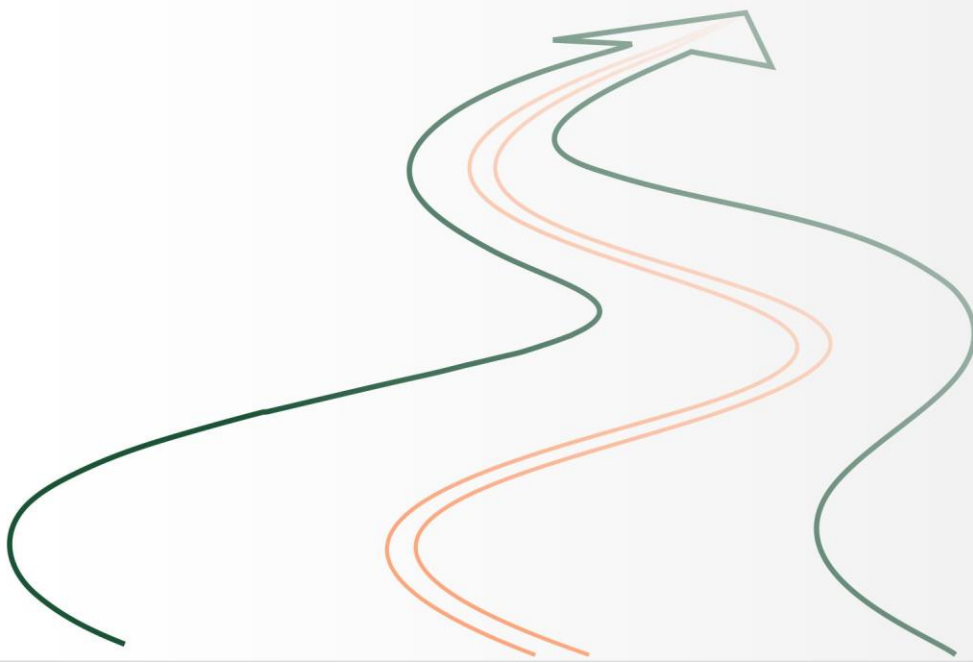




# PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ A ORAȘULUI CORABIA

**VERSIUNE INIȚIALĂ**



Elaborator: ADVANCES CORP  
Beneficiar: UAT CORABIA  
Data elaborării: aprilie 2018



**Elaborator: SC ADVANCES CORP SRL**

Str. Șos. Nicolina 155, Iași, România

Tel: 0332 404 728; Fax: 0371 254 993; E-mail: office@advances.ro

**Beneficiar: UAT CORABIA**

Strada Cuza Voda, Nr.54, Corabia, jud. Olt, România

Tel: 0249 560 703; Fax:0249 506 154; E-mail: primariacorabia@yahoo.com



## CUPRINS

<b>(1) PMUD – componenta strategică (corespunzătoare etapei I)</b> .....	<b>5</b>
1. INTRODUCERE.....	5
1.1. Scopul și rolul documentației .....	5
1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială .....	9
1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale .....	13
1.4. Preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică, socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor .....	25
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE .....	27
2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice 27	
2.2. Rețeaua stradală.....	36
2.3. Transport public.....	39
2.4. Transport de marfă.....	40
2.5. Mijloace alternative de mobilitate .....	41
2.6. Managementul traficului .....	41
2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate .....	42
3. Model de transport .....	45
3.1. Prezentare generală și definirea domeniului .....	45
3.2. Colectarea de date.....	46
3.3. Dezvoltarea rețelei de transport .....	59
3.4. Cererea de transport .....	62
3.5. Calibrarea și validarea datelor .....	69
3.6. Prognoze .....	71
3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz.....	77
4. Evaluarea impactului actual al mobilității .....	78
4.1. Eficiență economică.....	78
4.2. Impactul asupra mediului .....	80
4.3. Accesibilitatea.....	86
4.4. Siguranța.....	87
4.5. Calitatea vieții .....	93
5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane.....	95
5.1. Viziunea prezentată pentru cele trei nivele teritoriale .....	95
5.2. Metodologia de selectare a proiectelor .....	98



6.	Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane .....	104
6.1.	Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport.....	104
6.2.	Direcții de acțiune și proiecte operaționale .....	106
6.3.	Direcții de acțiune și proiecte organizaționale .....	108
6.4.	Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale .....	110
7.	Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale.....	113
7.1.	Eficiență economică.....	113
7.2.	Impactul asupra mediului .....	114
7.3.	Accesibilitate.....	117
7.4.	Siguranță.....	120
7.5.	Calitatea vieții .....	121
<b>(2)</b>	<b>P.M.U.D. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II).....</b>	<b>123</b>
1.	Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung.....	123
1.1.	Cadrul de prioritarizare.....	123
1.2.	Prioritățile stabilite .....	124
2.	PLANUL DE ACȚIUNE.....	126
2.1.	Intervenții majore asupra rețelei stradale.....	126
2.2.	Transportul public.....	127
2.3.	Transport de marfă.....	129
2.4.	Mijloace alternative de mobilitate .....	130
2.5.	Managementul traficului .....	131
2.6.	Zonele cu nivel ridicat de complexitate.....	132
2.7.	Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare .....	132
2.8.	Aspecte instituționale.....	132
<b>(3)</b>	<b>Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III) ..</b>	<b>133</b>
1.	Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D .....	133
2.	Stabilire actori responsabili cu monitorizarea .....	134
<b>Anexe</b>	<b>.....</b>	<b>136</b>
Anexa 1.	Listă lungă de proiecte.....	137
Anexa 2.	Formulare utilizate în cadrul sondajului de mobilitate .....	143
2.1.	Formular recenzie trafic – numărători clasificate de vehicule .....	143
2.2.	Formular anchetă Origine-Destinație .....	145



## (1) PMUD – componenta strategică (corespunzătoare etapei I)

### 1. INTRODUCERE

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice a identificat 7 poli de creștere, împreună cu Regiunea București Ilfov, ca zone de creștere policentrică în România. O componentă cheie în politicile polilor de creștere o constituie promovarea dezvoltării urbane, prin intermediul dezvoltării transportului sustenabil. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă conturează strategii, inițiative de politici, proiecte cheie și priorități în vederea unui transport durabil, care să susțină creșterea economică durabilă, inclusiv din punct de vedere social și al protecției mediului, în regiunile polilor de creștere.

Principala țintă a Planului de Mobilitate Urbană este de îmbunătățire a accesibilității orașului Corabia, de diversificare și utilizare sustenabilă a mijloacelor de transport din punct de vedere social, economic și de mediu precum și de buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașul Corabia se referă la programe cadru și proiecte prioritare, cu caracter local, menite să susțină dezvoltarea transportului prin întărirea componentei de mobilitate, în contextul creșterii economice durabile, acordând atenție componentelor sociale și de protecție a mediului.

#### 1.1. Scopul și rolul documentației

Așa cum este definit în documentul recunoscut de Comisia Europeană *”Orientări. Dezvoltarea și Implementarea unui Plan de Mobilitate Urbană”* un Plan de Mobilitate Urbană este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a cetățenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, în vederea creșterii calității vieții. Acesta se bazează pe practicile existente în planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Orașul Corabia stabilește mecanismul de monitorizare care va permite evaluarea continuă și revizuirea acestuia, inclusiv posibilitatea de a corecta abaterile sau reformula obiectivele într-o adaptare permanentă la dinamica mediului urban. Spre deosebire de abordările tradiționale de planificare a transporturilor, noul concept pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților interesate, pe coordonarea politicilor sectoriale (transport, mediu, dezvoltare economică, sănătate, siguranță), între diferitele niveluri de autoritate publică și între autoritățile învecinate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă are un profund caracter strategic, definește priorități, tipologii de acțiuni, prevede scenarii viitoare de evoluție și identifică măsuri necesare pentru atingerea obiectivelor în termenele specificate. În vederea finanțării proiectelor de transport urban, în cadrul Programului Operațional pentru Dezvoltarea Regională 2014-2020, prin Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR, este necesară elaborarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), urmare a abordării integrate, susținută de către Comisia Europeană.



Conform prevederilor Ghidului solicitantului, Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelurilor de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/7 Regiuni, Por/2017/3/3.2/1BI și POR/2017/3/3.2/1/ITI, Axa Prioritară 3, Prioritatea de investiții 4E, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, existența documentului strategic Plan de mobilitate urbană durabilă reprezintă criteriul fundamental pentru finanțarea proiectelor care vizează îmbunătățirea mobilității la nivel urban prin intermediul Programului Operațional Regional 2014-2020, obiectivul specific enunțat.

Planul de mobilitate urbană durabilă a orașului Corabia are rolul de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul orașului Corabia, urmărind următoarele obiective: îmbunătățirea eficienței serviciilor și infrastructurii de transport, amenajarea/modernizarea unor trasee pietonale cu scopul facilitării mobilității persoanelor prin moduri nemotorizate de transport, reducerea necesităților de transport motorizat, reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie pentru activitățile de transport, asigurarea unui mediu sigur pentru populație, asigurarea unui nivel optim de accesibilitate în cadrul orașului Corabia, asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale.

În acest context, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Orașului Corabia are un rol esențial în accesarea finanțării în cadrul axei menționate. În cadrul acestui document strategic se identifică și se precizează clar care sunt componentele portofoliului de măsuri, acțiunile de intervenție finanțabile prin POR 2014-2020.

Arealul planului de mobilitate este reprezentat de teritoriul unității administrativ-teritoriale Orașul Corabia, situat în partea de sud a județului Olt, în regiunea Sud-Vest Oltenia. La alegerea arealului selectat al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Corabia s-a ținut seama de omogenitatea crescută în ceea ce privește dezvoltarea socială, economică, dezvoltarea transporturilor, inclusiv a sistemului de transport public, precum și de considerente legate de utilizarea teritoriului.

Scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia este de permite dezvoltarea sustenabilă a mobilității în aria de studiu, acesta urmând a funcționa ca un suport pentru pregătirea și implementarea proiectelor și măsurilor finanțate prin POR 2014-2020 (și programele operaționale din viitoarele perioade de programare) și alte surse asociate bugetelor locale, dar și pentru susținerea implementării unor proiecte de interes național care influențează mobilitatea în aria de studiu.

Conform legislației naționale, Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, Planul de mobilitate urbană reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială și a planului urbanistic general (P.U.G.), dar și instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/ metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă urmărește în esență crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele obiective principale:

- **Accesibilitate:** Asigurarea diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează faptul că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe



(exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);

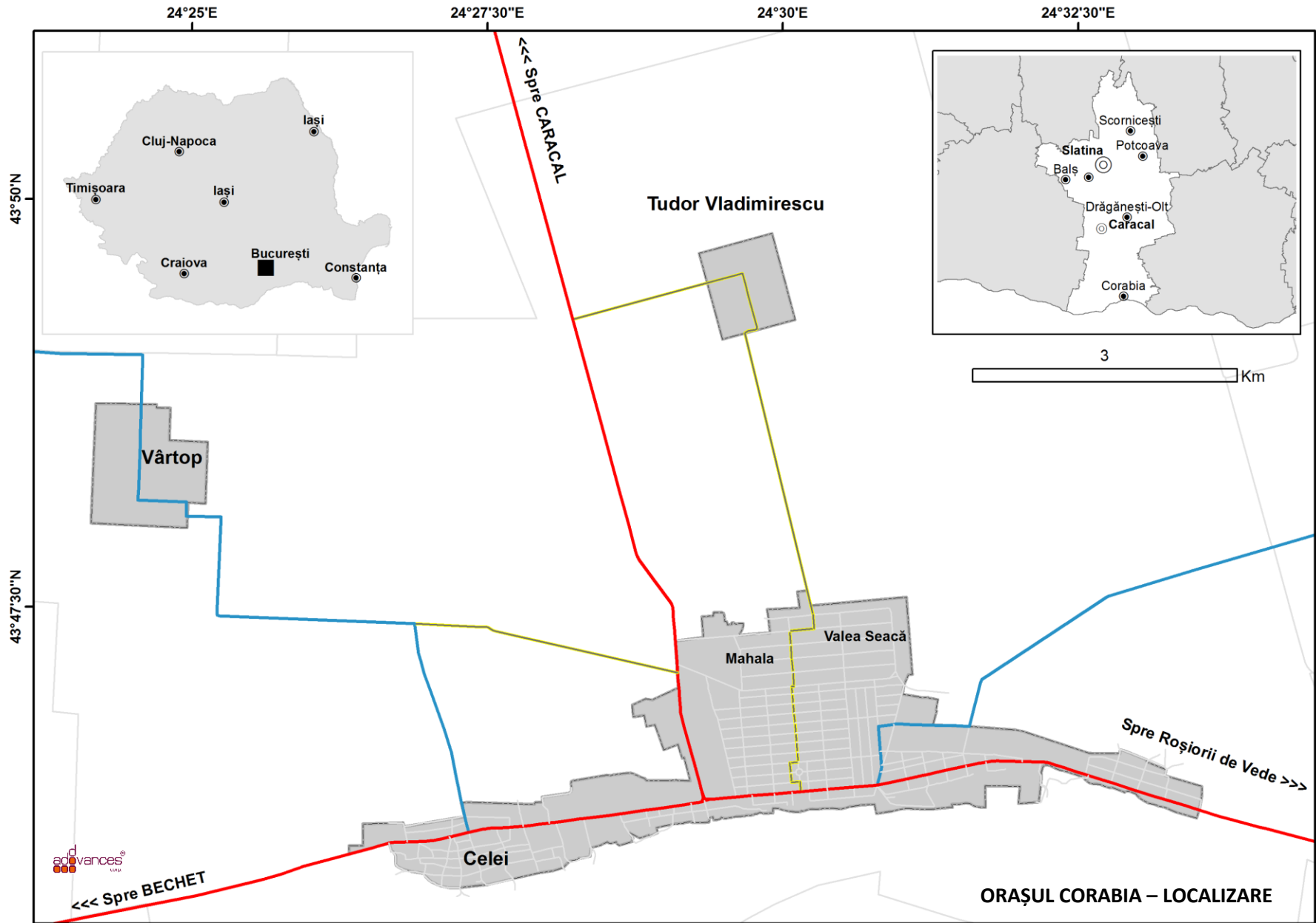
- Siguranță și securitate: Îmbunătățirea siguranței și securității. Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;
- Mediu sănătos: Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;
- Eficiență 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.

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

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia abordează următoarele sectoare:

- Transport public: PMUD va furniza o strategie de îmbunătățire a calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport public, aceasta acoperind infrastructura, materialul rulant și întreținerea;
- Transport nemotorizat: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Infrastructura existentă trebuie evaluată și, după caz îmbunătățită. Dezvoltarea noii infrastructuri ar trebui gândită nu numai din perspectiva itinerariilor de transport motorizat. Ar trebui avută în vedere o infrastructură care să fie dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită a reduce distanțele de deplasare în măsura posibilului.
- Transport de marfă: Prezintă măsuri de translatare către zona periferică a traseelor pe care este permis accesul vehiculelor de marfă, precum și de îmbunătățire a eficienței logisticii urbane;
- Managementul traficului: Element cheie pentru planificarea mobilității urbane, managementul traficului sprijină factorii de decizie în realizarea obiectivelor asumate și gestionarea operațiunilor de trafic, ajutând totodată utilizatorii finali, cetățenii, prin prezentarea unor opțiuni de mobilitate durabilă.
- Zone cu nivel ridicat de complexitate: complementar soluțiilor deja implementate în zonele cu nivel ridicat de complexitate, sunt propuse amenajări ale spațiului public și reglementări ale circulației, astfel încât să se asigure accesibilitate și siguranță pentru deplasările pietonale, inclusiv pentru persoanele cu nevoi speciale, și cu bicicleta;
- Intervenții majore asupra rețelei stradale: Sunt propuse soluții de adaptare a rețelei existente astfel încât să se asigure îmbunătățirea circulației, ca urmare a distribuției fluxurilor de trafic, creșterea accesibilității teritoriale și reducerea costurilor existente.

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



## 1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială

În conformitate cu **Legea nr. 350/2001** privind amenajarea teritoriului și urbanismul, actualizată în iunie 2013, activitățile principale de amenajare a teritoriului și de urbanism constau în transpunerea la nivelul întregului teritoriu național a strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial, precum și urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentațiile de specialitate legal aprobate.

Conform legii privind amenajarea teritoriului și urbanismul, **Planul de mobilitate urbana** este:

**„instrumentul de planificare strategică teritorială prin care sunt corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.”**

Potrivit Art. 47 din Legea 350/2001, **Planul urbanistic zonal** este:

**„instrumentul de planificare urbană de reglementare specifică, prin care se coordonează dezvoltarea urbanistică integrată a unor zone din localitate, caracterizate printr-un grad ridicat de complexitate sau printr-o dinamică urbană accentuată. Planul urbanistic zonal asigură corelarea programelor de dezvoltare urbană integrată a zonei cu Planul urbanistic general.”**

Conform Art. 46. planul urbanistic general cuprinde **piese scrise și desenate cu privire la:**

- a) diagnosticul prospectiv, realizat pe baza analizei evoluției istorice, precum și a previziunilor economice și demografice, precizând nevoile identificate în materie de dezvoltare economică, socială și culturală, de amenajare a spațiului, de mediu, locuire, transport, spații și echipamente publice și servicii;
- b) strategia de dezvoltare spațială a localității;
- c) regulamentul local de urbanism aferent acestuia;
- d) planul de acțiune pentru implementare și programul de investiții publice.
- e) planul de mobilitate urbană.

Potrivit *Ghidului Jasper*, planul trebuie să includă un set integrat de măsuri tehnice, de infrastructură, de politică și nelegislative, menite să îmbunătățească performanța și eficacitatea din punctul de vedere al costurilor în ceea ce privește scopul și obiectivele specifice declarate.

### **Orientări – Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă**

Comisia Europeană a definit metodologia de realizarea a planurilor de mobilitate urbană sustenabilă în documentul *“Orientări – Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă”*, potrivit căruia:

**„Un plan de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic conceput pentru a satisface nevoia de mobilitate a oamenilor și companiilor în orașe și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții. Acesta se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare.”**

*UN NOU MOD DE A PLANIFICA MOBILITATEA URBANĂ* prezintă într-o manieră simplificată câteva dintre diferențele principale dintre procesul de planificare descris în acest document de orientări și un proces mai “tradițional” de planificare.



Planificare tradițională a transportului	→	Planificarea mobilității urbane durabile
<b>Axată pe trafic</b>	→	Centrată pe oameni
<b>Obiective primare: Capacitatea și viteza fluxului de trafic</b>	→	Obiective primare: Accesibilitate și calitatea vieții precum și durabilitate, viabilitate economică, echitate socială sănătate și calitatea mediului and environmental quality
<b>Axat modal</b>	→	Dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile
<b>Axare pe infrastructură</b>	→	Set integrat de acțiuni pentru obținerea unor soluții rentabile
<b>Document de planificare sectorială</b>	→	Document de planificare sectorială care este conform și complementar cu domeniile de politici asociate (precum utilizarea terenurilor și planificare spațială) servicii sociale; sănătate; aplicare și control etc.) planning; social services; health; enforcement and policing; etc.)
<b>Plan de livrare pe termen scurt și mediu</b>	→	Plan de livrare pe teren scurt și mediu ca parte a unei viziuni și strategii pe termen lung
<b>Referitor la o zonă administrativă</b>	→	Referitor la o zonă funcțională bazată pe tipare de transport la locul de muncă
<b>Domeniul inginerilor de trafic</b>	→	Echipe de planificare interdisciplinare
<b>Planificare realizată de către experți</b>	→	Planificare cu implicarea părților interesate prin utilizarea unei abordări transparente și participative
<b>Evaluare de impact limitat</b>	→	Monitorizare și evaluare regulată a impacturilor pentru a informa un proces structurat de învățare și îmbunătățire

*Sursă: Orientări - Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă*

În etapa de elaborare a **PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ A ORAȘULUI CORABIA** s-a avut în vedere corelarea cu prevederile documentelor de planificare spațială și de planificare a mobilității urbane specifice la nivel național, precum **Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)**, **Strategia de dezvoltare teritorială a României** și **Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Olt**.

### Planul de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)

Planul de Amenajare a Teritoriului Național este suportul dezvoltării complexe și durabile inclusiv al dezvoltării regionale a teritoriului și reprezintă contribuția specifică a țării noastre la dezvoltarea spațiului european și premiza înscrierii în dinamica dezvoltării economico-sociale europene. Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, acesta are caracter director și fundamentează programele strategice sectoriale pe termen mediu și lung determinând dimensiunile, sensul și prioritățile dezvoltării în cadrul teritoriului României, în acord cu ansamblul cerințelor europene. Planul de amenajare a teritoriului național s-a elaborat pe secțiuni specializate, care sunt aprobate prin lege (privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național) de către Parlamentul României.

Secțiunea	Aprobată prin:
<b>I. Rețele de transport</b>	Legea nr.363 din 21 Septembrie 2006
<b>II. Apă</b>	Legea nr.171 din 24 Noiembrie 1997
<b>III. Zone protejate</b>	Legea nr. 5 din 6 Martie 2000
<b>IV. Rețeaua de localități</b>	Legea nr. 351 din 06 Iulie 2001
<b>V. Zone de risc natural</b>	Legea nr. 575 din 22 Octombrie 2001
<b>VIII. Zone turistice</b>	Legea nr. 190 din 26 Mai 2009
<b>VII. Infrastructura pentru educație</b>	în curs de aprobare
<b>VIII. Zone rurale</b>	

PMUD Corabia contribuie direct la PATN, măsurile propuse în plan vizând dezvoltarea zonei prin prisma creșterii accesibilității la transportul public, fluidizarea traficului la nivel local și încurajarea utilizării mijloacelor de transport nemotorizate.

### Strategia de dezvoltare teritorială a României

Strategia de dezvoltare teritorială a României este elaborată de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, sub coordonarea primului-ministru, este avizată de către Consiliul de planificare strategică prevăzut de Hotărârea Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente și este aprobată prin lege.

Această strategie este documentul care stă la baza întregului sistem de planificare spațială (amenajarea teritoriului și urbanism) atât la nivel național fundamentând documentele strategice de nivel regional, județean și local (strategii de dezvoltare teritorială, planuri de amenajarea teritoriului, planuri de dezvoltare regională) și documentațiile operaționale (planuri de urbanism), precum și celelalte strategii de dezvoltare de la nivel național cu relevanță și impact teritorial.

Pentru elaborarea strategiei s-au urmărit o serie de principii strategice care fac referire la:

- racordarea teritoriului național la rețeaua europeană și intercontinentală a polilor de dezvoltare și a coridoarelor de transport;
- dezvoltarea rețelei de localități și structurarea zonelor funcționale urbane;
- promovarea solidarității urban-rural și dezvoltarea adecvată a diferitelor categorii de teritorii;
- consolidarea și dezvoltarea rețelei de legături interregionale;
- protejarea, promovarea și valorificarea patrimoniului natural și cultural.

SDTR stabilește cadrul strategic de dezvoltare a teritoriului României pentru orizontul de timp 2035 necesar pentru sprijinirea și direcționarea procesului de dezvoltare teritorială la nivel național, cu scopul valorificării oportunităților și a nivelului de dezvoltare al fiecărui teritoriu. Astfel, Strategia de dezvoltare teritorială a României stabilește 5 obiective generale de o importanță deosebită pentru teritoriul național.

Obiective generale	
<b>OG. 1.</b>	Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband
<b>OG. 2.</b>	Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive
<b>OG. 3.</b>	Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane
<b>OG. 4.</b>	Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială
<b>OG. 5.</b>	Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială

PMUD Corabia contribuie la atingerea Obiectivului general 2 al Strategiei de dezvoltare a României, prin creșterea accesului la transportul public local și prin extinderea spațiului public destinat cetățenilor, exceptând parcările sau spațiile destinate transportului motorizat/nemotorizat.





### Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Olt

Planul de Amenajare a Teritoriului Județean Olt s-a elaborat în concordanță cu „Conținutul-cadru al documentațiilor de amenajare a teritoriului” în conformitate cu prevederile Legii nr. 350/2001 privind activitatea de amenajare a teritoriului și urbanism.

Elaborarea PATJ Olt are ca scop realizarea unui document director, care va armoniza, intențiile de acțiune și proiectele de dezvoltare propuse județului, având ca obiectiv principal valorificarea durabilă a resurselor proprii - naturale, economice, sociale și culturale specifice.

La elaborarea PATJ Olt s-a ținut cont de următoarele principii europene de dezvoltare spațială:

- dezvoltarea durabilă;
- dezvoltarea unui sistem urban policentric și o nouă relație urban – rural;
- asigurarea accesului la informație și cunoaștere;
- gestionarea prudentă a resurselor, protecția naturii și a moștenirii culturale.

**Obiectivul strategic** al PATJ Olt îl reprezintă dezvoltarea echilibrată a teritoriului județean, prin optimizarea utilizării resurselor și valorificarea șanselor de dezvoltare, în vederea creării premizelor de dezvoltare economică și socială eficientă și durabilă, a creșterii calității vieții locuitorilor și în condițiile protejării mediului natural.

#### Obiective relevante la care contribuie PMUD Corabia

Domeniu	Obiectiv general
<b>Mediul natural</b>	Utilizarea durabilă a resurselor naturale, conservarea și/sau creșterea calității factorilor de mediu
<b>Structura rețelei de localități</b>	Dezvoltarea localităților într-o structură echilibrată și complexă, care să faciliteze dezvoltarea socio-economică a județului.
<b>Infrastructura socio-economică</b>	Dezvoltarea infrastructurii socio-economice în acord cu structura rețelei de localități, adaptată la necesitățile comunităților și a economiei locale
<b>Transport</b>	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

Totodată, prin intermediul intervențiilor ce vizează creșterea calității vieții locuitorilor din orașul Corabia, PMUD contribuie la atingerea obiectivului specific din Programul de măsuri de amenajare a teritoriului județean Olt, privind *Reducerea migrației din urban* (Slatina, Caracal, Balș, Corabia, Drăgănești Olt).



### 1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice sectoriale

În etapa de elaborare a Planului de mobilitate urbană durabilă a orașului Corabia s-a avut în vedere corelarea cu prevederile documentelor strategice sectoriale specifice la nivel european, național, județean și local.

Având în vedere obiectivele strategice și măsurile propuse prin PMUD Corabia, acesta răspunde obiectivelor și măsurilor propuse în cadrul documentelor strategice sectoriale prin:

- asigurarea opțiunilor de deplasare accesibile economic și diversificate pentru toți locuitorii către serviciile și destinațiile de interes;
- creșterea siguranței și securității în deplasare pentru întreaga comunitate locală, indiferent de modalitatea de deplasare folosită;
- reducerea consumului de energie, a gradului de poluare fonică și a aerului cauzate de emisiile de GES asociate sistemului de transport;
- îmbunătățirea eficienței și eficacității sistemului de transport de persoane și mărfuri, care contribuie la dezvoltarea economică locală.
- creșterea calității vieții și a procesului de proiectare urbană în beneficiul locuitorilor și dezvoltării economice și sociale integrate.

#### Documente strategice sectoriale privind planificarea mobilității urbane la nivel european, național, județean și local

Document	An	Tip
Cartea verde Europeană a Transportului Urban - „Către o nouă Cultură a Mobilității Urbane”	2007	
Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană	2009	
Strategia Europa 2020 - O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii	2010	la nivel european
Cartea Albă a Transporturilor ”Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”	2011	
Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013, 2020, 2030	2008	
Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020	2013	
Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 - 2020	2013	la nivel național
Acordul de Parteneriat cu Romania, 2014 – 2020	2014	
Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020	2014	
Master Planul General de Transport al României	2016	
Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia 2014-2020	2014	la nivel regional

#### La nivel european

##### Cartea verde Europeană a Transportului Urban - „Către o nouă Cultură a Mobilității Urbane”

Potrivit documentului *Cartea verde Europeană a Transportului Urban - „Către o nouă Cultură a Mobilității Urbane”*, publicat în anul 2007, mobilitatea urbană trebuie să permită dezvoltarea economică a orașelor, îmbunătățirea calității vieții locuitorilor și protecția mediului din orașe. Prin urmare, orașele europene se confruntă cu **cinci provocări**, la care trebuie să se răspundă în cadrul unei abordări integrate:



1. Orașe cu trafic fluid;
2. Orașe mai puțin poluate;
3. Un transport urban mai inteligent;
4. Un transport urban accesibil;
5. Un transport urban în condiții de siguranță și securitate.

Provocare	Opțiuni/soluții
<p>1. Aglomerația din orașe este una din principalele problemele, aceasta având consecințe de natură economică, socială, pe planul sănătății și al mediului și duce la degradarea peisajului natural și urban.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– un sistem de transport fluid care ar permite oamenilor și mărfurilor să ajungă la timp;</li> <li>– realizarea de alternative atractive și sigure la folosirea mașinii personale, precum mersul pe jos, transportul în comun, mersul cu bicicleta sau cu motocicletă și scuterul;</li> <li>– posibilitatea de a optimiza deplasările prin legături eficiente între diferite mijloace de transport;</li> <li>– transportul de marfă necesită interfețe eficiente între transportul pe distanțe lungi și distribuția pe distanțe scurte;</li> </ul>
<p>2. Principalele probleme de mediu în orașe se leagă de utilizarea predominantă a petrolului drept carburant, care generează CO<sub>2</sub>, poluanți atmosferici și zgomot. Transportul este sectorul cel mai dificil de gestionat din punct de vedere al emisiilor de CO<sub>2</sub>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– noi tehnologii care să contribuie la performanța ecologică a parcului de vehicule existent;</li> <li>– achiziții ecologice comune pentru transportul public și a taxiurilor, achiziționând vehicule curate și oferind stimulente economice operatorilor privați;</li> <li>– noi moduri de a șofa: șofatul ecologic, care reduce consumul de energie printr-o schimbare a obișnuințelor conducătorilor auto, ar trebui să fie încurajat, în special de către școlile auto și prin intermediul formării șoferilor profesioniști;</li> </ul>
<p>3. Deși se înregistrează o creștere constantă a fluxului de mărfuri și de călători, există limite considerabile în ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii necesare pentru a face față acestei creșteri, ca urmare a lipsei de spațiu și a constrângerilor de mediu.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– prelucrarea datelor referitoare la trafic și deplasări pentru a putea oferi informații, asistență și un control dinamic al transportului călătorilor, șoferilor, operatorilor parcurilor auto și gestionarilor de rețele;</li> <li>– sisteme de taxare inteligente, de ex. în transportul în comun, utilizarea ITS (Sisteme Inteligente de Transport) asigură o mai bună gestionare a operațiunilor și noilor servicii (gestionarea parcului auto, sistemele de informații pentru călători, de emiterie a biletelor etc.);</li> </ul>
<p>4. Accesibilitatea se referă în primul rând la persoanele cu mobilitate redusă, cu handicap, în vârstă, familiile cu copii mici și copiii mici înșiși, care ar trebui aibă acces ușor la infrastructură de transport. Conexiunile bune cu aeroporturile, gările și porturile și cu terminalele intermodale de mărfuri sunt deosebit de importante pentru interconectarea diferitelor mijloace de transport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– transport în comun după nevoile cetățenilor;</li> <li>– o coordonare echilibrată a utilizării terenului și printr-o abordare integrată a mobilității urbane;</li> <li>– soluții inovatoare și competențe adecvate;</li> <li>– magazinele, firmele și zonele în care au loc activități economice, inclusiv terminalele și porturile pentru mărfuri, să fie bine deservite de rețelele de transport urban pentru a permite transportatorilor de marfă, prestatorilor de servicii, lucrătorilor și clienților să ajungă ușor în aceste locuri;</li> </ul>
<p>5. Fiecare cetățean UE ar trebui să poată locui și să se poată deplasa în zone urbane în condiții de siguranță și securitate. Atunci când merg pe jos, cu bicicleta sau când conduc o mașină sau un camion, oamenii ar trebui să o poată face cu un risc fizic minim.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– o conduită mai prudentă promovată prin campanii educative și de informare dedicate siguranței rutiere pentru a determina cetățenii să conștientizeze într-o mai mare măsură propria conduită în trafic;</li> <li>– o infrastructură cu un grad mai mare de siguranță și securitate, o infrastructură de bună calitate, inclusiv trotuare corespunzătoare pentru pietoni și bicicliști;</li> <li>– vehicule mai sigure prin furnizarea de tehnologii precum echipamente pentru vizibilitate nocturnă, sisteme de frânare asistată, de prevenire a coliziunilor și de detectare a somnolenței etc.</li> </ul>

PMUD Corabia contribuie direct cu soluții la cele 5 provocări evidențiate în cadrul acestui document strategic, prin creșterea accesibilității populației la transportul public local care va conduce la fluidizarea traficului și la un mediu mai sănătos, achiziționarea de autobuze electrice pentru transportul public contribuind la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>. Totodată reabilitarea zonelor pietonale și implementarea unui sistem de management al traficului sporește gradul de siguranță și confort al locuitorilor din arealul de intervenție.

### Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană

În completarea Cărții Verzi, s-a adoptat Planul de Acțiune privind Mobilitatea Urbană care definește un cadru coerent pentru inițiativele UE în materie de mobilitate urbană, respectând în același timp principiul subsidiarității. Acest scop va fi atins prin încurajarea și susținerea dezvoltării unor politici de mobilitate urbană sustenabilă care să contribuie la îndeplinirea obiectivelor generale ale UE.

În urma procesului de consultare privind Cartea Verde s-au propus 20 de acțiuni care se axează pe șase teme: promovarea unei politici integrate, centrarea pe cetățeni, transporturi urbane mai ecologice, consolidarea finanțării, schimbul de experiență și de cunoștințe și optimizarea mobilității urbane.

Tema	Acțiunea
1. Promovarea unei politici integrate	1. Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă
	2. Mobilitatea urbană sustenabilă și politica regională
	3. Transporturi pentru un mediu urban sănătos
2. Centrarea pe cetățeni	4. O platformă privind drepturile călătorilor din rețeaua de transport public urban
	5. Îmbunătățirea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă
	6. Îmbunătățirea informațiilor privind călătoriile
	7. Accesul în zonele verzi
	8. O campanie pe tema comportamentelor care favorizează mobilitatea sustenabilă
	9. Conducusul eficient din punct de vedere energetic, ca parte a formării conducătorilor auto
3. Transporturi urbane mai ecologice	10. Proiecte de cercetare și de demonstrație pentru vehicule cu emisii reduse sau cu emisii zero
	11. Un ghid internet privind vehiculele nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic
	12. Un studiu pe tema aspectelor urbane ale internalizării costurilor externe
4. Consolidarea finanțării	13. Schimburi de informații privind schemele tarifare urbane
	14. Optimizarea surselor de finanțare existente
5. Schimbul de experiență și de cunoștințe	15. Analiza nevoilor de finanțare viitoare
	16. Punerea la zi a datelor și a statisticilor
6. Optimizarea mobilității urbane	17. Crearea unui observator al mobilității urbane
	18. Participarea la dialogul internațional și la schimbul de informații
	19. Transportul urban de marfă
	20. Sistemele inteligente de transport (SIT) pentru mobilitatea urbană

În primul rând PMUD Corabia răspunde temei 1. *Promovarea unei politici integrate care face referire la planuri de mobilitate urbană durabilă care vizează Accelerarea implementării planurilor de mobilitate urbană sustenabilă.*

Planul de mobilitate contribuie la temele abordate în cadrul Planului de Acțiune privind Mobilitatea Urbană, astfel:

- prin dezvoltarea transportului public local cu mijloace de transport electrice prin care se promovează utilizarea acestuia în detrimentul autovehiculului personal, ceea ce conduce la reducerea emisiilor cu efect de seră, contribuie la temele 1,2 și 3;
- prin modernizarea infrastructurii pietonale și pentru biciclete, ceea ce promovează transportul nemotorizat și un mediu de viață mai sănătos, contribuie la temele 2 și 3;
- prin implementarea unui sistem de management al traficului și a unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală contribuie la temele 1,2 și 5;
- prin reglementarea parcării vehiculelor de marfă contribuie la temele 1și 6.

### Strategia Europa 2020 - O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, ecologică și favorabilă incluziunii

În cadrul Strategiei Europa 2020, publicată în anul 2010, se propun trei priorități:

- **creștere inteligentă** - dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare;
- **creștere durabilă** - promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive;
- **creștere favorabilă incluziunii** - promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, în măsură să asigure coeziunea economică, socială și teritorială.

Creșterea inteligentă presupune consolidarea cunoașterii și inovării ca elemente esențiale ale viitoarei creșteri. În acest scop este necesară promovarea inovării și transferului de cunoștințe în Uniune și folosirea pe deplin a tehnologiilor informației și comunicațiilor pentru asigurarea unor idei inovatoare care pot fi transpuse în noi produse și servicii care generează creștere, locuri de muncă de calitate și care contribuie la abordarea provocărilor cu care se confruntă societatea europeană și mondială.

Creșterea durabilă presupune construirea unei economii competitive, durabile și eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, care să profite de rolul de lider al Europei în cursa pentru dezvoltarea unor noi procese și tehnologii, inclusiv a tehnologiilor ecologice, care să accelereze dezvoltarea de rețele inteligente, ce folosesc TIC, care să exploateze rețelele de la scara UE și să consolideze avantajul competitiv al mediului nostru de afaceri, în special în sectoarele de producție și în cadrul IMM-urilor și care să ajute consumatorii să realizeze meritele utilizării eficiente a resurselor. O asemenea abordare va ajuta UE să prospere într-o lume cu emisii reduse de dioxid de carbon, care dispune de resurse limitate și să prevină, în același timp, degradarea mediului, pierderea biodiversității și utilizarea nedurabilă a resurselor.

Creșterea favorabilă incluziunii presupune asigurarea autonomiei cetățenilor prin rate ridicate ale ocupării forței de muncă, investirea în dezvoltarea competențelor, combaterea sărăciei și modernizarea piețelor muncii și a sistemelor de formare și de protecție socială pentru a ajuta cetățenii să anticipeze și să gestioneze schimbările, precum și pentru a construi o societate solidară.

Europa trebuie să își valorifice pe deplin potențialul de forță de muncă pentru a face față provocărilor pe care le reprezintă îmbătrânirea populației și creșterea concurenței mondiale. Vor fi necesare politici de promovare



a egalității de șanse între femei și bărbați pentru a crește participarea forței de muncă, ceea ce va contribui la creștere și la coeziune sociale.

PMUD Corabia vizează creșterea gradului de utilizare a mijloacelor de transport nemotorizate (mers pe jos și bicicletă) și a transportului public unde vor opera autobuze electrice, prin urmare contribuie direct unul dintre obiectivele principale ale Strategiei Europa 2020 - *Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră cu cel puțin 20% față de nivelurile din 1990 sau cu 30% dacă există condiții favorabile în acest sens, creșterea cu 20% a ponderii energiilor regenerabile în consumul nostru final de energie și creșterea cu 20% a eficienței energetice*. Totodată creșterea accesibilității locuitorilor la locurile de interes, creșterea accesului la locurile de muncă și la servicii contribuie direct la dezvoltarea economiei locale.

### Cartea Albă a Transporturilor "Foaie de Parcurs pentru un Spațiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor"

*„Transporturile sunt fundamentale pentru economia și societatea noastră. Mobilitatea este vitală pentru piața internă și pentru calitatea vieții cetățenilor, în condițiile în care aceștia se bucură de libertatea de a călători. Transporturile permit creșterea economică și crearea de locuri de muncă; ele trebuie să fie sustenabile, în lumina noilor provocări cu care ne confruntăm. [...]*

*Prosperitatea continentului nostru va depinde pe viitor de capacitatea tuturor regiunilor sale de a rămâne pe deplin integrate în economia mondială, în mod competitiv. Transporturile eficiente sunt o condiție vitală pentru realizarea acestui deziderat.”*

În cadrul documentului Cartea Albă este prezentată O VIZIUNE PENTRU UN SISTEM DE TRANSPORT COMPETITIV ȘI SUSTENABIL care vizează următoarele aspecte cheie:

- creșterea transporturilor și sprijinirea mobilității, atingând în același timp obiectivul de reducere a emisiilor cu 60%;
- o rețea primară eficientă pentru transportul și călătoriile interurbane multimodale;
- condiții echitabile la nivel mondial pentru călătoriile pe distanțe lungi și pentru transporturile de marfă intercontinentale;
- un transport urban și o navetă curate.

În 2011, Comisia Europeană a adoptat Carta Albă privind transporturile. Documentul are anexată o lista de acțiuni pentru 40 de inițiative concrete, împărțite în patru direcții cu 11 teme. Acestea vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domeniile-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a reduce dependența Europei de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050.

Direcții	Teme
<b>1. UN SISTEM DE MOBILITATE EFICIENT ȘI INTEGRAT</b>	1.1. Un spațiu unic european al transporturilor
	1.2. Promovarea unor locuri de muncă și a unor condiții de muncă de calitate
	1.3. Transporturi sigure
	1.4. Acțiuni în sprijinul siguranței transportului: salvarea a mii de vieți omenești
	1.5. Calitatea și fiabilitatea serviciilor



<b>2. INOVÂND PENTRU VIITOR: TEHNOLOGII ȘI COMPORAMENTE</b>	2.1. O politică europeană de cercetare, inovare și implementare în domeniul transporturilor
	2.2. Promovarea unui comportament mai sustenabil
	2.3. Mobilitate urbană integrată
<b>3. INFRASTRUCTURI MODERNE ȘI O FINANȚARE INTELIGENTĂ</b>	3.1. Infrastructura de transport: coeziune teritorială și creștere economică
	3.2. Un cadru de finanțare coerent
	3.3. Tarifarea corectă și evitarea denaturărilor
<b>4. DIMENSIUNEA EXTERNĂ</b>	-

Cartea Alba vine în completarea documentului *"Foaie de parcurs pentru trecerea la o economie cu emisii reduse de carbon în 2050"* și reprezintă totodată succesul documentelor Comunicarea Comisiei Europene intitulată „Un viitor sustenabil pentru transporturi: către un sistem integrat, bazat pe tehnologie și ușor de utilizat”, respectiv Cartea Alba - „Politica europeană în domeniul transporturilor pentru anul 2010: momentul deciziilor”.

În context urban, Cartea Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, servicii eficiente de transport public, sisteme de tarifare și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat. În același timp documentul recomandă orașelor care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Planul de mobilitate Corabia contribuie la atingerea obiectivelor propuse prin Cartea Albă, prin măsurile care au ca scop reducerea emisiilor de dioxid de carbon și creșterea nivelului de siguranță și calității vieții locuitorilor din orașul Corabia.

### *La nivel național*

#### **Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013, 2020, 2030**

Strategia pentru transport durabil pe perioada 2007-2013, 2020, 2030 a fost aprobată în anul 2008 și cuprinde obiectivele avute în vedere pentru realizarea politicii de transport durabil, care sunt în concordanță cu cele prevăzute în Comunicarea Comisiei pentru Consiliul și Parlamentul European cu privire la Strategia de Dezvoltare Durabilă.

#### **Principiile stipulate în Strategia europeană de transport durabil:**

*„O politică de transport sustenabilă ar trebui să facă față intensității traficului și nivelelor de congestie crescânde, zgomotului și poluării și să sprijine folosirea modurilor de transport mai puțin agresive față de mediul înconjurător, precum și internaționalizarea costurilor sociale și ambientale.*

*Este necesar să se acționeze pentru a obține o disociere semnificativă între creșterea transporturilor și creșterea economică, dezvoltarea alternativelor de transport la autovehiculul privat și transportul rutier de mărfuri și atribuirea corectă a costurilor.*

*Un accent deosebit se pune pe necesitatea realizării unei urmăriri riguroase a comportamentului ambiental al sectorului de transport, prin consolidarea sistemului de urmărire TREM (Transport and Environment Reporting Mechanism) și prin stabilirea (atunci când este posibil) unor obiective cuantificabile la politica de transport.”*



Prin atingerea obiectivului general al strategiei se va contribui în mod direct la asigurarea dezvoltării durabile a sectorului transporturi, a economiei și a mediului, la creșterea gradului de accesibilitate a României, asigurarea inter-modalității sistemului de transport, promovarea dezvoltării echilibrate a tuturor modurilor de transport și îmbunătățirea calității și eficienței serviciilor. Direcțiile de acțiune se desfășoară în trei faze prin care se creează cadrul pentru avansarea progresivă a compatibilității sistemului național de transport cu politicile europene și principiile dezvoltării durabile.

Prin măsurile propuse în cadrul PMUD Corabia, acesta ajută la atingerea obiectivelor și direcțiilor de acțiune ale Strategiei pentru transport durabil.

Obiective și direcții de acțiune la orizontul de timp 2013, 2020, 2030	
<b>Obiectivul general</b>	Dezvoltarea echilibrată a sistemului național de transport care să asigure o infrastructură și servicii de transport moderne și durabile, dezvoltarea sustenabilă a economiei și îmbunătățirea calității vieții.
<b>Obiectivele specifice</b>	Modernizarea și dezvoltarea rețelei de transport de interes european și național, creșterea condițiilor de siguranță și a calității serviciilor;
	Liberalizarea pieței interne de transport;
	Stimularea dezvoltării economiei și a competitivității;
	Întărirea coeziunii sociale și teritoriale la nivel regional și național;
<b>Direcțiile de acțiune</b>	Compatibilitatea cu mediul înconjurător.
	– 2007-2013 – acțiuni pentru reconfigurarea rețelei naționale de transport; evaluarea și prioritizarea proiectelor de dezvoltare și modernizare a rețelei de transport de interes național și european (TEN-T) și a conexiunilor cu rețeaua națională; asigurarea condițiilor de derulare a acțiunilor demarate anterior anului 2007; evaluarea și introducerea alternativelor modale și tehnice; evaluarea și introducerea politicilor de mediu și dezvoltare durabilă;
	– 2014-2020 – acțiuni pentru realizarea integrării graduale a rețelei și serviciilor; asigurarea condițiilor financiare și tehnice pentru implementarea graduală/etapizată a proiectelor de modernizare și dezvoltare; consolidarea tendințelor de restructurare modală; finalizarea procesului de liberalizare a 19 pieței interne de transport; implementarea graduală a politicilor de mediu și dezvoltare durabilă;
	– 2021-2030 – acțiuni pentru avansarea modernizării și dezvoltării rețelelor și serviciilor; asigurarea condițiilor financiare și tehnice pentru finalizarea proiectelor de modernizare și dezvoltare; construirea unui sistem integrat de transport; generalizarea implementării politicilor de mediu și dezvoltare durabilă.

### Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020

Schimbările Climatice reprezintă un proces având caracter global cu care se confruntă întreaga populație în acest secol și următoarele, din punct de vedere al protecției mediului înconjurător. În acest scop PMUD propune dezvoltarea transportului public local prin achiziționarea de autobuze electrice și acțiuni care încurajează/ promovează mijloacele de transport prietenoase cu mediul.

Prima acțiune de combatere a schimbărilor climatice a avut loc în anul 1992 la Rio de Janeiro prin semnarea Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra Schimbărilor Climatice, aprobată în România prin Legea nr. 24/1994, prin care cele 194 de țări semnatare au convenit să acționeze pe termen lung în vederea stabilizării concentrației de gaze cu efect de seră din atmosferă la un nivel care să împiedice influența periculoasă a omului asupra sistemului climatic.



Guvernul României a aprobat, în anul 2013, Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013 – 2020, **care abordează 2 părți distincte:**

- (1) procesul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în vederea atingerii obiectivelor naționale asumate, și
- (2) adaptarea la efectele schimbărilor climatice.

Politica națională de reducere a emisiilor GES vizează abordarea europeană, astfel se asigură că o parte din operatorii economici vor participa la aplicarea schemei de comercializare a certificatelor de emisii GES și totodată se asigură adoptarea unor politici și măsuri la nivel sectorial în așa fel încât la nivel național emisiile GES aferente acestor sectoare să respecte traiectoria liniară a limitelor de emisie stabilite prin aplicarea Deciziei nr. 406/2009/CE.

Sectoarele industriale, cel comercial, sectorul rezidențial, cele aferente serviciilor și infrastructurii sunt în măsură diferită vulnerabile la schimbările climatice. Aceste sectoare sunt direct afectate de schimbările de temperatură, precipitații etc., sau indirect, din cauza impactului pe care le au aceste schimbări asupra mediului, resurselor naturale și producției agricole. MMP împreună cu reprezentanții sectoarelor și instituțiilor cheie au selectat 13 sectoare prioritare care trebuie abordate în vederea adaptării la efectele schimbărilor climatice, și anume sectoarele: **industrie; agricultura și pescuit; turism; sănătate publică; infrastructură, construcții și urbanism; transport; resurse de apă; păduri; energie; biodiversitate; asigurări; activități recreative și educație.**

Componenta ASC (Adaptarea la efectele Schimbărilor Climatice) este elaborată având în vedere obiectivele generale incluse în Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă orizont de timp 2013-2020-2030, după cum urmează:

- protecția mediului prin măsuri care fac posibilă decuplarea creșterii economice de impactul negativ asupra mediului;
- echitatea socială și coeziunea prin respectarea drepturilor omului, a diversității culturale, a egalității între sexe și combaterea discriminării de orice fel;
- prosperitatea economică prin promovarea cunoștințelor, a inovației și competitivității, cu scopul de a asigura standarde de viață înalte și o ocupare a forței de muncă totală și de calitate înaltă;
- satisfacerea responsabilităților internaționale ale UE prin promovarea instituțiilor democratice în interesul păcii, securității, libertății și a principiilor și practicilor de dezvoltare durabilă pe glob.

Prin participarea la elaborarea componentei ASC și prin angajamentul privind implementarea ei, se propun următoarele obiective:

- integrarea măsurilor de adaptare la efectele schimbărilor climatice în legislația aferentă politicilor actuale și viitoare din momentul promovării și implementării sau după caz al modificării acesteia;
- revizuirea tuturor strategiilor și programelor naționale/sectoriale, astfel încât acestea să includă cerințele de adaptare la efectele schimbărilor climatice aferente politicilor sectoriale;
- dezvoltarea comunicării pentru implementarea măsurilor de adaptare la nivel local; multe din deciziile care au un impact direct sau indirect asupra adaptării la efectele schimbărilor climatice sunt luate la nivel local;
- creșterea conștientizării publicului privind necesitatea adaptării la efectele schimbărilor climatice;



- schimbările comportamentului în societate și la nivel comunitar prin conștientizarea problemelor existente și viitoare.

### Strategia Națională pentru Dezvoltare Regională 2014 – 2020 (SNDR)

SNDR reprezintă viziunea Guvernului României privind dezvoltarea regională, prin intermediul căreia se stabilesc atât prioritățile de dezvoltare regională, cât și relațiile instituționale care să faciliteze corelarea strategiilor cu strategiile sectoriale. Prin documentul de programare se concretizează baza strategică pentru fundamentarea programelor de finanțare din fonduri externe/comunitare, naționale, regionale și/sau locale care au ca scop dezvoltarea regională.

Analiza socio-economică, realizată la nivel național, fundamentează necesitatea sprijinirii prin intermediul SNDR a următoarelor priorități de dezvoltare:

1. dezvoltarea urbană durabilă integrată;
2. îmbunătățirea eficienței energetice în sectorul public și rezidențial;
3. dezvoltarea infrastructurii de importanță regională și locală;
4. promovarea incluziunii sociale și reducerea gradului de sărăcie;
5. îmbunătățirea mediului economic de importanță regională și locală;
6. dezvoltarea durabilă a turismului;
7. îmbunătățirea condițiilor de mediu la nivel regional și local.

Obiectivul general al SNDR:

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

Obiectivul general se corelează cu obiectivul european privind **creșterea competitivității Regiunilor și provocarea echității prin prevenirea marginalizării zonelor cu probleme de dezvoltare economică și socială.**

Pentru îndeplinirea obiectivului general al SNDR, s-au stabilit 7 obiective specifice:

- Creșterea rolului și funcțiilor orașelor și municipiilor în dezvoltarea regiunilor prin investiții care să sprijine creșterea economică, protejarea mediului, îmbunătățirea infrastructurii edilitare urbane și coeziunea socială;
- Creșterea eficienței energetice în sectorul public și/sau rezidențial pentru a contribui la reducerea a 20% a emisiilor de CO<sub>2</sub>, în conformitate cu Strategia Europa 2020;
- Creșterea gradului de accesibilitate a regiunilor prin îmbunătățirea mobilității regionale și asigurarea serviciilor esențiale pentru o dezvoltare economică sustenabilă și incluzivă;
- Regenerarea zonelor defavorizate și stimularea incluziunii sociale a comunităților marginalizate, prin crearea premiselor necesare pentru asigurarea serviciilor esențiale și condițiilor decente de trai;
- Creșterea economiilor regionale prin dezvoltarea infrastructurii specifice inovării și cercetării, precum și stimularea competitivității IMM-urilor;
- Stimularea dezvoltării competitive și durabile a turismului la nivel regional și local prin valorificarea durabilii a patrimoniului cultural, cu potențial turistic și crearea/modernizarea infrastructurii specifice de turism;

- Protecția și îmbunătățirea mediului prin creșterea calității serviciilor de apă, reabilitarea siturilor industriale poluate și abandonate și luarea unor măsuri de prevenire a riscurilor și creștere a capacității de intervenție în situații de urgență.

Intervențiile stabilite în PMUD contribuie la atingerea obiectivelor specifice ale SNDR prin reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, creșterea siguranței și calității vieții locuitorilor din Corabia oferindu-le un mediu mai sănătos și o accesibilitate mai bună față de punctele de interes.

### Acordul de Parteneriat cu România, 2014 – 2020

Guvernul României a stabilit anumite priorități de finanțare pentru utilizarea Fondurilor Europene Structurale și de Investiții în Acordul de Parteneriat 2014-2020, cu obiectivul global de a reduce discrepanțele de dezvoltare economică și socială între România și statele membre ale UE.

Pentru a atinge obiectivul global vizat de Acordul de Parteneriat, sunt abordate cinci provocări în materie de dezvoltare pentru o economie modernă și competitivă a României:

- competitivitatea și dezvoltarea locală;
- populația și aspectele sociale;
- infrastructura;
- resursele;
- administrația și guvernarea.

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

Pentru a putea răspunde la prioritățile strategiei Europa 2020 și recomandărilor specifice țării, precum și reformelor de politică aferente din sectoarele educației, ocupării forței de muncă, incluziunii sociale și administrației publice, investițiile în aceste domenii sunt esențiale pentru sprijinirea României. O cotă semnificativă din fondurile ESI va fi alocată extinderii și modernizării infrastructurii de transport a României, în acord cu planul general pentru viitor care va crea rețeaua existentă până în anul 2030. În paralel, vor fi continuate investițiile în sectorul deșeurilor, al apei și al apei uzate, în sensul conformării la cerințele de mediu.



### Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020

Programul Operațional Regional propune o serie de priorități de investiții care răspund obiectivelor Strategiei Europa 2020, precum și obiectivelor Fondului European pentru Dezvoltare Regională în ceea ce privește coeziunea economică, socială și teritorială. De asemenea, atât prin viziunea strategică, cât și prin acțiunile propuse spre finanțare, POR 2014-2020 își propune să contribuie la realizarea unor obiective de dezvoltare mai largi, formulate la nivel național în Programul Național de Reformă și în Recomandările specifice pentru România privind Programul Național de Reformă, transmise de Comisia Europeană.

POR 2014–2020 își propune ca obiectiv general creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale, prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, infrastructurii și serviciilor, pentru dezvoltarea durabilă a regiunilor, astfel încât acestea să își poată gestiona în mod eficient resursele și să își valorifice potențialul de inovare și de asimilare a progresului tehnologic.

Pentru realizarea obiectivelor propuse prin POR, acesta a fost împărțit în 11 axe prioritare (plus o axă de asistență tehnică) astfel:

- Axa prioritară 1: Promovarea transferului tehnologic;
- Axa prioritară 2: Îmbunătățirea competitivității întreprinderilor mici și mijlocii;
- **Axa prioritară 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon;**
- Axa prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile;
- Axa prioritară 5: Îmbunătățirea mediului urban și conservarea, protecția și valorificarea durabilă a patrimoniului cultural;
- Axa prioritară 6: Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională;
- Axa prioritară 7: Diversificarea economiilor locale prin dezvoltarea durabilă a turismului;
- Axa prioritară 8: Dezvoltarea infrastructurii de sănătate și sociale;
- Axa prioritară 9: Sprijinirea regenerării economice și sociale a comunităților defavorizate din mediul urban;
- Axa prioritară 10: Îmbunătățirea infrastructurii educaționale;
- Axa prioritară 11: Extinderea geografică a sistemului de înregistrare a proprietăților în cadastru și cartea funciară;
- Axa prioritară 12: Asistență tehnică.

În cadrul *Axei Prioritare 3: Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon*, *Obiectivul Specific 3.2 Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă*, prioritatea de investiții este **promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare.**

### Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport al României analizează obiectivele majore ale sistemului național de transport, constituind un instrument strategic de planificare a intervențiilor majore (proiecte și alte acțiuni) ce sunt semnificative pentru obiectivele de transport la scară națională. Master Planul General de Transport oferă o strategie clară de dezvoltare a sectorului de transport din România pentru următorii 20 de ani.

Master Planul trebuie să contribuie la dezvoltarea economică a României într-un mod durabil. Prin urmare rezultatele generale ale Master Planului sunt:

**Rezultatul 1:** Un plan pe termen lung care va contribui la dezvoltarea economică a României într-un mod Durabil

**Rezultatul 2:** Utilizarea mai eficientă a resurselor financiare în sectorul transporturilor

**Rezultatul 3:** Conexiuni îmbunătățite și, astfel, un comerț îmbunătățit cu țările vecine

**Rezultatul 4:** O productivitate crescută pentru industria și serviciile din Romania și, implicit, o creștere economică mai pronunțată și un nivel de trai îmbunătățit

**Rezultatul 5:** Un sistem de transport durabil (sustenabil)

Obiectivele Strategice ale Master Planului sunt sintetizate astfel:

- **Eficiența economică:** sistemul de transport trebuie să fie eficient în ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile investițiilor;
- **Sustenabilitatea:** sistemul de transport trebuie să fie sustenabil din punct de vedere economic, financiar și al mediului. Modurile de transport așa numite durabile, care sunt mai eficiente energetic și au un grad mai scăzut de emisii ar trebui dezvoltate în mod prioritar;
- **Siguranța:** investițiile în transporturi ar trebui să conducă la un sistem de transport mai sigur. Costul economic al accidentelor este transformat în valori monetare în cadrul evaluării economice dar, deoarece unul din obiectivele principale ale Guvernului, ale UE și ale Caietului de Sarcini este reducerea accidentelor din sectorul transporturilor, siguranța trebuie să rămână un obiectiv separat;
- **Impactul asupra mediului:** sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului fizic;
- **Dezvoltare Economică Echilibrată.** Sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național cât și regional. Investițiile trebuie, de asemenea, să favorizeze echitatea în privința cetățenilor României;
- **Finanțare:** Disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul Fondurilor Structurale (FC, FEDR, Connecting Europe Facility (CEF) și PPP) va afecta oportunitatea implementării proiectelor și prioritizarea lor. Programul general va trebui să se înscrie într-o estimare realistă a fondurilor naționale și a celorlalte surse de finanțare pentru perioada planificată.

În cadrul PMUD sunt abordate măsuri care contribuie la eficientizarea traficului, îmbunătățirea mobilității urbane și a calității vieții locuitorilor (mediu mai sănătos, emisii reduse de CO<sub>2</sub>, siguranță ridicată, accesibilitate etc), măsuri prin care planul contribuie în mod direct la Master Planul General de Transport al României.

### *La nivel regional*

#### **Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia 2014-2020**

Planul de Dezvoltare Regionala Sud-Vest Oltenia 2014-2020 este un instrument care susține includerea în strategiile naționale a obiectivelor de investiții ce vor contribui la dezvoltarea socio-economica a regiunii, fundamentează domeniile de intervenție și necesarul de finanțare din fonduri europene în perioada următoare de programare și cuprinde un portofoliu de proiecte strategice cu impact regional și local.

Acesta a fost elaborat sub coordonarea Agenției pentru Dezvoltare Regională Sud - Vest Oltenia, realizându-se în acest sens grupuri de lucru județene și tematice, pe domenii prioritate precum infrastructura regională/competitivitate economică, cercetare, dezvoltare, inovare/resurse umane, piața muncii, servicii sociale/agricultură și dezvoltare rurală/mediu și dezvoltare durabilă.

Pornind de la analiza socio-economică regională și având drept cadru obiectivele tematice, prioritățile de investiții și acțiunile cheie prevăzute de proiectele privind fondurile europene, PDR reprezintă instrumentul prin care regiunea își promovează prioritățile și interesele în domeniul economic, social, etc, reprezentând în același timp contribuția regiunii la elaborarea Strategiei Naționale de Dezvoltare 2014-2020.

Măsurile prevăzute în planul de acțiune al PMUD Corabia contribuie la atingerea obiectivului strategic global pentru perioada 2014-2020 al Planului de Dezvoltare Regională Sud-Vest Oltenia:

**„dezvoltarea durabilă și echilibrată a Regiunii Sud-Vest Oltenia prin valorificarea resurselor proprii, sprijinirea mediului de afaceri, a infrastructurii și serviciilor în vederea reducerii disparităților existente între regiunea SV Oltenia și celelalte regiuni ale țării în scopul creșterii nivelului de trai al cetățenilor.”**

Obiective specifice	Prioritățile Strategiei de Dezvoltare Regională Sud- Vest Oltenia 2014 - 2020
Creșterea competitivității regionale prin îmbunătățirea eficienței energetice, sprijinirea întreprinderilor, dezvoltarea infrastructurii și calificarea resurselor umane	1. Creșterea competitivității economice a regiunii
	2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii regionale
Crearea de noi locuri de muncă, creșterea incluziunii sociale și reducerea sărăciei	4. Dezvoltare rurală durabilă și modernizarea agriculturii și a pescuitului
	5. Dezvoltarea resurselor umane în sprijinul unei ocupări durabile și a incluziunii sociale
Creșterea atractivității regionale și dezvoltarea durabilă a regiunii prin îmbunătățirea infrastructurii, valorificarea zonelor urbane și a potențialului turistic	3. Dezvoltarea turismului, valorificarea patrimoniului natural și a moștenirii cultural-istorice
	6. Protecția mediului și creșterea eficienței energetice

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

În elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia s-au preluat prevederile privind dezvoltare economică, socială și de cadru natural din documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism, precum și din documentele strategice sectoriale de la nivel local:

- Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Corabia 2015-2020;
- Planul Urbanistic General al Orașului Corabia.

Viziunea generală a Unității Administrativ Teritoriale a orașului Corabia este de îmbunătățire a calității vieții populației prin oferirea unor servicii publice de înaltă calitate, infrastructură rutieră și un cadru natural nepoluat care de va realiza prin îmbunătățirea condițiilor de deplasare pe raza orașului, creșterea mobilității cetățenilor, creșterea accesibilității, respectiv prin creșterea siguranței și confortului participanților la trafic.

Planul de mobilitate susține această viziune prin intermediul intervențiilor propuse: dezvoltarea transportului public local prin achiziționarea de mijloace de transport electrice, amenajarea/modernizarea stațiilor de transport, modernizarea infrastructurii pietonale și crearea unei piste pentru biciclete, totodată contribuie la



siguranța cetățenilor prin implementarea unui sistem de management al traficului și a unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală.

În cadrul Strategiei de Dezvoltare Durabilă a Orașului Corabia 2015-2020 au fost identificate următoarele priorități relevante pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă:

**Priorități relevante pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia**

Strategii	Obiectiv Strategic	Obiective operaționale	Proiecte propuse
<b>Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Corabia 2015-2020</b>	Fluidizarea traficului	Viabilitatea crescută a infrastructurii orășenești	Centură ocolitoare a orașului Corabia
	Eficiență energetică	Înfrumusețarea localității; Creșterea confortului populației; Inventarierea clădirilor; Elaborarea studiilor de fezabilitate;	Reabilitarea termică a blocurilor;
	Siguranța cetățenilor și a bunurilor	Elaborarea proiectelor; Stabilirea reperelor;	Extindere și înlocuire rețea iluminat public;
	Infrastructură rutieră	Scăderea numărului de accidente	Reabilitare drumuri

În cadrul Planului Urbanistic General al Orașului Corabia este specificat faptul că în zona căilor de comunicații și construcții eferente vor fi permise în cadrul utilizării funcționale următoarele intervenții:

- Garaje, spații de staționare, parcaje, platforme sau alveole carosabile pentru transportul în comun;
- Trotuare, refugii și alei pietonale;
- Benzi pentru cicliști;
- Elemente de consolidare a părții carosabile;
- Amenajări intersecții;
- Benzi de aliniament, plantații joase mediane;
- Lucrări de perdele protective împotriva noxelor și poluării fonice dinspre căile de comunicație.

## 2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

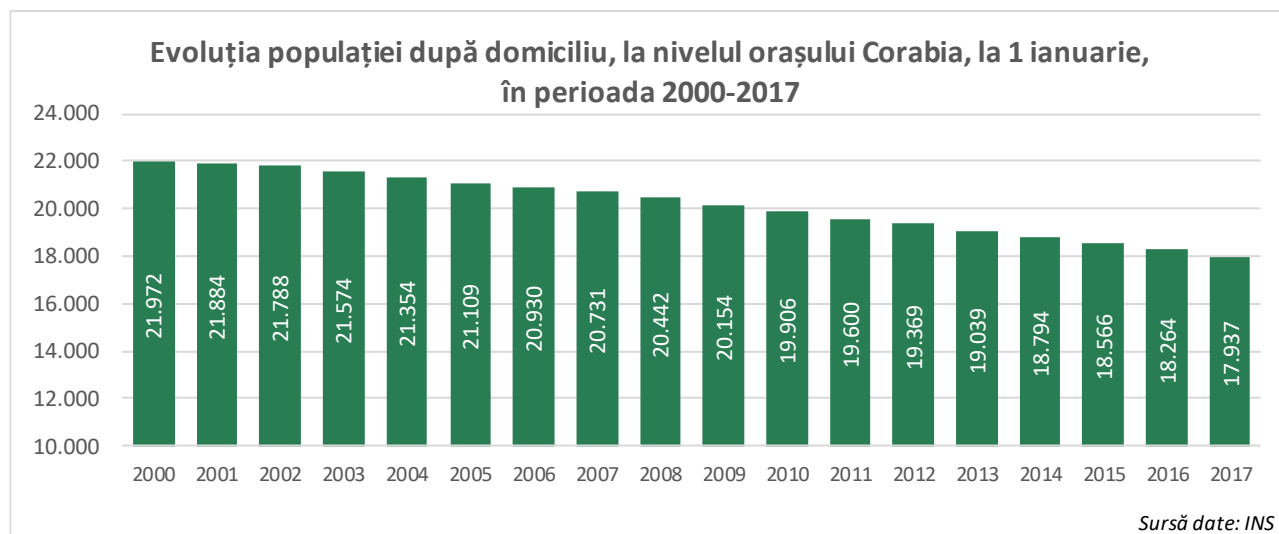
### 2.1. Contextul socio-economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice

Scopul acestui sub-capitol este de a evidenția principalele tendințe socio-economice și de dezvoltare urbană și de a stabili zonificarea nevoilor specifice ale diferitelor segmente ale orașului Corabia.

Orașul Corabia are o suprafață totală a teritoriului de 12.685 ha și are în componența sa cartierele: Valea Seacă, Corabia Veche și Celei și satele: Siliștioara, Tudor Vladimirescu, Vârtop. Acesta se învecinează în partea de est cu comuna Gârcov, în partea de sud cu Dunărea, în partea de Vest cu comuna Orlea și în partea de nord cu comuna Vișina.

#### Date demografice

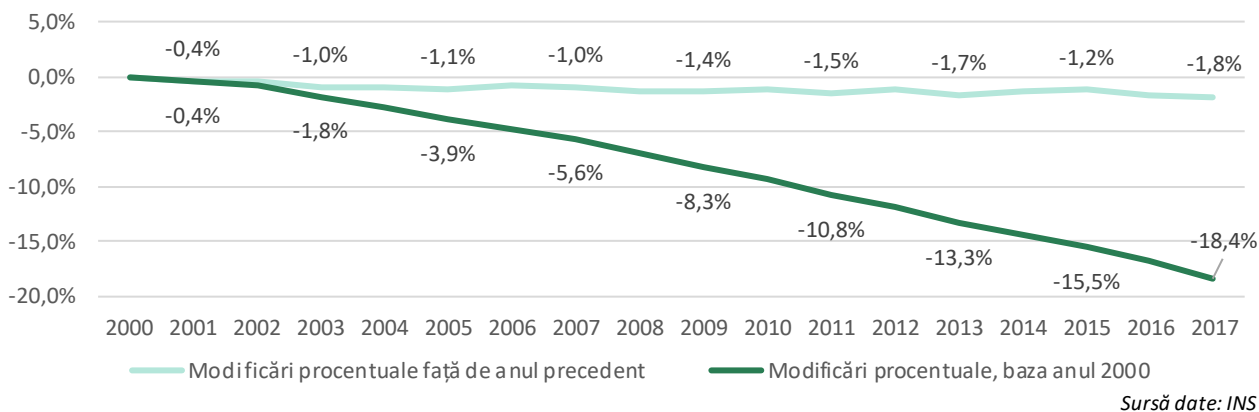
La nivelul anului 2017, în orașul Corabia, numărul de locuitori înregistrat este de 17.937 persoane, înregistrând o scădere cu 18,4% comparativ cu anul 2000 și cu 1,8% față de anul precedent. La nivelul anului 2000 s-a înregistrat cel mai ridicat număr de locuitori din perioada analizată (21.972 persoane), potrivit datelor furnizate de Institutul Național de Statistică.



Dacă ne raportăm la anul 2000, ca an de bază, se observă că modificările procentuale ale populației orașului Corabia înregistrează un trend continuu descendent cu o rată medie anuală de scădere de -8,1%. În ceea ce privește modificări procentuale față de anul precedent, se observă faptul că modificările procentuale ale populației orașului Corabia înregistrează o ușoară scădere de la un an la altul, rata medie anuală de scădere fiind de -1,1%.

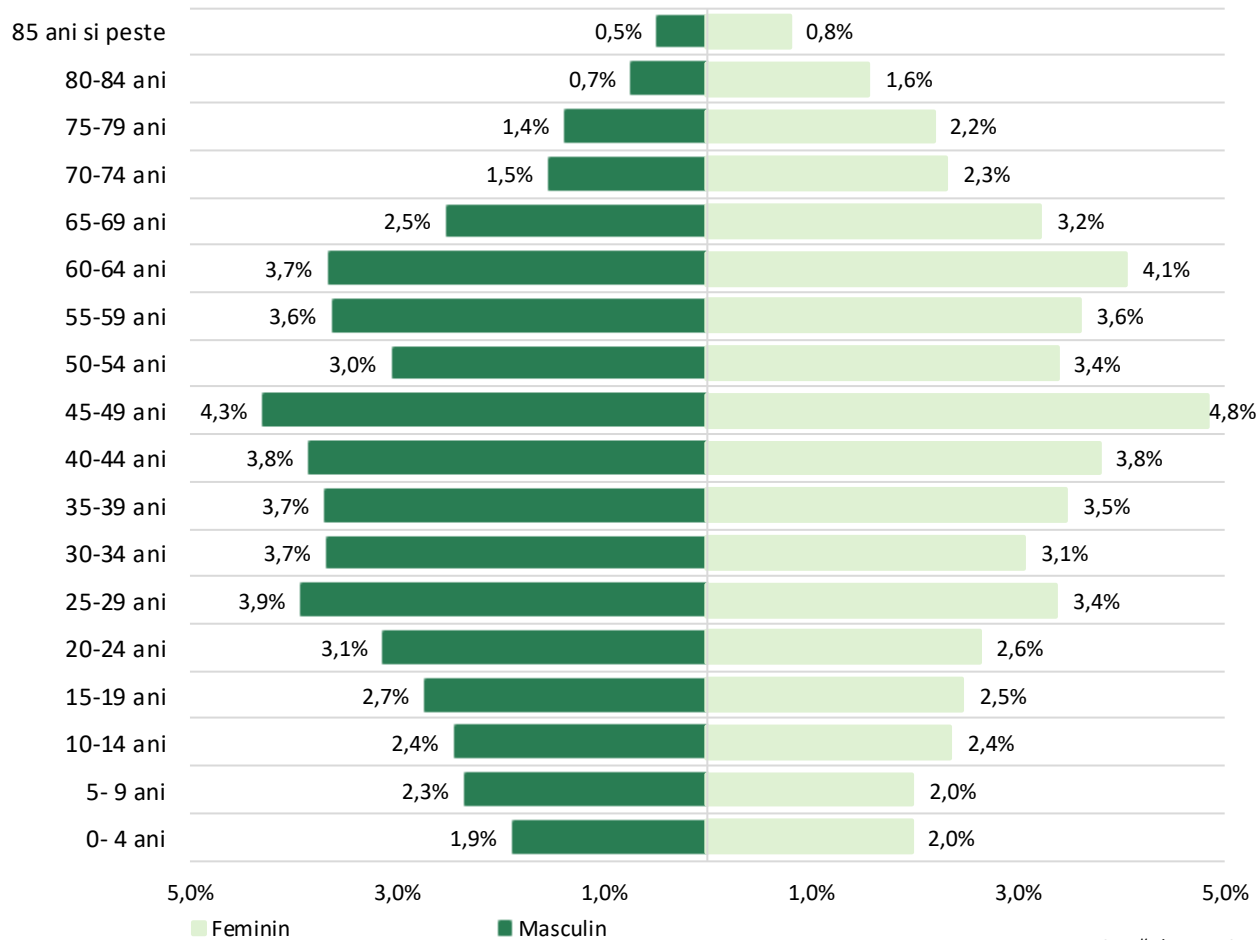


### Evoluția populației după domiciliu, la nivelul orașului Corabia, la 1 ianuarie, în perioada 2000-2017



Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, se poate observa faptul că din numărul total de locuitori din orașul Corabia, o pondere de 13,0% este reprezentată de populația tânără cu vârsta cuprinsă între 0 și 14 ani, 70,3% este reprezentată de populația cu vârsta cuprinsă între 15-64 ani, și 16,7% din locuitorii orașului au vârsta peste 65 ani.

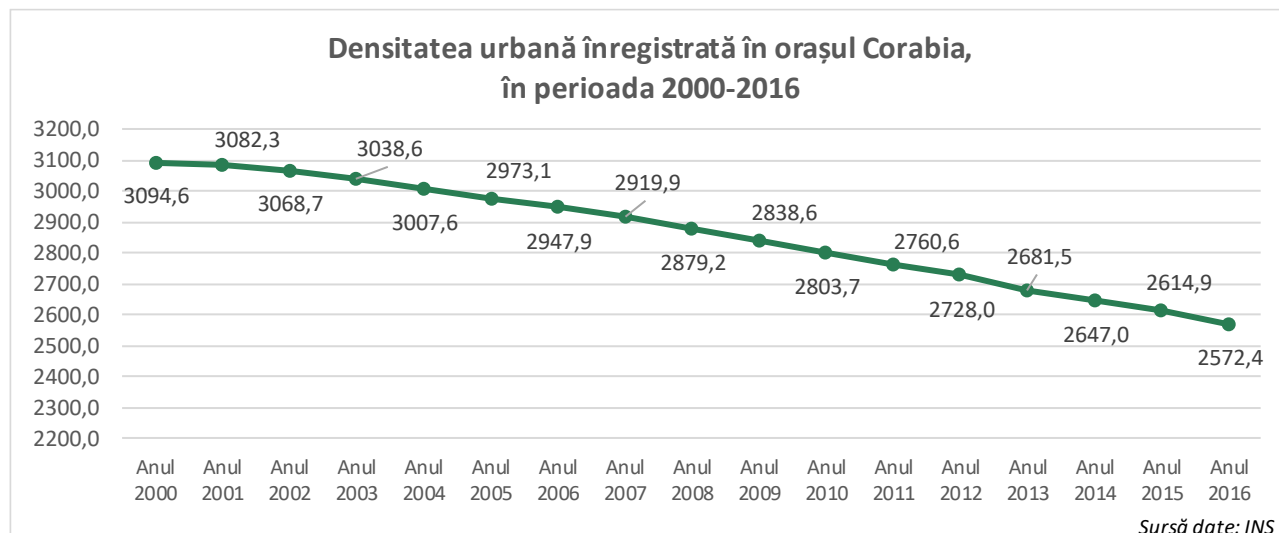
### Piramida vârstelor în orașul Corabia, în anul 2017







Densitatea locuirii și distribuția punctelor de interes urban, precum locuri de muncă, zone comerciale, zone de recreere reprezintă elementele esențiale în planificarea dezvoltării unui transport public eficient. Densitatea urbană calculată ca raport între numărul total de locuitori din mediul urban și suprafața intravilană, este 2.572,4 locuitori/km<sup>2</sup> în orașul Corabia, în anul 2016, valoare inferioară celei înregistrate la nivelul anului 2000, 3.094,6 locuitori/km<sup>2</sup>.



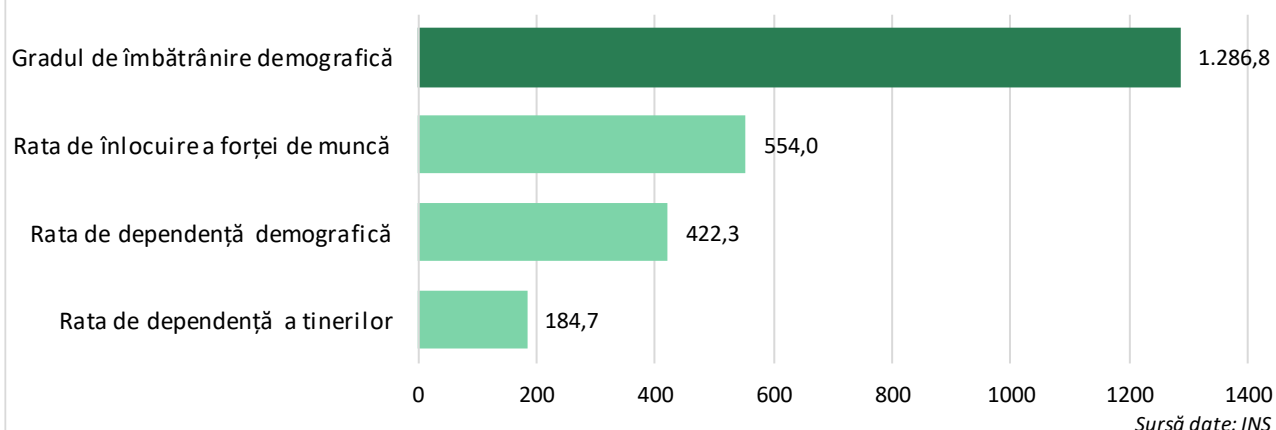
La nivelul orașului Corabia, gradul de îmbătrânire demografică al populației este de 1.286,8‰, ceea ce înseamnă că la 1.000 de persoane tinere (0-14 ani) revin 1.286,8 persoane vârstnice (65 ani și peste), conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică.

Rata de înlocuire a forței de muncă înregistrată în orașul Corabia este de 554,0‰, ceea ce înseamnă că 1.000 de persoane adulte (15-64 ani) vor fi înlocuite peste 15 ani cu 554,0 persoane tinere (0-14 ani). Acest indicator prezintă un deficit de resurse de muncă de 44,6% în viitor, astfel că la 1.000 persoane care vor ieși de pe piața muncii vor fi înlocuite de numai 446 persoane.

Rata de dependență demografică reprezintă raportul dintre populația inactivă (tineri și vârstnici) și populația activă (adulti). La nivelul orașului Corabia, rata de dependență demografică este de 422,3‰ adică la 1.000 persoane tinere (0-14 ani) și vârstnice (65 ani și peste) revin 422,3 persoane adulte (15-64 ani).



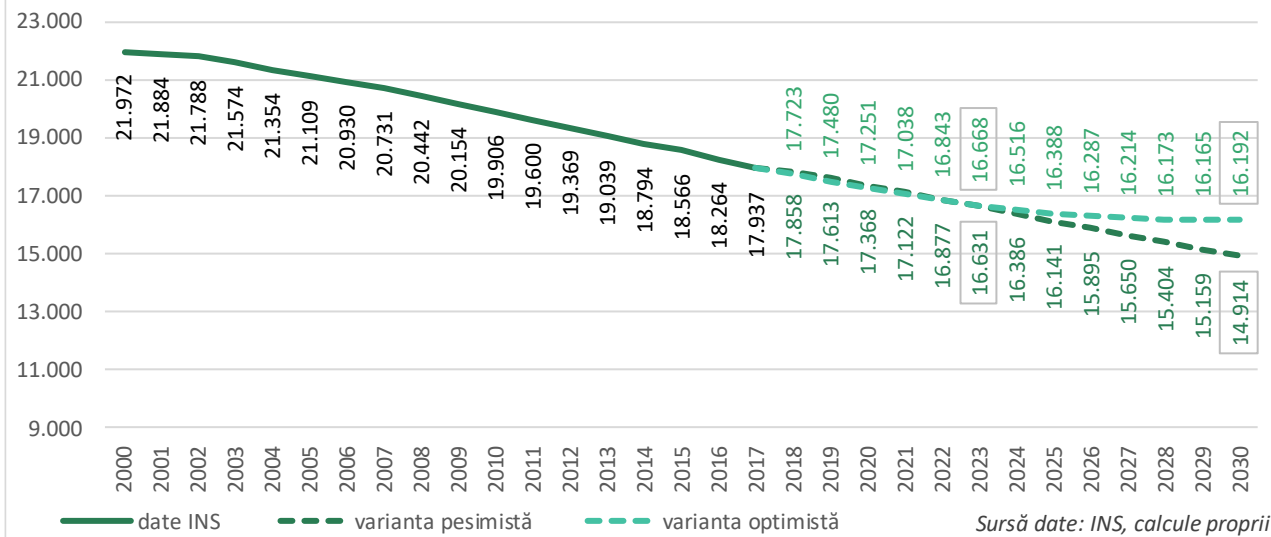
### Indicatori statistici demografici la nivelul orașului Corabia la 1 ianuarie 2017



În ceea ce privește rata de dependență a tinerilor, aceasta arată faptul că numărul de tineri care revin la 1.000 persoane adulte este de 184,7 tineri (0-14 ani) la nivelul orașului Corabia în anul 2017.

Pentru perioada 2018-2030 se prognozează un trend descendent al populației cu domiciliu, la 1 ianuarie, la nivelul orașului Corabia. Pentru prognoza populația până în 2030 s-au abordat două variante, o variantă optimistă și una pesimistă. În cazul variantei pesimiste populația cu domiciliu se estimează că va scădea cu 16,9% până în 2030, în timp ce în varianta optimistă se prognozează o scădere mai ușoară a populației cu doar 9,7%.

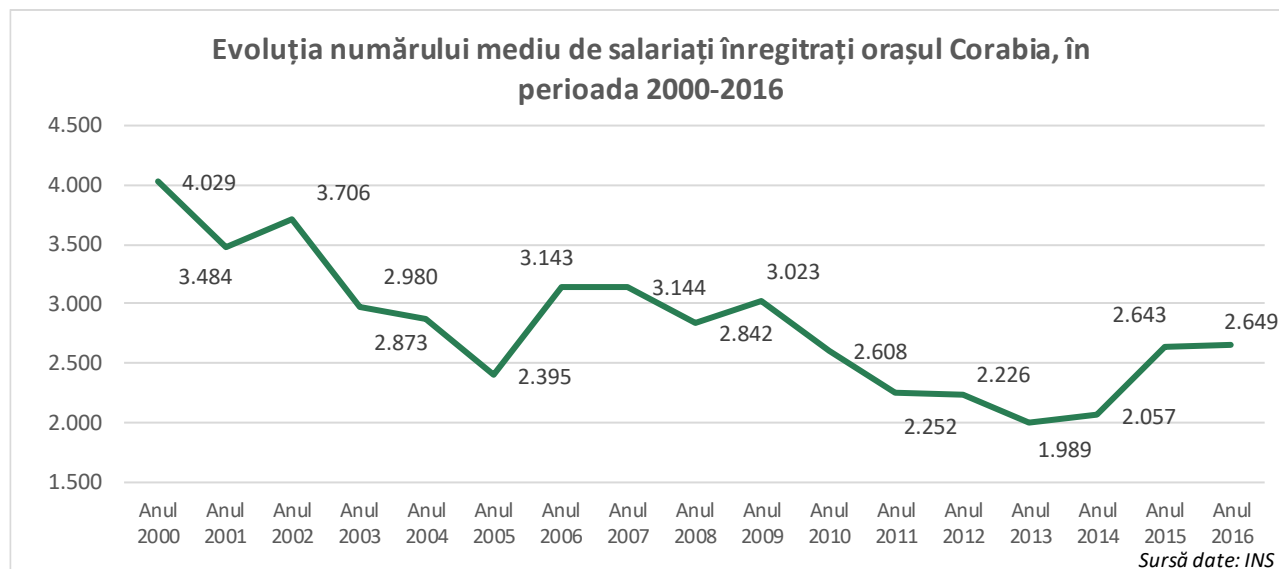
### Prognoza populației cu domiciliu la 1 ianuarie, în orașul Corabia



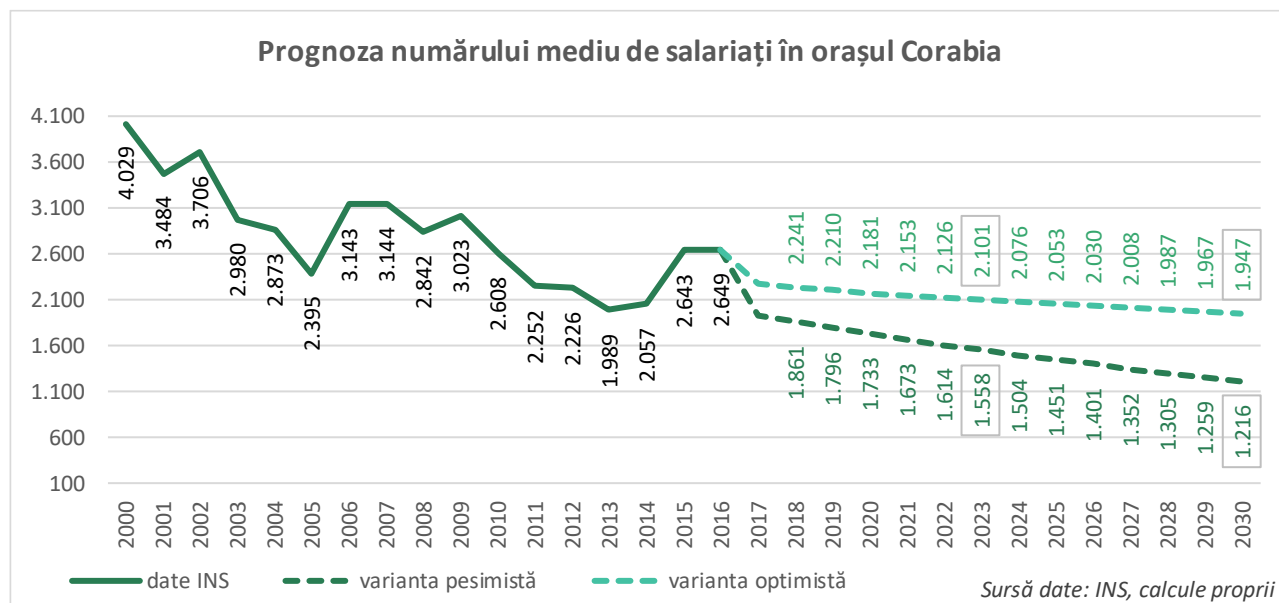


## Date privind economia locală

Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, la nivelul orașului Corabia s-a înregistrat un număr mediu de 2.649 salariați, în anul 2016, cu 93,4% mai scăzut comparativ cu anul 2000, an în care s-a înregistrat un număr mediu de 4.029 salariați.



În perioada 2000-2016 evoluția numărului mediu de salariați a înregistrat un trend predominant descendent, până în 2030 se estimează că numărul mediu de salariați va scădea la 1.947 persoane în varianta optimistă și la 1.216 în varianta pesimistă față de 2.649 salariați câți s-au înregistrat în anul 2016.



Desfășurarea activităților economice în orașul Corabia reprezintă un factor important în ceea ce privește transportul public, întrucât duce atât la o generare a transportului de persoane, cât și a celui de mărfuri. Populația stabilă activă din orașul corabia, la nivelul anului 2011, este de 5.826 persoane, din care 61,4% persoane de sex masculin și 35,9% de sex feminin, potrivit datelor furnizate de Recensământul populației și



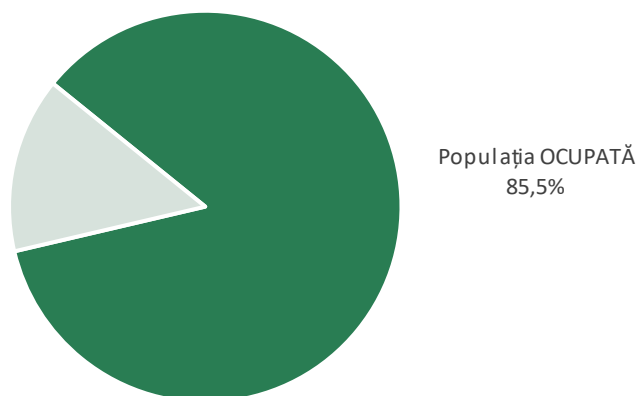
al locuințelor 2011. În ceea ce privește populația ocupată în acest an, aceasta reprezintă o pondere de 85,5% din totalul populației stabile active.

#### Populația stabilă ocupată în orașul Corabia, pe sexe, în anul 2011

	POPULAȚIA STABILĂ ACTIVĂ	Din care: ocupată	
		număr	%
Masculin	3.578	3.036	84,9%
Feminin	2.248	1.943	86,4%
<b>Total</b>	<b>5.826</b>	<b>4.979</b>	<b>85,5%</b>

Sursă date: Recensământul populației și al locuințelor 2011

#### Ponderea populației ocupate din totalul populației stabile active, în anul 2011



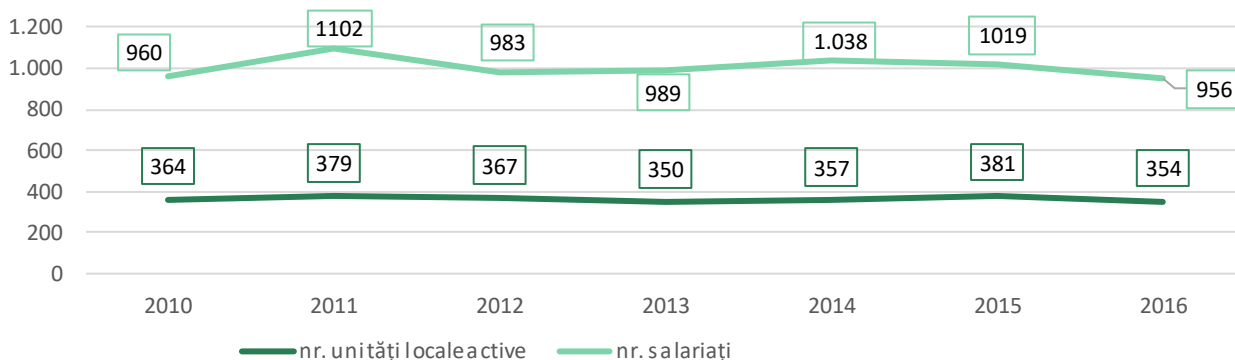
Sursă date: Recensământul populației și al locuințelor 2011

Conform datelor înregistrate de Oficiul Național al Registrului Comerțului, la nivelul anului 2016 în orașul Corabia își desfășoară activitatea un număr de 354 companii, în cadrul cărora sunt angajați 956 de salariați, cu 13,2% mai scăzut comparativ cu numărul de salariați înregistrați în anul 2011, și cu 0,4% față de anul 2010. Cel mai ridicat număr de salariați s-a înregistrat la nivelul anului 2011 (1.102 salariați).

Companiile care își desfășoară activitatea pe teritoriul orașului Corabia, au înregistrat o cifră de afaceri în anul 2016 în valoare de 193.553 mii lei (fiind cea mai ridicată din perioada 2010-2016), cu 41,3% mai ridicată comparativ cu cea înregistrată în anul 2010 (136.997 mii lei). Potrivit datelor furnizate de Oficiul Național al Registrului Comerțului.



**Evoluția numărului de unități locale active și a numărului de salariați înregistrați în orașul Corabia, în perioada 2010-2016**



Sursă date: ONRC

**Situația agenților economici activi din punct de vedere economic, înregistrați la 31 decembrie, în perioada 2010-2016, în orașul Corabia**

Localitate	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Oraș Corabia	Firme	364	379	367	350	357	381	354
	Salariați	960	1.102	983	989	1.038	1.019	956
	Cifră de afaceri (mii lei)	136.997	184.491	190.463	134.807	188.643	185.266	193.553

Sursă date: Oficiul Național al Registrului Comerțului

Cea mai mare parte dintre companiile care își desfășoară activitatea în orașul Corabia la nivelul anului 2016, au ca domeniu principal de activitate comerțul cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor (44,6%), industria prelucrătoare (8,2%), activități profesionale, științifice și tehnice (8,2%), construcții (6,8%) și hoteluri și restaurante (6,5%). Aceeași tendință se observă și la nivelul anului 2010, potrivit datelor furnizate de ONRC.

**Situația agenților economici activi din punct de vedere economic, înregistrați la 31 decembrie, în funcție de domeniul de activitate, în anul 2010 și 2016, în orașul Corabia**

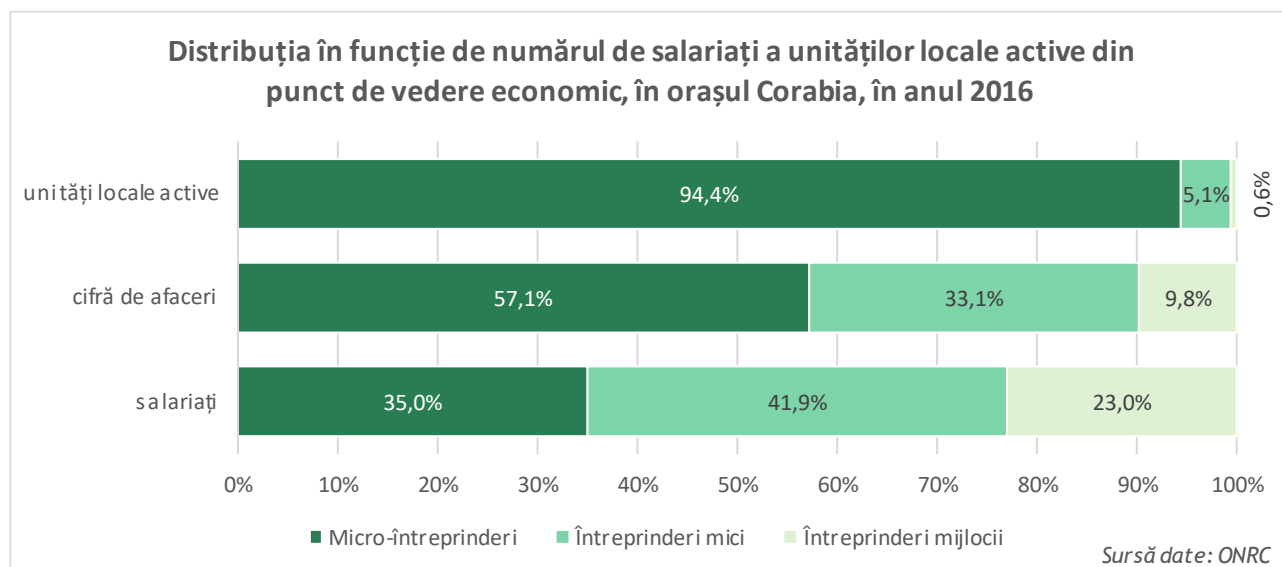
Domeniu de activitate	Anul 2010			Anul 2016		
	Număr firme	Număr salariați	Cifră de afaceri (mii lei)	Număr firme	Număr salariați	Cifră de afaceri (mii lei)
Agricultură, silvicultură și pescuit	15	30	6.389	14	136	24.132
Industria extractivă	1	0	229	--	--	--
Industria prelucrătoare	35	320	21.260	29	202	11.731
Distribuția apei; salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare	1	77	1.883	3	1	4.029
Construcții	32	45	17.966	24	43	6.931
Comerț cu ridicata și cu amănuntul; repararea autovehiculelor și motocicletelor	185	288	68.089	158	401	130.129
Transport și depozitare	14	47	13.159	19	54	5.909
Hoteluri și restaurante	21	35	1.629	23	14	1.779
Informații și comunicații	6	8	251	12	7	215



Intermedieri financiare și asigurări	9	13	1.254	8	17	1.129
Tranzacții imobiliare	1	1	0	3	1	203
Activități profesionale, științifice și tehnice	19	23	1.642	29	45	4.139
Activități de servicii administrative și activități de servicii suport	4	38	2.389	5	5	1.483
Învățământ	5	12	149	4	13	342
Sănătate și asistență socială	8	11	265	8	2	495
Activități de spectacole, culturale și recreative	2	4	47	4	1	248
Alte activități de servicii	6	8	398	11	14	660
<b>TOTAL</b>	<b>364</b>	<b>960</b>	<b>136.997</b>	<b>354</b>	<b>956</b>	<b>193.553</b>

Sursă date: Oficiul Național al Registrului Comerțului

La nivelul orașului Corabia, în anul 2016, își desfășoară activitatea un număr de 334 micro-întreprinderi (94,4%), 18 întreprinderi mici (5,1%) și 2 întreprinderi mijlocii (0,6%), conform datelor furnizate de Oficiul Național al Registrului Comerțului.



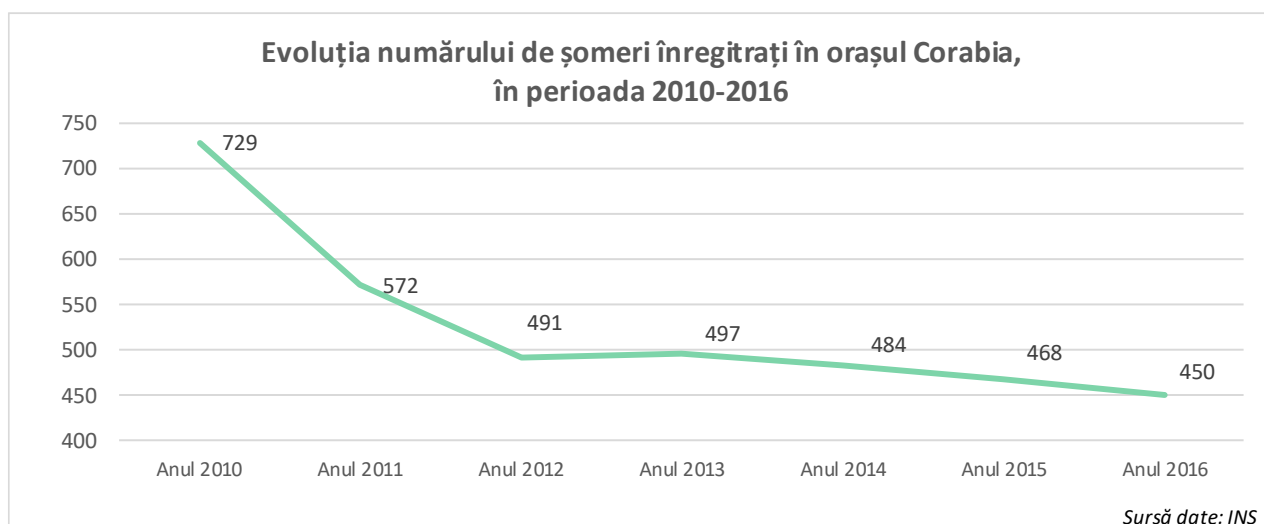
Potrivit datelor furnizate de Ministerul Finanțelor Publice, din numărul total de companii care își desfășoară activitatea în orașul Corabia, în anul 2015, s-a realizat un top 10 al principalelor unități locale active în funcție de cifra de afaceri. Se observă faptul că primele două poziții sunt ocupate de companiile Zahar Corabia SA și Nati Olimpia SRL care au sediul pe Str. Traian, respectiv Bdul. Nicolae Titulescu. Acestea au un număr de 102, respectiv 37 salariați și o cifră de afaceri de 17 milioane lei, respectiv 12 milioane lei. Pe poziția a treia se situează compania Conan Strong SRL care are domeniul principal de activitate Comerțul cu ridicata al băuturilor și sediul pe Str. Cuza Vodă. Aceasta a înregistrat o cifră de afaceri de 9 milioane lei.



**TOP 10 domenii de activitate în care activează unitățile locale  
active din orașul Corabia, în funcție de cifra de afaceri, în anul 2015**

Nr. Crt.	Denumire companie	Domeniu de activitate (CAEN)	Adresă	Nr. salariați	Cifra de afaceri (lei)
1	Zahar Corabia SA	0111 Cultivarea cerealelor, plantelor leguminoase și a plantelor producătoare de semințe oleaginoase	Strada Traian	102	17.751.596
2	Nati Olimpia SRL	4634 Comerț cu ridicata al băuturilor	Bdul. Nicolae Titulescu	37	12.243.058
3.	Conan Strong SRL	4778 Comerț cu amănuntul al altor bunuri noi, în magazine specializate	Str. Cuza Vodă	1	9.677.135
4	Cora Oil SRL	4730 Comerț cu amănuntul al carburanților pentru autovehicule în magazine specializate	Str. Ștefan cel Mare	--	6.815.395
5	Fereastra Cora Oil SRL	4752 Comerț cu amănuntul al articolelor de fierărie, al articolelor din sticlă și al celor pentru vopsit, în magazine specializate	Str. Cezar Bolliac	40	6.767.990
6	Plus SRL	4711 Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse	Str. Tudor Vladimirescu	28	6.691.430
7	Sudicor SRL	4711 Comerț cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse	Str. Caraiman	23	5.743.274
8	Antofarm SRL	4773 Comerț cu amănuntul al produselor farmaceutice în magazine specializate	Str. Cuza Vodă	14	4.443.866
9	World Trade Beverages SRL	4730 Comerț cu amănuntul al carburanților pentru autovehicule în magazine specializate	Str. Constantin Brâncoveanu	1	4.346.211
10	Marcel&Marian Trans SRL	4120 Lucrări de construcție a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale	Str. Gheorghe Doja	18	4.341.816

Sursă date: Ministerul Finanțelor Publice



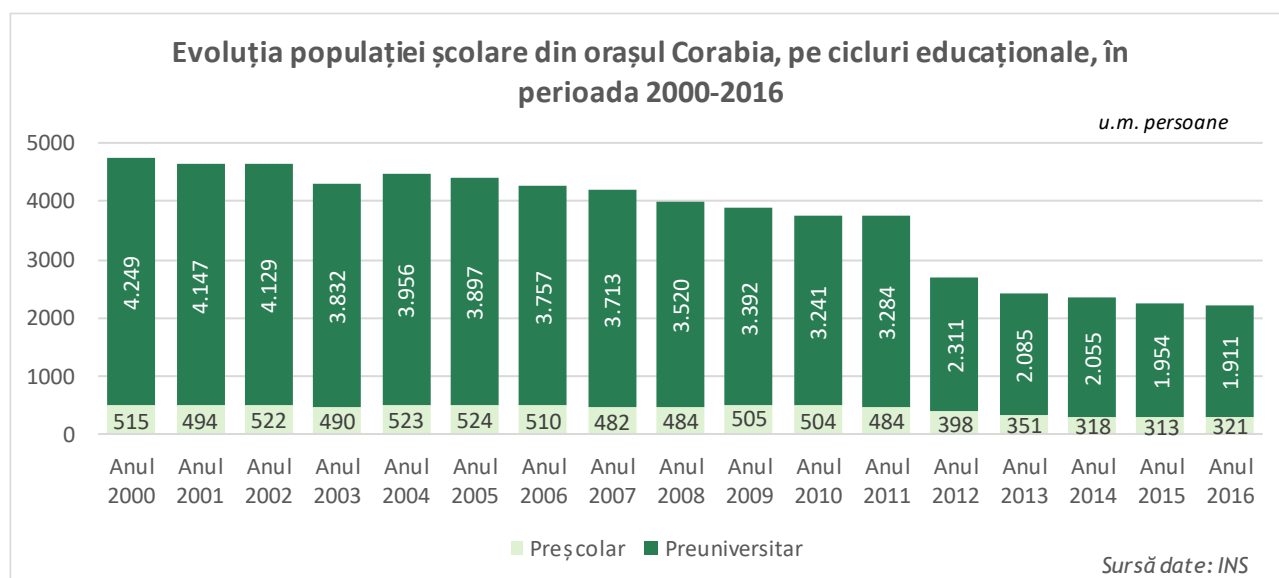
Numărul de șomeri înregistrați în orașul Corabia a prezentat un trend descendent în perioada 2010-2016. La nivelul anului 2016 s-a înregistrat un număr de 450 șomeri, fiind mai scăzut cu 38,3% comparativ cu anul 2010, an în care s-a înregistrat un număr de 729 șomeri, potrivit datelor furnizate de INS.



## Date privind învățământul

În ceea ce privește numărul de unități de învățământ, la nivelul anului 2016, în orașul Corabia s-a înregistrat un număr de 3 unități de învățământ cărora li se acordă o atenție deosebită din punct de vedere al accesibilității și siguranței publice, potrivit datelor furnizate de Institutul Național de Statistică. Populația școlară înregistrată la nivelul anului 2016 în unitățile de învățământ din orașul Corabia este de 2.232 persoane din care 85,6% este reprezentată de populația școlară înscrisă în ciclul preuniversitar, iar 14,4% de copiii din creșe și grădinițe.

Se observă faptul că evoluția populației școlare de la nivelul orașului Corabia a prezentat un trend descendent, la nivelul anului 2016 populația școlară a înregistrat o scădere cu 53,1% față de anul 2000, conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică.



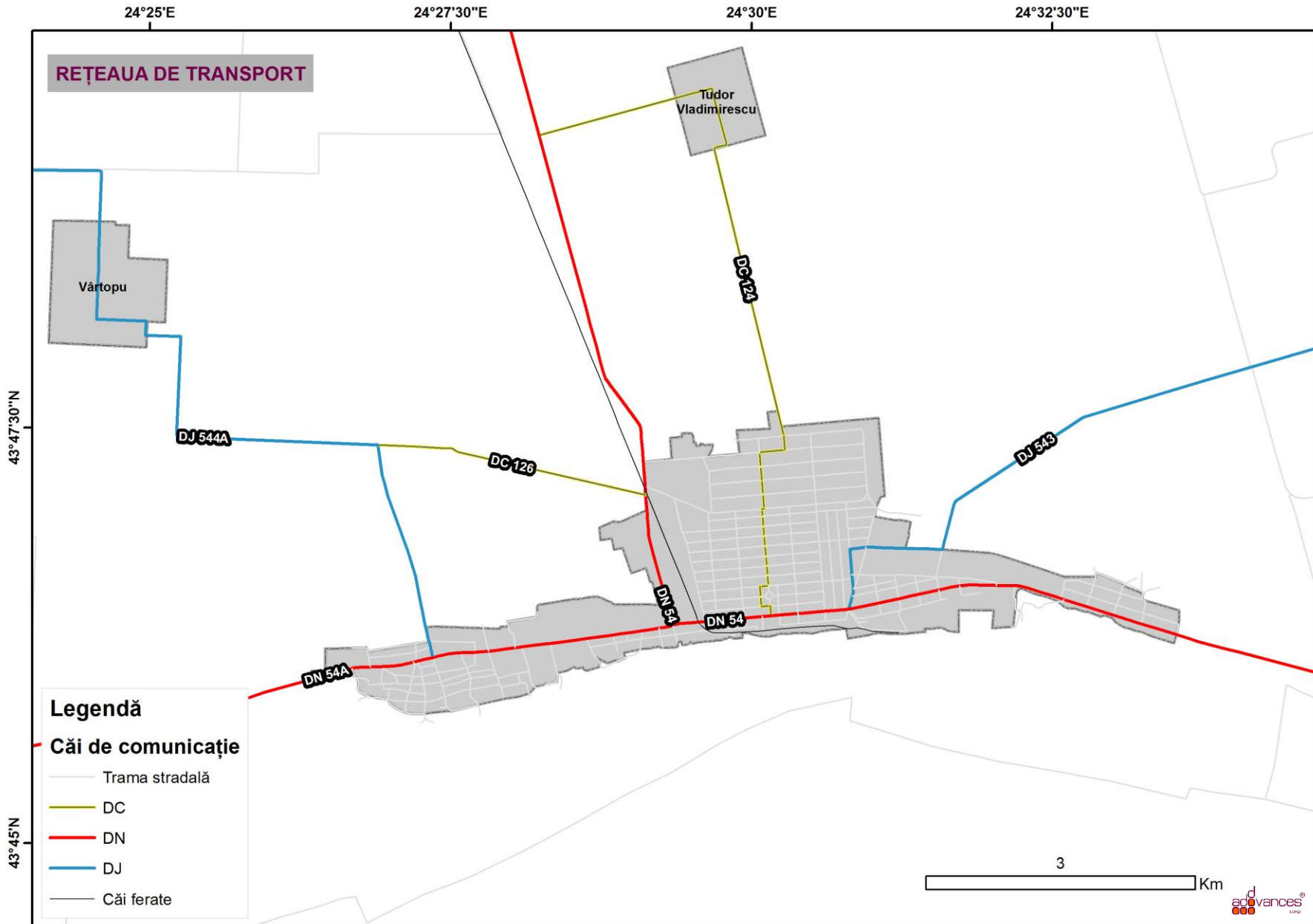
## 2.2. Rețeaua stradală

Căile rutiere reprezintă un element esențial al potențialului economic al țării, pe ele transportându-se cea mai mare parte a mărfurilor și a forței de muncă, atât în plan național, cât și internațional. Rețeaua de transport este formată din drumuri naționale, căi feroviare de importanță europeană și căi fluviale constituind repere importante în dezvoltarea viitoare a orașului Corabia.

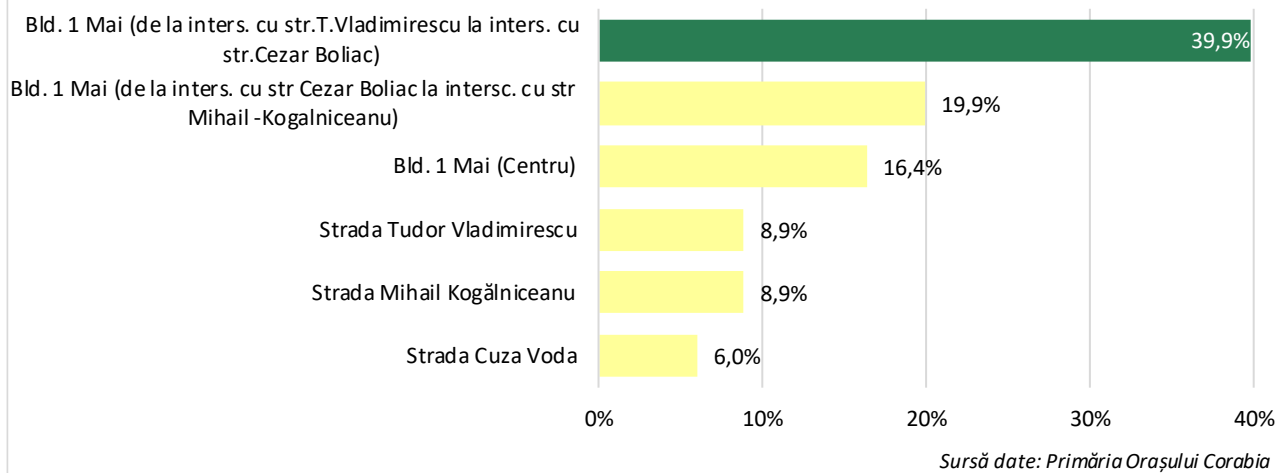
În ceea ce privește transportul rutier, principalele căi de acces sunt reprezentate de DN 54A (București-Alexandria-Turnu Măgurele-Corabia-Bechet-Calafat) și DN 54 (Corabia-Caracal-Râmnicu Vâlcea-Sibiu). Rețeaua de străzi, parcuri, trotuare administrată de Consiliul Local Corabia, are o lungime de aproximativ 439 km, din care 97 km drumuri și 122 km trotuare.

Starea tehnică a drumurilor din orașul Corabia este precară, însă se fac eforturi pentru modernizarea acestora, fiind și un proiect în curs de implementare. Cea mai mare parte din drumuri nu este modernizată (47 km potrivit INS), acestea fiind pietruite, iar accesul pietonal este slab dezvoltat din cauza lipsei trotuarelor, și acostamentelor care sunt în mare majoritate din pământ.





### Distribuția parcărilor amenajate în orașul Corabia, pe străzi, la nivelul anului 2018



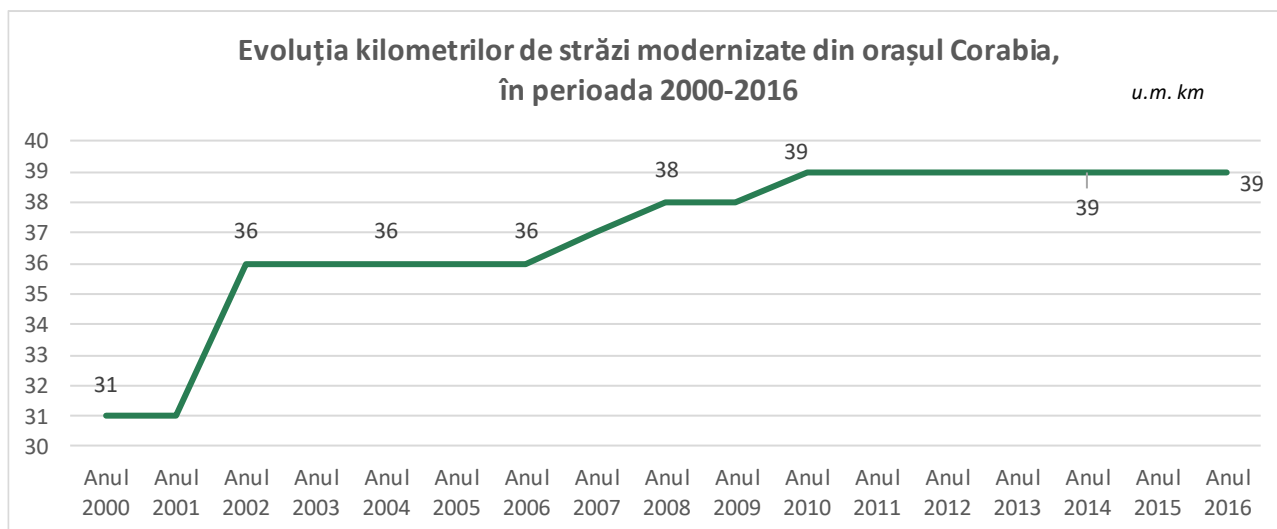
La nivelul orașului Corabia sunt amenajate 281 parcări, potrivit datelor furnizate de Primăria Orașului Corabia. Cea mai mare parte dintre parcări sunt amenajate pe Bulevardul 1 Mai, de la intersecția cu strada Tudor Vladimirescu la intersecția cu strada Cezar Boliac (39,9%). O pondere de 19,9% din numărul total de parcări din orașul Corabia cu plată sunt amenajate pe Bulevardul 1 Mai, de la intersecția cu strada Cezar Boliac la intersecția cu strada Mihail Kogălniceanu.

De asemenea, pe Bulevardul 1 Mai, în centru, sunt amenajate 16,4% din numărul total de parcări. O pondere egală de 8,9% din numărul de parcări de pe teritoriul orașului Corabia sunt amenajate pe Strada Tudor Vladimirescu, respectiv pe Strada Mihail Kogălniceanu. O pondere de 6,0% din numărul total de parcări sunt amenajate pe strada Cuza Vodă, conform datelor furnizate de Primăria Orașului Corabia.

Principalele străzi ale orașului Corabia sunt următoarele:

- Strada Mihail Kogălniceanu;
- Strada Cuza Vodă;
- Strada C.A. Rosetti;
- Strada Tudor Vladimirescu;
- Strada Frații Golești;
- Bulevardul Nicolae Titulescu;
- Bulevardul 1 Mai;
- Strada Ștefan cel Mare;
- Strada București;
- Strada Elena Doamna;
- Strada Cezar Bolliac;
- Strada Timiș;
- Strada Constantin Brâncoveanu,;
- Strada Matei Basarab;
- Strada General Praporgescu;
- Strada Caraiman.

Potrivit datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, la nivelul orașului Corabia în anul 2016 erau înregistrați 86 km de străzi. Trendul ascendent al străzilor modernizate poate fi explicată de expansiunea orașelor care atrage după sine construcția de noi străzi de acces. La nivelul orașului Corabia s-a înregistrat o creștere cu 25,8% în anul 2016, comparativ cu anul 2000, de la 31 km de străzi modernizate în anul 2000 la 39 km în anul 2016.



În ceea ce privește siguranța rutieră pe străzile din orașul Corabia, principala problemă pe care locuitorii orașului o întâmpină în timpul deplasării pe străzile din oraș este reprezentată de străzile degradate (gropi, neasfaltate). Alte probleme care afectează siguranța rutieră pe străzile din interiorul orașului Corabia sunt calitatea necorespunzătoare a trotuarelor și aleilor, lipsa alternativelor de transport și lipsa/ insuficiența locurilor de parcare, parcările neregulate și pietonii/ bicicliștii care circulă pe carosabil din cauza lipsei unei piste pentru bicicliști.

Conform datelor furnizate de Secția Regională de Poliție Transporturi Craiova, la nivelul anului 2017 în orașul Corabia a fost înregistrat un singur accident rutier .

### 2.3. Transport public

La nivelul orașului Corabia serviciile de transport public sunt alcătuite din transportul feroviar, transportul public de persoane interjudețean și de transportul fluvial. Conform datelor furnizate de Primăria Orașului Corabia, serviciul de transport public local, care are ca operator Consiliul Local Corabia, este asigurat de un singur microbuz care face doar 3 curse pe săptămână. În majoritatea timpului, populația orașului Corabia se deplasează cu transportul public de persoane interjudețean. Acesta se realizează între orașul Corabia și celelalte localități vecine și este asigurat de mai mulți operatori cu autocare, autobuze și microbuze.

Potrivit Sondajului privind mobilitatea urbană din orașul Corabia (realizat în cadrul Studiului de trafic) doar 10,6% din populația orașului Corabia utilizează în prezent transportul public ca principal mod de transport pentru deplasările din interiorul orașului.

Singurele condiții pentru care locuitorii orașului Corabia ar renunța la autoturismul personal pentru transportul public în comun ar fi ca mijloacele de transport în comun să fie moderne, informațiile cu privire la trasee, orare și conexiuni să fie afișate în stațiile de transport public local, viteza de deplasare să fie mai mare, iar timpii de așteptare în stații să fie mai mici.

Potrivit datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, o pondere de 5,9% din suprafața totală a orașului Corabia este reprezentată de căi de comunicații și căi ferate (746 ha). La nivelul orașului Corabia transportul feroviar este asigurat în prezent de 6 trenuri, potrivit datelor furnizate de Primăria Orașului Corabia.



### Rute pentru trenurile care sosesc și pleacă din stația Corabia

Rang	Tren	Direcție
R	9061	Caracal (04:55)-Deveselu (05:04)-Frăsinet (05:13)-Studinița h (05:18)-Studina hc (05:24)-Vișina (05:32)-Vișina Veche hc (05:36)- <b>Corabia</b> (05:52)
R	9062	<b>Corabia</b> (06:00) - Vișina Veche hc (06:14) - Vișina (06:18) - Studina hc (06:26) - Studinița h (06:32) - Frăsinet (06:37) - Deveselu (06:46) - Gr. Tehnica Caracal (06:52) - Canton 239 + 700 h (06:56) - Caracal (07:00)
R	9063	Caracal (14:18) - Canton 239 + 700 h (14:20) - Deveselu (14:29) - Frăsinet (14:38) - Studinița h (14:43) - Studina hc (14:49) - Vișina (14:57) - Vișina Veche hc (15:01) - <b>Corabia</b> (15:17)
R	9064	<b>Corabia</b> (15:35) - Vișina Veche hc (15:49) - Vișina (15:53) - Studina hc (16:01) - Studinița h (16:07) - Frăsinet (16:12) - Deveselu (16:21) - Gr. Tehnica Caracal (16:27) - Canton 239 + 700 h (16:31) - Caracal (16:35)
R	9065	Caracal (18:15) - Canton 239 + 700 h (18:17) - Gr. Tehnica Caracal (18:22) - Deveselu (18:28) - Frăsinet (18:37) - Studinița h (18:42) - Studina hc (18:48) - Vișina (18:56) - Vișina Veche hc (19:00) - <b>Corabia</b> (19:15)
R	9066	<b>Corabia</b> (19:22) - Vișina Veche hc (19:36) - Vișina (19:40) - Studina hc (19:48) - Studinița h (19:54) - Frăsinet (19:59) - Deveselu (20:08) - Gr. Tehnica Caracal (20:14) - Canton 239 + 700 h (20:18) - Caracal (20:22)

Sursă date: Primăria Orașului Corabia

Transport fluvial este asigurat cu ajutorul portului din Corabia, singurul port din județul Olt. Acesta este poziționat între kilometrii 628+500-630. Portul din Corabia ce se întinde pe o suprafață de 227.763 m<sup>2</sup> era folosit de obicei pentru transportul fluvial al produselor agricole, însă în prezent acesta este nefuncțional din cauza nivelului foarte scăzut al Dunării care a dus la colmatarea șenalului navigabil.

## 2.4. Transport de marfă

Potrivit datelor furnizate de UAT Corabia există două străzi în zona silozurilor de cereale, unde în sezonul cerealelor predomină vehiculele de marfă: str. Dumitru Buzdun și str. Portului.

Transportul de marfă se remarcă și la nivelul zonelor comerciale, care trebuie aprovizionate constant:

- Piața agroalimentară și Microbursa de pește - bld.1 Mai ;
- bld.1 Mai, de la intersecția cu str. Tudor Vladimirescu până la intersecția cu str. Mihail Kogălniceanu;
- str. Cuza Vodă;
- str. Tudor Vladimirescu, de la intersecția cu bld. 1 Mai pana la intersecția cu str. Popa Șapcă ;
- str. Caraiman, de la intersecția cu str. C. A. Rosetti până la intersecția cu str. Carpați.

Potrivit datelor obținute în urma monitorizării traficului din localitatea Corabia **se remarcă la nivel intern o frecvență de apariție mai ridicată în cazul vehiculelor de marfă sub 3,5 tone** comparativ cu autocamioanele cu 2-4 axe și vehicule articulare (TIR), remorchere cu trailer cu peste 4 axe. Principalele tipuri de mărfuri pe care acestea le transportă sunt produse alimentare, produse fabricate, minereuri și materiale de construcții, produse agricole și îngrășăminte, respectiv scrisori și colete.

Principalele probleme asociate cu transportul de marfă din aria de intervenție sunt legate de riscul de apariție a accidentelor ce implică pietoni și bicicliști, din cauza interferenței acestor categorii ale mobilității cu fluxurile

de trafic de tranzit; afectarea factorilor de mediu, prin nivelul ridicat de emisii pulberi și gaze cu efect de seră (GES), datorate traficului greu care tranzitează aria de intervenție; afectarea factorilor de mediu prin nivelul ridicat al poluării fonice și al vibrațiilor emise de traficul greu, în traversarea zonelor locuite/rezidențiale, cu implicații asupra calității vieții și a mediului urban.

## 2.5. Mijloace alternative de mobilitate

Potrivit *Strategiei de dezvoltare durabilă a orașului Corabia 2015-2020*, la nivelul străzilor din orașul Corabia sunt 122 km de trotuare și 174 km de alei pietonale. În ceea ce privește infrastructura pietonală, în prezent aceasta este slab dezvoltată, nu sunt amenajate corespunzător trotuarele în toate zonele, iar acostamentele sunt în marea majoritate din pământ înierbat.

În orașul Corabia, o pondere de 57,3% din populație utilizează ca modalitate principală de transport mersul pe jos conform *Sondajului privind mobilitatea urbană din orașul Corabia* (realizat în cadrul Studiului de trafic). Însă locuitorii se confruntă zilnic cu probleme privind infrastructura pietonală precum trotuare degradate, ocupate de mașini parcate, siguranța scăzută la traversarea străzilor, totodată trecerile de pietoni sunt rare și spațiile pietonale în zona centrală sunt insuficiente.

O altă problemă este reprezentată de lipsa unui sistem de monitorizare video, absența limitatoarelor de viteză în apropierea trecerilor de pietoni și existența unor treceri slab marcate și nesemnalizate, reprezintă alte aspecte negative care influențează siguranța deplasărilor pietonale și calitatea vieții locuitorilor.

În ceea ce privește deplasările cu bicicleta, se remarcă un număr semnificativ de persoane care utilizează bicicleta ca mod principal de transport (3,4%), însă aceștia întâmpină zilnic dificultăți în timpul deplasării, fapt ce se datorează în principal lipsei unei infrastructuri specifice pentru biciclete (lipsă piste biciclete, rasteluri, centre de închiriere biciclete). Pe lângă lipsa infrastructurii dedicate deplasărilor cu bicicleta, locuitorii nu pot circula în siguranță pe stradă din cauza traficului auto intens.

## 2.6. Managementul traficului

Serviciul rutier de poliție al județului Olt realizează măsuri de informare și educație rutieră a participanților la trafic, verifică conducătorii auto la cunoașterea regulilor de circulație în condițiile stabilite de regulament și întreprinde acțiuni de monitorizare a traficului. Pentru creșterea siguranței rutiere de la nivel local se impune dezvoltarea unui sistem de circulație integrat și performant, care poate fi implementat prin diferite metode. Prin urmare, în ceea ce privește circulația rutieră, trebuie urmărite anumite aspecte precum:

- aplicarea principiului de transport “multimodal” pentru angrenarea corectă a tuturor capacităților de deplasare, având ca rezultat optimizarea și eficientizarea costurilor pentru transport, precum și reducerea amprentei de carbon generate de transporturi;
- asigurarea de legături multiple și puncte de conexiune între sistemul de circulație convențional și cel alternativ;
- îmbunătățirea sistemului de transport public ca o alternativă a deplasărilor cu autoturisme proprietate personală etc.

Amenajarea corespunzătoare a străzilor și a intersecțiilor existente la nivelul unei localități influențează în mod direct calitatea vieții locuitorilor și calitatea serviciilor oferite de infrastructură de transport, condiționând circulația și siguranța participanților la trafic (pietoni, bicicliști, șoferi, pasageri etc).

În orașul Corabia nu sunt folosite sisteme inteligente de gestionare a traficului prin urmare nu există un sistem de monitorizare și gestionare a traficului, astfel datele de trafic nu pot fi înregistrate în mod automatizat în timp real. Politica privind parcare și măsurile privind siguranța rutieră sunt principalele aspecte ale managementului traficului la nivelul orașului Corabia.

Disponibilitatea și suficiența locurilor de parcare contribuie direct la facilitarea traficului rutier. Conform datelor furnizate de către administrația publică locală, la nivelul anului 2018, pe raza orașului Corabia există 281 de locuri de parcare.

Un aspect important privind siguranța în trafic este viteza de circulație și trecerile de pietoni semnalizate într-un mod corespunzător. Astfel pentru a asigura un nivel cât mai ridicat al siguranței în trafic, se impune amplasarea unor indicatoare cu limitele de viteză corespunzătoare fiecărei porțiuni de drum și indicatoare care presemnalizează trecerilor de pietoni.

În vederea prevenirii, respectiv reducerii numărului de accidente, evenimente, Primăria Orașului Corabia trebuie și poate întreprinde măsuri pentru aplicarea și întreținerea corespunzătoare a mijloacelor de semnalizare rutieră a orașului. Primăria Orașului Corabia trebuie să se ocupe de tot ceea ce ține de signalistică rutieră și semaforizare, colaborând strâns cu serviciul de poliție. Orice amplasare de indicatoare rutiere, semafoare, pe arterele de circulație și trotuare pe raza localității se face doar cu avizul comisiei de circulație și apoi avizul scris al Poliției Rutiere, conform OUG 195/2002. Se respectă de asemenea SR 184 cu modificările ulterioare.

## 2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul teritoriului PMUD principalele zone care prezintă grad ridicat de complexitate se constituie sub forma zonelor generatoare sau de atragere a nevoii de mobilitate. Din punct de vedere al importanței, zonele generatoare de deplasări sunt reprezentate de zonele rezidențiale. Pentru o reprezentare cât mai exactă, aria de studiu a PMUD a fost împărțită funcțional în **zone centrale, comerciale, zone cu atracții turistice, industriale și intermodale**. Principalele zone de la nivelul orașului Corabia care prezintă un grad mai mare de complexitate sunt caracterizate de slaba interconexiune dintre modurile de transport motorizate și nemotorizate.

### Zonele centrale

La nivelul zonelor centrale sunt prezente **majoritatea instituțiilor publice locale** (Primăria Orașului Corabia, Judecătoria Corabia, parchetul de pe lângă Judecătoria Corabia, Spitalul Orășenesc Corabia, Poliția de Frontieră, Poliția Orașului Corabia, Colegiul Național Al. I. Cuza, Colegiul Tehnic Danubias), **centre comerciale** (Piața agroalimentară și Microbursa de Pește, magazine comerciale), și **instituții de cult**. Se poate observa faptul că aceste zone atrag fluxuri diferite de trafic. Având în vedere specificul indus de centralitate al zonei, aici se desfășoară și activitățile de promenadă ale cetățenilor. În cadrul acestor zone au fost identificate ca principale probleme: lipsa unei infrastructuri dedicate pentru biciclete, lipsa unei infrastructuri pietonale, în



prezent trotuarele fiind degradate, înguste și ocupate de mașinile parcate. Traficul pietonal este expus traficului auto ceea ce conduce la creșterea riscului de accidente în care sunt implicați pietonii. O altă problemă identificată la nivelul zonelor centrale din orașul Corabia este insuficiența locurilor de parcare.

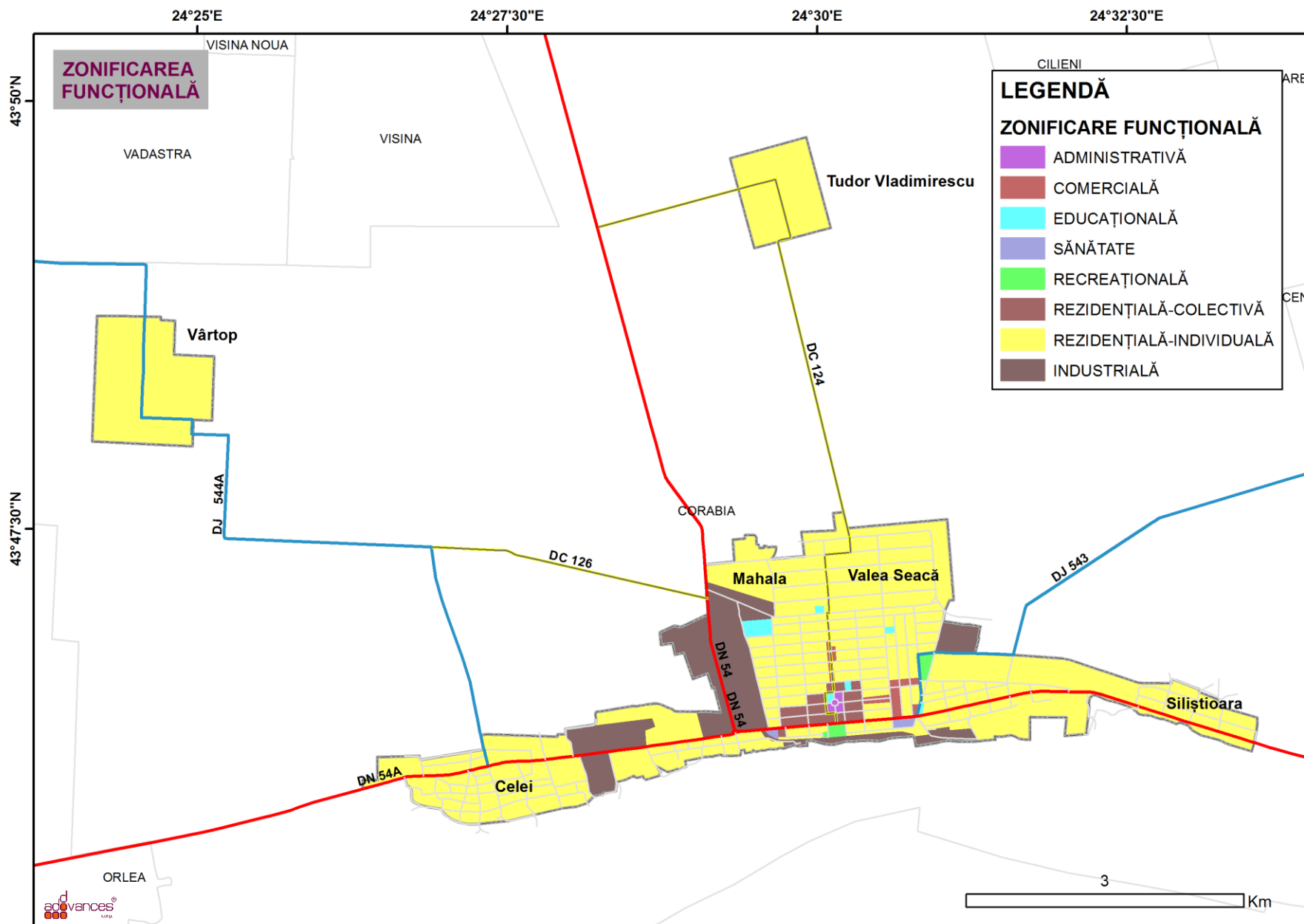
### **Zone comerciale/logistice**

La nivelul orașului Corabia desfășurarea activităților economice reprezintă un factor important în ceea ce privește generarea transportului de persoane și a celui de mărfuri. Dintre companiile care își desfășoară activitatea în orașul Corabia cea mai mare parte realizează activități în domeniul comercial și industrial. Cea mai mare parte dintre companii își desfășoară activitățile atât în zona centrală, cât și în cea industrială. Aceste zone sunt cele mai importante, ele contribuie la atracția unui număr ridicat de călătorii. Atât zona centrală, cât și cea industrială dispun de acces direct la drumul național DN 54 A.

### **Zone intermodale**

În cadrul acestei secțiuni este analizat modul de interconectare al rețelelor de transport public aferente teritoriului cuprins în PMUD. Elementele componente ale rețelei de transport public sunt constituite din rețeaua liniilor de autobuz și rețeaua feroviară. În ceea ce privește stația CFR Corabia, aceasta se află la o distanță de 0,5 km față de zona centrală a localității. O distanță atât de mică ar putea determina o accesibilitate ridicată pentru locuitorii orașului Corabia care ar putea parcurge această distanță fie pe jos, fie cu bicicleta dacă ar avea o infrastructură pietonală și o infrastructură dedicată pentru biciclete. Investițiile în infrastructura pietonală și în cea dedicată mersului pe bicicletă ar duce la creșterea accesibilității și atractivității sistemului de transport nemotorizat în defavoarea traficului motorizat.





### 3. Model de transport

#### 3.1. Prezentare generală și definirea domeniului

Modelele de transport utilizate în modelarea cererii de transport sunt esențiale în activitatea de planificare și evaluare a efectelor pe care le vor induce dezvoltarea socio-economică, planurile de dezvoltare urbană, proiectele majore de infrastructură dar și impunerea de noi reglementări în materie de circulație urbană. În mod tradițional, activitatea de modelare se realizează prin aplicarea modelului în *patru pași*. Modelul este alcătuit din următoarele etape: *Generarea cererii de transport, Distribuția călătoriilor, Alegerea modală și Afectarea traficului*.

**Având în vedere că orașul Corabia este oraș de rangul III, nu este necesară elaborarea unui model complex, ci mai degrabă a unui model simplu care să evidențieze fluxurile actuale și cele viitoare.**

**Generarea cererii de transport** implică estimarea numărului de călătorii produs și atras de fiecare zonă a modelului în funcție de caracteristicile socio-economice ale zonei respective. Un aspect important care trebuie avut în vedere este sistemul de zonificare al modelului. Zonele de transport trebuie să fie realizate în corelare cu specificul zonei și este foarte important ca zona să fie omogenă. Pentru modelul de trafic aferent studiului prezent, teritoriul localităților componente (ariei de intervenție) a fost împărțit în **23 de zone de trafic**, dintre care 20 în orașul Corabia, restul de 3 zone fiind externe.

**Distribuția călătoriilor** este cea de-a doua etapă a modelului în care se realizează conexiunea dintre numărul de călătorii estimate produse în fiecare zonă cu călătorii atrase în alte zone. Principiul de realizare a distribuției călătoriilor se bazează pe probabilitatea că o persoană va călători către o zonă mai apropiată care prezintă un nivel ridicat de activitate (birouri, zone comerciale etc) decât către zonele mai depărtate.

**Alegerea modală** realizează alocarea călătoriilor generate în pasul anterior către diferitele moduri de transport. Aici sunt incluse călătoriile personale pentru modul ne-motorizat (mersul pe jos sau pe bicicletă) sau modul motorizat.

**Afectarea călătoriilor** presupune alegerea rutelor de transport disponibile pe o rețea de transport existentă, cum este cazul rețelei de drumuri. Cererea de călătorii este afectată rutelor rutiere prin folosirea unui algoritm de calcul care determină cantitatea de trafic ca funcție a timpului, volumului, capacității sau a factorului de impedanță.

Conform cerințelor prezentate în Ghidul Solicitantului POR 3.2, dar și a Normelor de Aplicare a Legii 350/2001 actualizate, realizarea unui model de transport într-un software specializat este obligatorie doar pentru localitățile de rang 0 și I și având în vedere faptul că orașul Corabia este oraș de rangul III, modelul de trafic ales va fi unul simplu care va ilustra volumele de trafic la nivelul anului de bază și cele prognozate.

Cu toate acestea, pentru a identifica fluxurile actuale și viitoare a fost realizat *un model simplu în format tabelar*. Generarea deplasărilor s-a realizat prin completarea unor foi de calcul, pentru fiecare scenariu în parte, pornind de la o serie de indicatori socio-economici care contribuie la generarea și atragerea de călătorii pentru fiecare zonă de trafic în parte. Modelul de transport a respectat metodologia specifică



modelelor de transport în „patru pași” deși nu a fost realizat în cadrul unui singur software specializat. Au fost respectate recomandările prevăzute în ghidul Jaspers, dar și în Ghidul propus în cadrul Master Planului General de Transport pentru România. Instrumentele utilizate au fost preponderent cu licență liberă (open-source), dar și proprietare (Microsoft Excel).

Variabilele luate în considerare pentru elaborarea modelului de generare a cererii de transport sunt numărul populației, densitatea populației, numărul de autoturisme, ponderea deținerii de autoturisme, numărul persoanelor ocupate în activități comerciale, de birouri și industriale. La elaborarea modelului s-a avut în vedere obținerea unor informații cât mai precise care să poată reprezenta fidel situația socio-economică la nivelul fiecărei zone în parte pentru anii scenariilor. Trebuie menționat gradul de dificultate de obținere a unor seturi de date care să poată fi utilizate în procesul de modelare și indisponibilitatea la nivel de stradă pentru aria de intervenție. În general, calitatea datelor este dată de lipsa unor nomenclatoare oficiale care să înglobeze variabile socio-economice la nivel de stradă, lipsa datelor GIS, lipsa datelor referitoare la activitățile economice. Mare parte din aceste date au fost obținute de la autoritățile locale, dar și din alte surse.

### 3.2. Colectarea de date

În procesul de dimensionare și calibrare a modelului au fost folosite atât date din sursele existente (Primărie, Consiliul Județean, Ministerul Transporturilor, CESTRIN, INS etc.), cât și date culese din sondaje și din măsurători de trafic.

Metodele de culegere a datelor au constat în realizarea de recensăminte de circulație și anchete origine-destinație (OD) pe rețeaua rutieră majoră și în punctele de penetrație în oraș și a unui sondaj privind mobilitatea urbană din orașul Corabia.

#### *Sondaj privind mobilitatea urbană*

Analiza are drept scop identificarea situației actuale de la nivelul orașului Corabia. Obiectivele sondajului vizează identificarea următoarelor aspecte:

- cel mai utilizat mod de transport;
- caracteristici ale celei mai frecvente călătorii efectuate;
- principalele probleme privind traficul auto;
- principalele probleme privind deplasările cu bicicleta;
- principalele probleme privind deplasările pietonale;
- principalele probleme privind parcările autovehiculelor;
- condițiile în care locuitorii ar utiliza transportul public în comun/bicicleta;
- zonele/străzile cele mai greu de accesat;
- factorii care influențează calitatea vieții.



**Universul cercetării** este reprezentat de gospodăriile din orașul Corabia:

Indicatori	Anul 2011 (RPL 2011)			Anul 2017 (INS)	
	Populație	Nr. gospodării	Nr. membri/ gospodărie	Populație	Nr. gospodării*
	14.770	5.404	2,72	17.937	6.594

\*estimare număr gospodării pe baza numărului de membri/gospodărie înregistrat la Recensământul Populației și al Locuințelor din 2011

**Eșantionul** este format din 89 gospodării (aproximativ 242 persoane):

	Nr. gospodării	Nr. membri/ gospodărie	Populație	% din populația totală 2017
Eșantion	89	2,72	242	1,3%

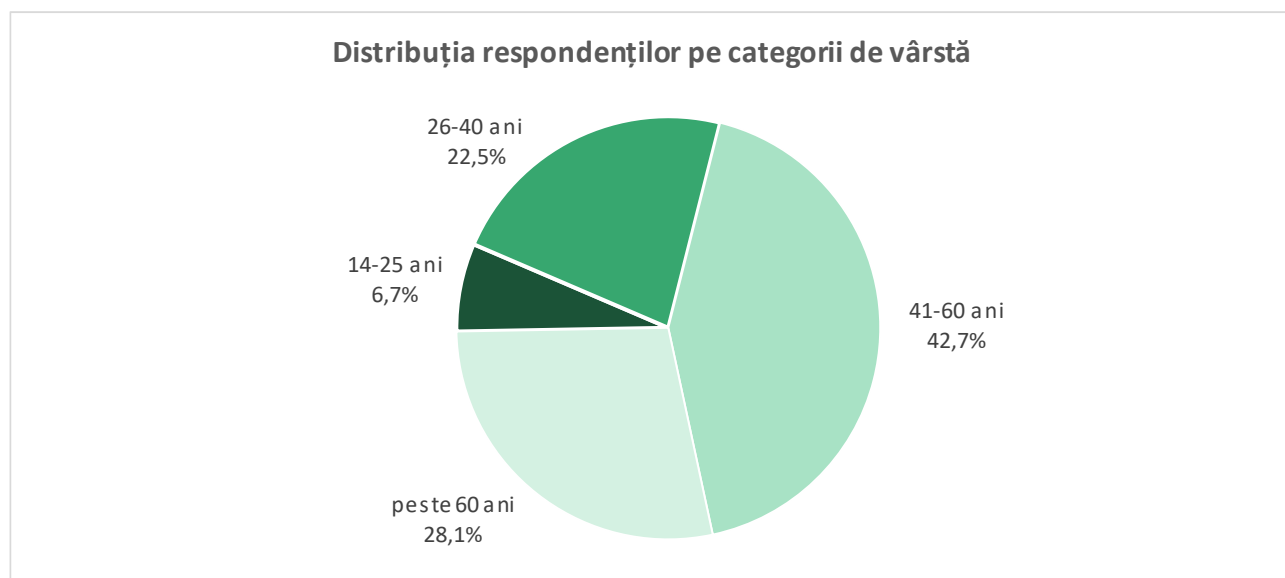
**Se observă că mărimea eșantionului depășește limita de 1% specificată în recomandările din Normele de Aplicare a Legii 350/ 2001 actualizată în anul 2013.**

Zonele/străzile unde a fost aplicat sondajul sunt: Str. C.A. Rosetti, Str. Caraiman, Str. Carpați, Bulevardul 1 Mai și Corabia.

**Instrumentul de culegere a datelor** este chestionarul. Chestionarul a fost aplicat „door to door”, la nivel de gospodărie. **Intervalul de încredere:**  $\pm 95\%$  cu o eroare maximă admisibilă de  $\pm 5\%$ .

**Perioada de culegere a datelor:** 18-19 ianuarie 2018.

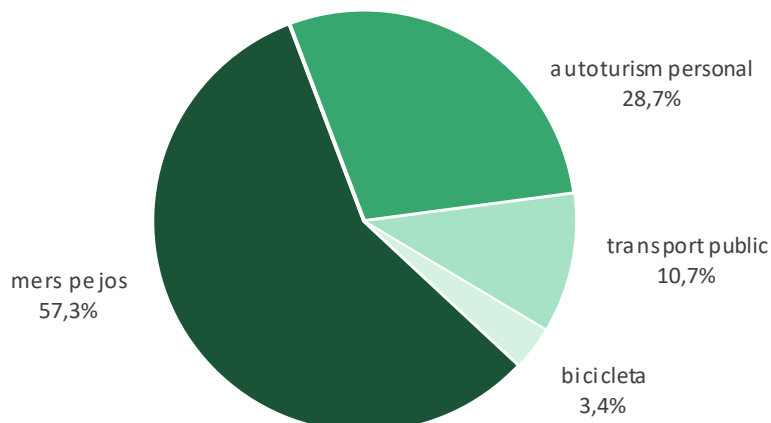
La nivelul gospodăriilor anchetate s-au interviat persoane cu o vârstă de minim 14 ani. Structura respondenților pe categorii de vârstă arată ponderea majoritară a persoanelor cu o vârstă cuprinsă între 41-60 ani (42,7%). Distribuția pe sexe este una relativ echilibrată 59,3% femei și 40,7% bărbați.



Principalul mod de transport utilizat cel mai frecvent de locuitorii orașului Corabia este mersul pe jos (57,3%), acesta fiind urmat de autoturismul personal (28,7%), transportul public (10,7%) și bicicleta (3,4%). Acest lucru se datorează lipsei infrastructurii specifice pentru deplasarea cu bicicleta.



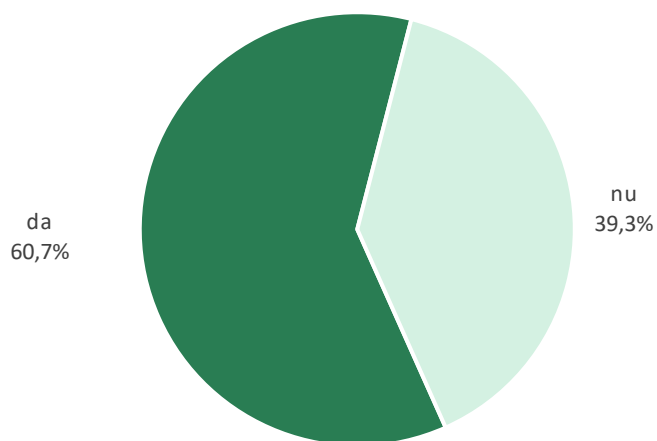
### Modul cel mai frecvent de transport pentru deplasările din interiorul orașului



Un rol important în mobilitate îl are disponibilitatea unui vehicul personal, o pondere de 60,7% dintre respondenți dețin cel puțin un autoturism la nivelul gospodăriei. Într-o zi un respondent realizează aproximativ 2-3 călătorii, principalele destinații fiind serviciu și locațiile de unde se pot face cumpărăturile necesare (magazine, Penny, Profi și piață).

Durata medie de timp parcursă de la originea călătoriei la destinație pe jos, cu autoturismul personal sau transportul public este de aproximativ 24 minute, iar cu bicicleta este de aproximativ 16-17 minute. Din timpul parcurs cu autoturismul 3-4 minute sunt alocate parcării autovehiculului.

### Ponderele respondenților care dețin un autoturism în gospodărie





### *Ancheta Origine-Destinație*

Anchetele de trafic sunt metode prin care se cuantifică caracteristicile traficului actual și de perspectivă stând la baza luării deciziilor privind fezabilitatea investițiilor rutiere, diferite soluții urbanistice prin stabilirea structurii, calității curenților de deplasare prin interogarea participanților la trafic. Aceste anchete stabilesc relațiile de trafic dintre zonele de origine și destinație (O/D) specifice fluxurilor de trafic, caracteristice generale calitative și cantitative ale deplasării O/D și alte preferințe privind itinerariile alese.

Tipul de anchetă folosit este **anchete pe traseu**, unde circulația este întreruptă total sau parțial (eșantionare), iar conducătorii auto sunt chestionați cu privire la originea și destinația deplasării, fiind de asemenea completate și alte date, precum tipul autovehiculului, venitul brut al conducătorului, tipul de marfă transportat, precum și numărul de pasageri din vehicul.

Modul și schema de organizare a postului de anchetă a fost aprobată, în comun, de administratorul drumului și Direcția Poliției Rutiere. Ancheta de circulație constă în patru etape, după cum urmează:

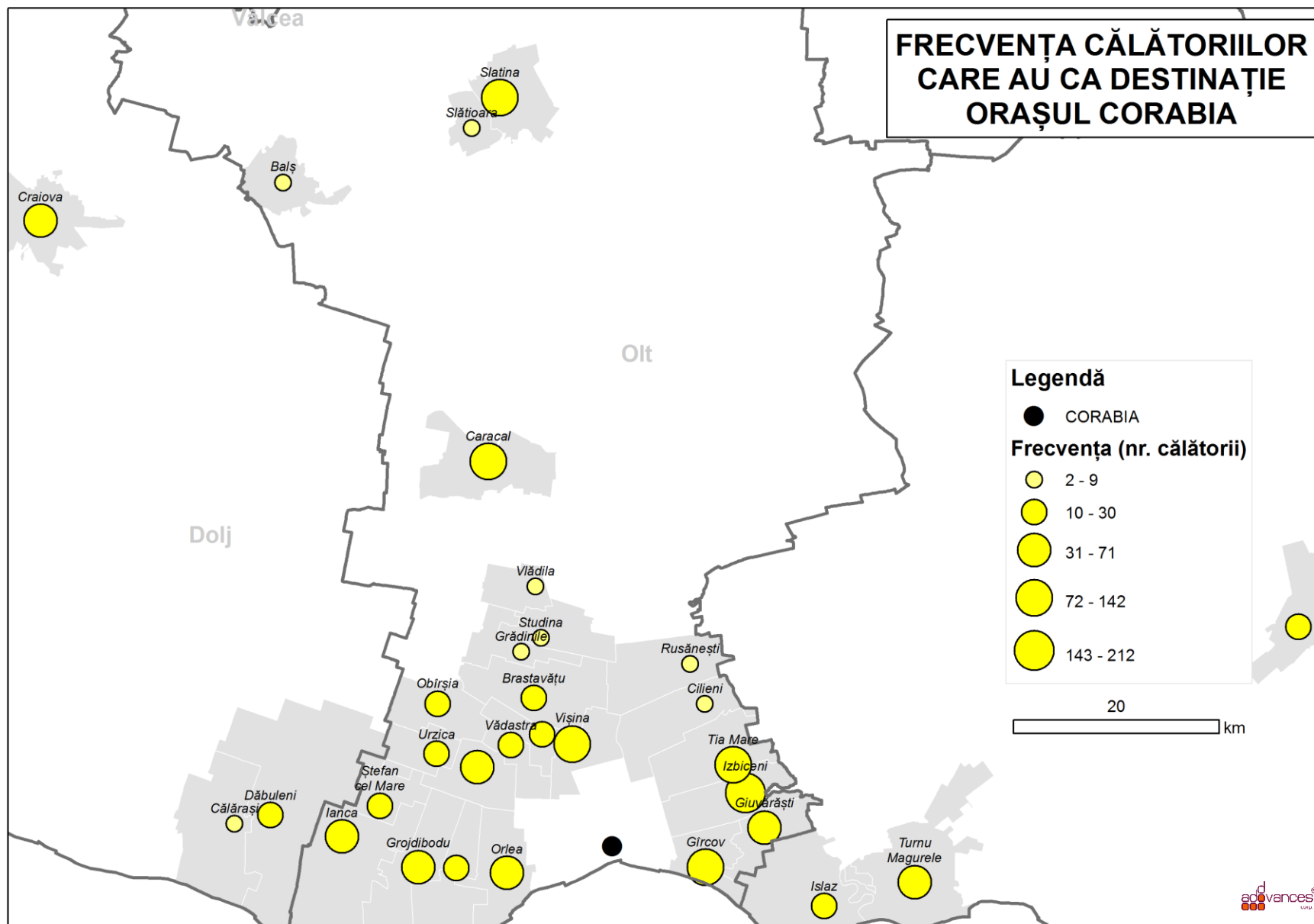
- Dirijarea și oprirea autovehiculului;
- Chestionarea conducătorului autovehiculului;
- Înregistrarea informațiilor primite;
- Separat, în postul de anchetă, se efectuează recensământ de circulație pe categorii de vehicule în conformitate cu „Instrucțiunile pentru efectuarea înregistrării circulației rutiere pe drumurile publice”.

**S-au recenzat 2.385 mașini pe o perioadă de 4 zile** (19-22 decembrie 2017), în intervalul orar 7:00-19:00:

- **ZIUA 1:** Post 1: intrarea Vest - Corabia DN54A;
- **ZIUA 2:** Post 2: intrarea Est - Corabia DN54;
- **ZIUA 3:** Post 3: intrarea Nord - Corabia DN54;
- **ZIUA 4:** Post 4: intrarea Nord-Est - Corabia DJ543.

Categoriile de vehicule recenzate în cadrul anchetei de tip OD:

- Motociclete;
- Autoturisme;
- Microbuz (<8);
- Autobuz;
- Mărfuri < 3.5 t;
- Camioane - 2 osii;
- Camioane - 3/4 osii;
- Camioane - 4+osii (articulate);
- Tractoare, vehicule speciale;
- Cam. - 2,3,4 osii + remorcă.

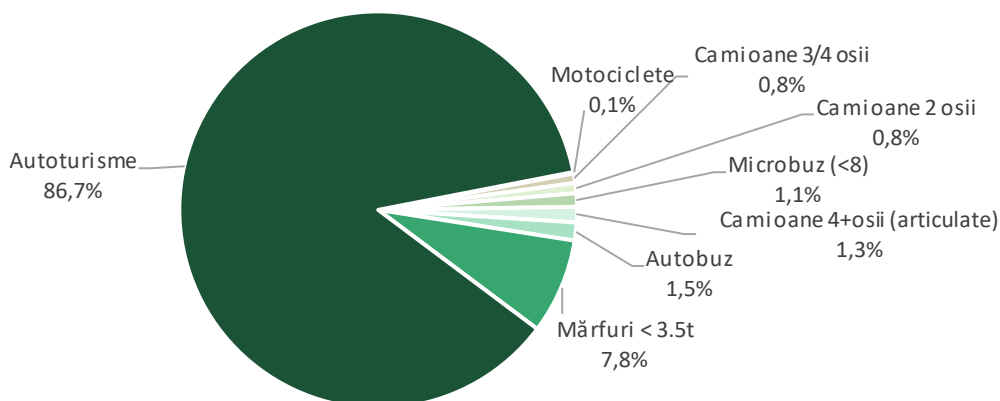




Conform rezultatelor obținute în cadrul Anchetei OD (origine-destinație) din orașul Corabia, peste 85,0% dintre vehiculele care vin, respectiv care se îndreaptă în Corabia sunt autoturisme (86,7%). Alte tipuri de vehicule care tranzitează orașul Corabia sunt: vehicul de mărfuri < 3,5 t (7,8%), autobuze (1,5%), camioane - 4+osii-articulate (1,3%), microbuze <8 (1,1%), camioane- 2 osii (0,8%), camioane- 3/4 osii (0,8%) și motocicletele (0,1%).

În ceea ce privește, numărul mediu de pasageri pe zile și tipuri de vehicule se poate observa faptul că cei mai mulți pasageri se regăsesc în mijloacele de transport precum autobuz- în medie 9,7 persoane și microbuz (<8) în medie 3,1 persoane, pe cele 4 zile.

Distribuția volumului de trafic, pe tipuri de vehicule

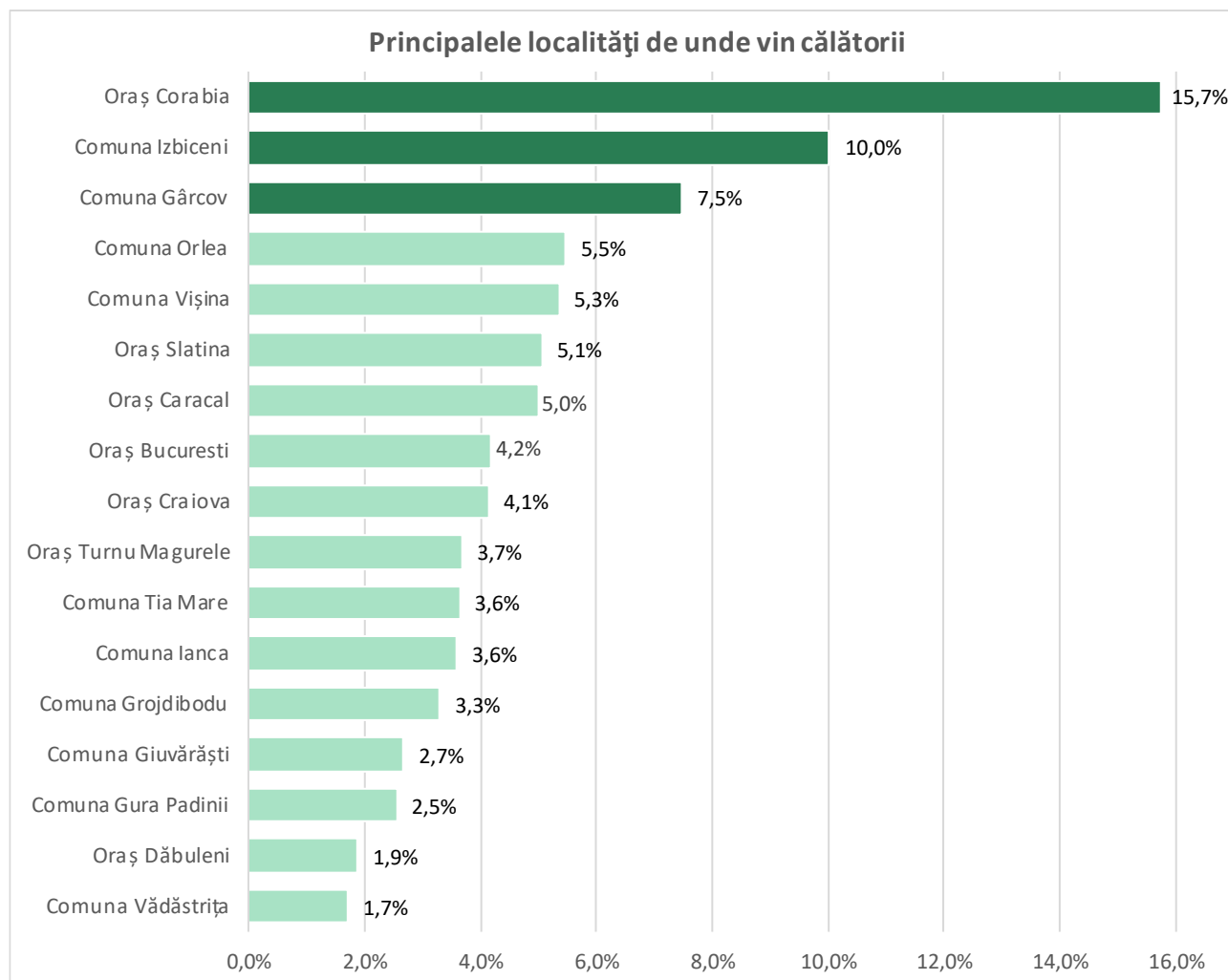


Potrivit rezultatelor obținute în cadrul Anchetei OD din orașul Corabia, se poate observa faptul că Orașul Corabia (15,7%), Comuna Izbiceni (10,0%), Comuna Gârcov (7,5%) și Comuna Orlea (5,5%) sunt principalele localități de unde vin respondenții.

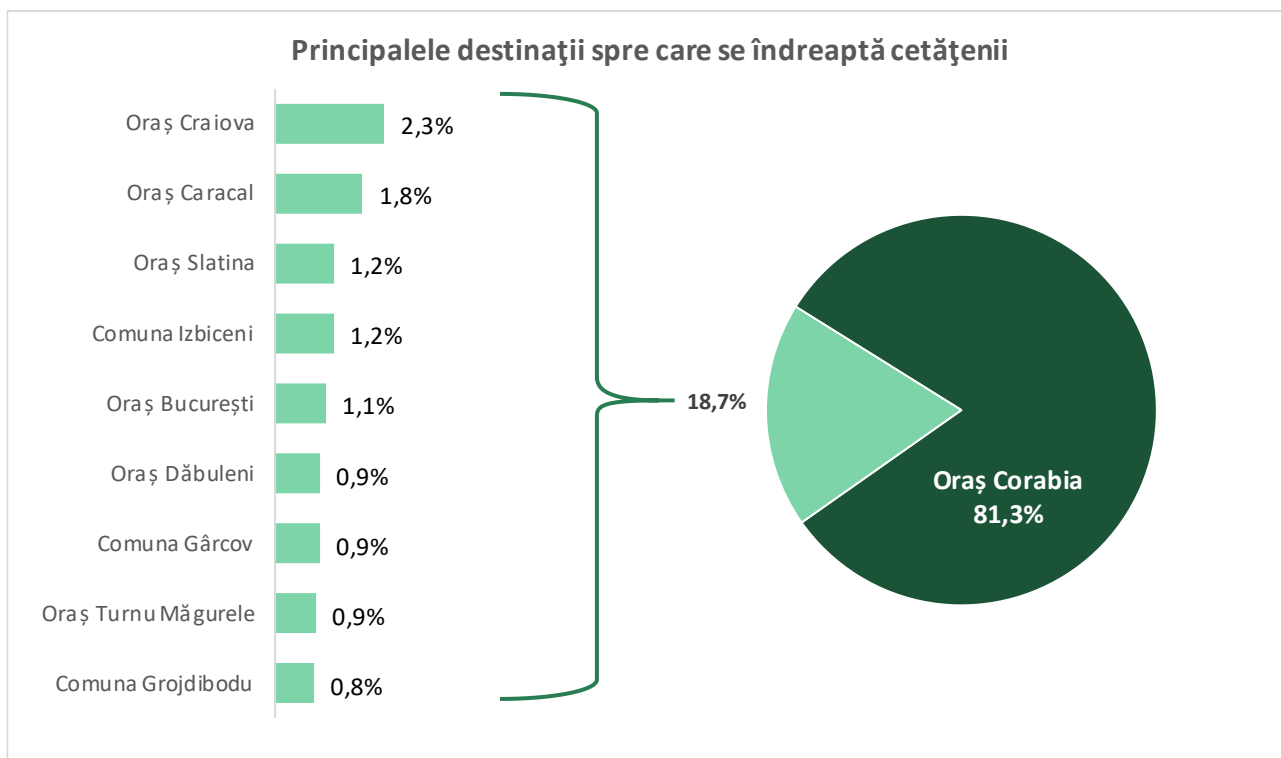
De asemenea, 5,3% dintre persoanele care au participat la acest studiu au declarat că vin din comuna Vișina, 5,1% din orașul Slatina și 5,0% din orașul Caracal. Alte localități menționate de către respondenți sunt: București (4,2%), Craiova (4,1%) și Turnu Măgurele (3,7%).

În ceea ce privește principalul motiv pentru care călătorii de află în orașul Corabia, peste jumătate au declarat că locuiesc în orașul Corabia- acasă (54,7%). Un alt motiv pentru care respondenții de află în orașul Corabia este faptul că aceștia merg la serviciu (20,4%). O pondere de 8,3% din respondenți au declarat ca principal motiv pentru care se află în Corabia problemele personale, iar 6,7% au declarat că sunt în vizită la prieteni.

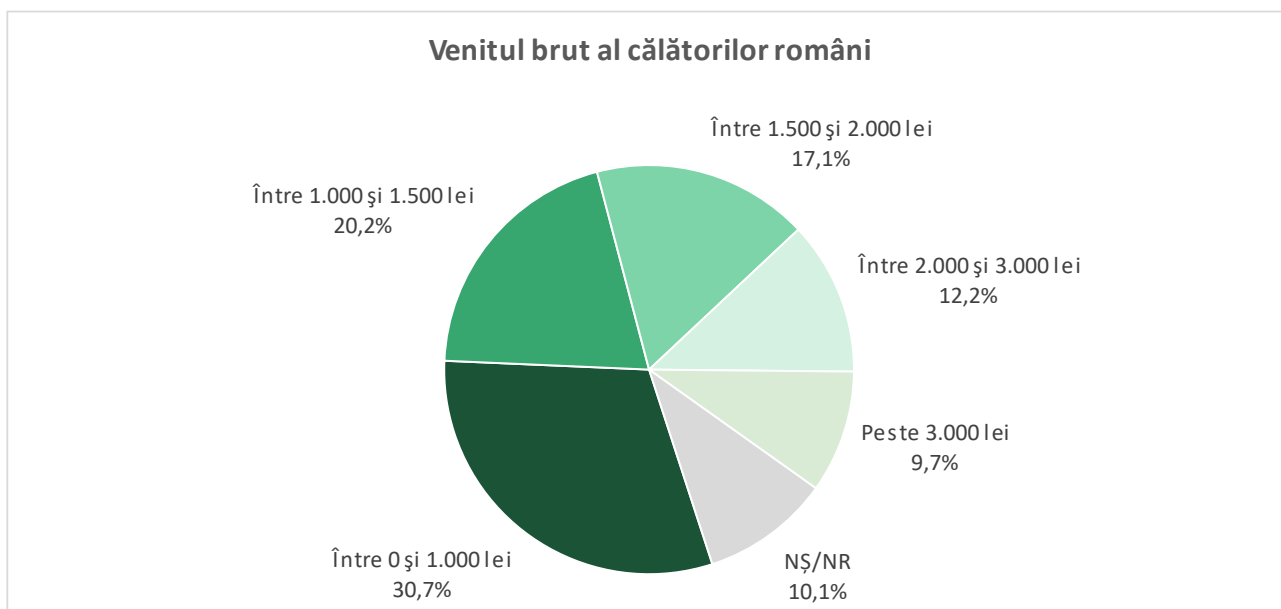
De asemenea, 3,5% se află în orașul Corabia pentru a face cumpărături, 2,3% au declarat ca principal motiv afaceri/ serviciul, 2,0% recreere/ timp liber, iar 0,9% educație.



Conform rezultatelor obținute în cadrul Anchetei origine-destinație din orașul Corabia, peste 80,0% dintre respondenți au declarat că se îndreaptă spre orașul Corabia (81,3%). Alte destinații spre care se îndreaptă călătorii sunt: orașul Craiova (2,3%), orașul Caracal (1,8%), orașul Slatina (1,2%), comuna Izbiceni (1,2%), orașul București (1,1%).



În ceea ce privește venitul brut declarat de respondenții care au participat la acest studiu, o pondere de 30,7% au venit brut cuprins între 0 și 1.000 lei, 20,2% între 1.000 și 1.500 lei, 17,1% între 1.500 și 2.000 lei, 12,2% între 2.000 și 3.000 lei, iar 9,7% dintre persoanele chestionate au declarat că venitul brut este de peste 3000 lei.





### *Date privind volumele de trafic*

Recensămintele de circulație rutieră oferă informații precise referitoare la volumele și componența traficului rutier, singurul neajuns fiind dat de imposibilitatea identificării traseelor parcurse de autovehicule. De aici rezultă că în afara unor cazuri speciale, astfel de sisteme de prospecție nu pot da dinaintea informații referitoare la natura și volumul traficului.

Ca urmare a observațiilor din teren a rezultat necesitatea realizării de recensăminte, punctele de recenzie în care s-au efectuat măsurători ale traficului fiind amplasate la nivelul intersecțiilor în care s-a identificat un trafic mai intens. Așadar, străzile unde au fost amplasate punctele de recenzie au fost: Str. Carpați (intersecție DN54A-54), Str. 1 Mai (intersecție cu Tudor Vladimirescu), Str. Dumitru Buzdugan (DN54 - intersecție cu Elena Doamna) și DJ543 (intersecție cu Elena Doamna).

Datele de trafic au fost culese prin metoda neintrusivă, care presupune o metodă tradițională, și anume contorizarea manuală. Aceasta implică un observator uman care contorizează numărul vehiculelor care tranzitează o anumită secțiune a rețelei. Observatorii utilizează formulare de înregistrare în care notează numărul și tipul autovehiculelor, astfel se poate realiza o monitorizare a traficului detaliată pe tipuri de vehicule și direcțiile de deplasare.

Recenzarea s-a realizat pe parcursul a 2 zile (18-19 ianuarie 2018), în intervalele orare 7:30-10:30 și 14:30-17:30, posturile fiind amplasate în puncte cheie din cadrul rețelei stradale.

S-au contorizat separat 10 tipuri de vehicule din volumul fluxurilor de trafic:

- Biciclete și motociclete
- Autoturisme
- Microbuze cu max. 8+1 locuri
- Autocamionete și autospeciale cu MTMA  $\leq 3,5$  t
- Autocamioane și derivate cu 2 axe
- Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 axe
- Vehicule articulare (TIR), remorchere cu trailer cu peste 4 axe
- Autobuze, autocare, microbuze cu peste 8+1 locuri
- Tractoare cu/fără remorcă, vehicule speciale
- Autocamioane cu 2, 3 sau 4 axe, cu remorcă (tren rutier)
- Vehicule cu tracțiune animală

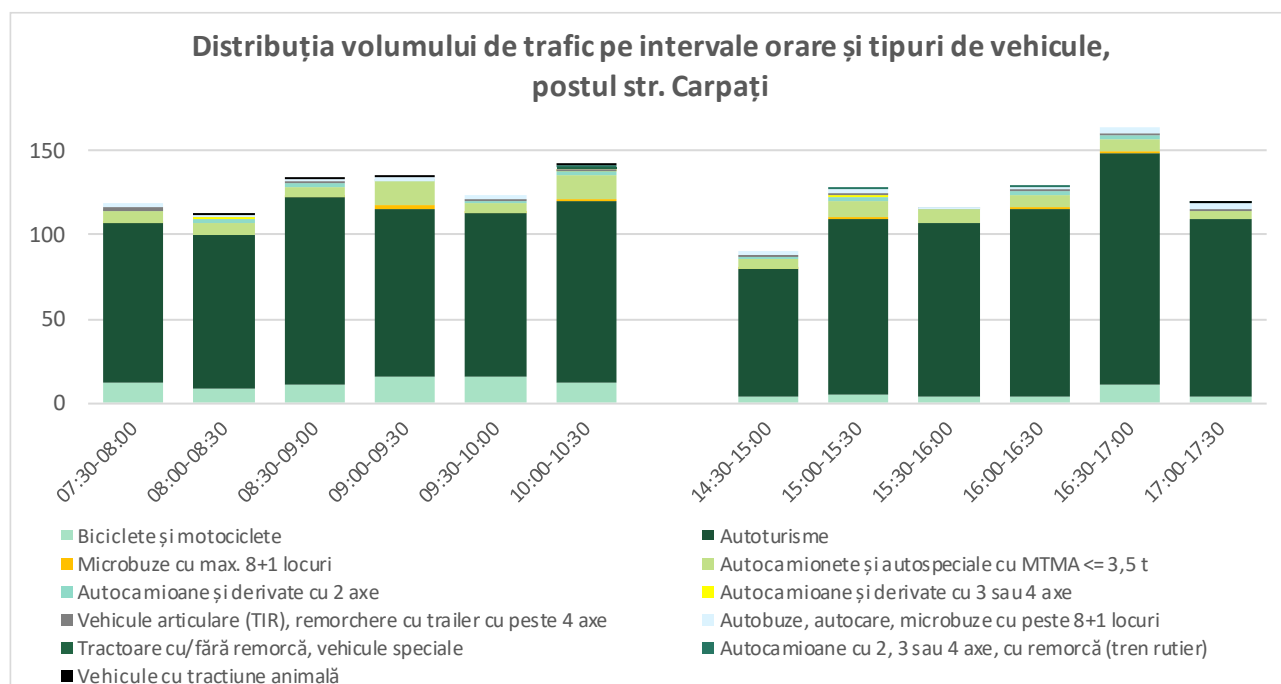
Pentru o acuratețe crescută a volumelor de trafic de la nivel local, au fost aplicate o serie de instrumente de recenzie în teren, ale căror rezultate relevă fluxurile cele mai ridicate de vehicule și intervalele orare în care se desfășoară acestea. Recenzarea s-a realizat pe parcursul a două zile în fiecare punct, astfel în cadrul analizei s-a luat în considerare media volumului de trafic contorizat în cele două zile.

Prin intermediul recensămintelor de circulație s-au contorizat volumele de trafic care redau mobilitatea internă a orașului Corabia. Din analiza în teren se remarcă frecvența de apariție cea mai ridicată în cazul autoturismelor, indiferent de locație sau de intervalul orar, acestea reprezintă peste 75,0% din volumul total

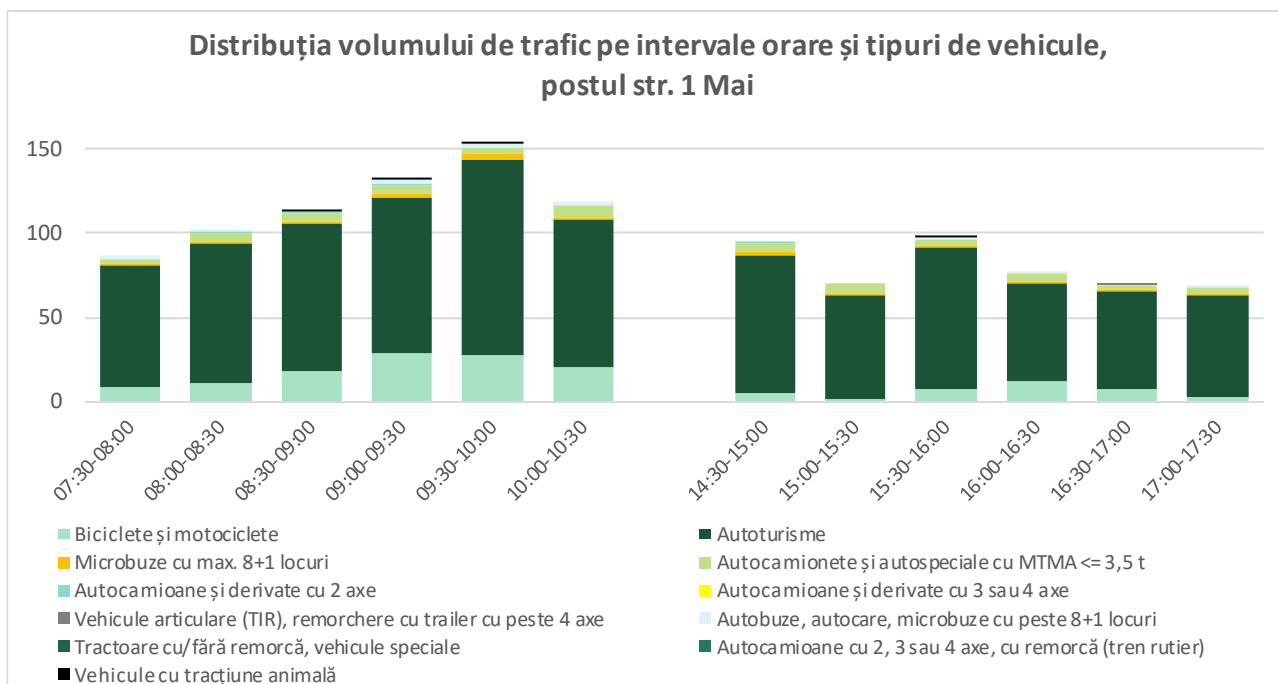


de trafic, fiind urmate de biciclete și motociclete, autocamionete și autospeciale cu MTMA  $\leq 3,5$  t și autobuze, autocare, microbuze cu maxim/peste 8+1 locuri.

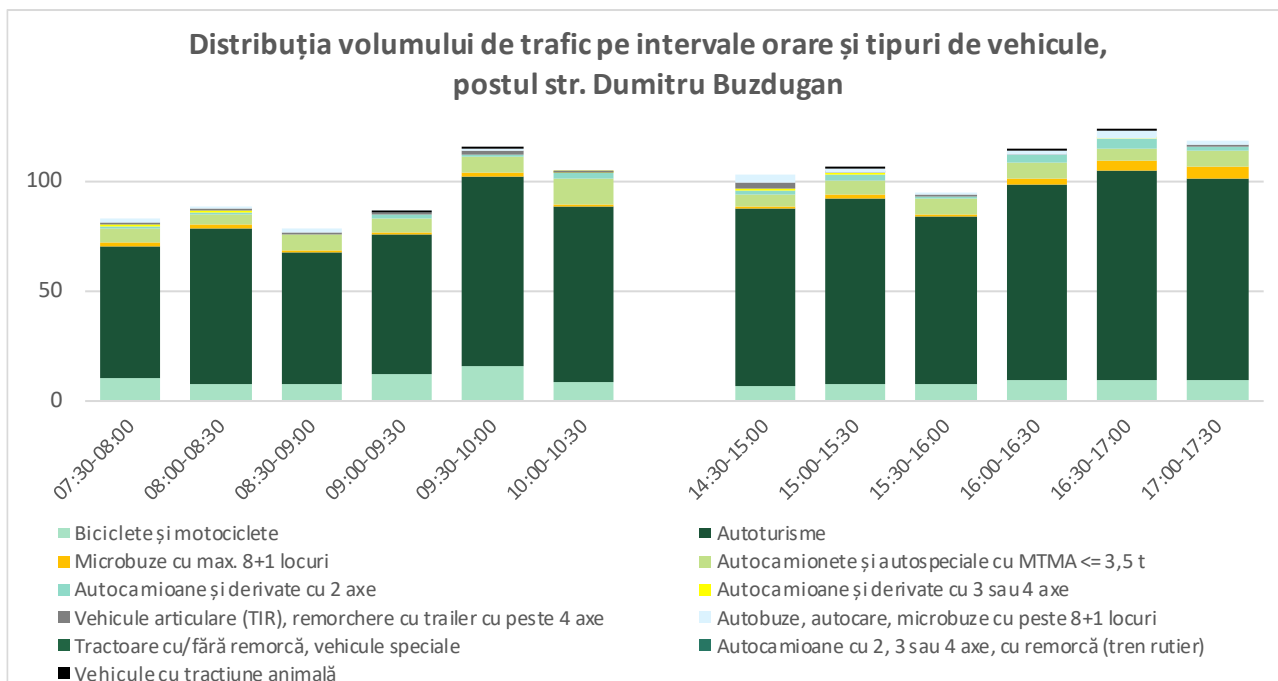
În intervalul orar 7:30-10:30 și 14:30-17:30 s-a înregistrat un număr de aproximativ 1.515 vehicule, la postul de recenzie str. Carpați. Dintre acestea cea mai mare pondere de 10,9% s-a înregistrat în intervalul orar 16:30-17:00. Se observă că după autovehicule (82,0%), bicicletele împreună cu motocicletele și vehiculelor de marfă sub 3,5 tone înregistrează cea mai mare pondere din volumul total de trafic de 6,9%, respectiv 6,4%.



La postul de recenzie str. 1 Mai, în intervalul orar 7:30-10:30 și 14:30-17:30, s-au contorizat aproximativ 1.189 de vehicule, volumul cel mai mare de trafic (34,2%) fiind în prima parte a zilei între orele 9:00-10:30. Pe lângă autovehiculele, care reprezintă o pondere de 79,8% din total, se remarcă o pondere semnificativă a bicicletelor și motocicletelor, în special în prima parte a zilei în intervalul 8:30-10:30.



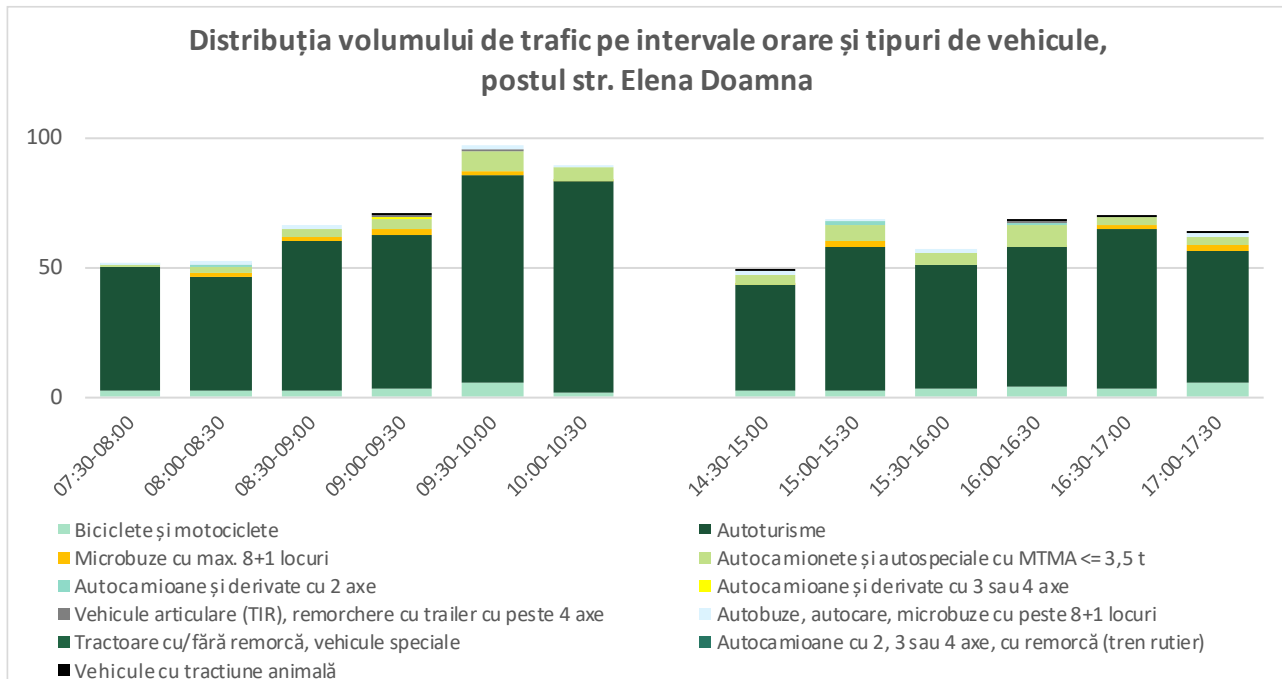
În partea a doua a zilei se înregistrează o pondere de 54,3% din volumul de trafic înregistrat la postul de recenzie str. Dumitru Buzdugan de 1.216 vehicule. Totodată în intervalul 9:30-10:30, tranzitează postul de recenzie 18,2% dintre vehiculele contorizate. Se observă că bicicletele/motocicletele, împreună cu autocamioanele și autospeciile cu MTMA sub 3,5 t, tranzitează postul de recenzie în întreaga zi, indiferent de intervalul orar.

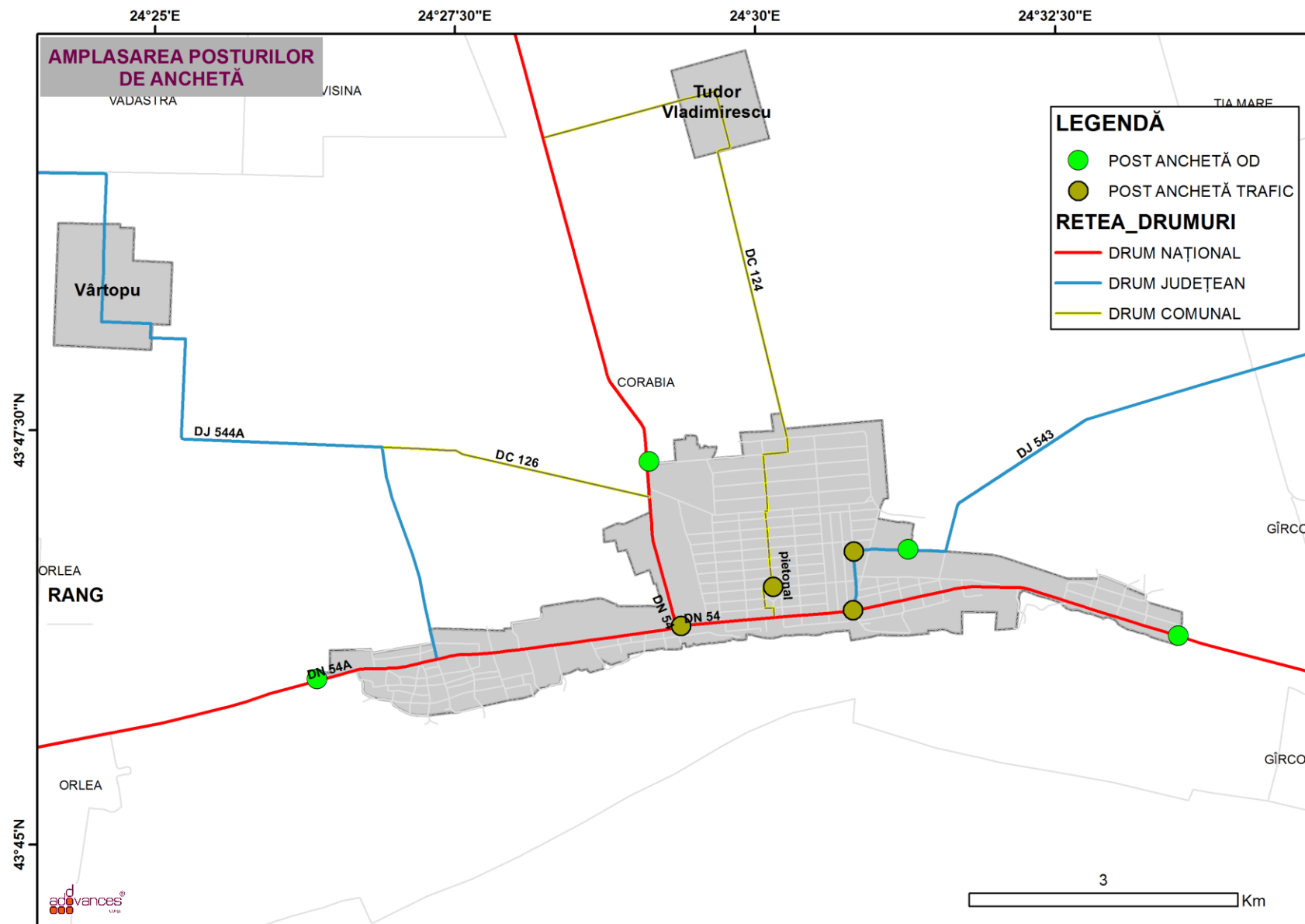


La postul de recenzie str. Elena Doamna s-au contorizat 803 vehicule, în intervalele stabilite. Dintre acestea cele mai multe vehicule s-au înregistrat în intervalul 9:30-10:30, reprezentând o pondere de 23,2% din



volumul total de trafic din acea zi. În partea a doua a zilei se observă o frecvență mai mare a bicicletelor și motocicletelor comparativ cu restul zilei.







### 3.3. Dezvoltarea rețelei de transport

Modelarea traficului presupune existența unei rețele de transport care să fie cât mai reprezentativă pentru teritoriul planului. Astfel, modelul de trafic cuprinde totalitatea drumurilor naționale (DN), județene (DJ), comunale (DC) și străzile aflate în aria de intervenție a planului care la rândul lor au fost structurate pe categoriile principale de drumuri conform legislației în vigoare. Modelarea rețelei de transport a fost realizată în mediu GIS din fișiere de tip shapefile cu sistem de coordonate național realizată de către consultant. Având în vedere specificitatea traficului din orașul Corabia, în cadrul modelului nu au fost incluse toate străzile ci doar drumurile principale care prezintă parametri corespunzători.

Rețeaua de transport este reprezentată sub forma unui graf alcătuit din bare și noduri. Conform teoriei grafului, barele reprezintă drumurile/străzile care fac conexiunea între două noduri iar nodurile reprezintă intersecțiile. Graful de rețea aferent anului de bază are o lungime de 193,8 km și 103 bare. Fiecare segment conține date referitoare la numărul de benzi de circulație, capacitatea de circulație, lungime, viteza de circulație, starea tehnică. În următoarea planșă este reprezentată rețeaua de drumuri și străzi implementate în modelul de transport.

Metodologia de calcul a principalilor parametri se bazează pe prevederile STAS 10144/5-89 – *Calculul capacității de circulație a străzilor*, capacitatea de circulație este definită ca fiind numărul maxim de vehicule care se pot deplasa într-o oră, în mod fluent și în condiții de siguranță a circulației într-o secțiune dată.

Capacitatea de circulație poate fi influențată de: caracterul circulației (fluxuri continue, discontinue), caracteristicile traficului (intensitatea și frecvența sosirilor de vehicule, viteza medie de circulație), structura rețelei de străzi (elemente geometrice, distanțele între intersecții și treceri pentru pietoni, amenajarea și echiparea acestora), caracteristicile suprafețelor de rulare (planeitate, rugozitate), organizarea circulației (reglementarea acceselor și staționărilor, sisteme de semnalizare și echipare tehnică), caracteristicile psihologice și fiziologice ale conducătorilor auto (timpii de percepție-reacție) etc.

În continuare sunt prezentate principalele relații între parametrii de calcul:

*Interspațiul de succesiune „i” între vehiculele care se succed pe o bandă de circulație*

$$i = \frac{1000 * v * e}{3600} [m]$$

unde

v – viteza de circulație, exprimată în km/h;

e – este intervalul de succesiune, exprimat în secunde.

*Interspațiul minim de succesiune „i<sub>min</sub>” corespunzător distanței necesare opririi vehiculului în palier:*

$$i_{min} = \frac{v}{26 * g * f} + \frac{v}{3.6} t + S [m]$$

unde

g – accelerația gravitațională;

f – coeficient de frecare la frânare;

S – spațiul de siguranță, exprimat în metri;



T – timpul de percepție-reacție, exprimat în secunde.

Densitatea traficului  $D$

$$D = \frac{1000}{i} \left[ \frac{\text{nr. vehicule}}{\text{oră}} \right]$$

Capacitatea maximă de circulație pentru o bandă carosabilă

În cazul fluxului continuu  $N^C$ :

$$N^C = 1000 * \frac{v}{i_{min}} = \frac{1000 * v}{\frac{26 * g * f}{3.6} + \frac{v}{3.6}} t + S \left[ \frac{\text{nr. vehicule}}{\text{oră}} \right]$$

În cazul fluxului discontinuu,  $N$ :

$$N = N^C * K$$

$$K = \frac{\frac{A}{v}}{\frac{A}{v} + \frac{v}{2} \left( \frac{1}{w_a} + \frac{1}{w_i} \right) + T_r} = \frac{T_c}{T} < 1$$

unde

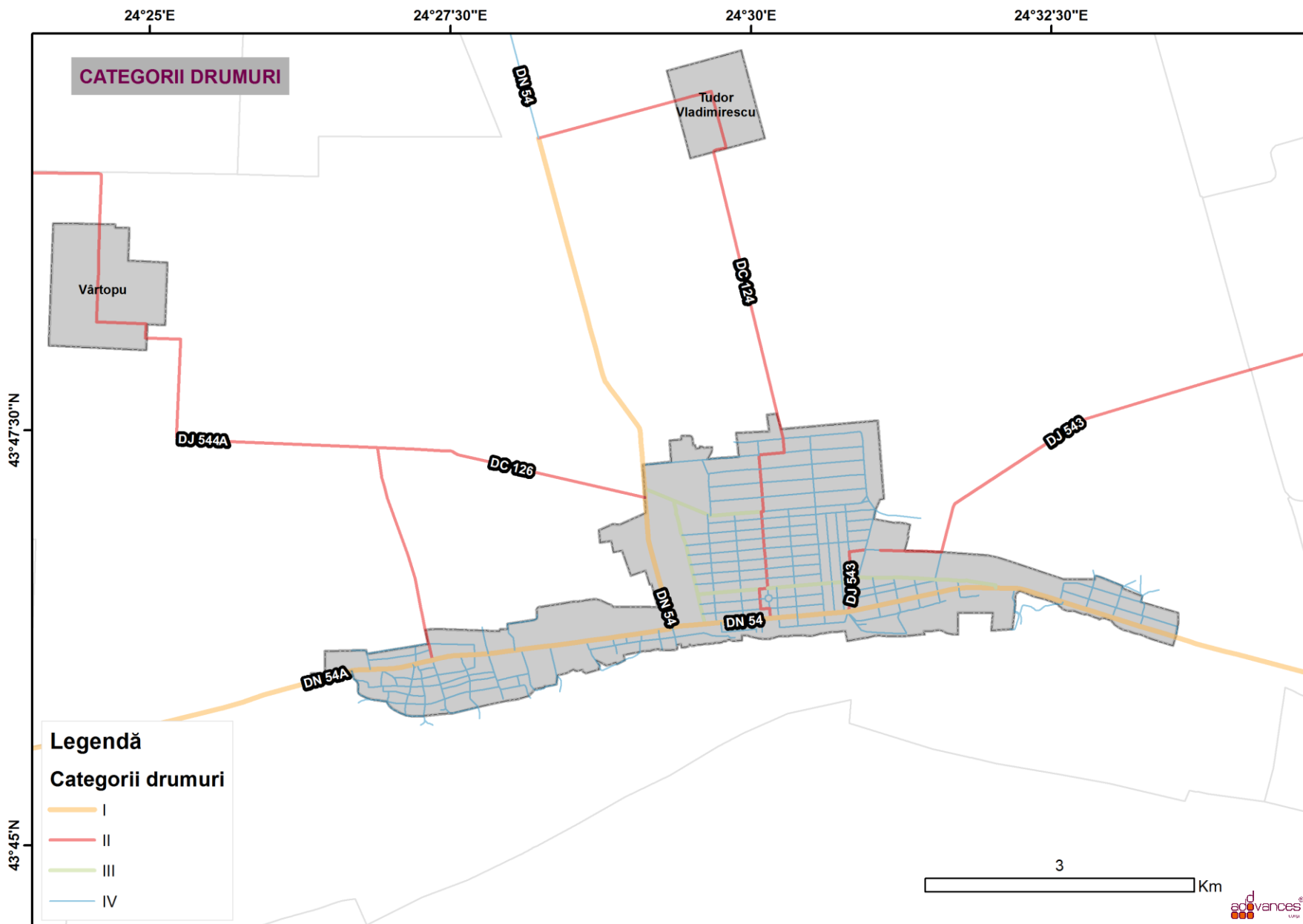
A –distanța între intersecții, inclusiv trecerile pentru pietoni, situate la același nivel, exprimată în metri;

v – viteza de circulație exprimată în m/s;

$w_a, w_i$  – accelerația respectiv decelerația, exprimată în m/s;

T,  $T_c$  – durata deplasării pe distanța A în cazul circulației discontinue, respectiv continue exprimată în secunde;

$T_r$  – durata așteptării semnalului de intrare în intersecția prevăzută cu semafoare, respectiv timpul de roșu + galben, exprimat în secunde.



### 3.4. Cererea de transport

O etapă esențială în realizarea unui model de trafic îl constituie estimarea cererii de transport din zona supusă modelului, estimare care se realizează plecând de la definirea zonelor de trafic. Zonele de trafic sunt zone distincte în cadrul unui sistem urban caracterizate prin diferiți parametri socio-economici și care țin cont de specificul urbanistic al așezării. Stabilirea zonelor a plecat de la zonificarea funcțională a orașului Corabia urmărind principiul conform căruia dimensiunile zonelor cresc odată ce ne depărtăm de centru. Astfel, în cadrul modelului de trafic aferent planului de mobilitate, teritoriul orașului Corabia a fost împărțit în 23 de zone, dintre care 20 sunt interne și 3 sunt externe reprezentând potențialul de deplasări al traficului de tranzit. Sistemul de zonificare este prezentat în planșa de mai jos.

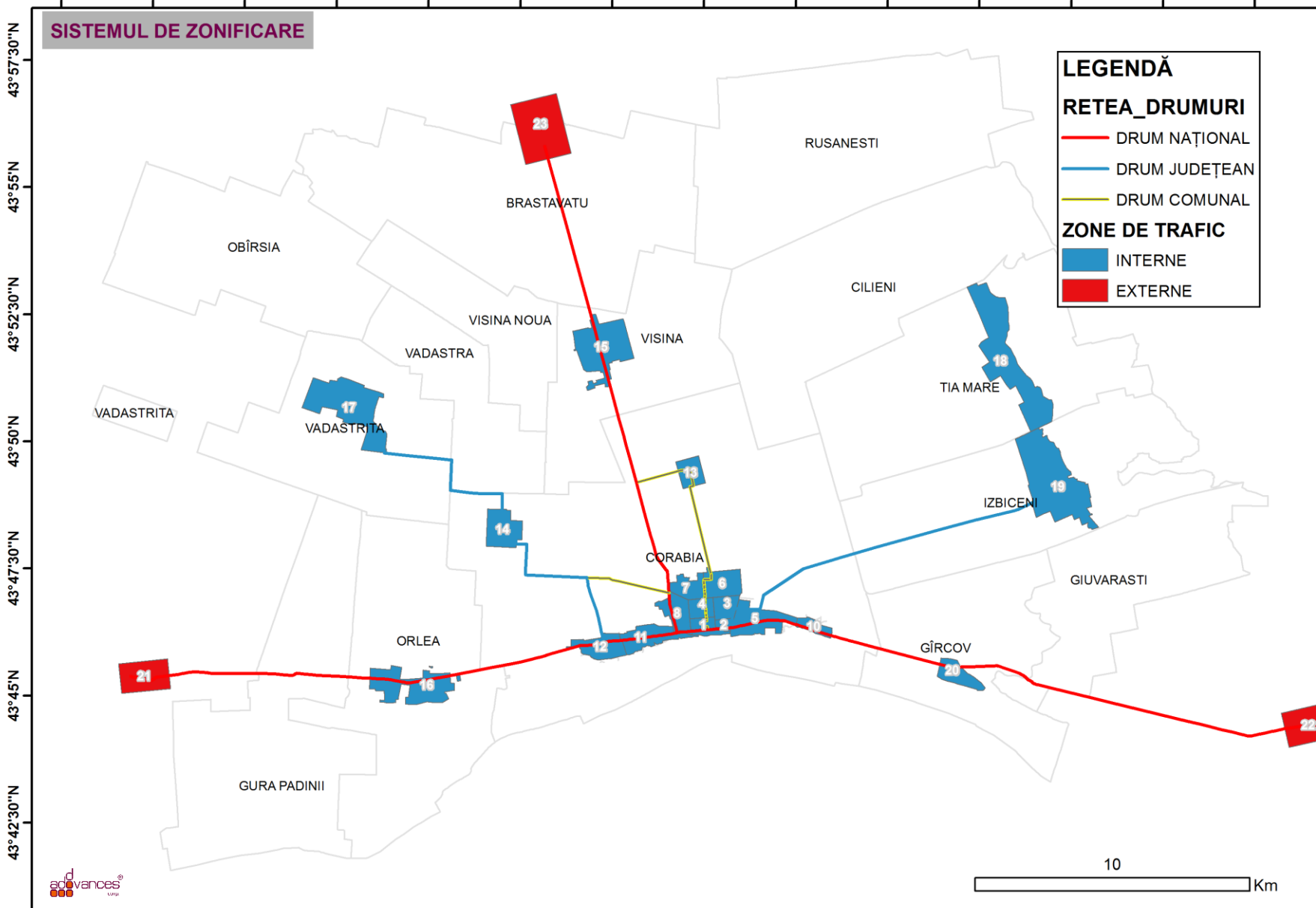
Fiecare zonă de trafic este conectată la rețeaua de transport prin intermediul unui centroid care reprezintă centrul de greutate al zonei și care reprezintă parametrii și distanțele în linie dreaptă între aceste zone.

În ceea ce privește constituirea matricelor cererii de transport pentru anul de bază acestea au fost constituite pentru trei moduri de transport (autoturisme, autovehicule grele de marfă și autovehicule ușoare de marfă). Matricele pentru anul de bază au fost elaborate pe baza datelor provenite de la anchetele de trafic realizate. Călătoriile de penetrație și tranzit au fost completate cu date provenite de la anchetele de trafic de tip origine-destinație. Aceste călătorii au fost transpuse sub forma „liniilor de dorință (desire lines) pentru fiecare mod în parte pentru a releva specificul orașului Corabia. Matricea rezultată care cuprinde toate perechile de deplasări, însumând deplasările motorizate (autoturisme, autovehicule grele de marfă și autovehicule ușoare de marfă), are formatul 23X23 care include toate zonele de trafic și unde traficul intrazonal a fost înlăturat din considerente practice.

Principalele zone care generează călătoriile sunt zonele Celei, Siliștioara, Mahala și Valea Seacă unde se regăsesc cele mai mari densități ale populației și acestea se îndreaptă către zonele centrale și comerciale ale orașului unde se regăsesc majoritatea instituțiilor publice, educaționale și sanitare.

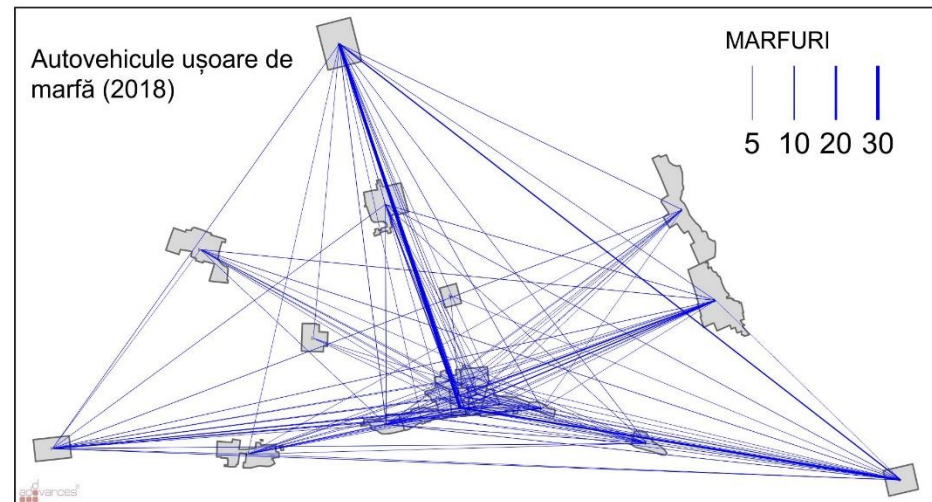
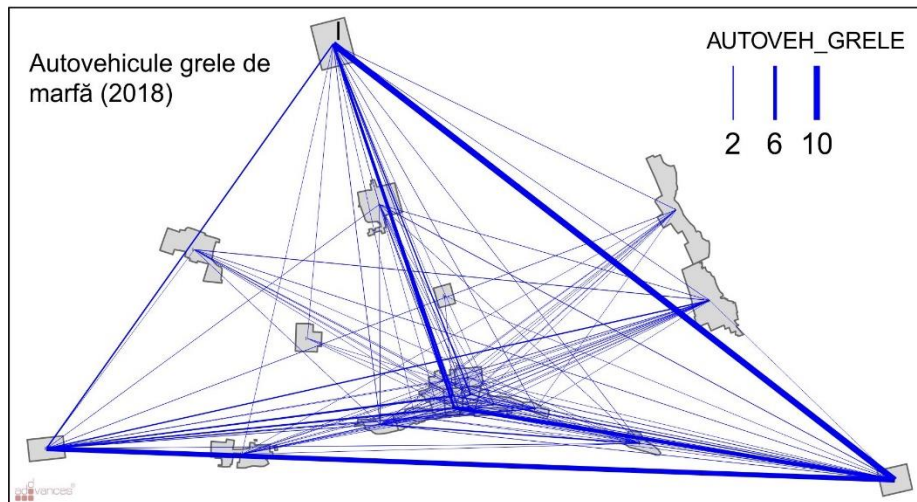
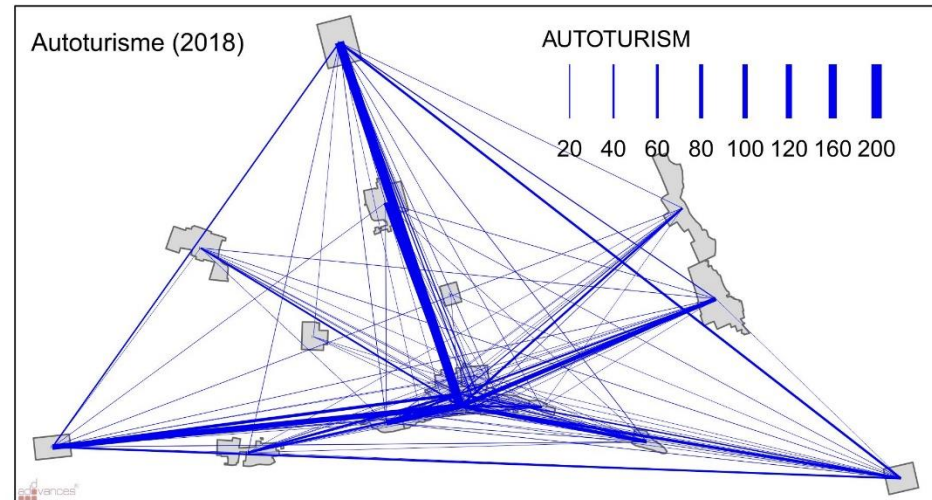
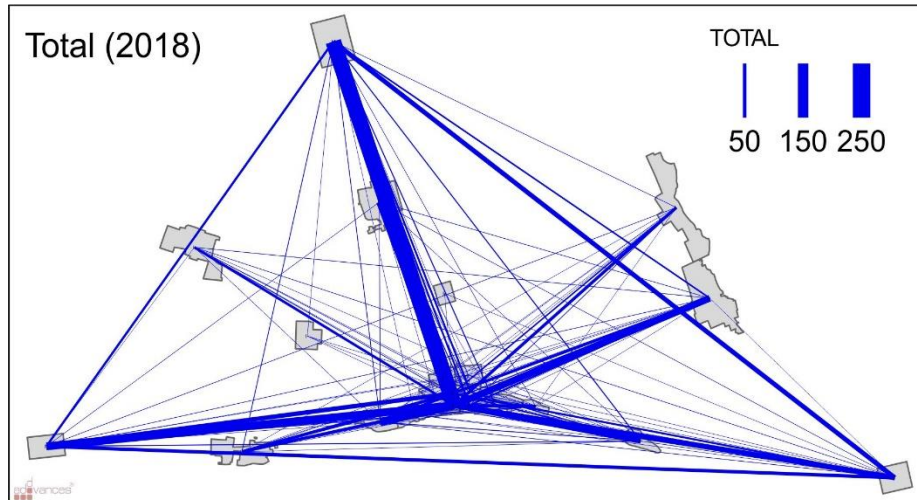


24°12'30"E 24°15'E 24°17'30"E 24°20'E 24°22'30"E 24°25'E 24°27'30"E 24°30'E 24°32'30"E 24°35'E 24°37'30"E 24°40'E 24°42'30"E 24°45'E



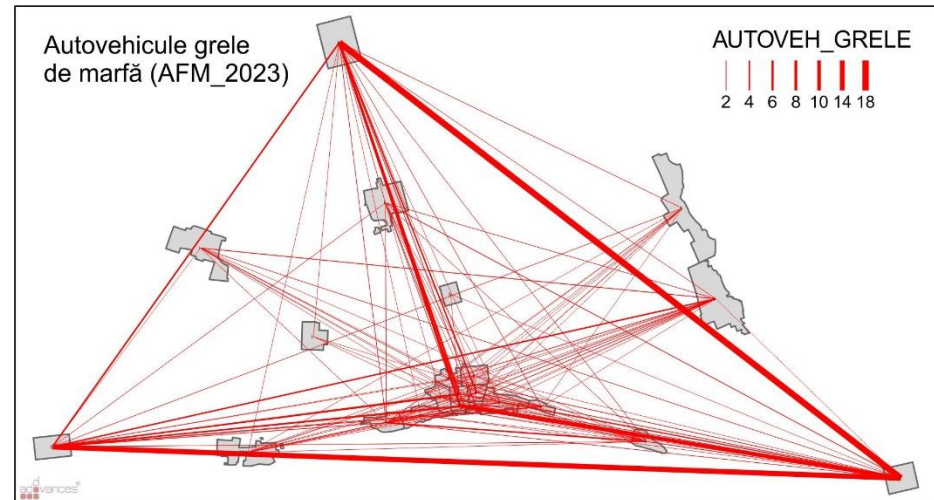
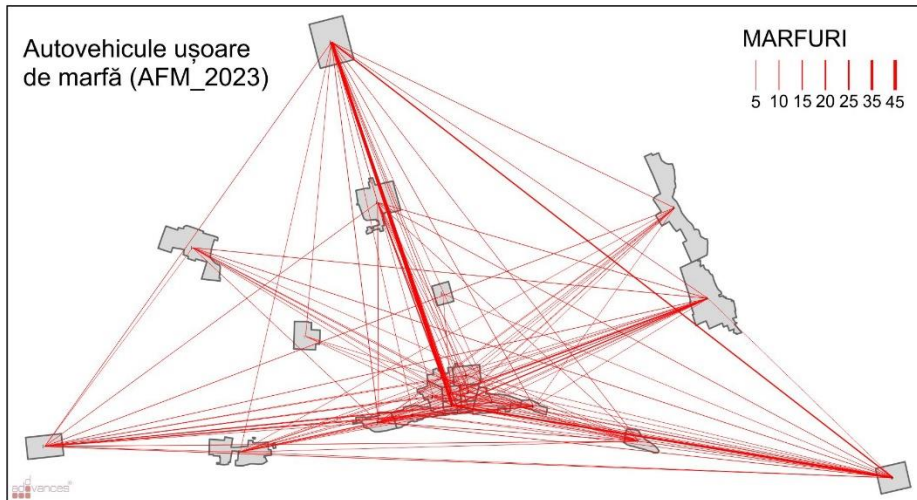
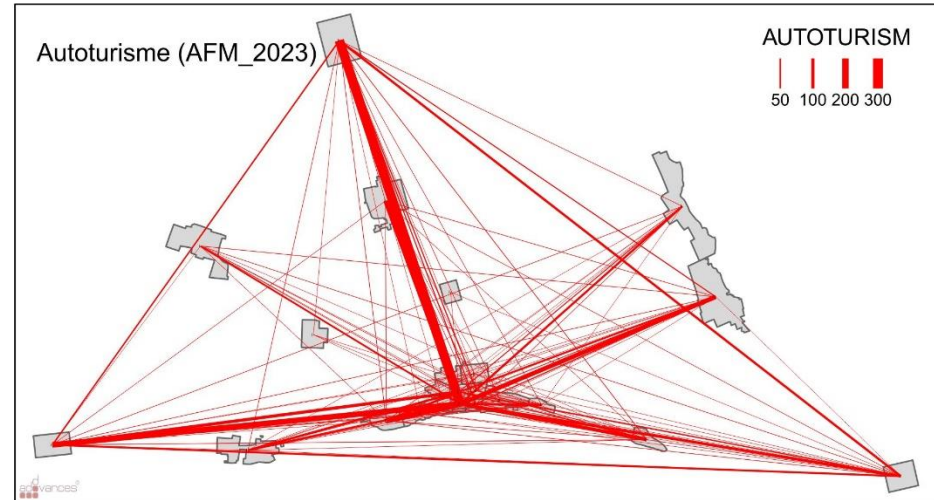
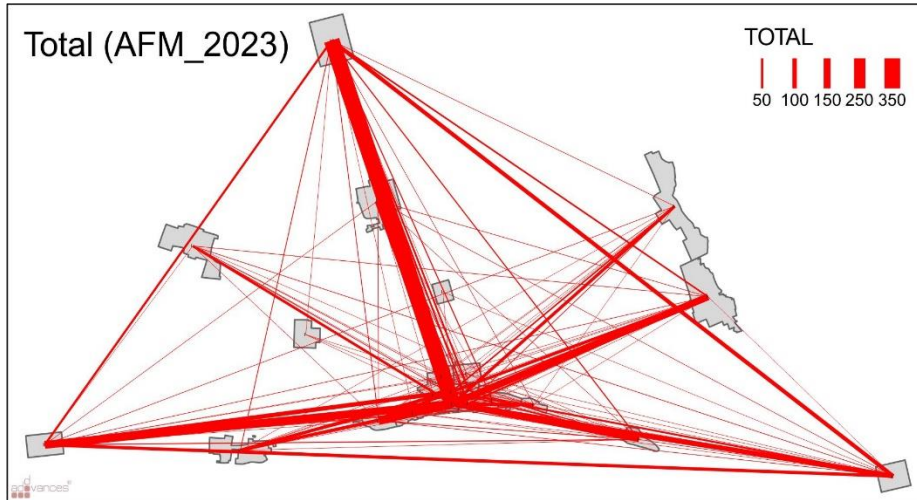
Matrice de deplasări „DESIRE LINES” – generarea călătoriilor între punctele de origine și destinație

🚦 Anul de bază – 2018

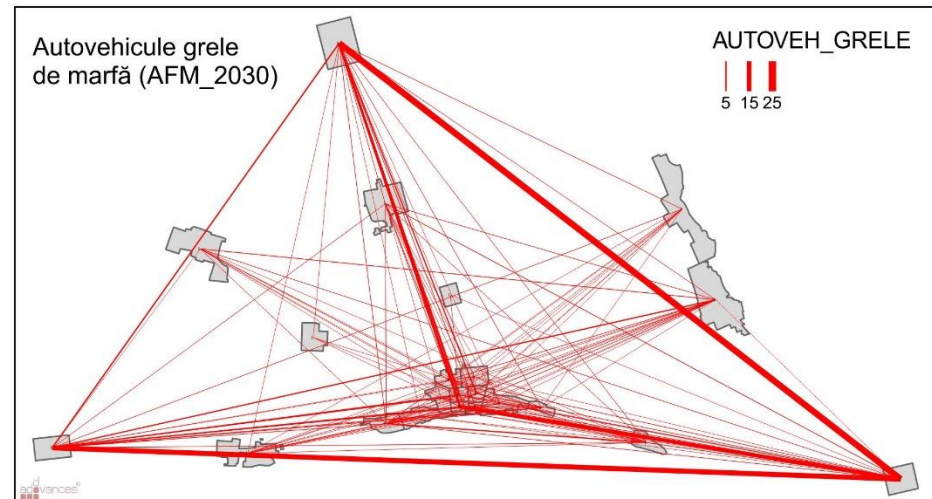
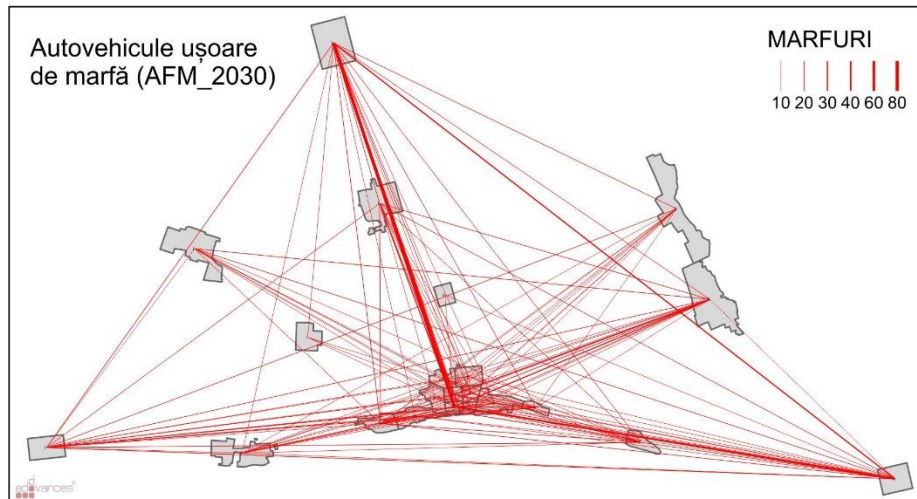
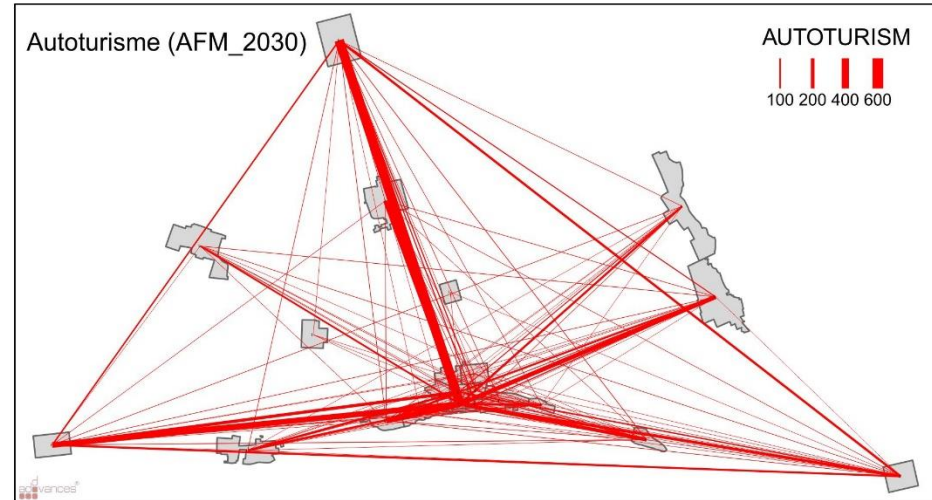
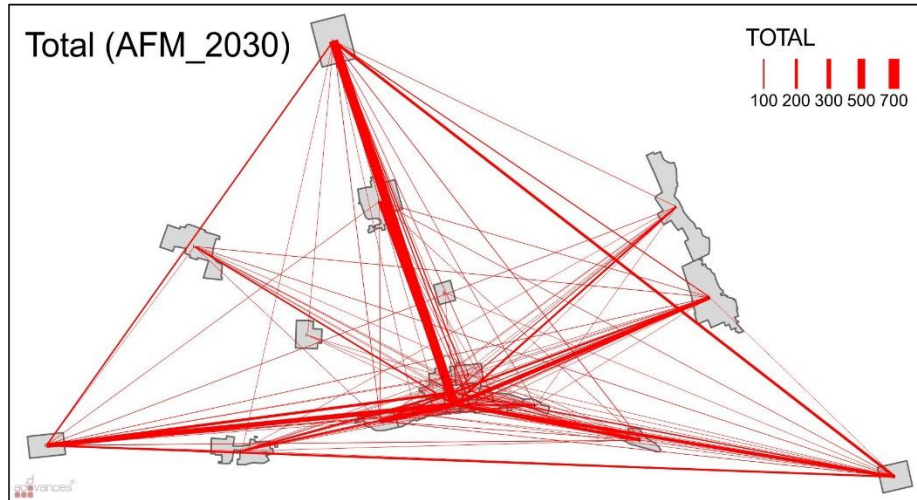





**Scenariul „A face minimum” - 2023**

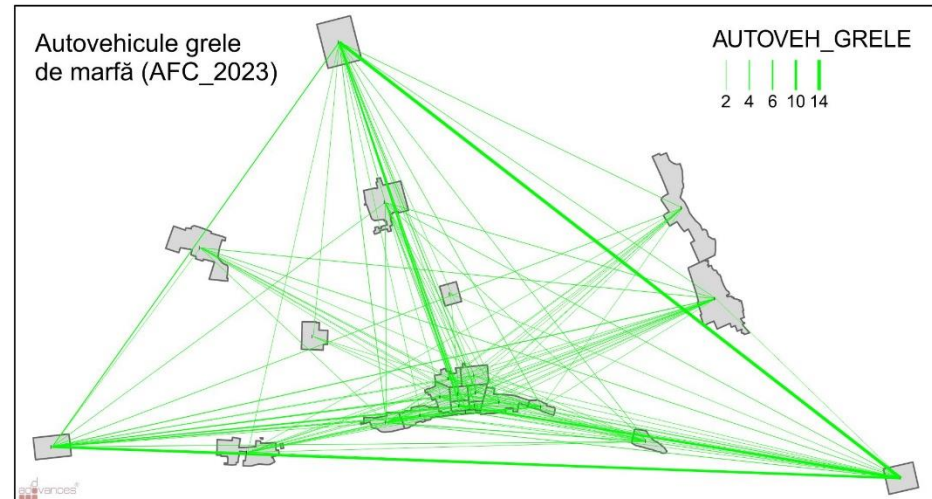
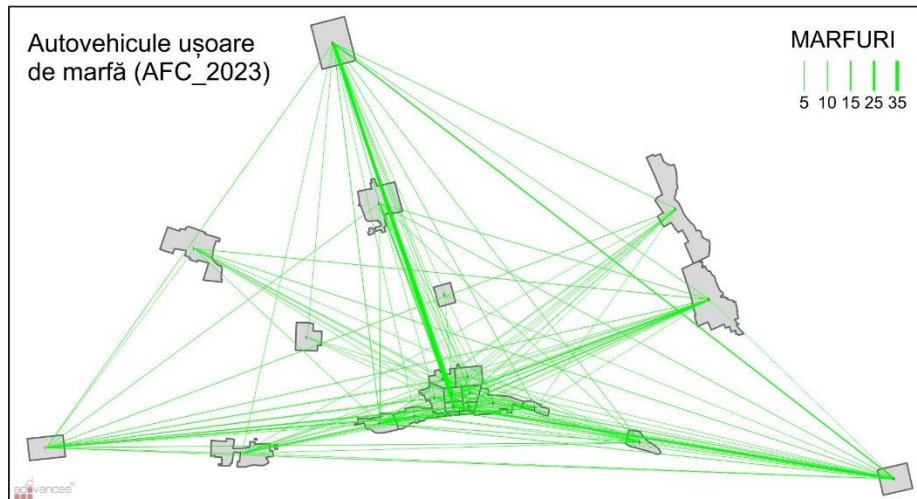
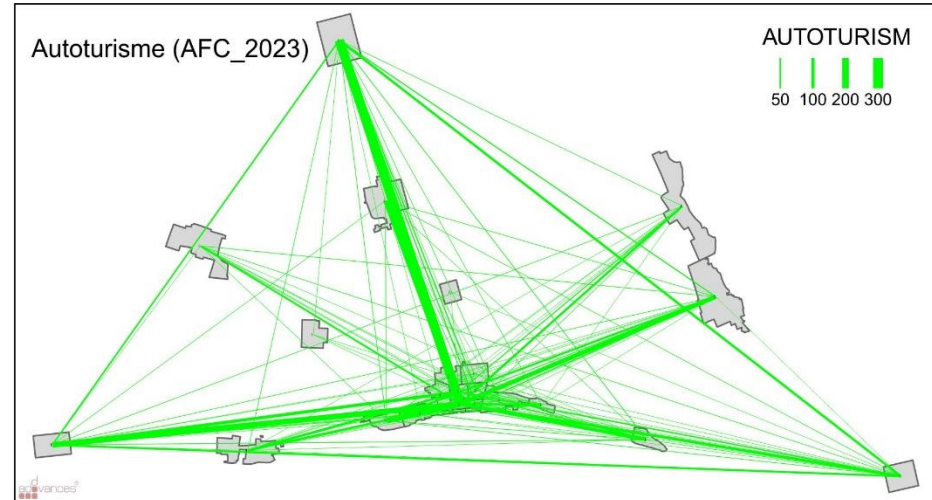
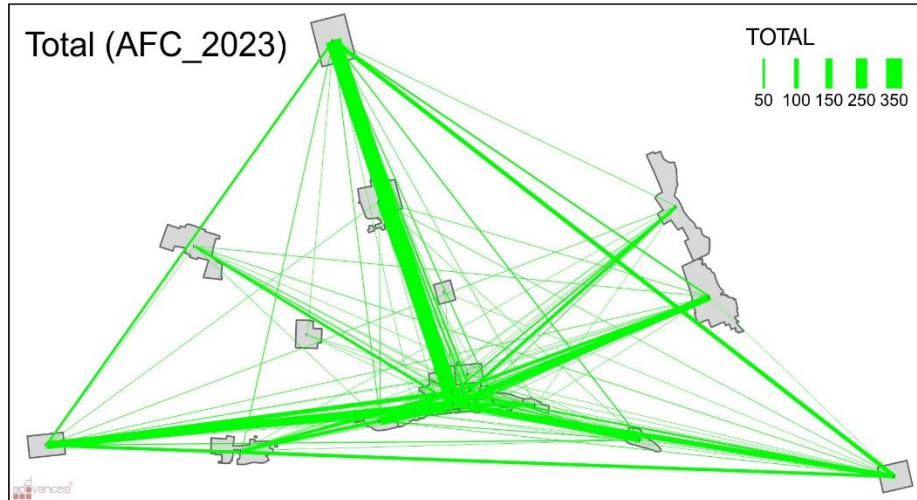


Scenariul „A face minimum” - 2030

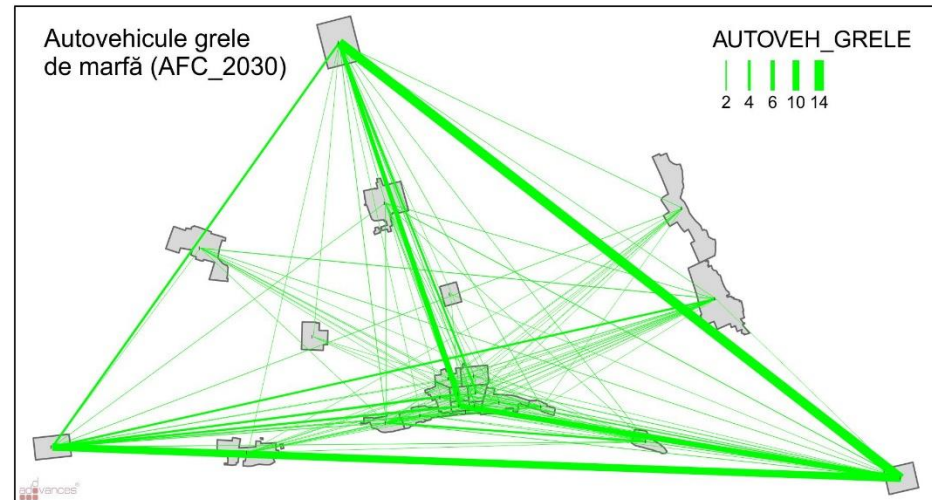
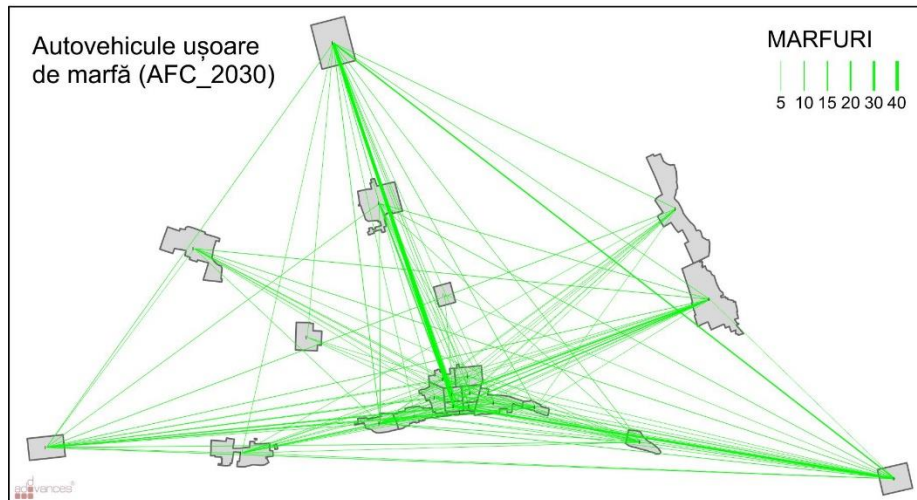
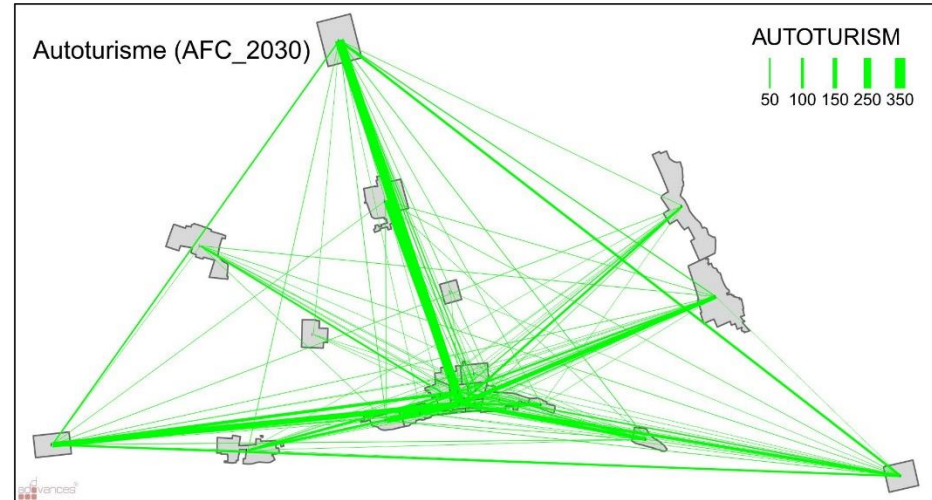
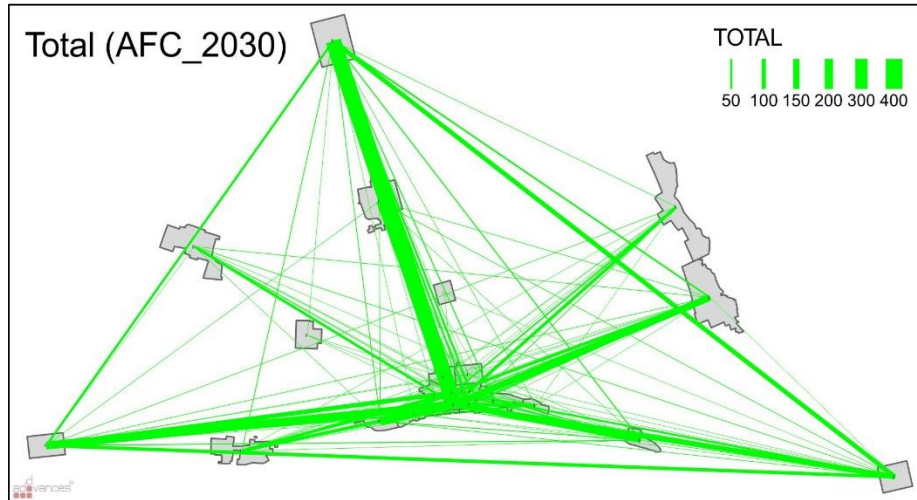




Scenariul „A face ceva” - 2023



Scenariul „A face ceva” - 2030



### 3.5. Calibrarea și validarea datelor

Etapa de calibrare și validare a datelor implică realizarea unei comparații între volumele generate de matricele OD rezultate în urma investigațiilor de circulație cu rezultatele obținute în urma modelării. Literatura de specialitate precum și ghidul de modelare JASPERS recomandă aplicarea parametrului GEH pentru validarea datelor. Parametrul GEH compară valorile fluxurilor de trafic măsurate cu valorile modelate. Parametrul GEH se regăsește în „Manualul pentru proiectarea Drumurilor și Podurilor” (DMRB, Vol. 12, Secțiunea 2 – Marea Britanie) și are următoarea formulă de calcul:

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

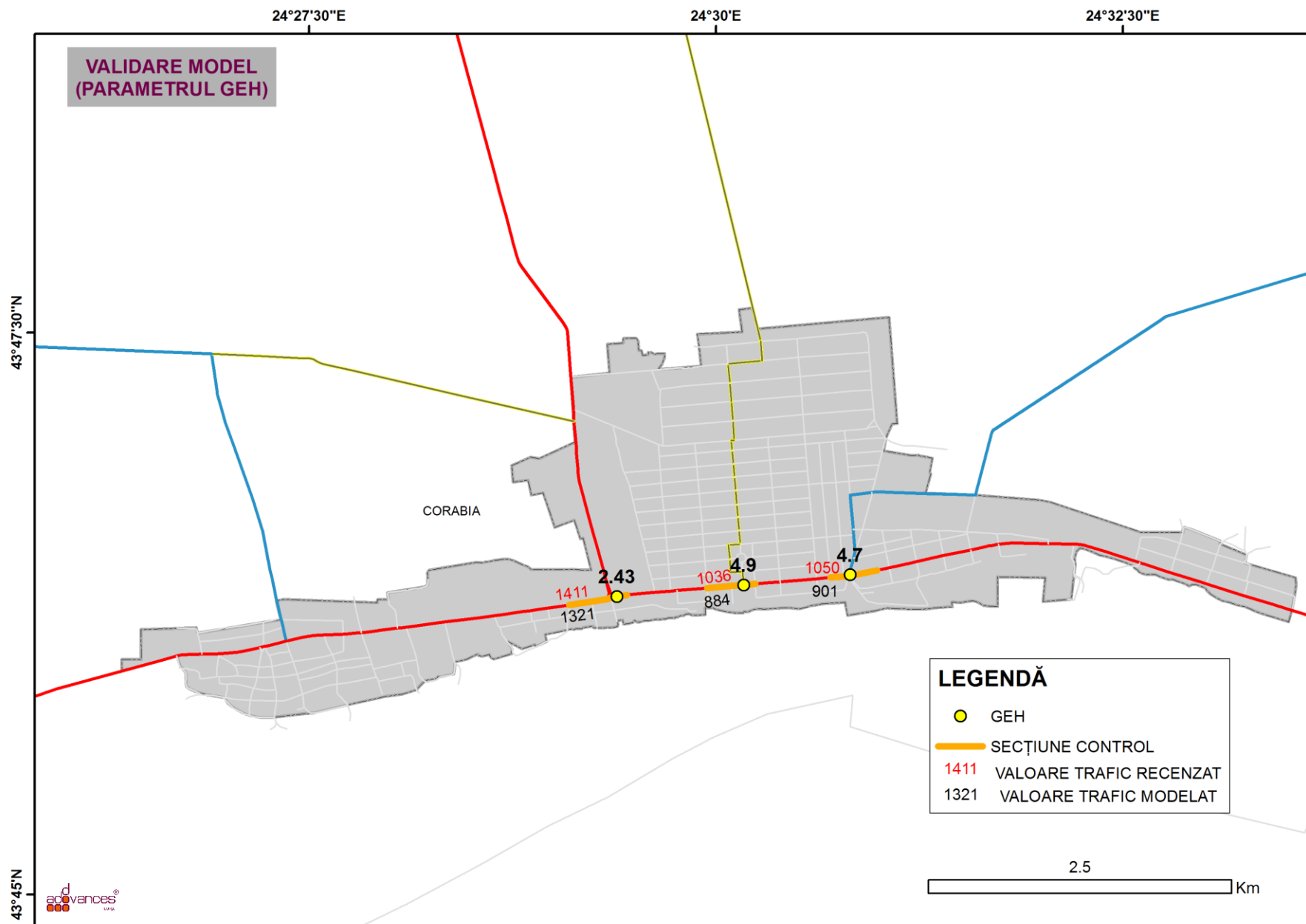
unde  $M$  reprezintă valorile din modelul de trafic iar  $C$  reprezintă valorile măsurate. Conform acestei formule, pentru validarea modelului sunt necesare valori ale parametrului GEH mai mici de 5 în mai mult de 85% dintre cazuri.

Pentru validarea modelului de trafic s-au considerat secțiunile de recensământ prin comparare cu rezultatul din modelare. Astfel, valorile obținute în urma aplicării modelului de trafic pentru anul de bază au fost comparate cu cele obținute în urma anchetelor de circulație.

**În ceea ce privește etapa de calibrare, aceasta s-a desfășurat pe toată perioada procesului de modelare.** Au fost încercate mai multe versiuni de model care constau în diferite configurații ale zonelor de trafic pentru a obține configurația cea mai bună.

Criteriul utilizat pentru validarea rezultatelor din model s-a realizat prin aplicarea formulei de calcul ilustrate mai sus care este formula standard acceptată de validare. Această formulă evidențiază diferența dintre fluxurile modelate ( $M$ ) și fluxurile observate ( $C$ ). Validarea datelor aferente modelului de trafic al orașului Corabia s-a realizat prin compararea rezultatelor din model cu rezultatele obținute în urma anchetelor de trafic desfășurate pe teren. Având în vedere specificul traficului orașului Corabia s-au considerat trei secțiuni de control dispuse în cele mai importante intersecții pe cele două drumuri naționale DN 54 și DN 54A, drumuri ce traversează teritoriul orașului de la nord către sud și de la est către vest și la intersecțiile cu celelalte căi de comunicație, DJ respectiv DC. Validarea datelor s-a făcut pentru autoturisme, autovehicule grele de marfă și autovehicule ușoare de marfă.

Pentru toate secțiunile de control s-au înregistrat valori  $< 5$  ale parametrului GEH ceea ce conduce la îndeplinirea condițiilor de validare a modelului.



advances  
corp.



### 3.6. Prognoze

Odată ce matricea pentru anul de bază a fost dezvoltată și validată, următorul pas constă în elaborarea de matrici pentru anii de prognoză 2023, respectiv 2030. Pentru anii de prognoză au fost luate în calcul valorile prognozate pentru indicatorii socio-economici necesari generării de călătorii, respectiv numărul de locuitori, numărul de autovehicule și numărul locurilor de muncă. Au fost realizate prognoze pentru fiecare dintre acești indicatori. În continuare, sunt prezentate scenariile de evoluție a traficului pentru orașul Corabia.

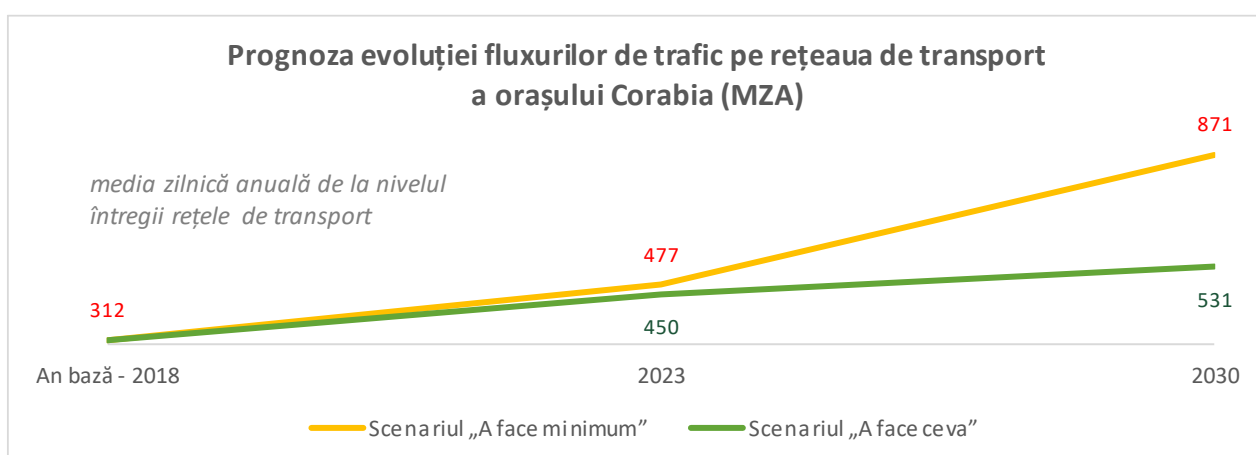
În ceea ce privește anii de prognoză 2023 și 2030, se observă o serie de modificări semnificative în cazul celor 2 scenarii de transport. Astfel, atât la nivelul anului 2023, cât și 2030 se remarcă o valoare mai redusă a numărului mediu de călătorii generate în cazul scenariului "A face ceva", comparativ cu scenariul "A face minim", ceea ce presupune îmbunătățirea aspectelor privind deplasarea în interiorul orașului, durata acestora și fluiditatea traficului.

#### Prognoza evoluției fluxurilor de trafic pe întreaga rețea de transport a orașului Corabia

	2018	2023_AFM*	2030_AFM*	2023_AFC**	2030_AFC**
MZA Rețea transport Corabia	312	477	871	450	531
<i>Evoluție procentuală</i>		52.9%	82.6%	44.2%	18.0%

*\*Scenariul „A face minimum”; \*\*Scenariul „A face ceva”*

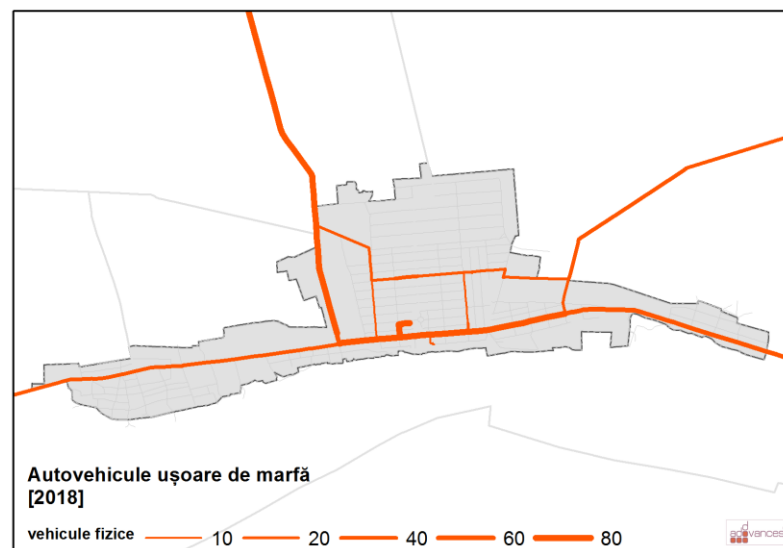
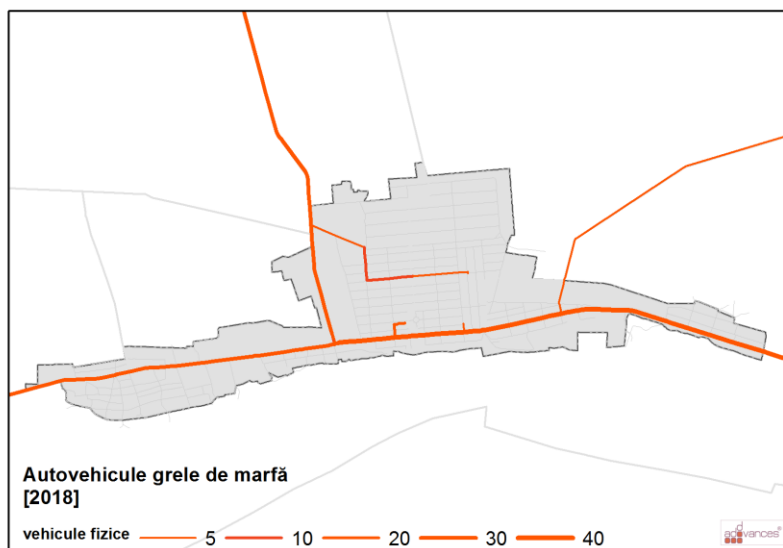
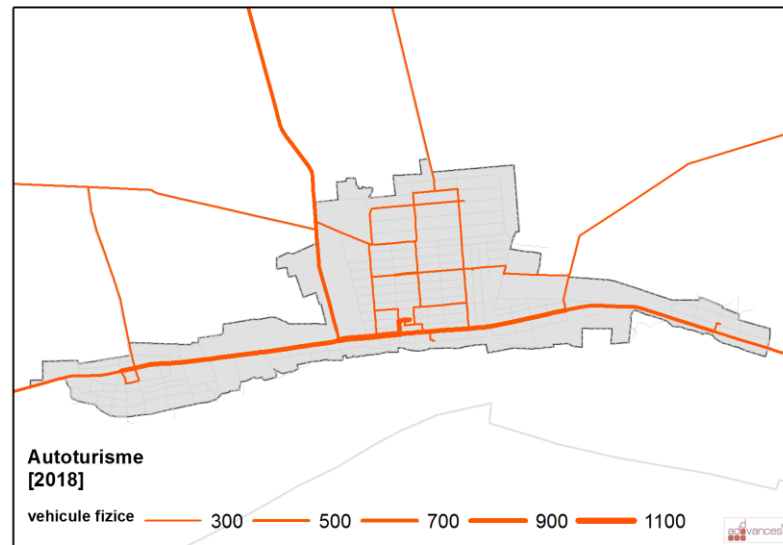
În tabelul de mai sus sunt centralizate datele cu privire la mediile zilnice anuale (MZA) la nivelul întregii rețele de transport a orașului Corabia pentru toate categoriile de vehicule. Astfel, pornind de la anul de bază putem observa creșteri ale traficului motorizat, în condițiile în care investițiile în infrastructură sunt limitate, care vor avea ca efect creșteri ulterioare de 82% pentru orizontul anului 2030. Pe de altă parte, investițiile avute în vedere pentru scenariul „a face ceva” vor conduce la o creștere a fluxurilor de trafic cu 44% în anul 2023 față de anul de bază și cu doar 18% între cei 2 ani de prognoză. Din imaginile de mai jos se observă foarte clar devierea autovehiculelor grele de transport din zonele interioare ale orașului ca urmare a politicilor orientate în acest sens. Situația este cu atât mai evidentă la nivelul anului de prognoză 2030, având în vedere că în cazul scenariului „a face ceva” se estimează o scădere semnificativă a numărului de vehicule spre deosebire de scenariul „a face minimum”.



Realizarea proiectelor care compun scenariul „a face minim” deși, aparent, determină o îmbunătățire a condițiilor de trafic și creșterea gradului de conectivitate între zone conduc la creșteri ale fluxurilor de trafic în condițiile în care, pentru a îndeplini principiile mobilității durabile sunt necesare măsuri care determină reduceri ale traficului motorizat puternic poluant.

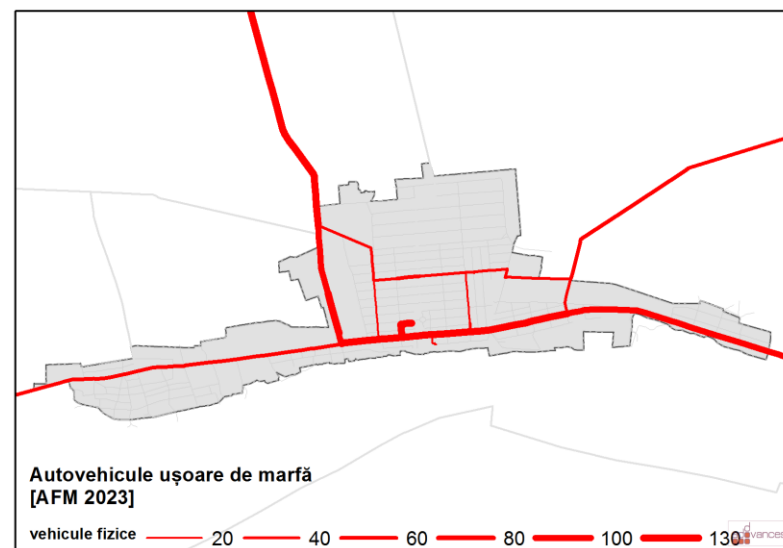
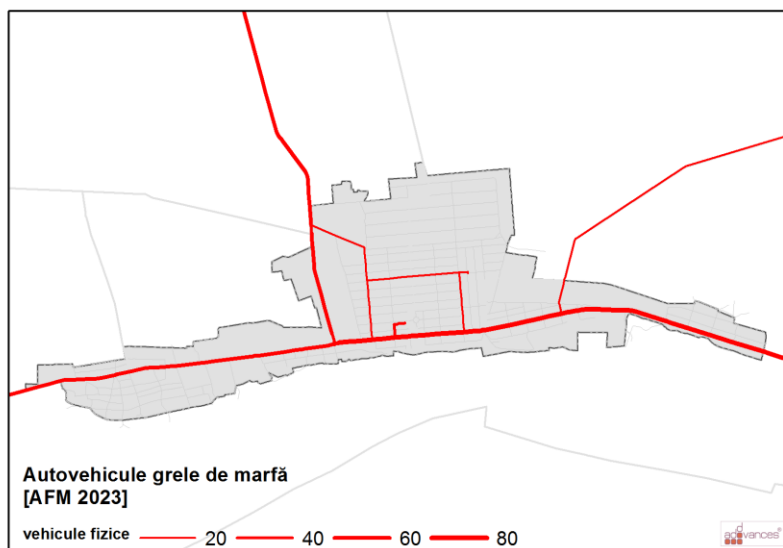
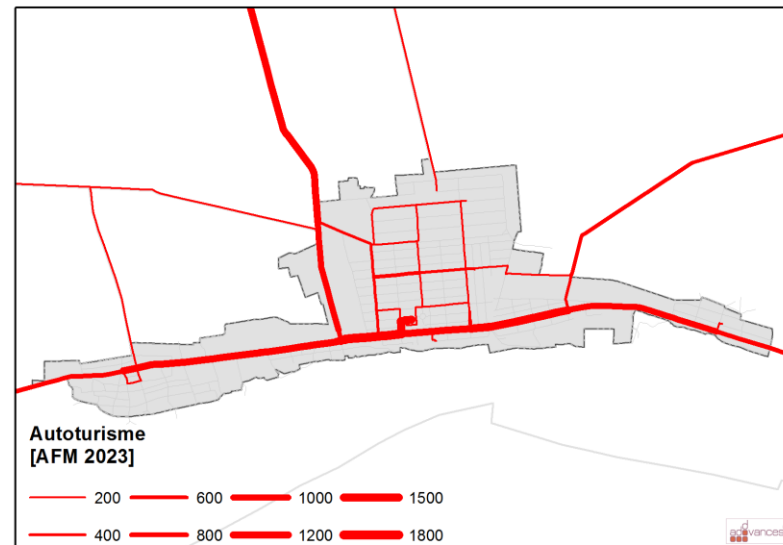
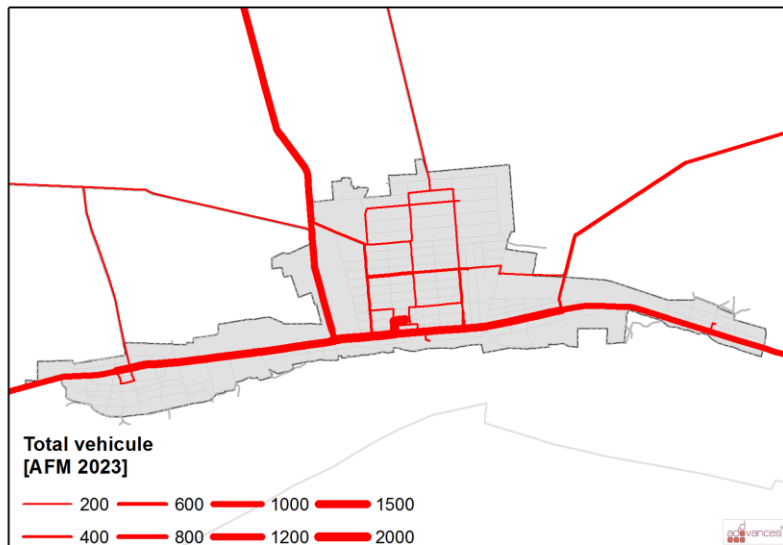


Scenariul pentru anul de bază – 2018



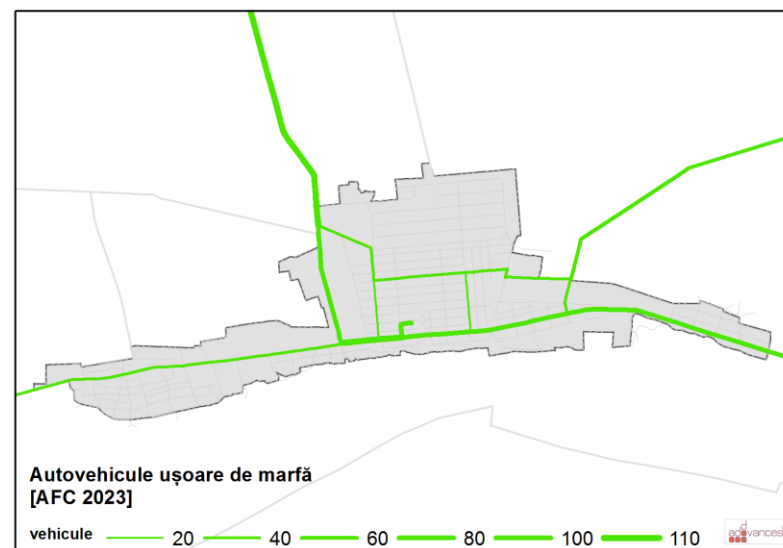
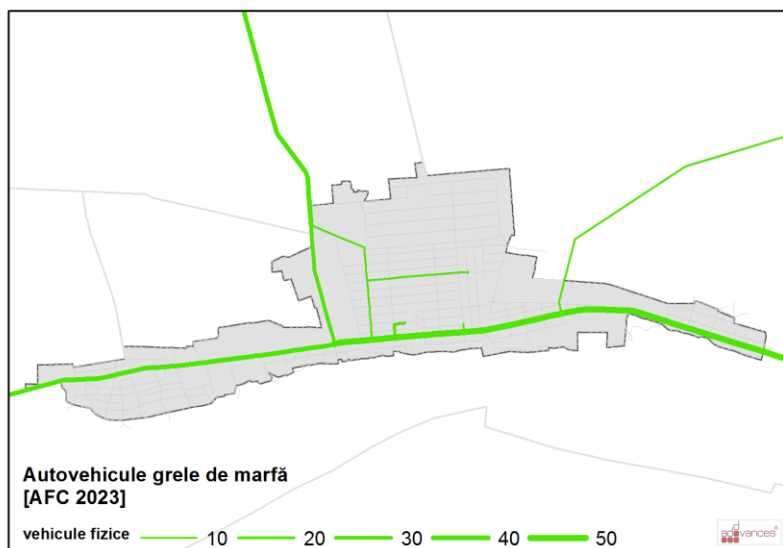
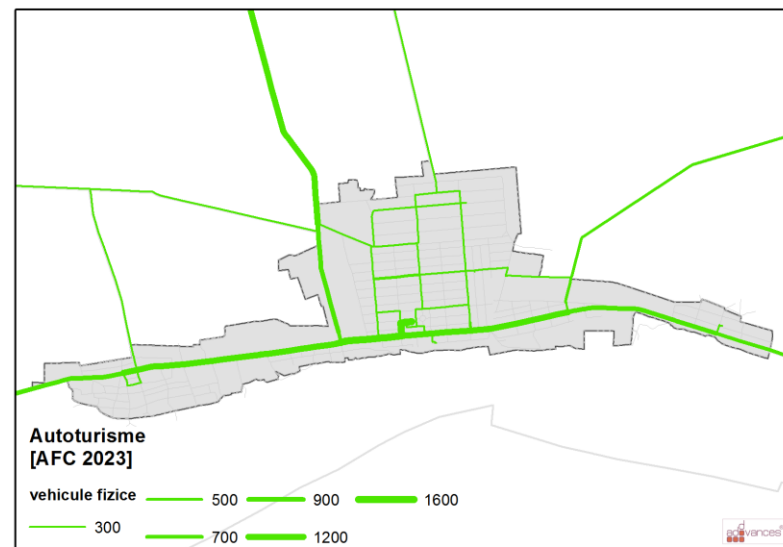
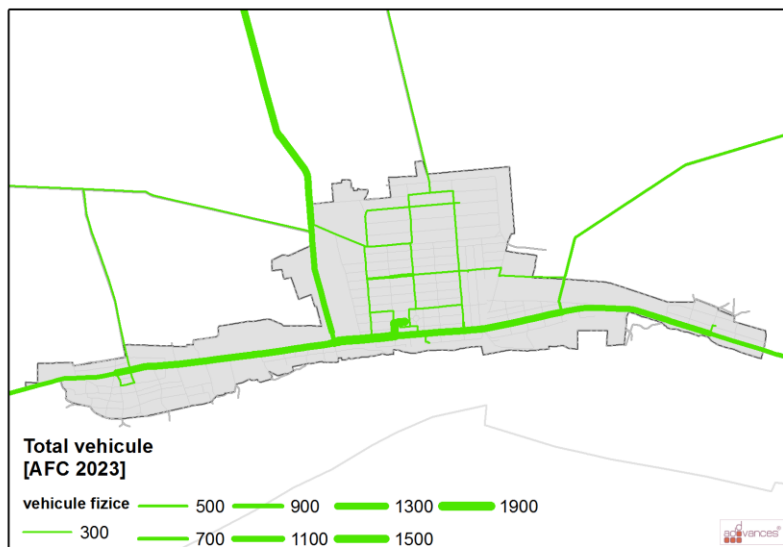


Scenariul „A face minimum” - 2023





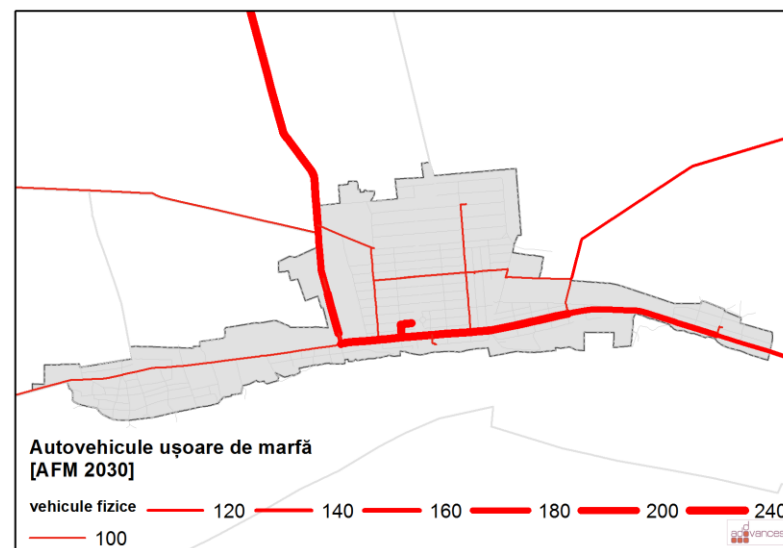
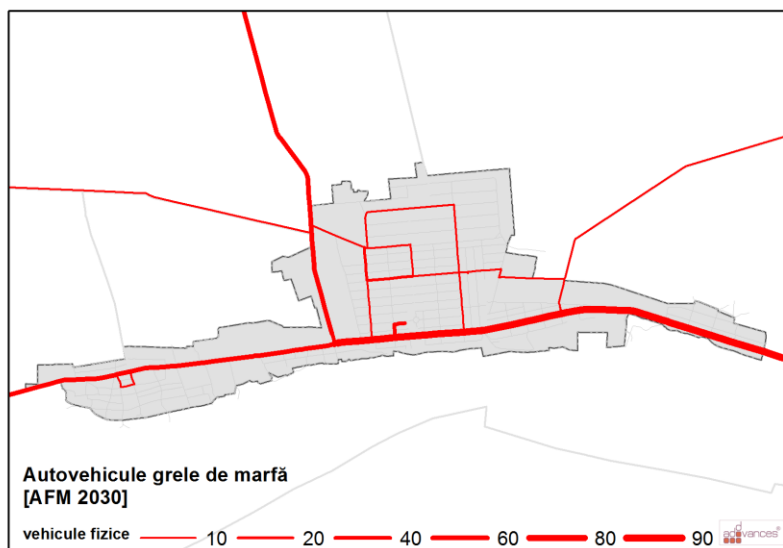
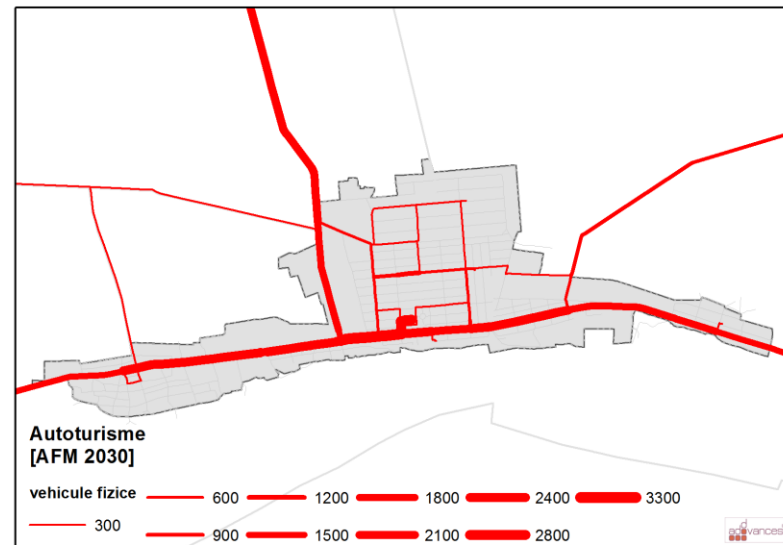
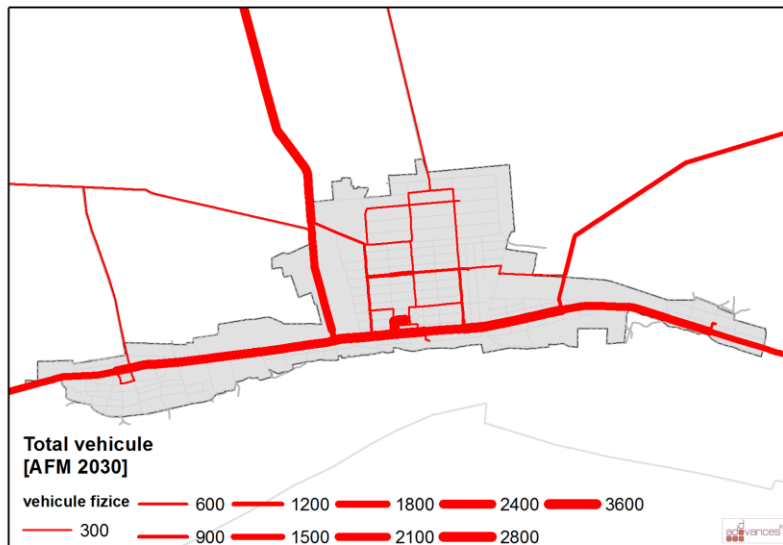
Scenariul „A face ceva” – 2023





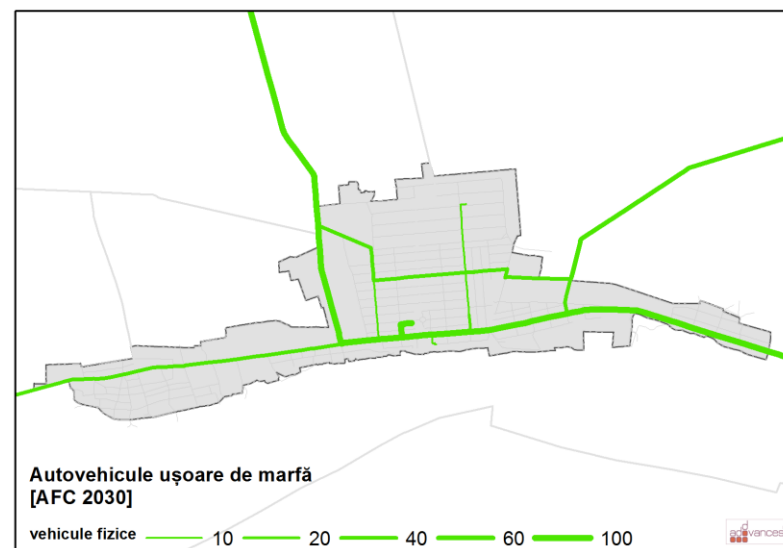
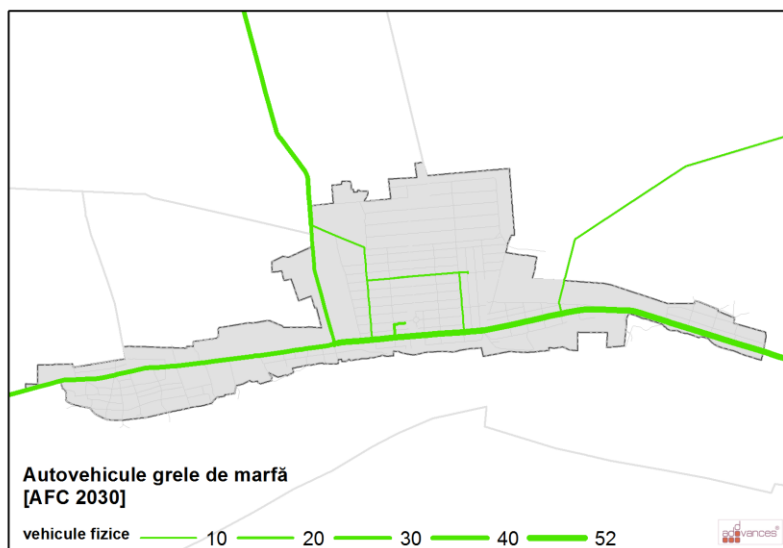
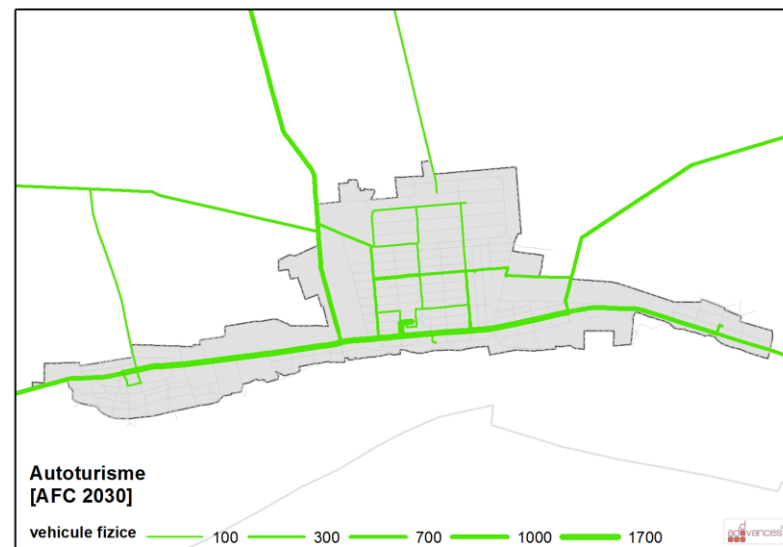
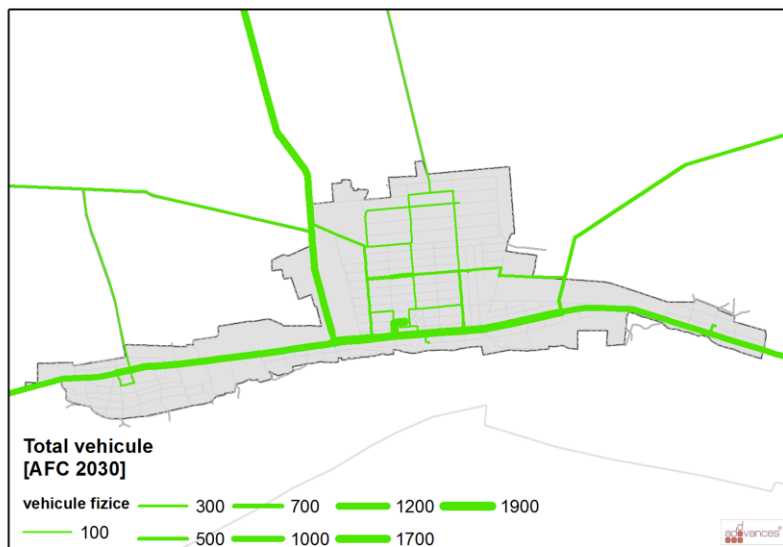


Scenariul „A face minimum” - 2030





Scenariul „A face ceva” - 2030



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

În continuare, testarea modelului prin aplicarea unui scenariu s-a transpus sub forma calculului fluxurilor de autoturisme pe lungimea drumului național DN54, care traversează orașul corabia dinspre nord către sud-est, precum și prin evaluarea emisiilor de GES și a numărului de kilometri parcurși pe lungimea DN 54.

În acest sens, au fost extrase o serie de informații necesare pentru fiecare an de perspectivă pentru scenariul „a face minimum” 2023, 2030, plecând de la scenariul de referință calculat pentru anul 2018. Acest scenariu reprezintă situația viitoare care surprinde modul în care va evolua traficul pe rețeaua de transport plecând de la infrastructura de transport existentă care nu va suferi nici o intervenție și în care sunt incluse creșterile prognozate în rețeaua de transport.

Din tabelul de mai jos se poate observa foarte clar creșterea semnificativă a traficului pe sectorul de drum DN 54 din intravilanul orașului Corabia în anii de prognoză, de unde rezultă că emisiile de gaze cu efect de seră vor crește proporțional în absența unor acțiuni în acest sens.

#### Testarea modelului de transport pe sectorul de drum aferent DN54 din orașul Corabia

	Anul de bază - 2018	AFM - 2023	AFM - 2030
MZA Autoturisme DN 54 (media zilnică anuală)	607	959	1740
Lungime DN 54 (km)	21,4	21,4	21,4
MA Autoturisme DN 54 (media anuală)	221555	350035	635100
<i>Total km parcurși anual pe sectorul de drum DN54</i>	<i>4741277</i>	<i>7490749</i>	<i>13591140</i>
<b>emisii GES (tCO<sub>2</sub>e) pe DN 54 – Corabia</b>	<b>718</b>	<b>962</b>	<b>1469</b>



## 4. Evaluarea impactului actual al mobilității

În cadrul acestui capitol se va evalua eficiența economică a sistemului urban de transport din orașul Corabia în cazul situației existente. Evaluarea impactului sistemului de transport a fost realizat pe baza analizei situației, consultărilor locale, vizitelor în teren, numărării circulației și analizelor efectuate prin completarea chestionarelor. Creșterea numărului de autovehicule aflate în proprietate privată, evidențiază tendința de evoluție înregistrată la nivel global, care s-a manifestat și în România prin creșterea indicelui de motorizare de la 63 autovehicule/ 1000 locuitori în 1991 la 220 de autovehicule în anul 2014.

Sectorul transporturilor reprezintă o componentă importantă a economiei și un instrument care contribuie la dezvoltarea societății. Lipsa unei planificări cuprinzătoare a sistemelor de transport care să țină cont de elemente sociale, economice, de mediu și culturale ale zonelor urbane, poate duce la întreruperi în țesătura urbană a comunităților și la consolidarea excluziunii sociale.

Măsura în care sistemul de transport asigură buna funcționare a celor două elemente cu care se află în interacțiune este evaluată în etapa de analiză a situației actuale și de identificare a disfuncționalităților. Indicatorii cheie utilizați pentru caracterizarea situației actuale sunt cei prin care se evaluează atingerea obiectivelor asumate de Comisia Europeană privind dezvoltarea durabilă a sistemului de transport. Aceștia sunt grupați în patru categorii principale:

- Impact asupra mediului: Emisii de substanțe poluante, Emisii de CO<sub>2</sub>, Zgomot și Consum de energie;
- Siguranța în trafic și impactul asupra cadrului social;
- Nivel de accesibilitate și tendințe de dezvoltare;
- Capacitatea de transport: existența fenomenului de congestie.

În cadrul acestui capitol este analizat impactul mobilității din aria de intervenție – zona funcțională a orașului Corabia la nivelul anului de bază-2018 și la nivelul orizontului de prognoză - 2023 și 2030 și ipoteza de evoluție specifică scenariului “A face minimum” (AFM). Cele două situații analizate descriu situația mobilității în cazul în care nu sunt propuse intervenții prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

### 4.1. Eficiență economică

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

Capacitatea de circulație reprezintă numărul maxim de vehicule care pot tranzita o secțiune a infrastructurii de transport (drum, stradă, bandă de circulație, intersecție) într-o unitate de timp considerată. Capacitatea de circulație a străzilor este determinată în raport cu: viteza de proiectare, elementele geometrice ale străzii stabilite în funcție de viteza de proiectare și de condițiile de relief, distanța dintre două intersecții consecutive, modul de organizare și dirijare a circulației, accesele laterale, existența parcarilor laterale.

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



Scenariul de referință, "A face minimum" reprezintă evoluția situației existente în cazul Business-As-Usual, cu un minim de intervenții, în care se vor lua în considerare proiectele aflate în derulare/ implementare sau cele pentru care este asigurată finanțarea. Componenta economică va lua în considerare varianta cea mai probabilă/ realistă de evoluția socioeconomică a fiecărei zone considerate în cadrul modelului de transport.

Lipsa unui sistem dezvoltat de transport public de la nivel local constituie principala problemă care conduce la utilizarea transportului individual cu autoturismul pentru deplasări pe distanțe scurte și medii, pentru care s-ar putea preta utilizarea serviciilor de transport public. În ceea ce privește eficiența economică, un serviciu de transport public în comun ar fi utilizat de locuitorii orașului Corabia, care în prezent merg cu autoturismul propriu/ pe jos/ cu bicicleta, în măsura în care timpii de așteptare în stație ar fi mici, mijloacele de transport în comun ar fi moderne, populația ar avea informații despre trasee, orar și conexiuni, viteza de deplasare ar fi mare, respectiv dacă ar exista mai multe facilități de achiziție a biletelor, respectiv a abonamentelor de călătorie.

La nivelul rețelei stradale a orașului Corabia se întâlnesc sectoare în care autovehiculele sunt parcate neregulamentar, fie nu respectă indicațiile de parcare conform locurilor amenajate, fie sunt parcate în locuri neamenajate, fapt care reduce capacitatea de circulație a tuturor participanților la trafic (pietoni, șoferi, bicicliști etc) și generează probleme de siguranță a circulației.

Străzile degradate, calitatea necorespunzătoare a trotuarelor și aleilor, lipsa, respectiv insuficiența locurilor de parcare, prezența pietonilor și bicicliștilor care circulă pe carosabil și lipsa locurilor de parcare reprezintă alte probleme care constrâng eficiența economică a sistemului de transport și pentru care măsurile cuprinse în Plan urmează să fie dezvoltate.

Cu ajutorul modelului de transport se poate realiza analiza numărului mediu de călătorii generate în funcție de caracteristicile zonelor de trafic.

În calcularea indicatorului s-au utilizat rezultatele privind călătoriile generate la nivelul fiecărei zone de trafic pornind de la următoarele variabile socio-economice: populația totală, numărul de mașini, ponderea deținerii de vehicule (pondere 1 deținere, 2 dețineri, 3 dețineri). Pentru generare, s-au mai folosit și variabile privind angajabilitatea din zona de trafic. Astfel, s-au folosit numărul de locuri de muncă separat pe categorii: comercial, industrial și birouri.

În anul 2018 se înregistrează un număr mediu de călătorii de 2.371 în orașul Corabia. În contextul scenariului "A face minim", pentru anul 2023 se estimează un număr mediu de 3.642 călătorii la nivel de zonă de trafic, iar pentru anul 2030 se estimează un număr de 6.639 călătorii.

#### Numărul mediu de călătorii la nivel de zonă de trafic

	AN_BAZA_2018	2023_AFM	2030_AFM
Nr. mediu călătorii generate	2.371	3.642	6.639



## 4.2. Impactul asupra mediului

Efectele generate de desfășurarea activităților de transport asupra mediului sunt diverse și cuprinzătoare. Cele mai importante se referă la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile. Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică a motorului, norma de depoluare sunt parametri specifici fiecărui autovehicul, care influențează direct cantitatea de emisii poluante deversate în atmosferă pe durata funcționării.

Potrivit Agenției Europene de Mediu, în cadrul proiectului CORINAIR (Core Inventory or AIR emissions) categoriile de autovehicule pentru care sunt estimate emisiile poluante sunt cele din Nomenclatorul pentru raportarea emisiilor în conformitate cu Organizația Națiunilor Unite (ONU), Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (UNECE-United Nations Economic Commission for Europe), linii directoare pentru raportarea datelor de emisie în conformitate cu *”Convenția CEE-ONU privind poluarea atmosferică transfrontalieră pe distanțe lungi pentru a reduce gradul de acidificare, eutrofizare și nivelul de ozon troposferic”*.

### Emisii de substanțe poluante

Cantitatea de emisii specifică fiecărui factor de emisie, deversată în atmosferă de autovehiculele aflate în circulație, variază în funcție de caracteristicile parcului de autovehicule (capacitate cilindrică, vechime, norma de poluare, tipul de combustibil utilizat) viteza medie de deplasare, volumul și structura fluxurilor de trafic.

Evaluarea mediului este un proces care caută să asigure luarea în considerare a impactului asupra mediului în elaborarea propunerilor de dezvoltare la nivel de politică, plan, program sau proiect înainte de luarea deciziei finale în legătură cu promovarea acestora. Ca atare, evaluarea mediului este un instrument pentru factorii de decizie, care îi ajută să pregătească și să adopte decizii durabile, respectiv decizii prin care se reduc la minim formele negative de impact asupra mediului și se pun în valoare aspectele pozitive.

Substanțele din atmosfera urbană care ridică probleme privind calitatea aerului pe termen scurt sunt dioxidul de azot, particulele materiale aflate în suspensie și ozonul, conform unui raport al Agenției Europene de Mediu. De asemenea, monoxidul de carbon apare printre substanțele emise de vehicule. Principalele efecte ale acestor compuși chimici se numără:

- Expunerea populației la concentrații ridicate de dioxid de azot poate duce la apariția tusei și a dificultăților respiratorii. Pe termen lung acest lucru generează risc ridicat de instalare a bolilor respiratorii;
- Dimensiunea particulelor materiale  $PM_{2,5}$  și  $PM_{10}$  permite inhalarea lor de către om, existând probabilitatea de a ajunge în plămâni și cauza probleme de sănătate, precum atacuri mai frecvente de astm, disfuncții respiratorii, moarte prematură;
- Printre sursele de producere a dioxidului de sulf se regăsesc și emisiile provenite de la motoarele cu aprindere prin comprimare. În funcție de concentrație și perioada de expunere dioxidul de sulf poate avea diferite efecte asupra sănătății umane. Prin urmare, expunerea la o concentrație ridicată de dioxid de sulf, pe o perioadă scurtă de timp, poate provoca dificultăți respiratorii severe. Cele mai expuse persoane pot fi cele care suferă de astm, copiii, vârstnicii și persoanele cu boli cronice ale căilor respiratorii.
- Expunerea la monoxid de carbon provoacă amețeli, oboseală, dureri de cap și amplifică efectele generate de afecțiunile cardiace, inspirarea acestuia în concentrații mari fiind fatală.



La nivelul județului Olt există o singură automată de monitorizare a calității aerului, stație de tip industrial amplasată în municipiul Slatina ce măsoară automat următorii parametri: dioxid de sulf, oxizi de azot, monoxid de carbon, ozon, pulberi în suspensie (PM10 și PM 2,5), aceștia fiind și principalii poluanți ai aerului.

**Valoarea monetară a principalelor substanțe poluante asociate sectorului transporturi pe uscat, exprimată în euro/tonă de poluant, la nivelul anului 2010, în România**

Poluant	Mediul		
	Metropolitan	Urban	Rural
Dioxid de azot		4393	
Particulă materială <sub>2,5</sub> (evacuare)	58309	18771	58309
Particulă materială <sub>10</sub> (fără evacuare la sursă)	23364	7588	5991
Particulă materială <sub>10</sub> (generare electrică)	6590	5192	--
Dioxid de sulf		3994	
Monoxid de carbon		799	

Sursă date: Master Planul General de Transport al României, 2014

Această stație automată, de tip industrial, face parte din Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului constituită la nivelul țării din peste 100 de stații. La nivelul anului 2010, cuantificarea valorilor monetare a acestor substanțe poluante, exprimată în Euro/ tonă de poluant, specifice pentru România sunt prezentate în tabelul de mai sus.

*Emisii de GES estimate la nivelul ariei de intervenție pe – scenariul „A face minimum”*

Cantitățile de gaze cu efect de seră emise au fost calculate la nivelul întregii rețele din aria de intervenție a orașului Corabia pe baza modelului de calcul publicat în Anexa 3.2.4.a – Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor a Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 3.2, POR 2014-2020, la nivel anual (tCO<sub>2</sub>e). Analiza s-a realizat într-o primă fază pentru scenariul de bază – anul 2018, urmând ca metodele de calcul să se aplice și pentru scenariul „A face minim” – orizontul 2023 și 2030, rezultatele fiind centralizate în tabelul următor:

**Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic, la nivel anual (tCO<sub>2</sub>e)**

Categorie autovehicul	Cantitatea de GES		
	Scenariul de bază – anul 2018	Scenariul „A face minim” 2023	Scenariul „A face minim” 2030
Autoturisme	2.054	3.646	4.464
Autovehicule ușoare de marfă (LGV)	410	752	929
Autovehicule grele de marfă (OGV1+OGV2)	424	743	1.017
Autobuze/ microbuze	372	694	931
<b>Total</b>	<b>3.260</b>	<b>5.835</b>	<b>7.341</b>





## Emisii de GES, anul de bază 2018

### Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

#### Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO <sub>2</sub> e)	3.261
--	-------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2018

Clasa	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO <sub>2</sub> e)	2.054	410	178	246	372	0	0	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2018

#### Date de intrare

Anul evaluării	2018
----------------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

#### Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

Tipul vehiculelor	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	14425338,9	1902150,7	280641,2	208612,3	360543,2				

#### Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

Categoria de viteză km/h	Descrierea
25	Urbană
50	Suburbană
75	Rurală
100	Autostradă

#### Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	75%	90%	100%	100%	95%			
Suburbană								
Rurală	25%	10%			5%			
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sursă: POR 3.2\_Anexa 3.2.4 Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor

Din datele centralizate se observă ponderea crescută a emisiilor de gaze cu efect de seră cauzate de către autoturisme și vehiculele de marfă. În ceea ce privește nivelul de bază, autoturismele reprezintă categoria de vehicule responsabilă cu peste 60% din totalul emisiile de GES din sectorul transporturi.

Scenariul „A face minimum” prevede dezvoltarea infrastructurii din zona de intervenție, luând în calcul proiectele aflate în implementare, precum și trendul evolutiv de până în prezent. Acest scenariu va conduce implicit la creșterea semnificativă a fluxurilor de transport rutier, fapt care va cauza creșterea emisiilor de gaze cu efect de seră, conform rezultatelor tabelului de mai sus. Astfel, la nivelul anilor de prognoză 2023 și 2030 se estimează în continuare o pondere crescută a emisiilor de gaze cu efect de seră datorate autoturismelor, de peste 60% din total.

Având în vedere impactul mobilității asupra mediului în ceea ce privește emisia de gaze cu efect de seră, se observă că autoturismele (atât prin fluxuri locale, cât și de tranzit), cât și vehiculele de marfă (reprezentată în principal de fluxurile de tranzit) constituie categoriile de autovehicule cu impactul cel mai ridicat asupra mediului.





## Emisii de GES, anul 2023 – Scenariul „A face minimum” (fără modernizări)

### Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

#### Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO <sub>2</sub> e)	5.835
--	-------

Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023

Clasa	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO <sub>2</sub> e)	3.646	752	326	417	694	0	0	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023

#### Date de intrare

Anul evaluării	2023
----------------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

#### Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

Tipul vehiculelor	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	30186126,2	3924389,5	513122,6	353590,4	671875,6				

#### Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

Categoria de viteză km/h	Descrierea
25	Urbană
50	Suburbană
75	Rurală
100	Autostradă

#### Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	75%	90%	100%	100%	95%			
Suburbană								
Rurală	25%	10%			5%			
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sursă: POR 3.2\_Anexa 3.2.4 Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor

Spre deosebire de anul de bază, estimările în cadrul scenariului „a face minimum” privind emisiile de GES în anul 2023 preconizează o creștere semnificativă, de peste 50%, urmând ca diferența să se mai diminueze până în anul 2030, creșterea estimată între anii de prognoză fiind de aproximativ 25%.

Așadar, potrivit calculului, creșterea emisiilor GES cauzate de sistemul de transport pentru scenariul „a face minimum” atât la nivelul anului 2023, cât și pentru 2030 este semnificativă, în lipsa unor politici orientate către reducerea acestora. Este nevoie așadar de promovarea autovehiculelor ce utilizează energie provenită din surse alternative, precum și utilizarea din ce în ce mai ridicată a mijloacelor nemotorizate.



## Emisii de GES, anul 2030 – Scenariul „A face minimum” (fără modernizări)

### Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

#### Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO <sub>2</sub> e)	7.341
--	-------

Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030

Clasa	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO <sub>2</sub> e)	4.464	929	451	566	931	0	0	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030

#### Date de intrare

Anul evaluării	2030
----------------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

#### Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

Tipul vehiculelor	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	43916616,7	5689125,8	711548,1	479748,9	900984,5				

#### Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

Categoria de viteză km/h	Descrierea
25	Urbană
50	Suburbană
75	Rurală
100	Autostradă

#### Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	75%	90%	100%	100%	95%			
Suburbană								
Rurală	25%	10%			5%			
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Sursă: POR 3.2\_Anexa 3.2.4 Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor

Prin urmare, principalele probleme care afectează calitatea mediului pe plan local și care vor fi avute în vedere în cuprinsul planului țin de dezvoltarea slabă a alternativelor de mobilitate urbană (infrastructură pentru pietoni, bicicliști etc.), lipsa unui sistem de transport public local atractiv, precum și necesitatea unei mai bune organizări din punct de vedere a logisticii urbane. O importanță ridicată o au politicile și strategiile de mediu prin care să fie încurajate mijloacele alternative de mobilitate urbană, prietenoase cu mediul și care contribuie la creșterea calității vieții în rândul comunității locale.

### Nivelul de zgomot

O altă problemă de mediu este reprezentată de nivelul de zgomot asociat sectorului de transporturi. Expunerea oamenilor la zgomot nu este doar o dezutilitate în sensul că aceștia resimt un disconfort, ce contribuie la apariția deficiențelor de sănătate, la reducerea productivității muncii și la ineficiența timpului alocat activităților de recreere.

În tabelul de mai jos sunt prezentate valorile monetare ale costurilor cauzate de zgomotul produs de diferite tipuri de vehicule utilizate în transportul rutier și feroviar, specifice României, exprimate în Eurocent/veh\*km.



**Valorile costurilor cu zgomotul produs de diferite vehicule utilizate în transportul rutier și feroviar de călători și mărfuri, valori specifice României, exprimate în EuroCent/veh\*km**

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

Sursă date: Master Planul General de Transport al României, 2014

Zgomotul este caracterizat de cele două însușiri importante ale sale: intensitatea, măsurată în decibeli (dB) și frecvența, măsurată în hertzi (Hz). Scara de măsură a intensității zgomotului este logaritmică. În general, se pot distinge două tipuri de impact negativ al zgomotului asociat transporturilor, cuantificate prin:

- Costurile de stres: zgomotul asociat transportului induce tulburări, rezultând costuri sociale și economice, precum restricții ale activităților recreaționale și de petrecere a timpului liber, disconfort sau inconveniențe fizice;
- Costurile de sănătate: zgomotul asociat transporturilor poate cauza, de asemenea, probleme de sănătate. Vătămarea auzului poate fi cauzată de un nivel al zgomotului de peste 85 dB(A), în timp ce un nivel de peste 65 dB(A) poate avea ca rezultat reacții de stres precum modificarea ritmului cardiac, creșterea tensiunii arteriale etc.

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

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

La nivelul județului Olt s-au efectuat determinări sonometrice în următoarele orașe, respectiv pe următoarele străzi:

- Orașul Corabia, str. Carpați;
- Orașul Scornicești, b-dul Muncii;
- Municipiul Caracal, st5r. Piața Victoriei, Str. Plevnei;
- Orașul Balș, str. N. Bălcescu;
- Municipiul Slatina.



Pentru a estima efectele traficului mediu zilnic, respectiv costurile cu poluarea fonică la nivelul orașului Corabia, s-au folosit coeficienții de mai sus și valorile traficului mediu zilnic rezultat în urma analizelor efectuate pe teren (rezultate studiu de trafic).

Așadar, se observă din tabelul de mai jos valorile ridicate ale costurilor cu poluarea fonică produse de autoturisme, raportat la celelalte tipuri de autovehicule avute în vedere. De asemenea, analizând scenariul „A face minimum”, se observă o creștere a costurilor cu poluarea fonică pentru toate categoriile de autovehicule, cauzate de creșterea traficului general pe rețeaua de transport a ariei de intervenție.

**Efectele traficului mediu zilnic din orașul Corabia asupra mediului – ZGOMOT**

Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Costuri cu poluarea fonică (EuroCent/veh*km)		
		AN_BAZA_2018	2023_AFM	2030_AFM
Autoturism	Zi	105	213	299
	Noapte	209	426	597
Autobuz	Zi	9	18	24
	Noapte	18	33	44
Vehicul ușor de marfă	Zi	50	102	145
	Noapte	93	189	269
Vehicul greu de marfă	Zi	35	58	74
	Noapte	63	106	135

### 4.3. Accesibilitatea

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă atât de rețea, cât și de parametrii tehnici și calitativi specifici mijloacelor de transport utilizate și de tehnologiile de exploatare în cazul transportului public indiferent de aria geografică.

Deși accesibilitatea se referă la capacitatea oamenilor de a ajunge la bunuri, servicii și activități pe care le au de îndeplinit, reprezentând atingerea scopului activităților de transport, se constată faptul că locuitorii din orașul Corabia întâmpină dificultăți în a ajunge în unele zonele, cum ar fi: la piață, la Penny market, în zona periferică, în cartierul Mahala. Alte zone greu de accesat din cauza lipsei unui transport public local adecvat sunt Corabia Veche, Port Dunăre, Vârtoș și cartierul Celei, potrivit rezultatelor obținute în cadrul Studiului privind mobilitatea urbană din orașul Corabia.

În ceea ce privește accesibilitatea locală, principalii factori care îngreunează drumul spre destinația indicată, în orașul Corabia, sunt străzile degradate sau neasfaltate, distanța mare față de locul de origine, traficul ridicat, aglomerat, lipsa trotuarelor sau aleilor pietonale, respectiv faptul că zona nu este deservită pe deplin de serviciul de transport public local și nu există infrastructură necesară mersului cu bicicleta.

Având în vedere că în prezent există un număr semnificativ de persoane care utilizează bicicleta ca mod principal de transport, însă aceștia întâmpină zilnic dificultăți în timpul deplasării, fapt ce se datorează în principal lipsei unei infrastructuri specifice pentru biciclete (lipsă piste biciclete, rasteluri, centre de închiriere biciclete), pentru a evalua gradul de accesibilitate existent și propus s-au analizat comparativ distanțele parcurse cu moduri nemotorizate de transport (mersul cu bicicleta) către principalele obiective de interes de pe plan local.

Punctele de interes de la nivelul orașului Corabia au fost structurate pe trei categorii:

- Instituții socio-medice;
- Instituții educaționale;
- Instituții de interes local (administrativ).

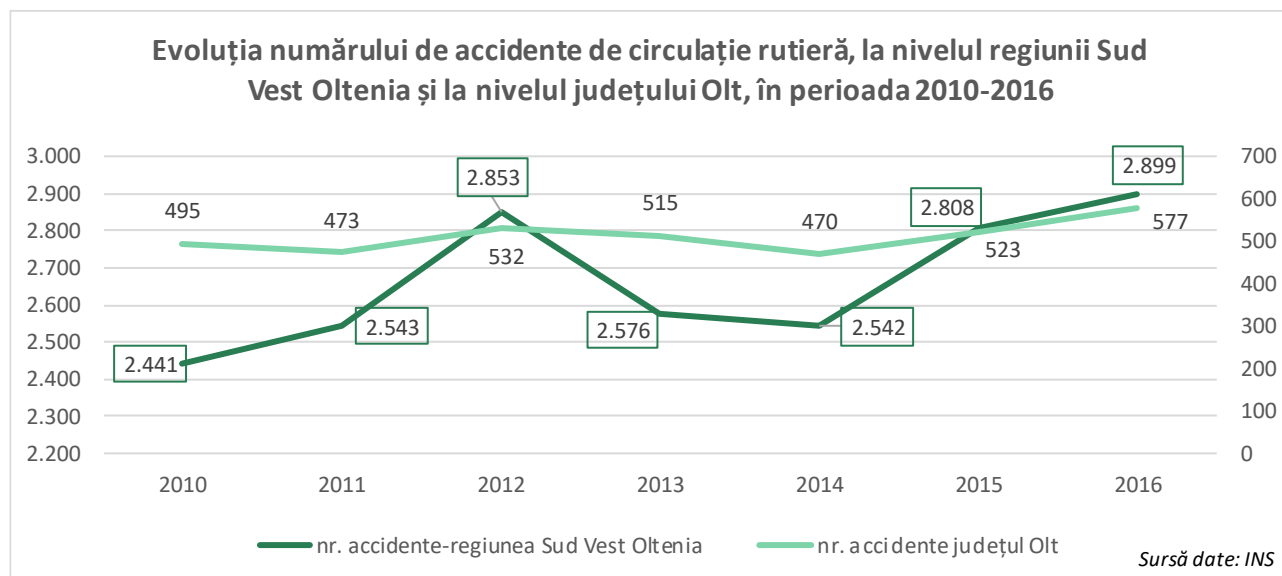
Pentru fiecare din cele trei categorii s-a calculat aria de deservire existentă și aria de deservire rezultată în urma intervențiilor propuse prin scenariul „A face ceva”. Atât pentru situația existentă, cât și propusă s-a luat în considerare aria de deservire pentru izocrona de 5 minute și izocrona de 10 minute.

#### 4.4. Siguranța

În ceea ce privește siguranța circulației în orașele din România, un motiv de îngrijorare este reprezentat de faptul că peste jumătate din numărul total de accidente rutiere soldate cu morți au loc în mediul urban, situație care de asemenea ne situează pe loc fruntaș în clasamentul european.

Referitor la siguranța locuitorilor din orașele din România, principiul care guvernează Planul de mobilitate urbană durabilă „Planificare pentru oameni!”, indică faptul că dintr-un număr total de 1.492 de persoanele care și-au pierdut viața în accidentele rutiere, la nivelul anului 2010, un număr de 700 sunt pietoni.

La nivelul regiunii Sud-Vest Oltenia, numărul de accidente de circulație rutieră, în perioada 2010-2016 a înregistrat o creștere cu 18,4%, ajungând de la un număr de 2.441 accidente rutiere în anul 2010, la un număr de 2.899 accidente de circulație în anul 2016, potrivit Institutului Național de Statistică.

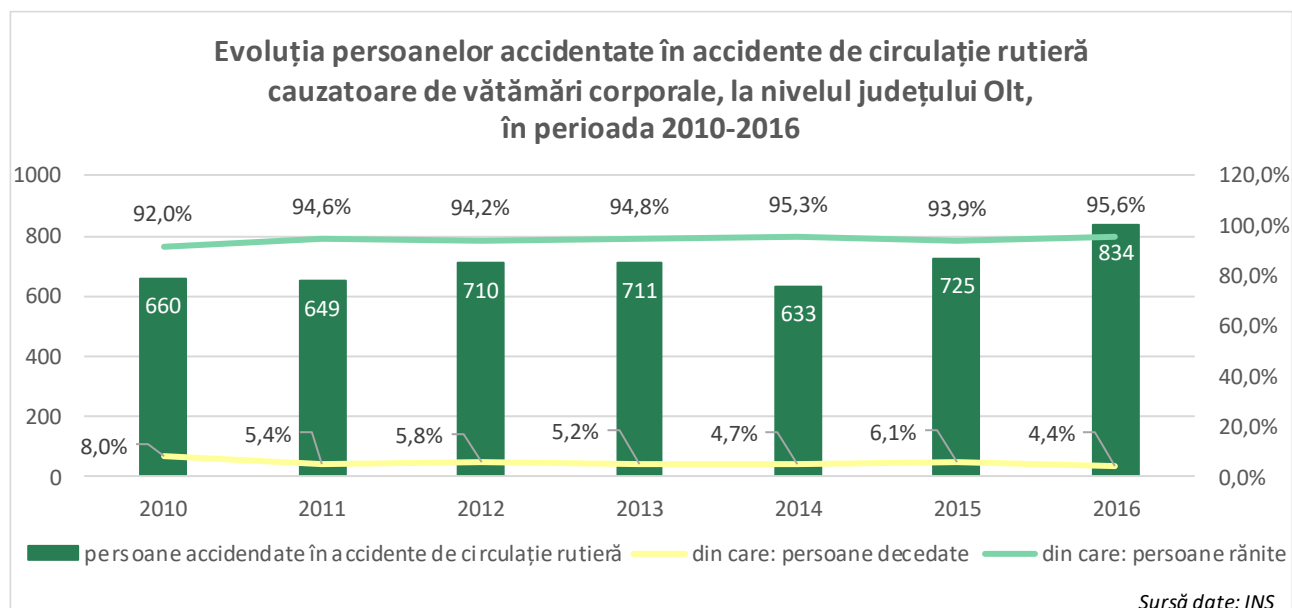


La nivelul județului Olt, în anul 2016 s-a înregistrat un număr de 577 accidente de circulație rutieră, fiind mai ridicat cu 16,6% comparativ cu anul 2010, an în care s-a înregistrat un număr de 495 accidente de circulație rutieră.

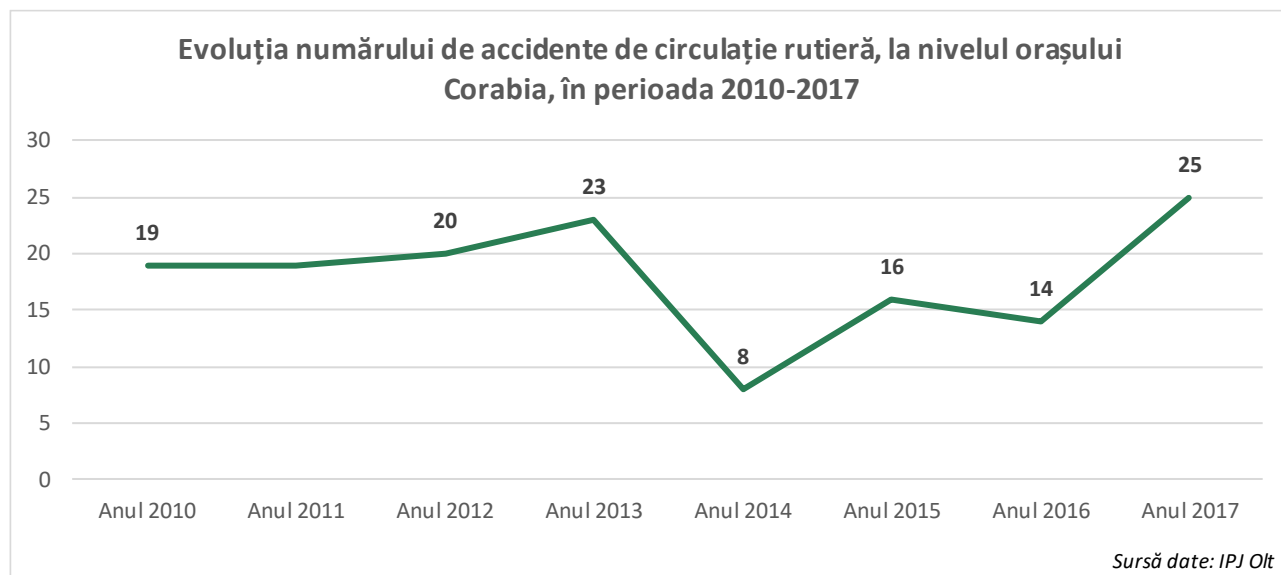
Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică, la nivelul județului Olt în anul 2016 s-a înregistrat un număr de 834 persoane accidentate în accidente de circulație rutieră cauzatoare de vătămări corporale. În urma acestor accidente o pondere de 95,6% dintre persoane au fost rănite, iar 4,4% decedate.



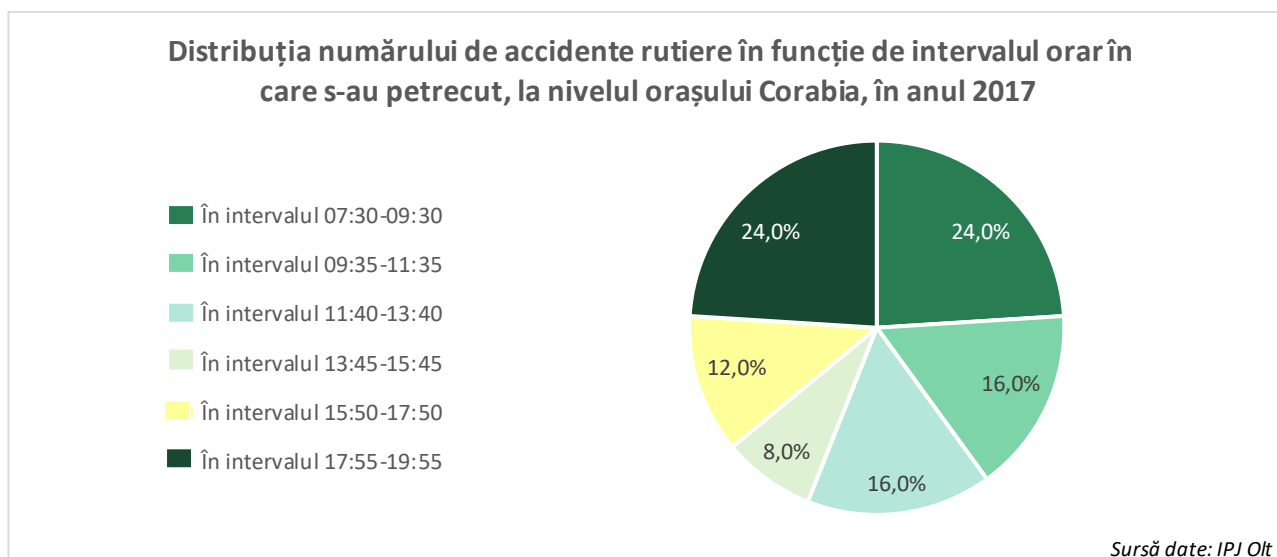
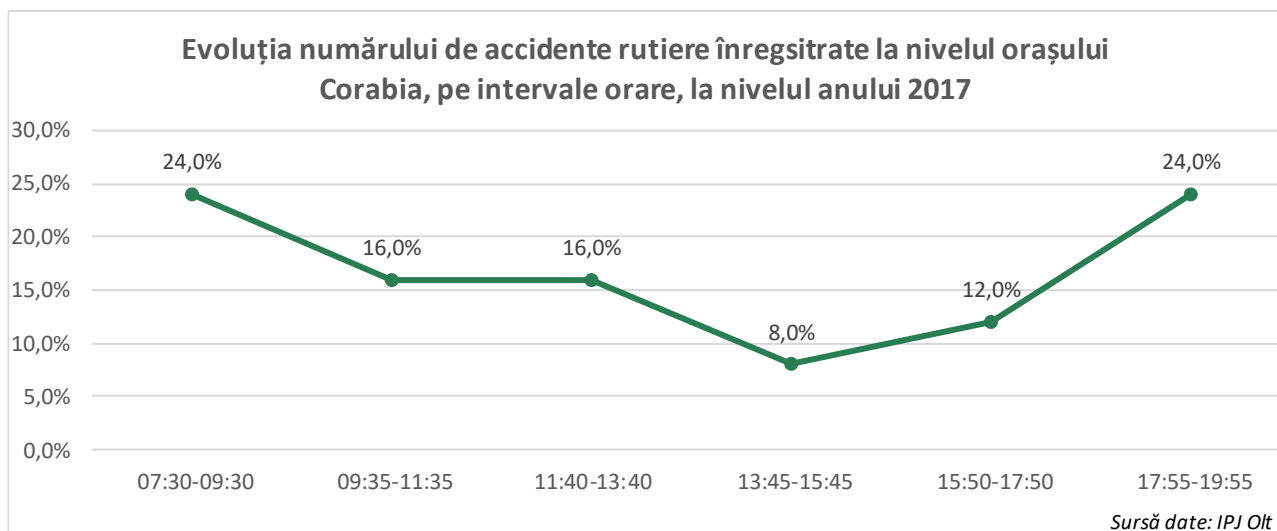
Se observă faptul că în anul 2016 numărul persoanelor implicate în accidente de circulație rutieră cauzatoare de vătămări corporale a înregistrat o creștere cu 26,4% comparativ cu anul 2010, an în care s-a înregistrat un număr de 660 persoane accidentate.



Conform datelor furnizate de Inspectoratul de Poliție al Județului Olt, evoluția numărului total de accidente înregistrate la nivelul orașului Corabia, în perioada 2010-2017, a prezentat oscilații. Cel mai ridicat număr de accidente s-a înregistrat la nivelul anului 2017 (25 accidente), iar cel mai scăzut număr la nivelul anului 2014 (8 accidente).



Evoluția numărului de accidente rutiere înregistrate la nivelul orașului Corabia, pe intervale orare, scoate în evidență faptul că la nivelul anului 2017 cele mai multe accidente rutiere s-au desfășurat în prima parte a zilei între 07:30-09:30 (24,0%), respectiv în ultima parte a zilei între 17:55-19:55 (24,0%), potrivit datelor furnizate de Inspectoratul de Poliție Județean Olt.

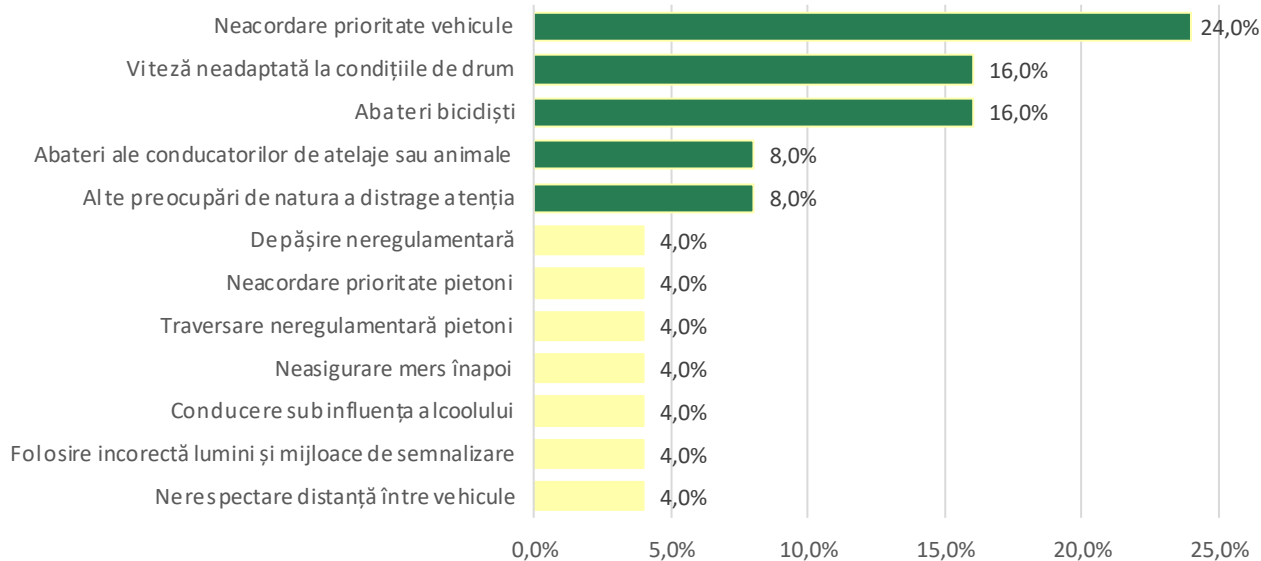


În anul 2017 o pondere de 24,0% din numărul total de accidente produse în orașul Corabia s-au datorat neacordării de prioritate. O pondere egală de 16,0% dintre accidentele rutiere din orașul Corabia s-au datorat șoferilor care nu au adoptat viteza la condițiile de drum, respectiv abaterilor bicicliștilor.

Pe următoarele locuri se află accidentele cauzate de abaterile conducătorilor de atelaje sau animale (8,0%), respectiv de șoferii care au alte preocupări de natura a distrage atenția (8,0%). Alte cauze care au avut ca rezultat producerea accidentele rutiere în orașul Corabia sunt: depășire neregulamentară, neacordare prioritate pietoni, traversare neregulamentară pietoni, neasigurare mers înapoi, conducere sub influența alcoolului, folosire incorectă lumini și mijloace de semnalizare, respectiv nerespectarea distanței între vehicule, conform datelor furnizate de Inspectoratul de Poliție Județean Olt.



### Cele mai frecvente cauze ale producerii accidentelor rutiere la nivelul orașului Corabia, în anul 2017

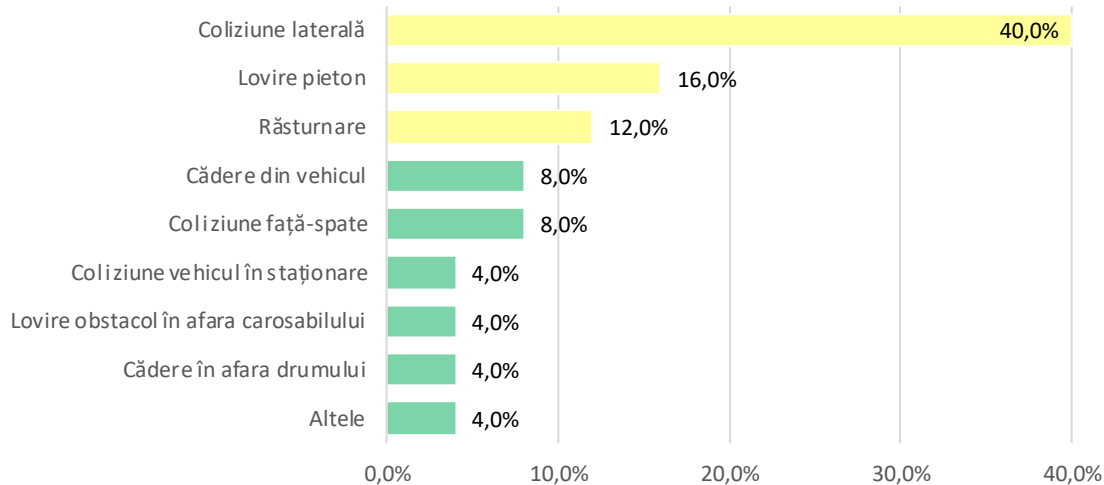


Sursă date: IPJ Olt

Potrivit datelor furnizate de Inspectoratul de Poliție Județean al județului Olt, principalele moduri în care s-au produs accidentele rutiere în orașul Corabia, la nivelul anului 2017 au fost coliziune laterală (40,0%), lovire pieton (16,0%), respectiv răsturnare (12,0%).

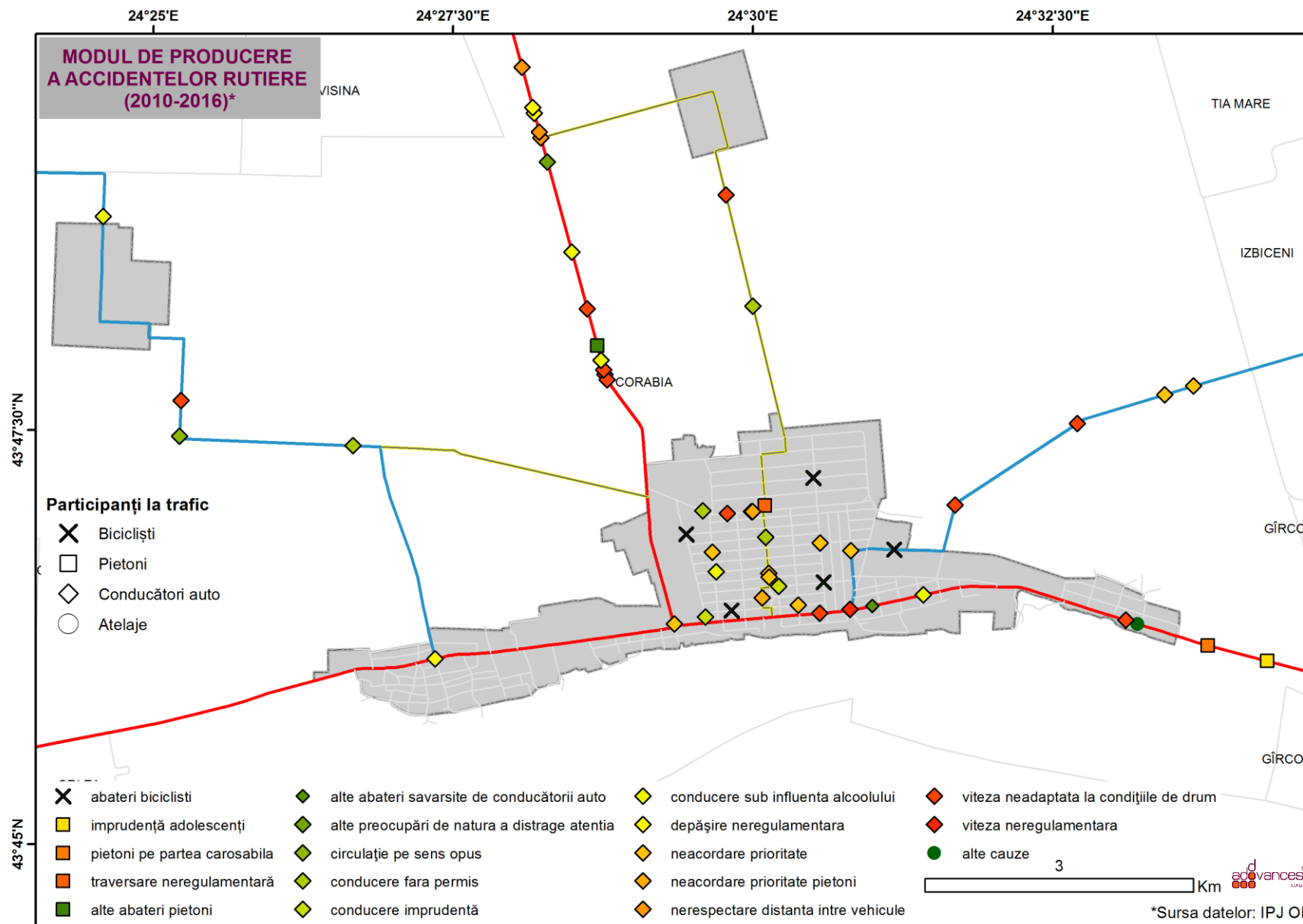
O pondere egală de 8,0% din numărul accidentelor înregistrate în orașul Corabia s-au petrecut în următoarele moduri: cădere din vehicul, respectiv coliziune față-spate. Alte moduri în care s-au produs accidentele rutiere au fost: coliziune vehicul în staționare (4,0%), lovire obstacol în afara carosabilului (4,0%), cădere în afara drumului (4,0%).

### Principalele moduri în care s-au produs accidentele rutiere înregistrate la nivelul orașului Corabia, în anul 2017



Sursă date: IPJ Olt





Potrivit datelor furnizate de Poliția Orașului Corabia, zonele cu frecvență mare a accidentelor de pe raza orașului Corabia sunt următoarele:

- Intersecțiile străzii Grivița Roșie cu străzile Carpați, Tudor Vladimirescu și Mihail Kogălniceanu;
- Intersecțiile străzii Ștefan cel Mare cu străzile București și 1 Mai;
- Intersecțiile străzilor 1 Mai și Mihail Kogălniceanu.

De asemenea, zonele cu risc ridicat de accidente produse din cauza numărului mare de vehicule și pietoni identificate de Poliția orașului Corabia sunt următoarele: Strada Carpați, Strada C. A. Roseti, Strada Grivița Roșie, Strada I. H. Rădulescu, Strada Tudor Vladimirescu, Strada 1 Mai.

În ceea ce privește evaluarea impactului mobilității din punct de vedere al siguranței circulației se va utiliza indicatorul - **Intensitatea traficului** - înregistrat la nivelul rețelei de transport. În urma analizelor efectuate în teren s-a remarcat că o pondere de peste 85% dintre vehiculele care tranzitează orașul Corabia sunt autoturisme (rezultat din studiul de trafic), astfel pentru a calcula indicatorul intensitatea traficului s-au luat în calcul doar autoturismele. Indicatorul reprezintă raportul dintre numărul mediu de autoturisme înregistrate la nivelul orașului și lungimea rețelei de străzi (km) din orașul Corabia, indicatorul fiind exprimat în autoturisme/km. Potrivit *Strategiei de dezvoltare durabilă a orașului Corabia 2015-2020*, lungimea rețelei de străzi din orașul Corabia este de 86 km, toate străzile sunt asfaltate, iar 39 km din aceștia au fost reabilitați/modernizați în perioada 2008-2013.

În anul de bază 2018, intensitatea traficului înregistrează o valoare medie de 24 autoturisme/km, până în anul 2023 în contextul scenariului „A face minim” se estimează o valoare a intensității traficului de 49 autoturisme/km, iar până în 2030 o valoare de 69 autoturisme/km.

Un alt indicator privind siguranța locuitorilor din orașul Corabia este reprezentat de **numărul de accidente** înregistrate anual. Pentru a estima numărul de accidente pe cele două scenarii s-au luat în considerare mai mulți factori: evoluția numărului de accidente din perioada 2010-2017, prognoza traficului pe rețeaua de drumuri din orașul Corabia și prognoza populației cu domiciliu la 1 ianuarie. Astfel numărul de accidente va fi proporțional cu prognoza traficului și a populației.

Pe baza rezultatelor obținute se observă că numărul de accidente în contextul scenariului „A face minim”, va înregistra o creștere ajungând în anul 2023 la 27 accidente și în 2030 la 31 accidente.

**Numărul accidentelor și intensitatea traficului din orașul Corabia**

	AN_BAZA_2018	2023_AFM	2030_AFM
<b>Intensitatea traficului*</b>	<b>24</b>	<b>49</b>	<b>69</b>
<b>Nr. accidente</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>31</b>

*\*u.m. = autoturisme/km*

## 4.5. Calitatea vieții

Relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului, a accesibilității teritoriului și a serviciilor de transport, a siguranței cetățenilor și a eficienței economice.

Problemele de mediu din zonele urbane pot afecta în mare măsură calitatea vieții cetățenilor. Poluarea aerului poate avea atât efecte directe cât și indirecte asupra sănătății populației. Efectele directe sunt reprezentate de modificările care apar în starea de sănătate a populației ca urmare a expunerii la genții poluanți. Efectele indirecte sunt reprezentate de modificările produse de poluarea aerului asupra mediului și indirect asupra sănătății umane, schimbările climatice, deprecierea statului de ozon.

Calitatea vieții cetățenilor este afectată și de perioada și intensitatea zgomotului. Nivelul crescut de zgomot se datorează și traficului greu, transportului în comun, transportului de marfă etc. Obiectivele generale legate de îmbunătățirea calității vieții au în vedere și îmbunătățirea calității mediului, cu scopul de a avea o populație sănătoasă, cu o stare bună fizică și psihică și cu reducerea semnificativă a bolilor și a infirmităților cauzate de accidente din trafic.

Calitatea mediului din orașul Corabia este dominată de utilizarea automobilului, iar consecințele acestei situații pot fi următoarele:

- alocarea majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, activități exterioare bicicliști, amenajări peisagistice;
- infrastructura pentru pietoni în numeroase cazuri este subdimensionată și ocupată abuziv, prin parcare neregulamentară sau cu alte tipuri de obstacole (stâlpi, panouri publicitare);
- degradarea peisajului urban și devalorizarea patrimoniului arhitectural valoros, în special din zona centrală istorică;
- degradarea ambianței urbane ca urmare a zgomotului, vibrațiilor, poluării, semnalelor luminoase.

Locuitorii orașului Corabia, conform rezultatelor obținute în cadrul Studiului privind mobilitatea urbană din orașul Corabia, au declarat că cel mai utilizat mod de transport pentru deplasările din interiorul orașului este mersul pe jos (57,3%). În cazul în care nu ar folosi acest mod de transport, cea mai mare parte din populația care a participat la acest studiu au declarat ca alternativă tot mersul pe jos (43,5%).

Principalele probleme privind deplasările pietonale în orașul Corabia sunt reprezentate de degradarea trotuarelor și a spațiilor pietonale, de parcurile neregulate (trotuarele fiind ocupate de mașini), respectiv de siguranța scăzută la traversarea străzilor. De asemenea, locuitorii orașului Corabia au mai menționat ca principale probleme privind deplasările pietonale: lipsa unui sistem de monitorizare video, lipsa limitatoarelor de viteză în apropierea trecerilor de pieton, respectiv trecerile de pietoni slab marcate și nesemnalizate.

O pondere de 3,4% din locuitorii orașului utilizează bicicleta ca mijloc principal de transport. Se înregistrează o pondere mai scăzută deoarece populația orașului Corabia întâmpină dificultăți în a circula pe stradă cu bicicleta din cauza traficului auto, din cauză că lipsesc rastelurile, respectiv din cauza lipsei unei infrastructuri dedicate pentru biciclete (lipsă piste biciclete, rasteluri, centre de închiriere biciclete).



Locuitorii orașului Corabia care în prezent nu folosesc bicicleta pentru a se deplasa, ar fi dispuși să o utilizeze dacă ar exista piste de bicicletă. O altă condiție este aceea de creare a unor facilități de închiriere/ parcare de biciclete.

Calitatea vieții a locuitorilor din orașul Corabia este influențată de factori precum lipsa spațiilor verzi și pietonale, de siguranța scăzută a pietonilor, de parcările haotice ale mașinilor, de poluarea aerului datorită traficului, respectiv de transportul local necorespunzător.

Prin intervențiile ce vor fi propuse în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia calitatea vieții și a mediului urban vor fi îmbunătățite, atât prin realizarea intervențiilor la nivelul infrastructurii pietonale, cât și prin dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființării sistemului de închiriere a bicicletelor.

Potrivit instrumentelor de cercetare utilizate pentru a identifica situația actuală privind modurile principale de transport utilizate de locuitorii din Corabia, se observă că în prezent o pondere de 60,7% dintre locuitori utilizează transportul nemotorizat ca mod principal de transport. Până în 2030 se estimează o pondere de 66,3% din locuitorii orașului care utilizează transportul nemotorizat.

#### Utilizarea modului de transport nemotorizat

	AN_BAZA_2018	2023_AFM	2030_AFM
% persoanelor care utilizează transportul nemotorizat	60,7%	63,5%	66,3%

## 5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane

### 5.1. Viziunea prezentată pentru cele trei nivele teritoriale

Planul de mobilitate urbană durabilă are ca principal obiectiv crearea unei strategii durabile care să integreze toate tipurile de transport prezente în aria de interes (transport nemotorizat, transport motorizat – public, privat și de marfă), punând accentul pe modalitățile de transport nepoluante, care să conducă creșterea calității vieții și a îmbunătățirii condițiilor de mediu.

**VIZIUNEA GENERALĂ** privind dezvoltarea mobilității în orașul Corabia reprezintă crearea unui sistem de transport eficient, accesibil și durabil, care să contribuie la dezvoltarea socio-economică locală. Acest deziderat poate fi atins prin dezvoltarea de noi proiecte de investiții în sectorul transporturilor, care să asigure o rețea de transport eficientă, axată pe îmbunătățirea mobilității la nivel local, încurajând dezvoltarea socială, cât și cea economică. Documentul strategic are ca prioritate creșterea mobilității pentru oameni în detrimentul mașinilor, punând în practică conceptele europene cu privire la mobilitatea durabilă.

VIZIUNEA prezentată la nivelul celor 3 nivele teritoriale:

A. La nivelul **zonei funcționale Corabia**:

- dezvoltarea sistemului de transport prin eficientizarea economică, precum și prin oferirea unei accesibilități sporite populației deservite, va asigura o mobilitate ridicată în aria de intervenție.

B. La nivelul **localităților de referință**:

- oferta de transport de la nivelul orașului Corabia va fi variată, încurajând mijloacele de transport prietenoase cu mediul. Așadar, vor fi încurajate deplasările nemotorizate prin crearea de noi spații pietonale atractive și accesibile pentru toți locuitorii și a infrastructurii specifice pentru biciclete, care vor contribui activ la îmbunătățirea condițiilor de mediu. De asemenea, serviciul de transport public de călători va deveni eficient energetic, integrat și interconectat cu toate zonele funcționale complexe.

C. La nivelul **cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate**:

- calitatea vieții comunității locale se va îmbunătăți considerabil, prin reducerea traficului rutier, și implicit a nivelului de poluare, măsurile implementate prin planul de mobilitate durabilă contribuind la creșterea siguranței în trafic.

### OBIECTIVE STRATEGICE

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia vizează crearea unui sistem integrat pentru mobilitate, abordând următoarele obiective strategice:

- I. **ACCESIBILITATE** – asigurarea opțiunilor de deplasare accesibile economic și diversificate pentru toți locuitorii către serviciile și destinațiile de interes;
- II. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – creșterea siguranței și securității în deplasare pentru întreaga comunitate locală, indiferent de modalitatea de deplasare folosită;

- III. MEDIU – reducerea consumului de energie, a gradului de poluare fonică și a aerului cauzate de emisiile de GES asociate sistemului de transport;
- IV. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ – îmbunătățirea eficienței și eficacității sistemului de transport de persoane și mărfuri, care contribuie la dezvoltarea economică locală;
- V. CALITATEA VIEȚII – creșterea calității vieții și a procesului de proiectare urbană în beneficiul locuitorilor și dezvoltării economice și sociale integrate.

## OBIECTIVE OPERAȚIONALE

Obiectivele operaționale au fost definite în funcție de problemele și disfuncționalitățile specifice identificate, acestea fiind structurate în funcție de obiectivele strategice:

### ACCESIBILITATE

Accesibilitatea reprezintă un element cheie pentru planificarea transportului, întrucât are rolul de a facilita schimburile între oameni și bunuri, de a conecta diferitele zone de interes din cadrul ariei de intervenție, și de a asigura accesul tuturor cetățenilor la un sistem de transport funcțional.

#### **Obiective operaționale**

- I.1. Echitate teritorială crescută în ceea ce privește accesul pentru toate zonele ariei de intervenție în conformitate cu standardele în vigoare;
- I.2. Creșterea accesibilității pentru toate modurile de transport prin îmbunătățirea ofertei de servicii de transport public și a punctelor de intermodalitate funcționale;
- I.3. Reducerea inechităților și inegalităților sociale prin asigurarea accesului la mobilitate tuturor cetățenilor, indiferent de statutul acestora;
- I.4. Satisfacerea cererii de servicii de mobilitate și transport locale.

### SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE

Siguranța și securitatea reprezintă o condiție esențială în dezvoltarea sistemului de transport și vizează îmbunătățirea infrastructurii de transport cu scopul oferirii unui cadru mai sigur utilizatorilor diferitelor modalități de transport. Cele mai vulnerabile categorii de participanți ai sistemului de transport sunt utilizatorii de transport nemotorizat (pietonii și bicicliștii). Îmbunătățirea gradului de siguranță și securitate a sistemului de transport local poate contribui la creșterea utilizării modalităților de transport mai eficiente, care până în prezent sunt considerate a avea un grad mai scăzut de siguranță (spre exemplu, utilizarea bicicletelor).

#### **Obiective operaționale**

- II.1. Reducerea numărului accidentelor rutiere la nivelul rețelei de transport;
- II.2. Creșterea siguranței personale în cazul deplasărilor pietonale și a bicicliștilor;
- II.3. Creșterea nivelului de securitate și siguranță personală pentru utilizatorii sistemului de transport public în comun.

## MEDIU

Prin intermediul planului de mobilitate se urmărește protejarea și îmbunătățirea mediului prin măsuri care să conducă la reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie.

Indicele de motorizare, aflat în continuă creștere, contribuie la creșterea direct proporțională a emisiilor de GES. Planul de mobilitate durabilă are ca scop reducerea gradului de utilizare a autoturismului personal în favoarea modalităților de transport mai prietenoase cu mediul, precum și creșterea eficienței energetice în transportul public. Una dintre problemele cele mai stringente privind calitatea mediului este parcul auto destul de învechit, care generează un consum de energie destul de ridicat, existând necesitatea folosirii mai intensive a transportului public, în condițiile eficientizării acestuia.

### **Obiective operaționale**

- I. Respectarea angajamentelor privind reducerea emisiilor de carbon și a GES;
- II. Reducerea impactului zgomotului asupra populației;
- III. Promovarea opțiunilor inteligente de călătorie cu scopul creșterii eficienței energetice;
- IV. Reducerea parcursului autoturismelor particulare;
- V. Creșterea utilizării transportului nemotorizat și a transportului public.

## EFICIENȚĂ ECONOMICĂ

Eficiența economică se referă la maximizarea beneficiilor pe care utilizatorii le pot obține de la utilizarea serviciului de transport după luarea în considerare a costurilor de furnizare și de funcționare. Eficiența economică se măsoară în economii de timp/călătorie și în costuri mai bune de operare, accesibilitatea transportului public pentru comunitate, dar și printr-un echilibru mai bun al costurilor prin tarifarea adecvată a utilizatorilor spațiilor publice amenajate.

### **Obiective operaționale**

- I. Îmbunătățirea accesului la locurile de muncă și a conectivității între principalele puncte de interes;
- II. Diminuarea timpilor de călătorie și creșterea gradului de exactitate a deplasărilor pentru persoane și bunuri;
- III. Reducerea costurilor specifice de operare a transportului public;
- IV. Principiul recuperării costului pentru utilizarea spațiului public pentru parcare – creșterea numărului de spații de parcare amenajate și a taxelor de parcare;
- V. Introducerea unui sistem de tarifare simplu, integrat, pentru transportul public.

## CALITATEA VIETII

Traficul din ce în ce mai ridicat și infrastructura de transport deficitară afectează din ce în ce mai tare calitatea vieții și a mediului urban. Principalele probleme identificate în acest domeniu sunt blocarea cu autoturisme a spațiilor publice, inclusiv a celor destinate circulației pietonale, impactul negativ asupra activităților sociale prin poluare fonică, atmosferică și vizuală, precum și efectul de barieră pentru pietoni, indus de vehiculele în tranzit în special în sectoarele cu viteză ridicată.

### **Obiective operaționale**

- V.1. Extinderea spațiului public destinat cetățenilor, exceptând parcurile sau spațiile destinate transportului motorizat;



V.2.Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite sau zonelor cu funcțiuni sociale, prin reducerea volumelor de trafic/nivelurilor de zgomot ale drumurilor adiacente;

V.3.Reducerea efectelor de barieră, prin reducerea volumelor de trafic și nivelului vitezei pe drumurile locale, mai ales în zonele cu funcțiuni de locuire.

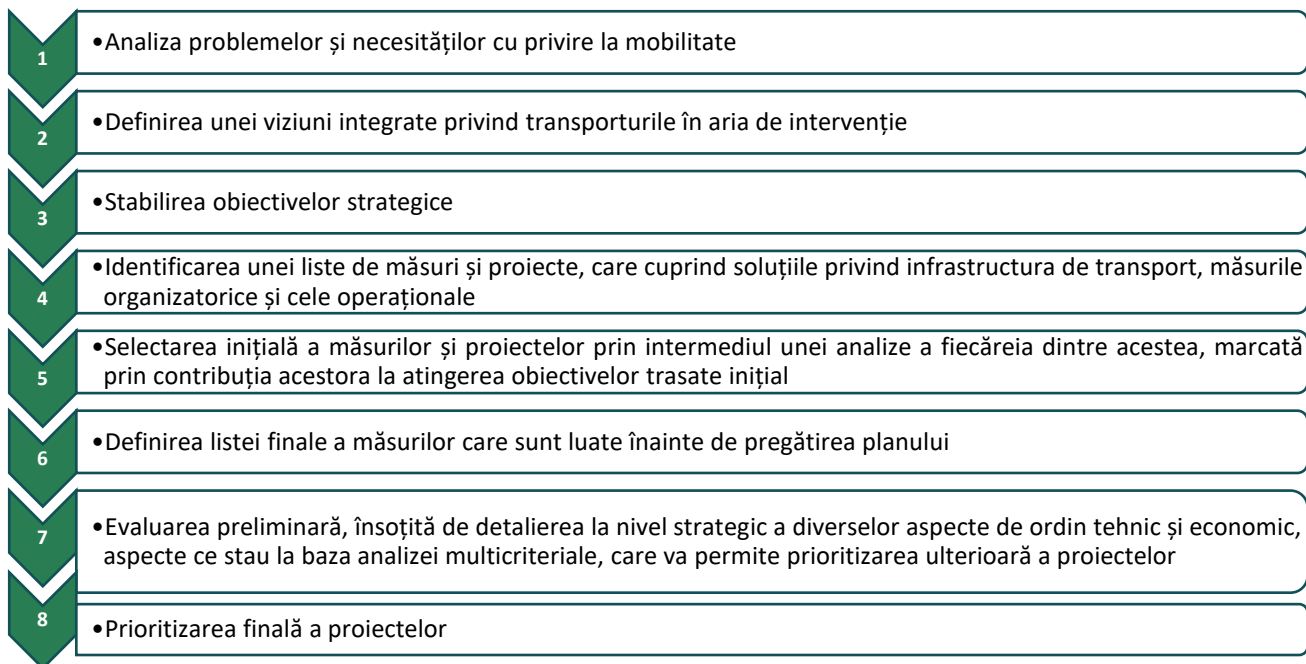
## 5.2. Metodologia de selectare a proiectelor

PMUD Corabia va asigura punerea în aplicare a principiilor europene de planificare în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă, prin intermediul unui pachet integrat de măsuri și proiecte, adaptate specificului ariei de intervenție.

Cadrul metodologic de selectare a proiectelor se bazează pe o analiză a celor 5 criterii prezentate anterior (eficiență economică, impactul asupra mediului, accesibilitatea, siguranța și calitatea vieții), fiecareia dintre acestea fiindu-le atribuite o serie de criterii relevante.

Procesul de selectare a proiectelor are în vedere într-o primă fază elaborarea unei liste de măsuri și proiecte care să contribuie la atingerea obiectivelor stabilite în prezentul document strategic. În plus, vor fi identificate o serie de proiecte individuale care pot contribui la atingerea obiectivelor strategice.

Metodologia de selectare a proiectelor include următoarele etape:



Domeniul de aplicare și conținutul planului de mobilitate depinde de tipul zonei funcționale, investițiile fiind concentrate pe specificul și nevoile identificate pe plan local. Ghidul JASPERS de realizare a planurilor de mobilitate durabilă, realizat pentru Autoritățile Contractante din România, propune o categorizare a orașelor în funcție de numărul de locuitori, transportul public, precum și trama stradală, pentru elaborarea analizelor funcționale:



Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
<b>Populație</b> > 100.000 locuitori	<b>Populație</b> 40.000 - 100.000 locuitori	<b>Populație</b> < 40.000 locuitori
<b>Transport public</b> Rețea complexă cu trasee care se intersectează și mai multe moduri de transport (tramvai, autobuz, troleibuz, maxi-taxi)	<b>Transport public</b> Rețea moderată de servicii de transport public care pot include mai multe moduri de transport și unele oportunități de schimb	<b>Transport public</b> Foarte puține rute de transport public, sau absența acestor servicii
<b>Trama stradală</b> Rețea densă de drumuri cu o zonă urbană mare, numeroase opțiuni de rutare pentru mai multe călătorii, precum și congestionarea traficului care apare în perioadele tipice din zi	<b>Trama stradală</b> Centru urban Compact alimentat de un număr definit de drumuri, și cu diferite opțiuni de rutare pentru traficul în/prin zona urbană	<b>Trama stradală</b> Rețeaua de drumuri simplă, cuprinzând un număr mic de drumuri principale care trec prin zonă, și cu posibilități limitate de a alege căi alternative
<b>Procedură evaluare proiecte</b>		
Screening, listarea scurtă și Evaluare preliminară	Screening și evaluare preliminară	Screening și evaluare preliminară
În mod curent se așteaptă 3 scenarii finale diferite pentru a fi evaluate în momentul finalizării PMUD	În mod curent se așteaptă un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat în momentul finalizării PMUD	În mod curent se așteaptă un singur scenariu agregat pentru a fi evaluat în momentul finalizării PMUD

Sursa: Pregătirea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă - Ghid orientativ pentru Autoritățile Contractante din România

Astfel, conform datelor cu privire la populația totală, precum și a topologiei sistemului de transport din aria de intervenție, putem încadra orașul Corabia în aglomerările urbane de nivel 3.

### Prioritizarea intervențiilor propuse

Pe baza problemelor identificate în urma analizei situației actuale de la nivelul orașului Corabia s-a realizat o listă lungă de proiecte, listă care conține 30 de intervenții, distribuite pe planuri sectoriale. Majoritatea proiectelor vizează partea de infrastructură, dar se regăsesc și o serie de proiecte organizaționale și operaționale.

Având în vedere aceste aspecte, analiza multicriterială este esențială pentru evaluarea listei finale de proiecte și identificarea soluției optime pe diverse orizonturi de timp. Scopul acesteia este ierarhizarea proiectelor pe baza încadrării acestora pe niveluri de prioritate și integrarea acestora în scenarii de mobilitate care să susțină planul de acțiuni previzionat.

Criteriile au fost selectate astfel încât să acopere toate obiectivele strategice ale planului de mobilitate urbană durabilă, mizând în special pe reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>. Așadar, în elaborarea analizei multicriteriale a fost stabilit un număr de 7 criterii, cu indicatorii aferenți, după cum urmează:

Criteriu	% obiectiv	Nr. crt.	Indicatori de evaluare	Metodă de calcul al indicatorilor	% criteriu
<b>ACCESIBILITATE</b> <i>Asigurarea accesului tuturor cetățenilor către opțiuni de</i>	<b>20%</b>	<b>C1</b>	Distanța față de obiectivele de interes local	Indicator evaluat pe baza calculului distanței medii parcursă de populație utilizând mijloace de transport	<b>20%</b>



<i>transport care facilitează accesul la destinații și servicii esențiale</i>				nemotorizate față de obiectivele de interes local (școli, spital, primărie).	
<b>ECONOMIE</b> <i>Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și bunuri</i>		<b>10%</b>	<b>C2</b>	Nr. mediu călătorii	Indicator evaluat pe baza reducerii numărului mediu de călătorii la nivel de zonă de trafic <b>10%</b>
<b>SIGURANȚĂ</b> <i>Îmbunătățirea siguranței și securității transporturilor</i>		<b>20%</b>	<b>C3</b>	Intensitatea traficului	Indicator evaluat pe baza reducerii intensității traficului <b>10%</b>
			<b>C4</b>	Număr accidente	Indicator evaluat pe baza reducerii numărului de accidente <b>10%</b>
<b>MEDIU</b> <i>Reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie</i>		<b>30%</b>	<b>C5</b>	Emisii CO <sub>2</sub> echivalent	Indicator evaluat pe baza reducerii prestației totale pentru diverse categorii de vehicule, a vitezelor de deplasare specifice și a curbelor de consumuri energetice <b>15%</b>
			<b>C6</b>	Zgomot	Indicator evaluat pe baza reducerii mărimii fluxurilor de trafic pentru diverse categorii de vehicule și a vitezelor de deplasare specifice la nivel dezagregat de rețea <b>15%</b>
<b>CALITATEA VIETII</b> <i>Creșterea atractivității și calității mediului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general</i>		<b>20%</b>	<b>C7</b>	% persoanelor care utilizează transportul nemotorizat	Indicator evaluat pe baza creșterii ponderii persoanelor care utilizează transportul nemotorizat (mers pe jos, bicicleta) <b>20%</b>
<i>Evaluarea măsurii în care PMUD respectă obiectivele strategice</i>					

Fiecărui obiectiv strategic și criteriu de evaluare i-a fost atribuită o pondere dintr-un total de 100%, în funcție de gradul de importanță pe care îl are la îndeplinirea obiectivului general al PMUD. În procesul de stabilire a importanței fiecărui criteriu s-a ținut cont de faptul că prin implementarea planului se urmărește orientarea către o mobilitate durabilă.

Pentru a putea ierarhiza proiectele în funcție de cele șapte criterii, s-a acordat un punctaj pe o scală de la 0 la 5 în funcție de gradul de importanță și măsura în care contribuie fiecare proiect la îndeplinirea obiectivelor strategice, prin urmare la obiectivul general al planului (0 reprezentând deloc și 5 foarte mult).

Pentru calcularea scorului mediu s-a luat în considerare atât punctajul acordat pentru fiecare criteriu (0-5), cât și importanța fiecărui criteriu (% din total) pe care o are la nivel de obiective strategice. Prin aplicarea acestei metodologii scorul maxim pe care îl poate avea un proiect este 5, iar scorul minim este 0.

Totodată pentru definitivarea listei finale a intervențiilor propuse, se va ține cont și de anvelopa bugetară disponibilă estimată la nivelul arealului de intervenție, luând în considerare:

- Fonduri UE-POR 2014-2020, PNDR 2014-2020, PNDL 2014-2020;
- Bugetul orașului Corabia;



- Împrumuturile de la instituțiile financiare internaționale (IF)-disponibilitatea de creditare în perioada 2018-2023 pentru susținerea implementării PMUD Corabia.

**Posibile riscuri identificate** în implementarea măsurilor propuse prin Planul de mobilitate urbană durabilă:

#### **Lipsa finanțării din surse externe (fonduri europene)**

Proiectele/măsurile propuse prin planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare prin „Prioritatea de investiție 4e - 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 orașului Corabia 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.

#### **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.

### Matricea de prioritizare a proiectelor

Intervenție	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	Scor mediu	Tip proiect
	20%	10%	10%	10%	15%	15%	20%		
1.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia	5	4	5	4	5	5	5	<b>4,8</b>	Infrastructură
7.1.Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni	4	4	5	3	5	3	5	<b>4,2</b>	Infrastructură
4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat	3	3	5	4	5	4	5	<b>4,2</b>	Organizațional
2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public	5	4	5	4	5	3	2	<b>3,9</b>	Infrastructură
2.1. Modernizarea transportului în comun prin achiziționare de autobuze electrice	4	4	5	4	5	4	2	<b>3,9</b>	Operațional
5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului	5	4	4	5	3	3	2	<b>3,6</b>	Operațional
6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea aleilor pietonale și a pistelor pentru biciclete	5	4	5	4	4	3	1	<b>3,6</b>	Operațional
4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități	5	1	1	4	2	4	5	<b>3,5</b>	Infrastructură
2.5. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public	4	3	4	2	4	3	1	<b>3,0</b>	Operațional
8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Corabia	3	3	3	1	3	3	3	<b>2,8</b>	Organizațional
5.4. Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone	3	3	5	4	3	2	0	<b>2,6</b>	Infrastructură
1.3. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier	0	3	0	2	5	3	4	<b>2,5</b>	Infrastructură
1.2. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zona, complexitate și resurse financiare necesare	2	1	2	4	3	2	3	<b>2,5</b>	Operațional
4.2. Amenajarea unui parc tematic pentru educarea ciclștilor	3	2	1	3	2	2	3	<b>2,4</b>	Infrastructură
1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului	1	1	4	4	0	2	4	<b>2,2</b>	Infrastructură
3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe	4	4	2	2	2	2	0	<b>2,2</b>	Infrastructură
2.4. Realizare studiu privind eficientizarea sistemului de transport public	2	1	2	3	2	1	3	<b>2,1</b>	Operațional
3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	1	3	2	3	4	3	0	<b>2,1</b>	Infrastructură
4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	1	1	2	2	5	4	0	<b>2,1</b>	Infrastructură
5.5. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020. AP 3.2	2	2	2	2	2	2	2	<b>2,0</b>	Operațional
5.9.Remodelare zona centrală a orașului Corabia	2	1	3	2	3	1	2	<b>2,0</b>	Infrastructură
2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice	2	1	2	1	2	1	3	<b>1,9</b>	Operațional

4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	1	1	2	2	4	3	0	<b>1,8</b>	Operațional
1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare	3	2	3	3	0	2	0	<b>1,7</b>	Infrastructură
5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor	1	0	2	3	3	1	1	<b>1,5</b>	Organizațional
1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri stradale în orașul Corabia, județul Olt	3	4	0	4	0	0	0	<b>1,4</b>	Infrastructură
1.5. Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție	3	4	0	4	0	0	0	<b>1,4</b>	Infrastructură
5.2. Elaborarea unei politici de parcare la nivel urban	3	1	2	3	0	1	0	<b>1,4</b>	Operațional
5.8. Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic	1	1	3	3	0	1	1	<b>1,3</b>	Organizațional
5.6. Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal etc)	0	0	0	1	3	0	3	<b>1,2</b>	Organizațional

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

Pentru a putea răspunde obiectivelor strategice propuse în cadrul PMUD Corabia, direcțiile de acțiune și măsurile de intervenție au fost identificate și stabilite în acord cu viziunea de dezvoltare urbană locală. În urma analizei situației actuale la nivelul orașului Corabia s-a identificat un număr de 30 intervenții care sunt centralizate în **Anexa 1**. Fiecare propunere conține o scurtă descriere, încadrarea pe tematici și obiective strategice, perioada de implementare, bugetul estimat și sursa de finanțare. La subcapitolul de încadrare pe nivele teritoriale, intervențiile care vizează mai multe niveluri teritoriale au fost incluse în toate nivelurile în care apare.

### 6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport

Lista intervențiilor necesare s-a concretizat în urma parcurgerii etapelor de definire a obiectivelor strategice, de analiză a situației existente și de definire a obiectivelor operaționale. Această procedură asigură faptul că există o conexiune clară și observabilă între obiectivele generale, problemele identificate, obiectivele operaționale corespondente precum și intervențiile în sine. Totodată această abordare asigură și faptul că intervențiile se adresează unor probleme reale, legate de transport. Prin utilizarea Modelului de Transport se determină existența unei baze cantitative pentru definirea problemelor, a obiectivelor și a intervențiilor.

La nivelul arealului de intervenție principalele disfuncționalități identificate în urma analizei problemelor existente și a situației actuale vizează:

- deficiențele existente la nivelul transportului nemotorizat (mobilitate pietonală și velo);
- dezvoltarea sistemului existent de transport public local din orașul Corabia;
- efectele negative generate de vehiculele de marfă care utilizează rețeaua stradală;
- accesibilitate redusă a zonelor periferice către zona centrală, indusă de constrângerile induse rețelei stradale.

#### Transport nemotorizat

Analiza condițiilor existente și viitoare au evidențiat o serie de deficiențe în ceea ce privește mobilitatea pietonală și de tip velo. Reabilitarea și extinderea infrastructurii dedicate deplasărilor nemotorizate, care să asigure condiții de siguranță și accesibilitate tuturor pietonilor și bicicliștilor din aria de intervenție este de asemenea direcția de acțiune esențială pentru schimbarea comportamentului de călătorie al locuitorilor. Se încurajează în acest fel deplasările în condiții de siguranță, mersul pe jos și cu bicicleta, acestea fiind cele mai accesibile sisteme de deplasare din punct de vedere financiar, existând posibilitatea de a se regăsi la începutul și finalul fiecărei călătorii și de a asigura legătura cu celelalte moduri de transport.

În acest scop sunt necesare intervenții și măsuri privind amenajarea/ modernizarea unor trasee pietonale pentru a crește confortul deplasărilor pietonale și dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor (bike-sharing) pentru a facilita deplasarea cu ajutorul transportului cu bicicleta la nivelul locuitorilor.



Prin crearea infrastructurii dedicate bicicliștilor, respectiv pietonilor se urmărește creșterea gradului de deplasare utilizând mijloace de transport nemotorizat, a reducerii traficului auto, îmbunătățind calitatea aerului și implicit a calității vieții locuitorilor din orașul Corabia.

Implementarea de instrumente care privesc managementul mobilității și controlul accesului asigură posibilitatea de planificare și optimizare a călătoriilor, cu impact asupra eficientizării deplasării. Introducerea unui sistem inteligent de management al traficului și mobilității va trebui să urmeze o direcție de acțiune amplă de introducere a ierarhiei rețelei rutiere pe niveluri de importanță.

Alte investiții ce contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> se referă la activități de plantare de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier.

### Transport motorizat

Direcția cheie de acțiune a PMUD Corabia o reprezintă dezvoltarea sistemului de transport public local existent într-un sistem multimodal eficient și sigur de transport public, ecologic și care să fie accesibil tuturor cetățenilor din aria de intervenție. Prin dezvoltarea serviciului de transport public se promovează o alternativă viabilă la transportul motorizat individual și mai ales se asigură accesul întregii comunități locale la un sistem de transport modern, cu rolul de a conecta principalele puncte de interes (locuri de muncă, spații comerciale, administrativ etc.).

În acest scop măsurile necesare vizează achiziționarea de autobuze electrice, construirea/modernizarea stațiilor de transport public, construirea unei autobaze pentru autobuzele aferente transportului public, inclusiv infrastructura aferentă și achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice.

Totodată sunt necesare o serie de intervenții privind modernizarea și reabilitarea unor drumuri stradale la nivelul orașului Corabia. Pe lângă intervențiile stradale, sunt necesare o serie de acțiuni privind dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare și dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride.

#### Lista proiectelor pentru INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT, ierarhizate pe baza importanței criteriilor analizare

Plan sectorial	Intervenție	Scor mediu
Rețeaua stradală	1.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia	4,8
Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1.Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni	4,2
Transport public	2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public	3,9
Mijloace alternative de mobilitate	4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități	3,5
Managementul traficului	5.4. Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone	2,6
Rețeaua stradală	1.3. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO <sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier	2,5



Mijloace alternative de mobilitate	4.2. Amenajarea unui parc tematic pentru educarea cicliștilor	2,4
Rețeaua stradală	1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului	2,2
Transport de marfă	3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe	2,2
	3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	2,1
Mijloace alternative de mobilitate	4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	2,1
Managementul traficului	5.9. Remodelare zona centrală a orașului Corabia	2,0
Rețeaua stradală	1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare	1,7
	1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri stradale în orașul Corabia, județul Olt	1,4
	1.5. Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție	1,4

## 6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia s-au identificat o serie de intervenții necesare privind atât mobilitatea pietonală și de tip velo a populației din orașul Corabia, cât și transportul public local.

În ceea ce privește mobilitatea pietonală și de tip velo, proiectul vizează investiții care privesc modernizarea traseelor de biciclete, a trotuarelor, a zonelor pietonale și dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a acestora (bike-sharing). Acest proiect are ca principal obiectiv creșterea siguranței și confortabilității transportului nemotorizat și încurajarea persoanelor care doresc să utilizeze acest mijloc de transport nemotorizat (mersul pe jos). Astfel se propune modernizarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din zonă (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc) și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale.

Intervențiile ce privesc dezvoltarea serviciului de transport public local vizează creșterea accesului populației la transport public și creșterea mobilității actuale care să satisfacă lipsurile și nevoile populației orașului Corabia. Prin acest proiect sunt propuse activități precum achiziționarea de autobuze electrice, realizarea unei autobaze și construirea/modernizarea stațiilor de transport public existente, achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice. Prin implementarea planului de mobilitate urbană durabilă se urmărește creșterea calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport public local.

Optimizarea rețelei și serviciilor de transport public se referă la modernizarea stațiilor existente/construirea de stații noi pentru creșterea accesibilității populației și pentru diminuarea distanțelor interstații, precum și la restructurarea rețelei de trasee de transport public existente, pentru alinierea la cerințele Regulamentului CE 1370/2007, în ceea ce privește deservirea integrală și exclusivă a populației între limitele UAT. În acest scop se vor putea organiza campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia va încorpora un plan de creștere a atractivității, siguranței și securității mersului pe jos și cu bicicleta. Măsurile operaționale pentru transportul nemotorizat

sunt următoarele: dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor, înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor (bike-sharing), respectiv modernizarea traseelor pietonale și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale.

Prin intervențiile de la nivelul infrastructurii pietonale se va realiza amenajarea/modernizarea unor trasee pietonale cu scopul facilitării mobilității persoanelor prin moduri nemotorizate de transport, fapt ce contribuie la atingerea obiectivului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră.

În ceea ce privește dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor, pe teritoriul orașului Corabia vor fi amenajate mai multe stații de închiriere biciclete, amplasate în zona centrală a orașului. Fiecare stație va fi compusă dintr-un rastel cu un număr de **20 de sloturi** prevăzute cu sistem automat de blocare, controlat prin intermediul unei unități centrale. Rastelul va fi construit din metal, va fi un sistem rezident, prevăzut cu sisteme antivandalice.

Fiecare slot va fi prevăzut cu sistem de închidere/deschidere independent, cu funcție de autoblocking, cu timing presetat. Deschiderea/închiderea se va realiza prin intermediul unității centrale, pe baza cardului de utilizator. În momentul în care utilizatorul predă bicicleta, pe baza aceluiași card de utilizatori, în orice slot, din orice stație, sesiunea de utilizare se închide, toate sloturile, prin intermediul fiecărei stații, fiind conectate la serverul central.

Pentru asigurarea predării bicicletei în sensul evitării unor erori survenite de operațiunile mecanice necorespunzătoare, fiecare slot va fi prevăzut cu semnale luminoase pentru indicarea stării sistemului de blocare (închis/deschis) astfel încât utilizatorului să i se semnalizeze în mod clar închiderea sesiunii de închiriere.

În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, la nivel operațional sunt necesare măsuri privind stoparea parcărilor neregulate sau abuziv care afectează fluiditatea traficului și calitatea vieții locuitorilor. În acest scop se impun intervenții din partea Poliției și campanii de informare și promovare a unui trafic redus, prin urmare mai puțin poluant, pentru a spori siguranța atât în rândul conducătorilor auto, cât și a pietonilor.

Totodată sunt necesare campanii de educație rutieră în rândul tinerilor și campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcări, în rândul tuturor participanților la trafic. Măsurile care vizează infrastructura vor fi susținute și completate de alte măsuri de ordin operațional, cum ar fi măsuri de promovare și creștere a nivelului de conștientizare a populației asupra acestor moduri de transport nepoluante, cu scopul încurajării utilizării bicicletei ca mijloc de transport cotidian.

Se recomandă implementarea unor sisteme de transport inteligente, fiind aplicabile tuturor modurilor de transport și serviciilor de mobilitate, atât pentru călători, cât și pentru marfă. Aceste sisteme de transport inteligente pot sprijini și facilita procesul de implementare și monitorizare a proiectelor și măsurilor prevăzute în cadrul PMUD.



**Lista proiectelor OPERAȚIONALE, ierarhizate pe baza importanței criteriilor analizate**

Plan sectorial	Intervenție	Scor mediu
Transport public	2.1. Modernizarea transportului în comun prin achiziționare de autobuze electrice	3,9
Managementul traficului	5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului	3,6
Zone cu nivel ridicat de complexitate	6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea aleilor pietonale și a pistelor pentru biciclete	3,6
Transport public	2.5. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public	3,0
Rețeaua stradală	1.2. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zona, complexitate și resurse financiare necesare	2,5
Transport public	2.4. Realizare studiu privind eficientizarea sistemului de transport public	2,1
Managementul traficului	5.5. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020. AP 3.2	2,0
Transport public	2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice	1,9
Mijloace alternative de mobilitate	4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	1,8
Managementul traficului	5.2. Elaborarea unei politici de parcare la nivel urban	1,4

### 6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

În vederea realizării obiectivelor strategice și a celor operaționale, se impun o serie de cerințe generale ce trebuie îndeplinite. Prin urmare, părțile implicate trebuie să dispună de o capacitate și o capabilitate îmbunătățite, iar pe de altă parte sunt necesare o serie de îmbunătățiri de ordin instituțional, pentru a planifica și opera în cadrul unui sistem integrat, cu soluții eficiente și eficace. Pentru maximizarea impactului intervențiilor propuse în domeniul infrastructurii și în domeniul operațional, este necesară asigurarea unui cadru instituțional adecvat.

Una dintre măsurile organizaționale pentru implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Corabia este dezvoltarea instituțională-dezvoltarea serviciului de transport public local. Pentru funcționarea și administrarea serviciului de transport public este necesară înființarea unui serviciu specializat de transport public în cadrul autorităților locale, în baza legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local. Pentru transportul public local se va verifica respectarea cerințelor, procedurilor și metodologiilor stipulate în Regulamentul CE 1370/2007 în cadrul documentelor preliminare în vederea implementării noului Contract de Servicii Publice.

În ceea ce privește transportul public, este imposibil să crezi servicii continue și integrate, în situația în care nu există o cooperare corespunzătoare, instituționalizată între autorități. Tocmai de aceea, există o serie de obiective ce trebuie realizate în afară de cele strategice:

- Stabilirea unei entități (autorități) dedicate administrării transportului public, care să aibă atât rolul unei entități distincte de planificare, cât și al unei autorități ofertante/ licitație în concordanță cu regulile competitivității pieței libere, în vederea dezvoltării unei oferte de transport public adecvate și eficiente;
- Înființarea unei autorități pentru planificarea și pregătirea documentațiilor pentru licitațiile aferente serviciilor de transport public;

- Crearea de mecanisme de cooperare pentru a implementa și opera cu un sistem de transport public continuu și integrat pentru zonele orașului Corabia;
- Stabilirea capacităților de planificare și operare pentru planificarea transportului (înființarea unui departament/ serviciu de planificare a transportului care să colaboreze cu departamentul/ serviciul de urbanism) și managementul traficului (înființarea unui departament/ serviciu de ingineria traficului-care să includă și centrul de management al traficului);
- Se impune asigurarea unui personal calificat în domeniul planificării transporturilor și a ingineriei de trafic (instruiri ale personalului actual, precum și suplimentarea personalului);
- Instituirea unei cooperări între planificarea urbană și cea a transportului pentru stabilirea și asigurarea unor standarde minime în ceea ce privește serviciile de transport și accesibilitate.

O altă măsură organizațională este reprezentată de dezvoltarea unei structuri interne/ comitet/departament/ având ca responsabilități de monitorizare a implementării PMUD a orașului Corabia. Mecanismul de monitorizare va debuta cu înființarea oficială a unei structuri interne. A unui comitet de monitorizare, consemnat printr-un act administrativ, care să confere competențe legale și să creeze condițiile unei asumări rapide de decizii pentru rezolvarea problemelor de implementare semnalate. Această structură internă colaborează și colectează informații de la toate departamentele din cadrul unităților administrativ teritoriale a orașului Corabia și face demersuri de obținere de date de la alți parteneri externi. Acest comitet va trebui să cuprindă persoane cheie pentru problematica mobilității de la nivelul orașului Corabia.

Întregul proces de monitorizare propus are caracter periodic, repetitiv, în funcție de necesitate. Este recomandat ca raportul de monitorizare să fie unul anual, ce se încheie în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei. Raportarea trebuie să asigure prezentarea rezultatelor evaluării spre dezbateră publică, permițând astfel tuturor actorilor să ia în considerare și să efectueze corecturile necesare, dacă este cazul. Prin urmare, monitorizarea va avea caracter repetitiv, structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Pe lângă urmărirea activității de transport public, structura internă/ comitetul/departamentul va avea ca rol și asigurarea unei bune funcționări și administrări a sistemului de închiriere biciclete (bike-sharing) în cazul în care acest serviciu nu va fi externalizat către un operator privat în condițiile legii. Rețeaua de bike-sharing cu toate componentele și dotările ei vor rămâne în proprietatea UAT Corabia, operatorul economic urmând a presta serviciile în cadrul contractual și metodologic stabilit de către UAT Corabia.

Pentru funcționarea și administrarea serviciului de închiriere a bicicletelor nu vor fi necesare intervenții asupra reorganizării administrative sau instituționale. Primăria Orașului Corabia va asigura implementarea acestui serviciu prin direcțiile de specialitate existente.

Structura internă/ comitetul/departamentul va avea un rol important în realizarea campaniilor propuse, intervenții încadrate în domeniul operațional:

- Derularea de campanii de informare publică referitoare atât la utilizarea transportului public, cât și la sistemul de închiriere a bicicletelor (bike-sharing);
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tinerilor;
- Derularea de campanii de educație rutieră adresate tuturor categoriilor de participanți la trafic: bicicliști, șoferi, pietoni, utilizatori de moped.



**Lista proiectelor ORGANIZAȚIONALE, ierarhizate pe baza importanței criteriilor analizare**

Plan sectorial	Intervenție	Scor mediu
Mijloace alternative de mobilitate	4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat	4,2
Aspecte instituționale	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Corabia	2,8
	5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor	1,5
Managementul traficului	5.8. Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic	1,3
	5.6. Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal etc)	1,2

## 6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale

### La scara zonei funcționale

Realizarea și implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia urmărește o abordare integrată a mobilității cu zonele adiacente și coridoarele de transport naționale și europene, pentru toate modurile de transport existente, având în vedere importanța conexității și conectivității rețelei de transport multimodale asupra dezvoltării economice și sociale în regiune. Dacă se regăsesc proiecte care se încadrează în mai multe tematici, costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în listă.

Tocmai de aceea, au fost propuse proiecte a căror implementare va conduce la îmbunătățirea accesibilității populației, la reducerea costurilor de transport, la reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, la reducerea poluării atmosferice și fonice la nivel urban, contribuind la orientarea dezvoltării transporturilor în direcția durabilității.

Proiectele cu implicații la scara zonei funcționale, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, se regăsesc în Anexa 1 și sunt centralizate în tabelul următor:

### Proiecte la scara zonei funcționale

Tematică	Proiecte
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri stradale în orașul Corabia, județul Olt
2. Transport public	2.5. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public
3. Transport de marfă	3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone
	3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe
4. Mijloace alternative de mobilitate	4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat
5. Managementul traficului	5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor



### La scara localităților de referință

Direcțiile de acțiune propuse la scara localităților de referință vizează reducerea intensității traficului auto motorizat, prin creșterea calitativă și cantitativă a ofertei de transport public și prin amenajarea infrastructurii dedicate deplasărilor pietonale și cu bicicleta. Reglementarea aprovizionării cu marfă și reglementarea realizării serviciilor de utilități publice vor contribui la atingerea obiectivului de redare a spațiului public pentru folosirea locuitorilor din orașul Corabia.

Printre măsurile propuse se regăsesc campaniile de informare a călătorilor și cetățenilor, de educare a tinerilor, astfel încât implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia să întâmpine rezistență minimă din partea acestora. Implementarea unor sisteme de management al traficului, care presupune gestiunea traficului și informarea populației, au fost de asemenea prevăzute ca și măsuri de eficientizare a proiectelor de investiții în infrastructură astfel încât să se obțină optimizarea resurselor necesare pentru realizarea deplasărilor și procesul de planificare a călătoriei.

Proiectele cu implicații la scara localităților de referință, grupate după tematicile de mobilitate din care fac parte, se regăsesc în Anexa 1 și sunt centralizate în tabelul următor:

#### Proiecte la scara localităților de referință

Tematică	Proiecte
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia
	1.2. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zona, complexitate și resurse financiare necesare
	1.3. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier
	1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri stradale în orașul Corabia, județul Olt
2. Transport public	1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului
	2.1. Modernizarea transportului în comun prin achiziționare de autobuze electrice
	2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/modernizarea stațiilor de transport public
	2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice
3. Transport de marfă	2.4. Realizare studiu privind eficientizarea sistemului de transport public
	3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe
4. Mijloace alternative de mobilitate	4.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia (1.1.)
	4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride
	4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private
	4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități
5. Managementul traficului	5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului
	5.2. Elaborarea unei politici de parcare la nivel urban
	5.5. Studiu de trafic/circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020. AP 3.2





	5.6.Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor de utilități publice (măturat, spălat stradal etc)
	5.8.Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic
7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1.Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni
8. Aspecte instituționale	8.1.Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Corabia

### La nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate

La nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate, respectiv la nivelul cartierelor sunt vizate intervențiile care conduc la crearea unui mediu de trai mai sigur și mai atractiv. Sunt propuse proiecte de îmbunătățire a calității infrastructurii pentru deplasări pietonale și cu bicicleta și de creștere a siguranței și securității circulației pentru aceste moduri de transport.

Atât la nivelul zonelor cu nivel ridicat de complexitate, cât și la nivelul cartierelor vor fi amenajate centre pentru închirieri și parcări pentru biciclete racordate la rețeaua de transport public. De asemenea, sunt propuse amenajări ale trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale. Proiectele propuse la nivelul cartierelor/zonelor cu nivel ridicat de complexitate sunt menționate în tabelul următor și se regăsesc și în Anexa 1:

#### Proiecte la scara zonelor cu nivel ridicat de complexitate, respectiv la nivelul cartierelor

Tematică	Proiecte
1.Intervenții majore asupra rețelei stradale	1.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia
	1.5.Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție
	1.6.Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare
3. Transport de marfă	1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului
	3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe
4. Mijloace alternative de mobilitate	4.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia
	4.2.Amenajarea unui parc tematic pentru educarea cicliștilor
5. Managementul traficului	5.3. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare (1.6.)
	5.4.Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone
	5.9.Remodelare zona centrală a orașului Corabia
6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate	6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea aleilor pietonale și a pistelor pentru biciclete

## 7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele 3 nivele teritoriale

Procedura de evaluare a impactului presupune compararea valorilor estimate pentru indicatorii stabiliți și nivelul de referință, pentru cele 2 scenarii „A face minim” (AFM) și „A face ceva” (AFC). Monitorizarea și evaluarea regulată a impacturilor are ca scop formarea unui proces structurat de învățare și îmbunătățire.

### 7.1. Eficiență economică

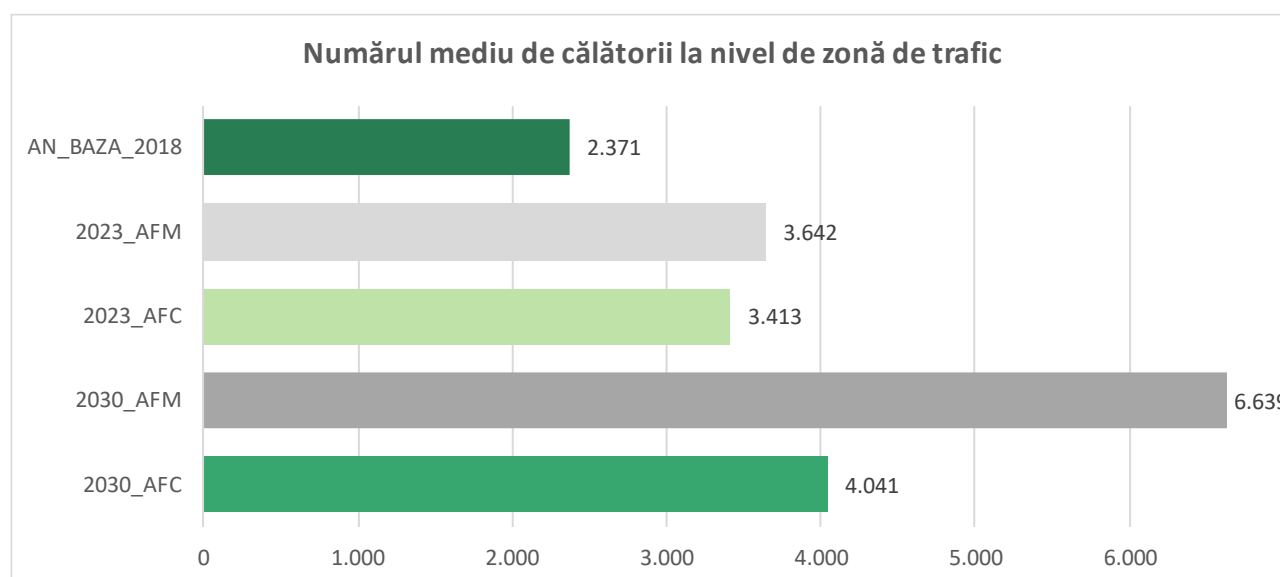
La nivelul fiecărui proiect prevăzut în PMUD se va elabora o analiză cost-beneficiu, în momentul realizării documentației tehnico-economice de către proiectant. Analiza Cost - Beneficiu (ACB) este un instrument de evaluare utilizat deseori pentru luarea deciziei de finanțare a proiectelor de investiții, scopul său fiind acela de a facilita o distribuție eficientă a resurselor. ACB compară costurile și beneficiile a două sau mai multe scenarii de realizare a unei investiții. Costurile și beneficiile sunt deopotrivă transformate în unități monetare și previzionate într-un orizont de timp care variază în funcție de natura investițiilor, atingând uneori chiar 30 de ani.

Atât la nivelul anului 2023, cât și 2030 se remarcă o valoare mai redusă a numărului mediu de călătorii generate în cazul scenariului „A face ceva”, comparativ cu scenariul „A face minim”, ceea ce presupune îmbunătățirea aspectelor privind deplasarea în interiorul orașului, durata acesteia și fluiditatea traficului.

În cazul scenariului „A face ceva” se estimează o reducere a numărului mediu de călătorii cu 6,3% până în 2023 și cu 39,1% până în 2030 comparativ cu scenariul „A face minim”.

**Numărul mediu de călătorii la nivel de zonă de trafic**

	AN_BAZA_2018	2023_AFM	2023_AFC	2030_AFM	2030_AFC
Nr. mediu călătorii generate	2.371	3.642	3.413	6.639	4.041



## 7.2. Impactul asupra mediului

Sectorul transporturilor este unul dintre principalele sectoare generatoare de emisii de gaze cu efect de seră. Potrivit ultimului inventar național din 2013, sectorul energetic contribuie la emisiile de gaze cu efect de seră în proporție de aproximativ 67,0%, din care sectorul transporturilor reprezintă 16,9%.

Scenariul „A face ceva” vizează reducerea cantității de emisii de gaze cu efect de seră (GES), ceea ce are un impact direct asupra calității aerului și asupra mediului reducându-se gradul de poluare de la nivelul orașului Corabia. Aceste intervenții răspund totodată la atingerea țintelor propuse la nivel național și european. Pachetul de măsuri presupune reducerea poluării cauzate de rețeaua de transport ca urmare a reducerii cotei modale a deplasărilor cu autoturismul, în favoarea utilizării bicicletei și a mersului pe jos, precum și ca urmare a utilizării mijloacelor de transport în comun ecologice. Nu în ultimul rând, în ciuda creșterii transportului, emisiile de substanțe poluante vor scădea ca urmare a impunerii de noi norme mai stricte pentru autovehiculele și camioanele poluante.

### ✚ Emisii de GES, anul 2023 – Scenariul „A face ceva” (cu modernizări)

#### Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

##### Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO <sub>2e</sub> )	4.226
--	-------

Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2023

Clasa	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO <sub>2e</sub> )	2.631	512	243	327	512	0	0	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2023

##### Date de intrare

Anul evaluării	2023
----------------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

##### Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

Tipul vehiculelor	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	21788561,1	2669532,5	383528,1	277344,8	496037,5				

##### Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

Categoria de viteză km/h	Descrierea
25	Urbană
50	Suburbană
75	Rurală
100	Autostradă

##### Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	75%	90%	100%	100%	95%			
Suburbană								
Rurală	25%	10%			5%			
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%



## Emisii de GES, anul 2030 – Scenariul „A face ceva” (cu modernizări)

### Evaluarea emisiilor GES utilizând date agregate de trafic

#### Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO <sub>2</sub> e)	4.506
--	-------

Emisiile totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2030

Clasa	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Emisii GES (tCO <sub>2</sub> e)	2.700	530	291	394	592	0	0	0

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos pentru anul 2030

#### Date de intrare

Anul evaluării	2030
----------------	------

Anul de referință pentru datele de trafic

#### Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual

Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării

Tipul vehiculelor	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC			TOTAL
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai	
Kilometri parcurși de vehicule	26564946,5	3244612,8	458230,5	333425,5	573353,8				

#### Viteze medii

Vitezele medii definite de utilizatori pentru patru categorii de drumuri, în care vor fi împărțiți kilometrii parcurși de vehicule

Categoria de viteză km/h	Descrierea
25	Urbană
50	Suburbană
75	Rurală
100	Autostradă

#### Utilizarea categoriilor de drumuri

Împărțirea numărului total de kilometri parcurși de vehicule în funcție de categoriile de viteze medii

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					ELECTRIC		
	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV	Troleibuz	Autobuz electric	Tramvai
Urbană	75%	90%	100%	100%	95%			
Suburbană								
Rurală	25%	10%			5%			
Autostradă								
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Cantitățile de gaze cu efect de seră au fost calculate la nivelul întregii rețele din orașul Corabia pe baza aceleiași metodologii de calcul din Anexa 3.2.4.a – Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor a Ghidului solicitantului Obiectiv Specific 3.2, POR 2014-2020, la nivel anual (tCO<sub>2</sub>e). Calculele au fost realizate atât pentru scenariul de bază – anul 2018, cât și pentru scenariile „A face minim” – orizontul 2023 și 2030 și „A face ceva” – orizontul 2023 și 2030, acestea fiind centralizate în tabelul următor:

### Cantitatea de GES (tone CO<sub>2</sub>e) – variația procentuală între cele 2 scenarii

Categorie autovehicul	Anul 2018	AFM* 2023	AFC** 2023	AFM* 2030	AFC** 2030
Autoturisme	2.054	3.646	2.631	4.464	2.700
Autovehicule ușoare de marfă (LGV)	410	752	512	929	530
Autovehicule grele de marfă (OGV1+OGV2)	424	743	570	1.017	685
Autobuze/ microbuze	372	694	512	931	592
<b>Total</b>	<b>3.260</b>	<b>5.835</b>	<b>4.225</b>	<b>7.341</b>	<b>4.507</b>

**Variație AFM–AFC 2023 / AFM–AFC 2030**

**-27,59%**

**-38,61%**

\* AFC – Scenariul „A face minimum”

\*\* AFM – Scenariul „A face ceva”



Prin raportarea la valorile estimate la nivelul aceluiași orizont de timp, se constată că implementarea proiectelor propuse va conduce la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea gazelor cu efect de seră, corespunzând țintelor stabilite la nivel european. Așadar, pentru scenariul „A face ceva”, la nivelul orizontului de timp 2023, se estimează că emisiile de GES vor scădea cu **peste 25%**, spre deosebire de scenariul „A face minimum” de la nivelul aceluiași an (conform tabelului de mai sus). Pentru anul 2030 reducerea emisiilor ca urmare a implementării proiectelor se preconizează a fi mai mare, de **aproximativ 38%**.

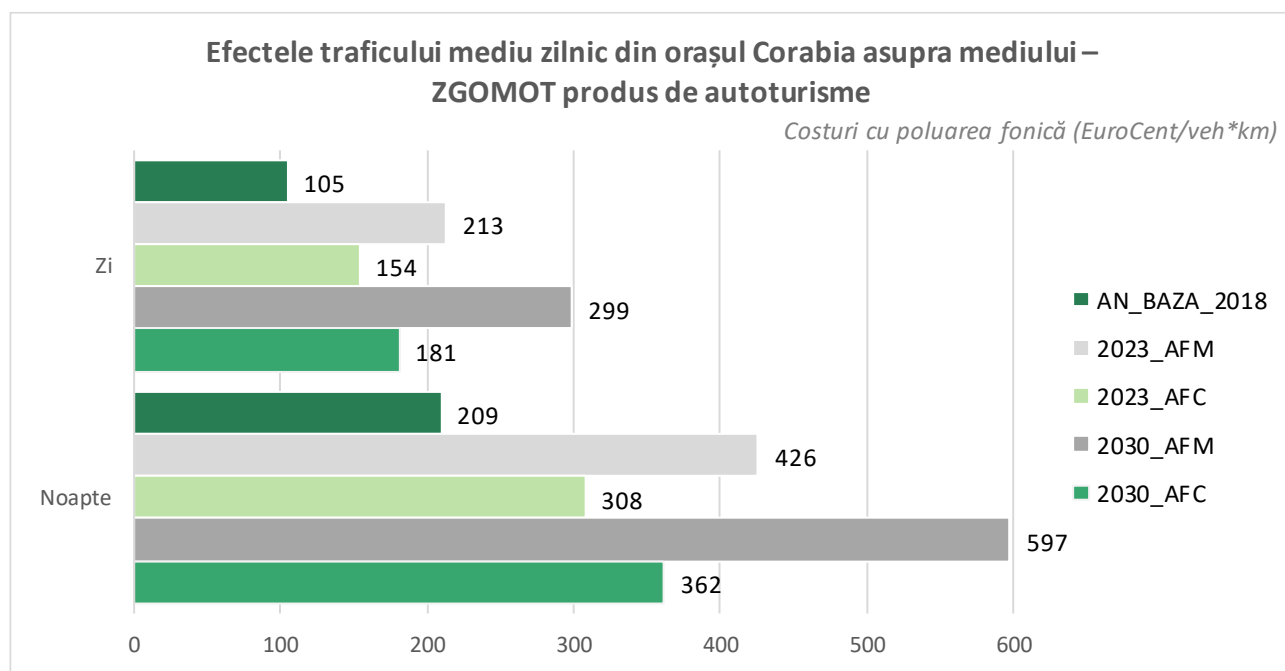
### Nivelul de zgomot

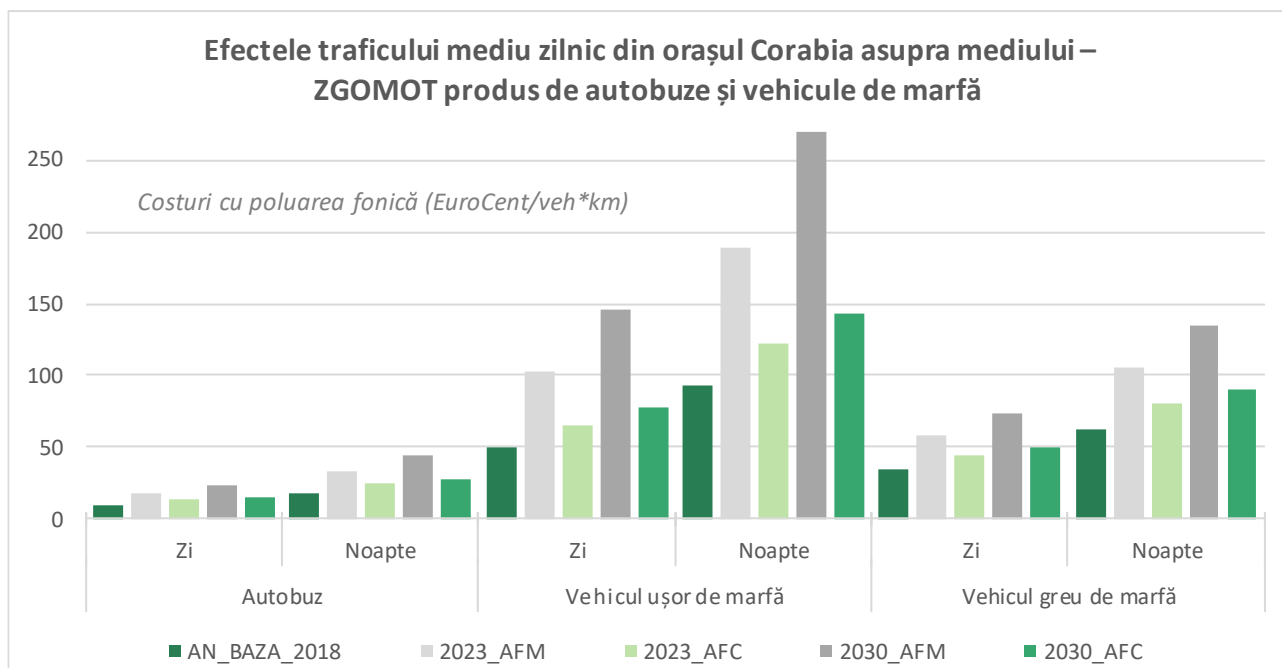
Comparativ cu anul de bază – 2018, scenariul „A face ceva”, care are în vedere implementarea proiectelor prevăzute în planul de mobilitate urbană are ca efect reducerea efectelor traficului asupra mediului în ceea ce privește zgomotul pe cele două orizonturi de timp, respectiv 2023 și 2030. În ceea ce privește autoturismele, care reprezintă principalul factor poluator din rețeaua de transport se observă o reducere semnificativă în cazul scenariului „A face ceva” de la 299 ziua, respectiv 597 noaptea (în cazul scenariului „A face minim”) la 181, respectiv 362 în anul 2030. La reducerea costurilor cu poluarea fonică vor contribui și îmbunătățirea tehnologiilor din domeniu, cât mai ales utilizarea din ce în ce mai ridicată a autovehiculelor care utilizează surse de energie alternativă.

#### Efectele traficului mediu zilnic din orașul Corabia asupra mediului – ZGOMOT

Tipul de vehicul	Perioada din zi în care se produce zgomotul	Costuri cu poluarea fonică (EuroCent/veh*km)				
		AN_BAZA_2018	2023_AFM	2023_AFC	2030_AFM	2030_AFC
Autoturism	Zi	105	213	154	299	181
	Noapte	209	426	308	597	362
Autobuz	Zi	9	18	13	24	15
	Noapte	18	33	24	44	28
Vehicul ușor de marfă	Zi	50	102	66	145	77
	Noapte	93	189	122	269	144
Vehicul greu de marfă	Zi	35	58	44	74	50
	Noapte	63	106	81	135	90

#### Efectele traficului mediu zilnic din orașul Corabia asupra mediului – ZGOMOT produs de autoturisme





### 7.3. Accesibilitate

Prin intermediul proiectelor propuse se dorește reducerea timpilor petrecuți în trafic și creșterea accesibilității locuitorilor atât la transportul public local, cât mai ales din prisma mobilității urbane nemotorizate (bicicletă, mers pe jos). Odată cu facilitarea accesului la transportul public, prin modernizarea și dezvoltarea transportului public local, se va reduce numărul de persoane care în prezent utilizează autoturismul personal pentru deplasarea pe distanțe scurte. Preluarea unui flux de pasageri, care în prezent utilizează ca mijloc de transport autoturismul personal sau transportul privat, de către transportul public local va conduce la fluidizarea traficului intern, prin urmare vor scădea timpii de deplasare și va crește viteza medie de deplasare.

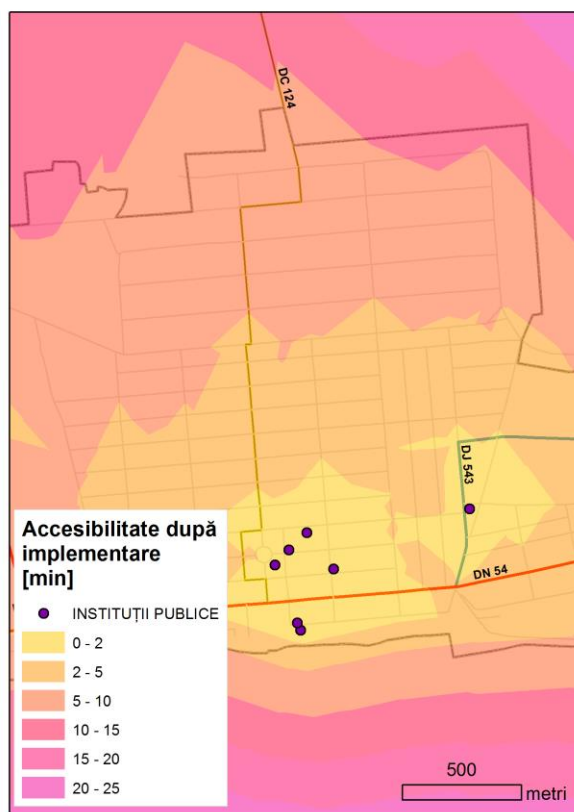
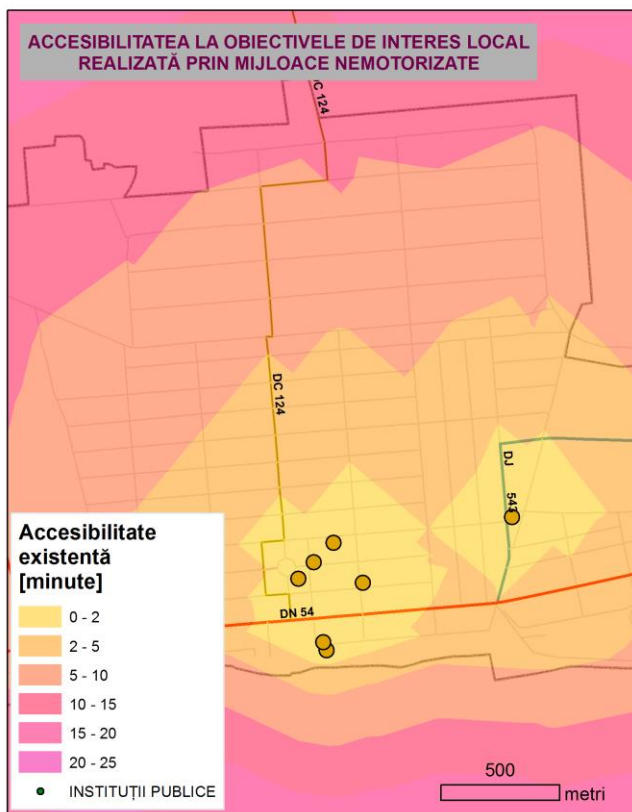
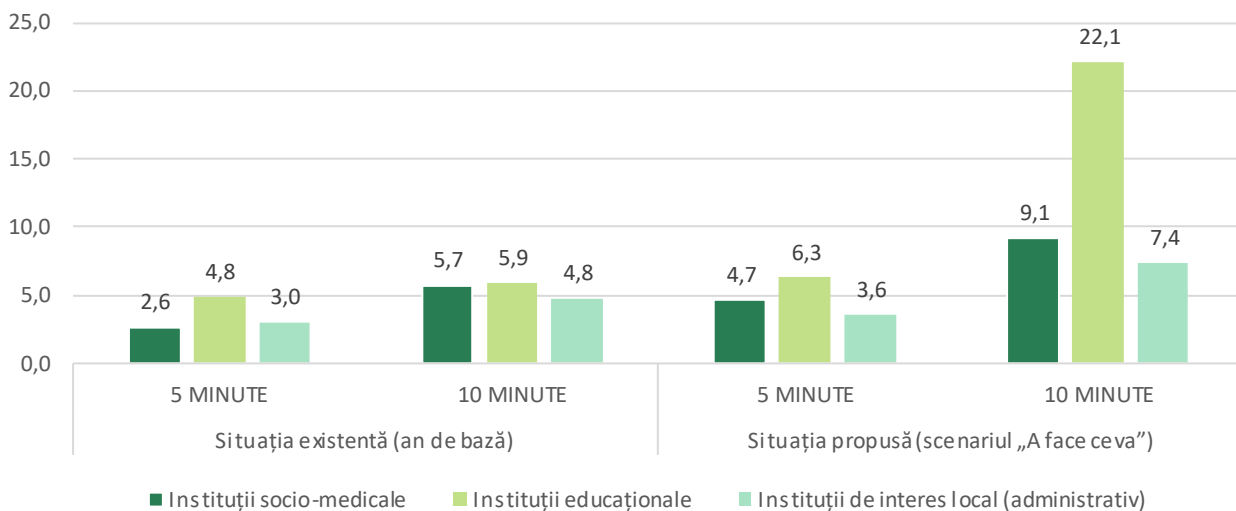
În imaginile de mai jos s-au analizat comparativ distanțele parcurse cu moduri nemotorizate de transport (mersul cu bicicleta) către principalele obiective de interes de pe plan local. Așadar, prin intermediul investițiilor propuse în PMUD, aria de deservire a instituțiilor socio-medicale, marcate prin izocrona de 10 minute va crește de la 5,7 km<sup>2</sup> la peste 9 km<sup>2</sup>, iar în cazul instituțiilor educaționale de la 5,9 km<sup>2</sup> la peste 22 km<sup>2</sup>. Nu în ultimul rând, în cazul instituțiilor administrative se observă o creștere a ariei de deservire (prin izocrona de 10 minute) cu peste 50% în cazul scenariului „a face ceva”, de la 4,8 km<sup>2</sup>, la 7,4 km<sup>2</sup> (conform tabelului de mai jos).

#### Aria de deservire (km<sup>2</sup>)

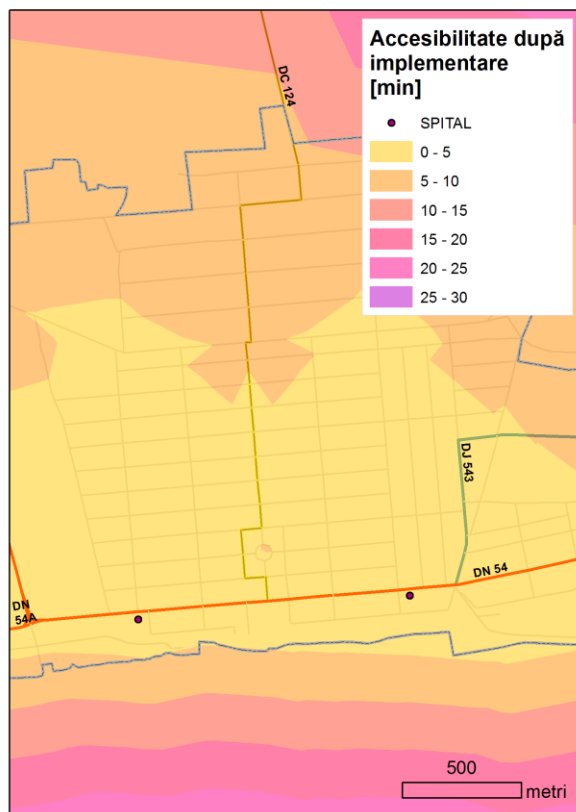
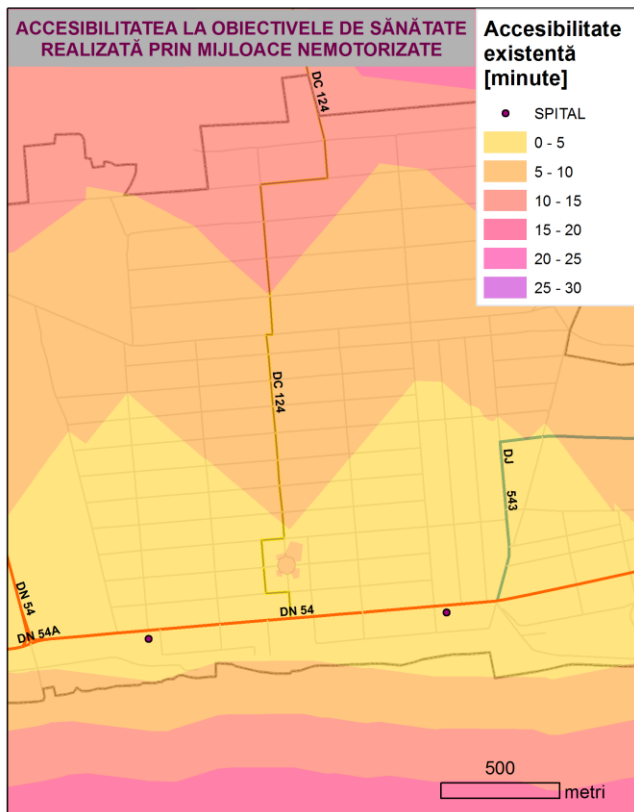
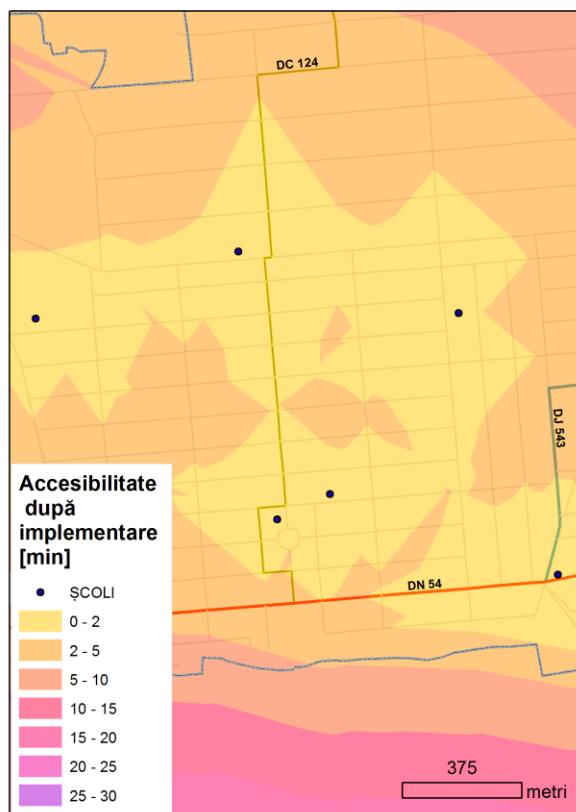
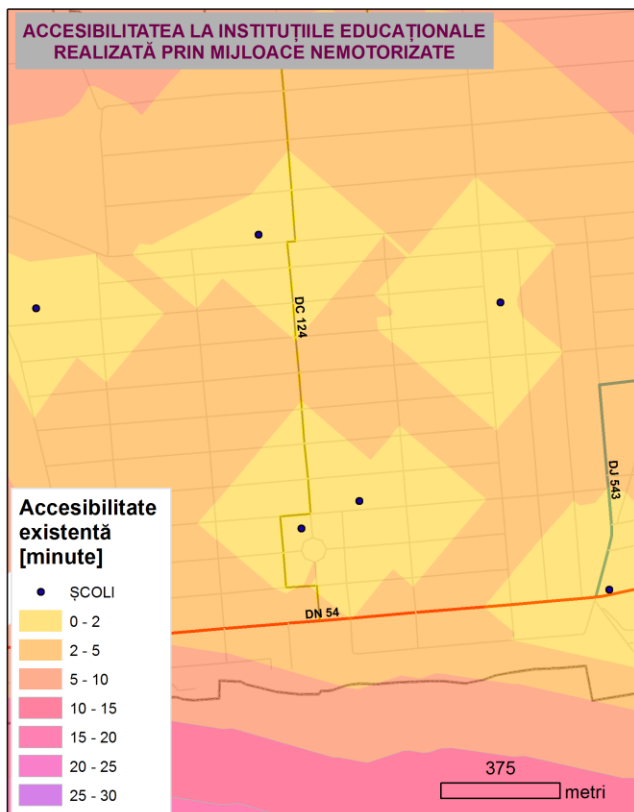
izocrone	Situția existentă (an de bază 2018)		Situția propusă (scenariul „A face ceva”)	
	5 MINUTE	10 MINUTE	5 MINUTE	10 MINUTE
Instituții socio-medicale	2,6	5,7	4,7	9,1
Instituții educaționale	4,8	5,9	6,3	22,1
Instituții de interes local (administrativ)	3,0	4,8	3,6	7,4



### Aria de deservire (kmp) - transport nemotorizat (mersul cu bicicleta)







## 7.4. Siguranță

Punerea în pericol a vieții locuitorilor se datorează în principal modului de transport utilizat, frecvența, numărul de kilometri/vehicul parcurși în rețea și nivelul de educație rutieră al locuitorilor.

Una dintre principalele cauze ale accidentelor de la nivelul orașului Corabia este abaterea bicicliștilor, astfel în cadrul PMUD sunt propuse intervenții privind infrastructura pentru biciclete (creare piste de biciclete, puncte de închiriere biciclete), intervenții ce vor spori gradul de siguranță al bicicliștilor și va diminua numărul accidentelor în care sunt implicați aceștia.

Promovarea transportului public local și organizarea unor campanii de educație rutieră, sunt alte activități care au un impact direct asupra siguranței cetățenilor. Totodată intervențiile propuse privind amenajarea trecerilor de pietoni, interzicerea parcărilor neregulate pe trotuare sau în locurile unde parcare acestora împiedică accesul persoanelor la punctele de interes, sporește gradul de siguranță al cetățenilor.

Astfel se promovează reducerea gradului de utilizare a autoturismului personal ceea ce conduce la reducerea traficului auto, prin urmare la diminuarea ratei de accidente.

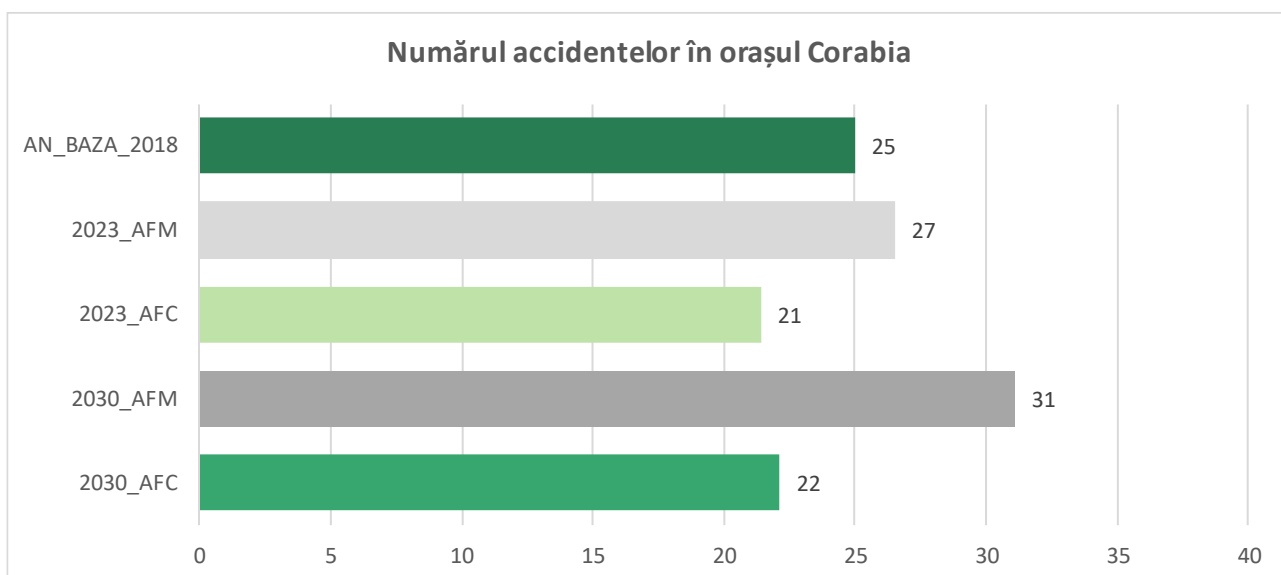
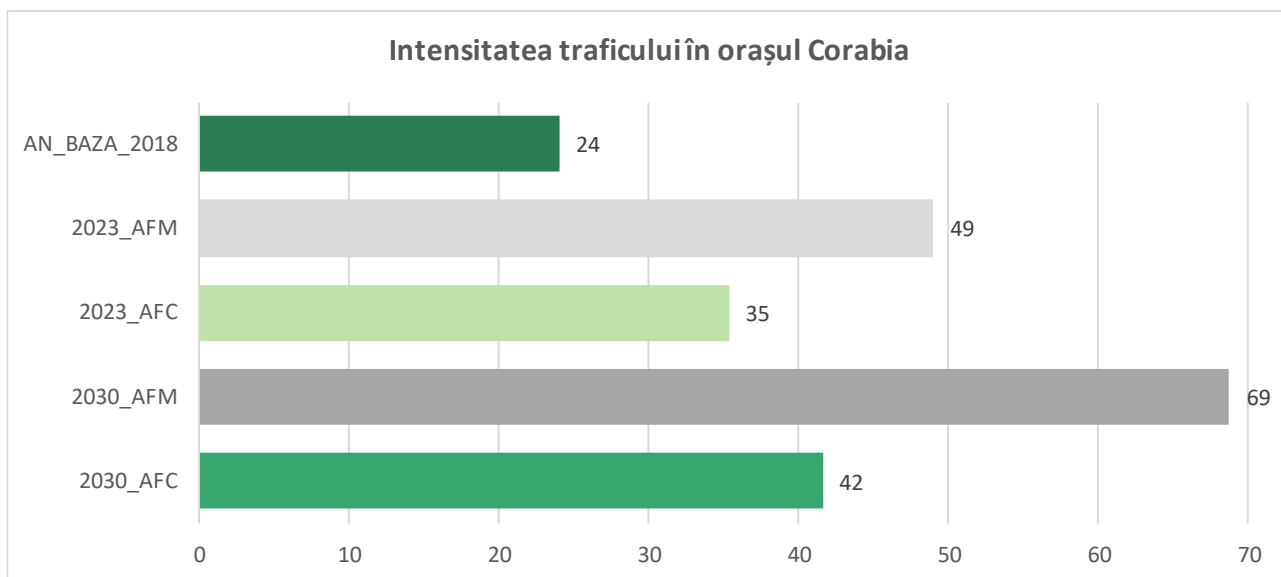
În contextul scenariului „A face ceva”, prin intermediul proiectelor propuse prin PMUD la nivelul orașului Corabia, se estimează o reducere a intensității traficului cu 14 autoturisme/km până în 2023 și cu 27 autoturisme/km până în 2030, comparativ cu scenariul „A face ceva”. Diminuarea intensității traficului influențează în mod direct posibilitatea de producere a accidentelor, aspect semnificativ al siguranței circulației.

În urma intervențiilor propuse prin PMUD se estimează o scădere a numărului de accidente din orașul Corabia, în contextul „A face ceva” cu 5 accidente până în anul 2023 și cu 9 accidente până în anul 2030.

**Numărul accidentelor și intensitatea traficului din orașul Corabia**

	AN_BAZA_2018	2023_AFM	2023_AFC	2030_AFM	2030_AFC
<b>Intensitatea traficului*</b>	<b>24</b>	<b>49</b>	<b>35</b>	<b>69</b>	<b>42</b>
<b>Nr. accidente</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>31</b>	<b>22</b>

*\*u.m. = autoturisme/km*



## 7.5. Calitatea vieții

Calitatea vieții locuitorilor din orașul Corabia este influențată în principal de aspecte precum spații verzi și pietonale insuficiente, siguranța pietonilor scăzută, aspect neplăcut datorită parcarilor haotice și pe trotuare ale mașinilor, poluarea aerului datorită traficului și zone puține de promenadă/pietonale amenajate.

Astfel infrastructura adecvată transportului nemotorizat conduce la creșterea numărului de persoane ce utilizează acest mod de transport și contribuie în mod direct la creșterea calității vieții locuitorilor.

Reducerea nivelului mediu de zgomot, creșterea gradului de siguranță, reducerea cantității de emisii cu efect de seră și realizarea de campanii de promovare și conștientizare cu privire la principalele aspecte ale educației rutiere au un impact pozitiv asupra calității vieții locuitorilor din Corabia.

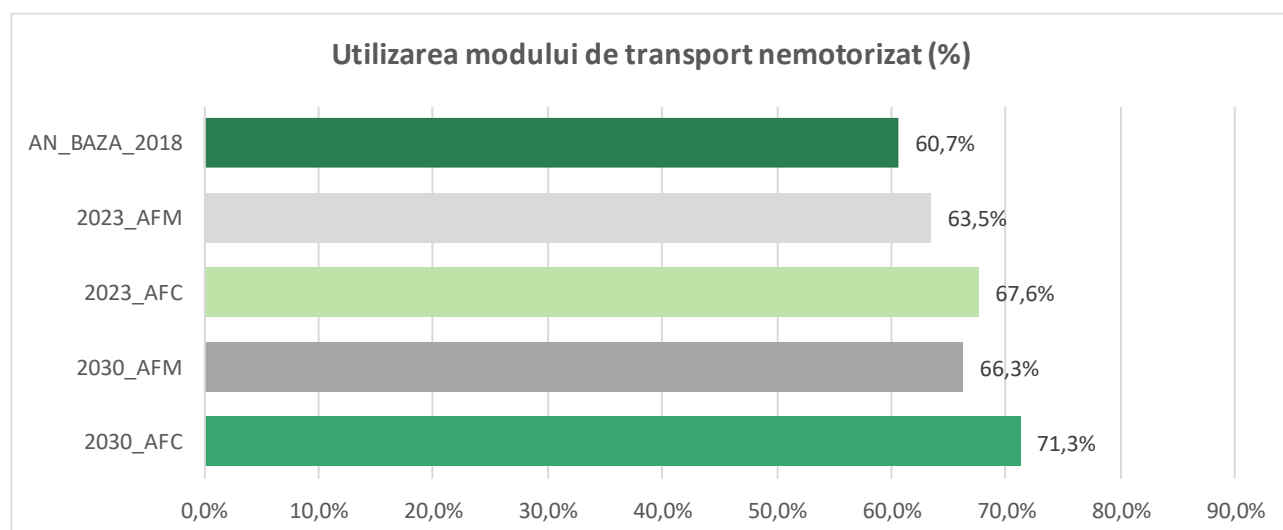


Totodată reducerea traficului auto și dezvoltarea sistemului de transport public local care să faciliteze accesul populației către punctele de interes contribuie direct la creșterea nivelului actual al calității vieții cetățenilor din orașul Corabia.

Scenariul „A face ceva”, propune înființarea unei infrastructuri adecvate transportului nemotorizat (trasee pietonale, piste de biciclete, puncte de închiriere) care să permită locuitorilor utilizarea acestui tip de transport, astfel se estimează că până în 2023 ponderea persoanelor care utilizează mijloace prietenoase cu mediul (ceea ce nu presupune utilizarea strict a acestui mod de transport) va crește cu 6,6% comparativ cu scenariul „A face minim”, iar până în 2030 va crește cu 7,5%.

#### Utilizarea modului de transport nemotorizat

	AN_BAZA_2018	2023_AFM	2023_AFC	2030_AFM	2030_AFC
% persoanelor care utilizează transportul nemotorizat	60,7%	63,5%	67,6%	66,3%	71,3%



## (2) P.M.U.D. - componenta de nivel operațional (corespunzătoare etapei II)

### 1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu și lung

#### 1.1. Cadrul de prioritizare

Lista de proiecte din cadrul acestui PMUD s-a concretizat în urma analizei situației actuale, efectuate la nivelul orașului Corabia, conform prevederilor legale.

Prioritizarea proiectelor propuse în cadrul arealului de intervenție s-a realizat pornind, în primul rând, de la **obiectivul general al Programului Operațional Regional 2014–2020** care își propune creșterea competitivității economice și îmbunătățirea condițiilor de viață ale comunităților locale și regionale, prin sprijinirea dezvoltării mediului de afaceri, infrastructurii și serviciilor, pentru dezvoltarea durabilă a regiunilor, astfel încât acestea să își poată gestiona în mod eficient resursele și să își valorifice potențialul de inovare și de asimilare a progresului tehnologic și de la **Obiectivul specific 3.2 din POR 2014-2020** prin care sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc că au un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub>, generate de transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor/orașelor și al zonelor funcționale ale acestora.

Astfel în cadrul PMUD Corabia au fost identificate o serie de criterii principale care s-au luat în considerare în etapa de prioritizare a proiectelor pentru atingerea obiectivului general al planului:

- **Obiectivele strategice** produse în cadrul PMUD;
- **Perioada de implementare** – durata estimată pentru implementarea proiectului pe principiul „*cu cât se implementează mai repede, cu atât mai bine*”;
- **Valoare investiție și sursele de finanțare**– valoarea estimată pentru realizarea proiectului.

Pentru a putea răspunde obiectivelor strategice ale PMUD, prioritizarea investițiilor la nivelul arealului de intervenție s-a făcut ținând cont de măsura în care contribuie fiecare intervenție la atingerea indicatorilor propuși prin intermediul fiecărui obiectiv strategic și mai departe la obiectivul general al planului:

- **ACCESIBILITATE** - accesibilitatea spațiului public înțelesă ca durată de deplasare și facilitarea accesului persoanelor cu nevoi speciale în stațiile de transport public, în mijloacele de transport public, la trecerile de pietoni, în zonele de parcare a vehiculelor;
- **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** - securitatea călătorilor care utilizează transportul public, transportul nemotorizat, precum și siguranța circulației (număr accidente, victime);
- **MEDIU** - consumul de energie, gradul de poluare fonică, cantitatea de gaze cu efect de seră asociată sectorului transporturi;
- **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** -îmbunătățirea eficienței și eficacității sistemului de transport de persoane și mărfuri, care contribuie la dezvoltarea economică locală și îmbunătățirea infrastructurii aferente transportului nemotorizat;
- **CALITATEA VIEȚII** - creșterea calității vieții, creșterea gradului de utilizare a transportului nemotorizat și a transportului public, intensitatea și frecvența zgomotului generate de trafic.

În ceea ce privește perioada de implementare s-au avut în vedere trei perioade de timp pentru implementarea proiectelor:

- pe termen scurt și aici se face referire la perioada 2018-2023;
- pe termen mediu unde se are în vedere perioada 2023-2026;
- pe termen lung, perioada de implementare fiind 2026-2030.

Astfel proiectele care pot beneficia pe termen scurt de finanțări europene prin programe precum POR 2014-2020, PNDR 2014-2020 și PNDL au fost considerate prioritare prin prisma acestui criteriu. Proiectele finanțate din Bugetul local sau alte tipuri de investiții sunt mai greu de implementat la nivel de areal de intervenție, deoarece depind direct de disponibilitatea resurselor financiare pe care o dețin acestea.

Valoarea investiției reprezintă un aspect important, dat fiind faptul că intervențiile cu un buget mai redus sunt mai ușor de implementat atât la nivel de resurse necesare în procesul de implementare, cât și de timp, rezultatele obținându-se în acest mod într-un interval de timp mult mai redus, comparativ cu proiectele de anvergură care presupun o valoare ridicată a investiției și se întind pe o durată de timp mai mare. În același timp sunt importante și proiectele care au un buget ridicat, dacă acestea au și un efect pe termen lung.

**În etapa de prioritizare s-a luat în considerare în principal scorul mediu obținut pe baza importanței fiecărui criteriu în cadrul proiectelor propuse, conform secțiunii 5.2. Metodologia de selecție a proiectelor din PMUD.**

O altă metodă care arată gradul de importanță al fiecărei intervenții este **Analiza Cost – Beneficiu (ACB)** care este un instrument analitic, utilizat pentru a estima impactul socio-economic datorat implementării anumitor acțiuni și/sau proiecte, însă aceasta se va realiza individual la nivelul fiecărui proiect în momentul în care se va realiza documentația tehnico-economică de către proiectant.

## 1.2. Prioritățile stabilite

Intervențiile prioritare propuse prin PMUD Corabia se referă la modernizarea sistemului de transport, având în vedere nevoile și obiectivele de dezvoltare spațială ale ariei de intervenție. Prioritățile stabilite vizează reducerea traficului motorizat prin crearea de variante alternative de deplasare, îmbunătățirea fluxurilor de circulație prin implementarea unor instrumente specifice de management al mobilității, crearea unui sistem funcțional și eficient de transport în comun, care să deservească întreaga arie de intervenție, și mai ales implementarea proiectelor de transport nemotorizat.

Proiectele considerate prioritare sunt proiectele care înregistrează cel mai mare scor mediu, pe fiecare plan sectorial:

- **Transportul în comun:** creșterea calității, securității, integrării și accesibilității serviciilor de transport în comun, care să acopere infrastructura, materialul rulant și serviciile;
- **Transportul rutier:** În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat, măsurile vizează optimizarea infrastructurii specifice existente, și mai ales explorarea potențialului de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport;



- **Transportul nemotorizat:** Se pune accentul pe acțiuni și investiții în infrastructura pietonală și a celei de tip velo, cu scopul de a oferi cetățenilor facilități diverse în ceea ce privește mobilitatea, în condiții de siguranță în trafic. Va fi avută în vedere o infrastructură dedicată pietonilor și bicicliștilor, separată de traficul greu motorizat și menită să reducă distanțele și timpii de deplasare;
- **Siguranța rutieră:** PMUD propune acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor din acest domeniu și pe factorii de risc din zone urbană respectivă. La atingerea obiectivului contribuie și proiectele care creează instrumente de control și monitorizare a traficului, precum și managementul mobilității și transportului public;
- **Intermodalitate:** planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și să identifice măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent.

### Lista proiectelor prioritare pe termen scurt și mediu

Plan sectorial	Intervenție	Scor mediu
Rețeaua stradală	1.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia	4,8
	1.3.Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO2 și a poluării generate de traficul rutier	2,5
	1.2.Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zona, complexitate și resurse financiare necesare	2,5
Transport public	2.1.Modernizarea transportului în comun prin achiziționare de autobuze electrice	3,9
	2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public	3,9
	2.5.Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public	3,0
Mijloace alternative de mobilitate	3.2.Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe	2,2
	4.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia (1.1.)	4,8
	4.3.Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat	4,2
Managementul traficului	4.6.Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități	3,5
	5.1.Implementarea unui sistem de management al traficului	3,6
Zone cu nivel ridicat de complexitate	5.4.Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone	2,6
	6.1.Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea aleilor pietonale și a pistelor pentru biciclete	3,6
Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	7.1.Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni	4,2
Aspecte instituționale	8.1.Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Corabia	2,8

\*scor mediu obținut în urma prioritizării realizate în cadrul secțiunii 5.2. Metodologia de selecție a proiectelor



## 2. PLANUL DE ACȚIUNE

Planul de acțiune este alcătuit din propuneri concrete a căror implementare se estimează că va conduce la atingerea obiectivelor propuse în acord cu viziunea privind mobilitatea viitoare în orașul Corabia. Planul de mobilitate urbană durabilă este un document strategic, nivelul de detaliere a măsurilor și proiectelor fiind adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare a Planului de mobilitate urbană durabilă va fi necesară dezvoltarea documentațiilor tehnico-economice, conform legislației și standardelor în vigoare, inclusiv în ceea ce privește analiza impactului asupra mediului pentru proiectele relevante.

Intervențiile propuse sunt grupate în planuri sectoriale privind:

- Rețeaua stradală;
- Transport public;
- Transport de marfă;
- Mijloace alternative de mobilitate;
- Managementul traficului;
- Zone cu nivel ridicat de complexitate;
- Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare;
- Aspecte instituționale.

### 2.1. Intervenții majore asupra rețelei stradale

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru orașul Corabia, se propune asigurarea unei mobilități urbane durabile, prin considerarea tuturor modurilor de transport la nivel global, în sensul exploatării oportunităților de dezvoltare durabilă și minimizării componentelor cu impact negativ din acest punct de vedere. În cazul rețelei rutiere și al transportului motorizat planul de mobilitate urbană durabilă trebuie să trateze subiectul traficului în mișcare și al celui staționar. Măsurile ar trebui să vizeze optimizarea infrastructurii existente și îmbunătățirea situației, atât în zonele sensibile, cât și la nivel general. Se va explora potențialul de realocare a spațiului rutier către alte moduri de transport sau funcții și utilizări publice care nu au legătură cu transportul.

Intervențiile propuse în acest sector contribuie la atingerea obiectivelor specifice privind Eficiența Economică, Accesibilitatea, Siguranța și Mediul. Costurile totale necesare pentru implementarea intervențiilor de infrastructură sunt estimate în Anexa 1, incluzând și măsurile eligibile a fi finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020.

PMUD Corabia acordă o prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către modurile de transport nemotorizate. Proiectele prioritizate ce pornesc de la problemele de mobilitate, accesibilitate și siguranță identificate în prezent sunt următoarele:

- 1.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia;
- 1.3. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier;
- 1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare.

### Proiect: 1.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia

Proiectul. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia presupune atât intervenții la nivelul infrastructurii pietonale ce va include ansamblul investițiilor care privesc modernizarea traseelor de biciclete, a trotuarelor, a zonelor pietonale, cât și dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor.

Principalul obiectiv al acestui proiect este creșterea siguranței și confortabilității transportului nemotorizat și încurajarea persoanelor care doresc să utilizeze acest mijloc de transport nemotorizat (mersul pe jos). Investițiile previzionate prin implementarea acestui proiect sunt: Dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor, înființarea unui sistem de închiriere biciclete (bike-sharing) și modernizarea traseelor pietonale.

Acest proiect se va implementa în perioada 2018-2023, va avea ca potențiale surse de finanțare POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4e și Bugetul Local, iar bugetul estimat ar fi de 5.000.000 Euro.

### Proiect: 1.3. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier

În ceea ce privește proiectul, Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier, pentru selectarea speciilor de arbori și arbuști se va ține cont atât de capacitatea de retenție a CO<sub>2</sub>, cât și de condițiile pedo-climatice specifice orașului Corabia. Acest proiect se va implementa în perioada 2018-2023, va avea ca potențiale surse de finanțare POR 2014-2020, Prioritatea de investiții 4e și Bugetul Local, iar bugetul estimat ar fi de 1.000.000 Euro.

### Proiect: 1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare

Prin acest proiect se propune amenajarea unor spații de parcare ce va conduce la reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație, la descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise care afectează circulația pietonilor, bicicliștilor, respectiv a transportului public local.

Pentru implementarea proiectelor care vizează rețeaua stradală, se recomandă realizarea unor proiecte de tip integrat, care să vizeze pe lângă infrastructura pietonală și amenajarea de infrastructură dedicată bicicliștilor și infrastructura rutieră. Bugetul aferent acestui proiect este de 800.000 euro, perioada de implementare 2018-2023, iar sursele potențiale de finanțare sunt POR 2014-2020 și Bugetul Local.

## 2.2. Transportul public

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a orașului Corabia acordă o prioritate ridicată măsurilor care facilitează orientarea către tipare de mobilitate durabilă. Prin urmare, o atenție deosebită îi revine și transportului public. Transportul public are o contribuție importantă la obținerea unui mediu de viață sănătos și atractiv.

Serviciul de transport public local de persoane face parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate publică și cuprinde totalitatea acțiunilor și activităților de utilitate publică și de interes economic și social, desfășurate la nivel local, sub controlul, conducerea sau coordonarea autorităților administrației publice locale, în scopul asigurării transportului public local de persoane, conform legislației naționale și europene.

Un element cheie al viziunii de dezvoltare urbană este reprezentat de sporirea atractivității sistemului de transport public. În acest sens sunt propuse măsuri care să contribuie atât la creșterea calității serviciilor oferite, cât și la un serviciu de transport public local cu acoperire ridicată din punct de vedere al teritoriului deservit, racordat la un sistem integrat de informare a călătorilor, armonizat din punct de vedere al transferului intermodal, respectiv la un serviciu de transport public local operat cu vehicule ecologice și accesibile pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv pentru persoanele cu nevoie speciale.

Analiza situației existente din orașul Corabia a evidențiat faptul la nivelul acestui oraș există doar un singur autobuz, care are ca operator Consiliul Local Corabia și care realizează 3 curse pe săptămână. Proiectele ce vizează dezvoltarea serviciului de transport public și care contribuie la atingerea tuturor obiectivelor specifice propuse sunt următoarele:

- 2.1. Modernizarea transportului în comun prin achiziționare de autobuze electrice;
- 2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public
- 2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;
- 2.5. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public.

#### Proiect: 2.1. Modernizarea transportului în comun prin achiziționare de autobuze electrice

Această intervenție are ca obiectiv introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice ce va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport.

Acest proiect va avea ca potențiale surse de finanțare POR 2014-2020, Bugetul Local, respectiv Alte surse de finanțare și un buget estimat de 1.200.000 Euro.

#### Proiect: 2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public

Proiectul, Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public, propune atât amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video etc), cât și asigurarea serviciilor de mentenanță a autobuzelor achiziționate în interiorul autobazei, ce va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va ține cont și de asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă. Proiectul va avea ca potențiale surse de finanțare POR 2014-2020, Bugetul Local, respectiv Alte surse de finanțare și un buget estimat de 300.000 Euro.

#### Proiect: 2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice

Proiectul, achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice contribuie la atingerea obiectivului principal al axei prioritare POR 3.2.-reducerea emisiilor de GES. Stațiile pentru încărcarea autobuzelor electrice pot fi echipate cu sisteme de încărcare rapidă pe timpul zilei-construite pentru deservirea zilnică a autobuzelor la capete de linie și stație cu sistem de încărcare lentă pe timpul nopții-construite în autobaza în care se vor realiza și lucrări de întreținere.

Proiectul va avea ca potențiale surse de finanțare Programul Operațional Regional 2014-2020, Bugetul Local, respectiv alte surse de finanțare și un buget estimat de 400.000 Euro.

### Proiect: 2.5. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public

Această intervenție are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în detrimentul transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor, constituindu-se în sesiuni de educare și informare la nivelul orașului Corabia. Proiectul va avea ca potențială sursă de finanțare Bugetul Local, un buget estimat de 20.000 Euro și probabil va fi implementat în perioada 2018-2023.

## 2.3 Transport de marfă

Eficiența și siguranța transportului de mărfuri joacă un rol esențial în economia națională. La nivel local, specializarea funcțională a orașelor, creșterea volumului de servicii, creșterea consumului, precum și standardele de viață tot mai ridicate sunt corelate cu o creștere a cererii pentru transportul de mărfuri în zonele urbane.

În orașul Corabia există rute definite pentru traseele vehiculelor grele care tranzitează localitățile, mobilitatea urbană fiind afectată într-o măsură importantă de impactul negativ produs de utilizarea rețelei stradale de către vehiculele de transport marfă. Traficul de vehicule comerciale are un impact negativ, atât asupra comunității, cât și asupra infrastructurii urbane prin emisiile crescute, zgomotul produs de aceste vehicule, respectiv prin accelerarea degradării carosabilului.

Planul de acțiune vizează reducerea efectelor negative ale traficului comercial asupra comunității și mediului urban prin crearea de facilități adecvate deservirii cererii de transport de marfă. Intervențiile propuse în acest domeniu contribuie la atingerea obiectivelor specifice: Eficiență economică, Mediu, Calitatea vieții și Siguranța circulației.

### Proiect: 3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone

Prin această intervenție, de reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație). Implementarea intervenției va presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare, pe străzile din orașul Corabia, prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.

### Proiect: 3.2. Reglementarea parcării vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcări în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe

Acest proiect vizează realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.

Proiectele se vor implementa în perioada 2018-2023, vor avea ca potențiale surse de finanțare Bugetul Local, respectiv Alte surse de finanțare și bugetul estimat, pe proiect de 100.000 Euro.

## 2.4. Mijloace alternative de mobilitate

Prin intermediul Planului de mobilitate urbană durabilă se dorește implementarea unui plan de creștere a atractivității, siguranței și securității transportului nemotorizat, respectiv mersul pe jos și cu bicicleta. Având în vedere că infrastructura aferentă transportului nemotorizat existentă în prezent la nivelul orașului Corabia este una deficitară se impune implementarea unor măsuri care să creeze condițiile necesare utilizării acestui mijloc și care să încurajeze utilizarea acestor mijloace prietenoase cu mediul, în detrimentul autoturismului personal.

Astfel dezvoltarea noii infrastructuri dedicate pietonilor și bicicliștilor trebuie gândită integrat, separată de traficul greu motorizat, rolul acesteia fiind de a reduce distanțele de deplasare. Proiectele prioritare propuse în acest scop sunt:

- 4.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia (1.1.);
- 4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat;
- 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități.

### Proiect: 4.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia (1.1.)

Proiectul va viza atât intervenții la nivelul infrastructurii pietonale ce va include ansamblul investițiilor care privesc modernizarea traseelor pietonale, a trotuarelor, a zonelor pietonale, cât și dezvoltarea rețelilor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor.

Acest proiect are ca principal obiectiv creșterea siguranței și confortabilității transportului nemotorizat și încurajarea persoanelor care doresc să utilizeze acest mijloc de transport nemotorizat (mersul pe jos). Astfel se propune modernizarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din zonă (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc) și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale.

Investiții previzionate:

- Dezvoltarea rețelilor de piste destinate bicicletelor;
- Înființarea unui sistem de închiriere biciclete (bike-sharing);
- Intervenții la nivelul infrastructurii pietonale.

Proiectul se va implementa în perioada 2018-2023, va avea ca potențiale surse de finanțare Bugetul Local, Programul Operațional Regional 2014-2020 și alte surse de finanțare. Bugetul estimat este de 5.000.000 Euro.

### Proiect: 4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat

Această intervenție are ca obiectiv atât conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului nemotorizat, cât și promovarea investițiilor realizate (infrastructura pietonală, dezvoltarea rețelilor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor). Campaniile se vor organiza prin intermediul unor sesiuni de educare și informare și se vor adresa tuturor categoriilor de persoane, dar în special tinerilor.

Bugetul aferent acestui proiect este de 20.000 Euro, sursa de finanțare fiind Bugetul local. Perioada de implementare vizează intervalul de timp 2018-2023.

#### Proiect: 4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități

Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități vizează amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv a persoanelor cu nevoi speciale. În acest scop se propune montarea unor sisteme de semnalizare sonoră și vizuală la intersecțiile cu trafic intens, montarea unor rampe de acces în zonele de interes și amenajarea unor spații publice destinate persoanelor cu dizabilități.

Sursele de finanțare potențiale pentru acest proiect sunt Bugetul Local, respectiv alte surse de finanțare, bugetul estimat având o valoare de 200.000 Euro, iar perioada de timp este 2023-2026.

## 2.5. Managementul traficului

Plan de mobilitate urbană durabilă propune măsuri pentru fluidizarea traficului, reducerea ambuteiajelor, reducerea duratei de circulație pe anumite trasee în zona centrală, precum și eliberarea anumitor părți de carosabil care vor putea fi utilizate pentru dezvoltarea infrastructurii velo. În ceea ce privește siguranța rutieră, PMUD trebuie să prezinte acțiuni de îmbunătățire a siguranței rutiere bazate pe analiza problemelor și pe factorii de risc din zonele de interes. În rezolvarea acestor aspecte, vor fi propuse o serie de proiecte precum:

#### Proiect: 5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului

Implementarea unui sistem de management al traficului contribuie la fluidizarea traficului existent în prezent la nivelul ariei de intervenție, la creșterea gradului de siguranță și la reducerea emisiilor poluante și de CO<sub>2</sub> (amenajare/reamenajare intersecții, sisteme de semnalizare, reglementare și control a circulației rutiere, amenajarea de noi treceri de pietoni cu semnal controlat).

Măsura va include și reglementarea necesară privind reorganizarea circulației în situația implementării, unei zone amenajate cu prioritate pentru pietoni, care presupune interzicerea circulației rutiere.

Proiectul se va implementa în perioada 2023-2026, având ca potențiale surse de finanțare Programul Operațional Regional 2014-2020, Prioritatea de investiții 4e, Bugetul Local, iar bugetul estimat ar fi de 5.000.000 Euro.

#### Proiect: 5.4. Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone

Această măsură contribuie la reducerea numărului de parcări neregulate care împiedică utilizarea transportului nemotorizat la nivelul zonelor de interes, în acest mod se contribuie totodată la creșterea gradului de siguranță la nivelul pietonilor și bicicliștilor. Prin urmare această măsură încurajează persoanele care doresc să utilizeze mijloace de transport nemotorizate.

Proiectul se va implementa în perioada 2026-2030, va avea ca potențiale surse de Bugetul Local, respectiv alte surse de finanțare, iar bugetul estimat ar fi de 5.000 Euro.

## 2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate

Proiectul prioritar privind zonele cu un nivel ridicat de complexitate este [6.1.Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea aleilor pietonale și a pistelor pentru biciclete.](#)

Principalul obiectiv al acestui proiect este înființarea unor trasee dedicate circulației mijloacelor de transport nemotorizate care să lege obiectivele principale ale orașului (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc), fapt ce duce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori. Proiectul se va implementa în perioada 2018-2023. Bugetul aferent acestui proiect este de 400.000 Euro, iar sursele de finanțare sunt POR 2014-2020 și bugetul local.

Intervențiile identificate vor facilita mobilitatea în zonele cu complexitate ridicată identificate prin promovarea transportului sustenabil și asigurarea intermodalității. Prin intervențiile propuse, la nivelul zonelor considerate cu complexitate ridicată, se va încerca eliminarea sau cel puțin reducerea efectelor negative asociate accesibilității, factorilor de mediu și ai calității vieții pentru locuitori sau pentru persoanele care tranzitează respectiva zonă.

## 2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare

Proiectul care contribuie cel mai mult la rezolvarea principalelor probleme privind structura intermodală și operațiunile urbanistice necesare la nivelul orașului Corabia este proiectul [7.1.Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni.](#)

PMUD Corabia contribuie la o mai bună integrare a diferitelor moduri și identifică măsurile menite în mod special să faciliteze mobilitatea și transportul multimodal coerent. Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni reprezintă o măsură a căror implementare va contribui direct la dezvoltarea intermodalității.

Intervențiile propuse în acest domeniu (amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale) contribuie la atingerea obiectivelor specifice: Accesibilitate, Eficiență economică, Mediu. Valoarea proiectului este de 200.000 Euro, perioada de implementare 2023-2026, iar principala sursă de finanțare este Bugetul local.

## 2.8. Aspecte instituționale

[Proiect: 8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Corabia](#)

Prin această intervenție se propune dezvoltarea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, astfel structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.

Proiectul are un buget de 55.0000 Euro, sursa de finanțare fiind Bugetul local. Implementarea proiectului se va realiza în perioada 2018-2023.



### (3) Monitorizarea implementării Planului de mobilitate urbană (corespunzătoare etapei III)

#### 1. Stabilire proceduri de evaluare a implementării P.M.U.D

În procesul de implementare a PMUD este esențială o procedură de monitorizare și evaluare a rezultatelor obținute pe parcursul implementării și până la finalizarea proiectelor propuse pe termen scurt, mediu și lung. Monitorizarea și evaluarea trebuie să fie realizate într-un mod transparent, de preferat de către o agenție independentă, pentru a garanta neutralitatea și aplicând același set de indicatori utilizat în pașii anteriori. Însă dacă acest lucru pare nerealist (de ex. datorită constrângerilor bugetare), auto-monitorizarea și evaluarea din partea autorităților reprezintă o alternativă validă.

În acest mod se pot identifica eventualele probleme de implementare, aspecte care împiedică parcurgerea tuturor etapelor necesare, riscurile care pot influența negativ procesul de implementare și se pot stabili din timp măsurile și soluțiile potrivite pentru rezolvarea dificultăților întâmpinate.

Monitorizarea constantă a valorilor indicatorilor propuși este un aspect foarte important în procesul de implementare a PMUD, astfel se poate asigura atingerea valorilor propuse la începutul proiectului. Stadiul proiectelor trebuie actualizat în permanență pentru a se putea evita anumite situații care ar pune în dificultate implementarea proiectelor propuse prin PMUD.

**Tabel indicatori de evaluare/monitorizare**

Indicator de monitorizare	U.m.	Monitorizare creștere/scădere*	Procedură monitorizare
Numărul mediu de călătorii	număr	Scădere	
Cantitate emisii de gaze cu efect de seră	tCO <sub>2</sub> e	Scădere	
Intensitatea traficului	vehicule-km	Scădere	
Lungimea străzilor modernizate	km	Creștere	
Lungimea pistelor de biciclete	km	Creștere	
Centre de închiriere biciclete	număr	Creștere	Documente aferente implementării intervenției
Stații de transport public amenajate/modernizate	unitate	Creștere	
Campanii de educație rutieră	număr	Creștere	
Campanii de promovare a transportului public local	număr	Creștere	
Gradul de utilizare a transportului nemotorizat	%	Creștere	
Număr accidente de trafic	număr	Scădere	

*\*variația între scenariul „A face ceva” și scenariul „A face minimum”*

Pentru îndeplinirea procedurii de monitorizare, în special din prisma valorilor țintă pe care trebuie să le atingă indicatorii propuși, se vor parcurge o serie de activități precum:

- colectarea tuturor informațiilor și datelor disponibile;
- centralizarea, prelucrarea și realizarea analizei situației la momentul respectiv pe baza datelor culese;
- stabilirea măsurii în care implementarea proiectelor coincide cu graficul propus;
- realizarea unui raport intermediar de monitorizare.

Aceste activități au caracter repetitiv, fiind necesară repetarea raportului de monitorizare anual pe parcursul implementării. Se va organiza o echipă de monitorizare care va asigura finalizarea raportului de monitorizare în primul trimestru al anului următor celui care este supus analizei.

Etapa de monitorizare a implementării PMUD are ca obiective principale: actualizarea PMUD, adaptarea implementării, calibrarea modelului și planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.

**Actualizarea PMUD** se datorează necesității de a răspunde la noi evoluții, de a optimiza procesul de implementare și de a asigura că implementarea este pe direcția bună și țintele sunt atinse. Potrivit documentului *Orientări - dezvoltarea și punerea în aplicare a unui plan de mobilitate urbană durabilă, 2013*, publicat de Comisia Europeană, se recomandă actualizarea PMUD cel puțin o dată la 5 ani.

**Adaptarea implementării** presupune compararea performanțelor reale ale măsurilor implementate cu țintele propuse și totodată ajustarea ritmului de implementare în funcție de necesități și perioada de timp disponibilă.

Având în vedere că **modelul de transport** joacă un rol important în procesul de monitorizare al PMUD, este esențială menținerea și dacă este necesar actualizarea modelului pentru a putea fi calibrarea în fiecare an de evaluare. Astfel se vor actualiza parametrii modelului utilizat la evaluarea indicatorilor.

Un plan de mobilitate urbană durabilă se concentrează pe oameni și pe satisfacerea nevoilor acestora privind mobilitatea. Astfel **planificarea participativă** este o condiție prealabilă pentru implementarea proiectelor, acceptarea de către public și sprijinul oferit de acesta conduce la minimizarea riscurilor pentru factorii de decizie, facilitându-se prin urmare implementarea planului.

## 2. Stabilire actori responsabili cu monitorizarea

Pentru a asigura monitorizarea PMUD într-un mod cât mai eficient, se propune înființarea unei Comisii de Monitorizare care să asigure implementarea și coordonarea coerentă a planului atât pe orizontală, cât și pe verticală. Prin intermediul acestei comisii planul de acțiune va putea beneficia periodic de ajustările necesare, în funcție de procesul de implementare și dinamica economiei locale și regionale.

Comisia de monitorizare va beneficia de finanțare anuală, pentru a-și putea desfășura activitățile: colectarea efectivă, validarea și prelucrarea datelor, dezvoltarea de noi tehnologii și tehnici, actualizarea permanentă a modelului de transport, actualizarea sistemelor de transport și realizarea de rapoarte anuale cu privire la stadiul de implementare a PMUD.

Comisia de monitorizare a PMUD Corabia poate fi formată din reprezentanți ai Primăriei orașului Corabia, Poliției locale, Transportului public (local, județean) și feroviar, reprezentanți ai Sectorului educațional și ai Societății civile, fiecare având o serie de atribuții și responsabilități specifice. Participarea reprezentanților/expertilor la monitorizarea PMUD este una voluntară. În ceea ce privește raportarea, aceasta trebuie să asigure prezentarea rezultatelor evaluării spre dezbatere publică, permițând astfel tuturor



actorilor să ia în considerare și să efectueze corecturile necesare, dacă este cazul. Responsabilitatea monitorizării poate fi atribuită și unui organism independent (externalizat).

Reprezentanți	Responsabilități
Primăria orașului Corabia	Personalul din departamentul tehnic și din departamentele care interacționează cu mobilitatea, va fi responsabil de activitățile care implică culegerea datelor și furnizarea de informații cu privire la stadiul actual de implementare a proiectelor.
Poliția locală	Unul dintre obiectivele strategice ale PMUD vizează siguranța cetățenilor, astfel reprezentanții poliției vor putea identifica factorii care influențează negativ siguranța locuitorilor și aspectele care necesită adaptare și îmbunătățire în acest scop.
Transportul public (local, județean) și transportul feroviar	Măsurile propuse în domeniul transportului reprezintă o parte considerabilă a planului de acțiune, astfel reprezentanții transportului vor contribui cu date la cuantificarea și evaluarea indicatorilor propuși până la finalizarea implementării.
Sectorul educațional	Reprezentanții vor participa la culegerea și analiza datelor privind stadiul și evoluția mobilității în orașul Corabia.
Societăți civile	Reprezentanții vor participa la culegerea și analiza datelor privind stadiul și evoluția mobilității în orașul Corabia.



## Anexe

## Anexa 1. Listă lungă de proiecte

### PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ A ORAȘULUI CORABIA

Obiective strategice: Accesibilitate, Siguranță și securitate, Mediu, Eficiență economică, Calitatea vieții

Tematică	Obiectiv strategic	Intervenție	Scurtă descriere	Scară			Buget (EUR) Total	Sursă de finanțare	Perioada
				Zonă funcțională	Localitate	Zone/ Cartiere			
1. Intervenții majore asupra rețelei stradale	Eficiență economică, Mediu, Siguranță și securitate	1.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia	<p>Proiectul va viza atât intervenții la nivelul infrastructurii pietonale, ce va include ansamblul investițiilor care privesc modernizarea trotuarelor, a zonelor pietonale, cât și dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor.</p> <p>Acest proiect are ca principal obiectiv creșterea siguranței și confortabilității transportului nemotorizat și încurajarea persoanelor de a folosi din ce în ce mai mult astfel de mijloace de transport.</p> <p>Astfel, se propune modernizarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din zonă (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc.) și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale.</p> <p>Investiții previzionate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor;</li> <li>- Înființarea unui sistem de închiriere biciclete (bike-sharing);</li> <li>- Intervenții la nivelul infrastructurii pietonale.</li> </ul>				5.000.000,00	POR Buget Local Alte surse de finanțare	2018-2023
		1.2. Realizarea unui Plan multianual pentru lucrări necesare de întreținere/mentenanță a rețelei pietonale/stradale, cu prioritizare în funcție de zonă, complexitate și resurse financiare necesare	<p>Rezultatul maximizării efectelor obținute, ca urmare a realizării de investiții în domeniul infrastructurii rutiere se propune ca planificarea acestora să se efectueze în cadrul unei planificări multianuale.</p>		DA			20.000,00	Buget Local

		1.3. Plantarea de perdele vegetale-verzi (aliniamente de arbori și arbuști) de-a lungul principalelor artere rutiere în vederea reducerii emisiilor de CO <sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier	Plantarea de arbori și arbuști de-a lungul principalelor artere rutiere, cu rol de bariere naturale, are ca scop reducerii emisiilor de CO <sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier asupra mediului. Pentru selectarea speciilor de arbori și arbuști se va ține cont atât de capacitatea de retenție a CO <sub>2</sub> , cât și de condițiile pedoclimatice specifice orașului Corabia.		DA		1.000.000,00	POR Buget Local	2018-2023
		1.4. Reabilitare și modernizare infrastructură drumuri stradale în orașul Corabia, județul Olt	Proiectul reabilitarea și modernizarea infrastructură-drumuri stradale în orașul Corabia are ca scop îmbunătățirea accesibilității la rețeaua stradală, a reducerii consumului de combustibil, a poluării atmosferice și a emisiilor de gaze cu efect de seră.	DA	DA		3.000.000,00	PNDL Buget Local	2018-2023
		1.5. Modernizarea rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție	Asigurarea stării tehnice corespunzătoare a rețelei stradale din zonele cu funcțiuni complexe ale ariei de intervenție va conduce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță			DA	1.000.000,00	Buget Local Alte surse de finanțare	2026-2030
		1.6. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare	Prin acest proiect se propune amenajarea unor spații de parcare ce va conduce la reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație, la descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise care afectează circulația pietonilor, bicicliștilor, respectiv a transportului public local.			DA	800.000,00	POR Buget Local	2018-2023
		1.7. Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului	Dezvoltarea unui sistem eficient de semnalizare rutieră și stradală a orașului Corabia cu impact asupra unui număr cât mai mare de locuitori astfel încât aceștia să opteze pentru transportul cu bicicleta, transportul public, respectiv pentru transportul nemotorizat, în detrimentul utilizării autovehiculelor proprii.		DA	DA	1.000.000,00	POR Buget Local	2018-2023
2. Transport public	Eficiență economică, Mediu, Accesibilitate, Siguranță și securitate, Calitatea vieții	2.1. Modernizarea transportului în comun prin achiziționare de autobuze electrice	Introducerea în circulație a vehiculelor de transport public electrice va conduce la reducerea impactului asupra mediului. Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule vor crește confortul și siguranța pe care călătorii le vor regăsi în mijloacele de transport public, aspect care va contribui la îmbunătățirea atractivității acestui mod de transport.		DA		1.200.000,00	POR Buget Local Alte surse de finanțare	2018-2023
		2.2. Realizarea unei autobaze și amenajarea/ modernizarea stațiilor de transport public	Amenajarea corespunzătoare a stațiilor de transport public (asigurarea de mobilier urban de calitate, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video etc) va contribui la creșterea atractivității și siguranței acestui mod de transport. Se va ține cont și de asigurarea accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă.		DA		300.000,00	POR Buget Local Alte surse de finanțare	2018-2023
		2.3. Achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice	Proiectul, achiziționarea și instalarea stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice contribuie la atingerea obiectivului principal al axei prioritare POR 3.2.-reducerea emisiilor de GES. Stațiile pentru încărcarea autobuzelor electrice pot fi echipate cu sisteme de încărcare rapidă pe timpul zilei-construite pentru deservirea		DA		400.000,00	POR Buget Local Alte surse de finanțare	2018-2023

			zilnică a autobuzelor la capete de linie și stație cu sistem de încărcare lentă pe timpul nopții-construite în autobaza în care se vor realiza și lucrări de întreținere.						
		2.4. Realizare studiu privind eficientizarea sistemului de transport public	Realizarea studiului care să fundamenteze reorganizarea rețelei de transport public (trasee, program de circulație, adaptarea capacității mijloacelor de transport la nivelul cererii) astfel încât să asigure accesibilitate ridicată pentru utilizatori și eficientizarea serviciului.		DA		40.000,00	Buget Local	2019
		2.5. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului public	Această intervenție are ca obiectiv conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului public în detrimentul transportului individual cu autoturismul. Campaniile se vor adresa în special tinerilor, constituindu-se în sesiuni de educare și informare.		DA		20.000,00	Buget Local	2018-2023
3. Transport de marfă	Eficiență economică, Protejarea mediului, Siguranță	3.1. Reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone	Prin această intervenție, de reorganizarea traseelor pentru accesul vehiculelor cu masa totală maximă autorizată mai mare de 3,5 tone se va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație). Implementarea intervenției va presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.		DA		100.000,00	Buget Local Alte surse de finanțare	2018-2023
		3.2. Reglementarea parcurii vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcuri în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe	Reglementarea parcurii vehiculelor comerciale, astfel încât să nu conducă la parcuri în lungul străzilor și aglomerarea zonelor de locuințe va urmări reducerea impactului negativ asupra mediului (poluare chimică, poluare fonică, degradarea arterelor rutiere, ocuparea benzilor de circulație). Implementarea intervenției va presupune realizarea de lucrări de executare a unor marcaje și panouri de informare prin care să se impună desfășurarea circulației vehiculelor grele de marfă pe trasee identificate astfel încât impactul negativ să fie minim.		DA	DA	DA	100.000,00	Buget Local
4. Mijloace alternative de mobilitate	Mediu, Accesibilitate, Siguranță și securitate, Calitatea vieții	4.1. Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia (1.1.)	Proiectul va viza atât intervenții la nivelul infrastructurii pietonale, ce va include ansamblul investițiilor care privesc modernizarea trotuarelor, a zonelor pietonale, cât și dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor. Acest proiect are ca principal obiectiv creșterea siguranței și confortabilității transportului nemotorizat și încurajarea persoanelor de a folosi din ce în ce mai mult astfel de mijloace de transport.			DA	DA	POR Buget Local Alte surse de finanțare	2018-2023



		<p>Astfel, se propune modernizarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege obiectivele principale din zonă (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc.) și amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale.</p> <p>Investiții previzionate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor;</li> <li>- Înființarea unui sistem de închiriere biciclete (bike-sharing);</li> <li>- Intervenții la nivelul infrastructurii pietonale.</li> </ul>						
	4.2. Amenajarea unui parc tematic pentru educarea cicliștilor	Amenajarea unui parc tematic pentru educarea cicliștilor are ca obiectiv principal educarea tinerilor în scopul utilizării bicicletei în condiții de siguranță și securitate.			DA	200.000,00	Buget Local	2018-2023
	4.3. Organizarea unor campanii de informare publică cu privire la utilizarea transportului nemotorizat	Această intervenție are ca obiectiv atât conștientizarea populației asupra avantajelor sociale aduse de reorientarea către utilizarea transportului nemotorizat, cât și promovarea investițiilor realizate (infrastructura pietonală, dezvoltarea rețelelor de piste destinate bicicletelor și înființarea sistemului de închiriere a bicicletelor). Campaniile se vor organiza prin intermediul unor sesiuni de educare și informare și se vor adresa tuturor categoriilor de persoane, dar în special tinerilor.	DA			20.000,00	Buget Local	2018-2023
	4.4. Dezvoltarea infrastructurii necesare utilizării autovehiculelor electrice și electrice hibride	În vederea facilitării utilizării mijloacelor de transport ecologice, cu propulsie electrică, se vor dezvolta infrastructuri specifice care să asigure posibilitatea de încărcare rapidă a bateriilor sau schimbul acestora, după caz. În cadrul acestei intervenții se vor achiziționa și instala puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip "punct de reîncărcare cu putere normală" și de tip "punct de reîncărcare cu putere înaltă", așa cum sunt definite în Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.		DA		200.000,00	POR Buget Local	2018-2023
	4.5. Plan local de acțiune pentru încurajarea utilizării vehiculelor electrice, inclusiv pentru companiile private	Prin acest proiect se va elabora și implementa la nivelul orașului Corabia a unui Plan local de acțiune prin care să fie încurajate achiziționarea și utilizarea autovehiculelor cu propulsie electrică în zonele funcționale, atât pentru instituțiile publice, cât și pentru societățile private.		DA		15.000,00	Buget Local	2018-2023
	4.6. Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoane cu dizabilități	Accesibilizarea spațiilor publice pentru persoanele cu dizabilități vizează amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței tuturor categoriilor de utilizatori, inclusiv a persoanelor cu nevoi speciale. În acest scop se propune montarea unor sisteme de semnalizare sonoră și		DA		200.000,00	Buget Local Alte surse de finanțare	2023-2026

			vizuală la intersecțiile cu trafic intens, montarea unor rampe de acces în zonele de interes și amenajarea unor spații publice destinate persoanelor cu dizabilități.						
5. Managementul traficului	Eficiență economică, Mediu, Siguranță și securitate	5.1. Implementarea unui sistem de management al traficului	Implementarea unui sistem de management al traficului contribuie la fluidizarea traficului existent în prezent la nivelul ariei de intervenție, la creșterea gradului de siguranță și la reducerea emisiilor poluante și de CO <sub>2</sub> (amenajare/reamenajare intersecții, sisteme de semnalizare, reglementare și control a circulației rutiere, amenajarea de noi treceri de pietoni cu semnal controlat). Măsura va include și reglementarea necesară privind reorganizarea circulației în situația implementării, unei zone amenajate cu prioritate pentru pietoni, care presupune interzicerea circulației rutiere.	DA		5.000.000,00	POR Buget Local	2023-2026	
		5.2. Elaborarea unei politici de parcare la nivel urban	Realizarea unui studiu în vederea definirii politicii de parcare care să urmărească reducerea călătoriilor efectuate cu autovehiculul personal care au ca destinație zona centrală și realizarea unui sistem unitar de management pentru parcurile publice.	DA		10.000,00	Buget Local	2018-2023	
		5.3. Dezvoltarea și amenajarea spațiilor de parcare (1.6.)	Prin acest proiect se propune amenajarea unor spații de parcare ce va conduce la reducerea congestiei traficului pe arterele secundare de circulație, la descurajarea staționării autovehiculelor în locuri nepermise care afectează circulația pietonilor, bicicliștilor, respectiv a transportului public local.			DA		POR Buget Local	2018-2023
		5.4. Instalarea sistemelor de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone	Această măsură contribuie la reducerea numărului de parcări neregulate care împiedică utilizarea transportului nemotorizat la nivelul zonelor de interes, în acest mod se contribuie totodată la creșterea gradului de siguranță la nivelul pietonilor și bicicliștilor. Prin urmare această măsură încurajează persoanele care doresc să utilizeze mijloace de transport nemotorizate.			DA	5.000,00	Buget Local Alte surse de finanțare	2026-2030
		5.5. Studiu de trafic/ circulație aferent proiectelor pentru care se va solicita finanțare în cadrul POR 2014-2020. AP 3.2	Elaborarea unui studiu de trafic, care să fundamenteze organizarea circulației, în vederea reducerii traficului și a efectelor externe generate de acesta. Din punct de vedere al emisiilor poluante, emisii de CO <sub>2</sub> , impactul soluțiilor propuse va fi stimulat cu ajutorul unui model de transport calibrat și validat pe baza măsurătorilor de trafic pe direcții de mers realizate în arealul de studiu.	DA			20.000,00	Buget Local	2018
		5.6. Elaborarea și implementarea unor reglementări privind programul de realizare a serviciilor	Serviciile de utilități publice (măturat, spălat stradal etc) vor fi programate astfel încât impactul acestora asupra desfășurării circulației să fie minim.	DA			10.000,00	Buget Local	2018-2023

		de utilități publice (măturat, spălat stradal etc)							
		5.7. Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor	Organizarea unor campanii de educație rutieră în rândul tinerilor se va realiza inclusiv prin campanii derulate în școli, în spațiile publice, în vederea deprinderii de către aceștia a conduitei preventive și a orientării către modurile de transport durabile.	DA			5.000,00	Buget Local	2018-2023
		5.8. Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic	Organizare de campanii de promovare a respectării regulilor de circulație și a locurilor speciale pentru parcare în rândul tuturor participanților la trafic, în cadrul școlilor, spațiilor publice, inclusiv realizarea unor afișe cu principalele reguli de circulație care au ca rezultat creșterea gradului de siguranță a circulației.		DA		5.000,00	Buget Local	2018-2023
		5.9. Remodelare zona centrală a orașului Corabia	Această intervenție vizează amenajarea unor trasee dedicate circulației pietonilor care să lege principalele obiective din zona centrală, plantarea de arbori și arbuști cu rol de reducere a emisiilor de CO <sub>2</sub> și a poluării generate de traficul rutier asupra mediului.			DA	100.000,00	POR Buget Local	2018-2023
6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate	Mediu, Accesibilitate, Siguranță și securitate	6.1. Creșterea accesibilității în zonele cu nivel ridicat de complexitate prin crearea aleilor pietonale și a pistelor pentru biciclete	Principalul obiectiv al acestui proiect este înființarea unor trasee dedicate circulației mijloacelor de transport nemotorizate care să lege obiectivele principale ale orașului (instituții publice, școli, licee, piețe, centre comerciale etc), fapt ce duce la sporirea capacității de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță percepute de utilizatori.			DA	400.000,00	POR Buget Local	2018-2023
7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare	Eficiență economică, Mediu, Accesibilitate	7.1. Transformarea străzilor din zona cu circulație pietonală intensă în trasee mai prietenoase față de pietoni	Amenajarea trotuarelor și aleilor pietonale în condițiile asigurării accesibilității și siguranței pietonilor, inclusiv a celor cu nevoi speciale.		DA		200.000,00	Buget Local	2023-2026
8. Aspecte instituționale	Eficiență economică, Accesibilitate	8.1. Dezvoltarea unei structuri interne având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD Corabia	Prin această intervenție se propune dezvoltarea unei structuri interne ale cărei responsabilități să se axeze pe monitorizarea implementării intervențiilor stipulate în PMUD. Monitorizarea va avea caracter repetitiv, astfel structura internă va elabora un raport de monitorizare în fiecare an al perioadei de implementare.		DA		55.000,00	Buget Local	2018-2023

**OBSERVAȚIE:** Lista de proiecte este organizată pe Tematicile de mobilitate impuse în cuprinsul PMUD specificat în Normele metodologice de aplicare a Legii 350/ 2001. În cazul proiectelor care se încadrează în mai multe tematici, acestea sunt alocate în consecință, însă costurile de implementare sunt considerate o singură dată, acolo unde proiectul apare pentru prima dată în listă.

## Anexa 2. Formulare utilizate în cadrul sondajului de mobilitate

### 2.1. Formular recenzie trafic – numărători clasificate de vehicule

Drum (DN, DJ, DC): \_\_\_\_\_ km \_\_\_\_\_

Post (locația): \_\_\_\_\_

Vehicule înregistrate: \_\_\_\_\_

Sensul de circulație: \_\_\_\_\_

Data înregistrării: \_\_\_\_\_

Interv. orar	Biciclete și motociclete	Autoturisme	Microbuze max 8+1	Autocamionete <= 3,5 t	Autocam. cu 2 axe	Autocam. 3-4 axe	TIR > 4 axe	Autobuze, microbuze	Tractoare	Autocam. 2-4 axe, remorcă	Veh. anim.	Total veh.
7:30 -8:00												
8:00 -8:30												
8:30 -9:00												
9:00 -9:30												
9:30 -10:00												
10:00-10:30												

Drum (DN, DJ, DC): \_\_\_\_\_ km \_\_\_\_\_

Post (locația): \_\_\_\_\_

Sensul de circulație: \_\_\_\_\_

Vehicule înregistrate: \_\_\_\_\_

Data înregistrării: \_\_\_\_\_

Interv. orar	Biciclete și motociclete	Autoturisme	Microbuze max 8+1	Autocamionete <= 3,5 t	Autocam. cu 2 axe	Autocam. 3-4 axe	TIR > 4 axe	Autobuze, microbuze	Tractoare	Autocam. 2-4 axe, remorță	Veh. anim.	<b>Total veh.</b>
14:30-15:00												
15:00-15:30												
15:30-16:00												
16:00-16:30												
16:30-17:00												
17:00-17:30												



## 2.2. Formular anchetă Origine-Destinație

FORMULAR DE INTERVIU				CODAT DE	Nr. Post	DATA	PAG.			
ANCHETATOR		Nr. Serie		VERIFICAT DE		/ 2017				
Tip Veh.	Nr. Pasageri	Imi puteti spune adresa exacta de unde veniti, va rog? (ultima dvs. oprire)	si adresa exacta spre care va indreptati? (urmatoare dvs. oprire)	Daca sunteti roman? Va rugam sa ne indicati venitul dvs. brut		Vehicule comerciale (Tipurile 5..10)				
				Ce marfa transportati?	Cat de incarcate este vehiculul?					
		Strada .....		0 - 1000 lei		Plin	3/4			
		Oras/Comuna/Sat .....		1000 - 1500 lei				1/2	1/4	
		Jud./Sector .....		1500 - 2000 lei						Gol
		Cod postal .....		2000 - 3000 lei						
		Tara (pt. nerezidenti) .....		> 3000 lei						
		Motivul pt. care v-ati aflat acolo? [ ][ ] .. pt. care va duceti acolo? [ ][ ]		Nu raspund						
		Strada .....		0 - 1000 lei		Plin	3/4			
		Oras/Comuna/Sat .....		1000 - 1500 lei				1/2	1/4	
		Jud./Sector .....		1500 - 2000 lei						Gol
		Cod postal .....		2000 - 3000 lei						
		Tara (pt. nerezidenti) .....		> 3000 lei						
		Motivul pt. care v-ati aflat acolo? [ ][ ] .. pt. care va duceti acolo? [ ][ ]		Nu raspund						
		Strada .....		0 - 1000 lei		Plin	3/4			
		Oras/Comuna/Sat .....		1000 - 1500 lei				1/2	1/4	
		Jud./Sector .....		1500 - 2000 lei						Gol
		Cod postal .....		2000 - 3000 lei						
		Tara (pt. nerezidenti) .....		> 3000 lei						
		Motivul pt. care v-ati aflat acolo? [ ][ ] .. pt. care va duceti acolo? [ ][ ]		Nu raspund						
		Strada .....		0 - 1000 lei		Plin	3/4			
		Oras/Comuna/Sat .....		1000 - 1500 lei				1/2	1/4	
		Jud./Sector .....		1500 - 2000 lei						Gol
		Cod postal .....		2000 - 3000 lei						
		Tara (pt. nerezidenti) .....		> 3000 lei						
		Motivul pt. care v-ati aflat acolo? [ ][ ] .. pt. care va duceti acolo? [ ][ ]		Nu raspund						
		Strada .....		0 - 1000 lei		Plin	3/4			
		Oras/Comuna/Sat .....		1000 - 1500 lei				1/2	1/4	
		Jud./Sector .....		1500 - 2000 lei						Gol
		Cod postal .....		2000 - 3000 lei						
		Tara (pt. nerezidenti) .....		> 3000 lei						
		Motivul pt. care v-ati aflat acolo? [ ][ ] .. pt. care va duceti acolo? [ ][ ]		Nu raspund						

Tip vehicul	Motiv / Scop	Incarcatura / Tipul de marfa
1. Motociclete	1. Acasa	1. Produse agricole
2. Auturisme	2. Casa de vacanta	2. Produse alimentare
3. Microbuz (<8)	3. Serviciu	3. Combustibil mineral solid
4. Autobuz	4. Afaceri serviciu	4. Titei
5. Marfuri < 3.5 t	5. Educatie	5. Minereuri, deseuri metalice
6. Camioane - 2 osii	6. Cumparaturi	6. Produse metalice
7. Camioane - 3/4 osii	7. Probleme personale	7. Minereuri si mat. constructie
8. Camioane - 4+osii (articulate)	8. Vizita prieteni	8. Ingrasaminte
9. Tractoare, veh speciale	9. Recreere/Timp liber	9. Produse chimice
10. Cam. - 2,3,4 osii+remorca	10. ALTUL (specificati)	10. Utilaje si echipament industrial
		11. Produse petroliere
		12. Scrisori si colete
		13. Produse fabricate
		14. Deseuri domestice/industriale
		15. Cherestea
		16. Animale