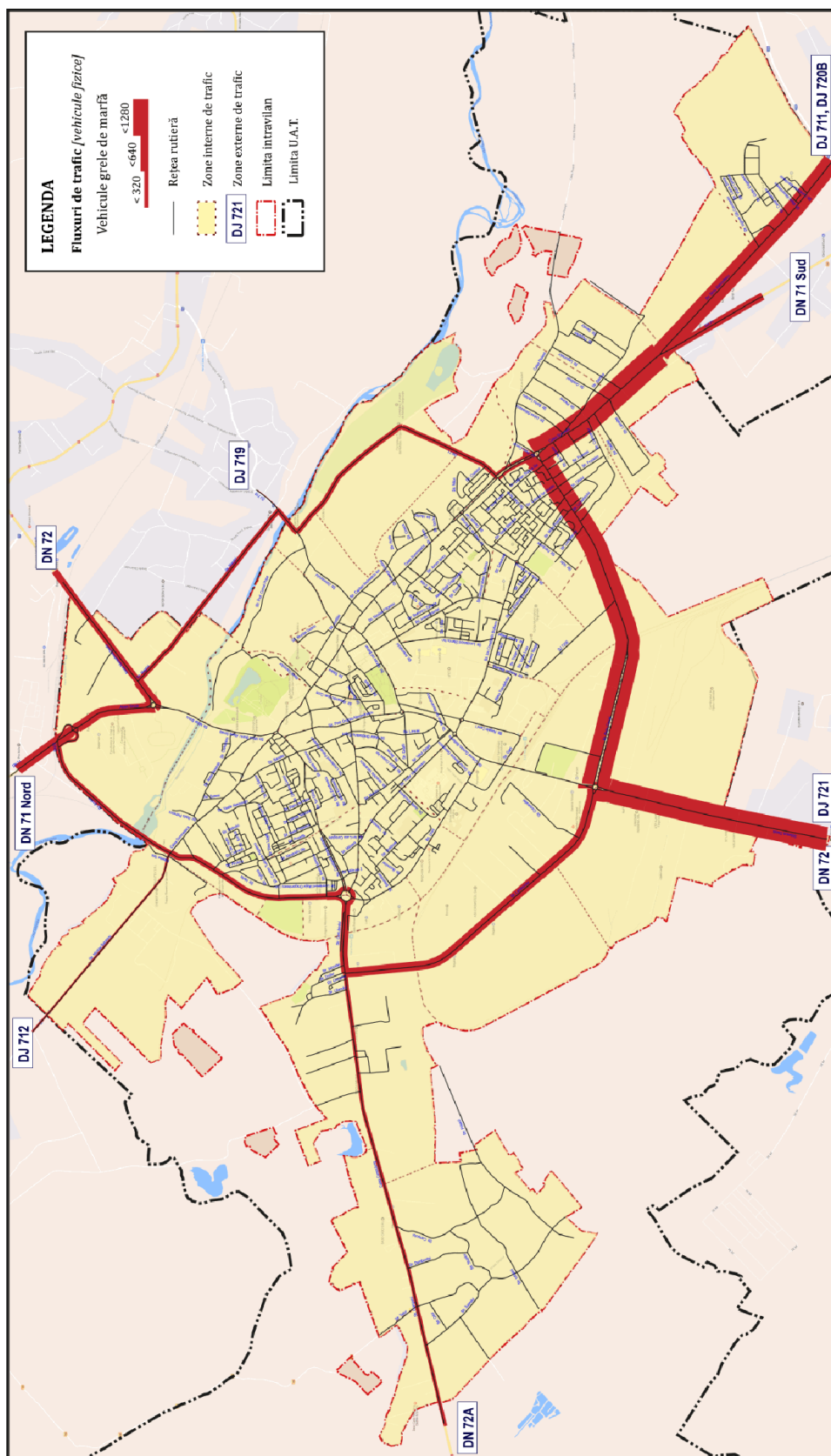


Figura 3.21. Fluxuri de trafic, autovehiculele grele de marfă, MZA, 2016. (Figură rotită cu 90°).

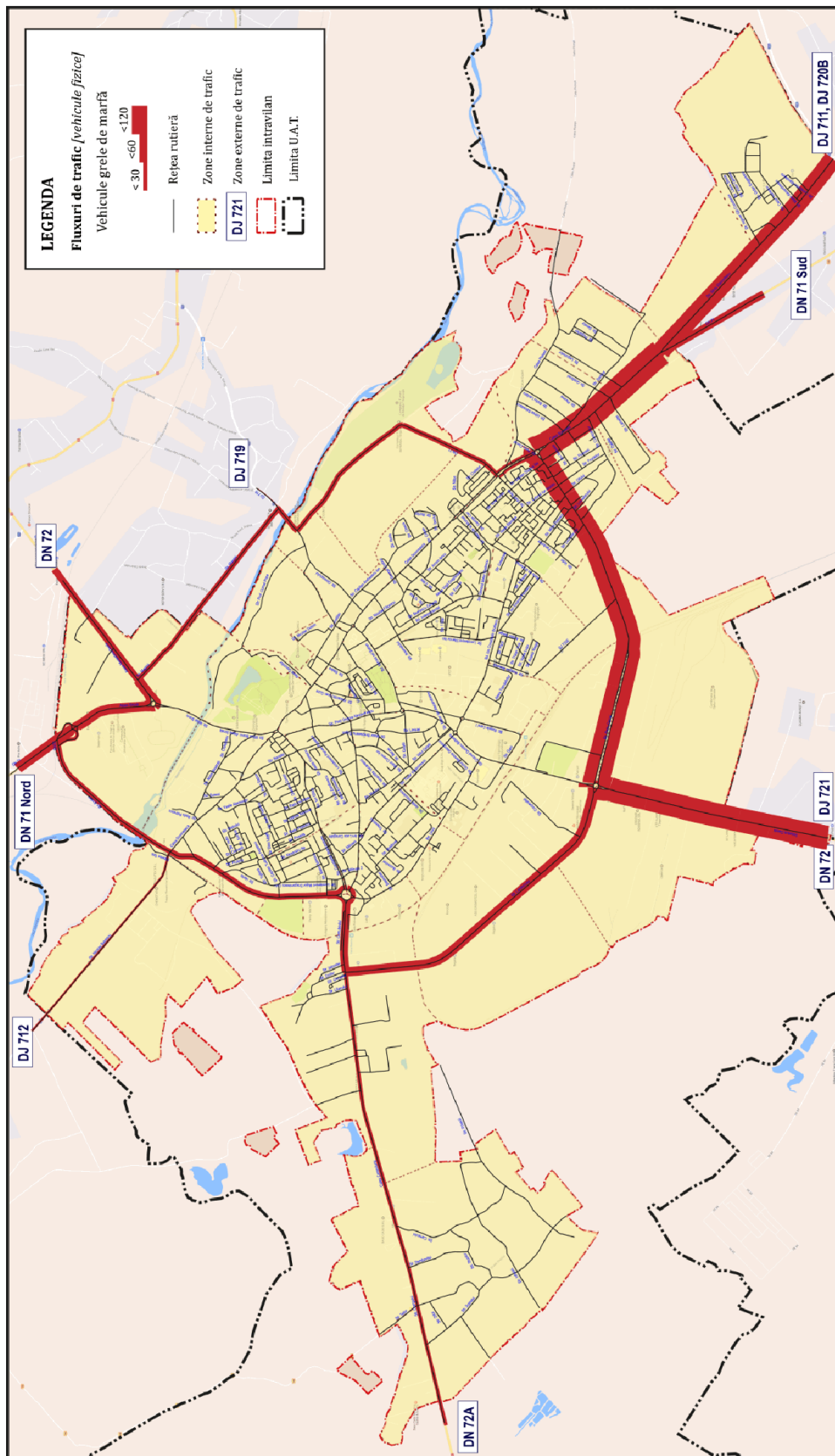


Figura 3.22. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, ora de varf de trafic, 2016.
(Figură rotită cu 90°).

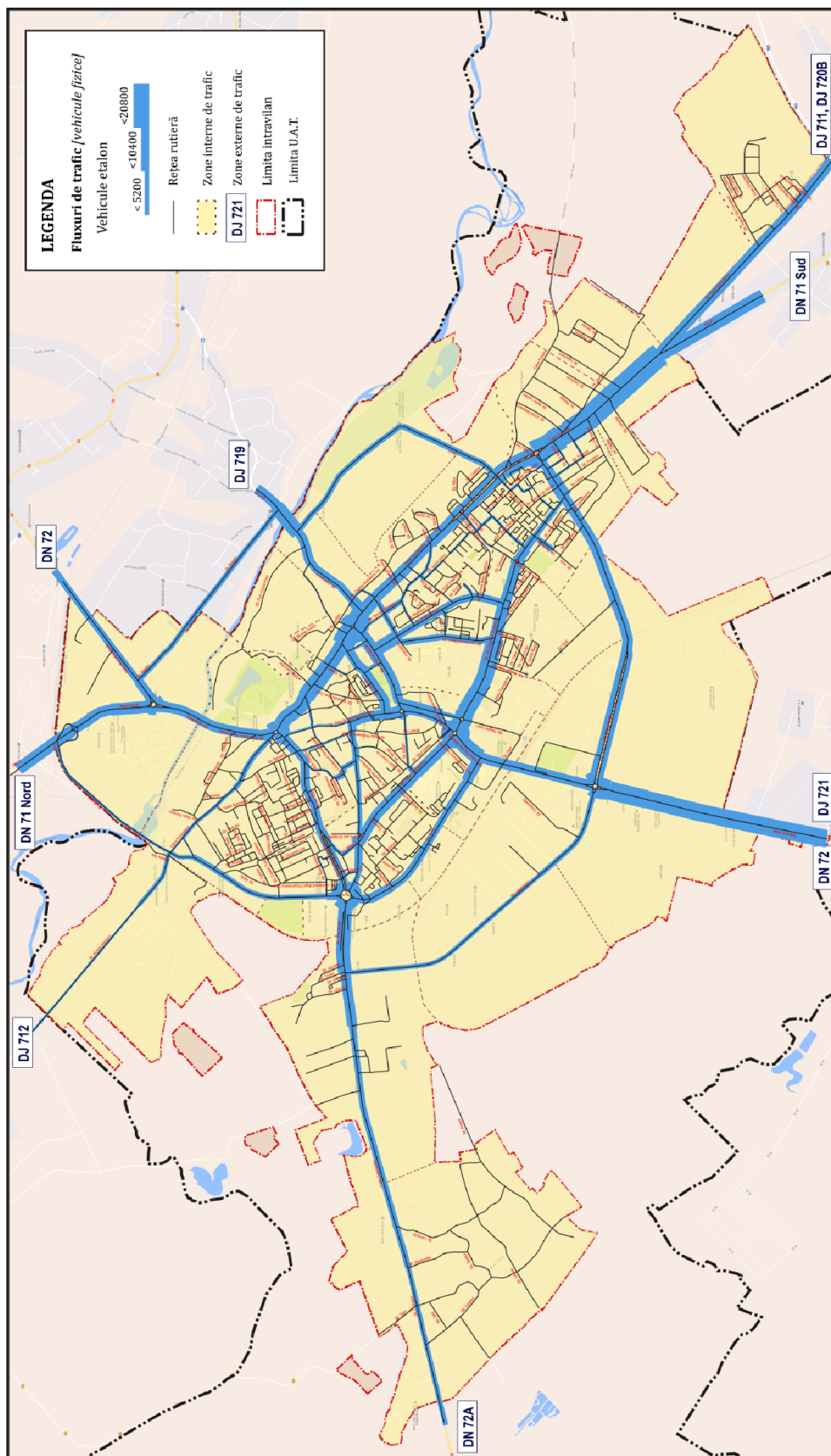


Figura 3.23. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, MZA, 2016. (Figură rotită cu 90°).

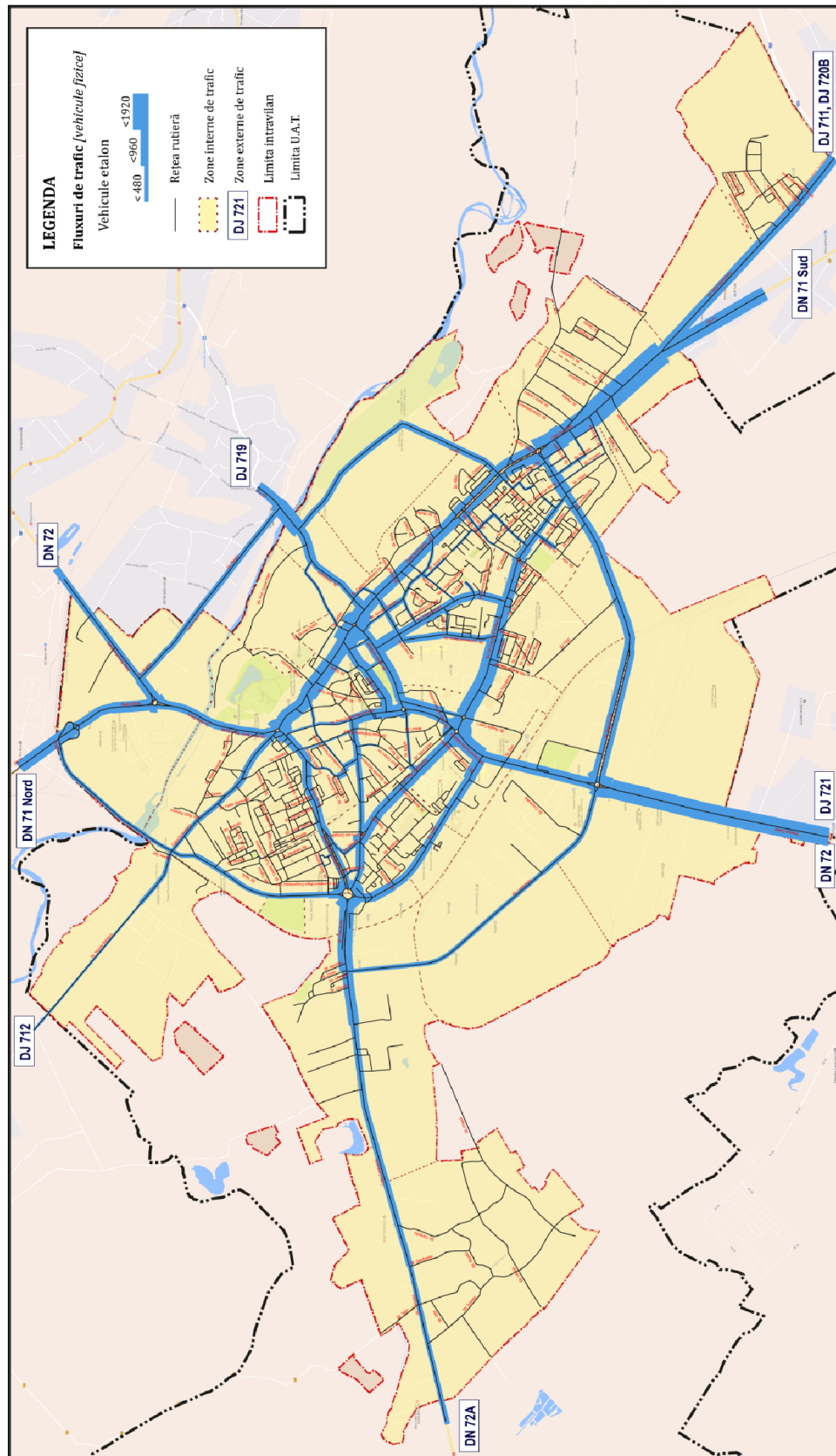


Figura 3.24. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, ora de varf de trafic, 2016. (Figură rotită cu 90°).

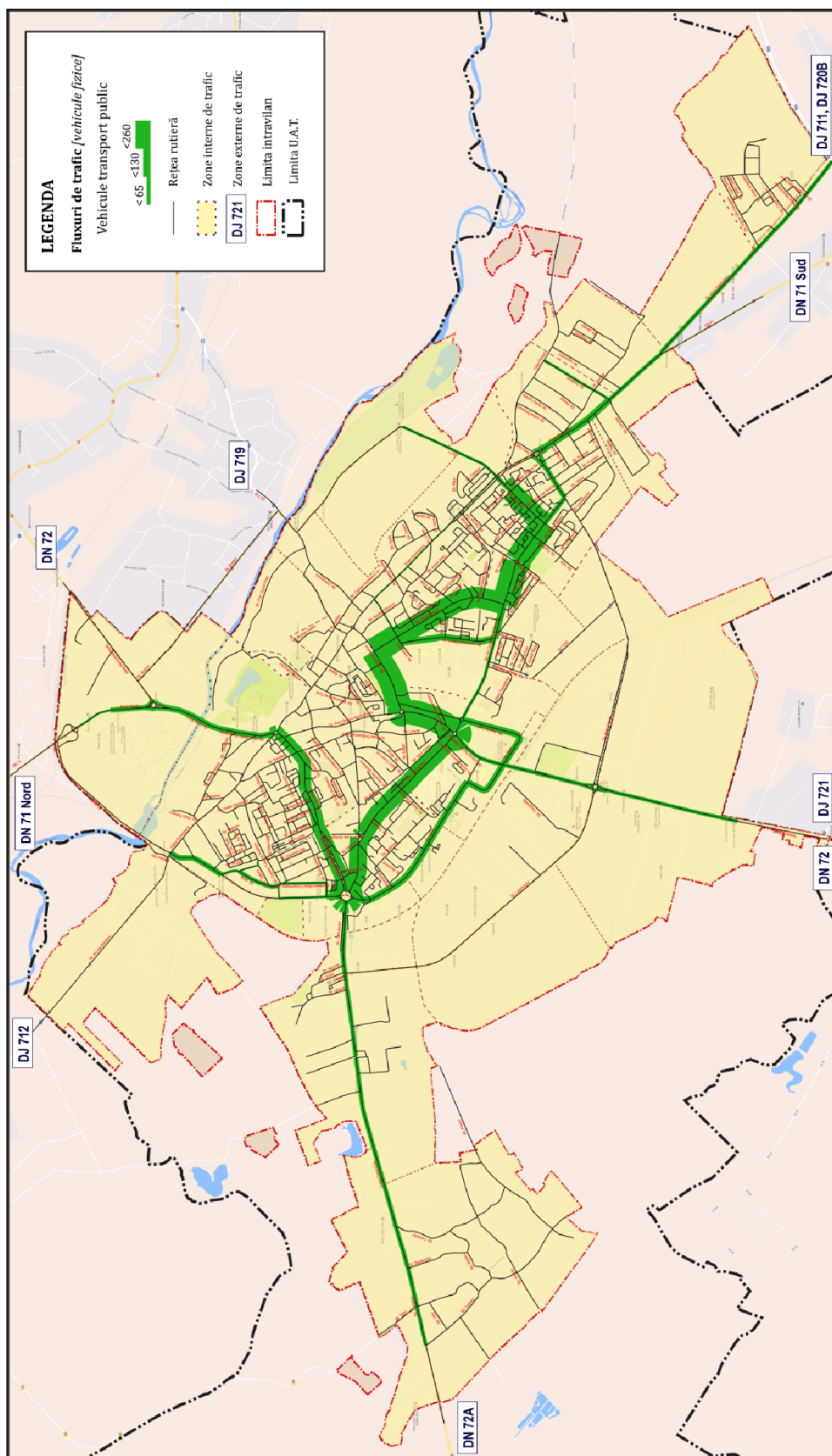


Figura 3.25. Fluxuri de trafic, transport public, MZA, 2016. (Figură rotită cu 90°).

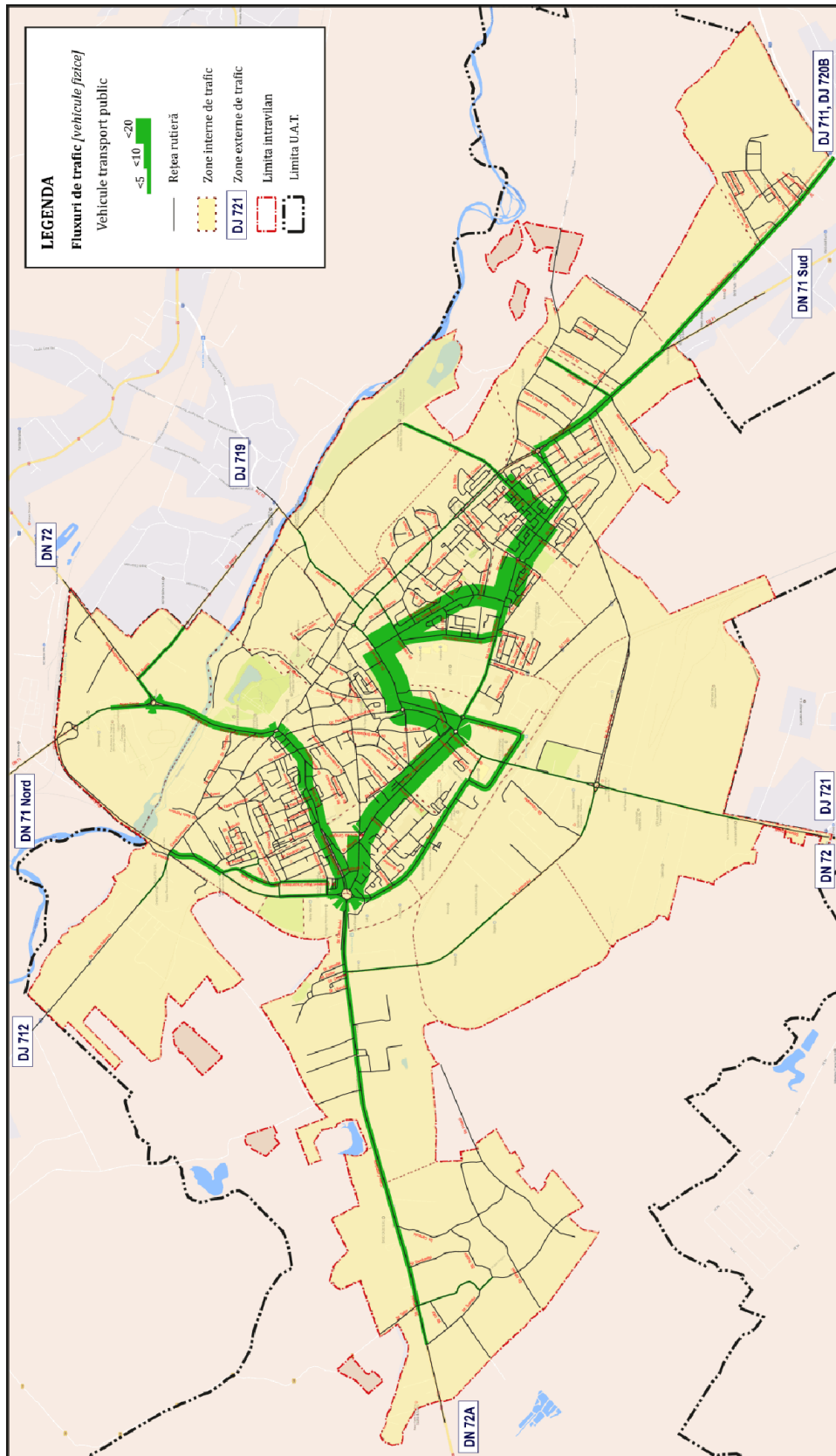


Figura 3.26. Fluxuri de trafic, transport public, ora de varf de trafic, 2016. (Figură rotită cu 90°).



3.5. Calibrarea și validarea datelor

Concordanța dintre datele de trafic obținute în urma modelării fizico-matematice și datele înregistrate în urma anchetelor de trafic este evidențiată de rezultatul funcției *GEH Statistic* (de la numele descoperitorului acesteia, *Geoffrey E. Havers*), funcție statistică utilizată pentru analiza traficului începând cu anul 1970. Expresia acestei funcții este:

$$GEH = \sqrt{\frac{2 \cdot (M - C)^2}{M + C}} \quad (3.5)$$

în care:

- *M* sunt valorile de trafic rezultate în urma modelării;
- *C* sunt valorile de trafic măsurate.

Interpretarea rezultatelor obținute în urma aplicării funcției GEH pentru valorile fluxurilor de trafic sunt următoarele:

- *GEH < 5* – indică o bună reprezentare a realității prin intermediul modelării. Conform Manualului de Proiectare a Drumurilor și Podurilor ("Design Manual for Roads and Bridges") din Marea Britanie, un model de trafic este valid dacă 85% din valoarea volumelor de trafic modelate au *GEH < 5*;
- *5 < GEH < 10* – recomandă investigații în cadrul proiectului;
- *GEH > 10* – indică probleme în modelul de evaluare a cererii de călătorie.

Prin compararea valorilor de trafic măsurate și modelate, pentru toate cele trei categorii de autovehicule considerate (autoturisme, vehicule ușoare de marfă și vehicule grele de marfă), în cadrul modelului de transport realizat pentru Municipiul Târgoviște s-au obținut valori ale funcției GEH mai mici decât 5, pentru toate cazurile, fapt care confirmă validitatea modelului (tabelul 3.2).

O altă modalitate de evaluare a concordanței dintre datele măsurate și cele modelate o reprezintă analiza afectării cererii de transport pe rețea. Rezultatele acestei analize sunt prezentate în figurile 3.27 - 3.29, pentru fiecare dintre modurile de transport considerate. Așa cum se poate observa din figuri, abaterea medie pătratică are valori cuprinse între 0,96 și 0,99 - ceea ce demonstrează o foarte bună concordanță între șirurile de date măsurate și cele modelate, rezultând faptul că modelul realizat este valid.



Tabelul 3.2. Rezultatele testului de concordanță GEH între valorile modelate și cele măsurate.

Nr. post	Sens	Valori măsurate			Valori modelate			GEH		
		Categorie vehicule*			Categorie vehicule*			Categorie vehicule*		
		A	VM1	VM2	A	VM1	VM2	A	VM1	VM2
I1	I1_1	7481	656	0	7122	757	0	4,20	3,80	N.A.
	I1_2	6653	573	0	6368	659	0	3,53	3,47	N.A.
I2	I2_1	11207	658	0	10776	718	0	4,11	2,29	N.A.
	I2_2	11373	592	0	11044	617	0	3,11	1,02	N.A.
I3	I3_1	7987	592	0	7602	672	0	4,36	3,18	N.A.
	I3_2	5789	584	0	6175	679	0	4,99	3,78	N.A.
I4	I4_1	6593	1243	340	6918	1280	270	3,95	1,04	4,01
	I4_2	6630	1112	406	6803	1122	387	2,11	0,30	0,95
I5	I5_1	9480	1149	0	9802	1174	0	3,28	0,73	N.A.
	I5_2	9795	974	0	9480	1042	0	3,21	2,14	N.A.
	I5_3	6163	721	0	5969	711	0	2,49	0,37	N.A.
	I5_4	7183	681	0	7442	770	0	3,03	3,30	N.A.
I6	I6_1	7892	724	245	7534	663	207	4,08	2,32	2,53
	I6_2	8371	750	209	8730	748	221	3,88	0,07	0,82
I7	I7_1	8584	697	0	8166	598	0	4,57	3,89	N.A.
	I7_2	8853	541	0	8470	530	0	4,12	0,48	N.A.
	I7_3	6557	619	0	6203	604	0	4,43	0,61	N.A.
	I7_4	3871	371	0	3902	288	0	0,50	4,57	N.A.
I8	I8_1	7803	573	0	7536	608	0	3,05	1,44	N.A.
	I8_2	7998	337	0	8322	308	0	3,59	1,61	N.A.
	I8_3	9092	898	0	8789	855	0	3,20	1,45	N.A.
S1	S1_1	9862	2241	1061	9473	2022	1074	3,96	4,74	0,40
	S1_2	10977	2231	1061	10813	2010	1048	1,57	4,80	0,40
S2	S2_1	6376	1248	987	6719	1413	1001	4,24	4,52	0,44
	S2_2	6476	1348	987	6866	1513	965	4,77	4,36	0,70
S3	S3_1	5648	622	207	5821	753	184	2,28	5,00	1,64
	S3_2	5148	682	207	5148	771	160	0,00	3,30	3,47
S4	S4_1	5920	780	437	6245	780	437	4,17	0,00	0,00
	S4_2	5500	780	437	5450	780	437	0,68	0,00	0,00
S5	S5_1	5520	389	63	5435	393	56	1,15	0,20	0,91
	S5_2	7486	389	63	7387	341	60	1,15	2,51	0,38
S8	S8_1	7265	204	0	7677	168	0	4,77	2,64	N.A.

*A- autoturisme, VM1 – Vehicule ușoare de marfă, VM2 – Vehicule grele de marfă

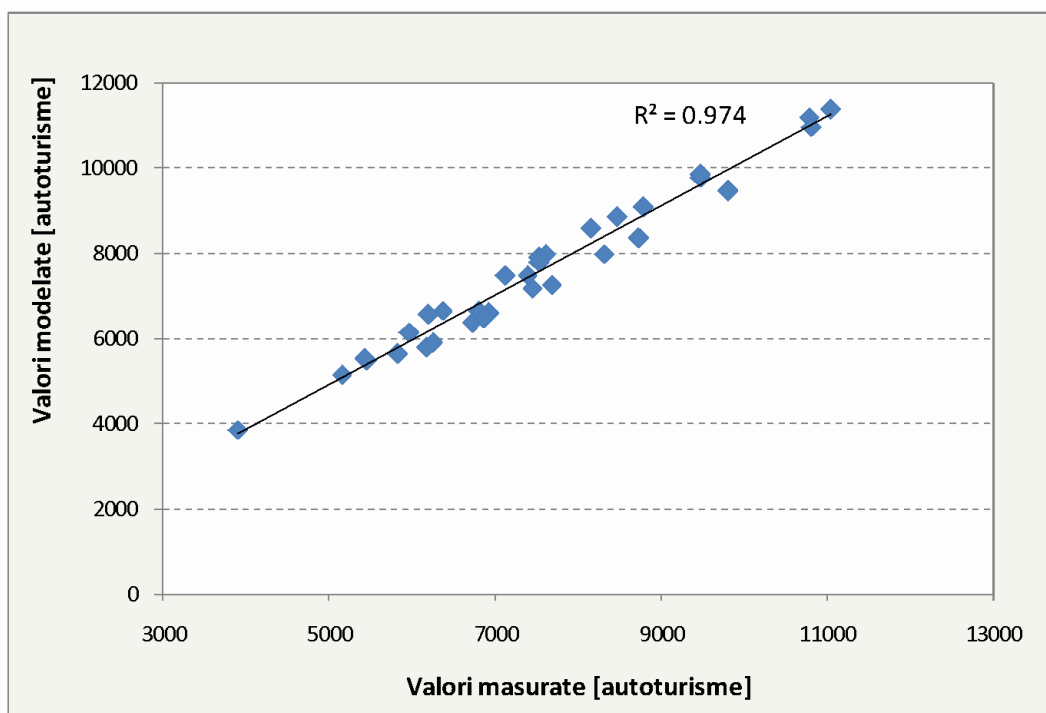


Figura 3.27. Rezultatele analizei afectării, autoturisme.

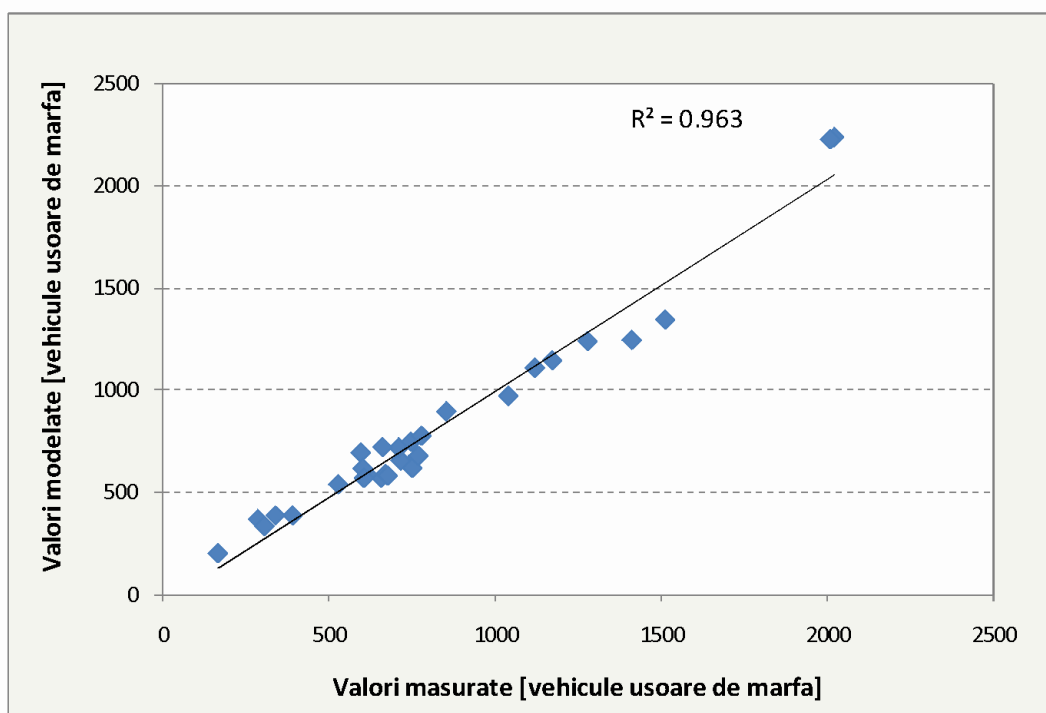


Figura 3.28. Rezultatele analizei afectării, autovehicule ușoare de marfă.

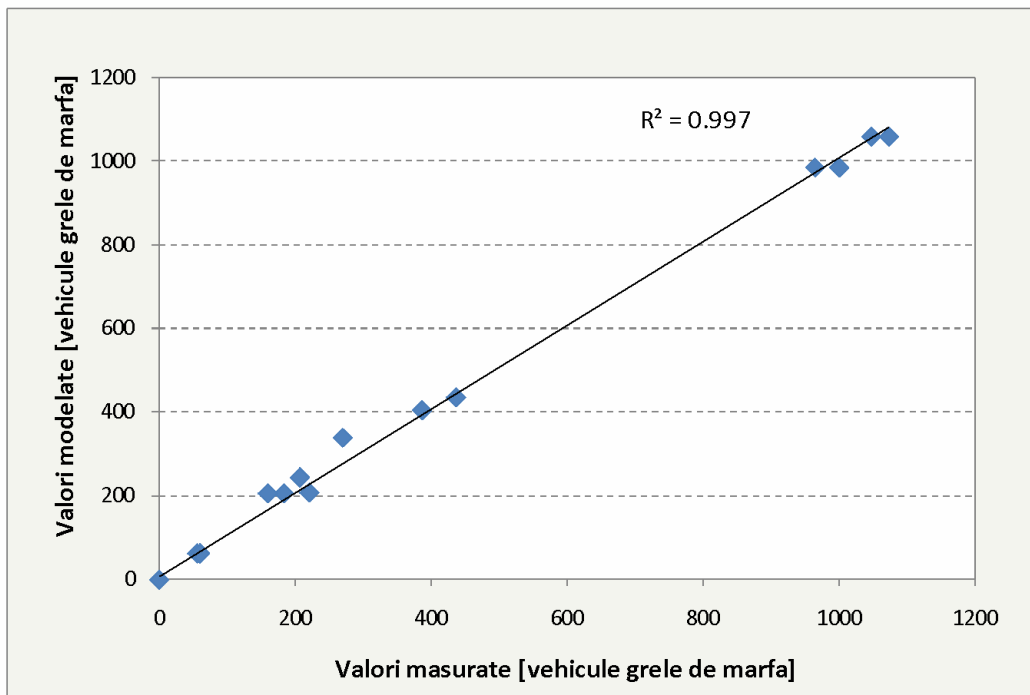


Figura 3.29. Rezultatele analizei afectării, autovehicule grele de marfă.

Datele de trafic modelate, care au fost utilizate în relațiile de calcul de mai sus, prin care s-a demonstrat validitatea modelului, au rezultat în urma unor proceduri de calibrare, în cadrul cărora valorile parametrilor modelului (variabile dependente) au fost ajustate în funcție de datele specifice arealului de analiză (comportament de deplasare, valori ale fluxurilor de trafic).

3.6. Prognoze

Fluxurile de trafic de perspectivă se obțin prin confruntarea dintre cererea de transport prognozată la orizontul de perspectivă pentru care se realizează analiza și oferta de transport materializată prin rețeaua de transport prognozată la același orizont de timp (figura 3.30).

Prognoza traficului reprezintă procesul de estimare a numărului de vehicule sau călători care vor utiliza o infrastructură de transport la un moment de timp dat. În cadrul prezentului plan de mobilitate este necesară estimarea fluxurilor de trafic la orizontul de prognoză 2030.

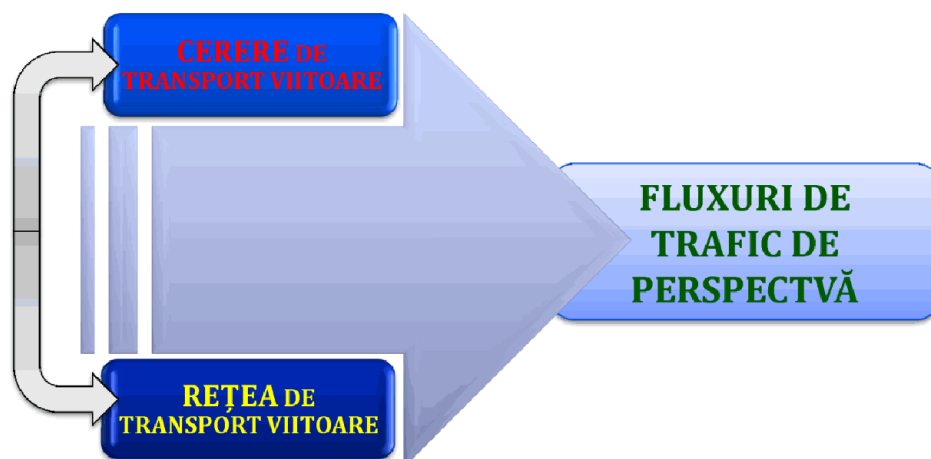


Figura 3.30. Obținerea fluxurilor de trafic de perspectivă.

Punctul de plecare în realizarea procesului de prognoză a traficului îl reprezintă cunoașterea nivelului actual al volumelor de trafic asociate rețelei de transport existente. Aceste valori ale volumelor de trafic pot fi determinate fie prin înregistrări manuale sau automate, fie aplicând modele matematice.

Având la dispoziție un model de transport valid pentru anul de bază pentru care s-a realizat analiza, precum și prognoza principalilor indicatori socio-economici și demografici specifici zonei studiate, a putut fi estimată cererea de transport la nivelul diferitelor orizonturi de prognoză. Nevoia de mobilitate viitoare a fost determinată de valorile prognozate ale indicatorilor socio-economici, demografici și de utilizare a teritoriului (figura 3.31).

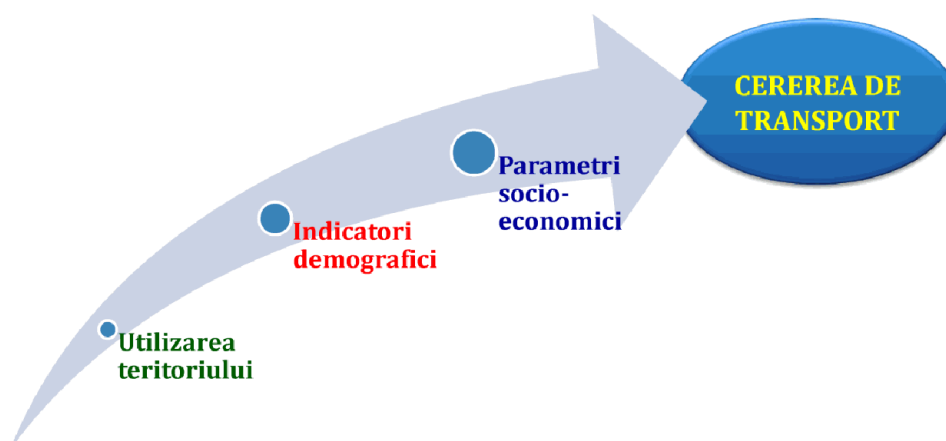

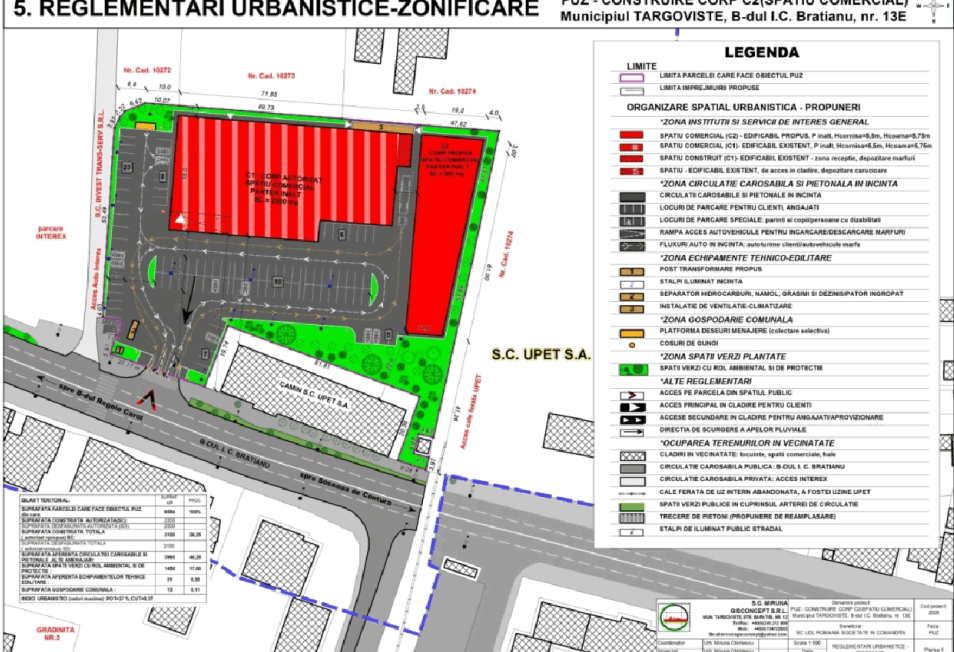


Figura 3.31. Prognoza cererii de transport – proces.

Estimarea modificărilor cu privire la funcțiunile de utilizare a teritoriului a fost realizată în raport cu documentațiile de urbanism (Planuri de Urbanism Zonal) aprobate la nivelul localității (tabelul 3.3).

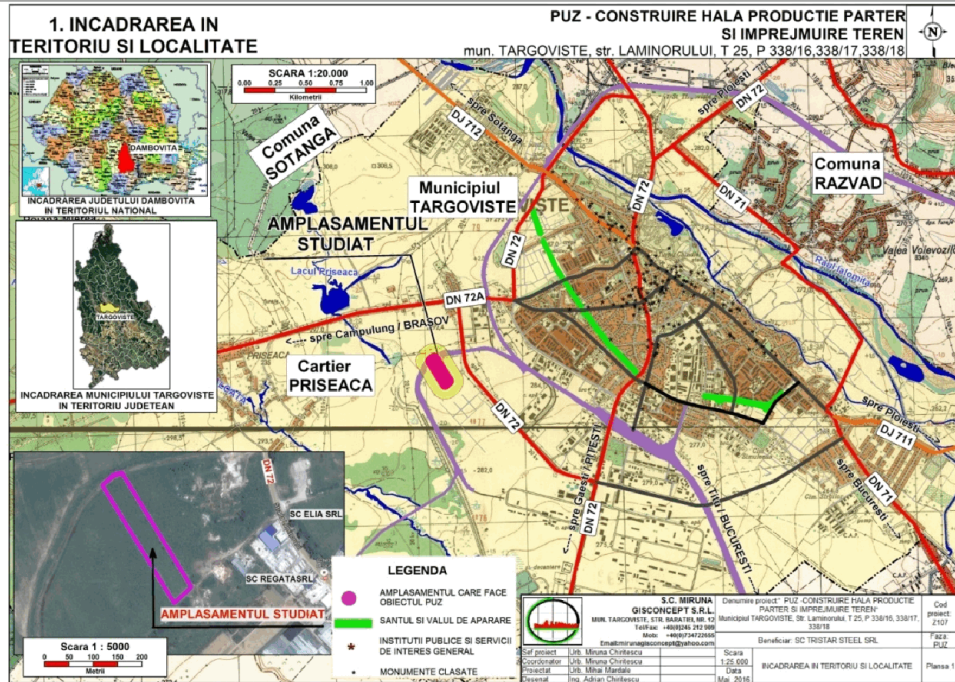


Tabelul 3.3. PUZ – uri valabile, Municipiul Târgoviște.

<p>Denumire PUZ/ Document aprobare</p>	<p>PUZ - "Schimbare destinație imobile și realizarea de obiective publice administrative, sportive, de prestări servicii, alimentație publică și comerț la fosta U.M. Gara (Școala de Cavalerie)" B-dul Regele Carol I, Nr.49, Municipiul Târgoviște</p>
<p>H.C.L. Nr.121/ 2014</p>	
<p>Denumire PUZ/ Document aprobare</p>	<p>PUZ - Construire Corp C2 (Spatiu Comercial), Municipiul Târgoviște, B-dul I.C. Brătianu, Nr. 13E</p>
<p>H.C.L. Nr.173/ 2014</p>	<p>5. REGLEMENTARI URBANISTICE-ZONIFICARE PUZ - CONSTRUIRE CORP C2(SPATIU COMERCIAL) Municipiul TARGOVISTE, B-dul I.C. Bratianu, nr. 13E</p> 
<p>Denumire PUZ/ Document aprobare</p>	<p>PUZ – CONSTRUIRE HALE COMERCIALE, Municipiul Târgoviște, B-dul I.C.Brătianu, nr. 13C, județul Dâmbovița</p>



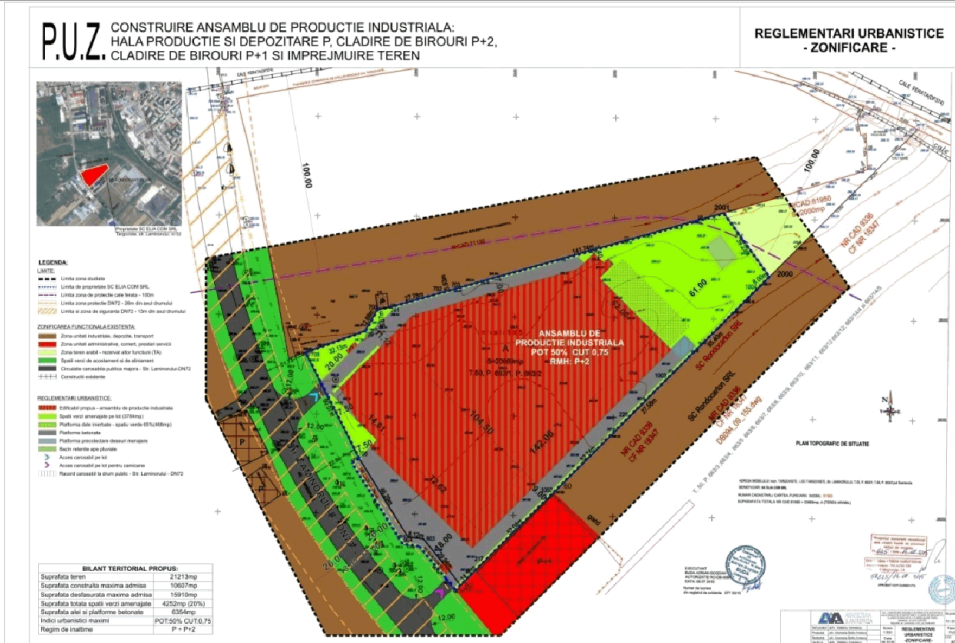
H.C.L. Nr.175/ 2016



Denumire PUZ/ Document aprobare

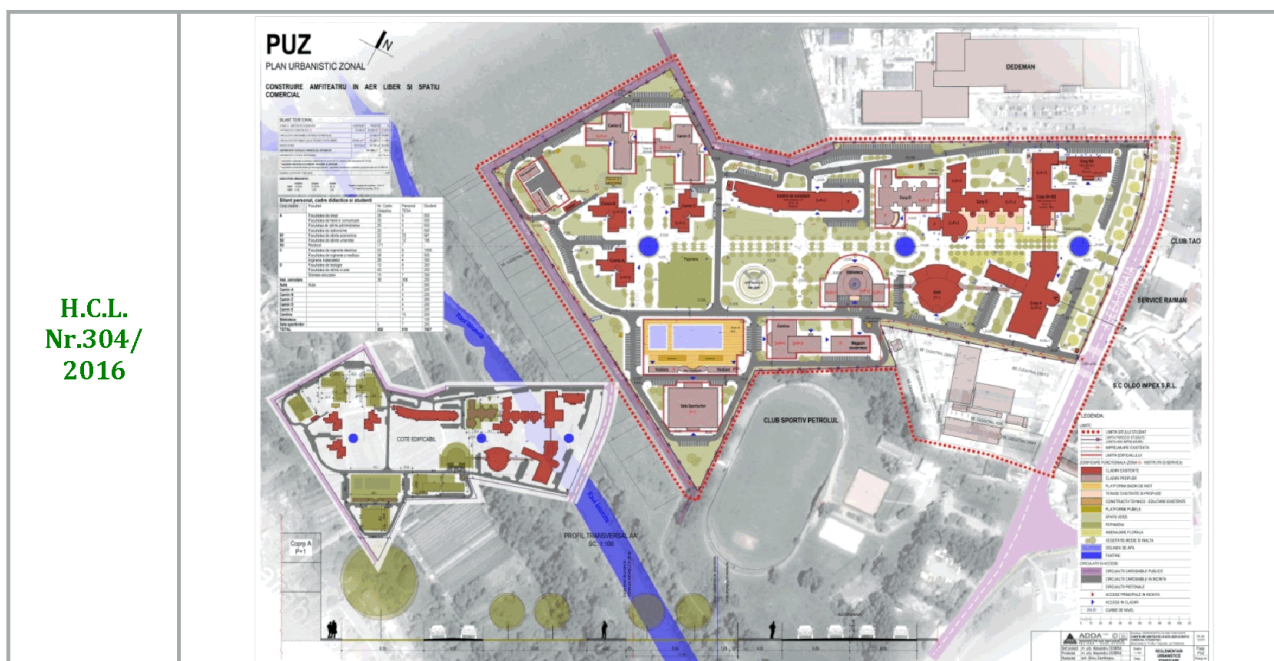
PUZ - "Construire ansamblu de productie industrială: hala productie și depozitare P, clădire birouri P+2, clădire birouri P+1 și împrejmuire teren", Municipiul Târgoviște, str. Laminorului, Nr. 52

H.C.L. Nr.302/ 2016



Denumire PUZ/ Document aprobare

PUZ - Construire amfiteatru în aer liber și spațiu comercial studențesc



H.C.L.
Nr.304/
2016

Proгноza principalilor parametri socio-economici și demografici cu influență semnificativă asupra nevoii de mobilitate a fost realizată pe baza datelor publicate de instituțiile specializate (Comisia Națională de Prognoză, Institutul Național de Statistică, Eurostat), datelor prognozate sau datelor istorice din care reies tendințe de evoluție.

Pentru determinarea nevoii de mobilitate viitoare, a fost estimată tendința de evoluție a principalilor indicatori socio-economici și demografici care determină caracteristicile de mobilitate ale persoanelor și bunurilor:

- *produsul intern brut,*
- *numărul de locuitori,*
- *indicele de motorizare,*
- *parcursul mediu anual al vehiculelor.*

→ ***Produsul Intern Brut (PIB) național și județean***

Periodic, Comisia Națională de Prognoză elaborează prognoze privind dezvoltarea economico-socială a României pe termen scurt, mediu și lung, în corelare cu prevederile Programului de guvernare, a strategiilor naționale, sectoriale și regionale, precum și pe baza tendințelor din economia națională și cea mondială.

În cadrul acestui studiu au fost utilizate cele mai recente tendințe de evoluție pe termen lung și mediu ale PIB-ului național și ale celui aferent județului Dâmbovița.

Proгноza pe termen lung atinge orizontul de timp 2020, dar progноza cea mai recentă, pe termen mediu (toamna 2016) prevede evoluția PIB-ului numai până în anul 2020. Având la bază progноza pe termen mediu până în anul 2020, s-a estimat tendința de evoluție a



indicatorului analizat până în anul 2030, rezultând valorile reprezentate grafic în figurile 3.32 și 3.33.

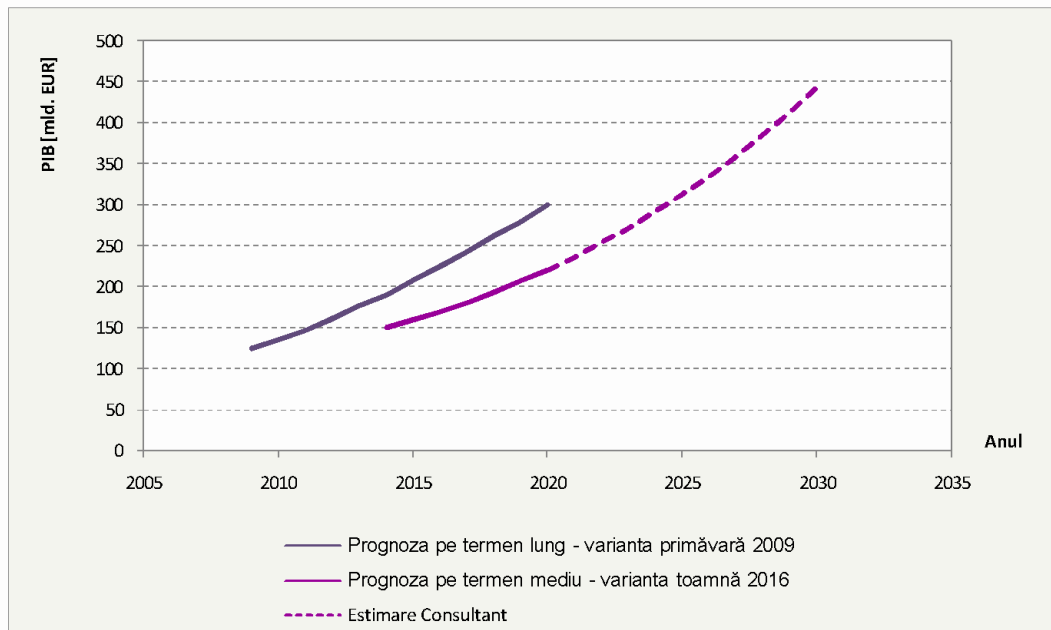


Figura 3.32. Proгноza PIB național (Sursa: Comisia Națională de Proгноză, 2016).

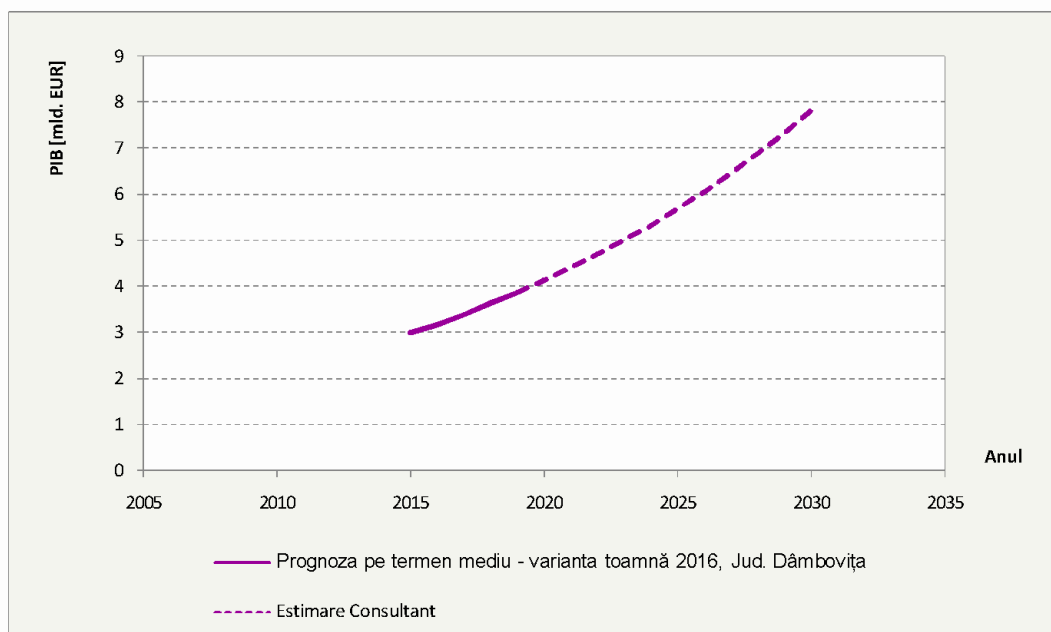


Figura 3.33. Proгноza PIB al județului Dâmbovița (Sursa: Comisia Națională de Proгноză, 2016).

Pe baza datelor prognozate s-au determinat valorile coeficienților globali de variație a indicatorului PIB în perioada 2016-2030, de 2,46 în cazul Produsului Inter Brut județean și de 2,63 în cazul Produsului Inter Brut național.



→ **Numărul de locuitori la nivelul arealului studiat**

Studiile de specialitate indică faptul că între caracteristicile deplasărilor (număr, distribuție în timp, mod de transport utilizat) și caracteristicile populației rezidente într-un areal de studiu (numărul de locuitori, vârsta, venit) există o stânsă corelație. În acest sens, pentru analiza nevoilor viitoare de mobilitate s-a avut în vedere și estimarea evoluției numărului de locuitori rezidenți la nivelul Municipiului Târgoviște.

Reprezentarea grafică a valorilor prognozate este realizată în figura 3.34.

În estimarea numărului de locuitori la nivelul anului 2030 s-a pornit de la datele istorice înregistrate în intervalul 2002 – 2016 și de la datele privind populația României până la orizontul anului 2060 prognozate de Institutul Național de Statistică (prognoză în care s-a ținut seama de populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și de fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă).

Astfel, având ca bază numărul de locuitori înregistrați în Municipiul Târgoviște în anul 2016 (93.626 locuitori, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line) s-a estimat valoarea acestui indicator demografic la nivelul anului 2030: 90.038 locuitori.

În concluzie, tendința de variație a numărului de locuitori din Municipiul Târgoviște este una descrescătoare.

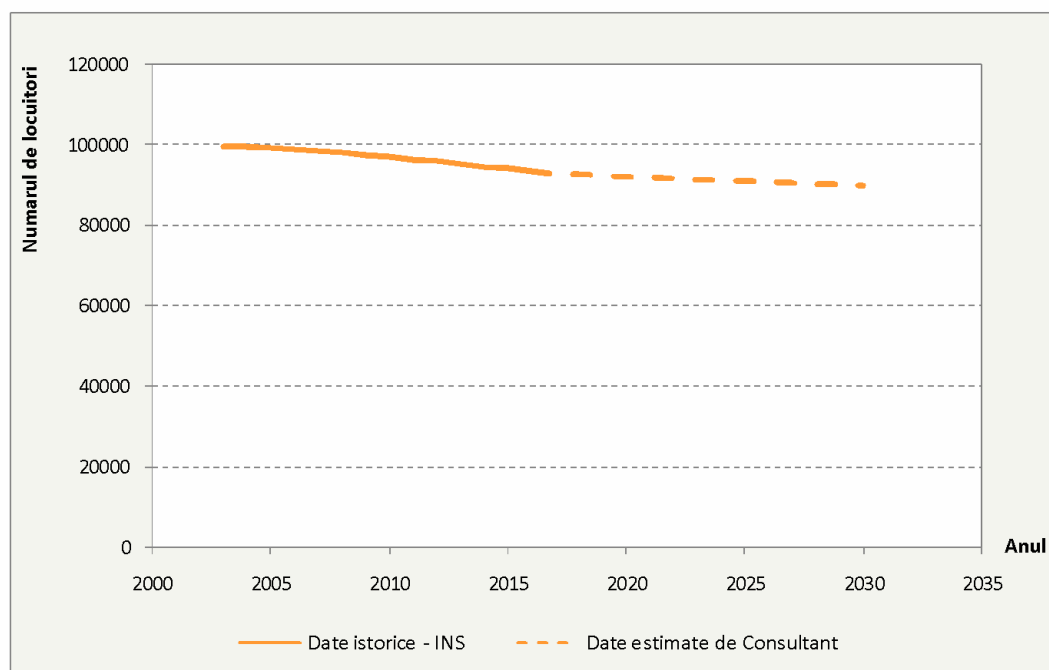


Figura 3.34. Prognoza numărului de locuitori – Municipiul Târgoviște.



→ **Indicele de motorizare la nivelul arealului studiat**

Indicele de motorizare constituie unul dintre factorii care influențează direct numărul de deplasări generate la nivelul unei zone de studiu. Valorile acestui indicator sunt strâns corelate cu cele ale PIB.

La nivelul Municipiului Târgoviște, au fost evidențiate variațiile anuale ale indicelui de motorizare în perioada 2011 - 2016 (figura 2.21). Având în vedere tendința de variație determinată pe baza valorilor istorice menționate, prognoza PIB național și județean tratată mai sus (figurile 3.32 și 3.33) și politica internațională de reducere a gradului de utilizare a transportului individual, s-au estimat valorile anuale ale indicelui de motorizare până la orizontul de prognoză 2030.

Plecând de la valoarea indicelui de motorizare de 317 autoturisme / 1000 locuitori în anul 2016, în anul 2030 este estimată o valoare medie de 448 autoturisme / 1000 locuitori (figura 3.35).

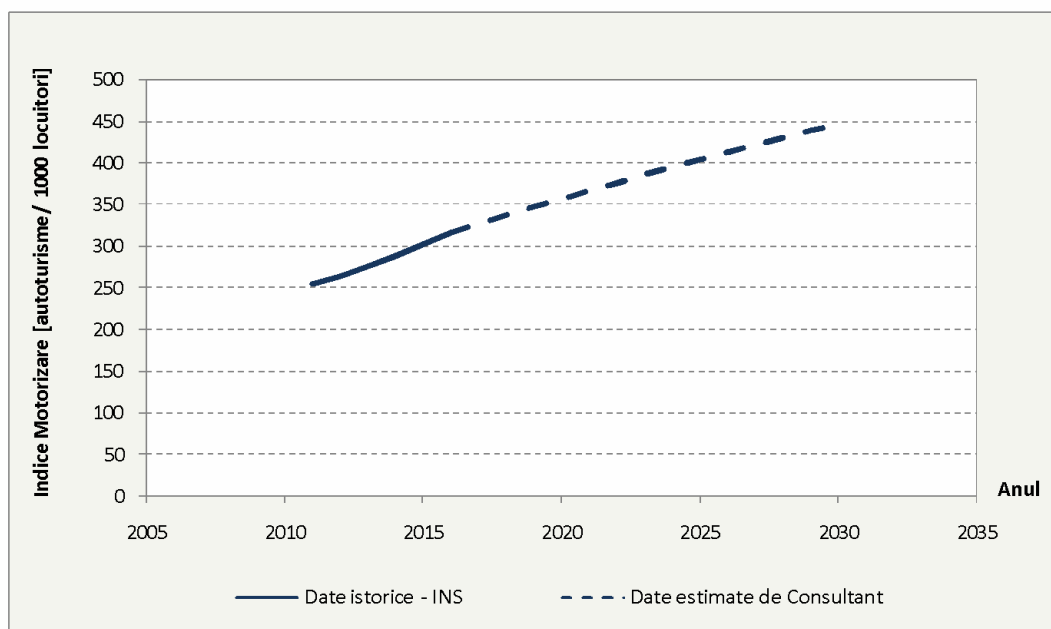


Figura 3.35. Prognoza indicelui de motorizare – Municipiul Târgoviște.

→ **Parcursul mediu anual al vehiculelor la nivel național**

Parcursul mediu anual al vehiculelor rutiere reprezintă exprimarea cererii de transport aferentă modului rutier, mod de transport cu pondere semnificativă în transportul de călători și mărfuri din România. Plecând de la valorile măsurate în anul 2010, CNAIR – CESTRIN a realizat estimări ale acestui indicator până la orizontul de prognoză 2035. Pentru acest studiu, consultantul a extras datele estimate la nivelul anilor 2015 - 2030 pe baza cărora a determinat coeficienții de variație ai parcursului mediu anual exprimat ca

distanță parcursă de toate vehiculele, respectiv ca produs dintre numărul total de vehicule și distanța parcursă de acestea (pe categorii), având ca an de bază 2010 (figurile 3.36 și 3.37). CNAIR contorizează vehiculele care utilizează drumurile publice la interval de 5 ani. În anul 2015 s-a desfășurat o astfel de acțiune, însă coeficienții de prognoză a traficului cu baza în anul 2015 nu au fost încă publicați. În consecință, în cadrul acestui studiu, pentru estimarea nevoii de mobilitate viitoare s-au considerat coeficienții de variație a traficului cu baza în anul 2010.

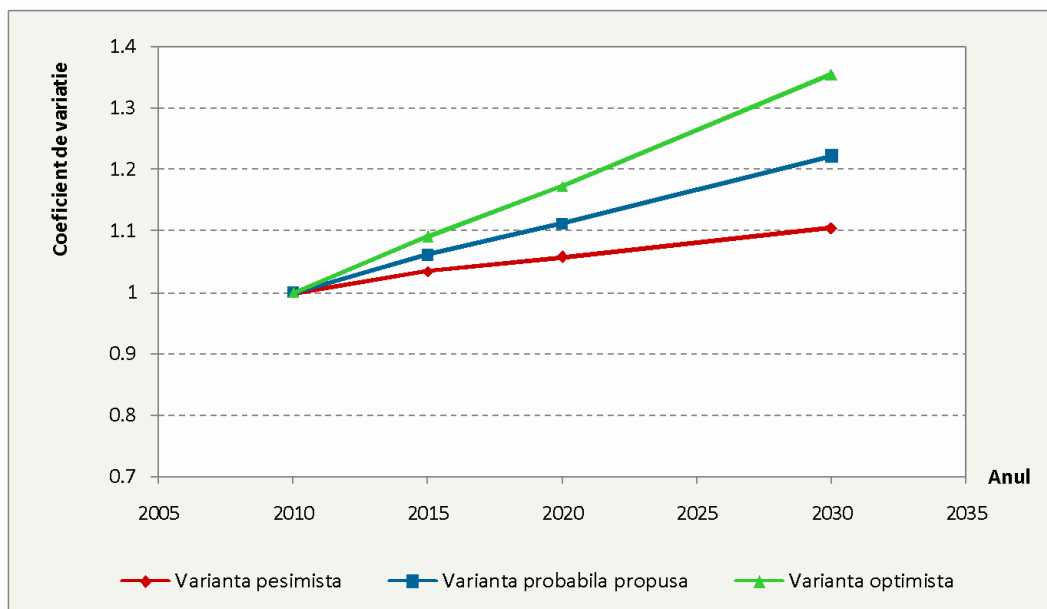


Figura 3.36. Coeficienții de variație ai parcursului mediu anual [km]
(Sursa: CNADNR – CESTRIN, 2010).

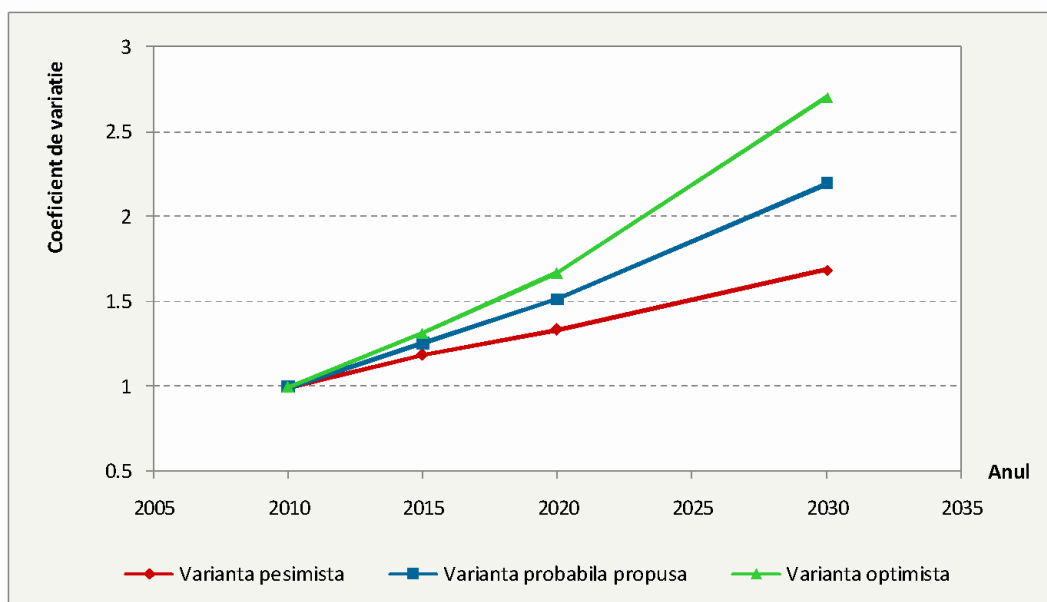


Figura 3.37. Coeficienții de variație ai parcursului mediu anual [vehicule*km].
(Sursa: CNADNR – CESTRIN, 2010).



Luând în considerare prognoza indicatorilor socio-economici și demografici descriși anterior, a fost realizată prognoza cererii de transport pentru persoane și mărfuri la nivelul anilor 2023 și 2030.

Scenariile de mobilitate de referință specifice perioadelor de analiză 2023 și 2030, denumite în continuare scenarii "A face minim", evidențiază rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă care ia în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate (adaptând caracteristicile tehnice în modelul de transport, unde este cazul), proiecte aflate în derulare sau stabilite pentru implementare de autoritatea locală sau centrală, după cum urmează:

→ **Orizontul 2023:**

- REPARAȚII CAPITALE ȘI CURENTE STRĂZI DIN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE – PACHET 1 – execuție lucrări străzile: Constantin Brâncoveanu (arteră paralelă); Justiției; Iazului; Morilor; Horia; Cloșca; Crișan; Berzei; Gheorghe Petrașcu; Gimnaziului - L=3213 ml

Proiectul propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pe străzile din Municipiul Târgoviște Pachet I, în lungime de 3.213 m în vederea desfășurării în bune condiții a traficului rutier și diminuării poluării. În decursul exploatării lor drumurile sunt în permanență supuse influenței unor factori care pot produce lent sau într-un termen scurt uzura și degradarea îmbrăcăminții drumului, a sistemului rutier, principalii factori care acționează negativ fiind traficul rutier și factorii climaterici. Principalele lucrări stabilite ca fiind necesar de executat în baza situației existente și a revitalizării duratei de viață sunt: lucrări de ramforsare pentru străzile de categoria III (colectoare); lucrări de refacere a sistemului rutier existent pentru străzile de categoria IV (deservire locală); lucrări de modernizare trotuare existente și proiectare de trotuare noi; lucrări de siguranța circulației, asigurarea scurgerii apelor, racordul străzilor laterale.

Stadiu de maturitate: au fost elaborate documentațiile tehnico-economice D.A.L.I. și P.T.. Se află în curs de derulare procedura achiziție publică în vederea atribuirii contractului de execuție lucrări.

Costuri de implementare: 974.627 Eur

Sursa de finanțare: Buget local, Buget M.D.R.A.P.F.E., O.U.G. 28/.2013

Implementare: Municipiul Târgoviște

- REPARAȚII CURENTE STRĂZI DIN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE – PACHET 2 – execuție lucrări străzile: Colonel Băltărețu; Mr. Ion Alexandrescu; Șoseaua Găești (tronson str. Unirii – sensul giratoriu Pompieri) L = 1 497 ml



Proiectul propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pe străzile din Municipiul Târgoviște Pachet 2, în lungime de 1.497 m în vederea desfășurării în bune condiții a traficului rutier și diminuării poluării. Analizând starea tehnică a acestor străzi, intervențiile propuse prin proiect, având în vedere că se vor executa lucrări de ramforsare pe străzile existente, vor conduce la menținerea unei capacități portante pentru o perspectivă de 10 ani, reducerea cheltuielilor de întreținere, îmbunătățirea urbanistică și ecologică a zonei. Principalele lucrări stabilite ca fiind necesar de executat în baza situației existente și a revitalizării duratei de viață sunt: lucrări de ramforsare pentru străzile de categoria III (colectoare) și II (legătură); lucrări de refacere a sistemului rutier existent pentru clasa de trafic mediu spre greu; lucrări de modernizare trotuare existente și proiectare de trotuare noi; lucrări de siguranța circulației, asigurarea scurgerii apelor, etc.

Stadiu de maturitate: au fost elaborate documentațiile tehnoco-economice D.A.L.I. și P.T.. Se află în curs de derulare procedura achiziție publică în vederea atribuirii contractului de execuție lucrări.

Costuri de implementare: 698.162 Eur

Sursa de finanțare: Buget local, Buget M.D.R.A.P.F.E., O.U.G. 28/.2013

Implementare: Municipiul Târgoviște

▪ REPARAȚII CAPITALE STRĂZI DIN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE – PACHET 3 – străzile: Sârbilor; Grădinari; Legumelor; Barbu Lăutaru - L= 2 709 m

Proiectul propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pe străzile din Municipiul Târgoviște Pachet 3, în lungime de 2.709 m în vederea desfășurării în bune condiții a traficului rutier și diminuării poluării. Proiectul concurează la atingerea obiectivelor de dezvoltare a transportului prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere, prin realizarea unor căi de comunicație moderne. Pentru aducerea suprafeței de rulare la un nivel de calitate care să asigure o circulație fluentă în condiții de confort și siguranță pentru participanții la trafic se propune realizarea unor lucrări de reabilitare și modernizare pentru străzile existente, la care vor fi prevăzute lucrări de frezare a îmbrăcăminții bituminoase îmbătrânite, așternerea unui geocompozit cu rol de împiedicare a transmiterii fisurilor și a unul sau două straturi de mixtură asfaltică pentru străzile care au o zestre din punct de vedere al fundației și sisteme rutiere noi pentru străzile care nu au un sistem rutier existent.

Stadiu de maturitate: au fost elaborate documentațiile tehnoco-economice D.A.L.I. și P.T.. Contractul de execuție lucrări se află în curs de derulare.

Costuri de implementare: 1.352.184 Eur



Sursa de finanțare: Buget local

Implementare: Municipiul Târgoviște

- REPARAȚII CAPITALE STRĂZI DIN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE – PACHET 4 – execuție lucrări străzile: Nicolae Filipescu; Intrarea Teiș – L = 1 764 m

Proiectul propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pe străzile din Municipiul Târgoviște Pachet 4, în lungime de 1.764 m în vederea desfășurării în bune condiții a traficului rutier și diminuării poluării. Proiectul concurează la atingerea obiectivelor de dezvoltare a transportului prin modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere, prin realizarea unor căi de comunicație moderne. Pentru aducerea suprafeței de rulare la un nivel de calitate care să asigure o circulație fluentă în condiții de confort și siguranță pentru participanții la trafic se propune realizarea unor lucrări de reabilitare și modernizare pentru străzile existente, la care vor fi prevăzute lucrări de frezare a îmbrăcăminții bituminoase îmbătrânite, așternerea unui geocompozit cu rol de împiedicare a transmiterii fisurilor și a unul sau două straturi de mixtură asfaltică pentru străzile care au o zestre din punct de vedere al fundației și sisteme rutiere noi pentru străzile care nu au un sistem rutier existent.

Stadiu de maturitate: se află în curs de elaborate documentațiile tehnico-economice D.A.L.I. și P.T..

Costuri de implementare: 1.008.871 Eur

Sursa de finanțare: Buget local, Buget M.D.R.A.P.F.E., O.U.G. 28/2013

Implementare: Municipiul Târgoviște

- REABILITARE ȘI MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE – PRISEACA - Etapa I - execuție lucrări străzile: Soarelui, Prisecii, Câmpului și Dâmboviței (asociere Consiliul Județean Dâmbovița) - L = 2835,24 m

Proiectul propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pe drumurile de interes local din Municipiul Târgoviște, Cartierul Priseaca, Etapa I, în lungime de 2.835,24 m în vederea desfășurării în bune condiții a traficului rutier și diminuării poluării. În decursul exploatării lor drumurile sunt în permanență supuse influenței unor factori care pot produce lent sau într-un termen scurt uzura și degradarea îmbrăcăminții drumului, a sistemului rutier, principalii factori care acționează negativ fiind traficul rutier și factorii climaterici. Principalele lucrări stabilite ca fiind necesar de executat în baza situației existente și a revitalizării duratei de viață sunt: rectificări ale traseului în plan și profil longitudinal; înlocuirea integrală a sistemului rutier existent cu sistem rutier nou; lucrări de siguranța circulației, asigurarea scurgerii apelor, ridicarea



gurilor de canal, răsuflătorilor de gaze și a căminelor de vizitare la noile cote proiectate, etc.

Stadiu de maturitate: au fost elaborate documentațiile tehnoco-economice S.F și P.T. Se află în curs de derulare procedura achiziție publică în vederea atribuirii contractului de execuție lucrări.

Costuri de implementare: 504.143 Eur

Sursa de finanțare: Buget local, Buget Consiliul Județean Dâmbovița

Implementare: Municipiul Târgoviște

▪ Modernizarea și reabilitarea drumului de centură al Municipiului Târgoviște

Proiectul propune realizarea de lucrări de modernizare și reabilitare pe arterele cu rol de centură.

Traseul centurii: Drumul de centură este alcatuit dintr-o succesiune de străzi, respectiv: str. Petru Cercel, str. Laminorului, Calea Câmpulung, B-dul. Eroilor, Aleea Sinaia, str. Magrini, Calea Ialomiței, Calea București. La acestea se adăuga drumul nou de 1,65 km care dublează str. Magrini pe malul Râului Ialomița.

Podurile reabilite:

- Pod peste Râul Ialomița la Valea Voievozilor
- Pasaj superior peste calea ferată Târgoviște – Ploiești pe DN71
- Pasaj superior peste calea ferată Petru Cercel
- Pod pe DN71 peste Râul Ialomița la Teiș
- Pod nou: Pod pe DN71 peste Râul Ialomița la Teiș – se dublează podul (pod nou)
- Pod de 37.90 m lungime acolo unde Drumul de legătură întâlnește la km 1+600 Canalul Istoric din zona adiacentă Grădinii Zoologice din Municipiul Târgoviște

Lungimea drumului de centură – 13,808 km+1,65 km drum nou

Stadiu de maturitate: au fost elaborate documentațiile tehnoco-economice P.T. și D.E. Se află în curs de derulare procedura achiziție publică în vederea atribuirii contractului de execuție lucrări.

Costuri de implementare: 20.822.453 Eur

Sursa de finanțare: Buget local, POR

Implementare: Municipiul Târgoviște

▪ Dezvoltarea infrastructurii de alimentare a autovehiculelor cu energie electrică prin achiziția a 4 stații de reîncărcare pentru vehicule electrice și electrice hibrid plug-in în Municipiul Târgoviște



Proiectul își propune să constituie baza unei viitoare rețele de puncte de alimentare pentru autovehicule electrice în Municipiul Târgoviște, prin instalarea, pentru început, a patru puncte de încărcare cu putere înaltă, mai mare de 50 kw curent continuu, în următoarele locații: Parcare strada Justiției - Stadionul Municipal, Parcare strada Constantin Brâncoveanu - Piața 2 Brazi, Parcare Calea Ialomiței - Zona Baza de Agreement, Parcare strada Stelea. Proiectul prevede locuri de parcare corespondente numărului de puncte de încărcare care vor fi marcate distinct și semnalizate cu panouri de informare.

Stadiu de maturitate: cerere de finanțare depusă.

Costuri de implementare: 227.167 Eur

Sursa de finanțare: Administrarea Fondului pentru Mediu

Implementare: Municipiul Târgoviște

- Dezvoltarea infrastructurii de transport județean prin modernizarea DJ 720, DJ 720B, DJ 711 și DJ 101B pe traseul limită județ Prahova –Moreni - Gura Ocniței – Răzvad – Ulmi – Târgoviște - Comișani-Bucșani – Băleni – Dobra – Finta – Bilciurești – Cojasca – Cornești –Butimanu – Niculești - Limită județ Ilfov

Drumurile județene ce fac obiectul prezentului proiect sunt drumuri de clasa tehnică IV, cu lățime variabilă, cuprinsă între 5.40 și 6.50. Acestea au o bandă de circulație pe sens, acostamentele se află într-o stare de degradare avansată, iar scurgerea apelor nu este asigurată pe toată lungimea acestora din cauza șanțurilor și podețelor colmatate sau din lipsa acestora. Continuitatea șanțurilor în intravilanul localităților este asigurată atât prin podețele tubulare existente pentru accesul la proprietăți, cât și prin podețele tubulare amplasate la intersecțiile cu drumurile laterale.

Din punct de vedere administrativ, drumurile județene ce se intenționează a fi modernizate se situează în județul Dâmbovița și reprezintă rețelele principale de trafic ale județului, făcând legătura cu drumurile naționale DN71, DN1A și DN72, prin aceasta legătură realizându-se conexiunea indirectă la rețeaua TEN-T, precum și conexiunea cu județul Prahova și Ilfov.

Elementele geometrice în profil transversal și longitudinal se vor asigura în funcție de viteza de proiectare.

Stadiu de maturitate: cerere de finanțare depusă

Costuri de implementare: 47.427.444 Eur

Sursa de finanțare: Buget Consiliul Județean Dâmbovița, Programul Operațional Regional 2014-2020, P.I. 6.1

Implementare: Consiliul Județean Dâmbovița, U.A.T. Târgoviște

- Drum Transregio/ EUROTRANS A1 – Titu – Bâldana – Târgoviște – Sinaia



Proiectul constă în realizarea Drumului Transregio TR11, sectoarele A1 – Titu – Bâldana – Târgoviște și Târgoviște – Sinaia, care face parte din rețeaua TEN-T extinsă (Comprehensive). Potrivit planificării din cadrul Master Planului General de Transport, realizarea studiului de fezabilitate a fost programată pentru anul 2016, iar implementarea urmează să se realizeze în perioada 2018-2019. Pe tronsonul A1 – Titu – Bâldana – Târgoviște (72 km) se propune modernizarea infrastructurii existente lărgire la 4 benzi, iar pe sectorul Târgoviște – Sinaia (59 km) sunt prevăzute numai lucrări de modernizare a infrastructurii existente.

Costuri de implementare: 124.480.000 Eur

Sursa de finanțare: Fondul European de Dezvoltare Regională 2014-2020

Implementare: Ministerul Transporturilor

→ **Orizontul 2030:**

- Lucrări de întreținere și reparații străzi în Municipiul Târgoviște

Proiectul constă în realizarea de lucrări anuale de întreținere și reparații pentru infrastructura rutieră (plombări covoare asfaltice, turnare covoare asfaltice, întreținere străzi nemodernizate), efectuate în perioada 2024-2030.

Implementare: Municipiul Târgoviște

Luând în calcul proiectele menționate mai sus, au fost obținute configurații ale fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, la nivelul anilor 2023 și 2030, scenariul "A face minim" (AFM). Fluxurile de trafic estimate pentru o zi medie anuală (MZA) și pentru intervalul de vârf de trafic, exprimate în vehicule etalon sunt prezentate în figurile 3.38 – 3.41.

Implementarea proiectelor care compun scenariile "A face minim" (în special intervenții de îmbunătățire a calității suprafeței de rulare, care conduc la sporirea vitezei de deplare) va conduce la creșterea conectivității și accesibilității teritoriului de analiză în raport cu rețeaua națională de transport, dar în același timp va încuraja creșterea prestației realizate cu mijloace de transport poluante, ceea ce semnifică îndepărtarea față de principiile mobilității durabile, (tabelul 3.4). Potrivit estimărilor realizate, la nivelul întregii rețele analizate, pornind de la anul de bază 2016 se va produce creșterea utilizării transportului privat cu 19% până în anul 2023, respectiv cu 31% până în anul 2030.

Tabelul 3.4. Evoluția activității de transport, 2016-2023-2030.



Indicator	Scenariul de bază, 2016	Scenariul "A face minim"	
		2023	2030
Utilizarea transportului privat [vehicule-km]	472,841	564,538	618,222
Utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) [%]	51,5	48,6	45,0

Indicatorul „Utilizarea transportului privat” ține seama atât de cererea de transport (număr de călătorii), cât și de interacțiunea acesteia cu rețeaua de transport (lungimea călătoriilor, influențată de condițiile de desfășurare a circulației). Acesta reprezintă produsul dintre valoarea fluxului de trafic înregistrat pe un segment al rețelei și lungimea segmentului respectiv.

În concluzie, realizarea numai a intervențiilor angajate (scenariul "A face minim") nu este suficientă pentru a contrabalansa creșterea prognozată a nevoilor de mobilitate.

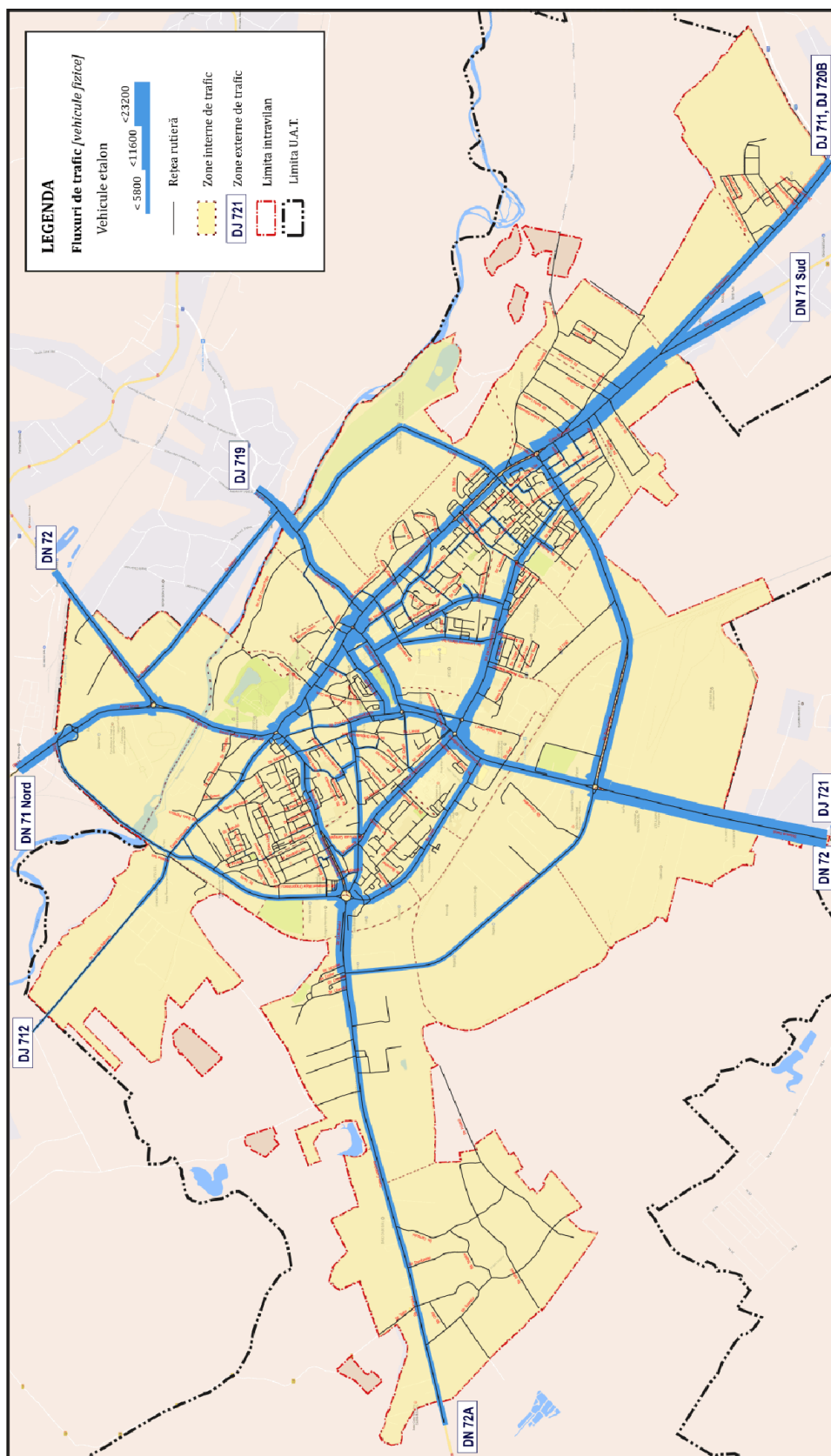


Figura 3.38. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM_MZA 2023. (Figură rotită cu 90°).

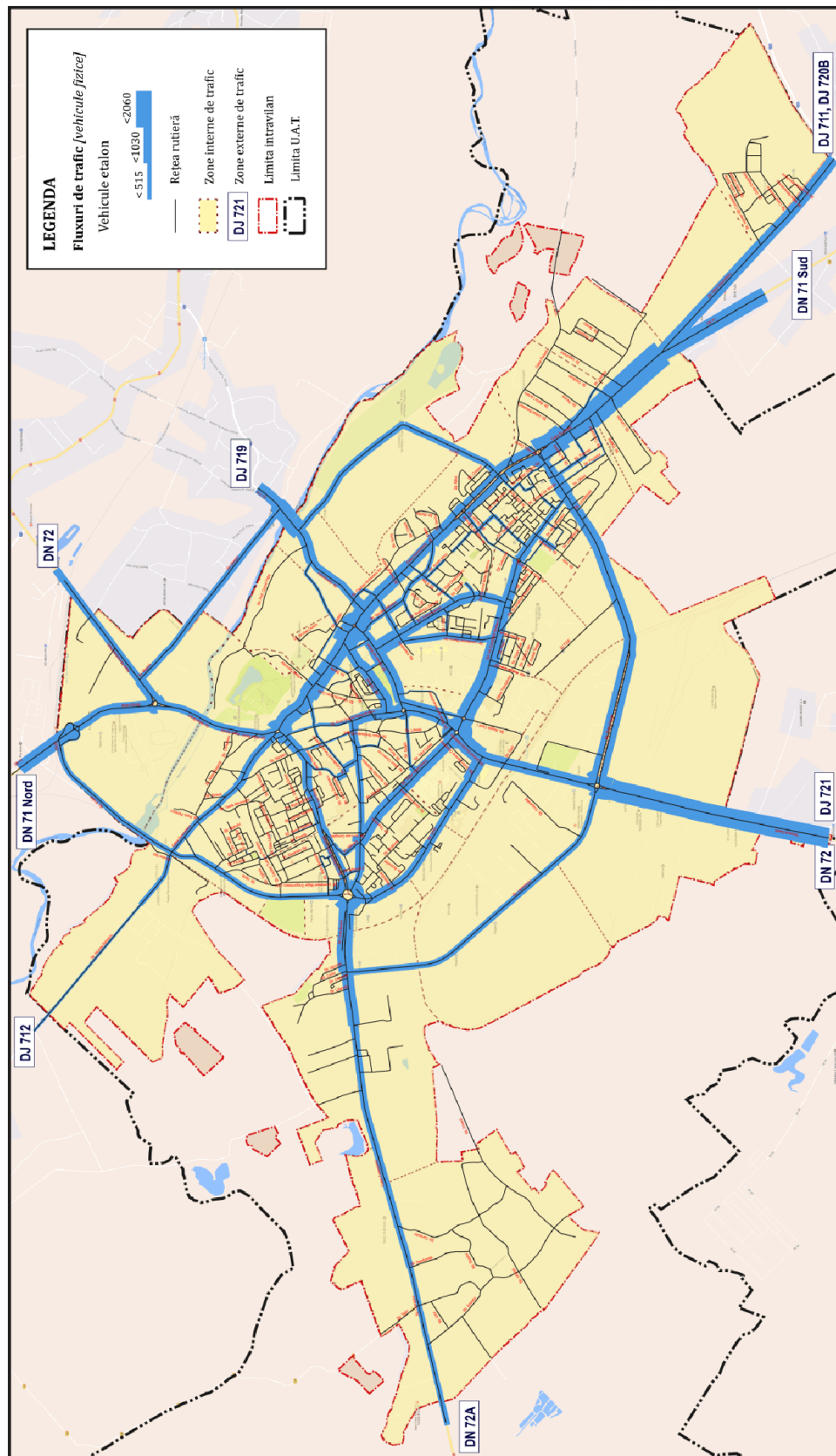


Figura 3.39. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM_ora de vârf de trafic, 2023.
(Figură rotită cu 90°).

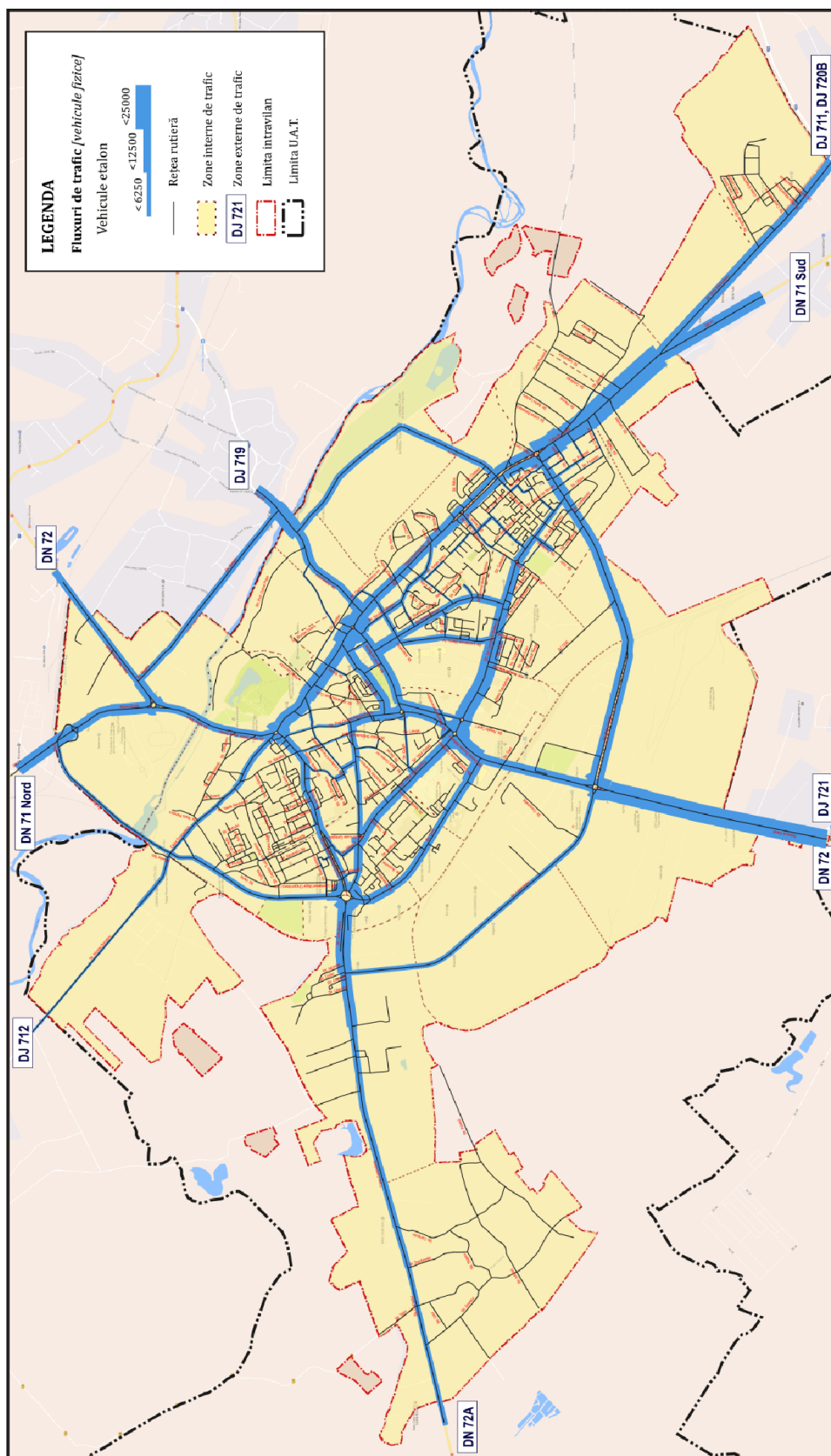


Figura 3.40. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM_MZA 2030. (Figură rotită cu 90°).

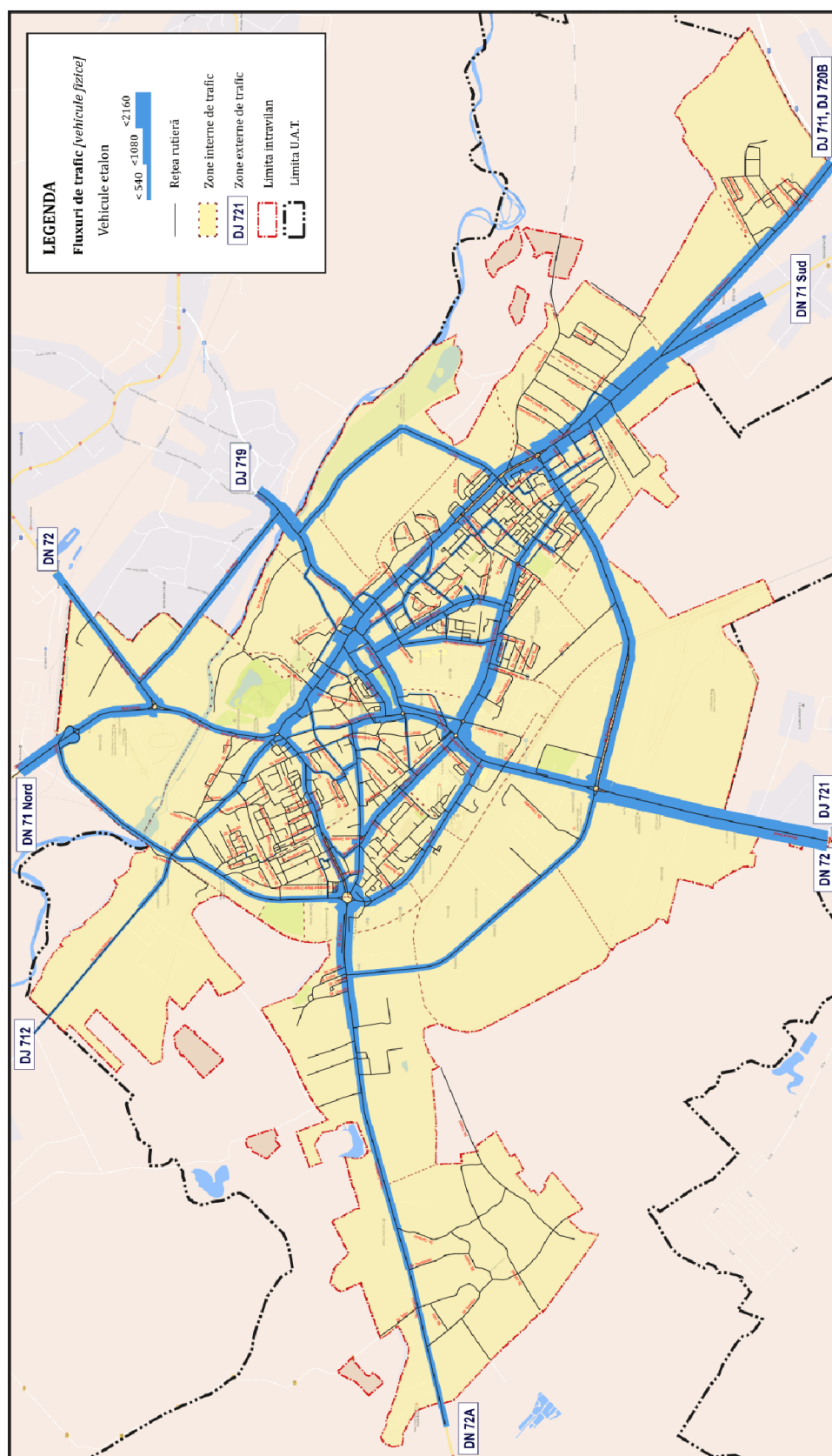


Figura 3.41. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM_ora de vârf de trafic, 2030.
(Figură rotită cu 90°).



3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz

Dezvoltarea scenariilor de perspectivă va include schimbări ale rețelei de transport. Odată calibrat și validat pentru anul de bază, modelul de transport reprezintă un instrument util în evaluarea impactului diferitelor modificări, atât la nivelul ofertei de transport, cât și la nivelul cererii de transport.

Specificațiile referitoare la acest capitol în *Anexa 6 - Conținut cadru Plan de mobilitate urbană durabilă a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, POR 2014-2020*, recomandă analiza simulărilor realizate în scenariilor "A nu face nimic" (ANFN) 2023 și 2030, care sunt caracterizate de cererea de transport prognozată după metodologia din Subcapitolul 3.6 și oferta de transport aferentă anului de bază 2016, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.

Rezultatele simulării, reprezentând fluxurile de trafic, exprimate în vehicule etalon, la nivel de medie zilnică anuală și la nivelul orei de vârf de trafic, sunt reprezentate în figurile 3.42 – 3.45. Menținerea ofertei de transport în starea actuală până în anul 2030, efectuând numai lucrări de întreținere și reparații, va conduce la înregistrarea unui impact negativ major al transporturilor asupra mediului urban, comparativ cu celelalte situații analizate. Se va produce o creștere susținută a utilizării autovehiculului personal pentru efectuarea deplasărilor zilnice, însoțită de reducerea vitezei medii de deplasare. Numărul mare al vehiculelor aflate în circulație, pe de o parte și viteza redusă de deplasare, pe de altă parte, vor conduce la creșterea accentuată a emisiilor de noxe și de CO₂ pentru care sectorul transporturilor este responsabil.

În urma simulărilor a rezultat că în acest scenariu de analiză, utilizarea autoturismelor va cunoaște o creștere față de valoarea înregistrată în anul 2016 de 19,4% până în anul 2023 și de 31% până în anul 2030, în timp ce transportul public și cel pietonal vor pierde din utilizatori.

Sporirea prezenței în trafic a autoturismelor va îngreuna desfășurarea traficului inclusiv pentru vehiculele de marfă, cu efecte negative asupra eficienței economice (creșterea duratei de parcurs a mărfurilor între punctul de origine și cel de destinație) și asupra calității aerului (deplasarea cu viteză redusă și opririle/ demarările succesive în cazul vehiculelor de marfă implică emisii ridicate de noxe și de CO₂).

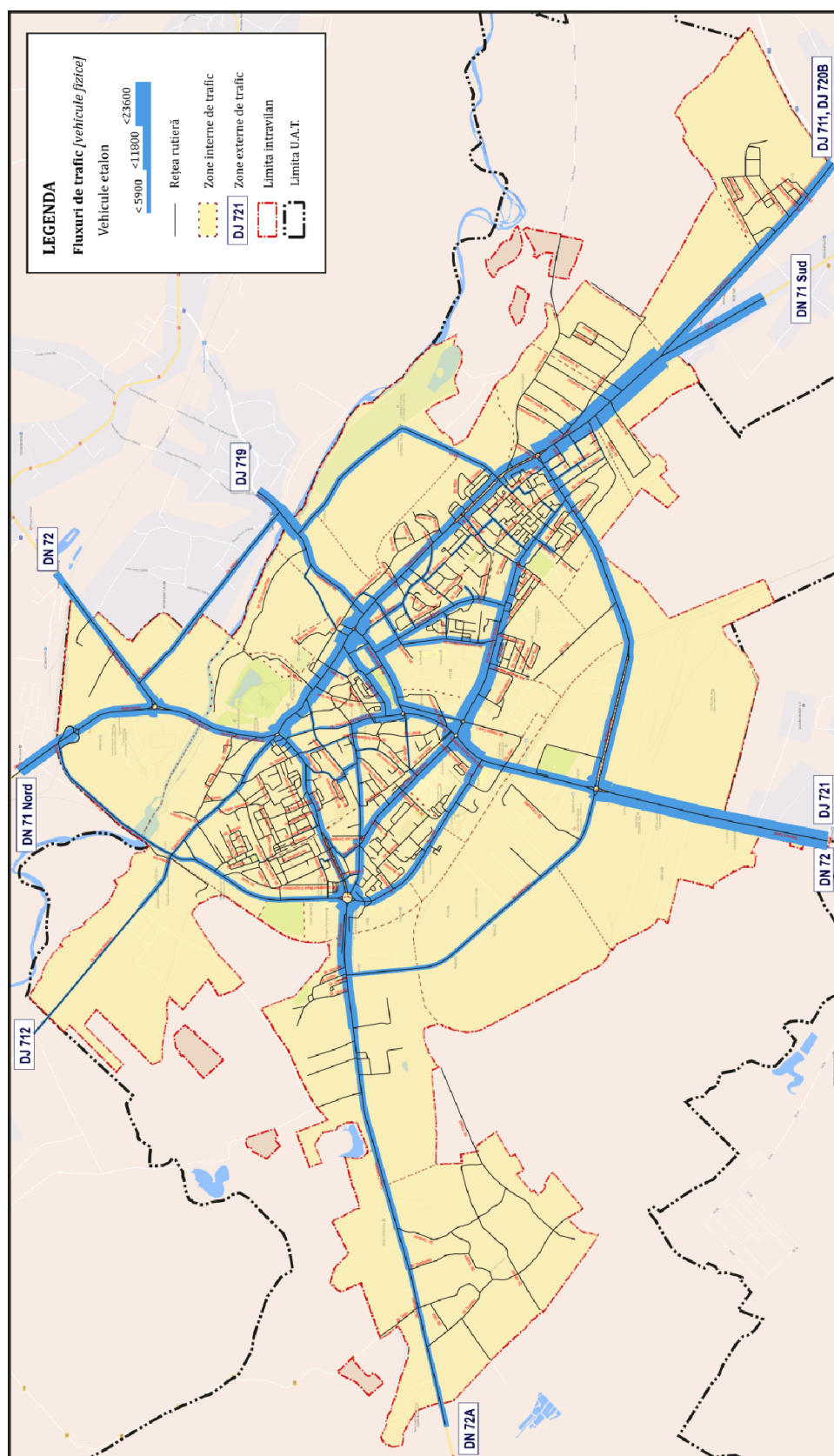


Figura 3.42. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN_MZA 2023. (Figură rotită cu 90°).

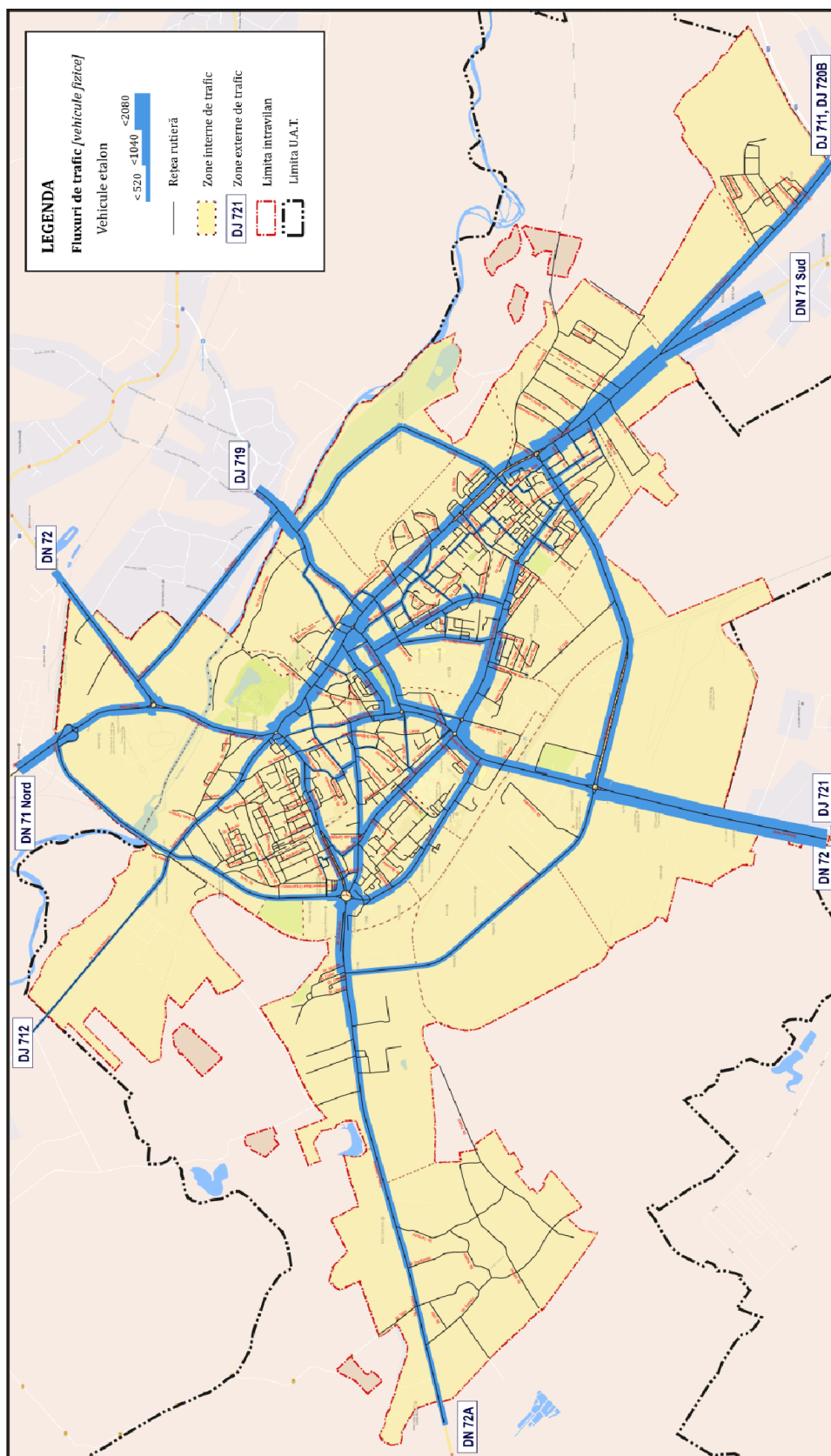


Figura 3.43. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN ora de vârf de trafic, 2023.
(Figură rotită cu 90°).

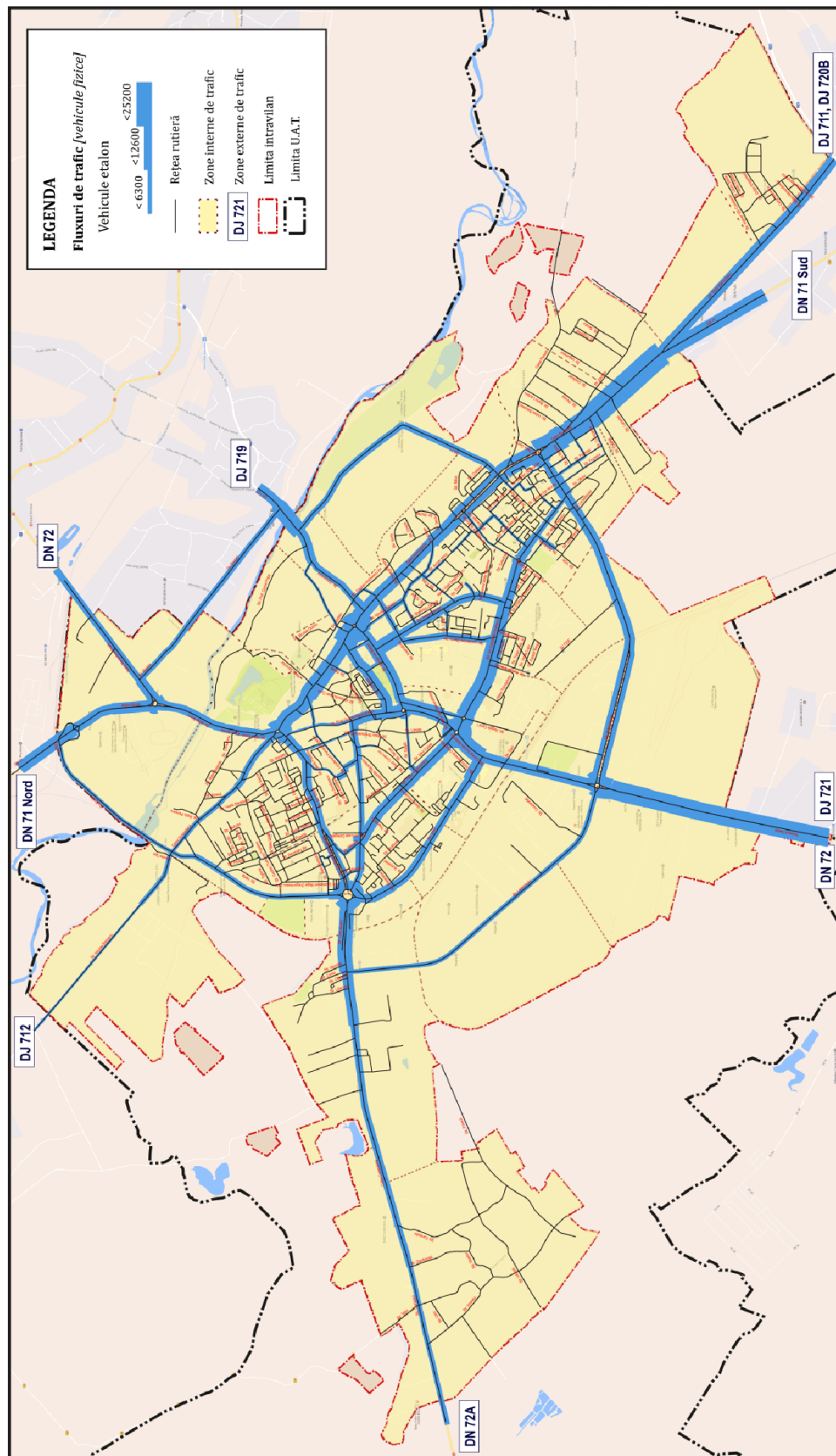


Figura 3.44. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN_MZA 2030. (Figură rotită cu 90°).

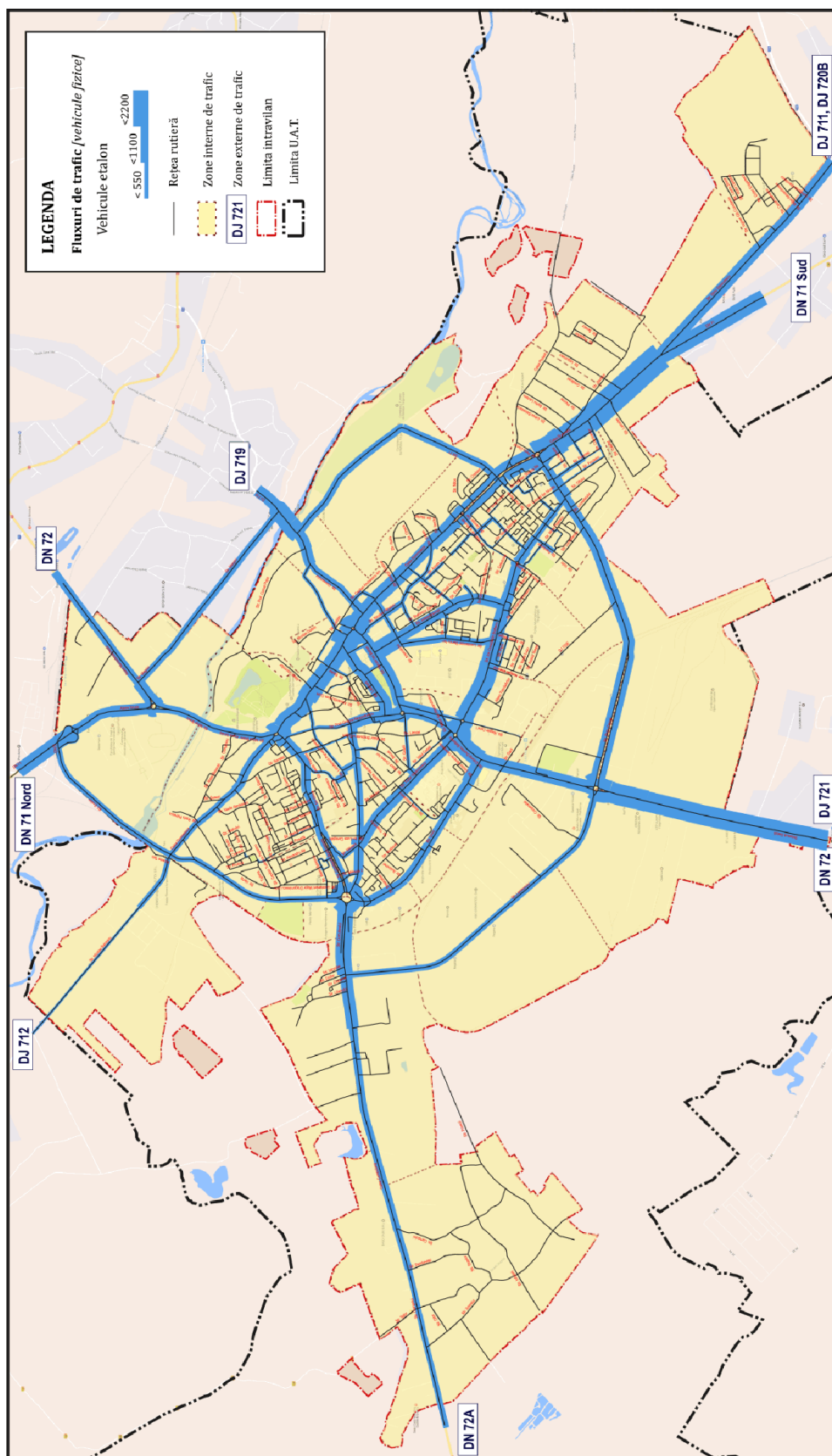


Figura 3.45. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN_ora de vârf de trafic, 2030.
(Figură rotită cu 90°).



4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

Ca urmare a creșterii continue în ultimele două decenii a numărului de autovehicule proprietate privată, tendința de evoluție înregistrată la nivel global, care s-a manifestat și în România prin creșterea indicelui de motorizare de la 63 de autovehicule / 1000 locuitori în 1991 la 231 de autovehicule / 1000 locuitori în anul 2015, astăzi în secolul XXI, ne confruntăm cu situația în care sectorul transporturilor este puternic responsabil pentru probleme de sănătate ale locuitorilor din mediul urban provocate de substanțele poluante existente în atmosferă, de zgomot și accidente rutiere. Prin utilizarea intensivă a infrastructurilor, sectorul transporturilor este o componentă importantă a economiei și un instrument care contribuie la dezvoltarea societății. Acest lucru apare cu precădere la nivelul economiei globale, în care oportunitățile economice sunt strâns legate de mobilitatea persoanelor, bunurilor și informațiilor.

Lipsa unei planificări cuprinzătoare a sistemelor de transport, care să țină cont de elemente sociale, economice, de mediu și culturale ale zonelor urbane, poate duce la întreruperi în țesătura urbană a comunităților și la consolidarea excluziunii sociale.

Măsura în care sistemul de transport asigură buna funcționare a celor două elemente cu care se află în interacțiune este evaluată în etapa de analiză a situației actuale și de identificare a disfuncționalităților. Rezultatele acestei etape stau la baza stabilirii într-un mod rațional și transparent a obiectivelor privind evoluția viitoare a mobilității. Criteriile cheie utilizate pentru caracterizarea situației actuale sunt cele prin care se evaluează atingerea obiectivelor asumate de Comisia Europeană privind dezvoltarea durabilă a sistemului de transport. Aceste criterii care descriu calitatea vieții în mediul urban sunt grupate în patru categorii principale:

→ Impactul asupra mediului:

- *Emisii de substanțe poluante;*
- *Zgomot;*
- *Consum de energie; Emisii de CO₂;*



- Nivelul de accesibilitate;
- Siguranța circulației;
- Eficiența economică (influențată de manifestarea fenomenului de congestie).

Evaluarea impactului pe care îl are activitatea de transport asupra societății este realizată prin intermediul unei serii de indicatori asociați acestor criterii, a căror cuantificare monetară în economie reprezintă costuri externe, suportate de societate în ansamblu. Valorile monetare ale acestor categorii de costuri externe sunt particulare fiecărui stat, fiind influențate de disponibilitatea de plată a cetățenilor față de serviciul care face obiectul analizei și de produsul intern brut pe cap de locuitor.

În acest capitol este analizat impactul mobilității din arealul de studiu (la nivelul anului de bază – 2016 și la nivelul orizonturilor de prognoză – 2023 și 2030, ipoteza de evoluție specifică scenariului "A face minim" (caracteristicile acestui scenariu în ceea ce privește atât cererea de transport, cât și oferta de transport considerate sunt descrise în Capitolele 3 și 5). Cele două situații analizate descriu situația mobilității în cazul în care nu sunt propuse intervenții prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

4.1. Eficiența economică

Eficiența economică a activității de transport este dată în principal de valoarea timpului de deplasare între diferite puncte de origine – destinație. La rândul său, această variabilă este influențată de condițiile de desfășurare a circulației, exprimate prin valoarea raportului dintre volumele de trafic care solicită un element al rețelei și capacitatea de circulație a acestuia.

Fluxul de trafic reprezintă rezultatul interacțiunii dintre vehicule, conducătorii acestora și infrastructura de transport (cale de rulare, sisteme de semnalizare, dispozitive de control al traficului). Traficul este caracterizat de trei variabile: *viteză*, *debit (volum)* și *densitate*.

Diagramele fluxurilor de trafic reprezintă instrumentul care oferă informații cu privire la capacitatea necesară infrastructurilor rutiere sau la modificările care se produc din punct de vedere al desfășurării circulației atunci când se aplică noi reglementări de circulație la nivelul rețelei de transport analizate. Acestea exprimă relaționările grafice dintre următoarele perechi de parametri:

- flux de trafic – densitate;
- viteză – interval de urmărire între vehicule;
- timp de parcurs – flux de trafic;

→ flux de trafic – viteză.

Diagrama flux de trafic – viteză de deplasare oferă informații despre valoarea optimă a vitezei de deplasare, cea pentru care rețeaua de transport asigură înregistrarea debitului maxim de vehicule. Creșterea fluxului de trafic atrage după sine creșterea densității traficului, concomitent cu reducerea vitezei de deplasare, generată de interacțiunea dintre vehicule. Capacitatea este atinsă atunci când se înregistrează valori ale vitezei de circulație sau ale densității traficului cărora le corespund valori maxime ale debitului de vehicule. Reprezentarea curbelor de variație ale perechilor de parametri menționate mai sus se regăsește în figura 4.1.

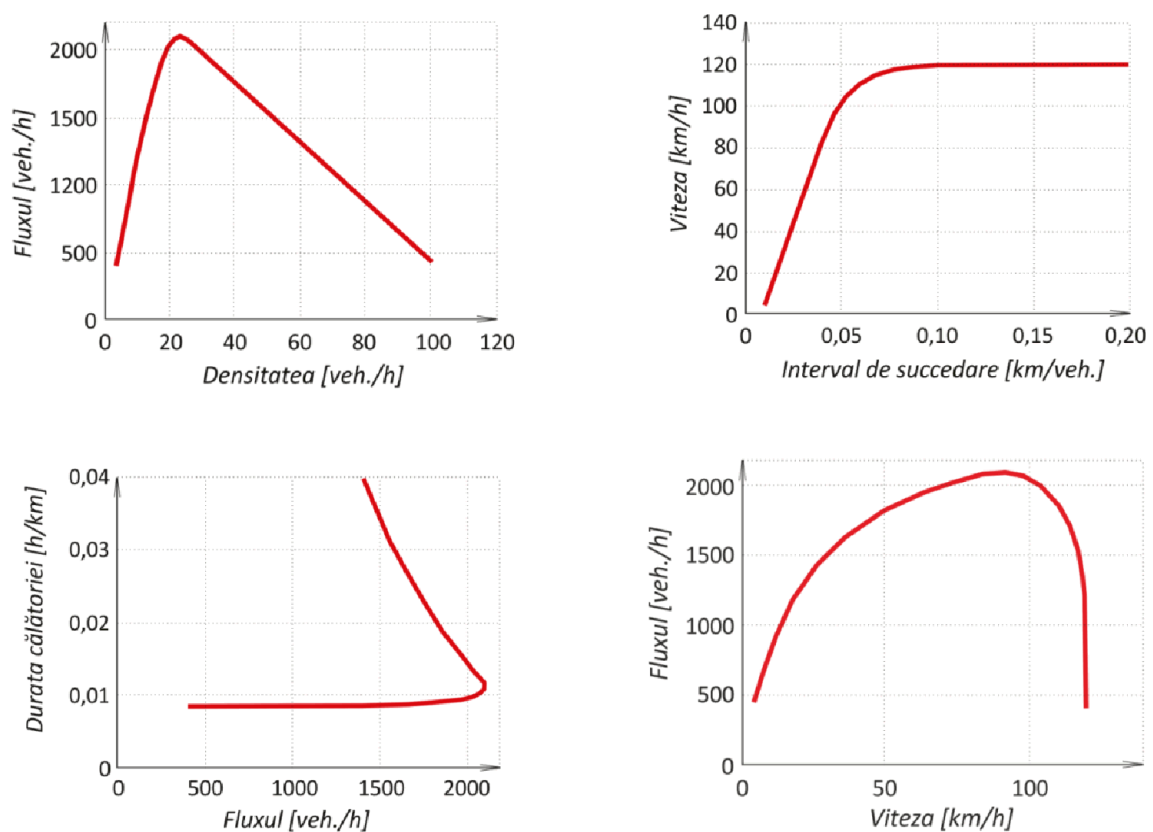


Figura 4.1. Diagramele fluxurilor de trafic¹.

Gradul de utilizare a capacității se determină pe baza valorilor raportului dintre volumul de trafic (v) și capacitatea disponibilă (c). În funcție de aceste valori, în literatura de specialitate sunt stabilite cinci clase, așa cum sunt prezentate în tabelul 4.1. În cazul în care

¹ Adaptare după: Oregon Department of Transportation, *Transportation and Land Use Model Integration Program*, Oregon Modeling Improvement Program, 2003.



volumul de trafic depășește capacitatea disponibilă, se manifestă congestia, ale cărei costuri reprezintă costuri externe activității de transport.

Tabelul 4.1. Clasele privind gradul de utilizare a capacității de circulație.

Condiții de circulație	Raport Debit / Capacitate
Clasa 1	$< 0,25$
Clasa 2	$0,25 \leq v/c < 0,5$
Clasa 3	$0,5 \leq v/c < 0,75$
Clasa 4	$0,75 \leq v/c < 1$
Clasa 5	$v/c \geq 1$

Documentul de lucru al Comisiei Europene privind evaluarea impactului propunerilor din Cartea Albă a Transporturilor² precizează că la nivelul Uniunii Europene costurile anuale cu congestia reprezintă aproximativ 130 de miliarde de euro, ceea ce înseamnă peste 1% din PIB.

Valorile medii ale costurilor cu congestia, la nivelul statelor membre EU28 în anul 2010 sunt prezentate în tabelul 4.2.

Tabelul 4.2. Costuri asociate congestiei la nivelul EU28, în anul 2010.

Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
Autoturism	Metropolitan	Autostradă	0,0	26,8	61,5
		Drumuri principale	0,9	141,3	181,3
		Alte drumuri	2,5	159,5	242,6
	Urban	Străzi principale	0,6	48,7	75,8
		Alte străzi	2,5	139,4	230,5
	Rural	Autostradă	0,0	13,4	30,8
		Drumuri principale	0,4	18,3	60,7

² European Commission, Staff working paper IMPACT ASSESSMENT, *Accompanying document to the White Paper Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, 2011.



Tipul de vehicul	Mediul	Tipul de infrastructură	Costuri cu congestia [EuroCent/Veh*km]		
			Clasa 1. Flux liber	Clasa 4. Limita de capacitate	Clasa 5. Capacitate depășită
		Alte drumuri	0,2	42,0	139,2
Autovehicul ușor de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	50,9	116,9
		Drumuri principale	1,8	268,5	344,4
		Alte drumuri	4,7	303,0	460,9
	Urban	Străzi principale	1,2	92,5	144,1
		Alte străzi	4,7	264,9	438,0
	Rural	Autostradă	0,0	25,4	58,4
		Drumuri principale	0,8	34,8	115,3
		Alte drumuri	0,4	79,8	264,5
	Autovehicul greu de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	77,6
Drumuri principale			2,7	409,8	525,6
Alte drumuri			7,2	462,5	703,5
Urban		Străzi principale	1,8	141,1	219,9
		Alte străzi	7,2	404,4	668,6
Rural		Autostradă	0,0	38,8	89,2
		Drumuri principale	1,2	53,1	176,0
		Alte drumuri	0,6	121,9	403,8
Autobuz		Metropolitan	Autostradă	0,0	66,9
	Drumuri principale		2,3	353,3	453,1
	Alte drumuri		6,2	398,7	606,4
	Urban	Străzi principale	1,6	121,7	189,6
		Alte străzi	6,2	348,6	576,3
	Rural	Autostradă	0,0	33,5	76,9
		Drumuri principale	1,0	45,8	151,7
		Alte drumuri	0,5	105,0	348,1

Rețeaua stradală a Municipiului Târgoviște este formată din străzi de categoriile II, III și IV.

La nivelul rețelei se întâlnesc sectoare în care autovehiculele sunt parcate neregulamentar (fie nu respectă indicațiile de parcare conform locurilor amenajate, fie sunt parcare în locuri neamenajate), fapt care reduce capacitatea de circulație (prin ocuparea părții carosabile sau prin manevrele realizate pentru parcare a vehiculelor) și generează probleme de siguranță a circulației (figura 4.2).



Figura 4.2. Situații de parcări neregulamentare cu consecințe asupra reducerii capacității de circulație și siguranței rutiere (Str. Tudor Vladimirescu, B-dul Mircea cel Bătrân).

În tabelul 4.3 sunt determinate efectele economice (componenta de costuri) ale congestiei manifestate pentru întreaga rețea rutieră considerată în decursul unei zile medii din an, la nivelul celor două scenarii analizate. Pentru cuantificarea acestora, pe fiecare arc al rețelei stradale s-a determinat gradul de utilizare a capacității de circulație, care a fost încadrat în una din clasele menționate în Tabelul 4.1. Produsul dintre valorile costurilor cu congestia specifice fiecărei clase (Tabelul 4.2) și volumele de trafic pe categorii de vehicule înregistrate pe sectorul de infrastructură analizat (rezultat al modelului de transport) reprezintă costul cu congestia aferent fiecărui elementului de infrastructură.

Se observă că în anul 2023 ca urmare a implementării proiectelor considerate în scenariul "A face minim", care constau în reabilitarea/ modernizarea diferitelor sectoare stradale și care atrag noi fluxuri de trafic, se obține o creștere substanțială a costurilor cu congestia, în special în cazul vehiculelor de marfă (ușoare și grele). La nivelul anului 2030, aceste efectele negative se accentuează, înregistrându-se creșterea costurilor generate de congestie în zona urbană a Municipiul Târgoviște cu 198% comparativ cu valoarea specifică anului 2016.

**Tabelul 4.3.** Costurile congestiei, MZA (valori medii zilnice anuale).

Categorie de vehicule	Costuri generate de congestie [EUR]		
	Scenariul de bază 2016	Scenariul "A face minim"	
		2023	2030
Autoturisme	51.357	96.488	140.872
Autovehicule ușoare de marfă	10.553	24.501	37.749
Autovehicule grele de marfă	6.930	19.587	28.384
Autobuze/ Microbuze	1.060	1.259	1.408
TOTAL [EUR]	69.900	141.835	208.412

Creșterea costurilor de congestie în perioada 2023-2030 este generată atât de fluxurile de tranzit (în special vehicule de marfă), cât și de cele locale formate din autoturisme, mod de transport care în lipsa unor intervenții substanțiale în domeniul transportului public va câștiga tot mai mulți utilizatori. În anul 2030, transportul individual cu autoturismul constituie principala componentă generatoare de costuri cu congestia. Aceste costuri afectează în mod negativ eficiența economică a sistemului de transport și se răsfrâng în costurile generalizate asociate unei deplasări.

În urma prelucrării datelor din anchetele Origine-Destinație efectuate în posturi amplasate la limita exterioară a teritoriului urban, a rezultat că peste 65% din autovehiculele au avut ca origine sau destinație zone interne din Municipiul Târgoviște. Aceste vehicule constituie fluxuri de penetrație la nivelul rețelei stradale urbane, contribuind la creșterea densității traficului și la apariția congestiei.

Carențele componente de infrastructură a sistemului de transport în ce privește existența facilităților de parcare de tip Park & Ride, amplasate în vecinătatea principalelor artere de intrare în oraș, care să preia o parte din această cerere, constituie un factor responsabil cu generarea congestiei.

În ceea ce privește eficiența economică a serviciului de transport public, se constată următoarele:

- Veniturile operatorului aferente realizării serviciilor de transport public se compun din:
 - Încasări rezultate din vânzarea titlurilor de călători;
 - Subvenții pentru protecția socială:
 - gratuități la transportul în comun (acordate pe baza unor legi speciale, acordate pe bază de hotărâri ale consiliului local);

Valoarea totală a încasărilor este de 2,16 milioane Lei, în timp ce costurile totale suportate pentru operarea serviciului de transport s-au ridicat la valoarea de 4,3 milioane Lei (fără TVA).



În scopul alinierii la normativele europene privind calitatea serviciilor de transport public, se va avea în vedere adaptarea contractului de delegare a gestiunii serviciului, astfel încât prevederile acestuia să fie în concordanță cu specificațiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Aceste reglementări se referă inclusiv la valoarea compensațiilor financiare pe care operatorii de transport trebuie să le primească pentru a presta servicii la un înalt nivel de calitate.

Principala problemă care afectează eficiența economică a sistemului de transport este congestia, produsă de gâtuirea fluxurilor de trafic pe sectoare ale rețelei de transport la orele de vârf de trafic, atunci când capacitatea de circulație a infrastructurii este depășită. Această situație este generată de valorile ridicate ale fluxurilor locale formate din autoturisme, mod de transport care în lipsa unor intervenții substanțiale în domeniul transportului public va câștiga tot mai mulți utilizatori. Costurile cu congestia afectează în mod negativ eficiența economică a sistemului de transport și se răsfrâng în costurile generalizate asociate unei deplasări.

Accentuarea problemei identificate mai sus este realizată și de fluxuri de penetrație la nivelul rețelei stradale urbane, care în lipsa unor facilități de parcare de tip Park & Ride, amplasate în vecinătatea principalelor artere de intrare în oraș, care să preia o parte din această cerere, constituie un alt factor responsabil cu generarea congestiei.

În condițiile descrise mai sus, este afectată și eficiența economică a sistemului de transport, care din cauza vitezei comerciale reduse, înregistrate ca urmare a parcurgerii unor sectoare stradale congestionate, se confruntă cu atractivitate scăzută (alocare modală - 5,2%, figura 3.4).

Sistemul de transport, prin componentele sale, infrastructură, tehnologii de operare și mijloace de transport, este un sistem tehnic mare, a cărui eficiență este dată de funcționarea interdependentă a tuturor componentelor.

Având în vedere particularitățile privind eficiența economică a sistemului de transport desprinse din analizele realizate mai sus, evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al criteriului *Eficiență economică* se va realiza prin prisma indicatorului:

→ *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an.

Acest indicator înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.



4.2. Impactul asupra mediului

Efectele generate de desfășurarea activităților de transport asupra mediului sunt diverse și cuprinzătoare. Cele mai importante se referă la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile.

Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării.

Categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante conform Agenției Europene de Mediu, în cadrul proiectului CORINAIR (**C**ORE **I**Nventory of **A**IR emissions) sunt cele din Nomenclatorul pentru raportare (NFR – Nomenclature For Reporting), așa cum sunt folosite pentru raportarea emisiilor în conformitate cu Organizația Națiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (UNECE – United Nations Economic Commission for Europe), linii directe pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu *”Convenția CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi pentru a reduce gradul de acidificare, eutrofizare și nivelul de ozon troposferic”*.

Date referitoare la structura parcului de autovehicule (numărul de autovehicule înmatriculate, clasificate în funcție de categoria națională, capacitatea cilindrică, vechimea și carburantul utilizat) la nivelul Municipiului Târgoviște au fost obținute de la Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administrației și Internelor, cu sprijinul Municipiului Târgoviște, Direcția Managementul Proiectelor.

În scopul utilizării în cadrul modelului de estimare a emisiilor provenite din traficul rutier, aceste date au fost prelucrate astfel încât să se obțină clasificarea tuturor autovehiculelor înmatriculate în funcție de: *combustibilul utilizat; capacitatea cilindrică; anul fabricației; standardul de depoluare*. În intervalul analizat, 2011-2015, parcul inventar de autovehicule înmatriculate în localitatea Târgoviște a avut o evoluție pozitivă, valoarea înregistrată în anul 2015 fiind cu 15,6% mai mare față de cea corespunzătoare anului 2011.

Distribuția anuală a numărului de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat este prezentată în figura 4.3. În toată perioada analizată, în parcul de vehicule din Municipiul Târgoviște au fost înmatriculate 16 autovehicule cu propulsie hibridă. Vehicule electrice

încă nu sunt înregistrate, iar lipsa infrastructurii dedicate alimentării cu energie a acestor vehicule nu încurajează cetățenii să se îndrepte către utilizarea vehiculelor electrice.

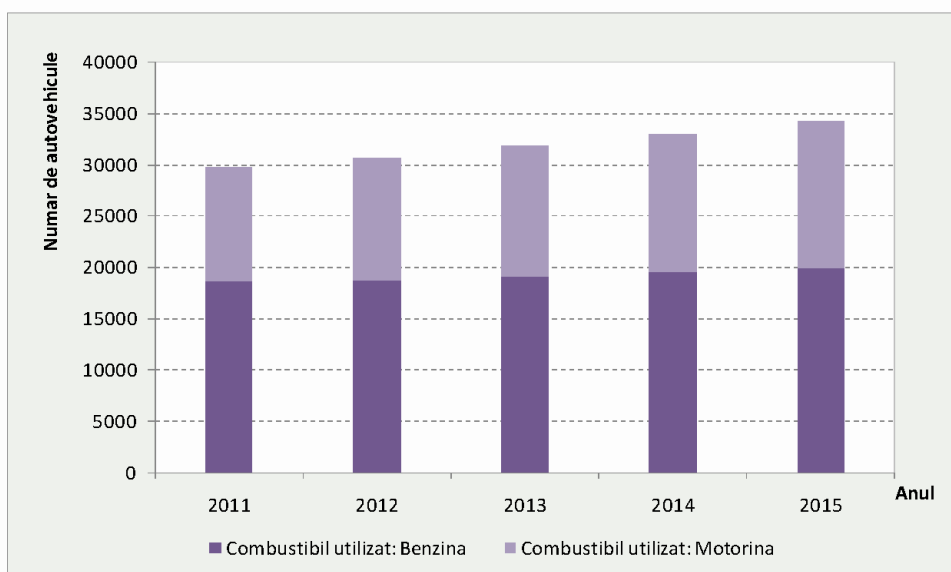


Figura 4.3. Situația parcului inventar de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat.

Sursa datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, București.

În intervalul analizat s-a înregistrat o creștere semnificativă a numărului de autovehicule alimentate cu motorină, în anul 2015 acestea numărând cu 29,5% mai mult decât în anul 2011, în timp ce numărul autovehiculelor alimentate cu benzină a crescut cu numai 7,2%.

Referitor la tipurile de autovehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 33.670 autovehicule înregistrate în anul 2015, 28.548 sunt autoturisme. Numărul de autovehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 5.122 autovehicule) este prezentat în diagrama din figura 4.4.

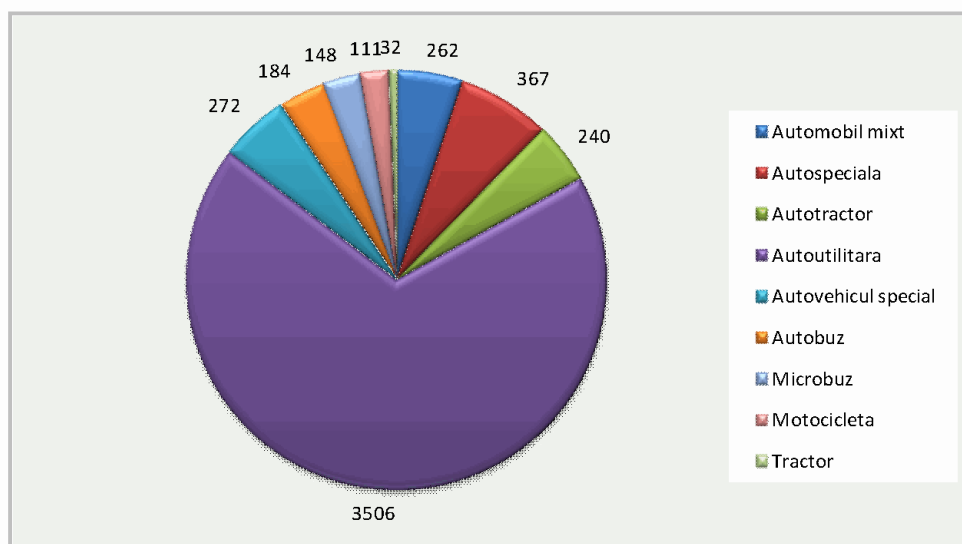


Figura 4.4. Autovehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2015.

Sursa datelor: Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor, București.

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârșitul anului 2015, 33% aveau vechime cuprinsă între 5 și 9 ani, iar 31% între 10 și 15 ani. Reprezentarea numărului de autovehicule în funcție de anul de fabricație este realizată în figura 4.5.

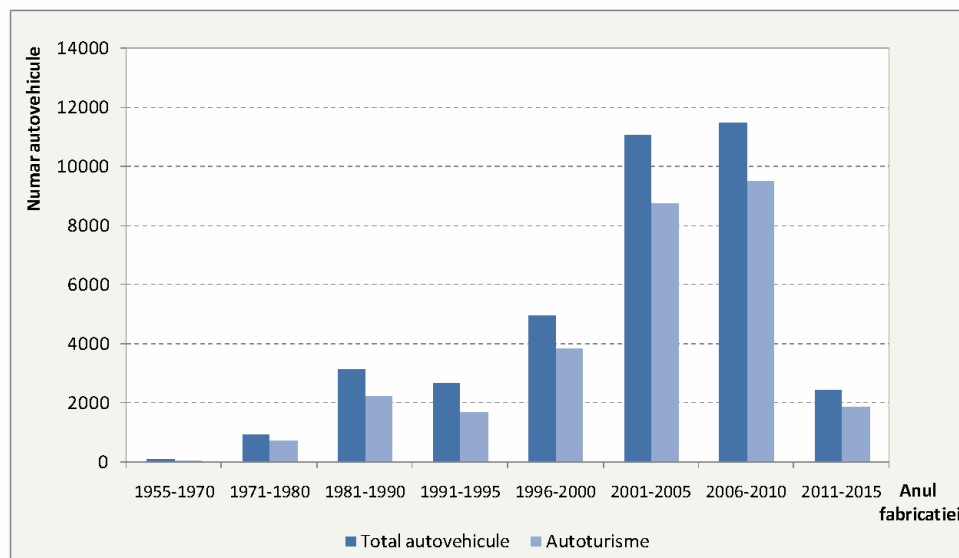


Figura 4.5. Structura parcului de autovehicule în funcție de anul de fabricație, 2015.

Caracteristicile parcului de vehicule de transport public sunt prezentate detaliat în subcapitolul 2.3.1. Concluziile referitoare la acest subiect indică faptul că serviciul de transport public din Municipiul Târgoviște este realizat cu un parc de vehicule a căror vechime este mai mare de 8 ani. Funcționarea acestora are asociat un impact ridicat asupra mediului exprimat prin emisii crescute de substanțe poluante, gaze cu efect de seră și zgomot. Proiectele identificate în scenariul “A face minim” nu aduc îmbunătățiri privind parcul de vehicule de transport public, motiv pentru care intervenții în acest sens trebuie avute în vedere la nivelul propunerilor din scenariul “A face ceva”.

4.2.1. Emisii de substanțe poluante

Calitatea aerului este un factor important în asigurarea dezvoltării durabile a unui oraș. Având în vedere că emisiile de substanțe poluante pot avea efecte negative atât asupra mediului, cât și asupra sănătății populației, care în mediul urban prezintă densitate ridicată, acestui aspect negativ al transporturilor trebuie să i se acorde o atenție deosebită.

Potrivit unui raport al Agenției Europene de Mediu³, substanțele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie și ozonul. Totodată, monoxidul de carbon apare printre

³ European Environment Agency – EEA, Strategia AEM 2009–2013, *Programul de lucru multianual*, 2009.



substanțele emise de vehicule. Potențiale efecte ale acestor compuși chimici sunt descrise pe scurt în continuare:

- NO₂: expunerea populației la concentrații ridicate de dioxid de azot poate duce la apariția tusei și a dificultăților în respirație. Pe termen lung acest lucru generează risc ridicat de instalare a bolilor respiratorii. De asemenea, a fost demonstrat faptul că în urma reacțiilor dintre NO₂ și alte substanțe din atmosferă apar ploile acide, care au efecte negative asupra plantelor și animalelor;
- PM_{2.5} și PM₁₀: dimensiunea acestor particule, de cel mult 2,5 μm, respectiv 10 μm, permite inhalarea lor de către om, existând posibilitatea de a ajunge în plămâni și cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncții respiratorii, moarte prematură;
- HC: hidrocarburile rezultă din combustia materiilor fosile (combustibili utilizați pentru autopropulsarea vehiculelor) sub formă gazoasă sau de particule. Aceste substanțe sunt cunoscute drept cancerigene pentru om;
- CO: monoxidul de carbon împiedică transportul oxigenului către organele vitale ale organismului. Expunerea la monoxid de carbon provoacă amețeli, oboseală, dureri de cap și amplifică efectele generate de afecțiunile cardiace. Inspirarea în concentrații mari, este fatală.

Cantitatea de emisii specifică fiecărui factor de emisie, deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație, variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată⁴, care ține seama de ecuațiile de variație a cantităților de emisii, elaborate în cadrul proiectului CORINAIR (Agenția Europeană de Mediu).

Astfel, ținând cont de particularitățile parcului de autovehicule și de caracteristicile fluxurilor de trafic (categoriile vehiculelor din compunerea acestora, viteza medie de deplasare etc. – rezultate din modelul de transport) au fost calculate cantitățile de emisii la nivelul întregii rețele, într-o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2016, cât și în scenariul "A face minim" - orizonturile 2023 și 2030. Rezultate pentru fiecare factor de emisie analizat sunt prezentate în tabelul 4.4. Se observă că se obțin creșteri accentuate ale emisiilor de hidrocarburi și monoxid de carbon, începând cu anul 2023.

Segmentele populației cele mai afectate de expunerea la monoxid de carbon sunt reprezentate de copii, vârstnici, persoane cu afecțiuni respiratorii și cardiovasculare, persoane anemice.

⁴ MITRAN Gabriela - *Modelarea poluării atmosferice asociată fluxurilor de autovehicule rutiere în mediul urban* - Teză de doctorat, Universitatea din Pitești, 2012.



Tabelul 4.4. Emisii de substanțe poluante, MZA.

Factor de emisie	Cantitatea de emisii [kg]		
	Scenariul de bază 2016	Scenariul „A face minim”	
		2023	2030
NO ₂	1.110	1.159	1.207
PM	26	29	31
HC	192	236	266
CO	1.752	2.164	2.462

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3), fiind emise cantități ridicate de noxe pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, în zona centrală, pe Calea Domnească, axa de circulație SE-NV (B-dul I.C. Brătianu, Str. Tudor Vladimirescu, B-dul Unirii), și pe sectoarele pe care este permisă circulația vehiculelor de marfă.

4.2.2. Zgomot

În ultima perioadă, creșterea gradului de urbanizare și a mobilității populației, reprezintă factori care au contribuit semnificativ la creșterea nivelului de zgomot în mediul urban.

Nivelul de zgomot asociat sectorului transporturi reprezintă o problemă de mediu de importanță tot mai mare. Expunerea oamenilor la zgomot nu este doar o dezutilitate în sensul că aceștia resimt un disconfort, ci contribuie la apariția deficiențelor de sănătate, la reducerea productivității muncii și la ineficiența timpului alocat activităților de recreere.

Zgomotul se definește ca un sunet sau amestec de sunete, discordante, puternice, neplăcute, gălăgie, vacarm, vuiet, tunet etc. Zgomotul este un sunet nedorit și neplăcut auzului. Este caracterizat de cele două însușiri importante ale sale: intensitatea, măsurată în decibeli [dB], și frecvența, măsurată în hertzi [Hz]. Scara de măsură a intensității zgomotului este logaritmică. O conversație normală are circa 65 dB, iar strigătul are în jur de 80 dB. Deși diferența dintre conversația normală și strigăt este de numai 15 dB, intensitatea strigătului este de 30 de ori mai mare. În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor, cuantificate prin:

- *Costurile de stres:* zgomotul asociat transportului induce tulburări, rezultând costuri sociale și economice, precum restricții ale activităților recreaționale și de petrecere a timpului liber, disconfort sau inconveniențe fizice (dureri), etc;
- *Costurile de sănătate:* zgomotul asociat transporturilor poate cauza, de asemenea, probleme de sănătate. Vătămarea auzului poate fi cauzată de un nivel



al zgomotului de peste 85 dB(A), în timp ce un nivel de peste 65 dB(A) poate avea ca rezultat reacții de stres precum modificarea ritmului cardiac, creșterea tensiunii arteriale și tulburări hormonale, creșterea riscului apariției de boli cardiovasculare și reducerea calității somnului.

Impactul zgomotului produs de activitatea de transport este direct influențat de următorii factori cheie:

- Perioada din zi în care se produce: tulburările cauzate de zgomot în timpul nopții vor avea un impact mai mare față de cele din timpul zilei;
- Densitatea populației din apropierea sursei de zgomot: schimbările nivelului de zgomot vor avea impact numai asupra celor care îl pot auzi;
- Nivelul zgomotului de fond din zona analizată.

În tabelul 4.5 sunt prezentate valorile costurilor cu zgomotul produs de diferite vehicule utilizate în transportul rutier și feroviar de călători și de mărfuri, valori specifice României, exprimate în [EuroCent/veh*km].

Tabelul 4.5. Valoarea monetară a costurilor de zgomot asociate sectorului transporturi pe uscat, la nivelul anului 2010, Conform Master Planul General de Transport al României, 2014.

Modul de transport	Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Mediul		
			Metropolitan	Urban/ Suburban	Rural
Rutier	Autoturism	Zi	0,35	0,05	0,005
		Noapte	0,63	0,10	0,01
	Motocicletă	Zi	0,70	0,11	0,01
		Noapte	1,27	0,20	0,02
	Autobuz	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul ușor de marfă	Zi	1,74	0,27	0,03
		Noapte	3,17	0,50	0,06
	Vehicul greu de marfă	Zi	3,20	0,50	0,06
		Noapte	5,83	0,91	0,10
Feroviar	Tren transport călători	Zi	10,78	9,40	1,17
		Noapte	35,56	15,68	1,96
	Tren transport marfă	Zi	19,12	18,26	2,28
		Noapte	78,00	30,87	3,85



Aplicând aceste valori asupra rezultatelor modelului de transport (structura și volumele fluxurilor de trafic pe fiecare segment al rețelei considerate) aferent zonei de studiu la nivelul anului de bază – 2016 și la nivelul orizonturilor de prognoză – 2023 și 2030, scenariul "A face minim", s-au obținut efectele traficului actual zilnic din arealul de studiu asupra mediului generate de zgomot, exprimate în unități monetare [EUR] (tabelul 4.6).

Tabelul 4.6. Efectele traficului mediu zilnic asupra mediului - zgomot.

Categorie de vehicule	Costuri cu Poluarea fonică [EUR]		
	Scenariul de bază 2016	Scenariul "A face minim"	
		2023	2030
Autoturisme	255	305	334
Autovehicule ușoare de marfă	160	189	205
Autovehicule grele de marfă	127	150	157
Autobuze/ Microbuze	12	12	12
Total	555	655	707

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3), fiind emise cantități ridicate de noxe pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, în zona centrală, pe Calea Domnească, axa de circulație SE-NV (B-dul I.C. Brătianu, Str. Tudor Vladimirescu, B-dul Unirii) și pe sectoarele pe care este permisă circulația vehiculelor de marfă. Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anilor 2023 și 2030, conduce la creșterea costurilor cu poluarea fonică pentru toate categoriile de autovehicule considerate.

4.2.3. Schimbările climatice. Emisii de CO₂

Schimbările climatice reprezintă una dintre cele mai mari provocări ale omenirii în anii următori. Creșterea temperaturilor, topirea ghețarilor, secetele și inundațiile din ce în ce mai frecvente sunt toate semne că schimbările climatice se petrec cu adevărat. Riscurile pentru întreaga planetă și pentru generațiile viitoare sunt enorme, astfel că trebuie a se acționa urgent. Modelarea fenomenelor climatice și a impactului economic al schimbărilor climatice reprezintă preocupări de interes major la nivel mondial. Problema centrală a evaluării impactului tuturor sectoarelor de activitate asupra schimbărilor climatice este cuantificarea realistă a prețului carbonului. Efectele transporturilor care influențează schimbările climatice și încălzirea globală sunt, în principal, cauzate de emisiile de gaze cu efect de seră, dintre care cel mai important este dioxidul de carbon (CO₂).

Cantitatea de CO₂ deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de depoluare, tipul de combustibil utilizat), viteza medie de deplasare, volumul și structura



fluxurilor de trafic. Pentru calculul acestor indicatori a fost aplicată o metodă integrată⁴, care ține seama de ecuațiile de variație a emisiilor elaborate în cadrul proiectului CORINAIR (Agenția Europeană de Mediu).

Caracteristicile autovehiculelor din compunerea fluxurilor de trafic au fost asimilate celor specifice parcului de autovehicule înmatriculate în anul 2015 în Municipiul Târgoviște. Aceste date au fost obținute de la Ministerul Administrației și Internelor, Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare Vehicule.

Cantitățile de CO₂ calculate la nivelul întregii rețele din zona Municipiului Târgoviște pe baza modelului de calcul publicat în *Anexa 6a,b - Ghid de evaluare JASPERS (Transport), Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, POR 2014-2020/ Anexa 4.1.4.a,b - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor a Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 4.1*, într-o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2016, cât și în scenariul "A face minim" - orizonturile 2023 și 2030 sunt prezentate în tabelul 4.7.

Se observă ponderea deosebită a contribuției autoturismelor, acestea fiind responsabile pentru 60% din gazele cu efect de seră deversate în atmosferă.

Tabelul 4.7. Emisii de CO₂, MZA.

Categorie autovehicul	Cantitatea de CO ₂ [kg]		
	Scenariul de bază 2016	Scenariul "A face minim"	
		2023	2030
Autoturisme	79.111	93.420	102.858
Autovehicule ușoare de marfă	14.920	17.333	18.931
Autovehicule grele de marfă	32.722	38.222	40.037
Autobuze/ Microbuze	5.334	5.266	5.299
Total	132.088	154.241	167.126

În ansamblu, analizând impactul mobilității actuale asupra mediului prin prisma emisiilor de substanțe poluante, a zgomotului și a emisiilor de gaze cu efect de seră, se desprinde concluzia că autoturismele, reprezintă categoria de autovehicule cu impact major asupra mediului. Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anilor 2023 și 2030, conduce la creșterea impactului negativ asupra mediului produs de activitatea de transport. Creștere este generată de utilizarea tot mai frecventă a autovehiculelor personale, alimentate cu combustibili convenționali. Pentru diminuarea acestei creșteri este nevoie de implementarea unor politici de sporire a ponderii autovehiculelor care utilizează energie din surse alternative. Impactul asupra mediului (nivelul emisiilor de substanțe poluante evacuate în atmosferă, zgomotul, nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră – CO₂) se poate



reduce semnificativ prin îmbunătățirea serviciilor de transport public (eficiență – respectarea programului de circulație, tarifare integrată e-ticketing, costuri de exploatare, managementul traficului; confort – vehicule, sistem de informare, sistem achiziție legitimații de călători, amenajare stații; siguranță – sistem de monitorizare video, amenajare stații, vehicule), respectiv prin transpunerea în practică a unor politici și strategii de mediu prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbană, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private. De asemenea, pentru susținerea obiectivului de reducere a poluării produse de autovehiculele utilizate în mediul urban, Municipiul Târgoviște se poate implica prin elaborarea și implementarea unui regulament de promovare a taxiurilor electrice (în sensul acordării unui punctaj maxim pentru vehiculele electrice), respectiv prin conceperea și implementarea unor campanii orientate către partajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"), în special în rândul elevilor/ studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat.

În continuare, pentru a evalua impactul asupra mediului, se vor cuantifica următorii indicatori:

- *Emisii de gaze poluante* - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] – NO₂, PM, HC, CO;
- *Emisii gaze cu efect de seră* - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone] – CO₂.

Acești indicatori înglobează efectele asupra mediului produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de rețea, cât și de parametrii tehnici și calitativi specifici mijloacelor de transport utilizate și de tehnologiile de exploatare (orarii de circulație, în special) în cazul transportului public indiferent de aria geografică (locală, zonală, interzonală).

În literatura de specialitate există o gamă variată de abordări ale accesibilității, dintre care poate fi menționată⁵:

⁵ European Commission, DG MOVE, *Study to support an impact assessment of the urban mobility package, Activity 3.1. Sustainable Urban Mobility Plan*, Final report, 2013.

"Accesibilitatea se referă la posibilitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii și activități pe care le au de întreprins, cu alte cuvinte atingerea scopului activităților de transport. Reprezintă o condiție prealabilă pentru participarea cetățenilor la dezvoltarea socio-economică la nivel local, regional, național".

Fiecare deplasare se compune din câteva elemente care funcționează sub forma unui lanț, numit "lanțul mobilității" (figura 4.6). Este extrem de important ca fiecare element din compunerea lanțului să fie caracterizat de accesibilitate ridicată, altfel este îngreunat întreg procesul.

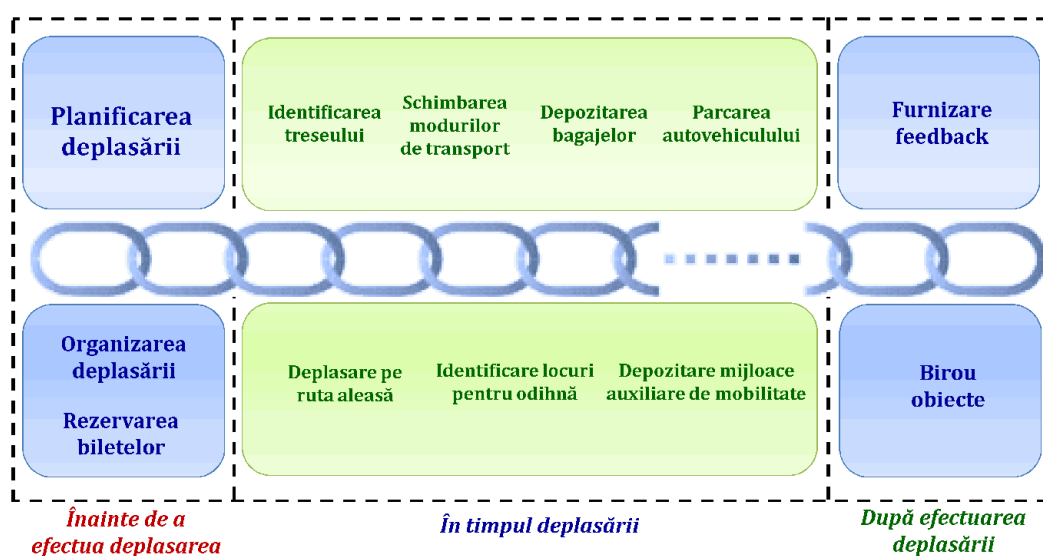


Figura 4.6. Lanțul mobilității⁶.

Accesibilitatea sistemului de transport influențează semnificativ funcționalitatea spațiului public, prin intermediul valorilor parametrului prin care se exprimă durata de deplasare către/ de la obiective socio-economice. În acest sens, a fost analizată accesibilitatea zonelor în care sunt localizate principalele obiective socio-economice din Municipiul Târgoviște în raport cu durata medie de deplasare către acestea, la nivelul orei de vârf de trafic, în scenariul de bază – anul 2016 și în scenariul "A face minim" – orizonturile 2023 și 2030.

În figurile de mai jos este prezentată accesibilitatea următoarelor zone:

- **Zona centrală** – centrul localității. În interiorul arealului selectat se regăsesc obiective de importanță socială (zone de promenadă, zona istorică), economico-administrativă (își desfășoară activitatea diferite instituții ale administrației publice locale și județene) și culturală (muzee, biserici). Zonele pentru care central orașului prezintă accesibilitate scăzută sunt cele de la periferie, încadrate în categoria cartierelor marginalizate (Romlux, Priseaca, Teiș, Matei Voievod, Prepeleac, (figura 4.7).

⁶ ISEMOA (Improving seamless energy-efficient mobility chains for all) Project Brochure, 2013.

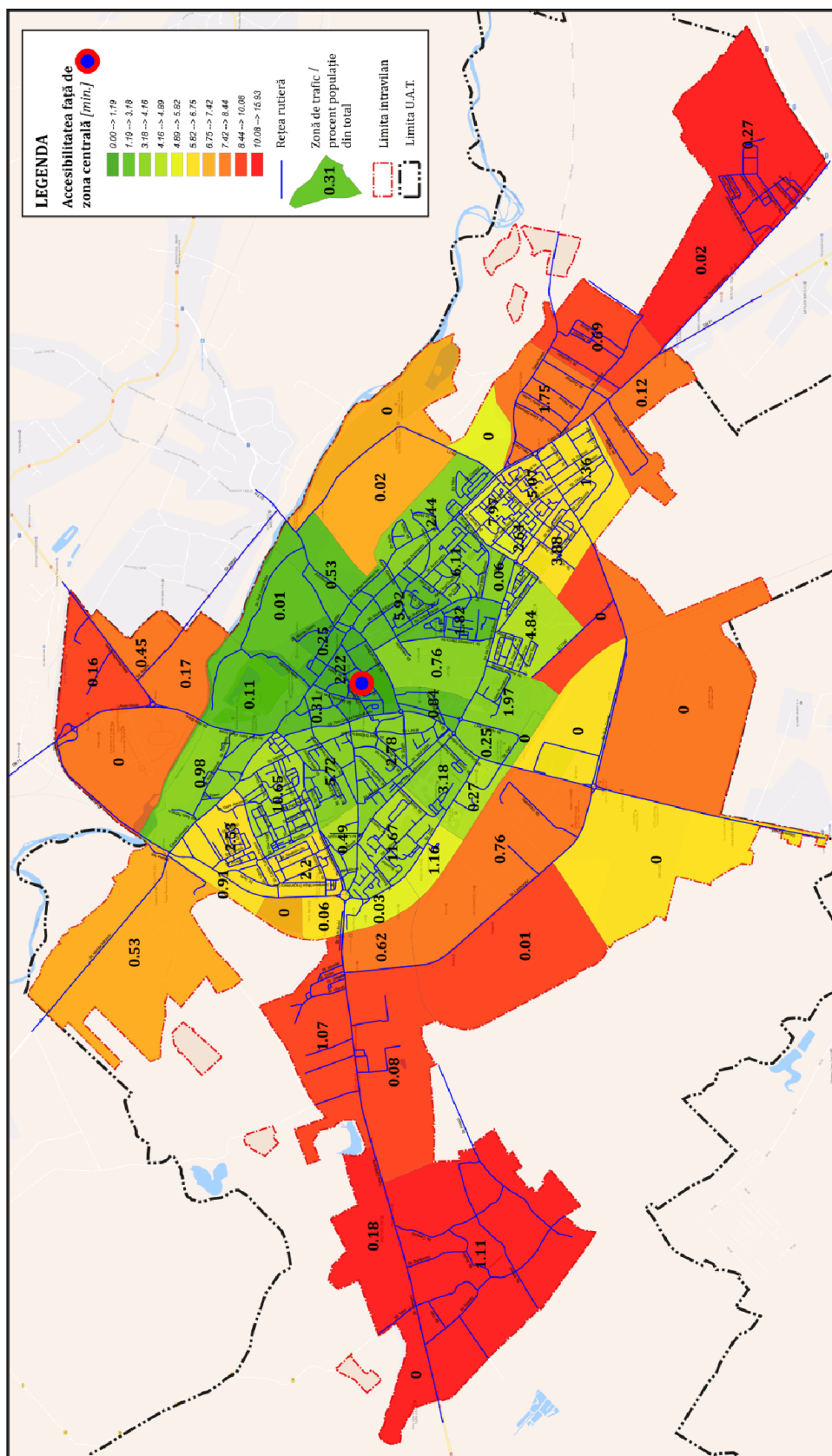


Figura 4.7. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul de bază 2016 (Figură rotită cu 90°).

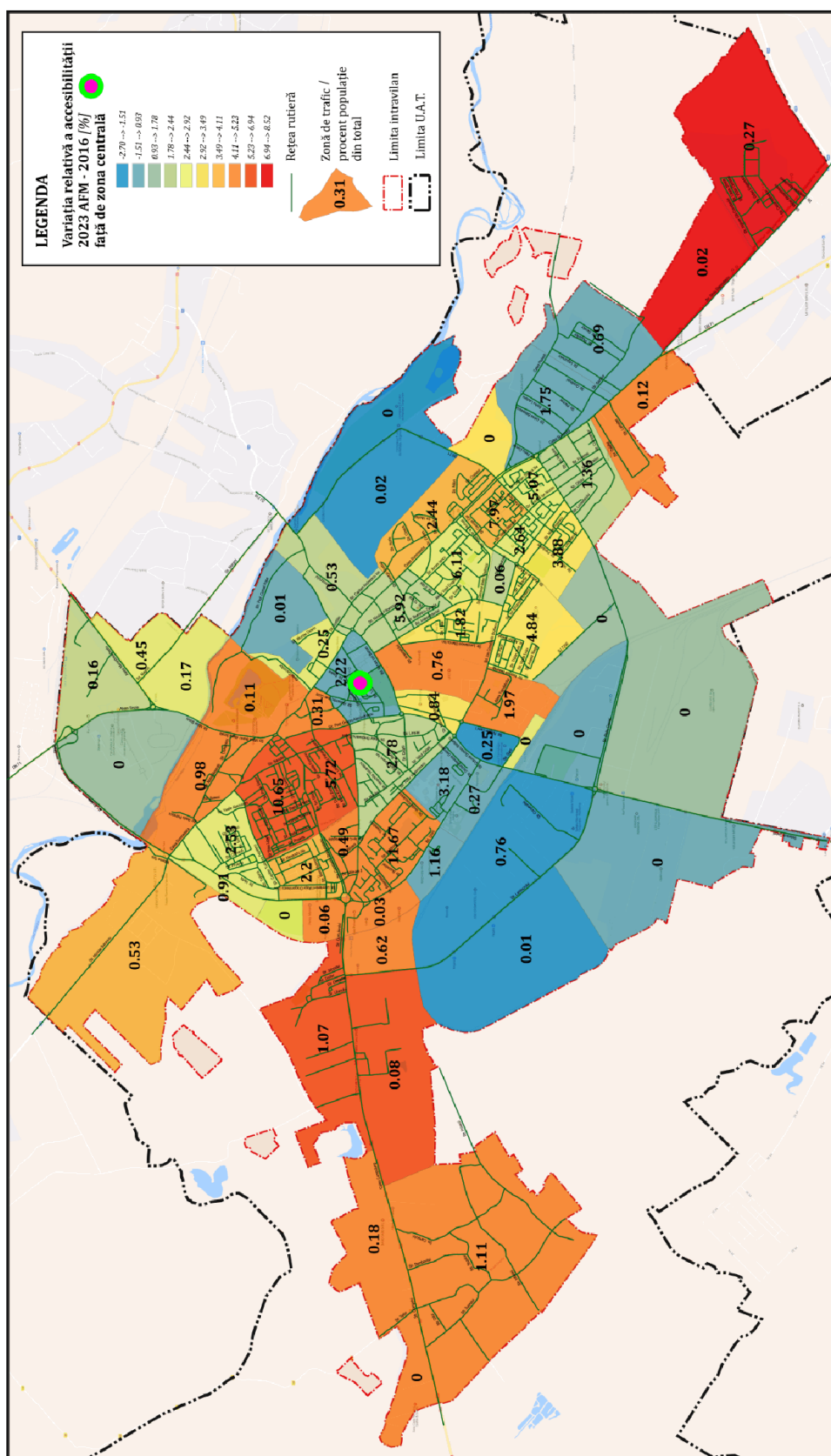


Figura 4.8. Variația relativă a accesibilității,
scenariul "A face minim" 2023 vs. Anul de bază 2016, față de Zona Centrală (Figură rotită cu 90°).

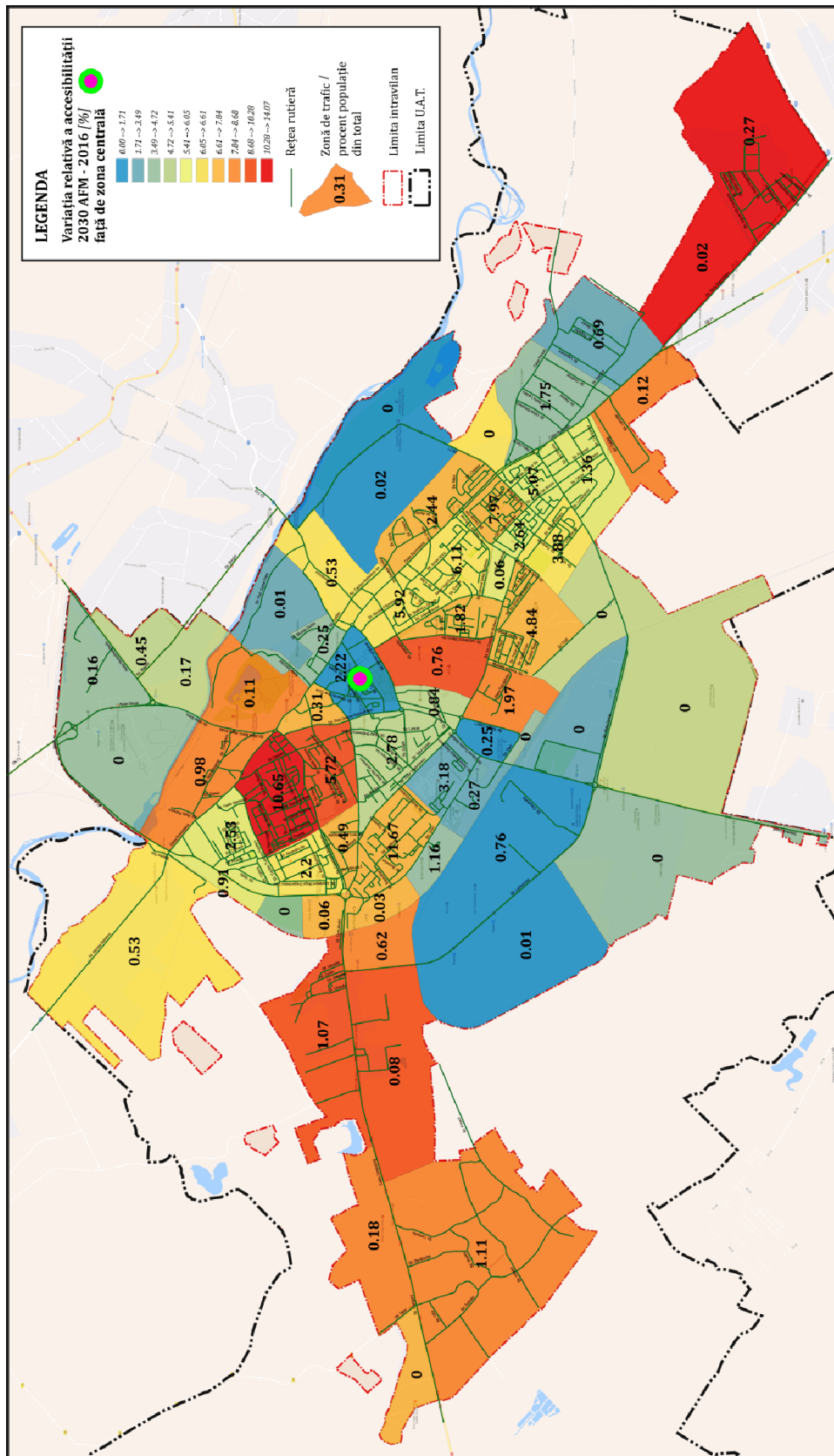


Figura 4.9. Variația relativă a accesibilității,
scenariul "A face minim" 2030 vs. Anul de bază 2016, față de Zona Centrală (Figură rotită cu 90°).



Din figurile 4.8 și 4.9 se observă că în scenariul "A face minim" – atât în anul 2023, cât și în anul 2030, durata de deplasare față de zona centrală va crește în cazul tuturor zonelor de trafic. Creșterea maximă estimată la nivelul anului 2023 va fi de 8,5%, iar la nivelul anului 2030 de 14%.

Creșterea duratelor de deplasare către zona centrală demonstrează faptul că proiectele specifice scenariului "A face minim" (orizonturile 2023 și 2030) nu au capacitatea de a rezolva problemele de mobilitate din Municipiul Târgoviște.

→ **Spitalul Județean de Urgență Târgoviște** – unitate sanitară de capacitate ridicată, care prezintă atractivitate atât pentru locuitorii Municipiului Târgoviște, cuantificată prin călătorii interne, cât și pentru cetățenii județului Dâmbovița, cuantificată prin călătorii de penetrație la nivelul rețelei urbane. Este cea mai importantă unitate sanitară din județ.

Reprezentarea duratelor de deplasare față de obiectivul vizat indică valori ridicate în raport cu zonele din cartierele marginase și cartierul cu densitate ridicată de locuitori amplasat în SE localității (Micro XI) (figura 4.10).

Analizând figurile 4.11 și 4.12 în care sunt reprezentate variații relative ale duratelor de deplasare față de Spitalul Județean de Urgență Târgoviște, se observă că atât la orizontul anului 2023, cât și la nivelul anului 2030, se estimează reducerea accesibilității față de acest obiectiv, cu până la 9% în anul 2023, respectiv 15% până în anul 2030. Creșteri ale duratelor de deplasare de peste 5% sunt suportate de aproximativ 35% populația urbană, din cartierele amplasate în zona de SE a localității.

Accesibilitatea rețelei de transport public local care deservește teritoriul din zona de studiu este estimată cu ajutorul izocronelor (locul geometric al punctelor egal depărtate ca timp de parcurs de un punct de interes) aferente stațiilor de autobuz, specifice unor raze de 300 m, considerându-se o viteză medie de deplasare pietonală de 4 km/h (figura 4.13). Coroborarea informațiilor privind aria de deservire a transportului public și densitatea rezidențială, indică faptul că în zonele cu deficiențe de accesibilitate există potențial ridicat pentru cererea de transport public.

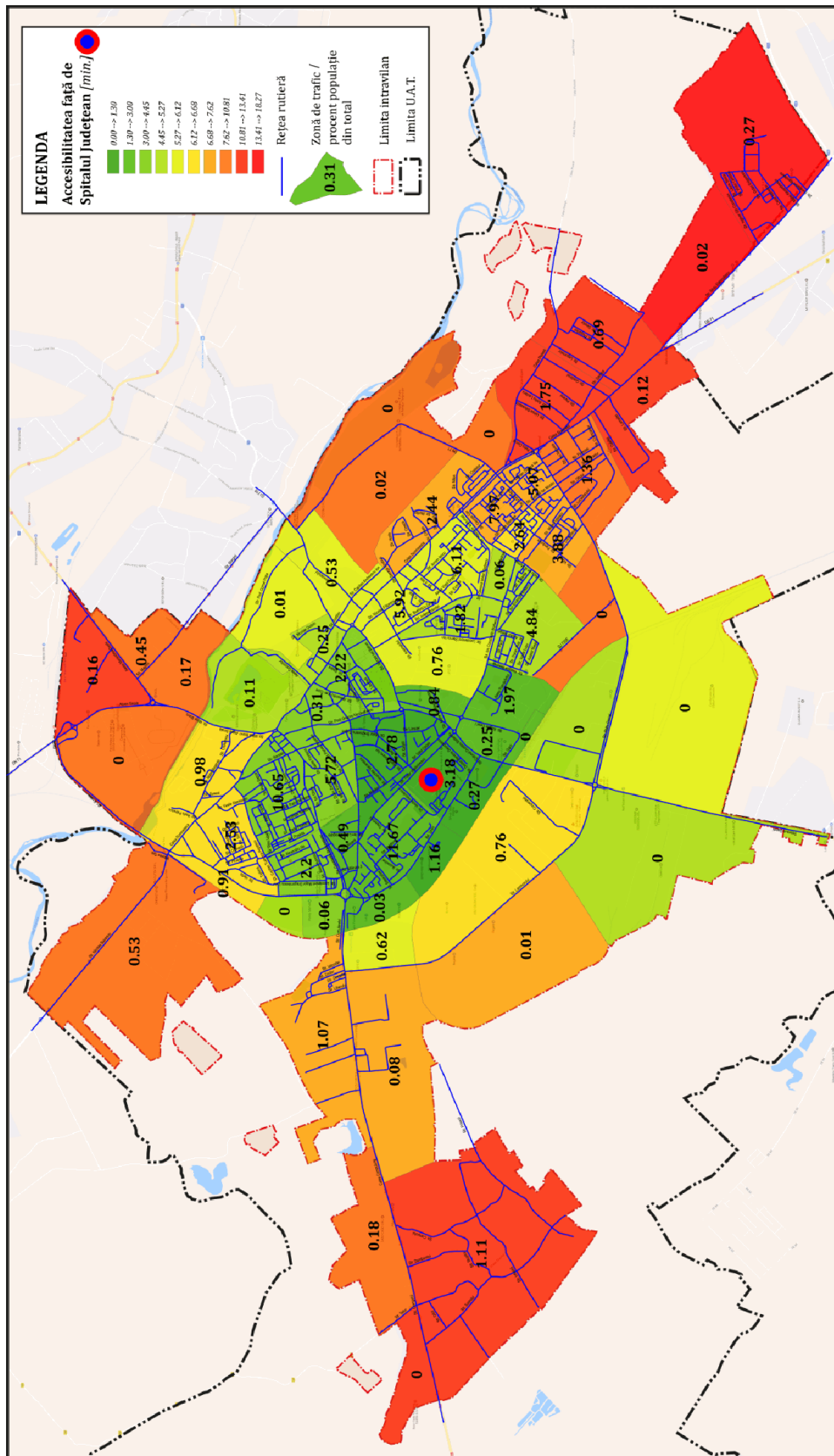


Figura 4.10. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Spitalul Județean Târgoviște, scenariul de bază 2016 (Figură rotită cu 90°).

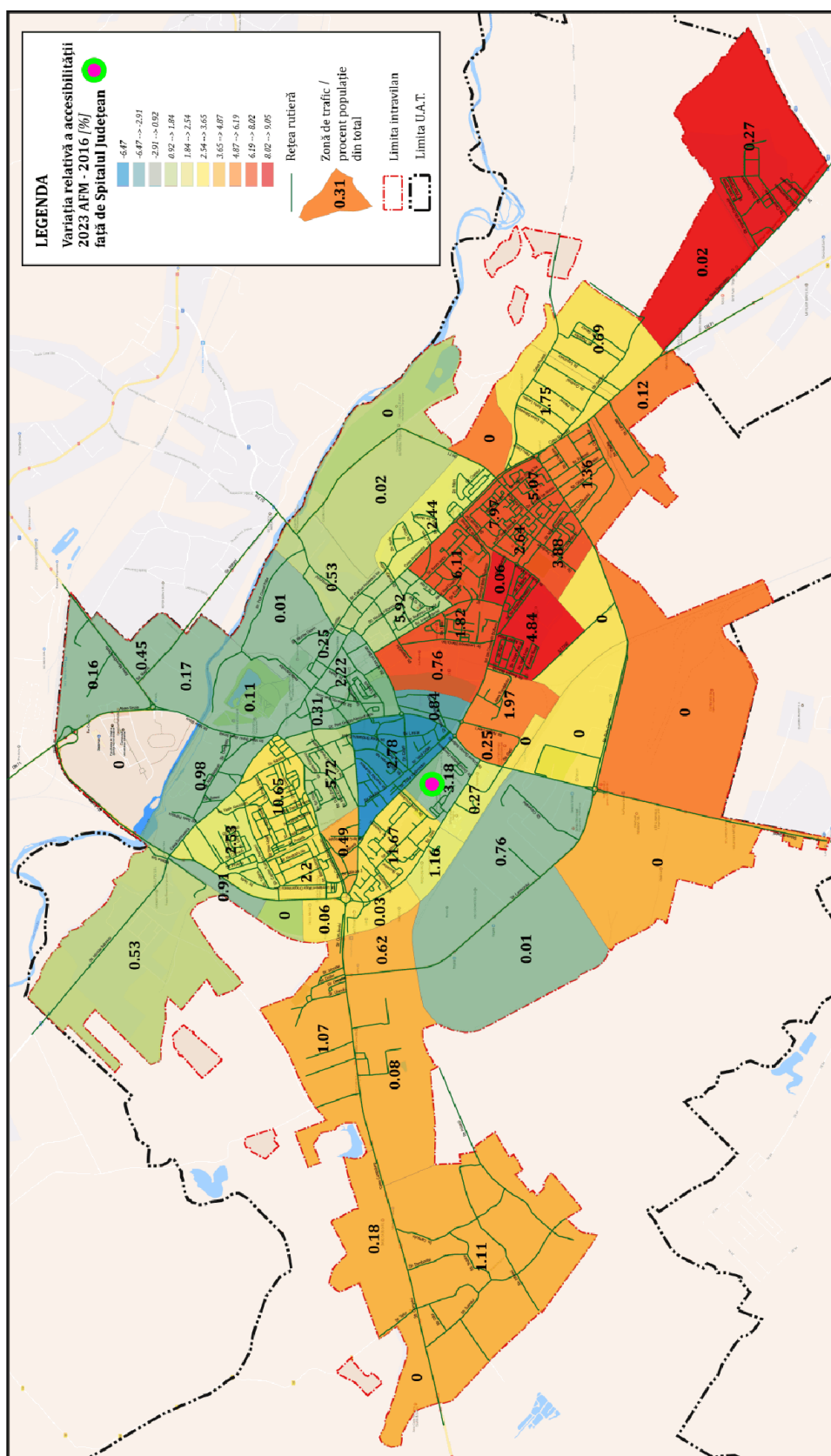


Figura 4.11. Variația relativă a accesibilității, scenariul "A face minim" 2023 vs. Anul de bază 2016, față de Spitalul Județean Târgoviște (Figură rotită cu 90°).

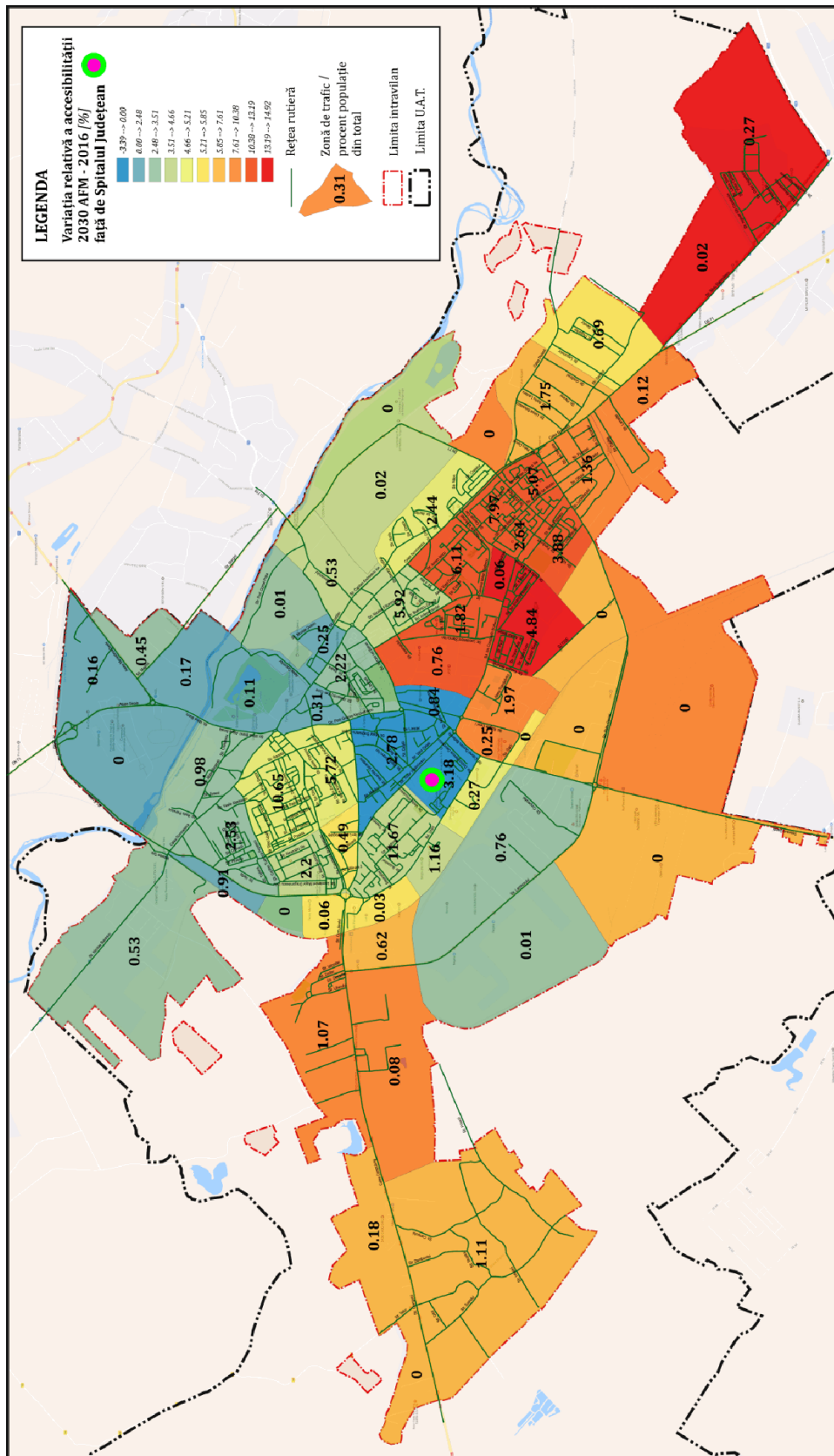


Figura 4.12. Variația relativă a accesibilității, scenariul "A face minim" 2030 vs. Anul de bază 2016, față de Spitalul Județean Târgoviște (Figură rotită cu 90°).

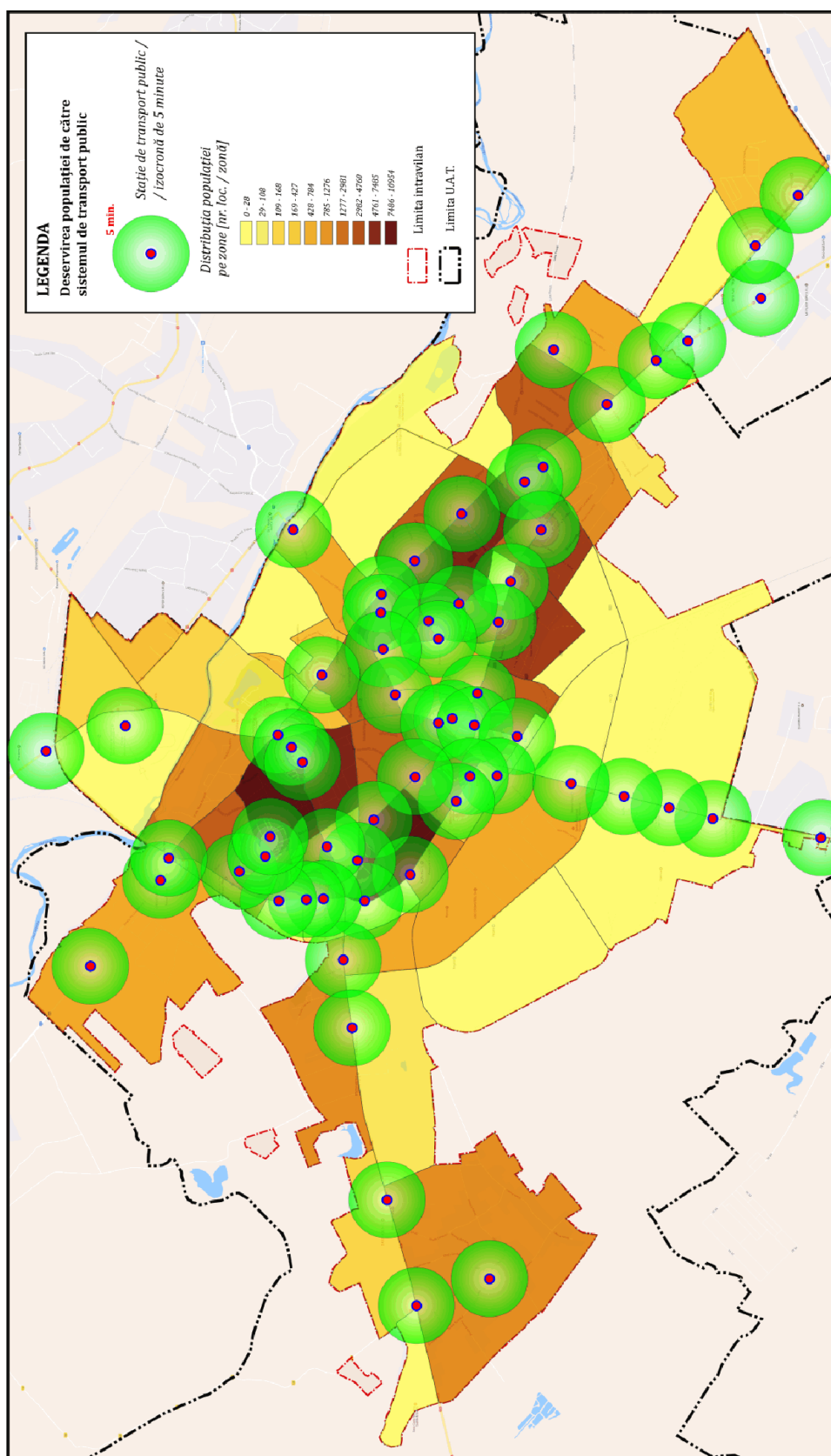


Figura 4.13. Deservirea populației de către rețeaua de transport public (Figură rotită cu 90°).



Proiectele angajate, care descriu scenariul "A face minim" la nivelul orizonturilor 2023 și 2030 nu implică modificări ale configurației rețelei de transport public, fapt care atrage după sine analiza accesibilității rețelei la nivelul anului de bază 2016.

O altă măsură a accesibilității sistemului de transport public este dată de facilitățile pentru persoanele cu mobilitate redusă pe care le prezintă infrastructura de transport și vehiculele: peroane, rampe de acces în vehicule, sisteme de siguranță în vehicule pentru cărucioare, modul de amplasare a sistemelor de validare a biletelor astfel încât să poată fi utilizate de persoanele cu mobilitate redusă sau nevăzători, sisteme de informare, atât vizuale, cât și acustice. În situația actuală, sistemul de transport public prezintă deficiențe de accesibilitate. Vehiculele de transport public aflate în parcul inventar nu sunt prevăzute cu sisteme care permit accesul persoanelor cu dizabilități.

Zone nevralgice din punct de vedere al accesibilității sistemului global de transport public le reprezintă stațiile de transfer între modurile de transport public urban, intrajudețean și interjudețean. Transferul între mijloacele de transport specifice acestor moduri trebuie să se realizeze facil, în condiții de siguranță și securitate. În acest sens, este necesară amenajarea unui terminal intermodal în care să fie prevăzute săli de așteptare, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, grupuri sanitare, toate adaptate pentru a fi utilizate și de către persoanele cu probleme de mobilitate.

Pe lângă modurile de transport public și privat, a căror accesibilitate a fost tratată mai sus, în mediul urban transportul pietonal reprezintă un mod de deplasare care se pretează pentru călătoriile pe distanțe scurte. În situația actuală, ghidarea utilizatorilor către acest mod de transport benefic pentru sănătate este deficitară, nefiind implementat un sistem de orientare a traseelor pietonale către obiective socio-economice din zona centrală și cartiere.

Având în vedere particularitățile accesibilității sistemului de transport, pentru evaluarea impactului mobilității din acest punct de vedere se vor utiliza următorii indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute;*
- *Accesibilitatea sistemului de transport public: vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie.*

4.4. Siguranța

În ciuda eforturilor care s-au făcut la nivel european în ultimii ani, concretizate cu reducerea cu 39% a numărului de decese înregistrate în urma accidentelor rutiere produse în mediul urban în anul 2010 comparativ cu anul 2001, în aceste tragedii în anul 2010, la nivelul statelor membre EU19 și-au pierdut viața 10830 de persoane⁷. Datele statistice cu privire la acest subiect, situează România pe primul loc în funcție de valoarea raportului dintre numărul de morți înregistrați la 1 milion de locuitori. Valoarea acestui raport asociată României este de 69,6, în condițiile în care nivelul mediu la nivelul statelor membre EU24 este de 23,3, iar valoarea corespunzătoare Suediei este de 9,6 (figura 4.14).

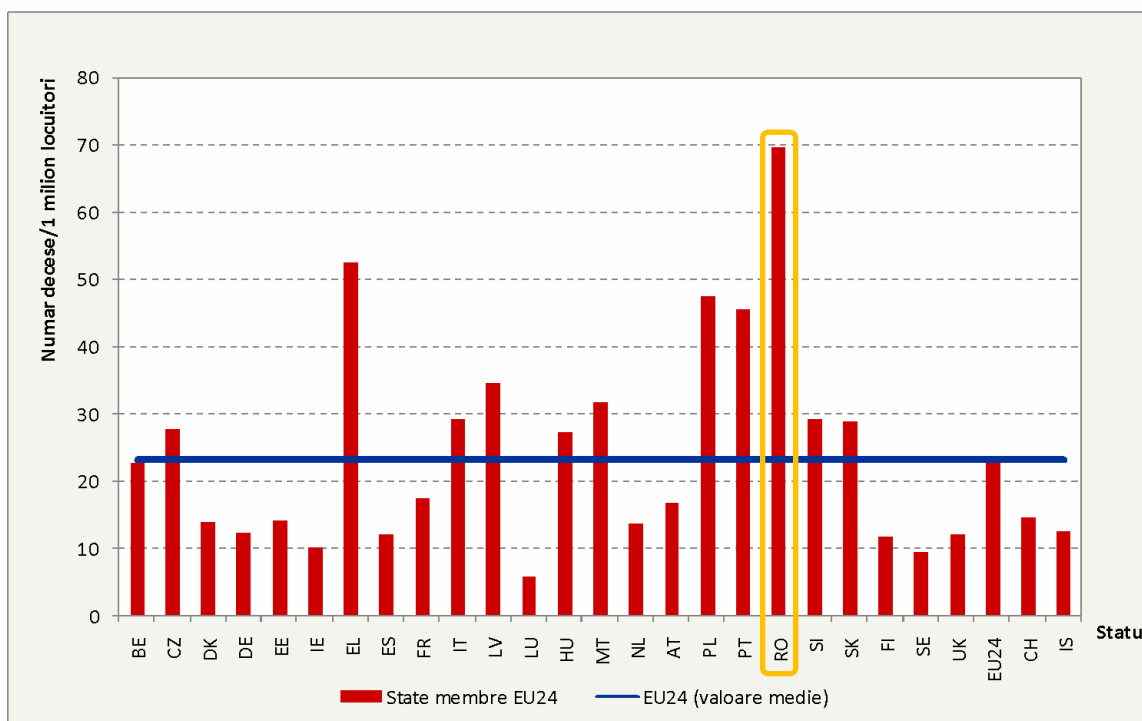


Figura 4.14. Numărul de decese / 1 milion de locuitori, statele membre EU 24, anul 2010.

Un alt motiv de îngrijorare privind siguranța circulației în orașele din România este faptul că 69% din numărul total de accidente rutiere soldate cu morți au loc în mediul urban, situație care de asemenea ne situează pe loc fruntaș în clasamentul european.

⁷ European Road Safety Observatory, *Traffic Safety Basic Facts 2012*. Urban areas, 2012.



Revenind la principiul care guvernează PMUD "Planificare pentru oameni!", caracterizarea situației existente la nivelul anului 2010 privind siguranța locuitorilor orașelor din România indică faptul că din totalul celor 1492 de persoane care și-au pierdut viața în accidente rutiere, 700 sunt pietoni.

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurilor asociate acestora, percepute drept costuri externe activității de transport. Principalele componente ale costurilor cu accidentele sunt costurile serviciilor medicale, costurile asociate pagubelor materiale produse, costurile generate de pierderea / reducerea capacității de muncă. Valoarea acestor costuri nu depinde numai de gravitatea accidentului, ci și de sistemul de asigurări care activează în domeniu și de disponibilitatea de plată a cetățenilor pentru siguranță, fapt care atrage după sine diferențe semnificative ale costurilor cu accidentele în funcție de țara în care sunt produse.

În tabelul 4.8 sunt prezentate valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcție de gravitatea acestora.

Tabelul 4.8. Valoarea monetară costurilor cu accidentele, România, 2010.

Gravitatea accidentului	Costuri [Euro]	
	Master Planul de Transport pentru România, 2014	Update of the Handbook on External Costs of Transport, 2014
Pierderea vieții	635.972	1.048.000
Rănire gravă	87.963	136.000
Rănire ușoară	7.114	10.400

Valorile acestor categorii de costuri estimate pentru fiecare stat membru EU28, la nivelul anului 2010 sunt reprezentate grafic în figurile 4.15 - 4.17. Analizând aceste valori se poate observa că pentru toate cele trei categorii în care sunt încadrate accidentele în funcție de gravitate, costurile estimate pentru România sunt situate la limita inferioară a plajei de valori specifice statelor membre EU28.

Conform datelor furnizate de Poliția Municipiului Târgoviște, în această localitate în anul 2016 au fost înregistrate 123 accidente, în care au fost rănite 142 persoane, iar 2 și-au pierdut viața. Variația numărului total de accidente și a victimelor acestora în perioada 2010-2016 este prezentată în tabelul 4.9.

Aplicând costurile unitare cu accidentele prevăzute în Master Planul General de Transport (tabelul 4.8) pentru numărul de victime înregistrate în fiecare categorie (morți, răniți grav, răniți ușor) au fost calculate costurile cu accidentele în care au fost implicate victime la nivelul rețelei rutiere a Municipiului Târgoviște în anul 2016. Aceste costuri se ridică la 7,88 milioane Euro (tabelul 4.10).

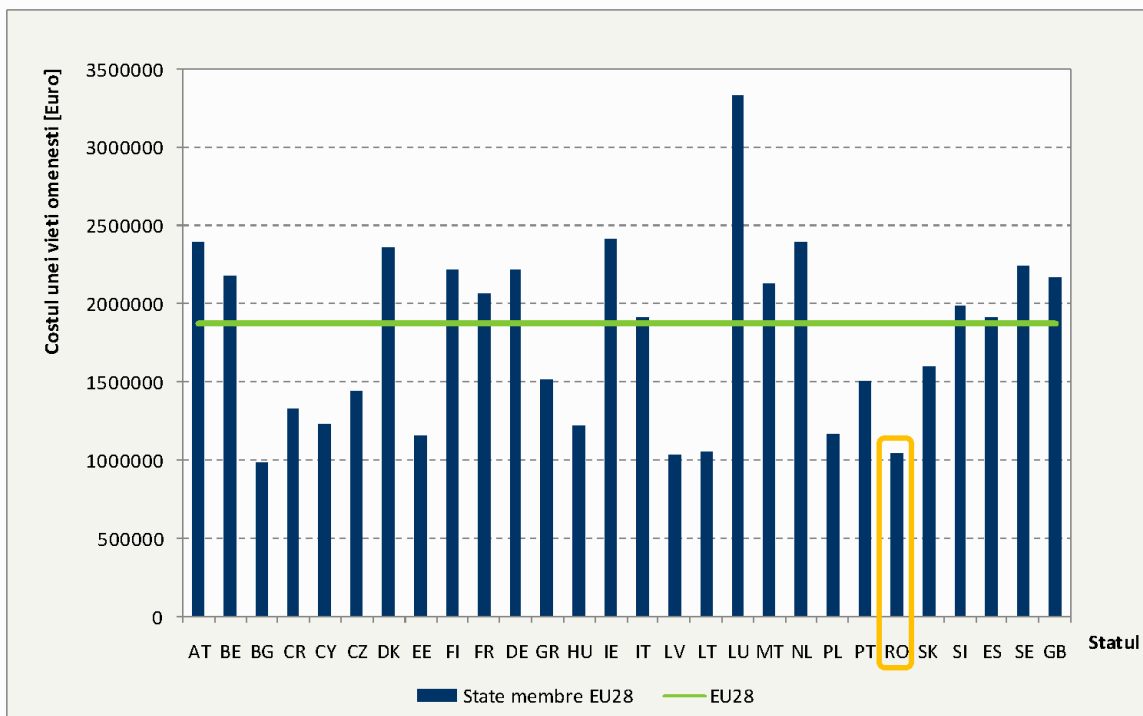


Figura 4.15. Costul echivalent pierderii unei vieți omenești, statele membre EU 28, anul 2010.

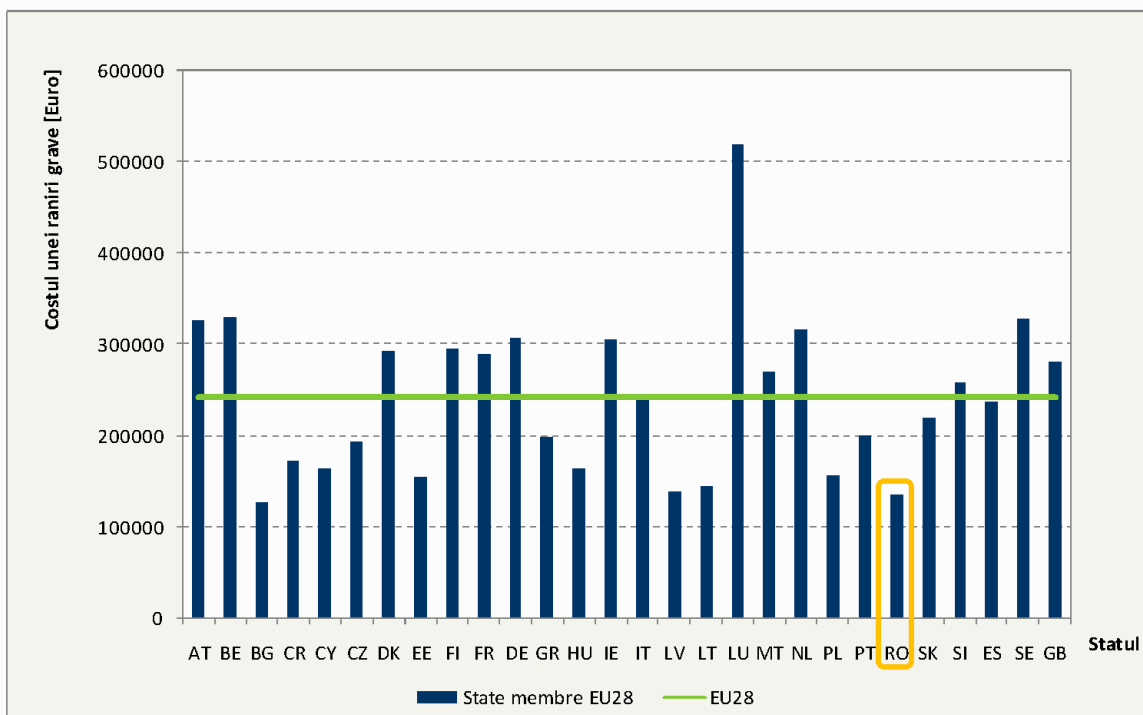


Figura 4.16. Costul echivalent unei răniri grave, statele membre EU 28, anul 2010.

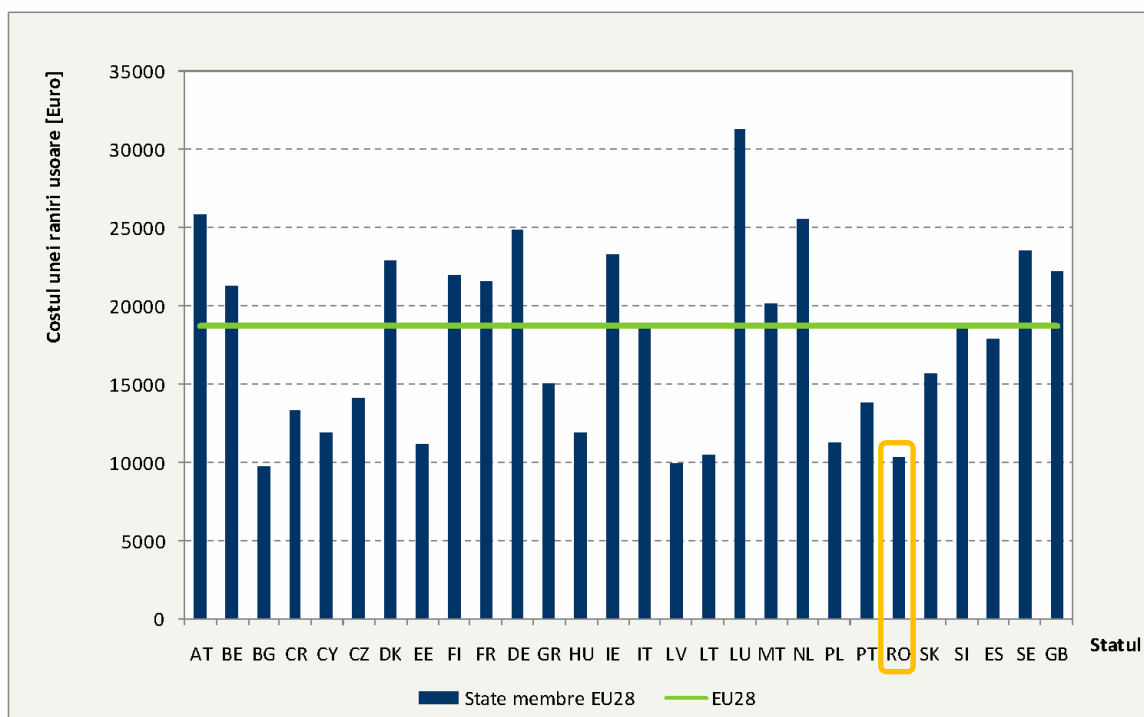


Figura 4.17. Costul echivalent unei răniri ușoare, statele membre EU 28, anul 2010.

Tabelul 4.9. Accidente înregistrate în Municipiul Târgoviște, în perioada 2010-2016.

Anul	Număr accidente	Victime			
		Total	Morți	Răniți grav	Răniți ușor
2010	68	85	5	11	69
2011	88	106	4	13	89
2012	109	125	3	22	100
2013	94	130	1	19	110
2014	87	111	3	16	92
2015	131	154	0	23	131
2016	123	142	2	16	124

Tabelul 4.10. Costul cu accidentele, Municipiul Târgoviște, 2016.

	Morți	Răniți grav	Răniți ușor	Total
Numărul de victime	2	16	124	142
Costul unitar [EUR]	635.972	87.963	7.114	-
Costul în anul 2016 [EUR]	1.271.944	1.407.408	882.136	3.561.488

Localizarea spațială a numărului total de accidente produse în intervalul de analiză 2010-2016 și a victimelor asociate acestora (morți, răniți grav, răniți ușor) este realizată în figurile 4.18 - 4.20.

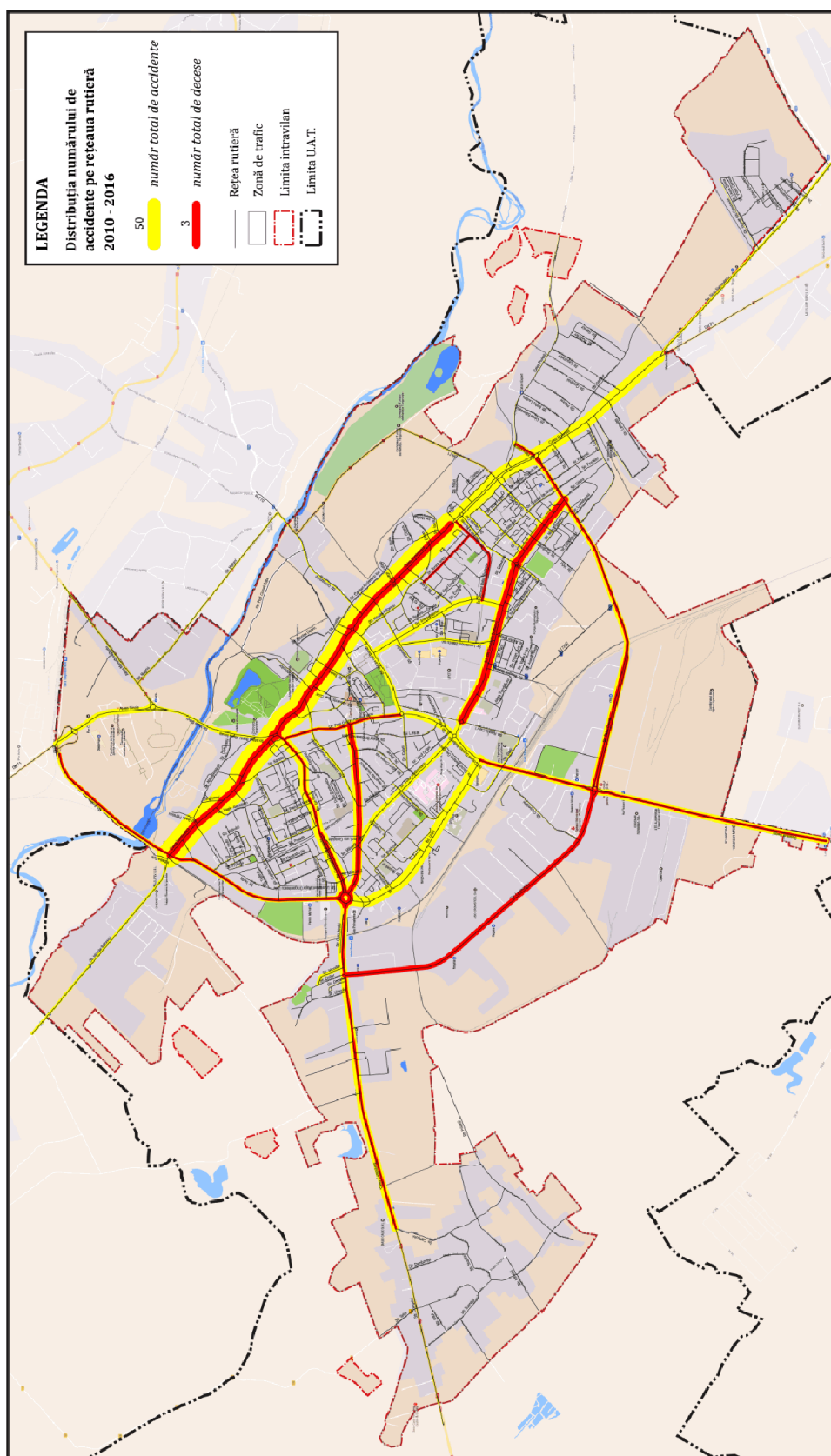


Figura 4.18. Distribuția spațială a evenimentelor soldate cu pierderea vieții, 2010-2016
(Figură rotită cu 90°).

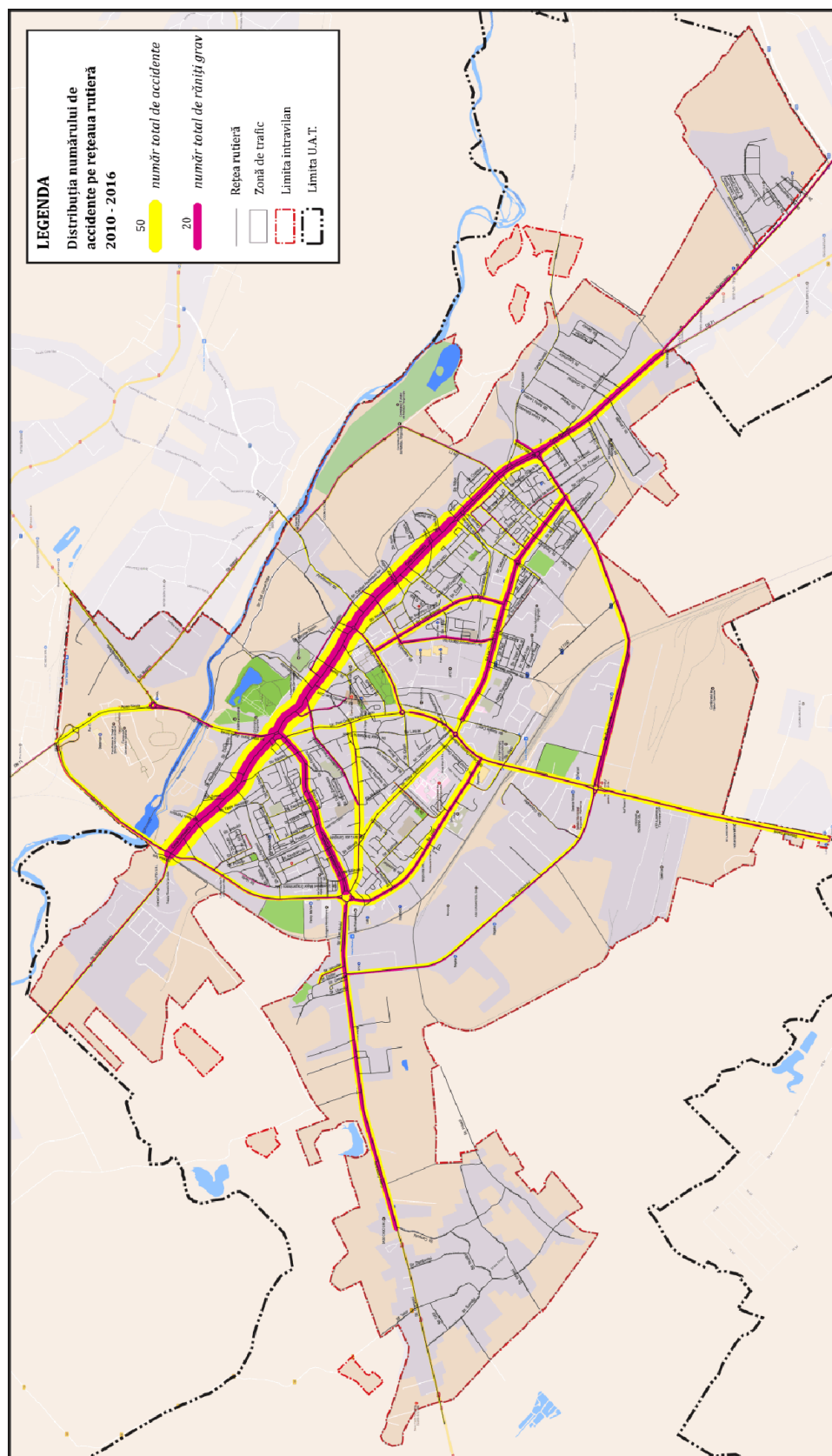


Figura 4.19. Distribuția spațială a numărului victimelor rănite grav, 2010-2016 (Figură rotită cu 90°).

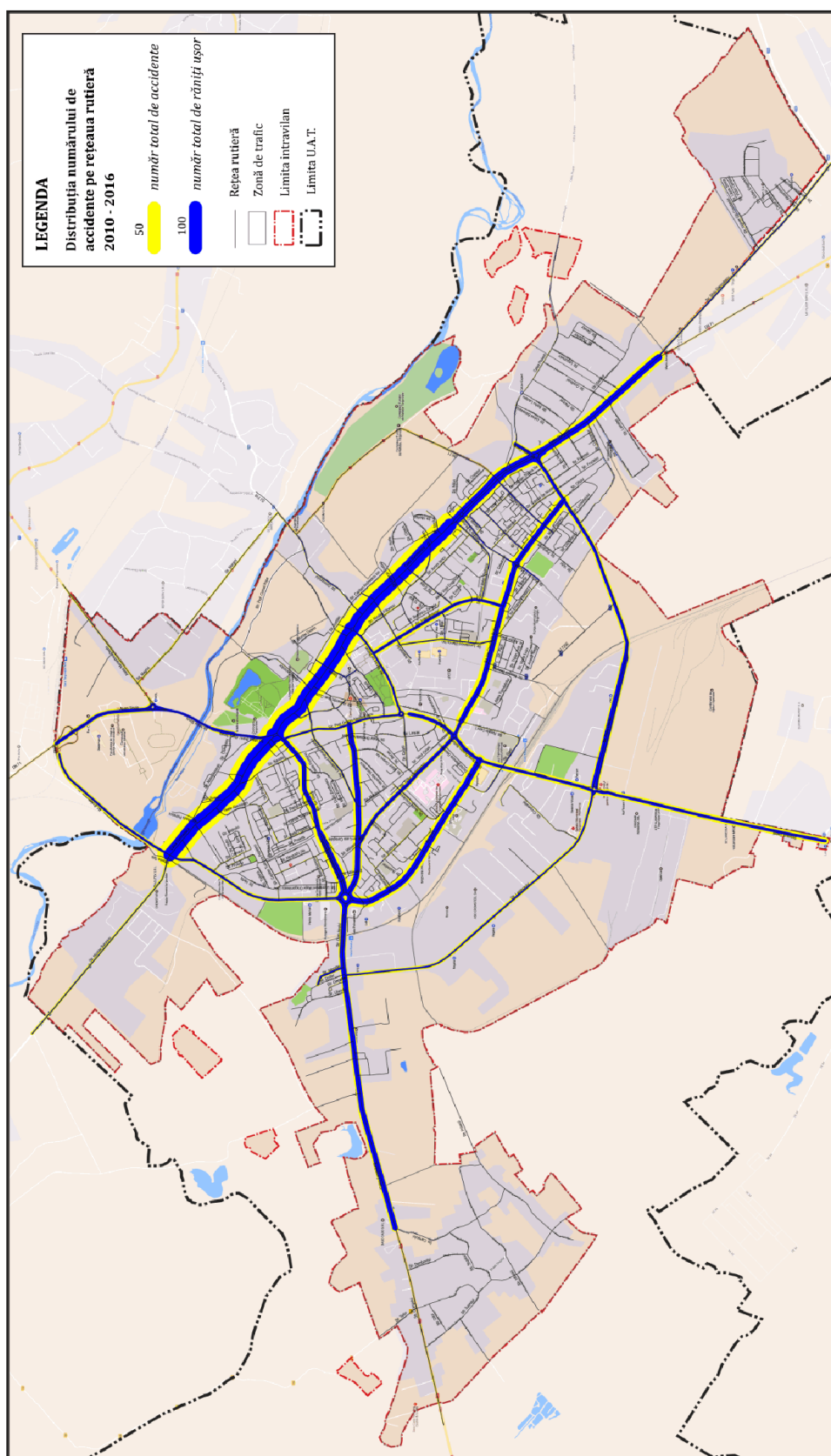


Figura 4.20. Distribuția spațială a numărului victimelor răniți ușor, 2010-2016 (Figură rotită cu 90°).



Se observă că la nivelul rețelei stradale se conturează artere cu grad ridicat de incidență a accidentelor – Calea Domnească, Calea București, B-dul I.C. Brătianu, B-dul Unirii, Str. Constantin Brâncoveanu. Relaționarea acestor sectoare rutiere cu distribuția fluxurilor de trafic (prezentate în Capitolul 3) relevă o corelație ridicată între intensitatea traficului și incidența accidentelor de circulație. Aceste sectoare stradale găzduiesc sau intersectează rețeaua de transport public.

Așa cum a fost afirmat mai sus, problema de fond în ceea ce privește incidența accidentelor este intensitatea traficului. Această problemă este amplificată de modul de operare, care în situația actuală, prezintă deficiențe din punct de vedere al organizării circulației printr-un sistem complex de management al traficului, corelat cu valorile fluxurilor de trafic de vehicule și pietoni. Se estimează amplificarea acestei probleme pe fondul creșterii traficului în situațiile prognozate în scenariile "A face minim", ținând seama de faptul că prin intervențiile angajate nu se regăsesc proiecte care să conducă la reducerea traficului auto.

La nivel local, Poliția Municipiului Târgoviște reprezintă structura organizațională cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor de circulație. Poliția Locală sprijină unitățile structurilor teritoriale ale Poliției Române în luarea măsurilor pentru asigurarea fluenței și siguranței traficului. Atribuțiile acestui serviciu sunt canalizate către identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.

Urmărind cele prezentate mai sus, pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației se va utiliza indicatorul:

→ *Intensitatea traficului – numărul mediu zilnic de [vehicule-km] înregistrat la nivelul rețelei.*

Acest indicator înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport.

4.5. Calitatea vieții

În literatura de specialitate⁸, relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului (poluare chimică, fonică, consum de energie, gaze cu efect de seră), a accesibilității teritoriului și a serviciilor de transport, a siguranței cetățenilor (în special componenta de siguranță a circulației) și a eficienței economice. Toate aceste aspecte ale mobilității din Municipiul

⁸ *Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility*, World Business Council for Sustainable Development, Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0), 2015.



Târgoviște au fost tratate mai sus, desprinzându-se concluzia că, în general, calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilității, dominată de utilizarea autoturismului, cu următoarele consecințe:

- alocare majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, bicicliști, amenajări peisagistice, artă urbană, activități în aer liber;
- infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată și ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare etc.);
- degradarea peisajului urban și devalorizarea patrimoniului arhitectural valoros, în special din zona centrală istorică;
- degradarea ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării, semnalelor luminoase.

Recent, la nivelul Municipiului Târgoviște au fost realizate intervenții notabile asupra sistemului de transport: modernizarea de artere stradale, inclusiv trotuarele aferente; amenajarea de parcări de reședință; demararea amenajării unei rețele de piste pentru biciclete. Toate proiectele realizate conduc la creșterea calității vieții în mediul urban, efectele manifestându-se gradual, acestea fiind în interacțiune cu alte intervenții necesare și cu capacitatea de adaptare a cetățenilor.

În figura 4.21 este ilustrată cu titlu de exemplificare o situație întâlnită pe Str. Revoluției, care secționează zona pietonală din centrul istoric de cea din Piața Revoluție. Parcarea autovehiculelor în această zonă aduce un impact negativ asupra cadrului urbanistic și funcțional.

Disfuncția descrisă mai sus poate fi corectată prin aplicarea unei politici de parcare agresive, care să prevadă interzicerea parcării pe străzile din zona centrală și tarifarea diferențiată pe zone, cu valori ridicate în zona centrală, însă este dependentă de asigurarea unor alternative, însemnând sporirea atractivității serviciilor de transport public (reducerea timpilor de călătorie, creșterea accesibilității, sporirea confortului în mijloacele de transport), promovarea intermodalității (realizarea de parcări de tip Park&Ride care să permită persoanelor din afara localității să parcheze autovehiculul și să ajungă în zona centrală cu transportul public), ceea ce se traduce prin proiecte complementare.

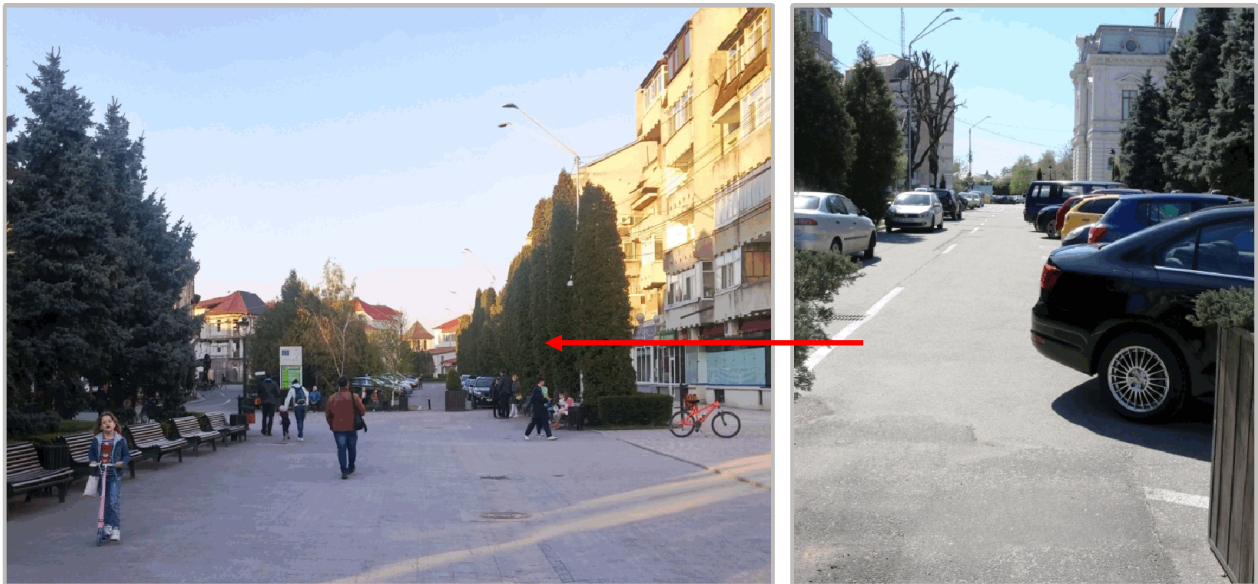


Figura 4.21. Zona centrală acaparată de autovehicule (Str. Revoluției).

Din analizele realizate în subcapitolele 4.1 - 4.4 reiese că impactul asupra mediului cu cel mai pronunțat caracter negativ revine transportului individual cu autoturismul. Efectele produse de utilizarea acestuia în deplasările din mediul urban, precum emisii de noxe, zgomot, consum de combustibili din surse neregenerabile, emisii de gaze cu efect de seră, întârzieri, etc. acționează asupra sănătății populației, criteriu fundamental în caracterizarea nivelului atins de calitatea vieții.

Așadar, o imagine complexă asupra calității vieții cetățenilor poate fi creată prin prisma indicatorului care exprimă ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice.



5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Dezvoltarea generală a orașului are un efect major asupra nevoilor de transport și comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât și al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraș performant, un factor cu importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate.

Sistemul de transport și mobilitate din Municipiul Târgoviște va contribui la îndeplinirea viziunii de dezvoltare prevăzută în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște, potrivit căreia la orizontul anului 2020, Municipiul Târgoviște va fi un teritoriu construit armonios, prin protejarea și valorificarea resurselor locale naturale și antropice, prin promovarea soluțiilor eficiente în acord cu ultimele standarde de dezvoltare și prin susținerea capitalului uman la toate nivelurile: economic, social, educațional, sanitar, cultural.

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a transporturilor și mobilității din Municipiului Târgoviște s-a avut în vedere înscrierea în liniile directoare recomandate de Comisia Europeană pentru statele membre, respectiv:

“Obiectivul principal al politicii europene a transporturilor este de a contribui la crearea unui sistem care să sprijine progresul economic european, să consolideze competitivitatea și să ofere servicii de mobilitate de înaltă calitate, asigurând în același timp o utilizare mai eficientă a resurselor.”



În practică, transporturile trebuie să folosească energie mai puțină și mai curată, să exploateze mai bine o infrastructură modernă și să reducă impactul negativ pe care îl au asupra mediului și asupra unor componente fundamentale ale patrimoniului natural precum apa, solul și ecosistemele.”

Obiectivele strategice din domeniul mobilității care contribuie la atingerea viziunii urmăresc:



Accesibilitatea reprezintă ușurința cu care oamenii sau bunurile materiale pot ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinație utilizând modurile de transport disponibile la nivelul teritoriului, a căror conexiune în raport cu criteriul ales este favorabilă intereselor beneficiarului transferului sau ale exploatarei sistemului. Modul în care orașele facilitează accesul prin formele lor urbane și sistemelor de transport disponibile, prezintă impact direct asupra dezvoltării urbane și bunăstării populației, componente prin care se descrie calitatea vieții.

Prin acest obiectiv strategic, se urmărește ca sistemul de transport din Municipiul Târgoviște să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori.



Eficiența economică se referă la sprijinul sistemului de transport în desfășurarea activităților economice, cu impact pe termen lung prin generarea de venituri și locuri de muncă în Municipiul Târgoviște.

Funcționarea sistemului de transport, astfel încât să se asigure parametrii de eficacitate, eficiență și calitate a deplasărilor persoanelor și bunurilor către/ de la unitățile economice și zonele turistice constituie unul dintre pilonii dezvoltării durabile.

Siguranța reprezintă noțiunea inversă vulnerabilității participanților la trafic la implicare în accidente de circulație (soldate cu răni sau pierderi de viață omenești, respectiv pagube materiale). Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 are ca obiectiv general reducerea la jumătate a numărului de decese provenite din accidente rutiere până în anul 2020 față de anul 2010¹. Atingerea acestei ținte propuse la nivel național este posibilă prin transpunerea obiectivului la nivel local și cuantificarea rezultatelor.

Mediu se referă la desfășurarea activității de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate manifestate la nivelul Municipiului Târgoviște și impactul asupra mediului. Obiectivul privind protecția mediului, care se exprimă prin reducerea valorilor indicatorilor asociați (emisii de substanțe poluante, gaze cu efect de seră, zgomot) contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile și implicit la creșterea calității vieții.

Atingerea viziunii de dezvoltare urbană va fi posibilă prin aplicarea acestora și a obiectivelor asociate în domeniul mobilității atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu teritoriul învecinat), respectiv la nivelul cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Acțiunile necesare pentru atingerea obiectivelor propuse trebuie să direcționeze utilizatorii sistemului de transport (atât cei care constituie traficul local, cât și navetiștii) către moduri de transport prietenoase cu mediul - pietonal, cu bicicleta, cu transportul public.

Această viziune a fost formulată luând în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate, care definesc scenariul "A face minim", așa cum au fost descrise în subcapitolul 3.6. Costurile de realizare a proiectelor angajate nu sunt considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea PMUD. Anvelopa bugetară estimată ca fiind disponibilă pentru finanțarea PMUD al Municipiului Târgoviște este determinată eliminând aceste costuri.

¹ Ministerul Transporturilor, *Proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 - 2020 și a Planului de acțiuni pentru implementarea acesteia*, aprilie 2016, București.

<http://mt.gov.ro/web14/transparenta-decizionala/consultare-publica/acte-normative-in-avizare/1166-hg28042016dtr>.

Proiectele angajate definesc scenariul de referință "A face minim" la nivelul orizonturilor de analiză 2023 și 2030, constituind aspectele de diferențiere a acestui scenariu comparativ cu scenariul "A nu face nimic", în care este analizată situația viitoare (la aceleași orizonturi de timp), care cuprinde doar sistemul de transport existent la nivelul anului de bază 2016 (și nicio altă infrastructură nouă sau modificări în tehnologiile de operare), dar care include o creștere prognozată a cererii de transport în raport cu evoluțiile socio-economice și demografice.

Intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice identificate, sunt analizate integrat în cadrul scenariului "A face ceva" 2023 și 2030. Acest scenariu surprinde situația viitoare, care cuprinde scenariul "A face minim", plus un pachet de proiecte și măsuri definite de elaborator (figura 5.1).

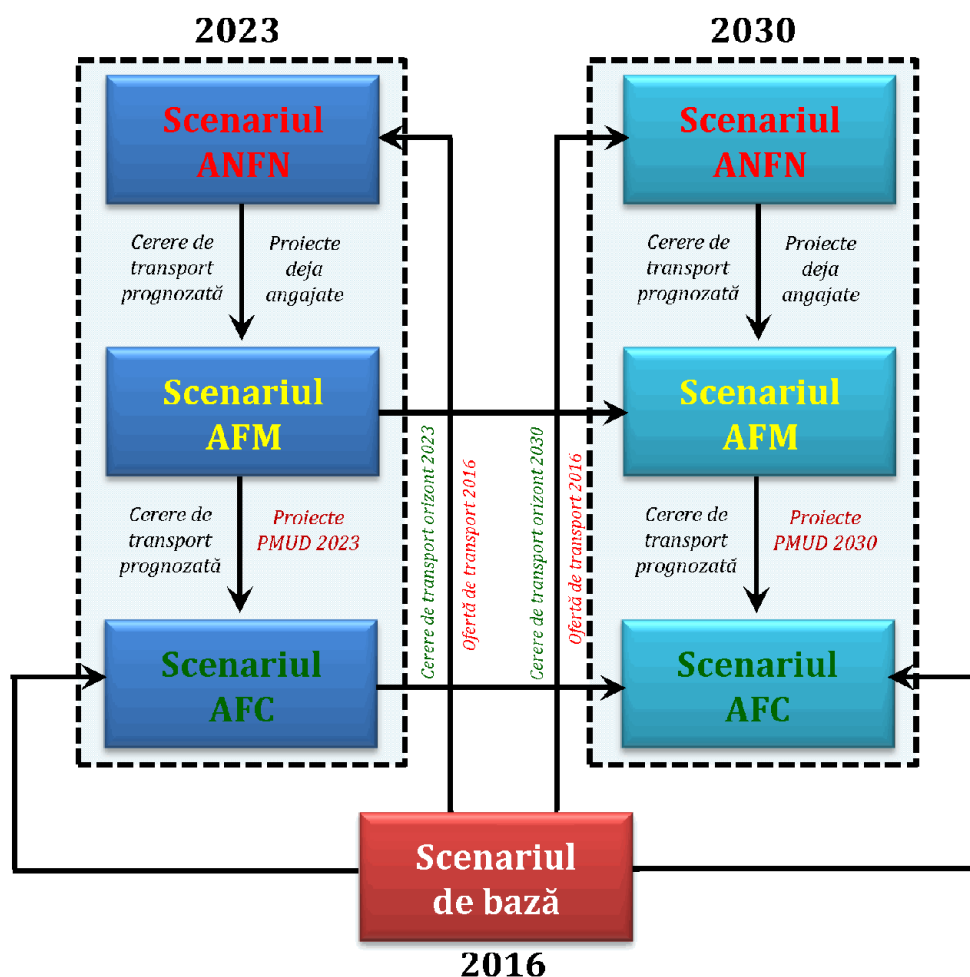


Figura 5.1. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD al Municipiului Târgoviște.

Conform specificațiilor din Anexa 6 - Conținut cadru Plan de mobilitate urbană durabilă a Documentului cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, dezvoltarea a mai mult de un scenariu alternativ "A face ceva" este necesară pentru municipiile de rang I. Potrivit Legii nr. 351 din 6 iulie 2001



privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a IV-a Rețeaua de localități, Municipiul Târgoviște nu este municipiu de rang I, fapt care permite analiza efectelor mobilității propuse prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".

5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor

Metodologia de selectare a proiectelor care vor constitui planul de acțiune presupune parcurgerea următoarelor etape:

→ Analiza situației actuale și identificarea disfuncționalităților

Caracterizarea mobilității actuale cu referire la contextul socio-economic și demografic, rețeaua stradală, transportul public, transportul de marfă, mijloacele alternative de mobilitate, managementul traficului, zonele cu nivel ridicat de complexitate și evaluarea impactului actual al mobilității, au fost tratate în Capitolele 2 - 4.

→ Stabilirea viziunii de evoluție a mobilității

În anul 2030 Municipiul Târgoviște va fi un mediu urban atractiv, deservit de un sistem de transport eficient, accesibil pentru toți cetățenii, merit să sprijine dezvoltarea economică, cu impact redus asupra mediului!

→ Stabilirea obiectivelor

Pentru atingerea viziunii asumate, au fost identificate următoarele obiective strategice în domeniul mobilității: *accesibilitate, eficiență economică, siguranță, mediu, calitatea vieții.*

→ Identificarea temelor de mobilitate pentru care se propun intervenții

Pornind de la analiza situației actuale, pentru orientarea către o mobilitate durabilă, se vor propune intervenții încadrate în tematicile abordate în caracterizarea situației actuale, respectiv: intervenții majore asupra rețelei stradale, transport public, transport de marfă, mijloace alternative de mobilitate, managementul traficului, zone cu nivel ridicat de complexitate, structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare, aspecte instituționale.

→ Identificarea de măsuri/acțiuni de intervenție care să contribuie la atingerea obiectivelor



Lista cuprinzătoare a intervențiilor (măsuri și proiecte) este dezvoltată pe baza analizei problemelor (evidențiate în urma prelucrării datelor primare, a elaborării modelului de transport) și a aspectelor strategice privind evoluția mobilității la nivelul teritoriului de studiu. Acestea sunt proiecte majore de infrastructură, dar și proiecte sau măsuri de natură organizațională și instituțională.

→ Prioritizarea intervențiilor propuse

Prioritizarea proiectelor propuse este realizată pe baza unei analize multicriteriale.

Analiza multicriterială permite luarea unei decizii în funcție de o diversitate de factori, care pot proveni din domenii de analiză diferite și pot avea unități de măsură diferite. Scopul acestui instrument este acela de a structura și combina diferitele evaluări care trebuie să fie luate în considerare în procesul de luare a deciziilor, atunci când avem de ales între mai multe alternative, iar tratamentul aplicat fiecăreia dintre acestea condiționează în mare măsură decizia finală. Din punct de vedere metodologic, analiza multicriterială pornește de la structurarea problemei, respectiv identificarea obiectivului general, identificarea obiectivelor specifice și identificarea criteriilor necesare în analiză. O a doua fază constă în standardizarea valorilor fiecărui criteriu, pentru ca toate criteriile utilizate în analiză să poată fi comparate și ierarhizate în funcție de importanța pe care o prezintă pentru obiectivul principal al studiului.

În cadrul PMUD al Municipiului Târgoviște au fost identificate 8 criterii principale de care se ține seama în evaluarea atingerii obiective strategice ale planului. În tabelul de mai jos este realizată o scurtă descriere a indicatorilor asociați criteriilor care urmează să fie utilizate în analiză. Metodologia aplicată permite combinarea tuturor celor 8 indicatori care constituie criteriile, făcând posibilă stabilirea unor scor final pentru fiecare proiect, pe baza acestuia fiind apoi definit nivelul de prioritate.

Tabelul 5.2. Criterii de analiză multicriterială utilizate.

ID criteriu	Obiectiv strategic	Indicator	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C1	Accesibilitate	Accesibilitatea teritoriului	Se exprimă prin media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic considerate la subcapitolul 4.3, la nivel de MZA. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C2		Accesibilitatea sistemului de transport public	Exprimă accesibilitatea componentelor sistemului de transport public. Se definește ca proporția elementelor (vehicule de transport public dotate cu facilități	Creșterea valorilor



ID criteriu	Obiectiv strategic	Indicator	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
			pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie). Se exprimă în [%]. Sursele pe baza cărora se va estima indicatorul cuprind documentații referitoare la autovehiculele de transport public.	
C3		Durata medie de deplasare	Reprezintă timpul mediu necesar pentru efectuarea unei călătorii cu mijloacele de transport privat, la nivel de MZA, pentru întregul areal de studiu. Se exprimă în [minute].	Reducerea valorilor
C4	Eficiența economică	Valoare investiție	Reprezintă valoarea monetară estimată pentru realizarea proiectului, exprimată în [Euro]. Sursele de cuantificare: documentații tehnico-economice aferente proiectelor (în cazul în care există), estimări ale consultantului pe baza consultării pieței.	Costuri cât mai reduse pentru investiție
C5	Siguranță	Intensitatea traficului	Dat fiind faptul că incidența apariției accidentelor rutiere este, în general, proporțională cu intensitatea traficului, indicatorul se exprimă prin totalul zilnic de [vehicule-km] înregistrate la nivelul rețelei. Se va considera traficul la nivel de MZA.	Reducerea valorilor
C6	Mediu	Emisiile de gaze poluante	Reprezintă cantitatea de emisii poluante estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [kg] la nivelul unei zile medii din an (MZA). Se vor considera următorii factori de emisie: NO _x , PM, HC, CO, fiecăruia alocându-i-se câte o pondere egală în cadrul criteriului.	Reducerea valorilor
C7		Emisiile de gaze cu efect de seră	Reprezintă cantitatea de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi estimată în urma implementării proiectului, exprimată în [tone] - CO ₂ .	Reducerea valorilor
C8	Calitatea vieții	Pondere de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	Reprezintă proporția deplasărilor realizate cu modurile de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice. Se exprimă în [%].	Creșterea valorilor

Estimarea valorilor acestor indicatori are la bază simulările efectuate cu ajutorul modelului de transport validat (unde este cazul) și/ sau experiența consultantului dobândită cu ocazia întocmirii altor studii similare, precum și din consultarea studiilor de caz existente în literatura de specialitate. Valorile efective estimate sunt încadrate în 6 clase, notate de la 0 la 5, obținându-se matricea de performanță.

Pentru stabilirea utilității asigurate de indicatorii analizați, se consideră că utilitatea este proporțională cu valorile consecințelor, deci pentru estimarea utilităților intermediare se aplică interpolarea liniară, cunoscându-se faptul că utilitatea este o funcție cu valori cuprinse în intervalul [0, 1] (figura 5.2).

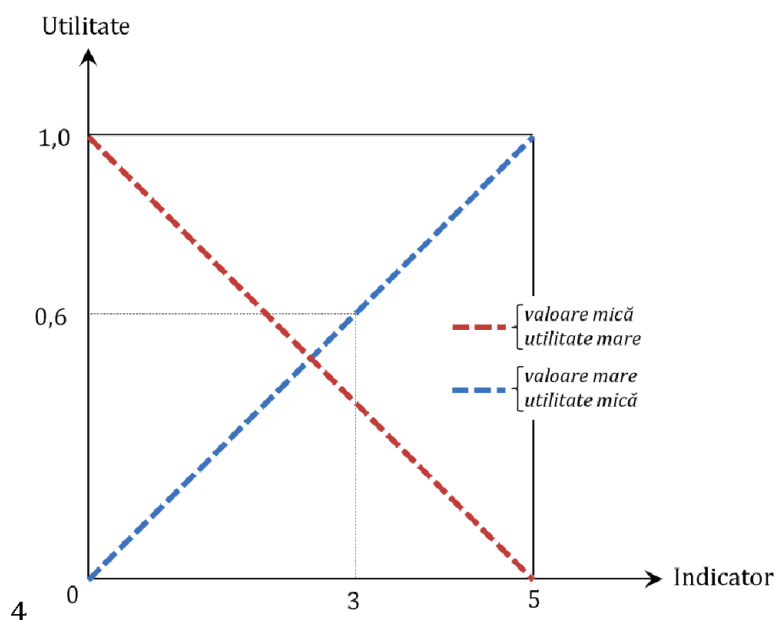


Figura 5.2. Reprezentarea grafică a funcției de utilitate.

În procesul de stabilire a importanței fiecărui criteriu s-a ținut cont de faptul că prin implementarea planului se urmărește orientarea către o mobilitate durabilă la nivelul Municipiului Târgoviște. Astfel, fiecărui criteriu i-a fost alocată ponderea din tabelul de mai jos.

Tabelul 5.3. Ponderile alocate criteriilor de analiză.

Criteriu	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
Pondere criteriu	10 %	10 %	10 %	10 %	20 %	10 %	10 %	20 %
Obiectiv strategic	Accesibilitate		Eficiență economică		Siguranță	Mediu		Calitatea vieții
Pondere obiectiv	20 %		20 %		20 %	20 %		20 %



Prin aplicarea acestei metodologii, punctajul maxim pe care poate să îl atingă un proiect este 1. Proiectele care vor obține punctaj mai mic de 0,10 vor fi eliminate din lista care va defini portofoliul de proiecte al PMUD al Municipiului Târgoviște.

Definitivarea listei finale a intervențiilor (măsurii și proiecte) propuse, se va realiza ținând cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul Municipiului Târgoviște pentru perioada 2017 – 2030, luând în considerare următoarele componente:

- Fonduri UE – POR 2014-2020, Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiție 4.1, perioada de accesare 2017-2023.

Potrivit informațiilor disponibile la momentul întocmirii raportului - "Documentul cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile – Axa prioritară 4 – *Sprijinirea dezvoltării urbane durabile*, Anexa 1 Alocarea orientativă pentru municipiile reședință de județ", Municipiului Târgoviște îi revine suma de 26,86 mil. EUR, din care pentru Prioritatea de Investiții 4.1 – 21,82 mil. EUR.

- Fonduri UE – similare POR 2014-2020, disponibile începând cu anul 2021.

Se consideră menținerea constantă a alocării financiare anuale comparativ cu cea aferentă POR 2014-2020, Prioritatea de investiție 4.1.

- Bugetul Municipiului Târgoviște – o pondere din bugetul total anual al Municipiului Târgoviște (estimată pe baza datelor istorice privind investițiile în domeniul mobilității suportate din bugetul local) ce variază între 3,8% și 7,2%, în funcție de costurile aferente intervențiilor planificate și de disponibilitatea altor surse de finanțare.

Valorile bugetului total anual pentru perioada 2018-2030 sunt estimate de Consultant pe baza datelor specifice anului 2017.

În tabelul 5.4 sunt centralizate valorile anuale estimate pentru sursele de finanțare menționate mai sus, a căror sumă se ridică la 78,15 milioane Euro.

Tabelul 5.4. Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD.

Componenta / Anul	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fonduri europene, POR 2017-2030, P.I. 4.1 [Mil Eur]	0,00	0,00	4,36	4,36	4,36	4,36	4,36
Fonduri europene similare POR, valabile începând cu anul 2021 [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	0,00	6,00	6,00	6,00
Buget Mun. Târgoviște (între 3,8% și 7,2% din valoarea totală anuală)[Mil Eur]	1,96	1,96	3,52	3,52	3,52	3,52	3,52
Componenta / Anul	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Fonduri europene, POR 2017-2030, P.I. 4.1 [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Fonduri europene similare POR, valabile începând cu anul 2021 [Mil Eur]	1,27	1,27	1,27	0,00	0,00	0,00	0,00
Buget Mun. Târgoviște (între 3,8% și 6,5% din valoarea totală anuală)[Mil Eur]	1,86	1,86	1,86	1,86	1,86	1,86	1,86
Total 2017-2030 [Mil Eur]						78,15	



Analiza riscurilor

Buna desfășurare a implementării intervențiilor incluse în planul de acțiune poate fi afectată de apariția riscurilor legate de:

- *neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene);*
- *valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme;*
- *reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor;*
- *neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor.*

Neobținerea finanțării din surse externe (fonduri europene)

Anvelopa financiară identificată pentru intervenții în domeniul mobilității la nivelul UAT Municipiul Târgoviște în perioada 2017-2030 are în compunere, în proporție de (38%), fonduri europene disponibile în cadrul Programului Operațional 2014-2020 (perioada de accesare 2017-2023) și după 2021.

Potrivit documentațiilor publicate², acțiunile finanțabile prin *Prioritatea de investiție 4.1 - Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor* sunt:

A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban (local/ zonal) de călători:

1. Achiziționarea de material rulant,
2. Modernizarea materialului rulant existent (tramvaie),
3. Achiziționarea de troleibuze,
4. Achiziționarea de autobuze,
5. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea/ extinderea traseelor de transport public electric (5.1. Modernizarea/ reabilitarea/ extinderea căii de rulare a tramvaielor, 5.2. Modernizarea/ reabilitarea/ extinderea rețelei de troleibuz, 5.3. Construirea/ modernizarea/ extinderea stațiilor de alimentare a autobuzelor alimentate electric),
6. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea depourilor aferente transportului public urban de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă,
7. Construirea și modernizarea stațiilor de transport public urban de călători (tramvai, troleibuz, autobuz),

² Ghidul solicitantului Obiectiv Specific 4.1, versiunea aflată în consultare publică, aprilie 2017.



8. Crearea/ extinderea/ modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”),

9. Construirea/ modernizarea/ extinderea de trasee separate, folosite exclusiv pentru vehiculele de transport public,

10. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea/ reamenajarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare al rețelei de transport (cu asigurarea construirii/ modernizării traseelor pentru pietoni și bicicliști, acolo unde este posibil) - Construire și modernizare a coridoarelor separate, din punct de vedere fizic, dedicate transportului public urban, Construire/ modernizare a traseelor/ pistelor pentru bicicliști și a traseelor pentru pietoni, Construirea/ modernizarea/ amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, Modernizarea/ reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părții carosabile a străzilor urbane cu coridoare separate,

11. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători - Construirea/ modernizarea traseelor/ pistelor pentru bicicliști și a traseelor pentru pietoni, care vor fi rezervate acestor moduri de transport și separate de traficul rutier motorizat, Componente/ sisteme de managementul traficului, pentru prioritizarea mijloacelor de transport public local de călători, Construirea/ modernizarea/ amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici etc, Construirea/ modernizarea/ reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părții carosabile utilizate în comun de autoturismele proprietate personală ale populației și de mijloacele de transport public local de călători, care vor primi prioritate în trafic,

12. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea podurilor și pasajelor supra și subterane utilizate prioritar de transportul public de călători.

B. *Investiții destinate transportului electric și nemotorizat:*

1. Achiziționarea și instalarea punctelor de reîncărcare a autovehiculelor electrice și electrice hibride (1.1. „Punct de reîncărcare cu putere normală, 1.2. „Punct de reîncărcare cu putere înaltă),

2. Construirea/ modernizarea/ extinderea pistelor/ traseelor pentru bicicliști (Construirea/ modernizarea/ extinderea pistelor/ traseelor pentru bicicliști, inclusiv construirea/ modernizarea/ extinderea de poduri/ pasaje/ pasarele pentru bicicliști (sau atât pentru bicicliști, cât și pentru pietoni), fără componenta de trafic



rutier, dar doar ca parte a unui traseu pentru bicicliști (nu ca investiție separată); Achiziționarea și instalarea de rastele și doar opțional a camerelor de supraveghere video pentru parcare bicicletelor (doar dacă solicitantul deține un sistem funcțional de supraveghere video care poate fi extins pentru parcare bicicletelor); Modernizarea/extinderea sistemului de iluminat public care deservește aceste piste,

3. Crearea/ modernizarea/ extinderea sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”) (Stații de închiriere/chioșcuri de închiriere biciclete amplasate în zonele de referință ale municipiului/Z.F.U., biciclete, dotări dispecerat de tip hardware și software, rastele pentru biciclete etc.),

4. Construirea/ modernizarea/ extinderea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone (Construirea/ modernizarea/ extinderea de zone exclusiv pietonale, Construirea/ modernizarea/ extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), Construirea/ modernizarea/ extinderea unor trasee pietonale, Construirea/ modernizarea/ extinderea de poduri/ pasaje/ pasarele pietonale (sau pentru biciclete și pietoni), fără componenta de trafic rutier, doar dacă sunt parte a unui traseu/ zone exclusiv pietonale (nu ca investiție separată); Instalarea de sisteme de reducere/ interzicere a circulației autoturismelor în zonele centrale (semi-) pietonale/ pietonale ale solicitantului/liderului de parteneriat; Amplasarea de panouri de informare și/ sau indicatoare de orientare pentru traseele pietonale ale solicitantului; În cadrul traseelor/ zonelor (semi-)pietonale se poate instala mobilier urban, se pot amenaja sau moderniza spații verzi și se poate moderniza/ extinde iluminatul public aferent zone/ traseului acestora.

C. *Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană:*

1. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT) (Sisteme de monitorizare video CCTV, mai ales în intersecții; Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate; Sisteme de localizare a vehiculelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.); Sisteme de informare în timp real a pasagerilor, amplasate în mijloacele de transport în comun și/sau în stațiile de transport public; Crearea de aplicații software pentru informarea în timp real a utilizatorilor asupra programului mijloacelor de transport în comun; Alte sisteme de informare (VMS – sisteme de mesaje variabile); Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor; Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware);

2. Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști (Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști în corpul drumurilor (în special, străzi urbane, dar nu numai), în zonele pietonale și semi-pietonale, în lungul pistelor de biciclete, trasee pietonale, parcări



de tip „park and ride” etc., Realizarea de înierbări în locația proiectului, mai cu seamă în arealele unde au fost plantați arbori și arbuști (de exemplu, din zona de protecție a drumului, traseul de tramvai, unde e cazul), inclusiv sistemele de irigații aferente;

3. Construirea parcarilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate de transport” (construirea parcarilor de transfer de tip „park and ride” (de regulă, parcare terană), construirea sistemelor de iluminat pentru parcare, precum și realizarea tuturor investițiilor complementare acesteia).

Intervențiile propuse în planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare din fondurile detaliate mai sus, vor fi în special proiecte de infrastructură și de natură operațională (vehicule ecologice, sisteme de management al traficului, sisteme de e-ticketing, infrastructură pentru deplasări cu mijloace prietenoase cu mediul), reprezentând proiecte de bază privind orientarea spre durabilitate a mobilității în Municipiul Târgoviște. Lipsa finanțării pentru aceste proiecte majore este o amenințare cu impact semnificativ pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității. Probabilitatea de apariție a acestui risc se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară dobândită de Municipiul Târgoviște în accesarea finanțărilor în exercițiul financiar anterior în cadrul POR 2007-2013. Strategia de răspuns propusă are ca obiectiv minimizarea acestui risc, ceea ce impune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor tehnico-economice prin care se justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor de finanțare.

Valori ale costurilor de realizare și întreținere a intervențiilor neconforme

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsurii și proiecte) fiind adaptat în consecință. În faza de implementare a PMUD al Municipiului Târgoviște va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse, conform legislației și standardelor în vigoare. Cu toate acestea, în etapa de planificare și prioritizare a propunerilor este necesară alocarea financiară pentru fiecare intervenție. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și implicit la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate ca urmare a implementării planului de acțiune. Impactul acestui risc de natură financiară este moderat. Probabilitatea de apariție se consideră redusă, ca urmare a faptului că intervențiile majore (din punct de vedere al costurilor) reprezintă proiecte cu un grad de maturitate ridicat, pentru care sunt elaborate recent studii de fezabilitate/ pref fezabilitate, care au stat la baza fundamentării costurilor. Pentru minimizarea acestui risc, se are în vedere documentarea cu privire la costurile de realizare a intervențiilor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiectele similare implementate recent în orașe din România.

***Reticența cetățenilor la implementarea intervențiilor***

Obținerea rezultatelor așteptate, respectiv un caracter durabil al mobilității în Municipiul Târgoviște, este condiționată de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al cetățenilor. În consecință, este imperios necesară participarea activă a locuitorilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate promovate prin PMUD. Reticența acestora față de nou, față de soluții care aparent par că îi defavorizează, că le îngreunează modul de desfășurare a activităților cotidiene, dar care pe termen mediu și lung vor conduce la îmbunătățirea mediului în care trăiesc, la îmbunătățirea gradului de sănătate a acestora, la reducerea impactului negativ asupra societății, reprezintă un risc în faza de implementare a planului. Deși se apreciază ca având atât un impact redus asupra efectelor generale ale planului, cât și o probabilitate scăzută de apariție, este un risc care nu trebuie ignorat întrucât una dintre particularitățile elaborării acestui tip de documentație strategică este "planificarea pentru oameni".

Se urmărește minimizarea riscului prin consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului, propunerea de măsuri constând în campanii de conștientizare a efectelor pozitive generate de utilizarea transportului public, campanii de educație rutieră cu accent pe conduita în deplasare a tuturor participanților la trafic (conducători auto, bicicliști, pietoni, persoane aflate în cărucioare etc). De asemenea, se propune continuarea comunicării proactive și bidirecționale cu toate părțile interesate și în fazele de implementare și monitorizare a planului.

Neîncadrarea în graficul de timp planificat pentru implementarea intervențiilor

Măsurile și proiectele selectate pentru atingerea viziunii de evoluție a mobilității produc efecte optime atunci când lucrează în mod conjugat, sub forma unui pachet complex, atingând diferite domenii care definesc sistemul de transport urban. Întârzieri în implementarea unor propuneri pot genera reducerea efectelor așteptate ca urmare a funcționării altor intervenții, în final accentuând diminuarea efectelor generale ale planului. Acest aspect constituie un risc de nivel mediu, atât din punct de vedere al impactului, cât și a probabilității de apariție.

Strategia de răspuns adoptată urmărește minimizarea acestui risc. În acest sens, la nivelul municipalității sunt în curs de realizare/ actualizare o serie de documente de planificare care interacționează cu domeniul mobilității (Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Târgoviște, Planul de Urbanism General al Municipiului Târgoviște), astfel încât intervențiile propuse la nivel urban să fie integrate și armonizate din punct de vedere al planificării temporale, eficientizând întocmirea documentațiilor necesare pentru implementare. Totodată, în etapa a III-a – Monitorizarea implementării planului – sunt prevăzute activități de evaluare a măsurii în care implementarea propunerilor corespunde graficului inițial și de reeșalonare în timp, urmărind maximizarea efectelor generale ale planului.



6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Direcțiile de acțiune și măsurile/ acțiunile de intervenție identificate astfel încât să răspundă obiectivelor de mobilitate stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare urbană a Municipiul Târgoviște se încruie în următoarele tematici de mobilitate:

MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE

Rețea stradală

Transport public

Transport de marfă

Sisteme alternative de mobilitate

Managementul traficului

Zone cu nivel ridicat de complexitate

Intermodalitate și operațiuni urbanistice necesare

Aspecte instituționale



În această etapă - de planificare a mobilității - este important să se ajungă la un set echilibrat, cuprinzător și exhaustiv de grupuri structurate de măsuri și / sau proiecte.

La nivelul întregului plan există intervenții care corespund mai multor tematici. Acestea contribuie la rezolvarea problemelor din domenii complementare ale mobilității.

În total au fost identificate 47 măsuri/ acțiuni de intervenție care sunt centralizate în Anexa 1. Fiecare propunere este însoțită de informații referitoare la: tematica în care se încadrează (conform figurii de mai sus), obiectivele strategice la care răspunde, un rezumat privind conținutul acesteia/ modul de implementare, nivelul teritorial în care se încadrează (scară periurbană, a localității de referință, cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate), unitatea de măsură, cantitatea, costurile (costul/ unitate de măsură, costul total), posibile surse de finanțare identificate, eligibilitatea finanțării prin POR 2014-2020, Axa Prioritară 4, Prioritatea de Investiții 4e.

Propunerile au fost prioritizate pe baza metodologiei descrise în subcapitolul 5.2, rezultatele fiind prezentate structurat la nivel de măsuri/ acțiuni de intervenție de infrastructură, operaționale și organizaționale (tabelele 6.1 - 6.3).

Referitor la încadrarea pe nivele teritoriale a propunerilor (tabelele 6.4 - 6.6), trebuie menționat faptul că în situația în care un proiect are interferențe în mai mult de un nivel teritorial dintre cele considerate, acesta a fost alocat tuturor celor în care apare.

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Sistemul de transport este format din trei componente majore - infrastructură, mijloace de transport și tehnici de exploatare ale acestora. Infrastructurii de transport îi revine rolul esențial în ceea ce privește accesibilitatea sistemului de transport în ansamblu.

Propunerile din domeniul infrastructurii, însoțite de matricea de performanță și de matricea utilităților pe care acestea le ating în raport cu indicatorii selectați, sunt centralizate în tabelul 6.1. Efectele fiecărui proiect au fost cuantificate prin analiza funcționării independente, fără a interfera cu alte proiecte propuse.

În această categorie au fost analizate 29 intervenții. Ca urmare a faptului că toate au atins punctajul prag de 0,10 menționat în metodologia aplicată, acestea vor fi introduse în totalitate în planul de acțiune.

Primele măsuri care se impun pentru atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă se referă la îmbunătățirea sistemului de transport public local prin dezvoltarea de infrastructură,



achiziția de mijloace de transport și implementarea de sisteme de management al traficului. Se propune înnoirea parcului de mijloace de transport cu autobuze ecologice, inclusiv electrice, acțiune care va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de CO₂. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspecte care vor contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. Pentru funcționarea vehiculelor cu propulsie electrică este necesară infrastructură specifică. În acest sens, se propune construirea unui depou și achiziția de stații pentru încărcarea cu energie electrică a vehiculelor. Realizarea noului depou va conduce la creșterea calității serviciilor aferente transportului public contribuind la diminuarea costurilor cu întreținerea și operarea mijloacelor de transport. În categoria investițiilor în infrastructură intră și modernizarea stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice. Acestea vor fi dotate cu sisteme de informare a călătorilor, parte componentă a unui sistem de management al traficului care să conțină cel puțin următoarele componente: sistem centralizat e-ticketing (soluție de taxare bazată pe utilizarea cardului contactless și bilete de hârtie), sistem informare a călătorilor în vehicule și în stații, sistem de supraveghere video, sistem de prioritizare autobuze, soluție de monitorizare și dispecerizare vehicule. Implementarea sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. În plus, acesta va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători (sistem de contorizare a călătorilor) în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.

Reprezentarea grafică a proiectelor de infrastructură este realizată în figura 6.1.

Tabelul 6.1. Măsuri/ acțiuni de intervenție în domeniul infrastructurii.

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.1. Achiziție autobuze electrice	5	5	4	4	4	0	2	4	0,50
	1,0	0,2	0,2	0,2	1,0	0,6	0,8	1,0	
2.2. Achiziție autobuze ecologice	5	5	4	4	4	2	2	4	0,46
	1,0	0,2	0,2	0,2	0,6	0,6	0,8	1,0	
2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele mijloacelor electrice de transport public	4	5	5	1	4	4	4	4	0,44
	1,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,8	1,0	
5.3. Achiziție sistem e-ticketing si management transport public	4	5	4	3	4	4	4	4	0,42
	1,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	1,0	
2.4. Amenajarea/ modernizarea	4	5	5	2	4	4	4	4	0,42



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
stațiilor de transport public de pe traseele pe care nu circulă mijloacele electrice de transport public	1,0	0,0	0,6	0,2	0,2	0,2	0,8	1,0	
5.1. Implementare sisteme de management al traficului	3	0	3	3	3	3	3	3	0,40
	0,0	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,6	0,0	
2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local	4	3	5	3	4	4	4	4	0,36
	0,6	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	0,6	
2.6. Construire depou vehiculele de transport public	4	3	5	3	4	4	4	4	0,36
	0,6	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	0,6	
4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	4	0	4	3	4	4	4	5	0,36
	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	1,0	0,0	
1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric	3	0	3	3	4	4	4	3	0,32
	0,0	0,4	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	0,0	
4.1. Realizarea unor trasee pietonale	3	0	5	1	5	5	5	5	0,32
	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	
5.4. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride	4	0	4	3	4	3	3	3	0,32
	0,0	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4	0,6	0,0	
4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități	5	3	5	2	5	5	5	5	0,32
	0,6	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	1,0	0,6	
2.10. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean	4	2	5	3	4	4	4	3	0,30
	0,4	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2	0,6	0,4	
4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	4	0	5	1	4	4	4	3	0,30
	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	0,0	
4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)	5	0	5	4	3	5	5	5	0,30
	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,0	1,0	0,0	
4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	5	0	5	2	5	0	0	0	0,26
	0,0	0,0	0,6	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	
1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO ₂ și a poluării generate de traficul rutier	5	0	5	3	5	0	0	0	0,24
	0,0	0,0	0,4	0,0	1,0	1,0	0,0	0,0	
1.11 Realizare Variantă de ocolire Târgoviște	4	0	3	5	4	2	2	0	0,22
	0,0	0,4	0,0	0,2	0,6	0,6	0,0	0,0	
3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de	4	0	4	1	4	4	4	0	0,20
	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	0,0	0,0	



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
mărfuri în zonele rezidențiale									
1.5. Realizare de trasee ocolitoare perimetrare	4 0,0	0 0,2	4 0,4	3 0,2	4 0,4	3 0,4	3 0,0	0 0,0	0,20
1.12 Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești	4 0,0	0 0,2	4 0,0	5 0,2	4 0,6	2 0,6	2 0,0	0 0,0	0,20
1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legătură Șotânga)	4 0,0	0 0,2	4 0,6	2 0,2	4 0,2	4 0,2	4 0,0	0 0,0	0,18
1.4. Realizare drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște	4 0,0	0 0,2	4 0,6	2 0,2	4 0,2	4 0,2	4 0,0	0 0,0	0,18
1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște	4 0,0	0 0,2	4 0,6	2 0,2	4 0,2	4 0,2	4 0,0	0 0,0	0,18
1.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	4 0,0	0 0,2	4 0,4	3 0,2	4 0,2	4 0,2	4 0,0	0 0,0	0,16
1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște	4 0,0	0 0,2	4 0,4	3 0,2	4 0,2	4 0,2	4 0,0	0 0,0	0,16
1.10. Facilitarea accesibilității în zona Curții Domnești din drumul nou al Centurii (strada Prof. Cornel Popa) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare a rețelei de transport	4 0,2	0 0,0	4 0,2	3 0,4	4 0,2	4 0,2	4 0,2	0 0,0	0,16
5.5. Construire parcuri multietajate (subterane și/sau supraterane)	4 0,0	0 0,2	4 0,2	4 0,0	5 0,2	4 0,2	4 0,0	0 0,0	0,10

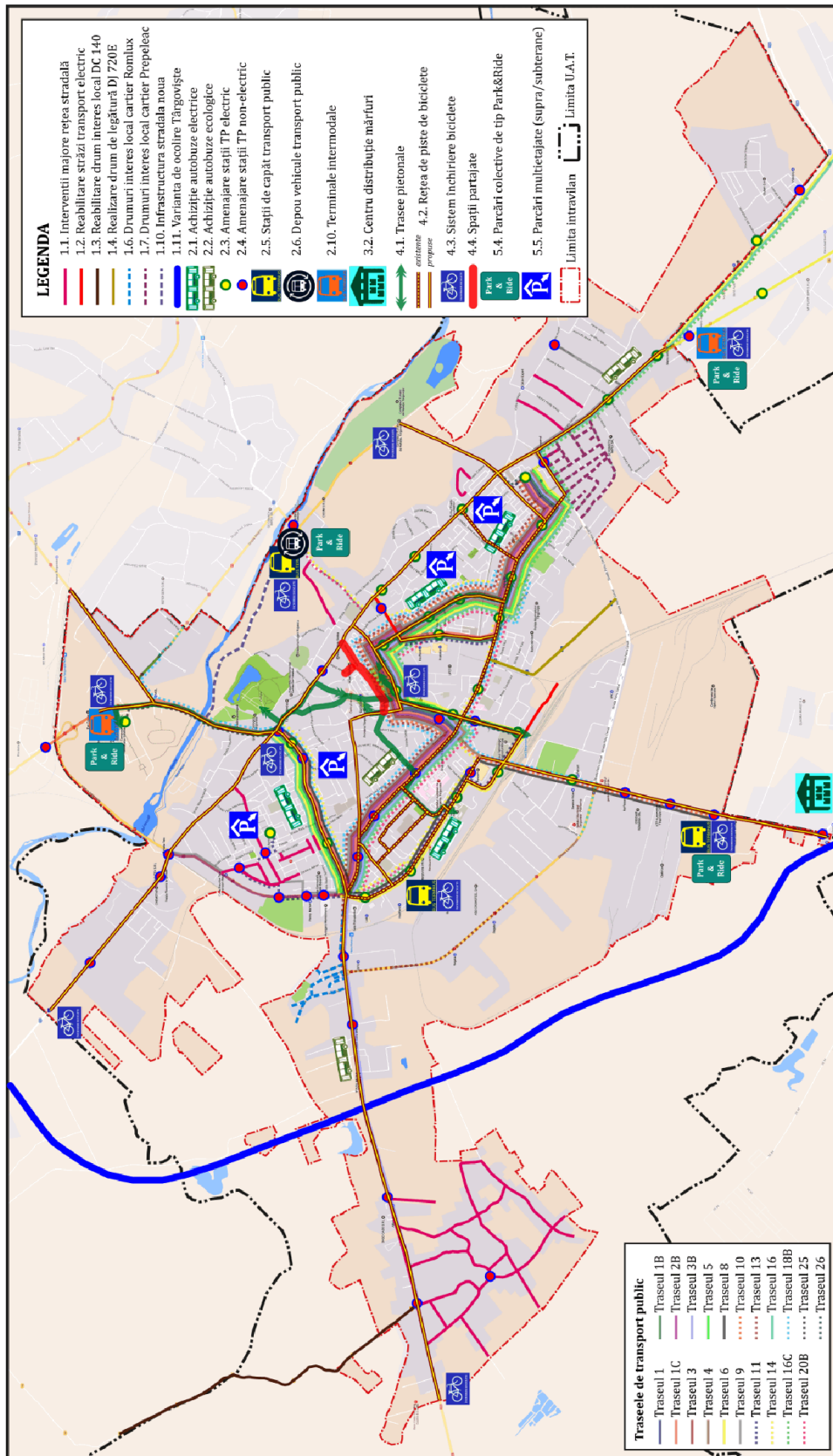


Figura 6.1. Măsurile/acțiuni de intervenție din domeniul infrastructurii. (Figură rotită cu 90°).



6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

Performanțele sistemului de transport sunt determinate pe de o parte de aspecte cantitative și calitative ale infrastructurii, iar pe de altă parte de modul de operare aplicat la nivelul acestora. În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște au fost identificate o serie de intervenții de organizare a serviciilor de transport, atât în domeniul transportului public, cât și al celui privat.

În lista prioritizată se detașează intervenția privind reglementarea funcționării serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370. Potențarea atractivității transportului public este susținută de campanii de informare a populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul.

Intervențiile de natură operațională, în domeniul managementului traficului conțin măsuri referitoare la realizarea și aplicarea unei politici de parcare, care să aibă ca obiectiv reducerea atractivității transportului privat pentru deplasările urbane, reglementare logistică de aprovizionare astfel încât să nu stânjenească pietonii și autovehiculele aflate în circulație, reglementări privind reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile și instituirea acestora, reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice. De asemenea, pentru îmbunătățirea modului de desfășurare a circulației, se propune realizarea unei aplicații informatice gazduita pe site-ul primăriei, care să ofere informații în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc.

În scopul maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere se propune ca prioritizarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.

Prin măsura de reorganizare a traseelor pentru accesul vehiculelor de marfă se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.). Această măsură are caracter repetitiv, fiind actualizată ori de câte ori dezvoltările la nivelul rețelei rutiere permit relocarea traseelor către zone cu nivel scăzut de locuire. De exemplu, după apariția variantei de ocolire (DN 71 Sud-Est – DN 71 Nord), a drumului expres Găești – Ploiești.

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, sunt propuse campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a



spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor.

Lista proiectelor și măsurilor operaționale prioritizate este prezentată în tabelul 6.2.

Tabelul 6.2. Măsurile/acțiuni de intervenție de natură operațională.

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
2.7. Studiu privind eficientizarea sistemului de transport public	4 0,2	4 0,8	4 0,2	0 1,0	4 0,2	4 0,2	4 0,2	4 0,8	0,46
8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	5 0,0	5 1,0	5 0,0	0 1,0	5 0,0	5 0,0	5 0,0	5 1,0	0,40
5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban	5 0,0	0 0,0	4 0,2	0 1,0	4 0,2	3 0,4	3 0,4	2 0,4	0,32
5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1	4 0,2	0 0,0	4 0,2	1 0,8	4 0,2	4 0,2	4 0,2	2 0,4	0,28
2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	5 0,0	0 0,0	5 0,0	0 1,0	5 0,0	5 0,0	5 0,0	4 0,8	0,26
1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare	4 0,2	0 0,0	4 0,2	0 1,0	4 0,2	4 0,2	4 0,2	0 0,0	0,22
2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic - tip City Tour	3 0,4	0 0,0	4 0,2	1 0,8	4 0,2	5 0,0	5 0,0	1 0,2	0,22
3.1. Reglementare logistica de aprovizionare	4 0,2	0 0,0	4 0,2	0 1,0	4 0,2	4 0,2	4 0,2	0 0,0	0,22
3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	4 0,2	0 0,0	4 0,2	0 1,0	4 0,2	4 0,2	4 0,2	0 0,0	0,22
5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic	4 0,2	0 0,0	4 0,2	0 1,0	4 0,2	4 0,2	4 0,2	0 0,0	0,22
5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	4 0,2	0 0,0	4 0,2	0 1,0	5 0,0	4 0,2	4 0,2	0 0,0	0,18



Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								
	Matricea de utilitate								
4.7. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	5	0	5	0	5	3	3	0	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,4	0,4	0,0	
4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi	5	0	5	0	5	3	3	0	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,4	0,4	0,0	
5.8. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile	5	0	5	0	4	5	5	1	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	0,0	0,0	0,2	
5.10. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor	5	0	5	0	5	5	5	2	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)	5	0	5	0	5	5	5	2	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)	5	0	5	0	5	4	4	0	0,14
	0,0	0,0	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	0,0	

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În scopul maximizării impactului intervențiilor propuse în domeniul infrastructurii și în domeniul operațional, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. În acest sens, se propune crearea unei structuri interne în cadrul Primăriei Municipiului Târgoviște cu responsabilități în implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Punctajul obținut de această măsură este prezentat în tabelul 6.3.

Pe lângă urmărirea activității de transport public, structura internă (departament/compartiment/ serviciu) în care vor fi încadrate persoane specializate în domeniul mobilității va avea un rol semnificativ în realizarea campaniilor propuse, intervenții încadrate în domeniul operațional:



- Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public;
- Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor);
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de moped);

Totodată, reprezentanții acestui departament în colaborare cu factorii interesați, vor elabora/ adapta o serie de reglementări locale cu privire la: logistica de aprovizionare, reducerea vitezei de circulație în zonele vulnerabile, programul de realizare a serviciilor de utilități publice, susținerea utilizării vehiculelor electrice.

Tabelul 6.3. Măsuri/ acțiuni de intervenție de natură organizațională.

Criteria →	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8	Punctaj
Pondere →	10%	10%	10%	10%	20%	10%	10%	20%	
Măsură/ Acțiune de intervenție ↓	Matricea de performanță								0,50
	Matricea de utilitate								
8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște	4	5	4	1	4	4	4	5	0,50
	0,2	1,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1,0	

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană

Realizarea și implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă urmărește o abordare integrată a mobilității cu zonele adiacente și coridoarele de transport naționale și europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanța conexității și conectivității rețelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice și sociale în regiune.



În acest sens, au fost propuse măsuri/ acțiuni de intervenție a căror implementare va conduce la îmbunătățirea accesibilității populației, la reducerea costurilor de transport pentru persoane și bunuri, la reducerea poluării atmosferice și fonice la nivel urban, contribuind astfel la orientarea dezvoltării transporturilor în direcția durabilității.

Propunerile cu implicații la scară periurbană, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, sunt centralizate în tabelul 6.4 și reprezentate în figura 6.2.

Tabelul 6.4. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scară periurbană.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.11. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște
	1.12. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești
2. Transport public	2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local
	2.10. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean
3. Transport de marfă	3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
	3.4. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște. Proiect tratat la punctul 1.11
	3.5. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești. Proiect tratat la punctul 1.12
5. Managementul traficului	5.4. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	6.3. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local. Proiect tratat la punctul 2.5
	6.5. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean. Proiect tratat la punctul 2.10
	6.6. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.4
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local. Proiect tratat la punctul 2.4
	7.2. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean. Proiect tratat la punctul 2.10

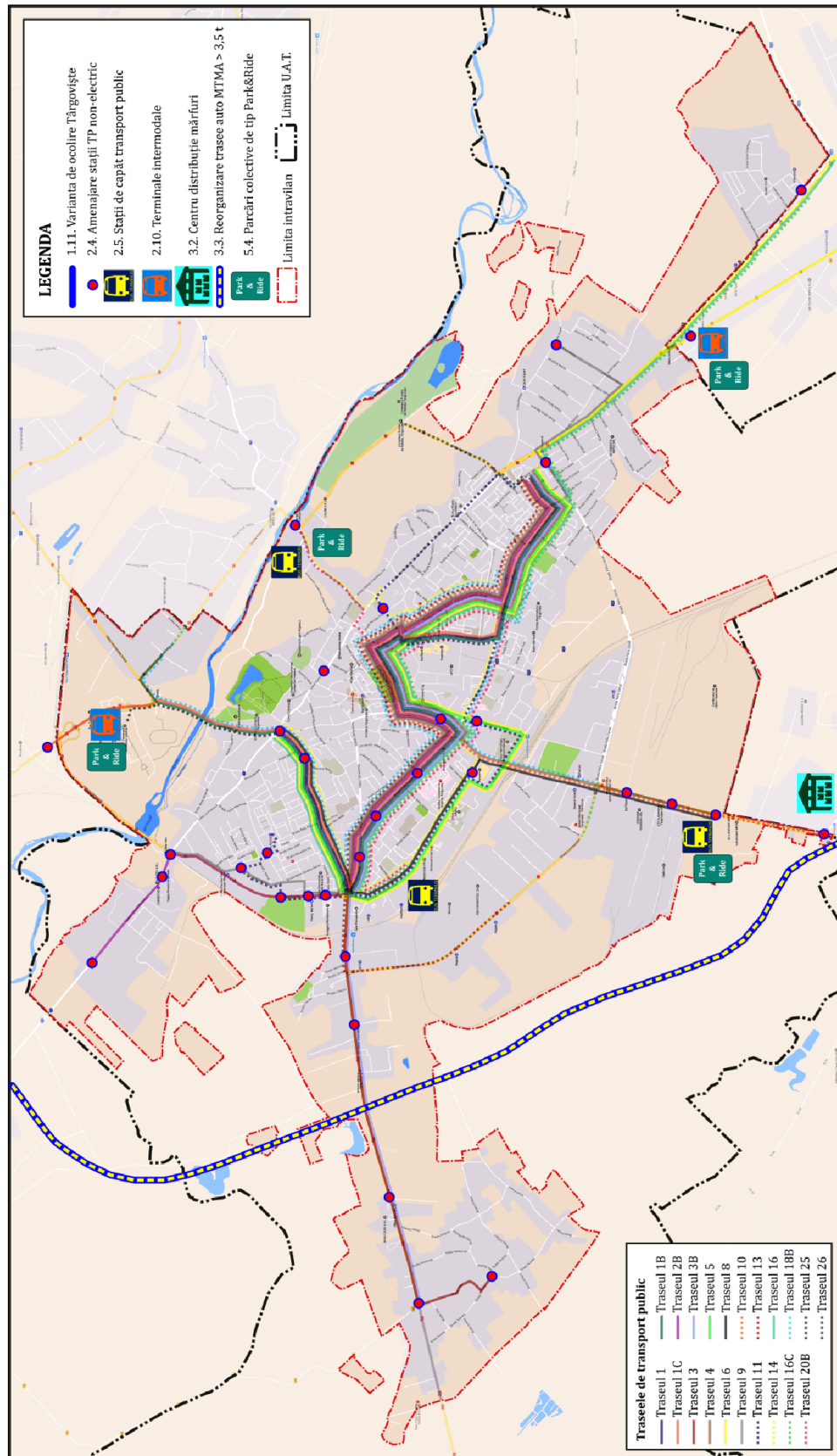


Figura 6.2. Măsurile/acțiunile de intervenție la scară periurbană. (Figură rotită cu 90°).



6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității

Acțiunile propuse la scara localității vizează în principal creșterea ponderii modale a transportului public, concomitent cu reducerea intensității traficului auto motorizat prin creșterea calitativă a ofertei de transport public, amenajarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale și cu bicicleta. Reglementarea aprovizionării cu marfă și reglementarea realizării serviciilor de utilități publice vor contribui la atingerea obiectivului de redare a spațiului public pentru folosința cetățenilor. Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a cetățenilor, de educare a participanților la trafic, astfel încât implementarea planului să întâmpine rezistență minimă din partea acestora. O atenție deosebită a fost acordată accesibilizării întregului sistem de transport (sistem rutier și pietonal, mijloace și stații de transport public) pentru toate categoriile de persoane. Implementarea unor sisteme de management al traficului, care presupun gestiunea traficului și informarea călătorilor, au fost de asemenea prevăzute ca și măsuri de eficientizare a proiectelor de investiții în infrastructură, vehicule, dotări, astfel încât să se obțină optimizarea resurselor necesare pentru realizarea deplasărilor și procesul de planificare a călătoriei. Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse, organizate în funcție de arealul de influență, sunt prezentate în tabelul 6.5 și în figura 6.3.

Tabelul 6.5. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara localității.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale
	1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric
	1.4. Realizare drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște
	1.5. Realizare de trasee ocolitoare perimetrare
	1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște
	1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște
	1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritarizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
	1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO ₂ și a poluării generate de traficul rutier
	1.10. Facilitarea accesibilității în zona Curții Domnești din drumul nou al Centurii (strada Prof. Cornel Popa) pentru creșterea nivelului de siguranță și



Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	eficientă în circulație și exploatare a rețelei de transport
	1.11. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște
	1.12. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești
2. Transport public	2.1. Achiziție autobuze electrice
	2.2. Achiziție autobuze ecologice
	2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele mijloacelor electrice de transport public
	2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele pe care nu circulă mijloacele electrice de transport public
	2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local
	2.6. Construire depou vehiculele de transport public
	2.7. Studiu privind eficientizarea sistemului de transport public
	2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic - tip City Tour
	2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
	2.10. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean
3. Transport de marfă	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
	3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
	3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
	3.4. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște. Proiect tratat la punctul 1.11
	3.5. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești. Proiect tratat la punctul 1.12
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Realizarea unor trasee pietonale
	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
	4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
	4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități
	4.7. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
	4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
	4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
5. Managementul traficului	5.1. Implementare sisteme de management al traficului



Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
	5.3. Achiziție sistem e-ticketing și management transport public
	5.4. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride
	5.5. Construire parcuri multietajate (subterane și/sau supraterane)
	5.6. Elaborare politică de parcare la nivel urban
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
	5.8. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
	5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
	5.10. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
	5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
	6. Zone cu nivel ridicat de complexitate
6.3. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local. Proiect tratat la punctul 2.5	
6.4. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour. Proiect tratat la punctul 2.8	
6.5. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean. Proiect tratat la punctul 2.10	
6.6. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.4	
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local. Proiect tratat la punctul 2.4
	7.2. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean. Proiect tratat la punctul 2.10
	7.3. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.4
8. Aspecte instituționale	8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște
	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

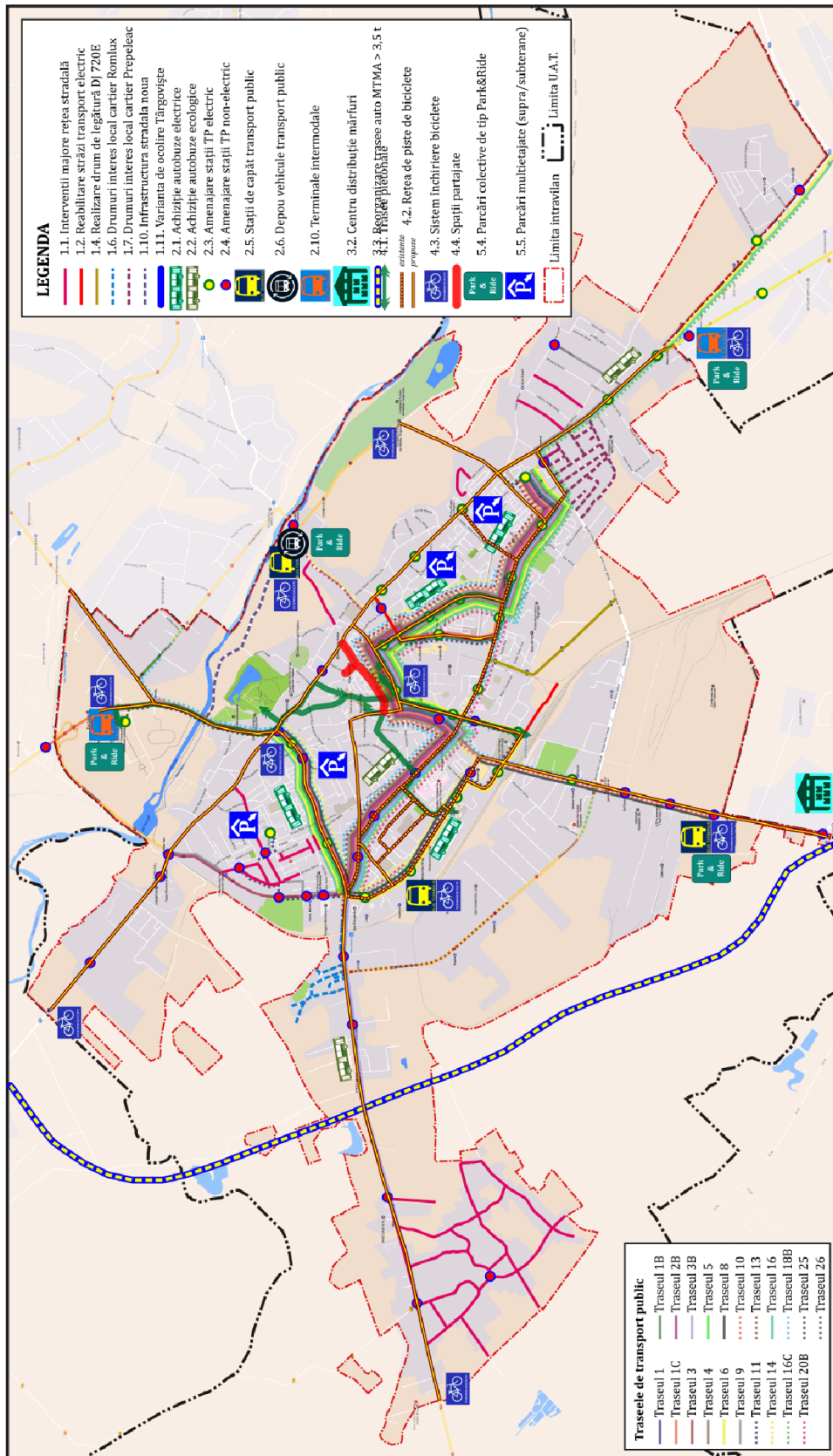


Figura 6.3. Măsurile/acțiuni de intervenție la scara localității. (Figură rotită cu 90°).

**6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor /
/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate**

La nivelul cartierelor sunt vizate intervenții care să conducă la crearea unui mediu de trai mai sigur și mai atractiv. Sunt propuse măsuri/ acțiuni de intervenție de îmbunătățire a calității infrastructurii pentru deplasări pietonale și cu bicicleta și creștere a siguranței și securității circulației pentru aceste moduri de transport. Atât la nivelul cartierelor, cât și în zonele cu nivel ridicat de complexitate, vor fi amenajate centre de închiriere și parcuri pentru biciclete racordate la rețeaua de transport public. Totodată, în zona centrală, diagnosticată drept zonă cu complexitate ridicată, sunt propuse amenajări de extindere a infrastructurii în care deplasările pietonale au prioritate.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse la acest nivel teritorial sunt menționate în tabelul 6.6. Reprezentarea grafică a acestora este prezentată în figura 6.4

Tabelul 6.6. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara cartierelor/ zonei cu nivel ridicat de complexitate.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale
	1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legătură Șotânga)
	1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște
	1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Realizarea unor trasee pietonale
	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
	4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
5. Managementul traficului	5.5. Construire parcuri multietajate (subterane și/sau supraterane)
	5.8. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor. Proiect tratat la punctul 4.2
	6.2. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială). Proiect tratat la punctul 4.4

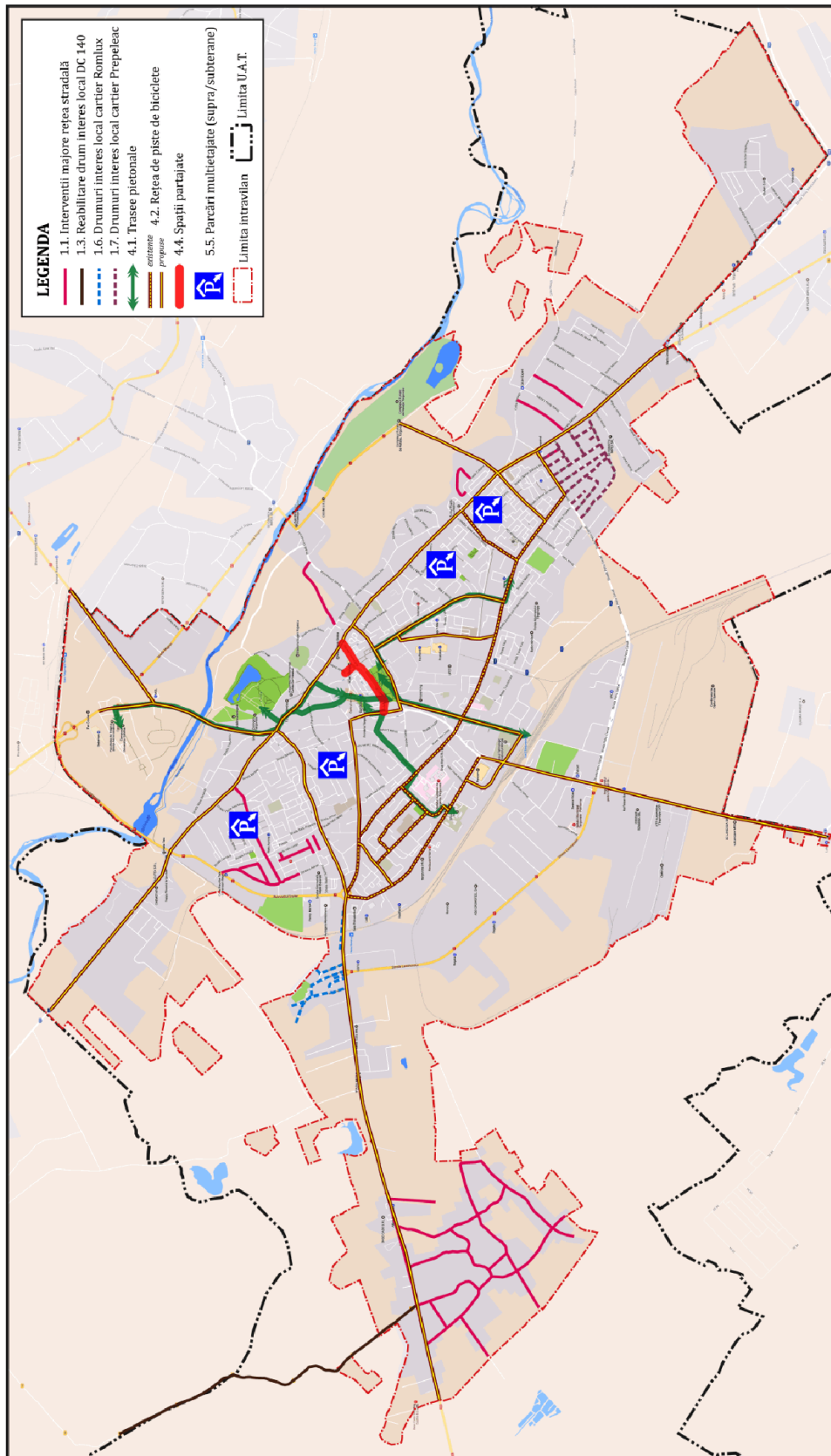


Figura 6.4. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara cartierelor/
zonelor cu nivel ridicat de complexitate. (Figură rotită cu 90°).



7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE

În cadrul acestui capitol este evaluat impactul măsurilor/ acțiunilor de intervenție propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște la nivelul orizonturilor de analiză 2023 și 2030, atunci când acestea lucrează integrat în cadrul scenariului "A face ceva", comparativ cu situația corespunzătoare scenariului "A face minim".

7.1. Eficiența economică

Cuantificarea beneficiului net al proiectelor propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște (așa cum este specificat în Ghidul privind pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă, elaborat de JASPERS¹) este realizată prin intermediul unei analize cost-beneficiu al cărei an de bază este anul 2017 (toate costurile și beneficiile considerate sunt actualizate la nivelul anului 2017). Analiza este realizată pe o perioadă de 30 de ani (care include și perioada de implementare a proiectelor), perioadă stabilită în acord cu recomandările formulate de Comisia Europeană, DG Regio și principiile metodologice privind realizarea analizei cost-beneficiu elaborate de Ministerul Economiei și Finanțelor din România².

¹JASPERS - parteneriat între Comisia Europeană (Direcția Generală Politica Regională), Banca Europeană de Investiții, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și Kreditanstalt für Wiederaufbau în scopul oferirii de asistență tehnică pentru cele douăsprezece țări care au aderat la UE în 2004 și 2007.

² Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor, Ordin nr. 863 din 02/07/2008 pentru aprobarea "Instrucțiunilor de aplicare a unor prevederi din Hotărârea Guvernului nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de Intervenții, Anexa nr.



Ipoteza de realizare a analizei cost-beneficiu este aceea că proiectele propuse în PMUD al Municipiului Târgoviște se finalizează eșalonat în anii 2023 și 2030, acestea generând beneficii începând cu anii 2024 și 2031 (au fost considerate inclusiv intervențiile ale căror costuri nu sunt atribuite PMUD Târgoviște - 1.11. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște, 1.12. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești, sectorul dintre DN 72 Găești-DN 71 București – DN 72 Ploiești). Cheltuielile de investiție au fost eșalonate pe o perioadă de 14 ani, în intervalul 2017-2030, în funcție de specificul și complexitatea fiecărui proiect. Costurile de întreținere pentru proiectele propuse sunt estimate pentru întreaga perioadă de exploatare, începând cu anul 2024.

Rata de actualizare socială considerată în analiză este de 5%. Valoarea acesteia a fost stabilită în concordanță cu recomandările Comisiei Europene³ pentru țările care beneficiază de politica de coeziune, situație în care se află și România.

Beneficiile rezultate ca urmare a reducerii costurilor de exploatare a vehiculelor, a duratei de călătorie, a poluării și a gazelor cu efect de seră au fost estimate cu ajutorul modelului de transport realizat.

Cuantificarea monetară a beneficiilor menționate mai sus s-a făcut pe baza datelor privind costurile externe ale sectorului transporturi, specifice României, care sunt prezentate detaliat în Capitolul 4 al prezentului plan de mobilitate și care au fost preluate din Master Planul General de Transport al României.

Rezultatele analizei cost-beneficiu, exprimate prin valorile indicatorilor economici Valoare Netă Actualizată (VNA), Raport Beneficiu/Cost și Rata Internă de Rentabilitate (RIR) (tabelul 7.1) justifică faptul că implementarea intervențiilor propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște va conduce la îmbunătățirea condițiilor sociale resimțite de locuitori.

Tabelul 7.1. Indicatori economici.

Indicator	Valori specifice PMUD Târgoviște
VNA	332.893.234 EUR
B/C	2,73
RIR	11,7%

Pe lângă indicatorii rezultați din analiza economică, pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al eficienței economice, în Capitolul 4 a fost propus un indicator care

² <Principii metodologice privind realizarea analizei cost - beneficiu>, Publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 524 din 11/07/2008.

³ European Commission, "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects, Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014 -2020", 2014.



înglobează efectele produse de funcționarea conjugată a tuturor componentelor sistemului de transport:

- *Durata medie a deplasării* - durata medie a unei călătorii la nivelul unei zile medii din an (tabelul 7.2).

Tabelul 7.2. Indicator de eficiență economică.

Indicator	Orizontul 2023		Orizontul 2030	
	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Durata medie a deplasării, min	11,2	10,5	11,6	10,3

Se constată că prin implementarea proiectelor din scenariul "A face ceva", se va obține reducerea valorilor acestui indicator cu 6,2% la nivelul orizontului de prognoză 2023, respective cu cu 11,2% la nivelul orizontului de prognoză 2030.

7.2. Impactul asupra mediului

Pentru evaluarea impactului produs asupra mediului de activitatea de transport, în Capitolul 4 au fost propuși spre analiză următorii indicatori:

- Emisii de gaze poluante - Cantitatea de emisii poluante asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [kg] - NO₂, PM, HC, CO;
- Emisii de gaze cu efect de seră - Cantitatea de gaze cu efect de seră asociate desfășurării activității de transport, exprimată în [tone] - CO₂.

Aplicând metodologia de calcul descrisă în Capitolul 4 (care ține seama de caracteristicile fluxurilor de trafic rezultate din modelul de transport), au fost cuantificate valorile acestor indicatori la nivelul anilor 2023 și 2030, scenariul "A face ceva" (tabelul 7.3).

Prin raportare la valorile estimate a se înregistra la nivelul aceluiași orizont de prognoză, în situația descrisă prin scenariul "A face minim", se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea gazelor cu efect de seră, contribuind astfel la atingerea țintelor europene și naționale.

Tabelul 7.3. Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.



Indicator		Orizontul 2023		Orizontul 2030	
		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Emisii de gaze poluante, kg	NO ₂	1159	1099	1207	1125
	PM	29	25	31	24
	HC	236	172	266	163
	CO	2164	1520	2462	1449
Emisii de gaze cu efect de seră, tone	CO ₂	154,2	115,7	167,1	134,5

Pentru emisiile de CO₂, principalul gaz produs de funcționarea autovehiculelor, responsabil cu formarea efectului de seră, se estimează reducerea cu 25% la orizontul de analiză 2023, respective cu cu 19,5% la orizontul de analiză 2030.

7.3. Accesibilitate

Îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori reprezintă unul dintre obiectivele PMUD al Municipiului Târgoviște. Pentru atingerea acestui obiectiv au fost propuse o serie de proiecte/ măsuri care vizează:

- *accesibilitatea sistemului de transport public urban;*
- *accesibilitatea teritoriului (realizare drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște; eabilitare și modernizare drumuri de interes local în cartierele marginalizate Romlux, Prepeleac, Priseaca);*
- *accesibilitatea sistemului de transport urban: acces pietonal, trotuare pentru persoanele cu mobilitate redusă, persoanele cu nevoi speciale;*
- *accesibilitatea între rețelele de transport local și regional, pentru călători și mărfuri (terminale de transport intermodal, parcări de tip Park&Ride, variantă de ocolire).*

Evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al accesibilității este realizată prin prisma valorilor următorilor indicatori:

- *Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele de interes socio-economic la nivel de MZA, exprimată în minute*



Au fost propuse spre analiză trei obiective de natură socio-economică, care prezintă interes la nivel local:

- Zona centrală;
- Spitalul Județean de Urgență Târgoviște;

→ *Accesibilitatea sistemului de transport public: vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie*

Prin implementarea proiectelor propuse, la nivelul întregului sistem de transport se estimează creșterea accesibilității prin reducerea duratelor de acces la obiectivele analizate, respectiv prin accesibilizarea sistemului de transport public, care include vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, facilități de informare în vehicule și în stații, facilități de achiziție a legitimațiilor de călătorie (tabelul 7.4).

Tabelul 7.4. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.

Indicator		Orizontul 2023		Orizontul 2030	
		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivele ..., min	Zona centrală	7,5	7,4	7,8	7,3
	Spitalul de Urgență Târgoviște	8,0	7,6	8,2	7,5
Accesibilitatea sistemului de transport public*, %		0	100	0	100

*Pondere componente: Vehicule -50%, Sistem de informare-30%, Sistem de achiziție legitimații -20%

Reprezentarea grafică a impactului în raport cu primul indicator, la nivelul fiecărei zone de trafic pentru cele trei obiective, obținut ca urmare a implementării proiectelor grupate în scenariul "A face ceva", este realizată în figurile 7.1 - 7.8. Acestea sunt relaționate cu ponderea din valoarea totală a populației înregistrate la nivelul fiecărei zone de trafic. Se observă caracterul preponderent al variațiilor negative ale duratelor de deplasare față de obiectivele analizate, obținute ca urmare a implementării propunerilor încadrate în scenariul "A face ceva" 2023 și 2030, comparativ cu scenariul "A face minim" la aceleași orizonturi de timp, ceea ce semnifică îmbunătățirea accesibilității. Efectele conjugate ale proiectelor propuse, conduc la îmbunătățirea accesibilității cartierelor periferice (în care este concentrată o pondere însemnată a populației - aproximativ 25%) în raport cu obiectivele socio-economice analizate.

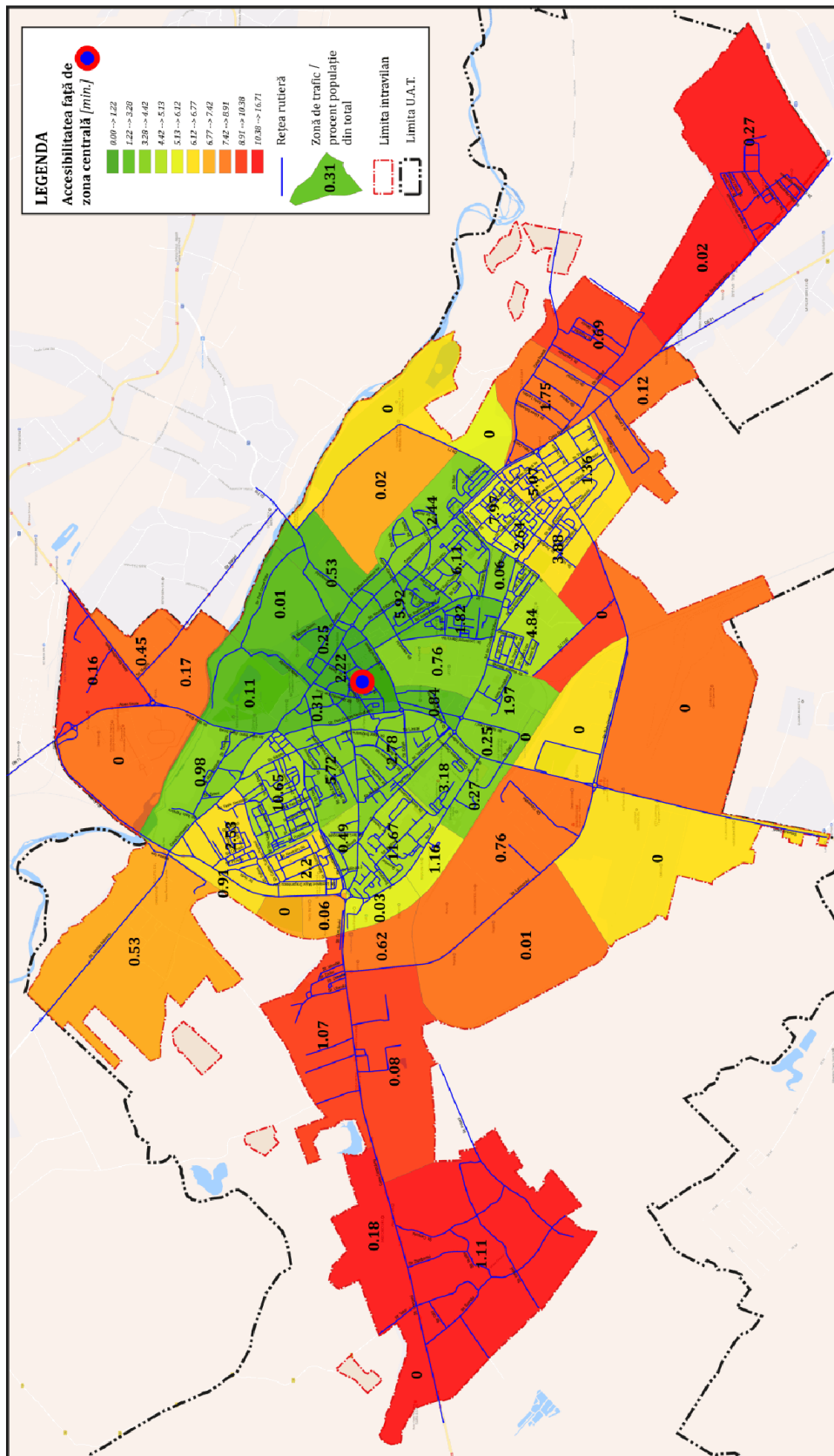


Figura 7.1. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Zona Centrală, scenariul "A face minim" 2023. (Figură rotită cu 90°).

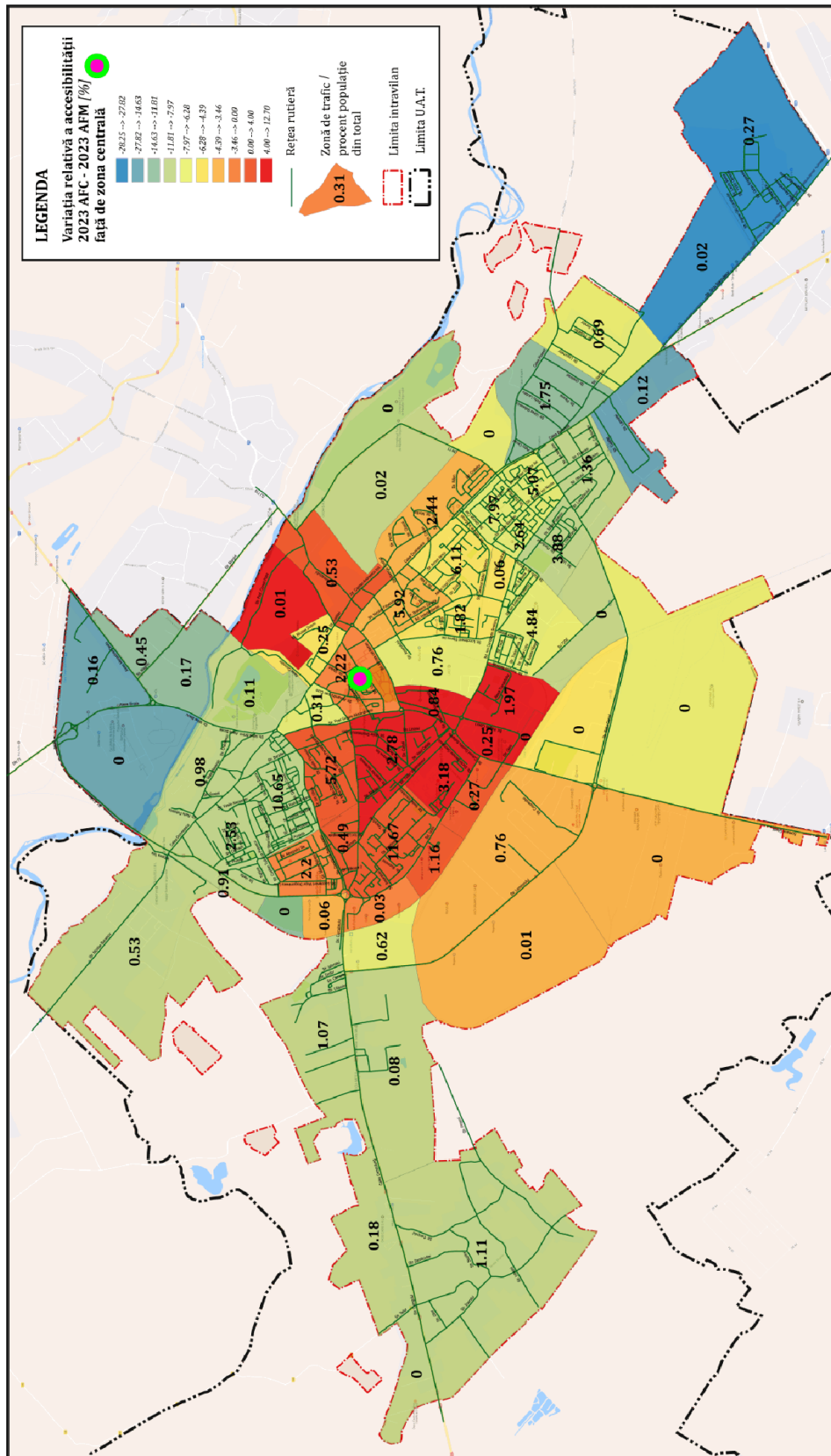


Figura 7.2. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală,
scenariul "A face ceva" 2023 vs. scenariul "A face minim" 2023. (Figură rotită cu 90°).

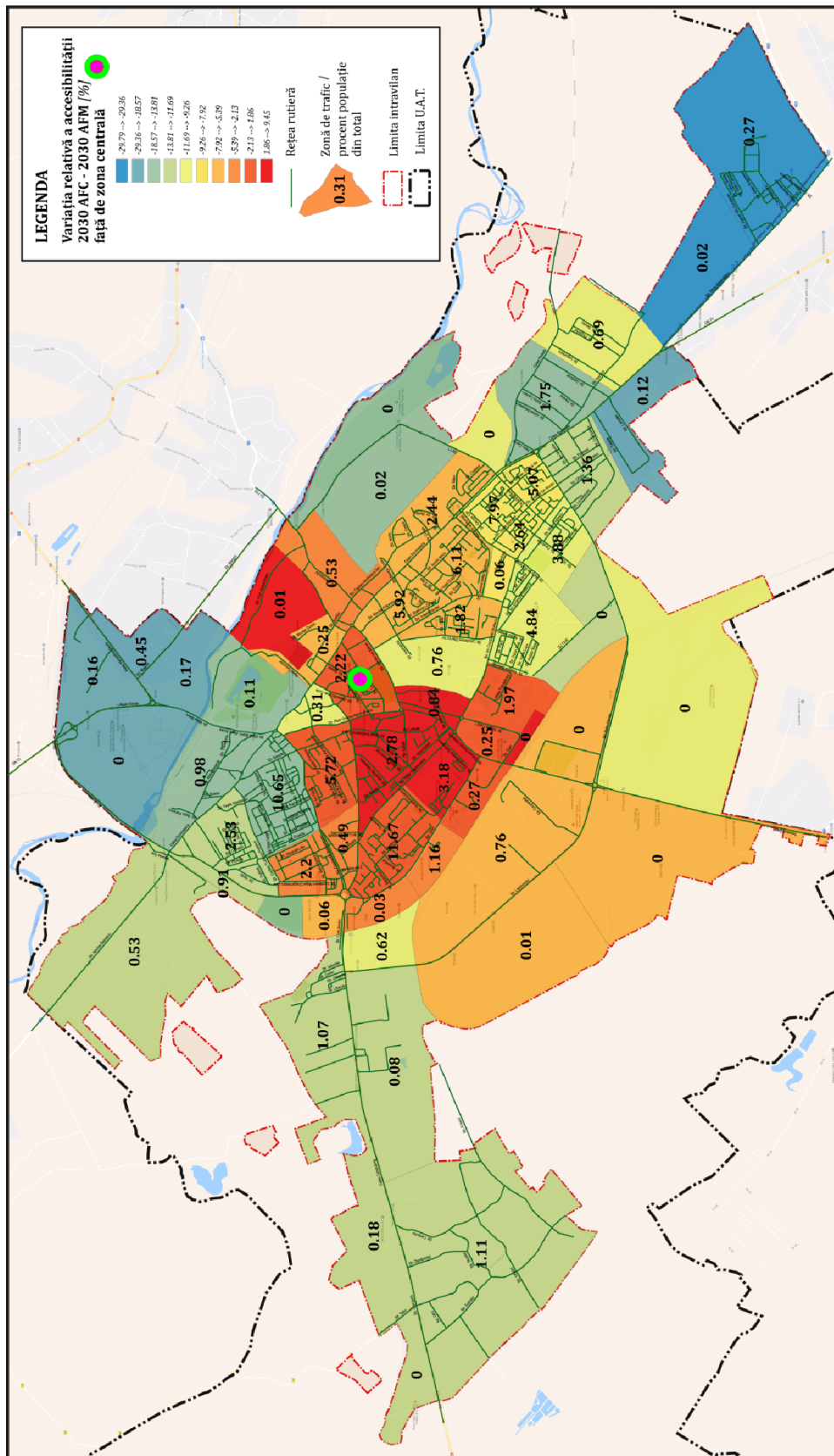


Figura 7.3. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Zona Centrală, scenariul "A face minim" 2030. (Figură rotită cu 90°).

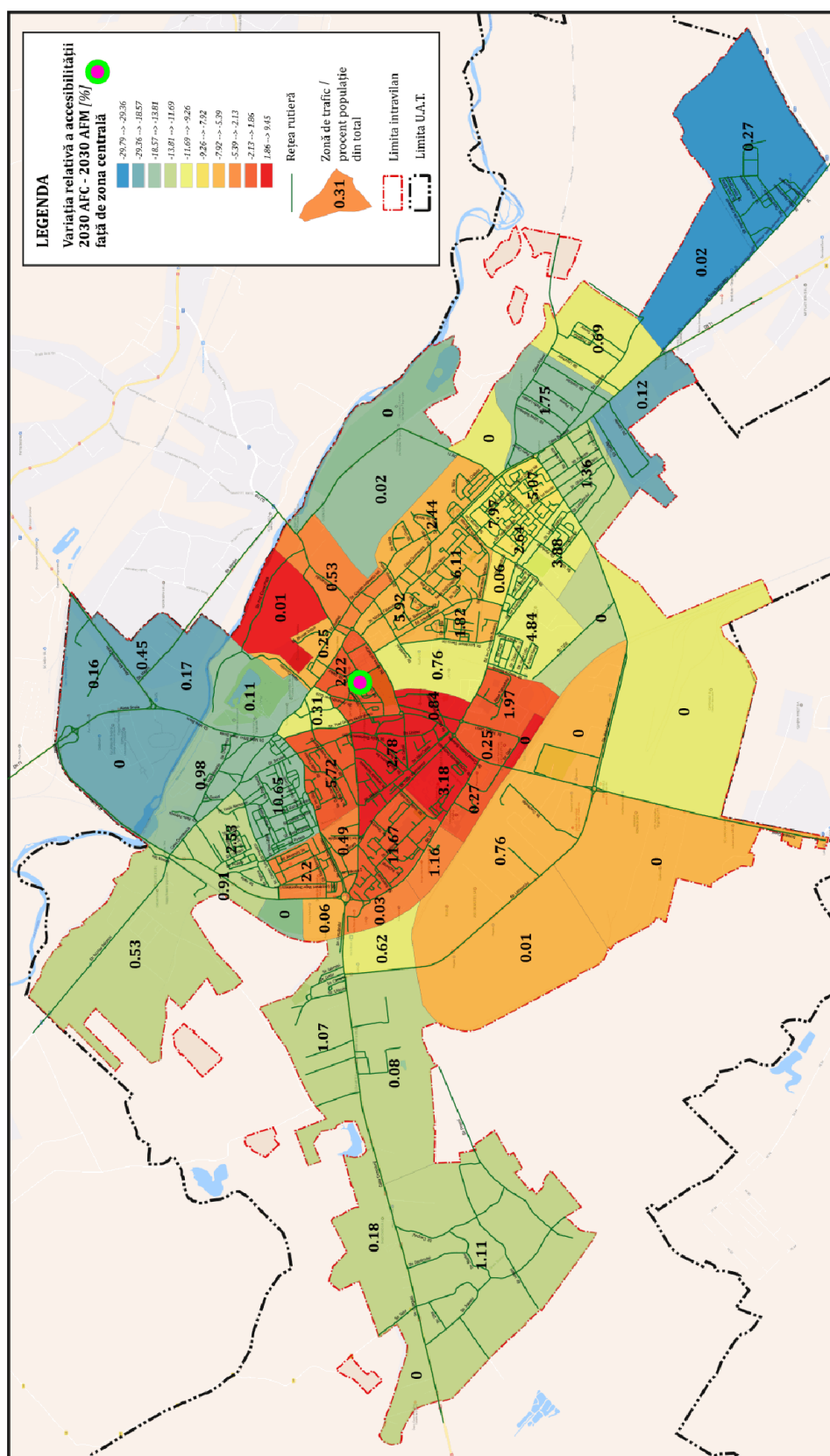


Figura 7.4. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală,
scenariul "A face ceva" 2030 vs. scenariul "A face minim" 2030. (Figură rotită cu 90°).

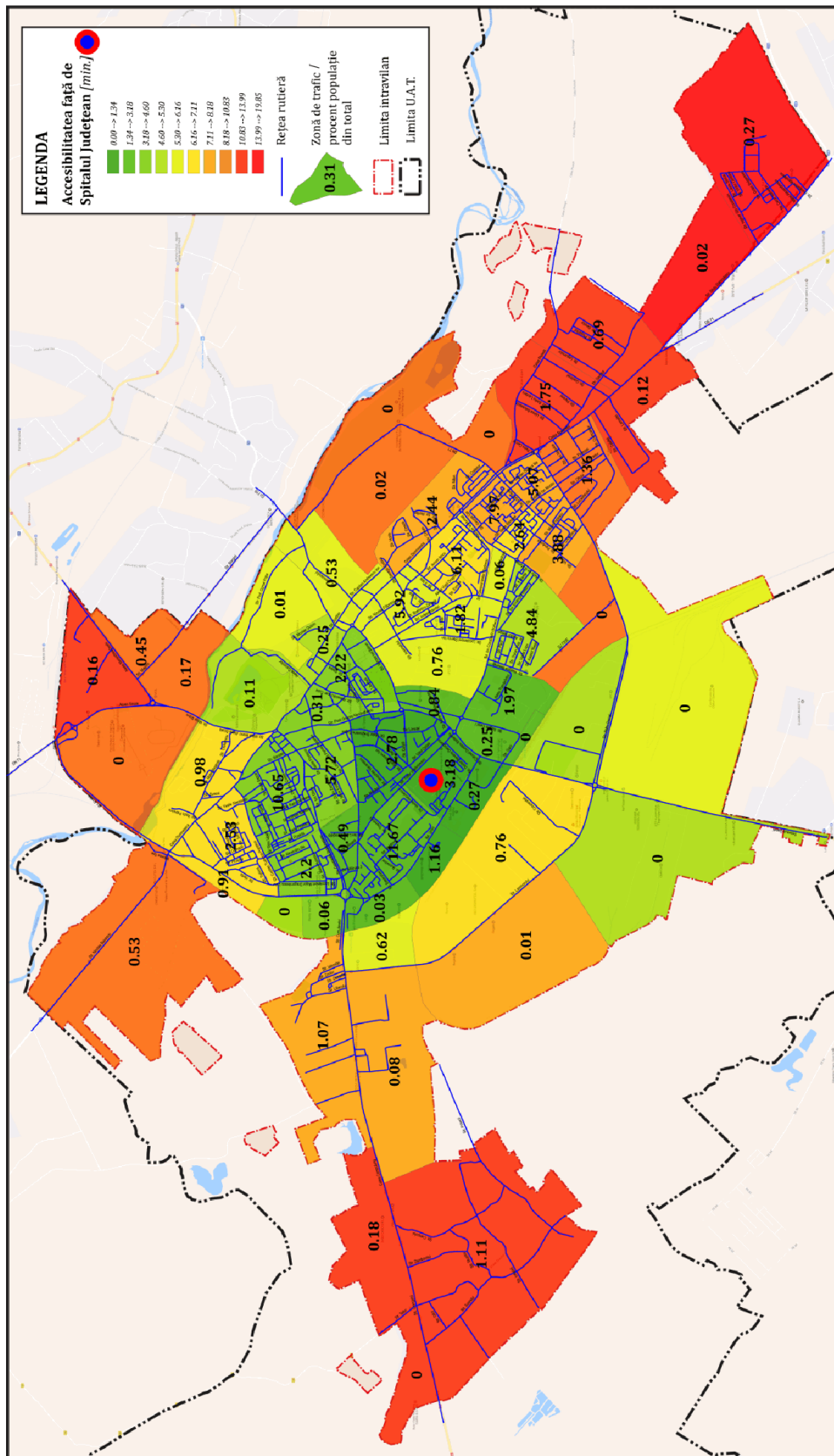


Figura 7.5. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Spitalul Județean Târgoviște, scenariul "A face minim" 2023. (Figură rotită cu 90°).

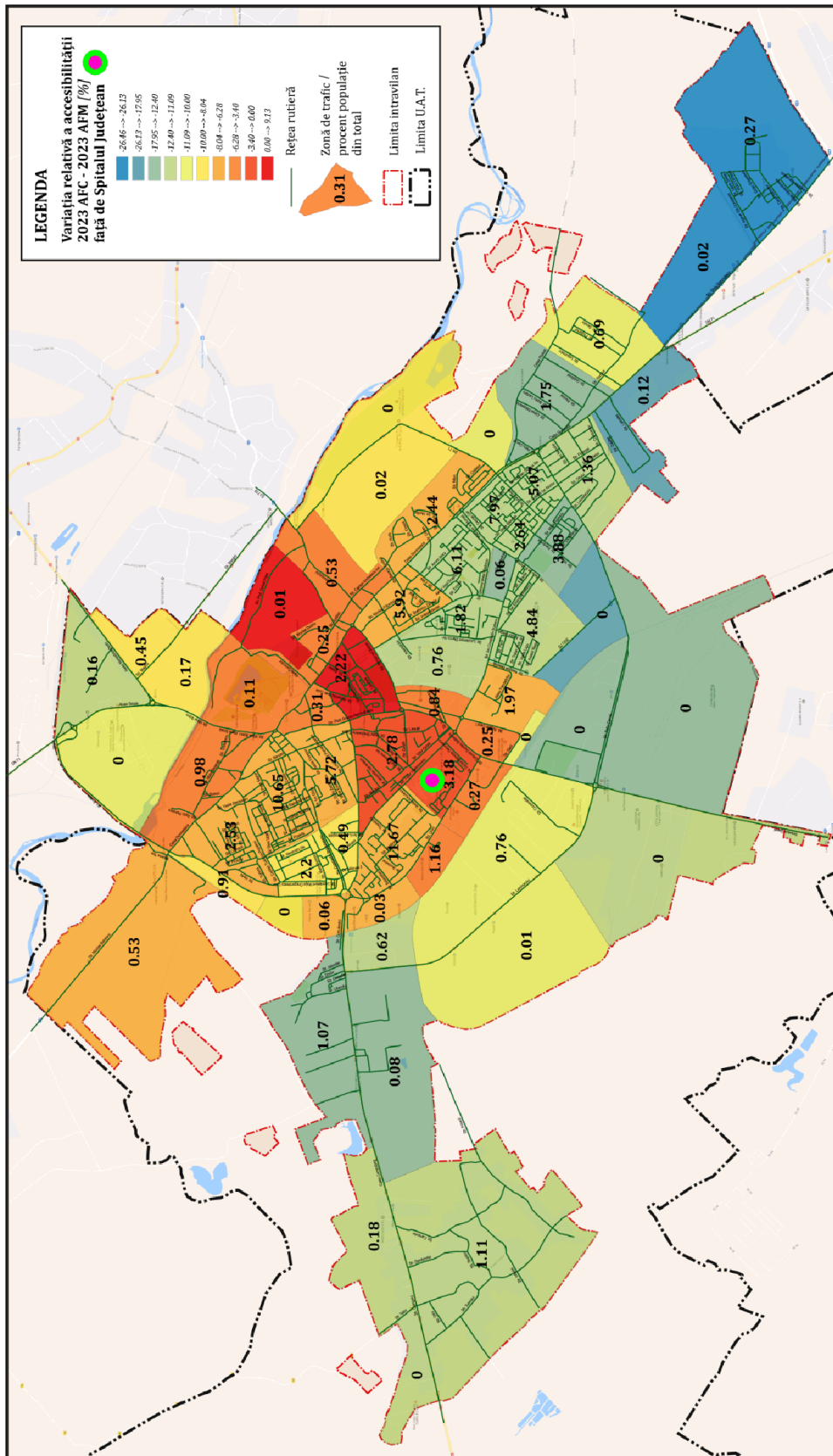


Figura 7.6. Variația relativă a accesibilității față de Spitalul Județean Târgoviște, scenariul "A face ceva" 2023 vs. scenariul "A face minim" 2023. (Figură rotită cu 90°).

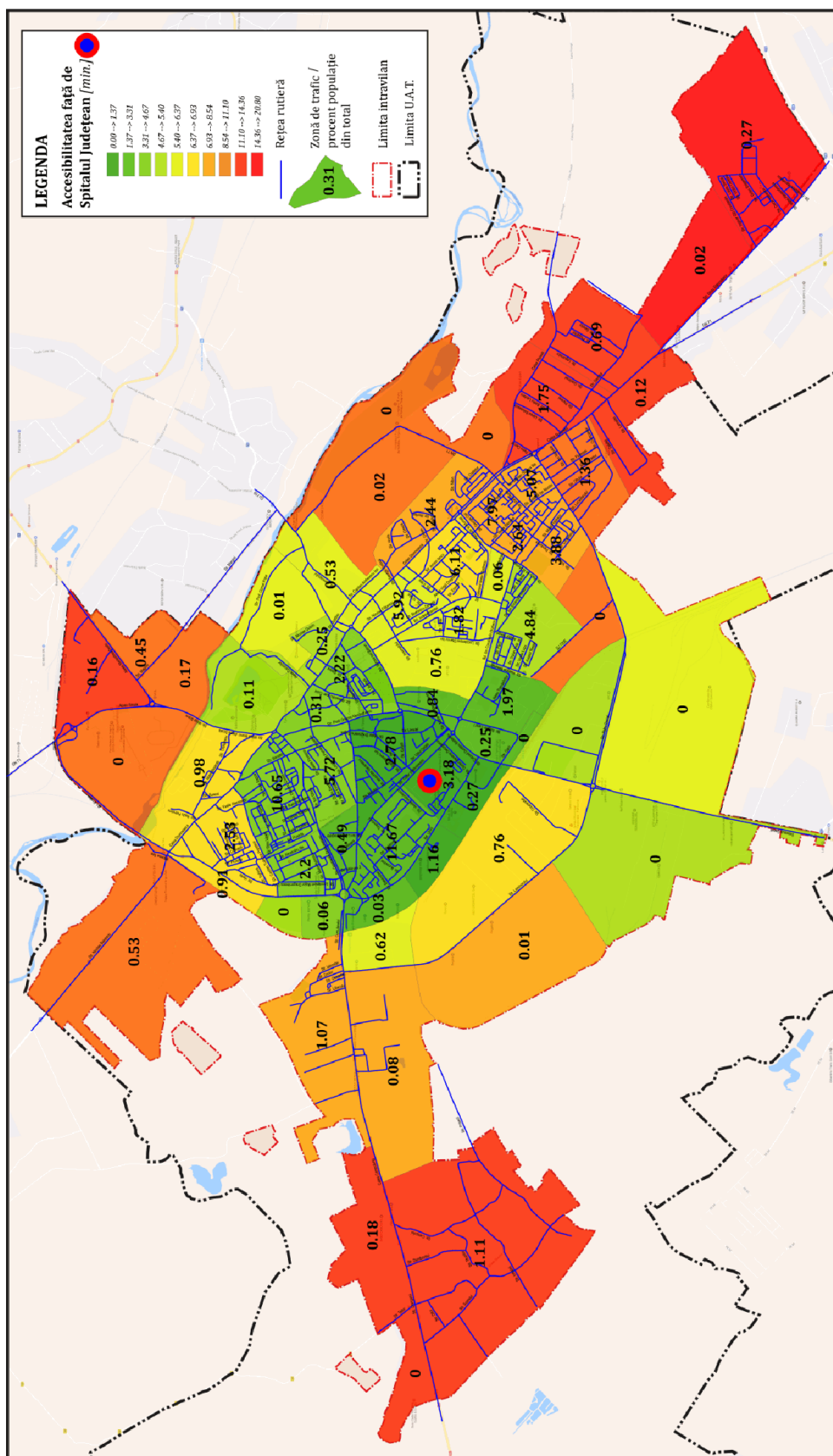


Figura 7.7. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Spitalul Județean Târgoviște, scenariul "A face minim" 2030. (Figură rotită cu 90°).

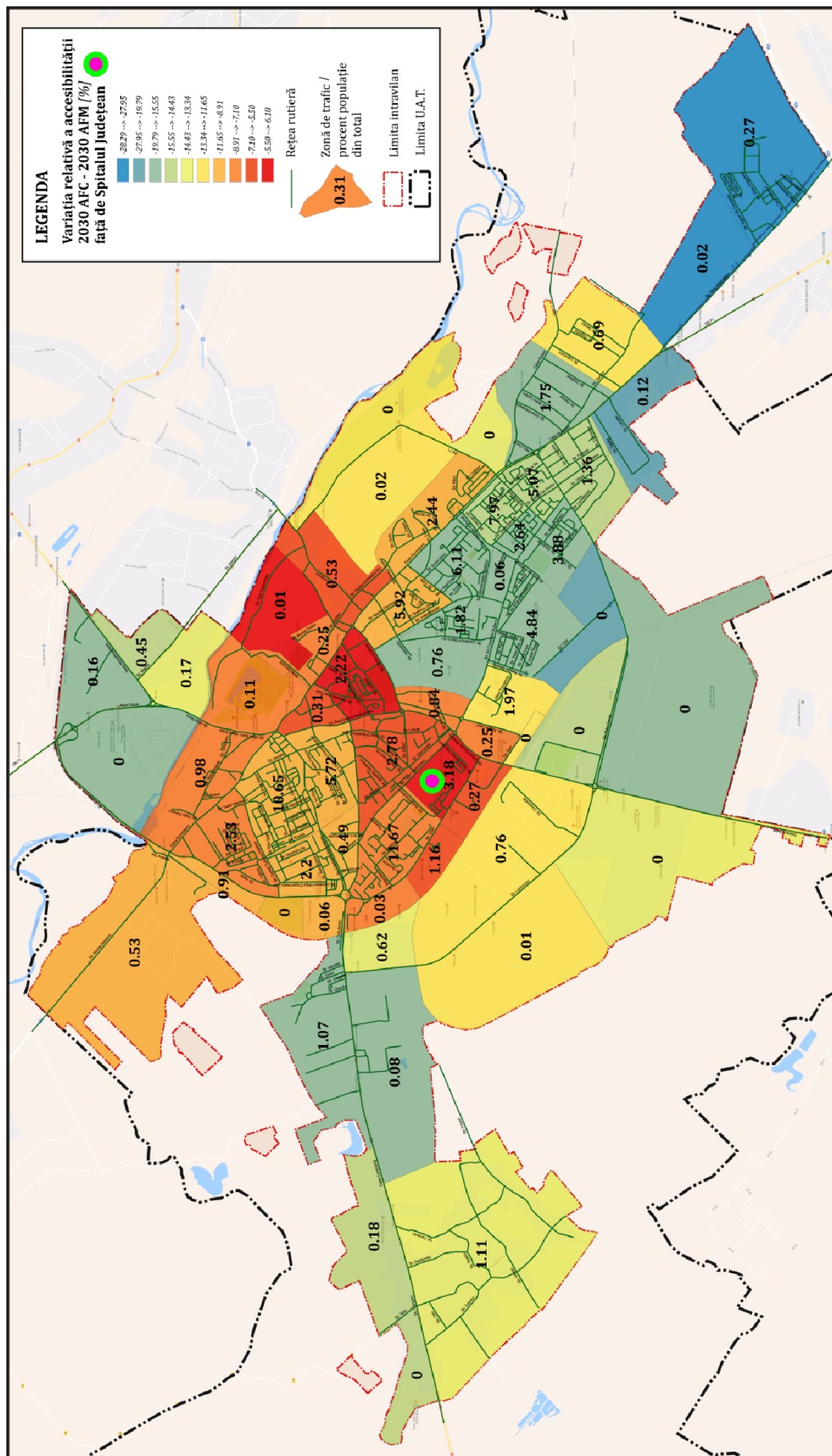


Figura 7.8. Variația relativă a accesibilității față de Spitalul Județean Târgoviște, scenariul "A face ceva" 2030 vs. scenariul "A face minim" 2030. (Figură rotită cu 90°).



7.4. Siguranță

Având în vedere *Comunicarea Comisiei Europene către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor - Pentru un spațiu european de siguranță rutieră: orientări pentru politica de siguranță rutieră 2011-2020*, care are ca obiectiv reducerea la jumătate a numărului total de decese în accidente rutiere în Uniunea Europeană până în anul 2020, începând din 2010, obiectiv preluat la nivel național în *Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2016 – 2020*, siguranța îmbunătățită constituie unul dintre obiectivele PMUD al Municipiului Târgoviște. Astfel, printre intervențiile propuse în planul de acțiune se regăsește o serie de măsuri a căror implementare să conducă la creșterea siguranței participanților la trafic.

Pentru evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației, în Capitolul 4 s-a propus analiza indicatorului *Intensitatea traficului* – numărul mediu zilnic de vehicule-km înregistrat la nivelul rețelei în decursul unei zile medii din an.

În tabelul 7.5 sunt prezentate valorile acestui indicator calculate la nivelul orizonturilor de prognoză 2023 și 2030, pentru scenariile "A face minim" și "A face ceva".

Tabelul 7.5. Indicator - evaluare siguranță.

Indicator	Orizontul 2023		Orizontul 2030	
	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	564.538	512.593	618.222	482.831

Prin implementarea tuturor proiectelor selectate se estimează reducerea intensității traficului pe străzile din arealul de studiu cu cu 9,2% până în anul 2023, respectiv cu cu 21,9% până în anul 2030. Diminuarea intensității traficului este asociată cu reducerea riscului de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranței circulației. De asemenea, un aport considerabil asupra siguranței se obține ca urmare a implementării propunerilor de management al traficului și de amenajare a infrastructurii destinate transportului pietonal și cu bicicleta.



7.5. Calitatea vieții

Prin implementarea intervențiilor selectate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Târgoviște se estimează reducerea impactului activității de transport asupra mediului, concomitent cu îmbunătățirea accesibilității și a siguranței circulației, în condiții de eficiență economică (capitolele 7.1 - 7.4). Ținând seama că toate aceste aspecte concură la definirea calității vieții din punct de vedere al mobilității, se poate concluziona că începând cu anul 2023, ca urmare a funcționării sistemului de transport în acord cu recomandările PMUD ("A face ceva"), se așteaptă creșterea calității vieții locuitorilor din arealul de studiu comparativ cu situația scenariului "A face minim".

Această concluzie este întărită de evoluția crescătoare înregistrată de indicatorul exprimat ca ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) din totalul călătoriilor zilnice realizate la nivelul localității într-o zi lucrătoare medie din an, în scenariul "A face ceva", față de scenariul "A face minim" (tabelul 7.6).

Tabelul 7.6. Indicator - evaluare a calității vieții.

Indicator	Orizontul 2023		Orizontul 2030	
	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul, %	48,6	56,5	45,0	70,5



ETAPA A IIa

P.M.U. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL



1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

1.1. Cadrul de prioritizare

Eșalonarea implementării propunerilor din compunerea planului de acțiune este realizată pe termen scurt (2018), mediu (2023) și lung (2030). Încadrarea intervențiilor selectate în cele trei perioade de implementare, (i) 2017-2018, (ii) 2019-2023 și (iii) 2024-2030 s-a realizat având în vedere următoarele aspecte:

- Maturitatea proiectului din punct de vedere al stadiului de elaborare a documentațiilor tehnico-economice

S-au considerat într-un stadiu avansat proiectele pentru care există/ sunt în lucru studii de fezabilitate, documentații de avizare a lucrărilor de intervenție etc.

- Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD

Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, pentru perioada 2017-2030 bugetul disponibil este de aproximativ 78,15 milioane Euro.

- Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva" 2023 și 2030

Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 76,46 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1 au asociate costuri de 53,11 milioane Euro.



- Durata medie de implementare a propunerii, date rezultate din documente tehnice (în cazul în care există) sau estimate pe baza experiențelor similare realizate în orașe din România
- Inderdependența dintre propuneri; există situații în care implementarea unei măsuri/ intervenții este condiționată de funcționarea unei măsuri/ intervenții implementate anterior.

1.2. Prioritățile stabilite

Parcurgând etapele de analiză prezentate mai sus, prin coroborarea datelor obținute, se recomandă următoarea alocarea în timp a intervențiilor propuse:

- Perioada 2017-2018:
 - 8.1. Crearea unui structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște
 - 2.7. Studiu privind eficientizarea sistemului de transport public
 - 5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban
 - 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
 - 2.9. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public
 - 4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
 - 1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
 - 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
 - 5.9. Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice
 - 4.7. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
 - 4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi



- 5.8. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- 5.10. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 1.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale
- 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)

→ Perioada 2019-2023:

- 2.1. Achiziție autobuze electrice
- 8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște
- 2.2. Achiziție autobuze ecologice
- 2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele mijloacelor electrice de transport public
- 5.3. Achiziție sistem e-ticketing și management transport public
- 2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele pe care nu circulă mijloacele electrice de transport public
- 5.1. Implementare sisteme de management al traficului
- 2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local
- 2.6. Construire depou vehiculele de transport public
- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
- 1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric
- 4.1. Realizarea unor trasee pietonale
- 5.4. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- 2.10. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean
- 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
- 2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride



- 1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier
- 1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 1.11 Realizare Variantă de ocolire Târgoviște
- 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
- 1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legătură Șotânga)
- 1.4. Realizare drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște
- 4.7. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 5.8. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- 5.10. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 1.10. Facilitarea accesibilității în zona Curții Domnești din drumul nou al Centurii (strada Prof. Cornel Popa) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare a rețelei de transport
- 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)

→ Perioada 2024-2030:

- 8.1. Crearea unui structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște
- 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități
- 2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
- 4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- 1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour



- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- 5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic
- 3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
- 1.5. Realizare de trasee ocolitoare perimetrare
- 1.12 Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești
- 1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște
- 5.8. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- 5.10. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște
- 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)
- 5.5. Construire parcuri multietajate (subterane și/sau supraterane)

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse pentru implementare pe termen scurt pot fi încadrate în următoarele categorii:

→ Proiecte a căror implementare este programată numai în perioada 2017-2018:

2.7. Studiu privind eficientizarea sistemului de transport public; **5.6.** Elaborare politică de parcare la nivel urban; **5.7.** Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1; **5.9.** Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice; **4.8.** Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi; **1.1.** Intervenții majore asupra rețelei stradale;

Implementarea până la sfârșitul anului 2018 a intervențiilor propuse nu constituie condiție pentru demararea sau funcționarea niciuneia dintre intervențiile planificate pe termen mediu, însă întârzierea acestora sau chiar neimplementarea vor reduce impactul total al planului în ansamblu. Existența unei politici de parcare și a studiilor de trafic aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1 este obligatorie pentru depunerea cererii de finanțare. Întârzierea realizării acestor documentații va



induce întârzieri în implementarea propunerilor pentru care s-a identificat ca sursă principală de finanțare POR 2014-2020, AP 4.1. Propunerile încadrate în această categorie joacă un rol esențial în atractivității transportului public și relocarea modală a călătoriilor către acest mod. Decalarea perioadei de implementare va atrage după sine transferul cu întârzieri în atingerea țintelor privind proporția călătoriilor realizate cu moduri de transport prietenoase cu mediul, indicator prin care este evaluat gradul de atingere al obiectivului strategic "Calitatea vieții".

→ Proiecte care se desfășoară în perioadele 2017-2018 și 2019-2030:

8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște; **2.9.** Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public; **4.5.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride; **1.8.** Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/ stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare; **5.8.** Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile; **5.10.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor; **5.11.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști); **4.9.** Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor);

Dintre acestea, măsura de natură organizațională care vizează crearea unei structuri interne cu responsabilități de monitorizare a implementării PMUD joacă un rol semnificativ în aplicarea strategiei de mobilitate, întârzierile apărute în constituirea cadrului organizațional reflectându-se în gradul de implementare în timp al planului de acțiune.

Măsurile de natură operațională (campanii) sunt propuse în scopul pregătirii populației pentru orientarea către mobilitate durabilă, astfel încât să accepte cu ușurință modificările care se impun în comportamentul de deplasare ca urmare a implementării proiectelor majore propuse în perioada 2019-2023. Neimplementarea acestora pe termen scurt va reduce impactul global al planului, în special în ceea ce privește relocarea modală, decizia privind modul de transport pentru care se optează în efectuarea unei deplasări în condițiile în care utilitatea are și o componentă subiectivă.



Dintre **măsurile/ acțiunile de intervenție** propuse pe termen scurt și mediu, au fost selectate cele eligibile pentru finanțare prin *POR/2017/4/4.1/1, Axa Prioritară 4, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul Specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe Planurile De Mobilitate Urbană Durabilă*, care într-o abordare integrată, grupate în **proiecte**, vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO₂) provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul Municipiului Târgoviște, generat, în principal, de utilizarea intensivă a autoturismelor proprietate personală pentru deplasarea populației în interiorul municipiului, dar și pentru deplasarea navetiștilor din teritoriul învecinat, care au ca origine sau destinație a deplasărilor Municipiul Târgoviște.

Astfel, în accord cu specificațiile din “Ghidul solicitantului, Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu titlul *POR/2017/4/4.1/1*”, sunt propuse următoarele proiecte:

- **I.** Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesara transportului electric, inclusiv stații de alimentare a automobilelor electrice, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște;
- **II.** Sistem integrat de transport public ecologic și de management al traficului în Municipiul Târgoviște;
- **III.** Susținerea intermodalității și transportului alternativ în Municipiul Târgoviște;

Caracteristicile acestor proiecte, precum măsurile/ acțiunile de intervenție componente, un rezumat privind conținutul acestora/ modul de implementare, costurile totale, costurile eligibile pentru finanțare prin *POR 2014-2020, Axa Prioritară 4, Prioritatea de Investiții 4e*, sunt prezentate în Anexa 2.



2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune este format din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în Municipiul Târgoviște. Aceste propuneri au fost cristalizate în cadrul grupurilor de lucru la care au participat factori interesați la nivel local și în cursul consultărilor publice.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și acțiunile de intervenție) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD va fi necesară dezvoltarea documentațiilor tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante. La elaborarea propunerilor s-a ținut seama de documentele de planificare la nivel local privind zonele construite protejate. Se recomandă ca la întocmirea proiectelor tehnice să se respecte prevederile Ordinului Ministerului Sănătății Publice nr. 18/2008 privind aprobarea Normelor de igienă pentru transporturile de persoane și reglementările tehnice prevăzute în Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiul urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap – NP 051-2012.

Acțiunile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

- *Rețeaua stradală;*
- *Transportul public;*
- *Transportul de marfă;*
- *Mijloacele alternative de mobilitate;*
- *Managementul traficului;*
- *Zone cu nivel ridicat de complexitate;*
- *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;*
- *Aspecte instituționale.*

Codurile proiectelor sunt cele inițiale acordate la întocmirea listei cuprinzătoare de propuneri prezentată în Anexa 2 (Exemplificare: 1.1 – Tematica 1 "Intervenții majore asupra rețelei stradale", Acțiunea de intervenție 1). Acestea sunt prezentate în ordinea stabilită în funcție de punctajele obținute în cadrul Capitolului 6.



2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște, document cu abordare integrată, se propune asigurarea unei mobilități urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităților de dezvoltare durabilă și minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. Având în vedere acest considerent, în ceea ce privește infrastructura rutieră din Municipiul Târgoviște, se impune adaptarea rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe.

Acțiunile de intervenție propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind *Eficiență Economică, Siguranța și Mediul*:

- 1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric
- 1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier
- 1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare
- 1.11 Realizare Variantă de ocolire Târgoviște
- 1.5. Realizare de trasee ocolitoare perimetrare
- 1.12 Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești
- 1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legatură Șotânga)
- 1.4. Realizare drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște
- 1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște
- 1.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale
- 1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște
- 1.10. Facilitarea accesibilității în zona Curții Domnești din drumul nou al Centurii (strada Prof. Cornel Popa) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare a rețelei de transport



Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură stradală sunt estimate la valoarea de 12.479.379 Euro, din care 2.312.159 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Propunerile privind realizarea variantei de ocolire și a drumului expres Găești - Târgoviște - Ploiești sunt preluate din documente de planificare la nivel județean și național (Planul de amenajare a județului Dâmbovița, Master Planul General de Transport al României), motiv pentru care costurile estimate pentru realizarea acestor infrastructuri de interes regional nu sunt asociate costurilor generale de implementare a PMUD pentru Municipiul Târgoviște.

Reprezentarea grafică a propunerilor din domeniul infrastructurii stradale este realizată în figura 2.1 (a și b).

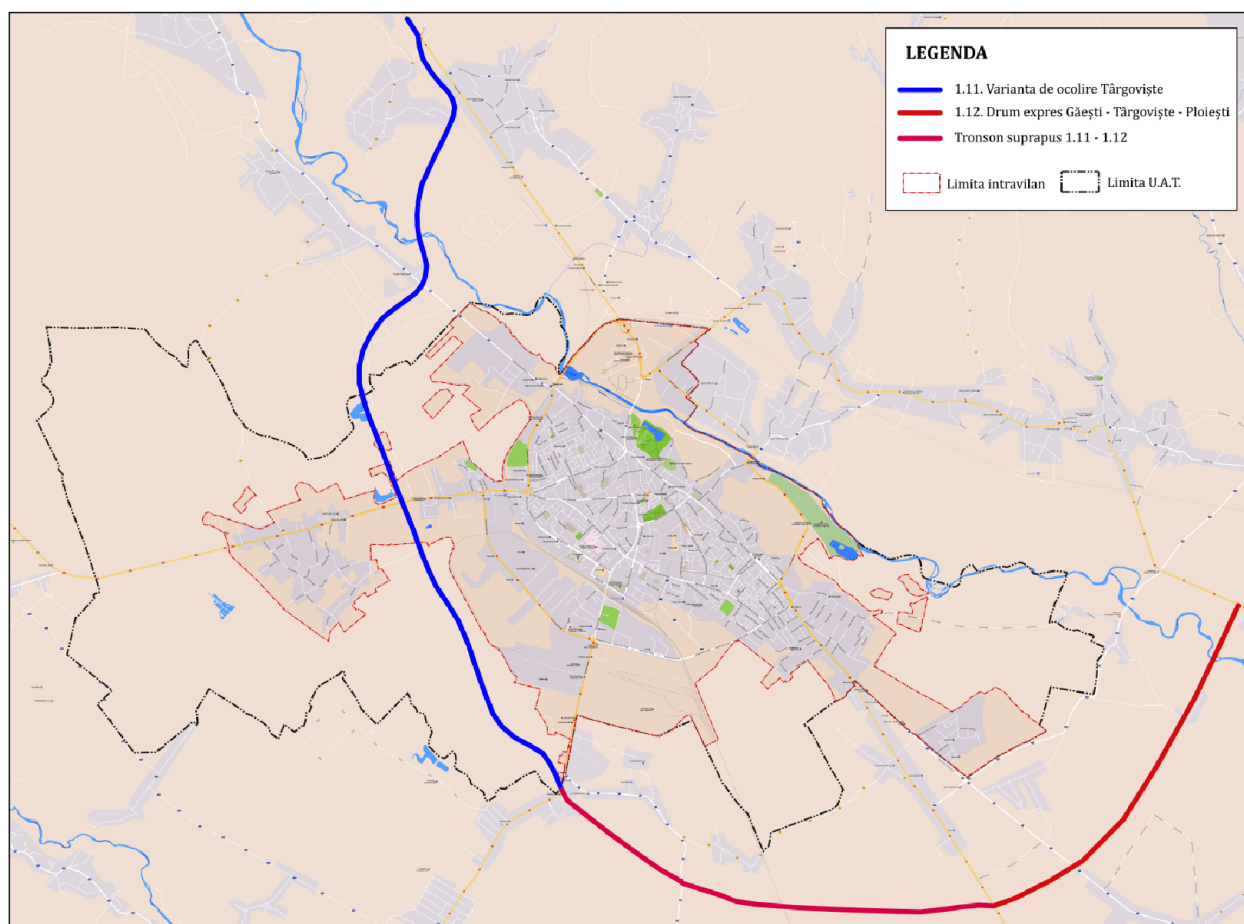


Figura 2.1.a. Propuneri, teritoriu extern - tematica Intervenții asupra rețelei stradale.

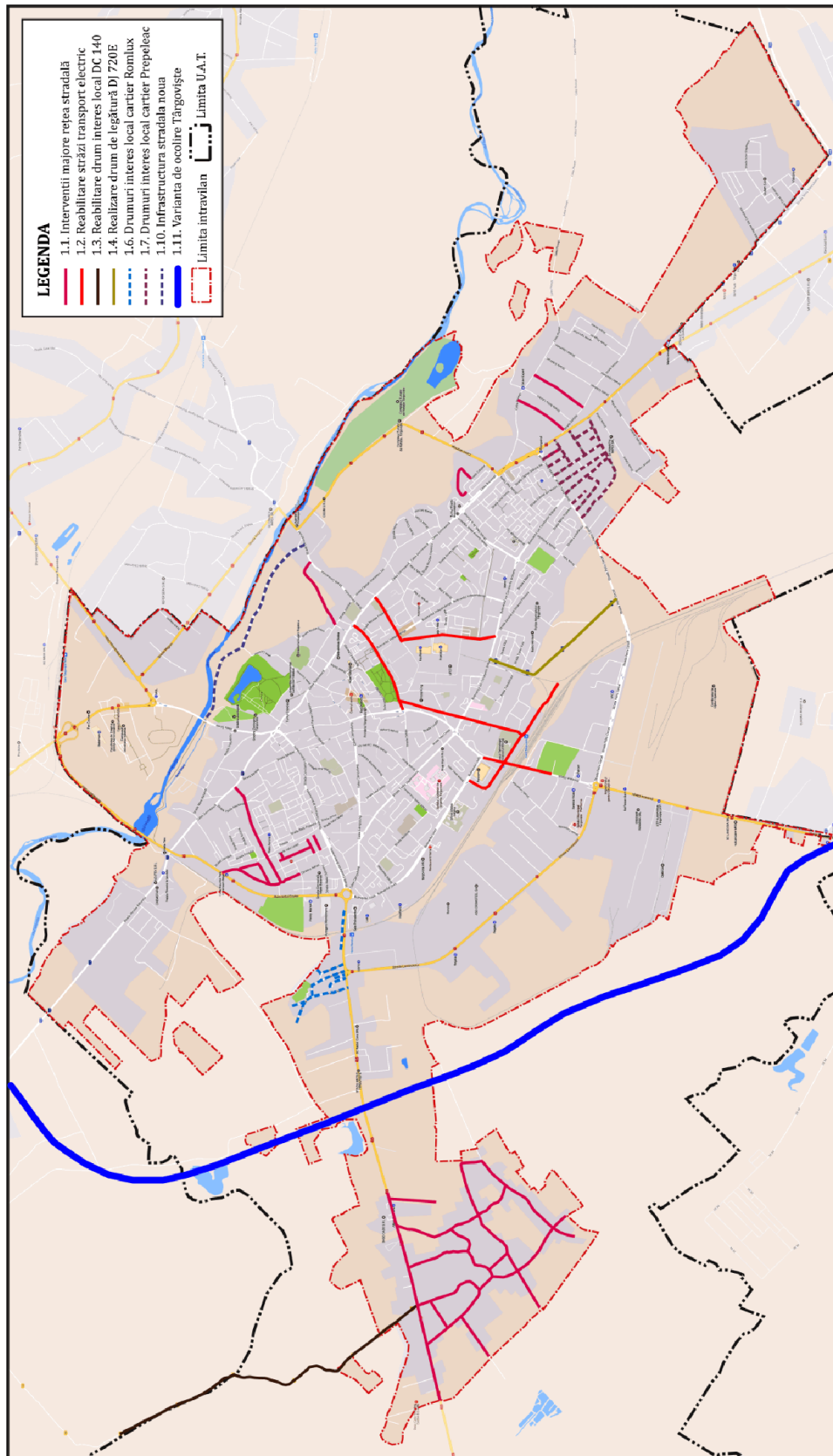


Figura 2.1.b. Propuneri, teritoriu intern - tematica Intervenției asupra rețelei stradale.
(Figură rotită cu 90°).

**→ 1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric**

Propunerea are ca obiectiv asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor pe care vor circula mijloacele de transport public cu propulsie electrică. Prin realizarea investiției se va obține sporirea capacității de circulație și îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. De asemenea, se estimează reducerea timpului de deplasare la nivelul rețelei de transport. Astfel, se va încuraja utilizarea acestui mod de transport pentru deplasările în interiorul orașului, care la momentul de față se efectuează în proporție considerabilă folosind autoturismul personal, fapt care generează efecte negative (congestii, poluare chimică, polare fonică, deversarea în atmosferă de CO₂, etc.). Sectoarele de infrastructură propuse pentru amenajarea căii de rulare sunt: B-dul Mircea cel Bătrân (740 m), B-dul Regele Carol (1.050 m), Str. Lt. Stancu Ion (730 m), Str. Gării (1.100 m), Str. Mihai Bravu (840 m), Str. Nicolae Radian (500 m), Pasaj peste CF pe DN72 (416 m).

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1, rezultatele obținute prin implementarea acestuia contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului – *"Pasageri transportați în transportul public urban în România"*.

Costuri estimate: 1.062.159 Euro.

→ 1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO₂ și a poluării generate de traficul rutier

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv plantarea plantarea de arbori și arbuști cu capacitate mare de retenție a CO₂, în aliniament cu arterele majore de circulație pe care se înregistrează volume ridicate de trafic și de-a lungul axelor de cartiere. Aceste perdele vegetale vor avea rol de bariere naturale, stopând migrarea poluării și zgomotului generate de traficul rutier către locuitorii din zonă sau către cei care utilizează trotuarele. Un exemplu de bune practici este prezentat în figura 2.2, în care se observă un bogat aliniament de arbori de-a lungul unei artere de circulație, pe ambele părți.

Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor fi plantați se va face în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Municipiului Târgoviște și de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selectarea acelorora cu capacitate specifică mare de retenție a CO₂, precum și integrarea în peisajul urban.



Figura 2.2. Exemplu de amenajare de stradă cu perde verzi.

Sursa: http://www.phillywatersheds.org/what_were_doing/green_infrastructure/programs/green_streets.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 1.250.000 Euro.

→ **1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/ mentenanță a rețelei pietonale/ stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare**

Scopul principal al acțiunii de intervenție constă în asigurarea maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere. Se propune ca acestea să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.

Identificarea necesarului de lucrări de întreținere / mentenanță a rețelei pietonale / stradale și prioritizarea acestora în funcție de localizarea în teritoriu, complexitate și resurse financiare necesare, va conduce la o mai eficientă utilizare a resurselor alocate acestor lucrări, cu consecințe favorabile asupra stării tehnice a infrastructurii. De aici derivă avantaje evidente pentru utilizatori: creșterea accesibilității, creșterea vitezei medii de deplasare, inclusiv pentru vehiculele de transport public (cu consecințe favorabile asupra eficienței economice), reducerea efectelor externe negative asociate activității de transport.

Se propune realizare a câte unui asemenea plan multianual în fiecare dintre intervalele de timp specifice planului de mobilitate urbană durabilă: 2017-2018, 2019-2023 și 2024-2030.



Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 90.000 Euro.

→ 1.11. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște

Acțiunea de intervenție propusă constă realizarea unei variante de ocolire pe direcția DN 71, pe latura de Sud a localității. Pentru acest obiectiv a fost realizat Studiu de fezabilitate care a primit aviz favorabil în cadrul comisiei CTE – CNADNR (aviz nr. 4133/2012). Potrivit acestei documentații infrastructura propusă are 2 benzi și o lungime de aproximativ 17 km. Sunt prevăzute noduri rutiere (bretele pentru eliminarea conflictului de stânga și un pasaj denivelat suprateran) la intersecțiile cu DN 71 (Sud-Est și Nord), DN 72 Sud, DN 72A, DJ 712. De asemenea, intersecțiile cu rețeaua feroviară sunt denivelate. Rețeaua de drumuri de exploatare afectată va fi relocată, iar acolo unde este necesar, drumurile de exploatare vor traversa Ocolitoarea pe sub pasajele menționate sau vor fi prevăzute podețe de trecere. Proiectul prevede și lucrări pentru amenajarea de parcări de scută durată (la km 5+500 de o parte și de alta a variantei).

Proiectul este propus în Planul de amenajare a județului Dâmbovița, 2016. Implementarea sa va conduce la degrevarea rețelei stradale urbane de fluxurile de trafic de tranzit, atât în cazul celor compuse din vehicule de marfă, cât și în ce privește autoturismele (figurile 2.3 - 2.4). Se observă valor ridicate ale fluxurilor de marfă atrase aflate în tranzit pe DN 72. În cazul autoturismelor, varianta de ocolire este atractivă pentru vehiculele afate în tranzit pe DN 71. În consecință, prin degrevarea rețelei interne de aceste autovehicule, alocarea fluxurilor de trafic la nivel local va cunoaște alte trasee, rezultând economii din reducerea duratelor de deplasare și a parcursului total al vehiculelor, aspect care se reflectă în creșterea eficienței economice, respectiv în îmbunătățirea gradului de siguranță și accesibilitate la nivelul sistemului de transport urban. Efectele menționate vor conduce la reducerea emisiilor de substanțe poluante și de CO₂.

Impactul proiectul excede UAT Municipiul Târgoviște, fiind prevăzut în planul de investiții la nivel județean ("Planul de amenajare a județului Dâmbovița" 2016). Prin urmare costurile de realizare nu au fost considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 52.222.215 Euro.

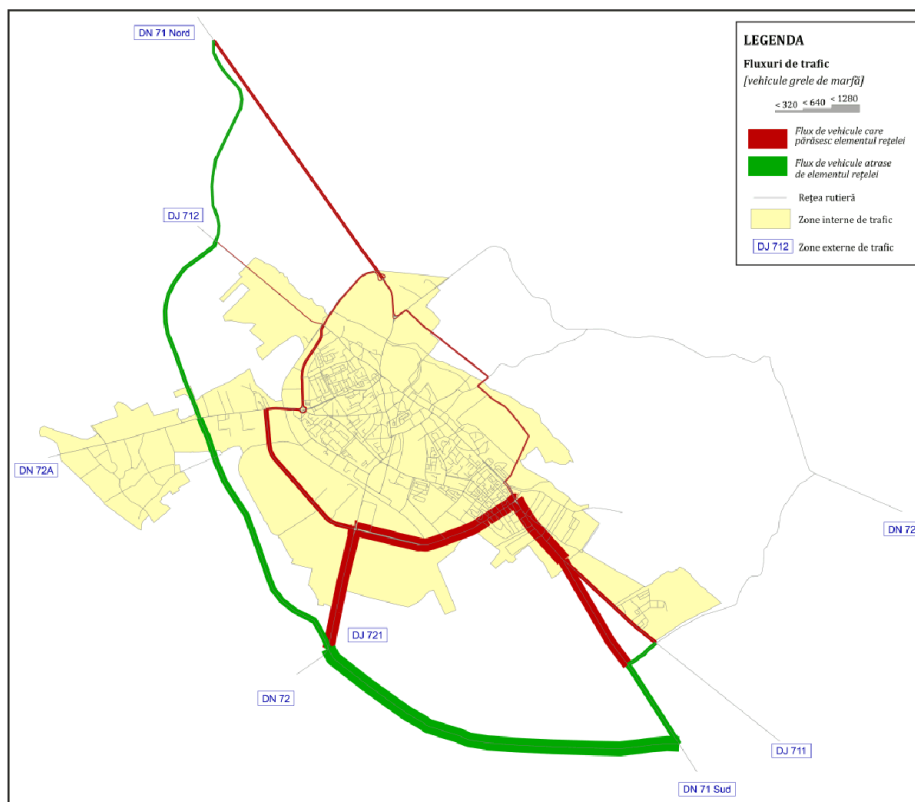


Figura 2.3. Relocarea fluxurilor de vehicule de marfă ca urmare a apariției Variantei de ocolire.

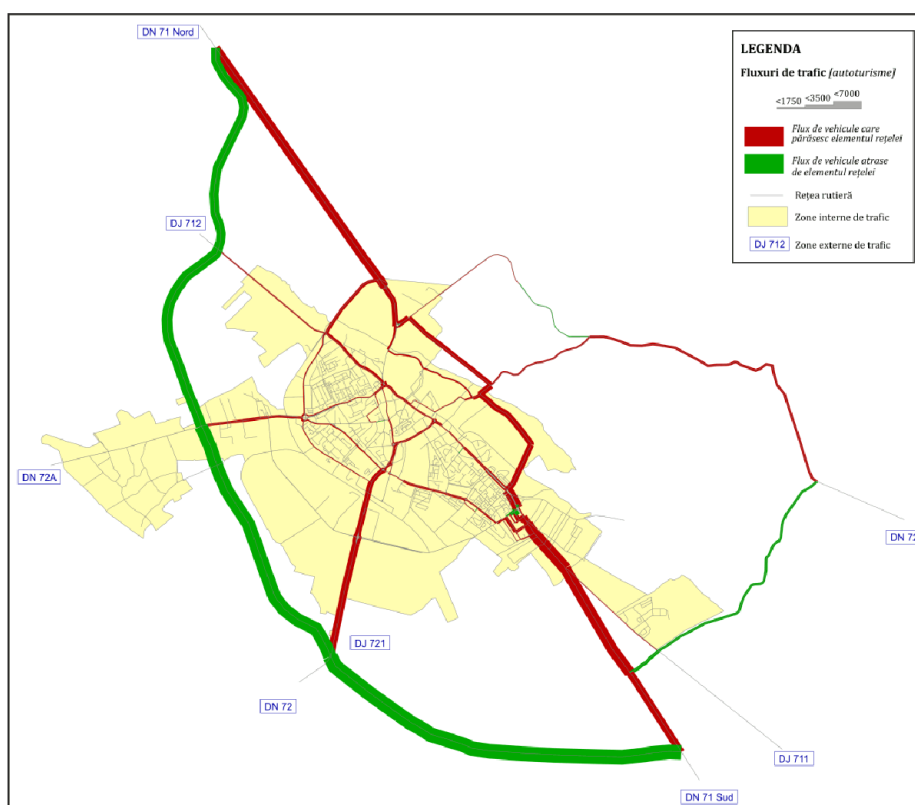


Figura 2.4. Relocarea fluxurilor de autoturisme ca urmare a apariției Variantei de ocolire.

**→ 1.5. Realizare de trasee ocolitoare perimetrare**

Acțiunea de intervenție propusă constă în amenajarea unor inele de circulație concentrice în jurul zonei centrale:

- Inel de circulație 1 - Traseu Ocolitor al Zonei Centrale (pe străzile adiacente);
- Inel de circulație 2 - Traseu Șosea de Centură Târgoviște (pe centura existentă/propusă);
- Inel de circulație 3 - Traseu Varianta de ocolitoare a localității.

Proiectul va fi fundamentat pe un studiu de analiză a fluxurilor de circulație la nivelul localității, în care se vor identifica situațiile conflictuale cauzate de valorile fluxurilor de trafic, a caracteristicilor geometrice ale infrastructurii rutiere, a ciclurilor de semaforizare etc. Prin acest proiect se urmărește îmbunătățirea accesibilității zonei centrale prin reducerea congestiilor, creșterea vitezei de deplasare și reducerea timpilor de așteptare, inclusiv pentru vehiculele de transport public.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 2.777.778 Euro.

→ 1.12. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești

Acțiunea de intervenție constă în realizarea Drumului Expres 7, sectorul Găești – Târgoviște -Ploiești, care face parte din rețeaua TEN-T extinsă (Comprehensive). Potrivit planificării din cadrul Master Planului General de Transport, realizarea studiului de fezabilitate este programată pentru anul 2021, iar implementarea în perioada 2022-2024. Această categorie de infrastructură face parte din rețeaua rapidă de transport (autostrăzi și/sau drumuri expres). Pe acest sector se propune construcția infrastructurii cu 4 benzi. În jurul Municipiului Târgoviște este prevăzută varianta de ocolire. Impactul asupra alocării fluxurilor de trafic este evidențiat în figura 2.5.

Zona de influență a proiectului excede UAT Municipiul Târgoviște, fiind prevăzută în Master Planului General de Transport al României. În consecință costurile de realizare nu au fost considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 47.900.000 Euro.

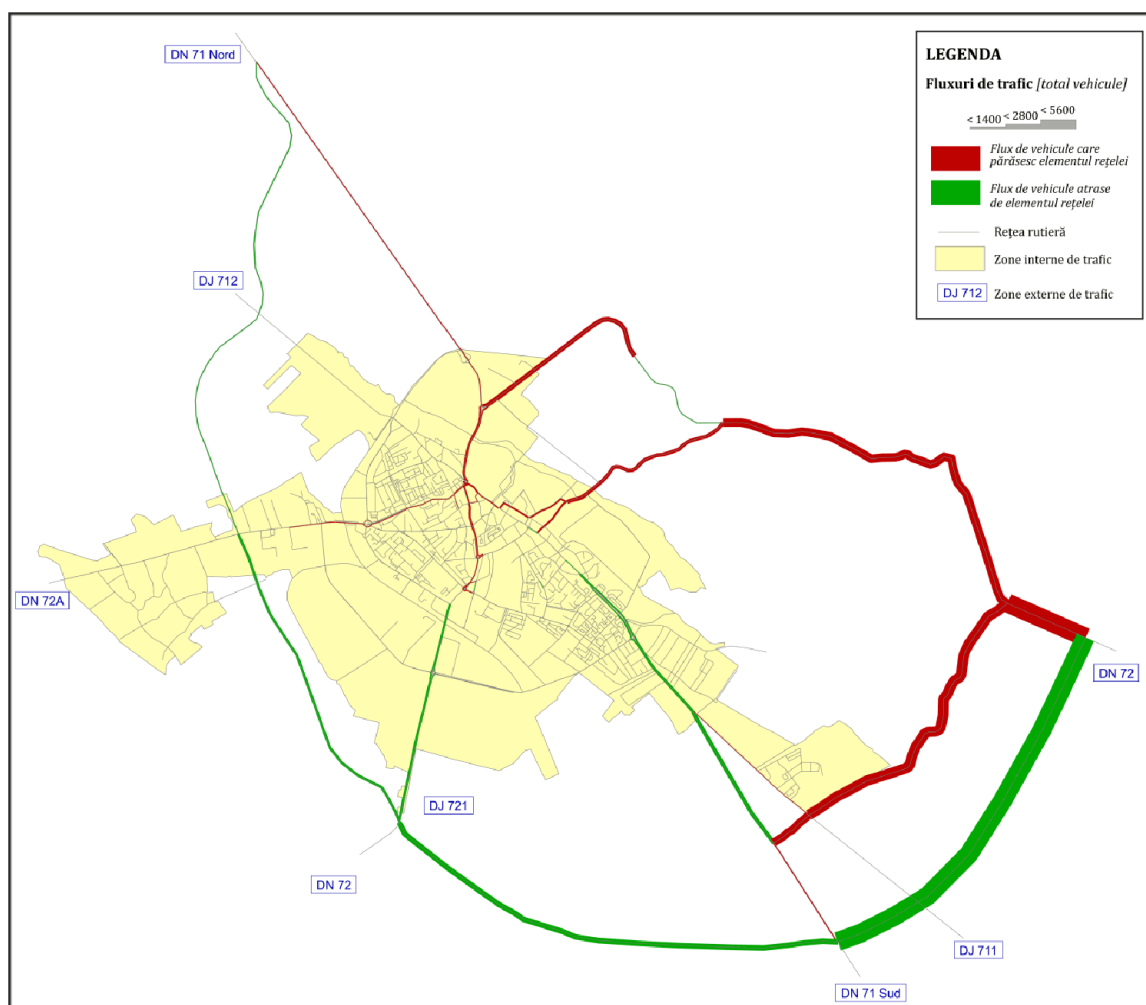


Figura 2.5. Relocarea fluxurilor de autovehicule ca urmare a apariției Drumului Expres.

→ 1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legătură Șotânga)

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul propune realizarea de lucrări de reabilitare și modernizare care vor avea în vedere: analiza și verificarea supralărgirilor și supraînălțărilor sectoarelor de drum în curbe cu respectarea valorilor necesare în funcție de limitarea profilului transversal de către proprietățile adiacente. Sistemul rutier propus spre reabilitare și modernizare de tip flexibil. Reabilitarea acestuia se va realiza prin ranforsarea străzii. Tipul de îmbrăcăminte propus va trebui să asigure îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin îmbunătățirea vizibilității pe timp de ploaie, asigurarea evacuării rapide a apelor pluviale, diminuarea fenomenului acvoplanare. Se vor realiza marcaje rutiere.



Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 528.157 Euro.

→ 1.4. Realizare drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Obiectivul propus a fi realizat va îmbunătăți semnificativ regimul de trafic din zona de sud, care în prezent este peste limitele normale ca urmare a dezvoltării urbane a Municipiului Târgoviște. Se propune amenajarea infrastructurii în aliniament cât mai perpendicular pe cele două străzi între care face legătura, pentru ca lungimea acestuia să fie cât mai mică. Intersecția cu drumurile laterală va fi prevăzută cu benzi de virare, separarea trotuarelor de partea carosabilă se va face cu spațiu verde de 2 m lățime.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 562.500 Euro.

→ 1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul propus are ca obiectiv reabilitarea și modernizarea următoarelor străzi din cartierul Romlux: Str. Ialomiței, Str. Zorilor, Str. Liliacului, Str. Curcubeului și Str. Ciocârliei. Prin realizarea proiectului se urmărește îmbunătățirea accesului la căile principale de transport, creșterea mobilității pe arterele rutiere principale aflate în legătură directă cu DN 72A, facilitarea legăturilor de la nivelul rețelei principale de străzi cu rețeaua de drumuri adiacentă municipiului, reducerea timpului și a costurilor de transport mărfuri și călători, îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel de reglementări de circulație prin completări și îmbunătățiri la nivelul semnalizării orizontale și verticale.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 528.484 Euro.

**→ 1.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale**

Accesibilitatea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor aferente strazilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcarilor pentru autoturisme și refacerea marcajelor rutiere. Strazi propuse:

- Targoviste Lot 1: Str. Tighina, Str. Herța, Str. Alexandru Ilie, Str. Rovine, Str. Pictor Ion Crăciun, Str. Leo Plângă, Str. Bastionului, Str. Mr. Oprescu Adrian – zona case, Str. Udrea Bălcescu, Str. Plevnei;
- Targoviste Lot 2: Str. Viorel Mărceanu, Str. Miron Costin, Str. Plantelor, Str. Pădurii, Nifon, Str. Crângului, Str. Smaranda Gheorghiu, Str. Tudorică Popescu-parțial, Str. Stolnicu Constantin Cantacuzino, Str. Ileana Sărăroiu;
- Targoviste-Priseaca Etapa II: Str. Soarelui, Str. Prisecii, Str. Dâmboviței, Str. Înfrățirii, Str. Stupilor, Str. Teilor, Str. Oilor;

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 2.468.454 Euro.

→ 1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul propus are ca obiectiv reabilitarea și modernizarea următoarelor străzi din cartierul Prepeleac: Str. Cocorilor, Str. Fluierași, Str. Fructelor, Str. Oltului, Str. Luceafărului, Str. Miron Costin, Str. Valerică Dumitrescu, Str. Ioan Neculce, Str. Cronicarilor, Str. Porumbeilor.

Prin realizarea proiectului se urmărește îmbunătățirea accesului la căile principale de transport, creșterea mobilității pe arterele rutiere principale aflate în legătură directă cu DN 71 și DN 72, facilitarea legăturilor de la nivelul rețelei principale de străzi cu rețeaua de drumuri adiacentă municipiului, reducerea timpului și a costurilor de transport mărfuri și călători, îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel de reglementări de circulație prin completări și îmbunătățiri la nivelul semnalizării orizontale și verticale.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.



Costuri estimate: 1.041.847 Euro.

→ **1.10. Facilitarea accesibilității în zona Curții Domnești din drumul nou al Centurii (strada Prof. Cornel Popa) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare a rețelei de transport**

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul propus are ca obiectiv amenajarea unei noi infrastructuri stradale care asigură legătura între Str. Gimnaziului și Str. Mihai Bravu, facilitând accesul către obiectivul turistic Curtea Domnească. Astfel va fi îmbunătățită accesibilitatea zonei turistice pentru utilizatorii infrastructurii stradale cu rol de centură (Str. Margini, Calea Ialomiței).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 2.170.000 Euro.

2.2. Transport public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiului Târgoviște se acordă prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Atenție deosebită în acest sens revine transportului public. Acest mod de transport are o contribuție importantă la crearea unui mediu de viață sănătos și atractiv.

Potrivit legislației naționale și europene, serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivel local, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane.

Având în vedere aspectele pozitive relaționate transportului public, orientarea către o mobilitate durabilă în această urbe implică creșterea ponderii transportului public în distribuția modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal. Sporirea atractivității sistemului de transport public reprezintă un element cheie al viziunii



de dezvoltare urbană, în acest sens fiind propuse măsuri care să contribuie la creșterea calității serviciilor oferite, respectiv un serviciului de transport public local:

- *cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit;*
- *racordat la un sistem integrat de informare a călătorilor;*
- *armonizat din punct de vedere al transferului intermodal ;*
- *operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.*

Propunerea de operare a serviciului de transport public local cu vehicule ecologice va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri reduse de poluare chimică și fonică.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse în această tematică sunt de 33.842.419 Euro dintre care 33.534.641 Euro sunt aferente proiectelor eligibile pentru finanțare prin POR 2014 – 2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse, respectiv *Accesibilitate, Mediu, Siguranță, Eficiență economică* și, implicit, la creșterea *Calității vieții* cetățenilor:

- 2.1. Achiziție autobuze electrice
- 2.2. Achiziție autobuze ecologice
- 2.7. Studiu privind eficientizarea sistemului de transport public
- 2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele mijloacelor electrice de transport public
- 2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele pe care nu circulă mijloacele electrice de transport public
- 2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local
- 2.6. Construire depou vehiculele de tansport public
- 2.10. Realizare terminale de transport public urban/ judetean/ interjudetean
- 2.9. Derularea de campanii de informare publica referitoare la utilizarea transportului public
- 2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour

Amplasarea în teritoriu a proiectelor de transport public este realizată în figura 2.6.

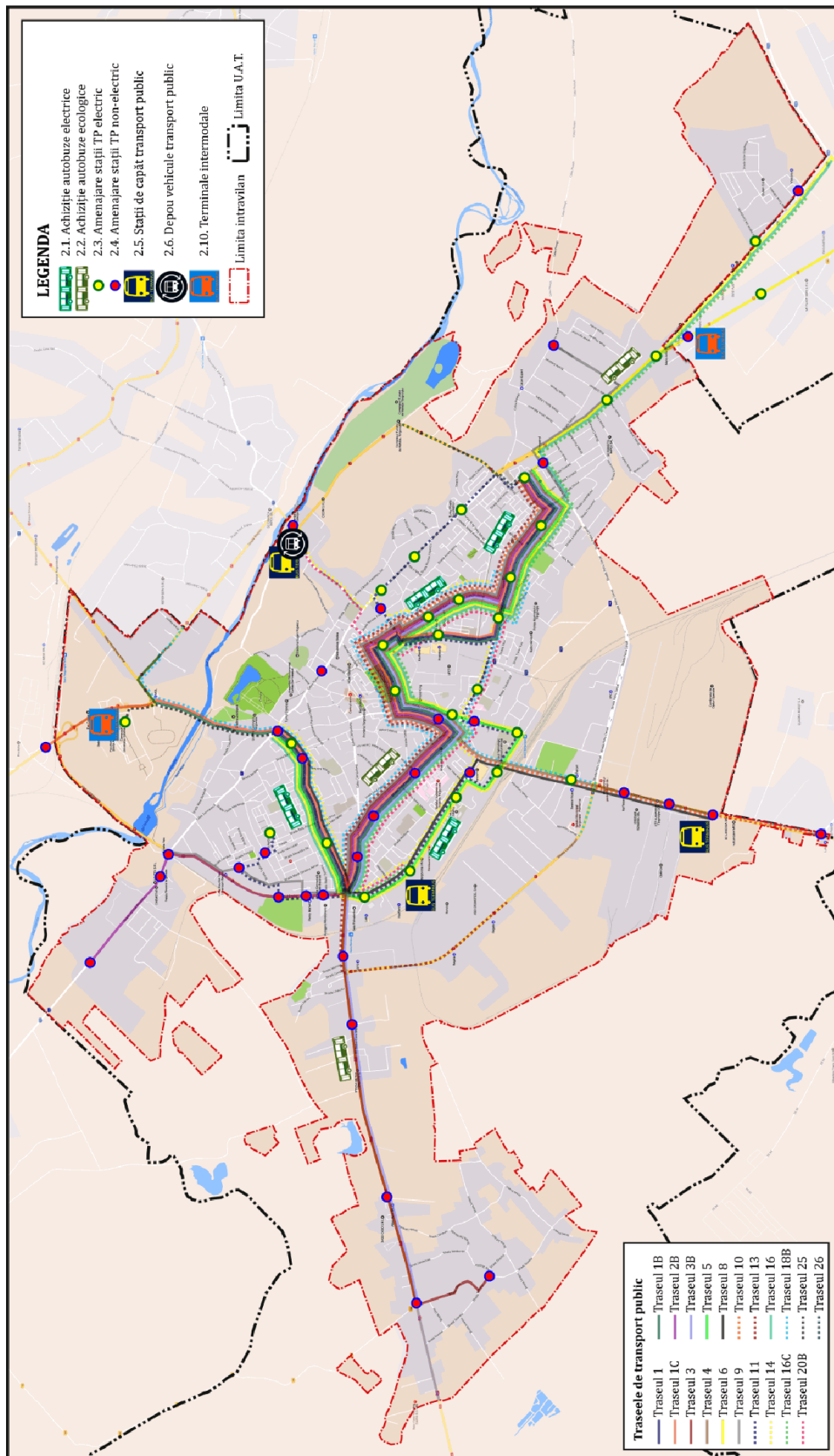


Figura 2.6. Propuneri - tematica Transport public.
(Figură rotită cu 90°).



→ 2.1. Achiziție autobuze electrice

Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public cu propulsie electrică va conduce la reducerea impactului asupra mediului, în special prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (CO₂). Efectul produs de înnoirea parcului de autobuze va fi semnificativ, având în vedere faptul că în situația actuală, în totalitate, autovehiculele de transport public sunt dotate cu motoare cu normă de depoluare inferioară.

Electromobilitatea în transportul public s-a dovedit a fi o soluție viabilă implementată deja în multe orașe europene (exemplificare în figura 2.7). Prin propunerea de operare a serviciului de transport public local în Municipiul Târgoviște cu autovehicule electrice, se va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri de emisii și poluare fonică reduse. Pe lângă reducerea impactului asupra mediului, vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspecte care contribuie la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. Prin tema de proiectare pentru elaborarea Studiului de Fezabilitate și a documentațiilor suport identificate ca fiind necesare pentru realizarea proiectului de transport electric în Municipiul Târgoviște se propune achiziția de autobuze cu lungime de 10-12 m, cu 3 uși de acces, care vor asigura autonomie de minim 150 km, atunci când circulă complet încărcate. De asemenea, se solicită adaptarea caracteristicilor tehnice astfel încât timpul de încărcare să fie de maxim 2 ore în varianta rapidă și la maxim 7 ore în varianta lentă.



Figura 2.7. Exemplu de operare a serviciului de transport public cu autobuze electrice.
Sursa: <http://www.multivu.com/players/English/7544351-volvo-electric-bus-route-launched/>.



Acestă investiție se regăsește printre cele eligibile pentru finanțare prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Până în anul 2023 este propusă achiziționarea unui număr de 24 astfel de mijloace de transport public.

Beneficiile estimate a fi obținute în urma implementării contribuie la atingerea obiectivului specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. și, implicit, la atingerea țintelor asumate în cadrul programului de finanțare pentru indicatorii de rezultat:

- *Pasageri transportați în transportul public urban în România;*
- *Emisii GES provenite din transportul rutier.*

Costuri estimate: 12.000.000 Euro.

→ 2.2. Achiziție autobuze ecologice

Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public ecologice (alimentate gaz natural comprimat, gaz natural lichefiat, esteri metilici ai acizilor grași, ulei vegetal hidrotratat, bioetanol, energie electrică, hibride de tip diesel/electric, hibride cu celule de combustibil pe bază de hidrogen/electricitate) va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Necesitatea investiției rezultă din faptul că parcul actual de mijloace de transport în comun (41 vehicule) este în totalitate învechit și depășit din punct de vedere tehnic (autobuzele din parcul inventar au vechime cuprinsă între 12 și 24 ani; durata normală de funcționare a unui astfel de mijloc de transport este de 8 ani¹), iar cele 24 de autobuze electrice (proapse mai sus) nu pot deservi în totalitate cererea de transport specifică orizontului de prognoză 2023-2030. Pe lângă reducerea impactului asupra mediului, vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspecte care contribuie la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport.

Acestă investiție se regăsește printre cele eligibile pentru finanțare prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Până în anul 2023 este propusă achiziționarea unui număr de 24 astfel de mijloace de transport public.

Beneficiile estimate a fi obținute în urma implementării contribuie la atingerea obiectivului specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. și, implicit, la atingerea țintelor asumate în cadrul programului de finanțare pentru indicatorii de rezultat:

- *Pasageri transportați în transportul public urban în România;*
- *Emisii GES provenite din transportul rutier.*

Costuri estimate: 12.000.000 Euro.

¹ Hotărârea Guvernului României Nr. 2139 din 30.11.2004, publicată în Monitorul Oficial Nr. 46 din 13 ianuarie 2005.



→ 2.7. Studiu privind eficientizarea sistemului de transport public

În scopul orientării călătorilor către modul de transport public, atât în cazul deplasărilor interne, cât și al deplasărilor pendulare la cu originea/ destinația în municipiul Târgoviște și destinația/ originea în localitățile imediat învecinate se impune îmbunătățirea accesibilității sistemului de transport public. În acest sens, se propune elaborarea unui studiu care să fundamenteze reorganizarea rețelei de transport public (trasee, program de circulație, adaptarea capacității mijloacelor de transport la nivelul cererii) astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru utilizatori și totodată eficientizarea serviciului.

De asemenea, se va avea în vedere deservirea obiectivelor de interes socio-economic (Spitalul Județean de Urgență Târgoviște, unitățile de învățământ, instituțiile publice) și zonele în care se desfășoară activități de producție și servicii.

Finanțarea proiectului nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 30.000 Euro

→ 2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele mijloacelor electrice de transport public

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv modernizarea stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public operate cu vehicule electrice (28 stații). Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) (figura 2.8) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport.



- 1 – Sistem de informare sonor
- 2 - Panou de informare tactil
- 3 – Marcaj tactil
- 4 – Scaune

Figura 2.8. Exemplu de stație de transport public amenajată după principiile mobilității durabile.
Sursa: <http://www.translink.ca/en/Rider-Guide/Accessible-Transit/Accessible-Bus-Stop-Pilot-Project.aspx>.



Cele 24 de stații de transport public aflate pe traseele pe care vor opera autobuzele cu propulsie electrică vor fi amenajate după principiile mobilității durabile, astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru cei cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.) în condiții de siguranță. Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările existente în stațiile de transport public.

Finanțarea intervenției propuse este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Rezultatele estimate ca urmare a amenajării stațiilor de transport public se înscriu în cele așteptate la nivelul programului de finanțare: *"Asigurarea accesibilității la sistemul de transport public pentru toți cetățenii; creșterea atractivității și îmbunătățirea calității mediului și a amenajării spațiilor urbane"*.

Costuri estimate: 308.000 Euro

→ 2.4. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele pe care nu circulă mijloacele electrice de transport public

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv modernizarea stațiilor de transport public, în completarea celor prevăzute pe traseele deservite de mijloacele de transport public electrice (96 stații). Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) (figura 2.8) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport.

Cele 96 de stații de transport public vor fi amenajate după principiile mobilității durabile, astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru cei cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/ sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.) în condiții de siguranță. Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările existente în stațiile de transport public.

Finanțarea intervenției propuse este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1. Rezultatele estimate ca urmare a amenajării stațiilor de transport public se înscriu în cele așteptate la nivelul programului de finanțare: *"Asigurarea accesibilității la sistemul de transport public pentru toți cetățenii; creșterea atractivității și îmbunătățirea calității mediului și a amenajării spațiilor urbane"*.

Costuri estimate: 768.000 Euro

**→ 2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local**

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv realizarea unor stații de capăt pentru traseele de transport public pe care vor opera vehiculele electrice. Acestea vor conține o clădire care deservește atât utilizatorii, cât și prestatorii de servicii de transport public, amplasata pe o platformă racordată la peroane de îmbarcare-debarcare. Pe fiecare peron se va amplasa câte o stație de încărcare a vehiculelor electrice protejată fizic de restul peronului pentru călători. Prin tema de proiectare pentru elaborarea Studiului de Fezabilitate și a documentațiilor suport identificate ca fiind necesare pentru realizarea proiectului de transport electric în Municipiul Târgoviște se propune studierea oportunității amplasării stațiilor de capăt în următoarele zone: Depou vehicule electrice - Calea Ialomiței, Nr. 5, Garaj AITT - B-dul Unirii, Nr.6; Zona Combinatului de Oțeluri Speciale - Șoseaua Găești. Acestea vor fi echipate astfel încât să ofere următoarele funcțiuni: clădirea stației de capăt va cuprinde cel puțin următoarele funcțiuni: relații cu publicul – info point, grupuri sanitare, sală de așteptare, birou eliberare legitimații de călătorie (ticketing), birou administrativ, birou controlori, spațiu tehnic, spațiu depozitare.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 1.757.750 Euro.

→ 2.6. Construire depou vehiculele de transport public

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv realizarea unui depou pentru vehiculele de transport public. Conform solicitărilor din tema de proiectare pentru elaborarea Studiului de Fezabilitate și a documentațiilor suport identificate ca fiind necesare pentru realizarea proiectului de transport electric în Municipiul Târgoviște noua infrastructură va trebui să conțină următoarele elemente: clădire pentru garare și încărcare cu energie (va asigura spații de garare pentru minim 24 autobuze cu lungime de 10-12 m; va avea instalate cel puțin 12 stații de încărcare lentă și cel puțin 1 stație de încărcare rapidă); clădire spălătorie (va asigura posibilitatea de a spăla cel puțin 2 autobuze simultan; posturile de spălare vor fi prevăzute cu sistem de colectare a apelor uzate); clădire de birouri și mentenanță (va conține un corp de clădire administrativă și o hală de lucru); alte dotări (cabină de poartă, alimentare cu utilități, sistem de supraveghere video, gospodărie de incendii, bazine de reciclare, trasee carosabile de legătură și de acces între/ în clădiri).

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 3.630.891 Euro.

**→ 2.10. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean**

Terminalele de transport public intermodal de schimb între transportul inter / intra județean și cel local vor asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc din zonele extraurbane și reîmbarcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Se propune amenajare a doua terminale intermodale - unul amplasat în zona de Nord (Campus Universitar, DN 71), iar cel de-al doilea în zona de SE (DN 71 - la ieșirea spre localitatea Ulmi). Terminalele vor fi echipate cu săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimațiilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare bicicletelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalelor. Beneficiile estimate a se înregistra în urma implementării acțiunii de intervenție constau în principal în asigurarea accesibilității la sistemul de transport public pentru toți cetățenii și în creșterea atractivității și îmbunătățirea calității mediului și a amenajării spațiilor urbane.

În figura 2.9 se prezintă un model de terminal similar celor care se propun a fi implementate la nivelul Municipiului Târgoviște.



Figura 2.9. Exemplu de terminal de transport public urban/ județean/ interjudețean.

Sursa: <http://www.bizbrasov.ro/2015/12/29/din-1-ianuarie-9-linii-rat-isi-modifica-traseul-iar-alte-trei-se-desfiinteaza/>, Municipiul Brașov.



Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 3.000.000 Euro

→ 2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul ("Public transport twice a week"). Se propune a fi organizate 14 campanii de informare, câte una în fiecare an, în perioada 2017-2030. Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 70.000 Euro.

→ 2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic - tip City Tour

Prin implementarea acestui proiect se propune înființarea unei linii de transport în comun în scop turistic - tip City Tour care să acopere obiectivele turistice sau zonele de interes turistic cu valoare istorică, arhitectonică, culturală, muzeistică, sportivă sau de spațiu verde situate pe traseul delimitat de axele turistice în vederea creșterii gradului de mobilitate al turiștilor care se deplasează între diferite puncte de atracție turistică din Municipiul Târgoviște.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 277.778 Euro.



2.3. Transport de marfă

Eficiența și siguranța transportului de mărfuri joacă un rol esențial în economia națională. La nivel local, specializarea funcțională a orașelor, creșterea volumului de servicii, creșterea consumului, precum și standardele de viață tot mai ridicate sunt corelate cu o creștere a cererii pentru transportul de mărfuri în zonele urbane.

În cazul Municipiului Târgoviște sunt propuse intervenții în domeniul infrastructurii, precum și de natură operațională, de reorganizare a accesului vehiculelor de marfă și de reglementare a programului de aprovizionare a unităților comerciale amplasate în zone locuite și în zona cu nivel ridicat de complexitate. Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Eficiență economică, Mediu și Siguranță*:

- 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
- 3.4. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște. Proiect tratat la punctul 1.11
- 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
- 3.2. Realizarea unui centru de distribuție a marfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale
- 3.5. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești. Proiect tratat la punctul 1.12

Propunerile de dezvoltare a infrastructurii destinate preluării traficului de marfă (3.4. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște, 3.5. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești) sunt încadrate totodată și în tematica "Intervenții majore asupra rețelei stradale", fiind tratate la punctele 1.11 și 1.12. Din figurile 2.3 și 2.5 se observă impactul major în redistribuirea fluxurilor de trafic adus de implementarea propunerilor menționate, respectiv degrevarea rețelei interne de trafic de tranzit, ca urmare a relocării acestuia pe elementele de infrastructură propuse.

Reprezentarea grafică a propunerilor din această tematică este realizată în figura 2.10

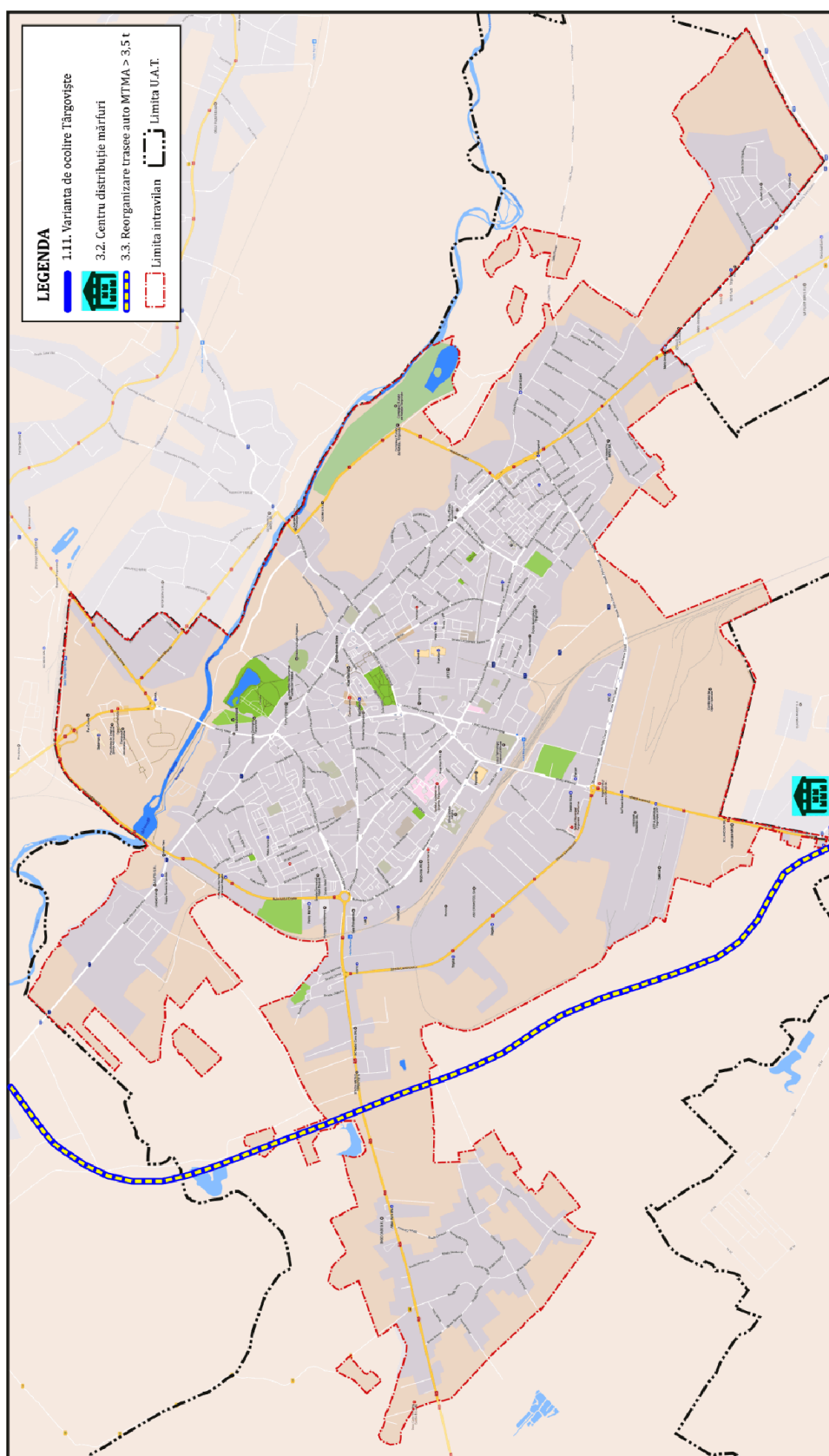


Figura 2.10. Propuneri - tematica Transport de marfă.
(Figură rotită cu 90°).



→ 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare

Acțiunea de intervenție propune reglementarea logisticii de aprovizionare în Municipiul Târgoviște, prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții), în care se să desfășoare această activitate.

De asemenea, se propune limitarea accesului vehiculelor de marfă în zonele centrale ale orașului și pe arterele aglomerate.

Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea logisticii de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.

Aplicarea acestei măsuri va avea caracter continuu, fiind posibilă actualizarea periodică în funcție de implementarea diferitelor proiecte de infrastructură la nivel urban.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 50.000 Euro.

→ 3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone

Prin această acțiune de intervenție privitoare la reorganizarea a transportului de mărfuri cu autocamioane mari în Municipiul Târgoviște, se urmărește reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, polare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.).

Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.

Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea altor infrastructuri (varianta de ocolire, centre de distribuției a mărfurilor etc).

Se propune a se reface reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu impact în domeniul transportului de marfă.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 3.2. Realizarea de centre de distribuție a mărfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale

Transportul urban de mărfuri contribuie la menținerea și dezvoltarea funcțiilor economice și sociale ale unui oraș. Deoarece produce în același timp efecte negative asupra locuitorilor și mediului, amplasarea acestora trebuie să se realizeze astfel încât să conducă la creșterea eficienței transportului de mărfuri, la reducerea consumului de combustibil și a efectelor externe negative. Configurarea spațiului logistic urban, în care amplasarea centrelor de distribuție urbană are un rol definitoriu, este de natură să contribuie la creșterea calității vieții în marile aglomerări urbane, ca urmare a reducerii traficului generat de transporturile de mărfuri și a limitării efectelor externe negative produse de vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade, ca și pe toată durata unei zilei.

În figura 2.11 se prezintă comparativ modalitățile de organizare a lanțului de distribuție în variantele: **I. fără centru de distribuție (consolidare)** și **II. cu centru de distribuție (consolidare)**. Este evident că pentru distribuirea aceleiași cantități de marfă, de la același număr de furnizori, către același număr de beneficiari, parcursul necesar al vehiculelor de distribuție este sensibil redus în cazul funcționării unui centru de distribuție, aducând beneficii reale asupra creșterii calității aerului în oraș, reducerii congestiei, zgomotului, etc., conducând în final la creșterea calității vieții.

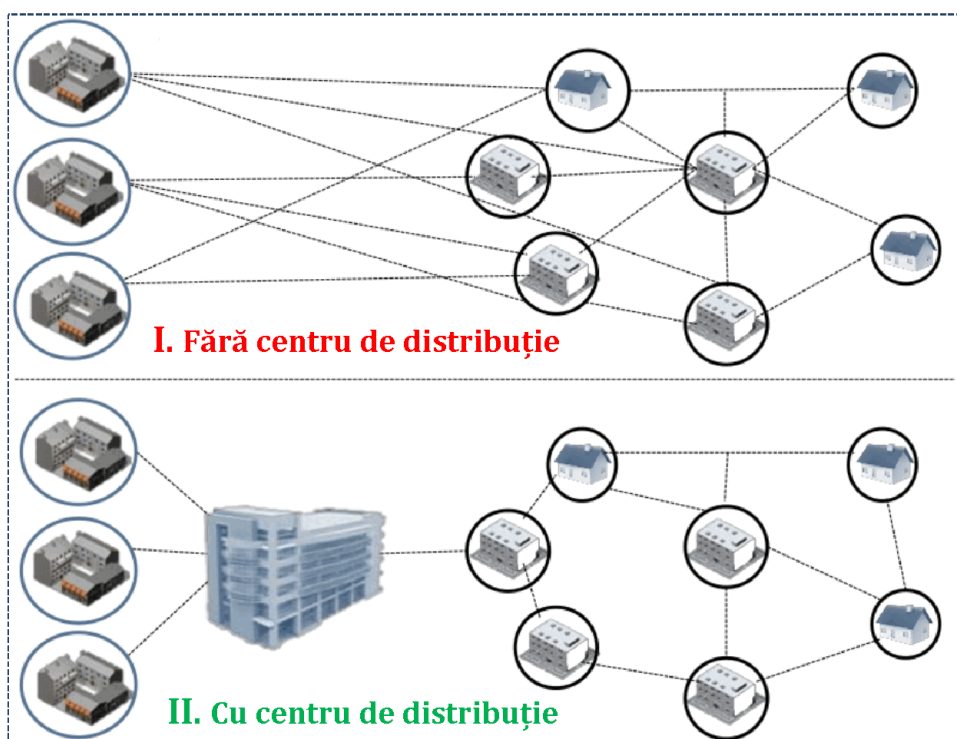


Figura 2.11. Sisteme de distribuție în variantele: I fără / II cu centru de consolidare.

Sursa: <https://www.slideshare.net/FrostandSullivan/mega-trends-impact-on-urban-logistics-for-eyefortransports-3pl-summit-north-america>.



La nivelul Municipiului Târgoviște, prin această acțiune de intervenție se propune amenajarea unui astfel de centru în zona de Sud a teritoriului administrativ, în proximitatea DN 72.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 250.000 Euro.

2.4. Mijloace alternative de mobilitate

Deplasarea pietonală și cu bicicleta sunt în mod intrinsec moduri de transport ecologice în urma cărora nu rezultă noxe sau gaze cu efect de seră. Acestea constituie o alternativă atractivă la modurile de transport individuale motorizate și o completare la transportul public. Mersul pe jos și cu bicicleta sunt accesibile, ieftine și practice pentru orice utilizator, contribuind în același timp la menținerea unei bune stări de sănătate a celui care le practică. Prin urmare, la nivelul Municipiului Târgoviște se dorește asigurarea unor condiții de accesibilitate și siguranță ridicate pentru aceste moduri de transport.

Intervențiile propuse în cadrul acestui sector al mobilității urbane durabile care contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice *Accesibilitate, Mediu și Siguranță* sunt (figura 2.12):

- 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
- 4.1. Realizarea unor trasee pietonale
- 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități
- 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)
- 4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- 4.7. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
- 4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/ hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
- 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de sisteme alternative de mobilitate sunt estimate la valoarea de 10.010.056 Euro, din care 9.362.500 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

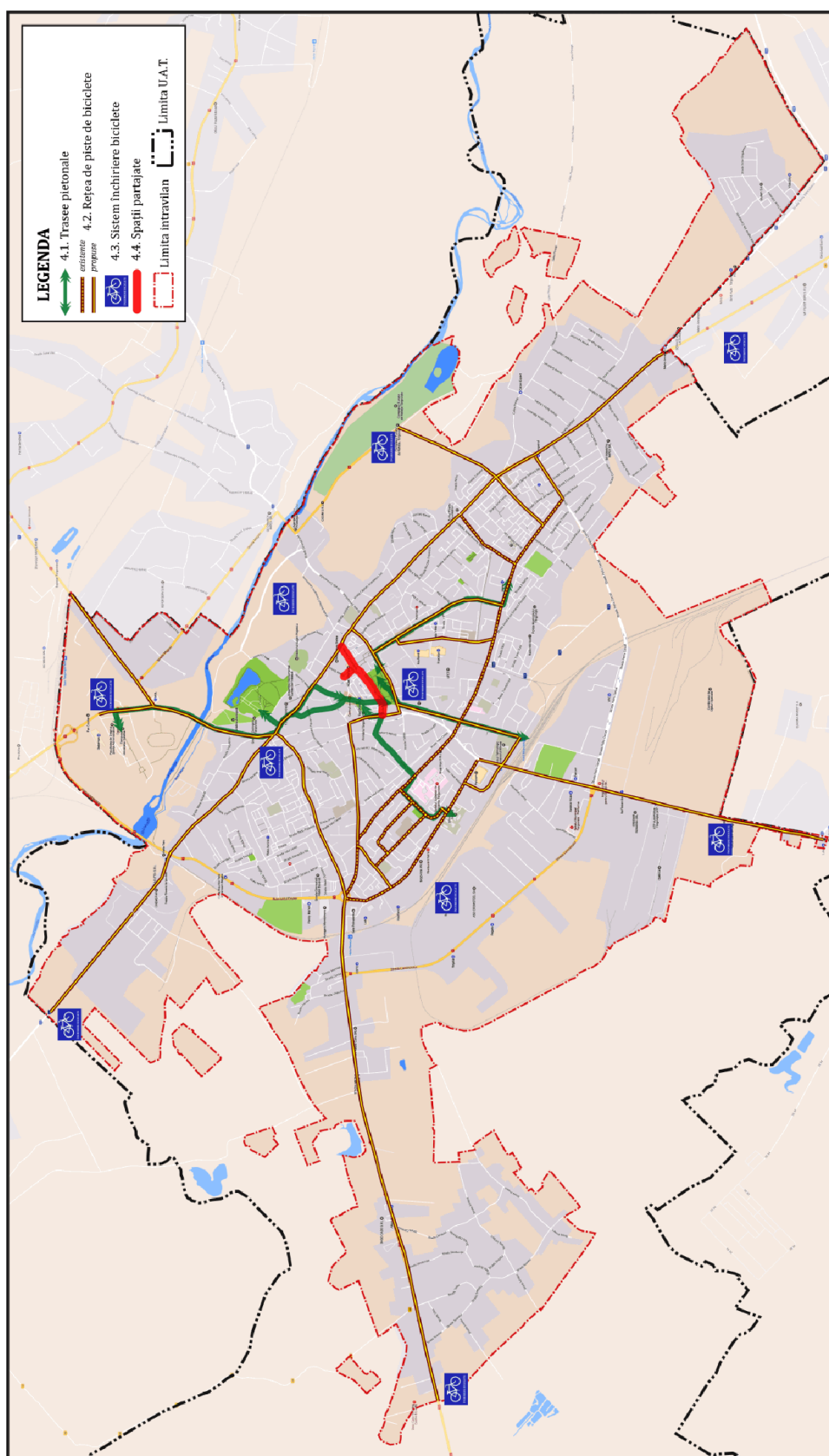


Figura 2.12. Propuneri - tematica Mijloace alternative de mobilitate.
(Figură rotită cu 90°).



→ 4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor

Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. Sectoarele de infrastructură stradală pe care se propune dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete sunt: Str. Constantin Brâncoveanu, Calea Domnească, Str. Nicolae Bălcescu, B-dul Mircea cel Bătrân, B-dul Regele Carol I, Str. Gării, B-dul Independenței, Str. Locotenent Stancu Ion, Calea Câmpulung (între Str. Tudor Vladimirescu și Str. Poet Grigore Alecsandrescu), Str. Poet Grigore Alecsandrescu (între Calea Câmpulung și B-dul Mircea cel Bătrân), Str. Mihai Bravu, Aleea Sinaia (Campus Universitar Valahia), Calea Câmpulung (între B-sul Unirii și Str. Crângului - Priseaca), Str. Crângului - Priseaca, Calea București (între Str. Radu de la Afumați și Calea Ialomiței), Calea Ialomiței (între Str. Calea București și Complexul Turistic de Natație), Str. Vlad Țepeș, Aleea Mănăstirea Dealu, Șoseaua Găești (între B-dul Unirii și DJ 721), Str. Petru Cercel (între B-dul I.C. Brătianu și Calea București), Calea București (între Calea Ialomiței și DJ 711), Str. Basarabiei. Aceste sectoare vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Târgoviște, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcare bicicletelor. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotuarelor; când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/ 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între piste de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde este cazul.

Prin realizarea unei infrastructuri de transport care să faciliteze mobilitatea alternativă, nemotorizată și nepoluantă vor fi create condițiile unei reduceri semnificative a emisiilor de CO₂, rezultate care concordă cu cele preconizate a se obține prin proiectele finanțate din POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 1.237.500 Euro.

→ 4.1. Realizarea unor trasee pietonale

Acțiune de intervenție propune crearea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din Municipiul Târgoviște (instituții publice, școli, licee, locuri



pentru practicarea sporturilor, piețe agroalimentare, centre comerciale, principalele obiective turistice etc.). Aceste trasee vor fi marcate distinct și vor conține panouri de informare și/ sau indicatoare de orientare către obiectivele principale.

Pe lângă susținerea mobilității urbane durabile, prin încurajarea deplasărilor alternative (pe jos), intervenția va contribui, de asemenea, la punerea în valoare potențialului istoric și cultural al Municipiului Târgoviște.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 25.000 Euro.

→ 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități

Prin această intervenție se propun activități ce vizează:

- evaluarea intersecțiilor cu trafic intens și elaborarea unui plan de adaptare a acestora cu sisteme de semnalizare sonoră și vizuală;
- montarea de sisteme de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens;
- accesibilitatea mediului public - clădiri, transportul în comun, servicii publice, servicii de taxi etc., atât din punct de vedere fizic, cât și comunicațional.

Prin implementarea acestei intervenții se va obține îmbunătățirea accesibilității spațiului public, respectiv creșterea ponderii de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul (pietonal, transport public), cu efecte de reducere a poluării și a dioxidului de carbon din atmosferă.

Costuri estimate: 555.556 Euro.

→ 4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)

Acțiunea de intervenție urmărește facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agreement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în 10 puncte de pe teritoriul Municipiului Târgoviște: în zona centrală, la capetele traseelor pistelor, în zone cu densitate ridicată de locuire, în zone cu atractivitate ridicată a călătoriilor, în stațiile terminus (de capăt, terminale) ale rețelei de transport public urban.

Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software).



Pentru atragerea unui număr crescut de potențiali utilizatori, tarifele practicate vor fi accesibile și se vor asigura facilități speciale categoriilor cu venituri reduse: elevi, studenți, pensionari, etc. Va exista posibilitatea contractării de abonamente pe diferite perioade de timp. Modalitățile de plată vor include procedee moderne (autotaxare, folosirea cardului bancar, al sistemului SMS, etc.).

Bicicletele închiriate vor fi moderne, fiabile, cu costuri de întreținere reduse și vor permite folosirea de către o gamă largă de utilizatori (indiferent de vârstă, sex, aptitudini fizice, etc.). Vor exista și biciclete pentru utilizatorii copii de diferite vârste. Din incinta centrelor se vor putea închiria și alte obiecte precum: căști de protecție, genunchiere, încălțăminte specială, etc. Bicicletele vor fi dotate cu mijloace inteligente de contorizare a distanței parcurse, timpului parcurs și numărului de kilocalorii consumate de către utilizator, etc.

Gestionarea sistemului va fi una inteligentă, oferind facilitatea de înapoia bicicleta și în alt centru față de cel de unde s-a preluat inițial.

Un exemplu de astfel de centru modern pentru închiriere biciclete, pretabil a fi implementat în Municipiul Târgoviște, este prezentat în figura 2.13.

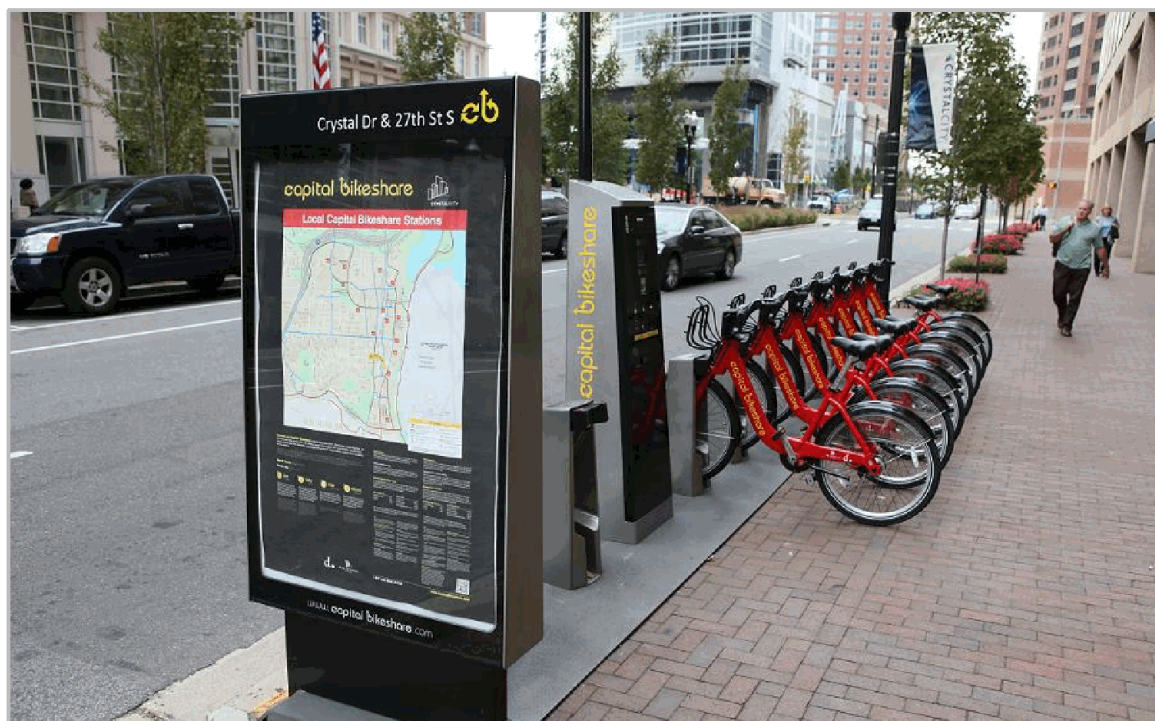


Figura 2.13. Exemplificare centru de închiriere biciclete.

Sursa: <https://gwwash.org/>

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 300.000 Euro.



→ 4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)

Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalate în alte zone. Se propune următoarea ordine a priorității în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motocicletă, autovehicule). Astfel de amenajare se propune în zona centrală, pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.

Un bun exemplu de zonă partajată este cel prezentat în figura 2.14 (Londra, 2016).



Figura 2.14. Exemplu de amenajare a spațiului urban ca zonă partajată.



Sursa: <https://aseasyasridingabike.wordpress.com/2013/01/21/lessons-from-exhibition-road/>

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 7.200.000 Euro.

→ 4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride

Acțiunea de intervenție este îndreptată către facilitarea utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, prin dezvoltarea a 100 de infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcările publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Târgoviște, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va alocă și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Stațiile de încărcare vor trebui să asigure utilizarea acestora în deplină siguranță de către cetățeni, indiferent de nivelul de instruire al acestora. Astfel, echipamentele vor conține elemente mecanice, electrice și electronice care să permită îndeplinirea dezideratului legat de deplina siguranță în utilizare. Un exemplu de astfel de stație este cel din figura 2.15.

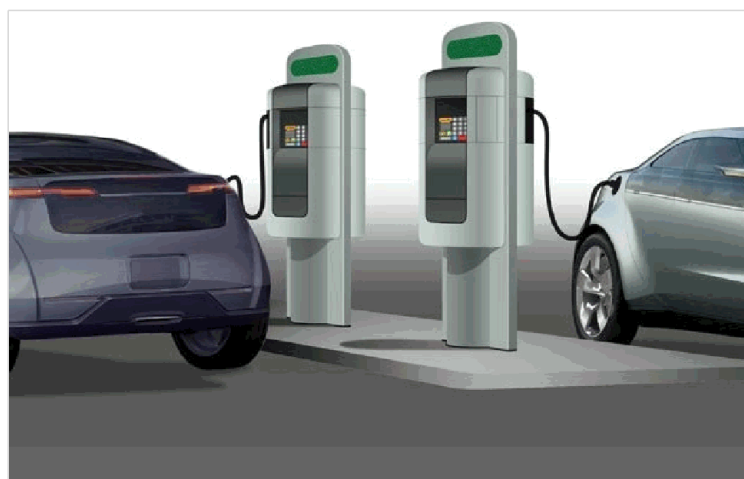


Figura 2.15. Exemplu de stație de încărcare a autovehiculelor electrice.



Sursa: <http://www.dallasobserver.com/>.

Terminalele de transport public vor fi echipate cu astfel de facilități.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 600.000 Euro.

→ 4.7. Plan Local de Acțiune pentru implementarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private

Prin această acțiune de intervenție se urmărește elaborarea și implementarea la nivelul Municipiului Târgoviște a unui *Plan Local de Acțiune* prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbană, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi

În cadrul acțiunii de intervenție se propune elabora un studiu în care să se stabilească un nou set de criterii pentru promovarea taxiurilor electrice. În urma rezultatelor studiului, se va modifica regulamentul actual, în sensul acordării unui punctaj maxim pentru vehiculele electrice. De asemenea, pentru criteriul referitor la gradul de poluare, autovehiculele electrice vor fi cotate cu maxim de punctaj.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 20.000 Euro.

→ 4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (partajare a autoturismelor)

Partajarea autoturismului ("car-pooling") este un concept potrivit căruia persoanele care au puncte de origine și de destinație apropiate utilizează în comun același autoturism pentru deplasare, fiind folosit în special pentru călătoriile în migrație alternantă (domiciliu



- loc de muncă și invers) (figura 2.16). În prezent există puține astfel de situații, iar derularea de campanii de conștientizare în acest sens va avea un impact pozitiv asupra reducerii fluxurilor de vehicule, mai ales la orele de vârf când se înregistrează în prezent valori de trafic însemnate.

Acțiunea de intervenție propune conceperea și implementarea unor campanii de informare publică orientate către promovarea avantajelor aduse de partajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"), în special în rândul elevilor/ studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat.

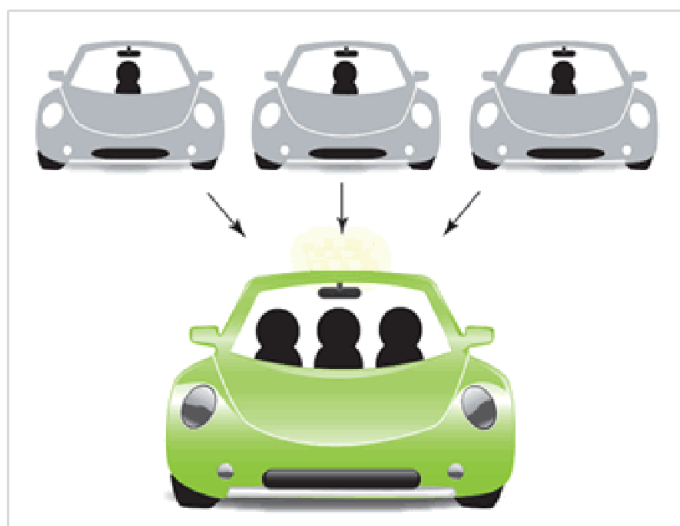


Figura 2.16. Principiul conceptului "car-pooling".

Sursa: <http://www.chamonix.net/english/transport/car-sharing>.

Va fi derulată câte o campanie în fiecare an din intervalul 2017-2030.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 42.000 Euro.

2.5. Managementul traficului

Managementul traficului reprezintă un element cheie pentru planificarea mobilității urbane. Acestea sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă. În ceea ce privește siguranța circulației, la elaborarea PMUD pentru Municipiul Târgoviște acest aspect a fost considerat în toate etapele de elaborare,



măsurile de reglementare și educare în domeniul siguranței rutiere completând paleta de proiecte propuse în domeniul managementului traficului.

Costurile totale de realizare a proiectelor propuse mai jos sunt estimate la valoarea de 19.676.200 Euro, din care numai cele aferente implementării sistemelor de management al traficului și parcării de tip Park&Ride (8.120.000 Euro) sunt eligibile pentru finanțare prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Măsurile și acțiunile de intervenție propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Siguranță, Mediu, Eficiență economică*:

- 5.3. Achiziție sistem e-ticketing si management transport public
- 5.1. Implementare sisteme de management al traficului
- 5.4. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride
- 5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban
- 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1
- 5.2. Realizarea unei aplicatii informatice care sa ofere informatii in timp real cu privire la problemele de trafic
- 5.9. Elaborare și impletare reglementari privind programul de realizare a serviciilor de utilitati publice
- 5.8. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulatie in zonele vulnerabile
- 5.10. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tinerilor
- 5.11. Derulare campanii de educatie rutiera adresate tuturor categoriilor de participanti la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
- 5.5. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)

→ 5.3. Achiziție sistem e-ticketing si management transport public

Acțiunea de intervenție presupune achiziția unui sistem integrat de tarifare (e-ticketing), care va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. Sistemul va fi unul bazat de tehnici moderne ITS (achiziție prin internet, SMS, cartele preîncărcate care se validează electronic la urcarea și coborârea din mijlocul de transport, sisteme de informare a călătorilor în vehicule și în stații, sistem de management al vehiculelor de transport public, etc.). În plus, implementarea proiectului va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători în vederea asistării procesului de management decizional cu informații reale.



Acesta reprezintă un proiect care va contribui la atingerea obiectivului specific al Priorității de Investiții 4.1 din cadrul POR 2014-2020, costurile acestuia fiind eligibile pentru a fi finanțate prin acest program.

Costuri estimate: 1.176.200 Euro

→ 5.1. Implementare sisteme de management al traficului

Acțiunea de intervenție presupune crearea unui sistem integrat de management al traficului în Municipiul Târgoviște care să înglobeze următoarele componente:

- (1) *Sistem de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, care va asigura prioritate de circulație pentru mijloacele de transport public în intersecțiile semnalizate/ semaforizate;*
- (2) *Sistem de localizare a vehiculelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.);*
- (3) *Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor (contorizare și clasificare);*
- (4) *Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware;*
- (5) *Extinderea sistemului de monitorizare video CCTV, cu precădere în intersecții;*
- (6) *Amenajare/ reamenajare intersecții;*
- (7) *Amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat.*

Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport.

Rezultatele estimate ca urmare a implementării unui sistem de management al traficului la nivel urban constau în optimizarea desfășurării circulației cu efecte în reducerea costurilor externe generate de congestie, poluare, emisii de dioxid de carbon.

Acesta reprezintă un proiect care va contribui la atingerea obiectivului specific al Priorității de Investiții 4.1 din cadrul POR 2014-2020, costurile acestuia fiind eligibile pentru a fi finanțate prin acest program.

Costuri estimate: 6.000.000 Euro

→ 5.4. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride

Prin această intervenție se propune amenajarea de parcări de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, în vecinătatea terminalelor de transport public, la limita administrativ-



teritorială a municipiului. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Totodată este facilitat transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se desconggestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Târgoviște și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO₂ provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum „Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean”, „Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)”, „Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor”.

Valorile celor doi indicatori de rezultat propuși pentru monitorizarea gradului de îndeplinire al obiectivului Priorității de Investiții 4.1 din cadrul POR 2014-2020 (*Pasageri transportați în transportul public urban în România și Emisii GES provenite din transportul rutier*), vor fi influențate în mod favorabil ca urmare a implementării acestei acțiuni de intervenție.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 2.000.000 Euro.

→ 5.6. Elaborare politică de parcare la nivel urban

În mod practic, fiecare deplasare a unui autoturism are ca punct final un spațiu de parcare. În consecință, gestionarea locurilor de parcare înseamnă gestionarea cererii de utilizare a autoturismului și a congestiei.

Acțiunea de intervenție presupune efectuarea unui studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcările publice.

Pentru aplicarea unei politici de parcare la nivelul orașului este necesară existența unui sistem de tarifare, care să descurajeze deplasările cu autovehiculul personal în mediul urban și în special în zona centrală.

Se recomandă aplicarea graduală a restricțiilor de parcare, pe măsură ce vor fi amenajate locuri de parcare în acord cu politica adoptată. Într-o primă etapă este imperios necesară degrevarea rețelei stradale de autovehiculele parcate pe carosabil în zone cu fluxuri



importante de pietoni și/ sau de vehicule grele de marfă, unde apar frecvent probleme de siguranță a circulației.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 100.000 Euro.

→ 5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1

Având în vedere necesitatea atașării la fiecare cerere de finanțare POR 2014-2020, AP 4.1 a unui studiu de trafic/ circulație aferent proiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/ circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influență a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra zgomotului, etc., după caz.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1, încadrându-se în categoria cheltuielilor pentru proiectare și asistență tehnică.

Costuri estimate: 120.000 Euro.

→ 5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic

Se propune realizarea unei aplicații informatice găzduită pe site-ul Primăriei Municipiului Târgoviște, care să ofere informații în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc. și, totodată, să ofere posibilitatea utilizatorilor rețelei de transport să semnaleze zonele cu probleme de infrastructură, care necesită intervenții (lucrări de reabilitare etc).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 30.000 Euro.

→ 5.9. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice



Se propune programarea orară a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoiului menajer, etc.), astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim. Astfel, se vor diminua sursele generatoare de blocaje în trafic la nivelul orelor de vârf și / sau de incomodare a pietonilor și bicicliștilor.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

→ 5.8. Elaborare și implementare de reglementari privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile

Intervenția presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidențială mare, cele din apropierea unităților de învățământ, a piețelor, etc.) din punct de vedere al siguranței circulației și prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulație.

La nivelul rețelei stradale a Municipiului Târgoviște au fost identificate zone în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h. Prin această propunere se recomandă extinderea acestor zone și instituirea restricțiilor cu ajutorul echipamentelor care să nu genereze efecte negative la nivel urban (zgomot, poluare, emisii de CO₂).

Intervenția va asigura și implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricționare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 100.000 Euro.

→ 5.10. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor

Prin acțiunea de intervenție se propune educația rutieră a tinerilor prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, etc., în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modurile de transport durabile. Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2017-2030 (14 campanii).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 70.000 Euro.

**→ 5.11. Derulare campanii de educație rutiera adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)**

Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, acțiunea de intervenție propune realizarea unor campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modurile de transport durabile (bicicleta).

Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor.

Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2017-2030 (14 campanii).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 70.000 Euro.

→ 5.5. Construire parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)

Acțiunea de intervenție presupune crearea de parcări multietajate (subterane și/ sau supraterane) care:

- să constituie o alternativă a parcării pe stradă și să asigure necesarul de locuri de parcare a rezidenților;
- să conducă la reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație prin relocarea parcajelor nereglementare sau amenajate necorespunzător;
- să conducă la eliberarea treptată a unor suprafețe de spațiu public care să fie reamenajate în scopul creșterii calității locuirii (corelat cu dezvoltarea spațiilor cu prioritate pentru pietoni),
- să susțină descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise (pe trotuar / pe prima bandă de circulație).

În funcție de locațiile identificate se va propune construirea de parcări multietajate subterane sau supraterane de tipul smart parking (sistem de parcare supraetajată inteligentă din structură metalică), în special în cartierele cu densitate ridicată și rezerve de teren limitate.

Implementarea acestui proiect va sta la baza regenerării urbane, spațiul public din zonele cu locuințe colective putând fi redat cetățenilor.

În aceste facilitati de parcare vor fi amenajate si semnalizate vizibil locuri destinate exclusiv vehiculelor electrice, care vor avea acces la infrastructura de încărcare cu energie electrica.



Identificarea locurilor pretabile pentru aceste parcuri rezidențiale se va realiza în cadrul unui studiu de specialitate.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 4.1.

Costuri estimate: 10.000.000 Euro.

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Zona centrală reprezintă zona cu nivel ridicat de complexitate în care se impun intervenții în domeniul mobilității în sensul diminuării efectelor negative produse de autovehicule (atât de cele în mișcare, cât și de cele în staționare). Punerea în valoare a spațiului public prin intermediul mobilității poate fi realizată prin atragerea cetățenilor, ca urmare a amenajării într-un mod atractiv și accesibil. Complementar soluțiilor deja implementate, se propune reglementarea circulației astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale) și cu bicicleta. Într-o astfel de amenajare spațiul public va asigura continuitatea între zona istorică în care se regăsesc o serie de obiective turistice de interes național și zona serviciilor contemporane (Piața Tricolorului, Piața Revoluției, Piața Mihai Viteazul). Măsurile alocate acestei tematici s-au regăsit și în cadrul tematicilor tratate mai sus, respectiv "*Transport public*" și "*Mijloace alternative de mobilitate*", fiind tratate în cadrul acestor capitole:

- 6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor. Proiect tratat la punctul 4.2
- 6.2. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială). Proiect tratat la punctul 4.4
- 6.4. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour. Proiect tratat la punctul 2.8

În ce privește autogările, pentru asigurarea unui mediu accesibil, sigur și atractiv, în care să realizeze transferul între transportul public local, județean și interjudețean sunt propuse acțiuni de intervenție care au ca obiectiv dezvoltarea unor astfel de infrastructuri. Propunerile s-au regăsit și în cadrul tematicilor tratate mai sus, respectiv "*Transport public*" și "*Managementul traficului*", fiind tratate în cadrul acestor capitole:



- 6.3. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local. Proiect tratat la punctul 2.5
- 6.6. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.4
- 6.5. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean. Proiect tratat la punctul 2.10

Reprezentarea grafică a intervențiilor care interferează cu această tematică este realizată în figura 2.17.

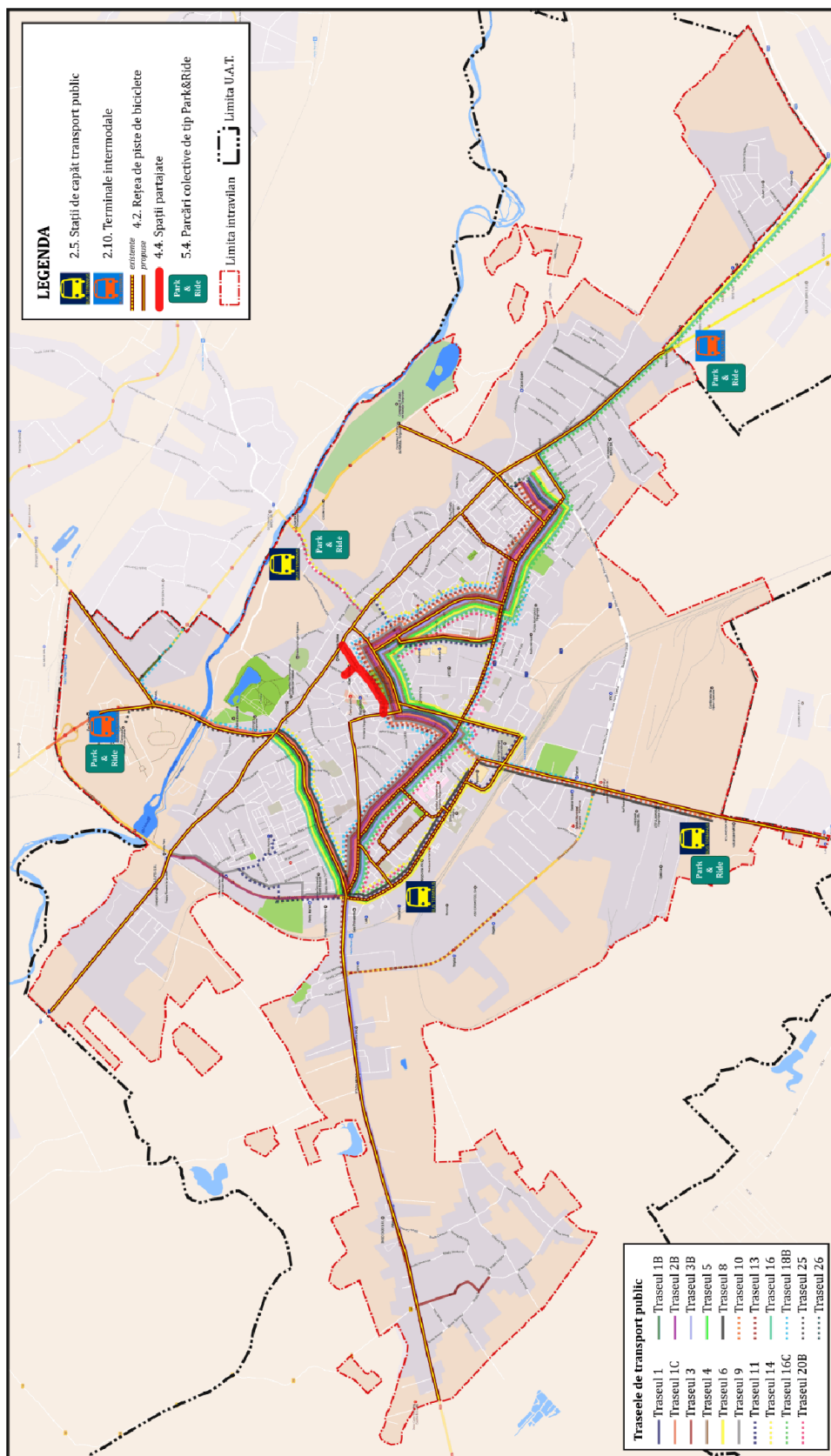


Figura 2.17. Propuneri - tematica Zone cu nivel ridicat de complexitate.
(Figură rotită cu 90°).



2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Dezvoltarea unor terminale intermodale de transport public urban/ județean/ interjudețean, amenajarea unor stații de capăt pentru transportul public deservit de vehicule cu propulsie electrică și amenajarea unor parcări de tip Park&Ride constituie proiecte a căror implementare va conduce la dezvoltarea intermodalității. Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate*, *Eficiență economică*, *Mediu*:

- 7.1. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local. Proiect tratat la punctul 2.5
- 7.3. Amenajare parcări colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.4
- 7.2. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean. Proiect tratat la punctul 2.10

Proiectele identificate au fost alocate și tematicilor "*Transport public*" și "*Managementul traficului*", în cadrul cărora au fost detaliate.

Reprezentarea grafică a intervențiilor care interferează cu această tematică este realizată în figura 2.18.

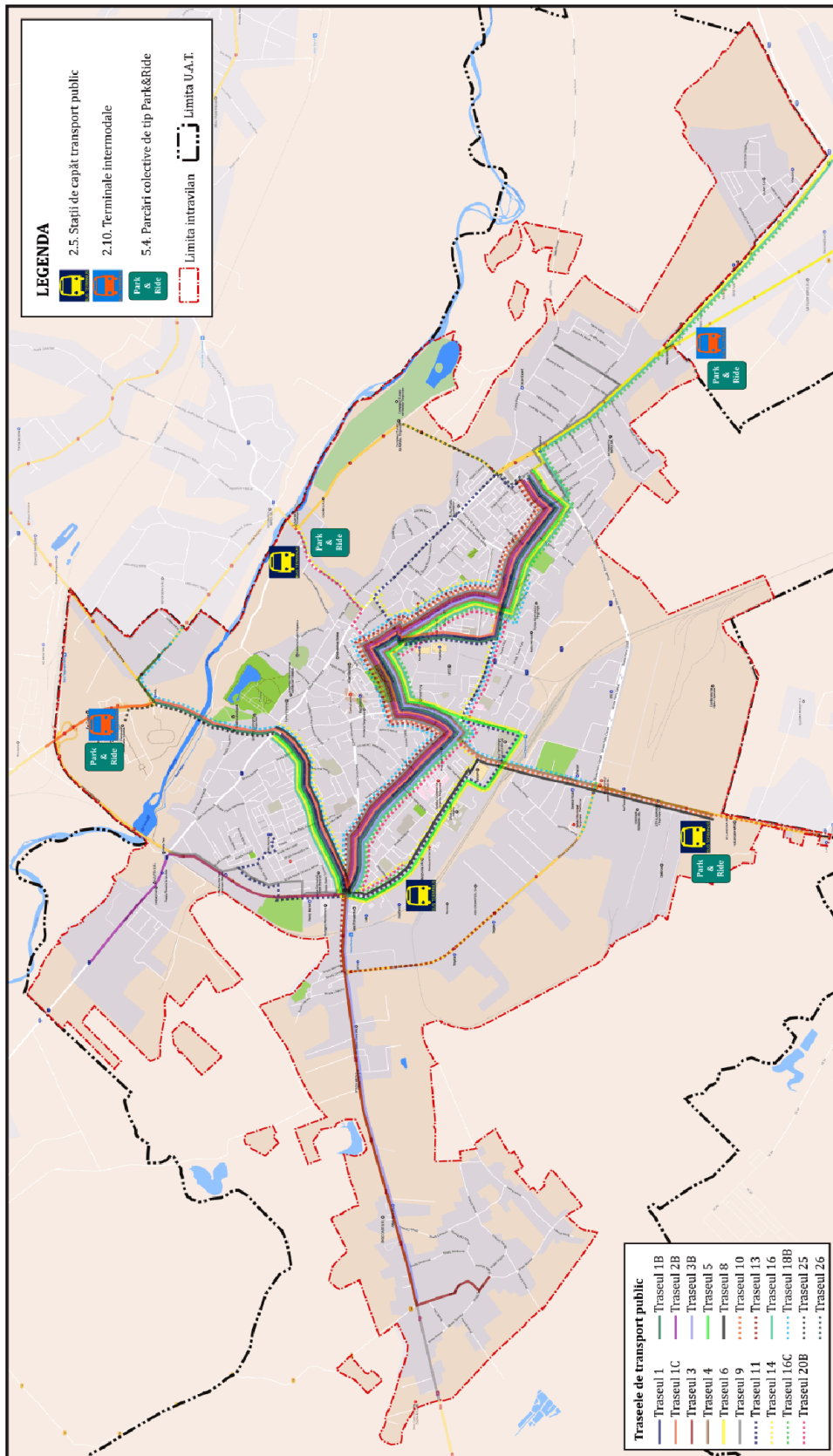


Figura 2.18. Propuneri - tematica Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare.
(Figură rotită cu 90°).



2.8. Aspecte instituționale

Având în vedere că implementarea propunerilor din planul de acțiune este o etapă foarte importantă în procesul de orientare către o mobilitate durabilă, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat. Sunt propuse măsuri organizaționale structurate în două intervenții:

- 8.1. Crearea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște
- 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

→ 8.1. Dezvoltarea unui departament având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD

Se propune crearea unei structuri interne (department, compartiment, serviciu) ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Costuri estimate: 117.600 Euro

→ 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370

Se recomandă ca funcționarea serviciului de transport public să se realizeze în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370.

Această măsură va fi pregătită în cadrul departamentului/ compartimentului/ serviciului care va prelua monitorizarea implementării planului, neavând alocate costuri de implementare.



ETAPA A IIIa

P.M.U. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.



1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D.

Monitorizarea este un instrument de management folosit pentru urmărirea progresului făcut în realizarea activităților proiectului. Aceasta se concentrează asupra analizei performanțelor pe termen scurt, comparate cu ceea ce s-a planificat. Ghidul de elaborare a PMUD alocă o secțiune specială etapei de monitorizare în cadrul procesului de elaborare a acestui document strategic (figura 1.1).

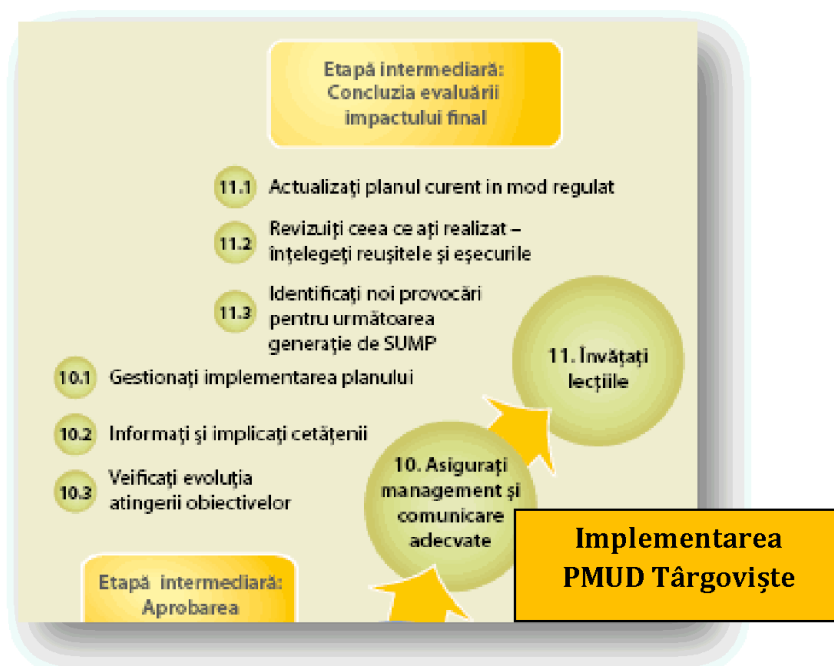


Figura 1.1. Etapele elaborării PMUD – monitorizarea implementării¹.

¹ Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.



Procedura de monitorizare a planului de acțiune presupune parcurgerea unui set de activități, după cum urmează:

- *colectarea datelor;*
- *prelucrarea și analiza datelor;*
- *evaluarea măsurii în care implementarea proiectelor corespunde graficului propus;*
- *elaborarea unui raport de monitorizare.*

Întregul mecanism de monitorizare propus are caracter repetitiv, raportul de monitorizare fiind elaborat anual pe parcursul perioadei de implementare. Demararea procesului de monitorizare și evaluare a planului de acțiune și programarea în timp a activităților se va realiza de către echipa de monitorizare, astfel încât raportul de monitorizare anual să se încheie în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei.

Monitorizarea implementării PMUD al Municipiului Târgoviște are următoarele obiective:

- *Adaptarea implementării:* Compararea performanțelor reale ale măsurilor implementate cu beneficiile așteptate și ajustarea în consecință a ritmului de implementare în perioada de timp disponibilă;
- *Actualizarea PMUD:* Fundamentarea variantei actualizate a PMUD (literatura de specialitate recomandă actualizarea PMUD cel puțin o dată la 5 ani²);
- *Calibrarea modelului de transport:* Datele colectate în procesul de monitorizare vor permite actualizarea parametrilor modelului de transport utilizat pentru evaluarea indicatorilor;
- *Planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.*

Principali indicatori care oferă o imagine asupra performanțelor obținute ca urmare a implementării proiectelor propuse în planul de acțiune sunt prezentați în tabelul următor.

Tabelul 1.1. Indicatori de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște.

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2016	Valoare țintă, 2023	Valoare țintă, 2030	Sursa datelor
1.	Autobuze electrice	autobuz	0	24	24	Documente de implementare a intervenției
2.	Sisteme de e-ticketing	unitate	0	1	1	Documente de implementare a intervenției

² Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.



Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2016	Valoare țintă, 2023	Valoare țintă, 2030	Sursa datelor
3.	Parcări de tip Park&Ride	parcare	0	4	4	Documente de implementare a intervenției
4.	Sistem de management la traficului	unitate	0	1	1	Documente de implementare a intervenției
5.	Campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	campanie/an	0	7 (1/an, perioada 2017-2023)	7 (1/an, perioada 2024-2030)	Documente de implementare a intervenției
6.	Piste dedicate circulației bicicletelor	km	7,25	32	32	Documente de implementare a intervenției
7.	Noi locuri de parcare în parcări multietajate (subterane și/sau supraterane)	locuri	0	0	Mimim 2000	Documente de implementare a intervenției
8.	Infrastructura necesară utilizării autovehiculelor hibrid sau electrice (stații de încărcare)	unități	0	50 În afara celor incluse în Scenariul „A face minim 2023”	100 În afara celor incluse în Scnariul „A face minim 2023”	Documente de implementare a intervenției
9.	Pondere de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	%	51,5	56,5	70,5	Determinare analitică, modelarea transporturilor
10.	Parcursul mediu zilnic al autoturismelor	Vehicule*km	472.841	512.593 (Scenariul „A face minim 2023”: 564.538)	482.831 (Scenariul „A face minim 2030”: 618.222)	Determinare analitică, modelarea transporturilor
11.	Pasageri transportați în transportul public urban	Pasageri/an	1.152.268	1.772.720	4.099.415	Determinare analitică, modelarea transporturilor/ Anchete de trafic



Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2016	Valoare țintă, 2023	Valoare țintă, 2030	Sursa datelor
12.	Emisii GES provenite din transportul rutier	mii tone echivalent CO ₂ /an	48,21	42,24 (Scenariul „A face minim 2023”: 56,30)	49,10 (Scenariul „A face minim 2030”: 61,00)	Determinare analitică, modelarea transporturilor

Evaluarea valorilor indicatorilor 9-12 (tabelul 1.1) este realizată pe baza modelului de transport, care necesită calibrare periodică pe baza datelor înregistrate în teren referitoare la:

- Parametrii tehnici ai proiectelor implementate;
- Funcțiunile de utilizare a teritoriului;
- Parametrii de operare și tarifare a serviciului de transport public;
- Volumele de trafic înregistrate în secțiuni cheie ale rețelei de transport.

Actualizarea modelului de transport, ca parte componentă a procesului de monitorizare a implementării PMUD necesită dotarea cu instrumente software specializate și instruirea personalului din echipa de monitorizare, astfel încât să dobândească competențele tehnice necesare pentru desfășurarea acestei activități. O altă soluție care poate fi aplicată pentru realizarea acestei etape a PMUD este externalizarea, astfel încât să se asigure desfășurarea fazelor de implementare până la momentul în care dotările tehnice și competențele personalului intern permit desfășurarea în condiții bune a etapei de monitorizare a implementării PMUD al Municipiului Târgoviște.

Ca și efort financiar, externalizarea presupune existența unui contract de asistență tehnică, care să conțină următoarele activități:

- Realizarea periodică a serviciului de monitorizare a implementării PMUD;
- Realizarea periodică a serviciului de actualizare a modelului de transport;
- Realizarea la comandă a serviciului de testare în model a implementării proiectelor (date necesare la fundamentarea cererilor de finanțare);
- Realizarea la comandă de training pentru compartimentul specializat în implementarea PMUD.



2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D.

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate (conform ghidului european), pentru implementarea și asigurarea unei coordonări coerente și rapide atât pe orizontală, cât și pe verticală, se propune constituirea unui comitet de monitorizare la nivel local.

Comitetul de monitorizare pentru PMUD al Municipiului Târgoviște va include, în funcție de caracterul discuțiilor tehnice, reprezentanți ai următorilor actori locali, cu următoarele responsabilități:

→ *Reprezentanți ai Primăriei Municipiului Târgoviște – din rândul cărora va fi desemnat un coordonator*

Personalul tehnic din cadrul departamentului responsabil cu desfășurarea activității de transport la nivel urban și din departamente care interacționează cu mobilitatea (Arhitect Șef, Direcția Managementul Proiectelor, Direcția de Administrare a Patrimoniului Public și Privat).

Reprezentanții acestor departamente vor participa la culegerea datelor pentru cuantificarea indicatorilor. De asemenea, vor oferi informații cu privire la stadiile de implementare a proiectelor și măsurilor la momentul întocmirii raportului de monitorizare.

→ *Reprezentanți ai Poliției Municipiului Târgoviște / Poliției Locale Târgoviște*

Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD se referă la siguranța cetățenilor. Prin participarea activă în cadrul comitetului de monitorizare, reprezentanții Poliției Municipiului Târgoviște / Poliției Locale Târgoviște vor putea identifica aspecte care necesită adaptarea conținutului bazei de date actuale privind statistica accidentelor (de exemplu, introducerea în baza de date a unui câmp nou care relaționează accidentul cu obiective sociale din oraș - școli, grădinițe, spitale).



De asemenea, vor evalua componentele de siguranța circulației din studiile tehnico-economice care vor sta la baza proiectelor.

→ *Reprezentanți ai operatorilor de transport public (local, județean)*

Intervențiile propuse în domeniul transportului public constituie o parte consistentă a PMUD al Municipiului Târgoviște. Operatorii de transport public vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

→ *Reprezentanți ai administratorului și operatorului de de transport feroviar (CFR Infrastructură, CFR Călători, operatori privați)*

Reprezentanții transportului feroviar vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

→ *Reprezentanți ai mediului educațional (nivel universitar și preuniversitar)*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Municipiul Târgoviște.

→ *Reprezentanți ai Inspectoratului pentru Situații de Urgență "Basarab I" Târgoviște*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Municipiul Târgoviște.

→ *Reprezentanți ai societății civile*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Municipiul Târgoviște.

Municipiul Târgoviște va asigura finanțarea anuală a următoarelor activități ale comitetului de monitorizare:

- dezvoltarea de tehnologii și tehnici de colectare a datelor;
- colectarea efectivă a datelor;
- prelucrarea datelor;
- actualizare permanentă a modelului de transport;
- analize periodice ale sistemului de transport;
- raportare transparentă.

Periodic vor fi realizate ajustările necesare în Planul de Acțiune, în funcție de evoluția procesului de implementare și dinamica economiei locale și regionale.



ANEXE



ANEXA 1.

LISTA CUPRINZĂTOARE DE ACȚIUNI DE INTERVENȚIE



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI TÂRGOVIȘTE - PORTOFOLIU
 Obiective strategice: Accesibilitate, Eficiență economică, Siguranță, Mediu, Calitatea vieții

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Canti-tate	Cost / um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023		
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	Eficiență economică Siguranță Mediu	1.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de amenajare a trotuarelor alerente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, extinderea parcarilor pentru autoturisme și rețeaua marcatelor rutiere. Străzi propuse: Târgoviște Lot 1: Str. Tighina, Str. Herța, Str. Alexandru Ilie, Str. Rovine, Str. Pictor Ion Crăciun, Str. Leo Plândă, Str. Bastionului, Str. Mr. Oprescu Adrian – zonă casă, Str. Urdia Băbescu, Str. Plevnei, Târgoviște Lot 2: Str. Violei Mărozanu, Str. Miron Costin, Str. Planțelor, Str. Păduri, Nifon, Str. Crângului, Str. Smaranda Gheorghiu, Str. Tudorică Popescu-parțial, Str. Stoilnicu Constantin Cantacuzino, Str. Ileana Sărăoiu; Târgoviște-Priseaca Etapa II: Str. Soareli, Str. Piseici, Str. Dămboviței, Str. Infrățirii, Str. Stupilor, Str. Telor, Str. Oilor.	DA	DA	DA	1	1	12	205.705	2.468.454	0	0	0	Buget local, Buget MDRAPF, OUG 28/2013	NU
				1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul electric	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor pe care vor circula mijloacele de transport public cu propulsie electrică va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Sectoarele de infrastructură propuse pentru amenajarea căii de rulare sunt: B-dul Mircea cel Bătrân (740 m), B-dul Regele Carol (1.050 m), Str. Lt. Stancu Ion (730 m), Str. Gării (1.100 m), Str. Mihai Bravu (840 m), Str. Nicolae Radian (500 m), Pasaj peste CF pe DN72 (416 m)	DA					5,38	197.574	1.062.159	0	1.062.159	0
1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legatură Șoalănga)	Eficiență economică Siguranță Mediu	1.3. Reabilitare și modernizare drum de interes local în Municipiul Târgoviște DC 140 (continuare legatură Șoalănga)	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul propune realizarea de lucrări de reabilitare și modernizare care vor avea în vedere: analiza și verificarea supralărgirilor și supraînălțărilor sectoarelor de drum în curbe cu respectarea valorilor necesare în funcție de limitarea profilului transversal de către proprietățile adiacente; sistem rutier propus spre reabilitare și modernizare de tip flexibil; sistem rutier propus spre reabilitare se va realiza prin ranforsarea străzii; tipul de îmbrăcăminte propus va trebui să asigure îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin îmbunătățirea vizibilității pe timp de ploaie, datorită efectului de orbre prin reflexie, prin dispersia mai bună a luminii primare; evacuarea mai rapidă a apelor pluviale; diminuarea fenomenului acvoplanare; lucrări de scurgere a apelor pluviale; marcaje rutiere; parcuri laterale													



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Canti-tate	Cost /km [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4	
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018			2019-2023
		1.4. Realizare drum de legătură DJ 720E Gara Târgoviște Sud – Centura Municipiului Târgoviște	<p>Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Obiectivul propus a fi realizat va îmbunătăți semnificativ regimul de trafic din zona de sud, care în prezent este peste limitele normale ca urmare a dezvoltării urbane a Municipiului Târgoviște. Se propune amenajarea infrastructurii în aliniament cât mai perpendicular pe cele două străzi între care face legătura, pentru ca lungimea accesului să fie cât mai mică. Intersecția cu drumurile laterale va fi prevăzută cu benzi de virare, separarea trotuarelor de partea carosabilă se va face cu spațiu verde de 2 m lățime.</p>	DA			km	1,13	500.000	562.500	0	562.500	0	Buget local, Buget MDRAPFE, OUG 28/2013	NU	
		1.5. Realizare de trasee ocolitoare perimetrare	<p>Proiectul propune amenajarea unor inele de circulație concentrice în jurul zonei centrale, astfel: Inel de circulație 1-Traseu Ocolitor al Zonei Centrale (pe străzile adiacente); Inel de circulație 2-Traseu Șosea de Centură Târgoviște (pe centura existentă și pe cea propusă); Inel de circulație 3-Traseu Șosea Ocolitoare a localității (prin localitățile învecinate). Proiectul va fi fundamentat pe un studiu de analiză a fluxurilor de circulație la nivelul localității, în care se vor identifica situațiile conflictuale cauzate de valonii fluxurilor de trafic, a caracteristicilor geometrice ale infrastructurii rutiere, a ciclurilor de semnalizare etc. Prin acest proiect se urmărește îmbunătățirea accesibilității zonei centrale prin reducerea congestiilor, creșterea vitezei de deplasare și reducerea timpilor de așteptare, inclusiv pentru vehiculele de transport public.</p>	DA			buc.	1,00	2.777.778	2.777.778	0	0	2.777.778	0	Buget local, Buget MDRAPFE, OUG 28/2013	NU
		1.6. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Romlux, Municipiul Târgoviște	<p>Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul propus are ca obiectiv reabilitarea și modernizarea următoarelor străzi din cartierul Romlux: Str. Ialomiței, Str. Zorilor, Str. Liliacului, Str. Curcubeului și Str. Cioacăilei. Prin realizarea proiectului se urmărește îmbunătățirea accesului la căile principale de transport, creșterea mobilității pe arterele rutiere principale aflate în legătură directă cu DN 72A, facilitarea legăturilor de la nivelul rețelei principale de străzi cu rețeaua de drumuri adiacente municipiului, reducerea timpului și a costurilor de transport mărfuri și călători, îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel de reglementări de circulație prin completări și îmbunătățiri la nivelul semnalizării orizontale și verticale.</p>	DA	DA	DA	km	1,61	329.069	528.484	0	0	528.484	0	Buget local, Buget MDRAPFE, OUG 28/2013	NU
		1.7. Reabilitare și modernizare drumuri de interes local în Cartierul Prepeleac, Municipiul Târgoviște	<p>Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul propus are ca obiectiv reabilitarea și modernizarea următoarelor străzi din cartierul Prepeleac: Str. Coștilor, Str. Fluieraș, Str. Fructelor, Str. Otului, Str. Luceafărului, Str. Miron Costin, Str. Valerică Dumitrescu, Str. Ioan Neculce, Str. Cronicanilor, Str. Potumbelor. Prin realizarea proiectului se urmărește îmbunătățirea accesului la căile principale de transport, creșterea mobilității pe arterele rutiere principale aflate în legătură directă cu DN 71 și DN 72, facilitarea legăturilor de la nivelul rețelei principale de</p>	DA	DA	DA	km	2,92	366.553	1.041.847	0	0	1.041.847	0	Buget local, Buget MDRAPFE, OUG 28/2013	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			Perioada		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4
				Peniur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017-2020	2021-2025				Total	2017-2018	2019-2023	2024-2030		
			străzi cu rețeaua de drumuri adiacentă municipiului, reducerea timpului și a costurilor de transport mărfuri și călători, îmbunătățirea siguranței rutiere la nivel de reglementări de circulație prin completări și îmbunătățiri la nivelul semnaltizării orizontale și verticale.														
		1.8. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/ mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritarizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare	in scopul maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții n domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.	DA				buc.	3,00	30.000	90.000	30.000	30.000	30.000	Buget local	NU	
		1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (alimente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generale de traficului rutier	Plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO2, în aliniament cu arterele majore de circulație și de-a lungul axelor de cartiere cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului. Selecția speciilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va face în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Municipiului Târgoviște și de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selecția acelorora cu capacitate specifică mare de retenție a CO2, precum și integrarea în peisajul urban. Această intervenție este una auxiliară pentru alte intervenții care conduc la reorganizarea mobilității urbane.	DA				km	25,00	50.000	1.250.000	0	1.250.000	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA	
		1.10. Facilitarea accesibilității în zona Curții Domnești din drumul nou al Centurii (strada Prof. Cornel Popa) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulație și exploatare a rețelei de transport	Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Proiectul propus are ca obiectiv amenajarea unei noi infrastructuri stradale care asigură legătura între Str. Gimnaziului și Str. Miral Bravu, facilitând accesul către obiectivul turistic Curtea Domnească	DA				km	1,60	1.366.250	2.170.000	0	2.170.000	0	Buget local	NU	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4		
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023		2024-2030	Sursa de finanțare
			Proiectul presupune realizarea unei variante de ocolire pe direcția DN 71, pe latura de Sud a localității. Pentru acest obiectiv a fost realizat Studiul de fezabilitate care a primit aviz favorabil în cadrul comisiei CTE – CNADNR (aviz nr. 4133/2012). Potrivit accesiei documentații infrastructura propusă are 2 benzi și are o lungime de aproximativ 17 km. Sunt prevăzute noduri rutiere (brietele pentru eliminarea conflictului de stânga și un pasaj denivelat supradran) la intersecțiile cu DN 71 (Sud-Est și Nord), DN 72 Sud, DN 72A, DJ 712. De asemenea, intersecțiile cu rețeaua feroviară sunt denivelate. Rețeaua de drumuri de exploatare afectată va fi relocată, iar acolo unde este necesar, drumurile de exploatare vor traversa Ocolitoarea pe sub pasajele menționate sau vor fi prevăzute podețe de trecere. Proiectul prevede și lucrări pentru amenajarea de parcan de soală durată (la km 5+500 de o parte și de alta a variantei). Proiectul este propus în Planul de amenajare a județului Dâmbovița, 2016.	DA	DA			km	17,00	3.071.895	52.222.215	0	52.222.215	0	0	Buget național	NU
			Proiectul constă în realizarea Drumului Expres 7, sectorul Găești – Târgoviște - Ploiești, care face parte din rețeaua TEN-T extinsă (Comprehensive). Potrivit planificării din cadrul Master Planului General de Transport, realizarea studiului de fezabilitate este programată pentru anul 2021, iar implementarea în perioada 2022-2024. Această categorie de infrastructură face parte din rețeaua rapidă de transport (autostrăzi și/sau drumuri expres). Pe acest sector se propune construcția infrastructurii cu 4 benzi, în jurul Municipiului Târgoviște este prevăzută varianta de ocolire.	DA	DA			km	10,00	4.790.000	47.900.000	0	0	47.900.000	Buget național, FEDR, 2021-2030	NU	
			Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. Se propune achiziția de autobuze cu lungime de 10-12 m, cu 3 uși de acces, care vor asigura autonomie de minim 150 km, atunci când circuitul complet încărcate. De asemenea, timpul de încărcare va fi limitat la maxim 2 ore în varianta rapidă și la maxim 7 ore în varianta lentă.	DA				buc.	24,00	500.000	12.000.000	0	12.000.000	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
	Accesibili-tate Mediului Siguranță Eficiență economică		Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public ecologice (alimentate gaz natural comprimat, gaz natural lichid, esten metlici ai acizilor grași, ulei vegetal hidrolizat, biotanol, energie electrică, hibride de tip diesel/electric, hibride cu celule de combustibil pe bază de hidrogen/electrice) va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Necesitatea investiției rezultă din faptul că parcul actual de mijloace de transport în comun (41 vehicule) este în totalitate învechit și depășit din punct de vedere tehnic, iar cele 24 de autobuze electrice nu pot deservi în totalitate cererea de transport specifică orizontului de prognoză 2023-2030.	DA				buc.	24,00	500.000	12.000.000	0	12.000.000	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
2. Transport public		2.1. Achiziție autobuze electrice															
		2.2. Achiziție autobuze ecologice															



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Cantitate	Cost/um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, AXA 4
				Penubana	Localitate	Cartiere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023		
		2.3. Amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele de mijlocelor electrice de transport public	Amenajarea/corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de înfrimare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările existente în stațiile de transport public.	DA	buc.	1			28	11.000	308.000	0	308.000	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
		2.4. Amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele pe care nu circulă mijloacele electrice de transport public	Amenajarea/corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de înfrimare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările existente în stațiile de transport public.	DA	buc.				96	8.000	768.000	0	768.000	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
		2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local	Proiectul are ca obiectiv realizarea unor stații de capăt pentru traseele de transport public pe care vor opera vehiculele electrice. Acestea vor conține o clădire care deservește atât utilizatorii, cât și prestatorii de servicii de transport public, amplasată pe o platformă rătăcită la peroane de imbarcare-debarcare. Pe fiecare peron se va amplasa câte o stație de încărcare a vehiculelor electrice proiectate fizic de restul personalului pentru calatori. Stațiile de capăt vor fi amplasate astfel: Depou vehicule electrice - Calea Ialomiței; Nr.5, Gara AIT - B-dul Unirii, Nr.6; Zona Combinatului de Oțeluri Speciale - Soseaua Găești. Acestea vor fi echipate astfel încât să ofere următoarele funcțiuni: Clădirea stației de capăt va cuprinde cel puțin următoarele funcțiuni: relații cu publicul – info point, grupuri sanitare, sala de așteptare, birou bilete (ticketing), birou administrativ, birou controlori, spațiu tehnic, spațiu depozitare.	DA	buc.				3	585.917	1.757.750	0	1.757.750	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
		2.6. Construire depou vehiculele de transport public	Proiectul are ca obiectiv realizarea unui depou pentru vehiculele de transport public. Se propune ca noua infrastructură să conțină următoarele elemente: clădire pentru garare și încărcare cu energie (va asigura spații de garare pentru minim 24 autobuze cu lungime de 10-12 m; va avea instalate cel puțin 12 stații de încărcare lentă și cel puțin 1 stație de încărcare rapidă); clădire spălare (va asigura posibilitatea de a spăla cel puțin 2 autobuze simultan; posturile de spălare vor fi prevăzute cu sistem de colectare a apelor uzate); clădire de birouri și mentenanță (va conține un corp de clădire administrativă și o hală de lucru); alte dotări (cabina de poartă, alimentare cu utilități, sistem de supraveghere	DA	buc.				1	3.630.891	3.630.891	0	3.630.891	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023		
			video, gospodărie de incendii, bazine de reciclare, trasee carosabile de legătură și de acces în/în clădiri													
		2.7. Studiu privind eficiențarea sistemului de transport public	Elaborarea unui studiu care să fundamenteze reorganizarea rețelei de transport public (trasee, program de circulație, adaptarea capacității mijloacelor de transport la nivelul cererii) astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru utilizatori și eficiențarea serviciului.	DA		DA		studiu	1	30.000	30.000	0	0	Buget local	NU	
		2.8. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour	Prin implementarea acestui proiect se propune înființarea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour care să acopere obiectivele turistice sau zonele de interes turistic cu valoare istorică, arhitectonică, culturală, muzeistică, sportivă sau de spațiu verde situate pe traseul delimitat de axele turistice în vederea creșterii gradului de mobilitate al turiștilor care se deplasează între diferite puncte de atracție turistică din Municipiul Târgoviște.	DA				traseu	1	277.778	277.778	0	0	Buget local	NU	
		2.9. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	Consistențarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în delavarea transportului individual cu automobilul ("Public transport twice a week"). Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.	DA		DA	1	campanie	14	5.000	70.000	10.000	25.000	Buget local POR 2014-2020 AP 4.1	DA	
		2.10. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean	Terminalele de transport public intermodal de schimb între transportul în/întră județean și cel local vor asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc din zonele extraurbane și reîmbarcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propusiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Se propune amenajare a două terminale intermodale - unul amplasat în zona de Nord (Campus Universitar, DN 71), iar cel de-al doilea în zona de SE (DN 71 - la iesirea spre localitatea Ulmi). Terminalele vor fi echipate cu săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimărilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legitimărilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare bicicleteelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalelor.	DA			1	buc.	2	1.500.000	3.000.000	0	3.000.000	Buget local POR 2014-2020 AP 4.1	DA	
3. Transport de marfă	Mediu Siguranță Eficiență economică	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare	Reglementarea logisticii de aprovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în afara orelor de vârf de trafic sau pe timpul nopții), limitarea accesului vehiculelor de marfă în zonele centrale ale orașului și pe arterele aglomerate. Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și parcuri de informare prin care să se impună desăvârșirea logisticii de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.	DA		DA		reglem.	1	50.000	50.000	15.000	35.000	Buget local	NU	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			Perioada		UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, AXA 4
				Perurbana	Localitate	Cartiere	2017-2020	2021-2025				Total	2017-2018	2019-2023	2024-2030		
		3.2. Realizarea unui centru de distribuție a mărfurilor în vederea reducerii volumelor traficului de mărfuri în zonele rezidențiale	Transportul urban de mărfuri contribuie la menținerea și dezvoltarea funcțiilor economice și sociale ale unui oraș. Deoarece produce în același timp efecte negative asupra locuitorilor și mediului, amplasarea acestora trebuie să se realizeze astfel încât să conducă la creșterea eficienței transportului de mărfuri, la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor externe negative. Configurarea spațiului logistic urban, în care amplasarea centrelor de distribuție urbană are un rol definitoriu, este de natură să contribuie la creșterea calității vieții în marile aglomerații urbane ca urmare a reducerii traficului generat de transporturile de mărfuri și a limitării efectelor externe negative produse de vehiculele pentru transportul mărfurilor în anumite perioade, ca și pe toată durata unei zilei. La nivelul Municipiului Târgoviște se propune amenajarea unui astfel de centru în zona de Sud a teritoriului administrativ, în proximitatea DN 72.	DA	DA				buc.	1	250.000	250.000	0	0	250.000	Buget local	NU
		3.3. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	Prin această măsură de reorganizate a transportului de mărfuri cu autocamioane mari se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului urban (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație, etc.). Implementarea intervenției presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desăvârșirea circuleții vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim. Aplicarea acestei măsuri este condiționată de realizarea altor infrastructuri (varianta de ocolire, centre de distribuție a mărfurilor etc). Se va reface reorganizarea traseelor de marfă după implementarea fiecărei intervenții cu impact în domeniul transportului de marfă.	DA	DA				reglem.	1	30.000	30.000	0	0	30.000	Buget local	NU
		1.11. Realizare Variantă de ocolire Târgoviște	Proiectul presupune realizarea unei variante de ocolire pe direcția DN 71, pe latura de Sud a localității. Pentru acest obiectiv a fost realizat Studiul de fezabilitate care a primit aviz favorabil în cadrul comisiei CTE – CNADNR (aviz nr. 41/33/2012). Privind acestei documentații infrastructura propusă are 2 benzi și are o lungime de aproximativ 17 km. Sunt prevăzute noduri rutiere (betele pentru eliminarea conflictului de stânga și un pasaj denivelat suprateren) la intersecțiile cu DN 71 (Sud-Est și Nord), DN 72 Sud, DN 72A, DJ 712. De asemenea, intersecțiile cu rețeaua feroviară sunt denivelate. Rețeaua de drumuri de exploatare aflată să fie relocată, iar acolo unde este necesar, drumurile de exploatare vor traversa Ocolitoarea pe sub pasajele menționate sau vor fi prevăzute poduri de trecere. Proiectul prevede și lucrări pentru amenajarea de parcuri de scut durată (la km 5+500 de o parte și de alta a vanamei). Proiectul este propus în Planul de amenajare a lădăului Dâmbovița, 2016.	DA	DA				km	17,00	3.071.895						



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4	
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023			2024-2030
		1.12. Realizare Drum Expres Găești - Târgoviște - Ploiești	Proiectul constă în realizarea Drumului Expres 7, sectorul Găești - Târgoviște - Ploiești, care face parte din rețeaua TEN-T extinsă (Comprehensive). Potrivit planificării din cadrul Master Planului General de Transport, realizarea studiului de fezabilitate este programată pentru anul 2021, iar implementarea în perioada 2022-2024. Această categorie de infrastructură face parte din rețeaua rapidă de transport (autostrăzi și/sau drumuri expres). Pe acest sector se propune construcția infrastructurii cu 4 benzi. În jurul Municipiului Târgoviște este prevăzută variantă de ocolire.	DA	DA			km	10,00	4.790.000							
		4.1. Realizarea unor trasee pietonale	Crearea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din Municipiul Târgoviște (instituții publice, școli, licee, locuri pentru practicarea sporturilor, piețe agroalimentare, centre comerciale principalele obiective turistice etc.). Aceste trasee vor fi marcate distinct și vor conține panouri de informare și/sau indicatoare de orientare către obiectivele principale. Intervenția implică amănarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță. Str. Constantin Brâncoveanu, Calea Domnească, Str. Nicolae Bălcescu, B-dul Mircea cel Bătrân, B-dul Regele Carol I, Str. Gării, B-dul Independenței, Str. Locotenent Stancu Ion, Calea Câmpului (între Str. Tudor Vladimirescu și Str. Poet Grigore Alecsandrescu), Str. Poet Grigore Alecsandrescu (între Calea Câmpului și B-dul Mircea cel Bătrân), Str. Mihai Bravu, Aleea Sinaia (Campus Universitar Valahia), Calea Câmpului (între B-sul Unirii și Str. Crângului - Preșea), Str. Crângului - Preșea, Calea București (între Str. Radu de la Atunța și Calea Ialomiei), Calea Ialomiei (între Str. Calea București și Complexul Turistic de Natație), Str. Vlad Tepeș, Aleea Mânăstirea Dealu, Șoseaua Găești (între B-dul Unirii și DJ 721), Str. Petru Cercol (între B-dul I.C. Brătianu și Calea București), Calea București (între Calea Ialomiei și DJ 711), Str. Basarabiei. Aceste sectoare vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Târgoviște, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcare biciclete. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construcția pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării troturelor, când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/1986 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între piste de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este cazul.	DA	DA	DA	DA	trasee	5	5.000	25.000	0	25.000		Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA	
4. Sisteme alternative de mobilitate	Accesibili-tate Mediu Siguranță	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor		1	1	1	1	km	24,75	50.000	1.237.500	0	1.237.500	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, AXA 4
				Penurbana	Localitate	Cartiere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023		
		4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	Facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în incinta terminalului de transport public, în zona centrală, la capetele traseelor pistelor. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații, chiocșuri de închiriere, rețele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispocerat de tip hardware și software).	1			1		10	30.000	300.000	0	300.000	0	Buget local, POR 2014-2020 -AP 4.1	DA
		4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)	Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmărindu-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalizate în alte zone. Se propune următoarea ordine a priorității în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibr, tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motocicletele, autovehicule). Se propune realizarea unor astfel de amenajări în zona centrală, pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.	1					24.000	300	7.200.000	0	7.200.000	0	Buget local, POR 2014-2020 -AP 4.1	DA
		4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de reîncărcare cu putere normală” și de tip „punct de reîncărcare cu putere înaltă”, așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/stații de încărcare se vor amplasa în parcurile publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Târgoviște, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va aloca și marca un număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalele de transport public vor fi echipate cu astfel de facilități.	1			1	1	100	6.000	600.000	120.000	180.000	300.000	Buget local, POR 2014-2020 -AP 4.1	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4	
				Penur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023		2024-2030
		4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități	Prin proiect se propun măsuri de: montarea sistemelor de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens; necesitatea evaluării intersecțiilor cu trafic intens pentru a fi elaborat un plan de adaptare a lor cu sisteme de semnalizare sonoră și vizuală; accesibilitatea mediului public - clădiri, transportul în comun, servicii publice, servicii de taxi etc. - alături din punct de vedere fizic, cât și comunicațional.	1				buc.	1	555.556	555.556	0	0	555.556	Buget local	NU
		4.7. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	Prin acest proiect se urmarește elaborarea și implementarea la nivelul Municipiului Târgoviște a unui Plan local de acțiune prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zona urbană, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.	1				buc.	1	30.000	30.000	15.000	15.000		Buget local	NU
		4.8. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi	Se va elabora un studiu în care să se stabilească noul set de criterii pentru promovarea taxilor electrice va modifica acest regulament, în sensul acordării unui punctaj maxim pentru vehiculele electrice.	1				buc.	1	20.000	20.000	20.000	20.000		Buget local	NU
		4.9. Derularea de campanii de informare publică pentru promovarea conceptului "car pooling" (parajare a autoturismelor)	Conceperea și implementarea unor campanii orientate către parajarea utilizării autoturismelor ("car pooling"), în special în rândul elevilor/studenților, funcționarilor publici și angajaților din mediul privat. Va fi derulată câte o campanie în fiecare an din intervalul 2017-2030.	1				campanie	14	3.000	42.000	6.000	15.000	21.000	Buget local	NU
5. Managementul traficului	Siguranță Mediu Eficiență economică	5.1. Implementare sisteme de management al traficului	Intervenția presupune crearea unui sistem integrat de management al traficului în Municipiul Târgoviște care să cuprindă următoarele subsisteme: (1) Sistem de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, care va asigura prioritate de circulație pentru mijloacele de transport public în intersecțiile semnalizate/semaforizate; (2) Sistem de localizare a vehiculelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.); (3) Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor (contorizare și clasificare); (4) Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware; (5) Extinderea sistemului de monitorizare video CCTV, cu precădere în intersecții; (6) Amenajare/reamenajare intersecții; (7) Amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat. Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport.	1				sistem	1	6.000.000	6.000.000	0	6.000.000	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			Perioada		UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, AXA 4
				Periurbana	Localitate	Cartiere	2017-2020	2021-2025				Total	2017-2018	2019-2023	2024-2030		
		5.2. Realizarea unei aplicații informatice care să ofere informații în timp real cu privire la problemele de trafic	Se propune realizarea unei aplicații informatice gazduita pe site-ul primăriei, care să ofere informații în timp real cu privire la zonele congestionate, blocajele din trafic, sectoarele stradale pe care se execută lucrări etc. și să ofere posibilitatea utilizatorilor rețelei de transport să semnaleze zonele cu probleme de infrastructură, care necesită intervenții (lucrări de reabilitare etc.).	1					buc.	1	30.000	30.000	0	0	30.000	Buget local	NU
		5.3. Achiziție sistem e-ticketing și management transport public	Sistemul integrat de tarifare (e-ticketing) va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimăției de călătorie. Sistemul va fi unul bazat de tehnici moderne ITS (achiziție prin internet, SMS, cartele preîncărcate care se validează electronic la urcarea și coborârea din mijlocul de transport, sisteme de informare a călătorilor în vehicule și în stații, sistem de management al vehiculelor de transport public, etc.). În plus, implementarea proiectului va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători în vederea asistării procesului de management decizional cu informații reale.	1					buc.	1	1.176.200	1.176.200	0	0	1.176.200	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
		5.4. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride	Prin această intervenție se propune amenajarea de parcuri de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, în vecinătatea terminalelor de transport public, la limita administrativ-teritorială a municipiului. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul personal din compunerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se decongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Târgoviște și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum „Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean”, „Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)”, „Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor”.	1	1				buc.	4	500.000	2.000.000	0	0	2.000.000	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4	
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018			2019-2023
		5.5. Construire parcan multietajate (subterane și/sau supraterane)	Prin proiect se propune crearea de parcani multietajate (subterane și/sau supraterane) care să constituie o alternativă a parcanii pe stradă și să asigure necesarul de locuri de parcare a rezidenților, reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație prin relocarea parcajelor neregulate sau amenajate necorespunzător; eliberarea treptată a unor suprafețe de spațiu public care să fie reamenajate în scopul creșterii calității locuirii (corelat cu dezvoltarea spațiilor cu prioritate pentru pietoni), descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise (pe trotuar / pe prima bandă de circulație), în funcție de locațiile identificate se va propune construirea de parcani multietajate subterane sau supraterane de tipul smart parking (sistem de parcare supraetajată inteligentă din structură metalică) în cariere cu densitate ridicată și rezerve de teren limitate.	1	1	1	1	locuri	2000	5.000	10.000.000	0	0	10.000.000	Buget local	NU
		5.6. Elaborare politica de parcare la nivel urban	Studiu în vederea desfășurării politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcarile publice.	1			1	buc.	1	100.000	100.000	100.000	0	0	Buget local	NU
		5.7. Studii de trafic/circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1	Având în vedere necesitatea atășării la fiecare cerere de finanțare POR 2014-2020, AP 4.1 a unui studiu de trafic/circulație aferent proiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra zgomotului, etc., după caz.	1	1			studiu	4	30.000	120.000	120.000	0	0	Buget local, POR 2014-2020 AP 4.1	DA
		5.8. Elaborare și implementare de regulamente privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile	Intervenția presupune realizarea unui studiu prin care să se identifice zonele cu vulnerabilitate ridicată (zonele aglomerate, zonele cu densitate rezidențială mare, în apropierea unităților de învățământ, a piețelor, etc.) din punct de vedere al siguranței circulației și prin care să se stabilească măsurile necesare de management al traficului în scopul reducerii vitezei de circulație. Intervenția va asigura și implementarea măsurilor necesare (semnalistică de restricționare, obstacole care obligă la reducerea vitezei de deplasare etc.).	1	1		1	reglem.	1	100.000	100.000	20.000	60.000	Buget local	NU	
		5.9. Elaborare și implementare de regulamente privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	Serviciile de utilități publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoului menajer, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra deslășurării circulației să fie minim.	1			1	reglem.	1	10.000	10.000	10.000	0	0	Buget local	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Cantitate	Cost/um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, AXA 4
				Periurbană	Localitate	Cartiere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023		
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	Accesibilitate Siguranță Mediu	5.10. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor	<p>Educația rutieră a tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, etc., în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modalitățile de transport durabile. Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2017-2030.</p> <p>Cu scopul creșterii gradului de siguranță a circulației, se vor realiza campanii de informare și comunicare a tuturor participanților la trafic asupra modului preventiv de utilizare a spațiilor dedicate circulației publice și pentru orientarea către modalitățile de transport durabile (biciștea). Se va pune accent pe formarea unei conduite preventive a conducătorilor auto vis-a-vis de prezența în trafic a bicicliștilor. Se propune derularea anuală a acestor campanii în intervalul 2017-2030.</p>	1		1	1	campanie	14	5.000	70.000	10.000	25.000	35.000	Buget local	NU
		5.11. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)	<p>Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: Str. Constantin Brâncoveanu, Calea Domnească, Str. Nicolae Bălcescu, B-dul Mircea cel Bătrân, B-dul Regele Carol I, Str. Gării, B-dul Independenței, Str. Locotenent Stancu Ion, Calea Câmpului (între Str. Tudor Vladimirescu și Str. Poet Grigore-Alexandrescu), Str. Poet Grigore Alexandrescu (între Calea Câmpului și B-dul Mircea cel Bătrân), Str. Mihai Bravu, Aleea Sinteia (Campus Universitar Valahia), Calea Câmpului (între B-sul Unirii și Str. Crângului - Prseaca), Str. Crângului - Prseaca, Calea București (între Str. Radu de la Afumați și Calea Ialomiței), Calea Ialomiței (între Str. Calea București și Complexul Turistic de Natație), Str. Viad Tepeș, Aleea Mănăstirea Dealu, Soseaua Găești (între B-dul Unirii și DJ 721), Str. Petru Cercol (între B-dul I.C. Brătianu și Calea București), Calea București (între Calea Ialomiței și DJ 711), Str. Basarabiei, Aceste sectoare vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Târgoviște, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcare bicicletele. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotarelor, când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime minimă de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/1986 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între pistele de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este cazul.</p>	1		1	1	campanie	14	5.000	70.000	10.000	25.000	35.000	Buget local	NU
		6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletele. Proiect tratat la punctul 4.2	<p>Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: Str. Constantin Brâncoveanu, Calea Domnească, Str. Nicolae Bălcescu, B-dul Mircea cel Bătrân, B-dul Regele Carol I, Str. Gării, B-dul Independenței, Str. Locotenent Stancu Ion, Calea Câmpului (între Str. Tudor Vladimirescu și Str. Poet Grigore-Alexandrescu), Str. Poet Grigore Alexandrescu (între Calea Câmpului și B-dul Mircea cel Bătrân), Str. Mihai Bravu, Aleea Sinteia (Campus Universitar Valahia), Calea Câmpului (între B-sul Unirii și Str. Crângului - Prseaca), Str. Crângului - Prseaca, Calea București (între Str. Radu de la Afumați și Calea Ialomiței), Calea Ialomiței (între Str. Calea București și Complexul Turistic de Natație), Str. Viad Tepeș, Aleea Mănăstirea Dealu, Soseaua Găești (între B-dul Unirii și DJ 721), Str. Petru Cercol (între B-dul I.C. Brătianu și Calea București), Calea București (între Calea Ialomiței și DJ 711), Str. Basarabiei, Aceste sectoare vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Târgoviște, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcare bicicletele. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pistele/traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotarelor, când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime minimă de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/1986 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între pistele de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este cazul.</p>	1		1	1	km	24,8	50.000						



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Eligibili-tate POR 2014-2020, AXA 4
				Periur-bana	Locali-tate	Carti-ere	2017- 2020				2021- 2025	Total	2017-2018	
		6.2. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spatii partajate/ reglementări de tip zona rezidențială). Proiect tratat la punctul 4.4	<p>Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil acest fapt este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descurajarea utilizării autoturismului personal, urmându-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocate în alte zone. Se propune următoarea ordine a priorității în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motocicletă, autovehicule). Se propune realizarea unor astfel de amenajări în zona centrală, pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.</p>	1				mp	20.000	250				
	6.3. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local. Proiect tratat la punctul 2.5		<p>Proiectul are ca obiectiv realizarea unor stații de capăt pentru traseele de transport public pe care vor opera vehiculele electrice. Acestea vor conține o cladire care deservește atât utilizatorii, cât și prestatorii de servicii de transport public, amplasata pe o platforma racordata la peroane de imbarcare-debarcare. Pe fiecare peron se va amplasa câte o stație de incarcare a vehiculelor electrice protejata fizic de restul peronului pentru calatori. Stațiile de capăt vor fi amplasate astfel: Depou vehicule electrice - Cateea Ialomitei; Nr.5, Gara; AITT - B-dul Unirii, Nr.6, Zona Combinatului de Oțeluri Speciale - Șoseaua Găești. Acestea vor fi echipate astfel încât să ofere următoarele funcțiuni: Ciadrarea stației de capăt va cuprinde cel puțin următoarele funcțiuni: relații cu publicul – info point, grupuri sanitare, sala de așteptare, birou bilete (ticketing), birou administrativ, birou controlori, spațiu tehnic, spațiu depozitare.</p>	1	1			buc.	3	585.917				
	6.4. Introducerea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour. Proiect tratat la punctul 2.8		<p>Prin implementarea acestui proiect se propune înființarea unei linii de transport în comun în scop turistic – tip City Tour care să acopere obiectivele turistice sau zonele de interes turistic cu valoare istorică, arhitectonică, culturală, muzeistică, sportivă sau spațiu verde situate pe traseu delimitat de axele turistice în vederea creșterii gradului de mobilitate al turiștilor care se deplasează între diferite puncte de atracție turistică din Municipiul Târgoviște.</p>	1				traseu	1	277.778				



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara			Perioada		UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, AXA 4
				Penurbana	Localitate	Cartiere	2017-2020	2021-2025				Total	2017-2018	2019-2023	2024-2030	
		6.5. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean. Proiect tratat la punctul 2.10	<p>Terminale de transport public intermodal de schimb între transportul inter / intra județean și cel local vor asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc din zonele extraurbane și reîncărcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al populației bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Se propune amenajarea a doua terminale intermodale - unul amplasat în zona de Nord (Campus Universitar, DN 71) iar cel de-al doilea în zona de SE (DN 71 - la ieșirea spre localitatea Ulm). Terminalele vor fi echipate cu săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legitimărilor de călătorie, automobile pentru achiziționarea legitimărilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnaltică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare bicicleteelor, construirea modernizării reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalelor.</p> <p>Prin această intervenție se propune amenajarea de parcuri de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, în vecinătatea terminalelor de transport public, la limita administrativ-teritorială a municipiului. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călători cu autovehiculul personal din comunitate și fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la automobilul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Târgoviște și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Accesul intervenției va fi integrat în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum „Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean”, „Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)”, „Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor”.</p>	1	1		1		buc.	2	1.500.000					
		6.6. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride. Proiect tratat la punctul 5.4	<p>Prin această intervenție se propune amenajarea de parcuri de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, în vecinătatea terminalelor de transport public, la limita administrativ-teritorială a municipiului. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călători cu autovehiculul personal din comunitate și fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la automobilul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Târgoviște și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Accesul intervenției va fi integrat în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum „Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean”, „Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)”, „Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor”.</p>	1	1		1		buc.	4	400.000					
		7.1. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local. Proiect tratat la punctul 2.4	<p>Proiectul are ca obiectiv realizarea unor stații de capăt pentru traseele de transport public pe care vor opera vehiculele electrice. Acestea vor conține o clădire care deserveste atât utilizatorii, cât și prestatorii de servicii de transport public, amplasată pe o platformă racordată la perone de îmbarcare-debarcare. Pe fiecare peron se va amplasa câte o stație de încărcare a vehiculelor electrice proiectate fizic de restul personalului pentru călători. Stațiile de capăt vor fi amplasate astfel: Depouul Unirii, Nr. 6; Zona Combinatului de Oțeluri Speciale - Șoseaua Găești. Acestea vor fi echipate astfel încât să ofere următoarele funcțiuni: Clădirea stației de capăt va</p>	1	1				buc.	3						
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	Accesibilitate Eficiență economică Mediu															



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurta descriere	Scara		Perioada		UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Eligibilitate POR 2014-2020, AXA 4
				Penurbana	Localitate	Cartiere	2017-2020				2021-2025	Total	2017-2018	2019-2023	
		8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	Contract de servicii publice pentru transportul public de călători, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370.	1			1	1	buc.	0	0	0	0	0	NU
Costuri totale [Eur]											76.455.653	3.001.254	57.388.157	16.066.242	54.170.500

Costuri [Eur]	Eligibile POR, AXA 4 [Eur]	Buget POR AXA 4 Targoviste [Eur]	Buget POR P.I. 4.1. Targoviste [Eur]
Total 76.455.653	54.170.500	26.861.300	21.816.350

Precizări

I. Lista de proiecte este organizată pe Tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001. Există proiecte care se încadrează în mai multe tematici, acestea fiind alocate în consecință, însă costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în lista.

Proiecte preluate din alte documente de planificare la nivel județean sau național (Planul de amenajare a județului Dâmbovița, 2016; Master Planul General de Transport al României, 2016), ale căror costuri nu sunt incluse în costurile necesare pentru implementarea PMUD Târgoviște întrucât pot fi suportate de altă entitate administrativă (Ministerul Transporturilor).



ANEXA 2.

LISTA DE PROIECTE P.O.R. 2014-2020, PRIORITATEA DE INVESTIȚII 4.1



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL MUNICIPIULUI TÂRGOVIȘTE - PROIECTE POR 2014-2020 - AP41

Obiective strategice: Accesibilitate, Eficiență economică, Siguranță, Mediu, Calitatea vieții

Proiect	Intervenție	Scurta descriere	Scara		UM	Canti-tate	Cost/lum [EUR]	Cost [EUR]			
			Pentru-bana	Locali-tate				Carti-ere	Total	2017-2019	2020-2023
I. ÎMBUNĂTĂȚIREA TRANSPORTULUI PUBLIC URBAN PRIN ACHIZIȚIONAREA DE VEHICULE ECOLOGICE, CONSTRUIREA INFRASTRUCTURII NECESARE TRANSPORTULUI ELECTRIC, INCLUSIV STAȚII DE ALIMENTARE A AUTOMOBILELOR ELECTRICE, MODERNIZAREA ȘI REABILITAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE PE CORIDOARELE DESERVITE DE TRANSPORTUL PUBLIC ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE	2.1. Achiziție autobuze electrice	Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule va crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport. Se propune achiziția de autobuze cu lungime de 10-12 m, cu 3 uși de acces, care vor asigura autonomie de minim 150 km, atunci când circuitul complet încărcate. De asemenea, timpul de încărcare va fi limitat la maxim 2 ore în varianta rapidă și la maxim 7 ore în varianta lentă.	DA		buc.	24,00	500.000	12.000.000	0	12.000.000	0
	2.3. Amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public de accesibilitate și siguranță pe traseele mijloacelor electrice de transport public	Amenajarea/ modernizarea a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilitate urbană de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu rotile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările existente în stațiile de transport public.		DA	buc.	28	11.000	308.000	0	308.000	0
	2.5. Construire stații de capăt pentru rețeaua de transport public local	Proiectul are ca obiectiv realizarea unor stații de capăt pentru traseele de transport public pe care vor opera vehiculele electrice. Acestea vor conține o clădire care deservește atât utilităților, cât și prestațiilor de servicii de transport public, amplasată pe o platformă ridicată la persoane de imbarcare-debarcare. Pe fiecare peron se va amplasa câte o stație de încărcare a vehiculelor electrice protejată fizic de restul peronului pentru călători. Stațiile de capăt vor fi amplasate astfel: Depou vehicule electrice - Calea Ialomiței, Nr.5, Garaș AIT - B-dul Unirii, Nr.6; Zona Combinatului de Oțeluri Speciale - Soseaua Găești. Acestea vor fi echipate astfel încât să ofere următoarele funcțiuni: Clădirea stației de capăt va cuprinde cel puțin următoarele funcțiuni: rețali cu publicul – info point, grupuri sanitare, sala de așteptare, birou bilete (ticketing), birou administrativ, birou controlor, spațiu tehnic, spațiu depozitare.		DA	buc.	3	585.917	1.757.750	0	1.757.750	0
2.6. Construire depou vehiculele de transport public	Proiectul are ca obiectiv realizarea unui depou pentru vehiculele de transport public. Se propune ca noua infrastructură să conțină următoarele elemente: clădire pentru garare și încărcare cu energie (va asigura spații de garare pentru minim 24 autobuze cu lungime de 10-12 m, va avea instalate cel puțin 12 stații de încărcare lentă și cel puțin 1 stație de încărcare rapidă); clădire spălătorie (va asigura posibilitatea de a spăla cel puțin 2 autobuze simultan; posturile de spălare vor fi prevăzute cu sistem de colectare a apelor uzate), clădire de birouri și mentenanță (va conține un corp de clădire administrativă și o hală de lucru), alte dotări (cabină de poartă, alimentare cu utilități, sistem de supraveghere video, gospodărie de incendii, bazine de reciclare, trasee carosabile de legătură și de acces între/ în clădiri)		DA	buc.	1	3.630.891	3.630.891	0	3.630.891	0	
1.2. Reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circuitul transportului electric	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor pe care vor circula mijloacele de transport public cu propulsie electrică va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Sectoarele de infrastructură propuse pentru amenajarea căii de rulare sunt: B-dul Mircea cel Bătrân (740 m), B-dul Regele Carol (1.050 m), Str. Lt. Stancu Ion (730 m), Str. Gării (1.100 m), Str. Mihai Bravu (840 m), Str. Nicolae Radian (500 m), Pasaj peste CF pe DN72 (416 m)		DA	km	5,38	197.574	1.062.159	0	1.062.159	0	
2.8. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	Conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual și autoturismului ("Public transport twice a week"). Campaniile se vor adresa în special tinerilor (școli, licee, instituții publice, unități economice, etc.), constituindu-se în sesiuni de educare și informare.		DA	campanie	14	5.000	70.000	10.000	25.000	35.000	
5.3. Achiziție sistem e-ticketing și management transport public	Sistemul integrat de tarifare (e-ticketing) va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public, prin ușurarea achiziționării legitimației de călătorie. Sistemul va fi un bază de tehnici moderne ITS (achiziție prin internet, SMS, cartele preîncărcate care se validează electronic la urcarea și coborârea din mijlocul de transport, sisteme de		DA	buc.	1	1.176.200	1.176.200	0	1.176.200	0	



Proiect	Intervenție	Scurta descriere	Periur- bana	Scara Locali- tate	Canti- ere	UM	Canti- tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			
									Total	2017- 2019	2020-2023	2024- 2030
		informare a călătorilor în vehicule și în stații, sistem de management al vehiculelor de transport public, etc.). În plus, implementarea proiectului va conduce la generarea de instrumente care să asigure informații obiective referitoare la toate componentele sarcinii de transport și fluxurile de călători în vederea asistării procesului de management decizional cu informații reale.										
	5.7. Studii de trafic/circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1	Având în vedere necesitatea atestării la fiecare cerere de finanțare POR 2014-2020, AP 4.1 a unui studiu de trafic/ circulație aferent proiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/ circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influență a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra zgomotului, etc., după caz.	DA		studiu	1	30.000	30.000	0	0	0	0
	2.4. Amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public de pe traseele pe care nu circulă mijloacele electrice de transport public	Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, etc.) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va avea în vedere asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă (care se deplasează în cărucioare cu roțile, persoane în vârstă, persoane cu deficiențe de vedere și/sau auz, persoane care transportă cărucioare pentru copii etc.). Accesul la mobilitate trebuie asigurat în mod nediscriminatoriu tuturor categoriilor de persoane amintite, iar acest fapt este influențat direct de amenajările existente în stațiile de transport public.			buc.	96	8.000	768.000	0	768.000	0	0
	2.2. Achiziție autobuze ecologice	Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public ecologice (alimentate gaz natural comprimat, gaz natural lichefiat, ester metilici ai acizilor grași, ulei vegetal hidrotreatat, bioetanol, energie electrică, hibride de tip diesel/electric, hibride cu celule de combustibil pe bază de hidrogen/electrificate) va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Necesitatea investiției rezultă din faptul că parcul actual de mijloace de transport în comun (41 vehicule) este în totalitate învechit și depășit din punct de vedere tehnic, iar cele 24 de autobuze electrice nu pot deservi în totalitate cererea de transport specifică orizontului de prognoză 2023-2030.			buc.	24,00	500.000	12.000.000	0	12.000.000	0	0
II. SISTEM INTEGRAT DE TRANSPORT PUBLIC ECOLOGIC ȘI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE 18.798.000 EUR	5.1. Implementare sisteme de management al traficului	Intervenția presupune crearea unui sistem integrat de management al traficului în Municipiul Târgoviște care să cuprindă următoarele subsisteme: (1) Sistem de semnalizare și semnalizare adaptivă și sincronizată, care va asigura prioritate de circulație pentru mijloacele de transport public în intersecțiile semnalizate/ sematizate; (2) Sistem de localizare a vehiculelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.); (3) Amplesarea de senzori de detecție a vehiculelor (contorizate și clasificate); (4) Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware; (5) Extinderea sistemului de monitorizare video CCTV, cu precădere în intersecții; (6) Amenajare/ reamenajare intersecții; (7) Amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat. Sistemul integrat de management al traficului va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate, conducând la creșterea atractivității acestor moduri de transport.			sistem	1	6.000.000	6.000.000	0	6.000.000	0	0
	5.7. Studii de trafic/circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1	Având în vedere necesitatea atestării la fiecare cerere de finanțare POR 2014-2020, AP 4.1 a unui studiu de trafic/ circulație aferent proiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/ circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influență a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra zgomotului, etc., după caz.	DA		studiu	1	30.000	30.000	30.000	0	0	0



Proiect	Intervenție	Scurta descriere	Scara		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			
			Periur-bana	Locali-tate				Canti-ere	Total	2017-2019	2020-2023
III. SUSTINEREA INTERMODALITĂȚII ȘI TRANSPORTULUI ALTERNATIV ÎN MUNICIPIUL TÂRGOVIȘTE 15.345.000 EUR	4.2. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	<p>Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță: Str. Constantin Brâncoveanu, Calea Domnească, Str. Nicolae Bălcescu, B-dul Mircea cel Bătrân, B-dul Regele Carol I, Str. Gării, B-dul Independenței, Str. Locoaneni Stancu Ion, Calea Câmpulung (între Str. Tudor Vladimirescu și Str. Poet Grigore Alexandrescu), Str. Poet Grigore Alexandrescu (între Calea Câmpulung și B-dul Mircea cel Bătrân), Str. Mihai Bravu, Aleea Sinaia (Campus Universitar Vălahia), Calea Câmpulung (între B-sul Unirii și Str. Crângului - Priseaca), Str. Crângului - Priseaca, Calea București (între Str. Radu de la Almuți și Calea Ialomiței), Calea Ialomiței (între Str. Calea București și Complexul Turistic de Natație), Str. Vlad Tepeș, Aleea Mănăstirea Dealu, Șoseaua Găești (între B-dul Unirii și DJ 721), Str. Petru Cercel (între B-dul I.C. Brătianu și Calea București), Calea București (între Calea Ialomiței și DJ 711), Str. Basarabiei. Aceste sectoare vor fi integrate cu piste pentru biciclete deja existente la nivelul Municipiului Suceava, rezultând o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și turistică. În cadrul acestei intervenții se va avea în vedere inclusiv achiziționarea și instalarea rastelelor pentru parcare biciclete. De-a lungul infrastructurii nou amenajate se va moderniza/ extinde sistemul de iluminat public. Pisele/ traseele vor avea o lățime suficientă și vor fi separate de circulația autovehiculelor, fiind rezervate numai modului de deplasare velo. Construirea pistelor de biciclete nu va realiza pe seama diminuării trotuarelor, când condițiile specifice nu permit acest fapt, se va asigura o lățime de minim de 1,5 m pentru fluxurile pietonale (conform OMT nr. 49/1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între piste de biciclete și spațiile dedicate circulației pietonale, acolo unde acest lucru este cazul.</p>	DA	DA	24,8	50.000	1.240.000	0	1.240.000	0	
	4.3. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	<p>Facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și acordarea asigurării posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în incinta terminalului de transport public, în zona centrală, la capetele traseelor pistelor, intervenția cuprinde componente de infrastructură (staii/ chioșcuri de închiriere, rastele), mijloc de transport (biciclete) și componente de management (dotări dispecerat de tip hardware și software).</p>	DA		centru	10	30.000	300.000	0	300.000	0
	5.4. Amenajare parcuri colective de tip Park&Ride	<p>Prin această intervenție se propune amenajarea de parcuri de tip Park&Ride la periferia zonei urbane, în vecinătatea terminalului de transport public, la limita administrativ-teritorială a municipiului. Aceste facilități vor fi dotate cu sisteme de iluminat precum și cu toate elementele complementare necesare: sistem de supraveghere video, cabină de pază etc. Astfel, se va obține reducerea numărului de călători cu autovehiculul personal din componerea fluxurilor de penetrație în zona urbană. Este facilitat astfel transferul de la autoturismul personal către transportul public urban, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Municipiul Târgoviște și, pe cale de consecință, reducerea emisiilor de echivalent CO2 provenite din traficul rutier. Facilitățile nou create nu vor fi destinate necesităților de parcare ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (cu caracter sezonier). Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum „Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean”, „Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)”, „Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor”.</p>	DA	DA	buc.	4	500.000	2.000.000	0	2.000.000	0
1.9. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier	<p>Plantarea de arbori cu capacitate mare de retenție a CO2, în aliniament cu arterele majore de circulație și de-a lungul axelor de cartiere cu rol de bariere naturale, în vederea reducerii impactului activității de transport asupra mediului. Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va face în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Municipiului Suceava și de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selectarea aceluia cu capacitate specifică mare de retenție a CO2, precum și integrarea în peisajul urban. Această intervenție este una auxiliară pentru alte intervenții care conduc la reorganizarea mobilității urbane.</p>		DA	km	25,00	50.000	1.250.000	0	1.250.000	0	



Proiect	Intervenție	Scurta descriere	Scara		UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			
			Periur-bana	Locali-tate				Canti-ere	Total	2017-2019	2020-2023
	5.7. Studii de trafic/ circulație aferente proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, AP 4.1	Având în vedere necesitatea atașării la fiecare cerere de finanțare POR 2014-2020, AP 4.1 a unui studiu de trafic/ circulație aferent proiectului propus, prezenta intervenție recomandă realizarea de studii de trafic/ circulație în cadrul cărora să se analizeze/ estimeze pentru aria de influență a proiectului aspecte precum: problemele privind traficul rutier, transportul public de călători, fluxurile estimate de trafic rutier motorizat, pe categorii de vehicule și tip de combustibil, analize ale cererii de transport public, impactul reorganizării/reamenajării circulației, analize și estimări ale numărului de pasageri, impactul asupra zgomotului, etc., după caz.	DA	DA	studiu	1	30.000	30.000	0	0	
	4.1. Realizarea unor trasee pietonale	Crearea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din Municipiul Târgoviște (instituții publice, școli, licee, locuri pentru practicarea sporturilor, piețe agroalimentare, centre comerciale, principalele obiective turistice etc.). Aceste trasee vor fi marcate distinct și vor conține panouri de informare și/ sau indicatoare de orientare către obiectivele principale.	DA	DA	trasee	5	5.000	25.000	0	25.000	
	4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de încărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip „punct de încărcare cu putere normală” și de tip „punct de încărcare cu putere înaltă”, așa cum sunt acestea definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. Aceste puncte/ stații de încărcare se vor amplasa în parcurile publice aflate în proprietatea sau în administrarea Municipiului Târgoviște, asigurând un acces permanent și nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor. Amplasarea acestor puncte de încărcare va fi semnalizată în mod corespunzător și se va alocă și marca cu număr de locuri de parcare destinate exclusiv pentru reîncărcarea autovehiculelor electrice și electrice hibride. Terminalele de transport public vor fi echipate cu astfel de facilități.	DA	DA	stație	100	6.000	600.000	120.000	180.000	300.000
	2.9. Realizare terminale de transport public urban/ județean/ interjudețean	Terminalele de transport public intermodal de schimb între transportul inter/ întra județean și cel local vor asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc din zonele extraurbane și reîncărcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban. Se propune amenajarea a doua terminale intermodale - unul amplasat în zona de Nord (Campus Universitar, DN 71), iar cel de-al doilea în zona de SE (DN 71 - la ieșirea spre localitatea Ulmi). Terminalele vor fi echipate cu săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare a legăturilor de călătorie, automate pentru achiziționarea legăturilor de călătorie, sisteme de informare a călătorilor, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică de orientare și ghidare a călătorilor, platforme de îmbarcare/ debarcare, facilități pentru parcare biciclete, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuarelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zona terminalilor.	DA	DA	buc.	2	1.500.000	3.000.000	0	3.000.000	0
	4.4. Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared spaces" - spații partajate/ reglementări de tip zonă rezidențială)	Această intervenție presupune crearea unor zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care vor fi utilizate ca spații partajate pentru pietoni și traseele transportului public urban de călători. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât circulației pietonilor, cât și autoturismelor, fără diferențe de nivel între sectoarele dedicate celor două moduri. Pentru a face posibil accesul pe trotuar este necesar ca traficul rutier să fie mult diminuat în aceste zone. Astfel, această intervenție va fi integrată cu altele care au ca obiectiv descărcarea utilizării autoturismului personal, urmându-se în același timp ca problemele de trafic să nu fie relocalizate în alte zone. Se propune următoarea ordine a priorității în circulație în spațiile partajate: pietoni, mijloace nemotorizate (biciclete, trotinete, etc.), mijloace motorizate cu propulsie electrică (biciclete speciale electrice cu auto-echilibru tip Segway, autobuze de transport public electrice, autoturisme electrice), mijloace cu propulsie clasică (scutere, motocicletă, autovehicule). Se propune realizarea unor astfel de amenajări în zona centrală, pe Str. Stelea (între Str. Revoluției și B-dul Libertății) și pe B-dul Libertății.	DA	DA	mp	24.000	300	7.200.000	0	7.200.000	0