



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI SLATINA



Network for co-productive development of sustainable urban mobility plans empowering cities to create joint visions, targets and sets of measures to manage their future city progress - CityMobilNet

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina



Proiect Raport Final

Februarie 2017

Elaborator: SC DEVLINK COMTECH TECHNOLOGIES SRL





PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Planul de mobilitate urbană durabilă Slatina

Notă:

Prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă este elaborat pentru Municipiul Slatina.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă se referă la perioada 2017 – 2030.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a propunerilor (măsuri și proiecte) fiind adaptat în consecință. Astfel, în faza de implementare a PMUD vor fi necesare studii de fezabilitate privind investițiile propuse, conform legislației în vigoare, inclusiv în ceea ce privește amplasamentul exact și soluția tehnică optimă, respectiv analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

Menționăm că acest document reprezintă prima variantă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina. Etapa următoare, respectiv demararea procedurii de evaluare a impactului PMUD asupra mediului, în baza HG nr. 1076/2004, incluzând informarea și consultarea publicului, va avea ca rezultat varianta finală a acestui document.

De asemenea, se recomandă actualizarea periodică a PMUD o dată la 5 ani.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Denumire	Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina
Beneficiar	Municipiul Slatina
Data	16 Februarie 2107

LISTĂ DE SEMNĂTURI

Colectiv elaborare:

Expert Analize Statistice si Economice	Nicolae MARDARI
Expert Fonduri Europene	Cosmin DEACONESCU
Expert Comunicare	Adrian BITICA
Expert junior planificare urbană	ing. Marcela Doina DUMITRESCU
Urbanism	urb.Ana-Maria HUTU



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Cuprins

Partea I – Componenta de nivel strategic	10
1. Introducere	10
1.1. Scopul și rolul documentației.....	10
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială	17
1.2.1. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României - SDTR	18
1.2.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Național – PATN	18
1.2.3. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Olt – PATJ Olt	21
1.2.4. Planul Urbanistic General al municipiului Slatina.....	24
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale	27
1.3.1. Dezvoltare socio-economică.....	27
1.3.2. Transport	42
1.3.3. Mediu.....	45
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor	48
2. Analiza situației existente	53
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice.....	53
2.1.1. Contextul național, regional și județean	53
2.1.2. Contextul local (Municipiul Slatina)	65
2.2. Rețeaua stradală.....	73
2.2.1. Infrastructură rutieră	73
2.2.2. Parcări	83
2.2.3. Siguranță rutieră	86
2.3. Transport public	88
2.3.1. Transportul feroviar.....	88
2.3.2. Transportul public local.....	88
2.3.3. Transportul auto interurban	96
2.3.4. Transportul auto în regim de taxi	97
2.4. Transport de marfă.....	98
2.5. Mijloace alternative de mobilitate	101



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

2.5.1.	Mersul pe jos și accesibilitate	101
2.5.2.	Infrastructură pentru biciclete	105
2.6.	Managementul traficului	109
2.7.	Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate	112
3.	Modelul de transport	115
3.1.	Prezentare generală și definirea domeniului	115
3.1.1.	Acoperirea spațială	117
3.1.2.	Acoperirea temporală	117
3.1.3.	Anii de referință	117
3.2.	Colectarea de date	118
3.2.1.	Date colectate	118
3.2.2.	Date socio-demografice	119
3.2.3.	Date privind volumul și structura fluxurilor de trafic	120
	Date referitoare la comportamentul de deplasare	123
3.2.4.	123
3.3.	Dezvoltarea rețelei de transport	127
3.4.	Cererea de transport	130
3.5.	Calibrarea și validarea datelor	134
3.6.	Proгноze	135
3.7.	Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz	139
4.	Evaluarea impactului actual al mobilității	141
4.1.	Eficiență economică	141
	Prioritizarea măsurilor pentru remedierea disfuncționalităților se regăsește în capitolul 8.2.	143
4.2.	Impactul asupra mediului	143
4.3.	Accesibilitate	146
4.4.	Siguranță	149
4.5.	Calitatea vieții	152
5.	Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane	154
5.1.	Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale	154
5.2.	Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor	157



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

6.	Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane	163
6.1.	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport	163
6.2.	Direcții de acțiune și proiecte operaționale	167
6.3.	Direcții de acțiune și proiecte organizaționale	174
6.4.	Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale.....	177
6.4.1.	La nivelul Municipiului Slatina.....	177
6.4.2.	La nivel periurban	178
6.4.3.	La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate	178
7.	Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale	181
7.1.	Eficiența economică	181
7.2.	Impactul asupra mediului	185
7.3.	Accesibilitate	191
7.4.	Siguranță.....	194
7.5.	Calitatea vieții.....	197
	Partea II – Componenta de nivel operațional	201
8.	Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung	201
8.1.	Cadrul de prioritizare	201
8.2.	Prioritățile stabilite	202
9.	Planul de acțiune	206
9.1.	Intervenții majore asupra rețelei stradale	206
9.2.	Transport public	210
9.3.	Transport de marfă.....	214
9.4.	Mijloace alternative de mobilitate	214
9.5.	Managementul traficului	219
9.6.	Zonele cu nivel ridicat de complexitate	221
9.7.	Structura intermodală și Operațiuni urbanistice necesare	223
9.8.	Aspecte instituționale	224
	Partea III – Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană.....	227
10.	Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.....	227
11.	Stabilire actori responsabili cu monitorizarea	229
12.	ANEXE	232



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

12.1.	Anexa 1 – Analiza Cost-Beneficiu.....	232
12.1.1.	Introducere	232
12.1.1.1.	Analiza Cost-Beneficiu	232
12.1.1.2.	Descriere și obiective PMUD. Prezentarea scenariilor.....	232
12.1.1.3.	Nevoia de deplasare și performanța rețelei de transport.....	236
12.1.2.	Analiza financiară	241
12.1.2.1.	Metodologie generală.....	241
12.1.2.2.	Costurile financiare ale scenariilor	243
12.1.2.3.	Veniturile financiare ale scenariilor.....	245
12.1.2.4.	Indicatorii financiari ai scenariilor	247
12.1.2.5.	Sustenabilitatea scenariilor	249
12.1.2.6.	Surse de finanțare.....	254
12.1.3.	Analiza economică	261
12.1.3.1.	Metodologie generală.....	261
12.1.3.2.	Beneficii economice	262
12.1.3.3.	Costuri economice	272
12.1.3.4.	Indicatori economici	274
12.1.4.	Concluzii.....	275
12.2.	Anexa 2 Lista proiectelor propuse.....	277
12.3.	Anexa 3 - Fisele proiectelor propuse	284
12.3.1.	Intervenții majore asupra rețelei stradale	284
12.3.2.	Transport public.....	296
12.3.3.	Deplasări nemotorizate	303
12.3.4.	Politică de parcare.....	312
12.3.5.	Managementul traficului și ITS	315
12.3.6.	Zone complexe.....	320
12.3.7.	Intermodalitate.....	323



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Glosar de termeni

PIB : Produsul Intern Brut

MZA: Media Zilnica Anuala a Traficului

VET: Vehicule Etalon Turisme

NdS: Nivel de Serviciu

PMUD: Plan de Mobilitate Urbana Durabila

CESTRIN: Centrul de Studii Tehnice Rutiere si Informatica

MT: Ministerul Transporturilor

MDRT: Ministerul Fondurilor Europene

MPGT: Master Plan General de Transport

POIM: Programul Operational Infrastructura Mare

POR: Programul Operational Regional

UAT: Unitate Administrativ Teritoriala

INS: Institutul National de Statistica

An de referinta: Conditile reale sau o reprezentare a conditiilor reale pentru un an predefinit

Scenariul de Referinta: asimilat scenariului Do-Minimum, reprezentat de situatia existent la care se adauga doar efectele aduse de proiectele aflate in derulare sau cele care au finantarea asigurata

RBC: Raportul Beneficiu Cost

ACB: Analiza Cost Beneficiu

CNADNR: Compania Nationala de Autostrazi si Drumuri Nationale din Romania, administratorul national al infrastructurii reprezentate de autostrazi si drumuri nationale

CE: Comisia Europeana

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

UE: Uniunea Europeana

AMC: Analiza Multi-criteriala

SDTR – Strategia de Dezvoltare Teritoriala a Romaniei

PATN – Plan de Amenajare a Teritoriului National

DN: Drum National - un drum in proprietatea statului, de importanta nationala, care leaga orasul capitala nationala de capitalele de judet, de zone de dezvoltare strategic la nivel national sau de tarile vecine

Drumurile nationale pot fi: - autostrazi

- Drumuri expres
- Drumuri national europene
- Drumuri nationale principale si secundare

PATJ – Plan de Amenajare a Teritoriului Judetean

FEDR – Fondul European pentru Dezvoltare Regionala

SIDU – Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana

PUG – Plan Urbanistic General

PUZ – Plan Urbanistic Zonal

PUD – Plan Urbanistic de Detaliu

TEN-T – Reteaua trans-europeana de transport



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Partea I – Componenta de nivel strategic

1. Introducere

La nivelul municipiului Slatina, cerința de realizare a planului de mobilitate este determinată de nevoia de îmbunătățire a mobilității, astfel încât să fie satisfăcute nevoile de deplasare pentru populație și mediul economic, atât în oraș cât și în zone învecinate, atât în prezent cât și în viitor și să crească calitatea vieții locuitorilor.

Prin analiza comportamentului de deplasare în oraș, se vor promova soluții alternative care să conducă la eficiență energetică și la o utilizare rațională a resurselor în transporturi, în spiritul dezvoltării durabile.

Planul de Mobilitate Urbană (PMUD) trebuie să eficientizeze comportamentul de deplasare, dar și să integreze politici de incluziune socială și de dezvoltare economică durabilă.

Conform **legislației naționale (Legea 350/2001** privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare, și **Ordinul nr. 233/2016** pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism), Planul de Mobilitate Urbană Durabilă reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană/metropolitană și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor. În cadrul Ordinului nr. 233/2016, în Secțiunea 4 - Planul de Mobilitate Urbană, sunt explicate conținutul și etapele realizării Planului.

În vederea finanțării proiectelor de mobilitate urbană, în cadrul Programului Operațional Regional 2014 – 2020, prin Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR), pentru zonele urbane respective este obligatorie elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă, urmare a abordării integrate propuse de Comisia Europeană.

1.1. Scopul și rolul documentației

Conform documentului “Planul de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană”, realizat de Comisia Europeană în anul 2009, mobilitatea urbană reprezintă o preocupare din ce



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

În ce mai mare pentru cetățenii din țările Uniunii Europene. Nouă din zece cetățeni ai UE consideră că situația traficului va fi îmbunătățită. Deciziile care vor fi luate în acest domeniu vor influența decisiv bunăstarea cetățenilor și a companiilor. Conform statisticilor, 72% din populația Europei trăiește în arii urbane, care reprezintă cheia creșterii economice și a ocupării forței de muncă – 85% din PIB Uniunii Europene provine din zonele urbane. Conform experților Uniunii Europene, ariile urbane se află în prezent în fața câtorva provocări precum: realizarea unui transport sustenabil din perspectiva mediului (emisii de CO₂ și alte tipuri de poluare chimică, zgomot etc) și competitiv în special în ceea ce privește evitarea blocajelor.

Mobilitatea urbană este și o componentă centrală a transportului pe distanțe lungi. Transportul de persoane și de bunuri are cel mai des punctul de plecare și destinația în zone urbane și străbate zone urbane. Ariile urbane vor fi sigure interconectarea eficientă pentru rețeaua trans-europeană de transport.

Uniunea Europeană stipulează necesitatea realizării Planurilor de mobilitate urbană ca recomandare în Cartea albă a transporturilor, adoptată de Comisia Europeană în anul 2011. Prioritățile strategice pentru mediul urban presupun: amenajarea teritoriului, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru transportul nemotorizat, creșterea mobilității, reducerea consumului de combustibil, creșterea numărului de locuri de muncă, reducerea dependenței Europei de importurile de petrol și reducerea emisiilor de CO₂ în transport cu 60% până în anul 2050.

În cadrul Planului de Acțiune pentru Mobilitatea Urbană se prevede stimularea autorităților la nivel local, regional sau național pentru a adopta politici integrate pe termen lung în domeniul mobilității urbane. Acțiunile propuse în cadrul documentului citat sunt centrate în jurul a șase teme principale, astfel:

1. **Tema 1: Promovarea unor politici integrate de mobilitate urbană.** *Presupune, printre altele, accelerarea procesului de realizare a planurilor de mobilitate, corelarea mobilității cu politicile regionale, crearea unui mediu sănătos care să contribuie la reducerea bolilor respiratorii și cardiovasculare, precum și la diminuarea numărului de accidente în trafic.*
2. **Tema 2: Cetățenii sunt prioritari.** *Calitatea și accesibilitatea transportului public sunt extrem de importante pentru sustenabilitatea mobilității urbane. Planul de Acțiune prevede consultarea și informarea permanentă a cetățenilor cu privire la drepturile pe care le au în ceea ce privește transportul public. De asemenea, este necesară îmbunătățirea accesibilității transportului public pentru persoanele cu dizabilități.*
3. **Tema 3: Transport urban prietenos cu mediul.** *Tema presupune încurajarea cercetării în domeniul reducerii emisiilor poluante, analiza costurilor poluării, adoptarea sistemelor de transport care reduc poluarea.*



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

4. **Tema 4: Creșterea finanțării.** Pentru implementarea planurilor de mobilitate sunt necesare investiții în infrastructură, vehicule, noi tehnologii, îmbunătățirea serviciilor etc. În acest sens sunt necesare: optimizarea surselor existente de finanțare, prognoza necesarului de finanțare pentru viitor.
5. **Tema 5: Împărtășirea experienței și a cunoștințelor.** Sunt prevăzute în acest sens, la nivelul Uniunii Europene, culegerea de date și realizarea de statistici, studiul mobilității și realizarea unui dialog internațional pe tema mobilității urbane.
6. **Tema 6: Optimizarea mobilității urbane.** Tema presupune integrare efectivă, interoperabilitate și interconectare între diferitele rețele de transport. Accesibilitatea transportului public va contribui, de asemenea, la încurajarea cetățenilor pentru a deveni mai puțin dependenți de mașini.

În România, planul de mobilitate este definit conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul ca un instrument de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și de transport ale persoanelor, bunurilor și mărfurilor. Principalul obiectiv al planurilor de mobilitate, conform legii mai sus amintite este îmbunătățirea accesibilității localităților și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport. Planul de urbanism general trebuie să includă, printre altele și un plan de mobilitate urbană.

Realizarea planului de mobilitate urbană durabilă este și o condiție pentru atragerea finanțărilor nerambursabile aferente Programului Operațional Regional, Axa 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4.1 – Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană.

Pentru Municipiul Slatina, cerința de realizare a planului de mobilitate este determinată de nevoia de îmbunătățire a mobilității, astfel încât să fie satisfăcute nevoile de deplasare pentru populație și mediul economic, atât în oraș cât și în zone învecinate, atât în prezent cât și în viitor, în vederea creșterii calității vieții locuitorilor. Conținutul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă respectă cerințele prevăzute în anexa 6, Axa 4 din POR.

Obiectivele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru municipiul Slatina are ca scop crearea unui sistem de transport, care să răspundă următoarelor obiective strategice:



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

1. **ACCESIBILITATE** – se urmărește ca tuturor cetățenilor municipiului Slatina să le fie oferite opțiuni de transport care să le permită un acces facil către serviciile și destinațiile esențiale
2. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – îmbunătățirea segmentului ce cuprinde siguranța și securitatea;
3. **MEDIU** – reducerea poluării fonice și a poluării aerului, reducerea consumului de energie și a emisiilor de gaze cu efect de seră;
4. **EFICIENȚA ECONOMICĂ** – eficiența și rentabilitatea transportului de persoane și marfă și sporirea eficienței economice
5. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – se urmărește o creștere a atractivității și a calității mediului și peisajului urban, a economiei și a societății slătinenene.

Principalele caracteristici ale Planului de Mobilitate sunt:

1. *Viziune pe termen lung;*
2. *Un plan de implementare foarte clar;*
3. *Abordare colaborativă;*
4. *Dezvoltarea echilibrată și integrată a tuturor modurilor de transport;*
5. *Evaluarea performanței actuale și viitoare;*
6. *Evaluarea, monitorizarea și raportarea periodică;*
7. *Analiza costurilor externe pentru toate modurile de transport.*

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

În vederea atingerii obiectivelor, **măsurile** avute în vedere la elaborarea PMUD vor fi măsuri organizaționale, operaționale și de infrastructură, luând în considerare următoarele arii de intervenție (în conformitate cu prevederile Ordinului 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism :

- a) *realizarea de variante ocolitoare și închiderea inelelor rutiere principale;*
- b) *promovarea și crearea rețelelor de infrastructuri și servicii pentru bicicliști și pentru trafic nemotorizat;*
- c) *redimensionarea arterelor de circulație în raport cu cerințele de trafic, cu cerințele transportului public și al pietonilor;*
- d) *organizarea staționării și a infrastructurilor de staționare;*
- e) *organizarea intermodalității și a polilor de schimb intermodal;*



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- f) stabilirea zonelor cu restricții de circulație;
- g) restructurarea mobilității în zonele centrale istorice și în zona gării și autogărilor;
- h) dezvoltarea rețelelor de transport public structurante și nepoluante;
- i) valorificarea, utilizarea infrastructurilor de transport abandonate (trasee dezafectate, zone logistice etc.) și integrarea acestora în rețeaua majoră de transport public de la nivelul localității și a zonelor periurbane pentru asigurarea eficientă a serviciilor de transport.
- j) dezvoltarea de politici și infrastructură pentru a susține siguranța pietonilor;
- k) îmbunătățirea condițiilor pentru transport și pentru livrarea mărfurilor;
- l) utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public.

Aria geografică supusă studiului

Municipiul Slatina este reședința județului Olt și este situat în partea central nordică a acestuia, pe malul stâng al râului Olt. Orașul se află la aproximativ 50 km de municipiul Craiova, 70 km de municipiul Pitești și 190 km de capitala țării, București.

Aria geografică de studiu a Planului de mobilitate urbană durabilă este alcătuită din municipiul Slatina, stabilit prin Legea 351/2001, cu modificările și completările ulterioare, ca municipiul de rangul II, având importanță interjudețeană, județeană sau cu rol de echilibru în rețeaua de localități.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

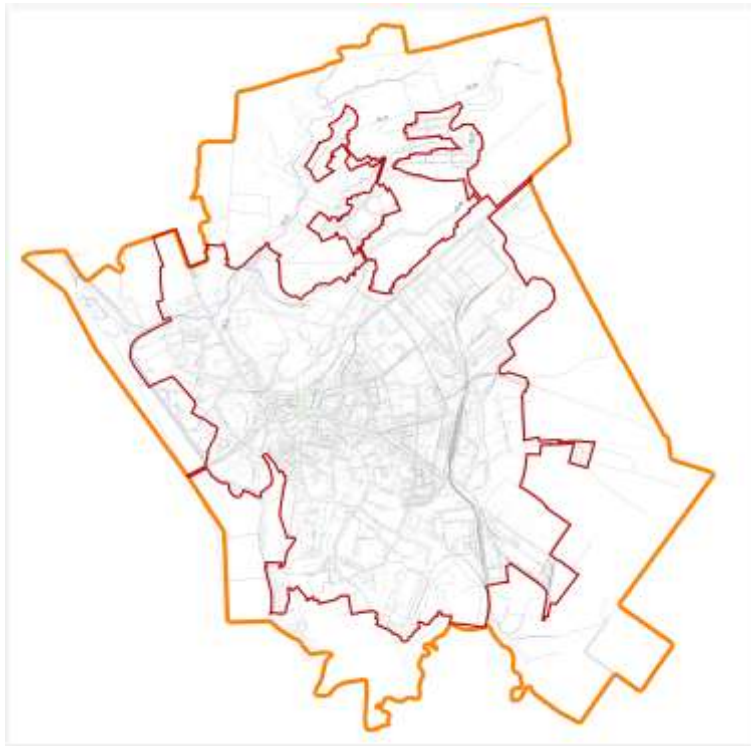


Figura 1.1.1 *Limita administrativă a Municipiului Slatina conform PUG actualizat 2016*

Aria geografică selectată permite integrarea proiectelor și măsurilor identificate ca necesare pentru îmbunătățirea mobilității cu proiectele și măsurile identificate de alte documente de planificare strategică elaborate pentru Municipiul Slatina, precum Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Slatina. Astfel se vor obține rezultate optime în ceea ce privește obiectivele economice, sociale și de mediu pentru municipiu, precum și obiectivele care țin de creșterea siguranței, securității și calității vieții locuitorilor.

Orașul are un caracter industrial pronunțat reprezentând principalul motor de dezvoltare a economiei județului. Prin funcțiile sale complexe, serviciile de interes general oferite și locurile de muncă disponibile, acesta atrage fluxuri considerabile de deplasare din aria de influență.

În cadrul elaborării PMUD Slatina au fost avute în vedere efectele pe care localitățile din aria de influență, respectiv orașul Piatra Olt și cele 19 comune prezentate în tabelul de mai jos, le au asupra mobilității.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Municipiu/City	Orașe/Towns	Comune/ Communes
Slatina	Piatra Olt	1. SLATIOARA
		2. CURTISOARA
		3. BALTENI
		4. VALEA MARE
		5. MILCOV
		6. BREBENI
		7. PERIETI
		8. GANEASA
		9. COTEANA
		10. IPOTESTI
		11. PRISEACA
		12. CRAMPOIA
		13. BRANCOVENI
		14. VALCELE
		15. IZVOARELE
		16. MOVILENI
		17. SCHITU
		18. SERBANESTI
		19. MARUNTEI

Tabelul 1.1.1 Localitățile incluse în aria de influență a PMUD Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

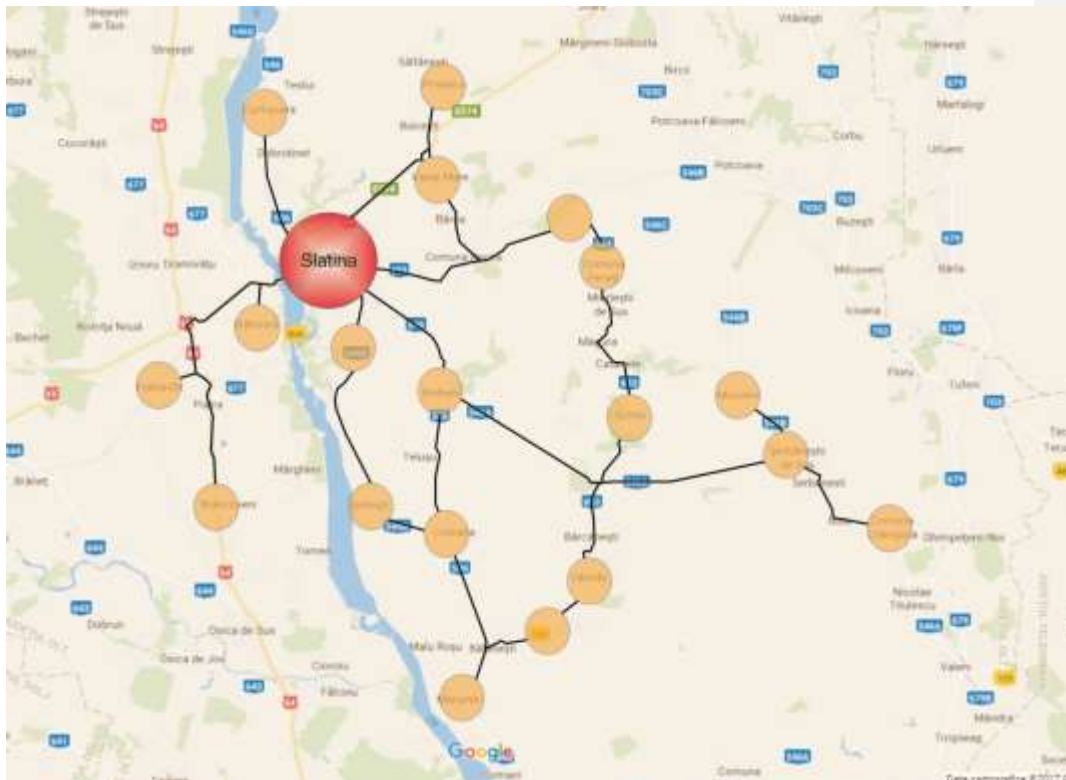


Figura 1.1.2 Aria de influență a PMUD Slatina

1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

Pentru elaborarea PMUD pentru municipiul Slatina am corelat prevederile documentelor de planificare spațială specifice la nivel național, județean și local. Documentele de planificare spațială reprezintă sursa oficială de informații pentru întocmirea studiilor de specialitate conform Legii 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.

Conform articolului 7, scopul de baza al amenajării teritoriului îl constituie amortizarea la nivelul întregului teritoriu a politicilor economice, sociale, ecologice și culturale, stabilite la nivel național și local pentru asigurarea echilibrului în dezvoltarea diferitelor zone ale țării, urmărindu-se creșterea coeziunii și eficienței relațiilor economice și sociale dintre acestea.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Prezentăm lista cu documentele de planificare operațională:

- Planul de amenajare a teritoriului național – PATN
- Planul de amenajare a teritoriului județean – PATJ Olt
- Planul urbanistic general – PUG Municipiul Slatina
- Planul urbanistic zonal – **PUZ**

Comentariu [A1]: Sa cerem Puz-urile aprobate

1.2.1. Strategia de Dezvoltare Teritorială a României - SDTR¹

Conform, legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu completările și modificările ulterioare, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial ar trebui fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României. Documentul cuprinde viziunea de dezvoltare a teritoriului național pentru orizontul de timp 2035.

Strategia de Dezvoltare Teritorială a României (SDTR) este documentul programatic prin care sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională și națională precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de peste 20 de ani integrându-se aici și aspectele relevante la nivel transfrontalier și transnațional.

SDTR propune:

- o Susținerea dezvoltării policentrice a teritoriului național;
- o Sprijinirea dezvoltării zonelor economice cu vocație internațională;
- o Asigurarea unei conectivități crescute a orașelor mici și mijlocii cu orașele mari;
- o Susținerea dezvoltării infrastructurii de bază prin asigurarea accesului tuturor localităților la servicii de interes general;
- o Întărirea cooperării între autoritățile publice de la diferite niveluri administrative în scopul asigurării unei dezvoltări armonioase a teritoriului național.

1.2.2. Planul de Amenajare a Teritoriului Național – PATN²

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul de amenajare a teritoriului național - PATN, reprezintă documentul cu caracter director care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul țării.

Secțiunile Planului de amenajare a teritoriului național sunt:

- o Căi de comunicație, aprobată prin Legea nr.363/21.09.2006 privind

¹ Strategia de Dezvoltare Teritorială a României <http://www.sdtr.ro/44/Strategie>

² Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) <http://mdrap.ro/dezvoltare-teritoriala/amenajarea-teritoriului/amenajarea-teritoriului-in-context-national/-4697>



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea I - Rețele de transport
- Ape, aprobată prin Legea nr.171/04.11.1997 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a II-a - Apă
 - Zone protejate, aprobată prin Legea nr. 5/06.03.2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a III-a - Zone protejate
 - Rețeaua de localități, aprobată prin Legea nr. 351/06.07.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a IV-a - Rețeaua de localități
 - Zone de risc natural, aprobată prin Legea nr. 575/22.10.2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a V-a - Zone de risc natural
 - Turismul, aprobată prin Legea nr. 190/26.05.2009 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone cu resurse turistice
 - Dezvoltarea rurală - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VIII-a - Zone rurale, neaprobată.
 - Infrastructura pentru educație - Planul de amenajare a teritoriului național, Secțiunea a VII-a - Infrastructura pentru educație, neaprobată.

La acest moment acest document unic de planificare a dezvoltării spațiale la nivel național, este elaborat în secțiuni sectoriale, necorelate între ele. Abia după aprobarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) acest document probabil va fi actualizat. În ceea ce privește secțiunea căi de comunicații se va impune o corelare cu Master Planul General de Transport al României, dar și cu planurile de mobilitate elaborate în perioada de programare 2014-2020.

În cadrul Secțiunii I – Rețele de transport, pentru Municipiul Slatina sunt prevăzute direcții de dezvoltare pe două paliere: rutier și căi navigabile, după cum urmează:

- Rutier – drum expres sau cu 4 benzi pe traseul Bacău – Târgu Secuiesc – Brașov – Pitești – Slatina – Craiova



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

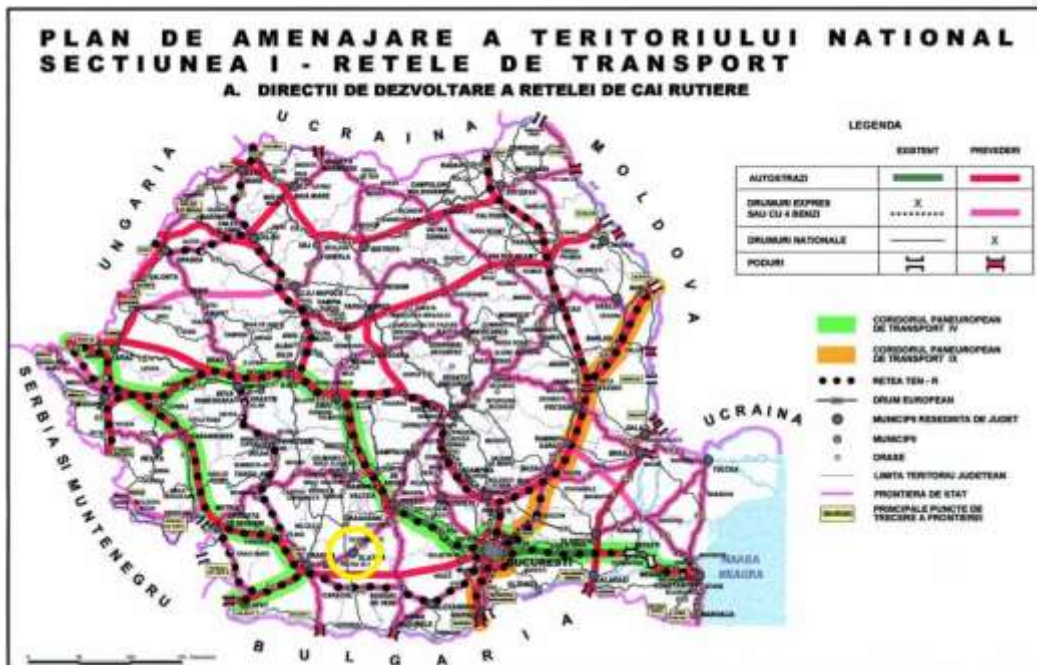


Figura 1.2.1 Prevederi pentru dezvoltarea rețelei de căi rutiere

Sursă: PATN – Secțiunea I – Rețele de transport

- Căi navigabile interioare și porturi:
 - o Amenajare căi navigabile - Râul Olt între Dunăre și Râmnicu Vâlcea, trecând prin Slatina
 - o Porturi noi – Pe râul Olt la Izlaz (confluență cu Dunărea), la Slatina și la Râmnicu Vâlcea Sud

Propunerile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina țin cont de propunerile PATN, dar și de modificările aduse de Master Planul General de Transport privind coridoarele pan-europene.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA



Figura 1.2.2 Prevederi pentru dezvoltarea rețelei de căi navigabile

Sursă: PATN – Secțiunea I – Rețele de transport

1.2.3. Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Olt – PATJ Olt

Conform legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul de amenajare a teritoriului Județean - PATJ constituie documentul cu caracter director care reprezintă expresia spațială a programului de dezvoltare socio-economică a județului.

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Olt (PATJ Olt) a fost elaborat în perioada 2010 - 2011 de un consorțiu format din INCERC - URBANPROIECT, HALCROW SRL și UAUIM. Planul de amenajare a teritoriului Județean trebuie reactualizat periodic la un interval de circa 5-10 ani.

În cadrul acestui document au fost identificate o serie de disfuncționalități ale sectorului transporturi. În continuare sunt prezentate cele relevante pentru municipiul Slatina și zona sa de influență:

- "Disfuncționalități la nivelul rețelei de cai rutiere:
 - o Pondere mică a drumurilor naționale și europene - 13,8 % - din total drumuri publice pe județ;
 - o Lipsa autostrăzilor, având ca efect intensificarea nejustificată a traficului



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

rutier pe drumurile naționale, neadecvate transporturilor inter - județene și inter-regionale;

- Drumuri naționale care nu corespund cerințelor traficului actual: exemplu DN 6, care au o capacitate portantă scăzută a structurii cu efecte de degradare accelerată;
- Lipsa inelelor de centură care îngreunează traficul în interiorul localităților și cresc durata deplasării, fiind și un factor de poluare fonică și cu noxe a acestor localități;
- Drumuri județene și comunale neadecvate unui trafic rutier în condiții normale de siguranță și confort:
 - starea avansată de degradare a drumurilor județene care leagă centrele comunale;
 - rețeaua de drumuri comunale degradată;
 - drumuri comunale de pământ în procent de 11,43%.

- Disfuncționalități la nivelul rețelei de căi feroviare:

- Treceri la nivel ale rețelei rutiere cu calea ferată neamenajate;
- Viteza de circulație pe calea ferată este mult mai scăzută decât standardele europene, datorită stării avansate de uzură a rețelei feroviare;
- Transportul feroviar înregistrează un declin, în favoarea transportului rutier;
- Slaba dezvoltare și întreținere a infrastructurii de protecție a rețelelor de transport față de riscurile naturale –inundații;
- Stații C.F. cu o stare tehnică nesatisfăcătoare.

- Disfuncționalități la nivelul rețelei de căi navigabile:

- Capacitate redusă a transportului de pasageri și marfă
- Infrastructura portuară neadecvată nevoilor de transport actuale.”

Pornind de la provocările identificate la nivelul județului, viziunea PATJ Olt are următoarea formulare: *”Dezvoltarea durabilă și integrată a județului prin stimularea unei economii productive, echilibrate, bazată pe resurse și cooperare interne, care să îmbunătățească coeziunea și nivelul de trai al comunităților, în paralel cu modernizarea infrastructurilor sociale și edilitare, în concordanță cu cerințele de protecție și conservare a mediului. [...]*

Viziunea planului stabilește ca prim scop o dezvoltare economică echilibrată a teritoriului județean pentru revitalizarea zonelor cu dezvoltare mai redusă și preîntâmpinarea producerii de noi dezechilibre.”³

Ținând cont de viziunea stabilită pentru întregul județ, pentru fiecare palier de analiză și dezvoltare au fost stabilite un obiectiv general și obiective specifice.

³ Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Olt



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Palierul rețelelor de transport are ca obiectiv general "Extinderea posibilităților de acces ale populației la centrele județene și îmbunătățirea condițiilor de transport a persoanelor și bunurilor prin mărirea vitezei de circulație a vehiculelor pe căile rutiere."⁴, iar ca obiective specifice și măsuri de amenajare a teritoriului:

- Drumuri comunale modernizate/reabilitate;
- Drumuri județene modernizate/reabilitate;
- Ocolitoare ale localităților pentru devierea traficului de tranzit
 - o Centura rutiera ocolitoare a municipiului Slatina
- Linii de cale ferată și dotări tehnice reabilitate pentru atingerea unor viteze superioare (60 – 80 Km/h)
 - o Studii de fezabilitate pentru reabilitarea căilor ferate în vederea atingerii unor viteze superioare
 - o Modernizarea stațiilor cf. cu o stare tehnică nesatisfăcătoare
 - o Modernizarea stației Slatina conform cerințelor actuale

Direcțiile de acțiune pentru rețeaua de transport sunt următoarele:

- Susținerea infrastructurilor rutiere de interes local prin lucrări de modernizare și întreținere
- Modernizarea prioritară a tronsoanelor de drumuri care:
 - o asigură legătura între localități și centrele de polarizare;
 - o fac legătura cu drumurile naționale;
- Modernizarea liniilor de cale ferată de interes local
- Modernizarea terminalului de transport combinat de la Slatina-mărfuri

Propunerile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina țin cont de disfuncționalitățile identificate și prevederile PATJ OLT și sprijină îndeplinirea viziunii de dezvoltare a județului. Aspectele principale sprijinite de PMUD sunt îmbunătățirea coeziunii și nivelului de trai al locuitorilor, modernizarea infrastructurilor edilitare și protejarea mediului prin acțiuni de reducere a traficului de tranzit, reabilitare și modernizare a infrastructurii rutiere, dezvoltarea și accesibilizarea infrastructurii pietonale.

⁴ Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Olt – Programul de măsuri de amenajare a teritoriului (pg 408)



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

1.2.4. Planul Urbanistic General al municipiului Slatina⁵

Planul urbanistic general are atât caracter director și strategic, cât și caracter de reglementare și reprezintă principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

PUG Slatina a fost reactualizat în anul 2016, de către Centrul de Cercetare, Proiectare, Expertiză și Consulting din cadrul Universității de Arhitectură și Urbanism Ion Mincu - București și a fost aprobat prin HCL nr. 140/2016.

În realizarea PMUD s-a ținut cont de Planul Urbanistic General al Municipiului Slatina, fiind considerat documentul de planificare spațială de bază. Planul Urbanistic General vine cu propuneri de investiții în infrastructura de transport a municipiului.

În urma studiului de circulație realizat ca parte a actualizării Planului Urbanistic General, au fost subliniate o serie de necesități precum, realizarea centurii ocolitoare pe direcția nord-est – sud-vest, introducerea unor noi sensuri giratorii, extinderea sistemului de sensuri unice și realizarea unui inel rutier, informații prezentate grafic în imaginea de mai jos.

⁵ Planul Urbanistic General Slatina

http://www.primariaslatina.ro/images/PUG_Slatina//Partea%20scrisa/Regulament_local_de_urbanism_.pdf



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA



Figura 1.2.3 Reactualizare Plan Urbanistic General Municipiul Slatina – propunerii circulații

Sursă: Planul Urbanistic General Municipiul Slatina

Propunerile Planului de Mobilitate sunt corelate cu prevederile PUG și sprijină atingerea unor priorități și ținte asumate prin acesta. Măsurile principale din PUG care au fost luate în considerare în PMUD sunt:

- Creșterea eficienței funcționale și economice a transportului public, precum și calitatea acestuia
- Stimularea transportului nepoluant: creșterea ciclismului, a deplasărilor



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

pietonale și introducerea de mijloace electrice de transport în comun

- Degrevarea de traficul de tranzit
- Eficientizarea circulației generale în condițiile creșterii valorilor de trafic

Suplimentar analizării Planului Urbanistic General al Municipiului Slatina au fost analizate și documentațiile urbanistice în vigoare în localitățile din aria de influență a municipiului. Concluziile acestor analize, precum și disponibilitatea documentațiilor sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Nr. Crt.	Localitatea	Documentație PUG
		Aprobare, reglementare din punct de vedere al protecției mediului, corelare PMUD
1	ORASUL PIATRA OLT	<ul style="list-style-type: none">- HCL nr 25/31.10.2011- Nu au fost puse la dispoziție de către autoritatea publică locală informații privind parcurgerea procedurii de mediu și emiterea Avizului de mediu pentru PUG.- Obiectivele specifice transporturilor pentru cele două planuri sunt similare și se completează: accesibilitate, eficiența economică, protecția mediului, calitatea mediului urban, sănătate și siguranța- Perioada planificată: 2011 – 2021
2	COMUNA SLATIOARA	-
3	COMUNA CURTISOARA	<ul style="list-style-type: none">- HCL nr. 22/29.06.2009 (reactualizarea PUG prin extinderea intravilanului)- Nu au fost puse la dispoziție de către autoritatea publică locală informații privind parcurgerea procedurii de mediu și emiterea Avizului de mediu pentru PUG.- Perioada planificată: 2009 – 2019
4	COMUNA BALTENI	-
5	COMUNA VALEA MARE	-
6	COMUNA MILCOV	-
7	COMUNA BREBENI	-
8	COMUNA PERIETI	-
9	COMUNA GANEASA	-
10	COMUNA COTEANA	-



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Nr. Crt.	Localitatea	Documentație PUG Aprobare, reglementare din punct de vedere al protecției mediului, corelare PMUD
11	COMUNA IPOSTESTI	- Nu a fost prelungit și nici în curs de actualizare - Perioada planificată: nu ne-a fost pusă la dispoziție această informație.
12	COMUNA PRISEACA	-
13	COMUNCA CRAMPOIA	-
14	COMUNA BRANCOVENI	-
15	COMUNA VALCELE	-
16	COMUNA IZVOARELE	-
17	COMUNA MOVILENI	-
18	COMUNA SCHITU	-
19	COMUNA SERBANESTI	-
20	COMUNA MARUNTEI	-

Tabelul 1.2.1 Centralizarea documentațiilor PUG în zona funcțională a Municipiului Slatina

1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

Conform specificațiilor Programului Operațional Regional 2014-2020 din Anexa 6 – Conținut cadru Plan de Mobilitate Urbană Durabilă, această secțiune cuprinde atât descrierea altor documente strategice sectoriale, care sunt în vigoare în aria geografică a P.M.U.D. și care fundamentează politicile referitoare la: planificarea utilizării terenului, sănătate, economie, locuire și mediu, cât și prezentarea unei analize a modului în care P.M.U.D. susține aceste politici.

1.3.1. Dezvoltare socio-economică

Municipiul Slatina este municipiul reședință al județului Olt. Județul Olt, împreună cu județele Dolj, Gorj, Mehedinți și Vâlcea formează regiunea Sud-Vest Oltenia. În mare, regiunea coincide cu vechea regiune istorică Oltenia, în limitele sale naturale: fluviul Dunărea la Sud, râul Olt (al treilea ca mărime din România) la Est, Munții Carpați la Nord și Vest. Cu o Suprafață de 29.212 kmp (locul 7 între regiunile



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

României, 12,25% din Suprafața totală a țării) Oltenia formează un Cadrilater aproximativ simetric, pe axele Nord-Sud și Est-Vest. Râul Jiu traversează regiunea de la Nord la Sud.

De o deosebită importanță pentru regiune și pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina, este poziționarea față de Dunăre. Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia specifică: "Dunărea (care intră în România în amonte de Porțile de Fier) a reprezentat de-a lungul timpului o importantă cale naturală de transport. Importanța strategică a Dunării ca un coridor pan-european pentru tranzitul de mărfuri dintre Europa Centrală, Europa de Vest, Marea Neagră, regiunea Caucaziană, Asia Centrală și Orientul Mijlociu și Orientul Îndepărtat, a fost reconfirmată de către Comisia Dunării prin înființarea Coridorului VII și de către Guvernul României ce consideră că dezvoltarea coridorului este de o importanță strategică, având în plan modernizarea sistemului de semnalizare și a măsurilor hidro-tehnice, asigurarea adâncimii minime de navigație în punctele critice pe toată perioada anului, modernizarea și întreținerea infrastructurii portuare (baraie, piloni, bazine și zone portuare)"

Infrastructura de transport a regiunii este marcată de lipsa autostrăzilor și de dificultăți în special în ceea ce privește transportul de marfă pe căile ferate.

Regiunea SV Oltenia este traversată de 3 Axe prioritare ale rețelei europene de transport (TEN-T):

- Axa prioritară 7 (rutieră) – fostul Coridor Pan-european IV
- Axa prioritară 18 (fluviul Dunărea) – fostul Coridor Pan-european VII
- Axa prioritară 22 (feroviară)

De asemenea, Regiunea Sud Vest Oltenia este traversată de cinci drumuri europene:

- E70: (*frontiera cu Serbia*) Moravița - Timișoara - Craiova - Caracal - Alexandria - București – Giurgiu-Pod Giurgiu (*frontiera cu Bulgaria*)
- E79:(*frontiera cu Ungaria*)Borș- Oradea – Beiuș - Deva – Petroșani –Târgu.Jiu-Filiași- Craiova –Calafat (*frontiera cu Bulgaria*)
- E81: (*frontiera cu Ucraina*) Halmeu - Satu Mare - Cluj-Napoca – Sebeș -Sibiu - Râmnicu Vâlcea - Pitești – București;
- E574: Bacău - Onești - Brașov - Pitești – Craiova.
- E771: Drobeta Turnu Severin – Porțile de Fier I – *frontiera cu Serbia*

Principalele drumuri naționale care străbat Oltenia și asigură legătura cu rețelele europene sunt:

- DN 6 Craiova (intersecția cu DN 55) - Drobeta-Turnu Severin-Caransebeș-



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Lugoj-Timișoara(intersecția cu DN 59 și DN 69)

- DN 6A intersecția cu DN 6 - Baraj Porțile de Fier I - *frontiera cu Serbia*
- DN 55 Craiova (intersecția cu DN 6) - intersecția cu DN 56 – Bechet - *frontiera cu Bulgaria*
- DN 56 Craiova (intersecția cu DN 55) - Calafat - *frontiera cu Bulgaria*
- DN 64 care leaga mun. Rm Vâlcea cu mun. Drăgășani și este o cale de acces în județul Olt către drumul european E 574 (intersectându-se în dreptul localității Găneasa din județul Olt)
- DN 65 Craiova (intersecția cu DN 6) - Slatina-Pitești (intersecția cu DN 65B)
- DN 65C , un drum central care împarte județul Vâlcea în aproximativ două jumătăți egale și face legătura între orașele Horezu (*joncțiune cu DN 67 și DJ 677*) și Bălcești cu ieșire directă către mun. Craiova - județul Dolj, distanța către acesta fiind de doar 22km.
- DN 66 Filiași (intersecția cu DN 6) - Târgu Jiu-Petroșani-Simeria (intersecția cu DN 7)
- DN 67 (Rm. Vâlcea – Horezu – Tg. Jiu), importantă arteră rutieră de acces care leagă/intersectează trei drumuri europene de mare circulație turistică: E 81 - la Rm. Vâlcea, E 79 – la Târgu Jiu și E 70 la Drobeta Tr. Severin
- DN 67B care face legătura între localitățile Tg Cărbunești din județul Gorj și cele din județul Vâlcea respectiv : Gradiștea - Zătreni – Tetoiu – Gușoieni – Prundeni – mun.Drăgășani. (În jurul acestor importante căi de comunicație există o vastă rețea de drumuri județene, cu densitate ridicată).
- DN 7A care face legătura între localitățile Brezoi (județul Vâlcea) și Petroșani (județul Hunedoara) respectiv către mun. Deva (în est acesta dă în drumul european E79), o cale de acces importantă întrucât în viitor poate constitui un factor de decongestionare a traficului ce se derulează în est pe drumul european E 79 și în vest pe drumul european E 81, acestea intersectându-se în vest în dreptul localității Brezoi.

Regiunea Sud-Vest Oltenia, dispunea la sfârșitul anului 2012 de 8824 km drumuri județene și comunale (80,21% din totalul drumurilor publice din regiune). Dintre acestea, 4681 km erau drumuri județene (42,55%) și 4143 km (37,66%) erau drumuri comunale, în vreme ce drumurile naționale reprezentau 19,79% din totalul drumurilor publice din regiune.

În Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia se precizează: “Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezintă o condiție necesară pentru implementarea cu succes a celorlalte priorități de dezvoltare ale regiunii, contribuind la creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor, la integrarea zonei cu rețeaua trans-europeană de transport, la combaterea izolării zonelor subdezvoltate și, nu în ultimul rând, la dezvoltarea infrastructurii de transport regională și locală. O infrastructură de



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

transport eficientă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi activități pe piața internă”.

În ceea ce privește transportul feroviar, la sfârșitul anului 2011, Oltenia dispunea de o rețea de căi ferate de 988 km, reprezentând 9,16 % din totalul național. Liniile electrificate au o lungime de 507 km, reprezentând 51,31 % din lungimea căilor ferate ce străbat regiunea (peste media națională de 37,27 %) și 12,61% din totalul căilor electrificate naționale. Liniile ferate duble reprezintă 248 km (25,1% din totalul regiunii, comparativ cu 26,99% media națională). Cu toate acestea, densitatea căilor ferate în regiune este cea mai mică din țară – 33,8 km/1000 km², fiind sub media națională (45,2 km/1000 km²).

Din analiza celor 8 regiuni de dezvoltare rezultă că regiunea Sud-Vest Oltenia ocupă locul 7 în ceea ce privește lungimea totală a rețelei feroviare și are cea mai mică densitate a rețelelor feroviare din țară .

La nivelul regiunii, doar județele Olt (43,1 km/1000km², foarte aproape de densitatea la nivel național 45,2 km/1000km² și peste densitatea regiunii Sud-Vest Oltenia, 33,8 km/1000km²) și Gorj au o densitate a liniilor de cale ferată comparabilă cu cea națională (dar sub medie) în timp ce județele Vâlcea, Mehedinți și Dolj sunt printre ultimele din România în ceea ce privește densitatea liniilor ferate/1000km² de teritoriu.

Față de procentul de 51,31 % a liniilor de cale ferată electrificată la nivelul regiunii, județele Gorj și Mehedinți sunt cu mult peste procent (rețelele feroviare ale acestor județe fiind în mare parte legate de drumul cărbunelui) iar județele Dolj, Olt și Vâlcea sunt sub procentul la nivel regional.

Analiza căilor ferate din cadrul Planului de dezvoltare regional ajunge la următoarele concluzii:

“Dificultățile în materie de transport vin din starea foarte proastă a infrastructurii, degradată constant sau foarte învechită în raport cu noile standarde, în unele cazuri inexistentă chiar. Situația infrastructurii este considerată principala problemă care provoacă disfuncționalități ale sistemului de transport.

Disfuncționalități la nivelul rețelei de căi feroviare (sursa: PATJ Olt faza1 – Studiu de fundamentare transporturi – Halcrow România) :

- treceri la nivel ale rețelei rutiere cu calea ferată neamenajate
- viteza de circulație pe calea ferată este mult mai scăzută decât standardele europene datorită stării avansate de uzura a rețelei feroviare
- transportul feroviar înregistrează un declin în favoarea transportului rutier



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- slaba dezvoltare și întreținere a infrastructurii de protecție a rețelelor de transport față de riscurile naturale
- stații CF cu o stare tehnică nesatisfăcătoare
- lipsa rețelei feroviare în zone de câmpie de la sudul Dunării
- lipsa legăturii rutiere și feroviare de la Corabia spre Bulgaria
- capacitate diminuată a transportului de pasageri și marfă⁶.

În ceea ce privește transportul naval, Dunărea reprezintă o cale de transport pe apă internațională care se întinde de la Marea Neagră la Sulina în România, via Belgrad în Serbia, Croația, Budapesta în Ungaria, Bratislava în Slovacia și Viena în Austria, până la izvorul său, în Munții Pădurea Neagră din Germania. Lungimea sa totală este de 2.845 km. Este navigabilă până la km 2.411, la Bamberg de unde se conectează la Rin via canalul Bamberg/Kelheim de 171 km în lungime.

Dunărea face parte din axa prioritară TEN-T-18: axa de transport fluvial Rin/Meusia-Main- Dunăre, și furnizează României și altor țări prin care trece noi oportunități majore pentru dezvoltarea transportului pe apă.

Fluviul Dunărea este împărțit în 3 sectoare:

- o Dunărea de sus – de la izvoare – km 2900 – până la Gonyu – km 1791
- o Dunărea de mijloc – de la Gonyu – km 1791 – până la Drobeta Turnu Severin – km 931
- o Dunărea de jos – de la Drobeta Turnu Severin – km 931 - până la Sulina km 0.

În sectorul Dunării de jos, sector fluvial, se găsesc și județele Mehedinți, Dolj și Olt, acestea având avantajul de a fi situate pe cursul navigabil al Dunării, fiind astfel racordate la rețeaua de căi navigabile națională și Europeană. În județul Olt, infrastructura portuară este asigurată doar în orașul Corabia care deține un port amenajat, în județul Mehedinți infrastructura portuară este asigurată de porturile Drobeta Turnu-Severin și Orșova restul porturilor aferente regiunii Sud-Vest Oltenia asigurând infrastructura portuară a județului Dolj.

Strategia de dezvoltare a regiunii prevede: "Ținând cont de importanța Dunării ca un coridor Pan-European (VII) pentru tranzitul de mărfuri între Europa Centrală, Europa Vestică, Marea Neagră, regiunea Caucaziană, Asia Centrală Orientul Mijlociu și Orientul Îndepărtat, România acordă prioritate următoarelor obiective:

- Modernizarea sistemului de semnalizare și a măsurilor hidro-tehnice;
- Asigurarea adâncimii minime de navigație în punctele critice tot timpul anului;
- Instalarea de silozuri în porturile fluviale;

⁶ Sursă: Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Modernizarea și întreținerea infrastructurii portuare (baraje, diguri, bazine și zone portuare).

Porturile dunărene vor beneficia de îmbunătățiri ale căilor de acces printr-un program major derulat de Compania Națională Administrația Porturilor Dunării Fluviale SA Giurgiu, companie care administrează porturile din sectorul dintre Baziaș și Cernavodă”.

În ceea ce privește transportul aerian, în regiunea Sud-Vest Oltenia există un singur aeroport situat la Craiova, în județul Dolj, și care este administrat de Consiliul Județean Dolj.

Aeroportul Craiova se află la șapte kilometri de centrul orașului Craiova, pe șoseaua Craiova-București (DN65, E574). Pista de decolare/aterizare are o suprafață de 2500 x 60 m, calea de rulare o suprafață de 380 x 14 m, iar platforma pentru îmbarcare 75 x 110 m.

Aeroportul este dotat și autorizat să opereze atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte și are punct vamal și poliție de frontieră. În momentul de față, Aeroportul Craiova poate procesa un număr de cca. 150 pasageri/ora. Un avantaj major constă în faptul că aeroportul este lipsit de obstacole în partea de est, ceea ce dă posibilitatea unei extinderi a căii de aterizare de la 2500 m la 3500 m sau chiar 4000 m (Sursa: Aeroportul Craiova, 2011). Însă, deoarece Craiova este situată la o distanță de numai de 200 km de București, până acum dezvoltarea aeroportului nu a fost considerată o prioritate, fiind preferată dezvoltarea transportului rutier sau feroviar.

Dotarea tehnică a Aeroportului Craiova permite operarea în regim de Aeroport Internațional, având în vedere cele mai recente lucrări de modernizare și achiziție: montarea sistemului de supraveghere a traficului conform standardelor internaționale; montarea a instalației de balizaj (categoria II), ce dispune de grupuri electrogene ca surse suplimentare de alimentare cu energie electrică; reabilitarea căii de rulare, a pistei precum și a platformei de îmbarcare/debarcare; 3 autospeciale PSI; vidanaje pentru golirea apei reziduale; sursa de pornire la sol a aeronavelor cu aer; înființarea și dotarea unui spațiu cargo (Sursa: Aeroportul Craiova, 2011).

În ceea ce privește transportul public, strategia de dezvoltare a regiunii concluzionează: “În orașele din Regiunea Oltenia transportul în comun este marcat de dificultăți. În cea mai mare parte acestea se datorează unui parc de mijloace de transport uzat fizic și moral, a unei rețele de străzi orășenești care datează de mai mulți zeci de ani având o lărgime insuficientă pentru a asigura un trafic fluent în condițiile creșterii numărului de automobile. Principalul mijloc de transport în comun îl reprezintă autobuzele și microbuzele, iar numărul călătorilor care utilizează



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

mijloace ecologice de transport în comun (tramvai și troleibuz) reprezintă un procent de numai 18,57% în Oltenia, comparativ cu 40,75% în România și 70,48% în Regiunea Vest”.

Viziunea de dezvoltare a regiunii Sud-Vest Oltenia este sintetizată în documentul-cadru astfel: *“Viziunea regiunii Sud-Vest Oltenia pentru perioada de programare 2014-2020 este aceea de a deveni un promotor al competitivității atât în domeniul industrial, cât și în agricultură, dar și al economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant bazat pe resurse umane competente, integrarea tehnologiilor inovative și promovarea dezvoltării durabile”.*

Prioritățile Strategiei de Dezvoltare Regională Sud - Vest Oltenia 2014 – 2020 sunt următoarele:

1. *Creșterea competitivității economice a regiunii*
2. *Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii regionale*
3. *Dezvoltarea turismului, valorificarea patrimoniului natural și a moștenirii cultural-istorice*
4. *Dezvoltare rurala durabilă și modernizarea agriculturii și a pescuitului*
5. *Dezvoltarea resurselor umane în sprijinul unei ocupări durabile și a incluziunii sociale*
6. *Protecția mediului și creșterea eficienței energetice*

În ceea ce privește infrastructura de transport, strategia prevede:

“Dezvoltarea infrastructurii de transport reprezintă o condiție necesară pentru implementarea cu succes a celorlalte priorități de dezvoltare ale regiunii, contribuind la creșterea mobilității persoanelor și a mărfurilor, la integrarea zonei cu rețeaua trans-europeană de transport, la combaterea izolării zonelor subdezvoltate și, nu în ultimul rând, la dezvoltarea infrastructurii de transport regionale și locale. O infrastructură de transport eficientă, conectată la rețeaua europeană de transport contribuie la creșterea competitivității economice, facilitează integrarea în economia europeană și permite dezvoltarea de noi activități pe piața internă.

De asemenea, investițiile în infrastructura de transport determină creșterea gradului de mobilitate a persoanelor și bunurilor, iar corelarea cu investițiile în sănătate, educație și servicii sociale va determina o creștere a adaptabilității populației la nevoile pieței forței de muncă de la nivel regional/local.

Într-o economie mondială în care dinamicele virtuale sunt în creștere din punct de vedere al gradului de importanță, a logisticii și a transportului, aceste elemente rămân factori cheie ce determină competitivitatea unei țări și a unei regiuni.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Operațiuni/activități indicative:

- Crearea unui sistem de transport rutier inteligent la nivel regional, în corelare cu rețelele europene și centurile ocolitoare și a infrastructurii adiacente drumurilor;
- Asigurarea conectivității rețelei de drumuri regionale la rețeaua TEN-T prin modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri județene care asigură conectivitatea (primară și secundară) cu această rețea;
- Modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri județene;
- Modernizarea/reabilitarea rețelei de drumuri locale/comunale care asigură conectivitatea cu rețeaua națională;
- Dezvoltarea transportului intermodal și a logisticii aferente, parcuri;
- Modernizarea și dezvoltarea (inclusiv construire) transportului portuar, aeroportuar și feroviar în vederea îmbunătățirii accesibilității,
- Introducerea de inițiative privind infrastructuri de transport eficiente și nepoluante/nedăunătoare pentru mediu; “

În documentul strategic la nivel regional, situația infrastructurii de sănătate este descrisă astfel: ”Infrastructura spitalicească are o situație precară, majoritatea spitalelor care necesită reabilitare fiind mai vechi de 50 sau 100 ani. Serviciile de sănătate se confruntă cu probleme operaționale și ca urmare a echipamentelor și utilităților depășite tehnic și moral – din camere de boiler, spălătorii, bucătării, și din alte infrastructuri conexe care asigură funcționarea spitalului, acestea fiind mai vechi de 25 ani în majoritatea cazurilor”. Operațiunile care se dorește a fi întreprinse sunt următoarele:

- Construirea/reabilitarea/modernizarea infrastructurii de servicii medicale (ambulatorii, centre de intervenție integrate policlinici, dispensare, ambulatorii, laboratoare, centre de prevenție, unități medico-sociale;
- Dotarea (echipamente și mobilier) a infrastructurii de servicii medicale și formare profesională;
- Infrastructura și dotarea pentru situații de urgență;
- Clădiri integrate (pompieri, poliție);
- Dotarea serviciilor de voluntariat pentru situații de urgență;

Srijinirea competitivității economice a regiunii face obiectul Priorității regionale 1 a strategiei, și prevede:

Domeniu de intervenție 1.1: Dezvoltarea infrastructurii de afaceri

Operațiuni/activități indicative:

- Dezvoltarea (crearea, modernizarea/extinderea) incubatoarelor de afaceri, centre de afaceri, parcurilor științifice, tehnologice, industriale, clusterelor, piețe



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

de gros, etc;

- Stimularea cooperarii si realizarii de retelelor de tip cluster;

Domeniu de intervenție 1.2: Consolidarea cercetării, dezvoltării tehnologice si inovării

Operațiuni/activități indicative:

- Sprijin pentru dezvoltarea activității economice in cadrul infrastructurii entitatilor de inovare si cercetare;
- Dezvoltarea legaturilor si sinergiilor intre intreprinderi, centre de cercetare-dezvoltare si de educatie, in special dezvoltarea produselor si serviciilor, transfer tehnologic, inovare tehnologic sociala, networking, clustere;
- Sprijin pentru start-upuri inovative si spin-off-uri;
- Stimularea activității de CD in intreprinderi si transformarea rezultatelor acesteia in tehnologii, produse, servicii, inclusiv sprijin financiar pentru achizițiile de servicii de CD si de drepturi de aplicare ale rezultatelor CD.

Domeniu de intervenție 1.3: Cresterea competitivitatii IMM-urilor

Operațiuni/activități indicative:

- Sprijinirea activității IMM-urilor (productie si servicii), in special a microintreprinderilor , a start-up-urilor, intreprinderilor sociale;
- Dezvoltarea si promovarea spiritului antreprenorial, in special prin facilitarea exploatarei economice a ideilor noi si prin incurajarea crearii de noi intreprinderi (inclusiv intreprinderi sociale);
- Dezvoltarea serviciilor de promovare/ marketing/ consultanta/ internationalizare pentru firme;
- Sprijinirea capacitatii IMM-urilor de a se angaja in procesele de crestere pe pietele regionale, nationale si international, precum si in procesele de inovare

Domeniu de intervenție 1.4: Reducerea decalajului informational in regiune

Operațiuni/activități indicative:

- Extinderea implementarii benzii largi, introducerea de retele de mare viteza si sprijinirea adoptarii tehnologiilor emergente si a retelelor pentru economia digitala;
- Sustinerea utilizarii tehnologiei informatiei
- Sustinerea accesului la Internet si la serviciile conexe.
- Suport pentru furnizorii de retele de comunicatii electronice pentru construirea retelelor broadband
- Suport acordat autoritatilor locale pentru construirea de telecentre (info-chioscuri) prin care sa fie posibil accesul public la internet prin conexiuni broadband.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Dezvoltarea inovării în afaceri, producție și modele organizatorice; prin introducerea și dezvoltarea sistemelor integrate de management al afacerii, introducerea sistemelor informatice de management
- Suport pentru aplicații electronice destinate derulării afacerilor
- Suport pentru introducerea sistemelor electronice de licitație
- Suport pentru realizarea de tranzacții electronice securizate
- Suport acordat administrației publice, unităților de învățământ și sistemului sanitar pentru realizarea unor sisteme informatice integrate
- Suport pentru realizarea unor sisteme informatice de creștere a interoperabilității bazat pe sistemele GIS

Îmbunătățirea locuirii este surprinsă în strategia de dezvoltare a regiunii din două perspective: pe de o parte, extinderea infrastructurii de utilități în mediul rural, pe de altă parte reabilitarea zonelor urbane. Din perspectiva Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina, prevederile strategice la nivel regional privind reabilitarea zonelor urbane sunt deosebit de importante. Astfel, strategia regională prevede:

“Orașele reprezintă principalii piloni în economia regiunii iar amenajarea zonelor urbane poate contribui în mod semnificativ la crearea și dezvoltarea unor areale urbane durabile și echilibrate din punct de vedere economic, social, cultural și teritorial. Orașele din România, de la cele mai mici și până la capitala țării, București, se confruntă cu probleme legate de degradarea spațiului construit, o calitate a vieții nu întotdeauna la standardele sau așteptările majorității cetățenilor și probleme legate de calitatea mediului.

Operațiuni/activități indicative:

- Investiții pentru îmbunătățirea mobilității populației din zonele urbane:
 - o Dezvoltarea, reabilitarea, modernizarea, extinderea infrastructurii de transport urban și periurban: străzi orașenești, cai de rulare, mijloace de transport ecologic și infrastructura tehnică aferentă;
 - o Achiziționarea de material rulant electric/ecologic pentru operatorii de transport public urban;
 - o Construirea/modernizarea/reabilitarea depourilor aferente transportului public
 - o Dezvoltarea sistemelor moderne de management al traficului, de ticketing etc
 - o Plantarea cu arbori selectați a spațiilor publice și a trotuarelor de pe principalele artere de circulație din orașe;
- Reabilitarea, modernizarea și eficientizarea sistemului de iluminat public și a rețelelor de alimentare cu energie;



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Eficienta energetica a clădirilor și utilităților publice (iluminat, transport, etc);

Dezvoltarea rețelelor de utilități publice și asigurarea accesului populației și agenților economici la aceasta infrastructura: rețele de apă-canal, gaze, electricitate, agent termic, inclusiv în spațiul periurban;

- Protejarea și amenajarea zonelor verzi;
- Construcție zone de agrement, culturale, sportive (centre de sănătate/spa, terenuri de sport, stadioane)
- Elaborarea PAT, PIDU, PUZ-uri, cadastru general;
- Reabilitarea zonelor cu probleme de mediu (regularizare cursuri de râuri, torenți, consolidare maluri, alunecări de teren)
- Realizarea tunelurilor tehnice/infrastructura de telecomunicații și electrice
- Infrastructura edilitara (amenajare capele mortuare, cimitire, targuri, pietre agro-alimentare)
- Regenerarea urbana a centrelor istorice ale oraselor și municipiilor;
- Restaurarea , amenajarea, modernizarea obiectivelor de patrimoniu cultural de interes național și local din mediul urban (patrimoniu mobil și imobil)
- Finalizare/ revalorificare/ amenajare a cladirilor abandonate/ clădirilor existente deținute de autoritățile publice sau terenurilor nefolosite și pregătirea lor pentru noi activități;"

Prioritățile de mai sus sunt completate cu cele care privesc creșterea eficienței energetice și protecția mediului. Astfel, documentul-cadru regional prevede:

Domeniul de intervenție: 6.1 Îmbunătățirea eficienței energetice în sectorul public și privat și utilizarea energiei regenerabile

Operațiuni/activități indicative:

- Reabilitarea și modernizarea termică a cladirilor existente, precum și/sau a sistemelor de alimentare cu căldură pentru încălzirea locuinței și prepararea apei calde menajere, prin folosirea panourilor solare sau a altor elemente inovative;
- Eficientizarea consumului de energie promovarea surselor regenerabile de energie (inclusiv geotermale) și prin eficientizarea surselor clasice de energie;
- Intervenții la nivelul elementelor de construcție exterioare prin expertizare și măsuri de consolidare a cladirilor publice;
- Contorizarea utilitatilor la nivel de clădire;
- Modernizarea echipamentelor de producere a utilitatilor termice;
- Reabilitarea/extinderea și modernizarea sistemului de iluminat public, inclusiv ambiental; reabilitarea/extinderea și modernizarea rețelelor de transport și distribuție a energiei electrice;

Domeniul de intervenție 6.2: Modernizarea infrastructurii de mediu

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Operațiuni/activități indicative:

- Reabilitarea/extinderea/modernizarea rețelelor de apă și canalizare la nivel local (inclusiv în localitățile rurale)
- Managementul integrat al deșeurilor, calitatea apei și biodiversitatea
- Gestionarea apei și a apelor uzate
- Reconstructia ecologică a zonelor degradate
- Schema de reducere a poluării cu pulberi și nitriți, nitrați

În cadrul Regiunii Sud–Vest Oltenia, județul Olt ocupă *locul patru* în ceea ce privește totalul lungimii *drumurilor publice*- 2.095 km, *locul cinci* în ceea ce privește totalul lungimii *drumurilor naționale* -301 km și *locul doi* în ceea ce privește totalul lungimii *drumurilor locale* (județene și comunale) 1.794 km.

Conform Strategiei de Dezvoltare a Județului Olt, din analiza echipării tehnice a județului Olt cu drumuri publice – drumuri naționale, drumuri județene și comunale , rețeaua de drumuri se prezintă astfel:

- 6 trasee de drumuri naționale, din care :
 - o 2 drumuri europene: E70 (DN 6) și E574 (DN 65);
 - o 1 drum național principal DN 64;
 - o 3 drumuri naționale secundare: DN 54, DN 54A, DN 67B;
- 40 drumuri județene ;
- 143 drumuri comunale.

Lungimea drumurilor publice din județul Olt este de 2.095 km, reprezentând 2,57% din totalul drumurilor publice din România, aceasta fiind de 81.693 km. Densitatea drumurilor publice în județul Olt este de 39,5 km/100 km², situând județul printre primele locuri din țară, fiind peste densitatea pe țară care este de 34,2 km/100 km² și peste densitatea Regiunii Sud–Vest Oltenia (36,6 km/ 100 km²).

Din totalul lungimii drumurilor publice, conform datelor statistice, situația se prezintă astfel: 301 km (13,8%) sunt drumuri naționale și europene; 1794 km (86,2%) sunt drumuri județene și drumuri comunale, din care: 1024 km drumuri județene și 770 km drumuri comunale.

Drumurile naționale sunt modernizate pe 265 km(88,04%) și cu îmbrăcămînți ușoare rutiere pe 36 km (11,96%), aceste drumuri situându-se în clasele tehnice III și IV și având o stare tehnică considerată ca fiind bună.

Drumurile județene și comunale, conform stării de viabilitate, se prezintă astfel: drumurile județene sunt modernizate pe 74 km (7,23%) cu îmbrăcămînți ușoare rutiere pe 728km (71,10%), pietruiti pe 201 km (19,62%) și de pământ pe 21km (2,05%). Drumurile comunale sunt de clasă tehnică V și sunt modernizate pe 91 km



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

(11,82%), cu îmbrăcămînți ușoare rutiere pe 120 km (15,59%), pietruite pe 471 km (61,16%) și de pământ pe 88 km (11,43%), cu o stare tehnică considerată în general nesatisfăcătoare. Drumurile județene sunt de clasă tehnică IV și V, cu o stare tehnică considerată în general satisfăcătoare.

Disfuncționalități la nivelul rețelei de căi rutiere (sursa: PATJ Olt faza1 – Studiu de fundamentare transporturi – Halcrow România) :

- Pondere mică a drumurilor naționale și europene -13,8%- din total drumuri publice pe județ;
- Lipsa autostrăzilor, având ca efect intensificarea nejustificată a traficului rutier pe drumurile naționale, neadecvate transporturilor inter-județene și inter-regionale;
- Drumuri naționale care nu corespund cerințelor traficului actual (exemplu DN6), care au o capacitate portantă scăzută a structurii cu efecte de degradare accelerate;
 - o lipsa inelelor de centură care îngreunează traficul în interiorul localităților și cresc durata deplasării, fiind și un factor de poluare fonică și cu noxe a acestor localități;
- drumuri județene și comunale neadecvate unui trafic rutier în condiții normale de siguranță și confort:
 - o o starea avansată de degradare a drumurilor județene care leagă centrele comunale;
 - o o rețeaua de drumuri comunale degradată;
 - o o drumuri comunale de pământ în procent de 11,43%.

Drumurile naționale care tranzitează județul Olt:

- DN 6 București –Caracal –Craiova –Drobeta – Turnu Severin –Timișoara,
- DN 54 Caracal –Corabia –București,
- DN 54A Corabia –Bechet,
- DN 64 Caracal –Găneasa – Drăgășani –RâmnicuVâlcea –Olănești,
- DN 65 Craiova –Balș –Slatina –București,

Strategia de Dezvoltare a Județului Olt prevede: “Prioritățile de dezvoltare ale rețelei de transport în județul Olt se îndreaptă spre rezolvarea disfuncționalităților existente și spre sprijinirea dezvoltării socio- economice a teritoriului prin asigurarea accesibilității sporite la nivel regional, național și european. Dezvoltarea transporturilor se va integra în strategiile naționale și regionale specifice.

Obiectivele prioritare din domeniul transporturilor se referă la reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor de transport în vederea alinierii sistemului național de transport la sistemul european”.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Viziunea de dezvoltare prezentată în documentul-cadru județean este următoarea: „Viziunea județului Olt pentru perioada de programare 2014-2020 este aceea de a deveni un promotor al competitivității atât în domeniul industrial, cât și în agricultură, dar și al economiei digitale prin dezvoltarea unui mediu de afaceri performant bazat pe resurse umane competente, integrarea tehnologiilor inovative și promovarea dezvoltării durabile”.

Domeniile prioritare ale dezvoltării în județul Olt în perioada 2014 – 2020 sunt următoarele:

Dezvoltarea infrastructurii județene de bază (căi rutiere, utilități) și a zonelor urbane ;

- Creșterea competitivității economice a județului ;
- Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii sociale (sănătate, educație, servicii sociale);
- Dezvoltarea resurselor umane în sprijinul unei ocupări durabile și a incluziunii sociale, abordare integrată a aspectelor sociale;
- Dezvoltare rurală durabilă și modernizarea agriculturii;
- Dezvoltarea turismului, valorificarea patrimoniului natural și a moștenirii cultural-istorice;
- Protecția mediului și creșterea eficienței energetice;
- Creșterea capacității administrative și asigurarea bunei guvernante

În domeniul infrastructurii de transport a județului Olt, măsurile prognozate sunt următoarele:

- Crearea unui sistem de transport rutier inteligent la nivel județean , în corelare cu rețelele europene și centurile ocolitoare și a infrastructurii adiacente drumurilor;
 - o Asigurarea conectivității rețelei de drumuri regionale la rețeaua TEN-T prin modernizarea și reabilitarea rețelei de drumuri județene care asigură conectivitatea (primară și secundară) cu această rețea;
 - o Modernizarea rețelei de drumuri județene/locale/comunale care asigură conectivitatea cu rețeaua națională;
 - o Dezvoltarea transportului intermodal și a logisticii aferente;
 - o Modernizarea și dezvoltarea transportului portuar și feroviar în vederea îmbunătățirii accesibilității
- Creșterea competitivității economice a județului va fi sprijinită prin activități precum:
 - o Dezvoltarea (crearea, modernizarea/extinderea) incubatoarelor de afaceri, parcurilor științifice, tehnologice, industriale, clusterelor, piețe de gross;
 - o Stimularea cooperării și realizării de rețele de tip cluster;



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Sprijin pentru dezvoltarea activității economice în cadrul infrastructurii specifice inovării și cercetării;

Infrastructura spitalicească are o situație precară, majoritatea spitalelor care necesită reabilitare fiind mai vechi de 50 sau 100 ani. Serviciile de sănătate se confruntă cu probleme operaționale și ca urmare a echipamentelor și utilităților depășite tehnic și moral – din camere de boiler, spălătorii, bucătării, și din alte infrastructuri conexe care asigură funcționarea spitalului, acestea fiind mai vechi de 25 ani în majoritatea cazurilor.

Operațiuni/activități indicative:

- Construirea/modernizarea de spitale (clădiri și echipamente), policlinici, dispensare, ambulatorii, laboratoare, centre de prevenție;
- Dotarea cu echipamente specifice a unităților sanitare și formare profesională;
- Infrastructura pentru situații de urgență

Strategia de Dezvoltare a Județului Olt prevede măsuri specifice în domeniul eficienței energetice și protecției mediului:

Domeniul de intervenție: 7.1 Îmbunătățirea eficienței energetice în sectorul public și privat

Operațiuni/activități indicative:

- reabilitarea și modernizarea termică a clădirilor existente, precum și/sau a sistemelor de alimentare cu căldură pentru încălzirea și prepararea apei calde menajere, prin folosirea panourilor solare sau a altor elemente inovative;
- intervenții la nivelul elementelor de construcție exterioare;
- contorizarea utilităților la nivel de clădire;
- modernizarea echipamentelor de producere a utilităților termice;
- reabilitarea și modernizarea sistemului de iluminat public;

Domeniul de intervenție 7.2: Modernizarea infrastructurii de mediu

Operațiuni/activități indicative:

- Reabilitarea/extinderea rețelelor de apă și canalizare la nivel local (inclusiv în localitățile rurale)
- Managementul integrat al deșeurilor, calitatea apei și biodiversitatea
- Gestionarea apei și a apelor uzate
- Reconstrucția ecologică a zonelor degradate

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a fost realizat în directă corelare cu prioritățile strategice la nivel regional și județean. Vizează măsuri concrete, punctuale, care să



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

contribuie la creșterea indicatorilor în toate domeniile vizate: infrastructură de transport, calitatea vieții, sănătate și mediu.

Principala sa contribuție este reprezentată de viziunea strategică, ce pune în valoare potențialul zonei și stabilește măsuri clare și indicatori măsurabili de progres. În plus, lista proiectelor, cu un grafic atașat de realizare a lor face predictibilă analiza dezvoltării viitoare.

A fost acordată o deosebită atenție predictibilității în special datorită poziționării deosebit de importante a Municipiului Slatina pe harta transporturilor atât în regiune, cât și la nivel național. Operatorii economici mari, atât cei prezenți în regiune cât și cei care vor veni pe măsură ce infrastructura de transport de va dezvolta, trebuie să știe exact ce așteptări pot avea în principalele domenii ale mobilității.

Nu în ultimul rând, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Slatina va reprezenta o hartă a viitorului pentru fiecare cetățean, în care acesta să regăsească aspectele calitative specifice sănătății, locuirii și celorlalți indicatori ai calității vieții. Având o astfel de perspectivă, fiecare cetățean se va implica în urmărirea implementării proiectelor și va participa la buna lor execuție.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului susține îndeplinirea viziunii stabilite la nivel regional, pe palierele: modernizare a infrastructurii regionale, protecția mediului și creșterea eficienței energetice. De asemenea, susține realizarea activităților indicative precum: crearea unui sistem de transport rutier inteligent la nivel regional și introducerea de inițiative privind infrastructuri de transport eficiente și nepoluante/nedăunătoare pentru mediu, prin proiectele care vizează reabilitarea infrastructurii rutiere (capitolul 9.1), modernizarea sistemului de transport public (capitolul 9.2) și crearea unei zone cu emisii scăzute de gaze cu efect de seră (capitolul 9.6).

1.3.2. Transport

Master Planul general de Transport

Master Planul General de Transport a fost adoptat în luna octombrie 2016 prin Hotărârea Guvernului numărul 666/2016. Documentul este un instrument strategic de planificare a investițiilor majore la nivel național pentru toate modurile de transport. Orizontul de timp al planificării este anul 2040, cu recomandarea de actualizare a modelului de transport național în anul 2030 și retestarea proiectelor propuse pentru intervalul 2030-2040, precizia prognozelor fiind limitată pentru orizonturi de timp mari.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

În tabelul de mai jos sunt prezentate proiectele relevante pentru Municipiul Slatina și zona sa funcțională cu perioada de implementare propusă.

Nr. crt.	Denumire proiect	Cod proiect	Descriere proiect	Cost estimativ [mil. EUR cu TVA]	Sursă de finanțare	Perioadă de implementare propusă Realizare lucrări
1.	Autostrada A12 Pitești – Slatina – Balș - Craiova	RA011 RA012	Lungime tronson: 84,82 Km fără a cuprinde variantele ocolitoare Slatina Balș; Parte a rețelei TEN-T Comprehensive; Responsabil de implementare: CNADNR.	774,56	FEDR – perioada de programare 2014-2020, Buget de stat	2018 - 2020
2.	VARIANTĂ ocolitoare Slatina - Balș		Lungime tronson: 39,48 Km; Parte a rețelei TEN-T Comprehensive Responsabil de implementare: CNADNR	304,73	Fondul de Coeziune – perioada de programare 2014-2020, Buget de stat	2017 - 2018
3.	Drum Trans-Regio Corabia – Slatina – Râmnicu Vâlcea		Lungime tronson: 340 Km Responsabil de implementare: CNADNR	91,20	FEDR – perioada de programare 2021-2030, Buget de stat	2022-2023
4.	Reabilitare cale ferată Pitești – Slatina - Craiova -	F036	Reabilitare linie cale ferată de importanță economică. Sectorul este în prezent neelectrificat; Lungime sector: 142 Km. Parte a rețelei TEN-T Core; Responsabil de implementare: CNCFR SA	227,20	FEDR Buget de stat	2023 - 2025



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

			Segmentul face parte din proiectul de Reabilitare cale ferată București - Roșiori - Craiova - Dr,Tr,Severin Caransebeș - Timișoara - Arad			
--	--	--	---	--	--	--

Tabelul 1.3.1 Proiecte incluse în Master Planul General de Transport, relevante pentru mobilitatea Municipiului Slatina și a zonei sale funcționale

Sursă: Anexa la Hotărârea Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea Master Planului General de Transport al României⁷; Anexa la Master Planul General de Transport al României



Figura 1.3.1 Propuneri din Master Planul General de Transport care vizează Municipiul Slatina – toate modurile de transport

Sursă: Hartă interactivă Master Plan General de Transport⁸

7

https://www.google.ro/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=6&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwj5obzz9urPAhXEliwKHZozA1cQFghCMAU&url=http%3A%2F%2Fwww.monitoruloficial.ro%2Fdocs%2F216_inafab2016.doc&usq=AFQjCNGzy5XojeiVAuRwQDr2 - cIPYWhSA&bvm=bv.136499718,d.bGg

Proiect Raport Final
Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Pentru perioada de programare 2014-2020, Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) cuprinde doar următoarele proiecte relevante pentru mobilitatea Municipiului Slatina:

- **Autostrada Pitești – Craiova** (care ajunge în apropierea municipiului conform Figura 1.3.1) cu termen estimat de începere a implementării în trimestrul al IV-lea anul 2019 și termen estimat de finalizare a implementării în trimestrul al IV-lea anul 2025;
- **Variantă ocolitoare Slatina + Balș** cu termen estimat de începere a implementării în trimestrul al III-lea anul 2018 și termen estimat de finalizare a implementării în trimestrul al IV-lea anul 2022⁹.

Măsurile propuse de prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă au fost dezvoltate pornind de la nevoile identificate în teren și au ținut cont de prioritățile stabilite la nivel regional și național, fapt evidențiat de dezvoltarea infrastructurii rutiere și crearea de rute ocolitoare pentru devierea traficului de tranzit, proiecte prezentate în capitolul 9.1.

1.3.3. Mediu

Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Olt

Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Olt a fost aprobat în anul 2016 prin hotărârea Consiliului Județean Olt Nr. 171/29.09.2016. Planul de acțiune pentru Mediu a fost actualizat pentru a asigura suportul pentru pregătirea proiectelor ce pot accesa fonduri europene, în vederea asigurării conformării României la cerințele europene privind calitatea mediului.

Obiectivele majore ale planului sunt:

- îmbunătățirea condițiilor de mediu;
- conformarea cu cerințele legislative naționale;
- conformarea cu cerințele care decurg din implementarea acquis-ului comunitar în domeniul protecției mediului.

⁸ <http://mtransporturi.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=4e84b8ff37de48c6a001c0bae9974693>

⁹ conform listei proiectelor majore aferente POIM 2014-2020, versiune octombrie 2016; http://www.fonduri-ue.ro/images/files/programe/INFRASTRUCTURA/POIM/2016/15.10/Tabel_27_Lista_proiectelor_majore_15_octombrie_2016.pdf



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

”Planul de acțiune pentru mediu reprezintă un instrument de sprijin al comunității în stabilirea priorităților în ceea ce privește problemele de mediu și soluționarea acestora la nivel județean / regional / național.”¹⁰

Planul realizează o analiză a situației actuale a mediului la nivel județean pe următoarele paliere: calitatea și protecția aerului înconjurător, apa, solul, utilizarea terenurilor, protecția naturii și biodiversitatea, pădurile, mediul urban, sănătatea și calitatea vieții, resursele materiale și deșeuri și radioactivitatea mediului. Dintre acestea, cele relevante pentru mobilitatea urbană în municipiul Slatina sunt:

- calitatea și protecția aerului înconjurător –prezintă parametrii principalilor poluanți atmosferici și informații despre depășirea valorilor maxime recomandate;
- mediul urban, sănătatea și calitatea vieții – analizează nivelul de zgomot, oferă informații despre situațiile în care au fost identificate depășiri ale valorilor recomandate.

Concluziile relevante prezentate de analiza SWOT sunt următoarele:

- Puncte tari:
 - o Existența unei stații de monitorizare automată a calității aerului în județul Olt care furnizează măsură următorii poluanți: SO₂, NO_x, CO, O₃, benzen, PM₁₀, PM_{2,5}, plumb). Furnizarea de informații se realizează în timp real în timp real.
 - o Reducerea semnificativă a emisiilor de COV-uri
- Puncte slabe:
 - o Lipsa infrastructurii pentru utilizatorii de biciclete
- Oportunități:
 - o Existența fondurilor structurale pentru proiecte de protecția mediului, precum realizarea de strategii de dezvoltare durabilă și protecția mediului și promovarea tehnologiilor curate
- Amenințări:
 - o poluarea factorilor de mediu: aer, apă, sol;
 - o extinderea necontrolată a infrastructurilor construite în detrimentul infrastructurilor verzi;
 - o amplificarea fenomenului de poluare atmosferică ca rezultat al intensificării traficului auto.

Principalele probleme de mediu relevante pentru mobilitatea municipiului Slatina sunt ierarhizate în tabelul de mai jos:

¹⁰ Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Olt



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Cod	Problemă de mediu	Ierarhie
PM-09	Urbanizarea mediului	2
09.1	Poluarea aerului cauzată de activitatea de transport	
PM-05	Poluarea atmosferei (Calitatea necorespunzătoare a aerului)	6
05.1	Poluarea aerului datorată traficului rutier	
PM-07	Sănătatea populației	7
07.1	Disconfort produs de zgomot și vibrații asupra populației din vecinătatea zonelor cu trafic intens precum și din vecinătatea activităților industriale	

Tabelul 1.3.2 Prezentarea problemelor de mediu identificate

Sură: Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Olt

Pornind de la probleme identificate, planul propune obiective și activități pentru soluționarea acestora. În tabelul de mai jos sunt prezentate intervențiile propuse pentru Municipiul Slatina.

Obiectiv general	Activitate
1.Reducerea impactului traficului rutier asupra sănătății, calității vieții și a mediului	1.1.1 Centura verde a Municipiului Slatina
2. Reducerea emisiilor de poluanți cauzate de congestionarea traficului în zone urbane	2.1.1 Construcția centurii de ocolire a Municipiului Slatina destinată traficului greu
	2.1.2 Lărgirea și modernizarea penetrațiilor traseului de centură cu străzi urbane
	2.1.3 Varianta de ocolire a Municipiului Slatina, folosind infrastructura de drumuri secundare
	2.1.4 Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere și pietonale în perimetrul central
	2.1.5 Dezvoltarea infrastructurii de transport velo
3.. Reducerea poluării datorată traficului rutier	3.2.3 Dezvoltarea infrastructurii de parcări urbane cu destinație temporară și rezidențială Construire parcări subterane multietajate în zona Primăriei, BCR, Scoala Nicolae Iorga,Aleea Florilor, Alea Muncii
	3.2.4 Sistematizare rutieră prin introducerea sistemelor de semnalizare și marcaje rutiere performante
	3.2.5 Îmbunătățirea condițiilor pentru circulația pietonală, velo și rutieră în zona centrului istoric a localității, prin modernizarea străzilor Dinu Lipatti, Grădiniței, Cazinoului, M.Kogălniceanu, Frații Buzești
	3.2.6 Modernizarea cartierelor Satu Nou și Cireasov din municipiul Slatina (Asfaltare și



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

	modernizare cartier Satu Nou si Cireasov)
	3.2.7 Reabilitare infrastructura rutiera principala si conexiunea cu zona industrială (Reabilitare strada Cornisei, Liberatii, A.I.Cuza, Primaverii)
	3.2.8 Modernizarea infrastructurii de transport in comun in Municipiul Slatina, prin achizitionarea de vehicule ecologice

Tabelul 1.3.3 Prezentarea obiectivelor generale și activităților identificate

Sură: Planul Local de Acțiune pentru Mediu al Județului Olt

Măsurile propuse de prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă au fost dezvoltate pornind de la nevoile identificate în teren și au ținut cont de prioritățile stabilite la nivel județean, fapt evidențiat de accentul pus pe dezvoltarea transportului public local, (capitolul 9.2), pe reabilitarea infrastructurii stradale (capitolul 9.1) și pe creșterea spațiilor alocate deplasărilor nemotorizate (capitolul 9.4).

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

Secțiunea prezintă viziunea generală pentru dezvoltarea economică, socială și de mediu a U.A.T.-ului și explică modul în care P.M.U.D. va susține această viziune. Principalele documente strategice de dezvoltare socio-economică ale Municipiului Slatina sunt Strategia de Dezvoltare Durabilă și, în strânsă legătură cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană.

Viziunea Strategiei de Dezvoltare Durabilă a Municipiului este sintetizată astfel:

Vrem ca Slatina să devină un oraș MODERN, VERDE, BOGAT și VIBRANT, sub toate aspectele. Vrem ca Slatina să devină un loc în care tinerii să-și dorească să locuiască, să muncească și să învețe, care să le ofere o viață de calitate, o economie sănătoasă, sustenabilă, o societate incluzivă și responsabilă, un mediu curat prietenos, o administrație performantă, atentă la nevoile cetățeanului.

Prioritățile strategice sunt următoarele:

1. Regenerarea urbană, cu următoarele direcții:

1.1 Crearea/amenajarea unor spații publice vibrante, care să devină loc de întâlnire și de recreere pentru locuitorii de toate vârstele

1.2 Reabilitarea infrastructurii și îmbunătățirea accesului populației la serviciile publice

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

1.3 Reabilitarea cartierelor vechi.

2. Dezvoltare comunitară, cu următoarele direcții:

- 2.1. Combaterea sărăciei severe
- 2.2. Promovarea incluziunii sociale
- 2.3. Implicarea cetățenilor în viața comunității
- 2.4. Crearea de parteneriate

3. Economie competitivă, cu următoarele direcții:

- 3.1. Dezvoltarea antreprenorialului în municipiul Slatina;
- 3.2. Îmbunătățirea infrastructurii de afaceri pentru atragerea investițiilor mari și dezvoltarea de start-up-uri și spin-off-uri;
- 3.3. Diversificarea economică la nivelul municipiului Slatina și dezvoltarea mediului de afaceri;
- 3.4. Profesionalizarea și calificarea resurselor umane;
- 3.5. Dezvoltarea turismului și promovarea Municipiului Slatina.

4. Dezvoltarea capitalului uman, cu direcții de acțiune precum:

- 4.1. Asigurarea unor oportunități de învățare de calitate, adaptate cerințelor pieței locale a muncii;
- 4.2. Atenuarea efectelor migrației capitalului uman și identificarea stimulentei pentru menținerea tinerilor și persoanelor calificate;
- 4.3. Modernizarea infrastructurii educaționale din municipiul Slatina la nivel european.

5. Protecția mediului, cu prioritățile:

- 5.1. Reducerea poluării industriale și urbane
- 5.2. "Înverzirea orașului"
- 5.3. Responsabilizarea comunității
- 5.4. Creșterea eficienței energetice

6. Administrație publică performantă, având următoarele priorități:

- 6.1. Îmbunătățirea procesului de realizare a planificării strategice și a elaborării politicilor la nivel local;
- 6.2. Îmbunătățirea resurselor umane și creșterea atractivității carierei în administrația publică locală;
- 6.3. Sprijinirea societății civile pentru implicarea în luarea deciziilor
- 6.4. Modernizarea instrumentelor de management public

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană actualizează și detaliază obiectivele Strategiei de Dezvoltare Durabilă a Municipiului Slatina în funcție de dimensiunile dezvoltării urbane durabile stabilite la nivel european și național. Astfel, obiectivele SIDU sunt următoarele:

1. Slatina – economie. Obiective specifice:



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- OS1. Bază economică solidă și diversificată ce asigură competitivitatea la nivel local și regional
 - OS2. Sistem de învățământ performant, corelat cu cerințele pieței muncii și ale angajatorilor
 - OS3. Atractivitate crescută a municipiului printr-un system revitalizat de dotări de agrement și cultură de nivel municipal și extramunicipal.
2. *Slatina – demografie și social. Obiective specifice:*
- OS4. Infrastructură și servicii urbane adecvate cerințelor și necesităților tinerilor și familiilor tinere
 - OS5. Capital uman dezvoltat în zonele dezavantajate, cu prioritate cartierul Tudor Vladimirescu și Progresul IV
 - OS6. Infrastructură și servicii publice care asigură deservirea tuturor categoriilor de utilizatori
 - OS7. Siguranță crescută în spațiul public.
3. *Slatina – conectivitate. Obiective specifice:*
- OS8. Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deserveste într-un mod eficient zonele rezidențiale
 - OS9. Sistem rutier modern și funcțional
 - OS10. Eficientizarea fluxurilor principale de persoane și marfă dinspre și către oraș prin modernizarea și extinderea infrastructurii pentru traficul greu și a rețelei majore de circulație.
4. *Slatina – calitatea mediului și reducerea emisiilor de CO2.*
- OS11. Rețea de spații verzi publice extinsă, care pune în valoare atracțiile locale, reconectând zonele rezidențiale cu centrul istoric.
 - OS12. Poluare redusă și calitate ridicată a factorilor de mediu în Municipiul Slatina.
 - OS13. Terenuri degradate recuperate și reintroduse în circuitul urban.
 - OS14. Eficiență energetică crescută.

Prin acțiunile sale specifice, prin proiectele pe care le propune și prin stabilirea cadrului de implementare al acestora, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina va contribui la îndeplinirea obiectivelor prevăzute în strategiile UAT-ului. Printre indicatorii de rezultat ai Strategiei de Dezvoltare Durabilă la îndeplinirea cărora PMUD-ul va contribui se numără:

1. *Indicatori regenerare urbană:*

- Numărul locuitorilor – cu domiciliu permanent, temporar,
- Migrația populației
- Densitatea populației
- Costul terenului – construit, neconstruit



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Disponibilitatea terenului – construit, neconstruit
- Numărul de lucrări publice efectuate pentru reabilitarea/construirea de spații colective

- Rata criminalității

2. Dezvoltare comunitară

- Numărul de șomeri
- Numărul de beneficiari ai venitului minim garantat
- Numărul de copii rromi absolvenți ai școlii elementare
- Numărul persoanelor adulte angajate din rândul minorităților
- Participarea minorităților la dezbaterile centrale pe teme majore
- Numărul de ONG – uri nou înființate
- Numărul cetățenilor participanți la dezbateri publice organizate de Primărie
- Numărul de localități care au intrat în asocieri

3. Economie competitivă

- Numărul absolvenților de studii superioare atrași sau formați la nivelul orașului Slatina
- Numărul tinerilor sub 30 de ani care inițiază o afacere proprie
- Parcuri industriale modernizate sau nou create
- Start-up-uri și spin-off-uri nou create
- Infrastructură de utilități nou creată sau modernizată
- Număr de noi companii create în sectorul serviciilor
- Număr de noi companii create în sectorul producției
- Numărul și volumul de noi investiții străine directe atrase
- Numărul de proiecte în parteneriat (Primărie, mediu de afaceri, școală, alte instituții de formare)
- Rata turistică anuală
- Procent de ocupare anuală a spațiilor de cazare
- Rata înființării de noi firme în industria conexasă (transport, restaurante, agrement)
- Număr de noi proiecte de infrastructură publică de divertisment nou create

4. Dezvoltarea capitalului uman

- Numărul tinerilor elevi care beneficiază de stagii de practică în companii locale
- Număr de burse oferite
- Emigrația de muncă
- Imigrația de muncă
- Număr de tineri specializați care se întorc în Slatina

5. Administrație publică performantă

- Număr de noi politici locale



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Numărul Master-planurilor de dezvoltare propuse
- Gradul de absorbție a proiectelor europene
- Numărul de proiecte finalizate efectiv cu ajutorul FS

6. *Protecția mediului*

- Nivelul emisiilor de carbon generate de operarea serviciilor publice
- Suprafață verde nou creată la nivel urban
- Numărul de accesări a spațiilor verzi publice
- Număr de întâlniri de conștientizare cu principalii poluatori
- Număr de spații publice valorificate
- Proiecte în parteneriat public privat pentru protecția mediului
- Numărul de proiecte de reducere a poluării industriale
- Numărul de îmbolnăviri generate de poluarea industrială
- Numărul campaniilor de conștientizare și informare
- Nivelul intensității energetice



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

2. Analiza situației existente

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

2.1.1. Contextul național, regional și județean

În acest subcapitol sunt prezentate principalele tendințe socio-economice și de dezvoltare urbană ale Municipiului Slatina și satelor aparținătoare, fiind evidențiate datele referitoare la populația existentă, distribuția populației, tendințele demografice, structura populației pe grupe de vârstă și densitatea populației.

Municipiul Slatina este municipiul reședință al județului Olt, în regiunea Sud-Vest Oltenia. Regiunea Sud-Vest Oltenia are în componența sa județele Dolj, Gorj, Mehedinți, Olt și Vâlcea. Atât din punctul de vedere al numărului de județe pe care le are în componență cât și din punctul de vedere al populației, regiunea Sud-Vest Oltenia este o regiune mică comparativ cu celelalte regiuni ale țării. În anul 2011, populația regiunii era de 2.225.108 locuitori. Se remarcă o pondere mare a populației din mediul rural în totalul populației: 52%, față de 45,1% cât reprezintă populația din mediul rural la nivel național.

În ceea ce privește distribuția populației regiunii în profil teritorial, cea mai mare pondere a populației cu domiciliu sau reședință în mediul rural se găsește în județul Olt: 59,2%, urmat de județul Vâlcea 54,4%. Ponderea cea mai scăzută a populației din mediul rural este în județul Dolj: 45,9%. (Sursă: Anuarul Statistic al României, 2011).

Conform tipologiei urban-rural utilizată de Eurostat, regiunea Sud-Vest Oltenia are un caracter preponderent rural. Organizarea administrativă este următoarea: 40 de orașe dintre care 11 sunt municipii, 408 comune și 2070 de sate, dintre care 121 aparțin de orașe sau municipii. Numărul cel mai mare de orașe este în județul Vâlcea: 11 orașe dintre care 2 municipii, iar numărul cel mai mic în județul Mehedinți: 5 orașe dintre care 2 municipii.

În analiza economică a mediului urban din cadrul Planului de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia 2014-2020 se precizează: „Sub aspect economic, există orașe care posedă o structură economică polifuncțională – în special, municipiile reședință de județ, și orașe cu o structură economică precară – avem în vedere, cu deosebire, pe cele monoindustriale, acestea fiind și majoritare. Mediul economic anemic generează nu doar un nivel de trai scăzut, dar și o migrare a populației către



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

localitățile cu capacități de absorbție a forței de muncă și către alte țări din Europa ori din lume”.

Regiunea Sud-Vest Oltenia înregistrează cea mai mică valoare a PIB-ului dintre toate regiunile României: 11,288 miliarde de euro în anul 2014. Tabelul următor prezintă evoluția PIB pe fiecare dintre cele 8 regiuni ale țării în perioada 2010-2014.

Evoluția PIB pe regiuni de dezvoltare, 2010-2014, miliarde euro.

Regiune	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014
Nord-Vest	14,294	14,541	15,146	16,232	16,925
Centru	14,224	14,617	15,152	15,941	16,600
Nord-Est	13,332	13,503	13,746	14,792	15,387
Sud-Est	13,492	14,032	14,523	16,321	16,935
Sud - Muntenia	15,872	16,509	15,916	17,612	18,234
Bucuresti - Ilfov	32,534	36,278	35,487	38,652	40,453
Sud-Vest Oltenia	10,080	10,518	10,384	10,875	11,288
Vest	12,764	13,189	13,050	13,712	14,285

Sursă: EUROSTAT

Raportat la numărul de locuitori, PIB-ul regiunii Sud-Vest Oltenia este penultimul din țară, depășind doar valoarea PIB-ului pe locuitor înregistrată în regiunea Nord-Est.

Evoluția PIB-ului raportat la populație, 2010-2014, la paritatea puterii de cumpărare

Regiune	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014
Nord-Vest	11,200	11,400	12,500	12,500	13,100
Centru	12,100	12,400	13,800	13,500	14,200
Nord-Est	7,700	7,800	9,000	9,000	9,500
Sud-Est	10,300	10,700	12,300	13,000	13,600
Sud - Muntenia	10,400	10,800	11,000	11,400	11,900
Bucuresti - Ilfov	30,700	34,300	33,400	33,900	35,600
Sud-Vest Oltenia	9,600	10,100	10,800	10,700	11,200
Vest	14,200	14,700	15,400	15,100	15,800

Sursă: EUROSTAT

Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia caracterizează specificul economic al regiunii și viziunea generală de dezvoltare astfel: “Specificul economiei Regiunii Sud Vest Oltenia este industrial-agrar, contribuția industriei la realizarea PIB fiind

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

majoră iar populația ocupată în agricultură reprezintă jumătate din totalul populației ocupate. Ținând seama de avantajele comparative și competitive ale fiecărui județ se poate preconiza o concentrare a acestora pe anumite domenii și activități, ținând seama și de exigențele impuse de criteriile complementarității și competitivității. Se înțelege că activitățile trebuie să aibă drept comandamente esențiale: dezvoltare inteligentă, dezvoltare bazată pe cunoaștere, dezvoltare durabilă. De asemenea, trebuie avut în vedere necesitatea păstrării specificității și tradiției locale, acestea putând deveni un puternic avantaj competitiv: produse specifice zonei locale originale, sănătatea oamenilor și protecția mediului fiind în centrul atenției”¹¹.

Profilul economic al fiecărui județ în parte din cadrul regiunii este conturat astfel în Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia:

- a. *Dolj: este centru universitar regional cu impact național și are specific în energie termo, sector auto, mașini agricole, agricultură ecologică. În mediul urban își desfășoară activitatea 84,6% dintre agenții economici, localizați în principal în municipiul Craiova (91,7%). Majoritatea agenților economici activează în mediul urban iar regiile autonome în exclusivitate în mediul urban. Din totalul de 12.508 agenți economici în Dolj, 10.583 activează în mediul urban și 1925 în mediul rural. Dintre aceștia, 9647 în Craiova, 236 în Băilești, 235 în Calafat, 32 în Bechet, 111 în Dăbuleni, 240 în Filiași și 82 în Segarcea. După clasa de mărime, marea majoritate a întreprinderilor active se înscriu în categoria micro și mici, cu o pondere de 97,7%.*
- b. *Olt: industria metalelor neferoase, produse și subansamble auto, producție grâu, porumb, rapiță, vin. Economia județului are ca reprezentant de frunte industria metalurgică, respectiv cea a producerii aluminiului prin electroliza bauxitei și prelucrării acestuia în piese și profile destinate diverselor întrebuințări industriale sau casnice.*
- c. *Gorj: are dezvoltate sectoarele materialelor de construcții, energie termo, industrie extractivă, pomicultură, zootehnie, turism montan, artizanat. Economia județului Gorj are ca promotor industria extractivă și cea producătoare de energie electrică prin arderea cărbunelui. Aceste două industrii ocupă cea mai mare parte a populației ocupate în industrie și contribuie în cea mai mare parte la realizarea PIB-ului județului; scăderea continuă a cantității de energie produsă prin arderea cărbunelui (prețul ridicat al acestui tip de energie, contractarea necesarului din țară datorită schimbării profilului tehnologic trecându-se la tehnologii cu un consum redus energetic, creșterea ponderii producerii energiei din surse regenerabile și din surse*

¹¹Planul de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia, <file:///D:/start-up%20plus/cercetare/strategii/PDR-SV-Oltenia-2014-2020-1.pdf>, pag. 44



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

nucleare) va crea importante probleme în structura economică și socială a județului.

- d. *Mehedinți: are dezvoltate sectoarele energie hidro, construcții navale, viticultură, turism dunărean. Economia județului este susținută, în cea mai mare parte de producția de energie electrică în hidrocentralele de pe Dunăre; acest tip de producere a energiei va dăinui, utilizarea cu eficiență a surselor regenerabile de energie fiind un obiectiv major al dezvoltării durabile spre care tinde și România.*
- e. *Vâlcea: are dezvoltate sectoarele chimie, pomicultură, legumicultură, turism balnear. Fanionul economiei județului este industria chimică care, în principal prelucrează rezervele locale de sare. În afară de produsele care utilizează drept materie primă sarea se produc substanțe anorganice de sinteză utilizabile ca materii prime în diverse industrii.*

În cadrul analizei SWOT realizate în cadrul Planului de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia se constată, printre altele:

1. Puncte tari:

- a. conectivitatea și accesibilitatea regiunii, fiind regiune de tranzit între Banat și Muntenia, traversată de 3 Axe prioritare ale rețelei europene de transport
- b. cel mai mare producător de energie din România, atât prin exploatarea potențialului apelor curgătoare care traversează regiunea : fluviul Dunărea, râurile Jiu și Olt, cât și prin faptul că aproape de zonele miniere Motru – Valea Jiului funcționează două din cele mai mari centrale termoelectrice din România: Rovinari și Turceni
- c. Fluviul Dunărea, o resursă importantă pentru industrie și turism. Dunărea reprezintă frontiera naturală a regiunii cu Serbia și Bulgaria, pe o lungime de peste 387 km și constituie Axa prioritară TEN-T 18. De asemenea, Dunărea reprezintă o resursă importantă pentru turism, porturile dunărene Orșova, Drobeta Turnu Severin și Calafat, urmând să figureze pe lista vaselor de croaziera străine ce vor circula pe Dunăre.
- d. Zone de concentrare a industriei moderne: Slatina - aluminiu, cu numeroase investiții de capital Internațional, Ford – a doua mare companie de automobile din România.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- e. Existența forței de muncă cu o bună educație inițială
2. Puncte slabe:
- a. Infrastructura de transport insuficient dezvoltată. Nu există un drum expres sau o autostradă în regiune; DN 65 Craiova-Slatina-Pitești nu corespunde cerințelor europene în ceea ce privește transportul de călători și mărfuri.
 - b. Regiune rurală cu o pondere mare a populației ocupate în agricultură și o rentabilitate scăzută a activităților agricole datorată fărâmițării terenurilor, unităților productive mici, mecanizării reduse etc;
 - c. Infrastructura de utilități și mediu insuficient dezvoltată (apă, canalizare, epurare, gaze, managementul deșeurilor, comunicații), în mediul rural, dar și în multe orașe;
 - d. Infrastructura de afaceri în stadiu incipient de dezvoltare (inclusiv pentru agricultură). Infrastructura de afaceri a regiunii Oltenia este formată din două parcuri industriale operaționale, situate în județul Dolj la Craiova, și în județul Gorj la Sadu și 5 incubatoare de afaceri. Cele 5 incubatoare de afaceri reprezintă 26% din totalul incubatoarelor active.
 - e. Ultimul loc în țară ca și număr de IMM-uri în regiune și cel mai mic număr de IMM-uri cu capital strain din țară. Cu 32.500 unități locale active la nivelul anului 2011 regiunea Sud-Vest Oltenia se află pe ultimul loc din cele opt regiuni din punct de vedere al numărului IMM. Microîntreprinderile reprezintă 86,77 % din numărul total de IMM-uri.
3. Oportunități:
- a. Potențial de exploatare a Dunării ca un coridor de transport cu cost redus.
 - b. Potențial crescut pentru turismul montan, rural, balnear, Dunărean, religios etc.
 - c. Dezvoltarea sectorului serviciilor va oferi oportunități pentru crearea de noi locuri de muncă.
 - d. Disponibilitatea forței de muncă pentru recalificare și dezvoltarea abilităților.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

4. Amenințări:

- a. Creșterea disparităților inter și intraregionale;
- b. Creșterea ratei șomajului în urma privatizării întreprinderilor mari și a restructurării industriale.
- c. Migrația masivă a tineretului datorită lipsei locurilor de muncă.
- d. Problemele acumulate în industria extractivă a cărbunelui încă greu de rezolvat.

Conform datelor EUROSTAT, rata ocupării în regiune este cea mai scăzută din țară: 56,2% în 2015, înregistrând o scădere de aproape 6 procente în 2015 față de 2014.

Evoluția ratei ocupării, România profil regional, populația cu vârsta între 15-64 de ani

Regiune	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015
Nord-Vest	59.8 ^b	60.1	62.3	62.9	63.8	63.4
Centru	54.1 ^b	52.8	53.6	54.2	54.8	56.7
Nord-Est	64.6 ^b	64.9	65.7	65.9	66.8	69.9
Sud-Est	57.1 ^b	55.2	55.9	54.9	54.4	57.5
Sud Muntenia	61.0 ^b	56.4	58.1	59.4	60.5	59.7
Bucuresti Ilfov	64.1 ^b	64.4	63.8	62.6	64.5	66.2
Sud-Vest Oltenia	60.8 ^b	61.6	62.3	60.2	62.1	56.2
Vest	58.3 ^b	58.1	58.4	58.6	59.4	57.7

Sursă: EUROSTAT.

În directă corelație cu rata scăzută a ocupării, rata șomajului în regiune este una dintre cele mai mari din țară, ajungând la 10,1% în 2015.

Evoluția ratei șomajului, România profil regional, 2010-2015

Regiune	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015
Nord-Vest	6.5 ^b	5.1	4.6	4.1	3.8	4.6
Centru	10.3 ^b	10.8	9.5	9.5	9.2	7.4
Nord-Est	5.5 ^b	4.7	4.2	4.4	4.2	3.6
Sud-Est	8.2 ^b	9.6	9.4	9.5	10.4	9.0
Sud	7.8 ^b	10.0	9.5	9.5	9.0	10.3

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Muntenia						
Bucuresti Ilfov	4.7 ^b	5.6	6.5	8.0	7.2	5.3
Sud-Vest Oltenia	7.3 ^b	6.6	6.1	7.0	6.5	10.1
Vest	6.0 ^b	5.7	5.1	5.2	4.8	5.4

Sursă: EUROSTAT

Tabelele următoare prezintă evoluția ratei șomajului pentru fiecare dintre județele regiunii Sud-Vest Oltenia.

Rata șomajului 2013, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil județean

Judet	Total	Masculin	Feminin
Olt	8,2	9,9	6,4
Dolj	9,7	10,7	8,6
Gorj	8,2	8,5	7,8
Valcea	6,8	6,8	6,7
Mehedinti	10,5	12,2	8,5

Sursă: Institutul Național de Statistică

Rata șomajului 2014, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil județean

Judet	Total	Masculin	Feminin
Olt	8,2	9,7	6,6
Dolj	9,4	10,5	8,2
Gorj	7,5	7,7	7,1
Valcea	5,6	5,8	5,5
Mehedinti	10	11,3	8,5

Sursă: Institutul Național de Statistică

Rata șomajului 2013, Regiunea Sud-Vest Oltenia, profil județean

Judet	Total	Masculin	Feminin
Olt	8,1	9,4	6,7
Dolj	9,5	10,2	8,7
Gorj	7,7	8,1	7,2
Valcea	4,7	4,7	4,6
Mehedinti	11	12,8	9

Sursă: Institutul Național de Statistică



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Se constată șomajul crescut în județele Mehedinți (11% în 2015) și Dolj (9,5% în 2015). Rata cea mai scăzută a șomajului în regiunea se regăsea în 2015 în județul Vâlcea – 4,7%. De asemenea, din analiza datelor se constată un șomaj mai ridicat în rândul bărbaților decât în rândul femeilor, însă aceasta datorită faptului că șomajul înregistrat este mai des întâlnit la bărbați.

Și în ceea ce privește șomajul de lungă durată, regiunea Sud-Vest Oltenia înregistrează unul dintre cele mai ridicate procente din țară.

Evoluția șomajului de lungă durată, România profil regional, 2010 – 2015

Regiune	Anul 2010	Anul 2011	Anul 2012	Anul 2013	Anul 2014	Anul 2015
Nord-Vest	2.2 ^b	2.2	1.9	2.0	1.7	2.1
Centru	4.4 ^b	4.9	4.7	4.8	4.0	2.9
Nord-Est	2.1 ^b	1.9	2.0	1.9	1.8	1.5
Sud-Est	3.2 ^b	4.9	5.0	5.1	4.7	4.4
Sud Muntenia	3.0 ^b	4.2	4.1	4.2	3.8	5.6
Bucuresti Ilfov	1	1	1.2	2.0	1.2	0.7
Sud-Vest Oltenia	2.3 ^b	3.2	3.2	4.2	3.6	4.8
Vest	1.8 ^b	2.5	2.3	2.1	2.1	2.4

Sursă: EUROSTAT

Conform studiului "Caracteristicile forței de muncă în Regiunea Sud-Vest Oltenia", cererea de forță de muncă salarială în regiunea Sud-Vest are câteva particularități, printre care: procente mai mari de salariați decât procentul național în industrie, administrație publică, învățământ și sănătate, procent raportat la numărul total al salariaților din regiune și procente mai mici în intermediari financiare, tranzacții imobiliare și închirieri, comerț, hoteluri și restaurante. În celelalte domenii economice, procentul salariaților din efectivul total al salariaților pe regiune este relativ același cu procentul național. Astfel, în industrie erau angajate la 31.12.2008 în regiunea Sud-Vest Oltenia 148790 de persoane, reprezentând 34% din efectivul total al salariaților pe regiune, cu aproximativ 4% mai mult decât procentul național. Diferența este dată în special de industria extractivă, unde lucrează 5,1% dintre salariații din regiune, față de 1,5% la nivelul țării. Domeniile dezvoltate ale industriei extractive în Sud-Vest Oltenia sunt extracția și prepararea cărbunelui, cu 14861 de salariați și extracția hidrocarburilor și servicii anexe, cu 6443 salariați. În topul domeniilor din industria prelucrătoare pe regiune se afla în 2008 industria alimentară și a băuturilor, cu 3,49% din totalul salariaților, fabricarea articolelor de



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Îmbrăcăminte, aranjarea și vopsirea blănurilor, cu 3,43% și industria construcțiilor metalice și a produselor din metal, cu 2,37% din salariați, domenii care se află și în topul național. Specific regiunii este că pe următoarele locuri în topul domeniilor din industria prelucrătoare ca dimensiune a cererii de forță de muncă se află fabricarea substanțelor și produselor chimice, cu 1,87% din salariați și industria metalurgică, cu 1,39% din salariați.

Procente mai mari din totalul salariaților pe regiune, raportat la procentul național, le înregistrează și administrația publică – 5,45% pe regiune față de 4,26% la nivel național, învățământul – 9,1% pe regiune față de 7,87% la nivel național și sănătatea – 8,63% pe regiune față de 7,32% la nivel național.

În comerț lucrează 15,2% din salariați în regiunea Sud-Vest Oltenia, față de 17,3% la nivel național, iar în hoteluri și restaurante 1,95% față de 2,33% la nivel național. În transport, depozitare și comunicații sunt angajați pe regiune 5,4% din totalul salariaților, față de 6,8% la nivel național, în intermediari financiare 1,54% față de 2,2%, iar în tranzacții imobiliare și închirieri 5,7% față de 7,77% la nivel național.

Specificul cererii de forță de muncă în județul Dolj este reprezentat de ponderea mai mare decât la nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia – mai mare, de asemenea și decât ponderea la nivel național – a industriei mijloacelor de transport rutier, a industriei de mașini și aparate electrice și a fabricării produselor textile. La nivelul regiunii Sud-Vest, județul Dolj se remarcă printr-un procent mai mare al salariaților din comerț și din sectorul intermediarilor financiare. În Dolj sunt angajați într-un procent mai mic decât în regiune în sectoarele: industrie extractivă, fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, energie electrică, gaze și apă, construcții, hoteluri și restaurante și administrație publică. Astfel, sectoarele cu cel mai ridicat procent de salariați din totalul salariaților în Dolj sunt industria – cu 28,9% și comerțul, cu 21,6%. Procentul mai mic pe total industrie față de regiunea Sud-Vest se datorează numărului mai mic de salariați în industria extractivă, comparativ cu alte județe din regiune – 1742 de salariați la 31.12. 2008, reprezentând doar 1,23% din totalul salariaților din județ.

În industria prelucrătoare, ramura industriei alimentare și a băuturilor atrăgea în 2008 cei mai mulți salariați: 5041, reprezentând 3,6% din totalul salariaților din județ. Este urmată de fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, cu 3828, adică 2,73% și industria de mașini și aparate electrice, cu 3767 de salariați, respectiv 2,69% din numărul total al salariaților. Fabricarea produselor textile urmează în top, cu 2822 angajați, adică 2,01% și industria construcțiilor metalice și a produselor din metal cu 2764 de angajați – 1,97%. Județul Dolj are un procent mai mare de salariați decât procentul pe regiunea Sud-Vest și în comerț - 21,6% în Dolj față de 15,2% pe regiune și în intermediari financiare – 1,73% în Dolj față de 1,54% pe regiune.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Principalele caracteristici ale cererii de forță de muncă în județul Gorj sunt: procent mai mare de salariați decât procentul național în industria extractivă, în industria construcțiilor metalice și a produselor din metal, în industria de mașini și echipamente, în fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice și în energie electrică, termică, gaze și apă. Procent mai mic de salariați decât procentul național se înregistrează pe totalul industriei prelucrătoare, în comerț și în intermedierea financiară. Astfel, în industria extractivă erau la 31.12.2008 15645 de salariați, ceea ce reprezintă 18,7% din totalul salariaților din județ. Primele cinci ramuri din industria prelucrătoare sunt industria construcțiilor metalice și a produselor din metal – 2993 de salariați, reprezentând 3,59% din totalul salariaților din județ, industria de mașini și echipamente – 2673 de salariați, reprezentând 3,21% din totalul salariaților, industria alimentară și a băuturilor – 1959 de salariați, reprezentând 2,35% din totalul salariaților, fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice – 1489 de salariați, reprezentând 1,78% din total și fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, aranjarea și vopsirea blănurilor – 1090 de salariați reprezentând 1,30% din totalul salariaților. De asemenea, specific județului este o cerere mai mare decât în plan național pentru salariați în sectorul energiei electrice și termice, gaze și apă – 5033 de salariați, reprezentând 6,04% din totalul salariaților din județ. Industria prelucrătoare angajează cu 10% mai puține persoane decât la nivel național – 13115 salariați, reprezentând 15,7% din totalul salariaților în județ. Comerțul este mai slab reprezentat – cu doar 11,2% din salariați, la fel și intermedierea financiară cu 1,29%.

Județul Mehedinți se distinge printr-un procent mai mare de salariați decât media națională pe ramură în industria altor mijloace de transport, în fabricarea substanțelor și a produselor chimice și în fabricarea lemnului. De asemenea, sunt mai mulți salariați decât media națională pe ramură în construcții. Mai puțini salariați sunt în comerț, intermedierea financiară și în hoteluri și restaurante. Astfel, în industria altor mijloace de transport erau angajate la 31.12.2008 4546 de persoane, reprezentând 8,94% din totalul salariaților din județ. În topul ramurilor din industria prelucrătoare cu cei mai mulți salariați urmează industria alimentară și a băuturilor, cu 1558 salariați, reprezentând 3,06% din totalul salariaților, fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, aranjarea și vopsirea blănurilor – 1552 de salariați, adică 3,05% din total, fabricarea substanțelor și produselor chimice – 1786 de salariați, adică 3,51% din total. Fabricarea lemnului și a produselor din lemn și plută, cu excepția mobilei este și ea în top, cu 1,38% din totalul salariaților.

Principala caracteristică a cererii de forță de muncă în județul Olt o reprezintă procentul mai mare de salariați în industria prelucrătoare (34,7% din totalul salariaților din județ în anul 2008, doar 26,3% fiind procentul la nivel național). În topul activităților industriei prelucrătoare ca număr de angajați se află fabricarea articolelor de îmbrăcăminte, aranjarea și vopsirea blănurilor, cu 9,47% din totalul angajaților în Olt – 3,68% la nivel național. Urmează industria metalurgică, cu 7,45%,



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

față 0,89% la nivel național și industria altor mijloace de transport cu 5,01% față de 1,18% la nivel național. Printre ramurile industriei prelucrătoare ce atrag un număr mare de salariați în județul Olt se numără industria alimentară și a băuturilor cu 3,09% dintre salariați și fabricarea produselor din cauciuc și mase plastice cu 2,38%. Un procent mai mare de salariați decât la nivel național se înregistra în 2008 și în domeniul construcțiilor – 10,8% față de o medie națională de 8,69%. Un procent mai mic de salariați decât media la nivel național se înregistra la 31.12.2008 în sectorul comerțului – 10,43% în Olt față de 17,3% la nivel național, în transport, depozitare și comunicații – 4,13% față de 6,82%, în intermediari financiare – 1,40% față de 2,20% și în tranzacții imobiliare, închirieri – 3,14% față de 7,77% la nivel național. Energia electrică și termică, gaze și apă atrage în județul Olt cu 4 procente mai mult decât media națională pe ramură – 3130 de salariați, adică 6,15% din totalul salariaților pe județ.

Trăsăturile specifice cererii de forță de muncă în județul Vâlcea sunt, în linii mari, ponderea crescută din totalul salariaților a celor care lucrează în fabricarea substanțelor și a produselor chimice – 5,6% în Vâlcea față de 0,87% la nivel național și la fel în domeniul energiei electrice și termice, gaze și apă – 4,3% în Vâlcea față de 2,31% la nivel național. Peste procentul național din acest punct de vedere se ridică în 2008 și industria alimentară și a băuturilor – 5,01% în Vâlcea față de 3,67% la nivel național, industria construcțiilor metalice – 3,31% în Vâlcea față de 1,91% la nivel național și producția de mobilier și alte activități industriale – 1,97% în Vâlcea față de 1,77% la nivel național. De asemenea, ponderea salariaților în construcții din totalul salariaților în județ era în 2008 cu 2 procente mai mare decât ponderea la nivel național – 10,6% față de 8,6% la nivel național. În medie mai puțini angajați decât media națională pe ramură se cifrau în 2008 în sectorul comerțului – 15,8% față de 17,3% la nivel național, în transporturi, depozitare și comunicații – 4,45% față de 6,82% și în intermediari financiare – 1,5% față de 2,2% la nivel național.

În studiul “Caracteristicile forței de muncă în Regiunea Sud-Vest Oltenia”, analiza structurii ocupării populației relevă câteva caracteristici. Astfel, în regiunea Sud-Vest Oltenia erau, în anul 2009, 1031494 persoane ocupate. Cel mai mare procent se regăsește tot în grupa de vârstă 35-44 de ani – 266562, reprezentând 25,84% din totalul populației ocupate în regiune. Se remarcă un procent mai mare în Sud-Vest Oltenia al persoanelor ocupate de 65 de ani și peste decât procentul național – 8,9% față de 4,7% la nivel național. Categoriile de vârstă cele mai vulnerabile sunt, ca și pe totalul țării, tinerii cu vârste cuprinse între 15 și 24 de ani – reprezintă pe regiune doar 7,8% din totalul populației ocupate și persoanele cu vârsta apropiată de vârsta de pensionare, între 55 și 64 de ani, care reprezintă doar 13,7% din totalul populației ocupate.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Cu studii superioare sunt ocupate în regiune 142351 persoane, reprezentând 13,8% din totalul populației ocupate, cu aproape două procente mai puțin decât media națională. Ponderea cea mai mare a persoanelor cu studii superioare este în categoria de vârstă 25-34 de ani – 22,5% din totalul categoriei.

Persoane ocupate cu studii medii în Sud-Vest Oltenia sunt 558464, reprezentând 54,1% din totalul populației ocupate pe regiune. Cifra arată că în Sud-Vest Oltenia sunt ocupate cu cinci procente mai puțin persoane cu studii medii decât la nivel național, ca pondere în totalul populației ocupate. Pe grupe de vârstă, persoanele cu studii medii sunt preponderent ocupate în categoria 35- 44 de ani – 72,07% din totalul populației ocupate pe această grupă de vârstă. Persoane cu pregătire scăzută sunt ocupate în regiune 330679, ceea ce înseamnă o pondere de 32,05%, cu opt procente peste media la nivel național.

Ca și la nivel național, procentul cel mai mare al persoanelor ocupate cu pregătire scăzută se regăsește în categoria de vârstă 55-64 de ani. Distribuția ocupării pe sexe în regiune respectă în linii mari situația la nivel național – sunt ocupați cu 9% mai mulți bărbați decât femei. Ponderea femeilor angajate cu studii superioare este mai mare decât cea a bărbaților, iar ponderea bărbaților ocupați cu studii medii este mai mare decât cea a femeilor.

Distribuția urban – rural a ocupării relevă diferențe notabile în regiunea Sud-Vest Oltenia față de nivelul național. Astfel, procentul de persoane ocupate în rural este de 57,5% din totalul populației ocupate pe regiune, față de 45,5% la nivel național. În urban – 42,4% față de 54,4% la nivel național. Se observă că ponderea persoanelor cu studii superioare din mediul urban în regiune depășește ponderea la nivel național. De asemenea, datele relevă că persoanele din categoria de vârstă 55-64 de ani sunt ocupate în procent mai mare în mediul rural decât în mediul urban.

Același studiu – “Caracteristicile forței de muncă în regiunea Sud-Vest Oltenia” surprinde particularitățile structurii populației ocupate după statutul ocupațional în regiune. Astfel: Regiunea Sud-Vest Oltenia se remarcă printr-un procent mai mic decât cel național al salariaților în totalul populației ocupate – 51,28% față de 67,21% la nivel național. De asemenea, sunt și mai puțini patroni – ei reprezintă doar 0,82% din totalul populației ocupate, față de 1,42% la nivel național. În Sud-Vest Oltenia sunt, în schimb, un procent mai mare de lucrători pe cont propriu – 23,19% și un procent foarte mare de lucrători familiali neremunerați – 24,6% din totalul populației ocupate, față de 11,9% la nivel național.

Agricultura este activitatea economiei naționale care atrage și în Sud-Vest Oltenia cea mai mare parte a populației ocupate, însă într-o pondere mult mai mare decât ponderea națională – 47,12% din populația activă a regiunii este antrenată în activități economice care țin de agricultură, față de 29,09% cât este procentul



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

național. Urmează industria prelucrătoare, cu 12,1% din totalul populației în regiune și comerțul, cu 10,02%.

Pe diviziunea urban – rural, în regiunea Sud-Vest Oltenia se observă aceeași pondere crescută a salariaților și a patronilor în urban, iar a lucrătorilor pe cont propriu și a lucrătorilor familiali neremunerați în rural, fără însă ca procentele să fie sensibil diferite de media națională.

2.1.2. Contextul local (Municipiul Slatina)

În acest subcapitol sunt prezentate principalele tendințe socio-economice și de dezvoltare urbană ale Municipiului Slatina și satelor aparținătoare, fiind evidențiate datele referitoare la populația existentă, distribuția populației, tendințele demografice, structura populației pe grupe de vârstă și densitatea populației.

Municipiul Slatina este reședința județului Olt, județ situat la granița României cu Bulgaria, fiind și cel mai mare municipiu al acestuia.

Fiind situat pe malul stâng al râului Olt, orașul este localizat între Craiova (51km) și Pitești(70km), de-a lungul drumului european E574. Municipiul este astfel situat la o distanță de aproximativ două ore de București (190km), două treimi din drum fiind reprezentat de autostrada A1.

Cel mai apropiat aeroport este cel din Craiova, ce asigură destinații frecvente spre destinații din Italia, Spania, Germania și Marea Britanie.

În zona periurbană a Slatinei se pot distinge două zone cu comportament demografic și nivel de dependență față de oraș diferite, separate de cursul râului Olt. Astfel, avem localitățile de pe malul vestic, cu o evoluție recentă favorabilă (ex.Slatioara) - având ca punct tare traversarea de către DN64- și localitățile situate în partea estică a Oltului, care au cunoscut stagnare sau descreșteri demografice, fiind caracterizate de o accesibilitate și atractivitate mai reduse și o dependență mai ridicată față de Slatina.

Localitățile din zona de influență a Slatinei, în număr de 20, constituie astfel un areal denumit zona funcțională a Slatinei. Lista acestora precum și relațiile în teritoriu dintre ele au fost detaliate în capitolul 1.1 Scopul și rolul documentației, Aria geografică supusă studiului.

Suprafața administrativă a municipiului Slatina este de 53,93 km², având o populație de 87.361 persoane în anul 2011, în scădere față de 90.773 persoane în anul 2002. Municipiul Slatina concentrează în 2014 aproximativ 52% din populația urbană a județului Olt, în creștere cu 10% față de anul 2002, ceea ce indică o consolidare a



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

municipiului ca centru județean, în contextul scaderii demografice mai accentuate în restul orașelor din județ.

În tabelul următor sunt prezentați principalii indicatori socio-economici la nivelul Municipiului Slatina, dar și la nivelul județului, regiunii și nivel național pentru anul 2016.

Anul 2016	Populație (nr.locuitori)	Suprafata totala (km ²)	Densitatea populației (locuitori/km ²)
Municipiul Slatina	84.593	53,93	1568,57
Jud.Olt	415.572	5.498	75,58
Regiunea Sud-Vest	2.005.253	29.212	68,64
Romania	22.298.253	238.391	93,53

Conform bazei de date INS Tempo online, evoluția demografică a Municipiului Slatina a înregistrat o scădere în intervalul 2002 – 2016, de la 90.773 locuitori în 2002, la 84.593 locuitori, în 2016, așa cum rezultă și din graficul următor, tendința de scădere fiind similară cu cea înregistrată la nivel național, regional și județean.

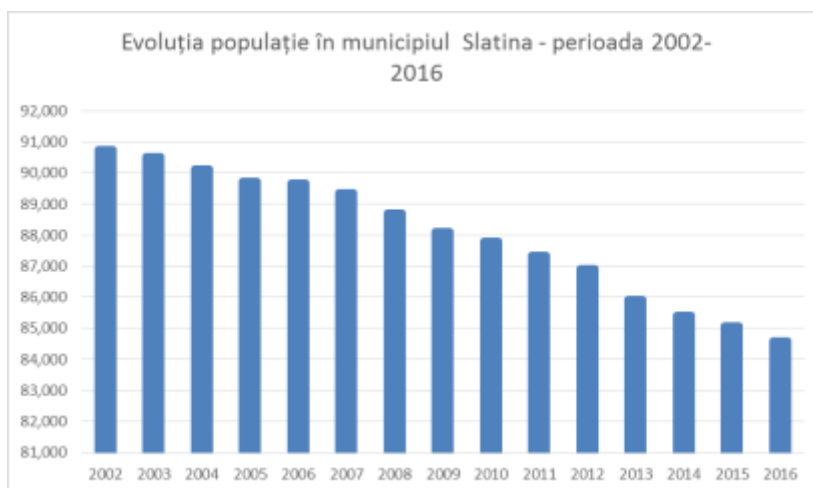


Figura 2.1.1 Evoluția populației, Mun.Slatina, 2002-2016



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Distribuția pe categorii de vârstă a populației pentru anul 2016 este prezentată în graficul de următor.



Fig.2.1.2 Distribuția pe categorii de vârstă a populației Municipiului Slatina

În graficul următor este evidențiată evoluția repartiției populației pe categorii de vârstă, fiind însă utilizate intervalele care au semnificație asupra aspectelor legate de mobilitate, prin prisma ocupației persoanelor respective (elev, student, salariat, pensionar).



Fig.2.1.3 Evoluția populației pe categorii de vârstă



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Din analiza graficului reprezentând evoluția populației pe grupe de vârstă, se constată că populația Municipiului Slatina prezintă tendința generală a sporului natural negativ, conducând la o populație preponderent adultă, în creștere în special în segmentul peste 65 de ani.

În ceea ce privește repartitia populației pe sexe, se observă o preponderență a populației de sex feminin, care se păstrează pe toată perioada analizată, după cum se remarcă și în graficele următoare.

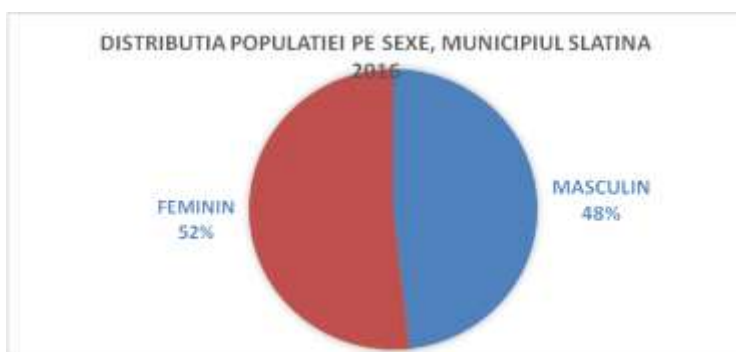


Fig.2.1.4 Distribuția populației pe sexe, Municipiul Slatina 2016

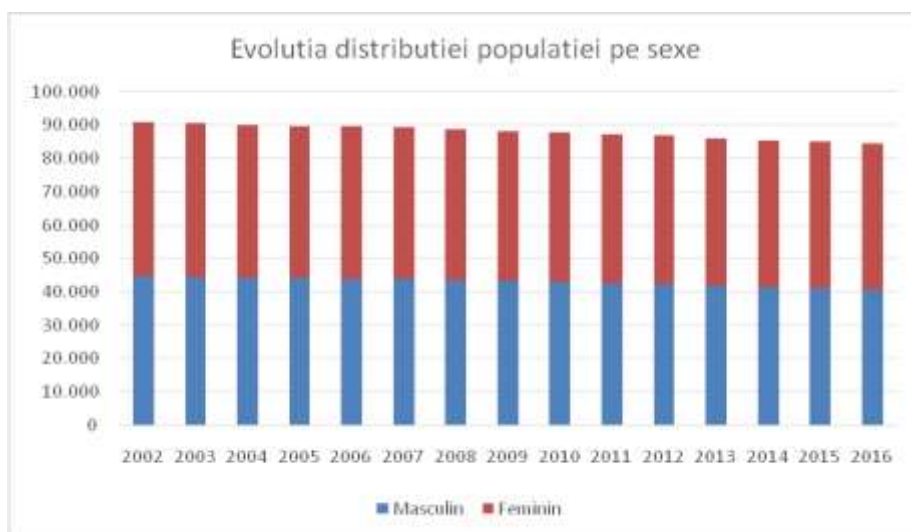


Fig.2.1.5 Evoluția distribuției populației pe sexe, Municipiul Slatina 2002-2016

Structura forței de muncă este în strânsă legătură cu dinamica populației, având prin urmare un impact puternic și asupra mobilității. Din punct de vedere statistic, populația activă reprezintă acea parte a populației care se încadrează în limitele legale de vârstă și sănătate pentru a putea fi angajată la un moment dat.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Populația ocupată este indicatorul care măsoară doar acea parte din populația activă care lucrează efectiv în economie.

Evoluția numărului de salariați până în anul 2015 este prezentată în graficul de mai jos. După cum se observă, evoluția a fost oscilantă, dar în ultimii ani de analiză numărul a rămas relativ constant, cu o scădere începând cu 2015

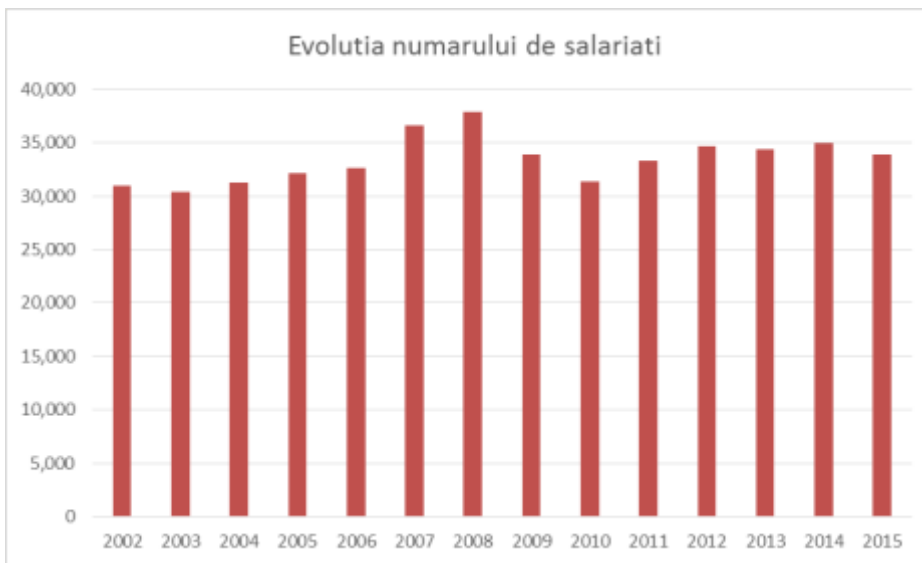


Fig.2.1.6 Evoluția numărului de salariați, 2002-2015, Municipiul Slatina

În ceea ce privește numărul de șomeri înregistrați în anul 2016, acesta este de 793, într-o scădere accentuată față de valorile din anii anteriori, așa cum se observă și în graficul de mai jos, confirmându-se astfel panta ascendentă a evoluției economice a Municipiului Slatina:



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA



Fig.2.1.7 Evolutia numarului de someri, Municipiul Slatina, 2010-2016

Distribuția salariaților pe domenii de activitate este prezentată în graficul de mai jos pentru anul 2009 și anul 2013:

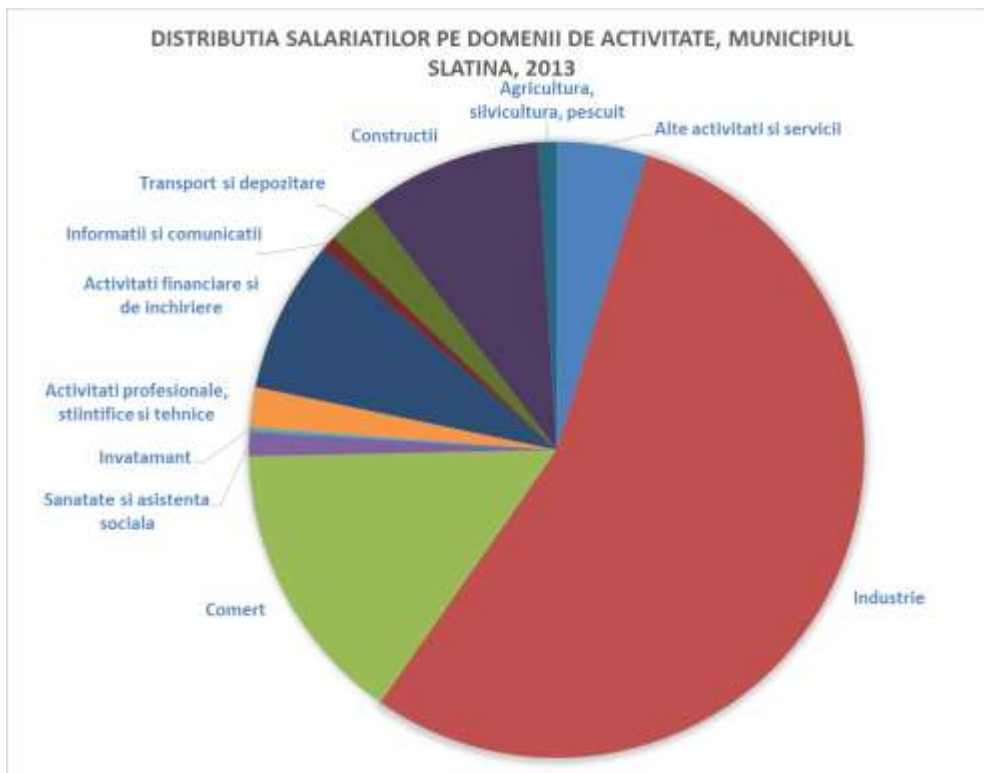


Fig.2.1.8 Distributia salariatilor pe domenii de activitate, Municipiul Slatina, 2013



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Din punct de vedere economic, conform datelor furnizate în Strategia pentru Dezvoltare Durabilă a Municipiului Slatina 2014-2020, topul primilor 10 agenți economici ai Municipiului Slatina, în funcție de cifra de afaceri și numărul de angajați este prezentat în tabelul de mai jos.

După cum se observă, Municipiul Slatina are o economie concentrată în special pe sectorul industrial. Agenții economici mari și foarte mari au cea mai mare contribuție la formarea PIB și la angrenarea în câmpul muncii a salariaților: sunt 7 firme care au peste 500 de salariați și 6 firme care au între 250 și 500 de salariați. Sectorul terțiar ocupă al doilea loc ca număr de angajați și este reprezentat în special de IMM-uri cu mai puțin de 10 angajați.

Industria prelucrătoare înregistrează cea mai mare cifră de afaceri la nivelul municipiului, corelat și cu numărul cel mai mare de salariați (aproximativ 77% din PIB-ul Slatinei este contribuția industriei prelucrătoare).

Principalele activități economice sunt amplasate în zona de est, în platformele industriale, în centrul nou, dar și la ieșirea din oraș spre Municipiul Râmnicu Vâlcea. IMM-urile sunt amplasate preponderent în interiorul zonelor de locuit, și sunt reprezentate în special de comerț și servicii pentru populație.

În topul firmelor din punctul de vedere al cifrei de afaceri și al numărului de salariați se află:

1. *ALRO S.A., sectorul industriei prelucrătoare – metalurgia aluminiului*
2. *PIRELLI TYRES ROMÂNIA S.R.L., sectorul industriei prelucrătoare – fabricarea anvelopelor și a camerelor de aer, repararea și refacerea anvelopelor*
3. *TMK ARTROM S.A., sectorul industriei prelucrătoare – producția de tuburi, țevi, profile tubulare și accesorii pentru acestea*
4. *PRYSMIAN CABLURI ȘI SISTEME S.A., sectorul industriei prelucrătoare – fabricarea altor fire și cabluri electrice și electronice*
5. *CORD ROMANIA S.R.L., industria prelucrătoare – fabricarea articolelor din fire metalice, fabricarea de lanțuri și arcuri*
6. *BENTELEL DISTRIBUTION ROMANIA S.A. – comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor*
7. *PROLYTE PRODUCTS RO S.R.L., sectorul industriei prelucrătoare – fabricarea de construcții metalice și părți componente ale structurilor metalice*
8. *DELTA ALUMINIU S.R.L., sectorul industriei prelucrătoare + metalurgia aluminiului*
9. *YAYA SUPER COM S.R.L. – comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor*



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

10. GURAYTEX S.R.L., sectorul industriei prelucrătoare + fabricarea altor articole de îmbrăcăminte

Conform datelor de la recensământul din anul 2011, populația stabilă a Municipiului era de 70.293 de locuitori, dintre care 35.970 activi (reprezentând 93,06% din populație). Din populația activă, 93,06% este populație ocupată. Populația inactivă este reprezentată în special de pensionari, elevi și studenți. Rata șomajului este foarte scăzută raportată la rata națională, înregistrând valori apropiate de 1% - chiar și în perioada crizei economice, șomajul a înregistrat maxime de 2,5%. Contextul economic generează o serie de provocări specifice din punctul de vedere al mobilității. Din punct de vedere al rețelei rutiere majore, pe lângă rețeaua internă Slatinei se observă mai multe drumuri ce penetrează și traversează orașul, acestea fiind descrise în Capitolul 2.2 –Rețeaua stradala

- *Fiind amplasat pe malul râului Olt, orașul s-a dezvoltat, în timp, pe două terase, dintre care una în lunca râului pe care se află orașul vechi, iar cealaltă situată la o cotă mai ridicată, pe care s-au dezvoltat orașul nou și zona industrială. Aceste terase sunt separate de versanți abrupti, diferența de nivel fiind de circa 40 de metri. Acest aspect are și avantaje, în sensul că orașul este aerisit, dar face dificilă alcătuirea unei rețele de străzi coerente. Orice extindere a rețelei stradale în aceste zone necesită lucrări de consolidare a terenului și construirea de pasaje, viaducte sau sprijiniri.*
- Asadar, condițiile naturale au influențat evoluția în timp a localității, multe străzi gasindu-se în traseul după orientarea vailor și prelungindu-se în teritoriu cu drumuri de interes național sau județean, legând municipiul Slatina de localități de pe teritoriul țării.

Sistemul de transport public urban din Municipiul Slatina este reprezentat de o rețea de autobuze și microbuze, care funcționează atât local, în interiorul orașului, cât și în zona funcțională a acestuia, fiind delegat de către Consiliul Local companiei Loctrans Slatina SA. Din punct de vedere al distribuției rețelei de trasee în interiorul orașului, situația pare echilibrată, existând 26 de trasee care deservesc majoritatea teritoriului. Cu toate acestea, există și zone neacoperite (nord-vest) și în plus, parcul auto însumează doar 10 autobuze, ceea ce duce la un timp de așteptare crescut în stații, diminuarea confortului în timpul deplasărilor și în cele din urmă, alegerea altor mijloace de deplasare, în principal autoturismul personal.

Din analiza contextului economic, atât la nivel regional, cât și la nivelul municipiului, se desprind următoarele concluzii care privesc mobilitatea:

1. *Municipiul Slatina era o poziționare favorabilă din punctul de vedere al rutelor de transport, atât naționale cât și europene. În prezent, principala problemă la*



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- nivel regional, cât și la nivelul municipiului este lipsa autostrăzilor. Drumul expres Craiova – Pitești este o necesitate pentru fluidizarea traficului.
2. *Caracterul industrial al Municipiului Slatina arată necesitatea investițiilor în infrastructura majoră. Firmele mari au nevoie de drumuri bune pentru aprovizionare și pentru desfacere, iar întârzierile datorate blocajelor în trafic, în special în zona Balș, conduc la pierderi financiare majore. Prin realizarea drumului expres va crește considerabil atractivitatea municipiului atât pentru dezvoltarea marilor întreprinderi existente, cât și pentru atragerea de noi investiții.*
 3. *Din punctul de vedere al mobilității interne, Municipiul Slatina excelează în special la capitolul accesibilitate, zonele sale fiind în general bine deservite de rețeaua rutieră. Sunt necesare intervenții de deviere sau calmare a traficului pe principalele străzi, care înregistrează fluxuri majore ale circulației, și anume: Bd. Constantin Brâncoveanu, Str. Ionascu, Str. Oituz, Str. Pitești, Bdul. A.I. Cuza, Str. Cireașov, Str. Artileriei, Str. Ecaterina Teodoroiu, str. Primăverii, str. Libertății, bd. N. Titulescu, str. Crișan, str. G. Poboran, str. Vintilă Vodă, str. Cornișei.*
 4. *Șomajul redus în Municipiul Slatina conduce la concluzia că o creștere economică viitoare nu poate fi susținută decât cu forță de muncă provenind din restul județului. Datorită profilului industrial, concentrate pe industria prelucrătoare, necesarul de forță de muncă al firmelor va fi în continuare crescut. Soluția este includerea în planul de mobilitate al Municipiului Slatina a unor intervenții care să faciliteze mobilitatea în interiorul zonei funcționale, pentru a facilita atragerea forței de muncă, în special din localitățile rurale învecinate.*
 5. *Modelul de dezvoltare, preponderant industrial, conduce și la necesitatea îmbunătățirii transportului public, în prezent lipsit de atractivitate în special din cauza timpului mare de deplasare (intervalele mari la care sunt deservite stațiile de transport public). Ancheta în gospodăria realizată în cadrul prezentului plan de mobilitate relevă dorința populației de a utiliza transportul în comun pentru reducerea costurilor de deplasare. În plus, zona funcțională este slab deservită de transportul în comun, ceea ce face dificilă atragerea forței de muncă din localitățile învecinate – costurile de transport sunt în acest moment mult prea mari.*

2.2. Rețeaua stradală

2.2.1. Infrastructură rutieră

Pe raza municipiului se intalesc urmatoarele categorii de strazi:



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- strazi de cat.II – de legatura, care asigura circulatia majora intre zonele functionale si de locuit
- strazi de cat.III – colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele functionale si le dirijeaza spre strazile de legatura cca
- strazi de cat. a IV-a – de folosinta locala, care asigura accesul la locuinte si pentru servicii curente sau ocazionale

Cea mai mare parte din retea de strazi este orientata pe directia est-vest (cele trei artere stradale majore: Str.Crisan, Bdul.A.I.Cuza. si Str.Oituz) Acestea converg catre singura posibilitate de traversare a raului Olt (podul metalic) si sunt legate, la anumite distante, de strazi orientate pe directia nord-sud, alcatuind un evantai, configuratia fiind impusa de conditiile naturale.

Trama stradala majora, sub forma unui evantai, este completata pe directia N-S cu o artera inelara (Str.Cireasov), cuplul de strazi cu sens unic – str.Primaverii – str.Libertatii si str.Tudor Vladimirescu, care reprezinta continuare DJ546.

Reteaua majora de strazi delimiteaza zone in care sunt amplasate diferite functiuni socio-economice sau centre de interes public polarizatoare de fluxuri de circulatie auto si pietonale.

Densitatea de strazi urbane cea mai ridicata se inregistreaza in zona delimitata de strazile Vintila Voda, Independentei, Crisan si Ionascu.

Traseul de strazi urbane preia in prezent majoritatea traficului de deplasare in toate fluxurile de circulatie auto catre zonele industriale din nord-est si sud-est, deplasarea in weekend, infrastructura de transport in comun si de tranzit usor. Alternativa de ocolire a centrului este str.Oituz care poate prelua traficul de tranzit, o parte a transportului in comun si o parte din deplasările de serviciu.

Astfel, rezulta ca in Slatina sunt necesare interventii de deviere sau calmare a traficului pe principalele strazi care inregistreaza fluxuri majore ale circulatiei, si anume :Bd.ConstantinBrancoveanu,Str.Ionascu,Str.Oituz, Str.Pitesti, Bdul.A.I.Cuza, Str.Cireasov, Str.Artileriei, Str.Ecaterina Teodoroiu, Str.Primaverii, str.Libertatii, Bd.Nicolae Titulescu, Str.Crisan, Str.GeorgePoboran, Str.Vintila Voda, Str.Cornisei.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

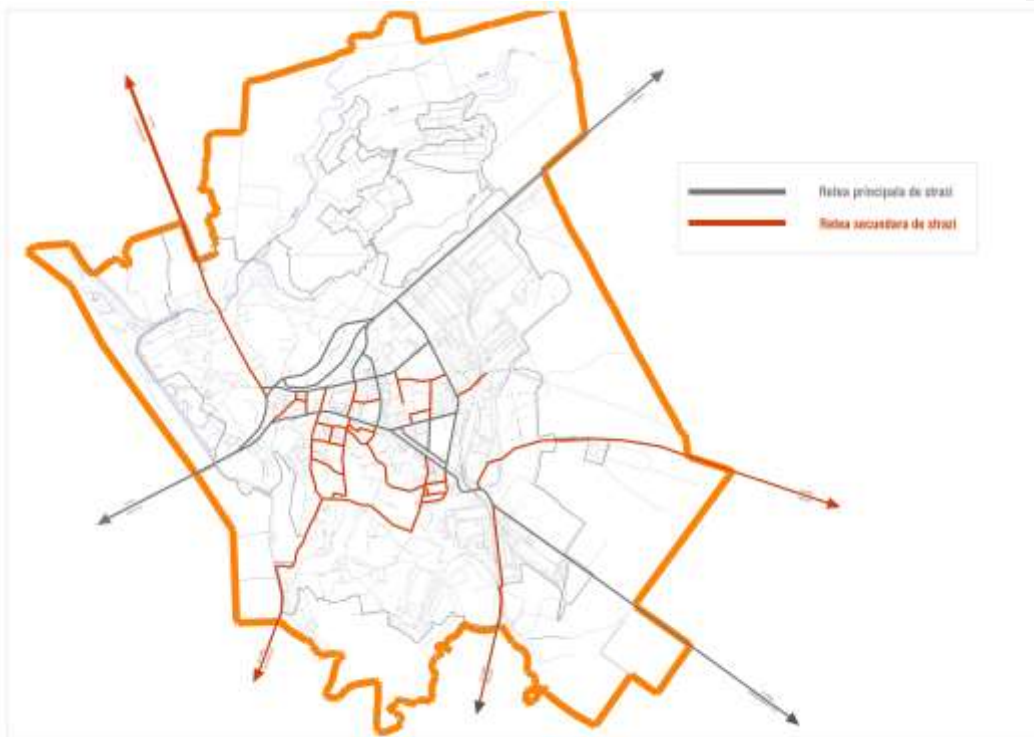


Figura 2.2.1 Clasificarea rețelei stradale din punct de vedere al importanței la nivelul orasului

Din punct de vedere al mobilității în raport cu principalele centre urbane învecinate, cea mai mare cerere este generată pe relațiile către și dinspre Craiova, Pitești și Caracal. Acest aspect generează fluxurile majore de circulație, care produc un impact puternic asupra rețelei stradale a municipiului, conducând la o creștere a vitezei de uzură a îmbracamintii rutiere.

În afara rețelei rutiere majore, pe lângă rețeaua internă a Municipiului Slatina se observă următoarele drumuri ce penetrează și traversează orașul:

1. DN 65 (E574) care face legătura între Pitești și Craiova, traversând Slatina pe direcția est-vest.
2. DN 64 -orientat pe direcția nord-sud, la o distanță relativ mică, leagă municipiul Ramnicu Valcea – Dragasani – Caracal, traseul urmărind malul drept al râului Olt
3. DJ 546 care face legătura între Turnu Magurele-Draganesti-Slatina-Dragasani, traversând Slatina pe direcția sud-est/nord-vest.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

4. DJ 546D, care se desprinde din DJ 546 pe teritoriul Slatinei, facand legatura cu localitatatile Milcovul din Deal, Ipotesti, Coteana
5. DJ 653, care face legatura intre Slatina si mai multe localitati aflate in zona functionala a acesteia, iesind din Slatina prin partea de est
6. Cateva drumuri comunale care fac legatura Slatinei cu localitatatile aflate in zona functional (DC90A, DC27, DC 28)

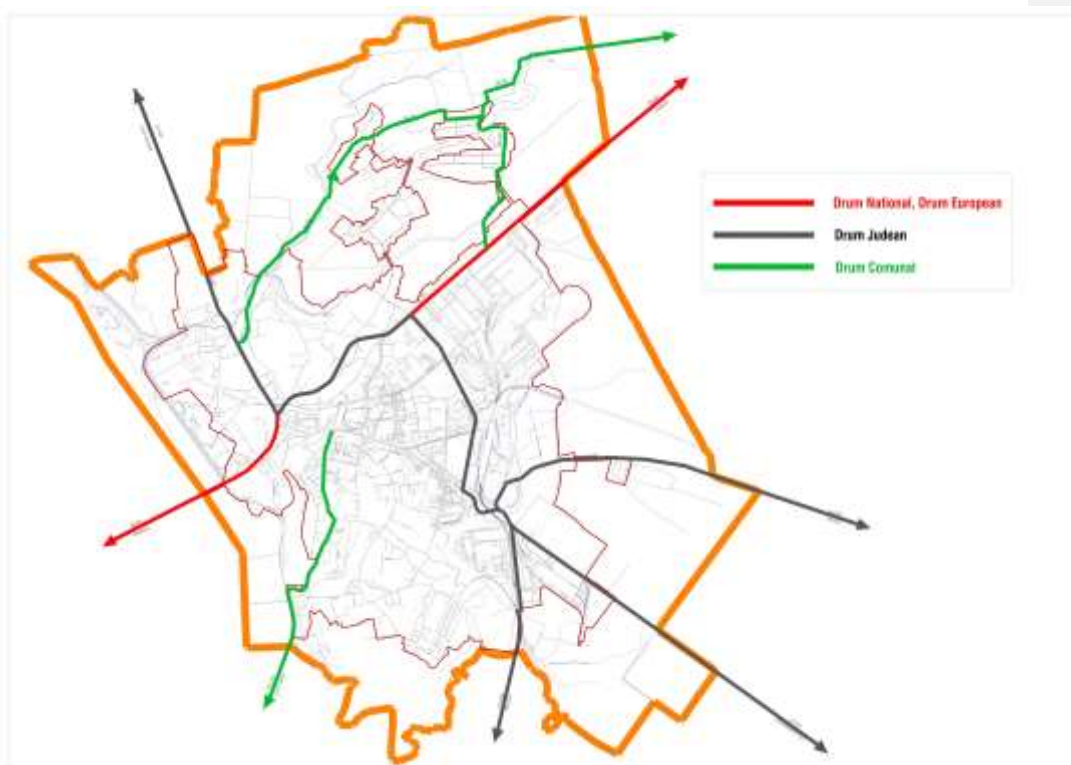


Figura 2.2.2 Drumurile ce tranziteaza Municipiul Slatina, pe categorii

Relatia cu localitatatile ce alcatuiesc zona functionala a Slatinei se realizeaza prin reseaua de drumuri nationale, judetene si comunale prezentate in figura de mai sus, astfel:



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

	LOCALITATE	ARTERA	DISTANTA (Km)	Via
SLATINA	Slatioara	DN 65	6	-
	Curtisoara	DJ 546	9	-
	Balteni	DJ 653	16	-
	Valea Mare	DN 65(E 574); DJ 657	12	-
	Milcov	DJ 546D	11	-
	Brebeni	DJ 546	11	-
	Perieti	DJ 653	20	Balteni
	Ganeasa	DN 65(E 574)	8	-
	Coteana	DJ 546	20	Brebeni
	Ipotesti	DJ 546D	17	Milcov
	Priseaca	DN 65; DJ 657	13	-
	Crampoia	DJ 546; DJ 546A	39	Brebeni, Serbanesti
	Brancoveni	DJ 677; DN 64	17	-
	Valcele	DJ 546; DJ 546A	26	Brebeni
	Piatra-Olt	DN 65; DN 64; DC79	13	-
	Izvoarele	DJ 546; DJ546A	28	Brebeni
	Movileni	DJ 546; DJ 546A	35	Serbanesti
Schitu	DJ 546; DJ 546A	24	-	
Serbanesti	DJ 546; DJ 546A	32	-	
Maruntei	DJ 546	28	Brebeni, Coteana	

Tabelul 2.2.1 Relatia cu localitatile din zona functionala a Slatinei

În anul 2016, infrastructura rutieră a municipiului Slatina însuma 112,67 Km. Majoritatea acesteia era realizată cu îmbrăcămînți asfaltice, dar existau și străzi cu îmbrăcămînți de beton sau balast, după cum se observă în figura de mai jos.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

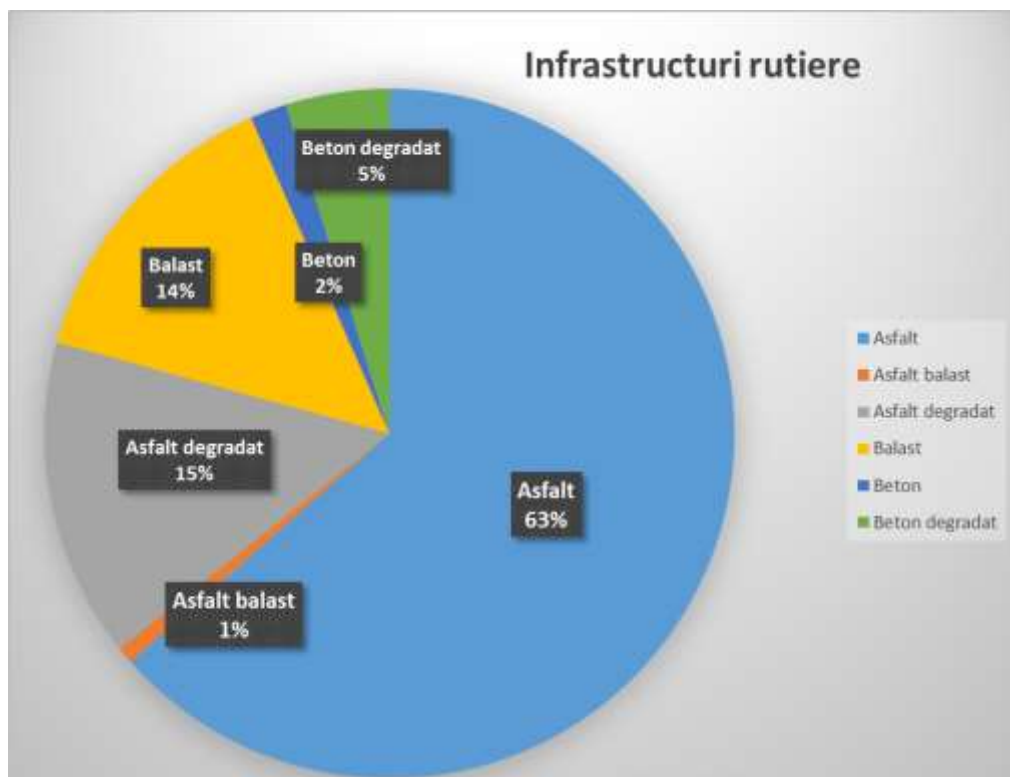


Figura 2.2.3 Infrastructuri rutiere

Comentariu [A2]: CORECTEAZA FIGURA

În perioada de programare 2007-2013, la nivelul municipiului au fost implementate 12 proiecte de reabilitare a infrastructurii rutiere de transport, unele dintre acestea având ca parte componentă și reabilitarea spațiilor verzi, a aleilor de acces pietonal și introducerea de mobilier urban.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

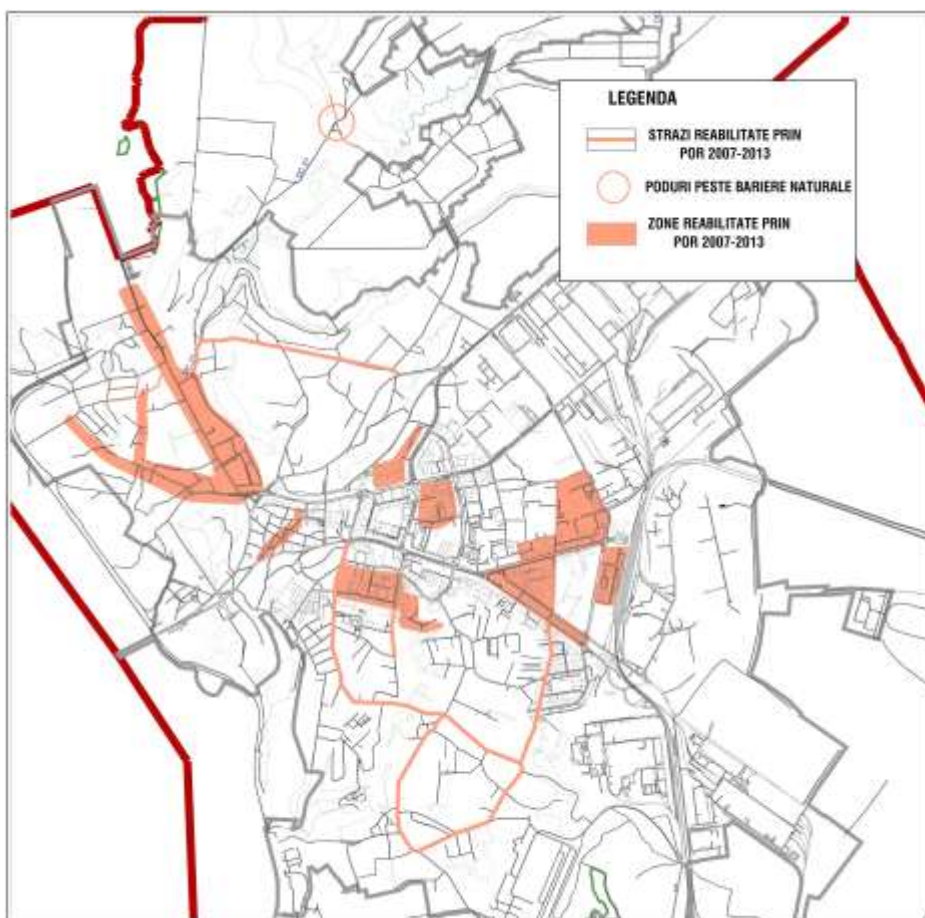


Figura 2.2.4 Străzi modernizate prin Programul Operațional Regional 2007-2013

Sursă: consultant, pe baza datelor oferite de Primăria Municipiului Slatina

La nivelul anului 2016, 85% din infrastructura rutieră de transport a fost modernizată iar diferența de 15% era alcătuită din străzi de balast sau străzi cu îmbrăcămînți asfaltice sau de beton și balast. O parte din infrastructura rutieră modernizată era într-o stare degradată, după cum se poate observa în diagrama de mai jos.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

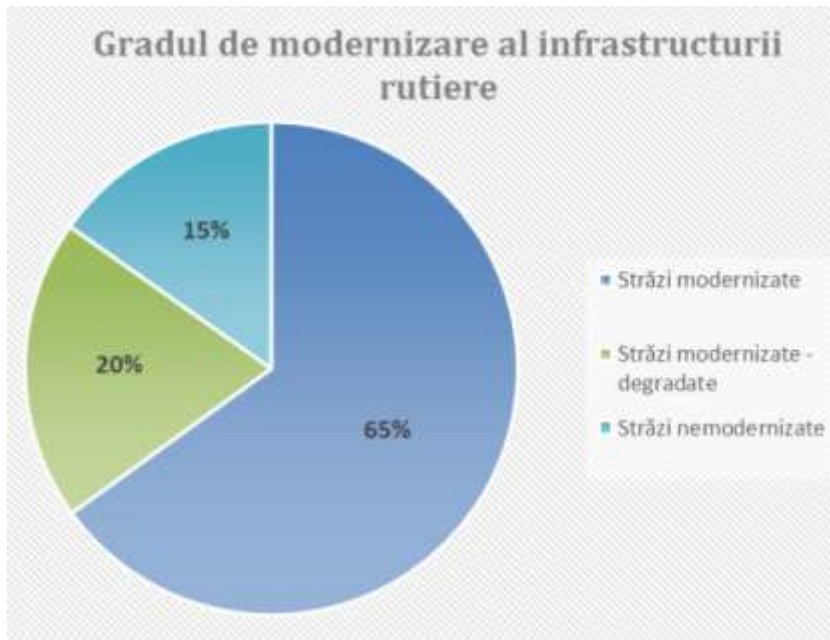


Figura 2.2.5 Gradul de modernizare al infrastructurii rutiere

Analizând starea infrastructurilor rutiere se observă existența străzilor de balast, dar și străzi cu îmbrăcămînți asfaltice cu un grad mare de degradare pe care circulă transportul public. Aceste însumează 10,3 Km și sunt prioritare pentru modernizare sau reabilitare în perioada următoare de programare. Tabelul de mai jos prezintă aceste străzi.

Străzi cu transport public - balast		Străzi cu transport public - asfalt degradat	
Stradă	Lungime Stradă [m]	Stradă	Lungime Stradă [m]
Lacului	800	Pitești	5020
Prunilor	350	Văilor	700
Zorilor	331.36	Varianta Oituz	1750
Total - [m]	2178.59	Vintilă Vodă	650
		Total - [m]	8120

Tabelul 2.2.2 Străzi ce necesită modernizare

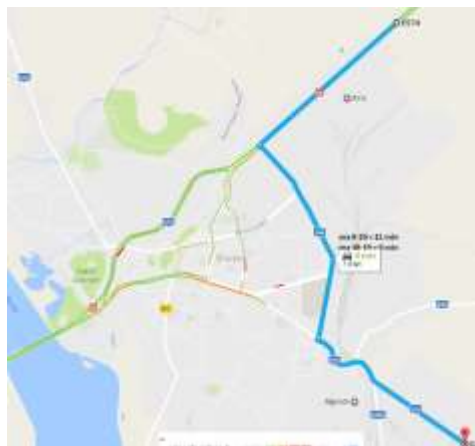


PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Au fost realizate măsurători privind durata de deplasare, în scopul validării rețelei de transport.

Acestea s-au realizat pe axele principale ale orașului, conform figurilor de mai jos:

- axa Nord-Est – Sud-Est, parcurs prin zona industrială [străzile Pitești, Cireașov, Artileriei și Ecaterina Teodoroiu];
- axa Nord-Est – Sud-Est, parcurs prin zona centrală [străzile Pitești, Cornișei, Libertății, A.I. Cuza și Ecaterina Teodoroiu];
- axa Sud-Est – Sud-Vest:
 - o străzile Oituz, George Poboran, Vintilă Vodă, A.I. Cuza, Ecaterina Teodoroiu;
 - o străzile Oituz, Cornișei, Ecaterina Teodoroiu;
 - o străzile Oituz, George Poboran, Vintilă Vodă, Basarabilor, Banului, Cuza Vodă, Văilor, Ecaterina Teodoroiu;
- axa Nord-Est – Sud-Vest:
 - o străzile Oituz, Pitești;
 - o străzile Oituz, George Poboran, Vintilă Vodă, Vederii, Nicolae Titulescu, Crișan, Cireașov, Pitești;
 - o străzile Oituz, George Poboran, Vintilă Vodă, A.I. Cuza, Cireașov, Pitești.





PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

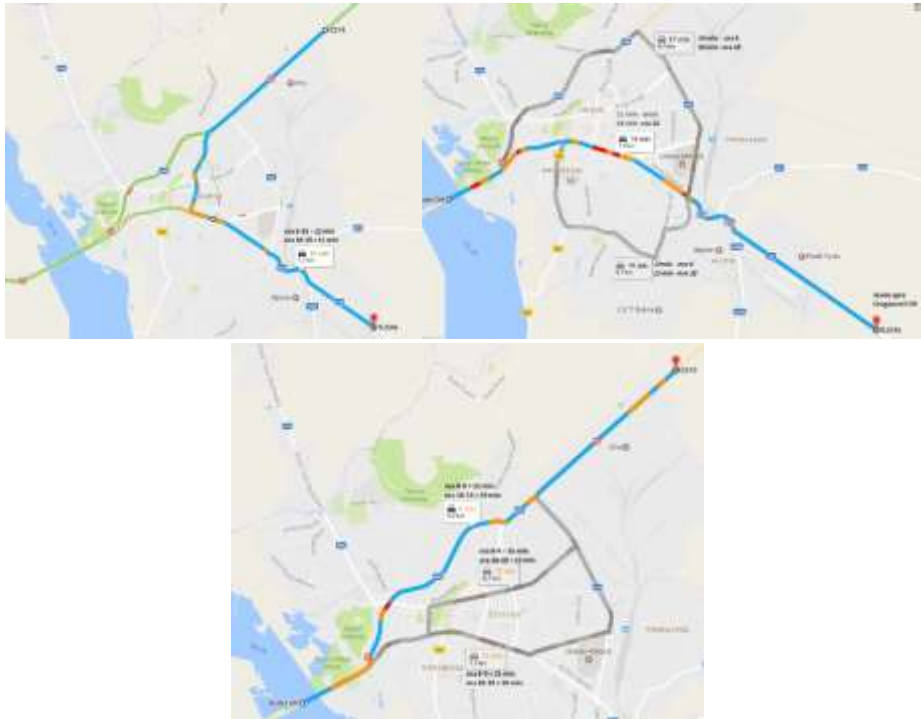


Figura 2.2.6 Axele considerate pentru evaluarea duratei de deplasare

Cele mai mari întârzieri din cauza congestiei se înregistrează la orele de vârf de dimineața, viteza minimă de deplasare ajungând până la 20km/h pe traseele contorziate, viteză ce caracterizează axa sudică, pe străzile Oituz, George Poboran, Vintilă Vodă, A.I. Cuza, Ecaterina Teodoroiu. În același timp, viteza maximă s-a înregistrat pe axa Nord-Est – Sud-Est și a atins valoarea de 38,2 km/h.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

2.2.2. Parcări

Politica de parcare poate fi un instrument eficient pentru gestionarea cererii de parcare, reprezentând în același timp o sursă de venituri municipale suplimentare și ar trebui avut în vedere acest potențial. În prezent, majoritatea locurilor de parcare sunt amplasate pe spațiul public, reducând considerabil spațiul carosabil sau trotuarele.

Situația parcarilor în municipiul Slatina este reglementată prin H.C.L. 262/22.10.2010, „Regulament privind amenajarea, întreținerea și exploatarea parcarilor publice din Municipiul Slatina”.

Respectivul regulament stabilea două tipuri de parcare cu plată: curente și ocazionale. Majoritatea parcarilor însoțesc străzile, modul de staționare este longitudinal, oblic sau perpendicular cu bordura. Parcările curente permit staționarea în vecinătatea sediului, domiciliului sau reședinței utilizatorului. Parcările ocazionale sunt amenajate pe anumite străzi, în special în zona centrală și în punctele de interes precum Piața Gării sau în vecinătatea instituțiilor publice și au un regim de utilizare mai restrictiv și tarife mai mari față de parcările curente. Tabelul de mai jos prezintă numărul total de spații de parcare amenajate în municipiul, pe tipul de utilizare.

<i>Nr. crt.</i>	<i>Denumire parcare</i>	<i>Nr de locuri</i>
1	Parcări curente cu plată	7656
2	Parcări ocazionale cu plată	965
Total parcări în Municipiul Slatina		8621

Tabelul 2.2.3 Spații de parcare amenajate în Municipiul Slatina

Pentru parcările curente, dreptul de staționare se dovedește prin expunerea permiselor de parcare la loc vizibil în interiorul autoturismului. Regulamentul a stabilit pentru anul 2011 o taxă de parcare de 25 lei / an / autovehicul. Programul de funcționare al parcarilor curente este zilnic, de 24 de ore / zi.

Pentru parcările ocazionale, plata se realizează prin achiziția unui tichet de parcare de la automatele de tichete sau de la taxatorii din teren. În anii 2010 și 2011 taxa de parcare ocazională a fost stabilită la 1.5 lei / 2h și 1 leu / 1h. Acestea funcționează de luni până vineri în intervalul orar 09:00-17:00, iar în afara acestui interval locurile pot fi folosite de deținătorii de permise de parcare.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Suplimentar, în prezent funcționează o parcare supraetajată cu plată localizată pe Aleea Rozelor, administrată de Direcția Administrarea Străzilor și Iluminatului Public Slatina. Parcarea supraetajată este o clădire cu trei niveluri și dispune de 47 de locuri de parcare. Regulamentul de organizare și funcționare al parcării a fost aprobat prin H.C.L. Nr 176/22.12.2016 și stabilește criteriile și metodele de alocare a unui loc de parcare, responsabilitățile utilizatorilor, tariful perceput și restricții. Conform regulamentului, tariful anual perceput pentru utilizarea unui spațiu de parcare este de 720 lei/an (60lei/lună) și oferă dreptul de a utiliza parcarea 24 de ore/zi. În funcție de numărul solicitărilor, locuri de parcare pot fi atribuite sau închiriate ținând cont de criteriile de eligibilitate. În cazul licitației prețul de pornire este tariful anual de bază. Accesul se face pe baza unui card de acces, emis de administrator după atribuirea/licitarea locurilor de parcare. Atribuirea/ licitarea locurilor de parcare se face anual, iar criteriile de eligibilitate sunt următoarele:

- solicitantul trebuie să dețină în proprietate sau în folosință un autovehicul de până la 2.5 tone, care nu depășește 2,10m lățime și 5,00m lungime;
- solicitantul trebuie să fie persoană fizică domiciliată în municipiul sau persoană juridică proprietară al unui apartament;
- în cazul procedurii de licitație se poate solicita un singur loc de parcare pe locuință.

De asemenea, pe fiecare nivel al parcării este atribuit câte un loc gratuit pentru autovehiculele persoanelor cu handicap, independent de procedura de atribuire/licitație, în ordinea primirii solicitărilor și a documentelor doveditoare.

Aceasta parcare reprezintă singura alternativă la parcarile amenajate pe spațiul public, restul de peste 8600 de locuri de parcare ocupând parti din carosabil, trotuare sau spațiu verde. Studiul de trafic realizat în anul 2014 a propus 10 parcări multietajate sub / supraterrane. În plus, Primăria Slatina are stabilită ca prioritate 5 parcări multietajate, 3 făcând parte din propunerile studiului de trafic, pentru care a demarat elaborarea studiilor de fezabilitate. Parcărilor multietajate existente și propuse sunt prezentate în figura de mai jos.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

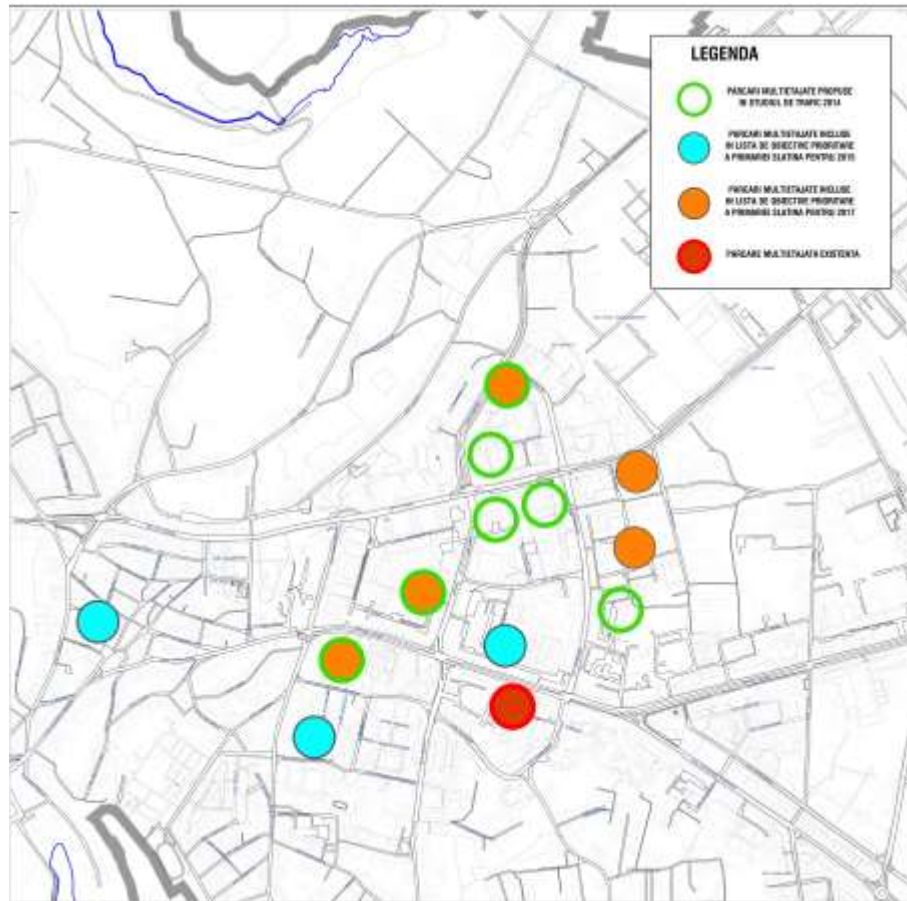


Figura 2.2.7 Localizare parcări multietajate existente și propuse

Sursă: elaborată de consultant pe baza Studiului de trafic din anul 2014 și a SIDU Slatina

În perioada elaborării planului de mobilitate, Primăria Slatina are în lucru un nou regulament de parcare cu scopul de a suplimenta locurile totale, acestea urmând să depășească numărul de 10.500 spații de parcare. În municipiul Slatina, în anul 2016 erau înregistrate 29297 autoturisme, 647 motociclete și 1472 remorci, evidențiind un necesar total de locuri de parcare de 31093. O parte din vehiculele înregistrate în municipiu nu mai sunt funcționale, acestea fiind parcate pe termen lung pe spațiile disponibile.

Chiar și așa, numărul existent al autovehiculelor funcționale depășește cu mult oferta de locuri de parcare, rezultând foarte multe parcuri neregulate care contribuie



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

la congestionarea traficului, creșterea timpilor de deplasare și a poluării. În plus, parcarile neregulate au efecte negative și asupra deplasării pietonale, prin ocuparea abuzivă a spațiilor destinate acestora și determinarea pietonilor să circule pe partea carosabilă.

Lipsa locurilor de parcare reprezintă o problemă și în interiorul cartierelor de locuințe colective, unde devine din ce în ce mai evidentă necesitatea realizării unor parcuri supraetajate și utilizarea sistemelor inteligente pentru utilizarea lor.

Satisfacerea totală a necesarului de locuri de parcare nu este recomandată deoarece are ca efect creșterea ratei de motorizare a municipiului. Astfel, se remarcă necesitatea dezvoltării unei politici coerente de parcare, creșterea tarifului pentru parcare și amenajarea unei parcuri pe termen lung pentru vehiculele care nu mai funcționează.

2.2.3. Siguranță rutieră

România are o rată mare de accidente rutiere soldate cu victime, cu 1893 de decese rutiere în 2015, acestea reprezentând 95 de decese rutiere la 1.000.000 de locuitori. Figura de mai jos prezintă evoluția, la nivel național a numărului de accidente și a victimelor acestora în perioada 2001-2014. Pentru ultimii trei ani ai perioadei, se observă creșterea numărului total de accidente grave și al victimelor acestora.

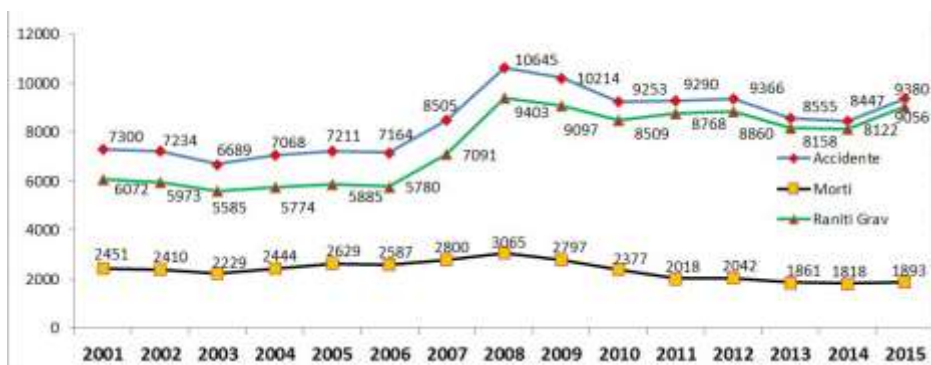


Figura 2.2.8 Dinamica accidentelor rutiere grave

Sursă: Poliția Română, Dinamica accidentelor rutiere grave 2001-2015,
www.politiaromana.ro/

În anul 2016 pe raza municipiului Slatina s-au înregistrat 90 de accidente rutiere soldate cu un număr total de 116 victime. Dintre acestea 24 accidente au fost grave, soldate cu un 1 mort, 24 de răniți grav și 5 răniți ușor și 66 accidente au fost ușoare, soldate cu 86 răniți ușor.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Majoritatea accidentelor din municipiu se produc între autovehicule și participanți vulnerabili la trafic precum pietonii (57%) și bicicliștii (3%) , iar principalele cauze de producere a acestora sunt "neacordarea priorității pietonilor" și "traversarea străzii prin loc nepermis". Cele mai multe accidente s-au produs în intervalul orar 12:00-18:00.

Cauză accidente	Număr accidente
Neacordarea priorității pietonilor	33
Traversarea străzii prin loc nepermis	18
Neacordarea priorității vehiculelor	12
Neadaptarea vitezei la condițiile de drum	9
Neasigurarea la schimbarea direcției de deplasare	6
Nepăstrarea distanței de siguranță în mers	5
Alte cauze	4
Abateri bicicliști	3

Tabloul 2.2.4 Cauzele de producere a accidentelor

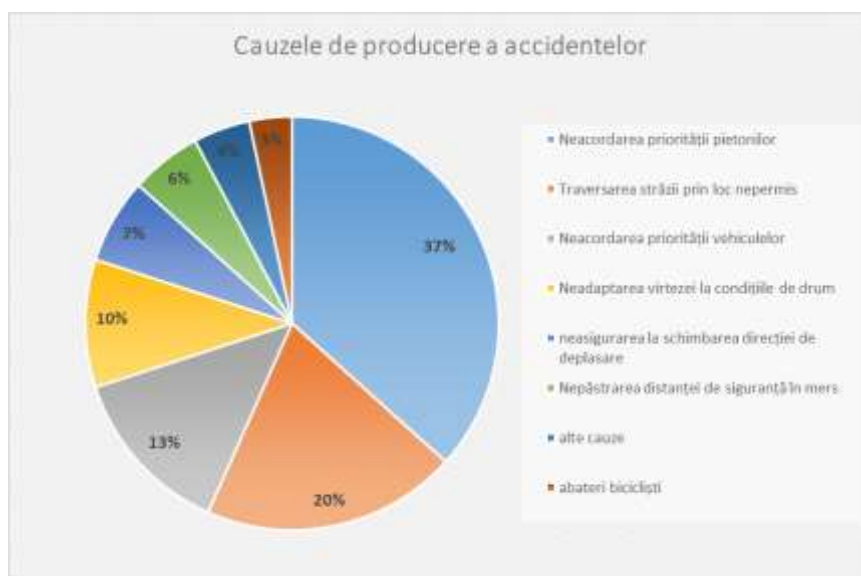


Figura 2.2.9 Ponderea cauzelor de producere a accidentelor



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

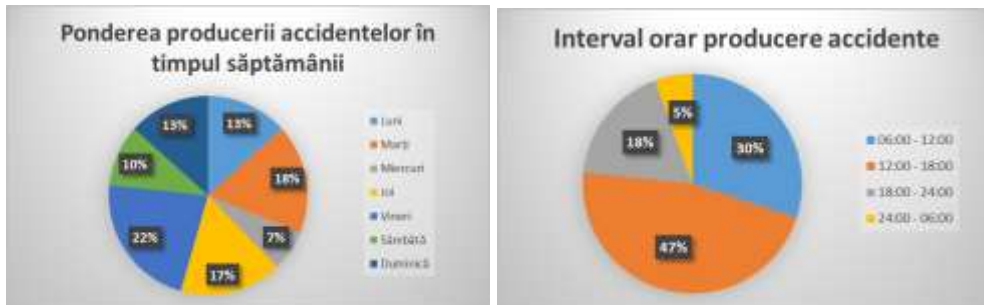


Figura 2.2.10 Pondereea producerii de accidente pe zile și intervale orare

Zonele care prezintă cel mai mare risc pentru pietoni sunt reprezentate de trecerile de pietoni de pe străzile Primăverii și Ecaterina Teodoroiu. Bulevardul A.I. Cuza a fost până de curând o zonă cu risc pentru pietoni, dar problemele de siguranță au fost rezolvate prin metode de calmare a traficului cum ar fi realizarea unor treceri de pietoni înalțate (pe Bdul.A.I.Cuza au fost realizate 3 astfel de treceri

2.3. Transport public

Modurile de transport public funcționale în Municipiul Slatina sunt următoarele:

- Transport feroviar
- Transport auto local
- Transport auto interurban
- Transport auto în regim de taxi

2.3.1. Transportul feroviar

În Municipiul Slatina există o singură gară, amplasată în Piața Gării, în prelungirea Bd. A.I.Cuza.

Slatina se conectează la magistrala 900 (Craiova –Bucuresti) prin liniile secundare:

- 910(PiatraOlt –Caracal - Corabia),
- 907(Rosiori Nord - Costesti)
- 909 (Rosiori Nord – Alexandria - Zimnicea)
- 901 (Craiova – Slatina – Pitesti - Bucuresti)

De asemenea, orasul detine si o conexiune la magistrala 200 prin linia 201 care face legatura cu Ramnicu Valcea

2.3.2. Transportul public local

Transportul public cu autobuzul în Municipiul Slatina este asigurat de firma S.C. Loctrans S.A., ce are formă juridică de societate pe acțiuni, cu unic acționar Consiliul Local al Municipiului Slatina

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

S.C. Loctrans S.A are încheiat contract de servicii publice în vederea conformării cu prevederile Regulamentului 1370/2007, pe o perioadă de 2 ani (până la 31.12.2017). Conform Contractului de Servicii Publice aprobat prin Hotărârea Consiliului Local nr. 441/28.12.2015, Loctrans S.A operează pe 27 de trasee, acoperind 39 km de rețea stradală și având 62 de stații. În anul 2015 au fost parcurși 297.827 Km/oraș iar în anul 2016, 293.323 Km/oraș

Componența parcului auto la finalul anului 2016 este descrisă în tabelul următor împreună cu specificațiile tehnice ale vehiculelor.

Nr.	Marca și model	Anul fabricației	Nr. bucăți	Număr locuri		Motor (Euro 1-6)
				picioare	scaune	
1	BMC 215 SCB	2007	10	50	21	Euro 3
2	BMC 220 SLF	2007	4	68	33	Euro 3
3	BMC 850 TBX	2007	1	0	36	Euro 3

Tabelul 2.3.1 Componența parcului auto Loctrans S.A.



Figura 2.3.2 Vehicule transport public Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

În ceea ce privește tarifele practicate pentru folosirea transportului local în comun, mai jos se regăsește o listă a tipurilor de abonamente disponibile

Tip abonament	Preț/perioada
Abonament gratuit	pensionari, elevi și studenți, beneficiari de ajutor social, revoluționari și persoane cu handicap;
Abonament adulți o linie oraș	20 lei pentru 1/2 lună
Abonament adulți o linie oraș	40 lei pentru luna întreagă
Abonament adulți 2 linii oraș	30 lei pentru 1/2 lună
Abonament adulți 2 linii oraș	60 lei pentru luna întreagă
Abonament adulți toate liniile oraș	40 lei pentru 1/2 lună
Abonament adulți toate liniile oraș	80 lei pentru luna întreagă

Tabelul 2.3.3 Tipuri de abonamente disponibile

De menționat faptul că SC Loctrans SA a inițiat o colaborare cu marii angajatori locali, în vederea subvenționării abonamentelor de transport pentru angajații acestora.

Eliberarea abonamentelor se realizează în trei puncte din oraș: Zona Catedrală, Sediul Societății Loctrans, Bulevardul A.I.Cuza, bloc FA21, conform programului publicat pe site-ul societății.



Figura 2.3.3 Sediul Loctrans



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Mai jos se regaseste volumul mediu de vanzari inregistrat de SC Loctrans SA in fiecare luna.

Tip abonament/bilet	Abonament/bilet vandut (bucati)
Abonamente lunare pensionari	2500
Abonamente lunare elevi	1200
Abonamente lunare salariați	400
Bilete vândute lunar	~ 20.000

Tabelul 2.3.4 Încasări lunare Loctrans S.A.

Sursă: Loctrans S.A., anul 2016

Mai jos se regaseste lista traseelor, a statiilor, precum si frecventa cu care circula autobuzele in Municipiul Slatina, conform informatiilor regasite pe site-ul Primariei si pe pagina SC Loctrans SRL.

L I N I E	STATIE CAP LINIE	TUR TRASEU CIRCULATIE	RETUR TRASEU CIRCULATIE	STATIE CAP LINIE
1	Catedrala	Ionascu-13Decembrie-Vintila Voda-Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Artileriei-DJ 548	DJ 548-Artileriei-Piata garii-A I Cuza-Manastirii-Arcului-A I Cuza-Vintila Voda-13 Decembrie-Ionascu	Pirelli-Artrom-Cord
Plecari: 6:10 (Liceul Minulescu), 7:03, 14:05			Plecari: 7:17, 15:17	
1 b	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artileriei-Piata Garii	Din statia gara se transforma in linia 2	Gara
Plecari: 9:10, 10:50				
2	Catedrala	Ionascu -N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec. Teodoroiu-Artileriei- Piata Garii	Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu	Gara
Plecari: 5:12 (ACR), 9:30, 10:10, 11:10, 11:30, 13:25, 14:05, 17:28, 17:50, 18:10, 19:10, 19:40, 21:15			Plecari: 8:40, 9:00, 9:35, 9:50, 10:30, 10:50, 11:15, 11:30, 11:50, 12:45, 13:10, 13:50, 17:10, 17:05, 17:35, 17:50, 18:37, 19:05, 20:10, 20:53, 21.40	
2 b	Catedrala	Nicolae Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-DJ 548	DJ 548-Alprom-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu	Pirelli-Cord-Artrom
Plecari: 6:00, 14:10, 22:00			Plecari: 7:25, 15:20, 23:17	



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

2 M	Catedrala	Ionascu – Nicolae Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Tunari-A I Cuza-Artileriei-Ec Teodoroiu-DJ 548	DJ 548-Ec Teodoroiu-Artileriei-Piata Garii-A I Cuza-Primaverii-Crisan-Libertatii-Arcului-Srg Dorobantu-Vintila Voda-Ionascu	Prysmian-Cord-Pirelli-TMK
3	Baza Loctrans	Crisan – Nicolae Titulescu – Ionascu	Ionascu-13 Decembrie-Vintila Voda-A I Cuza(Valcea)-Primaverii-Crisan	Catedrala
Plecari: 5:45, 5:50, 6:00, 7:20 (LPS)			Plecari: 7:55,11:35(Crisan), 16:00, 20:25, 23:55	
3 b	Baza Loctrans	Crisan – Nicolae Titulescu – Ionascu – T. Vladimirescu	T Vladimirescu-Ionascu-13 Decembrie-Vintila Voda-A I Cuza(Valcea)-Primaverii-Crisan	ACH
Plecari: 6:45, 12:15, 13:35, 14:25, 21:47			Plecari: 8:10, 8:20	
3 G	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Crisan-Cireasov-Piata Garii	Piata Garii-Cireasov-Crisan-N Titulescu-Ionascu	Gara
4	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Crisan-Primaverii-Pitesti	Pitesti-Cornisei-N Titulescu-Ionascu	Alro
Plecari: 5:55, 6:08, 7:30, 15:13, 16:08			*	
4 b	Clocociov	Poenei-Banului-Vailor-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Cireasov-Pitesti	Pitesti-Cireasov-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Vailor-Banului-Poenei	Alro
Plecari: 6:00			Plecari: 15:30	
4 S T	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Crisan-Primaverii-Pitesti-T Burca-Magurei(Strg)	Magurei(Strg)-Eroilor(Cireasov)-Prunilor(Saracesti)-Eroilor-Grigore Alexandrescu-D C 28-Cireasov-Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu	Streangu-Cireasov-Saracesti
5	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu-Libertatii-Arcului-Manastirii-Ec Teodoroiu-Vailor-Banului-Poenei	Poenei-Banului-Cuza Voda—El Doamna-Vailor-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu-T Vladimirescu	Clocociov
Plecari: 6:28, 9:55, 12:10, 13:05, 14:10, 15:53, 16:34, 18:38			Plecari: 7:00, 7:30, 10:15, 12:35, 14:40, 15:50, 16:55, 18:55	
5'	-	-	Poenei-Banului-Cuza Voda—El Doamna-Vailor-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-Libertatii-A I Cuza-Vintila Voda-13 Decembrie-Ionascu	Clocociov



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

5 b	Gara	Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Cornisei-Pitesti-Oituz	Oituz-Pitesti-Cireasov-Piata Garii	D Ape
Plecari: 6:40			Plecari: 16:55	
5 A	Gara	Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Cornisei-Conect	Oituz-Pitesti-Cireasov-Piata Garii	Gara
Plecari: 7:15			Plecari: 15:30	
8	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-DJ 548	Se transforma linia 5	Alprom
Plecari: 6:28			Plecari: se transforma in linia 5	
8 b	Gara	Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Cornisei-Oituz-DJ 677B	DJ677B-Oituz-Cornisei-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artileriei-Piata Garii	Lic. Carol
Plecari: 7:40, 13:45			Plecari: 14:05	
9	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu- Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu- Artileriei-Cireasov-Pitesti	Pitesti-Cireasov-Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu- Al Cuza-Primaverii-N Titulescu-Ionascu-Tudor Vladimirescu	Alro
Plecari: 5:55, 7:00,7:15, 13:50,14:45, 15:00, 21:55 (plecare Catedrala)			Plecari: 6:30, 7:30, 14:15, 15:30, 16:30(pana la Catedrala), 23:30 (pana la Catedrala)	
9 b	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu- Libertatii-Arcului-Manastirii-A I Cuza- Ec Teodoroiu-Artileriei-Piata Garii	Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu- Ionascu-Tudor Vladimirescu	Gara
Plecari: 6:45, 7:30, 7:50, 8:10, 8:35, 12:48, 12:30, 15:33(Energo), 15:45 (Liceul I.Minulescu), 16:05, 16:47, 20:05			Plecari: 5:35, 6:15, 6:40, 6:55(Steaua), 7:00, 7:10, 7:55, 8:15, 10:10, 12:10, 13:35, 14:40, 16:00, 18:10, 19:35	
9 c	-	-	Pitesti-Cireasov-Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu- Al Cuza-Primaverii-Cornisei- Oituz(Conect)-Ionascu	Alro
9 A	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Basarabilor-Arcului-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artileriei-Cireasov-Pitesti	Pitesti-Cireasov-Piata Garii-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan- Libertatii-Arcului-Srg. Dorobantu-Vintila Voda-13 Decembrie-Ionascu	Alro
10 ,	Catedrala	Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Basarabilor-Centura Basarabilor- Arcului-A I Cuza-Primaverii-Cornisei- Pitesti	Pitesti-Cornisei-Libertatii-Arcului-Srg. Dorobantu-Basarabilor-Vintila Voda-13 Decembrie-Ionascu	Alro



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Plecari: 6:15, 22:05			Plecari: 15:30, 23:30	
11 11 ,	LPS	Primaverii-Cornisei-Pitesti-Prelungirea Pitesti-Grigore Alexandrescu(Cireasov)-Prelungirea Pitesti-Pitesti-T Burca-Magurei	Magurei-T Burca-Pitesti-Cornisei-Libertatii-Unirii-Primaverii	Streangu-S Nou-Cireasov
Plecari: 12:10, 13:10			Plecari: 7:00, 11:00, 12:30, 13:30, 17:30, 20:00	
11 b 11 E	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-Artileriei-Cireasov-Pitesti-T Burca-Magurei	Magurei-T Burca-Pitesti-Cireasov-Piata Garii-Artileriei-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu-T Vladimirescu	Streangu-S Nou-Gara
Plecari: 6:28, 10:33, 14:15, 17:00, 18:28, 19:40			Plecari: 6:15, 12:30, 14:40, 19:00	
13	Catedrala	Ionascu –N.Titulescu-Libertatii-AI Cuza-Basarabilor-Arcului-AI Cuza-Ec Teodoroiu-Tunari-Artileriei-DJ 548-Milcov	Milcov-DJ 548-Artileriei-P.Garii-AI Cuza-Tunari-Ec Teodoroiu-Primaverii-Libertatii-Arcului-SG.Maj. Dorob.C-Vintila Voda-13 Dec-Ionascu	Prysmian 1,2
Plecari: 6:00, 14:00, 22:00			Plecari: 7:20, 14:20, 23:20	
13 b	ACH	T Vladimirescu-Ionascu-N Titulescu-Libertatii-A I Cuza-Ec Teodoroiu-DJ 548	DJ 548-Ec Teodoroiu-A I Cuza-Primaverii-Crisan-N Titulescu-Ionascu-T Vladimirescu	Prysmian-Cord-Pirelli-TMK
Plecari: 6:00, 07:22			Plecari: 16:15	

Tabelul 2.3.5 Trasee si orar transport public local Municipiul Slatina

Cu toate ca din punct de vedere al distributiei retelei de autobuze in interiorul orasului, situatia pare echilibrata, exista si zone neacoperite(nord, vest, cartierul Primavara) si in plus, parcul auto relativ redus duce la un timp de asteptare crescut in statii, diminuarea confortului in timpul deplasarilor si in cele din urma, alegerea altor mijloace de deplasare, in principal autoturismul personal.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

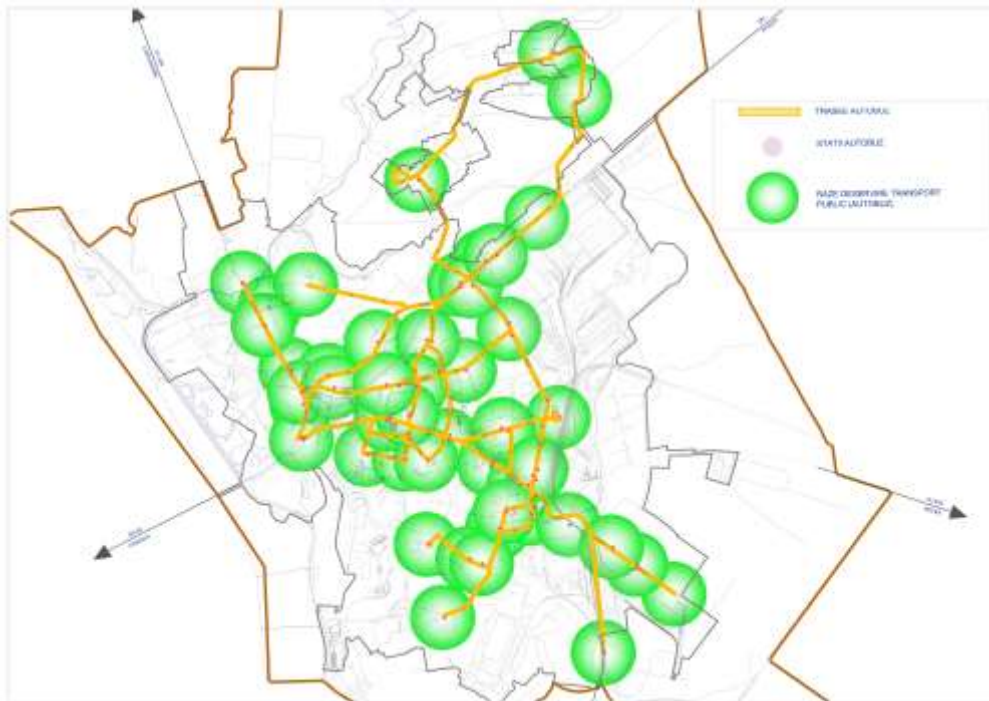


Figura 2.3.1 *Reteaua de transport public local, cu razele de deservire(350m)*

Din punct de vedere al percepției populației vizavi de transportul public, anchetele la domiciliu au revelat ca problemele cele mai mari constau în lipsa informațiilor disponibile pentru călători(44%), lipsa punctelor de transfer intermodal (11%), numărul insuficient de autobuze (11,50%) dar și prețul mare al biletelor (11%).

Probleme există și din punct de vedere al accesibilității persoanelor cu dizabilități la transportul în comun, cele mai multe reclamând dificultatea accesului în mijloacele de transport (48%) dar și accesul la trotuarele stațiilor (21,40%)

Conform informațiilor furnizate de reprezentanții SC Loctrans SA, în acest moment parcul auto se găsesc 14 autobuze, din care se folosesc efectiv 10 autobuze, ritmicitatea cu care acestea ajung în stație fiind de 20 de minute.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

2.3.3. Transportul auto interurban

Îmbunătățiri sunt necesare și în cazul transportului de persoane către și dinspre localitățile din zona funcțională, având în vedere că o parte importantă din forța de muncă din Slatina provine din aceste localități.

Deși SC Loctrans SA este principala companie responsabilă de transportul public în Municipiul Slatina, există și competitori care practică transportul de persoane și care deservește inclusiv zona funcțională a Slatinei, cum ar fi:

- SC Romtimex SRL – având din Slatina plecări către localități mai apropiate cum ar fi : Coteana, Drăganesti Olt, Drăgasani, Râmnicu-Valcea, Calimănești, Caracal, Bals, Cioroiu, Margheni, dar și către Sibiu, Sebes, Alba Iulia, Aiud, Turda și Cluj-Napoca.

Toate aceste curse au ca punct de plecare autogara Transbuz SA, aflată pe strada Silozului nr.2.

- SC Transbuz SA – organizează curse tur-retur din autogara proprie din Slatina de pe strada Silozului nr.2 către: Albești, Carlogani, Comanita, Corabia, Ipotesti, Lisa, Mosteni, Movileni, Nicolae Titulescu, Oporelu, Otesti, Saltanesti, Samburesti, Schitu, Scornicesti, Stefan cel Mare, dar realizează și alte curse, din alte puncte(ex: Slatina –Bucuresti și retur, Slatina-Mangalia și retur, Slatina-Turnu Magurele și retur, etc)
- SC Tunsoiu SRL – realizând curse între Slatina și Perieti și Slatina și Turia
- My Bus – reprezintă serviciul de transport al companiei low cost Europa Travel, realizând, printre altele, curse către și dinspre aeroportul Henri Coanda(Otopeni) din București, dar și alte curse naționale și internaționale. Cele mai frecvente curse (4 plecări/zi) sunt pe ruta: Craiova - Bals – Slatina –Aeroport Otopeni și retur. În Slatina plecarea/sosirea se face în benzinăria Rompetrol de pe str.Pitești.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Comentariu [A3]: DE TRECUT LA
TRANSPORT LOCAL

2.3.4. Transportul auto în regim de taxi

În U.A.T. Slatina autorizațiile de taxi sunt eliberate de autoritatea locală. Cea mai recentă decizie de autorizare și retragere a licențelor datează din septembrie 2016. Conform deciziei 83432/07.09.2016 la nivelul municipiului Slatina există 309 astfel de autorizații. Majoritatea autorizațiilor existente au valabilitate până în decembrie 2018.

Legea nr. 38/2003, cu modificările și completările ulterioare, reglementează autorizarea, organizarea, atribuirea și controlul efectuării serviciilor de transport în regim de taxi sau de transport în regim de închiriere. Conform legii, autoritățile publice locale trebuie să emită 4 autorizații de taxi pentru 1000 de locuitori. Pentru municipiul Slatina, la nivelul anului 2016, aceasta înseamnă un număr de 281 de autorizații de taxi. Pentru populația declarată în anul 2016, 83.858 persoane cu domiciliu, numărul autorizațiilor de taxi conform legii este de 335.

Sunt reglementate parcări pentru taximetre în zone de interes pentru populație, precum Piața Gării, Winmarkt Oltul, Kaufland, Spitalul Județean de Urgență

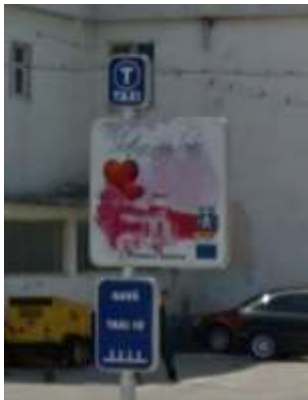


Figura 2.3.2 Semnalizarea și marcarea stațiilor de taxi

Sursă: consultant

Pe raza municipiului Slatina prestează servicii de transport de persoane în regim de taxi mai multe companii, precum: Olt-Alex, Mobil Taxi, Valdaian, Diatax, Trans-Aditu, Serves și altele, dar și persoane fizice autorizate. Prestatorii de servicii practică un tarif unic pentru cursele din interiorul și exteriorul municipiului, prezentat în tabelul de mai jos:



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Tip Tarif	Tarif interior	
	Zi	Noapte
Tarif [lei/km]	1,99	1,99
Staționarea [lei/oră]	19,99	19,99
Pornire [lei]	1,99	1,99

Tabelul 2.3.6 Tarif călătorie cu taxiul

Acest mod de deplasare este utilizat frecvent în municipiu, cu o pondere modală de 7% din totalul călătoriilor, după cum rezultă din chestionarul privind obiceiurile de deplasare, fapt datorat distanțelor scurte de deplasare și tarifului unic perceput pentru curse.

2.4. Transport de marfă

În prezent, circulația vehiculelor cu greutate maximă autorizată mai mare de 3,5 tone este reglementată conform Hotărârii Consiliului Local nr.300 din 06.12.2007. Acest document stabilește strazile cu acces permis fără autorizație, taxele aferente tranzitului pe baza de autorizație specială, precum și intervalele orare în care acesta este permis.

Conform Anexei 1 la respectiva Hotărâre, drumurile publice din municipiul Slatina care pot fi folosite de către autovehiculele cu masă maximă autorizată de peste 3,5t pentru tranzitare sunt:

- Bdul Sfântul Constantin Brancoveanu (fosta Aleea Oltului) - de la podul Olt până la intersecția cu strada 13 Decembrie
- Strada 13 Decembrie- de la intersecția cu Bdul Sfântul Constantin Brancoveanu până la intersecția cu strada Ionascu
- Strada Ionascu de la intersecția cu strada 13 Decembrie până la intersecția cu B-dul Nicolae Titulescu;
- Strada Tudor Vladimirescu - de la intersecția cu strada Ionascu, bdul Nicolae Titulescu, strada Nicolae Balcescu până la intersecția cu DJ 677B
- Strada Oituz - de la intersecția cu B-dul Nicolae Titulescu până la intersecția cu strada Pitesti
- Strada Pitesti - de la intersecția cu strada Oituz și strada Cornisei până la intersecția cu DE 85;
- Strada Cireasov - de la intersecția cu strada Pitesti până la intersecția cu strada Artileriei;
- Strada Artileriei - de la intersecția cu strada Cireasov până la intersecția cu strada Draganesti și strada Vailor



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Strada Ecaterina Teodoroiu - de la intersectia cu strada Vailor pana la Intersectia cu Strada Draganesti
- Strada Draganesti - de la intersectia cu strada Ecaterina Teodoroiu pana la iesirea din municipiul Slatina;
- Strada Milcov – de la intersectia cu strada Draganesti pana la iesirea din municipiul Slatina

Amplasarea activitatilor industriale in lungul circulatiilor carosabile principale, respectiv strazile Pitesti, Oituz si Cireasov asigura o buna legatura cu principalele centre de interes regional si national (Bucuresti-Pitesti-Ramnicu Valcea-Craiova).

Totusi, lipsa unei centuri face ca traficul greu sa foloseasca in continuare strazile Cireasov cu continuare pe Oituz/DN65 pentru directiile Pitesti sau Craiova, exercitand presiune asupra intregii zone dezvoltate in lungul acestor strazi. Gruparea activitatilor industriale in partea de est a orasului permite un anumit grad de protectie a zonelor de locuire fata de poluarea emisa de aceasta zona. Acumuland trafic de marfa din zona industriala si fluxuri de tranzit de pe axa Pitesti-Craiova, str.Oituz este cea mai incarcata artera la nivelul orasului, preluand astfel rolul de ocolitoare.

Cel mai important element de risc pentru buna functionare a zonei industriale si pentru accesibilitatea generala a orasului o reprezinta podul peste raul Olt, aflat intr-o stare avansata de degradare. Renovarea acestuia reprezinta probabil cea mai mare prioritate la nivel de infrastructura pentru oras, avand in vedere ca blocarea podului izoleaza orasul fata de vestul tarii.

In figura de mai jos sunt prezentate cele mai aglomerate intersectii din punct de vedere al traficului greu (>100vehicule grele/zi), precum si traseele aprobate conform HG si cele folosite pe baza de autorizatie **speciala**.

Comentariu [A4]: De transpus harta in cuvinte, vezi studiul de trafic, minute



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

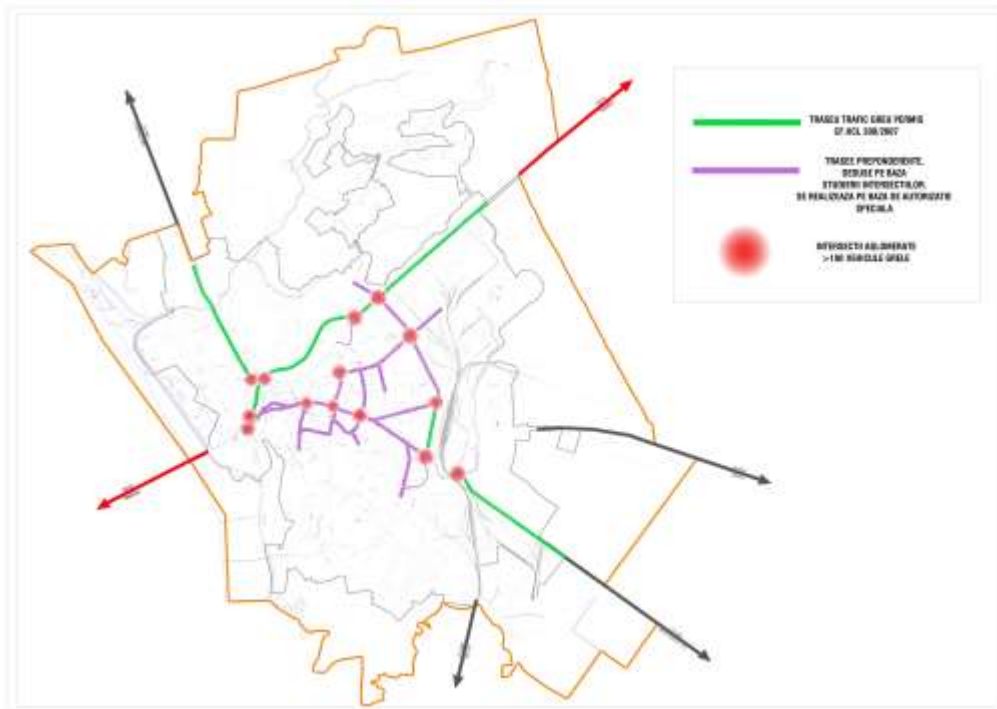


Figura 2.4.1 Trasee trafic greu

Dupa cum se poate constata, cele mai mari aglomerari se produc pe b-dul A.I.Cuza, boulevard principal care strabate Slatina pe directia est-vest, raducand semnificativ nivelul poluarii din centrul orasului, dar si la intrarea pe Podul Olt si iesirea pe DJ 546.

Desi in acest moment accesul vehiculelor de mare tonaj este permis conform HCL 300/2007, pe DJ 546, nefiind nevoie de autorizatie speciala, traficul din acea zona ridica mari probleme, dat fiind capacitatea insuficienta a drumului judetean in raport cu traficul generat de zona industriala din sud-est si de traficul de tranzit, in special cel de mare tonaj.

Aceste probleme au fost reclamate in repetate randuri de catre reprezentatii firmelor prezente pe platforma industriala din acea zona (Pirelli Tyres, Prysmian Cabluri si Sisteme SA, TMK Artrom) in cadrul intalnirilor realizate cu ocazia infiintarii grupurilor de lucru din cadrul primariei Slatina.

In acest moment, la nivelul Primariei Municipiului Slatina exista un proiect de largire a DJ 546 la 4 benzi in dreptul grupului Prysmian.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

De asemenea, prin studiul de trafic realizat în 2014 s-a propus realizarea a două sensuri giratorii pentru facilitarea acceselor în incinta Pirelli și TMK Artrom

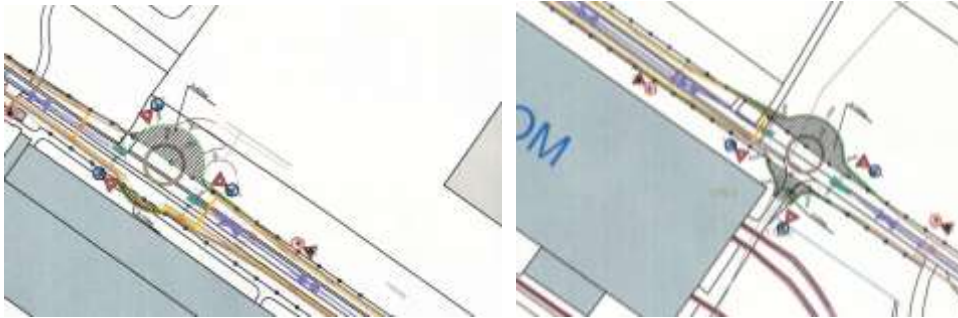


Figura 2.4.2 Giratii acces Pirelli si TMK Artrom

Sursa: Studiu de trafic 2014

O altă problemă asociată traficului intens din zona industrială sud-est, desfășurat pe o infrastructură subdimensionată, o reprezintă lipsa locurilor de parcare care să deservească exclusiv întreprinderile aflate pe platformă,

2.5. Mijloace alternative de mobilitate

2.5.1. Mersul pe jos și accesibilitate

Mersul pe jos este o formă de deplasare accesibilă și atractivă pentru locuitorii municipiului, după cum reiese din ponderea modală de 36,3% a deplasărilor pietonfale din totalul deplasărilor realizate în oraș. Această valoare a fost determinată pe baza interviurilor la domiciliu și a recensămintelor de circulație.

În municipiul Slatina există 0,95 ha de spații publice pietonale, concentrate în zona centrală a orașului, în vecinătatea celor mai importante dotări comerciale ale orașului. Spațiul pietonal este realizat în vecinătatea parcului Esplanada, iar traseele pietonale se continuă prin parc și fac legătura în zona Esplanada și centrul istoric. Spațiul pietonal este dotat corespunzător cu mobilier urban, existând suficiente spații de odihnă, precum și vegetație pentru asigurarea zonelor de umbră. Iluminatul public este corespunzător în această zonă.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA



Figura 2.5.1 Spațiu pietonal din zona centrală

Majoritatea străzilor au trotuare, dar există și o pondere semnificativă de străzi fără trotuar sau cu trotuare de dimensiuni reduse. Lungimea totală a străzilor pe care nu sunt amenajate trotuare este de 29,54 km. S-a remarcat o pondere semnificativă, de aproximativ 20% de străzi cu trotuare degradate. Figura de mai jos prezintă materialele din care sunt realizate trotuarele în municipiu.

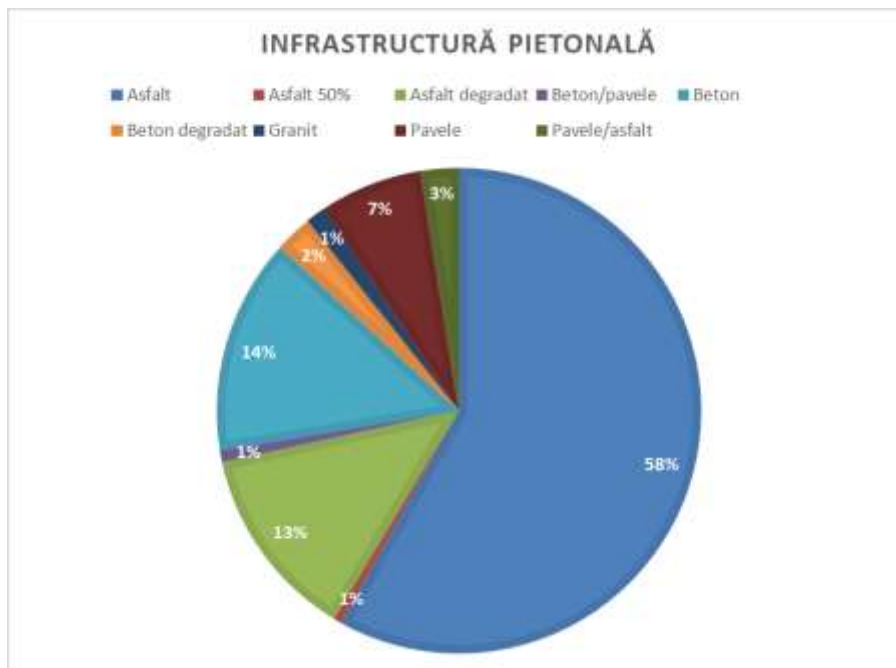


Figura 2.5.2 Infrastructură pietonală



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Printre străzile fără infrastructură pietonală adecvată se numără și străzi pe care circulă transportul public. Lipsa unui parcurs sigur, confortabil și plăcut către și dinspre stațiile de transport public scade gradul de utilizarea al acestui mod de deplasare.

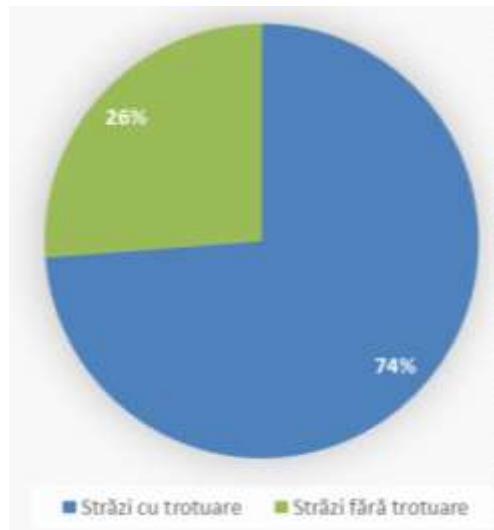


Figura 2.5.3 Ponderea străzilor fără trotuare

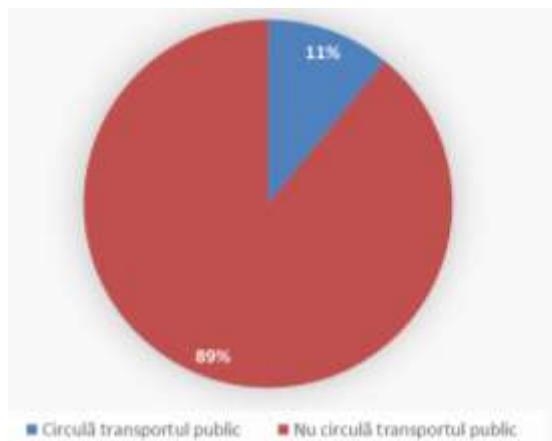


Figura 2.5.4 Circulația transportului public pe străzile fără trotuar

În ceea ce privește nivelul de serviciu al spațiilor pietonale, acesta s-a dovedit a fi în cea mai mare parte bun în zona centrală. La polul opus se află cartierele nou dezvoltate la periferia orașului, unde nivelul de serviciu al unor trotuare este slab,



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

acestea nefiind asfaltate, îngreunând deplasarea pietonilor și oferind condiții precare de siguranță.

Spațiile publice sunt în mare măsură inaccesibile persoanelor cu mobilitate redusă din cauza diferențelor de nivel și a lipsei planeității circulațiilor pietonale în punctele de traversare a străzilor. Accesibilitatea redusă este cauzată de absența rampelor sau de existența unor rampe cu pante neconforme. O altă problemă întâlnită este necorelarea spațiilor accesibilizate pe ambele părți ale carosabilului.



Figura 2.5.5 Treceri de pietoni accesibilizate

Conform datelor furnizate de DASIP, pe raza orașului Slatina se găsesc 309 treceri de pietoni. În zonele cu probleme de siguranță rutieră, pentru a crește gradul de siguranță la traversare, trecerile de pietoni au fost înălțate. În prezent există 21 de treceri denivelate, iar tabelul de mai jos prezintă străzile pe care sunt localizate acestea.

Stradă	Număr treceri denivelate
Bulevardul Alexandru Ioan Cuza	3
Strada Basabilor	1
Strada Sergent Major Dorobanțu	1
Strada Mânăstirii	3 , dintre care 1 trecere în vecinătatea <i>Esenzza Caffè</i>
Strada Plevnei	1
Aleea Strehăreți	1
Șoseasua Pitești (în zona locuințelor	2



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

unifamiliale)	
Cuza Vodă	3
Strada Banului	1
Strada Ecaterina Teodoroiu	1
Strada Cornișei	2
Strada Libertății	1
Strada Primăverii	1

Tabetul 2.5.1 Amplasamentul și numărul trecerilor denivelate

2.5.2. Infrastructură pentru biciclete

În prezent, în municipiul Slatina nu există infrastructură pentru biciclete. Această lipsă determină o pondere modală scăzută pentru acest mod, deplasările pe bicicletă reprezentând doar 0,7 % din deplasările zilnice totale.

Lipsa pistelor pentru biciclete este una din principalele probleme de deplasare identificate în cadrul sondajului pe gospodării cu o pondere de 13% din răspunsurile totale. În imaginea de mai jos este prezentată distribuția pe grupe de vârstă a locuitorilor care au identificat această problemă și se remarcă grupul de vârstă cuprins între 31-50 de ani ca fiind cel mai interesat de realizarea infrastructurii.

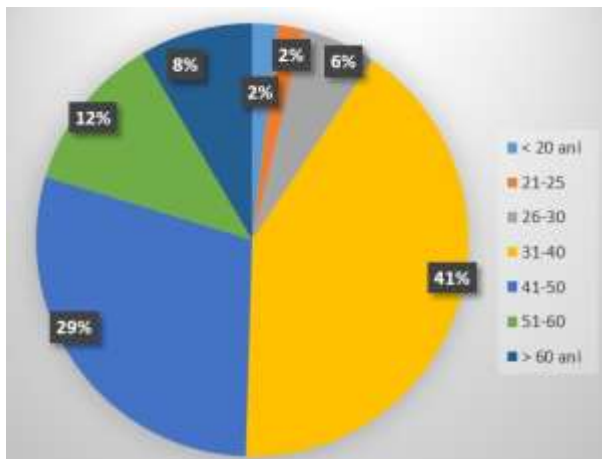


Figura 2.5.6 Distribuția pe grupe de vârstă a persoanelor interesate de infrastructură pentru biciclete



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Analizând informațiile disponibile pe site-ul Strava Labs se observă o creștere a utilizării bicicletei în anul 2015 față de anul 2014, prezentată în imaginile de mai jos. Gradul de deplasare cu bicicleta a crescut cel mai mult pe străzile Vintilă Vodă, Oituz, Cornișei, Cireașov, Ecaterina Teodoroiu, Drăgănești, Carol I, Basarabilor și pe Bulevardul Alexandru Ioan Cuza.





PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA



Figura 2.5.7 Evoluție deplasări cu bicicleta între anii 2014 și 2015

Sursă: <http://labs.strava.com/>

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Slatina a prezentat localizarea dotărilor de educație, cultură și sănătate și zonele de agrement. Zonele care concentrează aceste funcțiuni reprezintă un element de potențial în dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și sunt prezentate în figura de mai jos



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

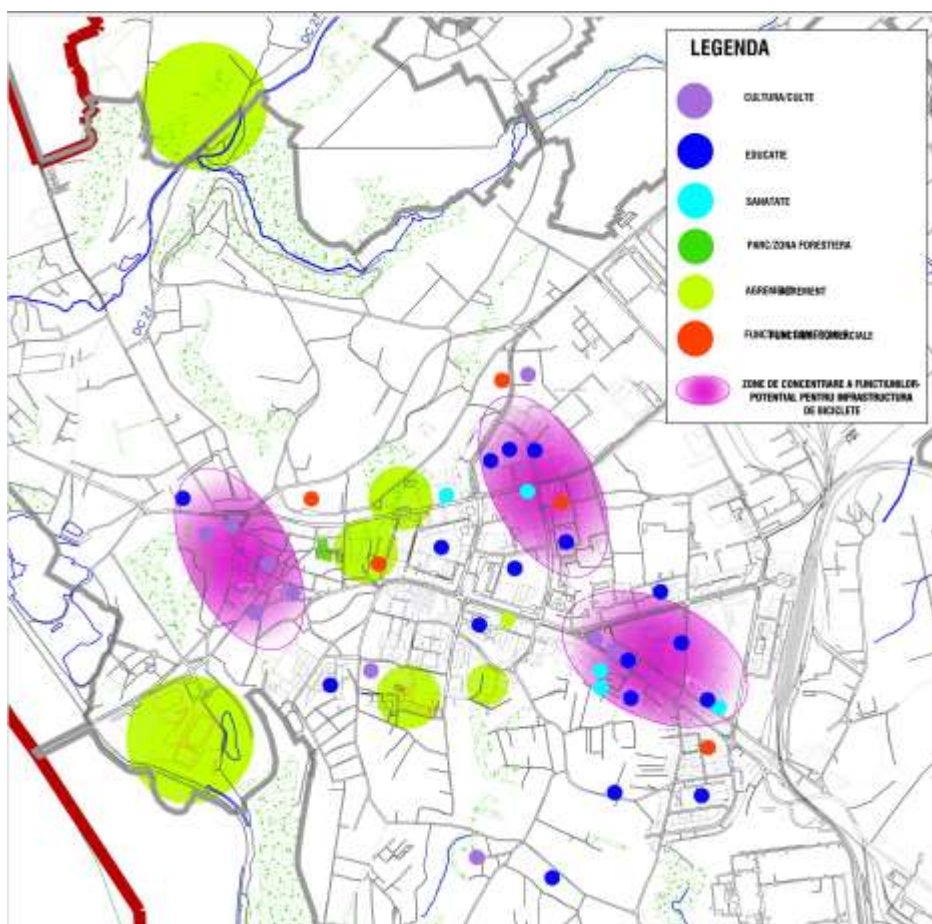


Figura 2.5.8 Potențial infrastructură pentru biciclete – zonele de concentrare a funcțiilor de cultură educație sănătate și agrement

Sursă: elaborată de consultant pe baza informațiilor furnizate în SIDU Slatina

În studiul de trafic elaborat de S.C. K.X.L. S.R.L. în anul 2014, piste pentru biciclete sunt propuse pentru următoarele artere: A.I. Cuza, Artileriei, Cireașov, Cornișei, Pitești, Primăverii și Drăgănești. Analizând recomandările studiului se observă că majoritatea pistelor sunt propuse pe trotuarul existent, cu o delimitare pe înălțime față de spațiul exclusiv pietonal. Pe străzile A.I. Cuza, Artileriei, Cireașov, Cornișei, Pitești, Primăverii se propun piste cu dimensiunea de 1 m/sens cu mențiunea că pot fi dispuse pe ambele sensuri sau pe o singură parte a străzii, având în acest caz dimensiunea totală de 2 m. Pentru strada Drăgănești se propune lărgirea acesteia și



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

realizarea unor piste de 1.2 m/sens, în continuarea spațiului carosabil și delimitarea pistelor cu stâlpi.

Abordarea propusă va avea ca efect reducerea spațiului pietonal existent scăzând astfel atractivitatea mersului pe jos, precum și crearea unor probleme de siguranță a pietonilor. Ținând cont de recomandările Comisiei Europene privind încurajarea deplasărilor nepoluante, precum și țintele stabilite pentru reducerea emisiilor de CO₂ până în anul 2020, este evidentă nevoia de creștere a spațiului alocat acestor deplasări.

2.6. Managementul traficului

În Municipiul Slatina, managementul traficului este asigurat prin semnalizare statică verticală și orizontală, precum și semnalizare dinamică (semaforizare) în 9 locații specificate mai jos.

- Intersecția Bdul.N.Titulescu – Str.Ionascu – Str.N.Balcescu
- Intersecția Str.Libertatii – Str.Crisan
- Intersecția Str.Primaverii – Str.Crisan
- Intersecția Str.Primaverii – Str.A.I.Cuza
- Intersecția Str.Arcului – Str.Libertatii – Str.A.I.Cuza
- Trecere pietoni – Str.Crisan - Spitalul Judetean de Urgenta Slatina
- Trecere de pietoni – B-dul.N.Titulescu – Kaufland
- Trecere de pietoni – Str.A.I.Cuza – I.S.U. Matei Basarab-Statia de pompieri
- Trecere de pietoni – Str.E.Teodoroiu – statia de ambulanta

Pana acum, în Slatina nu a fost implementat niciun sistem de management integrat al traficului. Cu toate acestea, în PUG au fost realizate propuneri pentru reamenajarea anumitor intersecții și realizarea de senzori giratorii noi.

În acest moment nu există disponibilitatea în timp real a datelor. Prin urmare, dacă se dorește un management adaptiv va fi necesară inclusiv instalarea de senzori pentru colectarea datelor.

Momentan există doar un sistem de camere video, instalate pentru prevenirea actelor antisociale, dar care pot fi folosite și pentru supravegherea traficului.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Mai jos este prezentat un plan de situatie in care este aratata rețeaua existenta de camere de supraveghere, precum si propunerile de extindere a acesteia.

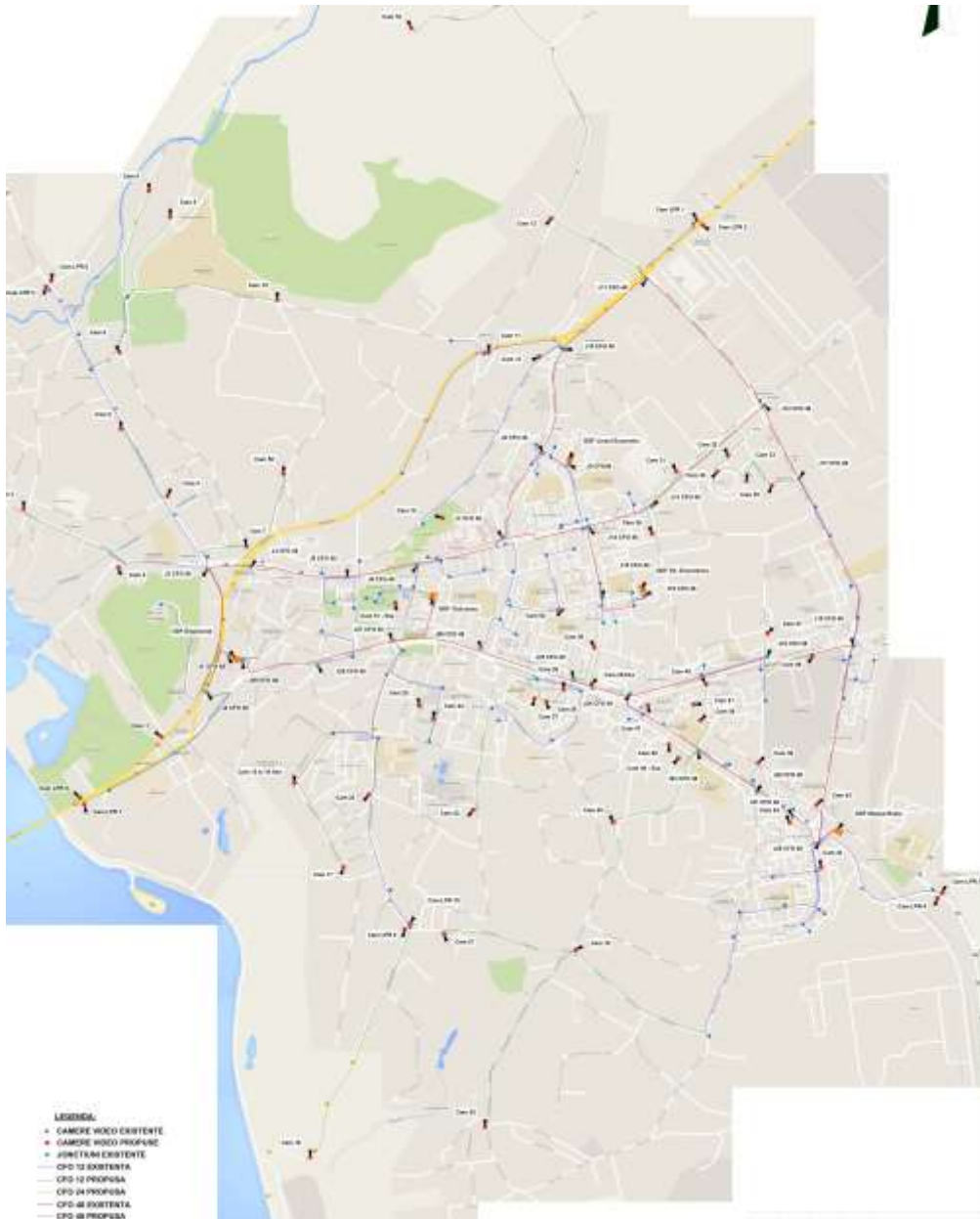


Figura 2.6.1 Rețea sistem de supraveghere video-situație existentă și propusă

Sursa: Primaria Municipiului Slatina

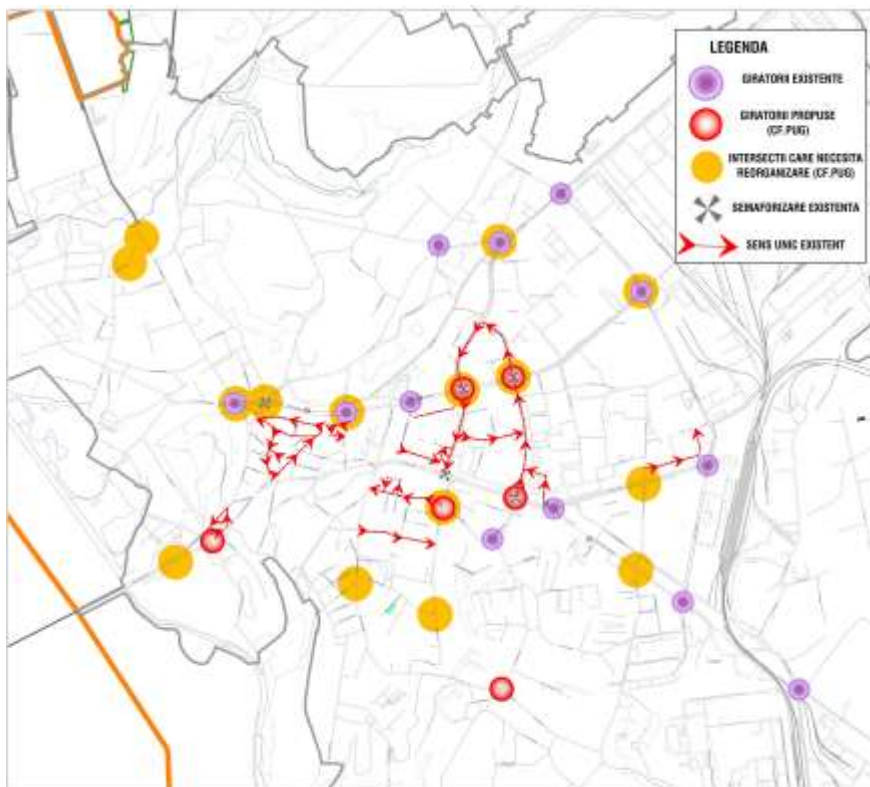


PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Parcarea este, de asemenea, una dintre cele mai importante probleme ale planificării transportului în orașe. În același timp, are un impact asupra planificării urbane și interacționează cu transportul public. Astfel, parcarea trebuie privită ca un element cheie al planificării mobilității urbane.

Analiza parcarilor este deosebit de necesară deoarece numărul de locuri de parcare amenajate este insuficient față de nr de vehicule. Această disproporție duce la nerespectarea regulamentelor de circulație și la blocarea fluxurilor de trafic. Pentru a rezolva problema parcarilor este necesară o inventariere a tuturor locurilor și zonelor utilizate pentru parcare, crearea unei baze de date cu poziționarea geografică a acestora și realizarea unor proiecte integrate de parcare. Complementar realizării parcarilor, este foarte importantă componenta de descurajare a parcarilor neregulate, respectiv utilizarea serviciilor de ridicare a vehiculelor parcate neregulamentar, în special a celor parcate în zonele cu vad, practic expuse vânzării.

Mai multe detalii referitoare la numărul locurilor de parcare, regulament, și propuneri conform studiului de trafic din 2015 se regăsesc în capitolul 2.2.2





PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Figura 2.6.2 Componente ale managementului traficului in Slatina

2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Zonele specifice din cadrul ariei acoperite de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina, identificate ca prezentând un nivel ridicat de complexitate din punct de vedere al mobilității sunt:

- **Zona Centrală (inclusiv centrul istoric)**
- **Piața Gării**
- **Intersectia str.Pitesti - str.Oituz –str.Cornisei**
- **Zona Zahana – Cartier Crisan**
- **Zona Steaua – Cartier Steaua**

Zona Centrală identificată ca având complexitate ridicată a mobilității este zona cuprinsă între strazile Ionascu (vest), Vintila Voda(sud), str.Independentei (est) si bd.N.Titulescu (nord).

Zona cuprinde mai multe obiective care generează/atrag deplasări zilnice, cum ar fi:

- CatedralaSf.Gheorghe (aflata la intersectia strazilor Ionascu, Nicolae Titulescu si Tudor Vladimirescu), unde se afla si capatul de linie pentru mai multe trasee de transport in comun,
- Centrul istoric, o zona cu mare potential de reprezentativitate pentru oras, ce va necesita pe viitor multiple interventii de reabilitare si revitalizare in special a fondului construit, din care 81 de constructii se afla pe lista monumentelor istorice;
- Complexul comercial Winmarkt (fostul magazin Oltul), zona pietonala utilizata zilnic , alte functiuni de interes local
- Parcul „Eugen Ionescu” si Parcul „Esplanada”, unde se afla si o vasta zona pietonala
- Primaria, Judecatoria si Parchetul de pe langa Judecatoria Slatina
- Alte functiuni de utilizare zilnica (restaurante, policlinica)

In plus, in imediata apropiere se afla hypermarketul Kaufland si Spitalul Judetean de Urgente

Accesul în zonă poate fi realizat cu autovehiculul propriu, transportul public(majoritatea liniilor), mers pe jos, bicicleta



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Piața Gării, amplasată în prelungirea strazii A.I.Cuza, în fața stației CFR din Municipiul Slatina, concentrează următoarele moduri de transport:

- Transport feroviar: Gara Municipiului Slatina
- Transport în regim de taxi
- Transport public urban: capătul a 10 dintre cele 26 linii de transport public
- Transport auto privat: parcare

Datorită acestor caracteristici, zona prezintă toate premisele implementării unei stații intermodale, prin care să se asigure transferul mai facil al călătorilor între diverse moduri de transport și atragerea acestora spre utilizarea transportului în comun, în defavoarea vehiculului personal prin informarea dinamică asupra conexiunilor disponibile.

În plus, aici sunt propuse a se realiza operațiuni urbanistice în vederea creșterii accesibilității și atractivității zonei (vezi capitolul 9.7)

Intersecția strazilor Pitești –Oituz –Cornisei – este o intersecție puternic tranzitată, în special de vehiculele grele de marfă, pentru că pe aici se face distribuția acestora spre Pitești sau Craiova.

Conform studiului de trafic realizat în 2014, prin intersecția respectivă treceau zilnic 3790 vehicule etalon, din care 315 camioane.

Reorganizarea acestei intersecții a fost propusă prin PUG, între timp fiind realizat un sens giratoriu.

Zona Zahana – zona aflată la intersecția strazilor Primaverii, Crisan și Toamnei, cuprinzând mai multe funcțiuni comerciale (piața agroalimentară, restaurante, centru comercial) foarte bine deservită de mijloace de transport în comun. Piața agroalimentară Zona Zahana este localizată în cartierul Crisan, piața Zahana fiind cea mai mare piață agroalimentară din Slatina.

De asemenea, conform studiului de trafic realizat în 2014, intersecția Str.Primaverii – Str.Crisan se află printre cele mai aglomerate din Slatina, fiind înregistrate 6380 vehicule etalon pe zi, din care 50 de mașini de mare tonaj.

Zona Steaua – aflată în partea de sud-est a Municipiului Slatina, este o zonă complexă atât din punct de vedere al funcțiilor adaptate cât și al traficului realizat aici.

Printre funcțiunile de interes public amintim:

- Funcțiuni comerciale: Pepco, Lidl, Kaufland, piața agroalimentară (Steaua



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Rosie)

- Servicii: restaurante, posta, banca, benzinarii
- Invatamant: Scoala Gimnaziala „Constantin Brancoveanu”

Intersectia str.E.Teodoroiu, Str.Draganesti, Str.Artileriei, str.Vailor reprezinta una din cele mai tranzitate intersectii de catre traficul greu, dar nu numai, avand in vedere ca in apropiere se afla zona industriala ce adaposteste fabricile Pirelli, Prysmian si TMK, unitati ce atrag un numar mare de persoane, in special dimineata si dupa-amiaza.

Zona este foarte bine deservita de transportul in comun, de aici ajungandu-se usor in orice parte din oras, dar si in afara acestuia.

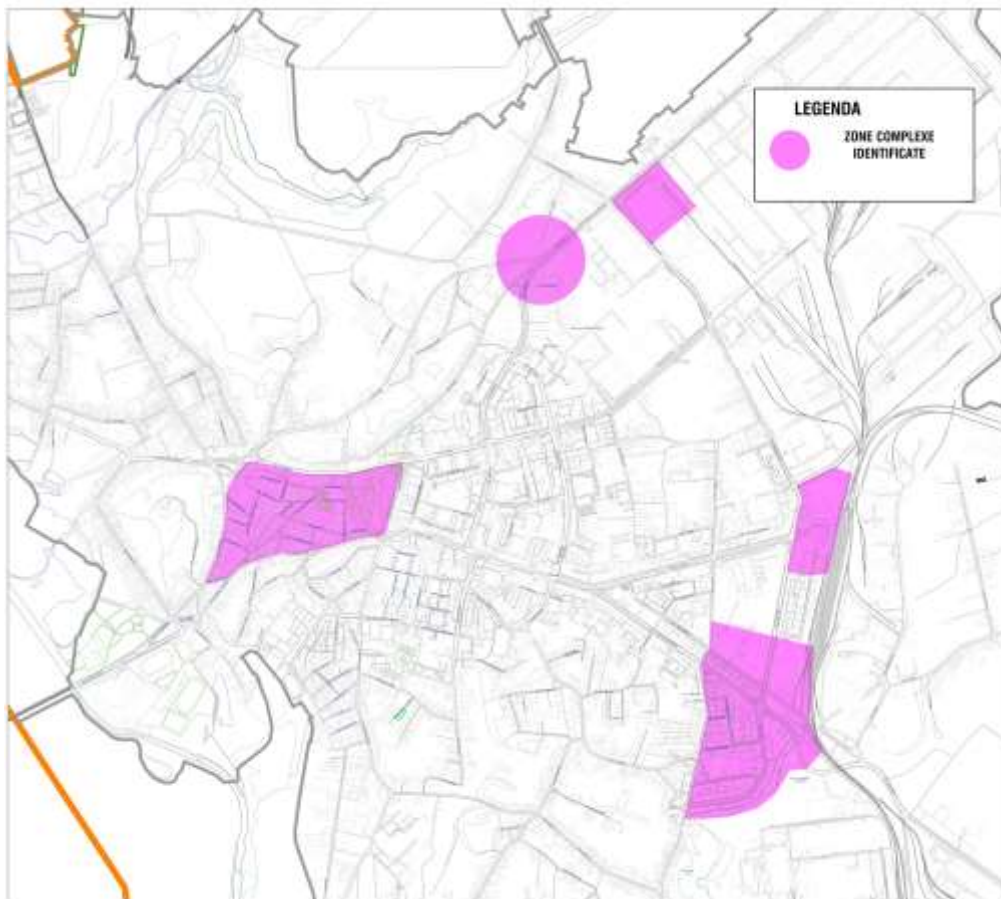


Figura 2.7.1 Zone cu grad ridicat de complexitate identificate in Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

3. Modelul de transport

3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Planul integrat de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Slatina are la bază un model de transport, creat pe baza analizelor realizate asupra situației existente și a datelor obținute în urma procesului de colectare a datelor.

Un model de transport constituie o reprezentare computerizată a circulației persoanelor, mărfurilor și vehiculelor, în cadrul sistemului de transport. Modelul de transport este dezvoltat pentru o anumită arie de studiu, care este împărțită în unități teritoriale, denumite zone.

Modelul de transport are rolul de a crea o imagine a modului în care comportamentul de călătorie, modelele de călătorie și solicitările vor reacționa în timp la schimbări de politici de transport, infrastructură sau servicii, la variații ale nivelului populației sau la schimbări ale distribuției spațiale a acestora, la schimbări socio-economice.

Un model de transport trebuie să reprezinte, la un nivel acceptabil, situația existentă a transportului în ceea ce privește cererea de călătorie. Aceasta este măsurată în funcție de modul de deplasare, număr de vehicule pe rețea, durata de călătorie și distanța parcursă.

Modelul de Transport a fost dezvoltat pe baza analizelor situației existente cu privire la tiparele de călătorie existente și va fi utilizat la evaluarea proiectelor individuale propuse, cât și pentru evaluarea întregului plan general de mobilitate.

Pentru elaborarea Planului de mobilitate urbană al Municipiului Slatina a fost folosit un model de transport simplu, având la bază matrice de calcul (EXCEL) pentru estimarea generării și atragerii deplasărilor, distribuției între zone și distribuției între modurile de transport.

Cu ajutorul matricelor de calcul, prezentate în capitolul de față, au fost determinați principalii parametri ai traficului, fiind furnizate informații comparative asupra următorilor parametri:

- Viteză medie de circulație
- Durata medie a deplasărilor/mod de deplasare
- Consumul de combustibil



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Emisii CO₂echiv
- Emisii CO₂
- Emisii N₂O
- Emisii CH₄

Analiza comparativă a parametrilor indicați permite evaluarea impactului proiectelor/pachetelor de proiecte implementate, pentru fiecare dintre scenariile și anii de prognoză care vor fi descrise în altă secțiune a documentului.

Matricele reflectând cererea de transport, distribuția pe zone de origine/destinație și pe moduri de transport, sunt realizate pentru ora de vârf AM, determinată ca fiind perioada cu numărul cel mai mare de deplasări, pe baza rezultatelor procesului de colectare a datelor. De asemenea, matricele de calcul au fost utilizate pentru realizarea prognozelor și modificărilor apărute în diferitele scenarii și ani de prognoză avuți în vedere pentru elaborarea PMUD.

În ceea ce privește traficul de traversare a zonei urbane, au fost utilizate rezultatele anchetelor O/D realizate în cadrul procesului de colectare a datelor, integrate cu datele rezultate din recensământul de circulație.

Modelul de transport a fost utilizat pentru:

- Evaluarea situației existente, prin:
 - o Identificarea cererii legate de vehicule și pasageri și a condițiilor operaționale privind sistemul de transport.
 - o Scopul deplasărilor, originea și destinația acestora.
 - o Distribuția călătoriilor pe ore de vârf și ca medie zilnică
 - o Alegerea modală: modalitatea de efectuare a călătoriilor, pe moduri de transport
 - o Afectarea traficului: matricea deplasărilor între zonele considerate.
 - o Identificarea problemelor existente, prin localizarea punctelor/arterelor care prezintă congestii de trafic sau timpi mari de așteptare, pe baza rezultatelor studiului de trafic
- Realizarea de prognoze asupra mobilității pentru anii de perspectivă stabiliți, pe baza datelor și proiecțiilor demografice și economice (proiecții referitoare la populație, gospodăria, ocuparea forței de muncă și deținerea de autoturisme etc.) și a cererii de mobilitate pentru anul de prognoză.
- Estimarea efectelor implementării unor proiecte/măsuri de mobilitate, a unor pachete de proiecte/măsuri de mobilitate sau a unei strategii privind mobilitatea și accesibilitatea, prin:
 - o Evaluarea impactului pe care un proiect/măsură sau un pachet de proiecte/măsuri propuse îl au asupra fluxurilor de transport din rețea, prin



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

prisma modificării parametrilor selectați: timp de călătorie, viteză medie de circulație, emisii de noxe, consum de combustibil etc.

- Evaluarea impactului asupra numărului de utilizatori ai transportului public, ca urmare a unor schimbări de rute, orar de circulație, creșterea vitezei medii, îmbunătățirea calității serviciilor etc.
- Evaluarea modificărilor asupra alegerilor modale.
- Compararea unor alternative de proiect și asistență în alegerea variantei optime, în vederea atingerii parametrilor selectați.
- Extragerea de informații pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului.

3.1.1. Acoperirea spațială

Pentru necesitățile de modelare ale studiului de față, aria de studiu considerată este formată din intravilanul Municipiului Slatina. Aria de studiu a fost divizată în 15 zone interioare, a caror reprezentare grafică a zonelor de studiu este realizată în capitolul 3.4.

3.1.2. Acoperirea temporală

Ca urmare a analizei măsurătorilor de trafic au rezultat intervalele orare corespunzătoare vârfurilor de trafic, respectiv:

- Ora de vârf de dimineață (07.30 – 08.30)
- Ora de vârf de după-amiază (16.00 – 17.00)

Modelarea a fost realizată pentru ora de vârf de dimineață, considerată situația cea mai defavorabilă din punct de vedere al traficului, în acest interval fiind înregistrat numărul cel mai mare de călătorii.

3.1.3. Anii de referință

Anul de bază pentru care a fost realizat modelul de transport este anul 2017.

Anii de perspectivă pentru care au fost realizate prognoze pentru scenariile aplicate (detaliate în capitolele următoare), în funcție de perioada de implementare a proiectelor și măsurilor incluse în acestea, sunt:

- Anul de prognoză pe termen mediu: 2023
- Anul de prognoză pe termen lung: 2030.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

3.2. Colectarea de date

3.2.1. Date colectate

Colectarea și analiza datelor de intrare reprezintă un proces complex, acesta stând la baza fundamentării analizei situației existente, precum și a identificării și definirii problemelor, ambele etape intermediare obligatorii pentru identificarea pachetelor de măsuri și stabilirii listei de proiecte.

Activitatea de colectare a datelor pentru elaborarea modelului de transport pentru Municipiul Slatina a inclus următoarele:

- Analiza documentelor existente: Planul Urbanistic General, Strategia Integrata de Dezvoltare Urbana Slatina în perioada 2014-2020, Studiul de trafic privind dimensionarea structurilor rutiere, precum și traficul de calcul pentru verificarea capacității de circulație pe o perioadă de 15 ani
- Anchete la domiciliu
- Anchete origine-destinație
- Contorizări ale călătorilor din transportul public/bicicliști

De asemenea, pentru realizarea, calibrarea și validarea modelului de transport pentru Municipiul Slatina, precum și a rulării modelului pentru anii de prognoză 2023 și 2030, au fost utilizate date statistice, referitoare la:

- Date socio-demografice: repartiția populației pe străzi/cartiere
- Date privind infrastructura rutieră
 - o Hartă
 - o Clasificarea rețelelor de drumuri și capacitatea de circulație
- Date privind reglementările de circulație
 - o sensuri unice, viraje permise, priorități etc.
 - o planuri de semaforizare
- Date privind traficul general:
 - o Date privind fluxurile de intrare/ieșire din localitate, rezultate din anchetele O/D
 - o Contorizări de trafic pe segmente de drum și în intersecții
- Date privind transportul public urban:



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- o Rute acoperite de transportul public urban
- o Orare de circulație
- o Frecvența de circulație a vehiculelor de transport public
- o Rute acoperite de transportul public peri-urban
- Date generale asupra mobilității persoanelor:
 - o Date rezultate din interviurile la domiciliu, cum ar fi: scopul călătoriei, frecvența călătoriilor, originea și destinația călătoriei, modul de transport utilizat, etc.

3.2.2. Date socio-demografice

În vederea stabilirii eșantionului de populație necesar a fi chestionat pentru fiecare zonă inclusă în model, precum și pentru integrarea rezultatelor obținute, au fost obținute informațiile referitoare la repartitia populației pe străzi, după care a fost realizat un centralizator cuprinzând repartitia procentuală a populației totale pe zone.

Nr. zonă	Total populație zonă	% din total populație	Definire/delimitare zona
1	3.528	4,21%	Centrul Vechi – str.Ionascu, str.13 Decembrie, Aleea Oltului, str.G.Poboran, str.Vintila Voda, str.Independetei, str.Oituz
2	26.011	31,02%	Zona centrala - str.Crisan, str.Primaverii, str.Centura Basarabilor, str.Basarabilor, str.Independentei
3	10.584	12,62%	Str.Primaverii, str.Crisan, str.Cireasov, str.A.I.Cuza,
4	9.328	11,12%	Str.A.I.Cuza, str.Cireasov, str.Silozului, liniile CFR, str.Draganesti
5	8.898	10,61%	Str.Crisan, al.Viorelelor, str.Cornisei, str.Prof.Marin Andreian
6	13.036	15,55%	Str.Draganesti, str.Vailor, str.Cuza Voda, str.E.Teodoroiu, str.A.I.Cuza
7	0	0,00%	Zona industrială - Str.Vailor, str.E.Teodoroiu, str.Draganesti, str.Cuza Voda, str.Zorleasca, limita
8	3.827	4,56%	Str.A.I.Cuza, str.E.Teodoroiu, str.Cuza Voda, str.Zorleasca, str.Primaverii, limita administrativa Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

9	5.083	6,06%	Str.Aleea Oltului, str.G.Poboran, str.Vintila Voda, str.Basarabilor, str.Centura Basarabilor, limita administrativa Slatina
10	1.734	2,07%	Zona Gradiste - str.Aleea Oltului, str.13 Decembrie, str.Ionascu, limita administrativa Slatina
11	1.005	1,20%	Str.Oituz, str.Pitesti, al.Viorelelor, str.Cornisei
12	0	0,00%	Zona industrială - Str.Crisan, str.Cireasov, str.Silozului, str.Prof.Marin Andreian, str.Pitesti, limita administrativa Slatina
13	598	0,71%	Zona industrială – linii CFR, str.E.Teodoroiu, str.Draganesti, limita administrativa Slatina
14	155	0,18%	Cartier Satu Nou
15	72	0,09%	Cartier Streangu
TOTAL	83.859	100,00%	

Tabelul 3.2.1 Distribuția populației pe zone de trafic

3.2.3. Date privind volumul și structura fluxurilor de trafic

Datele referitoare la volumul și structura fluxurilor de trafic au fost obținute din două surse, respectiv:

- Studiu de trafic –Sistematizarea circulației rutiere în Municipiul Slatina, Jud.Olt (2014)
- Ancheta Origine- Destinație (2017)

Astfel, pentru realizarea documentului Studiu de trafic –Sistematizarea circulației rutiere în Municipiul Slatina, Jud.Olt, au fost realizate recensăminte de trafic în 27 puncte, reprezentând intersecții importante din graful rețelei stradale a Municipiului Slatina.

Contorizările de trafic au fost realizate cu clasificarea vehiculelor în următoarele categorii:

- Biciclete, motociclete fara atas
- Autoturisme, microbuze
- Autocamioane cu 2 osii



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Autocamioane cu 3 si 4 osii
- Autovehicule articulate
- Autobuze
- Tractoare
- Remorci la tractoare
- Vehicule cu tractiune animala

Contorizarea vehiculelor a fost realizată pentru direcțiile posibile de urmat pe fiecare arteră a intersecției.

Amplasarea punctelor în care au fost desfășurate anchetele este următoarea:

1. Intersecție str. A.I.Cuza– Str. Tunari
2. Intersecție str.A.I. Cuza - str.Vintila Voda –str. Basarabilor
3. Intersecție str.A.I. Cuza - str.Ecaterina Teodoroiu
4. Intersecție str.Arcului – str.Manastirii
5. Intersecție str.Basarabilor – str.Mr.Dorobantu
6. Intersecție str.A.I. Cuza - str.Cireasov – str.Artileriei – str.Garii
7. Intersecție str.Crisan – str.Constructorului – str.Cireasov
8. Intersecție str.Crisan – str.Textilistului
9. Intersecție str.Cuza Voda – str.Vailor
10. Intersecție str.Ecaterina Teodoroiu – str.Tunari – str.Cuza Voda
11. Intersecție str.E.Teodoroiu – str.Recea –str.Draganesti
12. Intersecție E.Teodoroiu – str.Vailor
13. Intersecție str.George Poboran – str.Vintila Voda
14. Intersectie str.George Poboran – str.Abatorului
15. Intersectie str.Ionascu – str.13 Decembrie
16. Intersectie str.Libertatii – str.A.I.Cuza – str.Arcului
17. Intersectie str.Libertatii – str.Cornisei – bd.N.Titulescu – str.Crisan
18. Intersectie str.Manastirii – str.Primaverii
19. Intersectie str.N.Balcescu – str.Tudor Vladimirescu
20. Intersectie str.Oituz – bd.N.Titulescu
21. Intersectie str.Pitesti – str.Cireasov – Prelungirea Pitesti
22. Intersectie str.Cornisei –str.Oituz – str.Pitesti
23. Intersectie str.Primaverii – str.A.I.Cuza



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

24. Intersecție str.Primaverii –str. Crisan
25. Intersecție str.Basarabilor –str.Centura Basarabilor
26. Intersecție bd.N.Titulescu-str.Vederii – str.Pitesti
27. Intersecție str.Vintila Voda – str.Vederii

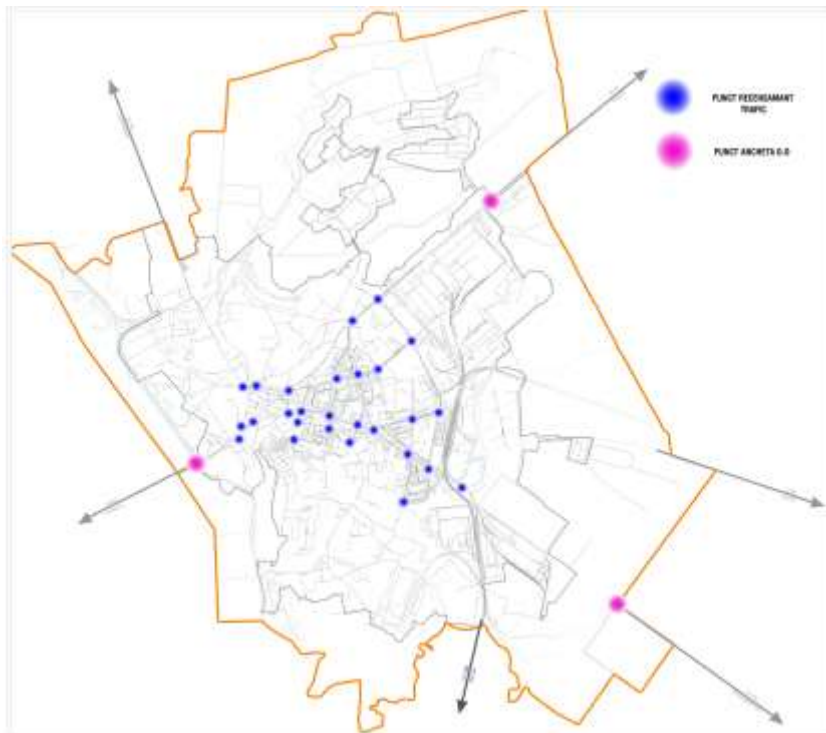


Figura 3.2.1 Amplasarea punctelor în care au fost desfășurate recensamintele și anchetele de trafic

De asemenea, în etapa de pregătire a aceluiași studiu, au fost realizate anchete origine/destinație în mai multe puncte principale de penetrație a arealului de studiu, respectiv la intrările și ieșirile din oraș prin str.Pitesti, Podul Olt și str.Draganesti.

Anchetele O/D au fost desfășurate ulterior recensamintelor de trafic menționate anterior, respectiv în data de 26.02.2017.

În procesul de organizare și desfășurare a anchetelor din această categorie s-a ținut cont de recomandările normativului DD 506/2015 – Normativ privind organizarea și efectuarea anchetelor de circulație, origine-destinație. Pregătirea datelor de anchetă în vederea prelucrării, aprobat pe baza Directivei CNADNR nr.155/02.12.2015.

Răspunsurile la chestionar au oferit informații asupra următoarelor aspecte:



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Tipul vehiculului (10 categorii)
- Numarul de pasageri
- Originea călătoriei
- Destinația călătoriei
- Scopul călătoriei
- Incarcatura/ tipul de marfa (pentru vehiculele de marfa)
- Frecventa deplasarilor
- Tipul vehiculului comercial (5 categorii)
- Gradul de incarcare al vehiculului

Rezultatele obținute au fost corelate cu celelalte informații obținute prin desfășurarea procesului de colectare a datelor.

3.2.4. Date referitoare la comportamentul de deplasare

Procedura de colectare a datelor

Datele referitoare la comportamentul de deplasare, cum ar fi rata de generare a călătoriilor pe categorii de persoane și activități, parametri privind distribuția spațială a călătoriilor, alegerea modală, scopul călătoriei, intervale orare și alte informații, au fost obținute prin anchetele desfășurate la domiciliu, inclusiv chestionarul asupra problemelor de mobilitate și a opțiunilor cetățenilor asupra modului de deplasare.

Anchetele la domiciliu au fost desfășurate pe un eșantion reprezentând 1,26% din totalul populației, astfel încât să reflecte mobilitatea cetățenilor în zilele lucrătoare. Prin metodologia folosită, cetățenii au fost solicitați să furnizeze informații asupra călătoriilor efectuate în ziua precedentă. Prin prelucrarea informațiilor obținute din formularul utilizat, s-au obținut date care să asigure legătura necesară între caracteristicile socio-economice ale populației din arealul de studiu și comportamentul de călătorie al cetățenilor. Eșantionul realizat a fost astfel distribuit încât să fie reprezentativ și să asigure o reprezentare proporțională a populației din cele 15 zone atribuite modelului de transport.

Chestionarele la domiciliu au inclus și întrebări referitoare la numărul de deplasări, problemele percepute de cetățeni în ceea ce privește mobilitatea, modul de transport preferat, aprecieri asupra transportului public, parcări, circulație auto, pietonală și cu bicicleta. Aceste informații au fost utilizate atât în completarea datelor obținute din celelalte surse, în cadrul procesului de colectare a datelor, cât și pentru rafinarea



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

estimărilor realizate asupra impactului implementării diferitelor scenarii, în anii de referință și de prognoză.

Din analiza datelor obținute prin procesul descris anterior, au fost elaborate statistici și au fost determinate probabilități de distribuție matriceală a deplasărilor, precum și informații referitoare la principalii parametri ai mobilității persoanelor și mărfurilor, în ceea ce privește:

- Structura deplasărilor persoanelor în funcție de scopul călătoriei
- Mijloacele de transport utilizate frecvent pentru efectuarea călătoriilor
- Principalele probleme întâmpinate în timpul deplasărilor efectuate în interiorul orașului
- Probleme legate de parcuri
- Principalele probleme legate de mobilitate, pe moduri de transport: autovehicul, pietonal, cu bicicleta, transportul public, taxiul
- Probleme legate de facilitățile pentru persoanele cu dizabilități
- Durata medie a călătoriilor efectuate
- Modul de deplasare preferat

Statisticile rezultate au fost utilizate ca date de intrare în cadrul Modelului de Transport.

Rezultatele procesului de colectare a datelor

Număr deplasări/zi

Numărul total de deplasări zilnice rezultat în urma analizei interviurilor la domiciliu este prezentat în graficul de mai jos. În calcul, deplasările au fost luate în considerare pe fiecare direcție, respectiv deplasările de la punctul de origine, la punctul de destinație, într-un anumit scop.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

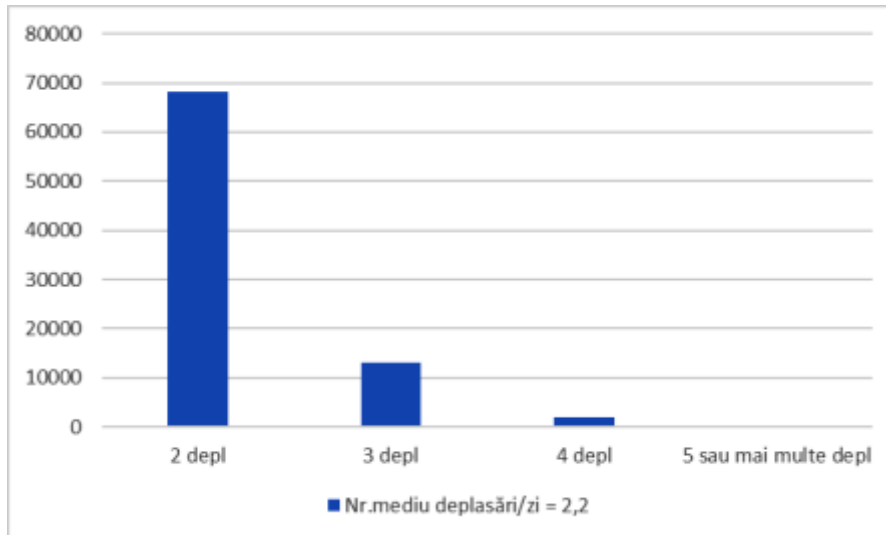


Figura 3.2.2 Distribuția în funcție de numărul de deplasări/zi, 2017

Valoarea medie a numărului de deplasări zilnice, indiferent de modul de deplasare, a fost estimată la 2,2 deplasări/zi.

Distribuția deplasărilor în funcție de scop / zi

Pe baza interviurilor la domiciliu, a fost estimată distribuția deplasărilor în funcție de scopul acestora, rezultatul fiind prezentat în graficul de mai jos.

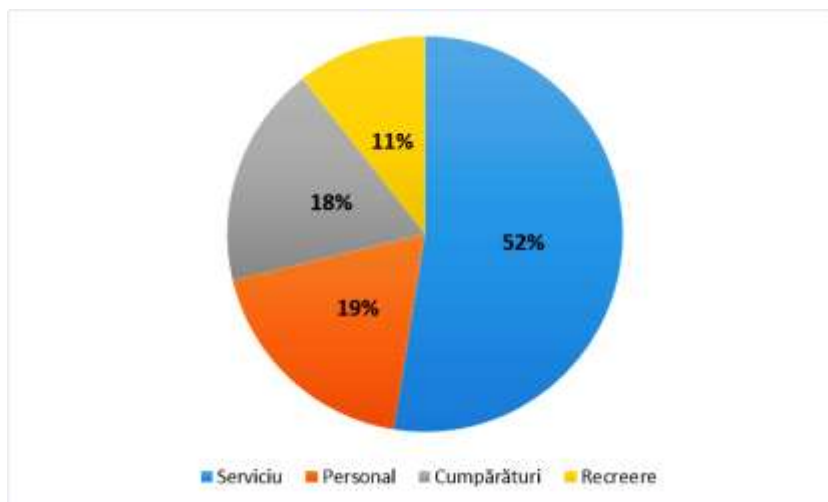


Figura 3.2.3 Distribuția deplasărilor în funcție de scopul călătoriei, 2017



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

După cum se observă, ponderea cea mai mare o au deplasările la/de la muncă, respectiv 52%, urmate de deplasările în interes personal și pentru cumpărături, cu o pondere de 19%, respectiv 18%.

Distribuția modală a deplasărilor

Pe baza interviurilor la domiciliu și a recensămintelor de circulație a fost estimată distribuția deplasărilor în funcție de modul de deplasare, rezultatul fiind prezentat în graficul de mai jos.

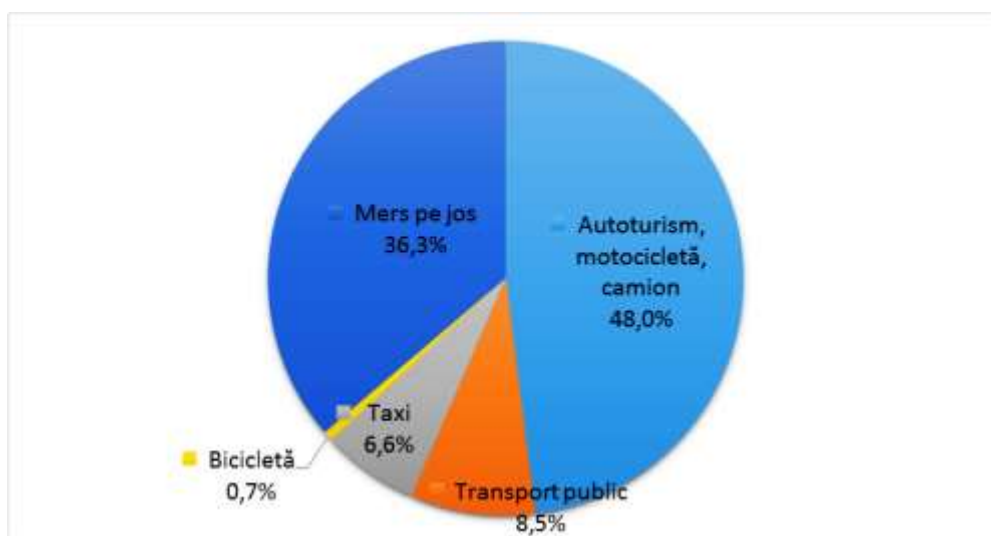


Figura 3.2.4 Distribuția deplasărilor pe moduri de transport, 2017

Elaborarea unui model corect calibrat al selecției modurilor asigură funcționalitatea modelului, permițând furnizarea de informații mai precise pentru procesul decizional de selecție între diferitele moduri de transport aflate în concurență pentru deplasări. Modelul se bazează pe atractivitatea relativă a fiecărui mod față de celălalt. În plus, acest lucru facilitează testarea îmbunătățirilor operaționale și/sau de infrastructură aduse fiecărui mod și permite cuantificarea impacturilor acestora asupra traficului generat specific unui mod.

Altfel spus, acest model al selecției modurilor de transport este cel care cuantifică, spre exemplu, tranziția utilizatorilor de la mașina personală la transportul în comun în cazul unor îmbunătățiri semnificative aduse acestuia din urmă.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

De asemenea, ca o consecință directă, această flexibilitate de evaluare a impactului unor scheme specifice modurilor îmbunătățește semnificativ și evaluările economice și financiare care se bazează pe rezultatele modelării.

Durata medie a deplasărilor, în funcție de modul de deplasare

Pe baza interviurilor la domiciliu și a recensămintelor de circulație a fost estimată durata medie a deplasărilor în funcție de modul de deplasare, rezultatul fiind prezentat în graficul de mai jos.

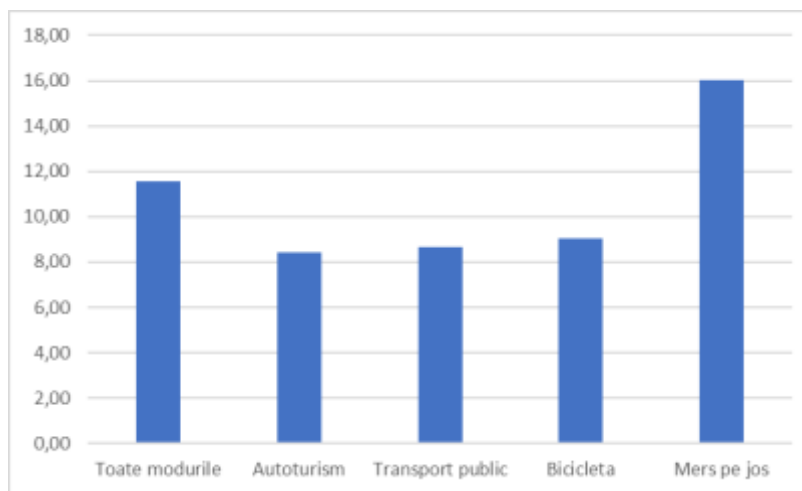


Figura 3.2.5 Durata medie de deplasare, în funcție de modul de transport, 2017

3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

În modelul de transport au fost definite și modelate capacitățile aferente, pe categorii/tronsoane de drumuri sau în intersecții, conform datelor specificate în capitolul referitor la analiza situației actuale.

Capacitatea de circulație reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita o secțiune a infrastructurii de transport (drum, stradă, bandă circulație, intersecție) într-o unitate de timp considerată. Capacitatea de circulație a străzilor depinde de: viteză, elemente geometrice ale străzii, distanța parcursă, modul de organizare și dirijare a circulației, viraje permise. Unitatea de măsură pentru exprimarea capacității de circulație, în cazul sistemului rutier, este vehicul etalon (CPU).

În vreme ce densitatea este o caracteristică macroscopică spațială, fluxul de trafic este o caracteristică temporală. Rata fluxului de trafic (denumită pe scurt flux) reprezintă exprimarea unei rate orare, adică al numărului de vehicule pe oră.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

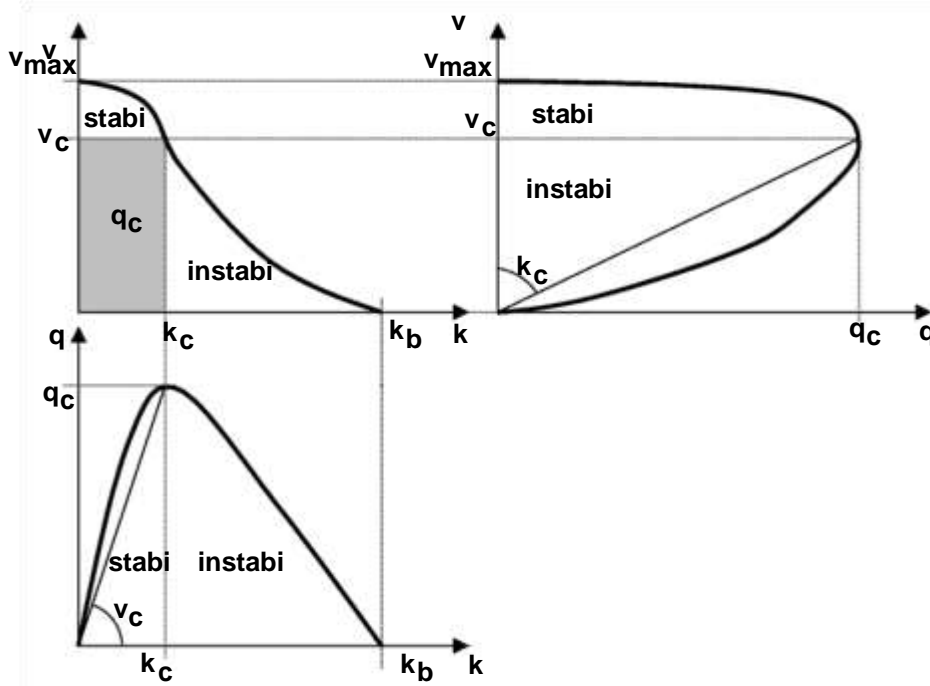
Caracteristica macroscopică numită *densitate de trafic* permite crearea unei imagini referitoare la nivelul de aglomerare pe o secțiune de drum. Este exprimată în număr de vehicule pe kilometru.

O alta caracteristică macroscopică importantă este *viteza medie* a fluxului de trafic. Aceasta se exprimă în kilometri pe oră și reprezintă o viteză medie spațială.

Dacă calculăm viteza medie pe baza măsurării directe a vitezelor vehiculelor individuale, atunci o putem defini ca fiind *distanța totală parcursă de toate vehiculele din intervalul de măsurare, împărțită la timpul total petrecut de vehicule în acest interval*.

Traficul rutier se află în permanență într-o stare ce poate fi caracterizată prin rata fluxului de trafic, densitate și viteza medie. Toate stările posibile ale traficului pot fi combinate într-o funcție ce este descrisă grafic prin trei diagrame, cunoscute sub numele de diagrame fundamentale ale traficului.

În urma unor măsurători empirice extinse și a eliminării erorilor din modelele mai vechi, în prezent s-a stabilit că forma cea mai corectă și mai universală a celor trei diagrame fundamentale asociate ale traficului este cea reprezentată mai jos.





PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Se observă că pentru diagramele $v-q$ și $q-k$, a treia variabilă este un unghi, în timp ce pentru diagrama $v-k$, a treia variabilă este o arie. Pe diagrame au fost reprezentate zonele corespunzătoare traficului stabil (regim trafic liber) și instabil (regim trafic peste capacitate). La densitate 0, fluxul de trafic este 0 (nu există vehicule pe drum). Pe măsură ce densitatea crește, fluxul de trafic crește până la o valoare maximă, corespunzătoare regimului de trafic la capacitate.

O creștere și mai mare a densității va produce o scădere a fluxului de trafic până la 0, atunci când densitatea ajunge la valoarea denumită densitate de blocare

Pentru modelul de trafic realizat, integrarea cu cererea externă din modelele naționale de transport, a fost realizată prin corelarea datelor din recensămintele realizate de CESTRIN pe drumurile naționale, cu rezultatele obținute în punctele principale de penetrație, prin procesul de culegere a datelor, respectiv din: măsurători de trafic, anchete origine/destinație.

Matricele de trafic au fost realizate utilizând rezultatele chestionarelor la domiciliu, ponderate pentru a corespunde numărului total de locuitori, prin utilizarea informațiilor referitoare la repartitia populației pe zone și structura pe grupe de vârstă/ocupație a populației. Matricele sunt realizate sub forma unor matrice pătrate, cuprinzând deplasările între zone, prin urmare având 15 linii și 15 coloane, fiind prezentate în subcapitolul 3.4.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

3.4. Cererea de transport

Așa cum a fost menționat anterior, aria de acoperire geografică a fost împărțită în 15 zone, pentru evaluarea fluxurilor de penetrație. Zonele respective sunt reprezentate grafic în figura următoare.



Figura 3.4.1 Zone de analiză a traficului

Rezultatele obținute din modelul de transport au fost integrate cu rezultatele celorlalte analize realizate asupra datelor colectate, respectiv cu anchetele la domiciliu, anchete de trafic, anchete O/D.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Cererea de transport este reprezentată în matricea de deplasări, care reprezintă volumul de călătorii, la nivelul anului 2017, pentru ora de vârf de dimineață (07.30 – 08.30) .

Matricea referitoare la totalul deplasărilor, însumând deplasările realizate cu autoturismul propriu, cu transportul public, pietonale și cu bicicleta, este reprezentată în formatul 15 x 15, cuprinzând toate zonele considerate.

Datele au fost obținute prin extinderea eșantioanelor rezultate ca urmare a culegerii datelor prin metodele menționate anterior, astfel încât să fie reprezentative pentru populația activă totală, la nivel zonal.



**PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA**

Tabelul 3.4.1 Matricea deplasărilor, ora de vârf AM (7:30-8:30), 2017

Origine/ Destinație Nr deplasarilor	Zona Z1	Zona Z2	Zona Z3	Zona Z4	Zona Z5	Zona Z6	Zona Z7	Zona Z8	Zona Z9	Zona Z10	Zona Z11	Zona Z12	Zona Z13	Zona Z14	Zona Z15	TOTAL DEPLASARI /ZONA
Zona Z1	116	182	182	50	83	33	331	66	0	0	17	0	33	0	0	1176
Zona Z2	756	2475	1718	447	412	309	962	584	206	137	103	69	103	0	0	8659
Zona Z3	170	899	486	219	267	219	583	194	49	97	170	24	0	24	0	3523
Zona Z4	235	353	518	400	188	235	565	212	47	118	94	0	0	24	0	3107
Zona Z5	242	350	269	404	700	108	458	108	27	27	54	27	27	0	0	2963
Zona Z6	69	517	344	344	207	827	1068	482	103	0	138	34	0	0	0	4340
Zona Z7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zona Z8	0	291	45	112	67	268	268	89	22	0	45	0	0	0	0	1274
Zona Z9	132	440	110	22	88	88	198	176	242	44	44	44	0	0	0	1694
Zona Z10	72	87	87	29	43	14	43	72	29	58	29	0	0	0	0	577
Zona Z11	0	0	108	60	12	12	24	84	0	0	0	0	0	0	0	336
Zona Z12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zona Z13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	199
Zona Z14	6	15	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	3	12	0	51
Zona Z15	6	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	24
TOTAL DEPLASARI / ZONA	1804	5609	3867	2111	2067	2113	4500	2067	725	481	694	198	172	60	0	27923

Analizând matricele origine/destinație ale deplasărilor pentru intervalele de vârf AM, rezultă principalele zone de generare/atragere deplasări, evidențiate în graficele de mai jos.

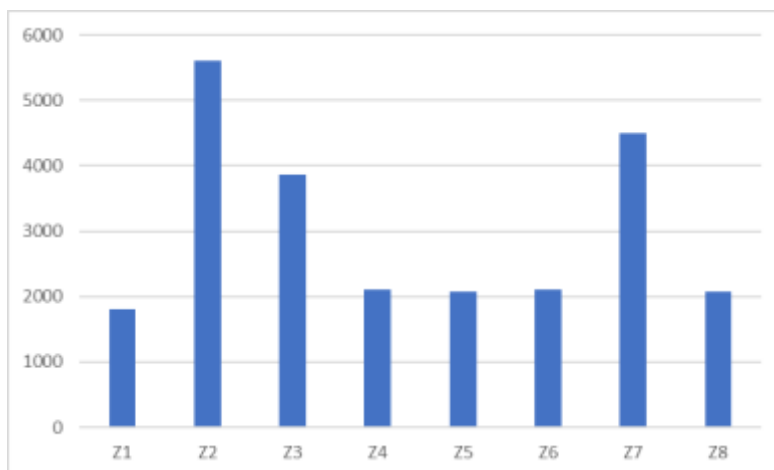


Figura 3.4.2 Principalele zone de atragere a deplasărilor (ora de vârf AM)

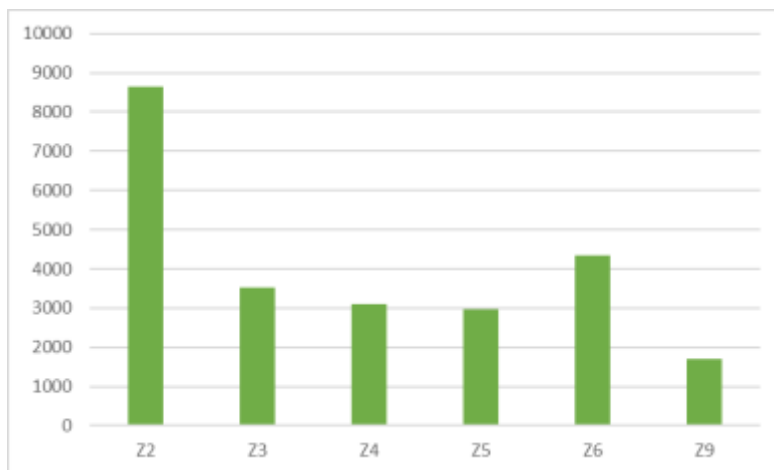


Figura 3.4.3 Principalele zone de generare a deplasărilor (ora de vârf AM)

După cum se observă, principalele zone de generare a deplasărilor sunt zonele Z2 și Z6, care prezintă și procentul cel mai mare de populație.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Zonele principale de atragere ale deplasărilor sunt zona Z7 (zona industrială) și zona centrală, respectiv Z2 și Z3, acestea corespunzând și cu rezultatele obținute pentru scopul deplasărilor (serviciu, cumpărături, interes personal).

3.5. Calibrarea și validarea datelor

Scopul calibrării modelului este acela de a asigura că modelul de transport reflectă condițiile existente în rețeaua de transport curentă.

Este necesară o distincție între „calibrare” și „validare”:

- Calibrarea este un proces iterativ, prin care modelul este continuu revizuit pentru a se asigura că reprezintă o replică suficient de precisă a condițiilor anului de bază.
- Procesul de validare folosește date independente din alte locații decât cele utilizate pentru calibrare, cu scopul de a verifica modelul pentru anul de referință.

Un model „adecvat scopului” atinge standardele cerute atât pentru calibrare, cât și pentru validare, pe baza criteriilor și datelor evaluate.

Procesul de calibrare a modelului include verificarea succesivă a rețelei de transport a modelului, pentru a reprezenta cel mai bine condițiile existente, cum ar fi tipologia diverselor segmente de drum, capacitățile și limitările de viteză.

Calibrarea modelului de trafic a fost realizată pe baza bazelor de date referitoare la volume de trafic, rezultate din procesul de colectare a datelor.. Calibrarea s-a făcut prin compararea între traficul modelat și traficul recenzat, până la obținerea marjelor de eroare admisibile.

După calibrarea modelului, au fost realizate măsurători privind viteza medie de deplasare, în scopul validării rețelei de transport.

Acestea au fost realizate pe diverse trasee în oraș, rezultând valorile din tabelul de mai jos, în funcție de distanța parcursă și orele de deplasare:

Tabelul 3.5.1 Viteza medie de deplasare, 2017

Distanța\Ora	06.00-08.00	08.00-10.00	10.00-17.00	17.00-19.00	19.00-22.00	Medie ponderată



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

7,7 km	30,0 km/h	21,0 km/h	30,0 km/h	27,8 km/h	30,0 km/h	30,3 km/h
7,0 km	43,7 km/h	38,2 km/h	43,7 km/h	43,7 km/h	43,7 km/h	
9,7 km	31,2 km/h	24,3 km/h	31,2 km/h	27,6 km/h	31,2 km/h	
7,0 km	27,0 km/h	20,0 km/h	27,0 km/h	23,3 km/h	27,0 km/h	
6,7 km	25,7 km/h	23,6 km/h	25,7 km/h	23,8 km/h	25,7 km/h	
5,9 km	36,3 km/h	32,2 km/h	36,3 km/h	32,4 km/h	36,3 km/h	
6,7 km	30,5 km/h	25,1 km/h	30,5 km/h	27,9 km/h	30,5 km/h	
7,7 km	27,8 km/h	19,3 km/h	27,8 km/h	21,3 km/h	27,8 km/h	

Diferența dintre viteza medie ponderată măsurată (30,3 km/h) și viteza medie modelată (30,9 km/h) pentru traficul cu vehicule private este de aproximativ 2,3%,

Rezultatele comparative între valorile măsurate pe traseu și cele simulate au arătat diferențe mici, ceea ce înseamnă că modelul de trafic se apropie de condițiile reale de circulație, deci poate fi considerat calibrat și validat.

3.6. Prognoze

Scenariul „A face minimum” reprezintă scenariul de referință, respectiv situația viitoare în care se consideră că doar proiectele „angajate” în acest moment se vor realiza/implementa. Prin proiecte „angajate”, ne referim la proiectele pentru care construcția investiției respective a fost demarată sau când finanțarea pentru proiect a fost alocată și toate aprobările necesare au fost obținute.

Pentru Municipiul Slatina, scenariul „A face minimum” include următoarele proiecte:

- Reabilitare str. Dinu Lipatti si zonele adiacente
- Reabilitare str. Grivitei
- Reabilitare str. Ion Morosanu
- Reabilitare str. Jianu
- Reabilitare Aleea Tineretului
- Reabilitare str. Horia
- Reabilitare trotuare zona Aleea Muncii
- Modernizare str. Boiangiului
- Modernizare str. Nucului



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Modernizare str. Islazului
- Modernizare str. Visinului
- Modernizare str. Ograzii
- Modernizare str. Lacului
- Modernizare str. Zorilor
- Modernizare str. Prunilor
- Reabilitare str. Popa Sapca
- Reabilitare Aleea Lalelelor
- Reabilitare str. Fdt. Basarabilor
- Reabilitare str. Arcului (zona betonata)
- Reabilitare Cartier Toamnei
- Reabilitare str. Ghiociei
- Supralargire str. Draganesti (zona industrială)
- Reabilitare Aleea Bradului
- Reabilitare Aleea Castanilor
- Reabilitare str. Gen. Emanoil Ionescu
- Amenajare parcare Cartier E. Ionescu

Pentru anul 2017, parametrii la nivel de rețea, pentru o zi normală, presupunând că proiectele enumerate anterior au fost implementate, sunt cei prezentați în tabelul de mai jos:

Tabelul 3.6.1 Parametrii la nivel de rețea, Scenariul 1 „A face minimum”, 2017

	Parametru	Scenariul 1 „A face minimum” 2017
Valorile	Viteza medie de circulație autovehicule (km/h)	32,50
	Consum de combustibil/zi (litri)	49.707,00
	Emisii CO _{2echiv} (tone)	55,76
	Emisii CO ₂ (tone)	54,10
	Emisii N ₂ O (kg)	4,67
	Emisii CH ₄ (kg)	11,73

prezentate în tabel sunt rezultate în urma calculelor efectuate utilizând ca parametri de intrare valorile rezultate din procesul de colectare a datelor referitor la numărul mediu zilnic de vehicule x kilometru și instrumentele de calcul corespunzătoare, descrise pentru



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

consumul de combustibil în „Master Plan General de Transport pentru România. Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transporturi și Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului. Volumul 2. Partea C. Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc”, iar pentru emisii, în Anexa 6b – Instrument pentru calcularea emisiilor GES din domeniul transporturilor”.

Astfel, funcția utilizată pentru calculul consumului mediu de combustibil este următoarea:

$$L = \frac{a}{V} + b + c \times V + d \times V^2$$

unde: L – consumul de combustibil

V – viteza

Valorile parametrilor *a*, *b*, *c*, *d*, *e* și *f* au fost preluate din Ghidul ACB al Master Planului General de Transport.

Pentru a deriva creșterea în cererea de călătorii pentru modelul de transport, între anul de bază 2017 și anii de prognoză 2023 și 2030 au fost utilizate datele socio-economice disponibile, la nivel local sau național.

Astfel, pentru a calcula creșterea prognozată privind călătoriile, au fost utilizate cele mai relevante date istorice și de prognoză pentru parametrii care influențează comportamentul privind deplasările în zona de studiu, și anume:

- Populația
- Gradul de ocupare al forței de muncă (salariați)
- Produsul intern brut

Evoluția istorică și prognozată a populației

Prognoza demografică la nivelul Municipiului Slatina se bazează pe datele istorice disponibile la nivelul localității și presupunând o evoluție a populației similară cu cea la nivel de județ și regiune.

Tabelul 3.6.2 Evoluția istorică a populației Municipiului Slatina 2011-2016

	2011	2012	2013	2014	2015	2016

¹ Sursă: Institutul Național de Statistică



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Municipiul Slatina	87.153	86.153	85.619	85.152	84.817	83.858
---------------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Tabelul 3.6.3 Proгноza statistică privind populația Mun. Slatina

	2017	2023	2030	Evoluția medie/an
Municipiul Slatina	83.355	80.399	77.082	- 0,6%

Evoluția istorică și prognozată a produsului intern brut

Proгноza referitoare la produsul intern brut la nivelul Jud. Olt se bazează pe datele istorice disponibile și pe prognоza evoluției PIB la nivelul județului Olt (sursă Institutul Național de Statistică și Comisia Națională de Proгноză, Proгноza pe termen mediu 2016-2020 varianta de iarnă 2016). Se consideră că evoluția procentuală a PIB la nivelul județului este valabilă și la nivelul Municipiului Slatina.

Tabelul 3.6.4 Evoluția PIB la nivelul Jud. Olt 2011-20141

An	2011	2012	2013	2014
Produs intern brut mil. lei Jud. Olt	7.262	7.773	8.064	8.460

Tabelul 3.6.5 Proгноza evoluției PIB la nivelul Jud. Olt 2017-2030

An	2017	2023	2030
Produs intern brut mil. lei Jud. Olt	9.497	12.984	18.762

Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă unul dintre factorii care influențează numărul de deplasări la nivelul zonei de studiu, iar valorile sale sunt corelate cu evoluția PIB.

Conform datelor statistice și a sumarului mijloacelor de transport pe anul 2016, indicele de motorizare corespunzător anului respectiv este de aproximativ 335 vehicule/ 1000 locuitori. Valorile rezultate pentru indicele de motorizare corespunzător anilor de prognоză sunt evidențiate în tabelul de mai jos.

¹ Sursă: Institutul Național de Statistică



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Tabelul 3.6.6 Prognosticul evoluției indicelui de motorizare, Municipiul Slatina, 2016-2030

An	2017	2023	2030
Indicele de motorizare	335	412	507

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

În cadrul acestui capitol vor fi prezentate rezultatele modelului de transport pentru scenariul „A nu face nimic”, respectiv situația viitoare care cuprinde doar sistemul de transport existent, fără nicio altă infrastructură nouă sau schimbări în operarea existentă a transportului, luând însă în calcul creșterile preconizate în cererea de transport. Rezultatele vor fi prezentate pentru toți anii de prognoză, respectiv: 2017, 2023 și 2030.

Pentru estimarea efectelor în anii de prognoză pe termen mediu și lung, a fost luată în considerare creșterea preconizată în cererea de transport, rezultată din creșterea indicelui de motorizare și a numărului de salariați, considerați drept categoria cea mai „mobilă” din rândul populației. În lipsa unor măsuri care să sporească atractivitatea transportului public sau a mijloacelor alternative de transport (bicicleta), cea mai mare parte a numărului de deplasări suplimentare față de anul 2017 se va regăsi în deplasările cu autoturismul propriu și mersul pe jos.

Prin urmare, impactul asupra mediului urban va fi unul negativ major. Astfel, o creștere susținută a numărului de deplasări cu autovehiculul va conduce la scăderea fluenței traficului, producerea de congestii și coloane de vehicule și, implicit, la scăderea vitezei medii de circulație, respectiv creșterea numărului mediu de opriri. Aceste aspecte vor conduce la o creștere accentuată a emisiilor de noxe și CO₂.

Sporirea numărului de autovehicule personale va îngreuna și traficul pentru vehiculele de marfă, cu efecte negative în eficiența economică și calitatea aerului.

Valorile cantitative rezultate ca ieșiri ale modelului de transport pentru ora de vârf AM susțin afirmațiile de mai sus și sunt prezentate în tabelul următor:

Tabelul 3.7.1 Valorile parametrilor de caracterizare a traficului, pentru scenariul „A nu face nimic”

Parametru	2017	2023	2030
Viteza medie (km/h)	32,5	30,9	28,9



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Consum de combustibil (l)	49.706	60.402	77.081
Emisii CO _{2echiv} (tone)	55,76	59,29	65,09
Emisii CO ₂ (tone)	54,10	57,57	63,23
Emisii N ₂ O (kg)	4,67	4,85	5,25
Emisii CH ₄ (kg)	11,73	11,93	12,72



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

4. Evaluarea impactului actual al mobilității

Din cauza tendinței continue de creștere a numărului de autovehicule, atât la nivel global, cât și în România, sectorul transporturilor are influențe din ce în ce mai puternice asupra mediului și stării de sănătate a locuitorilor din mediul urban, datorită substanțelor poluante emise, a zgomotului și accidentelor rutiere. Lipsa unei planificări integrate a sistemelor de transport poate duce la întreruperi în țesătura urbană a comunităților și la consolidarea excluziunii sociale.

În etapa de evaluare a impactului actual al mobilității va fi realizată o analiză a situației existente, în scopul identificării principalelor disfuncționalități. De asemenea, vor fi stabilite criteriile prin care poate fi evaluată evoluția viitoare a mobilității, în cazul lipsei de intervenție sau a diferitelor scenarii propuse pentru implementare.

În acest capitol este realizată analiza impactul mobilității din arealul de studiu, Municipiul Slatina și satele aparținătoare, la nivelul anului de bază -2017 și la nivelul orizontului de prognoză pe termen mediu (2023) și lung (2030), în ipoteza scenariului „A face minim”.

4.1. Eficiență economică

Eficiența economică a activității de transport este dată în principal de valoarea timpului de deplasare, care este influențată, la rândul ei, de condițiile de desfășurare a circulației rutiere, respectiv: viteză medie de deplasare, congestii, timp de așteptare, nivelul de serviciu al rețelei.

De asemenea, acești parametri au o influență negativă și asupra consumului de combustibil, cu impact direct asupra eficienței economice, atât pentru operatorul de transport public și transportatorii de marfuri, cât și pentru utilizatorul privat.

În tabelul următor este prezentată evoluția acestor indicatori în ipoteza scenariului „A face minimum”, respectiv în situația în care se consideră că se vor realiza doar proiectele „angajate” în acest moment.

Tabelul 4.1.1 Indicatori eficiență circulație auto, scenariul „A face minimum”, ora de vârf AM, 2017



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Indicator	2017	2023	2030
Viteză medie (km/h)	32,5	31,4	29,3
Consum combustibil (l/zi)	49.706	60.031	76.730

Evoluția procentului de deplasări prin utilizarea transportului public pentru anii de prognoză este prezentată în graficele următoare, în cazul scenariului „A face minimum”. A fost luată în considerare creșterea prognozată a gradului de motorizare și a numărului total de deplasări, în absența unor măsuri care să promoveze mijloacele de transport alternative față de autoturismul privat.

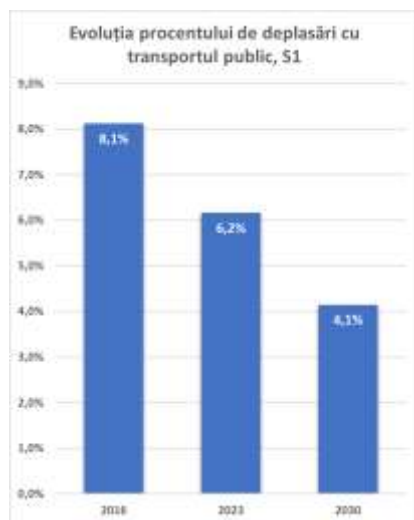


Figura 4.1.1 Evoluția procentului de deplasări cu transportul public, Scenariul „A face minimum”

Principalele disfuncționalități constatate la nivelul anului de referință 2016 în ceea ce privește eficiența economică și măsurile propuse prin Planul de mobilitate urbană durabilă pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul următor:

Tabelul 4.1.2 Disfuncționalități și recomandări, eficiența economică

Disfuncționalitate	Recomandare
Lipsa de atractivitate a transportului în comun, datorită stării infrastructurii	Modernizarea parcului de vehicule de



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

de transport public, respectiv a vehiculelor de transport în comun și a stațiilor	transport public Modernizarea stațiilor de transport public cu mobilier adecvat Reabilitarea infrastructurii rutiere pe culoarele de transport public
Infrastructura rutieră, inclusiv trotuare	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere, lărgirea trotuarelor, extinderea zonelor pietonale
Lipsa informațiilor referitoare la transportul public	Asigurarea de informații actualizate în timp real asupra graficului de circulație al vehiculelor de transport public
Crearea de congestii de circulație în orele de vârf	Reorganizarea circulației, realizare parcări (pentru creșterea capacității de circulație a rețelei rutiere)
Lipsa de eficiență economică a transportului public local	Implementarea unui sistem de ticketing, implementarea unui sistem de management al transportului public

4.2. Prioritizarea măsurilor pentru remedierea disfuncționalităților se regăsește în capitolul 8.2. Impactul asupra mediului

Comentariu [A5]: De completat la 8.2

Impactul asupra mediului poate fi evaluat prin emisiile de substanțe poluante datorate activității de transport desfășurată în cadrul zonei de studiu, aceasta fiind afectată de condițiile de desfășurare ale circulației rutiere, dar și de repartitia modală a deplasărilor.

Indicatorii relevanți pentru evaluarea impactului asupra mediului incluși în analizele realizate sunt: emisiile de gaze cu efect de seră și emisiile de CO.

Emisiile de gaze cu efect de seră au fost calculate utilizând „Ghidul de evaluare Jaspers (Transport) – Instrument pentru calcularea emisiilor de gaze cu efect de seră din sectorul transporturilor. Un ghid pentru beneficiari – 2016”. Conform indicațiilor ghidului, pentru calcule a fost utilizată metoda agregată, considerată ca



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

fiind utilă pentru evaluarea realizată la nivelul unui întreg oraș sau la nivel zonal. Din calcule au rezultat atât valorile pentru emisiile de CO₂, N₂O și CH₄.

Valorile pentru emisii au fost obținute din rularea modelului de transport pentru scenariul „A face minimum”, pentru fiecare dintre anii de prognoză.

Rezultatele pentru scenariul „A face minimum” pentru anul de referință (2017) și anii de prognoză pe termen mediu (2023) și lung (2030) sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul 4.2.1 Indicatori relevanți, impactul asupra mediului

Indicator	2017	2023	2030
Emisii CO_{2echiv} (t)	55,76	58,90	64,72
Emisii CO₂ (t)	54,10	57,19	62,88
Emisii N₂O (kg)	4,67	4,82	5,22
Emisii CH₄ (kg)	11,73	11,85	12,65

De asemenea, a fost realizată o estimare a zgomotului specific traficului rutier, prin intermediul unui program de calcul al nivelului de zgomot (Leq). Programul de calcul a fost dezvoltat utilizând metodologia franceză cuprinsă în „Guide du bruit des transports terrestres. Previsions des niveaux sonores”.

Pentru evaluarea nivelului de zgomot, a fost utilizată următoarea relație din ghidul menționat mai sus:

$$Leq = 20 + 10 \cdot \log(Vu + E \cdot Vg) + 20 \cdot \log V - 12 \cdot \log(d + lp/3)$$

unde:

- Vu și Vg: debite orare de vehicule ușoare/grele
- V: viteza medie de circulație a vehiculelor
- E: factor de echivalență acustică în Vu și Vg. Are valoarea 10, în situația cea mai defavorabilă. A fost apreciat ca având o valoare medie egală cu 7.
- d: distanța de la marginea platformei (m). Pentru Scenariul S1 a fost determinat nivelul de zgomot Leq pentru următoarele valori: 10m, 20m, 50m, 100m, 200m.
- lp: lățimea totală a platformei drumului (m), fără rigole. S-a considerat o valoare medie de 8,75 m



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Leq: nivelul de zgomot echivalent.

Astfel, pentru Scenariul 1, ținând cont de rezultatele obținute din modelul de transport, pentru nivelul de zgomot echivalent au rezultat valorile din tabelul de mai jos:

Tabelul 4.2.2 Nivelul de zgomot echivalent, Scenariul 1

d (m)	Leq (db)		
	2016	2023	2030
0	86,99	88,03	89,08
10	79,23	80,28	81,32
20	76,24	77,29	78,34
50	71,88	72,93	73,97
100	68,42	69,46	70,51
200	64,88	65,92	66,97

În ceea ce privește modul de transport utilizat de cetățeni, în lipsa implementării unor proiecte care să promoveze mijloacele de transport alternative, distribuția călătoriilor pe moduri de transport va avea următoarea evoluție:

Tabelul 4.2.3 Evoluția distribuției călătoriilor pe moduri de transport

Mod de transport	2017	2023	2030
Mers pe jos	34,8%	34,8%	34,8%
Bicicleta	0,6%	0,6%	0,6%
Transport public	8,1%	6,2%	4,1%
Taxi	6,3%	6,5%	6,8%
Autoturism, motocicletă, camion	50,2%	51,9%	53,7%

După cum se observă din tabel, creșterea prognozată la nivel național a indicelui de motorizare va conduce la creșterea numărului de deplasări alocate autoturismelor private, în defavoarea în special a transportului public. Acest fapt va avea efecte negative puternice asupra congestiilor de circulație, vitezei medii de deplasare, numărului mediu de opriri pe deplasare, ceea ce va conduce la creșterea gradului de poluare, inclusiv sonoră, datorat activității de transport.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra mediului, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabelul 4.2.4 Disfuncționalități și recomandări, impactul asupra mediului

Disfuncționalitate	Recomandare
Numărul mare de deplasări cu autovehicule private, raportat la deplasările cu transportul public	Creșterea nivelului de atractivitate și siguranță al transportului public.
Crearea de congestii de circulație, la orele de vârf	Reorganizarea circulației, realizare parcări (pentru creșterea capacității de circulație a rețelei rutiere, care va conduce la o creștere a fluentei traficului și o reducere a numărului de opriri, deci implicit la scăderea emisiilor de gaze cu efect serra)
Utilizarea excesivă mijloacelor de transport poluante și lipsa unei politici coerente de încurajare a utilizării de vehicule ecologice	Modernizarea parcului de vehicule de transport public prin achiziția de vehicule electrice/hibride Implementarea unui program integrat de promovare a electromobilității Înființarea de puncte de încărcare, pentru stimularea transportului privat cu vehicule electrice

Prioritizarea măsurilor pentru remedierea disfuncționalităților se regăsește în capitolul 8.2

Comentariu [A6]: De completat la 8.2

4.3. Accesibilitate

Accesibilitatea este definită ca nivel de calitate a călătoriei sau ca abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile și activitățile dorite, de către populație. O accesibilitate mai bună crește calitatea vieții și generează dezvoltarea socială și economică, prin acces îmbunătățit la educație, locuri de muncă, servicii urbane, cultură și alte persoane, asigură o mai bună integrare a categoriilor sociale cu risc crescut de izolare. Mobilitatea oferă accesibilitate, iar astfel cele două aspecte direct proporționale pot fi considerate ca bază a fiecărui sistem integrat de transport.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă de rețeaua rutieră, dar și de parametrii specifici mijloacelor de transport utilizate, cum ar fi graficele de circulație și gradului de acoperire, în cazul transportului public. Accesibilitatea influențează funcționalitatea sistemului de transport prin parametrul durată de deplasare, de la/către obiectivele socio-economice.

În cazul scenariului „A face minimum”, condițiile legate de accesibilitate nu se modifică în ceea ce privește componenta spațială (artere rutiere de acces în punctele de interes, pozițiile stațiilor de transport public și altele), în schimb parametrul durată de călătorie este afectat negativ de creșterea prognozată a indicelui de motorizare și, implicit, a duratei de deplasare între diverse noduri ale rețelei.

Evoluția duratelor de deplasare, pe transportul public, pentru scenariul considerat este prezentată în tabelul următor:

Tabelul 4.3.1 Evoluția duratei de călătorie cu transportul public

Anul	2017	2023	2030
Durata medie de călătorie transportul public (min.)	8,70	8,98	9,63

Tabelul 4.3.2 Evoluția duratei ponderate de călătorie

Anul	2017	2023	2030
Durata medie ponderată (min.)	11,19	11,37	11,72

Gradul de acoperire al liniilor de transport public a fost evidențiat în prezentarea situației existente, prin marcarea locațiilor stațiilor de transport public și a izocronelor (locul geometric al punctelor egal depărtate de locația stației de transport public) corespunzătoare distanțelor parcurse în maxim 5 minute. Din analiza hărții respective rezultă o acoperire corespunzătoare prin intermediul transportului public a punctelor de interes: școli, licee, spitale, zone comerciale, centru, gară, etc.

Zonele identificate ca având un nivel de accesibilitate redus la transportul public îl reprezintă zonele din vest și sud-, la care s-ar putea adăuga cartierul Primăvara, aflat în est, dincolo de calea ferată, care în acest moment nu beneficiază de o bună



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

accesibilitate la funcțiunile din centrul orasului, pentru care, din motive de eficiență economică, în prezent nu sunt asigurate linii de transport și orare de circulație corespunzătoare.

De asemenea, în ceea ce privește accesibilitatea cetățenilor prin deplasarea cu bicicleta este afectată de lipsa pistelor de biciclete amenajate

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra mediului, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabelul 4.3.3 Disfuncționalități și recomandări, accesibilitate

Disfuncționalitate	Recomandare
Acoperirea redusă a transportului public pentru satele aparținătoare	Extinderea gradului de acoperire al transportului public și creșterea atractivității acestui mod de transport, în scopul eficientizării serviciului.
Lipsa pistelor de biciclete amenajate	Construirea pistelor de biciclete, atât în spațiul urban, cât și ca legătură cu zone din zona interurbană
Inexistența stațiilor intermodale, care să permită transferul între modurile de transport, cu efect negativ asupra accesibilității	Înființarea de stații de transport intermodale, în zone care să ofere posibilitatea transferului între cât mai multe moduri de transport (gara)
Spatii publice in mare masura inaccesibile persoanelor cu mobilitate redusa (insuficienta bordurilor coborate la trecerile de pietoni, lipsa de corelare a spatiilor accesibilizate de ambele parti ale carosabilului in punctele de traversare)	Conformarea spatiului public pentru cresterea accesibilitatii persoanelor cu mobilitate redusa
Insuficienta echiparii transportului public pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusa	Achizitia de vehicule dotate

Prioritizarea masurilor pentru remedierea disfuncționalitatilor se regăsește în capitolul 8.2

Comentariu [A7]: De completat la 8.2



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

4.4. Siguranță

Siguranța și securitatea tuturor utilizatorilor rețelei de transport este unul dintre cele mai importante aspecte, atunci când se are în vedere dezvoltarea unui sistem de transport care să asigure o mobilitate durabilă.

Din punct de vedere al accidentelor de circulație, cauzele acestea, zonele vulnerabile și numărul de morți, răniți grav/ușor, datele statistice au fost prezentate în capitolul 2.2.

Din analiza zonelor în care se produc cele mai multe accidente, s-a observat ca zonele cu cel mai mare risc pentru pietoni sunt reprezentate de trecerile de pe str. Primaverii, Ecaterina Teodoroiu și A.I. Cuza. Pe aceasta din urmă situația a fost ameliorată în urma unor măsuri de calmare a traficului.

Analizând cauza producerii accidentelor, se constată că cele mai multe sunt cele în care sunt implicați pietonii.

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurilor asociate acestora, percepute drept costuri externe activității de transport: costuri cu serviciile medicale, costuri asociate pagubelor materiale, costuri generate de pierderea/reducerea capacității de muncă. Valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcție de gravitatea acestora este prezentată în tabelul de mai jos:

Gravitatea accidentului	Costuri unitare (EURO) Master Planul de Transport pentru România, 2014
Pierdere viață	635.972
Rănire gravă	87.963
Rănire ușoară	7.114

Tabelul 4.4.1 Valorile costurilor cu accidente rutiere

În tabelul următor sunt calculate costurile cu accidentele pentru Municipiul Slatina, anul 2015.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

	Morți	Răniți grav	Răniți ușor	TOTAL
Număr victime	1	24	91	116
Cost unitar (Euro)	635.972	87.963	7.114	
Cost total 2015 (Euro)	635.972	2.111.112	647.374	3.394.458

Tabelul 4.4.2 Costurile cu accidente rutiere, Municipiul Slatina

Scenariul „A face minimum” nu implică realizarea de proiecte care să conducă la creșterea siguranței cetățenilor, ceea ce va conduce la o agravare a problemelor legate de siguranță, pe fondul creșterii indicelui de motorizare și a numărului de deplasări, cu rezultat în creșterea densității traficului și a congestiilor de circulație, adică a celor mai importanți factori generatori de accidente.

Principalii indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al siguranței sunt: numărul de accidente grave/ușoare, numărul de victime. Cum evaluarea acestora pentru perioada de prognoză nu poate fi realizată prin intermediul modelului de transport, în analiza multicriterială va fi utilizat drept indicator numărul de proiecte cu impact asupra siguranței traficului auto, transportului public, a bicicliștilor și pietonilor.

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra siguranței, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Disfuncționalitate	Recomandare
Inexistența semnalizării rutiere dinamice specifice pentru deplasările cu bicicleta	Includerea în semnalizarea rutieră dinamică (intersecții semaforizate) a semnalizării specifice pentru deplasarea bicicliștilor și integrarea acesteia în sistemul de management al traficului.
Problemele legate de siguranța pietonilor la traversarea unor artere de circulație cu trafic intens și viteze de deplasare mari.	Amenajarea de treceri pietoni semnalizate, pasarele pentru traversarea arterelor rutiere pe care se înregistrează volume mari de trafic și viteze de deplasare mari
Lipsa unor măsuri care să crească siguranța pentru utilizatorii transportului public	Instalarea de camere video de supraveghere în stațiile de transport public



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Lipsa de disciplina a pietonilor in trafic	Realizarea de campanii de informare, in paralel cu aplicarea de sanctiuni contraventionale
Numarul insuficient de intersectii semaforizate si sensuri giratorii	Reamenajarea anumitor intersectii prin realizarea de sensuri giratorii sau semaforizare, dupa caz
Lipsa trotuarelor/pistelor de biciclisti in anumite zone (ex.zona industrială)	Realizarea de trotuare/piste de biciclisti in zonele in care se impune acest lucru
Traficul intens, ingreunat si de parcare autovehiculelor pe prima banda de circulatie	Realizare de parcaje suplimentare, realizarea unui regulament de parcare prin care sa se interzica stationarea autovehiculelor in anumite zone, sanctiuni potrivite pentru stationarea in loc nepermis
Impactul negativ pe care il are stationarea pe prima banda asupra mediului, prin cresterea ambuteiajelor si a timpilor petrecuti in trafic,	Eliberarea primei benzi de parcare neregulamentare si cresterea fluentei traficului
Impactul negativ pe care il are stationarea in loc nepermis (ex: prima banda plus trotuar) prin ocuparea spatiului pietonal si determinarea pietonilor sa foloseasca partea carosabila pentru deplasare	Delimitarea clara locurilor de parcare pentru evitarea situatiilor in care spatiul pietonal este invadat de masini parcate neregulamentare si impiedica deplasarea pietonilor

Tabelul 4.4.3 Disfuncționalități și recomandări, siguranță

Prioritizarea masurilor pentru remedierea disfuncționalitatilor se regăsește în capitolul 8.2

Comentariu [A8]: De completat la 8.2



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

4.5. Calitatea vieții

Legătura dintre mobilitate și calitatea vieții poate fi realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului, accesibilității la diverse moduri de transport, a siguranței cetățenilor și eficienței economice, aspecte care au fost tratate în paragrafele anterioare. Scenariul „A face minimum”, prin lipsa unor proiecte care să adreseze rezolvarea disfuncționalităților criteriilor menționate, nu va ameliora indicatorii de evaluare ai acestora.

Un indicator suplimentar îl reprezintă numărul locurilor de parcare disponibile. În absența unei capacități de stocare suficiente, capacitatea drumului va fi redusă din cauza vehiculelor parcate pe trasa stradală. În plus, insuficiența locurilor de parcare în zonele rezidențiale sau în zonele de interes public creează disconfort utilizatorilor rețelei rutiere.

Principalii indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al calității vieții sunt: numărul de locuri de parcare, calitatea transportului public, calitatea infrastructurii rutiere, calitatea mediului, lungimea pistelor de biciclete, suprafețele pietonale. În analiza multicriterială vor fi utilizați doar acei parametri care nu intervin și în evaluarea altor criterii.

Principalele disfuncționalități constatate, din punct de vedere al impactului asupra siguranței, precum și recomandările propuse pentru atenuarea efectelor acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Disfuncționalitate	Recomandare
Numărul redus al locurilor de parcare, ceea ce conduce la disconfort, dar și la ocuparea suprafeței de rulare a vehiculelor cu autovehicule parcate, rezultând o diminuare a capacității de transport a rețelei rutiere	Amenajarea de parcări rezidențiale și utilizarea optimă a spațiului dintre blocuri (Smart-Parking). Amenajarea de parcări publice în preajma locurilor de interes (centru, gară, spital etc.)
Atractivitatea redusă a transportului public	Creșterea atractivității transportului public (recomandările au fost menționate în analiza criteriilor anterioare)
Lipsa pistelor de biciclete	Amenajarea de piste de biciclete, care să asigure legăturile între diverse zone



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

	ale orașului, precum și cu localitățile din zona funcțională
Suprafața redusă a zonelor pietonale	Extinderea zonelor pietonale și asigurarea unor legături între acestea și piste de biciclete, în scopul oferirii unui spațiu public de calitate
Poluarea produsă de activitatea de transport	Recomandările au fost menționate la criteriul calitatea mediului
Lipsa transportului public în anumite zone (ex. zona de nord, zona de vest, cartierul Primăvera)	Prelungirea liniilor existente de transport pentru asigurarea accesului în zonele slab deservite
Slabă dezvoltare a transportului în comun care face legătura cu localitățile din zona funcțională	Dezvoltarea transportului în comun în această zonă
Spații publice în mare măsură inaccesibile persoanelor cu mobilitate redusă (insuficiența bordurilor coborâte la trecerile de pietoni, lipsa de corelare a spațiilor accesibilizate de ambele părți ale carosabilului în punctele de traversare)	Conformarea spațiului public pentru creșterea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă
Insuficiența echipării transportului public pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă	Achiziția de vehicule dotate corespunzător pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă

Tabelul 4.5.1 Disfuncționalități și recomandări, calitatea vieții

Prioritizarea măsurilor pentru remedierea disfuncționalităților se regăsește în capitolul 8.2

Comentariu [A9]: De completat la 8.2



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

5.1. Viziunea prezentată pentru cele 3 nivele teritoriale

Planul de mobilitate urbană durabilă este un document strategic și un instrument al politicii de dezvoltare, elaborat pentru a identifica soluțiile de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale locuitorilor și afacerilor din oraș și din împrejurimile sale, contribuind la îndeplinirea obiectivelor europene de protecție a mediului și eficiență economică.

Planul de mobilitate urbană durabilă își propune stabilirea direcțiilor strategice pentru implementarea contextualizată a conceptelor europene de planificare a mobilității, cu accent pe dimensiunea umană. Viziunea pentru dezvoltarea mobilității în Municipiul Slatina pentru perioada 2017-2030 este prezentată mai jos:

În anul 2030, Municipiul Slatina se bucură de o conectivitate crescută, atât în interiorul orașului cât și în relație cu bazinul de mobilitate, de o dezvoltare economică competitivă și durabilă și de o calitate crescută a mediului ca rezultat al devierii traficului de tranzit în afara orașului și a unui sistem de transport public cu emisii scăzute de poluanți. Calitatea vieții locuitorilor este îmbunătățită, aceștia beneficiind de un sistem de transport public eficient, sigur și atractiv, de un mediu urban plăcut care încurajează deplasările nemotorizate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vizează crearea unui sistem integrat pentru mobilitatea locuitorilor și a bunurilor, bazat pe îndeplinirea următoarelor obiective strategice:

- I. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** – îmbunătățirea eficienței și eficacității sistemului de transport de persoane și bunuri și dezvoltarea economică a municipiului.
- II. MEDIU** – reducerea consumului de energie, a poluării fonice și a aerului precum și a emisiilor de gaze cu efect de seră asociate sistemului de transport.
- III. ACCESIBILITATE** – asigurarea opțiunilor de deplasare accesibile economic și diversificate pentru toți locuitorii municipiului către destinații și servicii esențiale.
- IV. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – Creșterea siguranței și securității în deplasare pentru toți locuitorii municipiului, indiferent de modul de deplasare folosit.
- V. CALITATEA VIEȚII** – Creșterea calității mediului urban și a procesului de proiectare urbană în beneficiul locuitorilor și dezvoltării economice și sociale integrate.

La nivelul zonei funcționale – Sistemul de transport regional eficient și accesibil atât din punct de vedere financiar cât și din punct de vedere al populației deservite, asigură o mobilitate ridicată între bazinul de mobilitate și municipiu.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

La nivel local – Oferta de transport este variată, serviciul de transport public urban are un consum redus de resurse energetice și este integrat, interconectat și sigur, deplasările nemotorizate sunt încurajate prin existența spațiilor pietonale atractive și accesibile pentru toți locuitorii și a infrastructurii pentru biciclete, calitatea mediului este îmbunătățită prin devierea traficului rutier de tranzit în afara municipiului.

La nivelul cartierelor și a zonelor complexe – Calitatea vieții locuitorilor este îmbunătățită prin reducerea poluării și a traficului rutier, creșterea siguranței în deplasare a participanților vulnerabili la trafic și existența unei rețele pentru deplasări blânde acoperitoare spațial.

Ca urmare a implementării PMUD, comportamentul de deplasare în municipiu și bazinul său de mobilitate se va schimba, fiind orientat spre deplasări blânde sau cu mijloace de transport în comun. Mai jos este prezentată viziunea de dezvoltare pe 2 orizonturi de planificare, comparativ cu situația actuală.

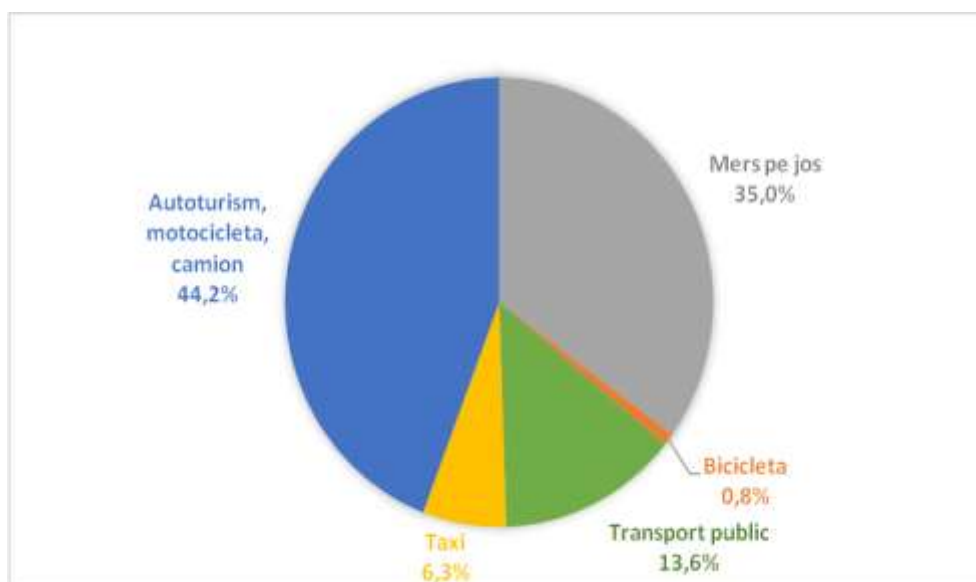


Figura 5.1.1 Viziunea de dezvoltare a mobilității în Municipiul Slatina, orizont de timp 2023



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

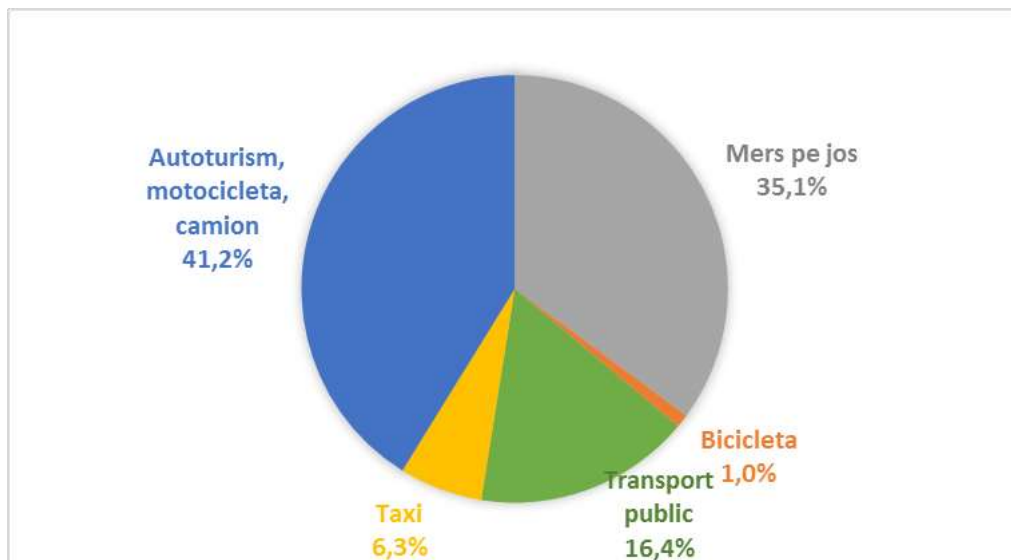


Figura 5.1.1 Viziunea de dezvoltare a mobilității în Municipiul Slatina, orizont de timp 2030

Proiectele definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, pe baza obiectivelor strategice prezentate mai sus, acoperă toate modurile și tipurile de transport din municipiu, inclusiv cele publice și private, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare și staționare.

Pentru a realiza obiectivele strategice prezentate mai sus, PMUD Slatina propune dezvoltarea mobilității pe 7 politici de transport / direcții de acțiune:

- Infrastructură rutieră
- Transport public
- Deplasări nemotorizate
- Politică de parcare
- Managementul traficului și ITS
- Zone complexe și intermodalitate
- Măsuri de educare, informare și conștientizare
-

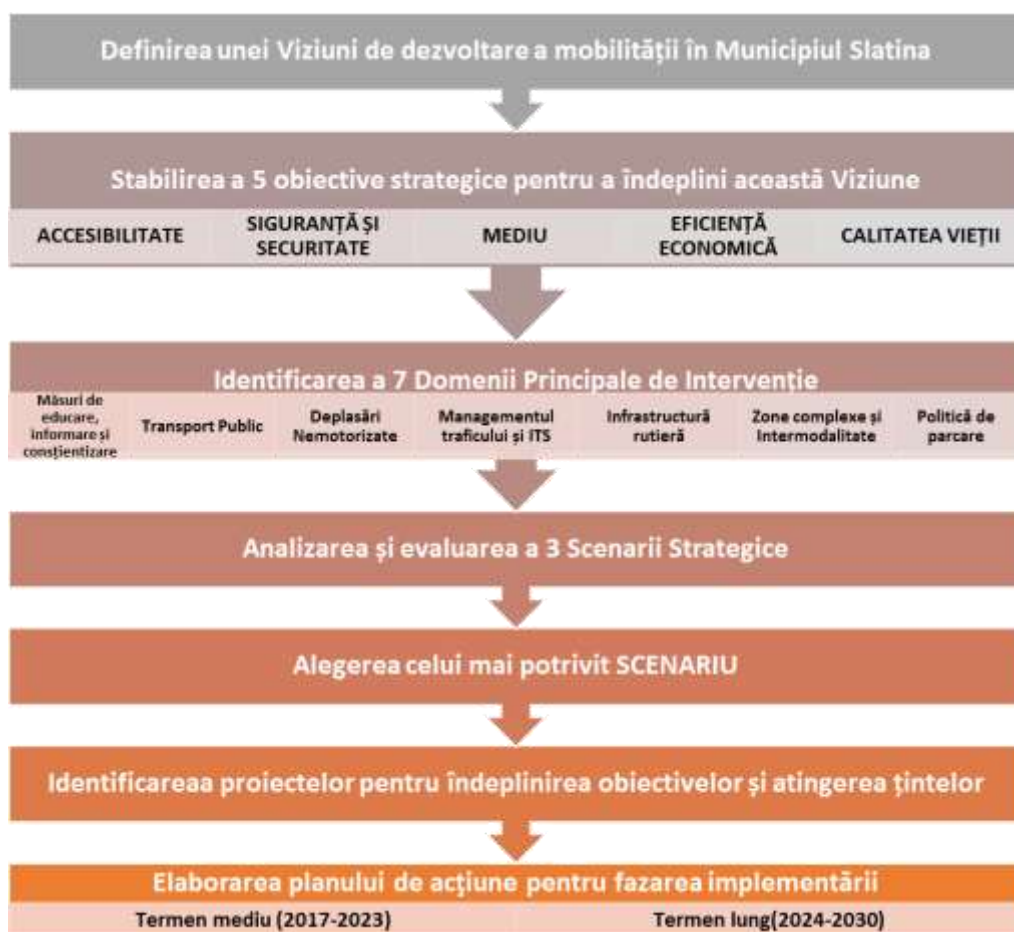


PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

5.2. Cadrul/metodologia de selectare a proiectelor

PMUD Slatina va asigura punerea în aplicare a conceptelor europene de planificare și de management pentru mobilitatea urbană durabilă adaptate la condițiile specifice orașului și include lista măsurilor și proiectelor de îmbunătățire a mobilității pe termen scurt, mediu și lung.

Graficul următor prezintă fluxul de activitate aplicat în PMUD Slatina pentru a ajunge la un set de intervenții consensual, care vor implementa viziunea și obiectivele strategice stabilite pe plan european și național.





PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Analiza multicriterială va include indicatori de performanță cuantificați, care să măreze nivelul de realizare a fiecăruia dintre cele cinci criterii specificate anterior, utilizate și pentru evaluarea impactului actual al mobilității, respectiv:

- Eficiență economică
- Impactul asupra mediului
- Accesibilitate
- Siguranță
- Calitatea vieții

Obs: Rezultatele *analizei cost-beneficiu* realizată pentru fiecare dintre scenarii vor fi incluse în indicatorul eficiență economică. De asemenea, în analiza cost-beneficiu sunt incluse aspectele legate de *încadrarea proiectelor în anvelopa bugetară* a orașului, precum și modul în care scenariile depind de finanțare și suport bugetar, inclusiv după implementare.

În cadrul analizei multicriteriale, se vor aloca fiecărui scenariu puncte, între 0 și 10 (0 reprezentând varianta cu punctajul cel mai slab, iar 10 varianta cu punctajul cel mai bun). În cazul în care pentru unul dintre criterii există mai mulți indicatori, se va calcula totalul indicatorilor pentru criteriul respectiv. Totalurile obținute pentru fiecare criteriu vor fi înmulțite cu un factor de ponderare, stabilit în funcție de importanța indicatorului în îndeplinirea obiectivelor strategice ale PMUD. Compararea sumei valorilor ponderate pentru fiecare scenariu va permite selectarea variantei optime.

Repartiția procentuală a indicatorilor evaluați, utilizată pentru ponderarea punctajelor obținute, este următoarea:

- Eficiența economică: 15%
- Impactul asupra mediului: 30%
- Accesibilitate: 20%
- Siguranță: 15%
- Calitatea vieții: 20%



**PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA**

Indicatori specifici	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
A. Eficienta economică			
A1.			
A2.			
....			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul A</i>			
B. Impactul asupra mediului			
B1.			
B2.			
....			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul B</i>			
C. Accesibilitate			
C1.			
C2.			
....			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul C</i>			
D. Siguranță			
D1.			
D2.			
....			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul D</i>			
E. Calitatea vieții			
E1.			
E2.			
....			
<i>Media punctajelor pentru indicatorul E</i>			
TOTA			

Tabel 5.2.1 Cadrul de prioritizarea scenariilor



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

După selectarea scenariului optim, se va realiza prioritizarea proiectelor într-un mod similar, introducându-se punctaje pentru: eficiență economică (EE), impact asupra mediului (IM), accesibilitate (AC), siguranță (SI), calitatea vieții (CV).

Punctele acordate vor fi între 0 și 5 (0 reprezintă punctajul cel mai mic, iar 5 punctajul maxim), conform următorului algoritm:

- 0 dacă proiectul nu influențează indicatorul respectiv
- 1 dacă proiectul are influențe doar la nivel periurban
- 2 dacă proiectul are influențe doar la nivelul cartierelor
- 3 dacă proiectul are influențe doar la nivel urban
- 4 dacă proiectul are influențe doar asupra a două nivele teritoriale
- 5 dacă proiectul are influențe asupra tuturor nivelelor teritoriale

Pentru calcularea punctajului total al fiecărui proiect, va fi realizată suma ponderată a punctelor acordate pentru fiecare criteriu, utilizându-se aceiași factori de ponderare stabiliți pentru evaluarea scenariilor.

Suma ponderată = $0,15*EE + 0,30*IM + 0,20*AC + 0,15*SI + 0,20*CV$

Proiect	Accesibilitate	Siguranță	Mediu	Calitatea vieții	Suma ponderată
P1					
...					

Tabel 5.2.2 Cadru de prioritizarea proiectelor

Analiza riscurilor

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Implementarea proiectelor/măsurilor incluse în Planul de mobilitate urbană durabilă poate fi afectată de apariție riscurilor legate de:

- Lipsa finanțării din surse externe (fonduri europene)

Proiectele/măsurile propuse prin planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare prin „Prioritatea de investiție 4.1.- Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor” reprezintă proiecte de bază pentru atingerea obiectivelor strategice stabilite prin PMUD. Lipsa obținerii finanțării pentru aceste proiecte majore este un risc pentru atingerea viziunii asupra mobilității. Impactul este considerat semnificativ, dar probabilitatea de apariție se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară a Municipiului Deva în accesarea finanțărilor din fonduri europene, în exercițiul financiar anterior. Strategia de minimizare a riscului presupune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor care justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare, precum și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor finale de finanțare.

- Valori neconforme ale costurilor de implementare

PMUD este un document strategic, iar nivelul de detaliere al măsurilor și proiectelor este adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea poate conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate. Impactul acestui risc este moderat, iar probabilitatea de apariție se consideră redusă. Strategia de răspuns constă în documentarea cu privire la costurile de realizare a proiectelor pentru care nu există studii tehnico- economice recente, prin raportare la proiecte similare implementate recent.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- Reticența cetățenilor față de măsurile propuse

Participarea activă a cetățenilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate este absolut necesară, deoarece obținerea rezultatelor așteptate este condiționată inclusiv de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al acestora. Reticența cetățenilor față de acțiuni care vor conduce la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung reprezintă un risc în faza de implementare a PMUD. Impactul este considerat redus, iar probabilitatea de apariție este scăzută. Strategia de minimizare a riscului constă în consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului și informarea cetățenilor asupra obiectivelor și efectelor PMUD printr-o campanie constantă de informare și conștientizare asupra mobilității durabile.

- Nerespectarea graficului de timp prevăzut

Întârzierea în implementarea unor proiecte poate genera reducerea efectelor așteptate, mai ales în cazul proiectelor complexe, interconectate cu alte măsuri sau cu efect asupra acestora. Riscul are un impact de nivel mediu, iar probabilitatea de apariție este considerată, de asemenea, medie. Strategia de răspuns pentru minimizarea acestui risc constă în realizarea unui plan de implementare care să asigure o integrare armonizată a proiectelor, din punct de vedere al planificării temporare, urmată de evaluarea și monitorizarea continuă a implementării PMUD.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane

Planul de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Slatina propune o viziune, obiective și măsuri, concretizate într-o serie de proiecte ce au rolul de a diminua sau elimina disfuncțiile identificate și evidențiate anterior, la nivelul mobilității urbane. În continuare sunt prezentate direcțiile de acțiune și proiectele, diferențiate în funcție de intervențiile în infrastructura și intervențiile operationale urmând ca acestea să fie grupate în scenarii în Capitolul 7.

6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

În cadrul acestei direcții de acțiune sunt propuse proiectele focalizate pe crearea/reabilitarea/extinderea infrastructurii de transport, cuprinzând toate aspectele acesteia: infrastructură stradală, crearea de soluții alternative de transport, sisteme park&ride, integrate într-un sistem unitar, care să asigure o mobilitate eficientă și accesibilă în Municipiul Slatina. Conform Ghidului Jaspers, proiectele pentru infrastructura de transport sunt acele proiecte care necesită investiții de capital în lucrări fizice.

Astfel, proiectele propuse în cadrul acestei categorii sunt următoarele:

P1.1 Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public

Descriere: În cadrul proiectului se propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pentru 3 străzi cu asfalt degradat, pe care circulă transportul public. Acestea însumează o lungime de 6,37 km

P1.2 Modernizare străzi în Municipiul Slatina

Descriere: Proiectul are în vedere trei categorii de străzi:

- străzi cu balast - 10.64 km
- străzi cu asfalt/balast și beton balast - 1,27 Km
- străzi cu asfalt sau beton degradat- 10.7 km

Cost total investiție 11,305,000.00 (fără posibilitatea de accesare a fondurilor europene) din care:

- străzi cu balast - 5.320.000 Euro
- străzi cu asfalt/balast și beton balast - 635.000 Euro



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- străzi cu asfalt sau beton degradat- 5.350.000 Euro

P1.3 Refacerea și modernizarea variantei Oituz

P1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport

P3.1 Realizare infrastructură pentru biciclete

Descriere: Etapa I - 2017-2024 - uneste aglomerările de funcțiuni identificate în municipiu;
Lungime rețea - 14 Km

Etapa II - 2024-2030 - dezvoltare rețea în interiorul cartierelor dens construite, uneste aglomerări mai mici de funcțiuni; Lungime rețea - 10Km

Infrastructura pentru biciclete trebuie să respecte următoarele principii directoare:

- o Atractivitate – integrarea în peisaj
- o Siguranță – limitare conflicte între bicicliști și alte moduri de transport și asigurarea securității personale a utilizatorilor
- o Coerența – trasee continue și ușor de identificat în trafic.
- o Conectivitate – asigurarea de legături de la originea deplasării până la destinație
- o Legătură directă – trasee cât mai scurte, fără devieri care cresc distanța de deplasare.

Infrastructura va cuprinde, pe lângă piste de biciclete, și parcuri dedicate în apropierea punctelor de interes.

Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului stradal pe lungimea pistelor pentru biciclete

P3.2 Introducerea unui sistem de bike sharing

Descriere: Etapa I - 2017-2023 - Înființarea a 5 puncte de închiriere cu câte 20-25 biciclete în fiecare punct.

Etapa II - 2024-2030 - Extinderea sistemului de închiriere a bicicletelor în funcție de eficiența acestuia și cererea de utilizare

P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina

Descriere: Dezvoltarea infrastructurii pietonale pe toată străzile care nu au trotuare. În cazul în care prospectul (ampriza) străzii nu este suficient pentru realizarea unor trotuare de minim 1,8 m (condiție de accesibilitate conform normativ NP 051-2012) se recomandă introducerea zonelor cu prioritate pentru pietoni (shared space) - zonele rezidențiale conform codului rutier.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului pietonal.

Etapa I - intervenții pe străzile pe care circulă transport public

Lungime străzi intervenție - XX Km

Etapa II - intervenții pe străzile pe care nu circulă transport public

Lungime străzi intervenție - XX Km

Total lungime străzi - 13.22 Km

P3.4 Dezvoltarea de spații și trasee pietonale în zonele centrale ale cartierelor

Descriere : Spațiile vor fi realizate pe o rază de 300m față de parcarile multi-etajate dezvoltate. Suprafață intervenție individuală - recomandat 500 - 1000 m² / locație

Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului pietonal .

P4.1 Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate

Cele 5 locații de pe lista primăriei, plus locații suplimentare - Corelare cu proiect spații pietonale

Număr locuri de parcare / construcție - 66 locuri

Total locuri de parcare - 330

Suprafață construită - 9900

Tabel XX Calculul punctajului proiectelor pentru infrastructura de transport



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Proiect	Accesibilitate	Eficienta economica	Mediu	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P1.1 Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public	4	4	4	4	4	2.80
P1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de strazi in Municipiul Slatina	3	3		3	3	2.25
P1.3. Reabilierea și modernizarea variantei Oituz	3	3		3	3	2.25
P1.4. Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	1	1		1	1	0.75
P3.1. Realizare infrastructura pentru biciclete	4		4	4	4	3.40
P3.2. Introducerea unui sistem de bike-sharing	4	4	4		4	3.60
P3.3. Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina	4		4	4	4	3.40
P3.4. Crearea de spații și trasee cu prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier	2		4	2	2	2.20
P4.1. Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate	2	2		2	2	1.50



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

În cadrul acestei direcții de acțiune sunt propuse măsurile și proiectele operaționale. Acestea au rolul de a descrie acele acțiuni pentru îmbunătățirea funcționării transportului. Proiectele operaționale propuse pentru integrarea în Planul de Mobilitate Urbană a Municipiului Slatina sunt următoarele:

P1.5 Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare

Descriere: Sistemul va avea în componența stații electrice de încărcare pentru vehicule publice și private în zona urbană. Sistemul de management al stațiilor de încărcare va fi un sistem de tip SCADA și va avea ca obiectiv administrarea rețelei de stații de încărcare pentru vehicule electrice. Acesta se va conecta la sisteme de alimentare cu energie electrică administrate de primărie. Se va monitoriza consumul energetic și numărul de vehicule care folosesc acest sistem.

P2.1 Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice

Descriere: Sistemul de transport urban va avea o componentă, subsistemul de transport electric urban care va cuprinde: vehiculele electrice / hibrid de transport public.

Vehiculele achiziționate trebuie să îndeplinească condiții minime de confort pentru pasageri și să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă.

Vehiculele ecologice pentru transportul public vor fi în număr de 10 bucăți.

P2.2 Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor

Descrierea: Conformarea stațiilor de transport este importantă pentru creșterea atractivității serviciului. Pentru ca așteptarea vehiculelor să reprezinte o acțiune plăcută și sigură pentru utilizatori stațiile de transport trebuie să:

- fie accesibile pentru toate persoanele cu deficiențe de deplasare, vedere și auz, în conformitate cu legislația în vigoare



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

- fie confortabile, calitate determinată de existența dotărilor pentru pasageri precum mobilierul de odihnă, spații acoperite care oferă protecție utilizatorilor față de factorii climatici, iluminatul public pentru a crește gradul de siguranță, coșuri de gunoi, etc.

- ofere informații detaliate care ajută la orientarea călătorilor și stabilirea traseului călătoriei.

Sistemul multimodal de informare a călătorilor va culege informații de la toate mijloacele de transport public urban, va prelucra aceste informații și va afișa aceste informații în timp real prin intermediul diferitelor tipuri de soluții tehnologice (display, infokiosk, Internet, aplicații smartphone etc.). Informațiile culese de la modul de transport public urban vor fi corelate cu informații primite de la alte moduri de transport (ex. feroviar, transport interurban etc.). Se va realiza o interfață de tip API pentru accesul la datele în timp real furnizate de către sistem. Acest acces se va realiza prin intermediul unei conexiuni Internet și cu ajutorul unor aplicații pentru telefoana mobilă și alte dispozitive electronice. Sistemul va fi integrat cu sistemul de Management al Transportului Public și cu sistemul integrat de management al traficului. Se vor avea în vedere:

- în prima fază cel puțin trei subsisteme principale: subsistem de informare în stații și zonele de interes (centre comerciale), subsistem de informare în mijloacele de transport public și subsistem de acces la informații în timp real prin intermediul interfețelor de tip API. (2017-2024)

- în cea de a doua fază se vor integra datele de la sistemele de transport care asigură servicii de transport în zona urbană. (2024-2030)

Pentru creșterea siguranței utilizatorilor, proiectul include și modernizarea iluminatului stradal în stațiile de transport public

P2.3 Amenajare autobaza, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice

Descrierea: Loctrans urmează să se mute într-un sediu nou, fostul liceu de pe strada Drăgănești 25. Proiectul propune reconversia funcțională a sălii de sport pentru a funcționa ca autobaza. Inclusiv instalarea a 3 stații de încărcare pentru vehicule electrice pentru transportul public local. Stațiile de încărcare vor fi integrate în sistemul de management al stațiilor electrice de încărcare.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

P2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)

Descriere : Sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare va avea ca subsistem principal sistemul de ticketing al transportului public urban. Sistemul va permite plata calatoriilor pe baza unor carduri contactless, a unor aplicatii securizate pentru telefoane mobile (ex. cu tehnologie NFC) sau altor forme, inclusiv SMS. Pe langa acest subsistem vor fi integrate ulterior si alte sisteme similare pentru: plata parcarilor, plata accesului in zonele restrictionate, inchirierea de biciclete si alte vehicule alternative, plata unor activitati culturale si alte servicii comunitare.

P2.5 Introducerea sistemului de management al transportului public

Descriere : Sistemul de management al transportului public urban va avea ca rol monitorizarea vehiculelor de transport public si a altor elemente din componenta sistemului de transport urban care sunt direct legate de operarea transportului public. Sistemul va permite monitorizarea in timp real a pozitiei vehiculelor de transport public si a starii acestora (motor, temperatura nivel combustibil etc.) si va transmite aceste informatii catre sistemul multimodal de informare. Sistemul va permite planificarea activitatii de transport public si monitorizarea punerii in aplicare a planului si graficelor de operare si circulatie. Se vor putea transmite cereri de prioritate catre sistemul integrat de management al traficului. Sistemul va fi conectat la sistemul de ticketing (parte din sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare) pentru determinarea cererii de transport si a capacitatii de operare a vehiculelor transportului public. Se va realiza o conectare a acestui sistem la sisteme similare din alte moduri de transport (sistemul de transport feroviar).

P4.2 Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina

Descriere : Diferențiere regulament pentru parcarile din zonele rezidențiale și parcări de scurtă durată.

Parcări de scurtă durată:

- Creșterea tarifului de parcare
- Limitarea timpului de parcare - 2 ore

Parcare rezidențială:

- Limitarea numărului de locuri / familie. Primul loc va avea un cost modic, al doilea loc de parc are va avea costuri mult mai mari, al treilea loc nu este permis

Proiect Raport Final

Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Regulamentul propune realizarea de locuri de parcare pentru a satisface 40-50% din necesarul locurilor de parcare.

P4.3 Introducerea de metode suplimentare de plată

Descriere : Plata de la automate de parcare - achiziție automate de parcare

Plata prin SMS, etc.

P4.4 Urmărirea aplicării regulamentului de parcare

Descriere : Eficiența privind respectarea / verificarea aplicării legii prin măsuri de întărire a capacității de control și sancționare a abaterilor. Creșterea amenzilor pentru nerespectarea reglementărilor de parcare.

P4.5 Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restricționate

Descriere : Acest sistem are ca scop principal managementul parcarilor (monitorizare, procesarea informațiilor, informare și interconectare) și al accesului în zonele restricționate. Accesul la locurile de parcare și la zonele restricționate se va face prin utilizare funcțiilor sistemului de impunere a regulilor, siguranța și securitatea și a unei rețele de senzori dedicați. Elementele de acces în locurile de parcare și zonele restricționate (bariere, bolard etc.) vor fi comandate de către sistem pe baza informațiilor primite de la alte sisteme sau de la rețeaua proprie de senzori. Sistemul va permite informarea utilizatorilor asupra numărului de locuri de parcare disponibile.

P4.6 Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate

Descriere : Sistemul integrat de management al traficului va avea ca elemente principale: un centru de management de trafic și integrare a sistemelor ITS din aria urbană și metropolitană, sistem de comunicații între posturile locale și centrul de management al traficului, posturi locale pentru culegerea informațiilor de trafic (senzori) și posturi locale pentru comanda traficului în intersecții și pe străzi (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile). Sistemul va culege informații de trafic prin intermediul senzorilor legați la posturile locale. Aceste informații vor fi procesate local și apoi transmise către Centrul de management al traficului prin intermediul sistemului de comunicații. Centrul de management al traficului va prelua aceste informații și le va prelucra și va transmite informații și comenzi către posturile locale (automate de trafic, semafoare și



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

panouri cu mesaje variabile) și către sistemul multimodal de informare. Acest sistem va fi conectat și cu sistemul de management al transportului urban pentru asigurarea priorității vehiculelor transportului public urban în intersecțiile comandate de către sistem. Sistemul va avea o componentă de monitorizare a calității aerului și zgomotelor, senzorii acestei componente vor fi amplasați în zona de emisii scăzute. Strategia de trafic va avea în vedere și menținerea unui nivel minim dorit al poluării fonice și a aerului.

Sistemul de impunere a regulilor se va baza pe o rețea de camere CCTV care vor culege imagini în timp real și vor transmite aceste imagini către un centru de procesare video. Centrul de procesare video va fi amplasat în clădirea centrului de management al traficului și va avea ca rol procesarea imaginilor și luarea deciziilor în mod automat. Vor fi detectate toate vehiculele care nu respectă regulile de circulație impuse pentru un anumit segment al rețelei rutiere urbane (rularea pe benzile dedicate transportului public, parcarea în locurile nepermise etc.). Sistemul va avea și funcții dedicate siguranței rutiere prin identificarea vehiculelor care nu respectă regulile și realizarea unor funcții de detecție automată a incidentelor. Sistemul va fi conectat cu sistemul de management al traficului și va permite monitorizarea video a intersecțiilor controlate de acesta precum și implementarea unor funcții precum, calcularea timpilor de călătorie pe baza identificării numerelor de înmatriculare (ANPR). Funcțiile de securitate vor permite monitorizarea diverselor obiective cu risc de securitate mare (stații, echipamente amplasate pe străzi etc.). Sistemul va avea implementată funcția de urmărire a tintelor. Camerele vor fi amplasate în stații, în intersecții și în alte locuri (impuse de analiza amplasării acestora). Pentru asigurarea bunei funcționări a sistemului, se va moderniza iluminatul stradal în punctele de amplasare a camerelor

P4.7 Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbana

Descriere : Sistemul inteligent de iluminare va permite îmbunătățirea mobilității urbane prin accesul persoanelor la infrastructura urbană de transport și prin optimizarea serviciilor și funcțiilor de mobilitate. Sistemul va fi conectat la celelalte sisteme pentru asigurarea vizibilității optime dar și a infrastructurii de alimentare cu energie electrică. Intensitatea luminii furnizate de acest sistem se va modifica în funcție de condițiile atmosferice dar și în funcție de cererile celorlalte sisteme.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

P5.1 Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului

Descriere : Zona low emissions va fi realizată în suprafața determinată de străzile Oituz, Gheorghe Poboran, Vintilă Vodă, Bulevardul A.I.Cuza, străzile Libertății și Crișan și Bulevardul Nicolae Titulescu.

Suprafață intervenție - 44.6 ha

Acțiuni propuse:

- delimitarea zonei prin intermediul semnelor rutiere și a altor soluții de semnizare și informare (inclusiv harta interactivă - website)
- organizarea de evenimente sportive și culturale care să conducă la informarea cetățenilor și reducerea poluării în zona.
- utilizarea informațiilor de la subsistemul de monitorizare a calitatii aerului și poluării fonice
- inclusiv pe harta interactivă
- utilizarea sistemului de impunere a regulilor pentru menținerea nivelului minim dorit al poluării în zona

P6.1 Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice

Descriere : Proiectul prevede realizarea punctului intermodal și amenajarea zonei gării.

Punctul intermodal oferă informații privind programul de transport public local, programul plecărilor din autogară și programul CFR. De asemenea, oferă posibilitatea transferului facil între diferitele moduri de transport în comun sau între acestea și moduri alternative, prin realizarea unui punct de bike sharing.



**PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA**

Proiect	Accesibilitate	Eficiența	Mediu	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P1.5 Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare	3	3	3		3	2.70
P2.1 Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice	4	4	4	4	4	4.00
P2.2 Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor	4	4	4	4	4	4.00
P2.3 Amenajare autobaza, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice	3	3	3		3	2.70
P2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	3	3	3		3	2.70
P2.5 Introducerea sistemului de management al transportului public	3	3	3	3		3.00
P4.2 Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina	3	3		3	3	2.25
P4.3 Introducerea de metode suplimentare de plată		4			4	1.20
P4.4 Urmărirea aplicării regulamentului de parcare		3			3	0.90
P4.5 Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restricționate	4	4		4	4	3.00
P4.6 Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate	3	3	3	3	3	3.00
P4.7 Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbană	4		4	4	4	3.40
P5.1 Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului	4	4	4	4	4	4.00



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

P6.1 Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice	4	4	4		4	3.60
--	---	---	---	--	---	------

6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În cadrul acestei direcții sunt cuprinse măsurile/proiectele organizaționale care au rolul de a asigura structura necesară implementării și monitorizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și a proiectelor incluse în acesta.

P7.1-P7.3 Campanii de educație rutieră

Descriere : Campanii de educație rutieră pentru participanții la trafic pentru a crește gradul de conștientizare privind parcarea și staționarea pe domeniul public, deplasările cu bicicleta și pe jos;

1 campanie pe an, timp de 14 ani

P7.4-P7.5 Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate

Descriere : Campanii de conștientizare a conceptului "car pooling" (folosirea în comun a vehiculului);

O campanie

Campanii de constientizare a avantajelor sistemelor de "bike sharing" (utilizarea în comun a bicicletelor amplasate în diverse stații distribuite la nivelul orașului);

Două campanii

P7.6 Campanii de comunicare și marketing

Descriere : Campanii de comunicare și marketing pentru promovarea deplasărilor cu transportul public – de preferat corelate cu finalizarea implementării unor proiecte sau a acțiunilor de îmbunătățire a serviciilor;

2 campanii pe an, timp de 14 ani



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

P7.7 Campanii de promovare a deplasărilor durabile

Descriere: Campanii de promovare a deplasărilor durabile prin oferirea de exemple de bună practică din partea angajaților instituțiilor publice:

- o zi pe lună se utilizează moduri nepoluante pentru deplasarea locuitorilor;

- în "Săptămâna mobilității Europene" (anual, în luna septembrie) se restricționează / limitează accesul rutier pe anumite străzi și se organizează evenimente care promovează deplasările blânde.

Planificare anuală a acestor activități timp de 14 ani

P7.8 Crearea structurii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă

Descriere: Proiectul are drept scop crearea unei structuri de implementare și monitorizare a PMUD Slatina. Structura va fi responsabilă de implementarea proiectelor, monitorizarea indicatorilor de performanță ai PMUD.

P7.9 Creare structură de gestionare a sistemului de bike-sharing

Descriere: Proiectul are drept scop crearea unei structuri de gestiune și mentenanță a sistemului de închiriere a bicicletelor. Structura va fi responsabilă de eficiența, gradul de utilizare, cererea de utilizare și alte aspecte relevante pentru buna funcționare a sistemului de bike-sharing.

P7.10 Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare

Descriere: Proiectul are drept scop crearea unei structuri de gestiune și mentenanță a sistemului de închiriere a bicicletelor. Structura va fi responsabilă de eficiența, gradul de utilizare, cererea de utilizare și alte aspecte relevante pentru buna funcționare a sistemului de bike-sharing.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Proiect	Accesibilitate	Eficiență	Mediu	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P7.1 Campanii de educație rutieră			3	3	3	1.50
P7.2 Campanii de educație rutieră			3	3	3	1.50
P7.3 Campanii de educație rutieră				3	3	0.75
P7.4 Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	3	3	3	3	3	3.00
P7.5 Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	3	3	3	3	3	3.00
P7.6 Campanii de comunicare și marketing		3				0.45
P7.7 Campanii de promovare a deplasărilor durabile			3		3	1.20
P7.8 Crearea stucturii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă						
P7.9 Creare structură de gestionare a sistemului de bike-sharing						
P7.10 Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare						



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

În această secțiune, proiectele stabilite pentru a fi incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina sunt clasificate în funcție de nivelul teritorial asupra căruia își produc efecte. În cazul în care un proiect produce efecte asupra mai multor nivele teritoriale, acestea se vor include în toate nivelele teritoriale relevante.

6.4.1. La nivelul Municipiului Slatina

Lista proiectelor cu impact la scară urbană:

- P1.1 Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public
- P1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina
- P1.3 Reabilitarea și modernizarea variantei Oituz
- P 1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport
- P1.5 Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare
- P2.1 Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice
- P2.2 Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor
- P2.3 Amenajare autobaza, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice
- P2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)
- P2.5 Introducerea sistemului de management al transportului public
- P3.1 Realizare infrastructură pentru biciclete
- P3.2 Introducerea unui sistem de bike sharing
- P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina
- P4.2 Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina
- P4.3 Introducerea de metode suplimentare de plată
- P4.4 Urmărirea aplicării regulamentului de parcare
- P4.5 Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restrictionate
- P4.6 Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate
- P4.7 Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbană
- P5.1 Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului
- P6.1 Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice

P7.1-P7.3 Campanii de educație rutieră

P7.4-P7.5 Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de
mobilitate

P7.6 Campanii de comunicare și marketing

P7.7 Campanii de promovare a deplasărilor durabile

P7.8 Crearea stucturii de implementare și monitorizare a Planului de
Mobilitate Urbană Durabilă

P7.9 Creare structură de gestionare a sistemului de bike-sharing

P7.10 Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare

6.4.2. La nivel periurban

Lista proiectelor cu impact la nivelul periurban (zona functionala)

P1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de
Transport

6.4.3. La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate

Lista proiectelor cu impact la nivelul cartierelor/zonelor cu nivel
ridicat de complexitate:

P1.1 Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public

P1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul
Slatina

P1.3 Reabilitarea și modernizarea variantei Oituz

P1.5 Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem
de management al stațiilor electrice de încărcare

P2.1 Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice

P2.2 Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului
multimodal de informare a călătorilor

P3.1 Realizare infrastructură pentru biciclete

P3.2 Introducerea unui sistem de bike sharing

P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina

P3.4 Dezvoltarea de spații și trasee pietonale în zonele centrale ale cartierelor

P4.1 Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate

P4.2 Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina

P4.3 Introducerea de metode suplimentare de plată

P4.4 Urmărirea aplicării regulamentului de parcare



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

P4.5 Sistem de management al parcarilor si al accesului in zonele restrictionate

P4.7 Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbana

P5.1 Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul oraşului

P6.1 Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice

P7.10 Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare

Centralizarea proiectelor în funcție de nivelul teritorial de influență

Pentru facilitarea analizei multicriteriale și acordării de punctaje proiectelor în funcție de nivelul teritorial de influență, mai jos este prezentat acest aspect sub formă tabelară:

Denumirea proiectului	Nivel periurban	Nivel municipiu	Nivel cartier /zona complexa
P1.1 Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public		X	X
P1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina		X	X
P1.3 Reabilitarea și modernizarea variantei Oituz		X	X
P1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	X	X	
P1.5 Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare		X	X
P2.1 Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice		X	X
P2.2 Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor		X	X
P2.3 Amenajare autobază, inclusiv stații de încărcare		X	



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

vehicule electrice			
P2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)		X	
P2.5 Introducerea sistemului de management al transportului public		X	
P3.1 Realizare infrastructură pentru biciclete		X	X
P3.2 Introducerea unui sistem de bike sharing		X	X
P3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina		X	X
P3.4 Crearea de spații și trasee cu prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier			X
P4.1 Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate			X
P4.2 Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina		X	X
P4.3 Introducerea de metode suplimentare de plată		X	X
P4.4 Urmărirea aplicării regulamentului de parcare		X	X
P4.5 Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restrictionate		X	X
P4.6 Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate		X	
P4.7 Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbana		X	
P5.1 Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului		X	
P6.1 Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și		X	X



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

asigurarea funcțiilor specifice			
P7.1-P7.3 Campanii de educație rutieră		X	
P7.4-P7.5 Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate		X	
P7.6 Campanii de comunicare și marketing		X	
P7.7 Campanii de promovare a deplasărilor durabile		X	
P7.8 Crearea structurii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă		X	
P7.9 Creare structură de gestionare a sistemului de bike-sharing		X	
P7.10 Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare		X	X

Tabel 6.4.1 Centralizarea proiectelor în funcție de nivelul teritorial de influență

7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

În acest capitol este realizată evaluarea impactului Scenariului 2 „a investi în mobilitate urbană durabilă” asupra indicatorilor: eficiență economică, impact asupra mediului, accesibilitate, siguranță și calitatea vieții. Pentru a fi evidențiată variația acestor indicatori față de situația „a face minimum”, în tabele a fost inclus și Scenariul 1.

Pentru fiecare dintre scenarii, evaluarea este realizată utilizând analiza multicriterială și rezultatele analizei cost-beneficiu, după caz.

7.1. Eficiența economică

Impactul asupra eficienței economice al diferitelor scenarii avute în vedere pentru creșterea mobilității durabile este cuantificat prin două tipuri de parametri:

- Parametrii utilizați pentru evaluarea impactului actual al mobilității (cap. 4.1 – Eficiența economică)
- Indicatori economici rezultați din analiza cost-beneficiu (Anexa 2)



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Parametrii de rețea considerați a fi esențiali, înglobând efectele produse de funcționarea tuturor componentelor sistemului de transport sunt:

- Viteza medie de călătorie
- Consumul de combustibil
- Procentul de utilizare al transportului public, față de celelalte moduri de transport.

Indicatorii sunt evaluați pe termen mediu (2023) și lung (2030) în tabelele următoare.

Tabelul 7.1.1 Viteza medie de călătorie, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Viteza medie de călătorie (Km/h)	2023	31,4	31,9
	2030	29,3	30,9

Tabelul 7.1.2 Întârzierea totală/veh./oră, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Consumul de combustibil (l/zi)	2023	60.031	51.209
	2030	76.730	58.197

Tabelul 7.1.3 Procentul de utilizare al transportului public.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Procentul de utilizare al transportului public	2023	6,2%	13,6%
	2030	4,1%	16,4%

Analiza cost-beneficiu (Anexa 2) este realizată pe o perioadă de 25 ani, pornind de la anul de bază 2017. Rezultatele analizei cost-beneficiu sunt exprimate prin raportul beneficiu/cost (B/C), prezentat în tabelul de mai jos.

Tabelul 7.1.4 Raportul beneficiu/cost.

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Raportul beneficiu/cost (B/C)	2,54	4,88

În calcularea punctelor acordate pentru indicatorul eficiență economică, indicatorii economici rezultați din analiza cost-beneficiu vor fi considerați identici pentru anii 2023 și 2030.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Tabelul 7.1.5 Puncte acordate pentru indicatorul eficiență economică, pe termen mediu (2023)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Viteza medie de călătorie	9,85	10,00
Consumul de combustibil	8,53	10,00
Procentul de utilizare al transportului public	4,54	10,00
Raportul beneficiu/cost (B/C)	5,20	10,00
PUNCTAJ TOTAL	28,17	40,00

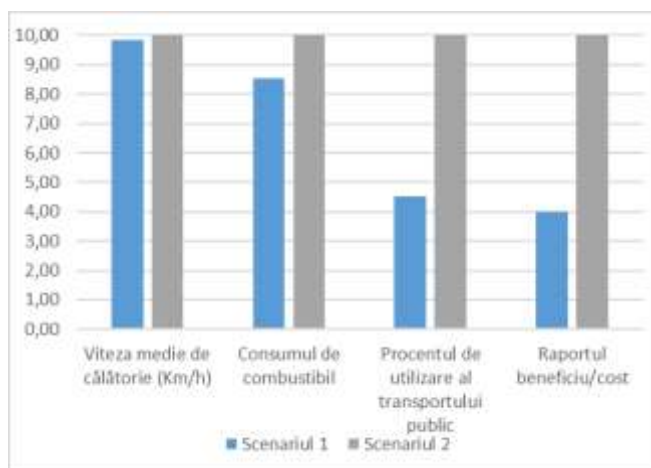


Figura 7.1.1 Eficiența economică, punctaj parametri pe scenarii, 2023

Tabelul 7.1.6 Puncte acordate pentru indicatorul eficiență economică, pe termen lung (2030)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Viteza medie de călătorie	9,47	10,00
Întârzierea totală/veh	7,58	10,00
Procentul de utilizare al transportului public	2,52	10,00
Raportul beneficiu/cost (B/C)	5,20	10,00
PUNCTAJ TOTAL	24,79	40,00



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

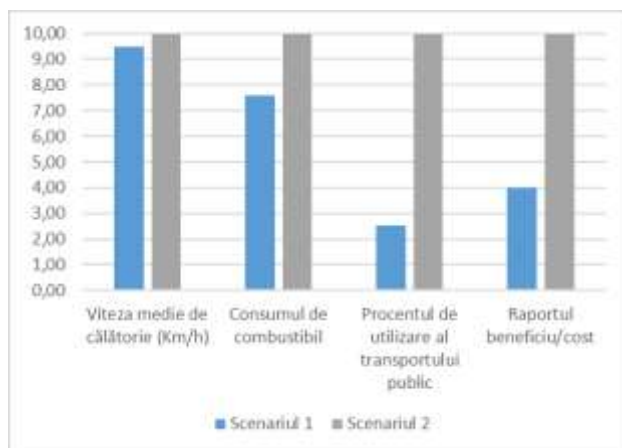
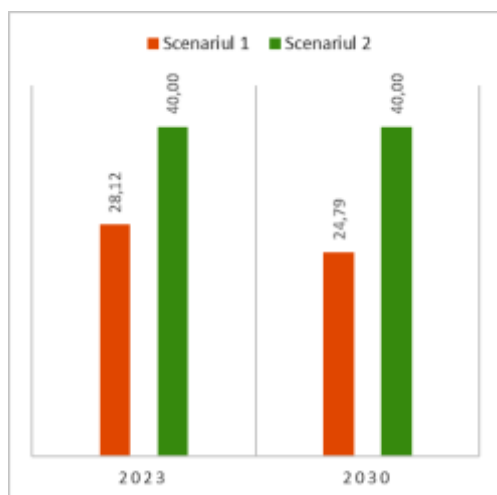


Figura 7.1.2 Eficiența economică, punctaj parametri pe scenarii, 2030

După cum se observă, pe ambele etape de prognoză, respectiv termen mediu și lung, Scenariul 2 obține punctajul maxim, iar diferența față de Scenariul 1 crește pe termen lung, față de situația pe termen mediu, acest lucru fiind evidențiat și în graficul de mai jos.





PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Figura 7.1.3 Eficiența economică, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030

7.2. Impactul asupra mediului

Impactul asupra mediului în cazul diferitelor scenarii avute în vedere pentru creșterea mobilității durabile poate fi estimat pe baza emisiilor, calculate cu ajutorul „Anexei 6b – Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor”, în care au fost introduși parametrii rezultați în urma rulării modelului de transport pentru fiecare scenariu și orizont de timp. În plus, pe baza prognozelor realizate a fost calculată distribuția modală pentru anii de prognoză, din care au fost extrase valorile pentru modurile de transport alternative (transport public, bicicletă, mers pe jos). Prin urmare, parametrii pe baza cărora este calculat impactul asupra mediului sunt următorii:

- Emisii CO_{2echiv} (tone/zi)
- Emisii CO₂ (tone/zi)
- Emisii N₂O (Kg/zi)
- Emisii CH₄ (Kg/zi)
- Repartiția modală (procent utilizare transport public/bicicletă/mers pe jos)

Tabelul 7.2.1 Emisii CO₂, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CO _{2echiv} (tone/zi)	2023	58,9	47,9
	2030	64,7	45,4

Tabelul 7.2.2 Emisii CO, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CO ₂ (tone/zi)	2023	57,19	46,52
	2030	62,88	44,02

Tabelul 7.2.3 Emisii N₂O, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii N ₂ O (Kg/zi)	2023	4,82	3,99
	2030	5,22	3,76



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Tabelul 7.2.4 Emisii CH₄, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CH ₄ (Kg/zi)	2023	11,85	9,96
	2030	12,65	9,39

Repartiția modală pe scenarii și ani de prognoză

Ca urmare a analizelor efectuate cu ajutorul modelului de transport și a matricelor de calcul, au rezultat următoarele repartiții modale, funcție de scenariul implementat și de anul de prognoză:

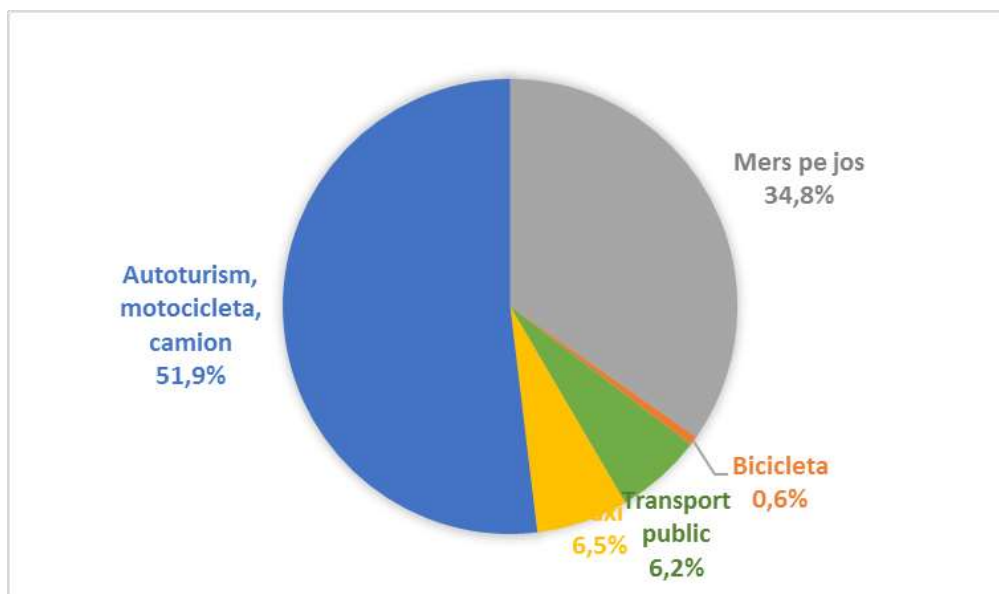


Figura 7.2.1 Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2023



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

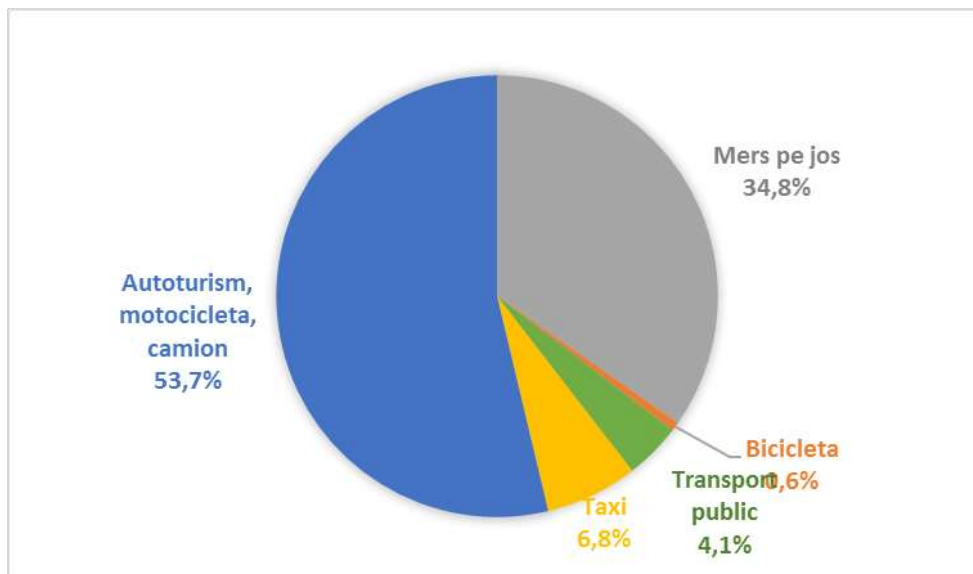


Figura 7.2.2 Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2030

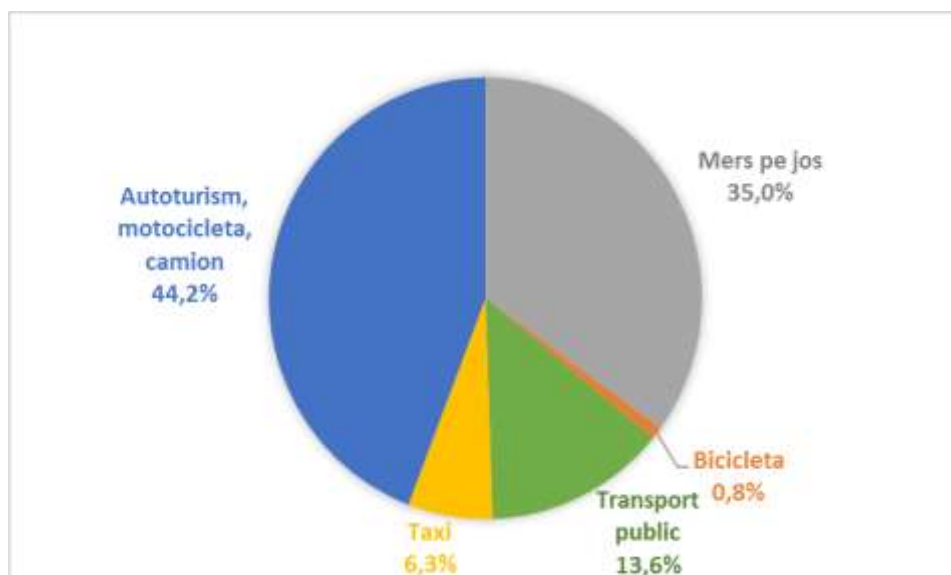


Figura 7.2.3 Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2023



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

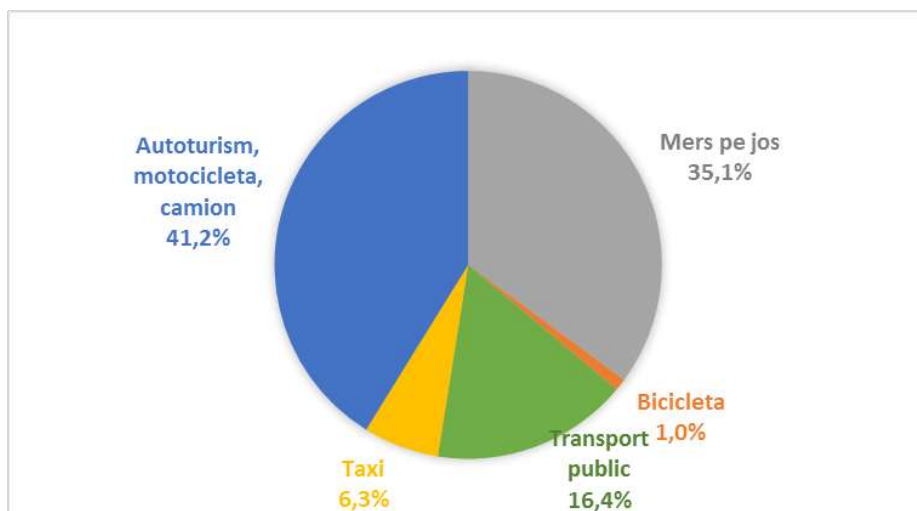


Figura 7.2.4 Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2030

Tabelul 7.2.5 Procent utilizare transport public/bicicletă/mers pe jos, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Repartiția modală (procent utilizare transport public/ bicicletă/ mers pe jos)	2023	41,5%	49,5%
	2030	39,5%	52,5%

Tabelul 7.2.6 Puncte acordate pentru indicatorul impact asupra mediului, pe termen mediu (2023)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CO ₂ echiv (tone/zi)	8,14	10,00
Emisii CO ₂ (tone/zi)	8,13	10,00
Emisii N ₂ O (Kg/zi)	8,28	10,00
Emisii CH ₄ (Kg/zi)	8,41	10,00
Repartiția modală (procent utilizare transport public/ bicicletă/ mers pe jos)	8,40	10,00
PUNCTAJ TOTAL	41,35	50,00



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

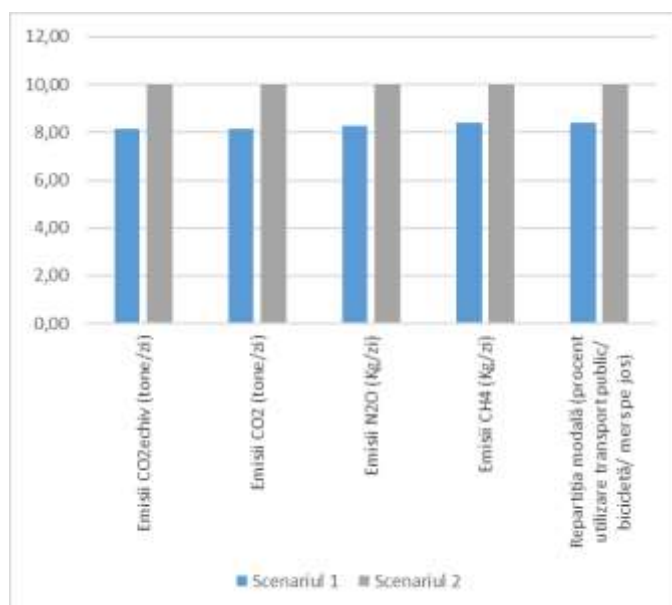


Figura 7.2.5 Impactul asupra mediului, punctaj parametri pe scenarii, 2023

Tabelul 7.2.7 Puncte acordate pentru indicatorul impact asupra mediului, pe termen lung (2030)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Emisii CO ₂ echiv (tone/zi)	7,01	10,00
Emisii CO ₂ (tone/zi)	7,00	10,00
Emisii N ₂ O (Kg/zi)	7,20	10,00
Emisii CH ₄ (Kg/zi)	7,42	10,00
Repartiția modală (procent utilizare transport public/ bicicletă/ mers pe jos)	7,53	10,00
PUNCTAJ TOTAL	36,16	50,00



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

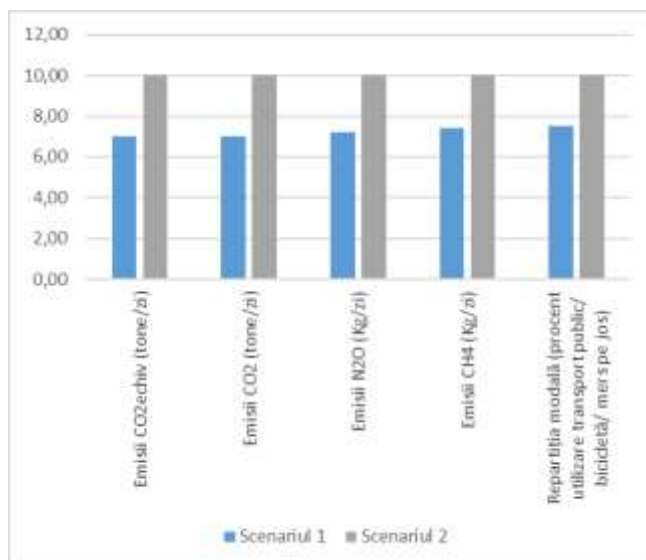


Figura 7.2.6 Impactul asupra mediului, punctaj pe scenarii, 2030

După cum se observă, pe ambele etape de prognoză, respectiv termen mediu și lung, Scenariul 2 obține punctajul maxim.

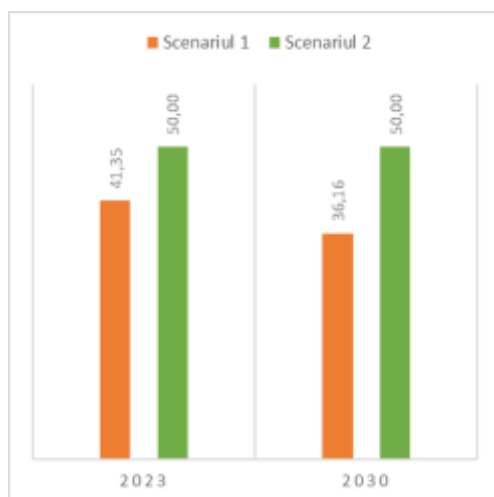


Figura 7.2.7 Impactul asupra mediului, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

7.3. Accesibilitate

Impactul asupra accesibilității în cazul diferitelor scenarii avute în vedere pentru creșterea mobilității durabile este evaluat prin durata medie de deplasare pentru:

- Deplasări cu transportul privat
- Deplasări pentru transportul de marfă
- Deplasări cu transportul public
- Durata medie ponderată

Indicatorii sunt evaluați pe termen mediu (2023) și lung (2030) în tabelele următoare.

Tabelul 7.3.1 Accesibilitatea cu vehicule private, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata medie de deplasare cu vehicule private (min.)	2023	8,72	8,59
	2030	9,35	8,86

Tabelul 7.3.2 Accesibilitatea cu vehicule de marfă, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata medie de deplasare cu vehicule de marfă (min.)	2023	11,83	11,65
	2030	12,69	12,02

Tabelul 7.3.3 Accesibilitatea cu transportul public, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata medie de deplasare cu transportul public (min.)	2023	8,98	8,03
	2030	9,63	7,03

Tabelul 7.3.4 Accesibilitatea medie, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata medie de deplasare ponderată (min.)	2023	11,37	11,16
	2030	11,73	11,05



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Tabelul 7.3.5 Puncte acordate pentru indicatorul accesibilitate, pe termen mediu (2023)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Accesibilitatea cu vehicule private	9,85	10,00
Accesibilitatea pentru transportul de marfă	9,85	10,00
Accesibilitatea cu transportul public urban	8,95	10,00
Accesibilitatea medie ponderată	9,81	10,00
PUNCTAJ TOTAL	38,46	40,00

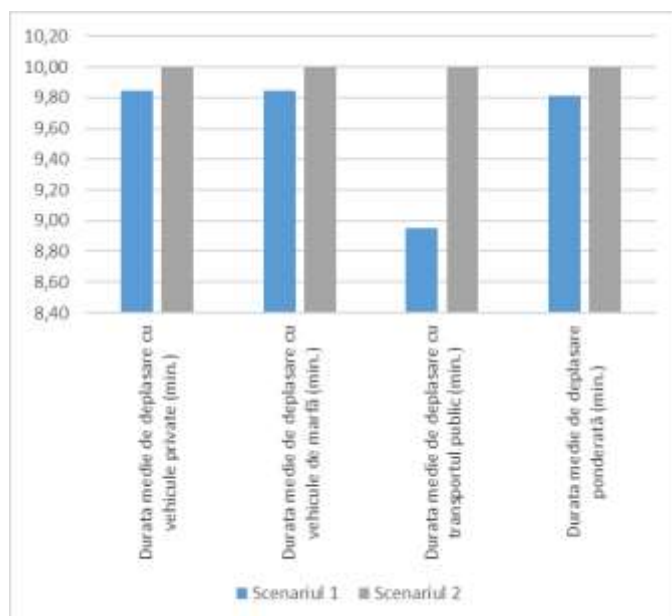


Figura 7.3.1 Accesibilitate, punctaj parametri pe scenarii, 2023

Tabelul 7.3.6 Puncte acordate pentru indicatorul accesibilitate, pe termen lung (2030)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Accesibilitatea cu vehicule private	9,47	10,00
Accesibilitatea pentru transportul de marfă	9,47	10,00
Accesibilitatea cu transportul public urban	7,31	10,00
Accesibilitatea medie ponderată	9,42	10,00



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

PUNCTAJ TOTAL	35,67	40,00
----------------------	--------------	--------------

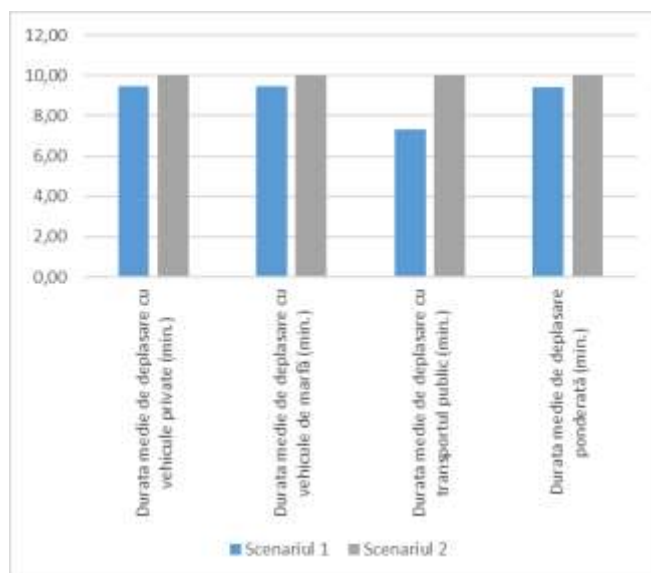


Figura 7.3.2 Accesibilitate, punctaj parametri pe scenarii, 2030

După cum se observă, pe ambele etape de prognoză, respectiv termen mediu și lung, Scenariul 2 obține punctajul maxim, iar diferența față de Scenariul 1 crește pe termen lung, față de situația pe termen mediu, acest lucru fiind evidențiat și în graficul de mai jos. De asemenea, este interesant de observat că efecte mai mari se observă pentru indicatorii care conferă o creștere a mobilității durabile, respectiv durata de accesibilitate în diferite puncte ale orașului, utilizând transportul public.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA



Figura 7.3.3 Accesibilitate, punctaj total pe scenarii, 2023/2030

7.4. Siguranță

Impactul asupra siguranței în cazul diferitelor scenarii avute în vedere pentru creșterea mobilității durabile este dat în principal de următorii parametri:

- Număr măsuri pentru siguranța traficului auto
- Număr măsuri pentru siguranța transportului public
- Număr măsuri pentru siguranța bicicliștilor
- Număr măsuri pentru siguranța pietonilor

Indicatorii sunt evaluați pe termen mediu (2023) și lung (2030) în tabelele următoare.

Tabelul 7.4.1 Număr măsuri pentru siguranța traficului auto, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranța traficului auto	2023	25	32
	2030	25	33

Tabelul 7.4.2 Număr măsuri pentru siguranța transportului public, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranța transportului public	2023	0	4



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

	2030	0	4
--	------	---	---

Tabelul 7.4.3 Număr măsuri pentru siguranța bicicliștilor, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranța bicicliștilor	2023	8	10
	2030	8	12

Tabelul 7.4.4 Număr măsuri pentru siguranța pietonilor, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranța pietonilor	2023	8	13
	2030	8	13

Tabelul 7.4.5 Puncte acordate pentru indicatorul siguranță, pe termen mediu (2023)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranța traficului auto	7,81	10,00
Siguranța transportului public	0,00	10,00
Siguranța bicicliștilor	8,00	10,00
Siguranța pietonilor	6,15	10,00
PUNCTAJ TOTAL	21,97	40,00

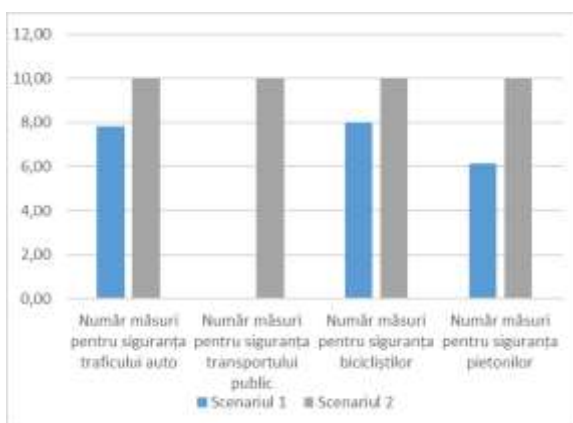


Figura 7.4.1 Siguranța, punctaj parametri pe scenarii, 2023



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Tabelul 7.4.6 Puncte acordate pentru indicatorul siguranță, pe termen lung (2030)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2
Siguranța traficului auto	7,58	10,00
Siguranța transportului public	0,00	10,00
Siguranța biciclistilor	6,67	10,00
Siguranța pietonilor	6,15	10,00
PUNCTAJ TOTAL	20,40	40,00

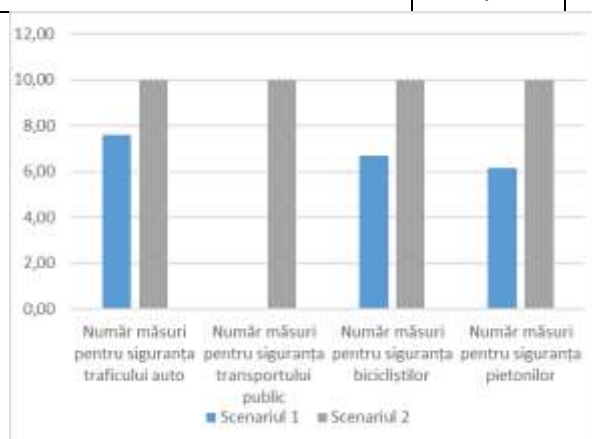


Figura 7.4.2 Siguranța, punctaj parametri pe scenarii, 2030

După cum se observă, pe ambele etape de prognoză, respectiv termen mediu și lung, Scenariul 2 obține punctajul maxim, acest lucru fiind evidențiat și în graficul de mai jos.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

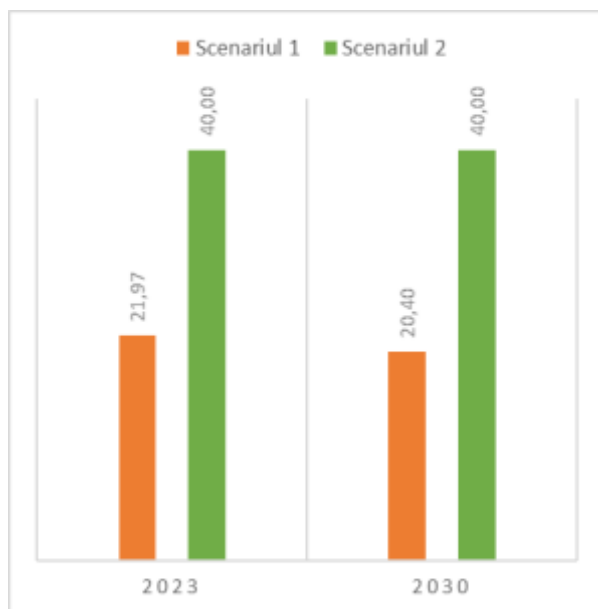


Figura 7.4.3 Siguranță, punctaj total pe scenarii, 2023/2030

7.5. Calitatea vieții

Impactul asupra calității vieții în cazul diferitelor scenarii avute în vedere pentru creșterea mobilității durabile este dat în principal de următorii parametri:

- Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare
- Creșterea calității transportului public
- Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști
- Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale

Indicatorii sunt evaluați pe termen mediu (2023) și lung (2030) în tabelele următoare.

Tabelul 7.5.1 Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	2023	1	5
	2030	1	6



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Tabelul 7.5.2 Creșterea calității transportului public, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Creșterea calității transportului public	2023	0	7
	2030	0	7

Tabelul 7.5.3 Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști	2023	8	9
	2030	8	10

Tabelul 7.5.4 Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale, pe scenarii și ani de prognoză.

Indicator	An	Scenariul 1	Scenariul 2
Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale	2023	8	9
	2030	8	10

Tabelul 7.5.5 Puncte acordate pentru indicatorul calitatea vieții, pe termen mediu (2023)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 3
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	2,00	10,00
Creșterea calitatii transportului public	0,00	10,00
Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști	8,89	10,00
Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale	8,89	10,00
PUNCTAJ TOTAL	19,78	40,00



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

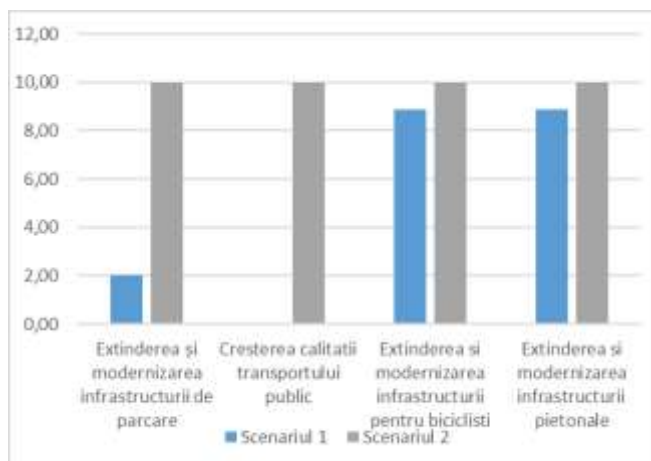


Figura 7.5.1 Calitatea vieții, punctaj parametri pe scenarii, 2023

Tabelul 7.5.6 Puncte acordate pentru indicatorul calitatea vieții, pe termen lung (2030)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 3
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	1,67	10,00
Cresterea calitatii transportului public	0,00	10,00
Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	8,00	10,00
Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale	8,00	10,00
PUNCTAJ TOTAL	17,67	40,00



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

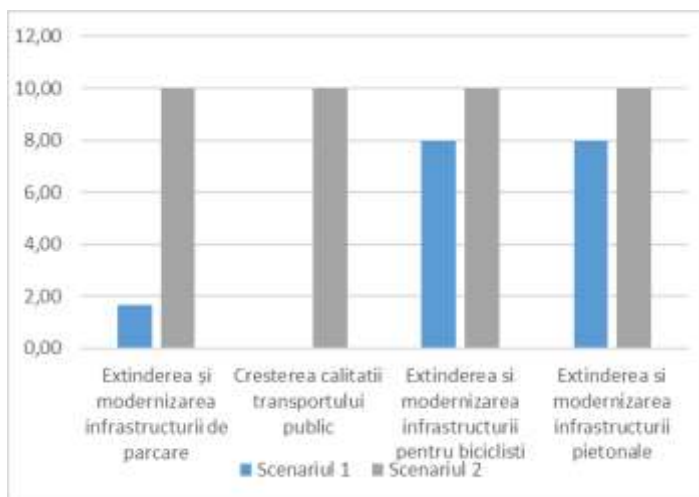


Figura 7.5.2 Calitatea vieții, punctaj parametri pe scenarii, 2030

După cum se observă, pe ambele etape de prognoză, respectiv termen mediu și lung, Scenariul 2 obține punctajul maxim, iar diferența față de Scenariul 1 crește pe termen lung, față de situația pe termen mediu, acest lucru fiind evidențiat și în graficul de mai jos.



Figura 7.5.3 Calitatea vieții, punctaj total pe scenarii, 2023 / 2030



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Partea II – Componenta de nivel operațional

8. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

8.1. Cadrul de prioritizare

Analiza multicriterială a fost realizată prin centralizarea punctajelor acordate pentru fiecare scenariu, pe cele două orizonturi de timp (2023 – mediu, 2030 – lung), pentru indicatorii prezentați și analizați anterior.

Punctajele obținute pentru fiecare dintre indicatori trebuie să fie ponderate, astfel încât să poată fi evaluate conform importanței lor în realizarea obiectivelor strategice ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina. Astfel, repartiția procentuală a indicatorilor evaluați este următoarea:

- Eficiența economică: 15%
- Impactul asupra mediului: 30%
- Accesibilitate: 20%
- Siguranță: 15%
- Calitatea vieții: 20%

În tabelul următor este evidențiat modul în care au fost calculați factorii de ponderare ce vor fi aplicați punctajelor obținute pe fiecare scenariu, pentru fiecare indicator de performanță.

Tabelul 8.1.1 Calculul scorului final ponderat

Criteriu de performanță	Scor maxim	Valoare procentuală calculată	Valoare procentuală țintă	Factor de ponderare	Scor total ponderat
Eficiența economică	40	19,05%	15,00%	0,79	31,5
Viteza medie de călătorie	10				
Întârzierea totală/veh	10				
Procentul de utilizare al transportului public	10				
Raportul beneficiu/cost (B/C)	10				
Impactul asupra mediului	50	23,81%	30,00%	1,26	63



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Emisii CO ₂ echivalent	10				
Emisii CO ₂	10				
Emisii N ₂ O	10				
Emisii CH ₄	10				
Repartiția modală (procent utilizare transport public/bicicletă/mers pe jos)	10				
Accesibilitate	40	19,05%	20,00%	1,05	42
Accesibilitatea cu vehicule private	10				
Accesibilitatea pentru transportul de marfă	10				
Accesibilitatea cu transportul public urban	10				
Accesibilitatea medie ponderată	10				
Siguranță	40	19,05%	15,00%	0,79	31,5
Siguranța traficului auto	10				
Siguranța transportului public	10				
Siguranța bicicliștilor	10				
Siguranța pietonilor	10				
Calitatea vieții	40	19,05%	20,00%	1,05	42
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	10				
Cresterea calitatii transportului public	10				
Extinderea si modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	10				
Extinderea si modernizarea infrastructurii pietonale	10				
TOTAL GENERAL	210	100%	100%		210

8.2. Prioritățile stabilite



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Aplicând modalitatea de calcul precizată mai sus, rezultatele analizei multicriteriale pentru cele două scenarii este prezentată mai jos, pentru întreaga durată de implementare a PMUD, respectiv orizontul de timp 2030.

În urma analizei multicriteriale, scenariul recomandat este Scenariul 2 – „a investi în mobilitate urbană durabilă” , care a obținut un scor total de 210 puncte, comparativ cu Scenariul 1 – 136,20 puncte, după cum rezultă din tabelul următor.



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Tabelul 8.2.1 Calculul punctajului final al scenariilor

Criteriu de performanță	PUNCTAJ NEPONDERAT		Factor de ponderare	PUNCTAJ FINAL	
	Scenariul 1	Scenariul 2		Scenariul 1	Scenariul 2
Eficiența economică	24,79	40,00	0,79	19,52	31,50
Viteza medie de călătorie	9,47	10,00		7,46	7,88
Întârzierea totală/veh	7,58	10,00		5,97	7,88
Procentul de utilizare al transportului public	2,52	10,00		1,99	7,88
Raportul beneficiu/cost (B/C)	5,20	10,00		4,10	7,88
Impactul asupra mediului	36,16	50,00	1,26	45,56	63,00
Emisii CO ₂ echivalent	7,01	10,00		8,83	12,60
Emisii CO ₂	7,00	10,00		8,82	12,60
Emisii N ₂ O	7,20	10,00		9,08	12,60
Emisii CH ₄	7,42	10,00		9,35	12,60
Repartiția modală (procent utilizare transport public/bicicletă/mers pe jos)	7,53	10,00		9,48	12,60
Accesibilitate	35,67	40,00	1,05	37,46	42,00
Accesibilitatea cu vehicule private	9,47	10,00		9,95	10,50
Accesibilitatea pentru transportul de marfă	9,47	10,00		9,95	10,50

Proiect Raport Final
Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

Criteriu de performanță	PUNCTAJ NEPONDERAT		Factor de ponderare	PUNCTAJ FINAL	
	Scenariul 1	Scenariul 2		Scenariul 1	Scenariul 2
Accesibilitatea cu transportul public urban	7,31	10,00		7,67	10,50
Accesibilitatea medie ponderată	9,42	10,00		9,89	10,50
Siguranță	20,40	40,00	0,79	16,06	31,50
Siguranța traficului auto	7,58	10,00		5,97	7,88
Siguranța transportului public	0,00	10,00		0,00	7,88
Siguranța bicicliștilor	6,67	10,00		5,25	7,88
Siguranța pietonilor	6,15	10,00		4,85	7,88
Calitatea vieții	17,67	40,00	1,05	18,55	42,00
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	1,67	10,00		1,75	10,50
Cresterea calitatii transportului public	0,00	10,00		0,00	10,50
Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru biciclisti	8,00	10,00		8,40	10,50
Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale	8,00	10,00		8,40	10,50
TOTAL GENERAL	134,69	210,00		137,15	210,00



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

9. Planul de acțiune

9.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

Principala problemă a orașului este reprezentată de traficul de tranzit. Drumul European care leagă orașele Pitești și Craiova și care trece prin oraș creează o reală problemă. Soluția este de a construi o variantă ocolitoare care să scoată traficul din centrul orașului.

În prezent la nivelul municipiului există străzi aflate într-o stare avansată de degradare, iar pe unele dintre acestea circulă transportul public. Pentru buna funcționare a rețelei stradale, o serie de străzi vor trebui să intre într-un proces de reabilitare, intervenție ce va avea ca efect reducerea poluării aerului și asigurarea deplasării confortabile cu transportul public.

Criterii utilizate pentru stabilirea priorităților de intervenție

- I. Străzi degradate (balast) pe care circulă vehicule de transport public
Străzi degradate (asfalt degradat, beton degradat) pe care circulă vehicule de transport public
- II. de transport public



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

III. Strazi balast

IV. Străzi degradate - asfalt sau beton

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanare	Perioa dă de implem entare	
						2017- 2023	2024 - 2030
Infrastructură rutieră	P1	Reabilitare str. Dinu Lipatti si zonele adiacente	163,500.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P2	Reabilitare str. Grivitei	50,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P3	Reabilitare str. Ion Morosanu	112,500.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P4	Reabilitare str. Jianu	240,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P5	Reabilitare Aleea Tineretului	239,500.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P6	Reabilitare str. Horia	175,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P7	Reabilitare trotuare zona Aleea Muncii	530,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P8	Modernizare str. Boiangiului	175,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

P9	Modernizare str. Nucului	225,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P10	Modernizare str. Islazului	455,500.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P11	Modernizare str. Visinului	50,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P12	Modernizare str. Ograzii	175,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P13	Modernizare str. Lacului	400,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P14	Modernizare str. Zorilor	166,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P15	Modernizare str. Prunilor	175,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P16	Reabilitare str. Popa Sapca	275,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P17	Reabilitare Aleea Lalelelor	440,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P18	Reabilitare str. Fdt. Basarabilor	750,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P19	Reabilitare str. Arcului (zona betonata)	357,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P20	Reabilitare Cartier Toamnei	585,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

P21	Reabilitare str. Ghiociei	75,00 0.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P22	Supralargire str. Draganești (zona industrială)	-	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P23	Reabilitare Aleea Bradului	125,0 00.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P24	Reabilitare Aleea Castanilor	110,0 00.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
P25	Reabilitare str. Gen. Emanoil Ionescu	90,00 0.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
TOTAL infrastructură rutieră – proiecte angajate		6,139,000.00				

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanțare	Perioadă de implementare	
						2017-2023	2024 - 2030
Infrastructură rutieră	P1.1	Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public	3,185,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P1.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina	11,305,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local		x
	P1.3	Reabilitarea și modernizarea variantei Oituz	10,500,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, buget de stat	x	



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

	P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	103,222,000.00	• Ministerul Transporturilor • Compania Națională de Administrație a Infrastructurii Rutiere	Buget de stat Fondul de coeziune 2014-2020	x	
TOTAL infrastructură rutieră – propuneri PMUD			129,087,000.00				

Proiectele propuse pentru îmbunătățirea infrastructurii stradale au efecte indirecte pentru atingerea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele**. Asigurarea calității crescute a infrastructurii rutiere și realizarea centurii ocolitoare conduc către emisii scăzute de CO₂, eliminarea traficului de tranzit și implicit creșterea siguranței rutiere.

9.2. Transport public

Un serviciu de transport este atractiv dacă are anumite caracteristici:

- este sigur și de încredere;
- este accesibil;
- are un program, o frecvență de circulație, corespunzătoare;
- are un tarif acceptabil;
- are un grad de acoperire ridicat;
- ofera legături adaptate nevoilor utilizatorilor;
- se realizează cu vehicule într-o stare bună de funcționare, curate și confortabile;
- spațiile de așteptare sunt confortabile, sigure și oferă informații actuale privind serviciul de transport.

Având în vedere recomandările Comisiei Europene cu privire la reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră (GES), creșterea eficienței energetice și a mobilității populației, propunem dezvoltarea transportului public atât în interiorul orașului cât și



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

in exterior, pentru a asigura legătura cu localitățile din zona funcțională a Slatinei (19 localități). In consecința, ne propunem următoarele:

- Extinderea rețelei de transport in zonele de locuit unde nu exista transport public - zone complet dependente de automobil personal, noile dezvoltări din nordul municipiului, dar si zone din nord-vest și sud-vest 3
- Achiziția de vehicule noi, vehicule ecologice (electrice, hibrid) de mica si mare capacitate, pentru a putea asigura accesul si in zonele cu străzi înguste
- Realizarea de spatii moderne de așteptare, atât pe traseul liniilor cat si in punctele inter modale - zonele în care se întâlnesc mai multe moduri de transport: ex: zona Gării CFR, zonele in care se face transferul între transportul intern si extern, zone cu fluxuri mari de pasageri (zonele industriale) - Pentru creșterea atractivității transportului public, toate stațiile din municipiu trebuie să ofere condiții confortabile de așteptare a vehiculelor de transport public (protecție față de factorii de mediu – acoperire stație și spații de odihnă). În cazul stațiilor importante din rețeaua de transport public (descrise mai sus) se recomandă asigurarea unor avantaje suplimentare.
- Implementarea unor sisteme moderne de ticketing (card de tip contactless, card bancar de tip contactless, solutii de mobile ticketing – telefonul mobil) – au rolul de a crește atractivitatea transportului public prin oferirea unor opțiuni flexibile de achiziție a titlurilor de călătorie. Sistemul cu card contactless permite înregistrarea automată a numărului utilizatorilor (facilitând colectarea de date pentru indicatorii ce tin de numarul calatorilor cu transportul public) și catalogarea acestora în funcție de serviciul folosit (card bancar, mobile ticketing etc.), oferind informații despre practicile preferate și posibile nevoi de adaptare a serviciului la cerere (se poate determina gradul de utilizare al vehiculelor, traseele cu număr mai mare de utilizatori, etc.).

Conformarea stațiilor de transport este importantă pentru creșterea atractivității serviciului. Pentru ca așteptarea vehiculelor să reprezinte o acțiune placută și sigură pentru utilizatori stațiile de transport trebuie să:

- **fie accesibile** – inclusiv pentru persoanele cu deficiențe de deplasare, vedere și auz, în conformitate cu legislația în vigoare;
- **fie confortabile** - gradul de confort este determinat de existența unor dotări pentru pasageri precum mobilierul de odihnă, spații acoperite care oferă protecție utilizatorilor față de factorii climatici, iluminatul public pentru a crește gradul de siguranță, coșuri de gunoi, etc. Este important ca stațiile să ofere spațiu de așteptare suficient în funcție de gradul de utilizare al stației, de exemplu stațiile cele mai importante în care așteaptă mulți călători trebuie să aibă dimensiuni mai mari pentru ca aceștia să aștepte în condiții de siguranță.
- **ofere informații detaliate** care ajută la orientarea călătorilor și stabilirea



PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ PENTRU MUNICIPIULUI SLATINA

traseului călătoriei. Aceasta se realizează prin dotarea stațiilor cu harți ale întregii rețele de transport public precum și cu programul sosirii și plecării vehiculelor. Pentru stațiile cele mai utilizate și liniile cele mai circulante se poate introduce un sistem electronic de informare în timp real, acesta comunicând cu vehiculele de transport public și afișând ora la care soșesc acestea în stație.

Suplimentar față de aceste dotări de bază, în stații poate să existe spațiu pentru materiale publicitare, stația producând astfel venituri suplimentare, panouri solare care reduc costurile cu iluminatul și automate pentru vânzarea biletelor. Crearea de parcări pentru biciclete în vecinătatea stațiilor de transport public susține intermodalitatea, facilitând transferul între cele două moduri. Tabelul de mai jos prezintă proiectele propuse pentru îmbunătățirea sistemului de transport public și creșterea atractivității și eficienței acestuia.

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanare	Perioadă de implementare	
						2017-2023	2024 - 2030
Transport public	P2.1	Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice	4,180,000	Loctrans S.A.	Buget local, POR 2014-2020	x	
	P2.2	Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor	1,300,000	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	
	P2.3	Amenajare autobaza, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice	270,000.00	Primăria Municipiului Slatina / Loctrans S.A.	Buget local, POR 2014-2020	x	
	P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	1,000,000.00	Loctrans S.A.	Buget local, POR 2014-2020	x	
TOTAL Transport public			6,710,000.00				

Proiectele propuse în acest sub-capitol se încadrează în categoria investițiilor destinate îmbunătățirii transportului public și conduc la îndeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele**. Modernizarea parcului auto și realizarea trecerii către mijloace de transport electrice, reorganizarea traseelor de transport, modernizarea stațiilor și introducerea

Proiect Raport Final
Plan de Mobilitate Urbană Durabilă 2017-2030 Municipiul Slatina

sistemelor integrate de plată a serviciului conduc la atingerea obiectivelor privind reducerea emisiilor de CO2, asigurarea accesibilității și creșterea ponderii modale a deplasărilor realizate cu transportul public.

9.3. Transport de marfă

Transportul de marfa se desfășoară în special pe Varianta Oituz, aceasta jucând rolul de centură ocolitoare a orașului. Cea mai mare parte a traficului de marfa de tranzit ar trebui preluat de Centura ocolitoare a Municipiului Slatina, care va rula paralel cu orașul. Totuși, așa cum se va observa și în analiza realizată asupra rezultatelor procesului de colectare a datelor, în capitolul special dedicat acestuia, există în continuare un procent de 25% dintre vehiculele grele care pătrund în municipiu și tranzitează orașul, restul având zona de destinație pe teritoriul municipiului.

9.4. Mijloace alternative de mobilitate

Dezvoltarea de spații și trasee pietonale sau cu prioritate pentru pietoni

Pentru ca deplasările pietonale să fie plăcute și atractive, mediul urban trebuie să fie adaptat nevoilor pietonilor. Aceasta presupune asigurarea unui spațiu optim de deplasare cu distanțe confortabile pentru a fi parcurse pe jos, trotuare generoase, un anumit grad de protecție față de factorii de mediu (de exemplu umbrire pe timpul verii), spații de odihnă pentru persoanele cu mobilitate redusă, peisaj urban atractiv și divers. Pe lângă calitatea mediului urban și atractivitatea traseului, acesta trebuie să nu prezinte obstacole care să îngreuneze deplasarea pietonilor (de exemplu mașini parcate neregulamentar).





Figura 9.4.1 Exemplu de bună practică - Mariahilfer Straße (Viena, Austria) – secțiune cu utilizare în comun (shared space)

Sursă: Prezentarea Transformation of the "Mariahilfer Straße" și site-ul <http://landarchs.com/mariahilferstrasse-unravels-hidden-possibilities-urban-design/>

Creare infrastructură pentru biciclete

În funcție de destinația rețelei, aceasta are caracteristici diferite. Pentru identificarea rețelei utilitare de piste pentru biciclete s-a avut în vedere amplasarea locurilor de muncă, a școlilor (licee) și a instituțiilor publice. În ceea ce privește rețeaua de piste de agrement, acesta a fost dezvoltată în funcție de parcurile existente și vecinătatea râului Olt.

Infrastructura pentru biciclete trebuie să respecte următoarele principii directoare:

- Atractivitate – integrarea în peisaj
- Siguranță – limitare conflicte între bicicliști și alte moduri de transport și asigurarea securității personale a utilizatorilor
- Coerența – trasee continue și ușor de identificat în trafic.
- Conectivitate – asigurarea de legături de la originea deplasării până la destinație
- Legătură directă – trasee cât mai scurte, fără devieri care cresc distanța de deplasare.

Infrastructura va cuprinde, pe lângă pistele de biciclete, și parcări dedicate și servicii asociate (bike sharing, rent a bike, etc), în apropierea punctelor de interes prezentate mai sus.



Figura 9.4.2 Parcare pentru biciclete Utrecht – Olanda

Sursă: <http://www.eltis.org>



Figura 9.4.3 Parcare pentru biciclete realizată în locul unui spațiu de parcare, Londra - Marea Britanie

Sursă: <http://www.eltis.org>



Figura 9.4.4 Sistem bike sharing, Londra – Marea Britanie

Sursă: <http://www.eltis.org>



Figura 9.4.5 Benzi dedicate pentru transportul public și pentru biciclete – alternativă în cazul unei rețele stradale de dimensiuni reduse, Brno – Republica Cehă

Sursă: <http://www.eltis.org>



Figura 9.4.6 Realizarea pistelor pentru biciclete în locul unei benzi de circulație rutieră, München - Germania

Sursă: <http://www.eltis.org>

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanare	Perioadă de implementare	
						2017-2023	2024 -2030
Deplasări nemotorizate	P3.1	Realizare infrastructură pentru biciclete	600,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	x
	P3.2	Introducerea unui sistem de bike sharing	900,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	
	P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina	10,323,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	X
	P4.4	Dezvoltarea de spații și trasee cu		Primăria Municipiului	Buget local, POR 2014-	x	

	prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier	2,500,000.00	Slatina	2020		
TOTAL Deplasări nemotorizate		15,898,000.00				

Recomandările și proiectele propuse în acest sub-capitol se încadrează în categoria investițiilor destinate transportului nemotorizat și conduc la îndeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele**. Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și extinderea spațiilor pietonale conduc la creșterea atractivității deplasărilor nemotorizate și a accesibilității tuturor persoanelor la spații publice de calitate, având ca efect alegerea deplasărilor nemotorizate pentru activități cotidiene obligatorii, precum deplasarea către unități de învățământ sau locuri de muncă.

9.5. Managementul traficului

Mediul construit impune anumite limitări în ceea ce privește spațiul disponibil și alocat modurilor de transport. Deoarece în cele mai multe cazuri spațiul disponibil nu poate fi extins se propune utilizarea sistemelor inteligente de transport (ITS) pentru a crește eficiența și siguranța deplasărilor fără modificarea mediului fizic. Aceste sisteme permit promovarea transportului public (diverse facilități: benzi proprii, prioritate la intersecții, etc.) și reducerea gradului de utilizare al autovehiculelor.

Documentul "Mobilizarea sistemelor inteligente de transport pentru orașele UE" face parte din "Pachetul privind mobilitatea urbană", publicat în anul 2013 de către Comisia Europeană. Materialul prezintă potențialul sistemelor inteligente de transport pentru rezolvarea unui mare număr de probleme privind mobilitatea urbană și avantajele pe care un astfel de sistem le poate aduce, printre care se numără:

- Deplasări rapide cu transportul public;
- Informații în timp real privind călătoriile intermodale și traficul;
- Măsuri pentru gestiunea traficului, cu efectul de reducere a congestiei;
- Sistem de tarifare multimodală inteligentă – având servicii integrate de informare și putând fi utilizat pentru colectarea datelor statistice despre deplasările pasagerilor transportului public;
- Instrumente ITS precum tehnologiile CCTV (supraveghere video) și ANPR (recunoașterea numărului de înmatriculare);
- Sisteme pentru asigurarea siguranței la bordul vehiculelor și asistarea șoferului.

Dezvoltarea sistemului inteligent de transport în Municipiul Slatina va avea ca efect:

- Asigurarea unor trasee cu "undă verde" pentru transportul rutier;

- Asigurarea de prioritate în intersecții pentru vehiculele de transport în comun sau vehiculele de intervenție;
- Monitorizarea traficului în intersecțiile incluse în sistem, prin montarea de senzori, detectori, contori, camere și transmiterea informațiilor către un centru de control. Se poate asigura și monitorizarea fluxurilor de pietoni.
- Transmiterea de informații în timp real către automatele de intersecție, panouri cu afișaj dinamic, vehiculele de transport public sau de intervenție.

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanare	Perioadă de implementare	
						2017-2023	2024 - 2030
Politică de parcare	P4.1	Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate	9,900,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	X
	P4.2	Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina	150,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P4.3	Introducerea de metode suplimentare de plată	50,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
	P4.4	Urmărirea aplicării regulamentului de parcare	10,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	
Managementul traficului și ITS	P4.5	Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restricționate	300,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	
	P4.6	Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate	2,400,000	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	
	P5.7	Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbană	600,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanțare	Perioadă de implementare	
						2017-2023	2024 - 2030
TOTAL Managementul traficului, ITS și parcare			13,410,000.00				

Proiectele propuse în acest sub-capitol se încadrează în categoria investițiilor destinate gestiunii eficiente a traficului și conduc la îndeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele**. Dezvoltarea sistemului de parcare, actualizarea reglementărilor privind condițiile de parcare și introducerea metodelor moderne de plată reprezintă elemente esențiale pentru utilizarea disponibilității locurilor de parcare ca metodă de descurajare a utilizării vehiculelor private și reorientarea populației către alte moduri de deplasare. Suplimentar, fondurile obținute din taxele de parcare pot fi utilizate pentru investiții în spațiile publice pietonale, infrastructura pentru biciclete sau transportul public. Dezvoltarea sistemelor inteligente pentru managementul mobilității au ca efect o mai bună gestiune a traficului și reducerea emisiilor de CO₂ ca urmare a reducerii congestiei și creșterea siguranței utilizatorilor vulnerabili.

9.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

Zona centrală este unul dintre cele mai complexe areale din municipiu. Datorită distanțelor reduse și a bunei deserviri cu transportul public zona are un potențial ridicat pentru a deveni prioritară deplasărilor nemotorizate. Pentru asigurarea creșterii treptate a traseelor preponderent pietonale se propune realizarea unei zone cu emisii de gaze cu efect de seră scăzute (zonă low emissions).

Planul de mai jos prezintă zona selectată și accesibilitatea pietonală din centrul acesteia către limitele sale. Zonele cu emisii scăzute presupun introducerea limitărilor de viteză pentru traficul rutier și a metodelor de calmare a traficului, dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și asigurarea unor spații generoase pentru deplasările pietonale. Pot fi create spații partajate, în care toți participanții la trafic folosesc același spațiu, cu limitări de viteză pentru rutier și cu prioritate pentru pietoni.

Pentru ca aceste zone să fie atractive și utilizate de cât mai mulți oameni se recomandă asigurarea serviciilor de transport public perimetral zonei respective și eliminarea

parcărilor pe carosabil, prin mutarea acestora în structuri multietajate (subterane / supraterrane).

Accesibilitate pietonală din zona "low emissions"

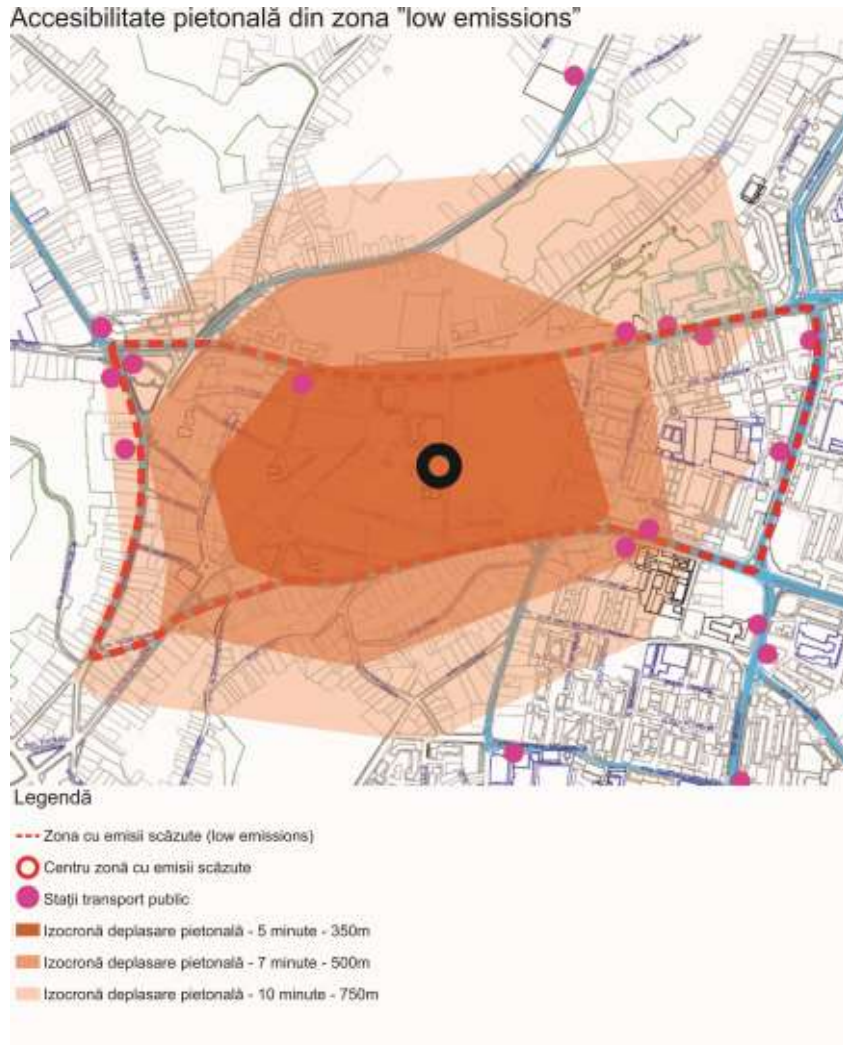


Figura 9.6.1 Zona "low emissions" și accesibilitatea pietonală din centru acesteia către exterior

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanțare	Perioadă de implementare	
						2017-2023	2024-2030
Zone complexe	P5.1	Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului	2,230,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	x
	P6.1	Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice	500,000	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	x	
TOTAL Zone complexe			2,730,000.00				

Proiectele propuse în acest sub-capitol se încadrează în categoria investițiilor destinate transportului electric și nemotorizat și conduc la îndeplinirea **Obiectivului Tematic 4 - Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele**. Introducerea unei zone cu emisii scăzute presupune reducerea traficului auto în primă fază, creând premisele pentru extinderea spațiilor pietonale și determinând creșterea calității vieții locuitorilor din zona centrală.

9.7. Structura intermodală și Operațiuni urbanistice necesare

- În ceea ce privește intermodalitatea, sunt propuse o serie de proiecte, enumerate în tabelul de mai jos.

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanțare	Perioadă de implementare	
						2017-2023	2024-2030

Măsuri de educare, informare conștientizare	P2.2	Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor	1,260,000.	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	X	
	P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	1,000,000	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	X	
	P2.5	Introducerea sistemului de management al transportului public	400,000	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	X	
	P3.2	Introducerea unui sistem de bike sharing	900,000	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	X	
	P6.1	P6.1. Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice	500,000	Primăria Municipiului Slatina	Buget local, POR 2014-2020	X	

9.8. Aspecte instituționale

Măsurile de comunicare, creștere a gradului de conștientizare și educare a populației sunt indispensabile pentru schimbarea comportamentului de deplasare. Acestea au rolul de a susține investițiile pentru dezvoltarea infrastructurii sau creșterea a gradului de eficiență a sistemelor.

În vederea informării cetățenilor cu privire la noile proiecte implementate în municipiul Slatina și cu scopul de a crește siguranța tuturor participanților la trafic și interesul acestora pentru moduri mai puțin poluante de deplasare, Planul de mobilitate identifică o serie de măsuri pentru promovarea noii paradigme a mobilității, enimerate mai jos.

Măsuri de promovare a noii paradigme a mobilității

- Campanii de educație rutieră pentru participanții la trafic pentru a crește gradul de conștientizare privind parcare și staționarea pe domeniul public, deplasările cu bicicleta și pe jos;
- Campanii de conștientizare a conceptului "car pooling" (folosirea în comun a vehiculului)
- Campanii de constientizare a avantajelor sistemelor de "bike sharing" (utilizarea în comun a bicicletelor amplasate în diverse stații distribuite la nivelul orașului);
- Campanii de comunicare și marketing pentru promovarea deplasărilor cu transportul

public – de preferat corelate cu finalizarea implementării unor proiecte sau a acțiunilor de îmbunătățire a serviciilor;

- Campanii de educație dedicate elevilor de liceu pentru promovarea deplasărilor cu bicicleta și informarea acestora despre regulile de circulație;
- Campanii de educație rutieră în școli primare și gimnaziale – acestea pot fi realizate împreună cu ateliere pentru creșterea siguranței în vecinătatea școlilor și au ca efect atât educația elevilor cât și implicarea comunității pentru creșterea siguranței în apropierea școlilor.
- Campanii de promovare a deplasărilor durabile prin oferirea de exemple de bună practică din partea angajaților instituțiilor publice:
 - o o zi pe lună se utilizează moduri nepoluante pentru deplasarea locuitorilor-serviciu;
 - o în "Săptămâna mobilității Europene" (anual, în luna septembrie) se restricționează / limitează accesul rutier pe anumite străzi și se organizează evenimente care promovează deplasările blânde.

Domeniu	Cod proiect	Denumire proiect / măsură	Cost [Euro]	Responsabil implementare	Sursă finanare	Perioada de implementare	
						2017-2023	2024-2030
Măsuri de educare, informare conștientizare	P7.1	Campanii de educație rutieră	210,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	X
	P7.2	Campanii de educație rutieră	210,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	X
	P7.3	Campanii de educație rutieră	210,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	X
	P7.4	Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	50,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	X
	P7.5	Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	100,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	X
	P7.6	Campanii de comunicare și marketing	560,000.00	Primăria Municipiului Slatina	Buget local	x	X
	P7.7	Campanii de promovare a deplasărilor durabile	280,000.00	Primăria Municipiului	Buget local	x	X

				Slatina			
	P7.8	Crearea stucturii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă					
	P7.9	Creare structură de gestionare a sistemului de bike-sharing					
	P7.10	Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare					
TOTAL Campanii de educare, informare și conștientizare			1,620,000.00				

Partea III – Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană

10. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.

Procedura de evaluare a implementării Planului de mobilitate urbană durabilă al Municipiului Slatina trebuie să conțină elemente care să permită măsurarea efectelor implementării proiectelor, din perspectiva obiectivelor strategice stabilite.

Astfel, principalele obiective ale PMUD sunt următoarele:

1. Creșterea accesibilității cetățenilor la zonele de interes prin:
 - Extinderea gradului de acoperire al transportului public
 - Extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete
2. Îmbunătățirea calității mediului prin:
 - Reducerea congestiilor de trafic
 - Reducerea poluării atmosferice și fonice datorate procesului de transport
 - Creșterea gradului de utilizare al modurilor de transport alternative (bicicletă, mersul pe jos) și a transportului public
 - Promovarea electromobilității
3. Creșterea siguranței și securității cetățenilor, prin:
 - Creșterea siguranței pentru conducătorii auto, prin asigurarea semnalizării dinamice și statice corespunzătoare
 - Aplicarea de măsuri care conduc la creșterea siguranței bicicliștilor și pietonilor
 - Creșterea siguranței utilizatorilor transportului public
 - Reducerea numărului de accidente datorate procesului de transport
4. Creșterea eficienței economice a sistemului de transport, prin:
 - Eficientizarea transportului public prin reducerea costurilor de operare
 - Creșterea numărului de utilizatori ai transportului public
5. Creșterea calității vieții cetățenilor, prin:
 - Reducerea impactului transportului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic și creșterea capacității rețelei rutiere
 - Asigurarea de parcări rezidențiale și publice
 - Extinderea zonelor destinate modurilor de transport alternative.

Monitorizarea implementării PMUD este necesară pentru asigurarea următoarelor:

- Evaluarea indicatorilor de rezultat și a corespondenței acestora cu indicatorii estimați.
- Adaptarea implementării, în scopul ajustării ritmului de implementare și, dacă este cazul, a măsurilor și proiectelor propuse, în funcție de rezultatele evaluate periodic.
- Menținerea sprijinului politic
- Adaptarea implementării și a priorităților stabilite, în funcție de sursele de finanțare identificate
- Actualizarea PMUD, în baza performanțelor reale ale diferitelor măsuri și a efectelor acestora

Evaluarea PMUD va fi realizată prin urmărirea periodică a indicatorilor de performanță și a criteriilor de evaluare a schimbărilor, produse în diferitele moduri de transport prin implementarea Planului de mobilitate.

Monitorizarea și evaluarea implementării acțiunilor propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina se va derula conform următorului calendar de activități:

Acțiuni de monitorizare și evaluare	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Aprobare PMUD							
Întocmirea raportului de monitorizare nr.1							
Întocmirea raportului de evaluare expost							

Tabelul 10.1 Planificarea acțiunilor de monitorizare

Sursă: Propunere consultant

Pentru monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, se propune următorul set minimal de indicatori și valori țintă preconizate pentru anul 2030, descrise în tabelul de mai jos:

Indicator	Unitatea de măsură	Valoarea - țintă pentru anul 2030	Sursă datelor
Gradul de modernizare al străzilor urbane	%	100	Primărie INS
Numărul de pasageri care folosesc transportul în comun ecologic	Mii pers	45.000,00	Operatori transport în comun
Număr autobuze noi accesibile și ecologice	Buc.	10	Primăria și Operatorul de transport public
Stații transport public modernizate	Buc.	62	Primăria și Operatorul de

Indicator	Unitatea de măsură	Valoarea - țintă pentru anul 2030	Sursă datelor
			transport public
Emisii GES provenite din transportul rutier	Tone CO2 echiv. /zi	45.36	Primăria
Zonă cu emisii scăzute - suprafață	Ha	44.6	Primăria
Lungimea pistelor de biciclete amenajate	Km	24	Primăria
Număr puncte de închiriere biciclete	Buc	5	Primăria
Lungimea aleilor pietonale (trotuare) amenajate și reabilitate în condiții de accesibilitate	Km	13,22	Primăria
Număr locuri parcare în structuri multi-etajate	Buc.	330	Primăria
Campanii de educație	Unit.	42	Primăria
Campanii de conștientizare	Unit.	3	Primăria
Campanii de promovare a deplasărilor durabile	Unit.	14	Primăria

Pentru o monitorizare și evaluare corectă a implementării PMUD este necesară menținerea și actualizarea documentației, astfel încât aceasta să includă:

- Noile măsuri de organizare a circulației
 - Secțiuni noi de drum
 - Trasee transport public, stații, tarife
 - Repartitie modală
- Orice alte modificări semnificative rezultate în urma implementării proiectelor din PMUD

11. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

În vederea monitorizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina se propune înființarea unei structuri de implementare și monitorizare.

Autoritatea urbană va fi delegată de către AMPOR pentru procesul de selecție a proiectelor ce vor fi reprezentate de o structură internă la nivelul municipiilor reședință de județ eligibile în cadrul axei prioritare 4 a POR 2014-2020, alcătuită din experți tehnici din aparatul administrativ care vor identifica, în baza unei proceduri de prioritizare și selecție, proiectele care pot fi finanțate. Autoritatea urbană va avea responsabilitatea selecției strategice a proiectelor (identificarea listei de proiecte prioritare), iar AMPOR (Organismul Intermediar) va verifica proiectele din punct de vedere al eligibilității și respectării condițiilor

de finanțare generale ale programului.

Autoritățile urbane vor avea un statut similar Organismelor Intermediare. În acest scop:

- va exista un Acord de delegare între AMPOR și municipiul reședința de județ, similar cu Acordul de delegare de atribuții cu Agențiile de Dezvoltare Regională,
- pentru a fi incluse în sistemul de management și control, autoritățile urbane vor trebui acreditate și auditate (pentru atribuția delegată),
- autoritățile urbane vor trebui să elaboreze proceduri de selecție a proiectelor.

În afara de autoritatea urbană este necesară înființarea unui departament în cadrul Primăriei Municipiului Slatina ale cărui responsabilități se vor axa pe monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, respectiv a proiectelor/ măsurilor propuse, conform procedurii de evaluare prezentate în capitolul anterior.

Din structura respectivă vor face parte, reprezentanți ai administrației publice locale și actori cheie implicați în procesul de realizare a PMUD, printre care:

- Reprezentanți ai direcțiilor de specialitate din cadrul Primăriei Municipiului Slatina (urbanism, transporturi, etc)
- Reprezentanți ai operatorului de transport (LOCTRANS)
- Alte entități relevante (ex: ONG-uri)

Activitățile principale ale structurii de monitorizare a implementării PMUD sunt:

- ❖ La nivelul autorității locale (Primăria Municipiului Slatina):
 - Implementarea PMUD: introducerea în programele de investiții anuale/multianuale a proiectelor prevăzute în PMUD, monitorizarea pregătirii proiectelor și a achizițiilor necesare, monitorizarea progresului implementării proiectelor, monitorizarea fondurilor bugetare necesare
 - Asigurarea bunei gestiuni a procesului de implementare
 - Revizuirea periodică a stadiului PMUD
 - Realizarea ajustărilor necesare în Planul de acțiune, în funcție de evoluția în procesul de implementare
 - Identificarea surselor de finanțare disponibile
 - Actualizarea programelor de investiții și acțiuni pe termen scurt, mediu și lung, în funcție de evoluția factorilor socio-economici din municipiu
 - Asigurarea cooperării cu instituții la nivel regional și național
 - Informarea și implicarea cetățenilor în realizarea acțiunilor și proiectelor
 - Colectarea periodică a opiniei cetățenilor asupra efectelor implementării măsurilor și proiectelor incluse în PMUD

- ❖ Departamentul de planificare a transporturilor:
 - Monitorizarea indicatorilor de progres pentru estimarea evoluției atingerii obiectivelor stabilite prin PMUD
 - Colectarea datelor necesare pentru evaluarea implementării PMUD și actualizarea modelului de transport
 - Actualizarea modelului de transport și testarea proiectelor ce vor fi implementate, cu ajutorul acestuia

12. ANEXE

12.1. Anexa 1 – Analiza Cost-Beneficiu

12.1.1. Introducere

12.1.1.1. Analiza Cost-Beneficiu

Analiza cost-beneficiu are ca obiect evaluarea financiară și economică a scenariilor, aflate la baza planului de acțiune al PMUD, pentru a furniza informații asupra viabilității scenariilor propuse, atât din perspectiva financiară și socio-economică.

Pentru a furniza o analiză cost-beneficiu robustă, potrivită scopului PMUD, precum și încadrată în reglementările și standardele acceptate, au fost utilizate următoarele ghiduri, recomandări și legi valabile la nivel național, cât și european, după cum urmează:

- Reglementarea 207/2015. Anexa III. Metodologia de realizare a analizei cost-beneficiu
- Ghidul Analiza Cost-Beneficiu al proiectelor de investiții. Instrument de evaluare economică pentru Politicile de Coeziune 2014-2020, realizat de Comisia Europeană – Directoratul General de Politici Regionale și Urbane
- Reglementarea 1303/2013 a Parlamentului și Consiliului European privind Fondurile structurale și de coeziune
- Master Planul General de Transport pentru România. Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transport și Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului. Volumul 2, Partea C: Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc.

12.1.1.2. Descriere și obiective PMUD. Prezentarea scenariilor

Planul de mobilitate urbană durabilă este un instrument de planificare eficientă și sustenabilă în acord cu politicile europene cu privire la mobilitatea urbană a municipiului Slatina.

Acest plan studiază atât sintetic, cât și într-o manieră dezagregată comportamentul de deplasare în oraș, realizând o analiză diagnoză completă a mobilității actuale la nivelul orașului, cu scopul de a promova soluțiile care să conducă la sustenabilitatea sectorului de transporturi, în spiritul principiului programatic al Dezvoltării Durabile.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Slatina are drept scop crearea unui sistem de transport care să răspundă următoarelor obiective principale:

- *Accesibilitate*: asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât aceștia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale.

- *Siguranță și securitate*: îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunicate în general
- *Mediu sănătos*: reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie
- *Eficiența economică*: îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri
- *Calitatea mediului urban*: creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu

Aceste obiective se oglindesc în efectele externe ale proiectelor propuse în planul de mobilitate. Aceste efecte externe influențează comunitatea urbană mai ales sub aspecte economico-sociale și mai puțin sub aspecte financiare. Efectele externe pozitive ale scenariilor de mobilitate propuse conduc în final la maximizarea bunăstării sociale, prin eficientizarea sistemului de transport și promovarea mobilității sustenabile. Aceste efecte externe sunt efecte sociale nemonetare, însă care pot fi monetizabile prin evaluarea economiilor costurilor sociale pe care comunitatea le realizează prin promovarea soluțiilor durabile de mobilitate.

Pe de altă parte, din punct de vedere financiar, scenariile de mobilitate sunt investiții care necesită susținere financiară pe întreg orizontul de prognoză, în special datorită caracterului social pe care proiectele aferente acestor scenarii îl au. Deși unele proiecte se pot auto-susține financiar, precum proiectele legate de parcări, proiectele care vizează dezvoltarea transportului public sau infrastructurile de transport urban sunt în general proiecte, care nu generează venituri suficiente pentru acoperirea cheltuielilor financiare. De aceea, este necesară susținerea lor financiară de către autoritatea locală, pentru ca serviciul de transport urban să poată îndeplini rolul de a oferi acces către oportunitățile socio-economice, educație, sănătate pentru toate grupurile de cetățeni.

Din perspectiva scenariilor de mobilitate acestea oglindesc în principal viziunea globală asupra mobilității și sunt schițate pornind de la constrângerile bugetare, dar și nevoile imediate ale municipiului.

Astfel, ținând cont de cele trei niveluri teritoriale, scenariile sunt relaționate astfel cu acestea:

- Scenariul 1 propune tratatarea nivelului teritorial local, prin reabilitarea unor porțiuni ale rețelei de transport rutier
- Scenariul 2 propune tratarea întregului nivel teritorial, incluzând rețeaua rutieră și pentru biciclete și coroborând soluțiile pentru acest nivel cu soluții complete pentru rezolvarea disfuncțiilor sistemului de transport public. Scenariul 2 este alcătuit dintr-un set de măsuri, proiecte și studii care rezolvă într-o manieră integrată, coerentă și completă disfuncționalitățile actuale ale mobilității urbane identificate la nivelul

municipiului, atât din perspectivă locală, cât și din perspectiva legăturilor de mobilitate dintre municipiu și regiune. Totodată, prin scenariul 2 se asigură o integrare și o gestionare eficientă a infrastructurilor respective, prin implementarea de sisteme inteligente de transport.

Cele două scenarii mai pot fi clasificate și prin prisma impactului pe care îl au asupra comportamentului de deplasare. Astfel că prin proiectele propuse de scenariul 1, impactul asupra comportamentului de deplasare este limitat, scenariul asigurând doar rezolvarea unor aspecte critice legate de calitatea infrastructurii rutiere. Pe de altă parte, proiectele propuse prin scenariul 2 conduc la încurajarea unui comportament sustenabil de deplasare, asigurând o schimbare majoră în opțiunile de alegere modală a utilizatorilor de transport.

Proiectele propuse în fiecare dintre cele două scenarii sunt enumerate mai jos.

Scenariul 1

Cod	Denumire proiect	Perioada de implementare	Cost (Euro)
P0	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere în Municipiul Slatina (proiecte angajate)	2017	6.139.000

Scenariul 2

Cod	Denumire proiect	Perioada de implementare	Cost (Euro)
P0	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere în Municipiul Slatina (proiecte angajate)	2017	6.139.000
P1.1	Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public	2017 - 2020	3.185.000
P1.2	Reabilierea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina	2024 - 2030	11.305.000
P1.3	Reabilierea și modernizarea variantei Oituz	2017 - 2020	10.500.000
P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	2017 - 2018	103.222.000
P1.5	Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare	2017 - 2023	150.000
P2.1	Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice	2017 - 2019	4.180.000

P2.2	Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor	2017 - 2020	1.300.000
P2.3	Amenajare autobază, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice	2017 - 2020	270.000
P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	2020 - 2023	1.000.000
P2.5	Introducerea sistemului de management al transportului public	2017 - 2020	400.000
P3.1	Realizare infrastructură pentru biciclete	2017 - 2030	600.000
P3.2	Introducerea unui sistem de bike sharing	2017 - 2019	900.000
P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina	2017 - 2030	10.323.000
P3.4	Crearea de spații și trasee cu prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier	2017 - 2023	2.500.000
P4.1	Construcția de parcuri rezidențiale multi-etajate	2017 - 2030	9.900.000
P4.2	Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina	2017 - 2018	150.000
P4.3	Introducerea de metode suplimentare de plată	2018 - 2020	50.000
P4.4	Urmărirea aplicării regulamentului de parcare	2018 - 2020	10.000
P4.5	Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restricționate	2017 - 2020	300.000
P4.6	Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate	2017 - 2020	2.400.000
P4.7	Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbană	2017 - 2020	3.100.000
P5.1	Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului	2019 - 2024	2.230.000
P6.1	Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice	2017 - 2020	500.000
P7.1	Campanii de educație rutieră	Anual 2017 - 2030	210.000

P7.2	Campanii de educație rutieră	Anual 2017 - 2030	210.000
P7.3	Campanii de educație rutieră	Anual 2017 - 2030	210.000
P7.4	Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	2018 - 2019	50.000
P7.5	Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	2018	100.000
P7.6	Campanii de comunicare și marketing	Bianual 2017 - 2030	560.000
P7.7	Campanii de promovare a deplasărilor durabile	Anual 2017 - 2030	280.000
P7.8	Crearea stucturii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă	2017	0
P7.9	Creare structură de gestionare a sistemului de bike-sharing	2017	0
P7.10	Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare	2017	0

12.1.1.3. Nevoia de deplasare și performanța rețelei de transport

În scopul realizării analizei cost-beneficiu, este necesară utilizarea datelor cu privire la mobilitatea urbană, obținute din procesul de culegere a datelor și rezultatele extrase cu ajutorul modelului de transport, atât pentru anul de referință, cât și pentru anii de prognoză. În mod generic aceste date se referă la următorii parametri:

- Cererea zilnică de transport
- Durata globală de deplasare
- Distanța globală de deplasare
- Viteza medie de deplasare.

Din punct de vedere al evaluării nevoii de mobilitate și a performanțelor rețelei de transport, aceasta s-a realizat prin prisma celor două scenarii. Evaluarea variației cererii de transport și a principalilor indicatori ai rețelei de transport sunt rezultatul modelului de transport urban al municipiului Slatina.

Indicatorii de performanță globală sunt prezentați în tabelele următoare:

An de referință	2017				
Parametru	Mod deplasare	U.M.	Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata totala de deplasare (h/zi) (produs între matricea cererii și matricea duratelor medii de deplasare)	Auto	veh - ore/zi	10.158	10.158	-
	Veh marfa	veh - ore/zi	487	487	-
	Taxi	veh - ore/zi	904	904	-
	Bicicleta	pers - ore/zi	185	185	-
	Mers pe jos	pers - ore/zi	18.019	18.019	-
	Transport public	pers - ore/zi	2.278	2.278	-
Totalul matricelor de cerere	Auto	veh	72.397	72.397	-
	Veh marfa	veh	2.558	2.558	-
	Taxi	veh	12.270	12.270	-
	Bicicleta	Pers	1.227	1.227	-
	Mers pe jos	Pers	67.486	67.486	-
	Transport public	Pers	15.776	15.776	-

Distanța totală de deplasare (km/zi) = Prestatie (produs între matricea cererii și matricea distanțelor medii de deplasare)	Auto	veh-km/zi	330.131	330.131	-
	Veh marfa	veh-km/zi	13.449	13.449	-
	Taxi	veh-km/zi	29.366	29.366	-
	Bicicleta	per-km/zi	1.853	1.853	-
	Mers pe jos	per-km/zi	81.086	81.086	-
	Transport public	per-km/zi	46.697	46.697	-

An de prognoză	2023				
Parametru	Mod deplasare	U.M.	Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata totală de deplasare (h/zi) (produs între matricea cererii și matricea duratelor medii de deplasare)	Auto	veh - ore/zi	13.150	12.946	10.901
	Veh marfa	veh - ore/zi	630	620	457
	Taxi	veh - ore/zi	1.170	1.152	1.096
	Bicicleta	pers - ore/zi	249	232	294
	Mers pe jos	pers - ore/zi	21.790	21.419	21.599
	Transport public	pers - ore/zi	1.948	2.130	4.201
Totalul matricelor de cerere	Auto	veh	89.039	89.039	76.139

	Veh marfa	veh	3.146	3.146	2.355
	Taxi	veh	15.091	15.091	14.585
	Bicicleta	Pers	1.484	1.459	1.949
	Mers pe jos	Pers	81.609	80.219	80.894
	Transport public	Pers	12.818	14.233	31.373
Distanța totală de deplasare (km/zi) = Prestatie (produs între matricea cererii și matricea distanțelor medii de deplasare)	Auto	veh-km/zi	406.019	406.019	347.194
	Veh marfa	veh-km/zi	16.540	16.540	12.380
	Taxi	veh-km/zi	36.118	36.118	34.907
	Bicicleta	per-km/zi	2.242	2.204	3.533
	Mers pe jos	per-km/zi	98.056	96.386	97.197
	Transport public	per-km/zi	37.941	42.130	87.844

An de prognoză	2030				
Parametru	Mod deplasare	U.M.	Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
Durata totală de deplasare (h/zi) (produs între matricea cererii și	Auto	veh - ore/zi	17.264	17.072	12.514
	Veh marfa	veh - ore/zi	827	818	435

matricea duratelor medii de deplasare	Taxi	veh - ore/zi	1.536	1.519	1.344
	Bicicleta	pers - ore/zi	339	291	422
	Mers pe jos	pers - ore/zi	26.358	25.460	25.731
	Transport public	pers - ore/zi	1.288	1.823	5.276
Totalul matricelor de cerere	Auto	veh	109.507	109.507	84.728
	Veh marfa	veh	3.869	3.869	2.173
	Taxi	veh	18.559	18.559	17.337
	Bicicleta	Pers	1.795	1.734	2.715
	Mers pe jos	Pers	98.717	95.355	96.368
	Transport public	Pers	7.939	11.362	45.008
Distanța totală de deplasare (km/zi) = Prestatie (produs între matricea cererii și matricea distanțelor medii de deplasare)	Auto	veh-km/zi	499.351	499.351	386.361
	Veh marfa	veh-km/zi	20.342	20.342	11.421
	Taxi	veh-km/zi	44.418	44.418	41.493
	Bicicleta	per-km/zi	2.711	2.619	5.906
	Mers pe jos	per-km/zi	118.611	114.572	115.789
	Transport public	per-km/zi	23.499	33.632	112.520

12.1.2. Analiza financiară

Analiza financiară s-a realizat pe baza ghidurilor, normelor și reglementărilor în vigoare la nivel național, conformându-se de asemenea, și cu recomandările Comisiei Europene privind acest tip de analiză.

Analiza financiară are ca scop ilustrarea viabilității și rentabilității financiare a scenariilor propuse. Acest capitol este structurat corespunzător pentru a oferi informațiile necesare asupra costurilor de investiție, veniturilor proiectului, indicatorilor de rentabilitate financiară, sustenabilității și identificării surselor de finanțare.

Din perspectiva planului de acțiune al PMUD, analiza financiară urmărește cu precădere identificarea potențialelor surse de finanțare, precum și evaluarea necesarului financiar, care trebuie bugetat pentru susținerea investițiilor în proiecte de mobilitate durabilă.

Totodată, sunt evaluați și indicatorii de rentabilitate financiară, care vor arăta modul în care scenariile depind de finanțare și suport bugetar.

Analiza financiară este un instrument care permite municipalității să anticipeze efortul financiar presupus de planul de acțiune al PMUD și permite orientarea către resurse financiare disponibile pentru implementarea acestuia, diferite de bugetul propriu local. Pe de altă parte, permite ilustrarea unei imagini strategice asupra efortului financiar necesar pentru susținerea investițiilor în sectorul de transport după implementare.

12.1.2.1. Metodologie generală

Scopul analizei financiare

Scopul principal al analizei financiare este evaluarea profitabilității și sustenabilității financiare a proiectului din punctul de vedere al beneficiarilor/operatorilor proiectului.

Aceasta se face prin analizarea fluxului de numerar al proiectului, care include atât ieșirile de numerar, în termenii investițiilor și costurilor de întreținere și operare cât și intrările de numerar, în termenii surselor de finanțare și veniturilor. Aceste intrări și ieșiri nu trebuie confundate cu fluxurile de numerar contabile. Fluxurile de numerar din analiza financiară nu includ amortizarea, rezervele și alte elemente de contabilitate care nu corespund fluxurilor reale din analiza economică.

Analiza financiară cuprinde următorii pași:

- *Stabilirea costurilor totale de investiție pentru fiecare scenariu și repartizarea acestora pe perioada de analiză a costurilor*
- *Estimarea costurilor totale de operare și a veniturilor din exploatare, pentru perioada de analiză a fiecărui scenariu*
- *Calcularea indicatorilor de rentabilitate a investiției: FNPV(C) (Financial Net Present Value) și FIRRC(C) (Financial Internal Rate of Revenue)*
- *Identificarea surselor de finanțare și analiza fondului nerambursabil UE, pentru fiecare scenariu, pe durata de analiză a acestora*
- *Verificarea sustenabilității financiare pe toată durata de analiză a PMUD*

- *Calcularea indicatorilor de rentabilitate financiară a capitalului, din perspectiva contribuției proprii la proiect: FNPV(K) și FIRR(K).*

Metodologie și valori specifice

Metodologia utilizată pentru determinarea indicatorilor de rentabilitate FNPV și FIRR este DCF (Discounted Cash Flow), care presupune următoarele ipoteze:

- sunt luate în considerare numai intrările și ieșirile de numerar (nu se consideră amortizarea, rezervele și alte elemente de contabilitate);
- determinarea fluxurilor de numerar se bazează pe metoda incrementală, care reprezintă diferența costurilor și veniturilor între scenariul „a nu face nimic” și scenariul considerat.
- agregarea cash flow-urilor pe durata diferiților ani necesită adoptarea unei rate financiare de actualizare adecvată pentru calcularea valorii nete prezente financiare a fluxurilor de numerar viitoare.

Stabilirea ratei de actualizare financiare

Pentru calculul practic de actualizare a fluxului de numerar se utilizează factorul de actualizare cu care se multiplică fluxul de numerar anual. În realizarea analizei financiare a prezentului proiect s-a considerat o rată de actualizare de 5%, conform articolul 19 al Reglementării nr.480/2014 pentru perioada de finanțare 2014-2020.

Factorul financiar de actualizare a_t se calculează astfel:

$$a_t = \frac{1}{(1+i)^n}$$

în care:

- i este rata financiară anuală de actualizare
- n este numărul de ani aferent perioadei de referință.

Specificarea perioadei de referință

În cadrul analizei cost-beneficiu perioada pe care se analizează fiecare scenariu este diferită de durata de viață fizică sau economică, fiind denumită perioada de referință sau orizontul de timp.

Perioada de referință (orizontul de analiză) este numărul de ani pentru care se fac previziunile fluxului de numerar.

Perioada de referință depinde de sectorul în care se realizează investiția și nu poate depăși durata pentru care proiectul este util din punct de vedere economic. Perioada de referință are un impact extrem de mare asupra valorii indicatorilor de rentabilitate utilizați în Analiza Cost-Beneficiu. În acest caz, perioada de referință a fost considerată 25 ani,

pornind de la tabelul din Anexa I al Reglementării 480/2014 cu privire la stabilirea perioadelor de referință pe sectoare.

Valoarea reziduală a investiției

Valoarea reziduală a investiției reprezintă valoarea investiției la sfârșitul perioadei de referință. Valoarea reziduală este luată în considerare pentru calcularea indicatorilor financiari ai investiției și ai capitalului doar dacă ea corespunde unui flux real pentru investitor. În acest caz, se consideră că scenariile **NU** vor avea o valoare reziduală la finele perioadei de analiză, ținând cont de specificul acestora.

12.1.2.2. Costurile financiare ale scenariilor

Costurile financiare ale scenariilor sunt preluate din evaluările realizate în Planul de mobilitate urbană, pe baza descrierilor tehnice ale fiecărui proiect și a costurilor unitare bazate pe experiențe anterioare și proiecte similare. Aceste costuri au fost prezentate pentru proiectele aferente fiecărui scenariu în tabelul din cap.1.2 al Analizei cost-beneficiu.

Sumarizând, costurile celor două scenarii sunt:

Scenariu	Cost (euro)
1	6.139.000
2	176.234.000

Pentru a avea o imagine detaliată asupra costurilor de investiție, acestea sunt detaliate pornind de la expresia lor agregată și exprimată în lei/an. Rata de schimb euro-leu este de 4,5637 (curs BNR aferent lunii iunie 2017). Costurile de investiție sunt reprezentate numai pe durata realizării acestor investiții, respectiv perioada 2017-2030.

Perioadă	Ani	Cost (lei/an) Scenariu 1	Cost (lei/an) Scenariu 2
1	2017	28.016.554	305.667.553
2	2018	0	278.312.735
3	2019	0	43.673.142
4	2020	0	36.972.109
5	2021	0	11.831.827
6	2022	0	11.831.827
7	2023	0	11.831.827

8	2024	0	16.333.591
9	2025	0	14.637.416
10	2026	0	14.637.416
11	2027	0	14.637.416
12	2028	0	14.637.416
13	2029	0	14.637.416
14	2030	0	14.637.416
Total		28.016.554	804.279.106

Din punct de vedere al costurilor de exploatare și mentenanță aferente scenariilor considerate acestea s-au considerat a se ridica la o valoare anuală financiară de 2% din costurile totale de investiție, ținând cont de tipurile de investiții, necesitățile de întreținere curentă și cheltuielile de investiție.

Prin urmare, costurile de exploatare și mentenanță considerate în calculul financiar sunt prezentate tabelar mai jos:

Perioadă	Ani	Cost (lei/an) Scenariu 1	Cost (lei/an) Scenariu 2
1	2017	560.331	6.113.351
2	2018	560.331	11.679.606
3	2019	560.331	12.553.069
4	2020	560.331	13.292.511
5	2021	560.331	13.529.147
6	2022	560.331	13.765.784
7	2023	560.331	14.002.420
8	2024	560.331	14.329.092
9	2025	560.331	14.621.841
10	2026	560.331	14.914.589
11	2027	560.331	15.207.337
12	2028	560.331	15.500.085
13	2029	560.331	15.792.834
14	2030	560.331	16.085.582

15	2031	560.331	16.085.582
16	2032	560.331	16.085.582
17	2033	560.331	16.085.582
18	2034	560.331	16.085.582
19	2035	560.331	16.085.582
20	2036	560.331	16.085.582
21	2037	560.331	16.085.582
22	2038	560.331	16.085.582
23	2039	560.331	16.085.582
24	2040	560.331	16.085.582
25	2041	560.331	16085582,12
Total		14.008.277	368.328.651

12.1.2.3. Veniturile financiare ale scenariilor

Veniturile financiare ale scenariilor sunt date de încasările generate de proiectele care alcătuiesc scenariile și se referă la:

- Încasări din realizarea serviciului de transport public
- Încasări din realizarea serviciilor de închirieri biciclete/vehicule electrice
- Încasări din gestionarea sistemului de parcare.

În tabelul de mai jos, sunt prezentate principalele elemente de calcul ale veniturilor, în funcție de scenariu și de anul analizat, conform proiectelor aferente fiecărui scenariu și perioadei de implementare a acestora, precum și pe baza rezultatelor obținute din modelul de transport.

Scenarii	2017			2023			2030		
	Locuri parcare (rezidențială/publică)	Călătorii transport public	Închirieri bike-sharing	Locuri parcare (rezidențială/publică)	Călătorii transport public	Închirieri bike-sharing	Locuri parcare (rezidențială/publică)	Călătorii transport public	Închirieri bike-sharing
S1	2.023	15.776	0		14.233	0	0	11.362	0
S2	2.023	15.776	0	300	31.373	125	500	45.008	244

Pentru calcul veniturilor se consideră următoarele valori unitare financiare:

- Costul mediu al unei călătorii cu transportul public – 2 lei/călătorie; abonament 40 lei/lună
- Costul închirierii unui loc de parcare anual – 25 lei/an (parcare rezidențială), 720 lei/an parcare supraetajată, respectiv: 1 leu/oră (parcare publică) – majorat la 1,5 lei/oră după 2018; pentru schema utilizării parcarilor publice cu plată, se consideră o ocupare medie de 4 ore/zi, 300 zile/an.
- Costul închirierii unei biciclete – 5 lei/oră (bazat pe experiențe similare în orașe europene medii cu scheme de bike-sharing); pentru schema de bike-sharing propusă, se consideră un număr mediu de 37.500 închirieri pe an (echivalent pentru o medie de 1 oră închirieri/zi pentru o bicicletă, 300 zile/an).

Astfel, veniturile rezultate au următoarele valori, marcate prin diferență față de valorile corespunzătoare scenariului S0:

Scenarii	2017			2023			2030		
	Parcări	Călătorii transport public	Închirieri bike-sharing	Parcări	Călătorii transport public	Închirieri bike-sharing	Parcări	Călătorii transport public	Închirieri bike-sharing
S1	0	0	0	0	275.925	0	0	667.485	0
S2	0	0	0	1.653.360	12.088.935	187.500	2.325.480	23.768.895	365.384

12.1.2.4. Indicatorii financiari ai scenariilor

După colaționarea costurilor totale de investiție, costurilor totale de operare și a veniturilor, următoarea etapă a analizei financiare constă în calcularea indicatorilor rentabilității financiare a capitalului investit și a sustenabilității financiare a fondurilor din cadrul proiectelor.

Pentru evaluarea indicatorilor financiari s-au folosit următoarele ipoteze de calcul:

- Rata de actualizare – 5%
- Rata de schimb valutar – 4,5637 lei/euro, conform cursului mediu BNR pentru luna iunie 2017.

Indicatorii financiari ai investiției sunt calculați pe baza următoarelor elemente:

- costul investitiei
- rata de actualizare
- perioada de referinta
- preturi utilizate
- venituri si cheltuieli.

Pentru calcularea indicatorilor financiari ai capitalului au fost luate in considerare fluxurile financiare de venituri și cheltuieli.

Valoarea prezentă netă financiară (FNPV)

Valoarea prezentă netă financiară este calculată prin actualizarea fluxului de numerar generat de proiect pe perioada de referință a investiției, cu o rată de actualizare egală cu costul capitalului.

Perioada pentru care se calculeaza FNPV este egală cu perioada de referință stabilită pentru investiție, care include și perioada de execuție.

Valoarea prezentă netă financiară este definită prin formula:

$$FNPV = \sum_{t=0}^n a_t S_t = \frac{S_0}{(1+i)^0} + \frac{S_1}{(1+i)^1} + \dots + \frac{S_n}{(1+i)^n}$$

unde:

- este fluxul de numerar la momentul t
- este factorul financiar de actualizare pentru anul t
- i este rata financiară de actualizare.

Condiția de viabilitate financiară este ca valoarea acestui indicator să fie pozitivă.

Rata financiară internă de rentabilitate (FIRR)

Se definește ca rata de actualizare pentru care valoarea actualizată a intrărilor de numerar viitoare generate de investiție egalează costul acesteia. Rata internă de rentabilitate financiară este valoarea lui i pentru care valoarea prezentă netă este egală cu zero. Cu alte cuvinte valoarea lui FIRR se obține prin rezolvarea ecuației următoare:

$$FNPV = \sum_{t=0}^n a_t S_t = \frac{S_0}{(1+i)^0} + \frac{S_1}{(1+i)^1} + \dots + \frac{S_n}{(1+i)^n} = 0$$

FIRR nu este exprimată în unități, fiind un procent.

Condiția de rentabilitate financiară este ca valoarea acestui indicator să fie mai mare decât costul capitalului (rata de actualizare).

Indicatorii financiari ai proiectului sunt prezentați în tabelul de mai jos:

Indicatorii proiectului	Scenariul 1	Scenariul 2	Concluzie
Indicatorii financiari ai investiției			
Rata internă de rentabilitate financiară FIRR (C) - %	- 10%	- 4%	Nu este îndeplinită condiția de rentabilitate financiară a investiției, deoarece $FIRR(C) < 5\%$ Scenariile nu sunt rentabile financiar - necesită susținere financiară.
Valoarea actualizată netă financiară FNPV (C) - lei	- 28.509.762	- 591.223.863	Nu este îndeplinită condiția ca FNPV să fie pozitiv. Veniturile nete nu au capacitatea de a acoperi costurile scenariilor - scenariile necesită susținere financiară.
Indicatorii financiari ai capitalului			
Rata internă de rentabilitate financiară FIRR(K) - %	- 10%	-1%	Scenariile nu sunt profitabile financiar din punct de vedere al capitalului propriu / național investit, fără a fi luată în calcul contribuția nerambursabilă a fondurilor structurale.
Valoarea actualizată netă financiară FNPV(K) - lei	- 28.509.762	- 96.365.307	

Analiza rentabilității este realizată utilizându-se indicatorii de performanță FNPV(C) și FIRR(C), care nu depind de valoarea fondurilor UE. După cum se observă din valorile obținute, scenariile nu respectă principiile de rentabilitate ($FNPV > 0$, $FIRR > 5\%$), ceea ce indică faptul că proiectul necesită sprijin financiar și este eligibil pentru obținerea de fonduri UE.

Pentru determinarea efectului grantului UE asupra rentabilității financiare a capitalului investit de entități naționale sunt calculați indicatorii FNPV(K) și FIRR (K). Valorile acestora sunt mai mari decât cele referitoare la costul total de investiție (C), ca rezultat al nevoii de angajare a unui capital limitat, datorită asigurării grantului UE.

12.1.2.5. Sustenabilitatea scenariilor

Analiza sustenabilității scenariilor arată modul în care în perioada de referință a acestora, sursele de finanțare vor egala plățile an după an. Durabilitatea financiară a scenariilor a fost evaluată prin verificarea fluxului de numerar cumulat (neactualizat).

Pentru determinarea fluxului de numerar net cumulat au fost luate în considerare:

- costurile de investiție (eligibile și neeligibile);
- costurile de operare;
- veniturile aduse de fiecare scenariu;
- toate sursele de finanțare pentru investiție și operare care cuprind:
 - contribuția UE;
 - contribuția națională.

Pentru ca o investiție să fie sustenabilă trebuie ca fluxul de numerar cumulat, calculat pentru fiecare al perioadei de referință să fie pozitiv.

Fluxul de numerar cumulat se calculează prin însumarea fluxului din anul respectiv cu cel din anul precedent. Din analiza sustenabilității financiare a scenariilor rezultă că acestea au asigurată durabilitatea financiară doar în cazul susținerii anuale de la buget cu o valoare care să acopere cheltuielile, obținându-se astfel un flux net de numerar egal cu 0 pentru fiecare an al perioadei de analiză.

Tabelele de mai jos prezintă fluxul de numerar pentru fiecare scenariu.

SCENARIUL 1	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cost investiție	28.016.554	0	0	0	0	0	0	0	0
Cost de operare	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
COST TOTAL	28.576.885	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
Venituri din parcuri	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Venituri transport public	0	0	55.185	110.370	165.555	220.740	275.925	303.904	334.721
Venituri din bike-sharing	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VENITURI TOTALE	0	0	55.185	110.370	165.555	220.740	275.925	303.904	334.721
Venit încasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	28.576.885	560.331	505.146	449.961	394.776	339.591	284.406	256.427	225.610
FLUX DE NUMERAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0

SCENARIUL 1	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Cost investiție	0	0	0	0	0	0	0	0
Cost de operare	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
COST TOTAL	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331

Venituri din parcări	0	0	0	0	0	0	0	0
Venituri transport public	368.662	406.045	447.219	492.568	667.485	700.859	735.902	772.697
Venituri din bike-sharing	0	0	0	0	0	0	0	0
VENITURI TOTALE	368.662	406.045	447.219	492.568	667.485	700.859	735.902	772.697
Venit încasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	191.669	154.286	113.112	67.763	-107.154	-140.528	-175.571	-212.366
FLUX DE NUMERAR	0	0	0	0	0	0	0	0

SCENARIUL 1	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Cost investiție	0	0	0	0	0	0	0	0
Cost de operare	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
COST TOTAL	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331	560.331
Venituri din parcări	0	0	0	0	0	0	0	0
Venituri transport public	811.332	851.899	894.494	939.218	986.179	1.035.488	1.087.263	1.141.626
Venituri din bike-sharing	0	0	0	0	0	0	0	0
VENITURI TOTALE	811.332	851.899	894.494	939.218	986.179	1.035.488	1.087.263	1.141.626
Venit încasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	-251.001	-291.568	-334.163	-378.887	-425.848	-475.157	-526.932	-581.295
FLUX DE NUMERAR	0	0	0	0	0	0	0	0

SCENARIUL 2	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Cost investiție	305.667.553	278.312.735	43.673.142	36.972.109	11.831.827	11.831.827	11.831.827	16.333.591	14.637.416
Cost de operare	6.113.351	11.679.606	12.553.069	13.292.511	13.529.147	13.765.784	14.002.420	14.329.092	14.621.841
COST TOTAL	311.780.904	289.992.341	56.226.211	50.264.620	25.360.974	25.597.611	25.834.247	30.662.683	29.259.256
Venituri din parcări	0	0	330.672	661.344	992.016	1.322.688	1.653.360	1.735.925	1.822.614
Venituri transport public	0	0	2.417.787	4.835.574	7.253.361	9.671.148	12.088.935	13.314.777	14.664.921
Venituri din bike-sharing	0	0	37.500	75.000	112.500	150.000	187.500	206.250	226.875
VENITURI TOTALE	0	0	2.785.959	5.571.918	8.357.877	11.143.836	13.929.795	15.256.952	16.714.410
Venit încasat de la buget pt.acoperirea cheltuielilor	311.780.904	289.992.341	53.440.252	44.692.702	17.003.097	14.453.775	11.904.452	15.405.731	12.544.846
FLUX DE NUMERAR	0	0	0	0	0	0	0	0	0

SCENARIUL 2	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Cost investiție	14.637.416	14.637.416	14.637.416	14.637.416	14.637.416	0	0	0
Cost de operare	14.914.589	15.207.337	15.500.085	15.792.834	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582
COST TOTAL	29.552.005	29.844.753	30.137.501	30.430.250	30.722.998	16.085.582	16.085.582	16.085.582
Venituri din parcări	1.913.631	2.009.194	2.109.529	2.214.874	2.325.480	2.441.754	2.563.842	2.692.034
Venituri transport public	16.151.973	17.789.815	19.593.738	21.580.581	23.768.895	26.179.108	28.833.721	31.757.517

Venituri din bike-sharing	249.563	274.519	301.971	332.168	365.384	383.654	402.836	422.978
VENITURI TOTALE	18.315.167	20.073.528	22.005.237	24.127.623	26.459.759	29.004.516	31.800.399	34.872.529
Venit încasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	11.236.838	9.771.225	8.132.264	6.302.627	4.263.238	-12.918.933	-15.714.817	-18.786.947
FLUX DE NUMERAR	0	0	0	0	0	0	0	0

SCENARIUL 2	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041
Cost investiție	0	0	0	0	0	0	0	0
Cost de operare	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582
COST TOTAL	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582	16.085.582
Venituri din parcări	2.826.635	2.967.967	3.116.366	3.272.184	3.435.793	3.607.583	3.787.962	3.977.360
Venituri transport public	34.977.792	38.524.609	42.431.081	46.733.676	51.472.563	56.691.982	62.440.661	68.772.267
Venituri din bike-sharing	444.127	466.333	489.650	514.133	539.839	566.831	595.173	624.931
VENITURI TOTALE	38.248.555	41.958.910	46.037.096	50.519.992	55.448.195	60.866.396	66.823.796	73.374.559
Venit încasat de la buget pt. acoperirea cheltuielilor	-22.162.973	-25.873.328	-29.951.514	-34.434.410	-39.362.613	-44.780.814	-50.738.214	-57.288.976
FLUX DE NUMERAR	0	0	0	0	0	0	0	0

12.1.2.6. Surse de finanțare

Sursele de finanțare identificate, grupate pe scenarii, sunt prezentate mai jos:

Scenariul 1

Cod	Denumire proiect	Cost (Euro)	Sursă finanțare identificată
P0	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere în Municipiul Slatina (proiecte angajate)	6.139.000	Bugetul de stat, Bugetul local

Scenariul 2

Cod	Denumire proiect	Cost (Euro)	Sursă finanțare identificată
P0	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere în Municipiul Slatina (proiecte angajate)	6.139.000	Bugetul de stat, Bugetul local
P1.1	Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public	3.185.000	Bugetul de stat, Bugetul local
P1.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina	11.305.000	Bugetul de stat, Bugetul local
P1.3	Reabilitarea și modernizarea variantei Oituz	10.500.000	Bugetul de stat, Bugetul local
P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	103.222.000	Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, Bugetul de stat, Bugetul local
P1.5	Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare	150.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P2.1	Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice	4.180.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P2.2	Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor	1.300.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P2.3	Amenajare autobază, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice	270.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane,

			Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	1.000.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P2.5	Introducerea sistemului de management al transportului public	400.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P3.1	Realizare infrastructură pentru biciclete	600.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P3.2	Introducerea unui sistem de bike sharing	900.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina	10.323.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P3.4	Crearea de spații și trasee cu prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier	2.500.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P4.1	Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate	9.900.000	Bugetul de stat, Bugetul local
P4.2	Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina	150.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P4.3	Introducerea de metode suplimentare de plată	50.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P4.4	Urmărirea aplicării regulamentului de parcare	10.000	Bugetul local
P4.5	Sistem de management al parcarilor si al accesului in zonele restrictionate	300.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local

P4.6	Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane și impunere a regulilor, siguranta si securitate	2.400.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P4.7	Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbana	3.100.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P5.1	Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului	2.230.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P6.1	Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice	500.000	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1, Bugetul de stat, Bugetul local
P7.1	Campanii de educație rutieră	210.000	Bugetul local
P7.2	Campanii de educație rutieră	210.000	Bugetul local
P7.3	Campanii de educație rutieră	210.000	Bugetul local
P7.4	Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	50.000	Bugetul local
P7.5	Campanii de conștientizare a noilor concepte/servicii de mobilitate	100.000	Bugetul local
P7.6	Campanii de comunicare și marketing	560.000	Bugetul local
P7.7	Campanii de promovare a deplasărilor durabile	280.000	Bugetul local
P7.8	Crearea structurii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă	0	Bugetul local
P7.9	Creare structură de gestionare a sistemului de bike-sharing	0	Bugetul local
P7.10	Creare structură de gestionare a regulamentului de parcare	0	Bugetul local

Stabilirea surselor de finanțare pentru fiecare scenariu, pe toată durata de analiză a acestuia, analizează sustenabilitatea financiară a investiției, ceea ce înseamnă că investiția nu va risca să rămână fără finanțare în nici unul din anii perioadei de analiza.

Sursele de finanțare sunt alcătuite din contribuția UE prin POR 2014-2020, axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, prioritatea de investiții 4.1. Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor și contribuția națională.

Valoarea contribuției UE se determină pe baza procentului stabilit pentru axa prioritară 4, pentru care anumite proiecte din cadrul scenariilor pot fi eligibile.

Fluxul de numerar structurat pe cele două surse de finanțare pentru fiecare scenariu este prezentat în tabelele de mai jos.

SCENARIUL 1	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
SURSE DE FINANȚARE							
Cost total investiție	0	0	0	0	0	0	0
Fonduri europene	0	0	0	0	0	0	0
Buget local, din care:	0	0	0	0	0	0	0
Costuri neeligibile	0	0	0	0	0	0	0
Costuri eligibile	0	0	0	0	0	0	0
Totalul investiției	0	0	0	0	0	0	0

SCENARIUL 2	Valoare (lei)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cost total investiție	804.279.106						
Costuri neeligibile	194.682.878						
Costuri eligibile	609.596.228						
Rata diferenței de finanțare	100%						
Suma finanțabilă conform RDF	609.596.228						
Procent finanțare maxim	90%						
SURSE DE FINANȚARE							
Cost total investiție	804.279.106	305.667.553	278.312.735	43.673.142	36.972.109	11.831.827	11.831.827
Fonduri europene	548.636.605	232.497.957	232.566.413	21.801.512	15.873.266	7.312.905	7.312.905

Buget local, din care:	255.642.501	73.169.596	45.746.322	21.871.630	21.098.844	4.518.921	4.518.921
Costuri neeligibile	194.682.878	47.336.489	19.905.610	19.449.240	19.335.147	3.706.376	3.706.376
Costuri eligibile	60.959.623	25.833.106	25.840.713	2.422.390	1.763.696	812.545	812.545
Totalul investiției	804.279.106	305.667.553	278.312.735	43.673.142	36.972.109	11.831.827	11.831.827

SCENARIUL 2	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
SURSE DE FINANȚARE								
Cost total investiție	11.831.827	16.333.591	14.637.416	14.637.416	14.637.416	14.637.416	14.637.416	14.637.416
Fonduri europene	7.312.905	4.731.155	3.204.598	3.204.598	3.204.598	3.204.598	3.204.598	3.204.598
Buget local, din care:	4.518.921	11.602.436	11.432.818	11.432.818	11.432.818	11.432.818	11.432.818	11.432.818
Costuri neeligibile	3.706.376	11.076.752	11.076.752	11.076.752	11.076.752	11.076.752	11.076.752	11.076.752
Costuri eligibile	812.545	525.684	356.066	356.066	356.066	356.066	356.066	356.066
Totalul investiției	11.831.827	16.333.591	14.637.416	14.637.416	14.637.416	14.637.416	14.637.416	14.637.416

12.1.3. Analiza economică

Analiza economică s-a realizat pe baza ghidurilor, normelor și reglementărilor în vigoare la nivel național, conformându-se de asemenea, și cu recomandările Comisiei Europene privind acest tip de analiză.

Analiza economică are ca scop ilustrarea viabilității și rentabilității economice a fiecărui scenariu propus, prin determinarea contribuției nete pozitive asupra bunăstării economice totale. Analiza economică transformă costurile și beneficiile unui proiect/scenariu într-o unitate monetară comună și compară nivelul beneficiilor cu nivelul costurilor. Pentru efecte ale proiectelor care nu au o valoare de piață directă (de exemplu, economii de timp, reducerea emisiilor și poluarea locală) este necesară convertirea beneficiilor și costurilor în valori financiare, utilizând metodele prezentate mai jos.

Acest capitol este structurat corespunzător pentru a oferi informațiile necesare asupra costurilor economice de investiție, beneficiilor socio-economice ale proiectului și indicatorilor de rentabilitate economică.

12.1.3.1. Metodologie generală

Pentru a evalua beneficiile și a calcula principalii indicatori ai analizei economice, a fost realizat un instrument de calcul de tip tabelar.

Analiza economică este realizată utilizând metoda incrementală, care reprezintă diferența costurilor și beneficiilor între situația fără proiect și situația cu proiect. Aceasta constă în parcurgerea etapelor de mai jos:

- ajustarea de la prețurile de piață la prețurile economice
- monetizarea impacturilor din afara pieței
- includerea efectelor suplimentare indirecte - dacă se consideră necesar
- calcularea indicatorilor de performanță economică

Analiza economică realizată ține seama de următoarele beneficii:

- economii de timp
- economii ale costului de operare al vehiculelor
- economii rezultate din îmbunătățirea siguranței rutiere
- economii rezultate din îmbunătățirea calității aerului
- beneficii rezultate din îmbunătățirea aspectului urban al zonei.

Principalele ipoteze de lucru sunt:

- perioada de referință – 25 de ani, consistentă cu cea pentru analiza financiară

- rata de actualizare – 5%, consistentă cu setul de date de referință ale Comisiei europene
- taxa pe valoarea adăugată este exclusă din analiza economică
- factorul de conversie economică este de 0,97, calculat pe baza CIF – importul de bunuri și servicii și FOB - exportul de bunuri și servicii (sursa: INSSE)
- rata de schimb valutar este de 4,5637, având ca sursă cursul mediu BNR pentru iunie 2017
- factorul de anualizare este considerat 300, ținând cont de variațiile săptămânale.

12.1.3.2. Beneficii economice

Economia de timp

Reducerea timpilor de parcurs constituie un element foarte important care se reflectă în analiza cost-beneficiu. Pentru majoritatea proiectelor reducerea globală a duratei călătoriei este pozitivă, modificarea timpilor de parcurs fiind generată direct de proiectul de infrastructură. Pot fi generate economii de timp suplimentare în mod indirect în cazul în care călătoriile sunt deviate de pe modul rutier și prin urmare nivelele de trafic existente și congestia se reduc.

Pentru a calcula economiile de timp se consideră indicatorii de performanță ai rețelei, prezentați în tabelele de mai jos.

			Durata totală de deplasare (h/zi)		
An	Mod		Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
2017	Auto	veh - ore/zi	10.158	10.158	-
	Veh marfa	veh - ore/zi	487	487	-
	Taxi	veh - ore/zi	904	904	-
2023	Auto	veh - ore/zi	13.150	12.946	10.901
	Veh marfa	veh - ore/zi	630	620	457
	Taxi	veh - ore/zi	1.170	1.152	1.096
2030	Auto	veh - ore/zi	17.264	17.072	12.514
	Veh marfa	veh - ore/zi	827	818	435
	Taxi	pers - ore/zi	1.536	1.519	1.344

			Totalul matricelor de cerere		
An	Mod		Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
2017	Bicicleta	Pers	1.227	1.227	-
	Mers pe jos	Pers	67.486	67.486	-
	Transport public	Pers	15.776	15.776	-
2023	Bicicleta	Pers	1.484	1.459	1.949
	Mers pe jos	Pers	81.609	80.219	80.894
	Transport public	Pers	12.818	14.233	31.373
2030	Bicicleta	Pers	1.795	1.734	2.715
	Mers pe jos	Pers	98.717	95.355	96.368
	Transport public	Pers	7.939	11.362	45.008

			Durata medie a unei deplasări (min/deplasare)		
An	Mod		Scenariul 0 A nu face nimic	Scenariul 1	Scenariul 2
2017	Bicicleta	Min/depl	9,1	9,1	-
	Mers pe jos	Min/depl	16,0	16,0	-
	Transport public	Min/depl	8,7	8,7	-
2023	Bicicleta	Min/depl	10,07	9,54	9,06
	Mers pe jos	Min/depl	16,02	16,02	16,02
	Transport public	Min/depl	9,12	8,98	8,03
2030	Bicicleta	Min/depl	11,33	10,07	9,32
	Mers pe jos	Min/depl	16,02	16,02	16,02
	Transport public	Min/depl	9,73	9,63	7,03

Prin urmare pentru cele două scenarii, beneficiile legate de economia de timp sunt:

- Economia de timp a utilizatorilor de vehicule – rezultată din produsul dintre diferența dintre duratele anuale globale de deplasare și valoarea monetară a timpului
- Economia de timp a pietonilor și bicicliștilor - rezultată din produsul dintre diferența dintre duratele anuale medii de deplasare și valoarea monetară a timpului.

Pentru calculul valorii timpului s-au folosit următoarele elemente:

- Economia anuală de timp (h/zi), calculată pentru anii 2017, 2023 și 2030 ca produs dintre economia zilnică de timp și factorul de anualizare
- Valoarea monetară a timpului (lei/h) (conform „*Master Plan General de Transport pentru România. Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transporturi și Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului. Volumul 2. Partea C. Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc*”)
- Factorul de creștere al valorii timpului, evaluat la 70% din creșterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Valorile monetare ale economiilor de timp sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Ani	Economia de timp (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Economia de timp (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Economia de timp (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Economia de timp (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2017	0	0	0	0
2018	0	759.005	0	688.440
2019	0	1.557.432	0	1.345.368
2020	0	2.396.818	0	1.971.868
2021	0	3.283.448	0	2.572.668
2022	0	4.216.933	0	3.146.740
2023	0	5.199.174	0	3.694.956
2024	0	6.041.960	0	4.089.436
2025	0	7.027.364	0	4.529.902
2026	0	8.180.759	0	5.022.276
2027	0	9.532.273	0	5.573.322
2028	0	11.117.732	0	6.190.769
2029	0	12.979.790	0	6.883.460

Ani	Economia de timp (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Economia de timp (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Economia de timp (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Economia de timp (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2030	0	15.169.294	0	7.661.524
2031	0	17.091.524	0	8.221.315
2032	0	19.256.611	0	8.821.675
2033	0	21.695.390	0	9.465.627
2034	0	24.440.982	0	10.155.733
2035	0	27.533.890	0	10.896.095
2036	0	31.018.333	0	11.690.483
2037	0	34.944.213	0	12.542.958
2038	0	39.367.850	0	13.457.894
2039	0	44.352.810	0	14.440.002
2040	0	49.970.842	0	15.494.355
2041	0	56.302.930	0	16.626.411

Economia costului de operare al vehiculului

Economiile costului de operare al vehiculului au la bază diminuarea consumului ca urmare a evoluției crescătoare a vitezei de deplasare ca urmare a implementării proiectului.

Costul de operare al vehiculelor este constituit din două componente majore și anume costul aferent combustibilului consumat și costul generat de alte elemente exceptând combustibilul.

Cele două componente de cost se evaluează pentru fiecare tip de vehicul, distanță parcursă în funcție de viteza de deplasare.

Funcțiile utilizate în calculul celor două componente sunt:

$$L = \frac{a}{V} + b + c \times V + d \times V^2$$

$$C = e + \frac{f}{V}$$

Unde: L – consumul de combustibil

V – viteza

C – costul elementelor exceptând combustibilul.

Valorile parametrilor *a*, *b*, *c*, *d*, *e* și *f* au fost preluate din Ghidul ACB al Master Planului General de Transport.

Elementele de calcul utilizate pentru calculul economiei costului de operare sunt:

- Reducerea anuală a prestației calculată pentru toate mijloacele motorizate de deplasare, evaluată ca pentru anii 2017, 2023 și 2030 ca produs dintre reducerea zilnică de a prestației (vehxkm/zi) și factorul de anualizare
- Valoarea unitară a economiei costului de operare
- Factorul de creștere al valorii timpului, evaluat la 100% din creșterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Reducerea zilnică a prestației este determinată ca diferență dintre distanțele globale parcurse rezultate din modelul de transport și prezentate în tabelele aferente capitolului 4.

Beneficiile rezultate din economia costului de operare ale vehiculelor sunt prezentate tabelar mai jos.

Ani	Economia costului de operare (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Economia costului de operare (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Economia costului de operare (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Economia costului de operare (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2017	0	0	0	0
2018	0	1.568.912	0	1.423.050
2019	0	3.188.657	0	2.754.482
2020	0	4.860.940	0	3.999.108
2021	0	6.580.965	0	5.156.358
2022	0	8.361.811	0	6.239.712
2023	0	10.200.547	0	7.249.338
2024	0	11.414.201	0	7.725.580
2025	0	12.773.763	0	8.234.081
2026	0	14.420.947	0	8.853.211
2027	0	16.143.031	0	9.438.496
2028	0	18.072.854	0	10.063.641
2029	0	20.235.713	0	10.731.431

Ani	Economia costului de operare (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Economia costului de operare (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Economia costului de operare (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Economia costului de operare (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2030	0	22.660.015	0	11.444.848
2031	0	24.695.516	0	11.878.965
2032	0	26.526.289	0	12.151.999
2033	0	28.493.346	0	12.431.552
2034	0	30.606.875	0	12.717.789
2035	0	32.877.832	0	13.010.875
2036	0	35.317.992	0	13.310.980
2037	0	37.940.019	0	13.618.280
2038	0	40.757.525	0	13.932.955
2039	0	43.785.150	0	14.255.189
2040	0	47.038.632	0	14.585.170
2041	0	50.534.895	0	14.923.094

Beneficiul economic al îmbunătățirii siguranței deplasărilor

Din punct de vedere al siguranței deplasărilor, aceasta se evaluează prin prisma reducerii prestației rutiere și a coeficienților unitari cu privire la apariția accidentelor și numărul persoanelor accidentate. Conform statisticilor rutiere media accidentelor anuale este de 92 de accidente/an pe o perioadă de analiză de 5 ani, cu un număr mediu de 107 răniți. Această statistică este raportată la o prestație medie anuală de circa 195 milioane vehicule x km.

Prin urmare reducerea prestației anuale conduce la următoarele reduceri din prisma numărului de accidente, pe termen lung (2030):

Scenariu	Scenariul 1	Scenariul 2
Reducerea prestației rutiere – veh x km – termen lung	0	37.450.698

Reducere număr de accidente – termen lung	0	18 accidente
--	---	--------------

Elementele de calcul utilizate pentru calculul economiei costului de operare sunt:

- Reducerea anuală a prestației, evaluată ca produs dintre reducerea zilnică de a prestației rutiere și factorul de anualizare (vehiculxkm/an)
- Coeficient de producere a accidentelor și proporția acestora
- Valoarea unitară a costului unui accident (lei/accident)
- Factorul de creștere al valorii indicatorului, evaluat la 100% din creșterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Beneficiile asociate proiectelor cu privire la accidente sunt calculate, cuantificate financiar și introduse în analiza cost-beneficiu. Valoarea monetară asociată evitării unui accident se leagă atât de costurile directe asociate accidentului, cât și de costurile economice indirecte.

Pentru determinarea beneficiului economic, diferenței înregistrate în numărul accidentelor i se vor aplica valorile monetare adecvate, în funcție de gravitatea accidentului.

Beneficiile rezultate din îmbunătățirea siguranței deplasărilor urbane sunt prezentate tabelar mai jos.

Ani	Siguranța (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Siguranța (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Siguranța (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Siguranța (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2017	0	0	0	0
2018	0	501.733	0	455.086
2019	0	1.040.694	0	898.991
2020	0	1.618.956	0	1.331.919
2021	0	2.243.225	0	1.757.626
2022	0	2.913.949	0	2.174.434
2023	0	3.633.811	0	2.582.482
2024	0	4.152.450	0	2.810.542
2025	0	4.745.178	0	3.058.784
2026	0	5.422.588	0	3.328.998
2027	0	6.196.791	0	3.623.135
2028	0	7.081.631	0	3.943.317

Ani	Siguranța (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Siguranța (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Siguranța (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Siguranța (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2029	0	8.092.935	0	4.291.856
2030	0	9.248.797	0	4.671.271
2031	0	10.276.398	0	4.943.123
2032	0	11.408.367	0	5.226.305
2033	0	12.654.141	0	5.520.960
2034	0	14.022.525	0	5.826.649
2035	0	15.525.505	0	6.143.970
2036	0	17.174.770	0	6.472.990
2037	0	18.982.854	0	6.813.750
2038	0	20.963.179	0	7.166.260
2039	0	23.130.104	0	7.530.498
2040	0	25.498.961	0	7.906.410
2041	0	28.086.110	0	8.293.906

Beneficiul economic al îmbunătățirii calității aerului

Îmbunătățirea calității aerului este evaluată prin estimarea distanței totale de deplasare și valorizarea diferenței de prestație rutieră anuală, ținând cont de valorile unitare ale îmbunătățirii calității aerului recomandate la nivel național.

Costurile aferente poluării aerului sunt cauzate de emisiile de poluanți cu diverse efecte.

Elementele de calcul utilizate pentru calculul economiei costului de operare sunt:

- Reducerea anuală a prestației, evaluată ca produs dintre reducerea zilnică de a prestației rutiere și factorul de anualizare (vehiculxkm/an)
- Valoarea unitară a beneficiilor rezultate din îmbunătățirea calității aerului (lei/vehiculxkm)
- Factorul de creștere al valorii indicatorului, evaluat la 100% din creșterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Beneficiile rezultate datorită îmbunătățirii calității aerului sunt prezentate tabelar mai jos.

Ani	Îmbunătățirea calității aerului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Îmbunătățirea calității aerului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Îmbunătățirea calității aerului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Îmbunătățirea calității aerului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2017	0	0	0	0
2018	0	14.896.421	0	13.511.493
2019	0	30.898.156	0	26.690.989
2020	0	48.066.716	0	39.544.606
2021	0	66.601.242	0	52.183.816
2022	0	86.515.013	0	64.558.835
2023	0	107.887.682	0	76.673.761
2024	0	123.564.974	0	83.633.638
2025	0	141.496.980	0	91.210.215
2026	0	162.007.367	0	99.458.470
2027	0	185.466.286	0	108.438.296
2028	0	212.297.060	0	118.214.947
2029	0	242.983.826	0	128.859.511
2030	0	276.235.773	0	139.517.836
2031	0	307.353.742	0	147.842.405
2032	0	341.657.748	0	156.517.351
2033	0	379.437.451	0	165.547.303
2034	0	420.964.191	0	174.919.317
2035	0	466.605.350	0	184.651.581
2036	0	516.720.158	0	194.746.393
2037	0	571.694.004	0	205.205.198
2038	0	631.939.794	0	216.028.537
2039	0	697.899.345	0	227.216.001
2040	0	770.044.782	0	238.766.176
2041	0	848.879.937	0	250.676.598

Beneficiul economic al îmbunătățirii calității mediului urban

Îmbunătățirea calității mediului urban este evidențiată prin valorizarea percepției utilizatorilor rețelei de transport în raport cu propunerile considerate și categoriile de utilizatori considerate – pietoni, bicicliști, pasageri ai transportului public și utilizatori individuali de autoturism.

Cuantificarea beneficiilor utilizatorilor de transport este realizată prin intermediul unor factori bazați pe deplasare, ținând cont de îmbunătățirea calității deplasărilor, Valoarea lor este determinată pe baza cercetărilor de piață și experiențelor similare legate de valoarea pe care e dispusă un utilizator să o plătească pentru îmbunătățirea unei deplasări. Factorii și valorile unitare de calcul sunt standardizate la nivel internațional și au fost echivalate la valorile și prețurile din România pentru anul de bază 2017.

Elementele de calcul utilizate pentru calculul economiei costului de operare sunt:

- Numărul total al deplasărilor realizate de utilizatorii de transport pe categoriile considerate în modelul de transport
- Valoarea unitară a beneficiilor rezultate din îmbunătățirea calității mediului (lei/deplasare)
- Factorul de creștere al valorii indicatorului, evaluat la 100% din creșterea PIB
- Factorul de actualizare pentru evaluarea valorii actualizate a acestui beneficiu.

Beneficiile rezultate din îmbunătățirea calității mediului sunt prezentate tabelar mai jos.

Ani	Îmbunătățirea calității mediului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Îmbunătățirea calității mediului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Îmbunătățirea calității mediului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Îmbunătățirea calității mediului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2017	4.697.845	6.387.437	4.474.138	6.083.274
2018	4.838.780	8.945.238	4.388.916	8.113.594
2019	4.983.943	12.527.290	4.305.318	10.821.544
2020	5.133.462	17.543.747	4.223.312	14.433.284
2021	5.287.465	24.569.006	4.142.867	19.250.459
2022	5.446.089	34.407.477	4.063.956	25.675.389
2023	5.609.472	48.185.688	3.986.547	34.244.669
2024	5.777.754	49.954.605	3.910.612	33.811.243
2025	5.951.085	51.788.460	3.836.123	33.383.303
2026	6.129.616	53.689.635	3.763.052	32.960.779

Ani	Îmbunătățirea calității mediului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 1	Îmbunătățirea calității mediului (lei/an) – valori neactualizate Scenariu 2	Îmbunătățirea calității mediului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 1	Îmbunătățirea calității mediului (lei/an) – valori actualizate Scenariu 2
2027	6.313.503	55.660.604	3.691.374	32.543.603
2028	6.502.906	57.703.928	3.621.061	32.131.707
2029	6.697.991	59.822.264	3.552.087	31.725.024
2030	6.898.928	62.018.364	3.484.428	31.323.488
2031	7.043.804	63.612.068	3.388.190	30.598.492
2032	7.191.723	65.246.726	3.294.611	29.890.277
2033	7.342.747	66.923.390	3.203.616	29.198.453
2034	7.496.943	68.643.140	3.115.135	28.522.643
2035	7.654.378	70.407.083	3.029.097	27.862.474
2036	7.815.118	72.216.354	2.945.436	27.217.584
2037	7.979.234	74.072.119	2.864.085	26.587.622
2038	8.146.796	75.975.572	2.784.981	25.972.240
2039	8.317.877	77.927.939	2.708.062	25.371.101
2040	8.492.550	79.930.476	2.633.267	24.783.876
2041	8.670.892	81.984.472	2.560.538	24.210.242

12.1.3.3. Costuri economice

Costurile aferente investiției propuse se compun din următoarele componente:

- Costul investiției
- Costuri de operare și întreținere

Prin urmare, costurile totale (investiție plus exploatare și mentenanță) actualizate considerate în calculul economic sunt prezentate tabelar mai jos:

Ani	Cost total Scenariu 1 (lei/an)	Cost total Scenariu 2 (lei/an)
2017	27.216.081	296.934.194
2018	508.237	263.031.602
2019	484.035	48.570.315
2020	460.986	41.352.827

Ani	Cost total Scenariul 1 (lei/an)	Cost total Scenariul 2 (lei/an)
2021	439.034	19.870.987
2022	418.128	19.101.331
2023	398.217	18.359.917
2024	379.254	20.753.711
2025	361.194	18.860.778
2026	343.995	18.142.367
2027	327.614	17.449.609
2028	312.013	16.781.688
2029	297.156	16.137.811
2030	283.005	15.517.202
2031	269.529	7.737.440
2032	256.694	7.368.991
2033	244.471	7.018.086
2034	232.829	6.683.892
2035	221.742	6.365.611
2036	211.183	6.062.487
2037	201.127	5.773.797
2038	191.549	5.498.854
2039	182.428	5.237.004
2040	173.741	4.987.623
2041	165.467	4.750.117

12.1.3.4. Indicatori economici

Principalii indicatori economici sunt :

- Valoarea netă actualizată (VNA),
- Valoarea netă actualizată a beneficiilor (VNB)
- Valoarea netă actualizată a costurilor (VNC),
- Raportul beneficiu-cost (B/C).

Condițiile de viabilitate economică:

- Valoarea VNB depășește valoarea VNC ($VNB > VNC$)
- Valoarea netă actualizată este mai mare ca 0 ($VNA > 0$)
- Raportul beneficiu-cost este mai mare decât 1.0.

Indicatorii economici ai scenariilor analizate sunt prezentați mai jos:

Indicator economic	Scenariul 1	Scenariul 2
VNA (lei)	53.391.101	3.485.068.119
PVC (lei)	34.579.708	898.348.240
PVB (lei)	87.970.809	4.383.416.359
B/C	2,54	4,88

Condițiile de viabilitate economică sunt îndeplinite de ambele, însă ținând cont de valorile indicatorilor sensibil mai mari în cazul Scenariului 2, se recomandă acest scenariu ca fiind scenariul cu potențialul economic cel mai mare.

Din punct de vedere al beneficiilor actualizate (PVB), acestea au următoarea structură:

Beneficii actualizate(lei)	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 1	Scenariul 2
Economie de timp	0	185.183.279	0,00%	4,22%
Economie cost de operare	0	240.130.183	0,00%	5,48%
Îmbunătățirea deplasarilor	0	106.773.261	0,00%	2,44%

Beneficii actualizate(lei)	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 1	Scenariul 2
Îmbunătățirea calității aerului	0	3.204.613.273	0,00%	73,11%
Îmbunătățirea calității mediului	87.970.809	646.716.363	100,00%	14,75%
Total	87.970.809	4.383.416.359	100%	100%

12.1.4. Concluzii

Din punct de vedere financiar, scenariile necesită suport financiar pe întreaga durată de implementare a PMUD. Scenariul 1 necesită acest sprijin și ulterior, deoarece proiectele propuse în acest scenariu nu sunt generatoare de venituri. Scenariul 2 va genera venituri după implementarea etapizată a proiectelor, însă pe perioada de analiză considerată aceste venituri nu conduc la rentabilitate financiară. În cazul ambelor scenarii, se observă un pronunțat caracter social și economic, rezultat din indicatorii financiari puternic negativi. Prin urmare, ierarhizarea celor 2 scenarii din punct de vedere al analizei cost-beneficiu se realizează pe baza indicatorilor economici, evaluați prin prisma efectelor socio-economice monetizabile, considerabil mai mari în raport cu cele financiare.

Totodată, analiza financiară permite identificarea surselor de finanțare și gruparea proiectelor din scenarii bazate pe aceste surse de finanțare. O primă repartizare importantă a surselor de finanțare este împărțirea între Fonduri Europene și buget local. A doua repartizare este dată de identificarea unor surse de finanțare care să permită o ajustare a nevoii de finanțare din buget local la valori realiste, astfel identificându-se 3 categorii de potențiale surse: Instituții de Finanțare, parteneriate public-private și buget național. În total aceste 3 potențiale surse de finanțare permit ajustarea finanțării din buget local prin diminuarea contribuției din buget local pe perioada 2017-2030, în scenariul complet de îmbunătățire a mobilității urbane (scenariul 2).

Indicatorii economici arată o valoare netă actualizată a scenariului pe durata de analiza de circa net superioară pentru scenariul 2, precum și un raport Beneficii/Costuri aproape dublu, față de scenariul 1. Aceste constatări conduc la recomandarea din punct de vedere economic a scenariului 2.

De asemenea, este important de subliniat faptul că scenariul 2 este un scenariu cuprinzător din punct de vedere al mobilității urbane și conține proiecte care au efecte sociale nemonetizabile, precum ar fi efecte generate de incluziunea socială sau regenerarea spațiului urban. Mai mult, implementarea acestui scenariu promovează obiectivul de integrare completă a Planului de Mobilitate cu politici și strategii locale existente, dar și cu cele naționale și regionale.

Analiza cost-beneficiu ilustrează viabilitatea economică a scenariilor, dar și faptul că acestea sunt finanțabile în mod independent. Această analiză susține și promovează

realizarea unui plan de acțiune al PMUD bazat pe Scenariul 2, ținând cont de următoarele:

- Scenariul 2 propune rezolvarea tuturor problemelor de mobilitate și include proiecte care vizează promovarea unui comportament sustenabil de deplasare
- Acest scenariu este susținut de indicatori economici mai mari în comparație cu celelalte scenarii
- Există riscul ca unele proiecte să nu poată fi realizate în ferestrele de timp propuse ca perioade de implementare din cauze tehnice, organizatorice etc. Realizarea planului de acțiune prin utilizarea unui scenariu limitativ din perspectiva rezolvării problemelor de mobilitate nu va permite gestionarea riscului mai sus menționat.
- Pe lângă efectele pozitive monetizabile scenariul 2 are și o serie de avantaje nemonetare, care nu se pot monetiza, precum cele amintite în paragraful anterior.

În concluzie, scenariul 2 este scenariul recomandat pentru dezvoltarea planului de acțiune al PMUD, fiind un scenariu complex și integrat, care răspunde cerințelor de mobilitate urbană durabilă, eficace și eficientă din punct de vedere economic.

12.2. Anexa 2 Lista proiectelor propuse

Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect / măsură	Descriere succintă	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investiție	Nivel perturban	Nivel municipi	Nivel carter / zonă complexă	Surse de finanțare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Conținut cu referință la SDU - Slatina
Infrastructură rutieră	P1.1	Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public	În cadrul proiectului se propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pentru 3 străzi cu asfalt degradat, pe care circulă transportul public. Acestea însumează o lungime de 6,37 km.	Km	6,37	500,000.00	3,185,000		X	X	Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2020	8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun
	P1.2	Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina	Proiectul are în vedere trei categorii de străzi: - străzi cu balast - 10,64 km - străzi cu asfalt/balast și beton balast - 1,27 Km - străzi cu asfalt sau beton degradat- 10,7 km Cost total investiție 11,305,000.00, (fără posibilitatea de accesare a fondurilor europene) din care: - străzi cu balast - 5,320,000 Euro - străzi cu asfalt/balast și beton balast - 635,000 Euro - străzi cu asfalt sau beton degradat- 5,350,000 Euro	Km	22,61	500,000.00	11,305,000		X	X	Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2024 - 2030	8.1 Program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun
	P1.3	Reabilitarea și modernizarea variantei Oltuz	Reabilitarea și modernizarea variantei Oltuz în vederea creșterii siguranței deplasărilor rutiere și pietonale, Lungime infrastructura modernizată – 1,7 Km În vederea implementării proiectului, se vor realiza: • refacerea părții carosabile; • refacerea/crearea trotuarelor și asigurarea unor dimensiuni minime de 1.5 – 2 m pentru facilitarea deplasării tuturor participanților la trafic, inclusiv persoanele cu mobilitate redusă; • modernizarea sistemului de iluminat public. În vederea creșterii eficienței energetice a acestuia și a condițiilor de siguranță în deplasarea rutieră și nemotorizată.	Km	1,7	6,176,470.59	10,500,000		X	X	Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2020	8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun
	P1.4	Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport	Realizare variantă ocolitoare pentru Municipiul Slatina, parte a Autostrăzii Craiova – Pitești. Lungime aproximativă 14,6 km, conform propunerii Master Planului General de Transport.	Km	14,6	7,070,000.00	103,222,000	X	X		Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 Bugetul de stat Bugetul local	Ministerul Transporturilor Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere	2017 - 2018	
	P1.5	Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare	Sistemul va avea în componența stații electrice de încărcare pentru vehicule publice și private în zona urbană. Sistemul de management al stațiilor de încărcare va fi un sistem de tip SCADA și va avea ca obiectiv administrarea rețelei de stații de încărcare pentru vehicule electrice, acesta se va conecta la sisteme de alimentare cu energie electrică administrate de primărie, se va monitoriza consumul energetic și numărul de vehicule care folosesc acest sistem.	Buc.	5	30,000.00	150,000.00		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2023	

Domeniu	Cod Proiect	Denumire / măsură	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investiție	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel centru / zonă complexă	Surse de finanțare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Conținut cu Proiecte SIDI - Slatina
Transport public	P2.1	Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice	Sistemul de transport urban va avea o componentă, subsistemul de transport electric urban care va cuprinde: vehiculele electrice / hibrid de transport public. Vehiculele achiziționate trebuie să îndeplinească condiții minime de confort pentru pasageri și să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă. Vehiculele ecologice pentru transportul public vor fi în număr de 10 bucati.	Buc.	10	418,000.00	4,180,000		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2019	8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun
	P2.2	Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor	Conformarea stațiilor de transport este importantă pentru creșterea atractivității serviciului. Pentru ca așteptarea vehiculelor să reprezinte o acțiune plăcută și sigură pentru utilizatori stațiile de transport trebuie să: - fie accesibile pentru toate persoanele cu deficiențe de deplasare, vedere și auz, în conformitate cu legislația în vigoare - fie confortabile, calitate determinată de existența dotărilor pentru pasageri precum mobilierul de odihnă, spații acoperite care oferă protecție utilizatorilor față de factorii climatici, iluminatul public pentru a crește gradul de siguranță, copuri de gunoi, etc. - ofere informații detaliate care ajută la orientarea călătorilor și stabilirea traseului călătoriei.	Buc.	62	20,000.00	1,300,000		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2020	
			Sistemul multimodal de informare a călătorilor va culege informații de la toate mijloacele de transport public urban, va prelucra aceste informații și va afișa aceste informații în timp real prin intermediul difuzoarelor tipuri de soluții tehnologice (display, infokiosk, Internet, aplicații smartphone etc.). Informațiile culese de la modul de transport public urban vor fi corelate cu informații primite de la alte moduri de transport (ex. feroviar, transport interurban etc.). Se va realiza o interfață de tip API pentru accesul la datele în timp real furnizate de către sistem. Acest acces se va realiza prin intermediul unei conexiuni Internet și cu ajutorul unor aplicații pentru telefoana mobile și alte dispozitive electronice. Sistemul va fi integrat cu sistemul de Management al Transportului Public și cu sistemul integrat de management al traficului. Se vor avea în vedere: - în prima fază cel puțin trei subsisteme principale: subsistem de informare în stații și zonele de interes (centre comerciale), subsistem de informare în mijloacele de transport public și subsistem de acces la informații în timp real prin intermediul interfețelor de tip API. (2017-2024) - în cea de a doua fază se vor integra datele de la sistemele de transport care asigură servicii de transport în zona urbană. (2024-2030) Pentru creșterea siguranței utilizatorilor, proiectul include și modernizarea iluminatului străzilor în stațiile de transport public.	Buc.	1	60,000.00								
P2.3	Amenajare autobază, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice	Loctrans urmează să se mute într-un sediu nou, fostul liceu de pe strada Drăgănești 25. Proiectul propune reconversia funcțională a sălii de sport pentru a funcționa ca autobază. Inclusiv instalarea a 3 stații de încărcare pentru vehicule electrice pentru transportul public local. Stațiile de încărcare vor fi integrate în sistemul de management al stațiilor electrice de încărcare.	Buc.	3	90,000.00	270,000		X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2020		

Domeniu	Cod Proiect	Denumire / măsură	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investiție	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zonă complexă	Surse de finanțare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Conținut cu Proiectare SUDU - Slatina
	P2.4	Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)	Sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare va avea ca subsistem principal sistemul de ticketing al transportului public urban. Sistemul va permite plata calatoriilor pe baza unor carduri contactless, a unor aplicatii securizate pentru telefoane mobile (ex. cu tehnologie NFC) sau altor forme, inclusiv SMS. Pe langa acest subsistem vor fi integrate ulterior si alte sisteme similare pentru: plata parcarilor, plata accesului in zonele restrictionate, inchirierea de biciclete si alte vehicule alternative, plata unor activitati culturale si alte servicii comunitare.	Buc.	1	1,000,000.00	1,000,000.00		X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2020 - 2023	
	P2.5	Introducerea sistemului de management al transportului public	Sistemul de management al transportului public urban va avea ca rol monitorizarea vehiculelor de transport public si a altor elemente din componenta sistemului de transport urban care sunt direct legate de operarea transportului public. Sistemul va permite monitorizarea in timp real a pozitiei vehiculelor de transport public si a starii acestora (motor, temperatura nivel combustibil etc.) si va transmite aceste informatii catre sistemul multimodal de informare. Sistemul va permite planificarea activitatii de transport public si monitorizarea punerii in aplicare a planului si graficelor de operare si circulatie. Se vor putea transmite cereri de prioritate catre sistemul integrat de management al traficului. Sistemul va fi conectat la sistemul de ticketing (parte din sistemul integrat de plata a serviciilor comunitare) pentru a determina cereri de transport si a capacitatii de operare a vehiculelor transportului public. Se va realiza o conectare a acestui sistem la sisteme similare din alte moduri de transport (sistemul de transport feroviar).	Buc.	1	400,000.00	400,000.00		X		POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2020	
Deplasări nemotorizate	P3.1	Realizare infrastructură pentru biciclete	Etapa I - 2017-2024 - uneste aglomerările de funcțiuni identificate în municipiu; Lungime rețea - 14 Km Etapa II - 2024-2030 - dezvoltare rețea în interiorul cartierelor dens construite, uneste aglomerări mai mici de funcțiuni; Lungime rețea - 10Km Infrastructura pentru biciclete trebuie să respecte următoarele principii directoare: o Atractivitate – integrarea în peisaj o Siguranță – limitare conflicte între bicicliști și alte moduri de transport și asigurarea securității personale a utilizatorilor o Coerență – trasee continue și ușor de identificat în trafic. o Conectivitate – asigurarea de legături de la originea deplasării până la destinație o Legătură directă – trasee cât mai scurte, fără devieri care cresc distanța de deplasare. Infrastructura va cuprinde, pe lângă pistele de biciclete, și parcați dedicate în apropierea punctelor de interes. Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului străzii pe lungimea pistelor pentru biciclete	Km	24	25,000.00	600,000		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2030	8.1 Velo Slatina, program pentru construirea infrastructurii pentru biciclete.
	P3.2	Introducerea unui sistem de bike sharing	Etapa I - 2017-2023 - Înființarea a 5 puncte de închiriere cu câte 20-25 biciclete în fiecare punct. Etapa II - 2024-2030 - Extinderea sistemului de închiriere a bicicletelor în funcție de eficiența acestuia și cererea de utilizare	Buc.	5	180,000.00	900,000		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2019	

Domeniu	Cod Proiect	Denumire / măsură	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investiție	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zonă complexă	Surse de finanțare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Conținut Proiectare SUDU - Slatina
	P3.3	Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina	Dezvoltarea infrastructurii pietonale pe toată străzile care nu au trotuare. În cazul în care prospectul (ampriza) străzi nu este suficient pentru realizarea unor trotuare de minim 1,5 m (condiție de accesibilitate conform normativ NP 051-2012) se recomandă introducerea zonelor cu prioritate pentru pietoni (shared space) - zonele rezidențiale conform codului rutier. Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului pietonal. Etapă I - intervenții pe străzile pe care circula transport public Lungime străzi intervenție - XX Km Etapă II - intervenții pe străzile pe care nu circula transport public Lungime străzi intervenție - XX Km Total lungime străzi - 11,47 Km	m2	20646	500.00	10,323,000		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2030	9.1 Program pentru modernizarea străzilor din cartierul mun. Slatina
	P3.4	Crearea de spații și trasee cu prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier	Spațiile vor fi realizate pe o rază de 300m față de parcurile multi-etajate dezvoltate. Suprafață intervenție individuală - recomandat 500 - 1000 m2 / locație Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului pietonal.	m2	5000	500.00	2,500,000			X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2023	11.1 Program de amenajare a unor spații publice comunitare în cartiere
Politica de parcare	P4.1	Construcția de parcuri rezidențiale multi-etajate	Cele 5 locații de pe lista primăriei, plus locații suplimentare - Corelate cu proiect spații pietonale Număr locuri de parcare / construcție - 66 locuri Total locuri de parcare - 330 Suprafață construită - 9900	m2	9900	1,000.00	9,900,000			X	Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2030	9.2 Program pentru sistematizarea/ optimizarea sistemului de parcare
	P4.2	Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina	Diferențiere regulament pentru parcurile din zonele rezidențiale și parcuri de scurtă durată. Parcuri de scurtă durată: - Creșterea tarifului de parcare - Limitarea timpului de parcare - 2 ore Parcare rezidențială: - Limitarea numărului de locuri / familie. Primul loc va avea un cost mic, al doilea loc de parcare va avea costuri mult mai mari, al treilea loc nu este permis Regulamentul propune realizarea de locuri de parcare pentru a satisface 40-50% din necesarul locurilor de parcare.	Buc.	1	150,000.00	150,000		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2018	
	P4.3	Introducerea de metode suplimentare de plată	Plata de la automate de parcare - achiziție automate de parcare Plata prin SMS, etc.	Buc.	1	50,000.00	50,000		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2018 - 2020	
	P4.4	Urmărirea aplicării regulamentului de parcare	Eficiența privind respectarea / verificarea aplicării legii prin măsuri de întărire a capacității de control și sancționare a abaterilor. Creșterea amenzilor pentru nerespectarea reglementărilor de parcare.	Buc.	1	10,000.00	10,000		X	X	Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2018 - 2020	


Domeniu	Cod Proiect	Denumire / Descriere / măsură	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investiție	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel centru / zonă complexă	Surse de finanțare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Conținut cu Prioritate SIDI - Statina
Managementul traficului și ITS	P4.5	Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restricționate	Acest sistem are ca scop principal managementul parcarilor (monitorizare, procesarea informațiilor, informare și interconectare) și al accesului în zonele restricționate. Accesul la locurile de parcare și la zonele restricționate se va face prin utilizare funcțiilor sistemului de impunere a regulilor, siguranța și securitatea și a unei rețele de senzori dedicați. Elementele de acces în locurile de parcare și zonele restricționate (bariere, bolid etc.) vor fi comandate de către sistem pe baza informațiilor primite de la alte sisteme sau de la rețeaua proprie de senzori. Sistemul va permite informarea utilizatorilor asupra numărului de locuri de parcare disponibile.	Buc.	1	300,000.00	300,000.00		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Statina	2017 - 2020	
	P4.6	Sistem integrat de management al traficului și mobilități urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate	Sistemul integrat de management al traficului va avea ca elemente principale: un centru de management de trafic și integrare a sistemelor ITS din aria urbană și metropolitană, sistem de comunicații între posturile locale și centrul de management al traficului, posturi locale pentru culegerea informațiilor de trafic (senzori) și posturi locale pentru comanda traficului în intersecții și pe străzi (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile). Sistemul va culege informații de trafic prin intermediul senzorilor legați la posturile locale. Aceste informații vor fi procesate local și apoi transmise către Centrul de management al traficului prin intermediul sistemului de comunicații. Centrul de management al traficului va prelua aceste informații și va prelucra și va transmite informații și comenzi către posturile locale (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile) și către sistemul multimodal de informare. Acest sistem va fi conectat și cu sistemul de management al transportului urban pentru asigurarea priorității vehiculelor transportului public urban în intersecțiile comandate de către sistem. Sistemul va avea o componentă de monitorizare a calității aerului și zgomotului, senzorii acestei componente vor fi amplasați în zona de emisii scăzute. Strategia de trafic va avea în vedere și menținerea unui nivel minim dorit al poluării fonice și a aerului.	Buc.	1	#####	2,000,000.00			X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Statina	2017 - 2020	6.3. Managementul eficient al traficului
			Sistemul de impunere a regulilor se va baza pe o rețea de camere CCTV care vor culege imagini în timp real și vor transmite aceste imagini către un centru de procesare video. Centrul de procesare video va fi amplasat în clădirea centrului de management al traficului și va avea ca rol procesarea imaginilor și luarea deciziilor în mod automat. Vor fi detectate toate vehiculele care nu respectă regulile de circulație impuse pentru un anumit segment al rețelei rutiere urbane (rularea pe benzile dedicate transportului public, parcare în locurile nepermise etc.). Sistemul va avea și funcții dedicate siguranței rutiere prin identificarea vehiculelor care nu respectă regulile și realizarea unor funcții de detecție automată a incidentelor. Sistemul va fi conectat cu sistemul de management al traficului și va permite monitorizarea video a intersecțiilor controlate de acesta precum și implementarea unor funcții precum, calcularea timpilor de călătorie pe baza identificării numerelor de înmatriculare (ANPR). Funcțiile de securitate vor permite monitorizarea diverselor obiective cu risc de securitate mare (stăți, echipamente amplasate pe străzi etc.). Sistemul va avea implementată funcția de urmărire a tintelor. Camerele vor fi amplasate în stăți, în intersecții și în alte locuri (impuse de analiza amplasării acestora). Pentru asigurarea bunei funcționări a sistemului, se va moderniza iluminatul stradal în punctele de amplasare a camerelor	Buc.	1	400,000.00	400,000.00		X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltării urbane, Prioritatea de investiții 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Statina			



Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect / măsură	Descriere succintă	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investiție	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zonă complexă	Surse de finanțare	Responsabil implementare	Calendar indicativ	Conținut Proiectare SIDI - Slatina
	P4.7	Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbana	Sistemul inteligent de iluminare va permite imbunatatirea mobilitatii urbane prin accesul persoanelor la infrastructura urbana de transport si prin optimizarea serviciilor si functiilor de mobilitate. Sistemul va fi conectat la celelalte sisteme pentru asigurarea vizibilitatii optime dar si a infrastructurii de alimentare cu energie electrica. Intensitate luminii furnizate de acest sistem se va modifica in functie de conditiile atmosferice dar si in functie de cererile celorlalte sisteme.	Buc.	6200	500.00	3,100,000.00		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2020	14.3. Program de creșterea eficienței energetice și modernizarea sistemului de iluminat public
Zone complexe	P5.1	Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului	Zona low emissions va fi realizată în suprafața determinată de străzile Oituz, Gheorghe Podoran, Vintilă Vodă, Bulevardul A.I.Cuza, străzile Libertății și Crișan și Bulevardul Nicolae Titulescu. Suprafață intervenție - 44.6 ha Acțiuni propuse: - delimitarea zonei prin intermediul semnelor rutiere și a altor soluții de semnalizare și informare (inclusiv harta interactivă - website) - organizarea de evenimente sportive și culturale care să conducă la informarea cetățenilor și reducerea poluării în zona. - utilizarea informațiilor de la subsistemul de monitorizare a calității aerului și poluării fonice - inclusiv pe harta interactivă - utilizarea sistemului de impunere a regulilor pentru menținerea nivelului minim dorit al poluării în zona	Ha	44.6	50,000.00	2,230,000		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2019 - 2024	9.2. Program de modernizare a centrului istoric
Intermodalitate	P6.1	Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autoșăii, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice	Proiectul prevede realizarea punctului intermodal și amenajarea zonei găni. Punctul intermodal oferă informații privind programul de transport public local, programul plecărilor din autogară și programul CFR. De asemenea, oferă posibilitatea transferului facil între diferitele moduri de transport în comun sau între acestea și moduri alternative, prin realizarea unui punct de bike sharing.	Buc.	1	500,000.00	500,000.00		X	X	POR 2014-2020, Axa 4 Sprijinirea dezvoltarii urbane, Prioritatea de investitii 4.1 Bugetul de stat Bugetul local	Primăria Municipiului Slatina	2017 - 2020	8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun
Total proiecte operaționale și de infrastructură											168,475,000			

Domeniu	Cod Proiect	Denumire proiect / măsura	Descriere - succint	UM	Cantitate	Cost unitar [Euro]	Cost investit	Nivel perurban	Nivel municipiu	Nivel cartier / zonă complexă	Surse de finanțare	Responsabil implementare	Calendar indicativ
Măsuri de educare, informare, consiliere	P7.1	Campanii de educație rutieră	Campanii de educație rutieră pentru participanți la trafic pentru a crește gradul de conștientizare privind parcare și staționarea pe domeniul public, deplasările cu bicicleta și pe jos; 1 campanii pe an, timp de 14 ani	Buc.	14	15000	210,000		X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	Annual 2017 - 2030
	P7.2	Campanii de educație rutieră	Campanii de educație dedicate elevilor de liceu pentru promovarea deplasărilor cu bicicleta și informarea acestora despre regulile de circulație; 1 campanii pe an, timp de 14 ani	Buc.	14	15000	210,000		X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	Annual 2017 - 2030
	P7.3	Campanii de educație rutieră	Campanii de educație rutieră în școli primare și gimnaziale – acestea pot fi realizate împreună cu ateliere pentru creșterea siguranței în vecinătatea școlilor și au ca efect atât educația elevilor cât și implicarea comunității pentru creșterea siguranței în apropierea școlilor. 1 campanii pe an, timp de 14 ani	Buc.	14	15000	210,000		X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	Annual 2017 - 2030
	P7.4	Campanii de consiliere a noilor concepte/servicii de mobilitate	Campanii de consiliere a conceptului "car pooling" (folosirea în comun a vehiculului); O campanie	Buc.	1	50000	50,000		X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	2018 - 2019
	P7.5	Campanii de consiliere a noilor concepte/servicii de mobilitate	Campanii de consiliere a avantajelor sistemelor de "bike sharing" (utilizarea în comun a bicicletelor amplasate în diverse stații distribuite la nivelul orașului); Două campanii	Buc.	2	50000	100,000		X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	2018
	P7.6	Campanii de comunicare și marketing	-Campanii de comunicare și marketing pentru promovarea deplasărilor cu transportul public – de preferat corelate cu finalizarea implementării unor proiecte sau a acțiunilor de îmbunătățire a serviciilor; 2 campanii pe an, timp de 14 ani	Buc.	28	20000	560,000		X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	Bianual 2017 - 2030
	P7.7	Campanii de promovare a deplasărilor durabile	Campanii de promovare a deplasărilor durabile prin oferirea de exemple de bună practică din partea angajaților instituțiilor publice: - o zi pe lună se utilizează moduri nepoluante pentru deplasarea locuitorilor; - în "Săptămâna mobilității Europene" (anual, în luna septembrie) se restricționează / limitează accesul rutier pe anumite străzi și se organizează evenimente care promovează deplasările blânde. Planificare anuală a acestor activități timp de 14 ani	Buc.	14	20000	280,000		X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	Annual 2017 - 2032
Măsuri instituționale	P7.8	Crearea structurii de implementare și monitorizare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă	Proiectul are drept scop crearea unei structuri de implementare și monitorizare a PMUD Statina. Structura va fi responsabilă de implementarea proiectelor, monitorizarea indicatorilor de performanță ai PMUD.						X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	2017
	P7.9	Crearea structurii de gestionare a sistemului de bike-sharing	Proiectul are drept scop crearea unei structuri de gestiune și mentenanță a sistemului de închiriere a bicicletelor. Structura va fi responsabilă de eficiența, gradul de utilizare, cererea de utilizare și alte aspecte relevante pentru buna funcționare a sistemului de bike-sharing.						X		Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	2017
	P7.10	Crearea structurii de gestionare a regulamentului de parcare	Proiectul are drept scop crearea unei structuri de gestiune a sistemului de parcare. Structura va fi responsabilă de implementarea regulamentului de parcare și actualizarea acestuia prin modificarea numărului de locuri disponibile și adaptarea tarifelor de parcare, gestionarea serviciilor de taxare a parcarilor și monitorizarea eficienței sistemului.						X	X	Bugetul local	Primăria Municipiului i Statina	2017
Total proiecte instituționale și de comunicare, educare, consiliere											1,620,000		

12.3. Anexa 3 - Fisele proiectelor propuse

12.3.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

1.	Titlul proiectului P 1.1 Modernizarea străzilor pe care circulă transportul public
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) Proiectul este localizat în următoarele zone din Municipiul Slatina: <ul style="list-style-type: none">- Nord-estul orașului;- Sudul orașului. 
3.	Perioada de implementare estimată <ul style="list-style-type: none">• Perioada 2017 - 2020
4.	Solicitantul proiectului /Parteneri propuși Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina
5.	Obiectivele și indicatorii proiectului Obiectivele proiectului: <ul style="list-style-type: none">- Creșterea calității vieții locuitorilor;- Scăderea costurilor de operare și mentenanță a vehiculelor de transport public;- Creșterea vitezei comerciale a transportului public;- Creșterea siguranței deplasărilor pietonale;- Reducerea poluării fonice și a aerului. Indicatorii proiectului: <ul style="list-style-type: none">• Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an;

	<ul style="list-style-type: none"> • Pasageri transportați în transportul public urban – număr pasageri / an. • Km străzi reabilite pe care circulă transportul public. 																																										
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deservește într-un mod eficient zonele rezidențiale</i>, respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun</p>																																										
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>																																										
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>În prezent, la nivelul municipiului, există 3 străzi de asfalt, cu un grad mare de degradare, pe care circulă transportul public. Acestea prezintă caracteristici nesatisfăcătoare din punct de vedere al căii de rulare, iar în unele cazuri și a dotărilor pentru deplasări nemotorizate. În tabelul și imaginile de mai jos sunt prezentate străzile care necesită modernizare și starea actuală a infrastructurii.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nr. Crt.</th> <th>Nume</th> <th>Nr. locuitori</th> <th>Lungime [m]</th> <th>Transport public</th> <th>Trotuare</th> <th>Stare strada</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Pitești</td> <td>578</td> <td>5020</td> <td>Da</td> <td>asfalt degradat</td> <td>asfalt degradat</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Văilor</td> <td>3023</td> <td>700</td> <td>Da</td> <td>asfalt</td> <td>asfalt degradat</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Vintilă Vodă</td> <td>65</td> <td>650</td> <td>Da</td> <td>asfalt degradat</td> <td>asfalt degradat</td> </tr> <tr> <td colspan="2">Lungime totală (m)</td> <td>3666</td> <td>6370</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Lungime totală (Km)</td> <td></td> <td>6,37</td> <td colspan="3"></td> </tr> </tbody> </table> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div> <p style="text-align: center; margin-top: 10px;"><i>Strada Pitești, Sursă: Consultant</i></p>	Nr. Crt.	Nume	Nr. locuitori	Lungime [m]	Transport public	Trotuare	Stare strada	1	Pitești	578	5020	Da	asfalt degradat	asfalt degradat	3	Văilor	3023	700	Da	asfalt	asfalt degradat	4	Vintilă Vodă	65	650	Da	asfalt degradat	asfalt degradat	Lungime totală (m)		3666	6370				Lungime totală (Km)			6,37			
Nr. Crt.	Nume	Nr. locuitori	Lungime [m]	Transport public	Trotuare	Stare strada																																					
1	Pitești	578	5020	Da	asfalt degradat	asfalt degradat																																					
3	Văilor	3023	700	Da	asfalt	asfalt degradat																																					
4	Vintilă Vodă	65	650	Da	asfalt degradat	asfalt degradat																																					
Lungime totală (m)		3666	6370																																								
Lungime totală (Km)			6,37																																								

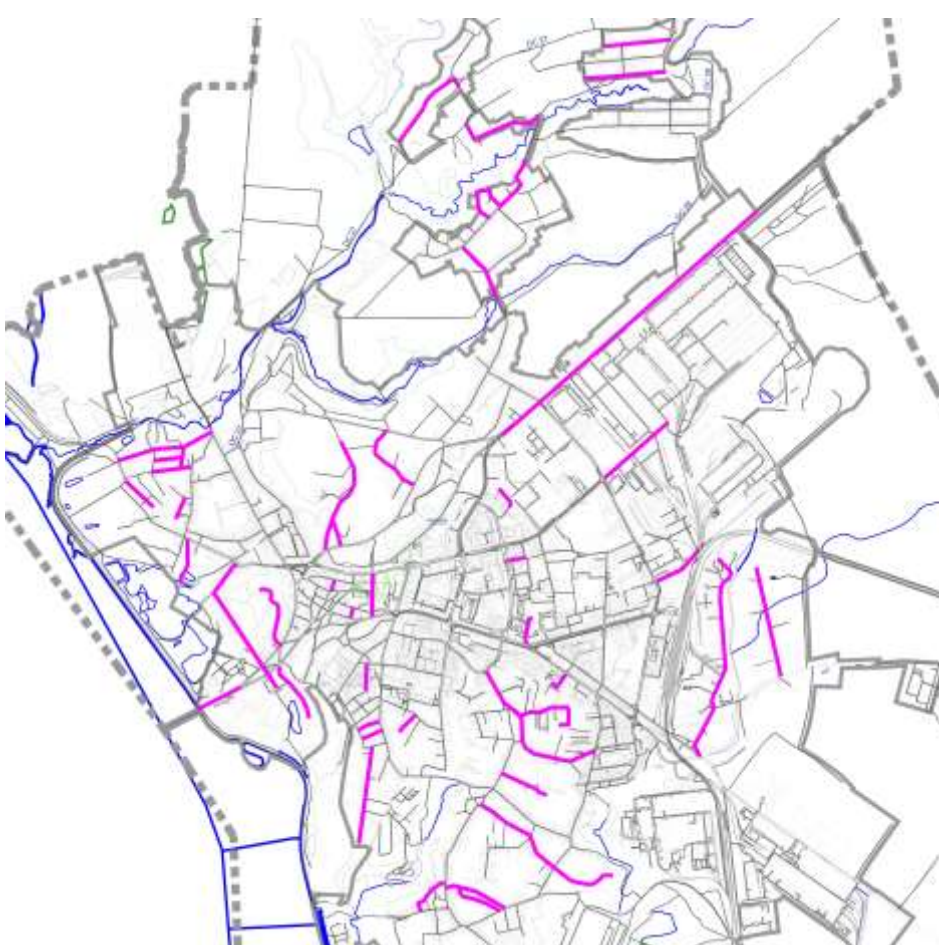


Strada Văilor, Sursă: Consultant

Transportul public și circulația rutieră este îngreunată de starea infrastructurii având ca efect deplasarea la viteze inferioare celei de flux liber. În cazul acestor străzi, infrastructura pietonală există având dimensiuni variate, dar se remarcă parcare neregulamentară pe aceste spații și implicit reducerea gradului de confort al pietonilor.

9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riveranii străzilor modernizate, 3666 locuitori; - utilizatorii rețelei de străzi a Municipiului Slatina.
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>În cadrul proiectului se propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pentru cele 3 străzi identificate, ce însumează o lungime de 6,37 km.</p> <p>Se vor avea în vedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - refacerea părții carosabile; - refacerea /crearea trotuarelor și asigurarea unor dimensiuni minime de 1.5 – 2 m pentru facilitarea deplasării tuturor participanților la trafic, inclusiv persoanele cu mobilitate redusă; - introducerea infrastructurii pentru biciclete; - modernizarea sistemului de iluminat public, în vederea creșterii eficienței energetice a acestuia și a condițiilor de siguranță în deplasarea rutieră și nemotorizată.
11.	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 3,185,000.00 Euro
12.	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget de stat • Buget local
13.	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Nu este eligibil pentru finanțare din fonduri structurale
14.	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>

15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectul:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor;
----	--


1.	<p>Titlul proiectului</p> <p><i>P 1.2 Reabilitarea și modernizarea infrastructurii de străzi în Municipiul Slatina</i></p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)</p>  <p>The map displays the urban layout of Slatina, with various streets and infrastructure elements. Several streets are highlighted with thick pink lines, indicating the specific areas covered by the project. The map also shows water bodies, green spaces, and other urban features.</p>
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2024 - 2030
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>

5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului¹⁴</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea siguranței deplasărilor rutiere și pietonale; - Reducerea poluării fonice; - Reducerea costului de operare al vehiculelor; - Susținerea dezvoltării urbane și economice în zonele adiacente intervenției. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Km străzi reabilitate pe care nu circulă transportul public. 																																																																				
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS9. <i>Sistem rutier modern și funcțional</i>, respectiv programului 9.1 Program pentru modernizarea străzilor din cartierele mun. Slatina</p>																																																																				
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>																																																																				
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>În prezent, la nivelul municipiului există străzi cu un grad ridicat de degradare realizate din balast, asfalt și/sau beton. Acestea prezintă caracteristici nesatisfăcătoare din punct de vedere al căii de rulare, dar și a dotărilor pentru deplasări nemotorizate. În condițiile actuale riveranii sunt afectați de starea infrastructurii, iar accesibilitatea la nivelul municipiului este diminuată prin condiționarea deplasărilor la o viteză mai scăzută a celei de flux liber.</p> <p>În tabelul de mai jos sunt prezentate străzile care necesită modernizare și lungimea acestora.</p> <table border="1" data-bbox="225 1182 1171 1733"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="background-color: #0056b3; color: white;">Străzi fără transport public - balast</th> <th colspan="2" style="background-color: #0056b3; color: white;">Străzi fără transport public - asfalt/balast sau beton/balast</th> </tr> <tr> <th style="background-color: #d9e1f2;">Strada</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">Lungime Stradă</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">Strada</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">Lungime Stradă</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ALEEA SPICULUI</td> <td>100</td> <td>ABATORULUI</td> <td>390</td> </tr> <tr> <td>ALEXE NICOLAU</td> <td>100</td> <td>GRĂDIȘTE</td> <td>878</td> </tr> <tr> <td>ALICE BOTEZ</td> <td>460</td> <td>Total - [m]</td> <td>1268</td> </tr> <tr> <td>ARMASULUI</td> <td>300</td> <td>Total - [km]</td> <td>1.27</td> </tr> <tr> <td>CORCODUȘULUI</td> <td>143</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>COTEȘTI</td> <td>1000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>DEALUL VIILOR</td> <td>400</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>FÂNTÂNILOR</td> <td>700</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fdt. OLTULUI</td> <td>680</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fdt. UZINEI</td> <td>290</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Fdt. ZĂVOIULUI</td> <td>350</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <th colspan="2" style="background-color: #0056b3; color: white;">Străzi fără transport public - asfalt sau beton degradat¹</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <th style="background-color: #d9e1f2;">Strada</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">Lungime Stradă</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>AGRICULTORULUI</td> <td>800</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>ALEEA GRĂDIȘTE</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	Străzi fără transport public - balast		Străzi fără transport public - asfalt/balast sau beton/balast		Strada	Lungime Stradă	Strada	Lungime Stradă	ALEEA SPICULUI	100	ABATORULUI	390	ALEXE NICOLAU	100	GRĂDIȘTE	878	ALICE BOTEZ	460	Total - [m]	1268	ARMASULUI	300	Total - [km]	1.27	CORCODUȘULUI	143			COTEȘTI	1000			DEALUL VIILOR	400			FÂNTÂNILOR	700			Fdt. OLTULUI	680			Fdt. UZINEI	290			Fdt. ZĂVOIULUI	350					Străzi fără transport public - asfalt sau beton degradat ¹				Strada	Lungime Stradă			AGRICULTORULUI	800			ALEEA GRĂDIȘTE	100
Străzi fără transport public - balast		Străzi fără transport public - asfalt/balast sau beton/balast																																																																			
Strada	Lungime Stradă	Strada	Lungime Stradă																																																																		
ALEEA SPICULUI	100	ABATORULUI	390																																																																		
ALEXE NICOLAU	100	GRĂDIȘTE	878																																																																		
ALICE BOTEZ	460	Total - [m]	1268																																																																		
ARMASULUI	300	Total - [km]	1.27																																																																		
CORCODUȘULUI	143																																																																				
COTEȘTI	1000																																																																				
DEALUL VIILOR	400																																																																				
FÂNTÂNILOR	700																																																																				
Fdt. OLTULUI	680																																																																				
Fdt. UZINEI	290																																																																				
Fdt. ZĂVOIULUI	350																																																																				
		Străzi fără transport public - asfalt sau beton degradat ¹																																																																			
		Strada	Lungime Stradă																																																																		
		AGRICULTORULUI	800																																																																		
		ALEEA GRĂDIȘTE	100																																																																		

	GAROAFELOR	150	ALEEA MACULUI	124
	MĂGURII	600	ALEEA MĂRULUI	270
	MĂRĂȘEȘTI	550	ALEEA OLTULUI	550
	MESTEACANULUI		ALEEA TIPOGRAFULUI	650
	MEȘTEȘUGARILOR	200	ARMONIEI	100
	MIRCEA BOTEZ		CLOȘCA	70
	NICOLAE BUICĂ	170	CONSTRUCTORULUI	600
	NORDULUI	564	DEPOZITELOR	1100
	PREL. POET GR. ALEXANDRESCU		ELENA FÂNTÂNEANU	100
	PUTURI	200	GLADIOLEI	49
	SALCĂMULUI	695	GRĂDINIȚEI	100
	SĂLCIILOR	100	PANSELELOR	550
	ȘCOLII	180	PITEȘTI	1200
	STEJARULUI	1350	PLEVNEI	377
	STRADELA VULTURULUI	280	RECEA	1300
	VADULUI	220	SILOZULUI	750
	VICTOR BILTZ		TEIULUI	955
	ZAMBILELOR	160	VEDERII	310
	ZĂVOIULUI	200	VIILOR	200
	ZORLEASCA	500	VULTURULUI	450
	Total - [m]	10642	Total - [m]	10705
	Total - [km]	10.64	Total - [km]	10.70
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riveranii străzilor modernizate; - utilizatorii rețelei de străzi a Municipiului Slatina. 			
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>În cadrul proiectului se propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pentru 22,61 Km de străzi. Proiectul are în vedere trei categorii de străzi, în funcție de îmbrăcămintea asfaltică și calitatea acesteia, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - străzi de balast - 10.64 km - străzi de asfalt/balast și beton/balast - 1,27 Km - străzi de asfalt sau beton degradat- 10.7 km <p>În vederea implementării proiectului, se vor realiza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - refacerea părții carosabile; - refacerea/crearea trotuarelor și asigurarea unor dimensiuni minime de 1.5 – 2 m pentru facilitarea deplasării tuturor participanților la trafic, inclusiv persoanele cu mobilitate redusă; - introducerea infrastructurii pentru biciclete; 			

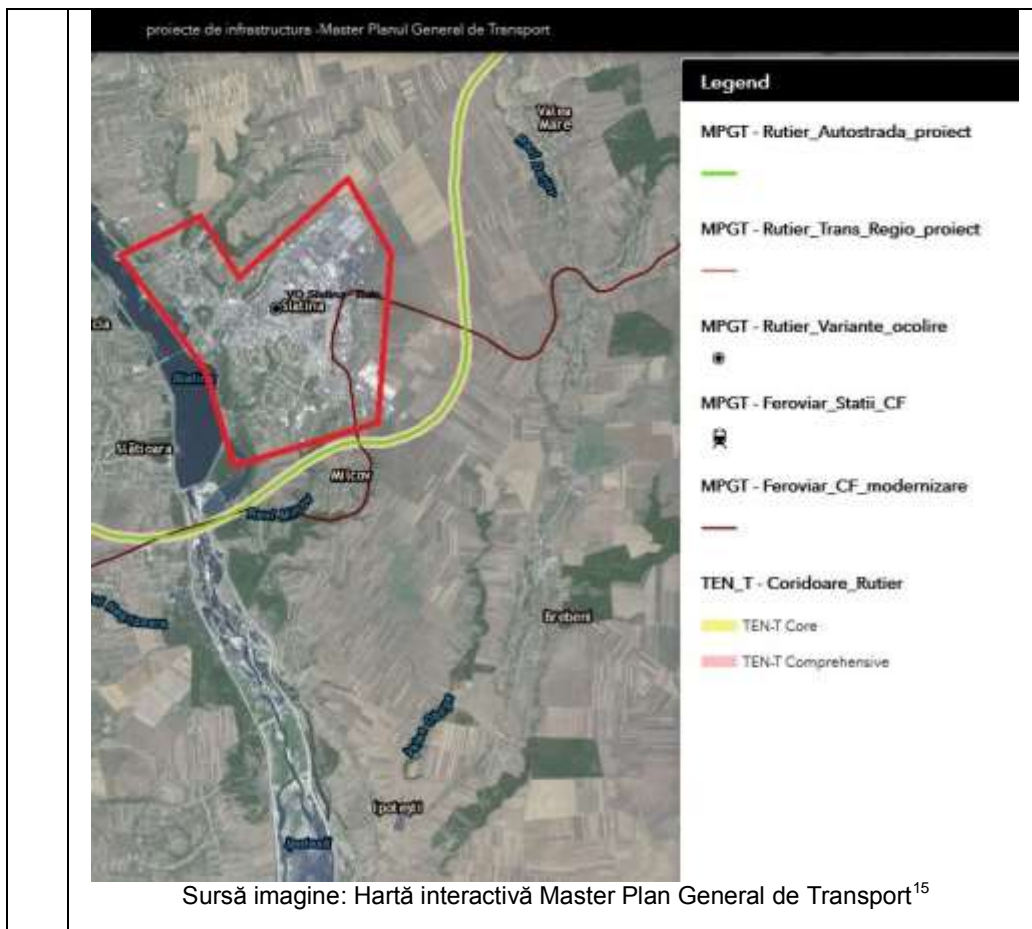
	<ul style="list-style-type: none"> - modernizarea sistemului de iluminat public, în vederea creșterii eficienței energetice a acestuia și a condițiilor de siguranță în deplasarea rutieră și nemotorizată. <p>Pentru străzile cu ampriza de dimensiuni reduse, care nu permite realizarea unor trotuare corespunzătoare se recomandă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizarea de zone rezidențiale (similar sistemului shared-space), caracterizate de: <ul style="list-style-type: none"> o circulația pietonilor permisă pe toată secțiunea străzii, o viteza vehiculelor limitată la 20km/h, o semnalizare corespunzătoare. - Organizarea unui sistem de senzori unice, permițând astfel dezvoltarea infrastructurii pietonale și pentru biciclete și asigurarea unei benzi pentru circulația rutieră.
11.	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 11.305.000.00 Euro, din care: <ul style="list-style-type: none"> o 5.320.000 Euro – buget modernizare străzi de balast; o 635.000 Euro – buget modernizare străzi de asfalt / balast si beton / balast; o 5.350.000 Euro – buget modernizare străzi de asfalt si beton degradat.
12.	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bugetul de stat • Bugetul local
13	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nu este eligibil pentru finanțare din fonduri structurale
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul nu necesită corelare cu alte proiecte</p>

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 1.3 Reabilitarea și modernizarea variantei Oituz</p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză):</p> <p>Proiectul este localizat în jumătatea nordică a orașului, după cum se observă în imaginea de mai jos.</p>

	
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2020
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea siguranței deplasărilor rutiere și pietonale; - Reducerea costului de operare al vehiculelor private; - Scăderea costurilor de operare și mentenanță a vehiculelor de transport public; - Creșterea vitezei comerciale a transportorului public; - Susținerea dezvoltării urbane și economice în zonele adiacente intervenției. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Km infrastructură reabilitată, pe care circulă transportul public.
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deserveste într-un mod eficient zonele rezidențiale</i>, respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Strada Varianta Oituz reprezintă una dintre cele mai utilizate artere rutiere din Municipiu. În plus față de vehiculele private de mici dimensiuni și cele de transport</p>

	<p>public, pe această stradă circulă vehicule de mare tonaj. O consecință a utilizării străzii și a traficului greu este degradarea acesteia.</p> <p>Infrastructura pietonală lipsește sau este degradată pe anumite segmente ale străzii, iar pe alocuri este obstrucționată de parcări neregulate.</p> <p>Se evidențiază astfel necesitatea modernizării și reabilitării variantei Oituz.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - utilizatorii rețelei de străzi a Municipiului Slatina; - utilizatorii transportului public în comun din Municipiu;
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>În cadrul proiectului se propune reabilitarea și modernizarea sistemului rutier pentru 1,70 Km de străzi.</p> <p>În vederea implementării proiectului, se vor realiza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - refacerea părții carosabile; - refacerea/crearea trotuarelor și asigurarea unor dimensiuni minime de 1.5 – 2 m pentru facilitarea deplasării tuturor participanților la trafic, inclusiv persoanele cu mobilitate redusă; - introducerea infrastructurii pentru biciclete; - modernizarea sistemului de iluminat public, în vederea creșterii eficienței energetice a acestuia și a condițiilor de siguranță în deplasarea rutieră și nemotorizată.
11.	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 10.500.00,00 Euro, din care:
12.	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bugetul de stat – fonduri guvernamentale
13.	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nu este eligibil pentru finanțare din fonduri structurale
14.	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Există studiu de fezabilitate "Refacere în întregime strada Oituz"</p>
15.	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proiect modernizare stații de transport public;

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 1.4 Realizare varianta ocolitoare conform Master Planului General de Transport</p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)</p> <p>Proiectul este localizat în afara Municipiului Slatina, în zona de sud, sud – est și est.</p>



3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2018
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina • Ministerul Transporturilor • Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Devierea traficului de tranzit și a celui de marfă în afara orașului și diminuarea congestiei; - Susținerea dezvoltării socio-economice a orașului - Asigurarea unei conexiuni cu rețea rutieră europeană – coridorul TEN-T; - Reducerea poluării fonice și a aerului în zona centrală a orașului. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent

¹⁵<http://mtransporturi.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=4e84b8ff37de48c6a001c0bae9974693>

	<p>CO₂/an;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viteza medie de deplasare în oraș
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>/</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Nu intră în responsabilitatea Primăriei Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>În prezent, municipiul este tranzitat de un număr mare de vehicule, majoritatea de mici dimensiuni dar există și străzi subdimensionate pe care circulă vehicule de marfă. Aceasta conduce la deteriorare carosabilului și crearea unor probleme de siguranță rutieră și disconfort în timpul deplasării.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locuitorii Municipiului Slatina. - Locuitorii localităților învecinate - Societățile comerciale din municipiu.
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Realizare variantă ocolitoare pentru Municipiul Slatina, parte a Autostrăzii Craiova – Pitești.</p> <p>Lungime aproximativă 14.6 km, conform propunerii Master Planului General de Transport</p>
11.	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 7.070.000,00 Euro, din care:
12.	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 cu cofinanțare de la Bugetul de stat; • Bugetul local
13.	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <p>/</p>
14.	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic; parte a Autostrăzii Craiova – Pitești, clasificată ca Autostradă în Concesiune¹⁶</p>
15.	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>/</p>

¹⁶ <http://www.cnadnr.ro/ro/harti/program-construcție-autostrazi>

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 1.5 Instalarea stațiilor electrice de încărcare și introducerea unui sistem de management al stațiilor electrice de încărcare</p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)</p> <p>/</p>
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2023
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea ponderii de energie electrică utilizată pentru transportul urban; - Reducerea poluării fonice și a aerului. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • Km parcurși cu vehicule electrice • Număr vehicule electrice achiziționate în municipiu
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>/</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Utilizarea vehiculelor cu combustibili alternativi are efect asupra calității vieții în municipiu, conduce la reducerea poluării aerului, iar în cazul vehiculelor electrice și la cea fonică.</p> <p>Asigurarea infrastructurii necesare alimentării vehiculelor electrice va determina achiziționarea acestor vehicule și utilizarea lor pe scară largă.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Populația Municipiului Slatina.
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Sistemul va avea în componenta stații electrice de încărcare pentru vehicule publice și private în zona urbană. Sistemul de management al stațiilor de încărcare va fi un sistem de tip SCADA și va avea ca obiectiv administrarea rețelei de stații de încărcare pentru vehicule electrice. Acesta se va conecta la sisteme de alimentare cu energie electrică administrate de primărie. Se va monitoriza consumul energetic și numărul de vehicule care folosesc acest sistem.</p> <p>Ca primă investiție se propune instalarea a 5 stații de încărcare și dezvoltarea sistemului de monitorizare.</p>

11.	Bugetul estimativ <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 150.000,00 Euro, din care:
12.	Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13.	Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO <ul style="list-style-type: none"> • Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, <ul style="list-style-type: none"> ○ Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor
14.	Gradul de maturitate al proiectului Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate
15.	Corelarea cu alte proiecte PMUD /

12.3.2. Transport public

1.	Titlul proiectului P 2.1 Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) /
3.	Perioada de implementare estimată <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2019
4.	Solicitantul proiectului /Parteneri propuși Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina
5.	Obiectivele și indicatorii proiectului Obiectivele proiectului: - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea ponderii de energie electrică utilizată pentru transportul urban; - Reducerea poluării fonice și a aerului. Indicatorii proiectului: <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • Km parcursi cu vehicule electrice • Număr vehicule electrice achiziționate în municipiu
6.	Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun
7.	Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina
8.	Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei

	<p>Utilizarea autobuzelor cu combustibili alternativi are efect asupra calității vieții în municipiu, conduce la reducerea poluării aerului, iar în cazul vehiculelor electrice și la cea fonică.</p> <p>Asigurarea numărului necesare de vehicule hibride/electrice va determina folosirea acestor vehicule și utilizarea lor pe scară largă.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Populația Municipiului Slatina.
10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Sistemul de transport urban va avea o componentă, subsistemul de transport electric urban care va cuprinde: vehiculele electrice / hibrid de transport public. Vehiculele achiziționate trebuie să îndeplinească condiții minime de confort pentru pasageri și să fie accesibile persoanelor cu mobilitate redusă. <i>Vehiculele ecologice pentru transportul public vor fi în număr de 10 bucati.</i></p>
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 4.180.000,00 Euro, din care:
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13	<p>Incadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor - Amenajare autobază, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice - Sistem integrat de plată a serviciilor de transport public - Introducerea sistemului de management al transportului public - Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului
1.	<p>Titlul proiectului</p> <p><i>P 2.2 Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor</i></p>

2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) /
3.	Perioada de implementare estimată <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2020
4.	Solicitantul proiectului /Parteneri propuși Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina
5.	Obiectivele și indicatorii proiectului <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea ponderii de utilizare a transportului urban; - Reducerea poluării fonice și a aerului. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • Km parcurși cu transportul urban • Număr vehicule utilizate în municipiu
6.	Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană <p>Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun</p>
7.	Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina
8.	Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei <p>Utilizarea transportului public are efect asupra calității vieții în municipiu, conduce la reducerea poluării aerului, iar în cazul vehiculelor electrice și la cea fonică.</p> <p>Asigurarea numărului necesare de stații de transport public și informarea curentă a oamenilor care le utilizează va determina folosirea acestor vehicule și utilizarea lor pe scară largă.</p>
9.	Grupul țintă al proiectului <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locuitorii Municipiului Slatina. - Locuitorii localităților învecinate - Societățile comerciale din municipiu.
10	Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului <p>Conformarea stațiilor de transport este importantă pentru creșterea atractivității serviciului. Pentru ca așteptarea vehiculelor să reprezinte o acțiune plăcută și sigură pentru utilizatori stațiile de transport trebuie să:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fie accesibile pentru toate persoanele cu deficiențe de deplasare, vedere și auz, în conformitate cu legislația în vigoare - fie confortabile, calitate determinată de existența dotărilor pentru pasageri precum mobilierul de odihnă, spații acoperite care oferă protecție utilizatorilor

	<p>fața de factorii climatici, iluminatul public pentru a crește gradul de siguranță, coșuri de gunoi, etc.</p> <p>- ofere informații detaliate care ajută la orientarea călătorilor și stabilirea traseului călătoriei.</p> <p>Sistemul multimodal de informare a călătorilor va culege informații de la toate mijloacele de transport public urban, va prelucra aceste informații și va afișa aceste informații în timp real prin intermediul diferitelor tipuri de soluții tehnologice (display, infokiosk, Internet, aplicații smartphone etc.). Informațiile culese de la modul de transport public urban vor fi corelate cu informații primite de la alte moduri de transport (ex. feroviar, transport interurban etc.). Se va realiza o interfață de tip API pentru accesul la datele în timp real furnizate de către sistem. Acest acces se va realiza prin intermediul unei conexiuni Internet și cu ajutorul unor aplicații pentru telefoana mobilă și alte dispozitive electronice. Sistemul va fi integrat cu sistemul de Management al Transportului Public și cu sistemul integrat de management al traficului. Se vor avea în vedere:</p> <p>- în prima fază cel puțin trei subsisteme principale: subsistem de informare în stații și zonele de interes (centre comerciale), subsistem de informare în mijloacele de transport public și subsistem de acces la informații în timp real prin intermediul interfețelor de tip API. (2017-2024)</p> <p>- în cea de a doua fază se vor integra datele de la sistemele de transport care asigură servicii de transport în zona urbană. (2024-2030)</p> <p><i>Pentru creșterea siguranței utilizatorilor, proiectul include și modernizarea iluminatului stradal în stațiile de transport public</i></p>
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 1.300.000,00 Euro, din care:
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local</i>
13	<p>Incadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice - Amenajare autobază, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice - Sistem integrat de plată a serviciilor de transport public - Introducerea sistemului de management al transportului public

	- Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul oraşului
--	---

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 2.3 Amenajare autobază, inclusiv stații de încărcare vehicule electrice</p>
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) /
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2020
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea ponderii de utilizare a transportului urban; - Reducerea poluării fonice și a aerului. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • Km parcurși cu transportul urban • Număr vehicule utilizate în municipiu
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Utilizarea autobuzelor cu combustibili alternativi are efect asupra calității vieții în municipiu, conduce la reducerea poluării aerului, iar în cazul vehiculelor electrice și la cea fonică.</p> <p>Asigurarea mentenanței vehicule hibride/electrice va determina folosirea acestor vehicule și utilizarea lor pe scară largă.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locuitorii Municipiului Slatina. - Locuitorii localităților învecinate - Societățile comerciale din municipiu.
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Loctrans urmează să se mute într-un sediu nou, fostul liceu de pe strada</p>

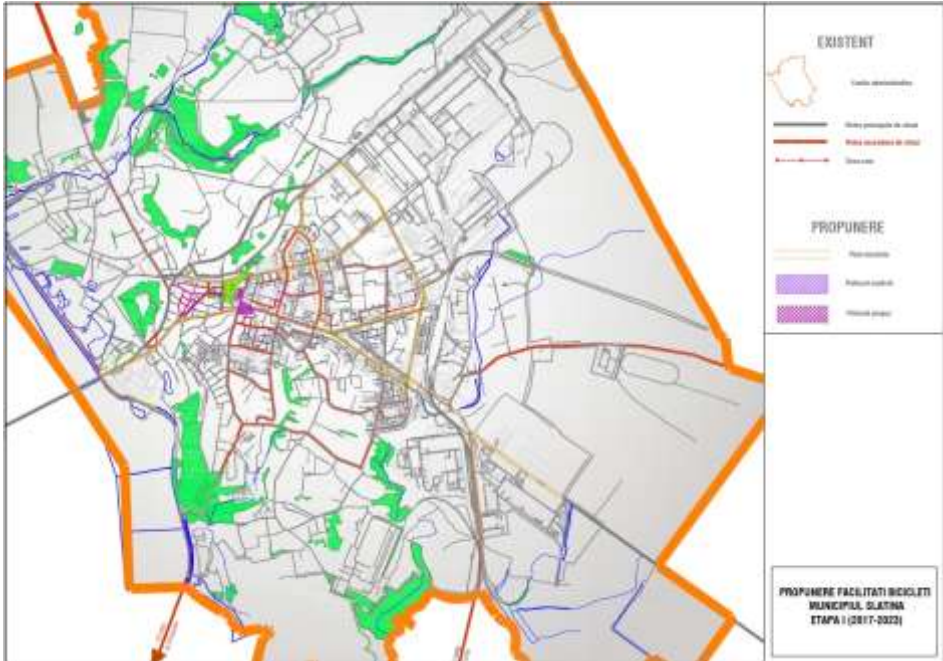
	Drăgănești 25. Proiectul propune reconversia funcțională a sălii de sport pentru a funcționa ca autobaza. Inclusiv instalarea a 3 stații de încărcare pentru vehicule electrice pentru transportul public local. Stațiile de încărcare vor fi integrate în sistemul de management al stațiilor electrice de încărcare.
11	Bugetul estimativ • Buget total: 270.000,00 Euro, din care:
12	Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță • <i>Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local</i>
13	Incadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	Gradul de maturitate al proiectului Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate
15	Corelarea cu alte proiecte PMUD Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectele: - Înnoirea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice - Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor - Sistem integrat de plata a serviciilor de transport public - Introducerea sistemului de management al transportului public - Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului

1.	Titlul proiectului <i>P 2.4 Sistem integrat de plata a serviciilor comunitare (inclusiv transport public)</i>
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) /
3.	Perioada de implementare estimată • <i>Perioada 2020 - 2023</i>
4.	Solicitantul proiectului /Parteneri propuși Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina
5.	Obiectivele și indicatorii proiectului Obiectivele proiectului: - <i>Creșterea calității vieții locuitorilor;</i> - <i>Creșterea ponderii de utilizare a transportului urban;</i>

	<ul style="list-style-type: none"> - Reducerea poluării fonice și a aerului. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • Km parcurși cu transportul urban • Număr vehicule utilizate în municipiu
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Utilizarea serviciilor puse la dispoziție de Primăria Municipiului Slatina are efect asupra calității vieții în municipiu, conduce la creșterea satisfacției cetățenilor.</p> <p>Implementarea sistemului integrat de plată a serviciilor comunitare va oferi posibilitatea cetățenilor să poată călători mult mai ușor cu mijloacele de transport în comun, să facă toate plățile centralizat, astfel municipalitatea îmbunătățindu-și sistemul de preconizare a veniturilor.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locuitorii Municipiului Slatina. - Locuitorii localităților învecinate - Societățile comerciale din municipiu.
10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Sistemul integrat de plată a serviciilor comunitare va avea ca subsistem principal sistemul de ticketing al transportului public urban. Sistemul va permite plata călătoriilor pe baza unor carduri contactless, a unor aplicații securizate pentru telefoane mobile (ex. cu tehnologie NFC) sau altor forme, inclusiv SMS. Pe lângă acest subsistem vor fi integrate ulterior și alte sisteme similare pentru: plata parcarilor, plata accesului în zonele restricționate, închirierea de biciclete și alte vehicule alternative, plata unor activități culturale și alte servicii comunitare.</p>
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 1.000.000,00 Euro, din care:
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ Prioritatea de investiții 4.1 <i>Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de</i>

	<i>carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	Gradul de maturitate al proiectului Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate
15	Corelarea cu alte proiecte PMUD Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectele: <ul style="list-style-type: none"> - Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor - Introducerea sistemului de management al transportului public

12.3.3. Deplasări nemotorizate

1.	Titlul proiectului P 3.1 Realizare infrastructură pentru biciclete
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) Localizarea proiectului este prezentată în imaginea de mai jos: 
3.	Perioada de implementare estimată <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2030
4.	Solicitantul proiectului /Parteneri propuși Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina

5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea accesibilității punctelor de interes pentru deplasările nemotorizate - Încurajarea folosirii mijloacelor alternative de deplasare; - Creșterea siguranței în deplasare pentru bicicliști și pietoni; - Scăderea duratelor de deplasare; - Creșterea calității vieții locuitorilor - Reducerea poluării fonice și a aerului. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • Km infrastructură pentru biciclete amenajată
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deservește într-un mod eficient zonele rezidențiale</i>, respectiv programului 8.1 <i>Velo Slatina, program pentru constituirea infrastructurii pentru biciclete.</i></p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>În prezent, în municipiul Slatina, nu există infrastructură pentru biciclete. Numărul deplasărilor pe bicicletă este foarte scăzut raportat la populația orașului, dar se remarcă o ușoară creștere față de anii precedenți. Condițiile precare de deplasare în siguranță descurajează deplasările cu bicicleta pentru activități obligatorii (educație, către locul de muncă, etc.)</p> <p>Suplimentar, promovarea modurilor de deplasare ecologice susține atingerea țintelor Cărții Albe (2011) și a Strategiei Europa 2020.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Populația Municipiului Slatina.
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Se propune realizarea infrastructurii pentru biciclete în două etape, pornind de la punctele de interes identificate în capitolul 2.5.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etapa I - 2017-2024 – rețeaua are rolul de a uni aglomerările de funcțiuni identificate în municipiu; Lungime rețea - 14 Km • Etapa II - 2024-2030 – implică dezvoltare rețelei în interiorul cartierelor dens construite, unirea aglomerării mai mici de funcțiuni; Lungime rețea - 10Km <p>Infrastructura pentru biciclete trebuie să respecte următoarele principii directoare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atractivitate – integrarea în peisaj • Siguranță – limitare conflicte între bicicliști și alte moduri de transport și asigurarea securității personale a utilizatorilor • Coerența – trasee continue și ușor de identificat în trafic. • Conectivitate – asigurarea de legături de la originea deplasării până la

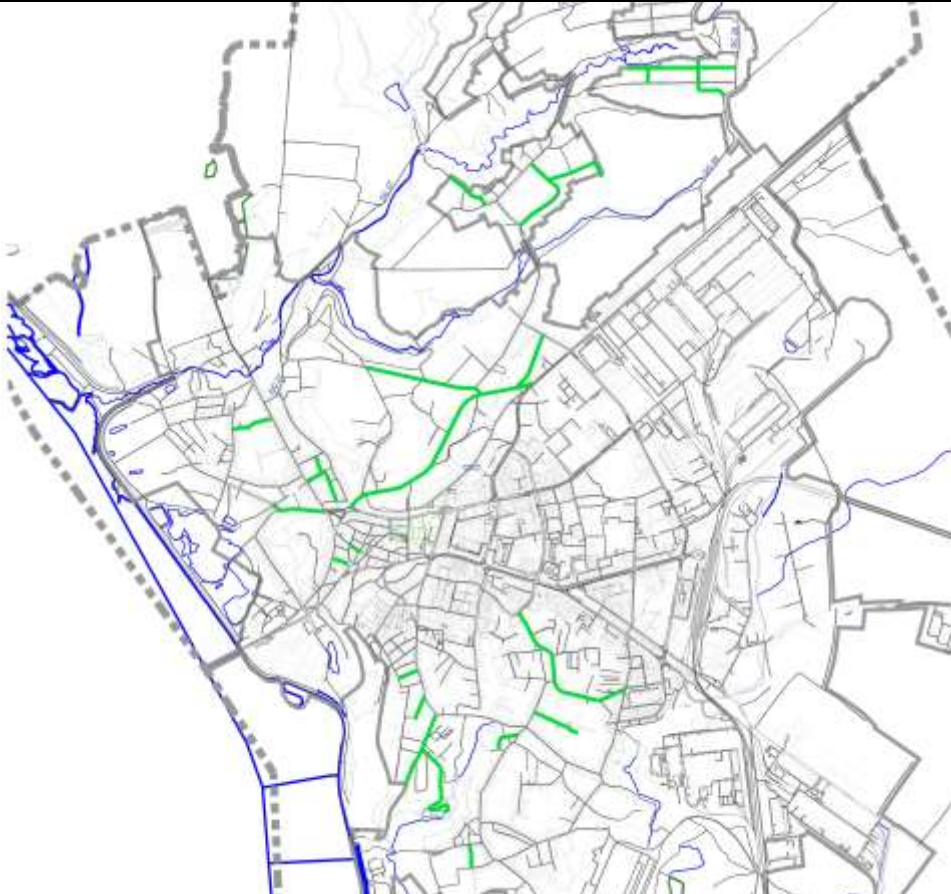
	<p>destinație</p> <ul style="list-style-type: none"> • Legătură directă – trasee cât mai scurte, fără devieri care cresc distanța de deplasare. • Infrastructura va cuprinde, pe lângă piste de biciclete, și parcuri dedicate și servicii asociate (bike sharing, rent a bike, etc), în apropierea punctelor de interes prezentate mai sus. <p>Infrastructura va cuprinde, pe lângă piste de biciclete, și parcuri dedicate în apropierea punctelor de interes.</p> <p>Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului stradal pe lungimea pistelor pentru biciclete</p>
11.	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 600.000,00 Euro, din care: <ul style="list-style-type: none"> ○ 35.000,00 Euro – Etapa I – 2017-2023; ○ 25.000,00 Euro - Etapa II – 2024-2030.
12.	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local • Bugetul local pentru perioada 2024-2030
13	<p>Incadrararea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eligibil pe <i>Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile</i>, <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1</i> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proiectul <i>Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului</i> - Proiectul <i>Introducerea unui sistem de bike sharing</i> - Proiectul <i>Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor</i>

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 3.2 Introducerea unui sistem de bike sharing</p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)</p> <p>/</p>
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Perioada 2017 - 2019</i>
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p>

	Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Implementarea unui sistem modern și flexibil pentru utilizarea bicicletei; - Încurajarea folosirii mijloacelor alternative de deplasare; - Creșterea siguranței în deplasare pentru bicicliști și pietoni; - Scăderea duratelor de deplasare; - Reducerea poluării fonice și a aerului. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Număr puncte de închiriere realizate. • Gradul de utilizare a sistemului • Rentabilitatea serviciului
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deservește într-un mod eficient zonele rezidențiale</i>, respectiv programului 8.1 Velo Slatina, program pentru constituirea infrastructurii pentru biciclete.</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Proiectul vine în completarea propunerilor de realizare a infrastructurii pentru biciclete și susține atractivitatea acestui mod de deplasare în scop recreativ, dar mai ales pentru deplasări cotidiene (obligatorii).</p> <p>În prezent nu există un sistem de închiriere pentru biciclete, singura opțiune pentru acest mod de deplasare fiind achiziționarea bicicletei.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Populația Municipiului Slatina.
10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>În cadrul proiectului se propune înființarea unui sistem de bike – sharing la nivelul municipiului. În vederea bunei funcționări a sistemului, se propun următoarele măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amplasarea a 5 puncte de închiriere în locații importante și utilizate din oras, precum zona gării, zona centrală, zone de concentrare mare a afunțiilor, etc. - Achiziția a 100 - 125 de biciclete - Implementarea unui sistem eficient de tarificare a serviciului - Asigurarea mentenanței constante a sistemului. <p>Proiectul este divizat pe două perioade de implementare, după cum urmează:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> • Etapa I - 2017-2023 - Înființarea a 5 puncte de închiriere cu câte 20-25 biciclete în fiecare punct. • Etapa II - 2024-2030 - Extinderea sistemului de închiriere a bicicletelor în funcție de eficiența acestuia și cererea de utilizare
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 900.000,00 Euro, calculat pentru primele 5 puncte de bike sharing.
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13	<p>Incadrararea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizare infrastructură pentru biciclete; - Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor; - Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului - Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice;

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 3.3 Dezvoltarea infrastructurii pietonale în municipiul Slatina</p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)</p>

	
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2030
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului¹⁷</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea siguranței deplasărilor pietonale; - Asigurarea accesibilității spațiului public pentru toți utilizatorii; - Susținerea dezvoltării urbane și economice în zonele adiacente intervenției - Promovarea utilizării transportului public prin asigurarea unui parcurs sigur și confortabil până la stații. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Km străzi cu infrastructură pietonală corespunzătoare.
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de</p>

	<p>Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS9. <i>Sistem rutier modern și funcțional</i>, respectiv programului 9.1 Program pentru modernizarea străzilor din cartierele mun. Slatina</p>																																																										
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>																																																										
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Majoritatea străzilor au trotuare, dar există și o pondere semnificativă de străzi fără trotuar sau cu trotuare de dimensiuni reduse ceea ce conduce la o accesibilitate precară a acestor zone pentru deplasările pietonale încurajând astfel utilizarea autovehiculului personal.</p> <p>În tabelul de mai jos sunt prezentate străzile care necesită dezvoltarea infrastructurii pietonale și lungimea acestora.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Strada</th> <th>Lungime Stradă</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>EMANOIL IONESCU</td><td>180</td></tr> <tr><td>ALICE BOTEZ</td><td>460</td></tr> <tr><td>BASARABILOR (spre Olt)</td><td>1500</td></tr> <tr><td>BOIANGIULUI</td><td>350</td></tr> <tr><td>CANAL SOPOT</td><td>200</td></tr> <tr><td>CAPITAN ALDESCU</td><td>302</td></tr> <tr><td>CAROL I</td><td></td></tr> <tr><td>CAZINOULUI</td><td>100</td></tr> <tr><td>DIMITRIE CARACOSTEA</td><td>320</td></tr> <tr><td>FDT. SOPOT</td><td>180</td></tr> <tr><td>FERDINAND</td><td></td></tr> <tr><td>GAROAFELOR</td><td>150</td></tr> <tr><td>ISLAZULUI</td><td>911.11</td></tr> <tr><td>LACULUI</td><td>800</td></tr> <tr><td>MĂNĂSTIREA CLOCOCIOV</td><td>600</td></tr> <tr><td>N. BALCESCU</td><td>1374.7</td></tr> <tr><td>NUCULUI</td><td>450</td></tr> <tr><td>OGRĂZII</td><td>350</td></tr> <tr><td>OITUZ</td><td>900</td></tr> <tr><td>PLEVNEI</td><td>1118</td></tr> <tr><td>PRUNILOR</td><td>500</td></tr> <tr><td>REGINA MARIA</td><td></td></tr> <tr><td>SFÂNTUL NICOLAE</td><td>200</td></tr> <tr><td>SPERANȚEI</td><td>90</td></tr> <tr><td>VIȘINILOR</td><td>100</td></tr> <tr><td>ZORILOR</td><td>331.36</td></tr> <tr><td>Total - [m]</td><td>11467.17</td></tr> <tr><td>Total - [km]</td><td>11.47</td></tr> </tbody> </table>	Strada	Lungime Stradă	EMANOIL IONESCU	180	ALICE BOTEZ	460	BASARABILOR (spre Olt)	1500	BOIANGIULUI	350	CANAL SOPOT	200	CAPITAN ALDESCU	302	CAROL I		CAZINOULUI	100	DIMITRIE CARACOSTEA	320	FDT. SOPOT	180	FERDINAND		GAROAFELOR	150	ISLAZULUI	911.11	LACULUI	800	MĂNĂSTIREA CLOCOCIOV	600	N. BALCESCU	1374.7	NUCULUI	450	OGRĂZII	350	OITUZ	900	PLEVNEI	1118	PRUNILOR	500	REGINA MARIA		SFÂNTUL NICOLAE	200	SPERANȚEI	90	VIȘINILOR	100	ZORILOR	331.36	Total - [m]	11467.17	Total - [km]	11.47
Strada	Lungime Stradă																																																										
EMANOIL IONESCU	180																																																										
ALICE BOTEZ	460																																																										
BASARABILOR (spre Olt)	1500																																																										
BOIANGIULUI	350																																																										
CANAL SOPOT	200																																																										
CAPITAN ALDESCU	302																																																										
CAROL I																																																											
CAZINOULUI	100																																																										
DIMITRIE CARACOSTEA	320																																																										
FDT. SOPOT	180																																																										
FERDINAND																																																											
GAROAFELOR	150																																																										
ISLAZULUI	911.11																																																										
LACULUI	800																																																										
MĂNĂSTIREA CLOCOCIOV	600																																																										
N. BALCESCU	1374.7																																																										
NUCULUI	450																																																										
OGRĂZII	350																																																										
OITUZ	900																																																										
PLEVNEI	1118																																																										
PRUNILOR	500																																																										
REGINA MARIA																																																											
SFÂNTUL NICOLAE	200																																																										
SPERANȚEI	90																																																										
VIȘINILOR	100																																																										
ZORILOR	331.36																																																										
Total - [m]	11467.17																																																										
Total - [km]	11.47																																																										
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p>																																																										

	<p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riveranii străzilor propuse spre modernizare; - utilizatorii rețelei de străzi a Municipiului Slatina.
10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii pietonale pe toată străzile care în prezent nu oferă condiții minime de siguranță pentru utilizatori.</p> <p>Lungimea totală a străzilor care necesită asigurarea infrastructurii pietonale este de 11,47 Km, distribuită uniform pe cele două perioade de programare, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etapa I – perioada 2017-2023 - lungime străzi intervenție – 5,73 Km - Etapa II – perioada 2024-2030 - lungime străzi intervenție – 5,73 Km <p>Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului pietonal.</p> <p>Pentru străzile cu ampriza de dimensiuni reduse, care nu permite realizarea unor trotuare corespunzătoare se recomandă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizarea de zone rezidențiale (similar sistemului shared-space), caracterizate de: <ul style="list-style-type: none"> o circulația pietonilor permisă pe toată secțiunea străzii, o viteza vehiculelor limitată la 20km/h, o semnalizare corespunzătoare. - Organizarea unui sistem de senzori unice, permițând astfel dezvoltarea infrastructurii pietonale și asigurarea unei benzi pentru circulația rutieră.
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 10.323.000,00 Euro, din care: <ul style="list-style-type: none"> o 5.161.500,00 Euro pentru Etapa I – perioada 2017-2023 o 5.161.500,00 Euro pentru Etapa II – perioada 2024-2030
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local • Bugetul local pentru perioada 2024-2030
13	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eligibil pe <i>Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile</i>, <ul style="list-style-type: none"> o <i>Prioritatea de investiții 4.1</i> Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor;

1.	Titlul proiectului
----	---------------------------

	P 3.4 Crearea de spații și trasee cu prioritate pentru pietoni în centralitățile de cartier
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) /
3.	Perioada de implementare estimată <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2023
4.	Solicitantul proiectului /Parteneri propuși Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina
5.	Obiectivele și indicatorii proiectului Obiectivele proiectului: <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea siguranței deplasărilor pietonale; - Asigurarea accesibilității spațiului public pentru toți utilizatorii; 1) Indicatorii proiectului: <ul style="list-style-type: none"> - Suprafață spații pietonale amenajate în centralitățile de cartier
6.	Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS11. <i>Rețea de spații verzi publice extinsă, care pune în valoare atracțiile locale, reconectând zonele rezidențiale cu centrul istoric</i> , respectiv programului 11.1 Program de amenajare a unor spații publice comunitare în cartiere
7.	Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina
8.	Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei În prezent, la nivelul cartierelor o pondere semnificativă a spațiului public este alocată staționării vehiculelor. Deplasările pietonale sunt îngreunate și uneori, din lipsă de spațiu se realizează pe carosabil, în condiții de nesiguranță. Suplimentar, nu toate spații din interiorul cartierelor sunt accesibile persoanelor cu mobilitate redusă.
9.	Grupul țintă al proiectului Grupul țintă: <ul style="list-style-type: none"> - Locuitorii municipiului Slatina
10.	Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului Se propune asigurarea priorității de deplasare a pietonilor prin utilizarea spațiului eliberat de vehicule parcate și modificarea regimului spațiilor din centralitățile de cartier. Spațiile vor fi realizate pe o rază de 300m față de parcarile multi-etajate construite. Suprafață de intervenție individuală recomandată este de 500 - 1000 m2 / locație Pentru creșterea siguranței în deplasare pe timpul nopții, proiectul include și modernizarea iluminatului pietonal . Pentru străzile cu ampriza de dimensiuni reduse se recomandă: <ul style="list-style-type: none"> - realizarea de zone rezidențiale (similar sistemului shared-space), caracterizate de:

	<ul style="list-style-type: none"> o circulația pietonilor permisă pe toată secțiunea străzii, o viteza vehiculelor limitată la 20km/h, o semnalizare corespunzătoare. <p>- Organizarea unui sistem de senzori unice, permițând astfel dezvoltarea infrastructurii pietonale și pentru biciclete și asigurarea unei benzi pentru circulația rutieră și a transportului public.</p>
11.	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 2.500.000,00 Euro
12.	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13.	<p>Incadrararea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, <ul style="list-style-type: none"> o Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor
14.	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15.	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat în mod integrat împreună cu proiectele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate; - Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina - Sistem de management al parcarilor și al accesului în zonele restricționate - Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului

12.3.4. Politică de parcare

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 4.1 Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate</p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)</p> <p>/</p>
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2030
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Reducerea numărului de mașini parcate neregulamentar

	<p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • Creșterea numărului de locuri de parcare • O mai bună gestionare a spațiilor de parcare
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 9.3 Program pentru sistematizarea/optimizarea sistemului de parcare</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Utilizarea mașinilor personale este încă foarte uzitată. Acest lucru creează nevoia unui număr foarte mare de mașini, în contradicție cu numărul limitat de locuri de parcare.</p> <p>Prin crearea unor astfel de parcuri se vor realiza suplimentarea locurilor de parcare.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Populația Municipiului Slatina.
10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cele 5 locații de pe lista primăriei, plus locații suplimentare - Corelate cu proiect spații pietonale Număr locuri de parcare / construcție - 66 locuri Total locuri de parcare - 330 Suprafață construită - 9900
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 9.900.000,00 Euro, din care:
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p>

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 4.3 Introducerea de metode suplimentare de plată</p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)</p> <p>/</p>
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2018 - 2020
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Reducerea numărului de mașini parcate neregulamentar <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • O creștere a veniturilor Administrație Locale prin aplicarea regulamentului de parcare • O mai bună gestionare a spațiilor de parcare
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 9.3 Program pentru sistematizarea/optimizarea sistemului de parcare</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Utilizarea mașinilor personale este încă foarte uzitată. Acest lucru creează nevoia unui număr foarte mare de mașini, în contradicție cu numărul limitat de locuri de parcare.</p> <p>Prin introducerea unei astfel de modalități de plată, Cetățenii orașului și vizitatorii vor avea acces la locurile de parcare pe scurtă durată din confortul propriului smartphone..</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locuitorii Municipiului Slatina. - Locuitorii localităților învecinate - Societățile comerciale din municipiu.
10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Plata de la automate de parcare - achiziție automate de parcare Plata prin SMS, etc.</p>
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 50.000,00 Euro, din care:
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p>

	<ul style="list-style-type: none"> Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13	<p>Incadrararea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, <ul style="list-style-type: none"> Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Se poate realiza in stranza corelare cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate Urmărirea aplicării regulamentului de parcare Sistem de management al parcarilor si al accesului in zonele restrictionate

12.3.5. Managementul traficului și ITS

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 4.5 Sistem de management al parcarilor si al accesului in zonele restrictionate</p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)</p> <p>/</p>
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> Perioada 2017 - 2020
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> Creșterea calității vieții locuitorilor; Reducerea numarului de masini parcate neregulamentar <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; O crestere a veniturilor Administratie Locale prin aplicarea regulamentului de parcare O mai buna gestionare a spatiilor de parcare
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 9.3 Program pentru sistematizarea/</p>

	optimizarea sistemului de parcare
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Utilizarea masinilor personale este inca foarte uzitata. Acest lucru creaza nevoia unui numar foarte mare de masini, in contradictie cu numarul limitat de locuri de parcare.</p> <p>Prin introducerea unei astfel de modalitati management, Cetatenii orasului si vizitatorii vor avea acces la locurile de parcare pe scurta durata prin informatiile primite pe propriului smartphone..</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locuitorii Municipiului Slatina. - Locuitorii localităților învecinate - <i>Societățile comerciale din municipiu.</i>
10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Acest sistem are ca scop principal managementul parcarilor (monitorizare, procesarea informatiilor, informare si interconectare) si al accesului in zonele restrictionate. Accesul la locurile de parcare si la zonele restrictionate se va face prin utilizare functiilor sistemului de impunere a regulilor, siguranta si securitate si a unei retele de senzori dedicati. Elementele de acces in locurile de parcare si zonele restrictionate (bariere, bolard etc.) vor fi comandate de catre sistem pe baza informatiilor primite de la alte sisteme sau de la rețeaua proprie de senzori. Sistemul va permite informarea utilizatorilor asupra numarului de locuri de parcare disponibile.</p>
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 300.000,00 Euro, din care:
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local</i>
13	<p>Incadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>

15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Se poate realiza in stranza corelare cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizarea regulamentului de parcare în Municipiul Slatina - Construcția de parcări rezidențiale multi-etajate - Urmărirea aplicării regulamentului de parcare - Introducerea de metode suplimentare de plată
----	--

1.	<p>Titlul proiectului</p> <p><i>P 4.6 Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane și impunere a regulilor, siguranta si securitate</i></p>
2.	<p>Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) /</p>
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Perioada 2017 - 2020</i>
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Creșterea calității vieții locuitorilor;</i> - <i>Reducerea timpului petrecut in trafic</i> <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an;</i> • <i>O interventie proactiva asupra modalitatilor de tranzitare a orasului</i> • <i>O mai buna gestionare a regulilor de circulatiei</i>
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 8.3. Managementul eficient al traficului</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Timpul petrecut in trafic, atat motorizat cat si nemotorizat, este foarte mare. De aceea sun sistem integrat de management poate reduce acest timp, gestionand si preconizand tipurile de trafic care urmeaza sa apara, astfel fluidizand traficul.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Locuitorii Municipiului Slatina. - Locuitorii localităților învecinate - <i>Societățile comerciale din municipiu.</i>

10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Sistemul integrat de management al traficului va avea ca elemente principale: un centru de management de trafic și integrare a sistemelor ITS din aria urbană și metropolitană, sistem de comunicații între posturile locale și centrul de management al traficului, posturi locale pentru culegerea informațiilor de trafic (senzori) și posturi locale pentru comanda traficului în intersecții și pe străzi (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile). Sistemul va culege informații de trafic prin intermediul senzorilor legați la posturile locale. Aceste informații vor fi procesate local și apoi transmise către Centrul de management al traficului prin intermediul sistemului de comunicații. Centrul de management al traficului va prelua aceste informații și le va prelucra și va transmite informații și comenzi către posturile locale (automate de trafic, semafoare și panouri cu mesaje variabile) și către sistemul multimodal de informare. Acest sistem va fi conectat și cu sistemul de management al transportului urban pentru asigurarea priorității vehiculelor transportului public urban în intersecțiile comandate de către sistem. Sistemul va avea o componentă de monitorizare a calității aerului și zgomotelor, senzorii acestei componente vor fi amplasați în zona de emisii scăzute. Strategia de trafic va avea în vedere și menținerea unui nivel minim dorit al poluării fonice și a aerului.</p> <p><i>Sistemul de impunere a regulilor se va baza pe o rețea de camere CCTV care vor culege imagini în timp real și vor transmite aceste imagini către un centru de procesare video. Centrul de procesare video va amplasa în clădirea centrului de management al traficului și va avea ca rol procesarea imaginilor și luarea deciziilor în mod automat. Vor fi detectate toate vehiculele care nu respectă regulile de circulație impuse pentru un anumit segment al rețelei rutiere urbane (rularea pe benzile dedicate transportului public, parcare în locurile nepermise etc.). Sistemul va avea și funcții dedicate siguranței rutiere prin identificarea vehiculelor care nu respectă regulile și realizarea unor funcții de detecție automată a incidentelor. Sistemul va fi conectat cu sistemul de management al traficului și va permite monitorizarea video a intersecțiilor controlate de acesta precum și implementarea unor funcții precum, calcularea timpilor de călătorie pe baza identificării numerelor de înmatriculare (ANPR). Funcțiile de securitate vor permite monitorizarea diverselor obiective cu risc de securitate mare (stații, echipamente amplasate pe străzi etc.). Sistemul va avea implementată funcția de urmărire a țintelor. Camerele vor fi amplasate în stații, în intersecții și în alte locuri (impuse de analiza amplasării acestora). Pentru asigurarea bunei funcționări a sistemului, se va moderniza iluminatul stradal în punctele de amplasare a camerelor</i></p>
11	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 2.000.000,00 Euro, din care:
12	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13	<p>Incarararea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>

15	Corelarea cu alte proiecte PMUD
----	---------------------------------

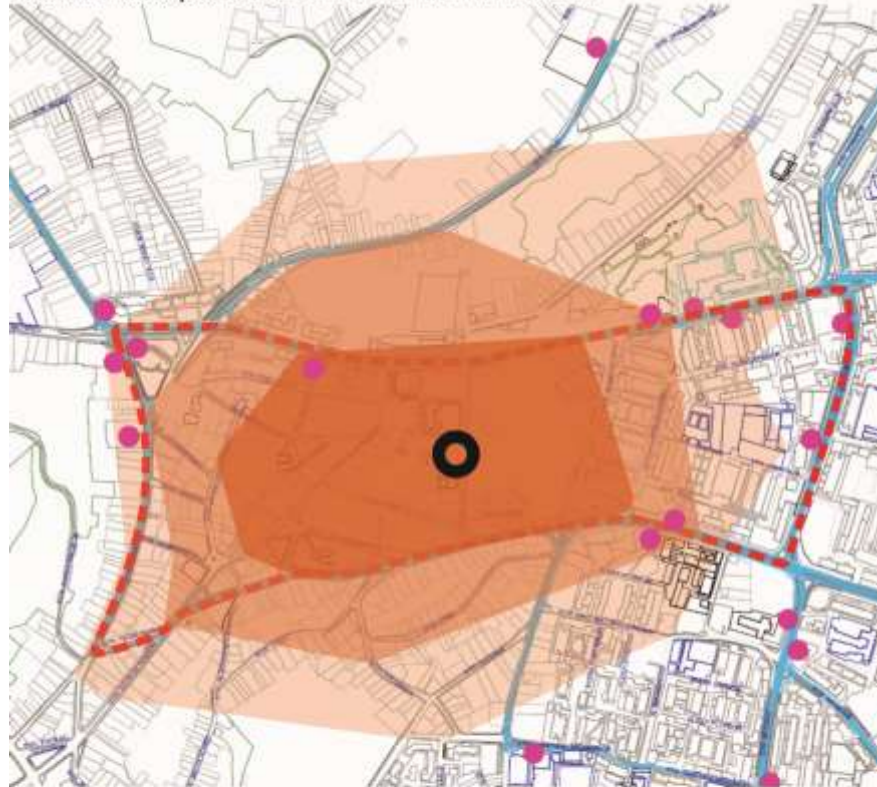
1.	<p>Titlul proiectului</p> <p>P 4.7 Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbana</p>
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) /
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017 - 2020
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea siguranței în trafic - Creșterea siguranței pietonilor <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent CO₂/an; • Scaderea zonelor fara vizibilitate pe timp de noapte
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului Strategic 14.3. Program de creșterea eficienței energetice prin modernizarea sistemului de iluminat public</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Existenta zonelor slab iluminate determina populatia sa evite deplasarea nemotorizata datorita riscurilor la care se expun.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grupul Locuitorii Municipiului Slatina. - Locuitorii localităților învecinate - Societățile comerciale din municipiu.
10	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>.</p> <p><i>Sistemul inteligent de iluminare va permite imbunatatirea mobilitatii urbane prin accesul persoanelor la infrastructura urbana de transport si prin optimizarea serviciilor si functiilor de mobilitate. Sistemul va fi conectat la celelalte sisteme pentru asigurarea vizibilitatii optime dar si a infrastructurii de alimentare cu energie electrica. Intensitate luminii furnizate de acest sistem se va modifica in functie de conditiile atmosferice dar si in functie de cererile celorlalte sisteme.</i></p>

11	Bugetul estimativ <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 3.100.000,00 Euro, din care:
12	Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13	Incadrararea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO <ul style="list-style-type: none"> • <i>Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile,</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor</i>
14	Gradul de maturitate al proiectului Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate
15	Corelarea cu alte proiecte PMUD

12.3.6. Zone complexe

1.	Titlul proiectului P 5.1 Definirea unei zone cu emisii scăzute în centrul orașului
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză) Proiectul este localizat în zona centrală a Municipiului Slatina și va fi realizată în suprafața determinată de străzile Oituz, Gheorghe Podoran, Vintilă Vodă, Bulevardul A.I.Cuza, străzile Libertății și Crișan și Bulevardul Nicolae Titulescu, după cum se observă în planul de mai jos.

Accesibilitate pietonală din zona "low emissions"



Legendă

- Zona cu emisii scăzute (low emissions)
- Centru zonă cu emisii scăzute
- Stații transport public
- Izocronă deplasare pietonală - 5 minute - 350m
- Izocronă deplasare pietonală - 7 minute - 500m
- Izocronă deplasare pietonală - 10 minute - 750m

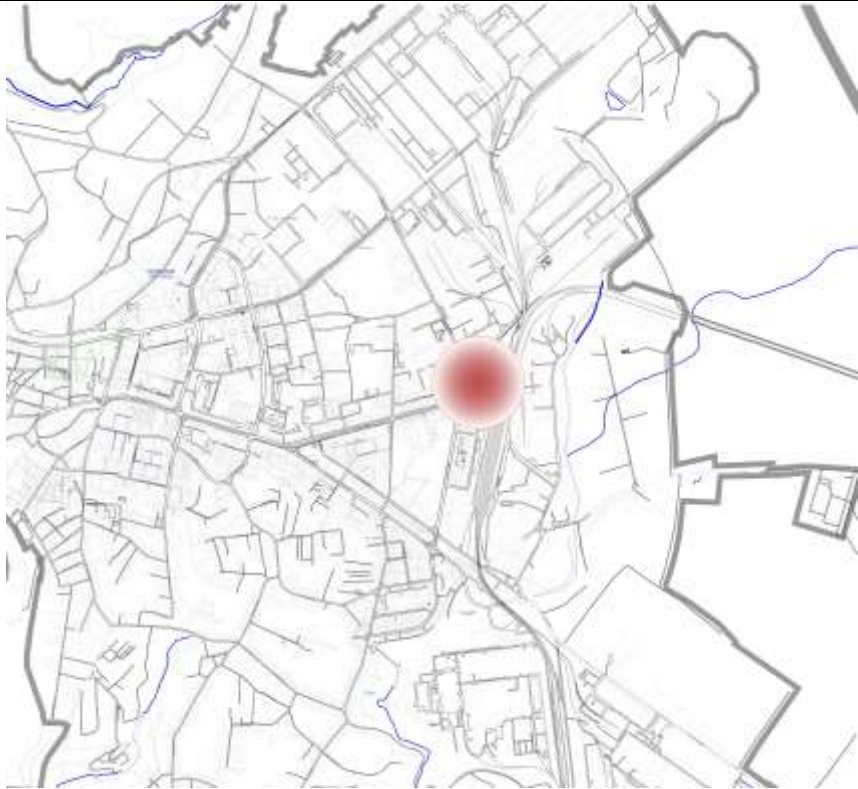
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Perioada 2019 - 2024
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului</p> <p>Obiectivele proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea calității vieții locuitorilor; - Creșterea siguranței rutiere; - Punerea în valoare și protejarea patrimoniului istoric valoros; - Reducerea poluării fonice și a aerului. <p>Indicatorii proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Reducerea emisiilor GES provenite din transportul rutier – Mii tone echivalent

	CO ₂ /an;
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS9. Sistem rutier modern și funcțional, respectiv programului 9.2. Program de modernizare a centrului istoric</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Zona centrală este unul dintre cele mai complexe areale din municipiu, aceasta cuprinzând multe obiective și funcțiuni care generează sau/si atrag deplasări zilnice.</p> <p>Datorită distanțelor reduse și a bunei deserviri cu transportul public zona are un potențial ridicat pentru a deveni prioritară deplasărilor nemotorizate. Se evidențiază necesitatea creșterii treptate a traseelor preponderent pietonale.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riveranii din zona centrală și proximitatea acesteia; - societăți economice cu sediul în zona centrală; - angajații care lucrează în zonă.
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Se propune transformarea zonei centrale a orașului într-o zonă cu emisii scăzute, pe o suprafață de 44,6 Ha. În vederea realizării acestor modificări sunt propuse următoarele acțiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - delimitarea zonei prin intermediul semnelor rutiere și a altor soluții de semnalizare și informare (inclusiv harta interactivă - website) - implementarea de soluții pentru calmarea traficului. Acestea includ soluții de îngustare a benzilor, reducerea numărului de benzi, introducerea plantațiilor de aliniament, etc. - organizarea de evenimente sportive și culturale care să conducă la informarea cetățenilor și reducerea poluării în zona. - utilizarea informațiilor de la subsistemul de monitorizare a calității aerului și poluării fonice - inclusiv pe harta interactivă - utilizarea sistemului de impunere a regulilor pentru menținerea nivelului minim dorit al poluării în zona
11.	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 2.230.000,00 Euro
12.	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13.	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, <ul style="list-style-type: none"> ○ Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane,

	inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor
14	Gradul de maturitate al proiectului Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate
15	Corelarea cu alte proiecte PMUD Proiectul poate fi realizat în corelare cu proiectele: <ul style="list-style-type: none"> - Realizare infrastructură pentru biciclete - Sistem de management al parcărilor și al accesului în zonele restricționate - Sistem integrat de management al traficului și mobilității urbane și impunere a regulilor, siguranța și securitate - Sistem inteligent de iluminare pentru mobilitate urbana

12.3.7. Intermodalitate

1.	Titlul proiectului <i>P 6.1 Realizarea unui punct intermodal în zona gării și autogării, prin reamenajările urbanistice necesare și asigurarea funcțiilor specifice</i>
2.	Localizarea proiectului (inclusiv hartă/poză)

	
3.	<p>Perioada de implementare estimată</p> <ul style="list-style-type: none"> • Perioada 2017-2020
4.	<p>Solicitantul proiectului /Parteneri propuși</p> <p>Unitatea Administrativ – Teritorială Municipiul Slatina</p>
5.	<p>Obiectivele și indicatorii proiectului¹⁸</p> <p>Obiectivele proiectului</p> <ul style="list-style-type: none"> - Oferirea de informatii privind transportul public local, programul plecarilor/sosirilor in/ din autogara si programul CFR - Oferirea posibilitatii unui transfer facil intre diferitele moduri de transport in comun sau intre acestea si moduri alternative, prin realizarea unui punct de bike-sharing <p>Indicatorii proiectului</p> <ul style="list-style-type: none"> - Numarul de calatori prezenti zilnic in punctul intermodal creat - Numarul de calatorii realizate - Numarul de abonamente la sistemul de bike-sharing <p>2)</p>
6.	<p>Încadrarea proiectului în obiectivele strategice și prioritățile Strategiei Integrate de Dezvoltare</p>

	<p>Urbană</p> <p>Proiectul corespunde Obiectivului strategic OS8. <i>Infrastructură care încurajează deplasările durabile și deservește într-un mod eficient zonele rezidențiale</i>, respectiv programului 8.2 Happy bus, program pentru modernizarea și extinderea serviciilor de transport în comun</p>
7.	<p>Situația juridică a terenului/clădirii obiect al investiției</p> <p>Se va completa ulterior de Primăria Municipiului Slatina</p>
8.	<p>Justificarea necesității proiectului / Modul în care acesta răspunde nevoilor specifice ale zonei</p> <p>Zona propusa spre amenajare se incadreaza si in categoria zonelor cu nivel ridicat de complexitate, dat fiind ca aici sunt concentrate moduri de transport feroviar, transport in regim de taxi, transport public urban (cap de linie pentru 10 din cele 26 de linii de transport public local), transport auto privat (parcare)</p> <p>Datorita acestor caracteristici, zona prezinta toate premisele implementarii unei statii intermodale, prin care sa se asigure transferul mai facil al calatorilor intre diverse moduri de transport si atragerea acestora spre utilizarea transportului in comun, in defavoarea vehiculului personal prin informarea dinamica asupra conexiunilor disponibile.</p>
9.	<p>Grupul țintă al proiectului</p> <p>Grupul țintă:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Persoanele care parasesc Slatina sau sosesc aici, in special din/spre zona functionala a acesteia - Persoane care folosesc Slatina ca punct de plecare pentru destinatii mai indepartate - Persoanele utilizatoare de transport local in comun care asteapta autobuzul in acest punct
10.	<p>Scurtă descriere a activităților din cadrul proiectului</p> <p>Proiectul prevede realizarea punctului intermodal și amenajarea zonei gării.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Punctul intermodal oferă informații privind programul de transport public local, programul plecărilor din autogară și programul CFR. De asemenea, oferă posibilitatea transferului facil între diferitele moduri de transport în comun sau între acestea și moduri alternative, prin realizarea unui punct de bike sharing.
11.	<p>Bugetul estimativ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buget total: 500.000 Euro, din care:
12.	<p>Surse de finanțare potențiale, inclusiv cheltuieli de operare și mentenanță</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programul Operațional Regional 2014-2020, cu cofinanțare de la Bugetul de stat și Bugetul local
13.	<p>Încadrarea proiectului în Axele prioritare/prioritățile de investiție ale PO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eligibil pe Axa prioritară 4 Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, 3) Prioritatea de investiții 4.1 Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor

14	<p>Gradul de maturitate al proiectului</p> <p>Propunere la nivel strategic, nu există Studiu de Fezabilitate</p>
15	<p>Corelarea cu alte proiecte PMUD</p> <p>Proiectul poate fi realizat impreuna cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - P4.6.Sistem integrat de management al traficului si mobilitatii urbane și impunere a regulilor, siguranta si securitate - P3.2. Introducerea unui sistem de bike sharing - P3.1. Realizare infrastructură pentru biciclete - P2.4. Introducerea sistemului de management al transportului public - P2.2. Modernizarea stațiilor de transport public și introducerea sistemului multimodal de informare a călătorilor