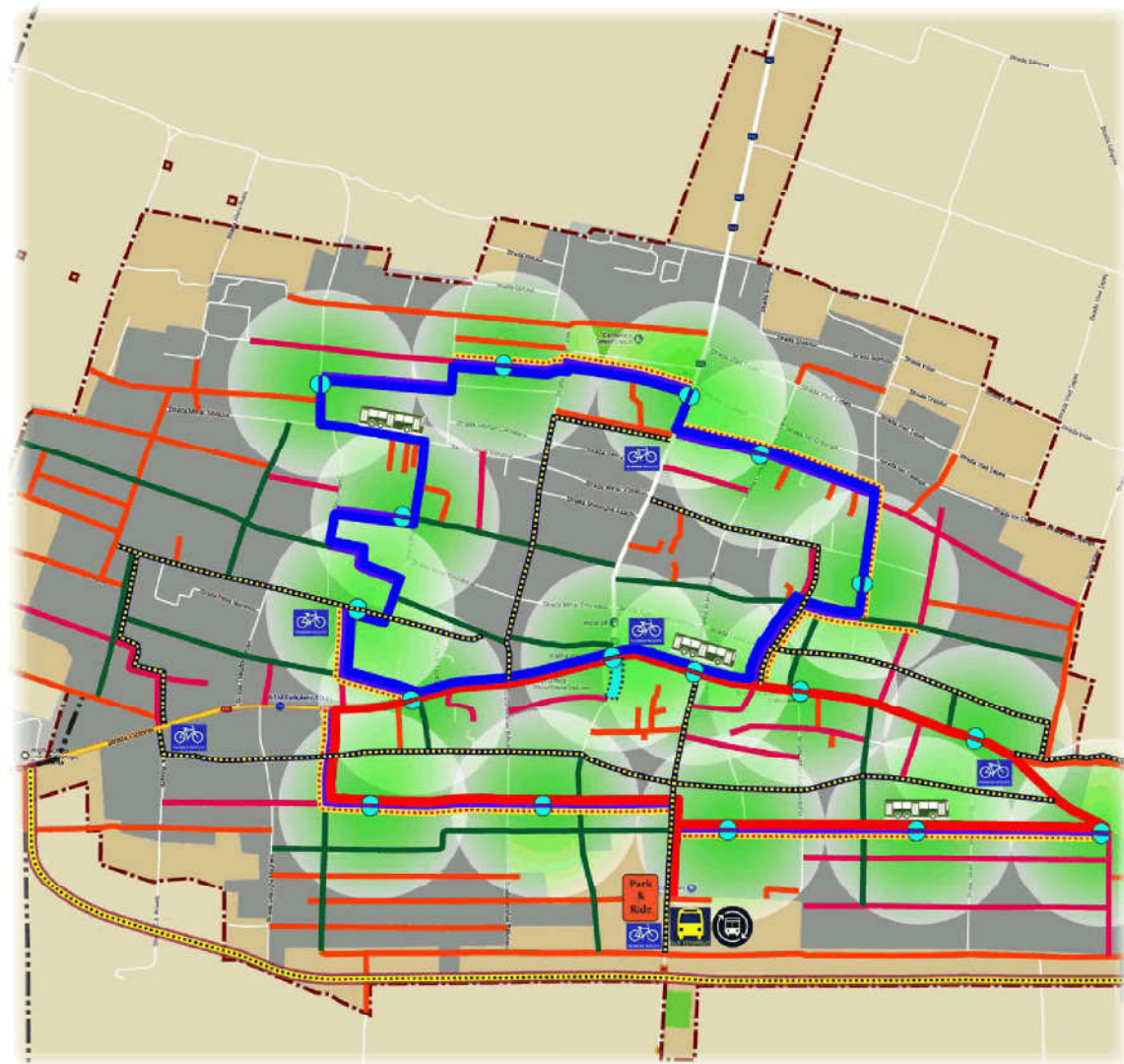




ORAȘUL DĂBULENI
JUDEȚUL DOLJ

PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ AL ORAȘULUI DĂBULENI



Beneficiar: **ORAȘUL DĂBULENI**

Elaborator: **SIGMA MOBILITY ENGINEERING**

FEBRUARIE 2018

Beneficiar: UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ ORAȘ DĂBULENI

Str. Unirii, Nr. 16, Dăbuleni, jud. Dolj, România

Tel.: 0251 334 317 Fax: 0372005763 E-mail: primariadabuleni@gmail.com

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 a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC	7
1. INTRODUCERE	8
1.1. Scopul și rolul documentației	8
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	15
1.2.1. Cadrul european	18
1.2.2. Cadrul național	24
1.2.3. Cadrul regional	30
1.2.4. Cadrul local	34
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	35
1.3.1. Planul Urbanistic General - Orașul Dăbuleni - Județul Dolj	35
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT	37
1.4.1. Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Dăbuleni, Județul Dolj pentru perioada 2014 - 2020	37
1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. al Orașului Dăbuleni	38
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	41
2.1. Contextul socio-economic	41
2.1.1. Date demografice	44
2.1.2. Activități economice	46
2.1.3. Indicele de motorizare	56
2.2. Rețeaua stradală	59
2.3. Transport public	69
2.3.1. Transport public local	69
2.3.2. Transport public auxiliar. Taxi	70
2.3.3. Transport public județean prin servicii regulate	71
2.3.4. Transport public interjudețean prin servicii regulate	73



2.4. Transport de marfă	74
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	77
2.6. Managementul traficului	83
2.7. Zone cu nivel ridicat de complexitate	86
2.7.1. Zona centrală	86
3. MODELUL DE TRANSPORT	89
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului	89
3.2. Colectarea de date	91
3.2.1. Date privind comportamentul de deplasare	92
3.2.2. Date privind volumele de trafic	97
3.2.3. Anchete Origine – Destinație	102
3.2.4. Date privind timpii de parcurs	104
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport	106
3.4. Cererea de transport	108
3.4.1. Generarea și atragerea deplasărilor	110
3.4.2. Distribuția pe destinații	111
3.4.3. Alegerea modală	112
3.4.4. Distribuția pe itinerarii	113
3.5. Calibrarea și validarea datelor	120
3.6. Prognoze	121
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	129
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	132
4.1. Eficiența economică	133
4.2. Impactul asupra mediului	139
4.2.1. Emisii de substanțe poluante	142
4.2.2. Zgomot	143
4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră	146
4.3. Accesibilitate	149
4.4. Siguranță	154
4.5. Calitatea vieții	160
5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	163
5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale	163
5.2. Cadrul / metodologia de selectare a proiectelor	169



**6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE
A MOBILITĂȚII URBANE**

179

<i>6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport</i>	180
<i>6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale</i>	184
<i>6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale</i>	186
<i>6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale</i>	187
<i>6.4.1. Direcții de acțiune și proiecte la scară periurbană</i>	187
<i>6.4.2. Direcții de acțiune și proiecte la scara localității de referință</i>	189
<i>6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / zonelor cu nivel ridicat de complexitate</i>	192

**7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII
PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE**

194

<i>7.1. Eficiența economică</i>	194
<i>7.2. Impactul asupra mediului</i>	195
<i>7.3. Accesibilitate</i>	196
<i>7.4. Siguranță</i>	200
<i>7.5. Calitatea vieții</i>	201

ETAPA a II-a a P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL

202

**1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR
PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG**

203

<i>1.1. Cadrul de prioritzare</i>	203
<i>1.2. Prioritățile stabilite</i>	204

2. PLANUL DE ACȚIUNE

208

<i>2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale</i>	209
<i>2.2. Transport public</i>	215
<i>2.3. Transport de marfă</i>	222
<i>2.4. Mijloace alternative de mobilitate</i>	223
<i>2.5. Managementul traficului</i>	229
<i>2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate</i>	234
<i>2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare</i>	235
<i>2.8. Aspecte instituționale</i>	236



ETAPA a III-a a P.M.U.D. - MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII P.M.U.D. 237

1. STABILIRE PROCEDURI DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII P.M.U.D. 238

2. STABILIRE ACTORI RESPONSABILI CU MONITORIZAREA P.M.U.D. 242

ANEXE 245

ANEXA 1. LISTA CUPRINZĂTOARE DE ACȚIUNI DE INTERVENȚIE 246



ETAPA I

P.M.U.D. - 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 Orașul Dăbuleni 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 Orașului Dăbuleni, urmărind maximizarea efectelor aduse prin îmbunătățirea indicatorilor de mobilitate pe termen mediu, până la nivelul anului 2023.

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 Orașului Dăbuleni 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 Orașului Dăbuleni, 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 Orașul Dăbuleni**".

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 includă 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.

Totodată, scopul PMUD este de a permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020 (și programele operaționale din viitoarele perioade de programare) și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.

Urmare a abordării integrate susținută de către Comisia Europeană, elaborarea corelată a Strategiilor Integrate de Dezvoltare Urbană și a Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) reprezintă o condiție necesară de bază în vederea finanțării proiectelor de mobilitate urbană prin FEDR (Fonduri Europene pentru Dezvoltare Regională), în cadrul Programului Operațional pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020. Conform prevederilor Ghidului solicitantului, Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 Regiuni, Axa Prioritară 3, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, 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, obiectivul specific menționat.

În acest context, PMUD al Orașului Dăbuleni are un rol esențial în accesarea finanțării în cadrul axei menționate. În cadrul documentului strategic se identifică și se precizează clar care sunt componentele portofoliului de măsuri / acțiunile de intervenție finanțabile prin POR 2014-2020. Prin implementarea măsurilor / acțiunilor de intervenție propuse se estimează soluționarea probleme identificate în etapa de analiză a situației actuale sau care sunt considerate ca strategice în contextul asigurării unei mobilități urbane durabile în aria de studiu, acoperind perioada 2017 - 2023.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Orașul Dăbuleni, situat în sud-estul județului Dolj, în Regiunea de Dezvoltare Sud-Vest Oltenia a României (figura 1.1). Alegerea arealului acoperit de PMUD al Orașului Dăbuleni s-a realizat prin corelarea cu prevederile Planului de Urbanism General, realizat în anul 2016, și ținând seama de relațiile de transport cu teritoriul învecinat.

De asemenea, la alegerea arealului selectat al PMUD - teritoriul unității administrativ-teritoriale al Orașului Dăbuleni - s-a ținut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor (inclusiv a sistemului de transport public), precum și de considerente legate de utilizarea teritoriului.

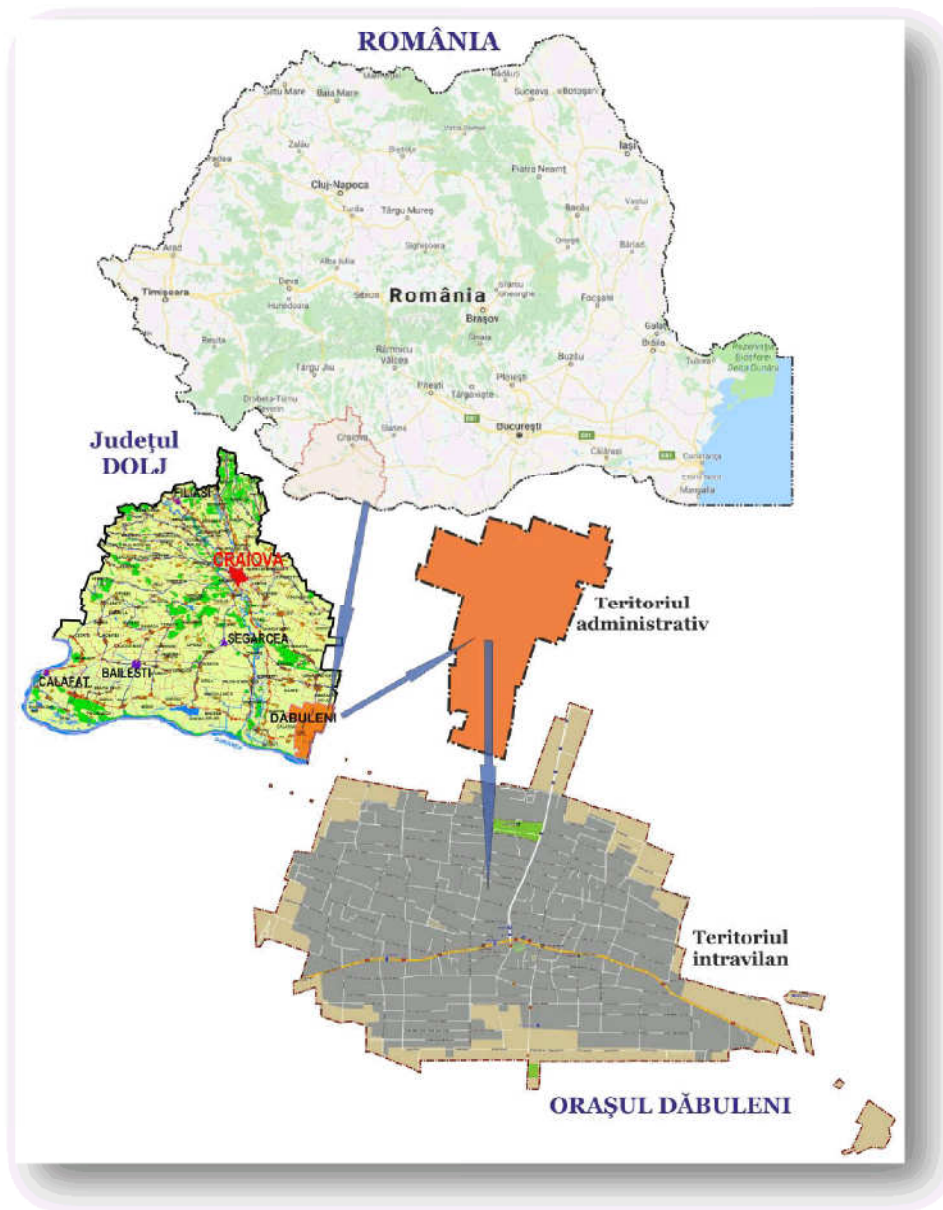


Figura 1.1. Arealul PMUD pentru Orașul Dăbuleni.

Sintetizând, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Dăbuleni 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 Orașul Dăbuleni.

PMUD pentru Orașul Dăbuleni 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 Dăbuleni, 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;
- **Protejarea mediului** – 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 Orașul Dăbuleni.



Pornind de la caracteristicile generale ale planurilor de mobilitate și ținând cont de obiectivele urmărite pentru Orașul Dăbuleni, 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. Orașul Dăbuleni 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 Orașului Dăbuleni, 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 pentru Orașul Dăbuleni 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. Din punct de vedere structural 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.

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

1. *Intervenții majore asupra rețelei stradale* – sunt propuse soluții de adaptare a rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor externe;
2. *Transport public* - planul oferă o strategie pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integritatea și accesibilitatea serviciilor de transport public, acoperind componente de infrastructură, mijloace de transport și tehnici de operare (managementul traficului);
3. *Transport de marfă* - prezintă măsuri de translatare către zona periferică a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum și de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane (livrarea mărfurilor în mediul urban, reducând factori externi adiacenți precum zgomot, emisiile de CO₂, emisiile de substanțe poluante);
4. *Mijloace (sisteme) alternative de mobilitate* - planul include un pachet de măsuri de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Dezvoltarea de noi infrastructuri velo, amenajarea de trasee pietonale ia în considerare și alte opțiuni în afara celor amplasate de-a lungul rutelor de transport motorizat. 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;
5. *Managementul traficului* - element cheie pentru planificarea mobilității urbane, managementul traficului 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 Orașul Dăbuleni 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;
6. *Zone cu nivel ridicat de complexitate*- complementar soluțiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spațiului public și reglementări ale circulației, astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale (inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale) și cu bicicleta;



7. *Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare* – măsurile propuse în PMUD contribuie la o mai bună integrare între modurile de transport disponibile;
8. *Aspecte instituționale* – sunt propuse intervenții pentru monitorizarea implementării planului de acțiune și pentru aplicarea legislației europene și naționale în domeniul transporturilor.

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 Dăbuleni 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 2018-2023 sunt de 20.307.000 EUR.

În urma implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, locuitorii Orașului Dăbuleni 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 P.M.U., 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 gărilor, 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 Orașului Dăbuleni 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 directe 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 oraș. 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 - Conducătorii eficienți 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 orașe 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, respectiv "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 aliniate 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 orașelor 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 problematici 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 Orașului Dăbuleni 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 Operațional 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:

- *Creșterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială;*
- *Creșterea eficienței energetice în sectorul public și/sau rezidențial pentru a contribui la reducerea cu 20% a emisiilor de CO₂ în conformitate cu Strategia Europa 2020;*
- *Creșterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asigurarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și inclusivă;*
- *Regenerarea zonelor defavorizate și stimularea incluziunii sociale a comunităților marginalizate, prin crearea premiselor necesare pentru asigurarea serviciilor esențiale și condițiilor decente de trai;*
- *Creșterea economiilor regionale prin dezvoltarea infrastructurii specifice inovării și cercetării, precum și stimularea competitivității IMM-urilor;*
 - *Stimularea dezvoltării competitive și durabile a turismului la nivel regional și local prin valorificarea durabilă a patrimoniului cultural, cu potențial turistic și crearea/modernizarea infrastructurii specifice de turism;*
 - *Protecția și îmbunătățirea mediului prin creșterea calității serviciilor de apă, reabilitarea siturilor industriale poluate și abandonate și luarea unor măsuri de prevenire a riscurilor și creștere a capacității de intervenție în situații de urgență.*

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 sistemice, orientată către soluționarea erorilor structurale de guvernanță.*

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 documentele 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:

«Creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, a condițiilor infrastructurale și a serviciilor, care să asigure o dezvoltare sustenabilă a regiunilor, capabile să gestioneze în mod eficient resursele, să valorifice potențialul lor de inovare și 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 cărui 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 pentru Orașul Dăbuleni 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.

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 Orașului Dăbuleni, sunt specificate în tabelul 1.4.

Tabelul 1.4. Documente strategice sectoriale – nivel regional.

Anul	Documentul	Autoritatea publică emitentă
2012	Studiu privind dezvoltarea urbană la nivel regional	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2013	Studiu privind dezvoltarea mediului de afaceri la nivel regional și impactul crizei economice asupra întreprinderilor	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2013	Studiu privind dezvoltarea turismului la nivel regional	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2013	Strategia de Dezvoltare Teritorială Integrată a Microregiunii "Oltenia Danubius"	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2014	Stadiul actual al dezvoltării rurale și al agriculturii în regiunea Sud Vest Oltenia și scenarii de dezvoltare în perioada 2014-2020	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2014	Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014-2020	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2015	Strategia Regională de Inovare pentru Specializare Inteligentă	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2015	Studiu privind Transportul și Mobilitatea în cadrul Regiunii Sud-Vest Oltenia	Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia
2015	Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014-2020	Consiliul Județean Dolj



1.2.3.1. Studiu privind dezvoltarea urbană la nivel regional (Regiunea S-V Oltenia)

În anul 2011, Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia a contractat realizarea lucrării "Studiu privind dezvoltarea urbană la nivel regional". Documentul conține analize socio-economice realizate la nivelurile orașelor din Regiunea Sud-Vest Oltenia, referitoare la date demografice, situația elaborării documentațiilor de urbanism, situația dezvoltării mediului urban (inclusiv rețea stradală), infrastructuri (educațională, sanitară și de telecomunicații), industrie, comerț, turism, servicii, resurse umane, mediu.

1.2.3.2. Studiu privind dezvoltarea mediului de afaceri la nivel regional și impactul crizei economice asupra întreprinderilor

"Studiul privind dezvoltarea mediului de afaceri la nivel regional și impactul crizei economice asupra întreprinderilor" identifică la rândul său nevoile de dezvoltare la nivel regional, ajutând la fundamentarea strategiilor și planurilor de dezvoltare regională. Documentul identifică nevoile de finanțare pentru perioada de programare 2014-2020, făcând o analiză a contribuției investițiilor din diverse surse de finanțare la dezvoltarea socio-economică a regiunii, inclusiv în domeniul transporturilor și mobilității.

1.2.3.3. Studiu privind dezvoltarea turismului la nivel regional

Documentul demonstrează importanța sectorului turismului și face o analiză detaliată a potențialului turistic al Regiunii Sud-Vest Oltenia. Este evidențiat rolul major pe care sectorul transporturilor și mobilității îl are în dezvoltarea turismului la nivelul unei regiuni, în context european.

1.2.3.4. Strategia de Dezvoltare Teritorială Integrată a Microregiunii "Oltenia Danubius"

Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia a identificat două microregiuni cu caracteristici și probleme specifice comune pentru care a realizat strategii de dezvoltare teritorială integrată, în contextul jaloanelor stabilite de Comisia Europeană privind Politica de Coeziune 2014-2020 de stimulare a dezvoltării durabile și introducerea unor instrumente utilizabile la nivel microregional, în vederea consolidării rolului comunităților și al parteneriatelor. Cele două microregiuni sunt "Oltenia Danubius" (cuprinzând localitățile: Cetate, Calafat, Bistreț, Bechet, Dăbuleni, Piscu Vechi (județul Dolj), Svinița, Dubova, Eșelnița, Orșova, Drobeta Turnu-Severin, Simian (județul Mehedinți), Corabia, Ianca, Gura Padinii, Orlea, Giuvărăști, Gârcov, Grojdibodu, Vișina (județul Olt)) și "Oltenia de sub Munte" (cuprinzând localitățile: Baia de Fier, Polovragi, Novaci, Tismana, Peștișani (județul Gorj), Baia de Aramă, Ponoarele (județul Mehedinți), Voineasa, Mălaia, Brezoi (județul Vâlcea)).

În cadrul analizei efectuate, se identifică ca și "punct tare" avantajul oferit de Fluviul Dunărea pentru pilonii de dezvoltare: transporturi, agricultură, turism și pescuit. Se identifică de asemenea, potențialul economic al porturilor dunărene și al traversărilor

rutiere (Calafat-Vidin, barajele de la Porțile de Fier I și II), feroviare (Calafat-Vidin) și cu feribotul (Calafat, Bechet), dar se remarcă în același timp infrastructura de transport insuficient dezvoltată și slaba accesibilitate și conectivitate (un număr mare de localități fără acces la principalele rute specifice modurilor rutier și feroviar). Printre domeniile prioritare și propunerile de acțiuni, în strategie se regăsesc și unele specifice domeniului transporturilor și mobilității, orientate cu precădere către creșterea accesibilității.

1.2.3.5. Stadiul actual al dezvoltării rurale și al agriculturii în Regiunea Sud-Vest Oltenia și scenariul de dezvoltare în perioada 2014-2020

În cadrul acestui studiu s-a efectuat analiza sectorului agricol și dezvoltării rurale la nivelul Regiunii Sud-Vest Oltenia, stabilindu-se elementele care condiționează potențialul de dezvoltare a agriculturii și a spațiului rural. În legătură cu domeniul transporturilor și mobilității, s-au făcut scurte descrieri și s-au identificat disfuncționalitățile specifice modurilor rutier și feroviar. Accesibilitatea scăzută a localităților rurale la principalele artere de transport reprezintă principala problemă de mobilitate specifică mediului rural.

1.2.3.6. Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014-2020

Agenția pentru Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia a elaborat "Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014-2020", document care stă la baza fundamentării strategiei naționale de dezvoltare regională și a documentelor de programare necesare pentru perioada de programare 2014 - 2020. Prin planul de dezvoltare regională, Regiunea Sud-Vest Oltenia își promovează prioritățile și interesele socio-economice, în contextul obiectivelor tematice, priorităților de investiții și acțiunilor cheie prevăzute în regulamentele privind fondurile europene. Planul de dezvoltare regională se constituie, de asemenea, în contribuția regiunii la elaborarea Strategiei Naționale de Dezvoltare 2014-2020.

Documentul de programare conține o secțiune dedicată infrastructurii de transport, precum și una dedicată transportului public. Sunt efectuate scurte analize ale tuturor celor patru moduri de transport prezente în regiune (rutier, feroviar, aerian, naval).

În cadrul prezentului studiu, acest document va constitui o sursă bibliografică importantă, de prevederile căreia se va ține cont mai ales la conturarea viziunii globale pentru orizontul de timp 2020, precum și la stabilirea obiectivelor și direcțiilor de acțiune în domeniul mobilității în Orașul Dăbuleni.

1.2.3.7. Strategia Regională de Inovare pentru Specializare Inteligentă

Strategia de inovare a Regiunii Sud-Vest Oltenia a fost construită în baza unei analize holistice a specificului regional. Regiunea Sud-Vest Oltenia este un teritoriu cu potențial divers însă, până în prezent, inițiativele de dezvoltare și resursele financiare utilizate pentru valorificarea acestuia au fost în principal dispersate în diverse domenii și direcții de



acțiune, neexistând o infuzie majoră de fonduri sau o atenție focalizată în vederea remedierii principalelor deficiențe existente la nivel regional. Din analiza efectuată, Regiunea Sud-Vest Oltenia se remarcă prin resursele naturale deosebite pe care le deține, și care au un rol crucial în funcționarea corespunzătoare a tuturor ramurilor economiei regionale (agricultură, industrie – în special industria energetică și extractivă și servicii – în special turismul). De asemenea, un atu este reprezentat de forța de muncă existentă specializată care așteaptă apariția oportunităților de angajare pe teritoriul regiunii pentru a putea accesa piața forței de muncă. Nu în cele din urmă, putem concluziona faptul că regiunea prezintă un context permisiv din punct de vedere al concurenței economice existente în mediul de afaceri, piața investițiilor economice fiind în acest moment în ascensiune. În cadrul studiului au fost identificate cinci domenii prioritare de specializare inteligentă la nivel regional, a căror dezvoltare prin inovare va genera o valoare adăugată semnificativă: inginerie industrială și transporturi, energie durabilă și mediu, medicină inovativă fundamentală și aplicativă, agricultură și industrie alimentară, turism și identitate culturală.

1.2.3.8. Studiu privind Transportul și Mobilitatea în cadrul Regiunii Sud-Vest Oltenia

Studiul cu privire la sistemul de mobilitate și transport în cadrul Regiunii Sud-Vest Oltenia a fost realizat cu scopul principal de sprijinire a Autorității Contractante, Agenția de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, și a altori factori de decizie de la nivelurile regional, județean și local în dezvoltarea politicilor în domeniul mobilității și transporturilor, în vederea îmbunătățirii accesibilității, a dezvoltării teritoriale, a competitivității și a coeziunii la nivelul întregii Regiuni Sud-Vest Oltenia.

Lucrarea oferă a imagine completă, de ansamblu și actualizată asupra elementelor care compun sistemul de transport și mobilitate în Regiunea Sud-Vest Oltenia. Prin analizele efectuate, s-au identificat disfuncționalitățile specifice tuturor modurilor de transport, însă s-au oferit și soluții de îmbunătățire în viitor prin conturarea unei viziuni centrată pe dezvoltarea durabilă în domeniu, prin stabilirea unor obiective și direcții de acțiune clare și prin formularea unui plan de acțiune structurat pe proiecte concrete. Totodată lucrarea oferă și un instrument de monitorizare și evaluare în viitor a acțiunilor propuse, atingând toate obiectivele asumate și constituindu-se într-un document util de orientare și coordonare a programelor de finanțare a proiectelor de transport și mobilitate, în scopul dezvoltării socio-economice a Regiunii Sud-Vest Oltenia.

1.2.3.9. Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014-2020

Strategia de Dezvoltare Economico-Socială a Județului Dolj pentru perioada 2014 - 2020 a fost elaborată la inițiativa Consiliului Județean Dolj, cu scopul de a deveni principalul instrument de planificare strategică și de orientare a investițiilor pentru instituție, pentru administrațiile publice locale, dar și pentru alte categorii de factori interesați, precum cei

din mediul privat, universitar sau non-guvernamental. Documentul este structurat în șapte părți principale:

- sinteza analizei situației existente – care prezintă pe scurt principalele probleme, constrângeri și nevoi de dezvoltare de la nivelul județului, pe fiecare dintre cele 14 domenii de analiză;
- analiza diagnostic a situației existente – detaliată și elaborată într-o perspectivă sectorială, pe toate domeniile de analiză relevante la nivel județean, teritorială, cu accent pe disparitățile urban-rural, și dinamică, care surprinde evoluția diferitelor fenomene de-a lungul întregii perioade de programare 2007-2013;
- analiza SWOT – care identifică principalele puncte tari, slabe, oportunități și amenințări rezultate din analiza situației existente și validate în cadrul grupurilor de lucru și a consultărilor cu actorii relevanți. Acestea au stat la baza construirii arborelui problemelor și obiectivelor;
- strategia de dezvoltare propriu-zisă a județului – care cuprinde o viziune pe termen lung, obiectivele, țintele și prioritățile asumate la nivel județean pentru orizontul 2020, în strânsă corelare cu nevoile de dezvoltare identificate și cu liniile directoare de la niveluri teritoriale superioare;
- portofoliul de proiecte prioritare al județului pentru perioada 2014-2020 – pe toate domeniile de analiză, tipurile de beneficiari și surse de finanțare, inclusiv cu detalii pentru fiecare dintre intervențiile propuse;
- planul de acțiuni – care cuprinde o prezentare cronologică a măsurilor care trebuie întreprinse de către diferiții actori de la nivel județean și local pentru implementarea strategiei și a portofoliului de proiecte identificate;
- sistemul de implementare, monitorizare și evaluare al strategiei – cu accent pe arhitectura instituțională necesară pentru punerea în practică a strategiei, inclusiv diseminarea acesteia, monitorizarea periodică și evaluarea stadiului implementării acestuia, pe baza unui set de indicatori clari și asumați.

1.2.4. Cadrul local

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

Tabelul 1.5. Documente strategice sectoriale – nivel local.

An	Document
2016	Plan Urbanistic General-Orașul Dăbuleni-Județul Dolj
2014	Strategia de dezvoltare durabilă a Orașului Dăbuleni, Județul Dolj- pentru perioada 2014 - 2020

Modul în care PMUD a fost corelat cu aceste documente strategice este prezentat mai jos.



1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

1.3.1. Planul Urbanistic General - Orașul Dăbuleni - Județul Dolj

Documentul de planificare spațială de bază de care s-a ținut cont la realizarea PMUD este **Planul Urbanistic General-Orașul Dăbuleni-Județul Dolj**, realizat în anul 2016. Planul Urbanistic General conține printre altele și propuneri de investiții în infrastructura de transport a municipiului, mai ales în cea specifică modului rutier.

Propunerile planului de mobilitate se încadrează în prevederile PUG al Orașului Dăbuleni și sprijină atingerea unor priorități asumate prin acesta.

Planul de mobilitate a luat în considerare toate propunerile din PUG care vor conduce la rezolvarea disfuncționalităților de mobilitate identificate, precum și pe acelea care au un important rol strategic. De asemenea, s-a ținut cont de anvelopa bugetară disponibilă în perioada de implementare a PMUD, adică până în anul 2023.

În tabelul 1.6 se prezintă modul de corelare a propunerilor din PMUD cu cele din PUG al Orașului Dăbuleni în domeniul transporturilor și mobilității.

Tabelul 1.6. Corelarea propunerilor PUG Dăbuleni - PMUD Dăbuleni.

Propuneri / Proiecte / Măsurile cuprinse în PUG	Proiect / Măsură de intervenție similar(ă) propus(ă) în PMUD sau care susține propunerea / proiectul / măsura PUG
Realizarea transportului public local	2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
	2.2. Achiziție autobuze ecologice
	2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public
	2.4. Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local
	2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public
	2.6./7.1. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt
	2.7. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public
	5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2
	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Dăbuleni



Propuneri / Proiecte / Măsurile cuprinse în PUG	Proiect / Măsură de intervenție similar(ă) propus(ă) în PMUD sau care susține propunerea / proiectul / măsura PUG
	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători
Realizarea de trotuare și parcuri	4.4. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
	5.2./7.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride
	5.3. Elaborare politica de parcare la nivel urban
	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Băbuleni
Modernizarea străzilor existente	1.1. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 1
	1.2. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 2
	1.3. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 3
	1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public
	1.6. 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
	5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2
	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Băbuleni
Completarea rețelei de străzi principale cu străzi sau tronsoane de străzi	1.5./3.2. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A
	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Băbuleni
Amenajarea străzilor din localitățile rurale cu acostamente, plantații de aliniament și trotuare	1.7. Plantarea de perdele verzi (aliniamente de arbori și arbuști) pentru reducerea emisiilor de CO ₂
	4.4. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
Amenajarea și echiparea corespunzătoare a principalelor intersecții	5.1. Implementare sisteme de management al traficului
	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Băbuleni
Amenajare/modernizare trotuare	4.4. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
	4.3./6.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)
	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Băbuleni
Amenajare spații parcaje în zonele centrale ale localității	5.2./7.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride
	5.3. Elaborare politica de parcare la nivel urban
	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Băbuleni



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

1.4.1. Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Dăbuleni, Județul Dolj pentru perioada 2014 - 2020

Așa cum s-a precizat, la elaborarea PMUD pentru Orașul Dăbuleni s-a ținut seama de prevederile de dezvoltare economică, socială și de cadru natural care apar în documentele de planificare de la nivelul arealului de studiu: *Planul Urbanistic General-Orașul Dăbuleni-Județul Dolj* și *Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Dăbuleni, Județul Dolj-pentru perioada 2014 - 2020*.

În anul 2014 a fost elaborată "*Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Dăbuleni, Județul Dolj pentru perioada 2014 - 2020*". În cadrul acesteia se identifică nevoile de dezvoltare socio-economice și direcțiile strategice de dezvoltare, respectiv obiectivele specifice, care vor determina îmbunătățirea sistemelor de planificare și dezvoltare, atragerea și alocarea resurselor financiare, sprijinirea mediului economic și turistic, dezvoltarea resurselor umane, în vederea transformării Orașului Dăbuleni într-un centru economic și cultural important al Regiunii Sud-Vest Oltenia care va oferi locuitorilor săi condiții bune de trai, acces la servicii publice de calitate și locuri de muncă diversificate.

Viziunea de dezvoltare a Orașului Dăbuleni la orizontul anului 2020 urmărește șase politici de dezvoltare locală:

- (i). *Politica de sprijinire a dezvoltării urbane durabile;*
- (ii). *Politica de dezvoltare a infrastructurii;*
- (iii). *Politica de dezvoltare a sistemului social;*
- (iv). *Politica de sprijinire a educației, culturii și sportului;*
- (v). *Politica de implementare a unui management durabil al mediului;*
- (vi). *Politica de revitalizare a economiei locale;*

Obiectivul strategic referitor la dezvoltarea infrastructurii de transport cuprinde obiective operaționale/proiecte aflate în deplin acord cu obiectivele fundamentale ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă: **Accesibilitate, Eficiență economică, Siguranță, Protejarea mediului și Calitatea vieții**, astfel:

- *Reabilitarea și modernizarea rețelei de străzi, inclusiv parcări;*
- *Îmbunătățirea calității transportului în comun.*

Prevederile *Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Dăbuleni* sunt armonizate cu aceste obiective operaționale din *Planul Urbanistic General-Orașul Dăbuleni-Județul Dolj* și *Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Dăbuleni, Județul Dolj-pentru perioada 2014-2020*. Ambele documente susțin dezvoltarea economică, socială și de mediu prin identificarea și propunerea de măsuri și acțiuni de intervenție care vor conduce la dezvoltarea integrată și durabilă a Orașului Dăbuleni.

1.5. Metodologia de elaborare a P.M.U.D. al Orașului Dăbuleni

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 pentru Orașul Dăbuleni 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.

Acestora 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.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Dăbuleni este conceput pentru perioada 2017-2023, perioadă care coincide sau excede valabilitatea altor documente de planificare la nivel local, național și european, dar și cu perioada de programare stabilită de Comisia Europeană.

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

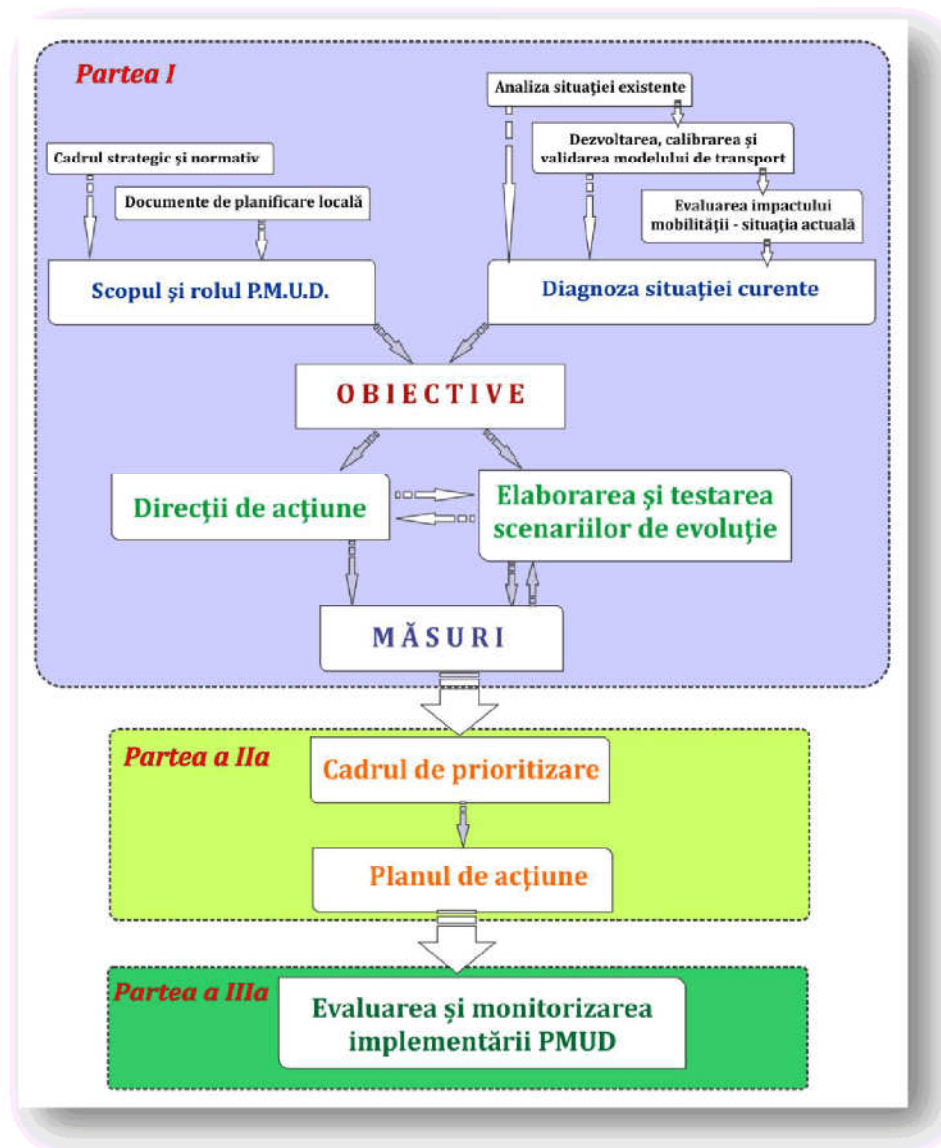


Figura 1.3. Schema metodologică de elaborare a PMUD pentru Orașul Dăbuleni.



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 14,4% a numărului de locuitori cu domiciliul stabil în Orașul Dăbuleni, tendință de variație similară cu cea înregistrată la nivel național (-2,3%) și județean (-6,4%).

La nivelul zonelor urbane din Județul Dolj, numărul de locuitori este în scădere, valoarea maximă a acestei scăderi fiind înregistrată în cadrul arealului de analiză – Orașul Dăbuleni, iar cea minimă în Municipiul Craiova (-2,8%). Sporul natural negativ, emigrarea, relocarea rezidențială în zonele urbane în care sunt disponibile locuri de muncă reprezintă principalele cauze ale reducerii numărului de locuitori din Orașul Dăbuleni.

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

Tabelul 2.1. Numărul de locuitori, Orașul Dăbuleni.

Localitatea	Număr de locuitori	Anul de referință	Sursa
Orașul Dăbuleni	12.181	2016	Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line
	12.182	2011	Institutul Național de Statistică, Recensământul populației și locuințelor
	11.998	2016	Direcția pentru Evidența Persoanelor și Administrarea Bazelor de Date, Ministerul Afacerilor Interne

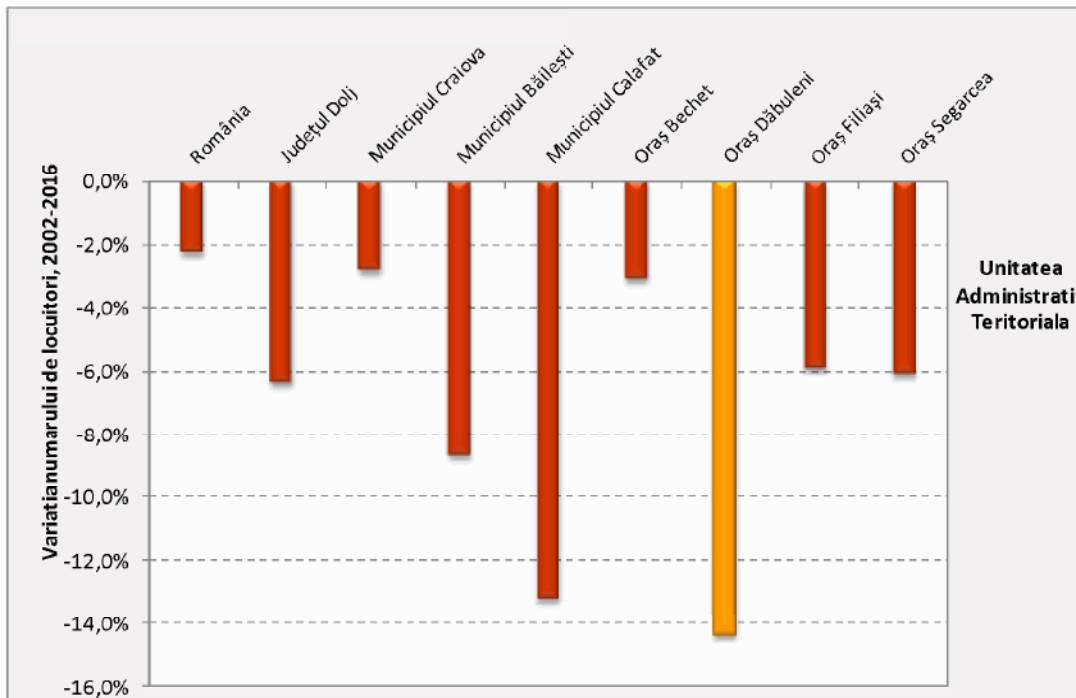


Figura 2.1. Variația numărului de locuitori în intervalul 2002 – 2016, zonele urbane din Jud. Dolj.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

În ce privește Orașul Dăbuleni, în figura 2.2 este prezentată distribuția pe clase de vârstă (18 categorii) a numărului total de locuitori 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, Orașul Dăbuleni.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Analiza distribuției ponderilor anuale pe care le reprezintă principalele grupe de vârstă de-a lungul perioadei analizate (figura 2.3), relevă scăderea semnificativă (cu 16%) a ponderii populației tinere, cu vârsta cuprinsă între 15 și 24 ani, concomitent cu majorarea procentului care revine locuitorilor cu vârstă de peste 65 ani (cu 24%), 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.

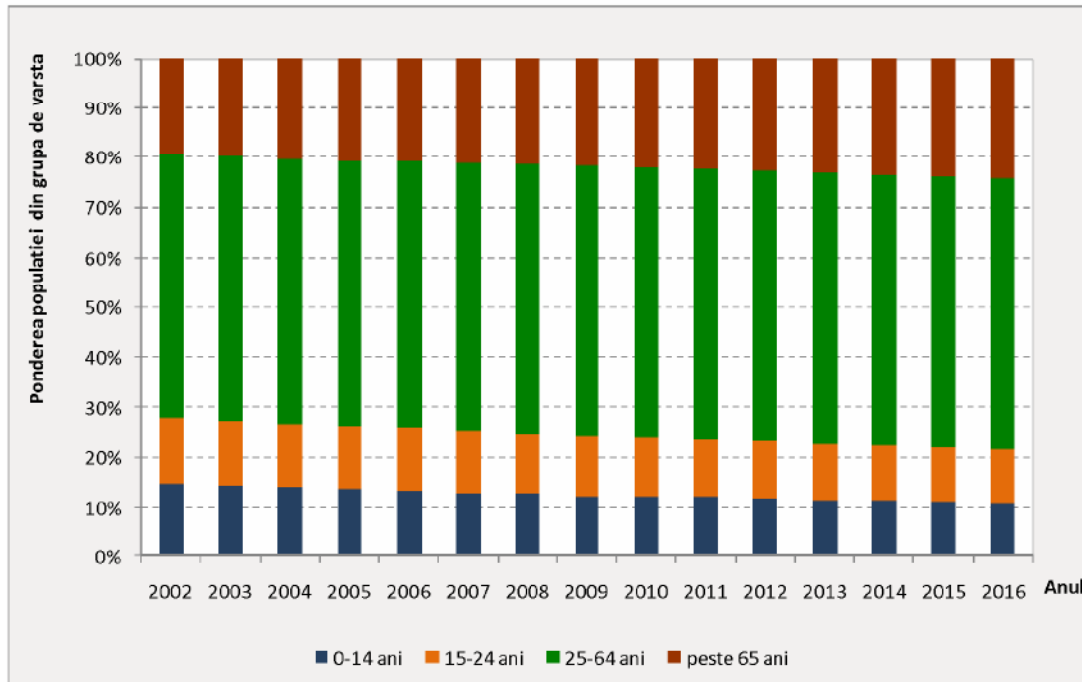


Figura 2.3. Pondereea populației din principalele grupe de vârstă, perioada 2002-2016.
Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Ca urmare a solicitării Orașului Dăbuleni, 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 Orașul Dăbuleni 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

¹ În cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate (Capitolul 3), teritoriul a fost împărțit teritoriul a fost împărțit în 26 zone de trafic, 23 zone interne și 3 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile naționale, județene și comunale care penetrează acest teritoriu.

respectând proporția deținută de fiecare clasă pentru anul 2016, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică.

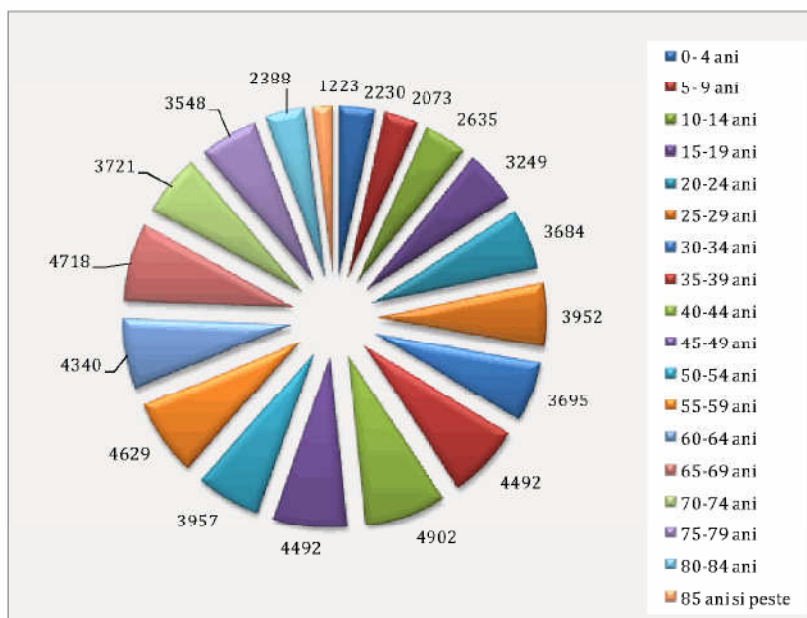


Figura 2.4. Distribuția populației înregistrate în anul 2016 pe grupe de vârstă, Orașul Dăbuleni.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

Conform datelor statistice existente (Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line), teritoriul intravilan al Orașului Dăbuleni este de 950 ha. Prin raportarea numărului total de locuitori la suprafața teritoriului intravilan, rezultă că densitatea populației la nivelul anului 2016 este de 1282 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 pentru Orașul Dăbuleni 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 zona de Nord-Vest a arealului de analiză, iar ale densității populației în zona centrală. Aglomerările rezidențiale 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.

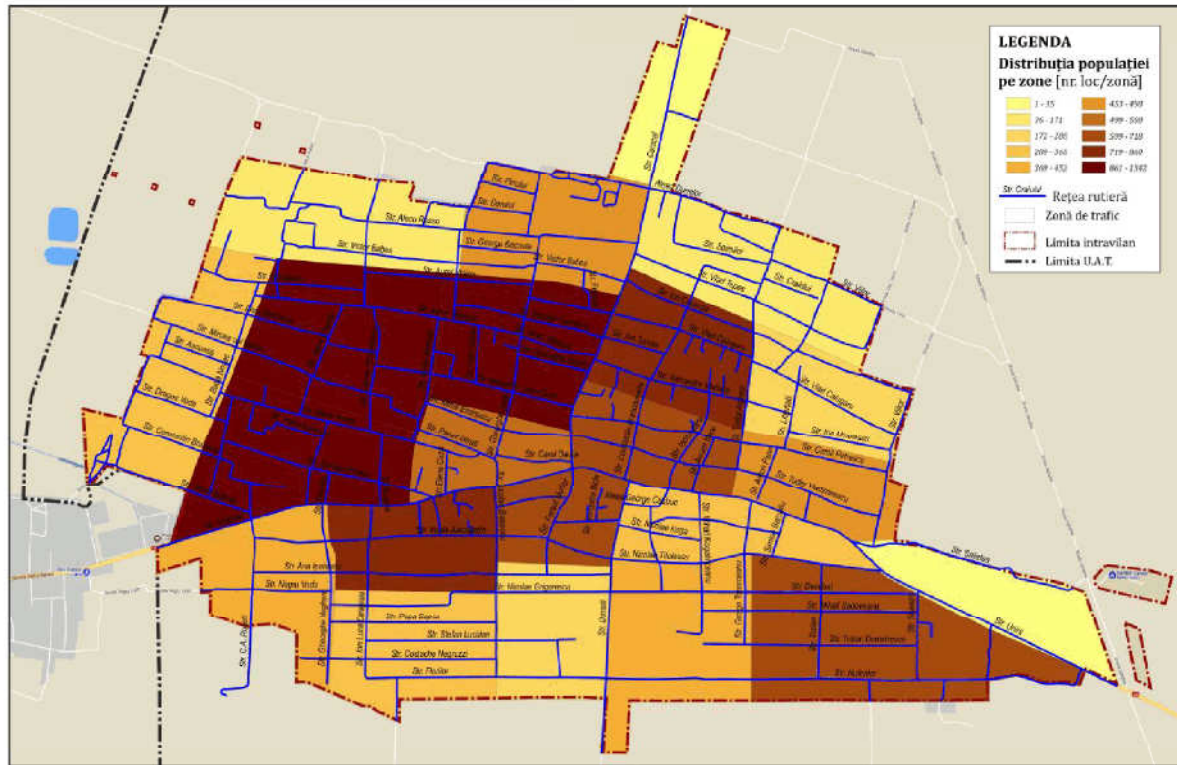


Figura 2.5. Distribuția teritorială a populației. Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

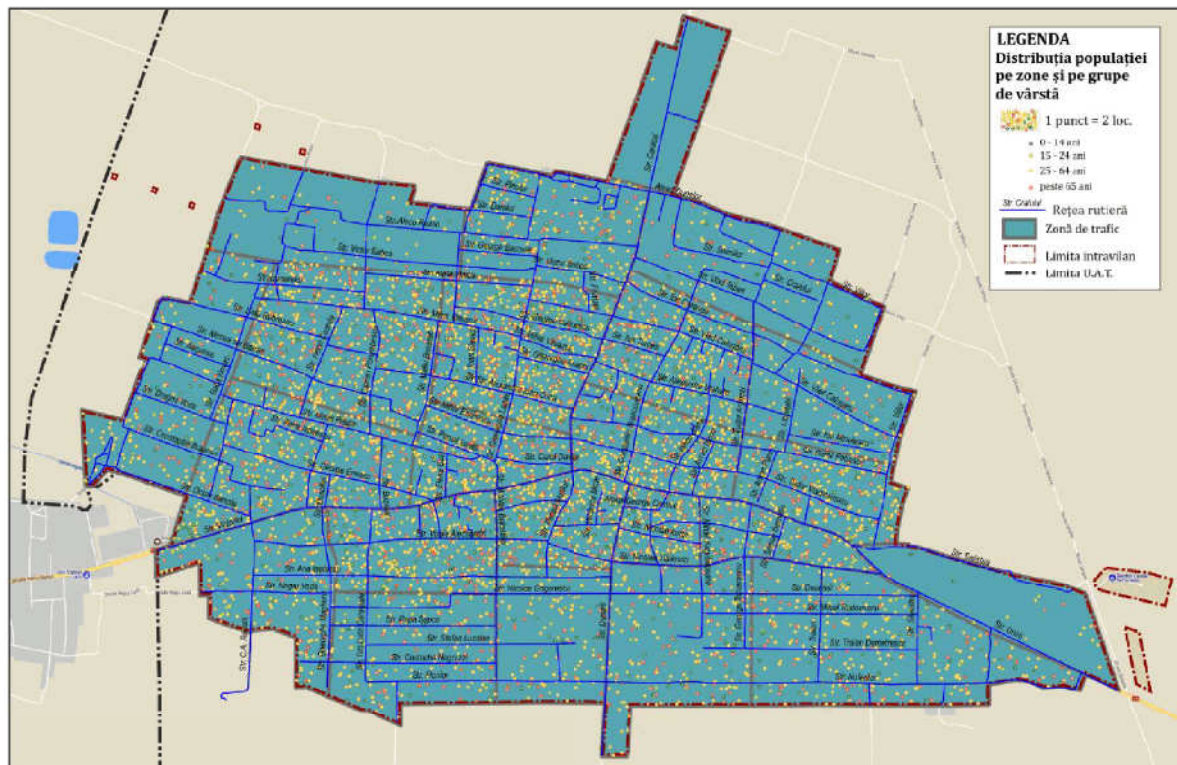


Figura 2.6. Distribuția teritorială a populației pe grupe de vârstă.
Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

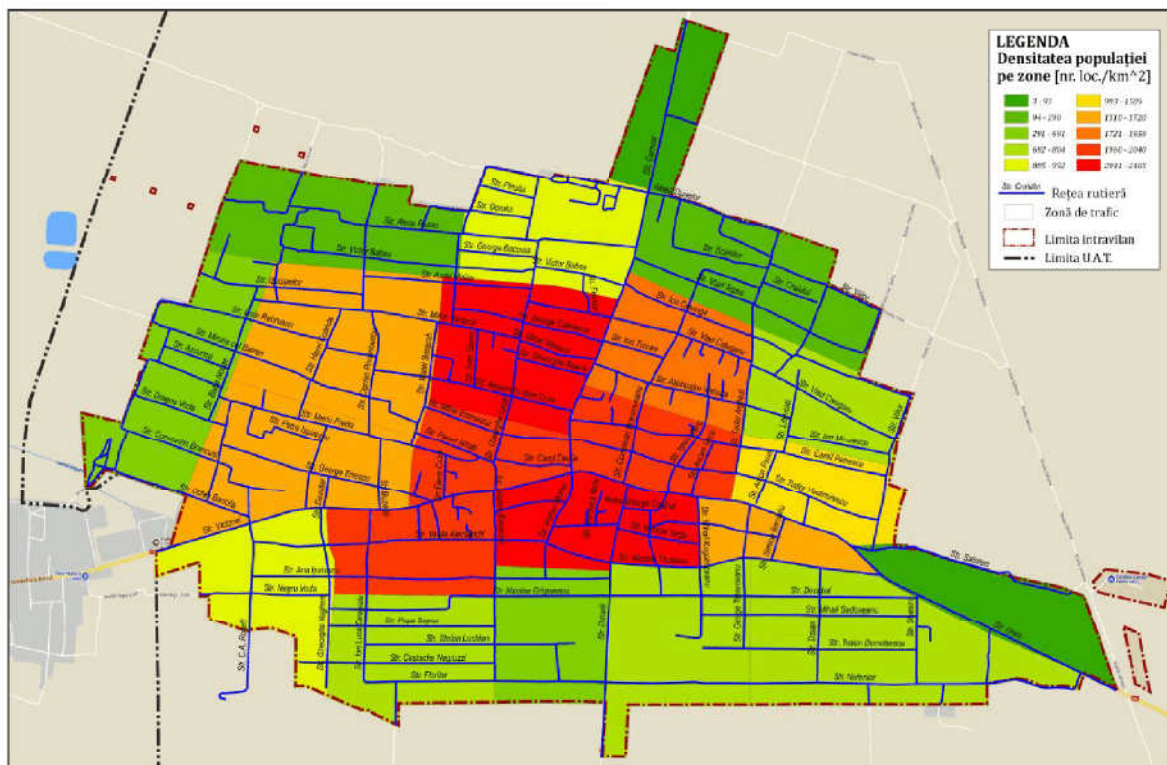


Figura 2.7. Densitatea populației la nivelul zonelor de trafic.

Sursa datelor: D.E.P.A.B.D.; INS, TEMPO On-line.

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).

La nivelul teritoriului de analiză ponderea populației ocupate (în sectorul public și privat) reprezintă 4,6% din totalul numărului de locuitori, iar valoare manifestată la nivel județean este de 17% (tabelul 2.2). Datele utilizate pentru această analiză, reprezintă date statistice aferente anului 2016.

Tabelul 2.2. Ponderea populației ocupate, anul 2016. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Unitatea Administrativ-Teritorială	Număr salariați	Număr locuitori	Ponderea populației ocupate
Orașul Dăbuleni	557	12.181	4,6%
Județul Dolj	118.817	700.840	17%



În anul 2016, din totalul celor 135 angajatori, 8 au avut cel puțin 30 salariați activi, concentrând 60% din numărul total de locuri de muncă ocupate (tabelul 2.3). Cu excepția serviciilor oferite de instituții publice (activități de asistență spitalicească, învățământ, servicii de administrație publică), principalii angajatori activează în comerț și în construcții.

Tabelul 2.3. Principalii angajatori, anul 2016. Sursa datelor: ITM Dolj.

Angajator	Principalul obiect de activitate	Forma de proprietate	Număr Salariați activi
SPITALUL ORASENESC DABULENI	Activități de asistență spitalicească	Stat	132
CCDCPN DABULENI	Cercetare-dezvoltare în alte științe naturale și inginerie	Stat	110
CONSILIUL LOCAL DABULENI	Servicii de administrație publică generală	Stat	102
LICEL TEORETIC CONSTANTIN BRANCOVEANU	Învățământ secundar general	Stat	90
ADRILEX IMP EXP SRL	Intermedieri în comerțul cu produse diverse	Privată	63
ȘCOALA GIMNAZIALĂ NR.1 DĂBULENI	Învățământ secundar general	Stat	46
DUNLITE COM SRL	Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi și tutun	Privată	38
CONSCHD	Lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	Privată	32

Din totalul angajatorilor cu capital privat 27,41% au doi salariați. Frecvența cea mai ridicată de apariție se întâlnește în rândul angajatorilor cu un singur salariat activ, situație în care sunt înregistrate 42 cazuri, constituind 31,11% din numărul total (figura 2.8).

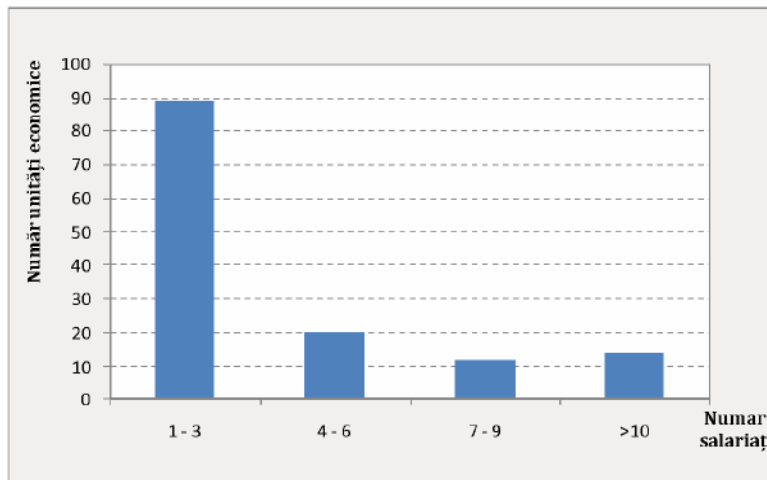


Figura 2.8. Distribuția Unităților economice după numărul de salariați. Sursa datelor: ITM Dolj.

Distribuția în teritoriu a locurilor de muncă asigurate de agenții economici (la nivelul zonelor de trafic în care a fost împărțit teritoriul Orașului Dăbuleni) este prezentată în figura 2.9.

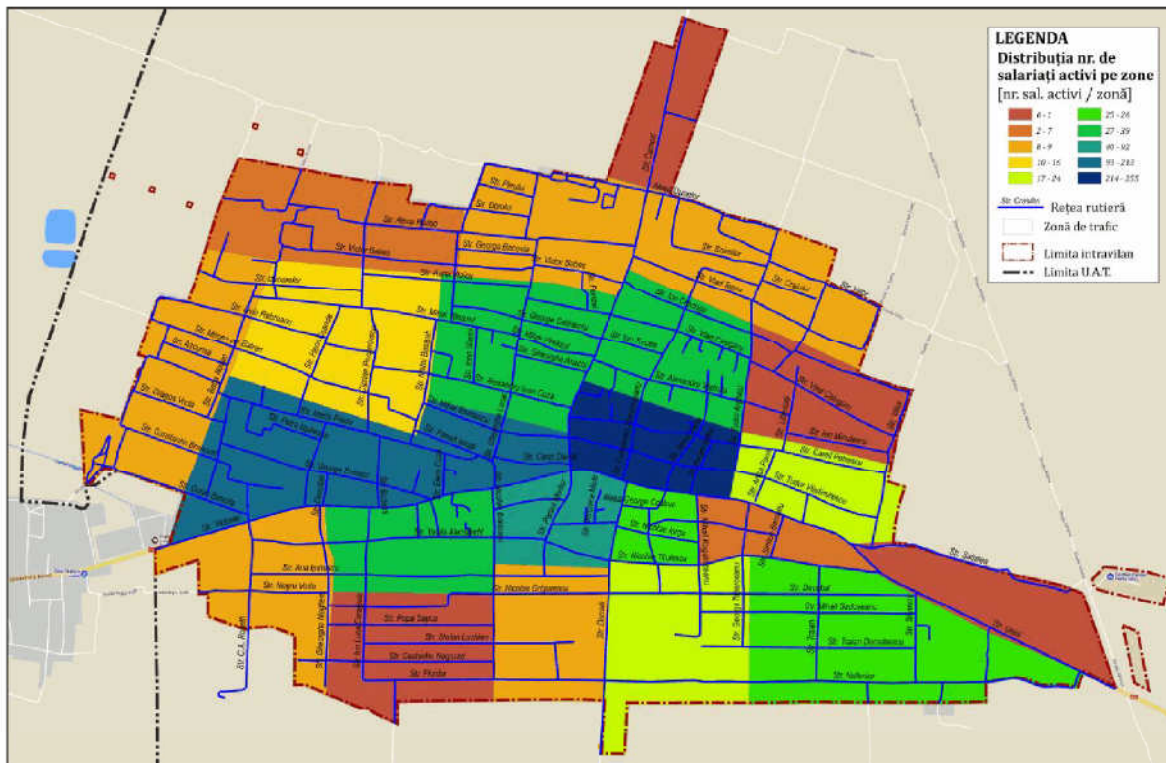


Figura 2.9. Distribuția teritorială a locurilor de muncă. Sursa datelor: ITM Dolj.

Pe baza datelor statistice existente a fost studiată dinamica numărului de salariați la nivel local și județean în ultimii 15 ani (figurile 2.10 și 2.11).

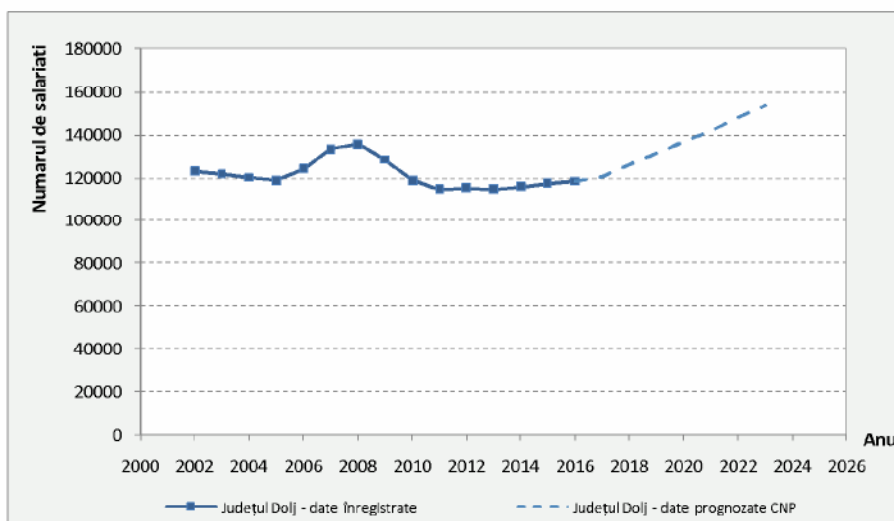


Figura 2.10. Variația numărului de salariați – județul Dolj, perioada 2002-2016; 2017-2023. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognoză (CNP).

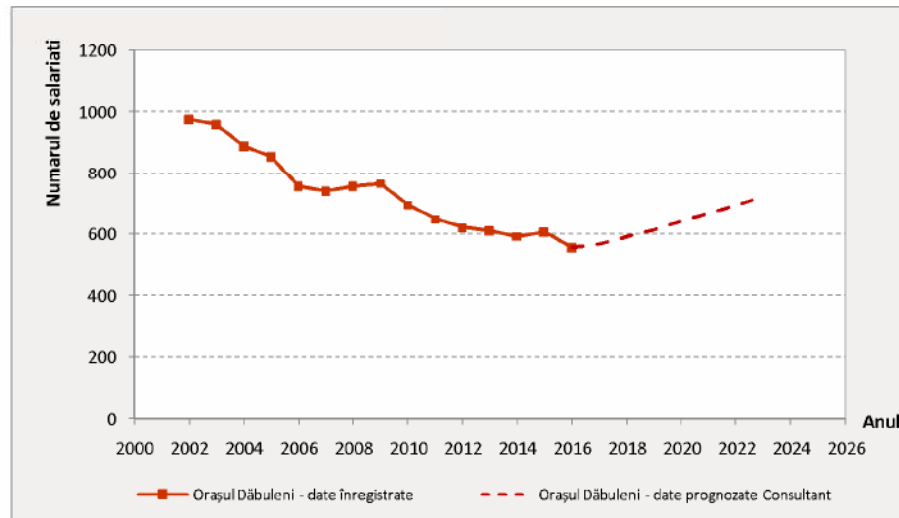


Figura 2.11. Variația numărului de salariați – Orașul Dăbuleni, perioada 2002-2016; 2017-2020. Sursa datelor: INS, TEMPO On-line; Comisia Națională de Prognoză (CNP).

Rezultatele prelucrării datelor indică o scădere a ponderii numărului de salariați din Orașul Dăbuleni din totalul celor înregistrați la nivel județean, de la 0,79% în anul 2002, la 0,47% în anul 2016.

Cunoscând datele istorice privind numărul de salariați înregistrați la nivel județean și local în ultimii 15 ani și date prognozate² ale acestui indicator pentru județul Dolj, a fost estimat numărul anual de salariați la nivelul Orașului Dăbuleni în perioada 2017-2023. Se observă tendința crescătoare, care conduce la creșterea cu 30% a numărului de salariați din Orașul Dăbuleni în anul 2023 comparativ cu valoarea înregistrată în anul 2016.

Conform Institutului Național de Statistică³, vârstele de muncă considerate sunt următoarele:

- pentru populația de gen feminin, grupele de vârstă de la 15 la 59 ani;
- pentru populația de gen masculin, grupele de vârstă de la 15 la 64 ani.

Totodată, în cadrul analizei au fost prelucrate date privind variația numărului de șomeri înregistrați la nivelul Orașului Dăbuleni, rezultând că în perioada analizată 2010-2016 (cea pentru care sunt publicate date statistice) s-a manifestat o tendință generală descrescătoare a numărului de persoane încadrate în această categorie (figura 2.12). În ipoteza translatării acestor persoane în categoria salariaților, putem concluziona că în ultimii ani s-a produs, o creștere a deplasărilor pendulare domiciliu – loc de muncă.

În ce privește cauzele șomajului în Orașul Dăbuleni, acestea sunt cele clasice: numărul redus al locurilor de muncă, dezechilibre între pregătirea profesională a forței de muncă

² Comisia Națională de Prognoză, *Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL până în 2020*, mai 2017;

³ Forța de muncă sau resursa de muncă reprezintă acea categorie de populație care dispune de ansamblul capacităților fizice și intelectuale care îi permit să desfășoare o muncă utilă în una din activitățile economice naționale – sursa INS;

disponibile (șomerii provin, de regulă, din disponibilizările colective sau individuale, fiind persoane care și-au pierdut locul de muncă prin restrângerea activității) și cerințele specifice locurilor de muncă ce constituie oferta, raportul dintre nivelul salarial minim pentru care populația este dispusă să muncească și nivelul ajutoarelor sociale oferite de stat. În vederea susținerii dezvoltării activităților economice, acțiune ce aduce beneficii sociale ca urmare a reducerii șomajului în zona de analiză, se vor propune măsuri de îmbunătățire a accesibilității și eficientizare a sistemului de transport la nivel urban.

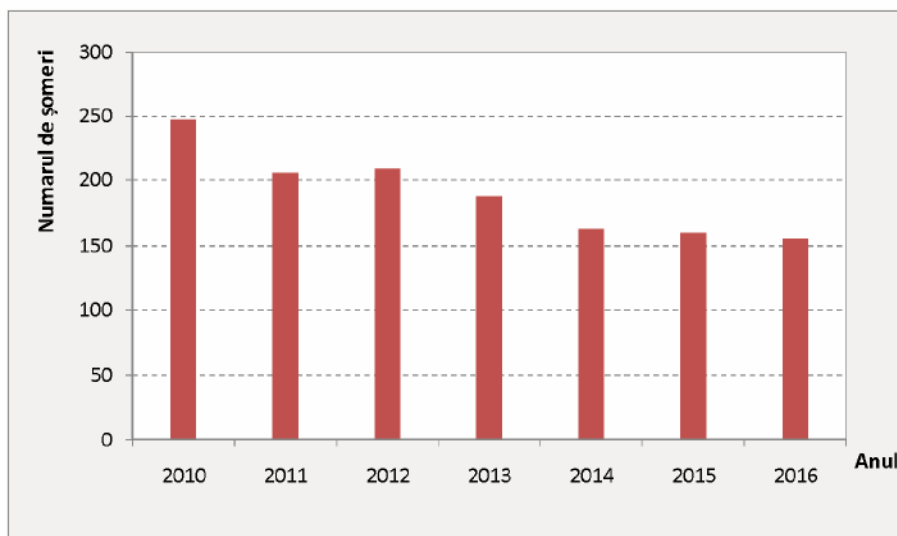
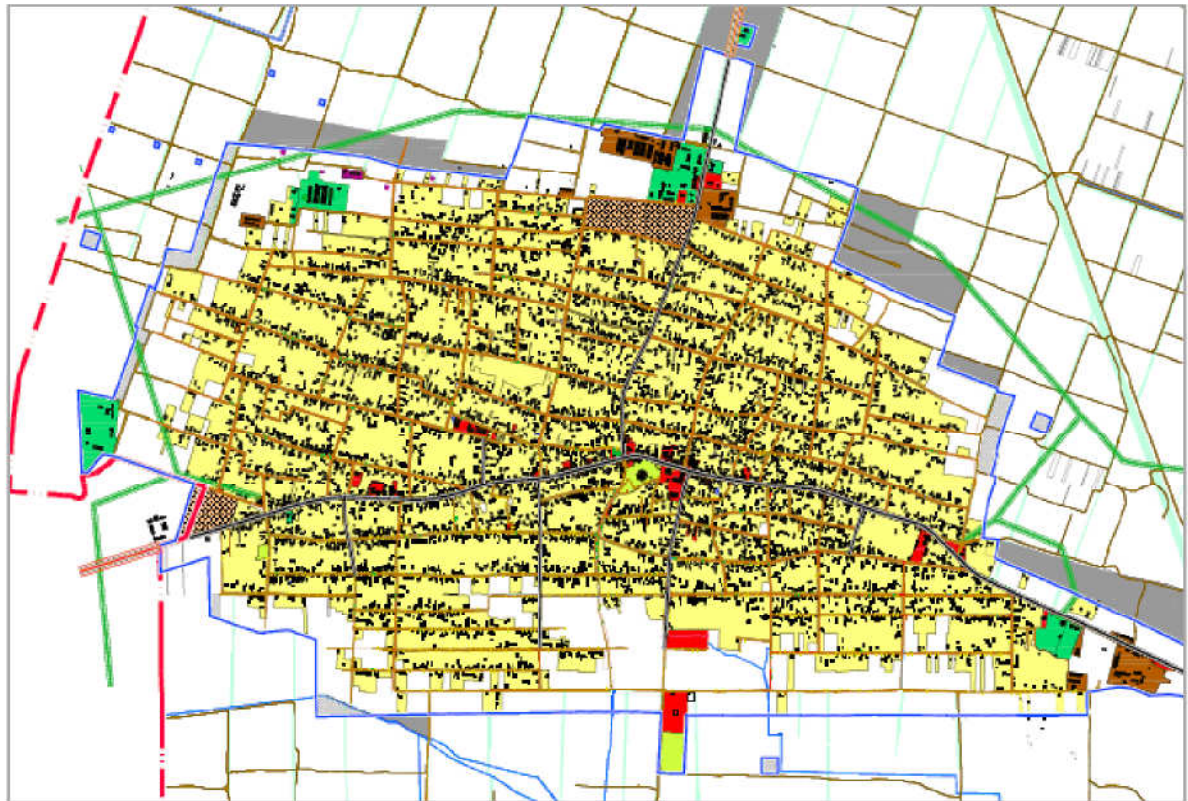


Figura 2.12. Variația numărului de șomeri, perioada 2010-2016.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line.

Ca urmare a analizei zonificării funcționale realizate în cadrul Reglementărilor Urbanistice aferente PUG al Orașului Dăbuleni (figura 2.13), se constată concentrarea funcțiilor de tip industrial și depozitare în jurul arterelor majore de circulație, la extremitățile de teritriului intravilan. 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. Zona centrală este cea în care sunt concentrate activitățile comerciale. Aceste obiective se află pe artera principală de circulație – Str. Victoriei/Str. Unirii, dar și pe străzile racordate la aceasta cum ar fi Str. Caracal, Str. Pârâul Morilor și Str. Dunării (figura 2.14).



LEGENDA

LIMITE TERRITORIALE
LIMITA TERITORIULUI ADMINISTRATIV AL ORAȘULUI DĂBULENI
LIMITA TERITORIULUI INTRAVILAN APROBAT CONFORM P.U.G. PR. NR. 7627 / 2016

ZONIFICARE FUNCIONALA
ZONA INSTITUTII SI SERVICII PUBLICE
ZONA PENTRU LOCUINTE P, P+2 SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE
ZONA PENTRU LOCUINTE P+ 3/4 SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE
ZONA UNITATI ECONOMICE INDUSTRIALE SI DEPOZITARE
ZONA UNITATI EXPLOATARI PETROLIERE
ZONA UNITATI ECONOMICE AGRICOLE
ZONA SPATII VERZI PENTRU ODIHNA, AGREMENT SI SPORT
ZONA DE GOSPODARIE COMUNALA / CIMITIRE
ZONA CONSTRUCTII AFERENTE DOTARILOR TEHNICO-EDILITARE
ZONA CONSTRUCTII AFERENTE CAILOR DE COMUNICATIE RUTIERA
ZONA ECONOMICA (AGRICOLA / INDUSTRIALA) DESTRUCTURATA
ZONA TERENURI CU DESTINATIE SPECIALA
APE
TERENURI NECONSTRUITE IN INTRAVILAN
TERENURI FORESTIERE - PADURI

CAI DE COMUNICATIE

DRUMURI NATIONALE / DRUMURI JUDETENE
DRUMURI AMENAJATE (IMBRACAMINTI ASFALTICE)
DRUMURI NEAMENAJATE (PAMANT BATUT)
INTERSECTII DE STRAZI PRINCIPALE NEAMENAJATE

MAGISTRALE EDILITARE

ZONA DE PROTECTIE LEA 20 KV (12,00 m din ax), 110 KV (18,50 m din ax), 220 KV (27,50 m din ax), 400 KV (37,50 m din ax)

ZONE DE PROTECTIE / INTERDICTIE

ZONA DE PROTECTIE DRUMURI NATIONALE (22,30m din ax)
ZONA DE PROTECTIE DRUMURI JUDETENE (20,00m din ax)
ZONA PROTEJATA PE BAZA NORMELOR SANITARE (CIMITIR 50,00m - GOSPODARIE DE APA 15,00m)
ZONA AFECTATA DE INUNDATII / CU NIVELUL PANZEI FREATICE RIDICAT
ZONA DE PROTECTIE FATA DE OBIECTIVE CU VALOARE DE PATRIMONIU (200m / 500m)
SUPRAFETE SOLICITATE PENTRU EXCLUDERE DIN INTRAVILAN
SUPRAFETE SOLICITATE PENTRU INTRODUCERE IN INTRAVILAN
AMPLASAMENT PI PLATFORMA PRECOLECTARE DESEURI - PENTRU CONTAINERE

Figura 2.13. Funcțiuni de utilizare a teritoriului. Sursa: PUG al Orașului Dăbuleni.

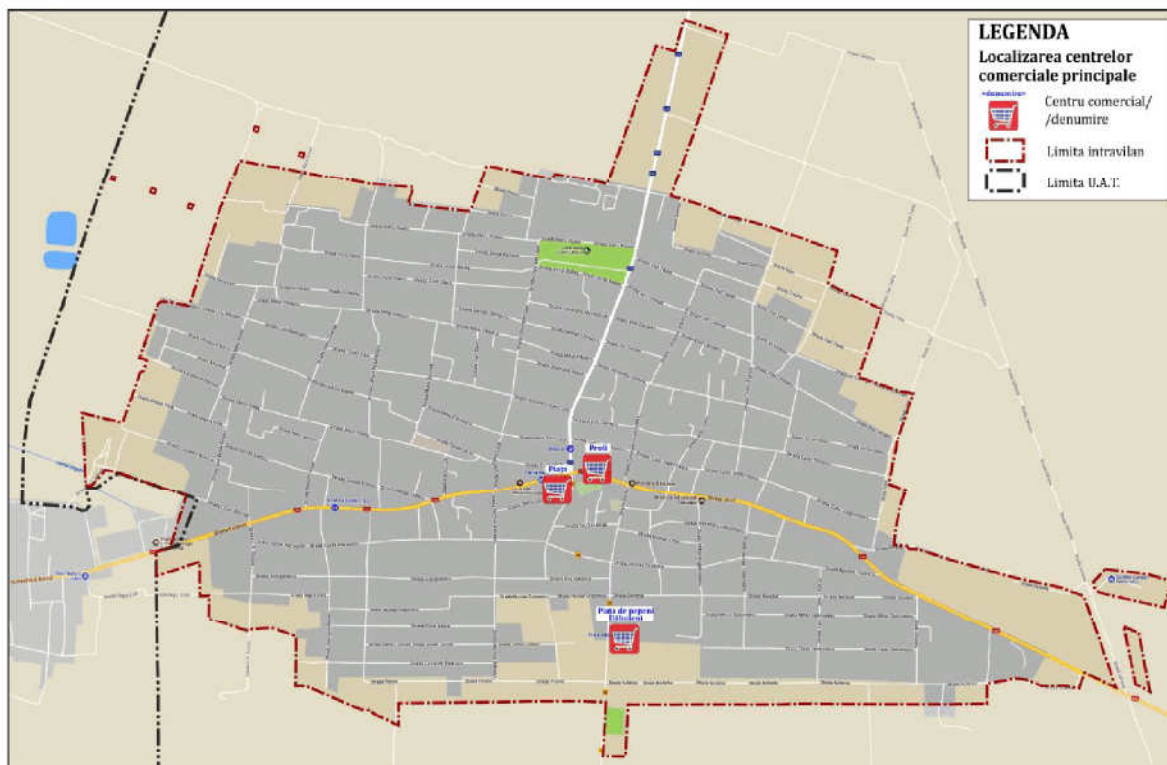


Figura 2.14. Localizare zone comerciale din Orașul Dăbuleni.

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 Orașul Dăbuleni funcționează 2 unități de învățământ preuniversitar (liceal – 1, gimnazial – 1) în care sunt înmatriculați 1529 elevi și preșcolari.

Localizarea în arealul de studiu a unităților de învățământ centralizate în tabelul 2.4 se regăsește în figura 2.15.

Tabelul 2.4. Unități de învățământ. Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

Nr. crt.	Unitatea de învățământ cu personalitate juridică / arondată	Adresa	Număr preșcolari / elevi	Număr în planșă
Învățământ gimnazial / preșcolar (arondat)				
1.	Școala Gimnazială nr. 1	Str. Dunării, nr. 2	317	1
	Grădinița cu Program Normal nr. 1	Str. Nicolae Iorga, nr. 8	36	1a (arondată la 1)
	Grădinița cu Program Normal nr. 5	Str. Unirii, nr. 13	39	1b (arondată la 1)
	Grădinița cu Program Normal nr. 6	Str. Unirii, nr. 120	36	1c (arondată la 1)
Învățământ liceal/gimnazial/preșcolar (arondat) și postliceal (arondat)				
2.	Liceul Teoretic "Constantin Brâncoveanu"	Str. Marin Preda, nr. 4	361	2
	Școala Gimnazială nr. 2		160	2a (arondată la 2)

Nr. crt.	Unitatea de învățământ cu personalitate juridică / arondată	Adresa	Număr preșcolari / elevi	Număr în planșă
	Grădinița cu Program Normal nr. 2		83	2b (arondată la 2)
	Școala Gimnazială nr. 3	Str. Victoriei, nr. 84	232	2c (arondată la 2)
	Grădinița cu Program Normal nr. 3		80	2d (arondată la 2)
	Școala Gimnazială nr. 4	Str. Unirii, nr. 20	111	2e (arondată la 2)
	Grădinița cu Program Normal nr. 4	Str. Panait Istrati, nr. 15	74	2f (arondată la 2)

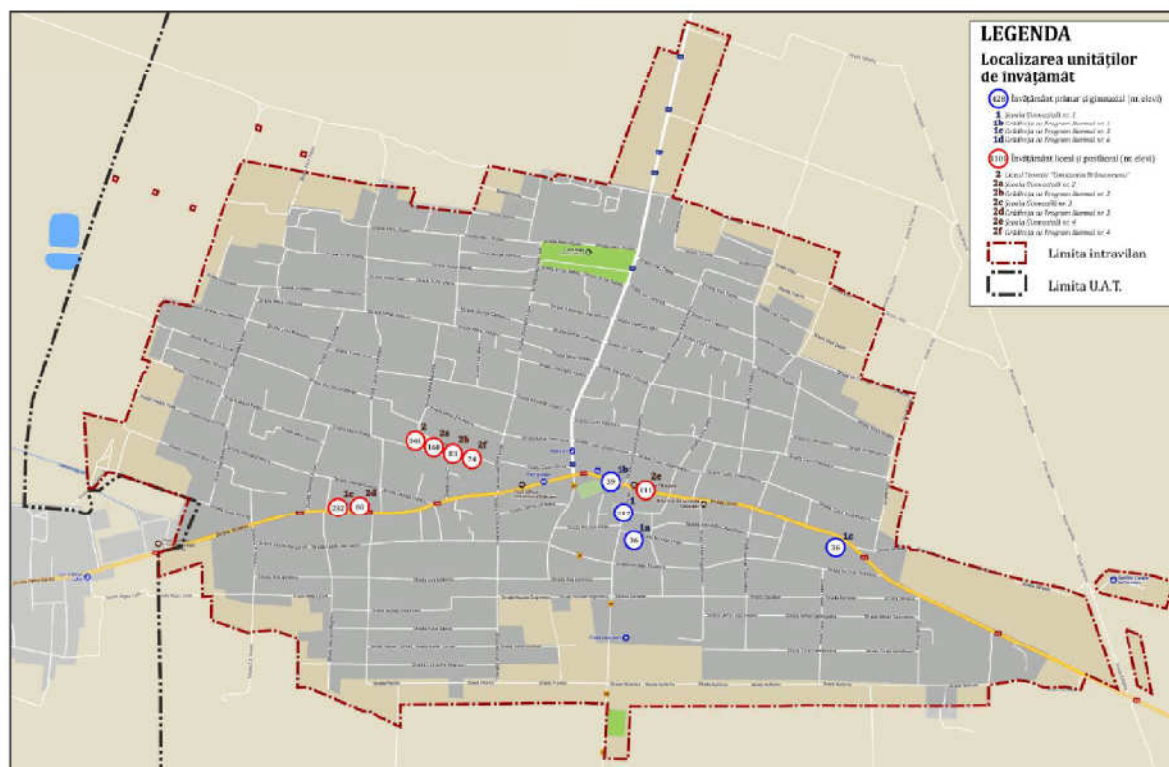


Figura 2.15. Localizarea unităților de învățământ pe teritoriul Orașului Dăbuleni.

Analiza privind populația școlară, realizată pe baza datelor statistice existente, relevă reducerea numărului de elevi din toate categoriile. Cea mai accentuată scădere s-a înregistrat în rândul elevilor din învățământul gimnazial. Din datele existente se observă că activitatea învățământului profesional a fost încheiată începând cu anul 2010.

Pentru celelalte categorii de elevi, inclusiv preșcolari s-au înregistrat reduceri cuprinse între 33% și 36% (figura 2.16).

Principala cauză a reducerii populației școlare este dată de rata scăzută a natalității, care se reflectă în populația tânără, cu vârsta cuprinsă între 0 și 24 ani, a cărei pondere din numărul total de locuitori a scăzut considerabil în perioada de analiză (figura 2.3).

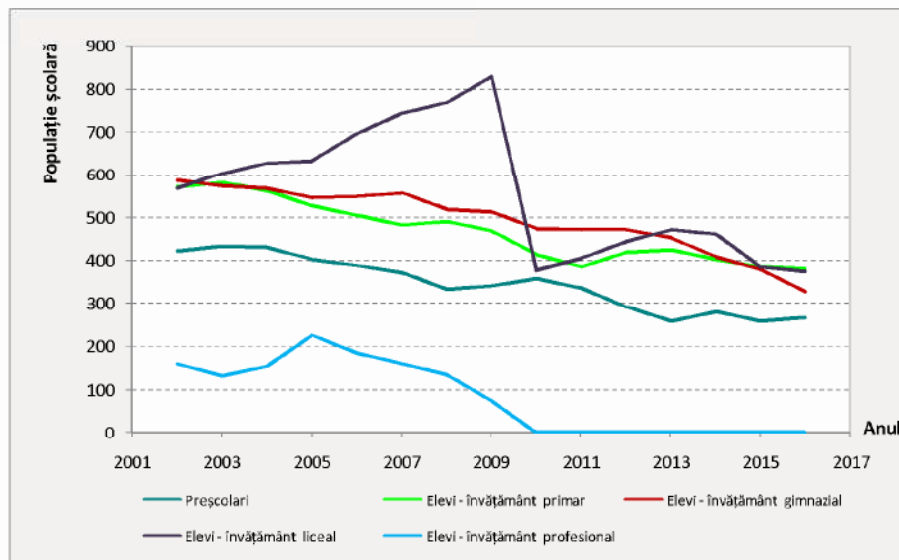


Figura 2.16. Variația populației școlare din Orașul Dăbuleni, 2002-2016.

Cunoscând tendința de variație a numărului de elevi, bazată pe date istorice înregistrate în perioada 2002-2016 și ținând seama de prognoza de evoluție a populației la nivel național până la orizontul anului 2060⁴ (prognoză care are la bază populația stabilă pe sexe și grupe de vârstă înregistrată în cadrul recensământului desfășurat în octombrie 2011 și fenomenele demografice: natalitatea, mortalitatea și migrația externă din statistica curentă) pe termen scurt s-au prognozat reduceri ale numărului de elevi din Orașul Dăbuleni (figura 2.17).

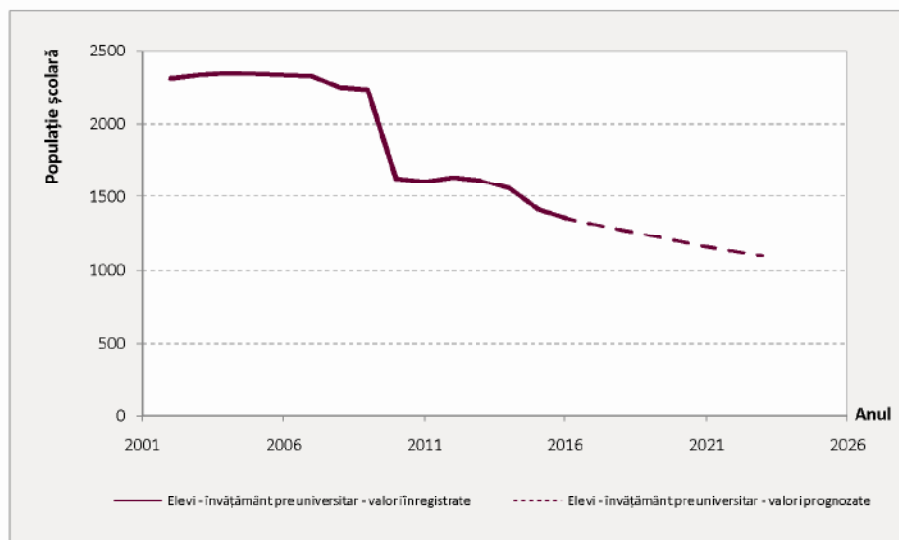


Figura 2.17. Variația populației școlare din Orașul Dăbuleni – date prognozate.

⁴ Institutul Național de Statistică, *Proiectarea populației României la orizontul anului 2060*, ISBN: 978-606-8590-01-1, 2013.



Deși în perioada următoare ne așteptăm la reducerea populației școlare, nu același lucru se poate estima în legătură cu numărul deplasărilor realizate pentru școlarizarea persoanelor încadrate în această categorie a populației. Tot mai frecvent, în situația actuală, se întâlnesc cazuri în care copii nu urmează școala primară sau gimnazială din zona de rezidență, orientându-se către unități de învățământ din alte cartiere (în general în funcție de prestigiul acestora), motiv pentru care deplasările având ca scop „Ducerea / aducerea copiilor la / de la școală” devin tot mai numeroase și sunt realizate cu autovehiculul personal.

În contextul socio-economic descris mai sus, modelul de dezvoltare a orașului îmbracă prioritățile, obiectivele și elemente de planificare tratate în cadrul PUG al Orașului Dăbuleni, care integrează aspecte privind dezvoltarea spațială, economică, infrastructura, acordând totodată atenție problemelor sociale și de mediu. Teritoriul este structurat în următoarele categorii de zone funcționale:

- Zona de locuințe și funcțiuni complementare
- Zona de instituții și servicii de interes public
- Zona unități industriale și depozite
- Unități agro-zootehnice
- Zona căi de comunicație și transport rutier
- Zona spații verzi, sport, agrement, plantații de protecție
- Zona construcții tehnico-edilitare
- Zona gospodărie comunală, cimitire
- Zonă terenuri cu destinație specială
- Zonă economică destructurată
- Zona terenuri libere

În Regulamentul Local de Urbanism sunt prevazute următoarele zone, subzone și unități teritoriale de referință:

- Zona centrală
- Zona de locuit cu funcțiuni și servicii complementare
- Zona pentru activități de tip industrial, de depozitare și agricol
- Zona multifuncțională unități agricole, industriale, depozitare
- Zona pentru unități agro-zootehnice
- Zona multifuncțională pentru spații verzi pentru odihnă, agrement, sport și dotări compatibile
- Zona pentru gospodărie comunală, cimitire
- Zona pentru echipare edilitară
- Zona cu destinație specială
- Zona pentru căi de comunicație rutieră

Prin PUG și prin Regulamentul Local de Urbanism sunt reglementate următoarele obiective de dezvoltare:

- *Reactivarea unităților economice existente, prin colectarea și depozitarea produselor agricole, creșterea animalelor;*
- *Realizarea unor noi locuri de muncă, prin mici întreprinzători;*
- *Dezvoltarea unor zone turistice și de agrement care să valorifice potențialul zonei Orașului Dăbuleni;*
- *Extinderea rețelei de alimentare cu apă și a rețelei de canalizare în sistem centralizat pentru tot Orașul Dăbuleni;*
- *Realizarea iluminatului public pentru zonele extinse și modernizarea celui existent cu becuri ecologice;*
- *Realizarea transportului public local;*
- *Realizarea de trotuare și parcări;*
- *Acordarea de asistență tehnică pentru comunitățile rurale incluse în Proiectul de Dezvoltare Rurală în vederea realizării investițiilor care au ca scop modernizarea infrastructurii rurale;*
- *Posibilitatea apariției unor unități de valorificare industrială a produselor agro-zootehnice și a fructelor de pădure;*
- *Modernizarea străzilor existente (profiluri transversale, îmbrăcămînți rutiere) ;*
- *Completarea rețelei de străzi principale cu străzi sau tronsoane de străzi astfel încât să se asigure relații cât mai directe între diverse zone fără traversarea zonei centrale;*
- *Străzile din localitățile rurale se amenajează cu acostamente mărginite de șanțuri, plantații de aliniament și trotuare;*
- *Amenajarea și echiparea corespunzătoare a principalelor intersecții, cu asigurarea priorității pentru circulația desfășurată pe drumul de categorie superioară și cu asigurarea capacității, vizibilității și a siguranței circulației vehiculelor și a pietonilor.*

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. 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 figura 2.18 este prezentată variația indicelui de motorizare în intervalul 2011 - 2016 înregistrată în Orașul Dăbuleni, județul Dolj și la nivel național.

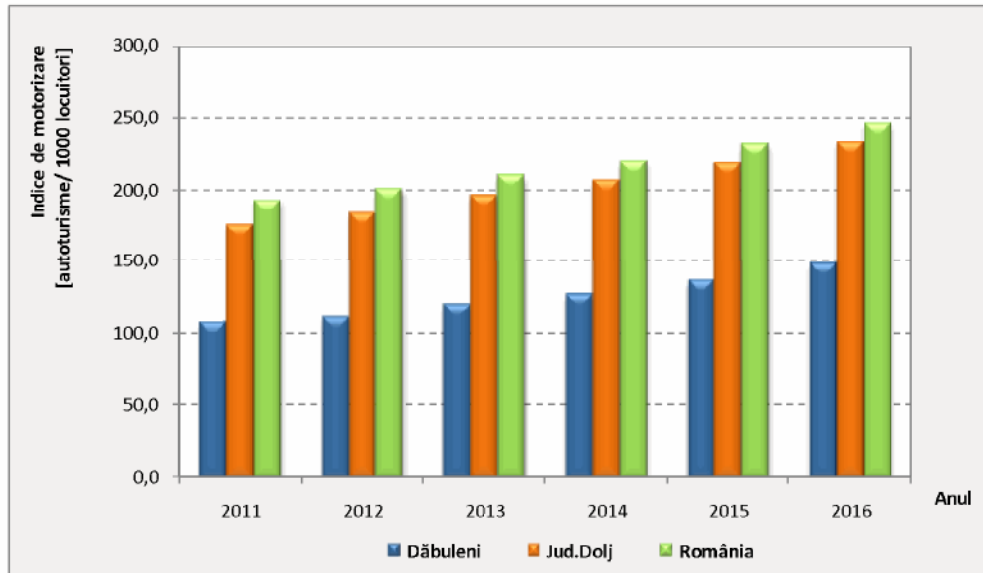


Figura 2.18. Variația indicelui de motorizare, 2011 – 2016.

Sursa datelor: INS, TEMPO On-line, Primăria Orașului Dăbuleni.

Se observă că numărul de autoturisme deținute de 1000 de locuitori ai Orașului Dăbuleni este cu 37% mai mic decât valoarea medie județeană și cu 40% mai mic decât valoarea medie națională. Disponibilitatea redusă a autorismelor în Orașul Dăbuleni poate fi compensată de utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul, pietonal și cu bicicleta.

În ce privește detalierea analizei la nivelul Orașului Dăbuleni, au fost obținute date referitoare la deținerile de autovehicule, la nivelul străzilor din zona urbană și a localităților componente, pe categorii, așa cum sunt înregistrate la serviciul Impozite și Taxe Locale.

În figurile 2.19- 2.21 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.*

Din figurile de mai jos se observă o distribuție aproximativ uniformă a indicelui de motorizare la nivelul cartierelor, cu excepția zonelor periferice în care valorile acestui indicator sunt mai reduse decât în restul teritoriului.

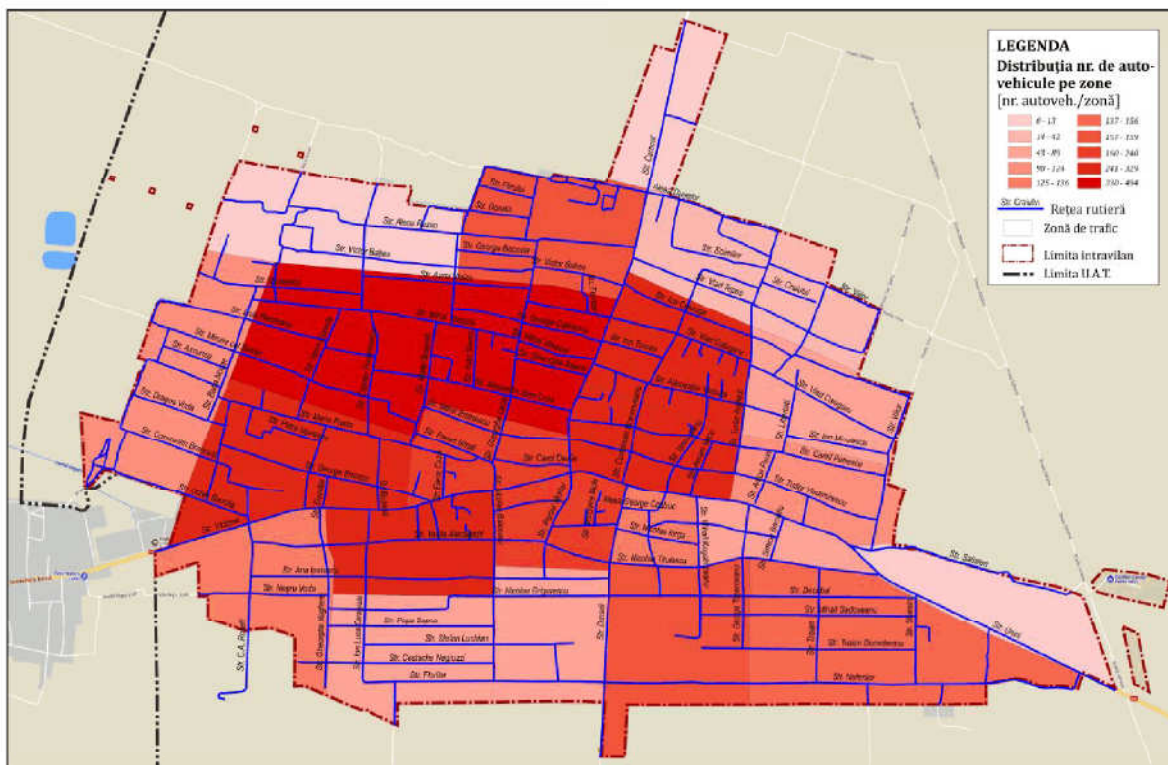


Figura 2.19. Distribuția autovehiculelor la nivelul zonelor de trafic, Orașul Dăbuleni.
Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

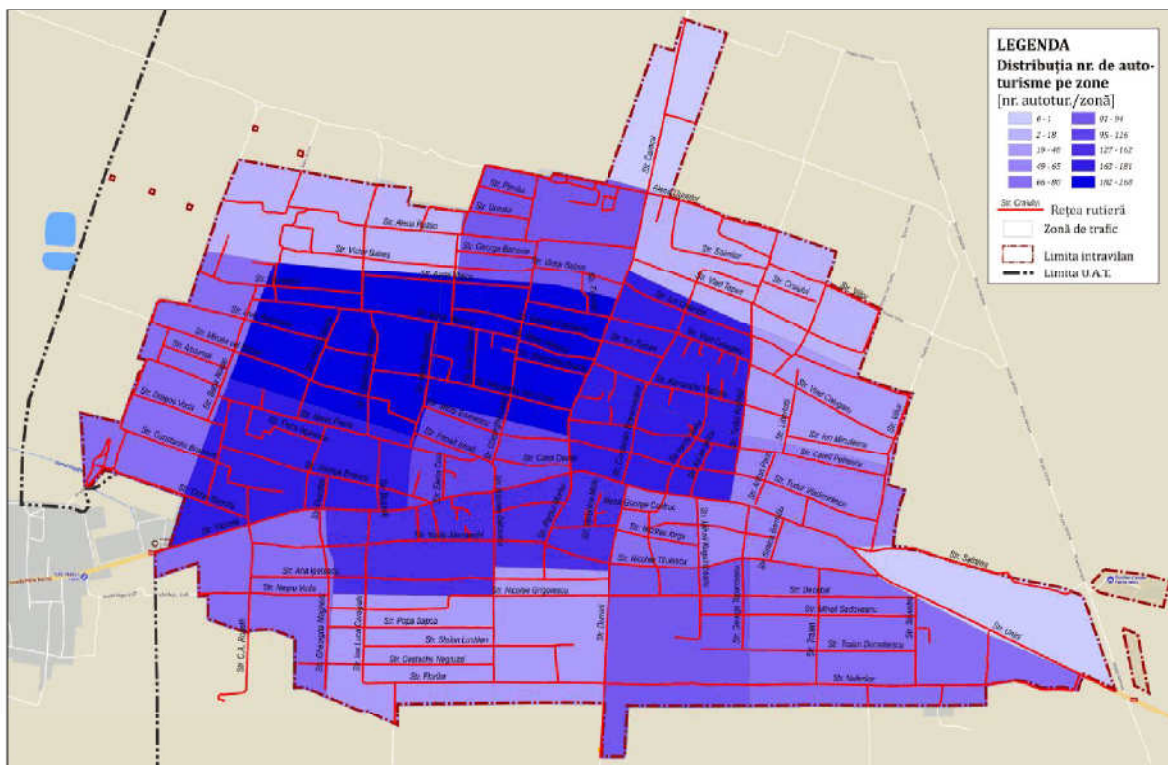


Figura 2.20. Distribuția autoturismelor la nivelul zonelor de trafic, Orașul Dăbuleni.
Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

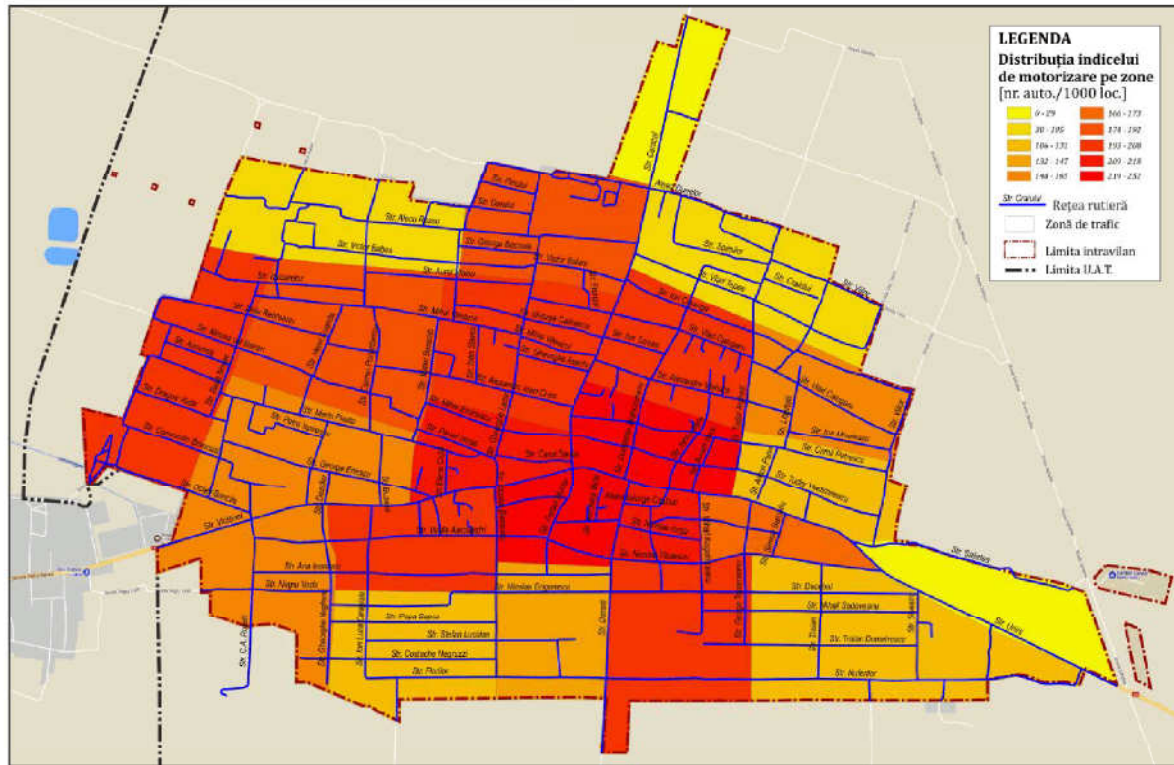


Figura 2.21. Distribuția indicelui motorizare la nivelul zonelor de trafic, Orașului Dăbuleni.
Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

2.2. Rețeaua stradală

La nivelul reței globale de transport rutier, Orașul Dăbuleni este racordat prin drumurile DJ 542 și DJ 604 la drumul DN 6 care face parte din rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) (figura 2.22).

Infrastructura rutieră majoră din zona de analiză este reprezentată de drumul național DN 54A și drumul județean DJ 542, care traversează teritoriul Orașului Dăbuleni, străbătând teritoriul intravilan al arealului de analiză. Traseele drumurilor care asigură conexiunea cu teritoriul învecinat, centralizate în tabelul 2.5 sunt reprezentate grafic în figura 2.23.



Figura 2.22. Rețeaua TEN-T rutieră în zona Orașului Dăbuleni.

Sursa: Comisia Europeană, 2017.

Sectoarele stradale pe care sunt suprapuse traseele drumurilor naționale sunt cele mai solicitate din punct de vedere al traficului și, în același timp, cele pe care se înregistrează frecvent evenimente de circulație soldate cu victime. Deficiența majoră a rețelei rutiere din zona Orașului Dăbuleni este generată de lipsa unei variante de ocolire, care să conducă la eliminarea totală din rețeaua urbană a traficului de vehicule de marfă aflate în tranzit, diminuând în acest fel externalitățile suportate de locuitori.

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

Drum	Origine	Destinație	Traseu
DN 54A	Km 0+000, Corabia (DN 54)	Km 44+174, Bechet (DN 55)	Corabia - Bechet
DJ 542	Km 16+000, Limita Județului Olt	Km 45+170, Dăbuleni (DN 54)	Zvorsca - Amărăștii de Sus - Amărăștii de Jos

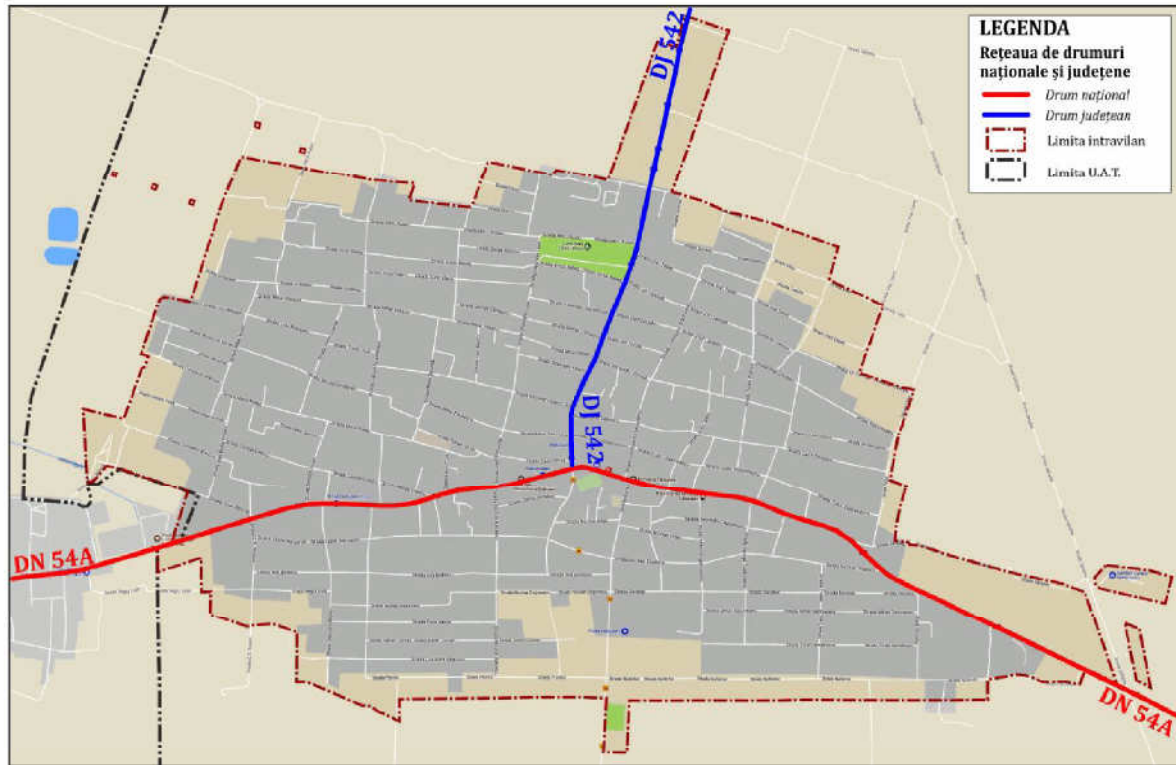


Figura 2.23. Rețeaua majoră de circulație din zona de studiu.

Rețeaua stradală a localității, în care se regăsesc sectoare suprapuse peste traseele drumurilor DN 54A și DJ 542 are lungime totală de 76,372 km. Preponderent acestea sunt din pământ, îmbrăcăminte din asfalt regăsindu-se pe numai 7% din lungimea rețelei stradale (figura 2.24), ceea ce constituie disfuncție majoră din punct de vedere al accesibilității și calității mediului urban (figura 2.25).

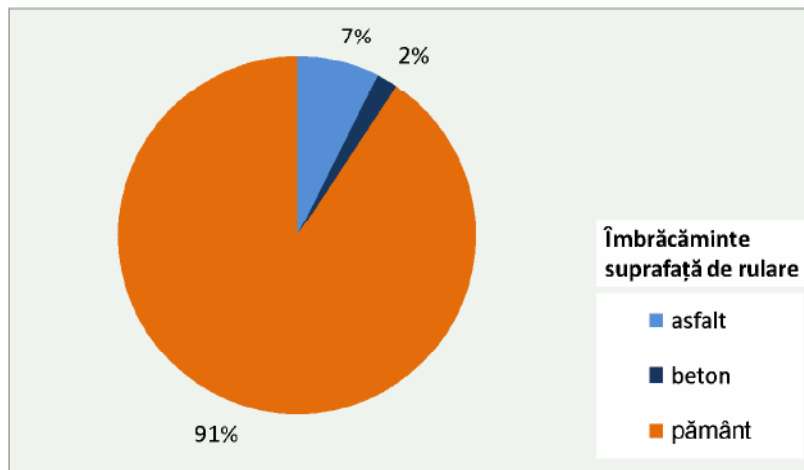


Figura 2.24. Ponderea străzilor în funcție de tipul îmbrăcămintii.



Figura 2.25. Străzi de pământ.

Distribuția străzilor în funcție de îmbrăcăminte este reprezentată în figura 2.26. Se observă că străzile a căror suprafață de rulare este din asfalt, în cea mai mare parte sunt cele suprapuse peste traseul drumului național și al celui județean.

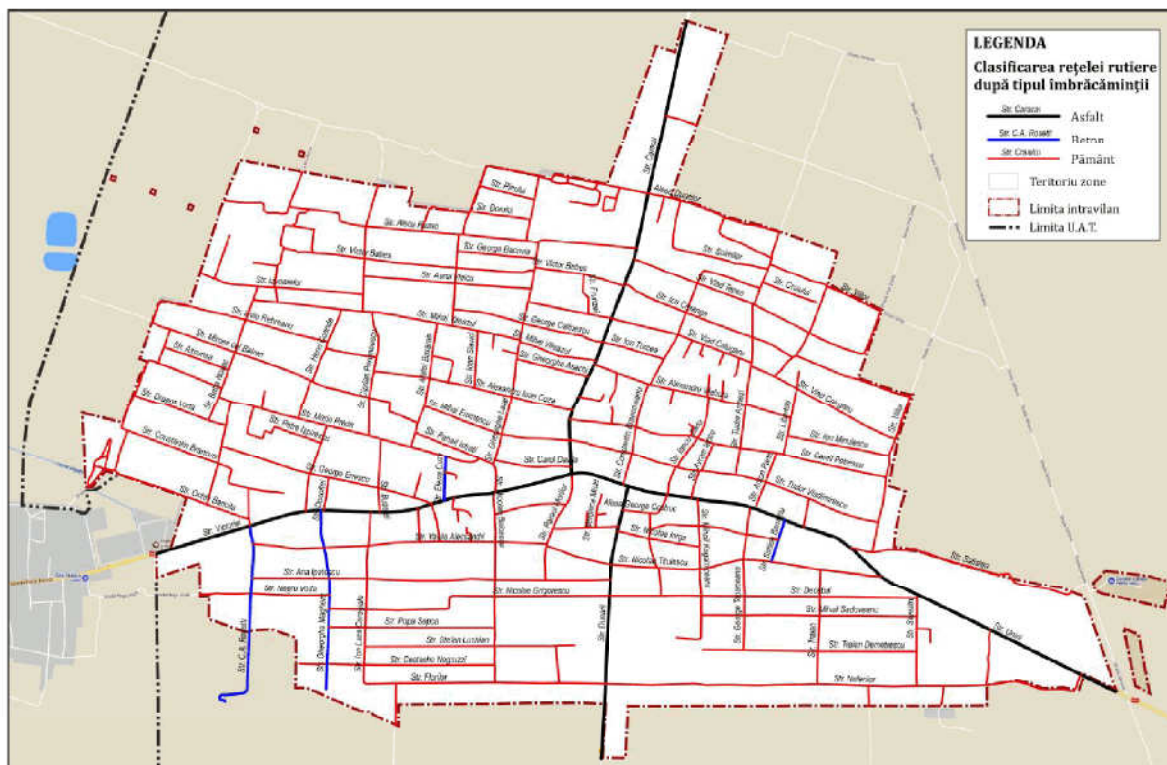


Figura 2.26. Distribuția străzilor în funcție de tipul îmbrăcăminții.
Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

Categoriile în care sunt încadrate sectoarele de infrastructură sunt structurate în patru clase: categoria I, categoria II, categoria III și categoria IV.

Ponderea din lungimea totală a străzilor din fiecare categorie este reprezentată în diagrama din figura 2.27.

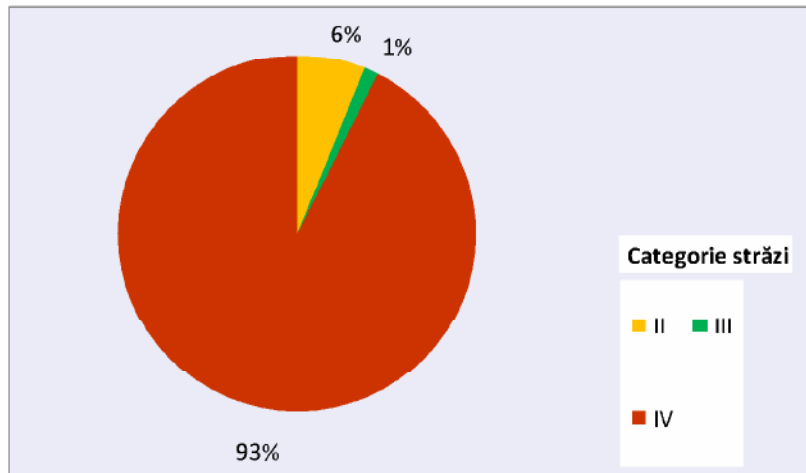


Figura 2.27. Ponderea străzilor în funcție de categoria acestora.
Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

Clasificarea rețelei stradale în funcție de categoria acestora este prezentată în figura 2.28. Se observă că străzile din categoriile II și III reprezintă artere principale de circulație. Străzile de categoria IV sunt străzi cu funcțiune locală, fiind amplasate în interiorul cartierelor.

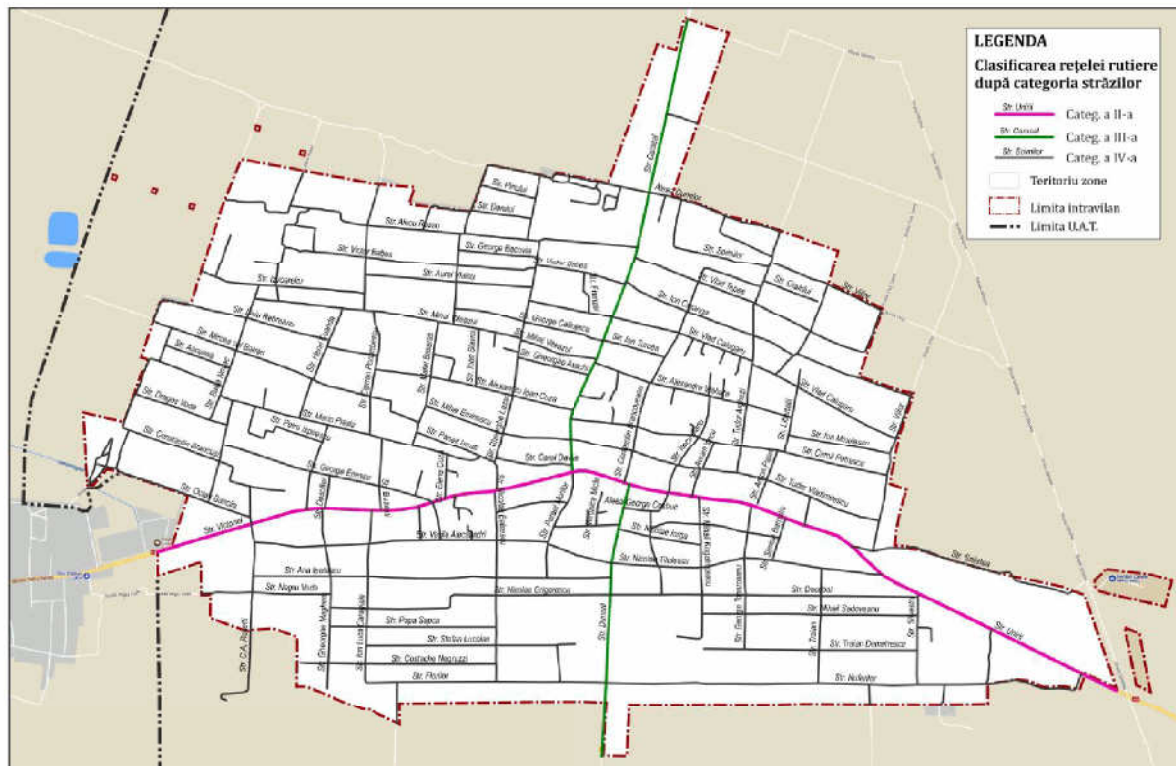


Figura 2.28. Distribuția străzilor în funcție de categoria acestora.
Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

Străzile a căror stare tehnică este proastă deservesc zonele de locuințe cu densitate ridicată a populației sau obiective socio-economice, constituind disfuncție semnificativă din punct de vedere al calității mediului urban. Exemplificarea unor astfel de cazuri este prezentată în figura 2.29 (Str. Dunării, Str. Nicolae Bălcescu). În situația actuală utilizarea acestor sectoare stradale de către autovehicule impune deplasarea cu viteză scăzută (sub 20 km/h), ceea ce implică deversarea unei cantități mai mare de CO₂ comparativ cu situația deplasării cu viteze medii superioare.



Figura 2.29. Străzi în stare tehnică proastă.

În ultimii 5 ani lucrările de îmbunătățire a stării infrastructurii stradale au fost realizate în principal în cadrul proiectului “Modernizarea căilor pietonale, amenajarea unor parcuri și amenajarea unor zone verzi în Orașul Dăbuleni, Județul Dolj”. În cadrul acestui proiect finanțat prin Programul Operațional Regional 2007-2013 au fost modernizate axele principale de circulație: Str. Victoriei, Str. Unirii (latura de nord), Str. Caracal.

Amplasarea străzilor modernizate în graful rețelei stradale este reprezentată în figura 2.30. 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 Poliției Orașului Dăbuleni, obținute la solicitarea Orașului Dăbuleni. Se observă valorile de vârf înregistrate la nivelul anilor 2012 și 2015. Valoarea minimă a numărului total de accidente este specifică anului 2016. În ansamblu, la nivelul întregii perioade de analiză (2010-2016)s-a înregistrat reducerea cu 33% a numărul de accidente.

Variația anuală a numărului de accidente, pe categorii, se regăsește în figura 2.31.

Pe întreaga perioadă de analiză și-au pierdut viața în accidente de circulație 6 persoane, reprezentând o valoare medie de aproximativ un deces anual. Valorile extreme au fost înregistrate în anii 2013, 2015, 2016, când nu au existat victime din această categorie și în anul 2014, când 3 persoane au decedat ca urmare a implicării în accidente de circulație.

Din totalul numărului de victime, decesele constituie o pondere de 7,3%.

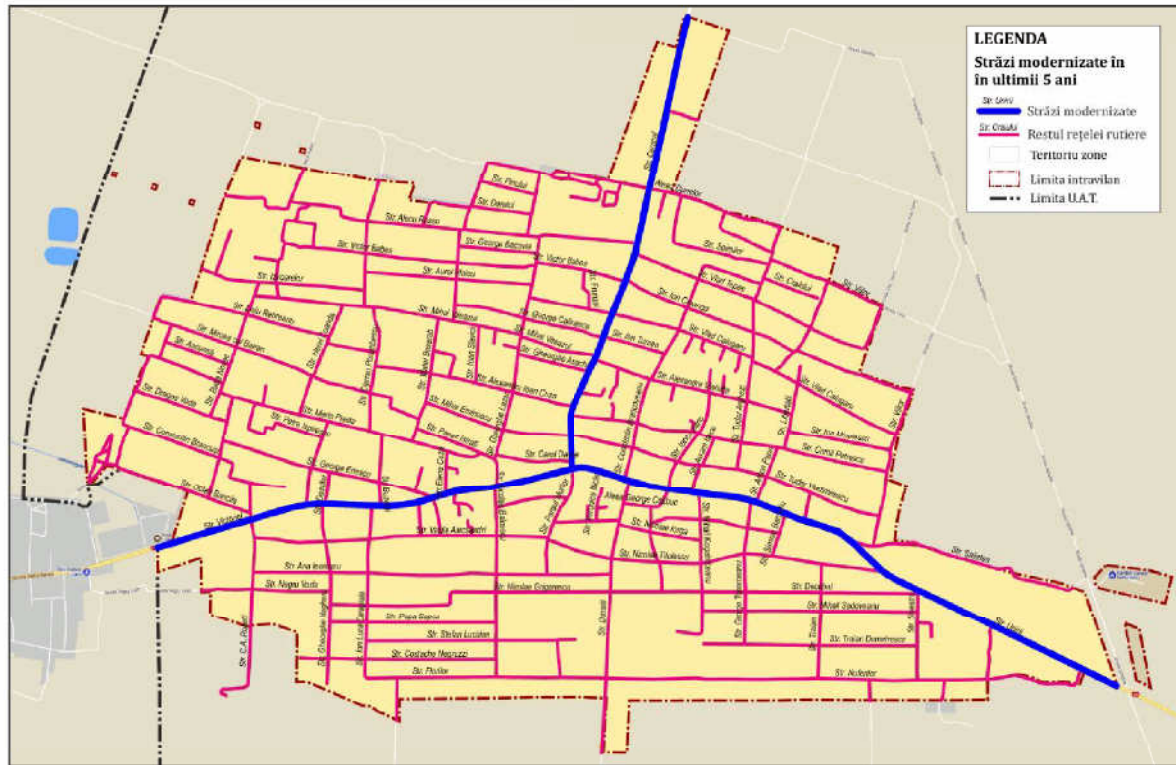


Figura 2.30. Străzile reabilitate/modernizate recent.

Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

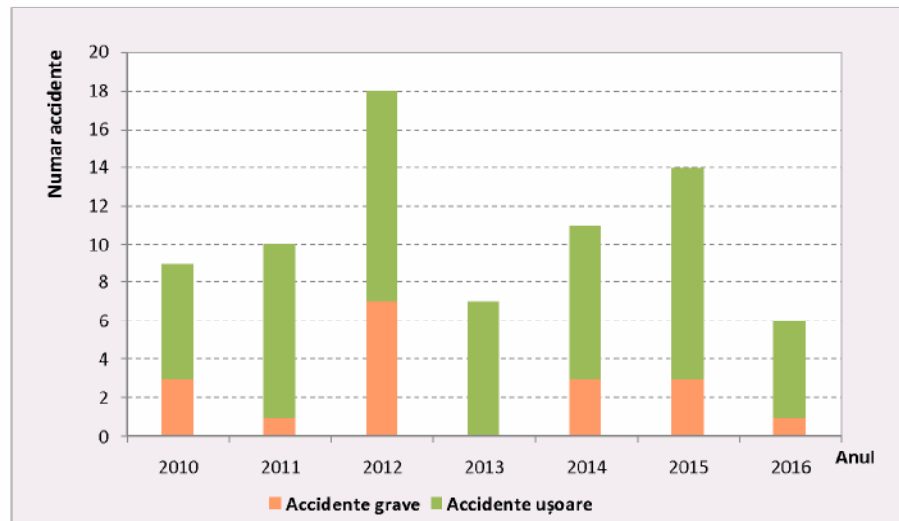


Figura 2.31. Variația numărului de accidente, 2010-2016.

Sursa datelor: Poliția Orașului Dăbuleni.

Pe lângă persoane decedate, 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 generală manifestată în variația numărului de accidente. În anul 2012, când s-a înregistrat numărul maxim de răniți (ușor și grav), respectiv 24 cazuri (figura 2.32).

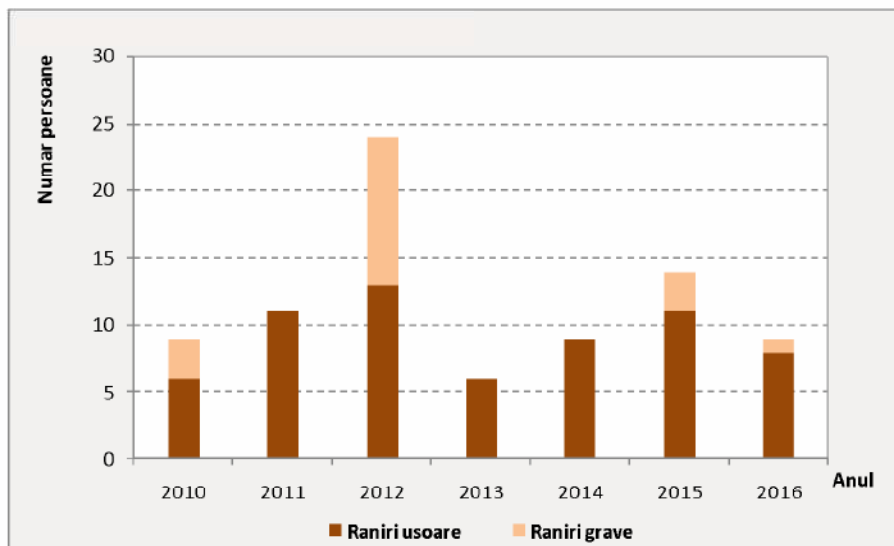


Figura 2.32. Variația numărului de victime, 2010-2016.

Sursa datelor: Poliția Orașul Dăbuleni.

Pietonii și bicicliștii reprezintă categorii de participanți la trafic cu vulnerabilitate ridicată cărora trebuie să li se acorde prioritate ridicată în propunerile de îmbunătățire a gradului de siguranță a circulației. În cazul acestora accidente sunt generate preponderent de neacordarea de prioritate pietonilor de către conducătorii auto și de comportamentul imprudent al pietonilor și bicicliștilor (traversare neregulamentară).

Componentele rețelei stradale caracterizate de incidență ridicată de producere a accidentelor de circulație sunt amplasate pe principalele artere rutiere, pe care se întâlnesc valori ridicate ale fluxurilor de trafic (Capitolul 3). Sectoarele DN 54A (Str. Victoriei/Str. Unirii), și DJ 542 (Str. Caracal) sunt elementele de infrastructură pe care se produc frecvent accidente de circulație. Acestea traversează zone în care de desfășoară activități socio-economice și administrative.

Potrivit datelor de trafic înregistrate cu ocazia anchetelor de trafic desfășurate la nivelul rețelei stradale (Capitolul 3), într-o zi medie din an, sectorul DN 54A amplasat în arealul de analiză, în interiorul zonei centrale, este tranzitat de aproximativ 7600 autovehicule etalon (în secțiune). Acestea includ pe de o parte fluxurile de autoturisme și vehicule de marfă aflate în tranzit, iar pe de altă parte fluxurile de trafic interne, între zone aflate în teritoriul administrativ al Orașului Dăbuleni, în care sunt incluse și vehicule de transport public județean. Toate traseele de transport public utilizează zilnic aceste sectoare de infrastructură. Legătura dintre cartierele Orașului Dăbuleni se realizează prin DN 54A (Str. Victoriei/Str. Unirii) și prin DJ 542 (Str. Caracal). Pentru reducerea volumelor de trafic și implicit a probabilității de producere a accidentelor de circulație se recomandă îmbunătățirea străzii tehnice a străzilor din interiorul cartierelor, care să preia din fluxurile de trafic locale, desfășurate între zone din interiorul Orașului Dăbuleni.

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 în zona intersecției

dintre Str. Victoriei/Str. Unirii și Str. Caracal, areal în care sunt localizate și obiective comerciale. În aceste cazuri capacitatea de circulație a infrastructurii stradale este redusă ca urmare a parcării autovehiculelor pe partea carosabilă sau în vecinătatea acesteia (figura 2.33).



Figura 2.33. Îngreunarea circulației de către vehicule parcate.

În zonele de locuințe individuale autovehiculele sunt parcate în fața curții (în zona unde ar trebui să se desfășoare circulația pietonală) sau pe carosabil, deși există loc de parcare în curtea fiecărui locuitor. Acest aspect conduce la îngreunarea circulației și creșterea riscului de producere a accidentelor (figura 2.34).



Figura 2.34. Îngreunarea circulației de către vehicule parcate în fața proprietăților.

Potrivit datelor furnizate de Primăria Orașului Dăbuleni sunt amenajate locuri de parcare în 13 zone la nivelul zonei urbane (figura 2.35). Aceste locuri de parcare sunt amenajate în apropierea principalelor obiective administrative, educaționale și comerciale din cadrul arealului de analiză. În tabelul 2.6 sunt prezentate zonele în care sunt situate locurile de parcare din cadrul Orașului Dăbuleni.

Tabelul 2.6. Localizarea parcărilor în Orașul Dăbuleni, 2016.
Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

Nr. crt.	Denumire parcare	Adresă
1.	Parcare Cimitir	Str. Victoriei, nr. 128
2.	Parcare Școala nr. 3	Str. Victoriei, nr. 84
3.	Parcare BRD	Str. Victoriei, nr. 30
4.	Parcare Victoriei	Str. Victoriei, nr. 2
5.	Parcare Victoriei	Str. Victoriei, nr. 3
6.	Parcare Sala de Sport	Str. Unirii, nr. 8
7.	Parcare Unirii	Str. Unirii, nr. 41
8.	Parcare Unirii	Str. Unirii, nr. 43
9.	Parcare Unirii	Str. Unirii, nr. 157
10.	Parcare Caracal	Str. Caracal, nr. 1
11.	Parcare Magazin Mugurel	Str. Caracal, nr. 2
12.	Parcare Cimitir Nord	Str. Caracal, nr. 55
13.	Parcare Caracal	Str. Caracal, nr. 61

În situația actuală nu există o politică tarifară a sistemului de parcare, potrivit căreia să se perceapă un tarif diferențiat pentru parcurile publice amplasate în zona centrală, în special la nivelul orelor de vârf de trafic. În condițiile date se încurajează utilizarea autovehiculului personal pentru deplasări cu destinația în centrul orașului, contrar principiilor dezvoltării durabile.



Figura 2.35. Locuri de parcare amenajate



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.

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

- *existența sectoarelor stradale suprapuse peste traseul drumului național și al celui județean, pe care se înregistrează valori mari de trafic de tranzit și număr crescut de accidente; această situație este generată în special de lipsa unei variante de ocolire, aspect care constituie deficiența majoră a rețelei de circulații;*
- *ponderea extrem de ridicată a străzilor de pământ din totalul rețelei stradale interne (pe 91% din lungimea totală a rețelei se întâlnesc străzi de pământ);*
- *existența sectoarelor stradale de legătură a căror suprafață de rulare este în stare degradată;*
- *prezența autovehiculelor parcate neregulamentar pe partea carosabilă, care reduce capacitatea de circulație și generează probleme de siguranța circulației;*
- *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 regional și național este asigurat de modul de transport rutier.

Principalul mod de transport public care se regăsește la nivelul Orașului Dăbuleni este transportul rutier cu microbuze. Acesta operează la nivel județean și interjudețean. Transportul public rutier prin servicii regulate la nivel județean este administrat de Consiliul Județean Dolj, iar cel interjudețean se află în administrarea Autorității Rutiere Române.

2.3.1. Transport public local

În situația actuală, la nivelul Orașului Dăbuleni nu este funcțional un sistem de transport public local.

2.3.2. Transport public auxiliar. Taxi

Conform datelor furnizate de Primăria Orașului Dăbuleni, pe raza acestei localități, sunt autorizate să funcționeze 5 stații de taxi, cu o capacitate de 25 autovehicule (tabelul 2.7). Stațiile de taxi sunt semnalizate prin panouri verticale (figura 2.36).

Tabelul 2.7. Stații de taxi în Orașul Dăbuleni.
Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.

Nr. Crt.	Stația	Nr. locuri
1.	Biserica Veche	4
2.	BRD	5
3.	Cimitir Ciungu	6
4.	Școala Generală nr. 1	6
5.	Biserica Nouă	4



Figura 2.36. Stație taxi în Orașul Dăbuleni.

Amplasarea stațiilor de taxi în cadrul rețelei de transport este reprezentată în figura 2.37. Se observă că acestea se regăsesc în totalitate pe rețeaua principală de circulație (Str. Victoriei/Str. Unirii), în zonele cu densitate ridicată de locuire și în vecinătatea obiectivelor socio-economice și administrative. În situația actuală, la nivelul întregii localități sunt autorizate să funcționeze în regim de taxi 2 autovehicule.

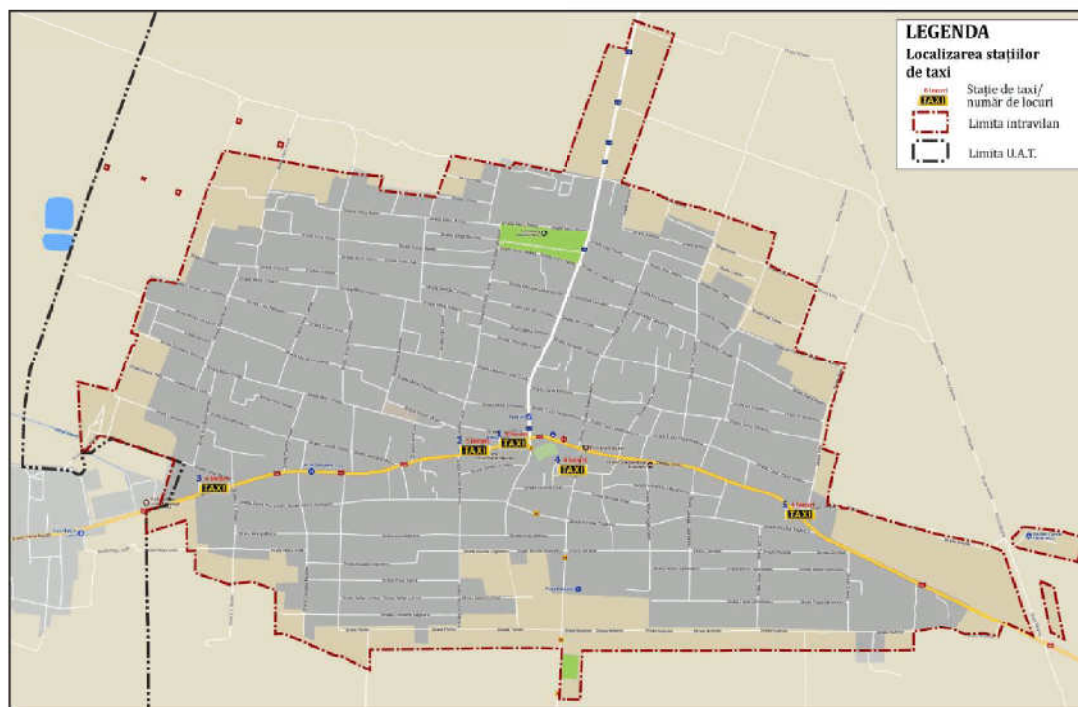


Figura 2.37. Amplasarea stațiilor de taxi în Orașul Dăbuleni. Sursa datelor: Primăria Orașului Dăbuleni.



2.3.3. 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 Orașul Dăbuleni. Acest serviciu de transport public este gestionat de Consiliul Județean Dolj, având operatori privați.

Conform programului de transport publicat de Consiliul Județean Dolj pentru intervalul 2013 - 2019, în decursul unei zile lucrătoare numărul total de curse care deserveșc cererea de transport generată/atrasă de Orașul Dăbuleni este 27, acestea fiind distribuite pe un singur traseu (tabelul 2.8).

Tabelul 2.8. Trasee de transport public județean. Sursa datelor: Consiliul Județean Dolj.

Nr. crt.	Cod traseu	Localitate Origine	Localitate intermediară	Localitate Destinație	Lungime traseu [km/sens]	Nr. Curse/ zi	Capacitate minimă de transport [locuri]
1.	026	Craiova	Sadova	Dăbuleni	80	17	10
2.	026	Craiova	Sadova	Dăbuleni	80	10	23

Distribuția orară a ofertei de transport asigurată pe acest traseu în zilele lucrătoare este prezentată grafic în figura 2.38. Se observă că în orele de vârf frecvența de circulație este de 3 vehicule pe oră.

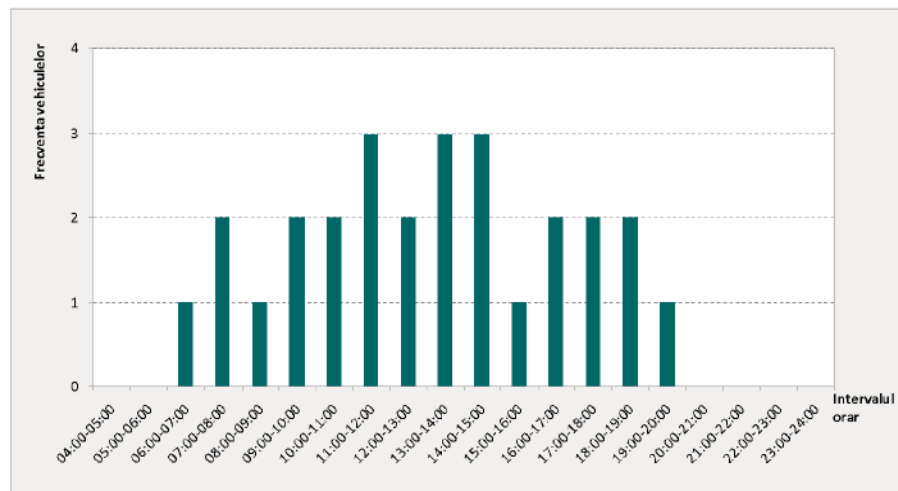


Figura 2.38. Numărul de curse pe oră, traseul Craiova-Dăbuleni
Sursa datelor: Consiliul Județean Dolj.

În situația actuală la nivelul localității nu este funcțional un terminal de transport amenajat astfel încât să ofere condiții corespunzătoare din punct de vedere al siguranței și confortului călătorilor.

Cursele asociate Orașului Dăbuleni au stații pe artera principală de circulație Str. Victoriei – Str. Unirii. Acestea sunt semnalizate prin indicatoare verticale prevăzute cu dotări minime pentru călători, existând numai un adăpost și plăcuță de semnalizare, fără afișarea programului de circulație.

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 parcarea autovehiculelor. În aceste situații, vehicule de transport public sunt constrânse să oprească pe partea carosabilă, punând în pericol călătorii care urcă/ coboară (figura 2.39). 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 parcarea autovehiculelor în stațiile de transport public.



Figura 2.39. Stație de capăt transport public județean – amenajare.

Pentru asigurarea unor condiții corespunzătoare desfășurării acestui serviciu public, sunt necesare investiții pentru dezvoltarea unui terminal de transport intermodal (transport local/ județean/ regional) modern.

Amplasarea stațiilor de transport public județean în cadrul rețelei de transport este reprezentată în figura 2.40.

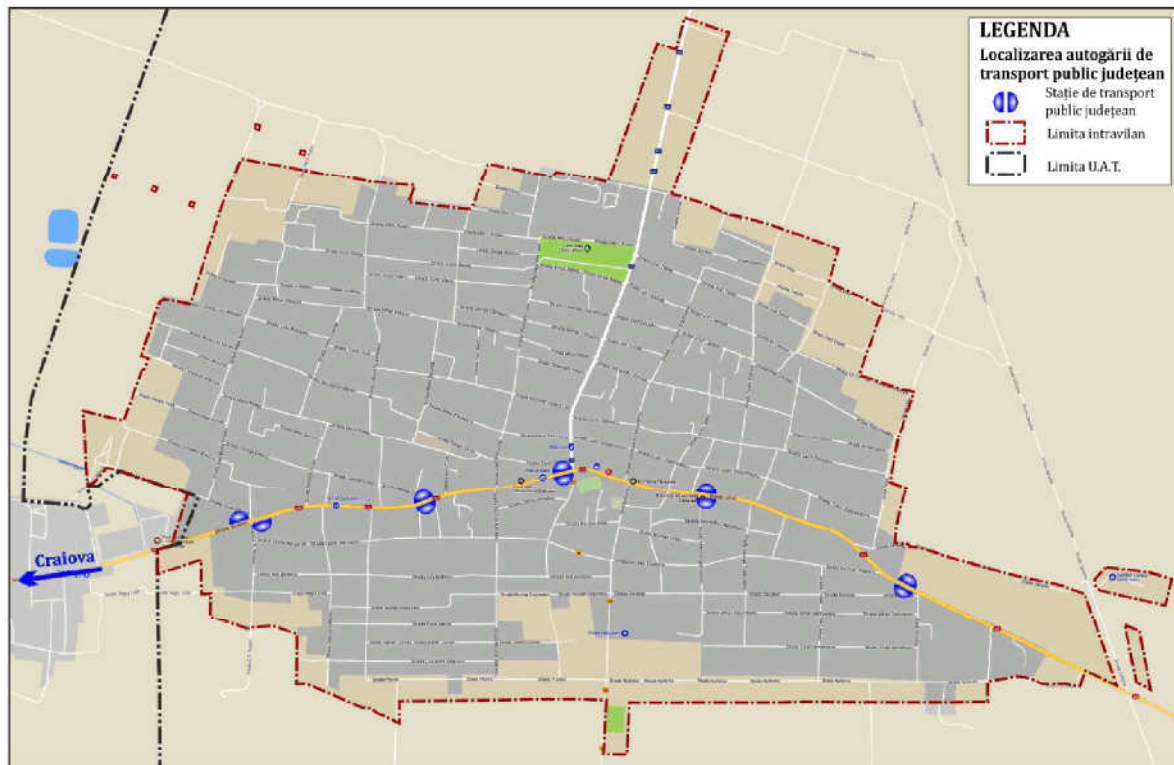


Figura 2.40. Amplasarea stațiilor de transport public județean.

2.3.4. Transport public interjudețean prin servicii regulate

Serviciul de transport public interjudețean prin servicii regulate este gestionat de Autoritatea Rutieră Română (A.R.R.), având operatori privați. Conform programului de transport publicat de A.R.R., în teritoriul de analiză este prevăzut un singur traseu zilnic, pe relația Corabia-Bechet, care are stație intermediară în această localitate (tabelul 2.9). Vehiculele de transport public, care deservesc acest traseu utilizează axa principală de circulație, DN 54A, având punct de oprire în zona intersecției cu Str. Victoriei/ Str. Caracal.

Tabelul 2.9. Trasee de transport public interjudețean. Sursa datelor: A.R.R., 2017.

Nr. crt.	Cod traseu	Județ plecare	Județ sosire	Localitate/ autogară plecare	Localitate/ autogară sosire	Distanța, km
2747	2399	OT	DJ	Corabia At. Sucidava SRL	Bechet	50

*At - autogara

Ca și în situația sistemului de transport public județean, trebuie menționat faptul că în situația actuală la nivelul localității nu este funcțional un terminal de transport amenajat

astfel încât să ofere condiții corespunzătoare din punct de vedere al siguranței și confortului călătorilor. Pentru asigurarea unor condiții corespunzătoare desfășurării acestui serviciu public, sunt necesare investiții pentru dezvoltarea unui terminal de transport intermodal (transport local/ județean/ regional) modern.

La nivel local există deficiențe din punct de vedere al intermodalității.

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

- *inexistența unui sistem de transport public local, eficient (care să funcționeze în baza regulamentului CE 1370), care să asigure legătura între localitățile componente, cartierele de locuințe și zona urbană Dăbuleni, în care sunt amplasate principalele obiective socio-economice și administrative;*
- *existența unor stații intermediare pentru transportul județean neamenajate corespunzător, ridicând probleme de siguranța circulației;*
- *accesibilitate scăzută pentru serviciul de taxi în cartierele Orașului Dăbuleni, în care nu există stații taxi, infrastructura stradală se află în stare proastă (majoritatea străzilor din interiorul cartierelor sunt de pământ);*
- *dificiențe în asigurarea intermodalității; lipsa unui terminal intermodal care să asigure transferul în siguranță a fluxurilor de călători între transportul public local, județean și interjudețean.*

2.4. Transport de marfă

Singurul mod de transport utilizat în cazul transportului de mărfuri din zona Orașului Dăbuleni este cel rutier.

Circulația autovehiculelor de marfă a căror masă totală maximă autorizată (M.T.M.A.) depășește 7,5 tone este permisă pe următoarele sectoare de infrastructura din cadrul rețelei rutiere (figura 2.41):

- *Str. Victoriei;*
- *Str. Unirii;*
- *Str. Caracal.*

Prevederile menționate mai sus nu se aplică în cazul riveranilor, autovehiculelor M.A.I. și celor destinate serviciilor publice, intervențiilor la avariile drumurilor, rețelelor tehnico-edilitare, tractării autovehiculelor avariate și celor care asigură transporturi diverse (combustibili, materiale de construcții, etc.) pentru riverani.

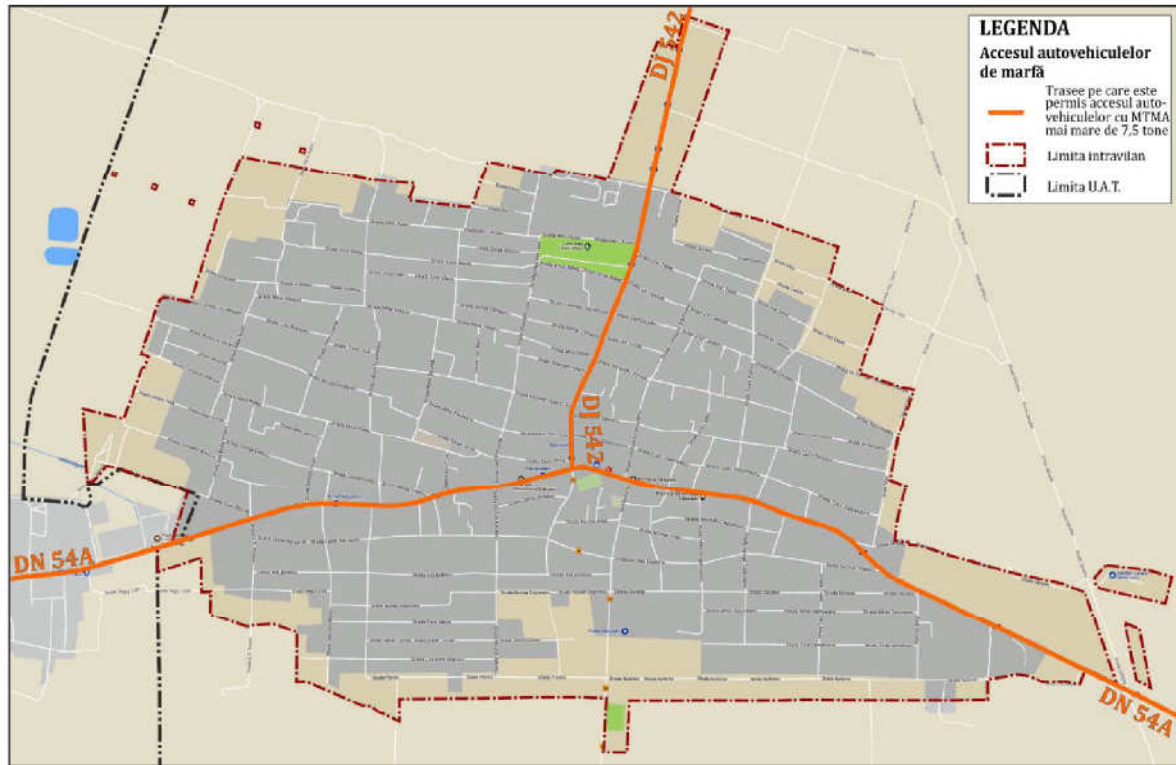


Figura 2.41. Trasee utilizate de vehiculele de marfă.

Aceste trasee tranzitează zone în care sunt concentrate atât funcțiuni de locuire, cât și funcțiuni socio-economice și administrative (Str. Victoriei, Str. Unirii, Str. Caracal), caracterizate de atractivitate ridicată a fluxurilor de pietoni (Sala de sport - Str. Unirii, Școala Gimnazială nr. 3 - Str. Victoriei, Primăria Dăbuleni - Str. Unirii, Spitalul Orășenesc - Str. Unirii, Școala Gimnazială nr. 5 - Str. Unirii) (figura 2.41).



Figura 2.41. Traversarea zonelor de locuințe/ funcțiuni socio-economice de către vehiculele grele de marfă.

În condițiile date, fluxurile de vehicule de marfă (atât vehicule ușoare, cât și grele) se intersectează cu cele de pietoni existând un grad ridicat de expunere a populației la efectele negative create de aceste categorii de vehicule (poluare sonoră și atmosferică, risc de producere a accidentelor de circulație).

Conform datelor de trafic monitorizate cu ocazia întocmirii prezentului plan (Capitolul 3), în medie, în decursul unei zile lucrătoare, aproximativ 2200 de autovehicule de marfă (ușoare și grele) utilizează Str. Victoriei (sectorul dintre Str. C. A. Rosetti și Str. Caracal). Lipsa unei variantei de ocolire a Orașului Dăbuleni generează acest trafic de tranzit prin intravilanul localității, degradând calitatea vieții locuitorilor prin efectele externe pe care le creează.

Principalele zone care atrag și generează volume de mărfuri la nivelul localității sunt cele în care se desfășoară activități de industriale și servicii, care sunt amplasate în extremitățile de Nord, Est și Vest ale arealului de analiză.

În ce privește transferul intermodal de marfă, acesta poate fi realizat între modul rutier și cel feroviar. Cel mai apropiat terminale multimodal este amplasat în Craiova. Din figura 2.42, în care sunt reprezentate fluxurile de mărfuri transportate intermodal la nivelul rețelei naționale (date publicate în Master Planul General de Transport al României), se observă că în zona de analiză această soluție de transport este slab utilizată.

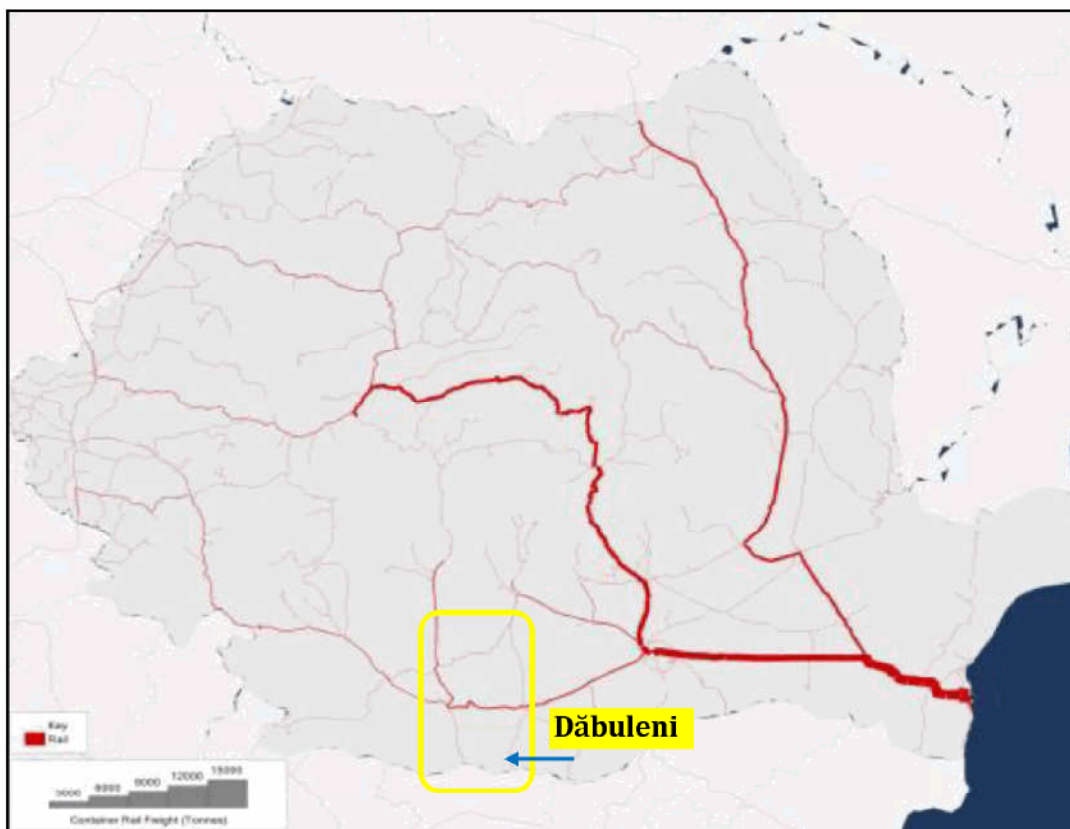


Figura 2.42. Fluxul de transport feroviar de containere, tone – 2011.
Sursa: Master Planul General de Transport al României, 2016.



La nivel local, nu sunt reglementate aspecte privind logistica urbană. Impunerea unor astfel de reglementării, care să includă și mențiuni privind norma de depoluare a vehiculelor utilizate pentru aprovizionare constituie măsuri necesare pentru implementarea unei logistici urbane practic lipsite de CO₂ – unul dintre cele zece obiective identificate în Cartea albă a transporturilor în scopul formării unui sistem de transport competitiv și sustenabil.

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 7,5 tone pe străzile din zona urbană;
- lipsa arterelor ocolitoare, 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 utilizate frecvent de pietoni și bicicliști.

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 din Orașul Dăbuleni este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonală numai pe arterele principale. În ultimii ani aceste elemente de infrastructură au primit o atenție deosebită, fiind amenajate în cadrul proiectului - “Modernizarea căilor pietonale, amenajarea unor parcuri și amenajarea unei zone verzi în Orașul Dăbuleni, județul Dolj”.

Astfel, în situația actuală, în Orașul Dăbuleni întâlnim sectoare ale rețelei pietonale care încurajează utilizarea acestui mod de deplasare (figura 2.43), respectiv trotuare largi, cu îmbrăcăminte în stare tehnică foarte bună, 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 care lipsesc (figura 2.44).



Figura 2.43. Trotuare modernizate (Exemplificare).



Figura 2.44. Trotuare cu grad ridicat de deteriorare (Exemplificare).



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 2.45).



Figura 2.45. Zone urbane accesibilizate (Exemplificare).

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 zonelor 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 48% din numărul total de deplasări.

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. Infrastructura pietonală și cadrul aferent acesteia (mobilier urban, spații verzi etc) reprezintă unele dintre componentele infrastructurii care influențează calitatea vieții. În zona urbană se regăsesc astfel de amenajări, dar și zone în care sunt necesare intervenții (figura 2.46).

Spații cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (de tip “shared-space”) nu sunt reglementate în situația actuală.



Figura 2.46. Spații publice amenajate (figură stânga)/ neamenajate (figură dreapta).

Siguranța circulației la nivelul rețelei pietonale a fost analizată prin raportare statistică a accidentelor de circulație din ultimii 7 ani. Principalele cauze generatoare de accidente rutiere vizează atât conducării auto - “neacordare prioritate pietoni”, cât și pietonii - “traversare neregulamentară pietoni”, care prin angajarea în traversare prin locuri neamenajate sau fără să se asigure au contribuit la producerea accidentelor. Pentru diminuarea acestor aspecte negative, pe lângă îmbunătățirea sistemului de management al traficului (sistem de semnalizare și reglementare a circulației), 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).

În situația actuală, la nivelul arealului de studiu este dezvoltată infrastructură pentru biciclete pe Str. Victoriei, Str. Unirii și Str. Caracal. Amenajarea de facilități pentru utilizatorii acestui mod de transport a fost demarată, în principalele puncte polarizatoare de trafic din interiorul localității existând parcuri pentru biciclete (figura 2.47).



Figura 2.47. Parcuri pentru biciclete.
(Exemplificare: Str. Unirii, Primărie).

Traseele ciclabile amplasate pe trotuare sunt semnalizate prin indicatoare (figura 2.48), însă conducătorii auto încă nu și-au adaptat comportamentul în sensul evitării parcării autovehiculelor pe trotuare și piste de biciclete.



Figura 2.48. Piste de biciclete amenajate. (Exemplificare).

În situația actuală există cerere pentru acest mod de transport, iar în lipsa infrastructurii pentru biciclete sau în situația ocupării acestora de către autovehiculele parcate, circulația bicicletelor se desfășoară pe partea carosabilă, pe benzile de circulație dedicate autovehiculelor, pe trotuare, aspect care pune în pericol siguranța circulației pentru toți participanții la trafic și pentru pietoni (figura 2.49).



Figura 2.49. Circulația bicicletelor pe partea carosabilă. (Exemplificare).

Pentru orientarea cetățenilor spre o mobilitate urbană durabilă se recomandă amenajarea de facilități pentru deplasarea în condiții de siguranță cu bicicleta, sub forma unei rețele, care să deservească principalele obiective de interes la nivel local (unuități de învățământ, zone de petrecere a timpului liber, zone comerciale) amplasate în cartierele Orașului Dăbuleni.

Benzile/pistele 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.

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 Orașul Dăbuleni nu erau înmatriculate autovehiculele cu propulsie electrică sau hibridă. În situația actuală, la nivelul teritoriului de analiză nu sunt disponibile facilități pentru alimentarea cu energie a vehiculelor din aceste categorii.

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

- *lipsa/starea tehnică precară a trotuarelor pe străzi locale, care deservește cartierele de locuințe;*
- *lipsa 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 siguranță circulației asociate modurilor de transport alternativ (pietonal, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "neacordare prioritate pietoni", "traversare neregulamentară pietoni", "abateri bicicliști";*
- *slaba dezvoltare a infrastructurii destinate circulației bicicletelor;*
- *absența infrastructurii publice necesare utilizării autovehiculelor cu propulsie electrică (puncte de încărcare cu energie, locuri de parcare în vecinătatea punctelor de încărcare).*

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 Orașului Dăbuleni este realizată prin sisteme încadrate în prima categorie menționată (figura 2.50).

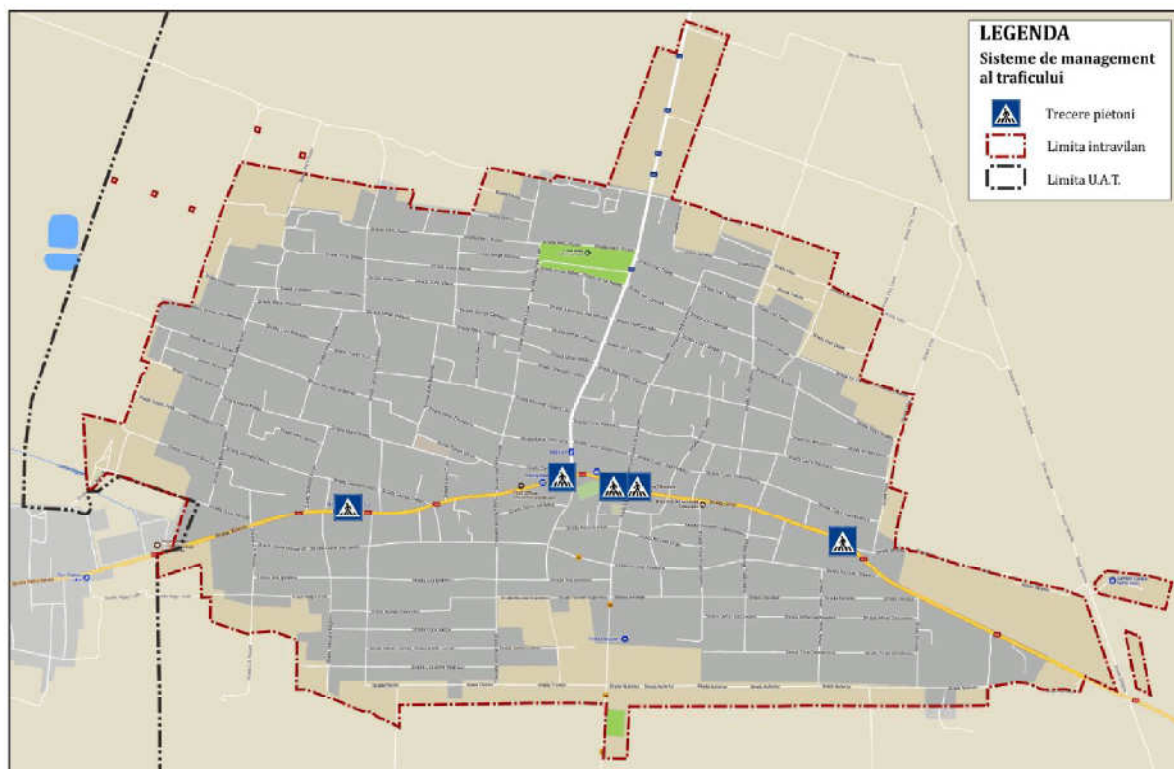


Figura 2.50. Sisteme de reglementare a circulației (rotită 90°).

Dispozitivele de control al traficului ajută participanții la trafic să evalueze o situație necunoscută, să recunoască și să înțeleagă mesajul de reglementare a circulației, respectiv să identifice cu ușurință traseul pe care doresc să-l parcurgă. În mod ideal, sensul mesajului sau simbolul care apar pe un indicator trebuie să fie evidente pentru conducătorul auto dintr-o privire, astfel încât atenția lui să nu fie distrasă de la alte activități, precum cea de conducere.

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 Orașului Dăbuleni nu se întâlnesc astfel de zone, în care viteza maximă de circulație este limitată la 30 km/h. Aceste zone ar trebui să existe în special în jurul unităților de învățământ. În schimb, la nivelul arealului de analiză, se întâlnesc zone în care viteza maximă de circulație este de 40 km/h (figura 2.51), acestea aflându-se în apropierea pistelor de biciclete. 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 2.51. Reglementare viteză de circulației – 40 km/h (Exemplificare).

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

Din punct de vedere instituțional/ organizațional, Consiliul Local al Orașului Dăbuleni are atribuții privind asigurarea cadrului necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind serviciile comunitare de utilitate publică.



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

- *existență zonelor în care este instituită reducerea vitezei de circulație la maxim 40 km/h;*
- *deficiențe ale sistemului de semnalizare pe sectoarele de infrastructură din interiorul cartierelor;*
- *lipsa unei structuri adecvate pentru monitorizarea și controlul eficient al traficului 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) parcarea autovehiculelor utilizate pentru deplasările specifice transportului privat, (iv) siguranța și securitatea cetățenilor în spațiul public.

2.7.1. Zona centrală

Zona identificată ca având complexitate ridicată a mobilității reprezintă zona centrală, zona delimitată în cadrul Planului Urbanistic General al Orașului Dăbuleni conform reprezentării din figura 2.52. Această zona conține funcțiuni mixte, reunind obiective administrative, sociale, comerciale, recreaționale și de locuire.

Pe direcția Est-Vest zona de complexitate ridicată este secționată de traseul drumului național 54A.

În interiorul zonei centrale sunt identificate mai multe disfuncționalități ale circulațiilor auto, pietonale și de transport public. Valori ridicate ale fluxurilor de circulații și întâzieri se înregistrează pe Str. Victoriei și Str. Unrii, în zona intersecției cu Str. Caracal. Aici trama stradală, dimensionată cu o bandă de circulație pe sens și trotuarele sunt acaparate de

autovehicule parcate, aspect care conduce la reducerea capacității de circulație și creșterea gradului de incidență a accidentelor (figura 2.53). Pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație se recomandă aplicarea unor soluții de management al traficului (reamenajarea intersecției menționate, amplasarea de treceri de pietoni cu semnal controlat) și sancționarea parcării neregulamentare.



LEGENDA

LIMITA TERITORIALE
 - - - - - LIMITA TERITORIIULUI ADMINISTRATIV AL ORAȘULUI DĂBULENI
 - - - - - LIMITA TERITORIIULUI INTRAVILAN APROBAT CONFORM P.U.G. PR. NR. 7627 / 2006

ZONIFICARE FUNCIONALĂ
 ■ ZONA INSTITUTII SI SERVICII PUBLICE
 ■ ZONA PENTRU LOCUINTE P, P+2 SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE
 ■ ZONA PENTRU LOCUINTE P+ 3/4 SI FUNCTIUNI COMPLEMENTARE
 ■ ZONA UNITATI ECONOMICE INDUSTRIALE SI DEPOZITARE

■ ZONA UNITATI EXPLOATARI PETROLIERE
 ■ ZONA UNITATI ECONOMICE AGRICOLE
 ■ ZONA SPATII VERZI PENTRU ODIHNA, AGREMENT SI SPORT
 ■ ZONA DE GOSPODARIE COMUNALA / CIMITIRE
 ■ ZONA CONSTRUCTII AFERENTE DOTARILOR TEHNICO-EDILITARE
 ■ ZONA CONSTRUCTII AFERENTE CAILOR DE COMUNICATIE RUTIERA
 ■ ZONA ECONOMICA (AGRICOLA / INDUSTRIALA) DESTRUCTURATA
 ■ ZONA TERENURI CU DESTINATIE SPECIALA
 ■ APE
 ■ TERENURI NECONSTRUITE IN INTRAVILAN
 ■ TERENURI FORESTIERE - PADURI

Figura 2.52. Zona centrală cu nivel ridicat de complexitate a mobilității.
 Sursa: PUG al Orașului Dăbuleni.



Figura 2.53. Parcare neregulamentară – zona centrală (Exemplificare).

Fluxuri importante de pietoni se regasesc în special în partea de Est a zonei centrale, între Piața agroalimentară și Spitalul Orașenesc. În arealul menționat, această categorie de utilizatori întâmpină probleme de accesibilitate, generate pe de o parte de calitate precară a infrastructurii (străzi în lucru), iar pe de altă parte de autovehiculele aflate în staționare sau în mișcare (figura 2.54).



Figura 2.54. Circulație pietonală – zona centrală.

Implementarea unor măsuri de amenajare a zonei centrale în scopul creșterii accesibilității pietonale constituie o etapă esențială în susținere mobilității urbane durabile în Orașul Dăbuleni. Acțiunile viitoare în domeniul mobilității trebuie să conducă la reducerea valorilor de trafic auto din zona centrală, în special prin implementarea unei politici de parcare.



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

- *manifestarea unor probleme de accesibilitate pentru circulația pietonală din zona centrală, generate de autovehiculele parcate pe trotuar;*
- *manifestarea unor probleme de siguranța circulației din zona centrală, generate de autovehiculele parcate neregulamentar;*
- *tranzitarea zonei centrale, care prezintă complexitate ridicată din punct de vedere al mobilității de către traseul DN 54A, având asociate valori importante de trafic și grad ridicat de incidență a accidentelor de circulație;*
- *deficiențe privind transportul intermodal la nivel local, între transportul public rutier și cu bicicleta.*



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 Orașul Dăbuleni, 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*, localitatea Dăbuleni era încadrată în categoria comunelor. Începând cu anul 2004 a devenit oraș, trecând în rândul localităților de rang III.

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 Orașul Dăbuleni 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 Orașul Dăbuleni 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 al Orașului Dăbuleni este conceput având anul de bază 2017, următorul orizont de analiză fiind anul 2023. 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 Orașului Dăbuleni.

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. Interviu 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 128 persoane, reprezentând 1,05% din numărul total de locuitori înregistrați în Orașul Dăbuleni 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 Orașul Dăbuleni a fost stabilit în funcție de densitatea rezidențială.

În urma prelucrării datelor, a rezultat că în medie o gospodărie este formată din 4,02 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. Structura pe clase de vârstă a persoanelor care fac parte din gospodăriile anchetate este prezentată în figura 3.1.

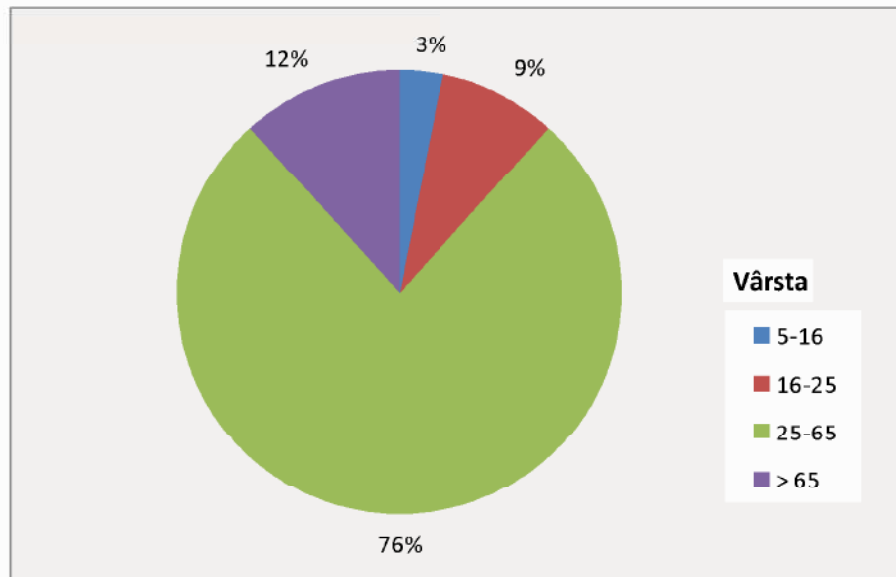


Figura 3.1. Distribuția pe clase de vârstă a membrilor gospodăriilor anchetate.

Din totalul persoanelor anchetate 45% sunt de sex feminin, iar 55% de sex masculin.

Din categoria informațiilor generale privind gospodăria, au fost culese date referitoare la venitul mediu net lunar. Distribuția gospodăriilor pe clase de venit este prezentată în diagrama din figura 3.2.

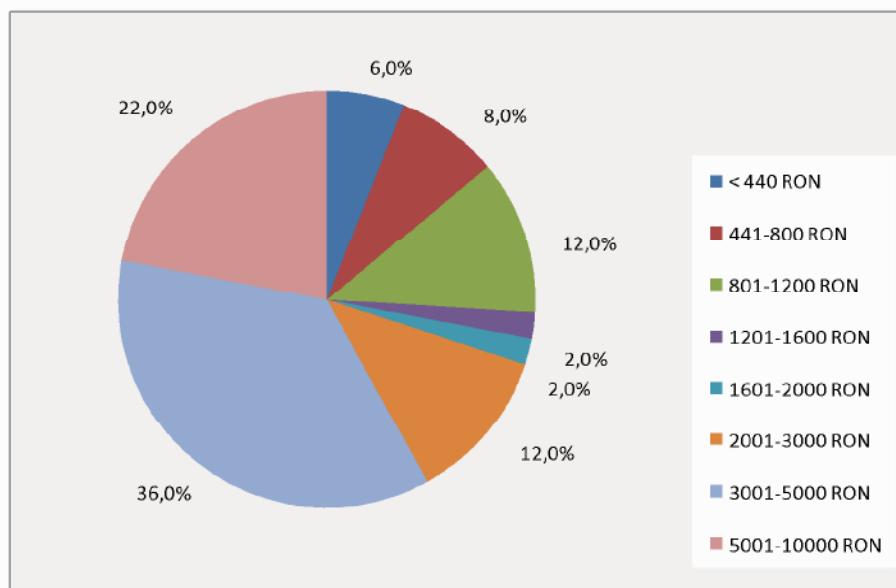


Figura 3.2. Distribuția gospodăriilor în funcție de venitul mediu net.

Un alt factor de natură socio-economică, care influențează mobilitatea (număr de deplasări, alegerea modului de transport) este disponibilitatea unui vehicul personal. 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 Orașul Dăbuleni deține 0,65 autoturisme.

Potrivit datelor declarate, în medie, în decursul unei zile lucrătoare, un locuitor al Orașului Dăbuleni realizează 1,39 călătorii. Din totalul persoanelor anchetate, 7 nu au realizat nicio călătorie.

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 12,6 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 3.3. Se evidențiază intervalele de vârf ale călătoriilor generate: 7:00 - 8:00, 10:00 - 11:00 și 16:00 - 17:00.

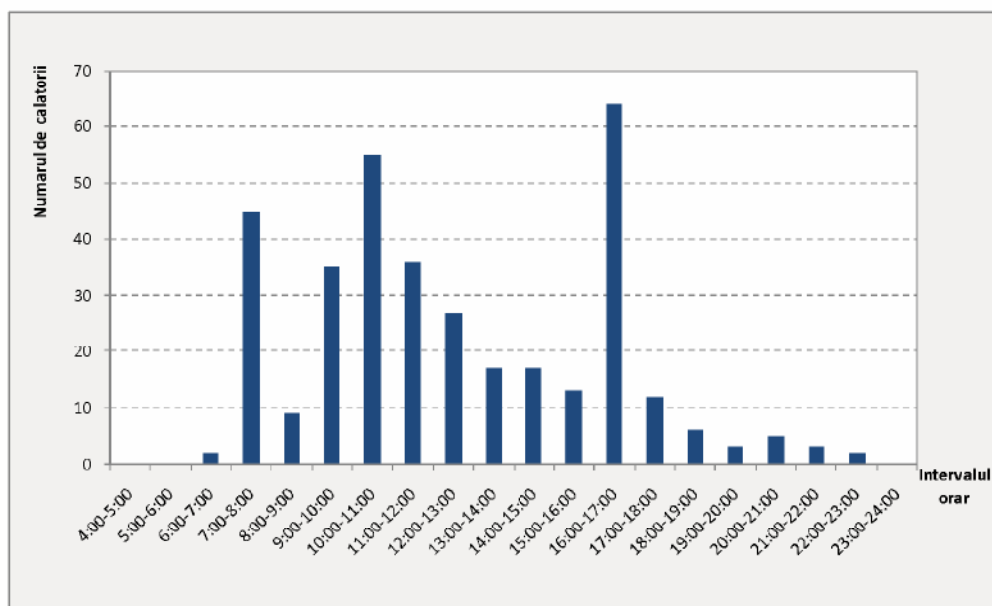


Figura 3.3. Distribuția orară a călătoriilor (după ora de inițiere).

Din totalul călătoriilor 94,6% au durate mai mici de 30 minute. Distribuția numărului de călătorii pe intervale ale duratei călătoriei este reprezentată în figura 3.4. Frecvența cea mai ridicată o au călătoriile a căror durată este între 10-20 de minute. Acestea reprezintă 56,82% din totalul călătoriilor.

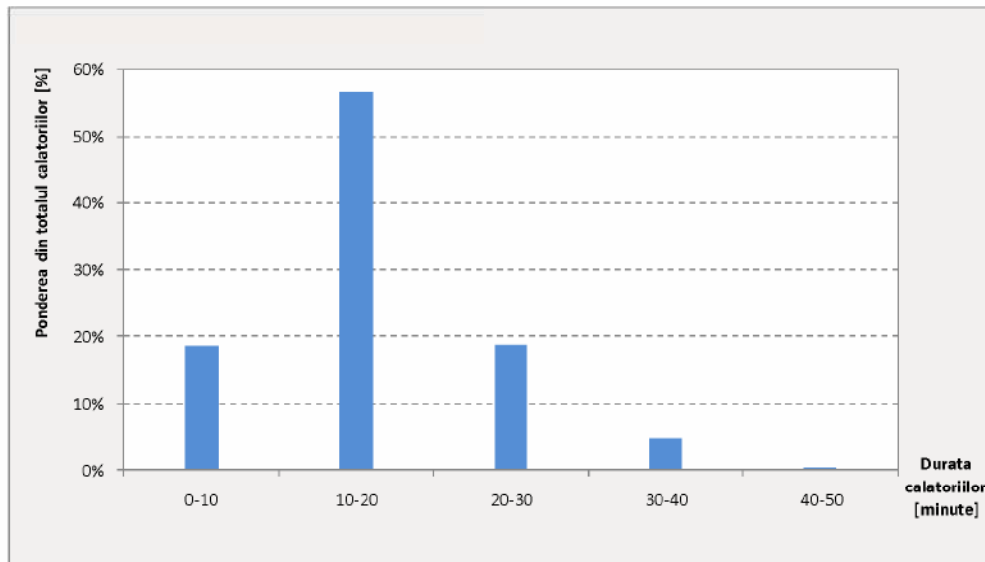


Figura 3.4. Distribuția călătoriilor după durată.

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 3.5. Exceptând deplasările de întoarcere la domiciliu, în urma prelucrării datelor a rezultat că ponderea cea mai ridicată este atinsă de deplasările efectuate pentru cumpărături (22,4% din călătorii), urmate de cele pentru ajungerea la serviciu (21,0% din călătorii) și de cele pentru rezolvarea problemelor personale, care reprezintă 14,5% din totalul călătoriilor.

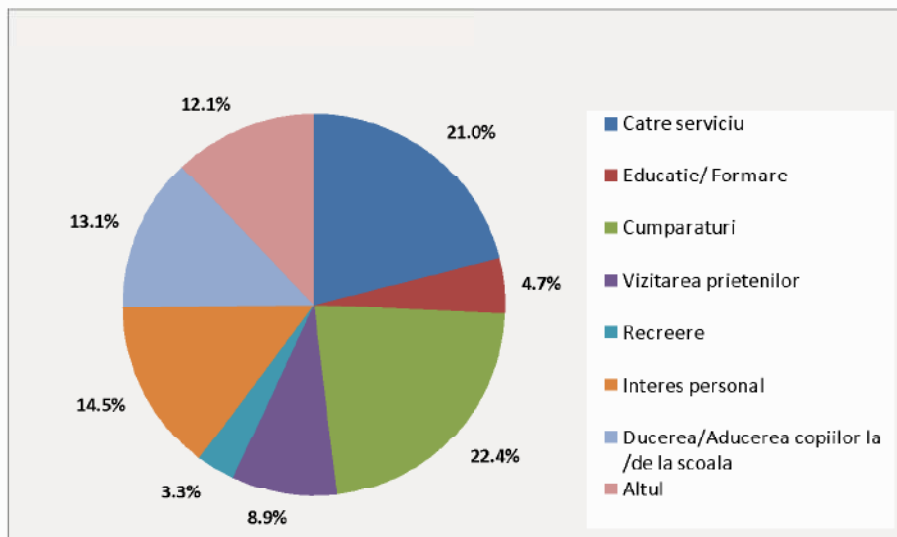


Figura 3.5. Distribuția călătoriilor după scop.

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 7 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*; *Autobuz serviciu*; *Autoutilitară (Camioneta)*, *Taxi*.

Distribuția călătoriilor declarate pe moduri de transport este prezentată în diagrama din figura 3.6.

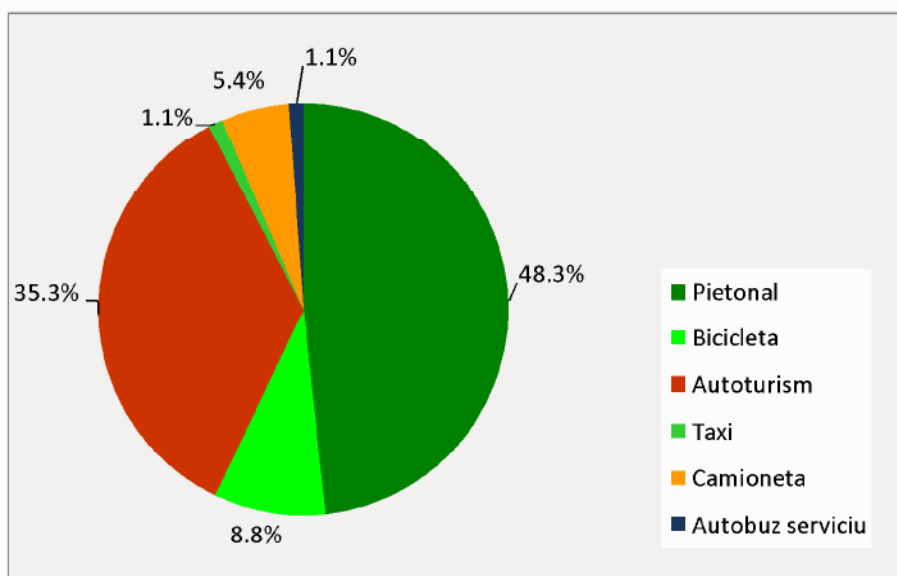


Figura 3.6. Distribuția modală a călătoriilor.



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 aproximativ 48,3%. Următorul mod de transport (ca proporție din totalul deplasărilor), care apare în preferințele cetățenilor Orașul Dăbuleni este autoturismul. Acesta este folosit pentru aproximativ 35,3% 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. După deplasările realizate pe jos sau cu autovehiculul personal, din datele înregistrate rezultă că deplasările pentru care se utilizează bicicleta reprezintă o pondere de 8,8% 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. Prin această metodă se poate realiza o monitorizare a traficului detaliată pe tipuri de vehicule și direcțiile de deplasare.

Anchetele de trafic s-au derulat în perioada decembrie 2017 – ianuarie 2018, în intervalul orar 07:00 – 19:00, în 4 posturi (2 intersecții, I1-I2 și 2 secțiuni, S1-S2) amplasate în puncte cheie din cadrul rețelei stradale (figura 3.7). Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în 10 categorii principale (tabelul 3.1).

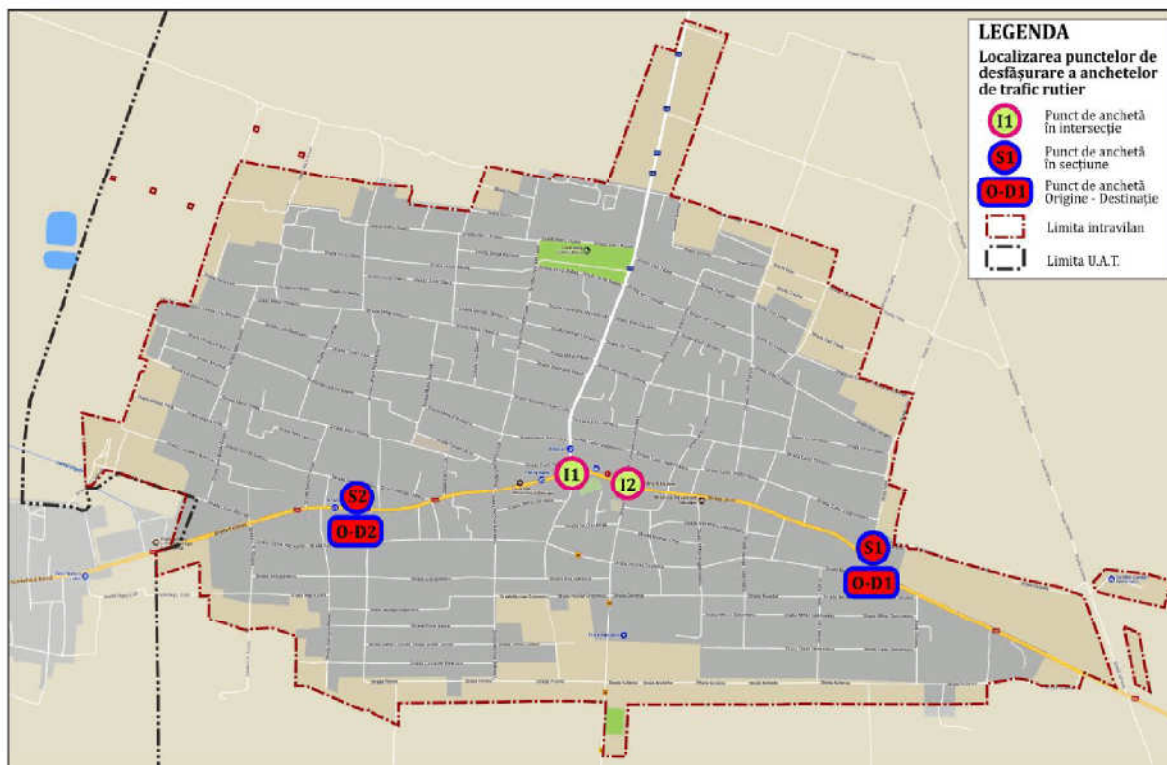








Figura 3.7. Amplasarea posturilor de anchetă.

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	

Nr. crt.	Categorie	
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)	

În figura 3.8 sunt prezentate pentru exemplificare, distribuțiile temporale ale volumelor de trafic, pe categorii, înregistrate în postul de anchetă I1 (intersecție), iar în figura 3.9 sunt prezentate distribuțiile temporale ale volumelor de trafic înregistrate în postul de anchetă S1 (secțiune).

POST I1 – Intersecția Str. Victoriei, Str. Unirii, Str. Caracal, Str. Pârâul Morilor

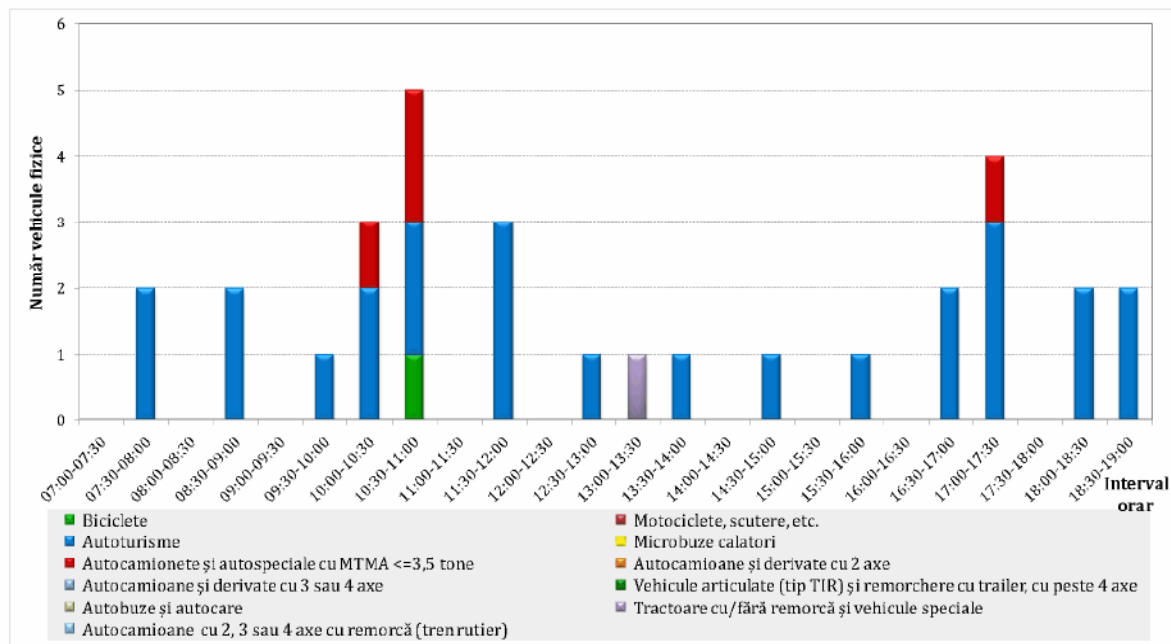


Figura 3.8, a. Distribuția volumelor de trafic. Postul I1_1, Braț - Str. Unirii - stânga.

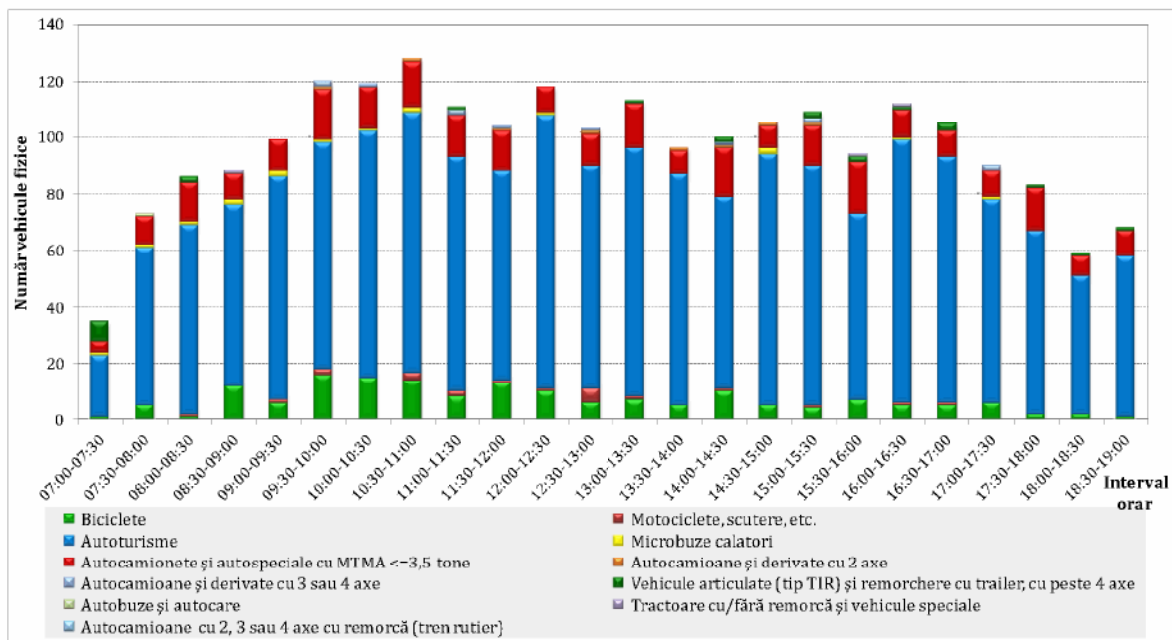


Figura 3.8, b. Distribuția volumelor de trafic. Postul I1_1, Braț - Str. Unirii - înainte.

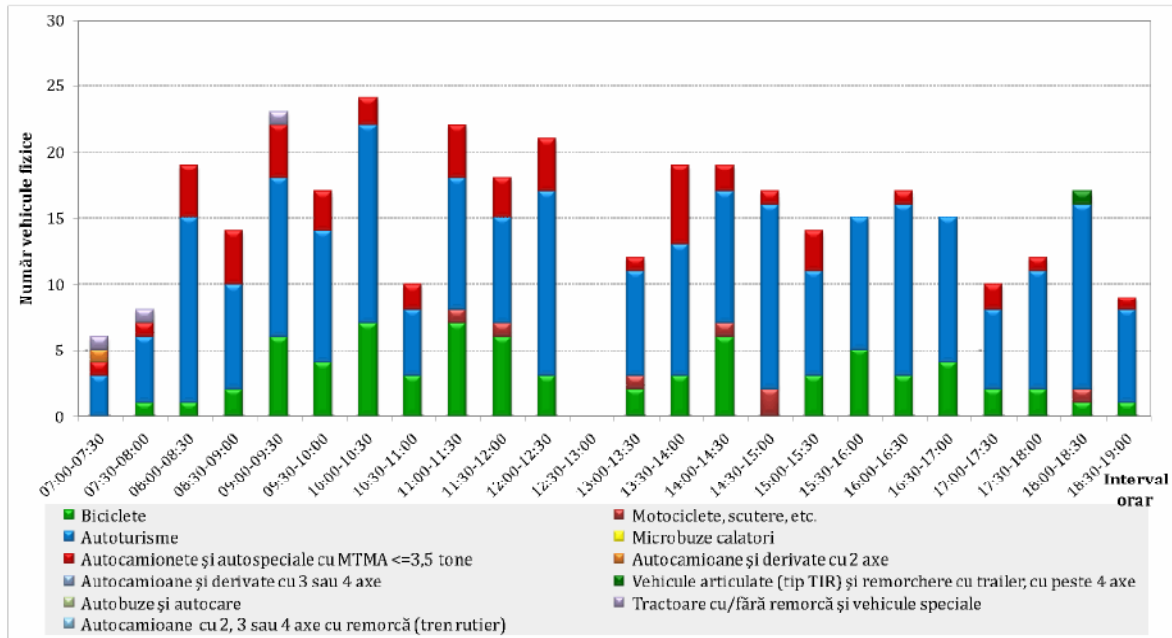


Figura 3.8, c. Distribuția volumelor de trafic. Postul I1_1, Braț - Str. Unirii - dreapta.



POST S1 – Str. Unirii

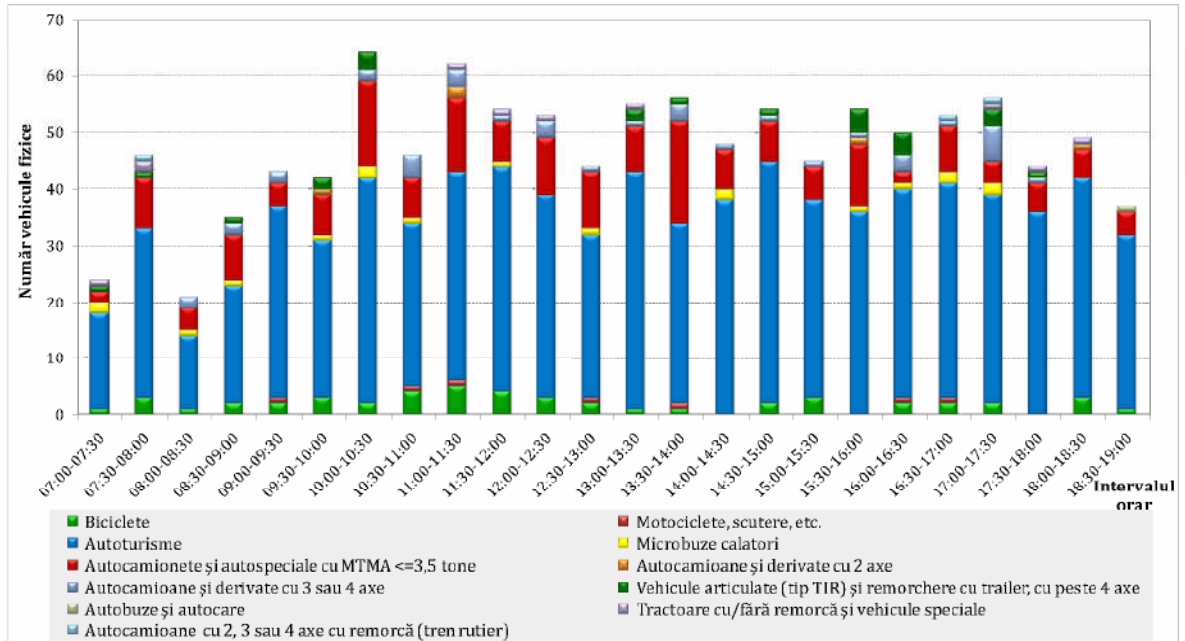


Figura 3.9, a. Distribuția volumelor de trafic. Postul S1_1, Sensul spre Corabia (Judetul Olt).

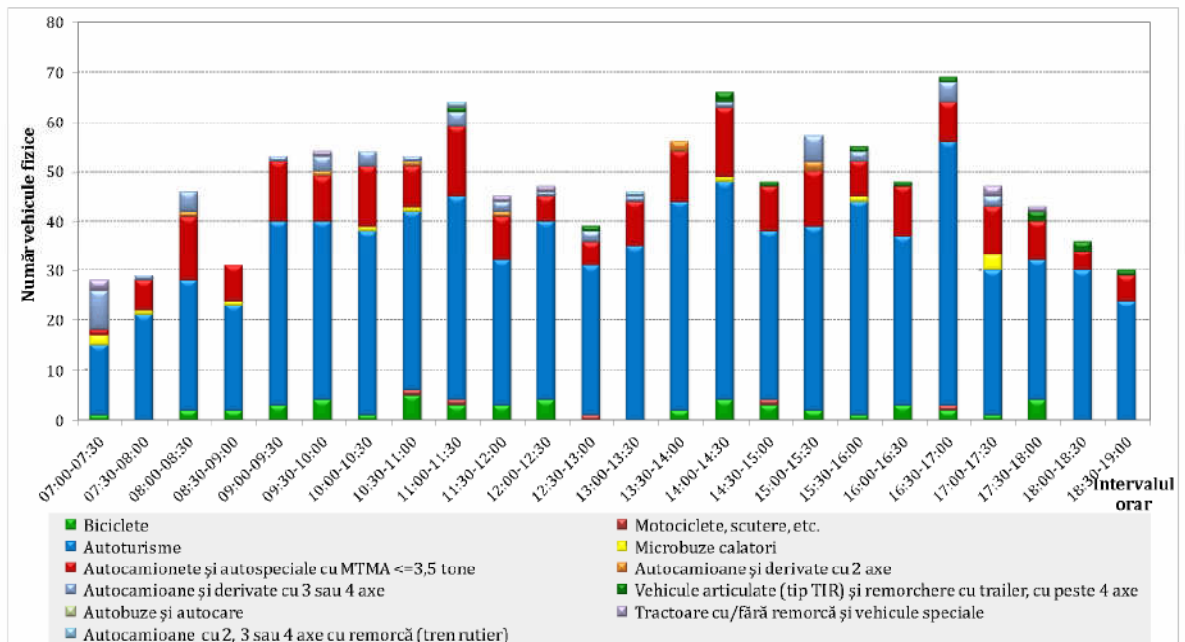


Figura 3.9, b. Distribuția volumelor de trafic. Postul S1_2, Sensul spre Craiova.

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

Drumuri naționale:

→ Post 180, DN 54A, km 33+000, sector DJ 544 – DN 55;

Drumuri județene:

→ Post 1501, DJ 542, km 44+000, sector limita Județului Olt - DN 54 (Dăbuleni);

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 Orașul Dăbuleni (figura 3.7), au fost desfășurate anchete privind originea și destinația deplasărilor.

Baza de date aferentă acestor anchete O-D conține 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 24,9% din autoturisme se deplasează numai conducătorul, iar în 43% din cazuri în vehicul sunt 2 persoane), 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 autoturismelor

care se încadrează în fiecare din clasele de încărcare posibile (1-5) este prezentă în diagrama din figura 3.10.

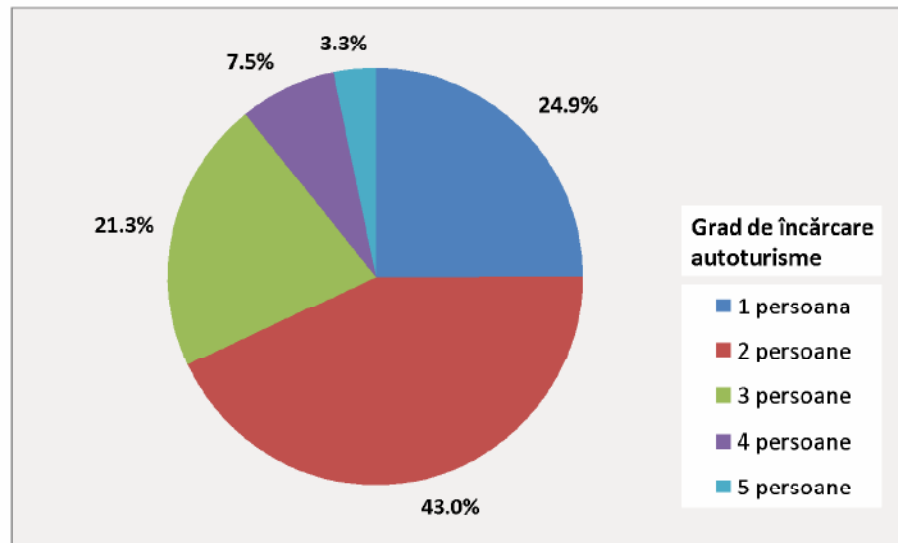


Figura 3.10. Gradul de încărcare al autoturismelor.

În cazul autoturismelor scopurile călătoriilor au fost structurate în trei categorii principale:

1. Activități recreative/ turism;
2. Afaceri și navetă;
3. Alte scopuri.

Potrivit datelor analizate, în decursul unei zile lucrătoare, autovehiculele sunt utilizate în proporție de 39,2% pentru deplasare la serviciu, în 15,7% din cazuri pentru activități recreative și turism, iar în restul situațiilor (45,1% din numărul total de deplasări) în alte scopuri.

În cazul vehiculelor de marfă au fost identificate tipurile de mărfuri transportate, acestea fiind încadrate în următoarele categorii:

- 1 - Animale vii și produse de origine animală
- 2 - Produse de origine vegetală, împletituri din material vegetale
- 3 - Grăsimi, ulei animal și vegetal, produse din descompunerea lor
- 4 - Produse ale industriei alimentare, băuturi alcoolice și nealcoolice, oțet, tutun
- 5 - Produse minerale
- 6 - Produse ale industriei chimice și industriilor similare
- 7 - Îngrășăminte
- 8 - Piei brute și prelucrate, articole din piele și cauciuc
- 9 - Material lemnos și produse din lemn, plută și produse din plută

- 10 - Materii prime pentru fabricarea cartonului și hârtiei
- 11 - Produse din piatră, beton sau beton armat, ș.a.
- 12 - Produse ceramice, sticlă și articole din sticlă
- 13 - Metale, mașini și material rulant
- 14 - Explosibile, produse pirotehnice, chibrituri
- 15 - Produse petroliere și carburant
- 16 - Alte produse

Mărfurile transportate în zona de analiză se încadrează în 9 din cele 16 clase stabilite (în acord cu cele considerate în anchete desfășurate de CESTRIN) (figura 3.11).

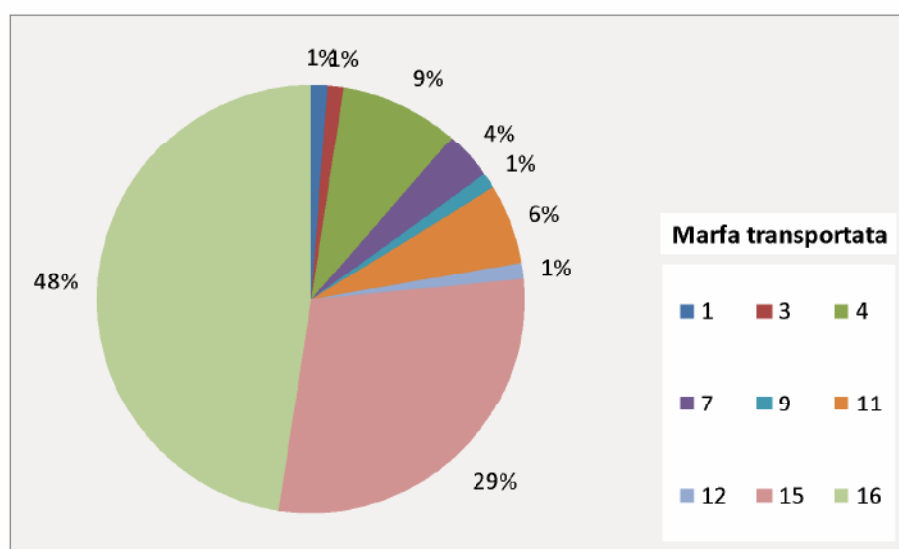


Figura 3.11. Tipul mărfurilor transportate.

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.

3.2.4. Date privind timpii de parcurs

Pentru calibrarea rețelelor de transport, formalizate prin grafuri cu arce și noduri, din cadrul modelelor de transport, este necesar a cunoaște vitezele medii de deplasare ale autovehiculelor pentru diferite segmente ale rețelor de transport modelate, precum și lungimile acestora.

În cadrul modelării traficului la nivelul arealului studiat (Orașul Dăbuleni) au fost realizate înregistrări ale distanțelor și duratelor medii de deplasare pe diferite rute ale rețelei, în cazul deplasării cu autoturismul.

Cele 3 trasee pe care s-au făcut măsurători ale timpilor de parcurs sunt reprezentate grafic în figura 3.12 și descrise în tabelul tabelul 3.2.

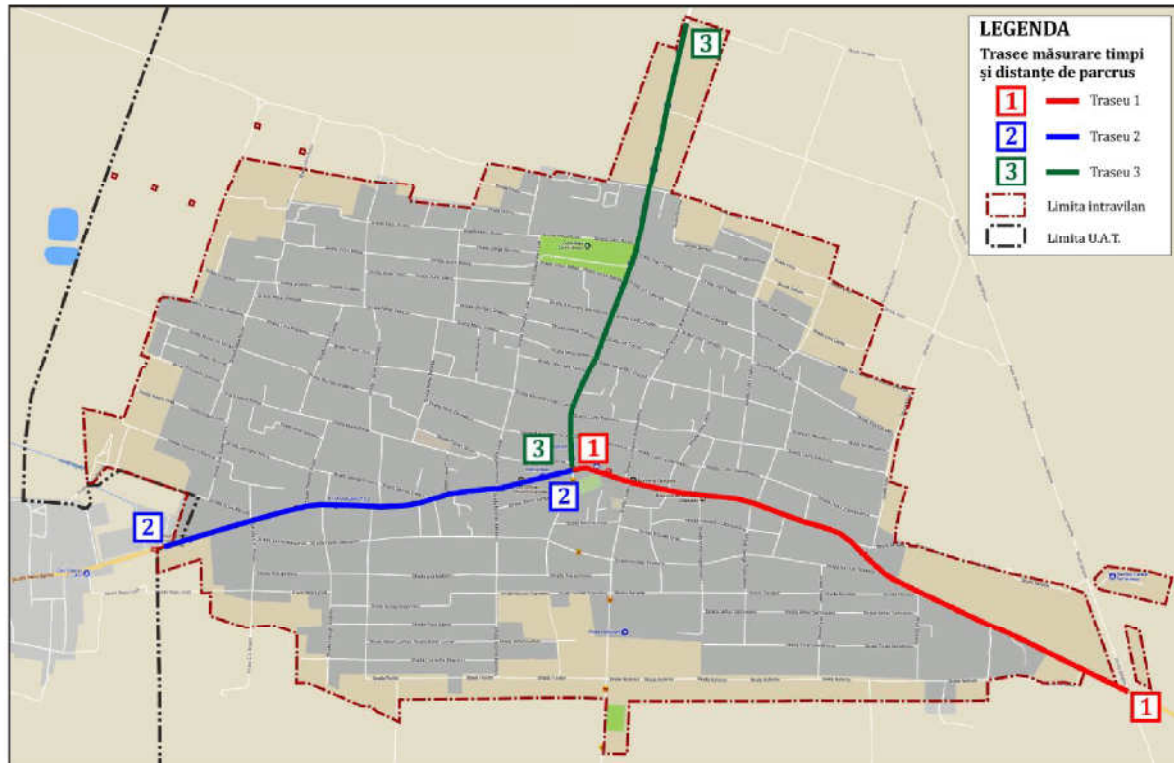


Figura 3.12. Traseele pe care s-au măsurat timpii de parcurs.

Tabelul 3.2. Date privind timpii de parcurs.

Nr. traseu	Traseul			Parametrul		
	De la	Până la	Via	Durata [min:sec]	Distanța [km]	Viteza medie [km/h]
1.	Intersecție Str. Unirii - Str. Sălișteana	Intersecție Str. Unirii - Str. Caracal	Str. Unirii	5:52	3,1	31,7
2.	Intersecție Str. Unirii - Str. Caracal	Limită intravilan zona de Vest	Str. Victoriei	4:07	2,0	29,1
3.	Intersecție Str. Unirii - Str. Caracal	Limită intravilan zona de Nord	Str. Caracal	5:45	2,3	24,0

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 Orașul Dăbuleni 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 2.23).

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 sectoare ale arterelor majore.

Caracteristicile rețelei, precum capacitatea de circulație, numărul de benzi/sens, viteza liberă, viteza maximă admisă, modurile de transport cărora le este permis accesul, existența parcărilor 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.

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

În cadrul modelului de transport aferent Plan de mobilitate urbană durabilă al Orașului Dăbuleni, 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 în situațiile în care viteza medie de deplasare variază între 30 și 50 km/h, conform acestui document este reprezentată în figura 3.14.

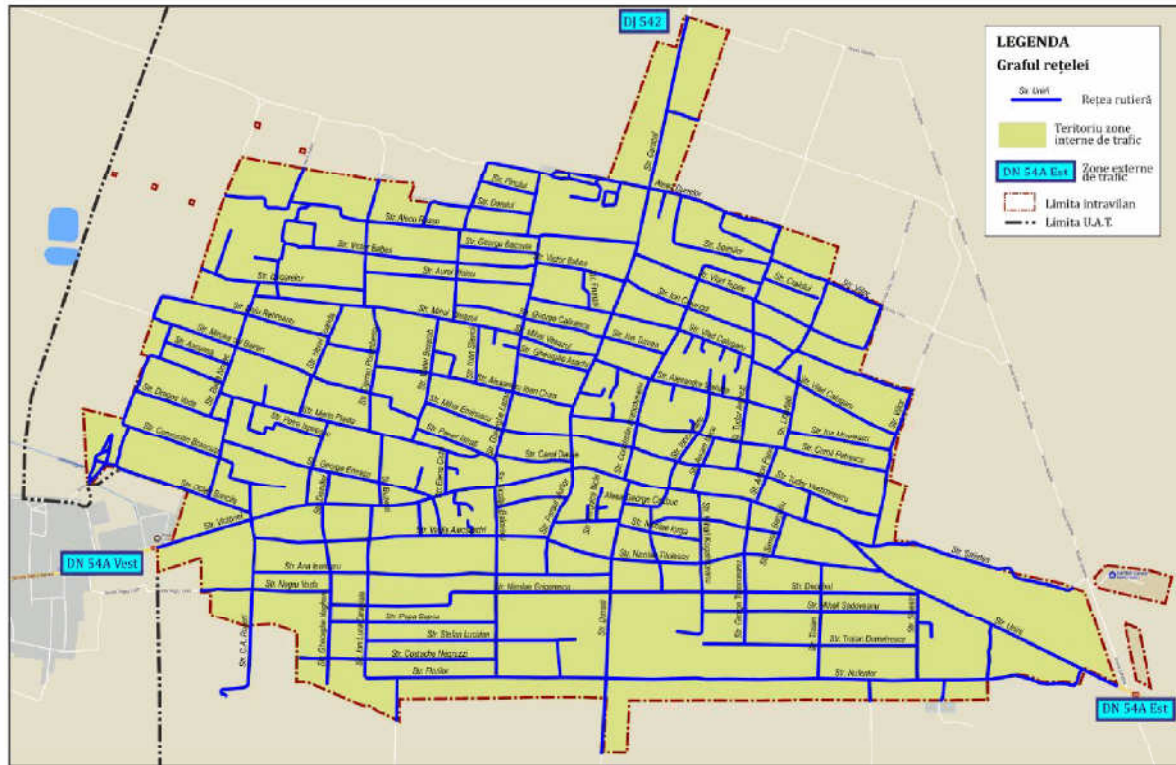


Figura 3.13. Graful rețelei din zona de analiză.

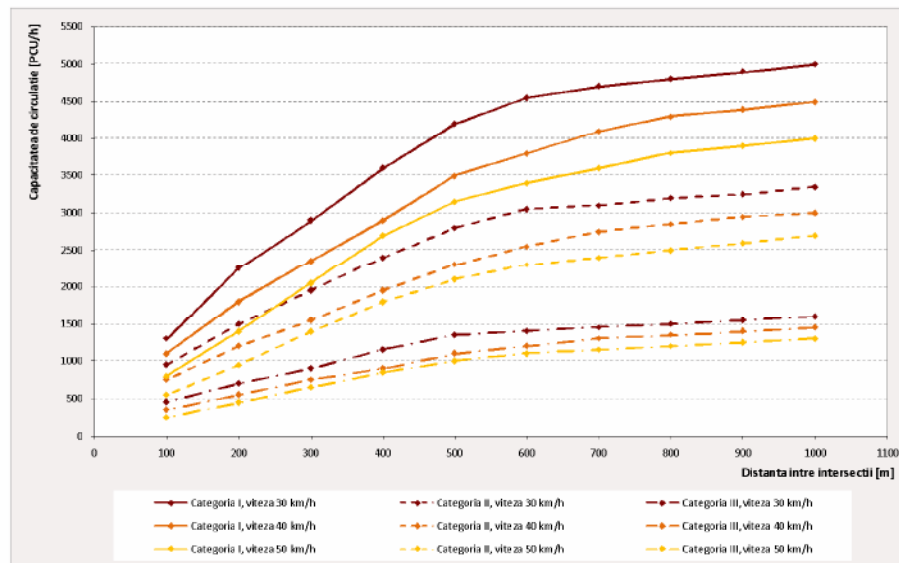


Figura 3.14. Variația capacității de circulație a străzilor.

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).

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

Unitatea de măsură utilizată pentru exprimarea capacității de circulație în cazul sistemului rutier este vehiculul etalon - autoturism (*engl. PCU – Private Car Unit*). Această caracteristică a rețelei de transport prezintă importanță deosebită în activitatea de proiectare a infrastructurii și în cea de control al traficului.

În cadrul studiilor de trafic și circulație, fluxurile de trafic rutier se exprimă prin numărul și tipul vehiculelor care tranzitează un element de infrastructură într-un anumit interval de timp. În scopul obținerii unei valori unitare a fluxului de trafic, se recurge la echivalarea tuturor tipurilor de vehicule prezente în flux în vehicule etalon de tip autoturism, conform *SR 7348 / 2001¹* și *OMT 49/1998²*. Prevederile standardului sunt aplicabile pentru toate categoriile și clasele tehnice de drumuri și străzi.

Pentru echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon de tip autoturism s-au folosit coeficienții stipulați în *SR 7348/2001*. Astfel, bicicletele, motoretele, scuterele și motocicletele au fost echivalate cu 0,5 autoturisme, autovehiculele ușoare de marfă au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar pentru autovehiculele grele de marfă s-au folosit coeficienți de echivalare între 3,5 și 4 (în funcție de tipul acestora). Microbuzele de transport public au fost echivalate cu 1,2 autoturisme, iar autobuzele cu 3 autoturisme.

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

¹Standard SR 7348 din 2001 - "Lucrări de drumuri. Echivalarea vehiculelor pentru determinarea capacității de circulație".

²Ordinul 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".

aceiași timp constrângerile generate de datele disponibile, pornind de la sistemul de zonificare considerat în Planul Urbanistic General (figura 2.13).

Astfel, în cadrul modelului de transport aferent planului de mobilitate, teritoriul a fost împărțit în 26 zone de trafic, 23 zone interne în Orașul Dăbuleni și 3 zone externe reprezentând potențialul de deplasare al localităților deservite în raport cu arealul de studiu de drumurile naționale și județene care penetrează acest teritoriu. Sistemul de zonificare aferent modelului de transport creat este prezentat în figura 3.15.

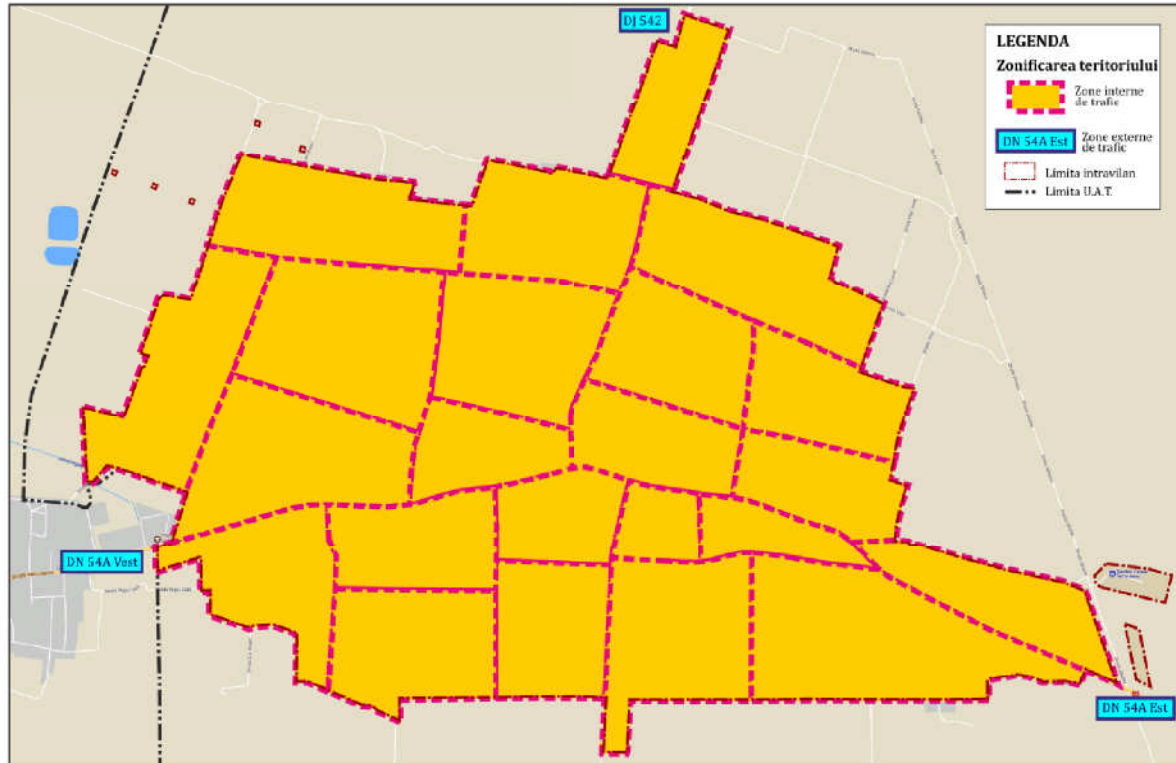


Figura 3.15. Zonele de trafic create în cadrul modelului de transport.

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 matricile modale, care au fost utilizate pentru calibrarea matricelor rezultate din aplicarea primelor trei etape ale modelului "în patru pași".

În scopul conturării laturii teoretice a modelului de transport dezvoltat, în subcapitolele următoare sunt descrise caracteristicile tehnice ale etapelor specifice modelului "în patru pași" realizat în cadrul PMUD pentru Orașul Dăbuleni.

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 pe de o parte, 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 3.16).



Figura 3.16. 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 coeficienți 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 repartitie 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 călătorii 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 repartitia 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 "atrasede" 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 gospodăria (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/ microbuze);
- **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 3.17):

- capacitatea de transport;
- timpul de călătorie;
- costul efectiv (sau generalizat) al călătoriei.

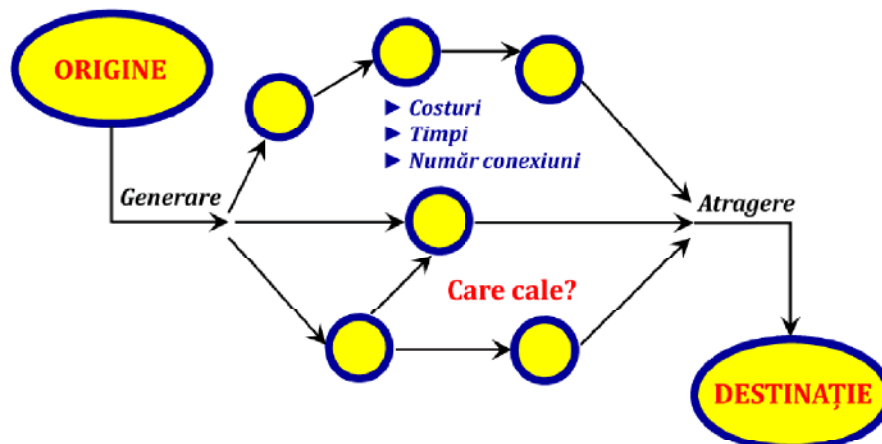


Figura 3.17. Principiul de afectare a călătoriilor.

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, timpi 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;*

atât la **nivel de medie zilnică anuală** (MZA) (figurile 3.18, 3.20, 3.22, 3.24), cât și la nivelul **orei de vârf de trafic** (figurile 3.19, 3.21, 3.23, 3.25). Reprezentările grafice ale fluxurilor de trafic la cele 2 niveluri orare de analiză au configurații asemănătoare (nu identice), însă valorile sunt semnificativ diferite (24 ore versus 1 oră). Acest fapt se poate observa din legendă. 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.

Axa rețelei stradale care asigură legătura pe direcția Est-Vest (Str. Unirii/Str. Victoriei – DN 54A) este formată din sectoare de infrastructură, care conectează cartierele orașului cu zona centrală a arealului de analiză. Aceste sectoare atrag la nivelul unei zile medii anuale valori maxime de aproximativ 3.800 autovehicule etalon/sens, reprezentând atât deplasări locale, a căror origine și destinație se află în Orașul Dăbuleni, cât și deplasările de penetrație (origine sau destinația în zona urbană) și de tranzit (originea și destinația în afara zonei urbane). Cea din urmă categorie ar putea fi relocalată ca urmare a existenței unei variante de ocolire, degrevând astfel rețeaua stradală. În plus, pe aceste sectoare sunt planificate traseele liniilor de transport public județean și interjudețean, adăugând aproximativ 30 vehicule/ sens. Pe cele axe principale Str. Victoriei - Str. Unirii și Str. Victoriei/ Str. Unirii - Str. Caracal, este permis accesul vehiculelor de marfă.

Legătura cu rețeaua rutieră amplasată la Nord de Orașul Dăbuleni este asigurată de Str. Caracal (DJ 542), care este caracterizată de valori ridicate ale fluxurilor de trafic. Acesta penetrează zona centrală, în intersecția cu DN 54A (Str. Victoriei - Str. Unirii).

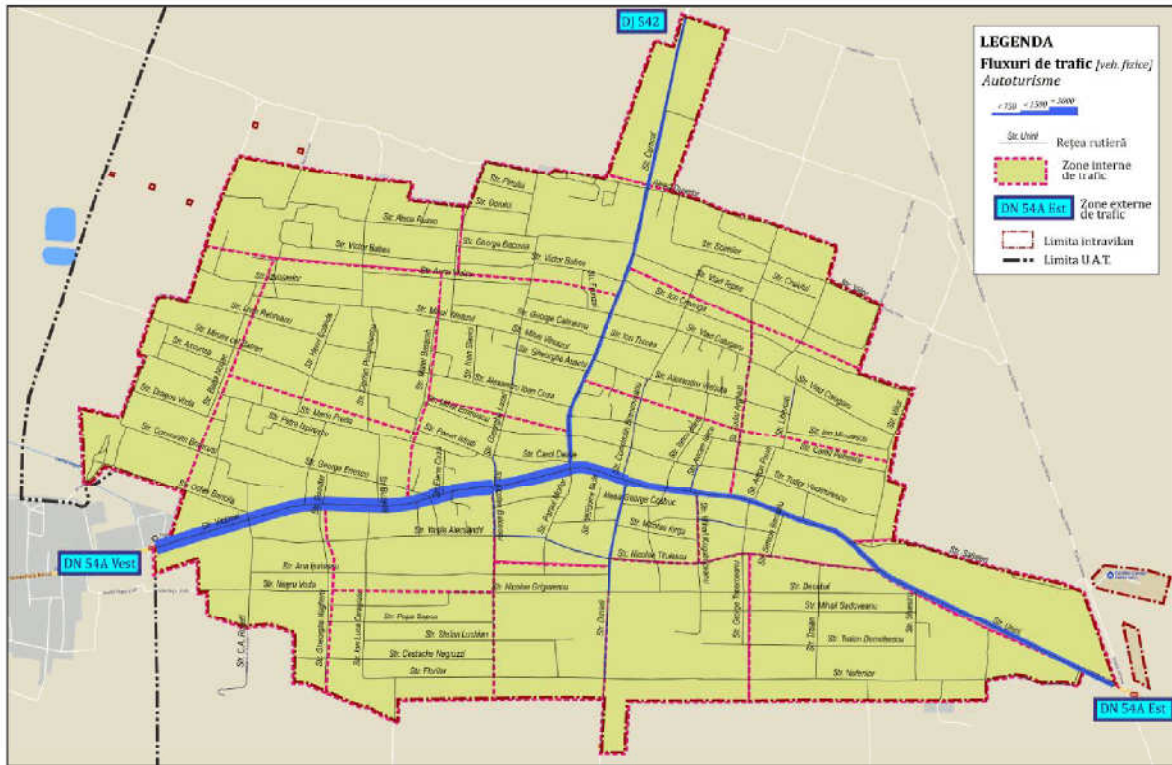


Figura 3.18. Fluxuri de trafic, autoturisme, MZA 2017.

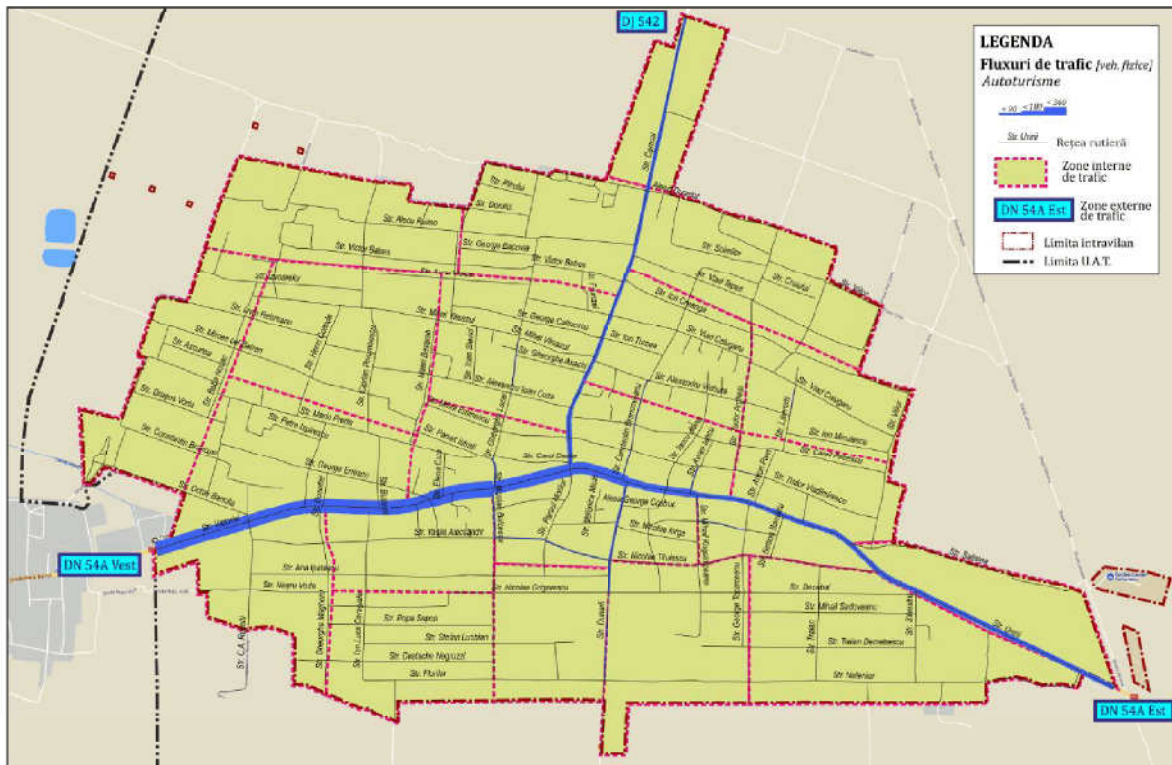


Figura 3.19. Fluxuri de trafic, autoturisme, ora de vârf de trafic, 2017.

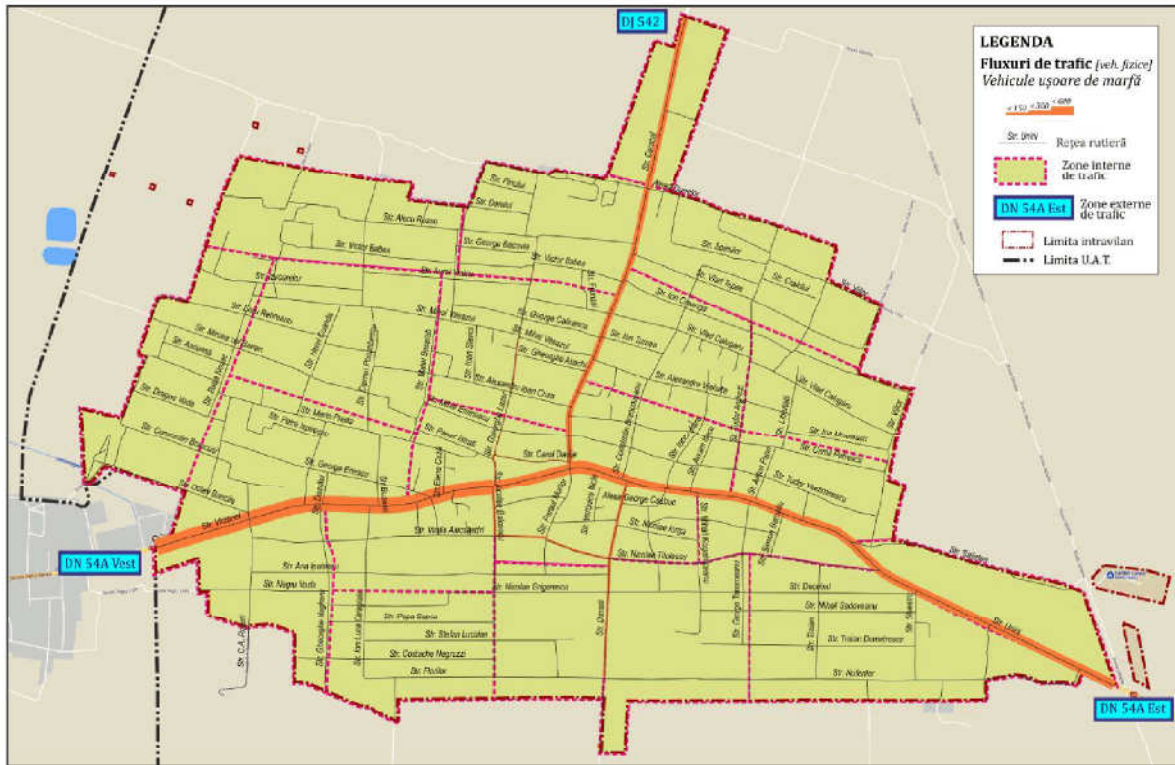


Figura 3.20. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, MZA, 2017.



Figura 3.21. Fluxuri de trafic, autovehicule ușoare de marfă, ora de vârf de trafic, 2017.

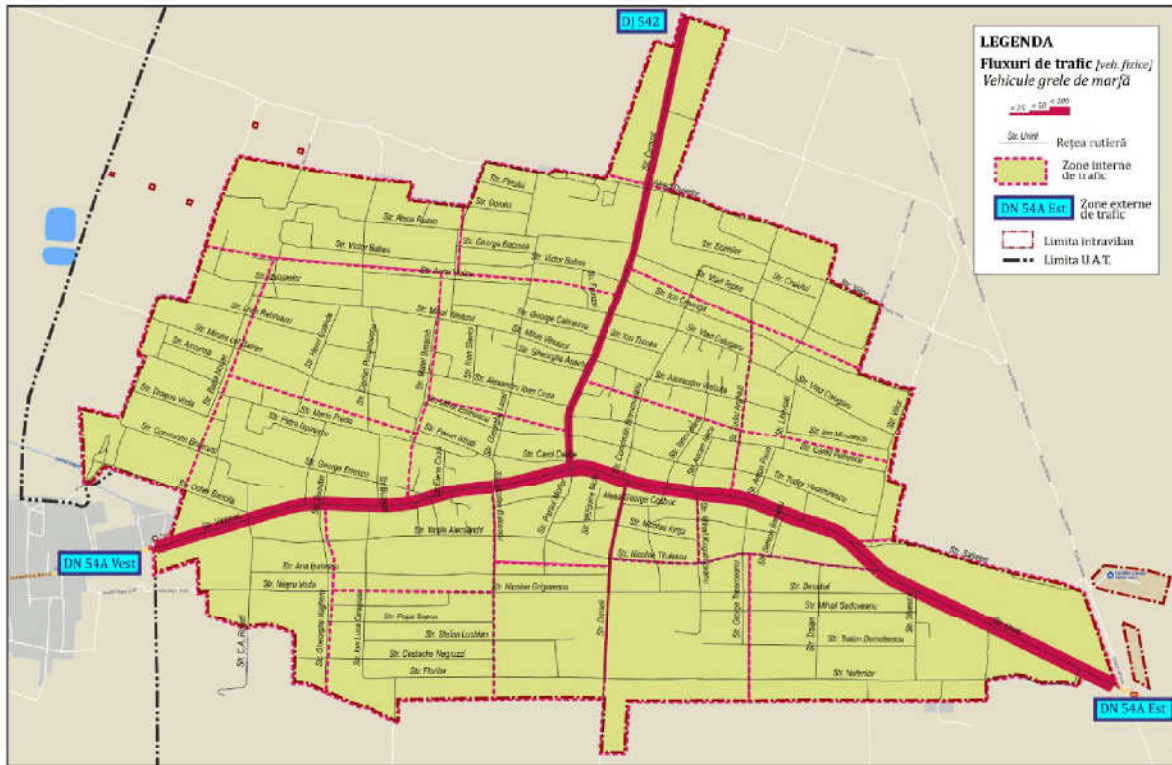


Figura 3.22. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, MZA, 2017.

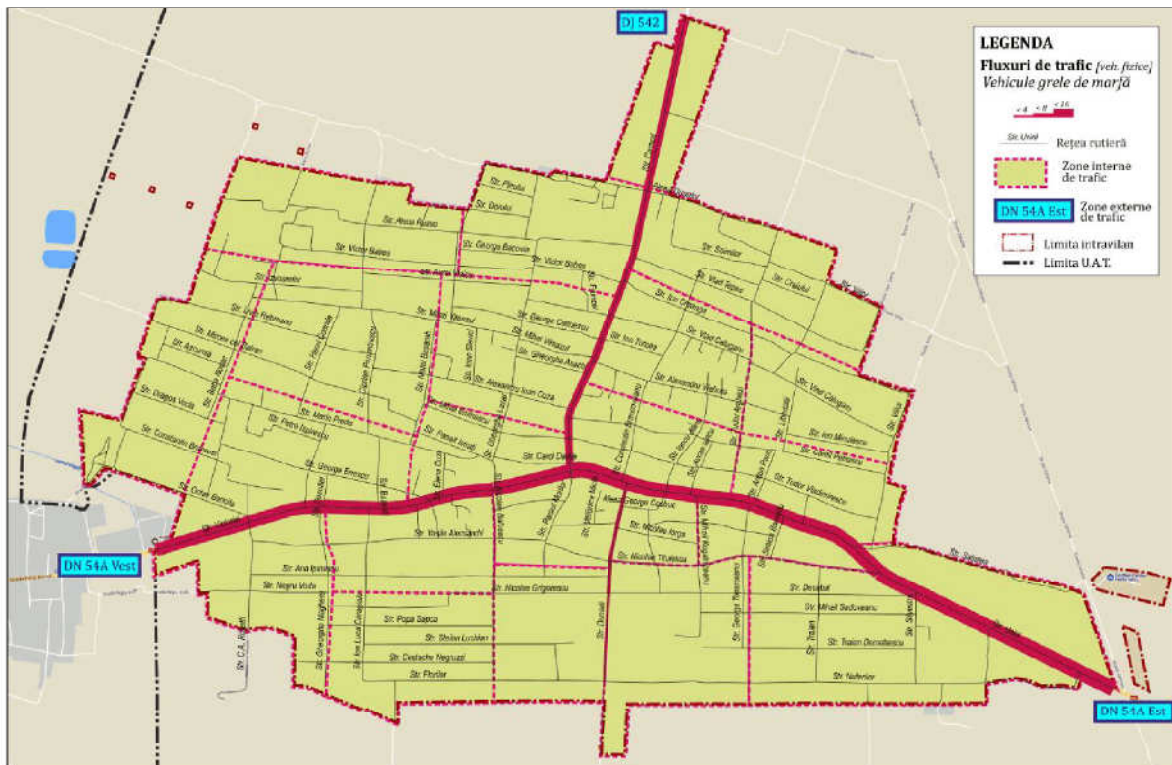


Figura 3.23. Fluxuri de trafic, autovehicule grele de marfă, ora de varf de trafic, 2017.

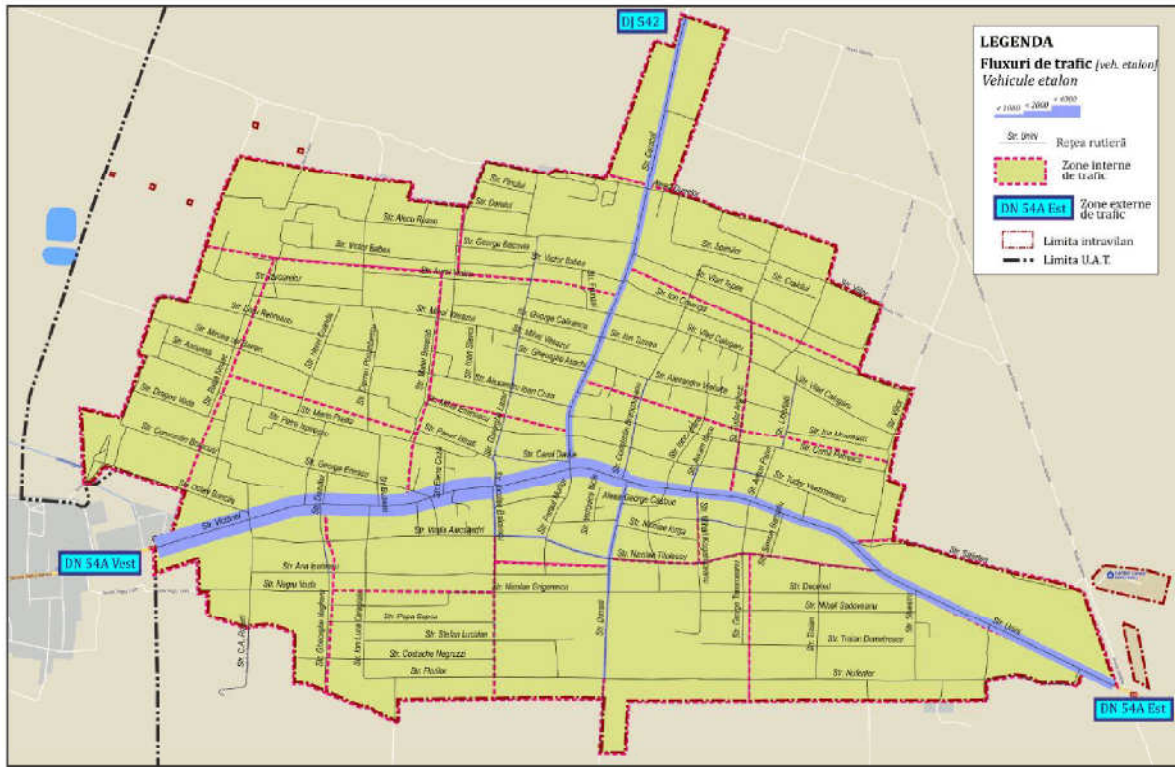


Figura 3.24. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, MZA, 2017.

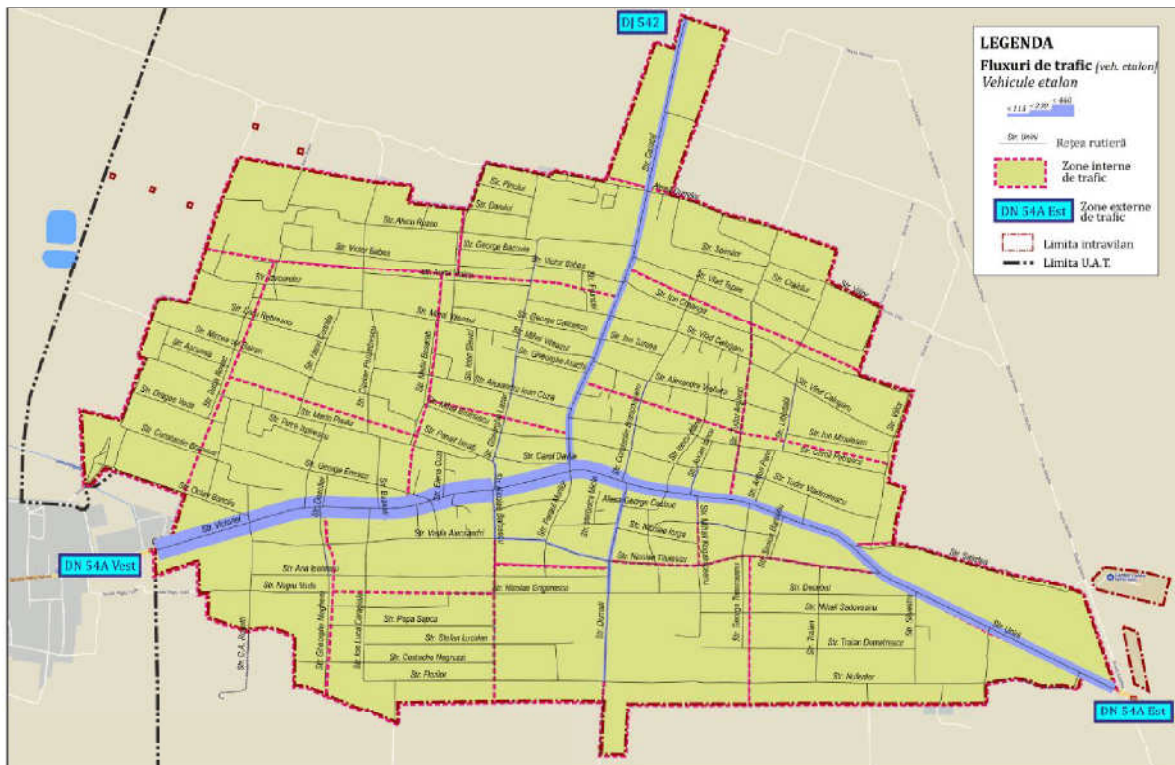


Figura 3.25. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, ora de varf de trafic, 2017.

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 Orașul Dăbuleni s-au obținut valori ale funcției GEH mai mici decât 5, pentru toate cazurile, fapt care confirmă valabilitatea modelului (tabelul 3.3).

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).

Tabelul 3.3. 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
S1	S1_1	996	281	84	1061	364	77	2,03	4,62	0,78
	S1_2	998	256	84	989	306	78	0,29	2,98	0,67
S2	S2_1	2394	526	78	2602	539	67	4,16	0,56	1,29
	S2_2	2371	526	75	2602	553	70	4,63	1,16	0,59
I1	I1_1	751	212	36	875	260	41	4,35	3,12	0,81
	I1_2	2403	444	65	2403	368	70	0,00	3,77	0,61
	I1_3	2538	458	75	2331	479	80	4,20	0,97	0,57

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

Datele de trafic utilizate în calibrarea modelului au fost cele înregistrate în postul de anchetă I2 (figura 3.7) și în cele înregistrate cu ocazia recensământului general de circulație realizat la nivel național de CESTRIN – CNAIR / CJ Dolj pe sectoarele drumului județean și al celui național învecinate Orașului Dăbuleni în anul 2015 (Post 180 - DN 54A, Post 1501 – DJ 542).

Datele de trafic utilizate în validarea modelului au fost cele înregistrate în posturile S1, S2 și I1 (tabelul 3.3), amplasate conform figurii 3.7 în puncte diferite ale rețelei comparativ cu punctele în care au fost amplasate posturile de anchetă în care au fost culese date care au stat la baza procesului de calibrare.

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 3.26).

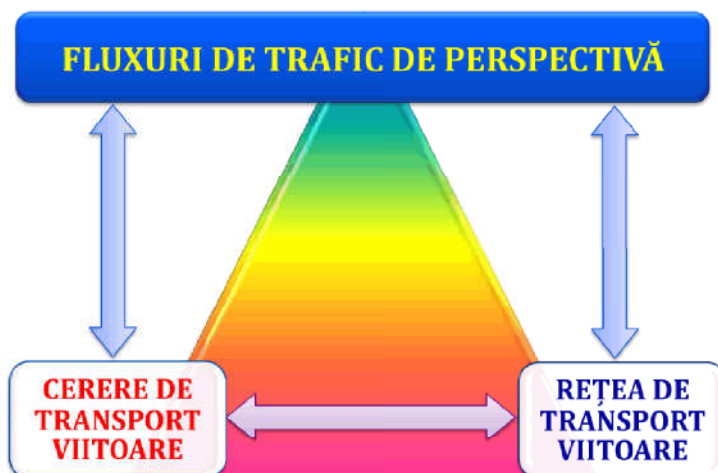


Figura 3.26. Obținerea fluxurilor de trafic de perspectivă.

Proгноza 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 2023.

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 3.27).

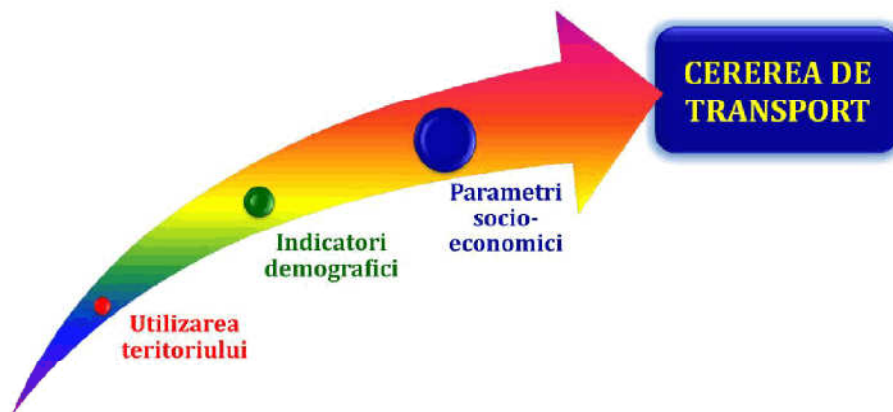


Figura 3.27. Prognoza cererii de transport – proces.

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 Dolj.

Prognoza cea mai recentă, pe termen mediu („Proiecția principalilor indicatori economico – sociali în PROFIL TERITORIAL până în 2021”) prevede evoluția PIB-ului numai până în anul 2021. Având la bază aceste date, s-a estimat tendința de evoluție a indicatorului analizat până în anul 2023, rezultând valorile reprezentate grafic în figurile 3.28 și 3.29.

Pe baza datelor prognozate s-au determinat valorile coeficienților globali de variație a indicatorului PIB în perioada 2017-2023, de 1,55 în cazul Produsului Inter Brut județean și de 1,71 în cazul Produsului Inter Brut național.

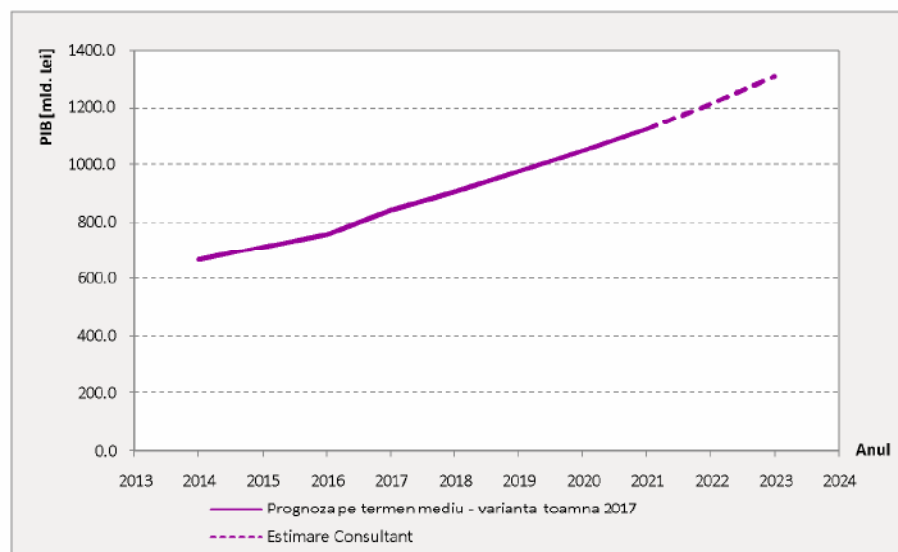


Figura 3.28. Prognoza PIB național. Sursa: Comisia Națională de Prognoză, 2017.

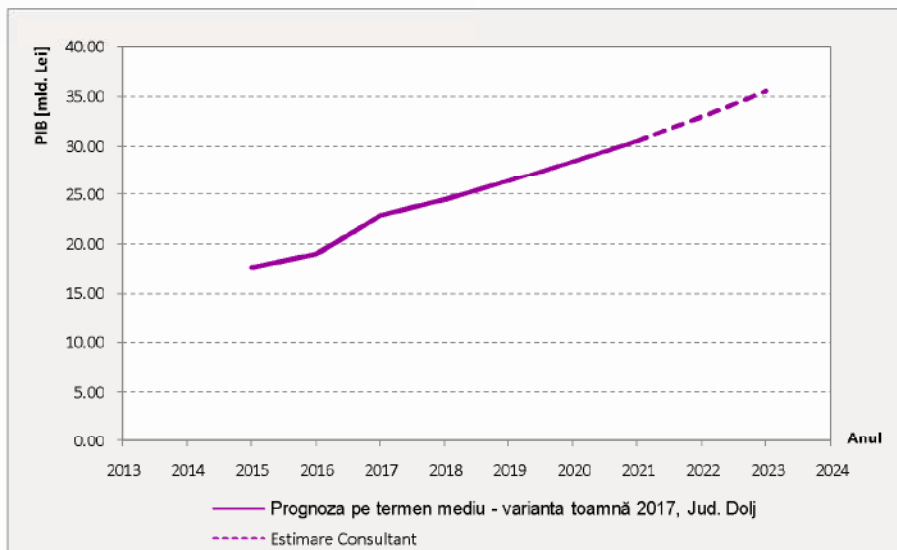


Figura 3.29. Proгноza PIB al județului Dolj. Sursa: Comisia Națională de Proгноză, 2017.

→ **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 Orașului Dăbuleni.

Reprezentarea grafică a valorilor prognozate este realizată în figura 3.30.

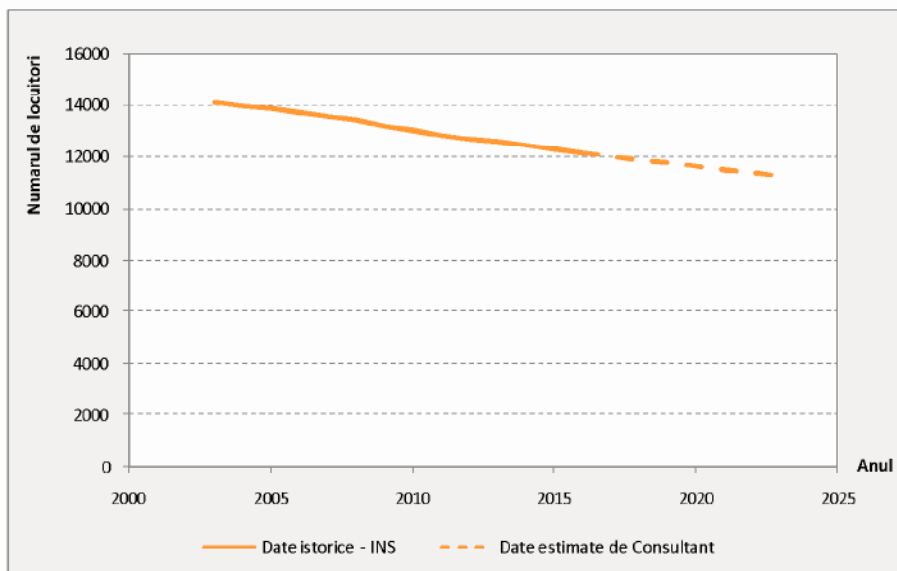


Figura 3.30. Proгноza numărului de locuitori – Orașul Dăbuleni.



În estimarea numărului de locuitori la nivelul anului 2023 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 Orașul Dăbuleni în anul 2016 (12.181 locuitori, conform datelor publicate de Institutul Național de Statistică, TEMPO On-line) s-a estimat valoarea acestui indicator demografic la nivelul anului 2023: 11.264 locuitori.

În concluzie, tendința de variație a numărului de locuitori din Orașul Dăbuleni este una descrescătoare.

→ **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 Orașului Dăbuleni, a fost determinată variația indicelui de motorizare în perioada 2002 - 2016 (figura 2.18). Având în vedere prognoza PIB național și județean tratată mai sus (figurile 3.28 și 3.29) 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 2023.

Plecând de la valoarea indicelui de motorizare de 147 autoturisme / 1000 locuitori în anul 2016, în anul 2023 este estimată o valoare medie de 182 autoturisme / 1000 locuitori (figura 3.31).

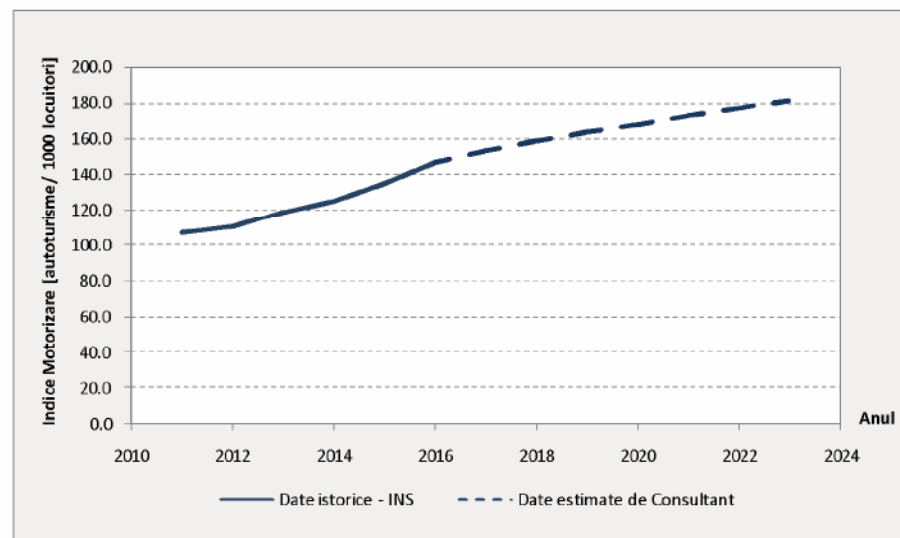


Figura 3.31. Prognoza indicelui de motorizare – Orașul Dăbuleni.

→ **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 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 3.32 și 3.33).

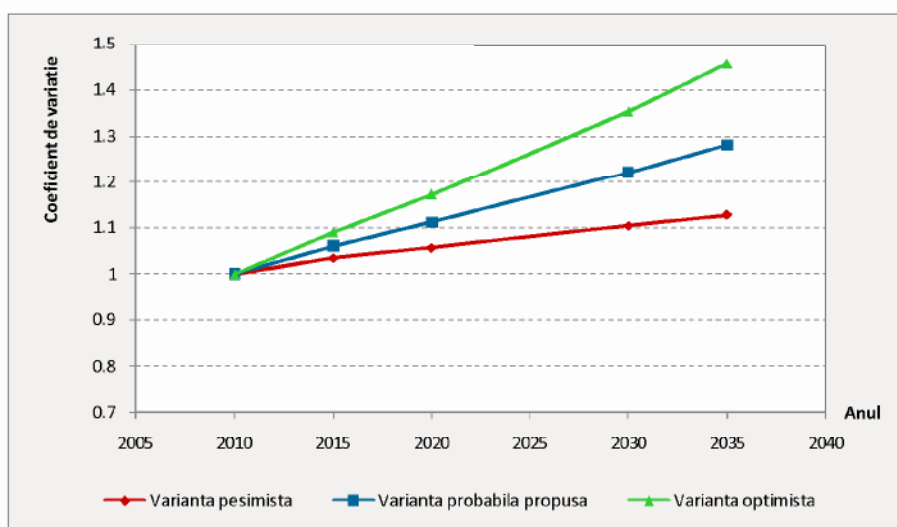


Figura 3.32. Coeficienții de variație ai parcursului mediu anual [km]
(Sursa: CNADNR – CESTRIN, 2010).

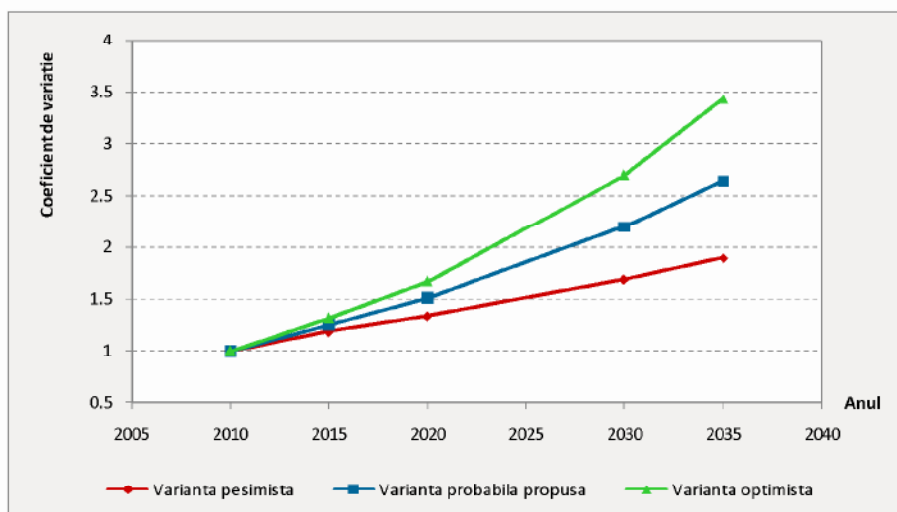


Figura 3.33. Coeficienții de variație ai parcursului mediu anual [vehicule*km].
(Sursa: CNADNR – CESTRIN, 2010).



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.

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

Scenariul de mobilitate de referință specific perioadei de analiză 2023, denumit în continuare scenariul "*A face minim*", evidențiază rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă care ia în considerare ca finalizate 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:

- *Lucrări de întreținere și reparații străzi în Orașul Dăbuleni*

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 2018-2023.

Implementare: Orașul Dăbuleni

- *Reabilitare "Reabilitare Str. Dunării și Str. Caracal și modernizare străzi - etapa I, Oraș Dăbuleni, Județul Dolj"*

Proiectul constă în realizarea de lucrări de modernizare a infrastructurii rutiere de interes local din orașul Dăbuleni. Sectoarele stradale incluse sunt următoarele: Str. Dunării, Str. Caracal, Str. Mihai Viteazul, Str. Constantin Brâncoveanu, Str. Nicolae Titulescu, Str. Vasile Alecsandri, Str. Nicolae Bălcescu, Str. Mihail Kogalniceanu, Str. Marin Preda, Str. Tudor Vladimirescu, Str. Gheorghe Lazăr, Str. Dabu, Str. Andrei Mureșan, Str. Petre Ispirescu, Str. Gheorghe Asachi, Str. Ciprian Porumbescu, Str. Matei Basarab, Str. Mihai Eminescu, Str. Tudor Arghezi, Str. Cezar Boliac.

Investiția a primit finanțare în cadrul Programului Național de Dezvoltare Locală (PNDL II) 2017-2020 (lista Obiective de investiții - 19.07.2017, <http://www.mdrap.ro/lucrari-publice/pndl>).

Implementare: Orașul Dăbuleni

Luând în calcul proiectele menționate mai sus, au fost obținute configurații ale fluxurilor de trafic pe ansamblul rețelei, la nivelul anului 2023, 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 3.34 și 3.35. Implementarea proiectelor care compun scenariile "*A face minim*" va conduce la creșterea conectivității și

accesibilității teritoriului de analiză în raport cu rețeaua majoră de circulații, dar în același timp va încuraja creșterea prestației realizate cu mijloace de transport poluante la nivelul rețelei interne, 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 2017 se va produce creșterea utilizării transportului privat cu 25% până în anul 2023. 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”) conduce la creșterea valorilor de trafic care utilizează rețeaua rutieră din zona se analiză.

Tabelul 3.4. Evoluția activității de transport, 2017-2023.

Indicator	Scenariul de bază, 2017	Scenariul "A face minim", 2023
Utilizarea transportului privat [vehicule-km]	27.062	34.041
Utilizarea modurilor de transport prietenoase cu mediul (transport public, cu mijloace nemotorizate – bicicleta și pietonal) [%]	57,1	54,8

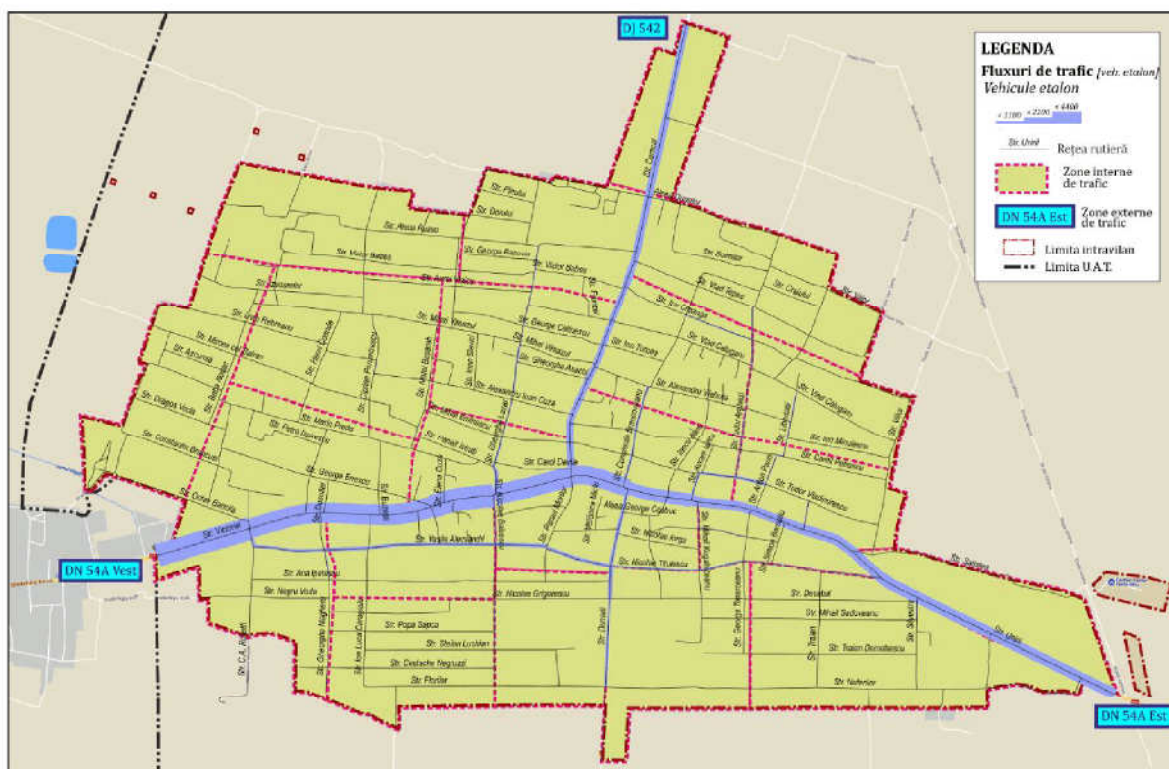


Figura 3.34. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul AFM_MZA 2023.



Figura 3.36. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN_MZA 2023.

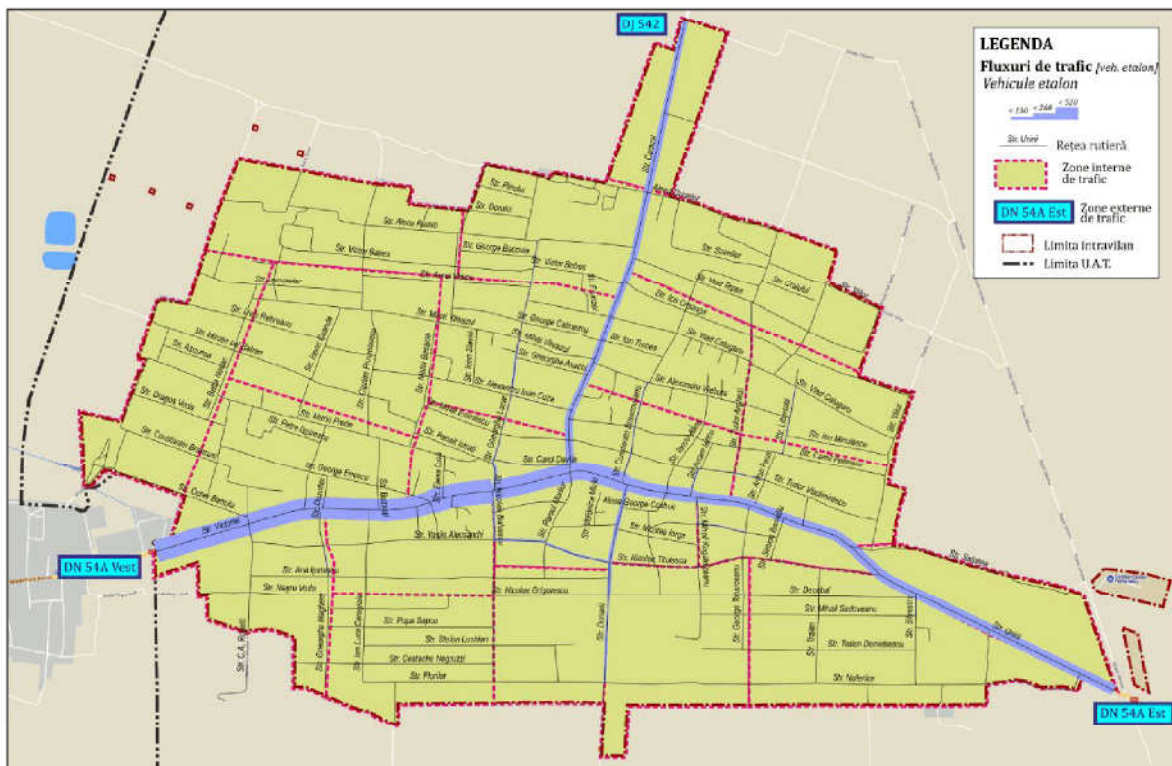


Figura 3.37. Fluxuri de trafic, vehicule etalon, Scenariul ANFN ora de vârf de trafic, 2023.



Mentținerea ofertei de transport în starea actuală până în anul 2023, va conduce la înregistrarea unui impact negativ transporturilor asupra mediului urban, comparativ cu situația anului de bază 2017. 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 înregistrată pe arterele principale, 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 2017 de 14,8% până în anul 2023, în timp ce transportul pietonal va 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).

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 – 2017 și la nivelul orizontului de prognoză 2023), 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.

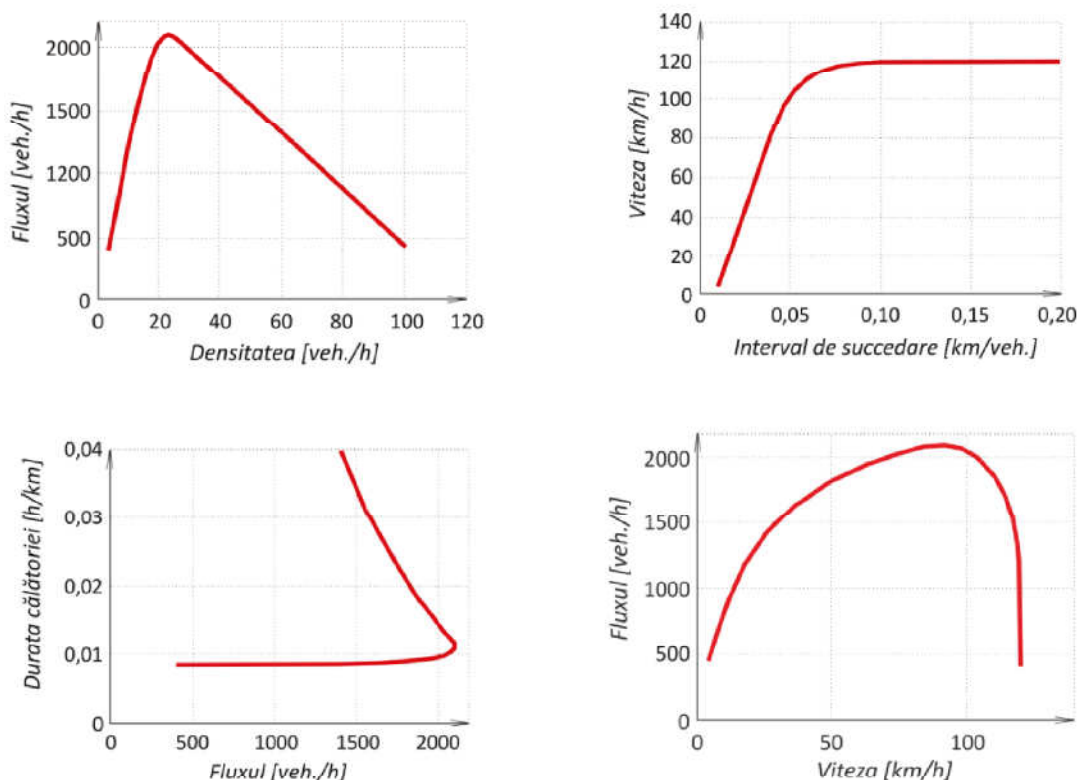


Figura 4.1. Diagramele fluxurilor de trafic¹.

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

Documentul de lucru al Comisiei Europene privind evaluarea impactului propunerilor din Cartea Albă a Transporturilor¹ precizează că la nivelul Uniunii Europene costurile anuale

¹ 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.



cu congestia reprezintă aproximativ 130 de miliarde de euro, ceea ce înseamnă peste 1% din PIB.

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	$v/c \geq 1$

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
		Alte drumuri	0,2	42,0	139,2
	Autovehicul ușor de marfă	Metropolitan	Autostradă	0,0	50,9
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



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
	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	178,4
		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 rutieră din zona de analiză este conținută în categoriile de infrastructură din tabelul de mai sus, cu excepția autostrăzilor.

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



Figura 4.2. Situații de parcuri neregulate cu consecințe asupra reducerii capacității de circulație și siguranței rutier.

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 nivelul orizontului de prognoză considerat efectele pozitive aduse de implementarea proiectelor angajate nu compensează impactul negativ generat de creșterea cererii de transport, înregistrându-se creșterea costurilor generate de congestie în zona Orașul Dăbuleni. În anul 2023 valoarea acestui indicator este cu 21,5% mai mare decât valoarea specifică anului de bază 2017.

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

Categorie de vehicule	Costuri generate de congestie [EUR]	
	Scenariul de bază, 2017	Scenariul "A face minim", 2023
Autoturisme	162	204
Autovehicule ușoare de marfă	75	85
Autovehicule grele de marfă	18	20
TOTAL [EUR]	255	310

Creșterea costurilor de congestie în perioada 2017-2023 este generată atât de fluxurile de tranzit, în special autoturisme, cât și de cele locale formate de asemenea din autoturisme, mod de transport care în lipsa unor intervenții substanțiale în domeniul transportului public și al modurilor nemotorizate va câștiga tot mai mulți utilizatori. În anul 2023, 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 aproximativ 70% din autoturisme au avut ca origine sau destinație zone interne din arealul considerat. Aceste vehicule constituie fluxuri de penetrație la nivelul rețelei stradale urbane, contribuind la creșterea densității traficului și la apariția congestiei. Carențele intermodalității sistemului de transport constituie un factor responsabil cu generarea congestiei. Inexistența sistemului de transport public local conduce la utilizarea transportului individual cu autoturismul pentru deplasări pe distanțe scurte și medii, pentru care s-ar preta utilizarea serviciilor de transport public.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care afectează eficiența economică a sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- deficiențe privind managementul traficului și logistica urbană;
- inexistența unui sistemului de transport public local (care să funcționeze în baza unui contract ce 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);
- lipsa unei variante de ocolire reprezintă deficiența majoră a rețelei de circulații;
- lipsa infrastructurii pentru biciclete.



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.

Valorile duratei medii a deplasării specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.4.

Tabelul 4.4. Indicator de eficiență economică.

Indicator	Scenariul de bază, 2017	Scenariul "A face minim", 2023
Durata medie a deplasării, min	5,8	5,9

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 (**CORe IN**ventory of **AIR** 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 directoare 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 Orașului Dăbuleni au fost obținute de la Direcția Regim Permise Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Administrației și Internelor, cu sprijinul Orașului Dăbuleni, Direcția Dezvoltare, Investiții, Proiecte și Finanțări Externe. 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, 2011-2016, parcul inventar de autovehicule înmatriculate în localitatea Dăbuleni a avut o evoluție pozitivă, valoarea înregistrată în anul 2016 fiind cu 33,6% mai mare față de cea corespunzătoare anului 2011.

Distribuția anuală a numărului de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat este prezentată în figura 4.4. În perioada analizată, în parcul de vehicule din Orașul Dăbuleni nu a fost înmatriculat niciun autovehicule cu propulsie electrică sau hibridă. Lipsa infrastructurii dedicate alimentării cu energie a acestor vehicule nu încurajează cetățenii să se îndrepte către utilizarea vehiculelor electrice.

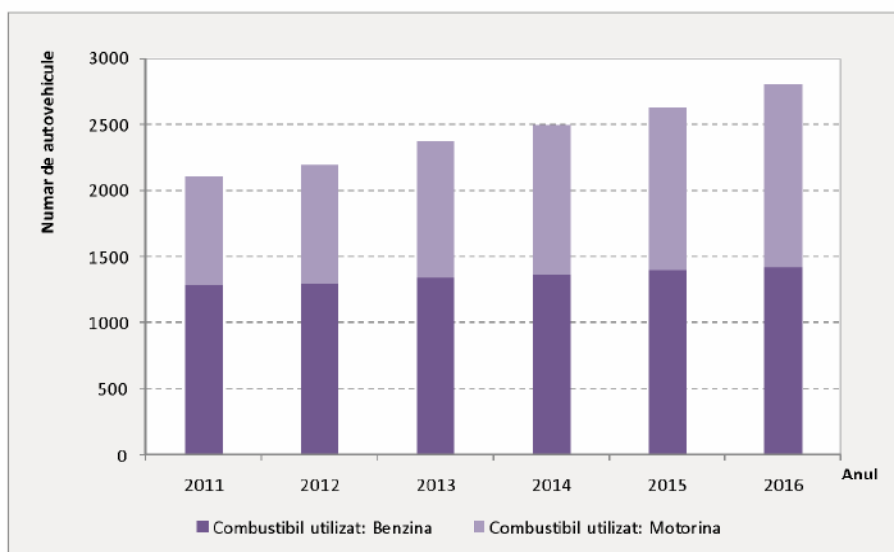


Figura 4.4. Situația parcului inventar de autovehicule în funcție de combustibilul utilizat.

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 2016 acestea numărând cu 72,1% mai mult decât în anul 2011, în timp ce numărul autovehiculelor alimentate cu benzină, în aceeași perioadă, a crescut cu numai 9,7%. Referitor la tipurile de autovehicule din compunerea parcului inventar, din totalul celor 2.807 autovehicule înregistrate în anul 2016, 1.791 sunt

autoturisme. Numărul de autovehicule din celelalte 9 categorii existente (în total 989 autovehicule) este prezentat în diagrama din figura 4.5.

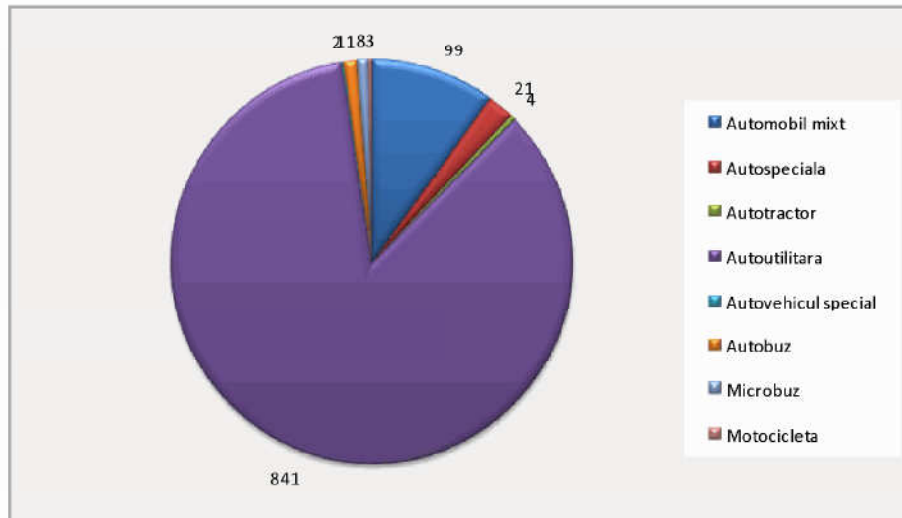


Figura 4.5. Autovehiculele din compunerea parcului inventar, altele decât autoturisme, 2016.

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

Din totalul autovehiculelor înmatriculate la sfârșitul anului 2016, 16% aveau vechime cuprinsă între 6 și 10 ani, iar 29% între 11 și 15 ani. Reprezentarea numărului de autovehicule în funcție de anul de fabricație este realizată în figura 4.6.

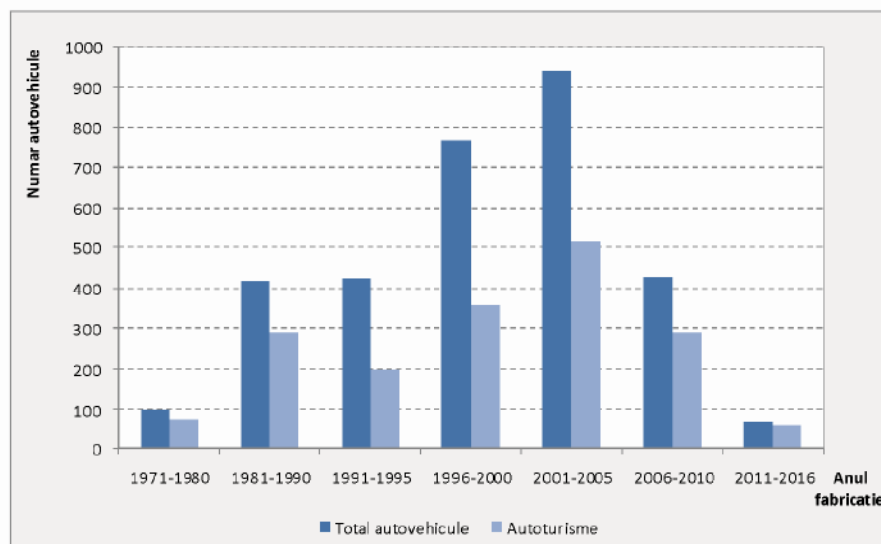


Figura 4.6. Structura parcului de autovehicule în funcție de anul de fabricație, 2016.

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

Proiectele identificate în scenariul “A face minim” nu aduc îmbunătățiri privind transportul 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 Mediu², 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 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. Inspirația 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 integrată³, care ține seama de ecuațiile de

² European Environment Agency – EEA, Strategia AEM 2009–2013, *Programul de lucru multianual*, 2009.

³ MITRAN Gabriela - *Modelarea poluării atmosferice asociată fluxurilor de autovehicule rutiere în mediul urban* - Teză de doctorat, Universitatea din Pitești, 2012.



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 2017, cât și în scenariul "A face minim" - orizontul 2023.

Rezultate pentru fiecare factor de emisie analizat sunt prezentate în tabelul 4.5. Se obțin creșteri semnificative ale emisiilor de substanțe poluante cuprinse între 1,3% (pentru oxizii de azot) și 22,2% (pentru hidrocarburi nearse). Segmentele populației cele mai afectate de expunerea la aceste substanțe poluante sunt reprezentate de copii, vârstnici, persoane cu afecțiuni respiratorii și cardiovasculare, persoane anemice.

Tabelul 4.5. Emisii de substanțe poluante, MZA.

Factor de emisie	Cantitatea de emisii [kg]	
	Scenariul de bază, 2017	Scenariul „A face minim”, 2023
NO ₂	109,6	111,0
PM	2,0	2,2
HC	9,3	11,4
CO	85,5	103,7

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt emise cantități ridicate de noxe pe sectoarele cu valori ridicate de trafic, reprezentând sectoarele stradale suprapuse peste traseul drumului județean (DJ 542) și al drumului național (DN 54A). Pe aceste drumuri, care tranzitează zona centrală (Str. Victoriei, Str. Unirii, Str. Caracal) este permis accesul 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 recreative 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 4.6 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 4.6. 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



Modul de transport	Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Mediul		
			Metropolitan	Urban/ Suburban	Rural
	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 – 2017 și la nivelul orizontului de prognoză 2023, 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 4.7).

Tabelul 4.7. Efectele traficului mediu zilnic asupra mediului - zgomot.

Categorie de vehicule	Costuri cu Poluarea fonică [EUR]	
	Scenariul de bază, 2017	Scenariul „A face minim”, 2023
Autoturisme	15	18
Autovehicule ușoare de marfă	18	21
Autovehicule grele de marfă	5	6
Total	38	45

Distribuția spațială a acestora este relaționată intensității traficului (Capitolul 3). Sunt estimate intensități ridicate ale zgomotului pe sectoarele cu valori însemnate de trafic, reprezentând sectoarele stradale suprapuse peste traseul drumului județean (DJ 542) și al drumului național (DN 54A). Pe aceste drumuri, care tranzitează zona centrală (Str. Victoriei, Str. Unirii, Str. Caracal) este permis accesul vehiculelor de marfă.

Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2023 conduce la creșterea costurilor cu poluarea fonică la nivelul rețelei considerate cu 18,1%. Atât în anul de bază, cât și în cel de prognoză autoturismele reprezintă categoria de autovehicule cu impact major din punct de vedere al zgomotului, situându-se pe primul loc în clasamentul privind costurile cu poluarea fonică.

4.2.3. Emisii de gaze cu efect de seră

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 integrată, care ține seama de ecuațiile de variație a emisiilor elaborate în cadrul proiectului CORINAIR (Agenția Europeană de Mediu).

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din zona Orașului Dăbuleni pe baza modelului de calcul publicat în *Anexa 3.2.4.a - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor a Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 3.2, POR 2014-2020/*, pentru o zi medie din an, atât în scenariul de bază - anul 2017, cât și în scenariul "A face minim" - orizontul 2023 sunt centralizate în tabelul 4.8. Tabelele de calcul specifice fiecărui an (tabelele 4.9 și 4.10) sunt prezentate mai jos.

Tabelul 4.8. Emisii de GES, MZA.

Categorie autovehicul	Cantitatea de GES [kg]	
	Scenariul de bază 2017	Scenariul "A face minim", 2023
Autoturisme	4.430	4.592
Autovehicule ușoare de marfă	1.523	1.519
Autovehicule grele de marfă	1.198	1.377
Total	7.152	7.487



Tabelul 4.9. Emisii de GES, MZA, 2017.

Emisiile totale GES (tCO₂e)		7.15							
<i>Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2017</i>									
Clasa	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO₂e)	4.43	1.52	0.00	1.20	0.00	0.00	0.00	0.00	
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2017</i>									
Date de intrare									
Anul evaluării		2017							
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>									
Tipul vehiculelor	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	27062	6234	0	362	0				
Viteze medii									
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>									
Categorii de viteză km/h		Descrierea							
22.57		Urbană							
50		Suburbană							
75		Rurală							
100		Autostradă							
Utilizarea categoriilor de drumuri									
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană	100%	100%	100%	95%	100%				
Suburbană				5%					
Rurală									
Autostradă									
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Tabelul 4.10. Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face minim” 2023.

Emisiile totale GES (tCO₂e)		7.49							
<i>Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023</i>									
Clasa	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Emisii GES (tCO₂e)	4.59	1.52	0.00	1.38	0.00	0.00	0.00	0.00	
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023</i>									
Date de intrare									
Anul evaluării		2023							
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>									
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual									
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>									
Tipul vehiculelor	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	34041	7115	0	1124	0				
Viteze medii									
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>									
Categorii de viteză km/h		Descrierea							
22.40		Urbană							
50		Suburbană							
75		Rurală							
100		Autostradă							
Utilizarea categoriilor de drumuri									
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>									
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Urbană	100%	100%	100%	95%	100%				
Suburbană				5%					
Rurală									
Autostradă									
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	

Din datele centralizate în tabelul 4.8 se observă ponderea deosebită a contribuției autoturismelor. La nivelul anului de bază autoturismele reprezintă categoria de autovehicule responsabilă pentru aproximativ 62% din totalul cantității de gaze cu efect de seră asociate sectorului transporturi. Prin implementarea proiectelor din Scenariul "A face minim" se obține o ușoară scădere a impactului autoturismelor (modelul de calcul ține seama de caracteristicile parcului de autovehicule), însă condițiile de trafic determină accentuarea impactului negativ asociat vehiculelor de marfă și autobuzelor.

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 (reprezentate atât de fluxurile locale, cât și de cele în tranzit) și autovehiculele grele de marfă (reprezentate în special de fluxurile de tranzit și penetrație) constituie categorii de autovehicule cu impact major asupra mediului.

Creșterea cererii de transport prognozată la nivelul anului 2023 nu este compensată de îmbunătățirea performanțelor tehnice ale autovehiculelor cu privire la emisiile de CO₂ (aspect care este considerat în metodologia de calcul aplicată - *Anexa 3.2.4.a - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor a Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 3.2, POR 2014-2020*). Pentru reducerea emisiilor de CO₂ 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) se poate reduce semnificativ prin funcționarea unui serviciu de transport public local eficient (respectarea programului de circulație, tarifare integrată e-ticketing, costuri de exploatare, managementul traficului), confortabil (vehicule, sistem de informare, sistem achiziție legitimații de călători, amenajare stații), sigur (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.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care determină creșterea impactului negativ al activității de transport asupra mediului (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *inexistența unui sistem de transport public local cu atractivitate ridicată (care să funcționeze 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);*
- *lipsa unei variante de ocolire reprezintă deficiența majoră a rețelei de circulații;*
- *sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;*
- *deficiențe privind organizarea logisticii urbane.*



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].

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

Valorile emisiilor de gaze poluante și cu efect de seră specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.11.

Tabelul 4.11. Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.

Indicator		Scenariul de bază 2017	Scenariul "A face minim", 2023
Emisii de gaze poluante, kg	NO ₂	109,6	111,0
	PM	2,0	2,2
	HC	9,3	11,4
	CO	85,5	103,7
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		7,15	7,49

4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de rețea, cât și de parametri 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 menționată⁴:

"Accesibilitatea se referă la posibilitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii și activități pe care le au de îndeplinit, cu alte cuvinte atingerea scopului activităților de transport.

⁴ 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.*

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 4.7). Este extrem de important ca fiecare element din compunerea lanțului să fie caracterizat de accesibilitate ridicată, altfel este îngreunat întreg procesul.

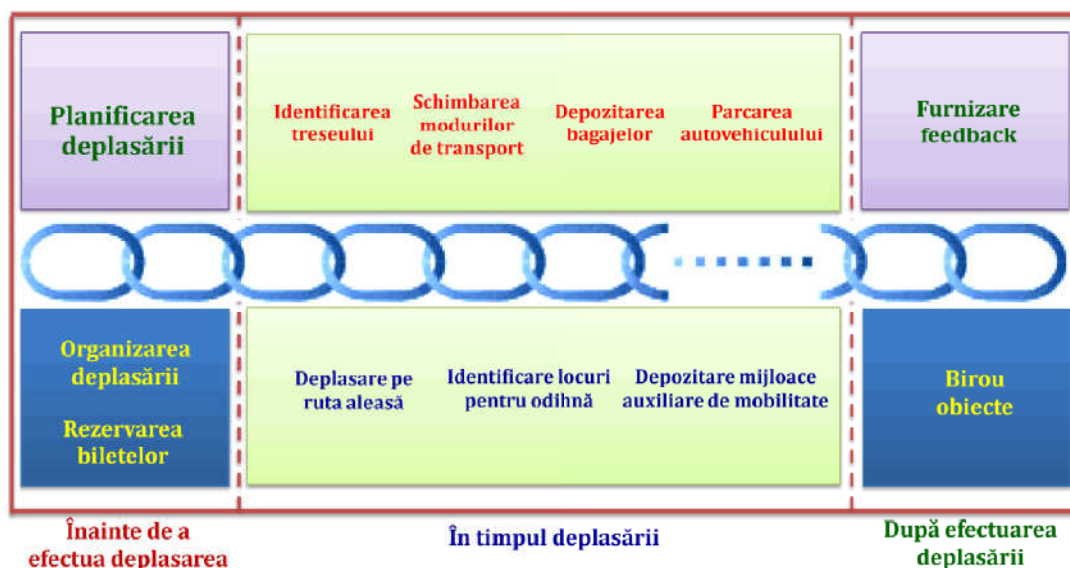


Figura 4.7. Lanțul mobilității⁵.

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 zonei centrale, care prezintă interes foarte ridicat pentru cetățeni, în raport cu durata medie de deplasare către acestea (în minute), la nivelul orei de vârf de trafic, în scenariul de bază – anul 2017 și în scenariul "A face minim" – orizontul 2023.

Impactul scenariului "A face minim" (AFM) față de situația anului de bază a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face minim" față de situația de bază. Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

$$\text{Variația relativă} = \frac{(\text{Val_AFM} - \text{Val_Baza})}{\text{Val_Baza}} * 100 \text{ [\%]}$$

În figurile de mai jos este prezentată accesibilitatea următoarei zone:

⁵ ISEMOA (Improving seamless energy-efficient mobility chains for all) Project Brochure, 2013.

→ **Zona centrală** – zona cu caracter administrativ, parte a zonei de complexitate ridicată. La nivelul teritoriului sunt concentrate principalele obiective comerciale, care atrag fluxuri importante de pietoni și vehicule. În interiorul zonei centrale este amplasată stația de transport județean, obiectiv care atrage fluxuri de călători. Conectarea teritoriului la rețeaua stradală se realizează prin Str. Caracal, Str. Victoriei și Str. Unirii.

Zonele pentru care centrul orașului prezintă accesibilitate scăzută sunt cele periferice, situate în cartierele amplasate în zonele de Vest și Nord-Vest ale localității, care înglobează aproximativ 30% din numărul total de locuitori (figura 4.8). Din figura 4.9 se observă că în scenariul "A face minim" durata de deplasare față de zona centrală va crește, în special față de zonele din Vestul localității, caracterizate de accesibilitate scăzută (figura 4.8). Această creștere a duratelor de deplasare este generată de gâtuirea fluxurilor de trafic la intersecția dintre Str. Victoriei/ Str. Unirii cu Str. Caracal (DN 54A cu DJ 542). Creșterea maximă estimată a duratelor de deplasare față de valorile specifice anului de bază 2017 este de 6,6%.

Reduceri ale duratelor de deplasare se obțin în cartierele alimentate de sectoarele stradale incluse în proiectul de modernizare aferent scenariului "A face minim".

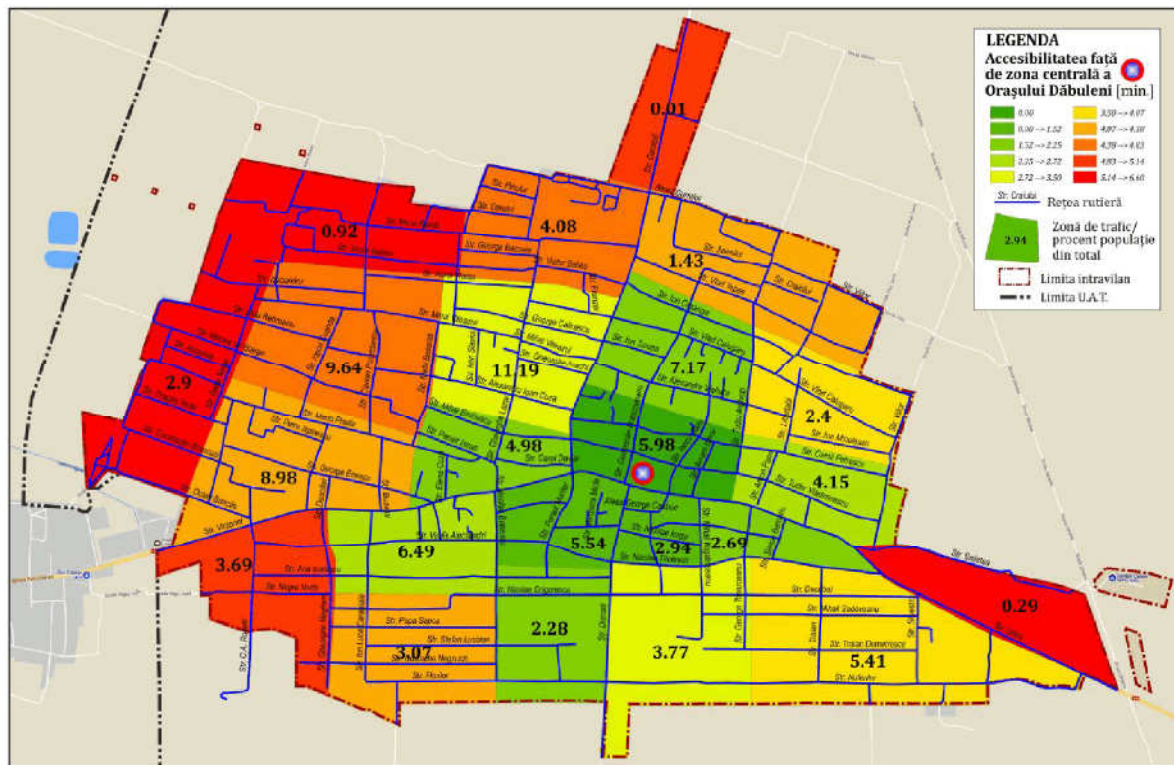


Figura 4.8. Accesibilitatea către Zona Centrală în scenariul de bază 2017.

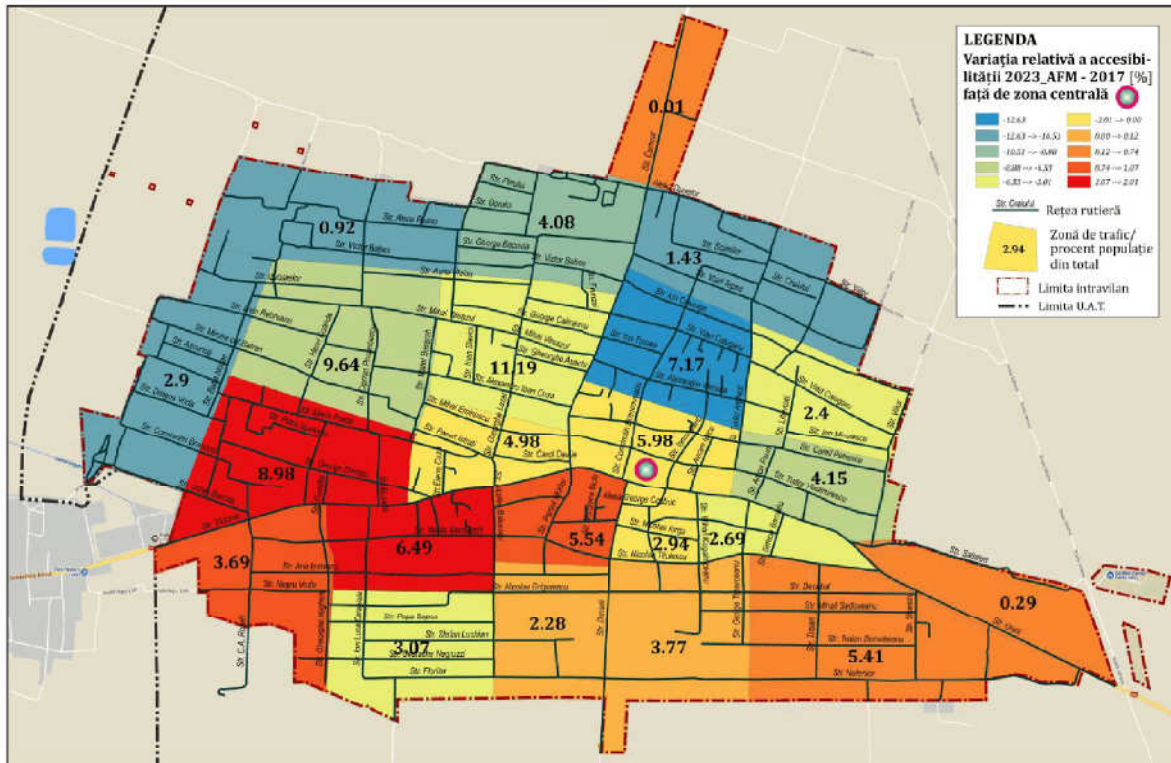


Figura 4.9. Variația relativă a accesibilității, scenariul "A face minim" 2023 vs. Anul de bază 2017, față de Zona Centrală.

Creșterea duratelor de deplare pentru o parte importantă a călătoriilor efectuate la nivelul rețelei de transport analizate demonstrează faptul că proiectele specifice scenariului "A face minim" (orizontul 2023) nu au capacitatea de a rezolva problemele de mobilitate din Orașul Dăbuleni.

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.

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. Mijloacele de transport care asigură serviciul de transport public județean



și infrastructura aferentă sistemului de transport public nu sunt prevăzute cu facilități care să permită accesul persoanelor cu dizabilități.

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.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează accesibilitatea sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, spații partajate, trasee pietonale;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unui terminal 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, a cărui amplasare să confere impact redus asupra desfășurării circulației urbane;*
- *inexistența unui sistem de transport public local (care funcționează 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).*

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: proporția vehiculelor de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă.*

Valorile duratei medii a deplasării specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.12.

Tabelul 4.12. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.

Indicator	Scenariul de bază, 2017	Scenariul "A face minim", 2023
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	3,9	4,0
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	0,0	0,0

4.4. Siguranță

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 persoane⁶. 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 4.10).

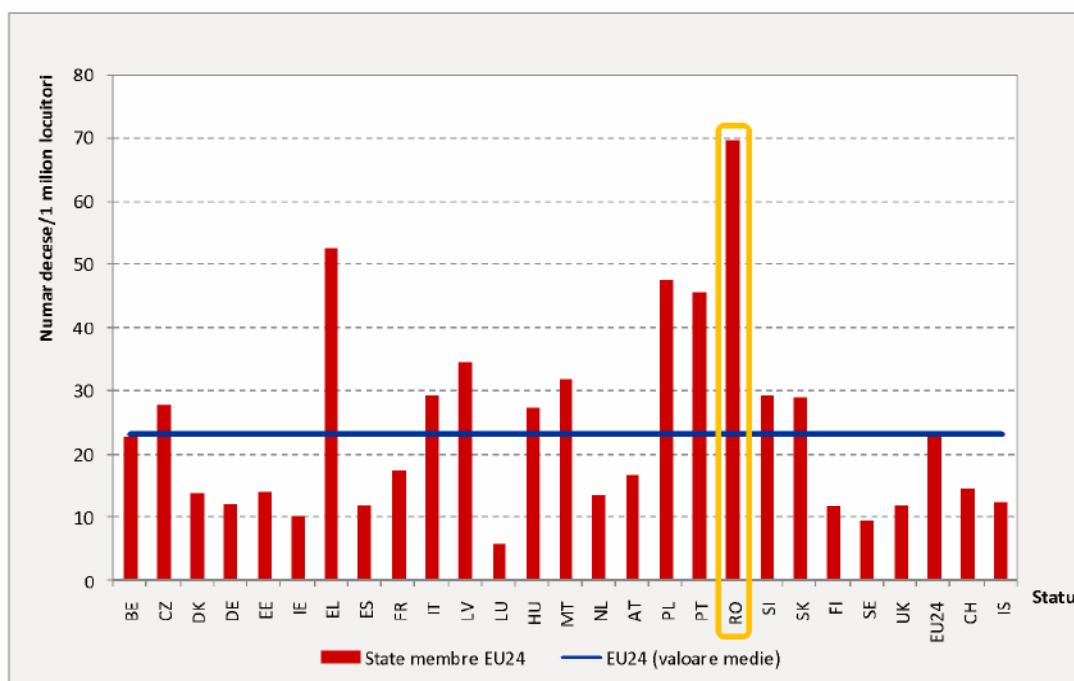


Figura 4.10. Numărul de decese / 1 milion de locuitori, statele membre EU 24, anul 2010.

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.

Revenind la principiul care guvernează PMUD "Planificare pentru oameni!", caracterizarea situației existente la nivelul anului 2010 privind siguranța locuitorilor orașelor din

⁶ European Road Safety Observatory, *Traffic Safety Basic Facts 2012. Urban areas, 2012.*



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 costurile 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 4.13 sunt prezentate valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcție de gravitatea acestora.

Tabelul 4.13. 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 4.11 - 4.13. 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.

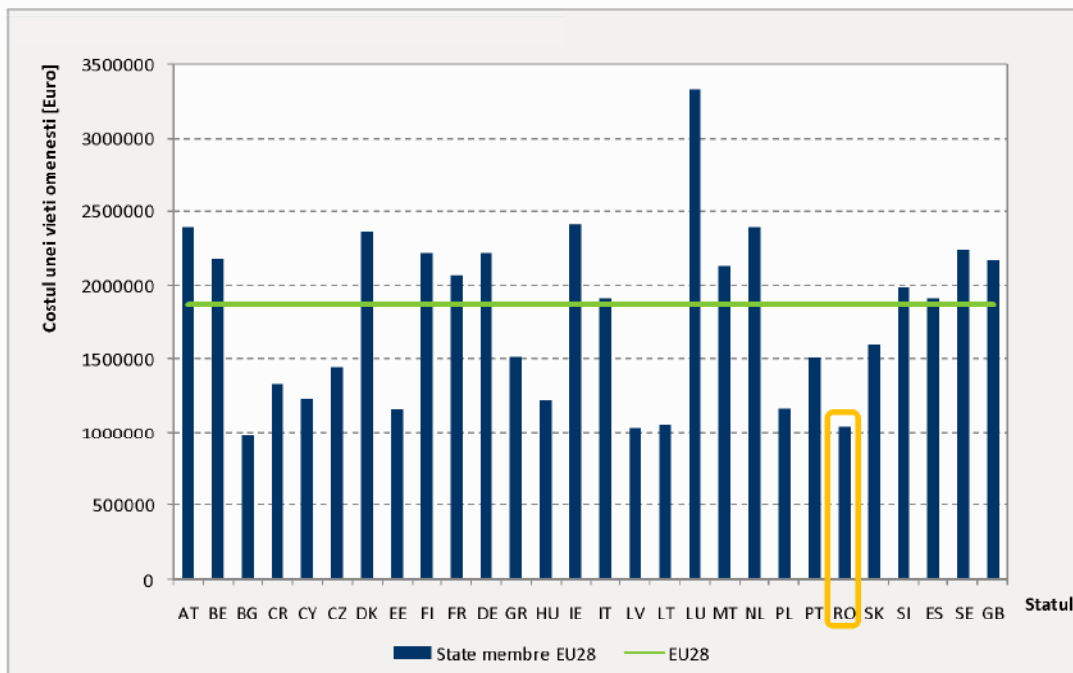


Figura 4.11. Costul echivalent pierderii unei vieți omenești, statele membre EU 28, anul 2010.

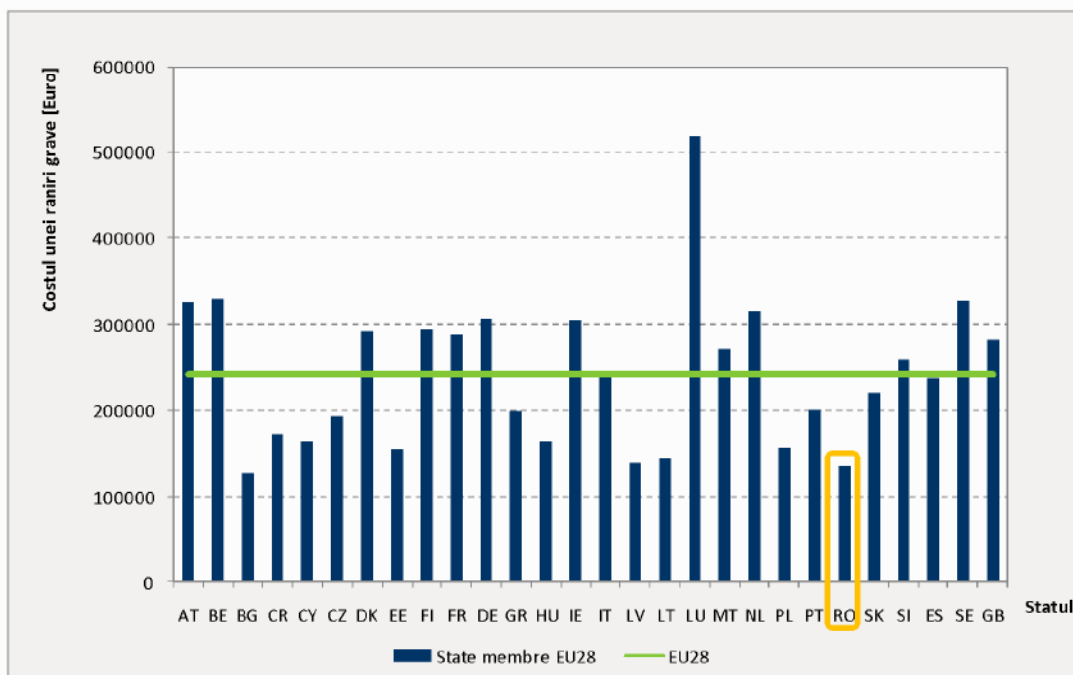


Figura 4.12. Costul echivalent unei răniri grave, statele membre EU 28, anul 2010.

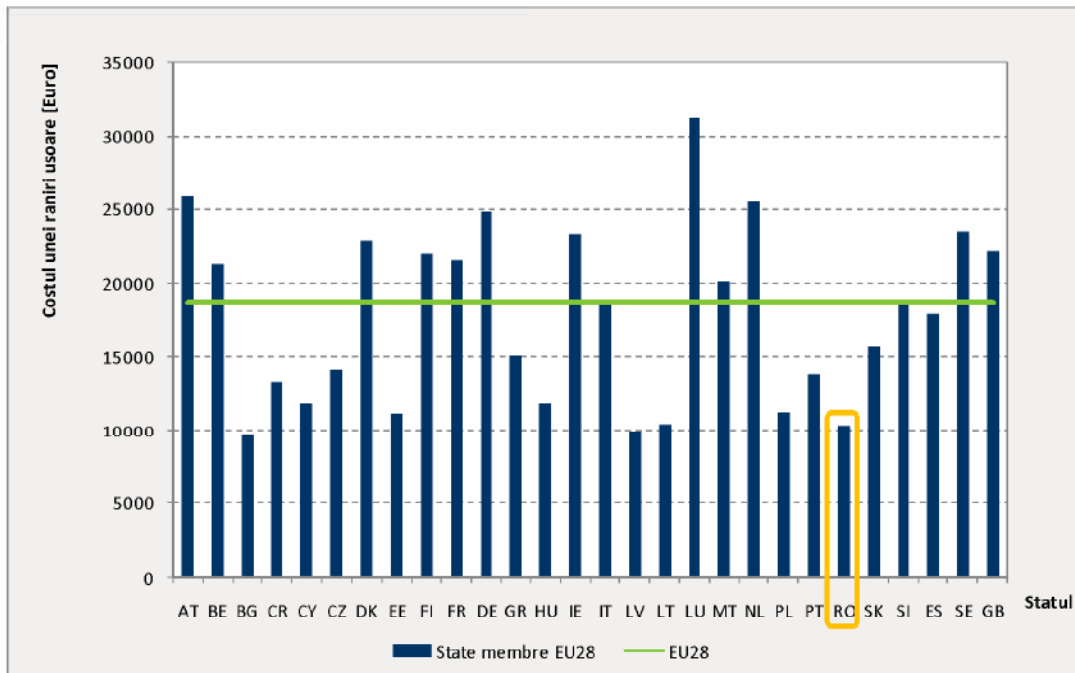


Figura 4.13. Costul echivalent unei răniri ușoare, statele membre EU 28, anul 2010.

Conform datelor furnizate de Poliția Orașului Dăbuleni, în această localitate în anul 2016 au fost înregistrate 6 accidente, în care au fost rănite 9 persoane. Variația numărului total de accidente și a victimelor acestora în perioada 2010-2016 este prezentată în tabelul 4.14.

Tabelul 4.14. Accidente înregistrate în Orașul Dăbuleni, în perioada 2010-2016.

Anul	Număr accidente	Victime			
		Total	Morți	Răniți grav	Răniți ușor
2010	9	10	1	3	6
2011	10	12	1	0	11
2012	18	25	1	11	13
2013	7	6	0	0	6
2014	11	12	3	0	9
2015	14	14	0	3	11
2016	6	9	0	1	8

Aplicând costurile unitare cu accidentele prevăzute în Master Planul General de Transport (tabelul 4.13) 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 Orașului Dăbuleni în perioada 2010 - 2016. Aceste costuri se ridică la 5.854.462 Euro (tabelul 4.15).

Tabelul 4.15. Costul cu accidentele, Orașul Dăbuleni, 2016.

Indicator	Morți	Răniți grav	Răniți ușor	Total
Numărul de victime	6	18	64	88
Costul unitar [EUR]	635.972	87.963	7.114	-
Costul total 2010 - 2016 [EUR]	3.815.832	1.583.334	455.296	5.854.462

Localizarea spațială a numărului total de accidente produse în intervalul de analiză 2010-2016 este realizată în figura 4.14. Se observă că la nivelul rețelei stradale se conturează artere cu grad ridicat de incidență a accidentelor – Str. Victoriei (DN 54A), Str. Unirii (DN 54A) și Str. Caracal (DJ 542). 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.

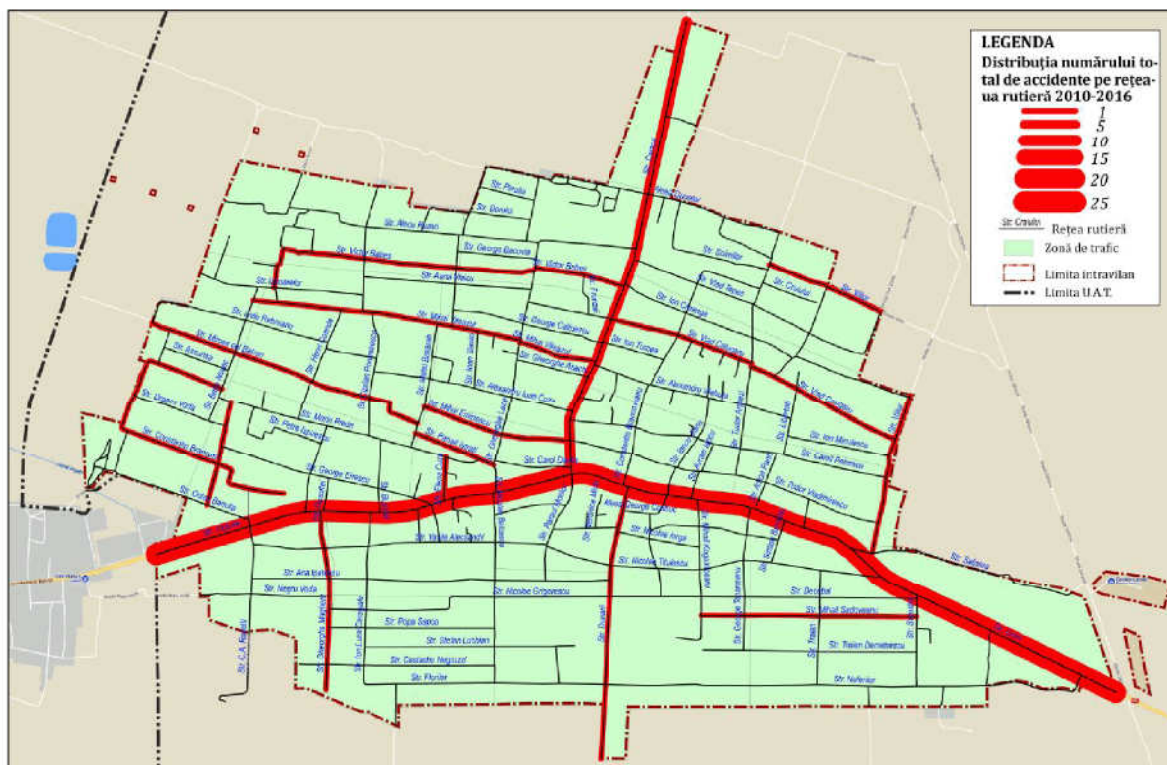


Figura 4.14. Distribuția spațială a accidentelor de circulație, 2010-2016.

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 integrat de management al traficului, corelat cu valorile fluxurilor de trafic de vehicule și pietoni. Se estimează amplificarea acestei probleme pe fondul creșterii traficului în situația prognozată în scenariul "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 Orașului Dăbuleni reprezintă structura organizațională cu atribuții în colectarea și raportarea datelor accidentelor de circulație, precum și cu identificarea și atenuarea riscurilor privind siguranța rutieră.

În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care afectează siguranța sistemului de transport (Capitolul 2), pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *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";*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitarea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unei variante de ocolire reprezintă deficiența majoră a rețelei de circulație;*
- *existența unor sectoare stradale suprapuse peste traseul drumului național și al celui județean, pe care se înregistrează valori mari de trafic și număr crescut de accidente.*

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.

Valorile intensității traficului specifice anului de bază și orizonturilor de prognoză analizate în scenariul "A face minim" sunt prezentate în tabelul 4.16.

Tabelul 4.16. Indicator - evaluare siguranță.

Indicator	Scenariul de bază, 2017	Scenariul "A face minim", 2023
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	27.062	34.041

4.5. Calitatea vieții

În literatura de specialitate⁷, 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 Orașul Dăbuleni 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 ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării, semnalelor luminoase.*

Recent, la nivelul Orașului Dăbuleni au fost realizate intervenții notabile în domeniul mobilității urbane durabile: modernizarea de artere stradale, inclusiv trotuarele aferente; amenajarea de piste pentru biciclete, amenajarea de locuri de parcare. 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. Un exemplu în acest sens este prezentat în figurile de mai jos, în care este evidențiată îmbunătățirea calității spațiului public aferent Str. Victoriei.

⁷ *Methodology and indicator calculation method for sustainable urban mobility*, World Business Council for Sustainable Development, Sustainable Mobility Project 2.0 (SMP2.0), 2015.



Figura 4.16. Amenajare Str. Victoriei – 2012. Sursa: Google Maps, 2018.



Figura 4.17. Amenajare Str. Victoriei – 2017.

Din perspectiva problemelor identificate, acestea au fost detaliate în secțiunile referitoare la parcuri și la spațiul urban (Capitolul 2). În rezumat, principale probleme pertinente, prioritizate, care limitează calitatea vieții în Orașul Dăbuleni, pentru care urmează să fie dezvoltate măsurile cuprinse în plan sunt:

- *lipsa spațiilor cu prioritate pentru pietoni, pietonale sau cu utilizare în comun (semi-pietonale, de tip "shared-space/ spații partajate");*
- *sisteme alternative de transport slab dezvoltate – rețea de piste pentru biciclete, sisteme de închiriere biciclete, trasee pietonale;*
- *limitarea accesibilității pietonilor și periclitatea siguranței acestora de către autovehiculele parcate neregulamentar pe trotuare;*
- *lipsa unei politici de parcare, care să susțină diminuarea călătoriilor cu autoturismele în zona centrală;*
- *nivelul ridicat de zgomot în zonele riverane arterelor majore de circulații, fiind afectate în aceeași măsură și zone cu caracter profund rezidențial;*
- *existența problemelor de siguranța circulației asociate modurilor de transport alternativ (pieton, cu bicicleta), principalele cauze de producere a accidentelor fiind "neacordare prioritate pietoni", "traversare neregulamentară pietoni", "abateri bicicliști".*
- *inexistența unui sistem de transport public local cu atractivitate ridicată (care funcționează 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).*

Din analizele asupra problemelor identificate în acest domeniu, precum și din analizele realizate în subcapitolele 4.1 - 4.4 în care au fost tratate subiecte care influențează calitatea vieții în mediul urban, reiese că transportul individual cu autoturismul afectează negativ în cea mai mare măsură calitatea vieții. Efectele produse de utilizarea acestuia pentru deplasările din mediul urban, precum emisii de noxe, zgomot, emisii de gaze cu efect de seră, 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. În situația anului de bază aceste moduri de transport cumulează o pondere de 57,1% din totalul deplasărilor zilnice.

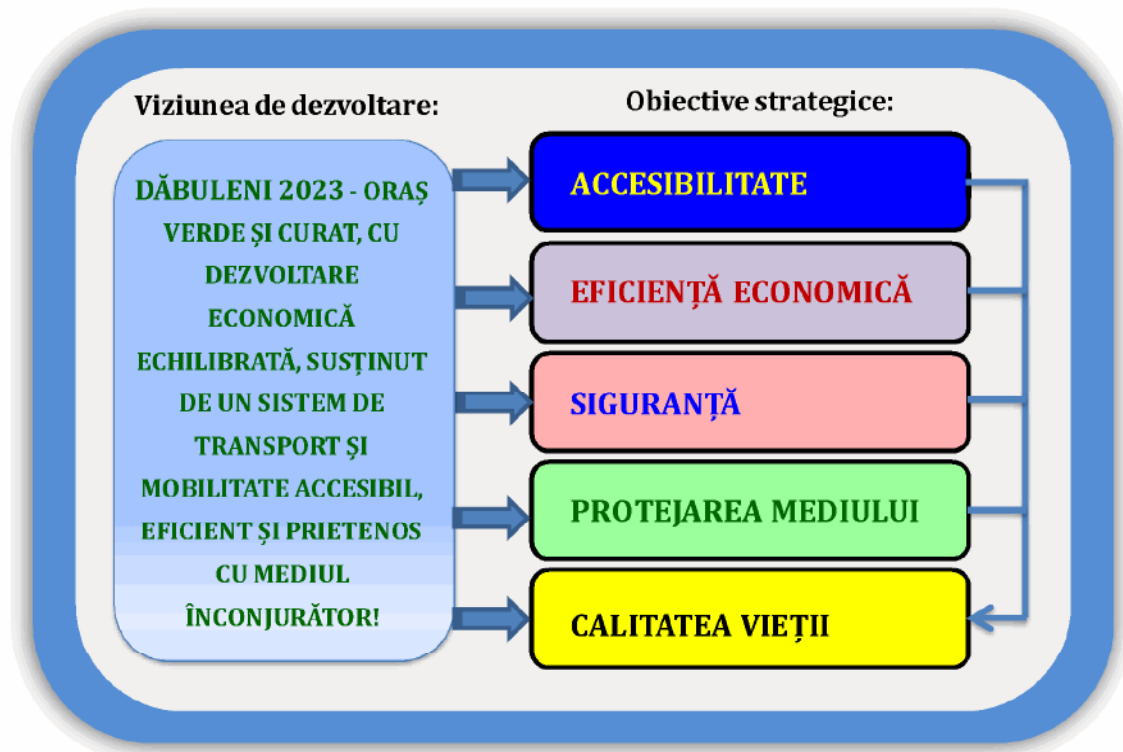
Pentru îmbunătățirea calității vieții sunt necesare măsuri complementare celor implementate de curând, care să contracareze disfuncțiile menționate în capitolele anterioare, având ca scop principal orientarea către mijloace de transport prietenoase cu mediu. În primul rând se impune dezvoltarea infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta și pietonal și 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.



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.



Viziunea de dezvoltare a mobilității din Orașul Dăbuleni la orizontul anului 2023 este descrisă prin următoarele atribute esențiale:

- Sistem de transport viabil, durabil și accesibil;
- Sistem de transport care sprijină dezvoltarea și economia locală;
- Sistem de transport care nu afectează sănătatea locuitorilor;
- Sistem de transport care conduce la creșterea gradului de siguranță a locuitorilor;
- Sistem de transport care contribuie la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor.

La stabilirea obiectivelor de dezvoltare a mobilității din Orașul Dăbuleni 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 exploatării 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 Orașul Dăbuleni 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 Orașul Dăbuleni.



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 răniri sau pierderi de vieți 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.

Protejarea mediului se referă la desfășurarea activității de transport prin asigurarea unui echilibru între satisfacerea nevoilor de mobilitate manifestate la nivelul Orașului Dăbuleni 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.

Calitatea vieții se referă la calitatea mediului urban, coroborată cu aspecte privind accesibilitatea teritoriului și a serviciilor de transport, siguranței cetățenilor, calitatea aerului, eficiența economică a serviciilor de transport.

Atingerea viziunii de dezvoltare urbană va fi posibilă prin aplicarea acesteia 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 și turiștii) 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 Orașului Dăbuleni este determinată eliminând aceste costuri.

¹Ministerul 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 orizontului de analiză 2023 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 2017 (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. Acest scenariu surprinde situația viitoare, care cuprinde scenariul "A face minim", plus un pachet de proiecte și măsuri propuse (figura 5.1).

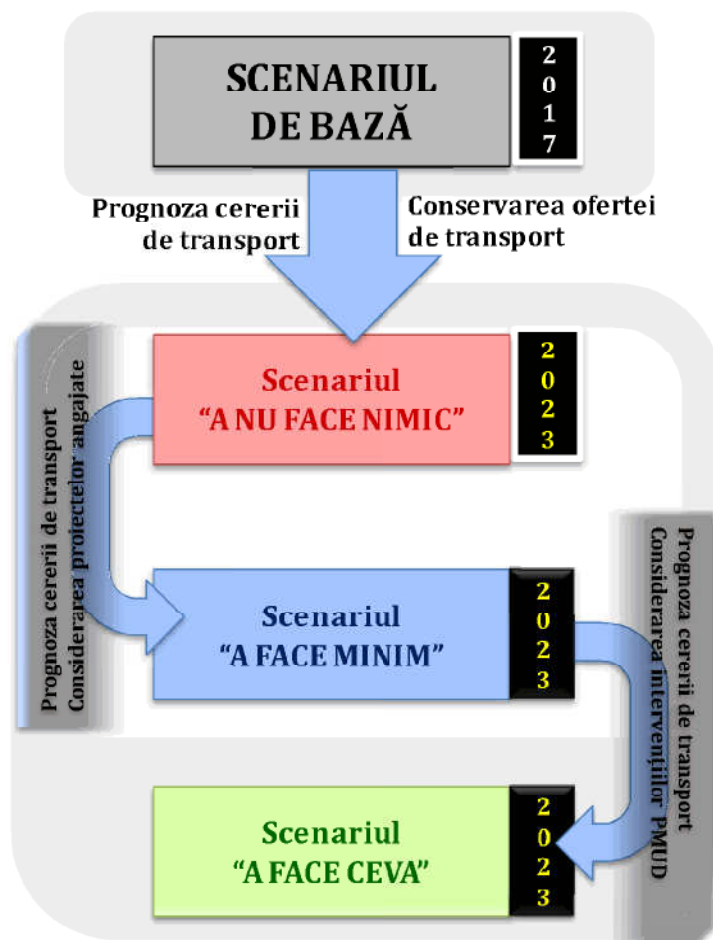


Figura 5.1. Schema scenariilor de analiză în cadrul PMUD al Orașului Dăbuleni*.

* Scenariul ANFN – Scenariul "A nu face nimic" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.7)

Scenariul AFM – Scenariul "A face minim" (descriere în Etapa I, Capitolul 3.6)

Scenariul AFC – Scenariul "A face ceva" (descriere în Etapa II, Capitolul 2)



Conform specificațiilor din *Anexa 3.2.7 - Structura detaliată orientativă a P.M.U.D a Ghidul solicitantului Obiectiv Specific 3.2*, dezvoltarea a mai mult de un scenariu alternativ "A face ceva" este necesară pentru localitățile 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*, Orașul Dăbuleni nu este localitate de rang I, fapt care permite analiza efectelor mobilității propuse prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".

În tabelul de mai jos este realizată o descriere a fiecăruia dintre scenariile analizate, împreună cu proiectele aferente.

Tabelul 5.1. Descrierea scenariilor.

Denumire scenariu	Descriere	Orizont de prognoză	Proiecte specifice scenariului
"A face minim" - AFM	Scenariul de mobilitate de referință "A face minim" este specific perioadei de analiză la orizontul anului 2023. În cadrul acestuia este evidențiat rezultatul interacțiunii dintre cererea de transport prognozată și rețeaua de transport de perspectivă. Sunt considerate ca fiind finalizate 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).	2023	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Lucrări de întreținere și reparații străzi în Orașul Dăbuleni</i> - <i>Reabilitare "Reabilitare Str. Dunării și Str. Caracal și modernizare străzi - etapa I, Oraș Dăbuleni, Județul Dolj"</i>
"A nu face nimic" - ANFN	În cadrul acestui scenariu este considerată cererea de transport prognozată la orizontul anului 2023, în timp ce oferta de transport rămâne cea aferentă anului de bază 2017, fără a include noi elemente de infrastructură sau modificări asupra tehnologiilor de operare.	2023	În acest scenariu nu sunt considerate proiecte - nu se aduc modificări față de situația anului de bază



Denumire scenariu	Descriere	Orizont de prognoză	Proiecte specifice scenariului
"A face ceva" - AFC	Acest scenariu cuprinde intervențiile propuse pentru atingerea viziunii, asociate obiectivelor strategice stabilite: <i>Accesibilitate, Dezvoltare economică, Siguranță, Protejarea mediu, Calitatea vieții</i> . Scenariul "A face ceva" surprinde situația viitoare, cuprinzând proiectele scenariului "A face minim" 2023, plus pachetul de proiecte și măsuri definite și descrise în portofoliul <i>Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Dăbuleni</i> . Analiza efectelor mobilității propuse s-a realizat prin dezvoltarea unui singur scenariu "A face ceva".	2023	<ul style="list-style-type: none"> - Modernizare/ Reabilitare străzi și trotuare - 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 - Realizare variantă de ocolire - 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 - Achiziție autobuze ecologice - Infrastructură pentru transportul public local - Sistem de management al traficului pentru transportul public - Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public - Reglementare logistica de aprovizionare - Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor - Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) - Amenajarea de zone cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate) - Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride - Implementare sisteme de management al traficului - Elaborare politica de parcare la nivel urban - Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile - Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice - Derulare campanii de educație rutieră - Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători



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

Dăbuleni 2023 - oraș verde și curat, cu dezvoltare economică echilibrată, susținut de un sistem de transport și mobilitate accesibil, eficient și prietenos cu mediul înconjurător!

→ Stabilirea obiectivelor

Pentru atingerea viziunii asumate, au fost identificate următoarele obiective strategice în domeniul mobilității: *accesibilitate, eficiență economică, siguranță, protejarea mediului, 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 Orașului Dăbuleni 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	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
C1	Accesibilitate	Accesibilitatea teritoriului	Se exprimă prin media duratelor de deplasare din fiecare zonă către obiectivul 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 proporția vehiculelor de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă. Se exprimă în [%]. Sursele pe baza cărora se va estima indicatorul cuprind documentații referitoare la autovehiculele de transport public.	Creșterea valorilor
C3	Eficiența economică	Durata medie de deplasare	Reprezintă timpul mediu necesar pentru efectuarea unei călătorii cu mijloacele de transport privat, la	Reducerea valorilor



ID criteriu	Obiectiv strategic	Criteriu	Scurtă descriere	Rezultate urmărite
			nivel de MZA, pentru întregul areal de studiu. Se exprimă în [minute].	
C4		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	Protejarea mediului	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] – echivalent CO ₂ .	Reducerea valorilor
C8	Calitatea vieții	Ponderea 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).

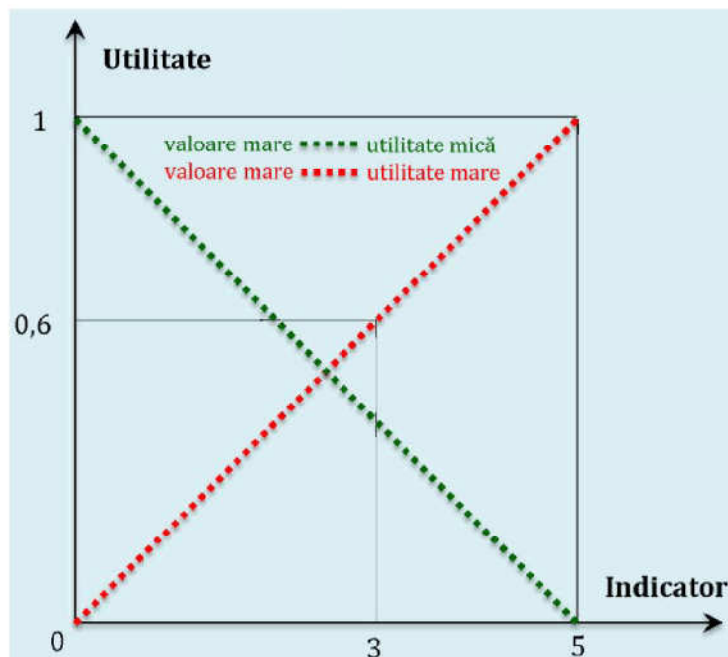


Figura 5.2. Reprezentarea grafică a funcției de utilitate.

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 Orașului Dăbuleni. 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		Dezvoltae economică		Siguranță	Protejarea 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 Orașului Dăbuleni.

Definitivarea listei finale a intervențiilor (măsurii și proiecte) propuse, se va realiza ținând cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul Orașului Dăbuleni pentru perioada 2018 – 2023, luând în considerare următoarele componente:

- Fonduri UE – POR 2014-2020, Axa prioritară 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiție 3.2, perioada de accesare 2017-2023

În urma analizei privind bugetul total al Priorității de Investiție 3.2 și a caracteristicilor unităților administrativ-teritoriale eligibile pentru a obține finanțare în cadrul acestei Priorități de Investiție (număr de locuitori), s-a estimat că Orașul Dăbuleni are capacitatea de accesare a aproximativ 5 milioane euro în cadrul PI 3.2.

- Împrumuturi de la instituții financiare internaționale (IFI) – disponibilitate de creditare în perioada 2018-2023 pentru susținerea implementării PMUD pentru Orașul Dăbuleni. Se estimează că este necesară accesarea sumei de 6 milioane euro.
- Fonduri obținute în cadrul Programului Național de Dezvoltare Locală (PNDL): S-a considerat o capacitate de accesare de 6,7 milioane euro.
- Bugetul Orașului Dăbuleni – o pondere din bugetul total anual ce variază între 6% și 7%, în funcție de costurile aferente intervențiilor planificate și de disponibilitatea altor surse de finanțare

Valorile bugetelor anuale estimate pentru perioada 2018-2020 sunt preluate din anexele *Hotărârii Consiliului Local Nr. 15/ 30.03.2017*, privind aprobarea bugetului pentru anul 2017 și estimărilor pentru perioada 2018-2020. Valorile bugetului total anual pentru perioada 2021-2023 sunt estimate pe baza datelor specifice intervalului 2017-2020.

În tabelul 5.4 sunt centralizate valorile anuale estimate pentru sursele de finanțare menționate mai sus, a căror sumă se ridică la 20,45 milioane Euro.

Tabelul 5.4. Anvelopa bugetară anuală estimată pentru a fi alocată implementării PUMD.

Componenta / Anul	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Fonduri europene, POR 2014-2020, P.I. 3.2, perioada de accesare 2018-2023 [Mil Eur]	2,50	2,50	0,00	0,00	0,00	0,00
Imprumuturi IFI [Mil Eur]	0,00	0,00	0,00	2,00	2,00	2,00
Fonduri PNDL [Mil Eur]	0,00	0,80	2,00	2,00	1,90	0,00
Buget Orașului Dăbuleni (între 6% și 7% din valoarea totală anuală)[Mil Eur]	0,47	0,47	0,47	0,47	0,47	0,40
Total 2018-2023 [Mil. EUR]	20,45					

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 Orașului Dăbuleni în perioada 2017-2023 are în componere, în proporție de 24,5% fonduri europene disponibile în cadrul Programului Operațional 2014-2020 (perioada de accesare 2018-2023).

Potrivit documentațiilor publicate², acțiunile finanțabile prin *Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă* 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),
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

² Ghidul solicitantului Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 Regiuni, POR/2017/3/3.2/1/BI și POR/2017/3/3.2/1/IT1, Axa Prioritară 3, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, iulie 2017.



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 orașului/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 pietonală, infrastructură pentru sistemul de transport public local), reprezentând proiecte de bază privind orientarea spre durabilitate a mobilității în Orașul Dăbuleni. 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 Orașul Dăbuleni 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 (măsuri și proiecte) fiind adaptat în consecință. În faza de implementare a PMUD al Orașului Dăbuleni 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. Pentru o parte din intervențiile majore (din punct de vedere al costurilor) au fost elaborate recent studii de fezabilitate/ prefezabilitate, care au stat la baza fundamentării costurilor. Pentru minimizarea acestui risc, s-a avut 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 Orașul Dăbuleni, 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 localității au fost realizate/ actualizate recent o serie de documente de planificare care interacționează cu domeniul mobilității (Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Dăbuleni, Județul Dolj-pentru perioada 2014-2020, Planul de Urbanism General - Orașul Dăbuleni - Județul Dolj), 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 Orașului Dăbuleni se încrui în următoarele tematici de mobilitate:



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 32 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 sau a 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 3, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul specific 3.2.

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.

Proiectele de infrastructură, 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.

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								
2.2. Achiziție autobuze ecologice	5	5	4	3	4	3	3	5	0,48
	0,0	1,0	0,2	0,4	0,2	0,4	0,4	1,0	
2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public	4	0	4	1	4	4	4	5	0,40
	0,2	0,0	0,2	0,8	0,2	0,2	0,2	1,0	
2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public	4	0	5	1	4	4	4	5	0,38
	0,2	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	1,0	



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								
1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public	3	0	4	3	4	4	4	4	0,34
	0,4	0,0	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.4. Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local	4	0	5	2	4	4	4	4	0,32
	0,2	0,0	0,0	0,6	0,2	0,2	0,2	0,8	
2.6. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt	4	0	5	1	4	4	4	3	0,30
	0,2	0,0	0,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,6	
4.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	3	0	5	2	5	4	4	4	0,30
	0,4	0,0	0,0	0,6	0,0	0,2	0,2	0,8	
4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	5	0	5	0	5	0	0	0	0,30
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	1,0	0,0	
4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități	5	0	5	0	5	5	5	5	0,30
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	
4.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)	5	0	5	2	5	4	4	5	0,30
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,2	0,2	1,0	
4.4. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	3	0	5	2	5	5	5	5	0,30
	0,4	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	1,0	
1.7. Plantarea de perdele verzi (aliniamente de arbori și arbuști) pentru reducerea emisiilor de CO ₂	5	0	5	1	5	0	0	0	0,28
	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	1,0	1,0	0,0	
5.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride	5	0	4	2	5	4	4	4	0,28
	0,0	0,0	0,2	0,6	0,0	0,2	0,2	0,8	
4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)	5	0	5	2	5	5	5	5	0,26
	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	1,0	
5.1. Implementare sisteme de management al traficului	4	0	4	2	4	4	4	1	0,22
	0,2	0,0	0,2	0,6	0,2	0,2	0,2	0,2	
1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A	4	0	4	5	3	3	4	0	0,18
	0,2	0,0	0,2	0,0	0,4	0,4	0,2	0,0	
1.1. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 1	4	0	4	4	4	4	4	0	0,14
	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	
1.2. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 2	4	0	4	4	4	4	4	0	0,14
	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	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								
1.3. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 3	4	0	4	5	4	4	4	0	0,12
	0,2	0,0	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2	0,0	

În această categorie au fost analizate 19 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 introducerea sistemului de transport public local prin dezvoltarea de infrastructură, achiziția de mijloace de transport și implementarea de sisteme de management al traficului (e-ticketing). Se propune dezvoltarea parcului de mijloace de transport cu autobuze ecologice, acțiuni care va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de CO₂. Totodată, prin funcționarea unui sistem de transport public deservit de autovehicule moderne, caracterizate de confort și siguranță ridicate pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, se estimează manifestarea unei atractivități ridicate față de acest mod de transport.

În categoria investițiilor în infrastructură se regăsește propunerea de realizare a unei stații de capăt (terminal) și a unor stațiilor de transport public aflate pe traseele liniilor de transport public local. Stațiile de transport public care deservește zone cu fluxuri importante de călători 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, sistem informare a călătorilor, sistem de supraveghere video, dispecerate video. Implementarea sistemului va facilita orientarea călătorilor către utilizarea serviciilor de transport public. 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 în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.

Atractivitatea sistemului de transport public asociată duratelor de deplasare reduse va fi susținută de calitatea superioară a suprafeței de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă mijloacele de transport public, aceasta fiind inclusă în proces de modernizare/reabilitare. Pentru orientarea către moduri de transport prietenoase cu mediul, pe lângă acțiuni de dezvoltare a sistemului de transport public, sunt propuse intervenții privind dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a celei destinate deplasărilor pietonale.

Reprezentarea grafică a acestora este realizată în figura 6.1.

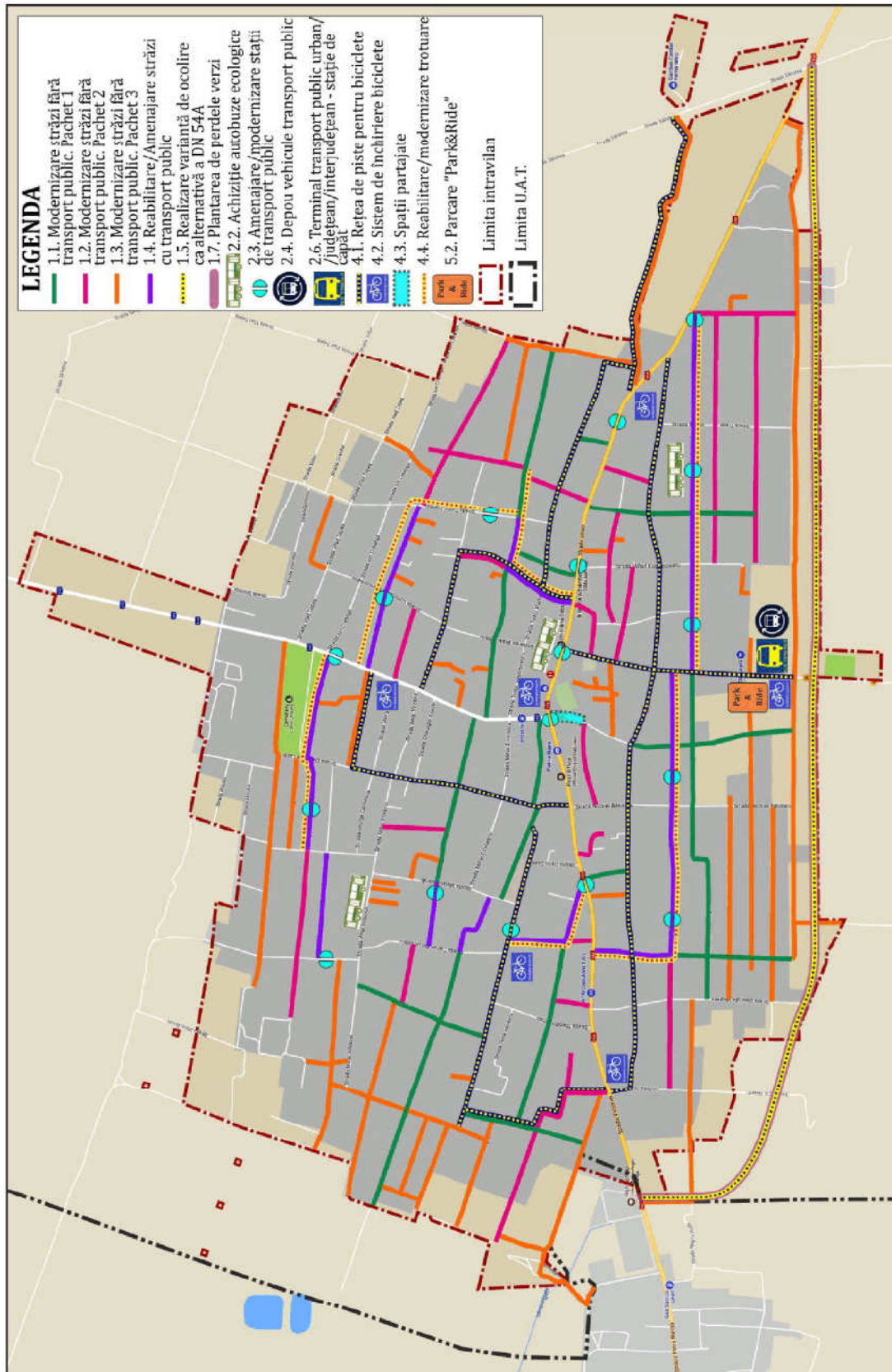


Figura 6.1. Propuneri – Infrastructură (rotită cu 90°).

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 al Orașului Dăbuleni 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 proiectul privind elaborarea unui studiu care să stea la baza organizării rețelei de transport public, urmărind îmbunătățirea accesibilității teritoriale. Prin acest studiu se va urmări fundamentarea necesității înființării acestui mod de transport public, dimensionarea sistemului (evaluarea cererii de transport și determinarea necesarului de mijloace de transport care să deservească cererea, stabilirea rutelor și programului de circulație, etc.), beneficiile aduse de acest proiect, stabilirea indicatorilor de monitorizare și evaluare, evaluarea impactului asupra mediului, asistarea beneficiarului (Primăria / Consiliul Local Dăbuleni) în implementarea și monitorizarea proiectului, etc.

În această fază de planificare a mobilității sunt propuse traseele preliminare și stațiile de transport public aferente rețelei de transport public, care vor fi definitive în urma studiului de specialitate. Potențarea atractivității transportului public este susținută de campanii de conștientizare asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea transportului individual cu autoturismul.

Funcționarea serviciului de transport public în baza unui contract de servicii publice care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370 reprezintă aspecte operaționale necesare pentru implementarea unor proiecte/ măsuri propuse la nivelul arealului de studiu.

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 logisticii 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. 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/acțiunile 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								
2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice	4	5	4	0	4	4	4	5	0,52
	0,2	1,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	1,0	
8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători	5	5	5	0	5	2	2	5	0,52
	0,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,6	0,6	1,0	
5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2	5	5	4	0	4	4	4	5	0,50
	0,0	1,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	1,0	
5.3. Elaborare politica de parcare la nivel urban	5	0	4	0	4	3	3	2	0,32
	0,0	0,0	0,2	1,0	0,2	0,4	0,4	0,4	
5.5. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile	5	0	5	0	5	0	0	0	0,30
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	1,0	1,0	0,0	
2.7. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	5	0	5	0	5	5	5	4	0,26
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,8	
1.6. 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	4	0	4	4	4	0	0,22
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
3.1. Reglementare logistica de aprovizionare	4	0	4	0	4	4	4	0	0,22
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	0,0	
5.6. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	4	0	4	0	5	4	4	0	0,18
	0,2	0,0	0,2	1,0	0,0	0,2	0,2	0,0	
4.7. 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	5	5	2	0,18
	0,0	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,4	
5.7. 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	
5.8. 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	

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 dezvoltarea unei structuri interne din cadrul Primăriei Orașului Dăbuleni cu responsabilități în implementarea și monitorizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Punctajul obținut de această măsură este prezentat în tabelul 6.3.

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								
	Matricea de utilitate								
8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Dăbuleni	4	5	4	0	4	4	4	5	0,52
	0,2	1,0	0,2	1,0	0,2	0,2	0,2	1,0	

Pe lângă urmărirea activității de transport public, structura internă (departament/ compartiment/ serviciu) 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 educație rutieră adresate tinerilor;
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (șoferi, pietoni, bicicliști, utilizatori de mopede).

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.



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 proiecte 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.

Proiectele cu implicații la scară periurbană, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, sunt centralizate în tabelul 6.4 și reprezentate grafic 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	1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A
2. Transport public	2.6. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt
3. Transport de marfă	3.2./1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A
5. Managementul traficului	5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1./2.6 Realizare terminal de transport public urban/ județean/ interjudețean - stație de capăt
	7.2./5.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride

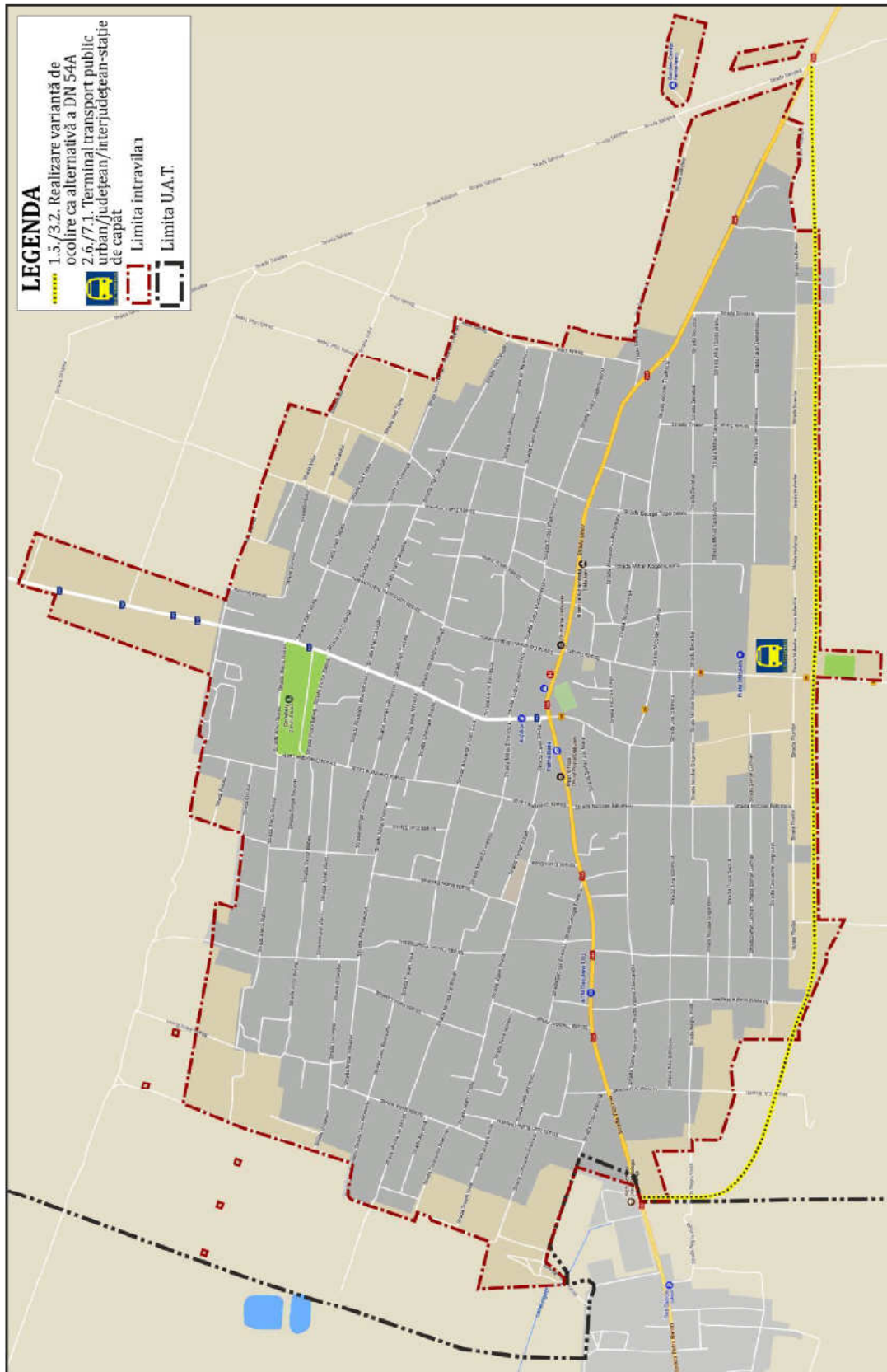


Figura 6.2. Propuneri - scară periurbană (rotită cu 90°).



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 dezvoltarea 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. Reprezentarea grafică a acestora este realizată 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	1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public
	1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A
	1.6. 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
	1.7. Plantarea de perdele verzi (aliniamente de arbori și arbuști) pentru reducerea emisiilor de CO ₂
2. Transport public	2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
	2.2. Achiziție autobuze ecologice
	2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public
	2.4. Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local
	2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public
	2.6. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt
	2.7. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
	transportului public
3. Transport de marfă	3.1. Reglementare logistica de aprovizionare
	3.2./1.5 Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	4.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)
	4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
	4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități
	4.7. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi
5. Managementul traficului	5.1. Implementare sisteme de management al traficului
	5.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride
	5.3. Elaborare politica de parcare la nivel urban
	5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2
	5.5. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
	5.6. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
	5.7. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
	5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	6.1./4.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor. Proiect tratat la punctul
	6.2./4.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	6.3./4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)
7. Structură intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1./2.6. Realizare terminal de transport public urban/ județean/ interjudețean - stație de capăt
	7.2./5.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride
8. Aspecte instituționale	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Dăbuleni
	8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători

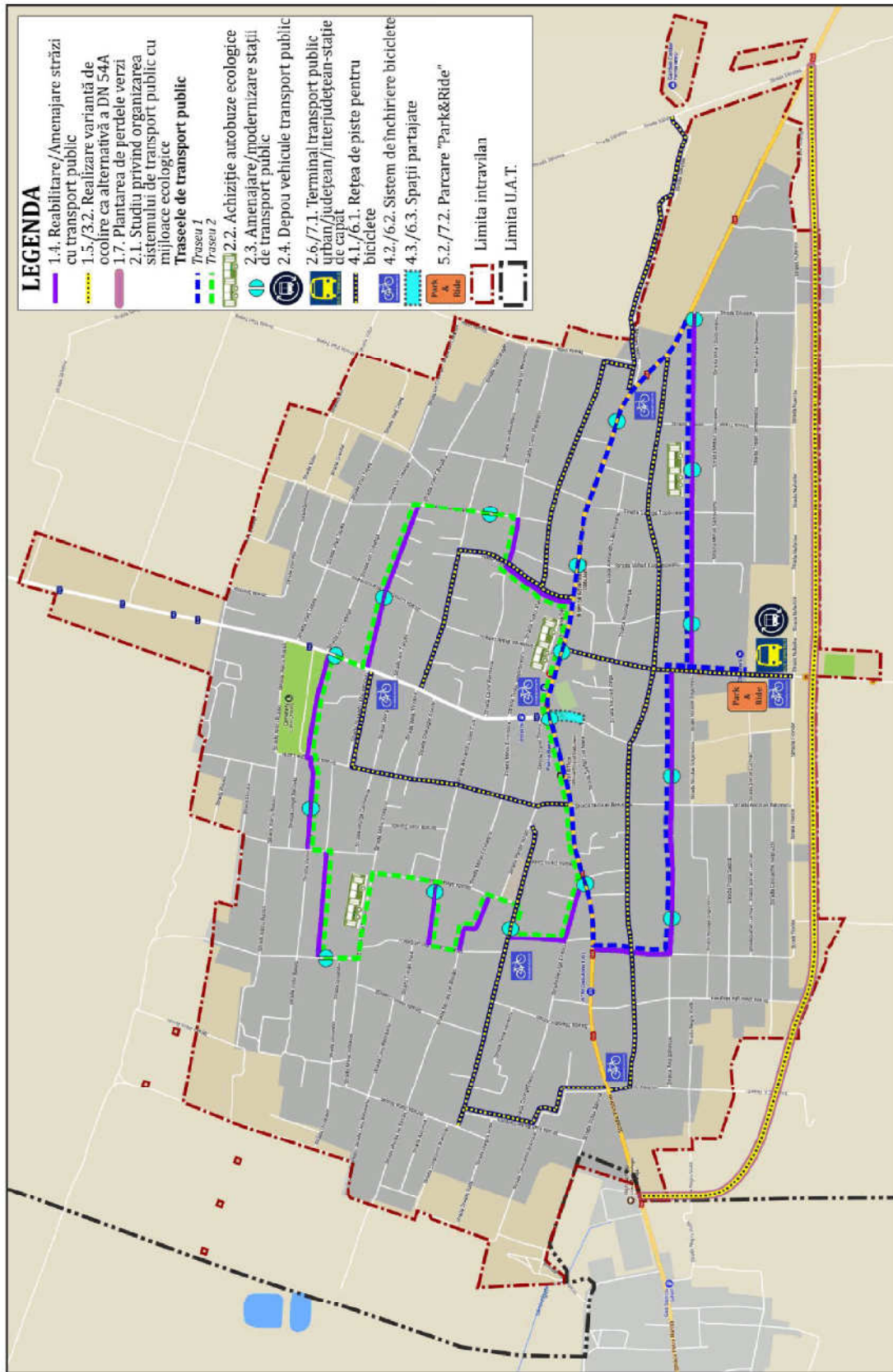


Figura 6.3. Propuneri - scara localității (rotită cu 90°).

6.4.3. Direcții de acțiune și proiecte la nivelul cartierelor / / zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul cartierelor și al zonelor cu nivel ridicat de complexitate 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 parcări pentru biciclete. Totodată, în zona centrală, diagnosticată drept zonă cu complexitate ridicată, sunt propuse amenajări ale infrastructurii în care deplasările pietonale au prioritate.

Măsurile/ acțiunile de intervenție propuse la acest nivel teritorial sunt menționate în tabelul 6.6.

Tabelul 6.6. Măsuri/ acțiuni de intervenție la scara cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

Tematică	Măsură/ acțiune de intervenție
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 1
	1.2. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 2
	1.3. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 3
	1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public
4. Sisteme alternative de mobilitate	4.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	4.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)
	4.4. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
	4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
5. Managementul traficului	5.5. 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./4.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
	6.2./4.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
	6.3./4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)

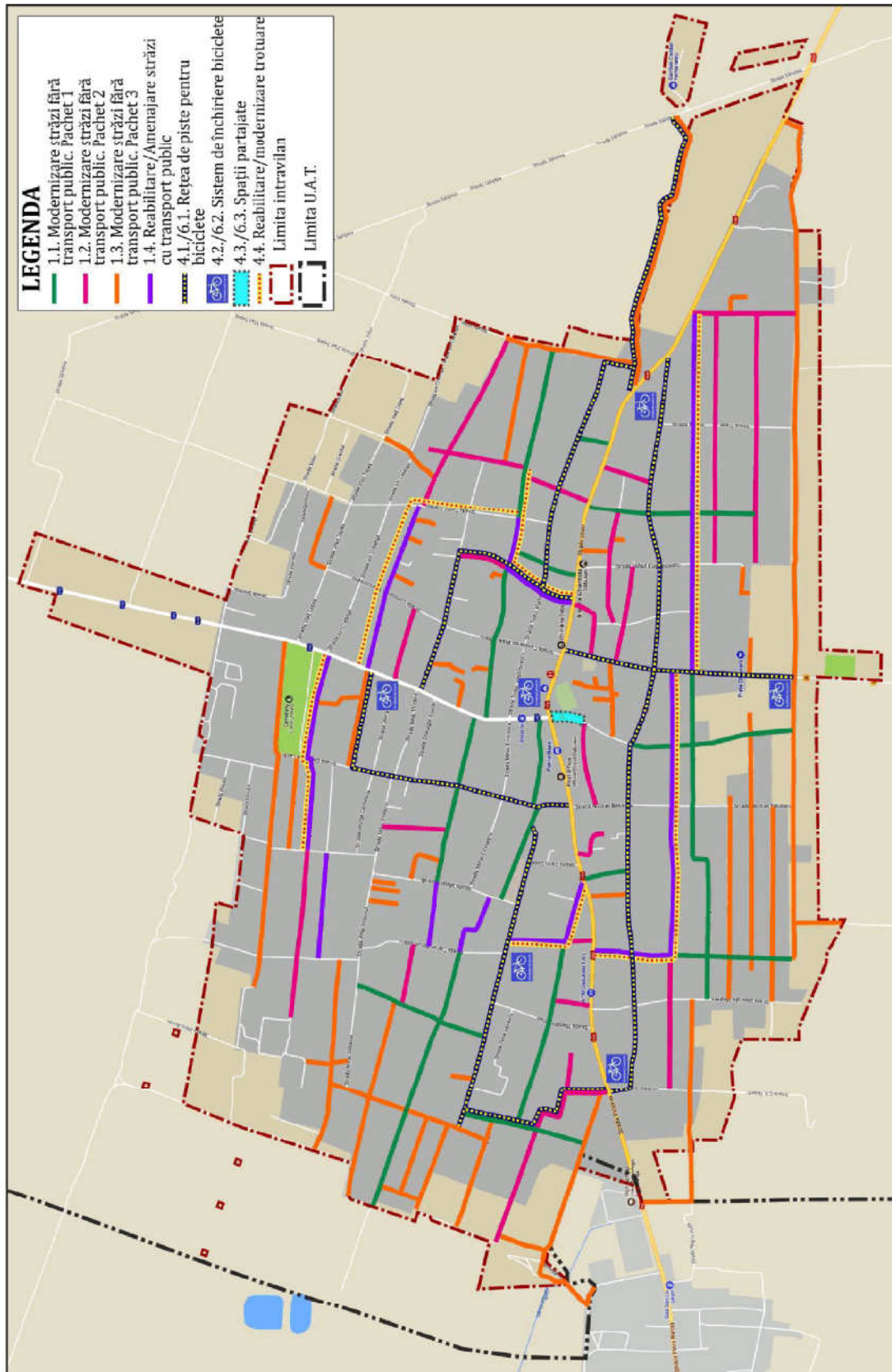


Figura 6.4. Propuneri - scara scara cartierelor/ zonelor cu nivel ridicat de complexitate (rotită cu 90°).



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 pentru Orașul Dăbuleni la nivelul orizontului de analiză 2023, atunci când acestea lucrează integrat în cadrul scenariului "A face ceva", comparativ cu situația corespunzătoare scenariului "A face minim".

7.1. Eficiența economică

Analiza eficienței economice a planului de acțiune este realizată în raport cu indicatorul propus în Capitolul 4, care 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 7.1).

Tabelul 7.1. Indicator de eficiență economică, 2023.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Durata medie a deplasării, min	5,9	5,3

Se constată că prin implementarea proiectelor din scenariul "A face ceva", se va obține reducerea valorilor acestui indicator cu 10,2%.



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].

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 anului 2023, scenariul "A face ceva" (tabelul 7.2).

Tabelul 7.2. Indicatori - evaluare impact asupra mediului, MZA.

Indicator		Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Emisii de gaze poluante, kg	NO ₂	111,0	116,7
	PM	2,2	2,0
	HC	11,4	8,8
	CO	103,7	80,4
Emisii de gaze cu efect de seră, tone		7,49	6,53

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.

Pentru emisiile de gaze cu efect de seră, se estimează reducerea cu 12,8%.

Cantitățile de gaze cu efect de seră (GES) calculate la nivelul întregii rețele din zona Orașului Dăbuleni pe baza modelului de calcul publicat în *Anexa 3.2.4.a - Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor a Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 3.2, POR 2014-2020/*, pentru o zi medie din an, în scenariul "A face ceva" – orizontul 2023 sunt prezentate în tabelul 7.3. Acestea, împreună cu valorile corespunzătoare scenariului "A face minim" – orizontul 2023 (tabelul 4.10) sunt centralizate în tabelul 7.2.



Tabelul 7.3. Emisii de GES, MZA, Scenariul „A face ceva” 2023.

Emisiile totale GES (tCO₂e)	6.53							
<i>Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023</i>								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO₂e)	3.53	1.39	0.00	1.33	0.00	0.00	0.28	0.00
<i>Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023</i>								
Date de intrare								
Anul evaluării	2023							
<i>Anul de referință pentru datele de trafic</i>								
Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual								
<i>Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării</i>								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Kilometri parcurși de vehicule	26951	6795	0	1118	0		362	
Viteze medii								
<i>Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule</i>								
	Categoria de viteză km/h	Descrierea						
	23.90	Urbană						
	50	Suburbană						
	75	Rurală						
	100	Autostradă						
Utilizarea categoriilor de drumuri								
<i>Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii</i>								
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	100%	100%	100%	95%	100%			
Suburbană				5%				
Rurală								
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

7.3. Accesibilitate

Îmbunătățirea accesibilității pentru toate categoriile de utilizatori reprezintă unul dintre obiectivele PMUD al Orașului Dăbuleni. Pentru atingerea acestui obiectiv au fost propuse o serie de proiecte/ măsuri care vizează:

- accesibilitatea sistemului de transport public urban;
- 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 de călători (terminal de transport intermodal).



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*

A fost propus spre analiză următorul obiectiv de natură socio-economică:

- Zona centrală

→ *Accesibilitatea sistemului de transport public: proporția vehiculelor de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă*

Prin implementarea proiectelor propuse, la nivelul întregului sistem de transport se estimează creșterea accesibilității prin reducerea duratelor de acces la obiectivele analizate, respectiv prin dezvoltarea sistemului de transport public (achiziționarea de vehicule de transport public dotate cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă) (tabelul 7.4).

Tabelul 7.4. Indicatori - evaluare accesibilitate, MZA.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Media duratelor de deplasare din fiecare zonă către Zona centrală, min	4,0	3,7
Accesibilitatea sistemului de transport public, %	0,0	100,0

Reprezentarea grafică a impactului în raport cu primul indicator, la nivelul fiecărei zone de trafic pentru obiectivele analizate, obținut ca urmare a implementării proiectelor grupate în scenariul "A face ceva", este realizată în figurile 7.1 - 7.2. Acestea sunt relaționate cu ponderea din valoarea totală a populației înregistrate la nivelul fiecărei zone de trafic. Se observă că pentru toate zonele de trafic se obțin variații negative ale duratelor de deplasare față de obiectivul analizat, ca urmare a implementării propunerilor încadrate în scenariul "A face ceva" 2023, comparativ cu scenariul "A face minim" la aceleași orizont de timp, ceea ce semnifică îmbunătățirea accesibilității. Impactul scenariului "A face ceva" (AFC) față de situația descrisă de scenariului "A face minim" (AFM) a fost analizat prin intermediul variațiilor relative ale accesibilității, exprimate în procente. Această reprezentare este utilă pentru a evidenția zonele de trafic pentru care durata de deplasare față de un obiectiv analizat crește sau scade ca urmare a implementării proiectelor agregate în scenariul "A face ceva" față de situația de bază, aferentă scenariului "A face minim". Calculul variațiilor relative s-a realizat cu relația:

$$\text{Variația relativă} = [(Val_{AFC} - Val_{AFM}) / Val_{AFM}] * 100 [\%]$$

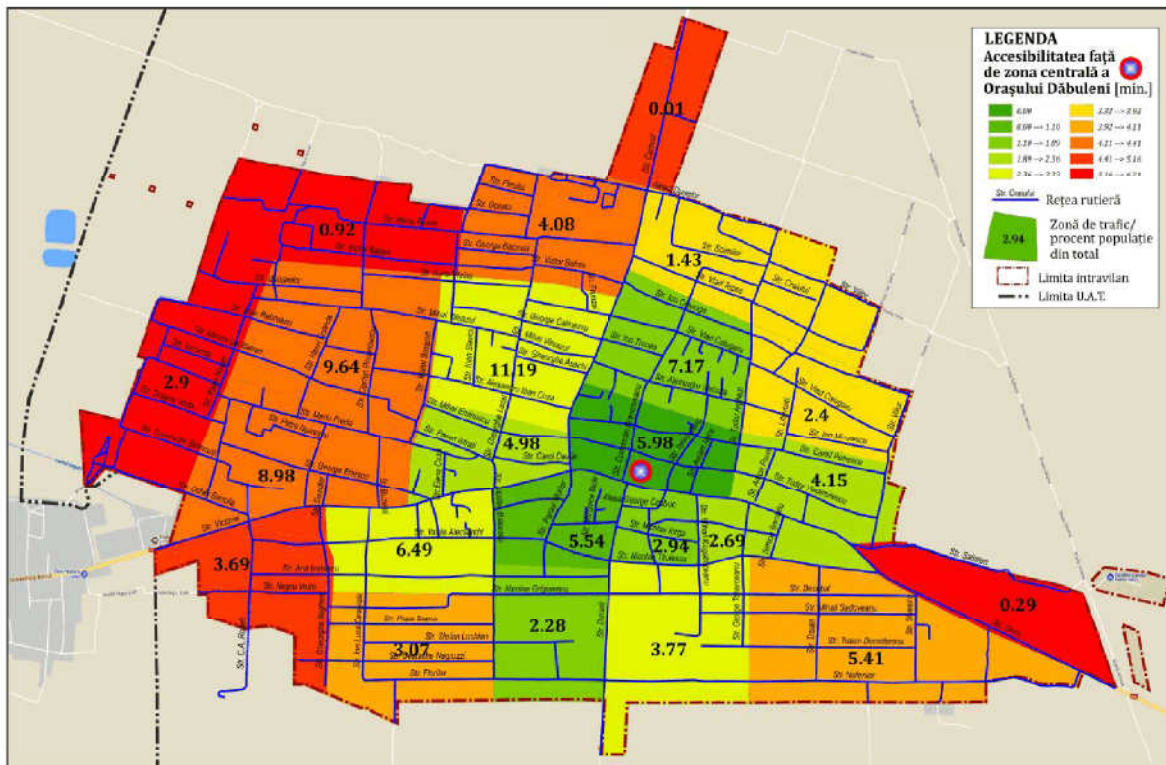


Figura 7.1. Accesibilitatea în raport cu durata deplasării față de Zona Centrală, scenariul "A face minim" 2023.

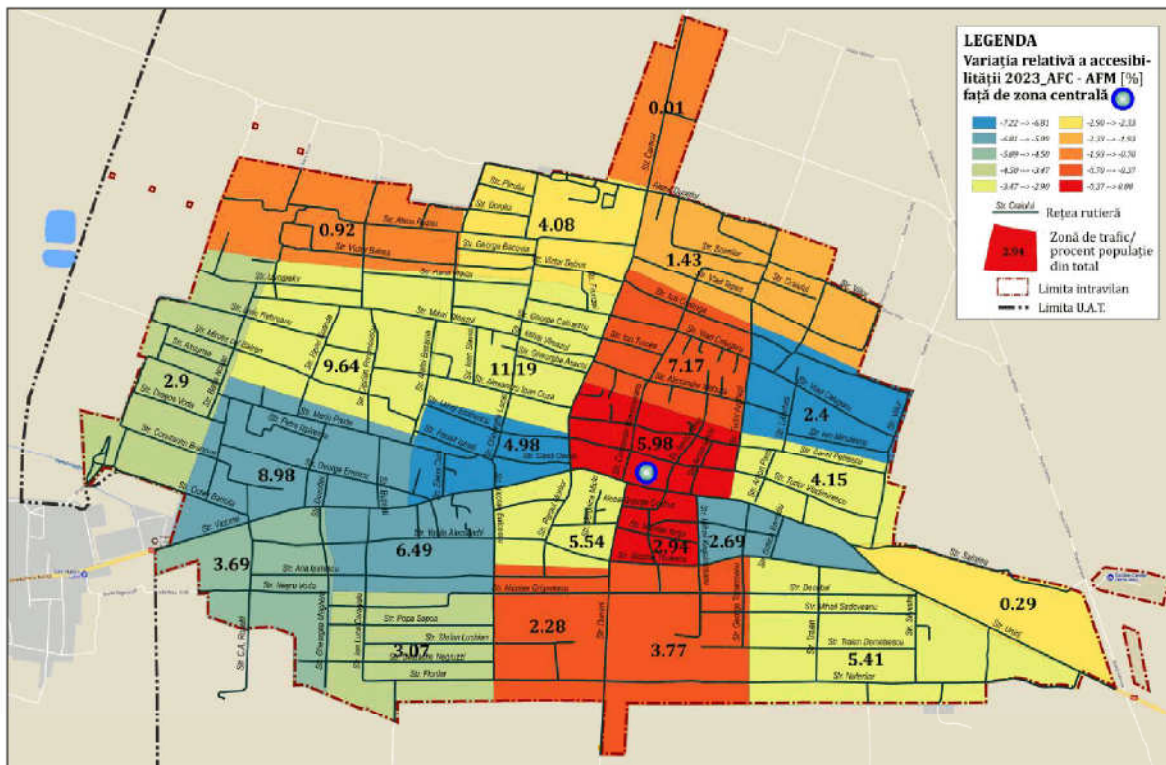


Figura 7.2. Variația relativă a accesibilității față de Zona Centrală, scenariul "A face ceva" 2023 vs. scenariul "A face minim" 2023.

Efectele conjugate ale proiectelor propuse, conduc la îmbunătățirea accesibilității cartierelor conectate la arterele principale de circulație, în care sunt concentrate obiective socio-economice și comerciale. O reducere semnificativă a duratei de deplasare față de zona centrală, zonă ce constituie pol de atractivitate la nivel local, se obține pentru teritoriile amplasate în jumătatea de Vest a orașului. Între aceste zone reducerea duratei de deplasare se obține, pe de o parte, ca urmare a relocării călătoriilor efectuate cu autoturismul personal către transportul public și cu bicicleta și pe de altă parte ca urmare a îmbunătățirii condițiilor de circulație pe infrastructura stradală propusă pentru modernizare. Beneficiile aduse de implementarea propunerilor în ce privește accesibilitatea, cunatificată prin intermediul indicatorilor menționați, sunt resimțite de o parte considerabilă a populației din arealul de studiu.

Prin implementarea propunerilor care vizează dezvoltarea unui sistem de transport public local se va îmbunătăți considerabil accesibilitatea teritoriului. Aceasta poate fi descrisă prin aria de deservire (suprafața delimitată de cercul cu raza de 330 m și centrul în stația de transport public) a rețelei de transport public (figura 7.3). Se observă că prin implementarea propunerilor din domeniul transportului public se obține acoperirea teritoriului urban nedeservit în situația existentă, inclusiv a zonelor cu densitate ridicată de locuire. Accesibilitatea teritorială ridicată a sistemului de transport public are corespondență în atractivitate ridicată a acestui mod de transport și reducerea numărului de deplasări cu autovehiculul personal.

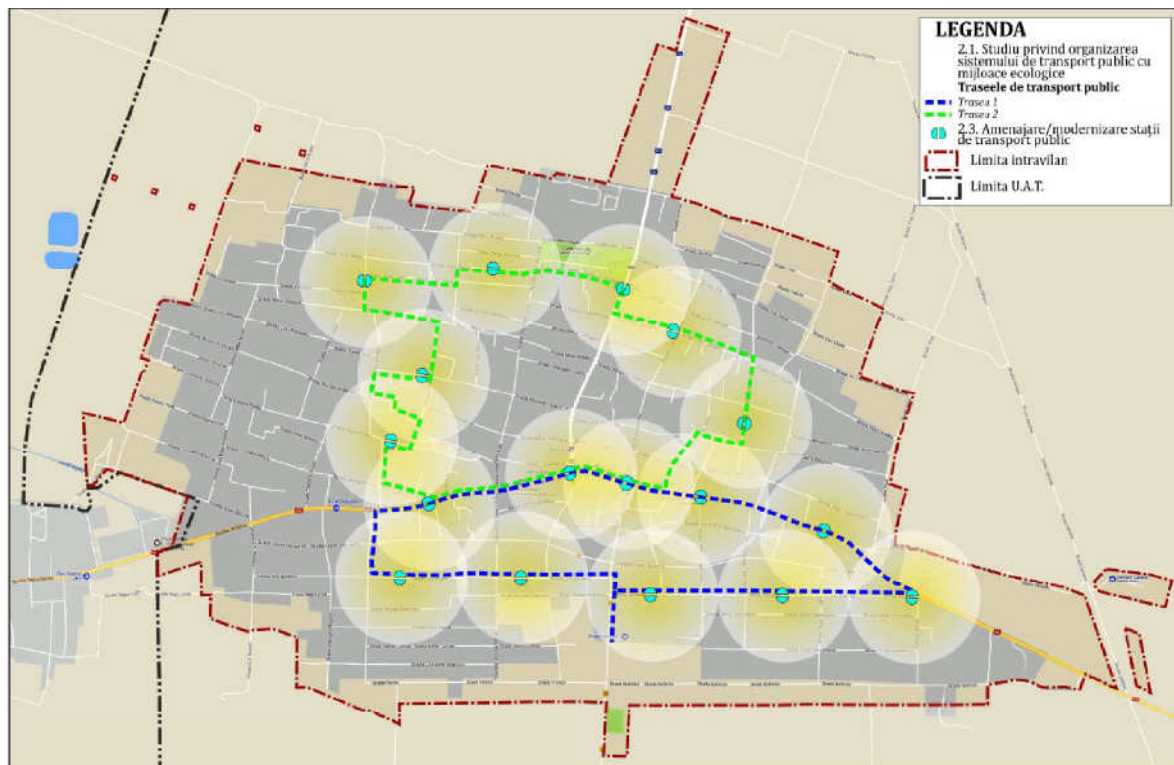


Figura 7.3. Deservirea teritoriului de către sistemul de transport public local propus.

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 Orașului Dăbuleni. 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 orizontului de prognoză 2023, pentru scenariile "A face minim" și "A face ceva".

Tabelul 7.5. Indicator - evaluare siguranță.

Indicator	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Intensitatea traficului, vehicule-km, MZA	34.041	26.951

Prin implementarea tuturor proiectelor selectate se estimează reducerea intensității traficului pe străzile din arealul de studiu cu 20,8%. Diminuarea intensității traficului este asociată cu reducerea riscului de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranței circulației.



7.5. Calitatea vieții

Prin implementarea intervențiilor selectate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Dăbuleni 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 deținerea 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	Scenariul "A face minim"	Scenariul "A face ceva"
Ponderea de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul, %	54,8	62,1



ETAPA A IIa

P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL



1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

1.1. Cadrul de prioritzare

Eșalonarea implementării propunerilor din componerea planului de acțiune este realizată pe termen scurt (2020) și mediu (2023). Încadrarea intervențiilor selectate în două perioade de implementare, (i) 2018-2020 și (ii) 2021-2023 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 P.U.M.D.*

Potrivit calculelor realizate în Capitolul 5, pentru perioada 2019-2023 bugetul disponibil este de aproximativ 20,450 milioane Euro.

→ *Valoarea totală a costurilor de implementare a proiectelor selectate, proiecte care descriu scenariul "A face ceva" 2023*

Costurile totale de realizare a proiectelor selectate sunt estimate la valoarea de 20,307 milioane Euro. Proiectele eligibile pentru finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2 au asociate costuri de 7,790 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 alocare în timp a intervențiilor propuse:

→ Perioada 2018-2020:

- *2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice;*
- *8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Dăbuleni;*
- *8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători;*
- *5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2;*
- *2.2. Achiziție autobuze ecologice;*
- *2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public;*
- *2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public;*
- *1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public;*
- *2.4. Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local;*
- *5.3. Elaborare politica de parcare la nivel urban;*
- *2.6. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt;*
- *4.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor*
- *4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride;*
- *5.5. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile;*
- *4.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing);*
- *4.4. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale;*
- *5.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride;*



- 2.7. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public;
- 3.1. Reglementare logistica de aprovizionare;
- 5.6. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice;
- 4.7. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi;
- 5.7. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- 5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști).

→ Perioada 2021-2023:

- 8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Dăbuleni;
- 4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride;
- 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități;
- 5.5. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile;
- 1.7. Plantarea de perdele verzi (aliniamente de arbori și arbuști) pentru reducerea emisiilor de CO₂;
- 4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate);
- 5.1. Implementare sisteme de management al traficului;
- 1.6. 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;
- 1.5. Realizare variantă de ocolire de-a lungul DN 54A;
- 5.7. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- 5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști);
- 1.1. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 1;
- 1.2. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 2;
- 1.3. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 3.

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 2018-2020:**

2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice; **8.2.** Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători; **5.4.** Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2; **2.2.** Achiziție autobuze ecologice; **2.5.** Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public; **2.3.** Amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public; **1.4.** Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public; **2.4.** Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local; **5.3.** Elaborare politica de parcare la nivel urban; **2.6.** Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt; **4.1.** Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor; **4.2.** Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing); **4.4.** Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale; **5.2.** Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride; **2.7.** Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public; **3.1.** Reglementare logistica de aprovizionare; **5.6.** Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice; **4.7.** Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi.

Implementarea până la sfârșitul anului 2020 a proiectelor propuse nu constituie precondiție 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. Intervențiile care vizează transportul public programate în această perioadă (**2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice; 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători; 5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2; 2.2. Achiziție autobuze ecologice; 2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public; 2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public; 1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public; 2.4. Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local; 2.6. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt; 2.7. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public**) joacă un rol esențial în implementarea propunerilor din același domeniu planificate pe termen mediu, toate conducând la creșterea atractivității transportului public și la relocare modală a călătoriilor. 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 ambele perioadele 2018-2020 și 2021-2023:**

- 8.1.** Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Dăbuleni;
- 4.5.** Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride;
- 5.5.** Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile;
- 5.7.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- 5.8.** Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști).

Dintre acestea, măsura de natură organizațională care vizează dezvoltarea unei structuri interne cu responsabilități de monitorizare a implementării P.M.U.D. 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 2020-2023. 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.

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 Orașul Dăbuleni. 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 1 (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 al Orașului Dăbuleni, 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 Orașul Dăbuleni, 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 *Eficiența Economică, Siguranță și Protejarea mediului*:

- 1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public
- 1.7. Plantarea de perdele verzi (aliniamente de arbori și arbuști) pentru reducerea emisiilor de CO₂
- 1.6. 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
- 1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A
- 1.1. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 1
- 1.2. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 2
- 1.3. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 3

Costurile totale necesare pentru implementarea proiectelor de infrastructură stradală sunt estimate la valoarea de 14.338.000 Euro, din care 2.085.000 Euro revin proiectelor eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Prioritatea de Investiții 3.2 (pentru "1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public" și "1.7. Plantarea de perdele verzi (aliniamente de arbori și arbuști) pentru reducerea emisiilor de CO₂"). Proiectul privind realizarea variantei de ocolire este un proiect complementar PMUD al Orașului Dăbuleni, care face parte din rețeaua de drumuri naționale, elemente de infrastructură aflate în administrarea CNAIR. În consecință costurile estimate pentru realizarea acestei infrastructuri de interes regional/național nu sunt asociate costurilor generale de implementare a PMUD. Reprezentarea grafică a propunerilor din domeniul infrastructurii stradale este realizată în figura 2.1.

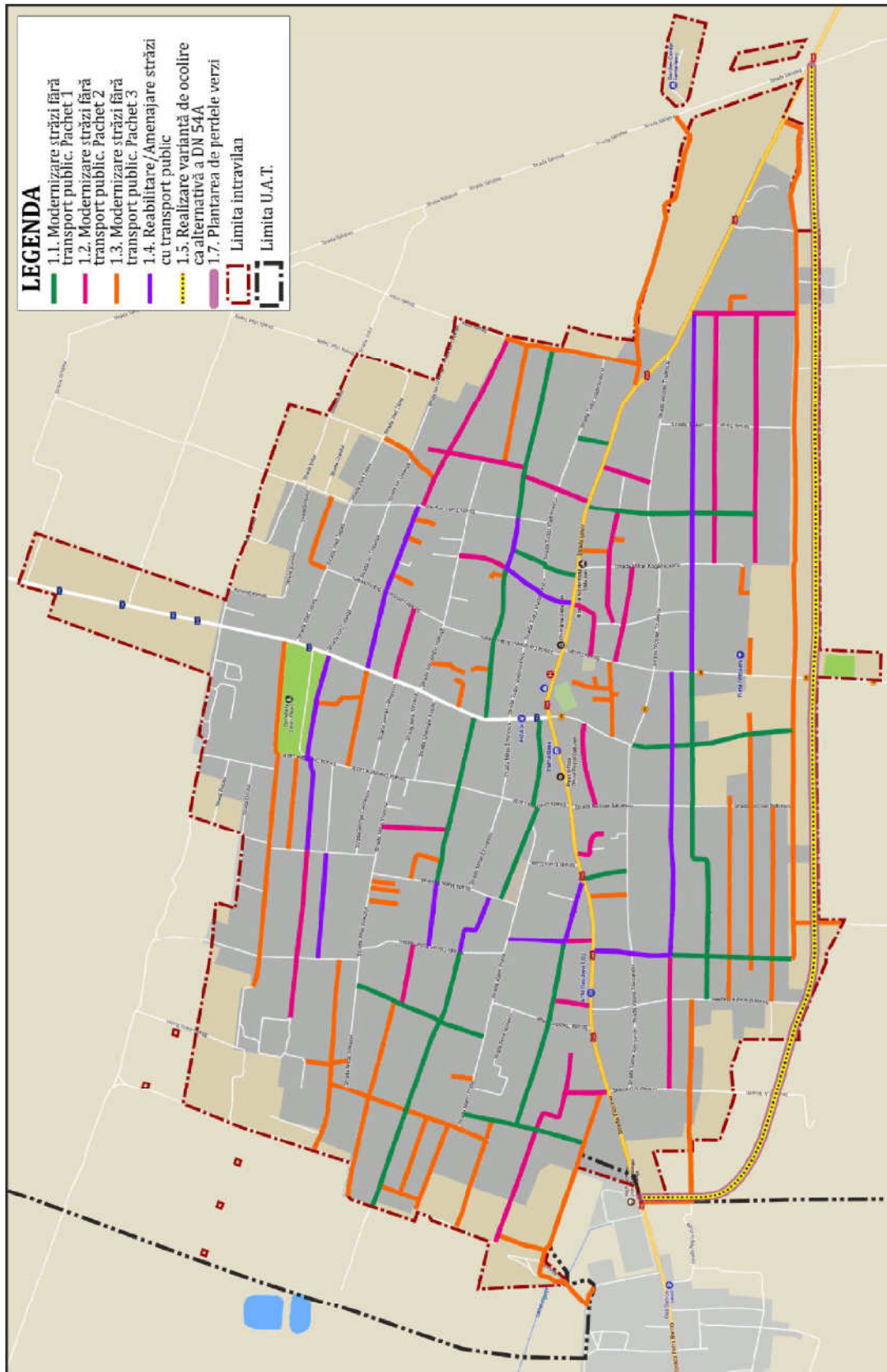


Figura 2.1. Propuneri - tematica Intervenției asupra rețelei stradale (rotită cu 90°).



■ **1.4. Modernizare/ reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public**

Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor pe care vor circula mijloacele de transport public va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. 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.). Intervențiile vor conține și lucrări de refacere a marcajelor rutiere. Sectoarele de infrastructură propuse pentru amenajarea căii de rulare sunt amplasate pe Traseul 1: Str. I.L. Caragiale (între Str. Victoriei și Str. Ana Ipătescu), Str. Ana Ipătescu (între Str. I.L. Caragiale și Str. Dunării), Str. Decebal (între Str. Dunării și Str. Silvestru); Traseul 2: Str. Iancu Jianu (între Str. Unirii și Str. Camil Petrescu), Str. Camil Petrescu (între Str. Iancu Jianu și Str. Tudor Arghezi), Str. Vlad Călugărul (între Str. Tudor Arghezi și Str. Caracal), Str. Victor Babeș (între Str. Caracal și Str. Andrei Mureșanu), Str. Aurel Vlaicu (între Str. Andrei Mureșanu și Str. Dabu), Str. A.I. Cuza (între Str. Matei Basarab și Str. Ciprian Porumbescu), Str. Mircea cel Bătrân (între Str. Ciprian Porumbescu și Str. Matei Basarab), Str. Buzești (între Str. Marin Preda și Str. George Enescu), Str. George Enescu (între Str. Buzești și Str. Victoriei). Aceste propuneri se află într-o fază avansată de maturitate, fiind în curs de elaborare documentații tehnico-economice, faza D.A.L.I. (Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție)/ Studiu de Fezabilitate.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă¹ prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2, rezultatele obținute prin implementarea acestuia contribuind la atingerea indicatorului de rezultat al programului – *"Pasageri transportați în transportul public urban în România"*.

Costuri estimate: 1.980.000 Euro.

¹ Ghidul Solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI: **Cheltuielile pentru investiția de bază** aferente sub-activităților „Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere” și „Construirea/modernizarea/ reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane utilizate prioritar de transportul public de călători” din cadrul activității 2, categoria C cumulate cu cele ale sub-activității „Construirea/ modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public de călători” din cadrul activității 10, categoria A, **sunt eligibile în procent de maximum 40% (pentru cele 7 regiuni mai puțin dezvoltate) din suma cheltuielilor eligibile aferente Categoriei 6 și Categoriei 15**, cu respectarea condițiilor anterior amintite privind transportul public (se va vedea Anexa 3.2.6 - *Detalierea și plafoanele maxime ale categoriilor și sub-categoriilor de cheltuieli eligibile, sub-categoria 181 – Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători*).

■ **1.7. Plantarea de perdele verzi (aliniamente de arbori și arbuști) pentru reducerea emisiilor de CO₂**

Proiectul are ca obiectiv plantarea de arbori și arbuști cu capacitate mare de retenție a CO₂, în aliniament cu varianta de ocolire. Aceste perdele vegetale vor avea rol de bariere naturale, stopând migrarea poluării și zgomotului generate de traficul rutier către locuitorii din zonă.

Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va face în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Orașului Dăbuleni și de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selectarea arborilor și arbuștilor 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.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 105.000 Euro.

■ **1.6. 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.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 10.000 Euro.



■ 1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. Propunerea constă în realizarea unei variante de ocolire ca alternativă la Drumul Național 54A, pe latura de Sud a teritoriului intravilan. Realizarea acestui element al rețelei rutiere va degreva rețeaua stradală din zona urbană a Orașului Dăbuleni de fluxurile de trafic de tranzit și de efectele negative generate de acestea.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 6.300.000 Euro.

■ 1.1. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 1

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. 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 aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse următoarele sectoare de infrastructură: Str. Camil Petrescu, Str. George Enescu, Str. A.I. Cuza, Str. Ion Budai Deleanu, Str. Carol Davila, Str. Decebal, Str. George Topârceanu, Str. Avram Iancu, Str. I.L. Caragiale, Str. Ion Maiorescu, Str. Pârâul Morilor, Str. Panait Istrati, Str. Henry Coandă, Str. Mircea cel Bătrân, Str. Nicolae Grigorescu, Str. A. Odobescu.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 2.973.000 Euro.

■ 1.2. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 2

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. 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 aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse următoarele sectoare de

infrastructură: Str. Vlad Călugarul, Str. Victor Babeș, Str. C-tin Brancusi, Str. Ion Turcea, Str. Iancu Jianu, Str. Ana Ipătescu, Str. Libertății, Str. Anton Pann, Str. Simion Bărnuțiu, Str. A. Lăpușneanu, Str. Mihail Sadoveanu, Str. Silvestru, Str. Traian Demetrescu, Str. Buzești, Str. Dosoftei, Str. Dealu Morii, Str. George Coșbuc, Str. Dimitrie Cantemir, Str. Traian Vuia, Str. Nicolae Iorga, Str. Ioan Slavici, Str. Ștefan cel Mare.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 2.820.000 Euro.

■ 1.3. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 3

Accesibilitatea teritoriului reprezintă unul dintre factorii majori care influențează dezvoltarea unei zone. 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 aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, refacerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse următoarele sectoare de infrastructură: Str. Nuferilor, Str. Florilor, Str. Alecu Russo, Str. George Bacovia, Str. Izvoarelor, Str. Baba Novac, Str. Dragoș Vodă, Str. B.P. Hașdeu, Str. Ascunsă, Str. Liviu Rebreanu, Str. Octav Băncilă, Str. Șt. O. Iosif, Str. Negru Vodă, Str. Alexandru Macedonski, Str. Barbu St. Delavrancea, Str. Gheorghe Asachi, Str. Nicolae Labiș, Str. Ion Minulescu, Str. Frunzei, Str. Viilor, Str. Săliștea, Str. Izvorul Rece, Str. Popa Șapcă, Str. Stefan Luchian, Str. Costache Negruzzi, Drum Sud, Intrare din Str. Silvestru, Str. Nicolae Filimon, Strada de legătură între Str. Victoriei și Str. Brâncuși, Strada de legătură între Str. Mircea cel Bătrân și Str. Șt. O. Iosif, Strada de legătură între Str. Izvoarelor și Str. Mihai Viteazul, Intrarea din Str. Izvoarelor, 3 intrari din Str. Izvorul Rece, Strada de legătură între Str. Victoriei și Str. V. Alecsandri, Strada de legătură între Str. Vlad Calugarul și Str. Vlad Țepeș, Strada de legătură între Str. Unirii și Str. A. Lăpușneanu, Intrare din Str. A. Lăpușneanu, Intrare din Str. I. L. Caragiale, 3 intrari din Str. Mihai Viteazul, 3 intrari din Str. Vlad Călugarul, Intrare din Str. A. Vlahuță, Intrare din Str. Camil Petrescu, Intrare din Str. Caracal, Intrare din Str. Camil Petrescu, Intrare din Str. Marin Preda.

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 6.450.000 Euro.



2.2. Transport public

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Dăbuleni 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 obținerea 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 dezvoltarea unui sistem de transport public local și creșterea ponderii acestuia în distribuția modală a călătoriilor în defavoarea transportului cu autovehiculul personal. Introducerea sistemului de transport public reprezintă un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană, în acest sens fiind propuse măsuri care să conducă la funcționarea unui serviciu 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 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 2.455.000 Euro. Acestea sunt eligibile pentru finanțare prin POR 2014 – 2020, Prioritatea de Investiții 3.2, cu excepția măsurii "2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice".

Amplasarea în teritoriu a proiectelor de transport public este realizată în figura 2.2.

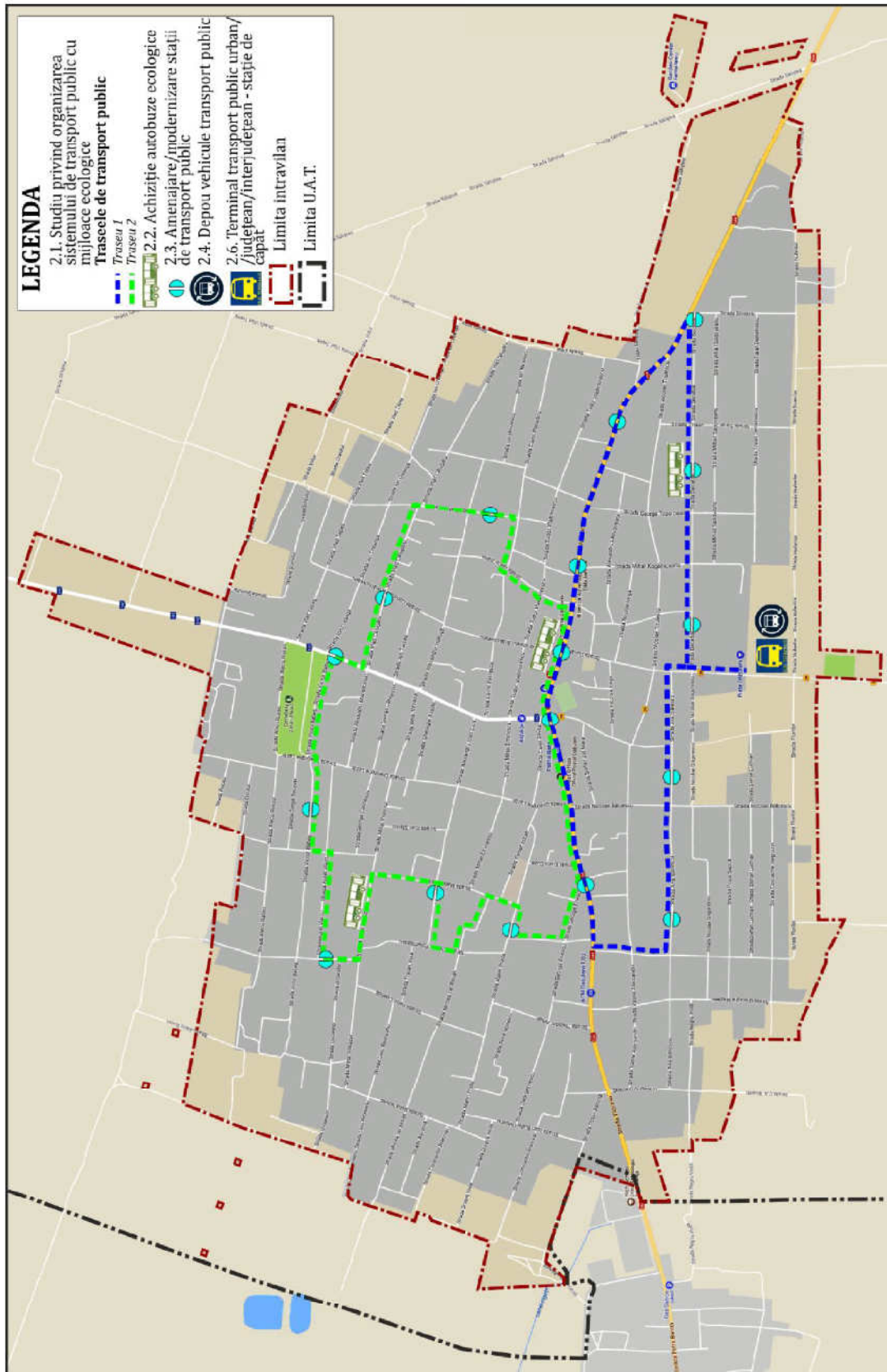


Figura 2.2. Propuneri - tematica Transport public (rotită cu 90°).



Proiectele propuse în acest domeniu contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse, respectiv *Accesibilitate, Protejarea Mediului, Siguranță, Eficiență economică* și, implicit, la creșterea *Calității vieții* cetățenilor:

- 2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice
- 2.2. Achiziție autobuze ecologice
- 2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public
- 2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public
- 2.4. Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local
- 2.6. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt
- 2.7. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public

- **2.1. Studiu privind organizarea sistemului de transport public cu mijloace ecologice**

Prin acest studiu se va urmări fundamentarea necesității înființării acestui mod de transport public, dimensionarea sistemului (evaluarea cererii de transport și determinarea necesarului de mijloace de transport care să deservească cererea, stabilirea rutelor și programului de circulație, etc.), beneficiile aduse de acest proiect, stabilirea indicatorilor de monitorizare și evaluare, evaluarea impactului asupra mediului, asistarea beneficiarului (Primăria / Consiliul Local Dăbuleni) în implementarea și monitorizarea proiectului, etc.

În această etapă de planificare este propusă o variantă preliminară de organizare a rețelei de transport public (figura 2.3), urmând ca varianta definitivă să rezulte în urma studiului de specialitate.

Finanțarea proiectului nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

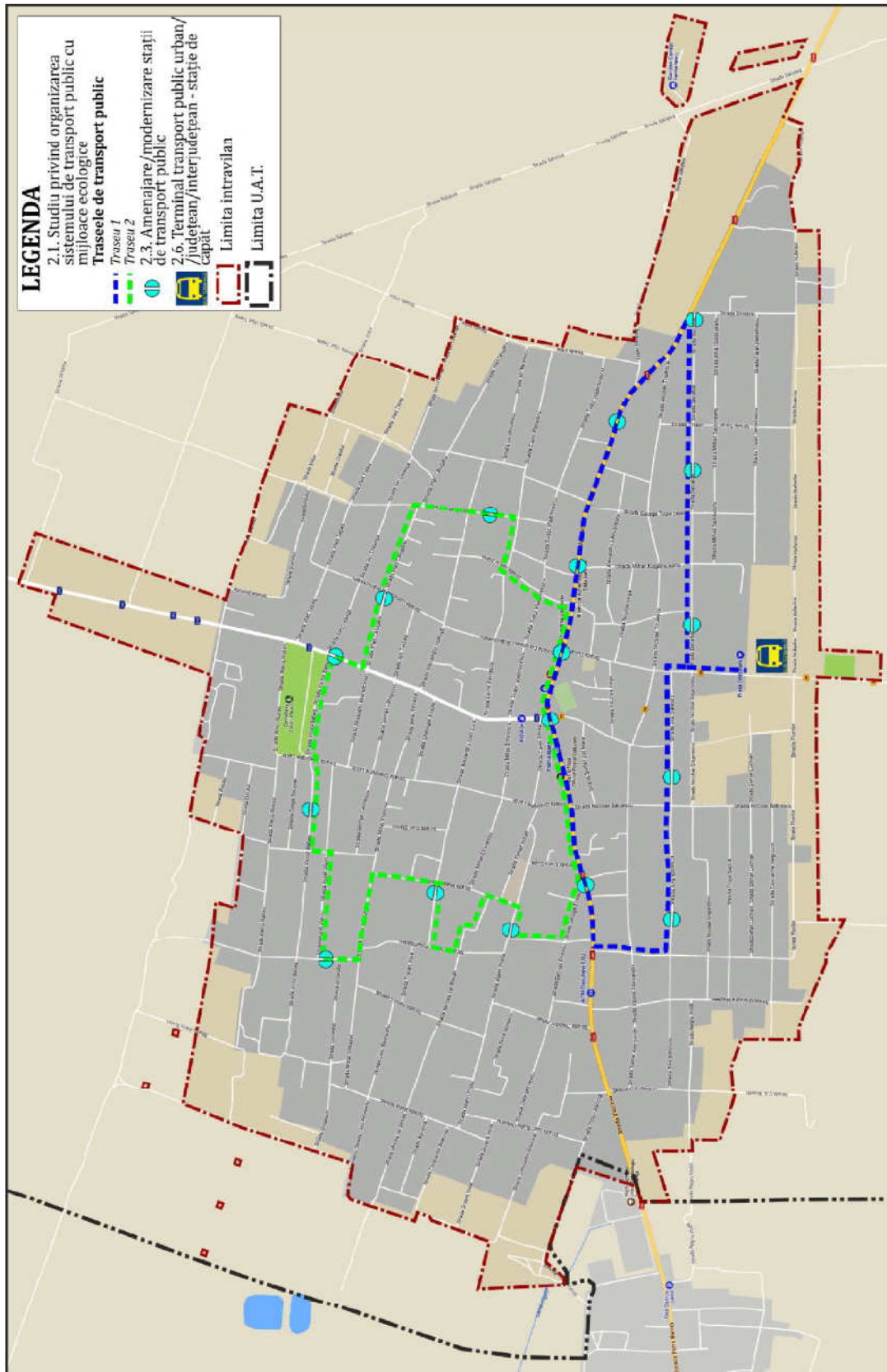


Figura 2.3. Rețea de transport public – propunere (rotită cu 90°).



2.2. Achiziție autobuze ecologice

Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public ecologice (electrice, 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 - în funcție de cele reieșite din studiul de oportunitate) va conduce la reducerea impactului creat de activitatea de transport asupra mediului, prin relocarea modală - renunțarea la utilizarea transportului cu autovehiculul personal. Acest tip de proiect de achiziționare de mijloace de transport ecologice pentru transportul public este prevăzută în mod expres în POR 2014-2020, Axa 3, Prioritatea de investiții 3.2, care încurajează și susține dezvoltarea de proiecte pilot de introducere a transportului public în localitățile urbane. Implementarea unui sistem de transport public local este esențială pentru orientarea spre mobilitate urbană a locuitorilor Orașului Dăbuleni. Prin propunerea de operare a serviciului de transport public local în Orașul Dăbuleni cu autovehicule ecologice, se va asigura satisfacerea nevoilor de mobilitate pentru un număr însemnat de utilizatori, în condițiile unor niveluri de emisii și poluare fonică reduse. Beneficiile estimate a fi obținute în urma implementării contribuie la atingerea obiectivului specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2. 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: 1.200.000 Euro.

2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public

În scopul eficientizării sistemului de transport public, se propune implementarea unui sistem de management informatizat al sistemului care să conțină cel puțin următoarele componente: sistem centralizat e-ticketing, sistem informare a călătorilor, sistem de supraveghere video, dispecerate video. 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 în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate. În plan secundar, acest sistem va avea funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.

Finanțarea proiectului este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 300.000 Euro.

■ 2.3. Amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv amenajarea/ modernizarea stațiilor 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.

Finanțarea intervenției propuse este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2. 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: 170.000 Euro.

■ 2.4. Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local

Acțiunea de intervenție are ca obiectiv realizarea unei autobaze pentru vehiculele de transport public, inclusiv achiziția de stații pentru încărcarea cu energie electrică a vehiculelor (3 unități). Se propune ca autobaza să conțină următoarele elemente:

- platformă de garare și de încărcare cu energie electrică;
- stații de mentenanță;
- vestiare;
- spălătorie auto ecologică;
- clădire pentru sediu administrativ.

Implementarea noii infrastructuri va contribui la realizarea unor servicii de transport public de calitate ridicată și la înregistrarea unor valori reduse ale costurilor de întreținere și operare a mijloacelor de transport.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 600.000 Euro.



■ **2.6. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt**

Propunerea are ca obiectiv îmbunătățirea intermodalității prin amenajarea unei stații de capăt, care să asigure legătura între transportul public județean, interjudețean și cel local. Astfel, se va asigura preluarea fluxurilor de călători care sosesc în stația de capăt (terminal) și reîmbarcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibili fosili asupra mediului urban.

Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, punct de vânzare a legitimațiilor de călătorie, automat 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 zonă.

Finanțarea intervenției propuse este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2. 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: 150.000 Euro.

■ **2.7. 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. 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 este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2, rezultatele produse de implementarea acesteia contribuind la atingerea obiectivelor programului de finanțare.

Costuri estimate: 25.000 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 Orașului Dăbuleni sunt propuse intervenții în domeniul infrastructurii, precum și de natură operațională, 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*, *Protejarea mediului* și *Siguranță*:

- 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare
- 3.2./1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A

Amplasarea în teritoriu a proiectelor de transport public este realizată în figura 2.4.

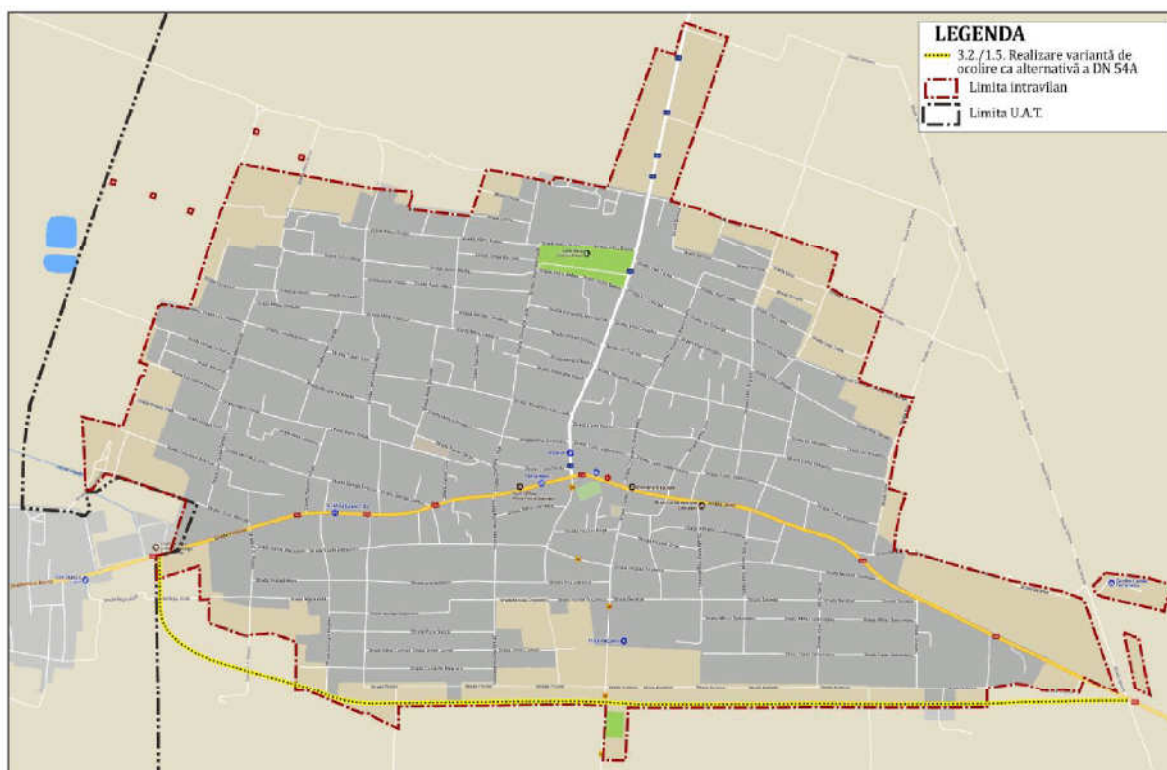


Figura 2.4. Propuneri - tematica Transport de marfă.



▪ 3.1. Reglementare logistică de aprovizionare

Acțiunea de intervenție propune reglementarea logisticii de aprovizionare în Orașul Dăbuleni, 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 3.2.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

▪ 3.2./1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A

Această propunere a fost descrisă mai sus, în cadrul tematicii "1. Intervenții majore asupra rețelei stradale", acțiunea de intervenție 1.5.

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.

Costurile totale estimate ca fiind necesare pentru implementarea intervențiilor propuse în acest domeniu de interes major sunt estimate la valoare de 2.495.000 Euro, acestea fiind în proporție de peste 95% eligibile pentru finanțare prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2 (cu excepția măsurilor: "4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități" și "4.7. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi").

Amplasarea în teritoriu a proiectelor este realizată în figura 2.5.

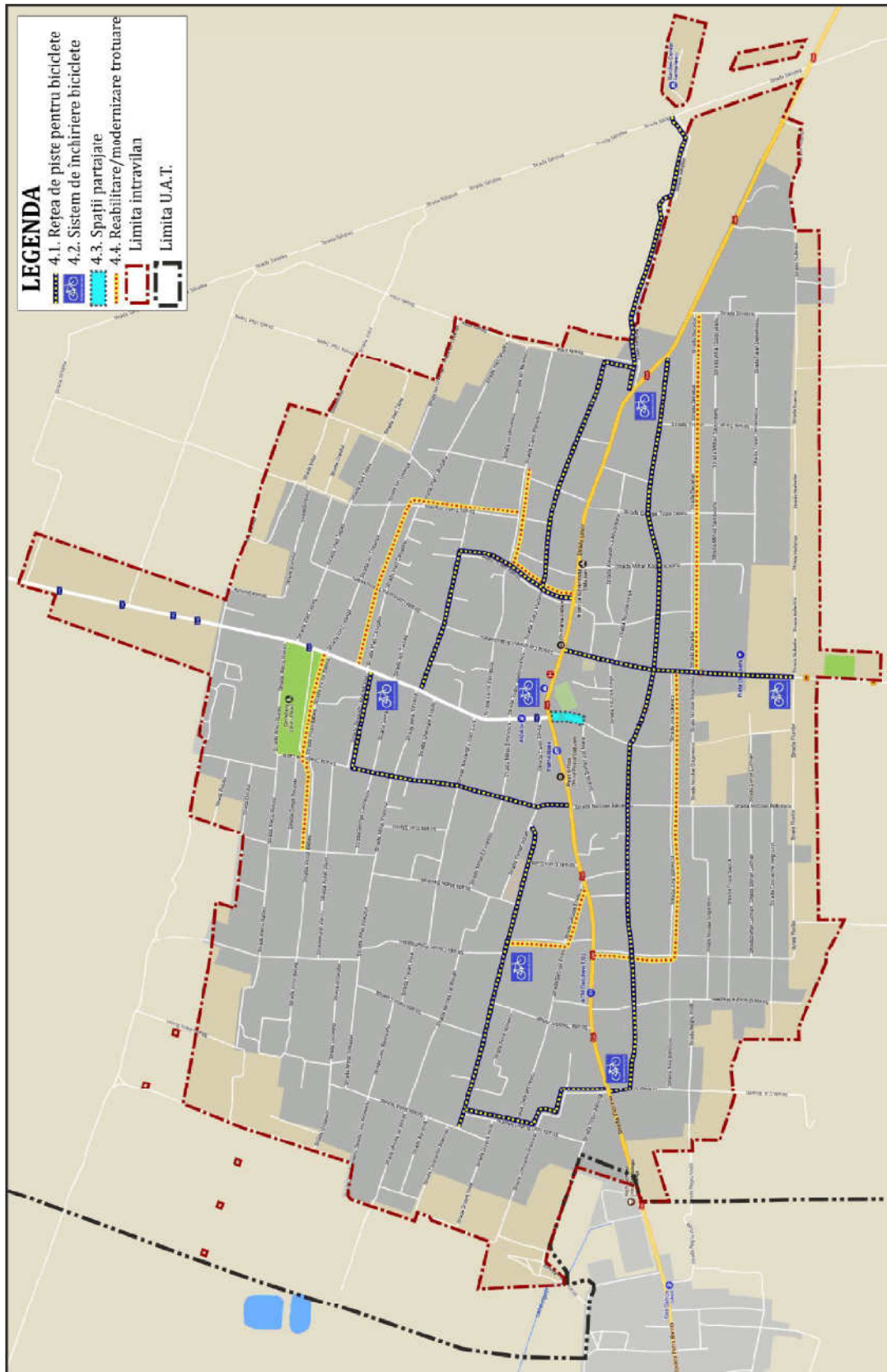


Figura 2.5. Propuneri - tematica Mijloace alternative de mobilitate (rotită cu 90°).



Intervențiile propuse în cadrul acestui sector al mobilității urbane durabile care contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice *Accesibilitate, Protejarea mediului, Siguranță și Calitatea vieții* sunt:

- 4.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor
- 4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
- 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități
- 4.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)
- 4.4. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale
- 4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)
- 4.7. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hibrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi

Beneficiile estimate contribuie la realizarea unui sistem de transport urban durabil prin: (i) reducerea poluării aerului și a poluării fonice, precum și a consumului de energie, (ii) dezvoltarea infrastructurii destinate mijloacelor de transport non-motorizate, (iii) creșterea atractivității și îmbunătățirea calității mediului și a amenajării spațiilor urbane, și implicit la atingerea obiectivului specific al POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2. și a 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.*

▪ **4.1. 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. Dunării, Str. C.A. Rosetti (între Str. Victorie și Str. Vasile Alecsandri), Str. Vasile Alecsandri, Str. Nicolae Titulescu, Str. Alexandru Macedonski (între Str. Gh. Lazăr și Str. Caracal), Str. Gh. Lazăr (între Str. Victoriei și Str. Alexandru Macedonski), Str. Marin Preda, Str. Ion Budai Deleanu (între Str. Marin Preda și Str. Constantin Brâncuși), Str. Constantin Brâncuși (între Str. Ion Budai Deleanu și Str. Victoriei), Str. Săliștea (între Str. Unirii și Str. Viilor), Str. Viilor (între Str. Săliștea și Str. Tudor Vladimirescu), Str. Tudor Vladimirescu (între Str. Viilor și Str. Iancu Jianu), Str. Iancu Jianu (între Str. Unirii și Str. Alexandru Vlahuță), Str. Alexandru Vlahuță (între Str. Iancu Jianu și Str. Caracal). Aceste sectoare formează o rețea urbană continuă care va oferi legături cu zonele de importanță locală și periurbană.

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 suficientă pentru fluxurile pietonale (conform O.M.T. nr. 49/ 1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane). Se va urmări separarea fizică între pistele 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 3.2. Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 317.000 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 asigurarea de infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor.

În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instalate 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 Orașului Dăbuleni, 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. Terminalul de transport public va fi echipat cu astfel de facilități. Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 100.000 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: 100.000 Euro.

■ 4.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)

Acțiunea de intervenție urmărește facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în diferite puncte de pe teritoriul Orașului Dăbuleni: în zona centrală, în zona bazei sportive, la capetele traseelor pistelor, la terminalul de transport public. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/ chioșcuri de închiriere, rastele, automate eliberare și reîncărcare carduri), 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, 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.). Din incinta centrelor se vor putea închiria și alte obiecte precum: căști de protecție, genunchiere, încălțăminte specială, etc. Bicicletele pot 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 a înapoia bicicleta și în alt centru față de cel de unde s-a preluat inițial.

Implementarea propunerii va facilita mobilitatea alternativă, nemotorizată și nepoluantă asigurând condițiile necesare pentru obținerea unor reduceri semnificative ale emisiilor de CO₂, rezultate care concordă cu cele preconizate a se obține prin proiectele finanțate din POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2. Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 317.500 Euro.

■ **4.4. Reabilitare/ modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale**

Amenajarea trotuarelor și aleilor pictonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv persoanele cu nevoi speciale. Este propusă realizarea unor astfel de amenajări pe străzile a căror infrastructură carosabilă este propusă pentru reabilitare în scopul utilizării de către mijloacele de transport public local: Str. I.L. Caragiale (între Str. Victoriei și Str. Ana Ipătescu), Str. Ana Ipătescu (între Str. I.L. Caragiale și Str. Dunării), Str. Decebal (între Str. Dunării și Str. Silvestru), Str. Iancu Jianu (între Str. Unirii și Str. Camil Petrescu), Str. Camil Petrescu (între Str. Iancu Jianu și Str. Libertății), Str. Tudor Arghezi (între Str. Camil Petrescu și Str. Vlad Călugărul), Str. Vlad Călugărul (între Str. Tudor Arghezi și Str. Caracal), Str. Victor Babeș (între Str. Caracal și Str. Andrei Mureșanu), Str. Buzești (între Str. Marin Preda și Str. George Enescu), Str. George Enescu (între Str. Buzești și Str. Victoriei).

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 900.000 Euro.

■ **4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)**

Această intervenție presupune crearea unei zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care va fi utilizată ca spațiu partajat pentru pietoni, bicicliști, mijloace de transport public și autovehicule. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât modurilor de transport prietenoase cu mediul (pietonal, cu bicicleta, cu transportul public), 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. O astfel de amenajare se recomandă a fi implementată pe Str. Pârâul Morilor, sectorul cuprins între Str. Victoriei și Str. Ștefan cel Mare.

Finanțarea acțiunii de intervenție este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 562.500 Euro.



▪ **4.7. 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 a se 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 3.2.

Costuri estimate: 5.000 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 al Orașului Dăbuleni 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 907.000 Euro, din care numai cele aferente implementării sistemelor de management al traficului și elaborării unui studiu de trafic și amenajării unei parcuri colective de tip Park&Ride (870.000 Euro) sunt eligibile pentru finanțare prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Măsurile și acțiunile de intervenție propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Siguranță, Protejarea mediului, Eficiența economică*:

- 5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2
- 5.3. Elaborare politica de parcare la nivel urban
- 5.5. Elaborare și implementare de reglementări privind introducerea de restricții ale vitezei de circulație în zonele vulnerabile
- 5.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride

- 5.1. Implementare sisteme de management al traficului
- 5.6. Elaborare și implementare reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice
- 5.7. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor
- 5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)

Amplasarea în teritoriu a proiectelor specifice acestei tematici este realizată în figura 2.6.

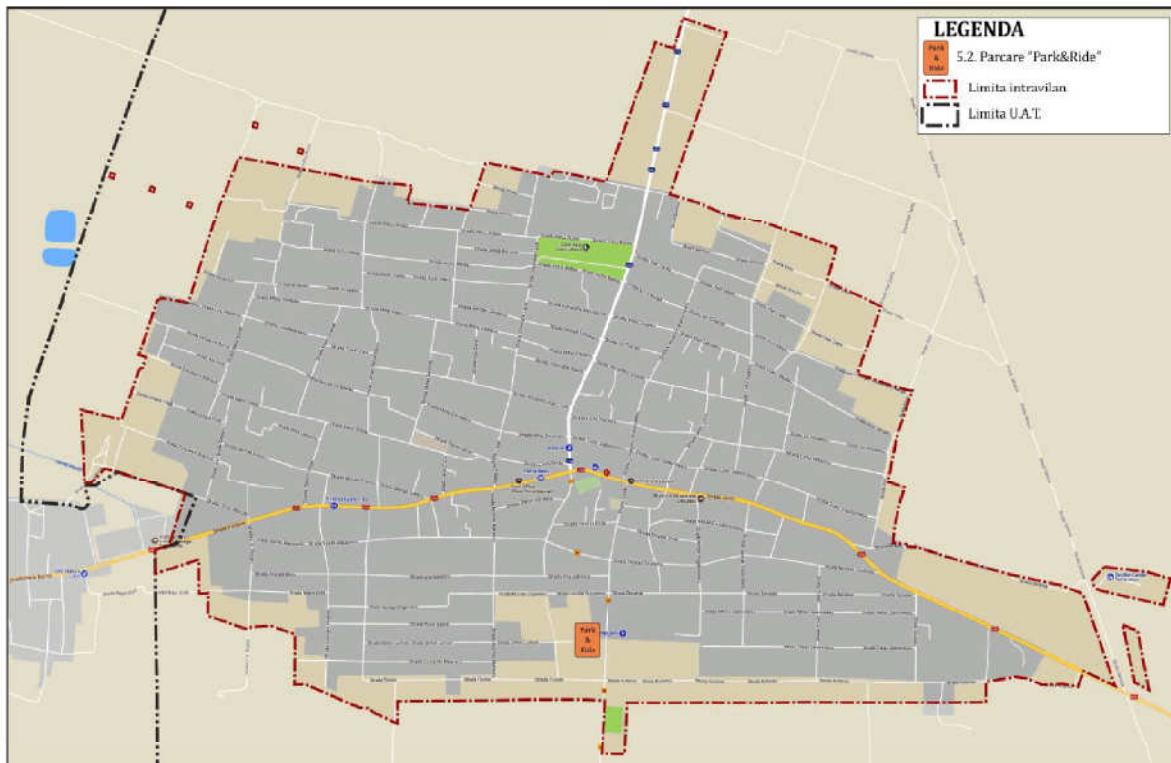


Figura 2.6. Propuneri - tematica Managementul traficului.

- **5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2**

Având în vedere necesitatea atașării la fiecare cerere de finanțare POR 2014-2020, P.I. 3.2 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 3.2, încadrându-se în categoria cheltuielilor pentru proiectare și asistență tehnică.

Costuri estimate: 20.000 Euro.

■ 5.3. 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 parcurile 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 3.2.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

■ 5.5. Elaborare și implementare de reglementări 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 Orașului Dăbuleni au fost identificate zone în care viteza maximă de circulație este limitată la 40 km/h. Prin această propunere se recomandă intensificarea unor astfel 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 3.2.

Costuri estimate: 10.000 Euro.

■ 5.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride

Prin această intervenție se propune amenajarea unei parcări colective de tip Park&Ride în vecinătatea Pieței Dăbuleni (Str. Dunării), obiectiv cu atractivitate ridicată a fluxurilor de vehicule. Acest obiectiv va fi dotat cu sisteme de iluminat precum și cu 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 transferul de la autoturismul personal către transportul public, obținându-se descongestionarea traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din Orașul Dăbuleni 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. Această intervenție va fi integrată în cadrul proiectelor cu alte intervenții precum "*Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing)*", "*Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor*".

Acesta reprezintă un proiect care va contribui la atingerea obiectivului specific al Priorității de Investiții 3.2 din cadrul POR 2014-2020, costurile acestuia fiind eligibile pentru a fi finanțate prin acest program.

Costuri estimate: 350.000 Euro.

■ 5.1. Implementare sisteme de management al traficului

Acțiunea de intervenție presupune implementarea unui sistem de management al traficului rutier, în vederea asigurării fluenței desfășurii acestuia, creșterii gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO₂ (sistem de semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare, amenajare/ reamenajare intersecției, amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat, sistem de monitorizare video a drumurilor orașenești). 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 3.2 din cadrul POR 2014-2020, costurile acestuia fiind eligibile pentru a fi finanțate prin acest program.

Costuri estimate: 500.000 Euro.

▪ **5.6. 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 gunoierului 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 3.2.

Costuri estimate: 5.000 Euro.

▪ **5.7. 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 2018-2023 (6 campanii).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 6.000 Euro.

▪ **5.8. 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 2018-2023 (6 campanii).

Finanțarea acțiunii de intervenție nu este eligibilă prin POR 2014-2020, Prioritatea de Investiții 3.2.

Costuri estimate: 6.000 Euro.

2.6. Zone cu nivel ridicat de complexitate

Așa cum a fost specificat în *Capitolul 2. Analiza situației existente*, la nivelul teritoriului analizat, zona cu nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al mobilității este zona centrală. Această zonă este o zonă mixtă în care se suprapun funcțiuni de utilizare a teritoriului de tip locuire (locuințe colective), comerț, administrație, funcționând ca un pol de transport, cu atractivitate însemnată, atât pentru deplasările pietonale și cu bicicleta, cât și pentru cele realizate cu autovehicule personale. 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.

Reprezentarea grafică a intervențiilor care interferează cu această tematică este realizată în figura 2.7.

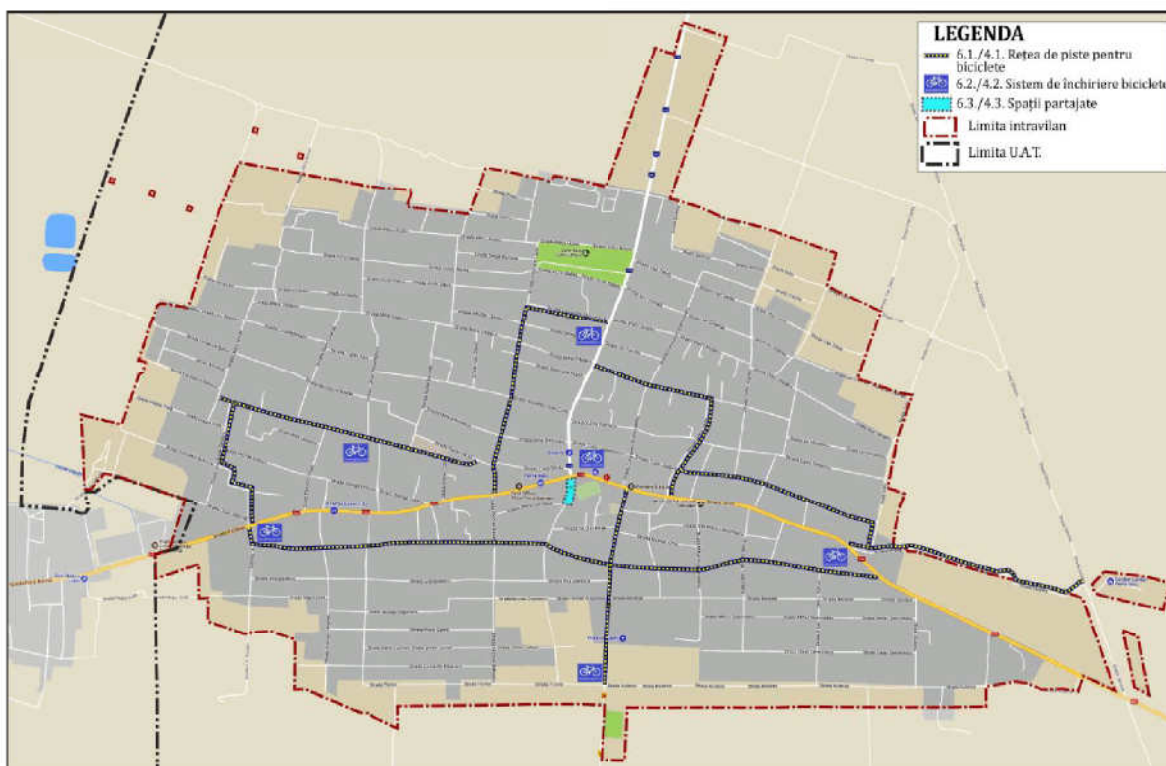


Figura 2.7. Propuneri - tematica Zone cu nivel ridicat de complexitate.

Măsurile alocate acestei tematici s-au regăsit și în cadrul uneia dintre tematicile prezentate deja mai sus, respectiv "Mijloace alternative de mobilitate", fiind tratate în cadrul acesteia:

- 6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor. *Proiect tratat la punctul 4.1*
- 6.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing). *Proiect tratat la punctul 4.2*
- 6.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate). *Proiect tratat la punctul 4.3*

2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Proiectele privind dezvoltarea unui terminal de transport public urban /județean (stație capăt de linie pentru traseele de transport public local) și amenajarea unei parcuri colective de tip Park&Ride asigură dezvoltarea intermodalității la nivel local (figura 2.8).

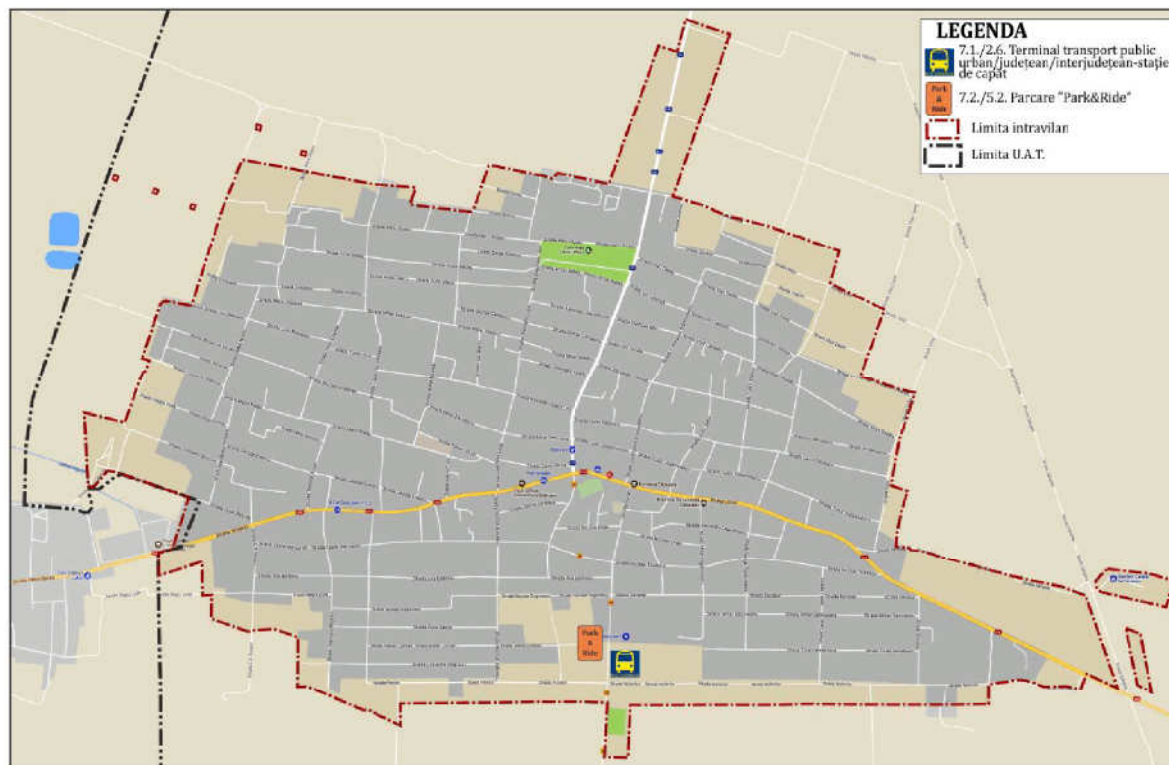


Figura 2.8. Propuneri - tematica Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare.

Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice *Accesibilitate, Eficiență economică, Protejarea mediului*:

- 7.1. Realizare terminal de transport public urban/ județean/ interjudețean - stație de capăt. *Proiect tratat la punctul 2.6*
- 7.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride. *Proiect tratat la punctul 5.2*

Aceste măsuri s-au regăsit și în cadrul a două tematici prezentate deja mai sus, respectiv "Transport public" și "Managementul traficului", fiind tratate în cadrul acestora.

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. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Dăbuleni
 - 8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători
-
- **8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD al Orașului Dăbuleni**

Se propune dezvoltarea și menținerea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor (proiecte/ măsuri) stipulate în PMUD al Orașului Dăbuleni. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Costuri estimate: 72.000 Euro.

- **8.2. Încheierea unui contract de servicii publice conform Regulamentului CE 1370 pentru transportul public de călători**

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. Măsura propusă constă în achiziția de servicii de consultanță pentru încheierea unui contract de servicii publice pentru transportul public de călători, care să respecte prevederile Regulamentului CE 1370.

Costuri estimate: 30.000 Euro.



ETAPA A IIIa

P.M.U.D. - COMPONENTA DE NIVEL OPERAȚIONAL

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).

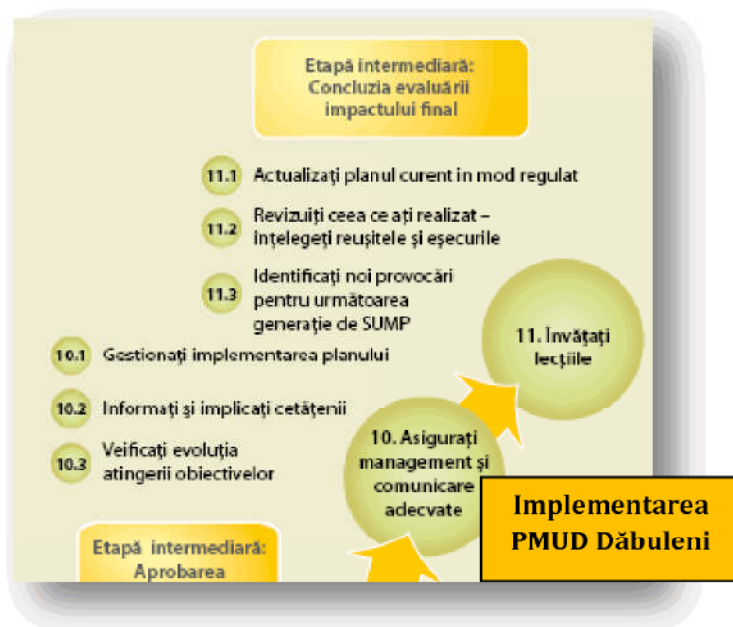


Figura 1.1. Etapele elaborării PMUD – monitorizarea implementării¹.

Procedura de monitorizare a planului de acțiune presupune parcurgerea unui set de activități, după cum urmează:

¹ Comisia Europeană, *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă*, 2013.



- *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 Orașului Dăbuleni 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.*

Principalii 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 Orașului Dăbuleni.

Nr. crt.	Indicator	Unitate de măsură	Valoare de referință, 2017	Valoare țintă, 2023	Sursa datelor
1.	Autobuze ecologice	autobuz	0	3	Documente de implementare a intervenției
2.	Sisteme de e-ticketing	unitate	0	1	Documente de implementare a intervenției
3.	Stații de transport public local modernizate	unitate	0	20	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, 2017	Valoare țintă, 2023	Sursa datelor
4.	Rețea de piste dedicate circulației bicicletelor	km	6,55	12,90	Documente de implementare a intervenției
5.	Infrastructură rutieră modernizată, deservită de transport public de călători	km	0	6,0	Documente de implementare a intervenției
6.	Campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	campanie	0	1	Documente de implementare a intervenției
7.	Pondere de utilizare a modurilor de transport prietenoase cu mediul	%	57,1	62,1	Determinare analitică, modelarea transporturilor
8.	Parcursul mediu zilnic al autoturismelor	vehicule*km	27.062	26.951 (Scenariul „A face minim 2023”: 34.041)	Determinare analitică, modelarea transporturilor
9.	Pasageri transportați în transportul public urban	pasageri/an	0	200.000	Determinare analitică, modelarea transporturilor/ Anchete de trafic
10.	Emisii GES provenite din transportul rutier	mii tone echivalent CO ₂ /an	2,61	2,38 (Scenariul „A face minim 2023”: 2,73)	Determinare analitică, modelarea transporturilor

Evaluarea valorilor indicatorilor 7-10 (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 Orașului Dăbuleni.



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 implementare și monitorizare la nivel local.

Responsabilitățile și atribuțiile structurii de implementare și monitorizare a PMUD vor consta în:

- Organizarea, coordonarea și monitorizarea activităților derulate în cadrul proiectelor implementate;
- Planificarea bugetului în vederea asigurării surselor financiare corespunzătoare proiectelor implementate;
- Întocmirea documentațiilor, pregătirea și organizarea procedurilor de achiziții publice pentru atribuirea contractelor de bunuri, servicii și lucrări;
- Asigurarea vizibilității proiectelor implementate în cadrul PMUD, în conformitate cu cerințele finanțatorilor;
- Cooperarea cu managerii proiectelor implementate în cadrul PMUD, în scopul întocmirii în condiții optime a cererilor de finanțare, rapoartelor de progres, a rapoartelor finale și cererilor de rambursare;
- Identificarea oportunităților de finanțare în vederea atragerii de surse de finanțare care să contribuie la implementarea de proiecte complementare care pot aduce valoare adăugată activităților și proiectelor propuse.

Componența structurii de implementare a PMUD al Orașului Dăbuleni va fi numită prin dispoziția primarului. Ulterior, în vederea managementului și monitorizării PMUD, responsabilitățile și atribuțiile persoanelor desemnate să facă parte din echipa, se vor completa în fișele de post specifice fiecărei poziții propuse. Se recomandă ca structura de implementare să includă cel puțin următoarele poziții:

→ Responsabil PMUD, cu următoarele atribuții:

- Planificarea și coordonarea activităților care privesc implementarea proiectelor incluse în PMUD, pentru a asigura atingerea obiectivelor stabilite;



- Monitorizarea implementării activităților și îndeplinirea indicatorilor conform prevederilor fiecărui contract de finanțare;
 - Întocmirea rapoartelor de progres și alte documente administrative, după caz;
 - Verificarea rapoartelor de progres ale proiectelor aflate în implementare;
 - Aprobarea graficelor de depunere ale cererilor de rambursare;
 - Convocarea și conducerea întâlnirilor privind implementarea PMUD și luarea deciziilor privind implementarea portofoliului de proiecte.
- Responsabil domeniul juridic, cu următoarele atribuții:
- Verificarea și avizarea din punct de vedere juridic a activităților de implementare a proiectelor și întocmirea documentației aferente acestora;
 - Urmărirea respectării legislației în vigoare privind implementarea activităților proiectelor și a contractelor de servicii și lucrări desfășurate în cadrul acestora;
 - Acordarea de consultanță de specialitate compartimentelor implicate în procesul de implementare și monitorizare a proiectelor;
 - Atribuții în procesul de gestionare juridică a asistenței financiare nerambursabile;
 - Reprezentarea intereselor Consiliului local și ale Primăriei Orașului Dăbuleni din punct de vedere juridic în contractele, parteneriatele, asocierile încheiate pentru implementarea proiectelor.
- Responsabili domeniul tehnic, cu următoarele atribuții:
- Conducerea și coordonarea activităților de pregătire și urmărire a investițiilor publice;
 - Colaborarea cu responsabilul PMUD în activitatea de management al proiectelor privind întocmirea rapoartelor tehnice / rapoartelor de progres;
 - Monitorizarea graficului de implementare a lucrărilor tehnice din cadrul proiectelor;
 - Stabilirea priorităților investițiilor referitoare la proiectele de urbanism, amenajarea teritoriului și cadastru;
 - Coordonarea și verificarea elaborării proiectelor de urbanism, amenajarea teritoriului și cadastru necesare pentru realizarea investițiilor publice;
 - Urmărirea respectării legislației în vigoare privind implementarea contractelor de lucrări;

În etapa de monitorizare structura de implementare și monitorizare a PMUD, organizată la nivelul Primăriei Orașului Dăbuleni, va include, în funcție de caracterul discuțiilor tehnice, reprezentanți ai următorilor actori locali, cu următoarele responsabilități:

- *Reprezentanți ai Primăriei Orașului Dăbuleni*
Personalul tehnic din cadrul departamentului responsabil cu desfășurarea activității de transport la nivel urban și din departamente care interacționează cu mobilitatea.

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 Orașului Dăbuleni/ Poliției Locale Dăbuleni*

Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD se referă la siguranța cetățenilor. Prin participarea activă în cadrul comitetului de monitorizare, reprezentanții Poliției Orașului Dăbuleni/ Poliției Locale Dăbuleni 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 Orașului Dăbuleni. Operatorii de transport public vor oferi date pentru cuantificarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea efectelor planului.

▪ *Reprezentanți ai mediului educațional*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Orașul Dăbuleni.

▪ *Reprezentanți ai societății civile*

Vor participa la analizele privind evoluția mobilității în Orașul Dăbuleni.

Orașul Dăbuleni 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 ORAȘULUI DĂBULENI

Obiective strategice: Accesibilitate, Eficiență economică, Siguranță, Protejarea mediului, Calitatea vieții

Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /un [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P1 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoare eligibilă		
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	Eficiență economică Siguranță Protejarea mediului	1.1. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 1	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 aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, reșăcerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Camil Petrescu, Str. George Enescu, Str. A.I. Cuza, Str. Ion Budai Delfeanu, Str. Carol Davila, Str. Decebal, Str. George Topârceanu, Str. Avram Iancu, Str. I.L. Caragiale, Str. Ion Măiorescu, Str. Părăul Morilor, Str. Panait Istrati, Str. Henry Coandă, Str. Mircea cel Bătrân, Str. Nicolae Grigorescu, Str. A. Odobescu.				km	9,91	300.000	2.973.000	0	2.973.000	-	Buget local, PNDL	NU
		1.2. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 2	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 aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, reșăcerea marcajelor rutiere montarea de indicatoare. În acest pachet sunt propuse sectoarele de infrastructură: Str. Vlad Călugarul, Str. Victor Babeș, Str. C-în Brancuși, Str. Ion Turcea, Str. Iancu Jianu, Str. Ana Ipătescu, Str. Libertății, Str. Anon Pann, Str. Simion Bărnuțiu, Str. A. Lăpușneanu, Str. Mihail Sadoveanu, Str. Silvestru, Str. Traian Demetrescu, Str. Buzzești, Str. Dosoftei, Str. Dealu Morii, Str. George Coșbuc, Str. Dimitrie Cantemir, Str. Traian Vuia, Str. Nicolae Iorgă, Str. Ioan Slavici, Str. Ștefan cel Mare.				km	9,40	300.000	2.820.000	0	2.820.000	-	Buget local, PNDL	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Canti-tate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finan-tare	Eligibili-tate POR 2014-2020, P1 3.2	
				Periur-bană	Locali-tate	Carti-ere				Total	2018-2020	2021-2023			Valoa-re eligi-bila
		1.3. Modernizare străzi fără transport public. Pachet 3	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 aferente străzilor în vederea asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, re-lăcerea marjașelor rutiere montarea de sectoarele de infrastructură: Str. Nufierilor, Str. Florilor, Str. Alecu Russo, Str. George Bacovia, Str. Izvoarelor, Str. Baba Novac, Str. Dragoș Vodă, Str. B.P. Hasdeu, Str. Ascunsă, Str. Lăviu Rebreanu, Str. Octav Băncilă, Str. Șt. O. Iosif, Str. Negru Vodă, Str. Alexandru Macedonski, Str. Barbu St. Delavrancea, Str. Gheorghe Asachi, Str. Nicolae Labis, Str. Ion Minulescu, Str. Frunzei, Str. Viilor, Str. Sălișteștea, Str. Izvorul Rece, Str. Popa Șapcă, Str. Ștefan Lucian, Str. Costache Negruzi, Drum Sud, Intrare din Str. Silvestru, Str. Nicolae Filimon, Strada de legătură între Str. Victoriei și Str. Brâncuși, Strada de legătură între Str. Mircea cel Bătrân și Str. Șt. O. Iosif, Strada de legătură între Str. Izvoarelor și Str. Mihai Viteazul, Intrarea din Str. Izvoarelor, 3 intrari din Str. Izvorul Rece, Strada de legătură între Str. Victoriei și Str. V. Alecsandri, Strada de legătură între Str. Vlad Calugaru și Str. Vlad Iepes, Strada de legătură între Str. Unirii și Str. A. Lăpușneanu, Intrare din Str. A. Lăpușneanu, Intrare din Str. I. L. Caragiale, 3 intrari din Str. Mihai Viteazul, 3 intrari din Str. Vlad Calugaru, Intrare din Str. A. Vlașuță, Intrare din Str. Camil Petrescu, Intrare din Str. Caracal, Intrare din Str. Camil Petrescu, Intrare din Str. Marin Pruda.								6.450.000	0	-	Buget local, PNDL	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /un [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P.I. 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă		
		1.4. Modernizare/reabilitare și amenajare cale de rulare a infrastructurii rutiere pe care circulă transportul public	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor pe care circulă mijloacele de transport public va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Intervențiile vor conține și lucrări de refacere a marcajelor rutiere. Secțiunile de infrastructură propuse pentru amenajarea căii ce rulare sunt amplasate pe: Traseul 1: Str. I.L. Caragiale (între Str. Victoriei și Str. Ana Ipătescu); Str. Ana Ipătescu (între Str. I.L. Caragiale și Str. Dunării); Str. Decebal (între Str. Dunării și Str. Silvestru); Traseul 2: Str. Iancu Jianu (între Str. Unirii și Str. Camil Petrescu); Str. Camil Petrescu (între Str. Iancu Jianu și Str. Tudor Arghezi); Str. Vlad Călugărul (între Str. Tudor Arghezi și Str. Caracal); Str. Victor Babeș (între Str. Caracal și Str. Andrei Mureșanu); Str. Aurel Vlaicu (între Str. Andrei Mureșanu și Str. Dabul); Str. A.I. Cuza (între Str. Marei Basarab și Str. Ciprian Porumbescu); Str. Mircea cel Bătrân (între Str. Ciprian Porumbescu și Str. Măței Basarab); Str. Buzescu (între Str. Marin Preda și Str. George Enescu); Str. George Enescu (între Str. Buzescu și Str. Victoriei).	Periurbană	Localitate	Cartiere	km	6,60	300.000	1.980.000	0	1.980.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
	1.5. Realizare variantă de ocolire ca alternativă la DN 54A		În scopul eliminării traficului de tranzit din zona urbană a Orașului Dăbuleni se propune realizarea unei variante de ocolire ca alternativă la DN 54A, pe latura de Sud a teritoriului întrevilan.	DA			km	5,25	1.200.000	6.300.000	Buget național	NU			
	1.6. 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		În scopul maximizării efectelor obținute ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere, se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei programări multianuale.	DA			buc.	1,00	10.000	10.000	Buget local	NU			



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scară			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P1 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă		
2. Transport public	Accesibilitate Protejarea mediului. Siguranță Eficiență economică	1.7. Plantarea de perdele verzi (aliniamente de arbori și arbuști) pentru reducerea emisiilor de CO ₂	Proiectul are ca obiectiv plantarea de arbori și arbuști cu capacitate mare de retenție a CO ₂ , în aliniament cu varianta de ocolire. Selectarea speciilor de arbori și arbuști care vor constitui perdelele verzi se va face în funcție de condițiile pedo-climatice specifice Orașului Dăbuleni și de gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții. De asemenea, se va avea în vedere selectarea arborilor și arbuștilor cu capacitate specifică mare de retenție a CO ₂ , precum și integrarea în peisajul urban. Această intervenție este una auxiliară pentru alte intervenții care conduc la reorganizarea mobilității urbane.	DA			km	5,25	20.000	0	105.000	105.000	105.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA
				DA			studiu	1	10.000	0	10.000	-	10.000	Buget local	NU
				DA			buc.	3,00	400.000	0	1.200.000	1.200.000	1.200.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA
		2.2. Achiziție autobuze ecologice	Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public ecologice (electrice, alimentate gaz natural comprimat, gaz natural lichefiat, esteri metlici ai acizilor grași, ulei vegetal hidrotratată, 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. Implementarea unui sistem de transport public local este esențială pentru orientarea spre mobilitate urbană a locuitorilor Orașului Dăbuleni.												



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P.I. 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă		
		2.3. Amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public		Amenajarea corespunzătoare 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 carucioare 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			34	5.000	170.000	0	170.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
		2.4. Dezvoltare infrastructură pentru transportul public local		Proiectul are ca obiectiv realizarea unei autobaze pentru vehiculele de transport public, achiziția de stații pentru încărcarea cu energie electrică a vehiculelor (3 unități). Se propune ca autobaza să conțină următoarele elemente: platformă de garare și de încărcare cu energie, stații de mentenanță, vestiare, spălătorie auto ecologică, clădire pentru sediu administrativ.	DA			1	600.000	600.000	0	600.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
		2.5. Implementare sistem de management informatizat pentru transportul public		În scopul eficientizării sistemului de transport public, se propune implementarea unui sistem de management informatizat al sistemului care să conțină cel puțin următoarele componente: sistem centralizat e-ticketing, sistem informare a călătorilor, sistem de supraveghere video, dispecerate video. Implementare 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 în vederea asistării procesului de management decizional cu informații actualizate.	DA			1	300.000	300.000	0	300.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scară			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P1 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă		
				DA			buc.	1	150.000	150.000	0	150.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
		2.6. Realizare terminal de transport public intermodal (urban/ județean/ interjudețean) - stație de capăt	Terminalul de transport public intermodal (stație de capăt) de schimb între transportul inter / intra județean și cel local va asigura preluarea fluxurilor de călători care ssesesc din zonele extraurbane și reîncărcarea acestora în mijloace de transport ecologice, în vederea reducerii impactului negativ al propulsiei bazate pe combustibilii fosili asupra mediului urban. Terminalul va fi echipat cu sală de așteptare pentru călători, mobilier, punct de vânzare a legitimărilor de călătorie, automat 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 bicicletelor, construirea/ modernizarea/ reabilitarea trotuașelor în vederea îmbunătățirii accesului pietonilor în zonă.	DA			campanie	1	25.000	25.000	0	25.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
		2.7. Derularea de campanii de informare publică referitoare la utilizarea transportului public	Măsura are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în defavoarea 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											
		3.1. Reglementare logistică de aprovizionare	Reglementarea legislativă de aprovizionare prin stabilirea unor intervale orare bine determinate (în alara 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 panouri de informare prin care să se impună desăvârșirea logistică de aprovizionare așa cum s-a menționat mai sus.	DA			reglem.	1	10.000	10.000	0	-	Buget local	NU	
3. Transport de marfă	Protejarea mediului Siguranță Eficiență economică	3.2. Realizare variantă de ocire ca alternativă la DN 54A. Proiect tratat la punctul 1.5	În scopul eliminării traficului de tranzit din zona urbană a Orașului Dăbuleni se propune realizarea unei variante de ocire ca alternativă la DN 54A, pe latura de Sud a teritoriului intravilan.	DA			km	5,25	1.200.000						



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /un [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P.I. 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă		
4. Sisteme alternative de mobilitate	Accesibilitate Protejarea mediului Siguranță	4.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor	Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, care să formeze o rețea integrată la nivelul localității: Str. Dunării, Str. C.A. Rosetti (între Str. Victoria și Str. Vasile Alecsandri), Str. Vasile Alecsandri, Str. Nicolae Titulescu, Str. Alexandru Macedonski (între Str. Gh. Lazăr și Str. Caracal), Str. Gh. Lazăr (între Str. Victoriei și Str. Alexandru Macedonski), Str. Marin Preda, Str. Ion Budai Deleanu (între Str. Marin Preda și Str. Constantin Brâncuși), Str. Constantin Brâncuși (între Str. Ion Budai Deleanu și Str. Victoriei), Str. Săliștea (între Str. Unirii și Str. Viilor), Str. Viilor (între Str. Săliștea și Str. Tudor Vladimirescu), Str. Tudor Vladimirescu (între Str. Viilor și Str. Iancu Jianu), Str. Iancu Jianu (între Str. Unirii și Str. Alexandru Vlahuță), Str. Alexandru Vlahuță (între Str. Iancu Jianu și Str. Caracal).	Periurbană	Localitate	Cartiere	km	6,35	50.000	Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA
								centru	6	85.000	510.000	510.000	0	510.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2
			4.2. 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 zona centrală, în zona bazei sportive, la capetele traseelor pistelor, la terminalul de transport public. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/chișcuiri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (doiări dispecerat de tip hardware și software).											



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scară			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P1 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă		
		4.3. Amenajare zonă cu prioritate pentru pietoni ("shared space" - spații partajate)	<p>Această intervenție presupune crearea unei zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale), care va fi utilizată ca spațiu partajat pentru pietoni, bicicliști, mijloace de transport public și autovehicule. Cu avizul autorităților competente în domeniul siguranței rutiere vor fi create spații semi-pietonale, partajate de tip shared space dedicate atât modurilor de transport prietenoase cu mediul (pietonal, cu bicicleta, cu transportul public), 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 relocate în alte zone. Astfel ce amenajare va fi realizată pe Str. Părâul Morilor, sectorul cuprins între Str. Victoriei și Str. Ștefan cel Mare.</p>	DA	DA	mp	2250	250	562.500	0	562.500	562.500	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
		4.4. Reabilitare/modernizare trotuare, care să faciliteze accesul inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale	<p>Amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv persoanele cu nevoi speciale. Este propusă realizarea unor astfel de amenajări pe străzile a căror infrastructură carosabilă este propusă pentru reabilitare în scopul utilizării de către mijloacele de transport public local: Str. I.L. Caragiale (între Str. Victoriei și Str. Ana Ipătescu), Str. Ana Ipătescu (între Str. I.L. Caragiale și Str. Dunării), Str. Decabal (între Str. Dunării și Str. Silvestru), Str. Iancu Jianu (între Str. Unirii și Str. Camil Petrescu), Str. Camil Petrescu (între Str. Iancu Jianu și Str. Libertății), Str. Tudor Arghezi (între Str. Camil Petrescu și Str. Vlad Călugărul), Str. Vlad Călugărul (între Str. Tudor Arghezi și Str. Caracal), Str. Victor Babeș (între Str. Caracal și Str. Andrei Mureșanu), Str. Buzzești (între Str. Marin Preda și Str. George Enescu), Str. George Enescu (între Str. Buzzești și Str. Victoriei).</p>			mp	18000	50	900.000	900.000	0	900.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /un [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P1 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă		
		4.5. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	<p>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 Orașului Dăbuleni, 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.</p>	DA	DA	DA	stație	20	5.000	100.000	50.000	100.000	100.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA
		4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități	<p>Prin proiect se propun măsuri de: evaluare a 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 etc. - atât din punct de vedere fizic, cât și comunicational.</p>	DA			buc.	1	100.000	100.000	100.000	0	100.000	Buget local	NU
		4.7. Adaptarea regulamentelor de transport urban cu taxi în vederea stimulării achiziționării de vehicule electrice/hybrid în cadrul furnizorilor de servicii de taxi	<p>Se va elabora un studiu în care să se stabilească noul set de criterii pentru promovarea taxiurilor electrice. Pentru criteriul referitor la gradul de poluare, autovehiculele electrice vor fi colate cu maxim de punctaj.</p>	DA	DA		buc.	1	5.000	5.000	5.000	0	5.000	Buget local	NU



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /um [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P1 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoarea eligibilă		
5. Managementul traficului	Siguranță Protejarea mediului Eficiență economică	5.1. Implementare sisteme de management al traficului	Acțiunea de intervenție presupune implementarea unui sistem integrat de management al traficului rutier, în vederea asigurării fluentei desfășurării acestuia, creșterii gradului de siguranță și reducerea emisiilor poluante și de CO2 (sistem de semnalizare orizontală și verticală pentru reglementarea circulației și orientare, amenajare/reamenajare intersecții, amenajarea de treceri de pietoni cu semnal controlat, sistem de monitorizare video a drumurilor orașenești). 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.	DA			sistem	1	500.000	0	500.000	500.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
				DA			locuri	100	3.500	350.000	0	350.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
				DA			buc.	1	10.000	10.000	-	10.000	Buget local	NU	
		5.2. Amenajare parcare colectivă de tip Park&Ride	Proiectul are ca obiectiv crearea unei parcuri colective, care să constituie o alternativă a parcurii pe stradă. Implementarea proiectului va contribui la reducerea congestiei traficului pe arterele principale 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). Se propune amenajarea unei parcuri în vecinătatea Pieței Dăbuleni (Str. Dunării), obiectiv cu atractivitate ridicată a fluxurilor de vehicule.												
		5.3. Elaborare politică de parcare la nivel urban	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 parcurile publice.												



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /un [EUR]	Cost [EUR]				Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P.I. 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023	Valoare eligibilă		
		5.4. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020, P.I. 3.2.	Având în vedere necesitatea atașării la fiecare cerere de finanțare POR 2014-2020, P.I. 3.2 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	20.000	20.000	0	20.000	Buget local, POR 2014-2020 P.I. 3.2	DA	
		5.5. 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.).	DA	DA		reglem.	1	10.000	5.000	5.000	-	Buget local	NU	
		5.6. Elaborare și implementare regulamente privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice	Serviciile de utilități publice (măturat, spălat stradal, colectarea gunoierii menajere, etc.) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim.				reglem.	1	5.000	5.000	0	-	Buget local	NU	
		5.7. Derulare campanii de educație rutieră adresate tinerilor	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 2018-2023.	DA	DA		campanie	6	1.000	3.000	3.000	-	Buget local	NU	



Tematică	Obiective strategice	Intervenție	Scurtă descriere	Scara			UM	Cantitate	Cost /un [EUR]	Cost [EUR]			Sursa de finanțare	Eligibilitate POR 2014-2020, P1 3.2
				Periurbană	Localitate	Cartiere				Total	2018-2020	2021-2023		
		5.8. Derulare campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic (conducători auto, pietoni, bicicliști)	<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 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 2018-2023.</p>	DA			campanie	6	1.000	6.000	3.000	.	Buget local	NU
		6.1. Dezvoltarea rețelei de piste dedicate circulației bicicletelor. Proiect tratat la punctul 4.1	<p>Intervenția implică amenajarea de infrastructură care să permită deplasarea cu bicicleta în condiții de siguranță, care să formeze o rețea integrată la nivelul localității: Str. Dunării, Str. C.A. Rosetti (între Str. Victoriei și Str. Vasile Alecsandru), Str. Vasile Alecsandru, Str. Nicolae Titulescu, Str. Alexandru Macedonski (între Str. Gh. Lazăr și Str. Caracal), Str. Gh. Lazăr (între Str. Victoriei și Str. Alexandru Macedonski), Str. Marin Preda, Str. Ion Budai Deleanu (între Str. Marin Preda și Str. Constantin Brâncuși), Str. Constantin Brâncuși (între Str. Ion Budai Deleanu și Str. Victoriei), Str. Săliștea (între Str. Unirii și Str. Vililor), Str. Vililor (între Str. Săliștea și Str. Tudor Vladimirescu), Str. Tudor Vladimirescu (între Str. Vililor și Str. Iancu Ianiu), Str. Iancu Ianiu (între Str. Unirii și Str. Alexandru Vlahiuți), Str. Alexandru Vlahiuți (între Str. Iancu Ianiu și Str. Caracal).</p>	DA			km		50.000					
6. Zone cu nivel ridicat de complexitate	Accesibilitate Siguranță Protejarea mediului	6.2. Sistem de închiriere biciclete (bike-sharing). Proiect tratat la punctul 4.2	<p>Facilitarea accesului utilizatorilor de biciclete către acest mod de transport și agrement prin asigurarea posibilității de a închiria biciclete în anumite puncte: în zona centrală, în zona bazei sportive, la capetele traseelor pistelor. Intervenția cuprinde componente de infrastructură (stații/chioșcuri de închiriere, rastele), mijloace de transport (biciclete) și componente de management (dozări dispecerat de tip hardware și software).</p>	DA			centru	6	85.000					

